

任せられた監査と監査報告書の漏洩による政治的危機



الثلاثاء 10 فبراير 2026 م

على الرغم من تكرار حوادث القطارات والطرق في مصر، إلا أن كل هذا الكم الكبير من الضحايا الذي يتسلط يومياً على قطاع السكك الحديدية والأسفلت في مصر ليس كافياً على ما يبدو للإطاحة بالفريق كامل الوزير من منصب وزير النقل.

والمفارقة أن هذا يحدث وسط تفاخر دولة الانقلاب في مصر بما تعتبرها إنجازات لها في تطوير البنية التحتية من طرق ومحاور وكتاري خلال السنوات الأخيرة، وهو ما يطرح شكوكاً واسعة حول جدواها، في ظل الإنفاقات الباهظة على إقامتها من خزانة الدولة.

زيادة كبيرة في عدد وفيات حوادث القطارات

وفي أحدث نشرة سنوية لحوادث القطارات أصدرها الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء في مايو 2025، شهدت الفترة التي تولى فيها كامل الوزير الوزارة بين 2019 و2023 زيادة كبيرة في عدد الوفيات، على الرغم من التراجع الملحوظ في عدد الحوادث نفسها.

فيما انخفض عدد الحوادث من 7365 حادثة بين 2014 و2018 إلى 2584 حادثة بين 2019 و2023، ارتفع عدد الوفيات من 267 حالة وفاة إلى 1689 حالة وفاة، مما يمثل زيادة بحوالي 600 بالمائة، وهو ما رفع معدل الوفيات الشهري من 4.4 حالة إلى 28 حالة.

وعكس هذه الأرقام ارتفاعاً في خطورة الحوادث، إذ أصبح تأثير الحوادث أكثر فداحة من حيث عدد الضحايا.

ولم تقتصر الزيادة على الوفيات فقط، بل شهد عدد المصايبين أيضاً ارتفاعاً كبيراً، من 532 مصاباً في الفترة بين 2014g و2018g إلى 2788 مصاباً خلال فترة تولى الوزير.

كما ارتفع معدل خطورة الحوادث من 0.10 إلى 1.7، وزاد معدل قسوة الحوادث من 50 بالمائة إلى 60.5 بالمائة.

حادث الطريق الإقليمي

وشهد العام الماضي 2025 تزايداً في أعداد حوادث الطرق، كان أكثرها دموية الحادث المروع الذي وقع فجر يوم 27 يونيو 2025 على الطريق الدائري الإقليمي بمركز أشمون، محافظة المنوفية، نتيجة اصطدام ميكروباص بشاحنة نقل ثقيل (تريلا)، مما أسفر عن وفاة 19 فتاة وسائق ميكروباص، أثناء توجههن للعمل في مزرعة عن.

وعلى الرغم من أن الطريق الذي شهد الحادث وتکلف مليارات الجنيهات لم يمض سوى سنوات قليلة على تنفيذه، إلا أن العيوب الفنية كانت سبباً رئيساً في وقوع سلسلة من الحوادث الدموية عليه خلال السنوات الأخيرة، وهو ما أثار اتهامات واسعة حول تدبير أموال الدولة في مشروعات يشوبها الفساد، دون محاسبة الجهة المنفذة.

وسعي كامل الوزير إلى محاولة امتصاص الغضب الشعبي بالإعلان إن الحادث عن غلق كلي مؤقت للطريق الدائري الإقليمي في الاتجاه القادم من تقاطع الطريق مع الإسكندرية الصحراوي حتى تقاطع طريق السويس الصحراوي، قبل فتحه جزئياً في سبتمبر 2025، وذلك لتدعم ورفع كفاءة الطريق لزيادة السلامة المرورية.

علاوة على هذا الحادث، شهد عام 2025 سلسلة من حوادث القطارات، كان أكثرها دموية في مارس 2025 حين اصطدم قطار بحافلة ميني باص أثناء عبور غير قانوني لشريط السكة الحديد في محافظة الإسماعيلية وأسفر الحادث عن وفاة ثمانية أشخاص بينهم أطفال، وإصابة نحو 12 آخرين بإصابات متفاوتة

وفي يوليو 2025، شهدت محافظة المنوفية خروج عربة قطار رقم 906 المتوجه من الإسكندرية إلى القاهرة عن القضبان قرب قرية عرب الامل، ولم يسفر الحادث عن إصابات بشرية، لكنه تسبب في تعطيل حركة القطارات لفترة، قبل أن تتمكن فرق الطوارئ من إعادة انتظام الحركة

وفي يوليو 2025: شهدت محطة مصر برمسيس حادث تصادم لقطار الركاب رقم 923 القادم من الإسكندرية، إثر اصطدامه بمعدات نهاية الرصيف أثناء دخوله المحطة، ما أسفر عن تلفيات بعض العربات دون وقوع أي إصابات بشرية

وفي أغسطس 2025: وقع حادث انقلاب قطار بين الإسكندرية ومطروح بالقرب من محطة فوكة، حيث انقلبت بعض عربات قطار رقم 1935 "rossi مكييف" عن مسارها في الكيلو 203 بين محطتي فوكة وجلال نتيجة هبوط في السكة الحديدية وأسفر الحادث عن سقوط 3 حالات وفاة، و94 مصاباً

وعلى الرغم من كل هذا الكم المتزايد من الحوادث، إلا أن كامل الوزير بقي محتفظاً من أي إقالة، وظل محتفظاً بجانب حقيقة النقل بحقيقة الصناعة، وكأنه يخرج بلسانه لمن يحملونه مسؤولية الدماء التي تشهدها مصر في حوادث الطرق والقطارات

الأغرب أن الوزير الذي كان يشغل منصب رئيس الهيئة الهندسية كان مفترضاً به أن يرتقي بقطاع النقل، لكنه لم يختلف عن سابقه، ولم يتفوق عليهم إلا في كم التصریفات التي يتددى بها متنقيده، وكأنه يقول للجميع: موتوا بغيظكم

لذا، فإن بقاء الوزير في منصبه ضمن التعديل الحكومي الذي أعلناليوم وإن بدا مثيراً لغضب الكثير من المصريين، لكنه يبدو متسللاً مع توجهات قائد الانقلاب في الاعتماد على "أهل الثقة" بعيداً عن معيار الكفاءة، ودون النظر لأي اعتبارات أخرى