ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

The association of the friends of the Railway

www.sfs.gr

Email: sfsofathens@gmail.com

Λιοσίων 301, 10445 Αθήνα, τηλ. 210-5130300

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ 16/5/2022

ΤΑ ΝΕΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΤΡΑΙΝΟΣΕ Ή «ΩΔΙΝΕΝ ΟΡΟΣ ΚΑΙ ΕΤΕΚΕ ΜΥΝ»

Μετά το γνωστό «σήριαλ», «μπαίνει δεν μπαίνει το νέο ETR 470» , που κράτησε σχεδόν ένα χρόνο, και μας έφερε στο μυαλό την παλιά επιτυχημένη Επιθεώρηση «Έρχονται δεν έρχονται», η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», τον τελευταίο μήνα, μας αναπτέρωνε το ηθικό και μας εξήψε την φαντασία με τα νέα δρομολόγια που υπόσχονταν, τα οποία πιστέψαμε ότι, μαζί με τους νέους συρμούς, θα καθιέρωναν μια εποχή αναγέννησης του ελληνικού σιδηροδρόμου, κάτι σαν την αναγέννηση που επέφερε η δρομολόγηση των νέων INTERCITY, από το 1989 και μετά.

Σ' αυτό το σασπένς βάρυνε στην ζυγαριά των προσδοκιών μας, τόσο η νέα σύμβαση που υπέγραψε η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» με το αρμόδιο Υπουργείο, για 10ετή (15ετή) χρηματοδότηση των παροχών «κοινωνικής υπηρεσίας» (άγονες γραμμές), που της έδινε την δυνατότητα ενός μακροπρόθεσμου προγραμματισμού, όσο και η παρέμβαση πολλών επώνυμων και προβεβλημένων πολιτικών (και Υπουργών) υπέρ των, σε αναβρασμό ευρισκομένων, τοπικών κοινωνιών της Φθιώτιδας και της Θράκης, για επαναφορά του σιδηρόδρομου. Πολλώ μάλλον που αυτές οι παρεμβάσεις, και οι αντίστοιχες διαβεβαιώσεις οδήγησαν στην ματαίωση της μεγάλης κινητοποίησης στην Τιθορέα των (εύπιστων;) κατοίκων της περιοχής του Μπράλου.

«Οποία όμως απογοήτευση ω αδελφοί», όπως θα έλεγαν, ο Κοραής, ο Ρήγας, ή ο «Ανώνυμος» συγγραφέας της «Ελληνικής Νομαρχίας»! Φρούδαι αι ελπίδαι και άνθρακες ο θησαυρός! Πέραν της δρομολόγησης επιτέλους των δύο ETR 470, και την επαύξηση των δρομολογίων στον κεντρικό άξονα που συνεπέφερε αυτή η δρομολόγηση, ψάχνουμε για τραίνα και, σχεδόν παντού, βλέπουμε αντ' αυτών την δρομολόγηση από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» λεωφορείων και την συνέχιση των ήδη υπαρχόντων ελλιπών σιδηροδρομικών δρομολογίων. Προσπαθούμε να δούμε ποια

βελτίωση επέφεραν τα νέα δρομολόγια στις χειμαζόμενες σιδηροδρομικά περιοχές της Δυτικής Θεσσαλίας και της Βόρειας Ελλάδας, ιδιαίτερα στον οριζόντιο βασικό άξονα Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολης – Ορμενίου, στον οποίο, στο πρόσφατο παρελθόν, δρομολογούνταν τόσα ζεύγη αμαξοστοιχιών, όσα δρομολογούνταν περίπου και στον κεντρικό άξονα, και αντ' αυτού βλέπουμε και εκεί έναν κακόγουστο ανταγωνισμό προς τα τοπικά ΚΤΕΛ, με την δρομολόγηση λεωφορείων. Ναι λεωφορείων! Κινουμένων επί ασφαλτοστρωμένης οδού και όχι επί σιδηροτροχιάς! Ξαναδιαβάσαμε τις διαμαρτυρίες των τοπικών κοινωνιών που κρατάμε στο Αρχείο μας, πεπεισμένοι ότι κάναμε λάθος και ότι απευθύνονταν στα τοπικά ΚΤΕΛ και όχι στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Πλην όμως διαπιστώσαμε ότι δεν κάναμε λάθος τελικά, στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και στους εκπροσώπους τους στο Ελληνικό Κοινοβούλιο απευθύνονταν οι άνθρωποι, και ζητούσαν το αυτονόητο, να ξαναλειτουργήσει δηλαδή ο σιδηρόδρομος! Και πήραν την απάντηση ότι η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» θα ανταποκριθεί στις εκκλήσεις τους!

