

Πώς τα τρένα υψηλών ταχυτήτων προκάλεσαν τον αφανισμό της Alitalia

2021/10/14 11:55 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Ο αριθμός επιβατών που χρησιμοποιούν το τρένο για να μεταβούν στην εργασία τους, στην Ιταλία, σχεδόν τετραπλασιάστηκε εντός μιας δεκαετίας και από 1 εκατομμύριο το 2008 αυξήθηκε σε 3,6 εκατομμύρια το 2018.

Απόδοση-Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Σύμφωνα με ρεπορτάζ του CNN, τα εν λόγω στοιχεία δόθηκαν στη δημοσιότητα το 2019 από την κρατική ιταλική σιδηροδρομική εταιρεία Ferrovie dello Stato δείχνουν τον αυξημένο αριθμό επιβατών που χρησιμοποιούν το τρένο στο δρομολόγιο Ρώμη - Μιλάνο.

Όπως επισημαίνεται, **πάνω από τα 2/3 των Ιταλών** που ταξιδεύουν μεταξύ των δύο πόλεων παίρνουν τώρα το τρένο, απόρροια της βελτίωσης το σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας της Ιταλίας, το οποίο έκανε το ντεμπούτο του το 2008.

Το ταξίδι για μια απόσταση περίπου 400 μιλίων μεταξύ Μιλάνου - Ρώμης διαρκεί μόλις 2 ώρες και 59 λεπτά.

Εάν ο επιβάτης επιλέξει το αεροπλάνο, τότε θα οδηγήσει τουλάχιστον μισή ώρα ως το Fiumicino, θα περιμένει 90 λεπτά πριν την αναχώρηση του αεροσκάφους, θα βρίσκεται στον αέρα για 1 ώρα και στη συνέχεια θα προσγειωθεί έξω από το Μιλάνο στο αεροδρόμιο Linate, το πλησιέστερο, που απέχει περίπου 20 λεπτά με το αυτοκίνητο από την πόλη.

Η εικόνα του ιταλικού σιδηροδρόμου

Το σημερινό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων της Ιταλίας απέχει πολύ από αυτό του παρελθόντος, όπου τα τρένα ήταν αργά και συνήθως καθυστερημένα.

Αυτή τη στιγμή στην Ιταλία υπάρχουν δύο ακόμη εταιρείες για να διαλέξει ο επιβάτης. Η κρατική **Trenitalia** με τα τρένα Freccie , Frecciarossa, Frecciabianca και Frecciargento, που καλύπτει το καθένα ένα τμήμα της Ιταλίας, περίπου σε σχήμα T κατά μήκος του βόρειου τμήματος της χώρας, και τα οποία μπορούν να τρέξουν με ταχύτητα 360 χλμ./ώρα.

Παράλληλα, υπάρχει και η **Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori**, μια ιδιωτική εταιρεία, που ξεκίνησε τις δραστηριότητές της το 2012, καλύπτοντας 54 πόλεις την ημέρα.

Οι τιμές των σιδηροδρομικών εισιτηρίων στη χώρα είναι σχετικά μέτριες, καθώς οι περιφερειακές (αν και όχι υψηλής ταχύτητας) μεταφορές επιδοτούνται, ενώ και εντός της αμαξοστοιχίας η επιβατική εμπειρία είναι ευχάριστη.

Κάθε επιβάτης πρέπει να έχει κάνει κράτηση θέσης για να επιβιβαστεί – κανείς δεν επιτρέπεται να ανεβαίνει απλώς και να ελπίζει να βρει μια θέση.

Οι επιβάτες μπορούν να επιλέξουν τη θέση τους όταν αγοράζουν εισιτήριο, ενώ τόσο η Trenitalia όσο και η Italo διαθέτουν σαλόνια στους κύριους σταθμούς τους για τους VIP ταξιδιώτες.

Η «σιδηροδρομική επανάσταση»

Όσον αφορά τους τουρίστες που επισκέπτονται τη χώρα, ο αριθμός που χρησιμοποίησε το τρένο το 2008 ήταν μόλις 1,8 εκατομμύρια, ενώ **το 2018 εκτοξεύθηκε σε 7,3 εκατομμύρια.**

Η πιο δημοφιλής τουριστική διαδρομή είναι από τη Ρώμη προς Φλωρεντία και Βενετία.

Όπως μεταφέρει το CNN, στην πραγματικότητα, η σύνδεση μεταξύ τρένων και αεροπλάνων στην Ιταλία έγινε αρκετά σαφής το 2019, όταν συζητήθηκε η **συγχώνευση μεταξύ της Alitalia και της Trenitalia.**

Το πρώην υψηλόβαθμο στέλεχος της Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, είχε ένα πραγματικό όραμα για μια πιθανή συγχώνευση, αναφέρει ο Francesco Galietti CEO της συμβουλευτικής Policy Sonar.

Όπως τονίζει ο Galietti, «Γιατί να κανιβαλίσουμε ο ένας τον άλλον, εάν μπορούμε να ενοποιήσουμε τις μεταφορές; Είχε ένα μεγάλο όραμα για μερικές διαδρομές με αεροπλάνο, μερικές με τρένα και τα τελευταία μίλια με λεωφορεία. Του χρωστάμε την επανάσταση του Frecciarossa».

Ωστόσο, χωρίς τον Moretti, ο Galietti αποκαλεί την ιδέα «ψαρωτική» και καταλήγει

ότι «αφού η περιφερειακή μεταφορά με τρένο επιδοτείται στην Ιταλία θα μπορούσε αντίστοιχα να σωθεί η Alitalia, αν είχε συγχωνευθεί με τη Ferrovie dello Stato.».