

«Ναι» στον σιδηρόδρομο, «όχι» στην περαιτέρω απαξίωσή του

2023/04/04 15:50 στην κατηγορία ΥΠΟΓΕΙΟΣ

Ο σιδηρόδρομος, έπειτα από το τραγικό δυστύχημα, έχει βρεθεί (και δικαίως) στο επίκεντρο έντονης κριτικής.

Ωστόσο, είναι λάθος να φτάσουμε, ως χώρα, στο σημείο της «πλήρους απαξίωσής» του.

Άλλωστε, δεν είναι ο σιδηρόδρομος αυτός που “ευθύνεται” για το μοιραίο γεγονός, αλλά τα ανθρώπινα λάθη και παραλείψεις / ολιγωρίες (σημειακές ή ετών) σε όλα τα επίπεδα.

Ο σιδηρόδρομος είναι αναγκαίος για τη χώρα. **Το 2019, με το τρένο διακινήθηκαν σχεδόν 20 εκατ. επιβάτες.**

Ο σιδηρόδρομος συνδέει γειτονιές, συνδέει πόλεις και βελτιώνει (εφόσον λειτουργείται με τις σωστές προδιαγραφές ασφαλείας και ποιότητας) τις μετακινήσεις / κινητικότητα.



Από αριστερά: Μ. Carotorto, Γ. Γεραπετρίτης, Π. Τερεζάκης

Αντίστοιχα, και στις εμπορευματικές μεταφορές, συνδέει λιμάνια, ΒΙ.ΠΕ., δημιουργώντας «πλούτο» στην τοπική οικονομία και όχι μόνο.

Δεν είναι τυχαίο που η κινεζική πρεσβεία, **εάν και η Cosco διακινεί περίπου μόνο 100.000 «κουτιά» με τρένο από τα 5 εκατ. που διακινούνται από τους προβλήτες I,II και III του λιμένα Ικονίου** (στοιχεία 2022), απέστειλε επιστολή στον ΟΣΕ για την άμεση επανέναρξη των δρομολογίων.

Μάλιστα, σύμφωνα με πληροφορίες του metaforespess.gr, η **υπογραφή στην επιστολή της κινεζικής πρεσβείας προέρχεται από το ανώτατο κυβερνητικό επίπεδο της Κίνας!**

«Ναι» στον σιδηρόδρομο και, παρά τις πολλές και ανοιχτές διαφωνίες τους, ΟΣΕ και Hellenic Train καλούνται να δράσουν συντεταγμένα για την **ανάκτηση της εμπιστοσύνης του σιδηροδρόμου, κάτι το οποίο δεν είναι εύκολο.**

Από την πλευρά του, και το **ελληνικό κράτος οφείλει να συνειδητοποιήσει ότι δεν μπορεί να μιλά για ανάπτυξη του σιδηροδρόμου και για συνδυασμένες μεταφορές**, όταν η ετήσια κρατική επιδότηση του ΟΣΕ έφτανε «μετά βίας» τα προηγούμενα χρόνια στα 40 - 45 εκατ. ευρώ και δεν επαρκούσε ούτε για την προληπτική συντήρηση της γραμμής...