Βέβαια ακούσαμε πολλές διαμαρτυρίες, αλλά και «Αράς» και κατάρες κατά της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Γιατί; Η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ένας απλός ιδιώτης πάροχος σιδηροδρομικού έργου είναι, και ενεργεί σύμφωνα με τις επιδιώξεις της και τα συμφέροντά της. Το μόνο ίσως που δεν έλαβε επαρκώς υπ' όψη της είναι η δυσφήμηση που προκαλεί, με την ποιότητα του έργου που παρέχει, στον μοναδικό της μέτοχο, που δεν είναι άλλος από την Ιταλική Κρατική Σιδηροδρομική Επιχείρηση, η οποία αγοράζει γραμμές και επεκτείνει τις δραστηριότητές της και σε άλλες ξένες χώρες, αποβλέποντας στην καθιέρωση ενός «Μπραντ νέϊμ», που θα του επιτρέψει να εισέλθει στη «Λέσχη» της Ελίτ των ευρωπαϊκών κρατικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ή ακόμα και για να καταστεί «πολύφερνη» νύφη, σε περίπτωση εισαγωγής της στο Χρηματιστήριο!

Το Ελληνικό Κράτος όμως, το οποίο έχει υποχρέωση να παρέχει στους πολίτες του αξιόπιστες και σύγχρονες επιβατικές μεταφορές, τι κάνει προς αυτή την κατεύθυνση; Η πώληση βέβαια της ΤΡΑΙΝΟΣΕ», υπό τις συνθήκες που επικρατούσαν και υπό την δαμόκλεια σπάθη της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ήταν μονόδρομος δυστυχώς. Όμως τι έπραξαν, τόσο η προηγούμενη , όσο και η τωρινή κυβέρνηση από το 2019 και μετά, ώστε να ανταποκριθούν σε αυτήν τους την υποχρέωση;

Εφ' όσον δεν υπήρξε ενδιαφέρον για την δρομολόγηση επιβατικών συρμών στο δίκτυο του ΟΣΕ και από άλλες, ανταγωνιστικές προς την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», ιδιωτικές επιχειρήσεις, το μόνο που απέμενε στις, μετά την ιδιωτικοποίηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», δύο ελληνικές κυβερνήσεις, ήταν η παράλληλη δραστηριοποίηση, στις σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές, και γιατί όχι και στις εμπορευματικές, και μιας κρατικής πιστοποιημένης επιχείρησης σιδηροδρομικών μεταφορών. Και ως παράδειγμα τέτοιων επιχειρήσεων αναφέρουμε την «ΣΤΑΣΥ», που εκμεταλλεύεται το μετρό και το τραμ της Αθήνας, και τον Ο.Σ.Ε., ο οποίος, παράλληλα με την κυριότητα των σιδηροδρομικών γραμμών, των σταθμών κ.λ.π. (δηλαδή της «Υποδομής»), θα μπορούσε να παρέχει και μεταφορικό έργο, δρομολογώντας, παράλληλα με τις δραστηριοποιούμενες ιδιωτικές σιδηροδρομικές εταιρείες, τόσο επιβατικούς, όσο και εμπορευματικούς συρμούς. Κάτι που δεν αντιβαίνει στην «Κοινοτική

Νομοθεσία». Γιατί δεν το τόλμησαν, ούτε η προηγούμενη, ούτε η τωρινή κυβέρνηση; Ο ελληνικός λαός θα ήθελε να έχει μία απάντηση επ' αυτού. Του την οφείλουν.

Με εκτίμηση

Για το Δ.Σ. του «Συλλόγου των Φίλων του Σιδηροδρόμου».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Π. Ράλλης

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ · ΣΦΣ · ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1983 ·

Ο Γ.Γ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Φ. Λυκομήτρος