

---

## **Σιδηρόδρομος στην Ιταλία: 809 εκατ. επιβάτες. Σιδηρόδρομος στην Ελλάδα: 13 εκατ. επιβάτες**

---

2024/11/14 10:24 στην κατηγορία ΥΠΟΓΕΙΟΣ

---

Τεράστιες είναι οι διαφορές στα μεγέθη μεταξύ της ιταλικής και της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς, απόρροια πολλών αιτιών.

Εξετάζουμε την ιταλική αγορά, εξαιτίας της δραστηριοποίησης της ιταλικής FSI στην ελληνική αγορά, καθώς η Hellenic Train αποτελεί θυγατρική εταιρεία της.

Η πρώτη αιτία έχει να κάνει, προφανώς, με το σύνολο του πληθυσμού των δυο χωρών, καθώς ο πληθυσμός της Ιταλίας είναι 58 - 59 εκατ. και της Ελλάδας 10 - 11 εκατ., σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η Ιταλία έχει και διεθνή σιδηροδρομικά δρομολόγια, σε αντίθεση με την Ελλάδα.

Ωστόσο, δεν είναι η μοναδική αιτία.

Ο σιδηρόδρομος στην Ιταλία, παρά τις όποιες παθογένειες του, έχει αναπτυχθεί αρκετά, θεωρείται από τις πιο ώριμες αγορές της Ευρώπης και ανταγωνίζεται... ευθέως τις αεροπορικές μεταφορές στα εγχώρια δρομολόγια.

**Η ιταλική σιδηροδρομική αγορά είναι η 3η μεγαλύτερη στην Ευρώπη** και σε αυτήν δραστηριοποιούνται αρκετές εταιρείες σε τοπικά και υπεραστικά δρομολόγια.

Το 2023, ο ιταλικός σιδηρόδρομος διακίνησε 809 εκατ. επιβάτες, το 2022 677 εκατ. και το 2021 481 εκατ.

Στην Ελλάδα, ο σιδηρόδρομος διακίνησε 13 εκατ. επιβάτες το 2023 (χρονιά που συντελέστηκε το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών και η κακοκαιρία Daniel), 15 εκατ. το 2022 και 10 εκατ. το 2021, σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat.

**Το 2019, ο ελληνικός σιδηρόδρομος διακίνησε 19 εκατ. επιβάτες** και έως τότε, παρουσίαζε - σταθερά - μια ανοδική πορεία, καθώς, λόγω της ολοκλήρωσης της ηλεκτροκίνησης, τα δρομολόγια Αθήνα - Θεσσαλονίκη διεξάγονταν σε 4 ώρες και μάλιστα, σχεδόν με 100% στην ακρίβεια τους (αναχώρηση - άφιξη).

Λόγω του τραγικού δυστυχήματος των Τεμπών και του Daniel, η αξιοπιστία του σιδηροδρόμου έχει πληγεί σημαντικά.

Το εγχείρημα ανάκτησης της εμπιστοσύνης του επιβατικού κοινού είναι δύσκολο, καθώς απαιτούνται συνδυαστικές ενέργειες από την Πολιτεία και την Αγορά.

Η Hellenic Train καλείται να **επενδύσει σε τροχαίο υλικό και σε μηχανοστάσια** σε ένα «αβέβαιο» μέλλον και σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η μητρική εταιρεία έχει ήδη προβεί στην παροχή αρκετών δανείων για τη στήριξή της.

Από την άλλη πλευρά, ο ΟΣΕ καλείται να ολοκληρώσει τα έργα αποκατάστασης από τον Daniel και να διατηρεί / λειτουργεί / συντηρεί ένα ασφαλές δίκτυο.

### **Άποψη μας είναι ότι:**

Χρειάζεται να δοθεί **μια λύση» για τη συντήρηση του δικτύου**. Εάν είναι να παραμείνει στον ΟΣΕ, ο ΟΣΕ καλείται να στελεχωθεί με αρκετό προσωπικό και να στηριχθεί με σαφώς περισσότερα κονδύλια.

Η Hellenic Train να επενδύσει σε τροχαίο υλικό, βελτιώνοντας την εξυπηρέτηση του επιβάτη, με απαραίτητη προϋπόθεση την εύρυθμη λειτουργία του δικτύου, αρμοδιότητας του ΟΣΕ.

Είναι αναγκαία **ενίσχυση του ανταγωνισμού**, κυρίως στις επιβατικές, αλλά και στις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές.