
Το metaforespress.gr στο πρώτο δρομολόγιο των αμαξοστοιχιών ETR 470! Οι εντυπώσεις μας (pics & video)

2022/05/16 08:54 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Τα χαμόγελα περίσσευαν χθες το πρωί στον Σιδηροδρομικό Σταθμό Αθηνών. Η νέα αμαξοστοιχία ETR 470 της ΤΡΑΙΝΟΣΕ των 9 βαγονιών ετοιμαζόταν για το παρθενικό ταξίδι από την Αθήνα προς τη Θεσσαλονίκη.

Του Φώτη Φωτεινού

Στην ανακατασκευασμένη αίθουσα υποδοχής επιβατών Α' θέσης του Σ.Σ. Αθηνών, ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Maurizio Carotorto υποδέχτηκε τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών Ιωάννη Ξιφάρά και τον Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΣΕ Σπύρο Πατέρα.

Οι τρεις τους αντάλλαξαν ευχές για τις νέες αμαξοστοιχίες, τονίζοντας ότι **αποτελούν «βήμα προόδου», στο πλαίσιο ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού σιδηροδρόμου.**

Στην πλατφόρμα του Σ.Σ. Αθηνών ήταν και πολλοί Ιταλοί, αλλά και Έλληνες, υψηλόβαθμα στελέχη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τη μητρική εταιρεία, την FS η χθεσινή ημέρα ήταν μια ξεχωριστή ημέρα.

Αντίστοιχα, και για τον επιβάτη, καθώς η δρομολόγηση των ETR αποτελεί το πρώτο σαφές δείγμα ότι η **ΤΡΑΙΝΟΣΕ ανήκει στον κρατικό ιταλικό σιδηροδρομικό όμιλο.**

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά των νέων αμαξοστοιχιών

Οι αμαξοστοιχίες ETR 470 διαθέτουν εννέα βαγόνια, ένα εκ των οποίων είναι εστιατόριο και μπαρ, τρία βαγόνια πρώτης θέσης και πέντε οικονομικής. Κάθε αμαξοστοιχία μπορεί να μεταφέρει έως και 475 επιβάτες.

Τουλάχιστον επί του παρόντος, κάνουν **μόνο 1 ενδιάμεση στάση στη Λάρισα**. Μάλιστα, εντός των βαγονιών υπάρχουν οθόνες που δίνουν πληροφορίες για το δρομολόγιο, όπως για την ταχύτητα και τον χρόνο άφιξης.

Εκτός από τις διαφορές στην εξωτερική εμφάνιση, παρουσιάζουν μεγάλη διαφορά, **κυρίως, στη Α' θέση**. Η Α' θέση έχει άλλη διαμόρφωση σε σχέση με τα Intercity (δεν υπάρχουν οι καμπίνες των 6 θέσεων), αλλά και στη Β' θέση παρατηρείται βελτίωση.

Επίσης, θετική εντύπωση προκαλεί το αυτόματο και **χωρίς θόρυβο άνοιγμα των θυρών** μεταξύ των βαγονιών, ενώ στα **αρνητικά η μη παροχή σύνδεσης στο ίντερνετ**.

Οι **τιμές κανονικού εισιτηρίου μιας διαδρομής** διαμορφώνονται ως εξής:

-Α θέση: 65 ευρώ Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 48,6 ευρώ Αθήνα-Λάρισα και 25,4 ευρώ Θεσσαλονίκη - Λάρισα.

-Β θέση: 55 ευρώ Αθήνα - Θεσσαλονίκη, 41,5 ευρώ Αθήνα - Λάρισα και 22,1 ευρώ Θεσσαλονίκη-Λάρισα.

Για ταξίδια που θα πραγματοποιηθούν έως 3 Ιουνίου εφαρμόζεται έκπτωση 20% στις τελικές τιμές των εισιτηρίων.

Σύμφωνα με στελέχη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η διαμόρφωση των τιμών έγινε σε συνάρτηση με τις τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων στην ίδια διαδρομή.

Τα δρομολόγια κάνουν σχεδόν 4 ώρες, όπως τα Intercity. Μείωση θα επέλθει με την ολοκλήρωση των συστημάτων σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης και την ελαχιστοποίηση των βραδυποριών (χθες μεταξύ Αθήνας - Θεσσαλονίκης οι βραδυπορίες ήταν σχεδόν 25), με αρκετούς σιδηροδρομικούς να υποστηρίζουν ότι το τμήμα **ΣΚΑ - Αγ. Θωμάς χρειάζεται άμεση ενίσχυση**, οπότε φαντάζει εφικτή η διεξαγωγή της διαδρομής σε έως 3,5 ώρες.

Δαπάνη 47,5 εκατ. για τις αμαξοστοιχίες

Οι αμαξοστοιχίες ETR αποτελούν την πιο σημαντική επενδυτική κίνηση, τουλάχιστον επί του παρόντος, των Ιταλών της FS στην Ελλάδα και εκείνη που θα αποτελέσει το μεγάλο crash test με το επιβατικό κοινό.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δαπάνησε για την **ανακατασκευή των 5 αμαξοστοιχιών ETR 470 περί τα 47,5 εκατ. ευρώ**. Το γεγονός ότι οι Ιταλοί της FS προτίμησαν να δρομολογήσουν στην Ελλάδα ανακατασκευασμένες αμαξοστοιχίες και όχι καινούργιες, όπως ήταν φυσικό, προκάλεσε σκεπτικισμό σε αρκετά στελέχη της

σιδηροδρομικής αγοράς.





Οι ελληνικές Αρχές, δηλαδή η ΡΑΣ πιστοποίησε τις αμαξοστοιχίες έπειτα από σχεδόν ένα χρόνο και αφότου τοποθετήθηκαν τα αναγκαία συστήματα αμμοδιασποράς.

Από την άλλη πλευρά, άλλα στελέχη της σιδηροδρομικής αγοράς υποστηρίζουν ότι ο ερχομός των ETR αποτελεί ένα «σαφές βήμα προόδου», δεδομένων των μεγάλων παθογενειών του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, συμπληρώνοντας ότι «όταν ο ΟΣΕ είναι σε θέση να παραδώσει ένα καλύτερο δίκτυο, οι Ιταλοί θα δρομολογήσουν νεότερα τρένα».

Άλλωστε, η δρομολόγηση νεότερων τρένων περιλαμβάνεται στη σύμβαση της ανανέωσης των άγονων σιδηροδρομικών γραμμών για 10 + 5 χρόνια.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεσμεύεται για την απόκτηση, υπέρ του Δημοσίου, **τουλάχιστον 10 τρένων υδρογόνου μηδενικών ρύπων, 10 νέων τρένων για προαστιακές γραμμές και πλήρη ανακατασκευή/αναβάθμιση 15 Desiro.**

Πάντως, η δρομολόγηση των αμαξοστοιχιών ETR σηματοδοτεί **τη νέα «εποχή» της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία πρόκειται να μετονομαστεί, αλλάζοντας και το λογότυπό**

της.