



Αθήνα, 24 Φεβρουαρίου 2022

ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς: Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κ. Καραμανλή

Θέμα: «Προβληματικές αμαξοστοιχίες φέρεται να έχει αγοράσει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τους ελληνικούς σιδηροδρόμους »

Κύριε Υπουργέ,

Σας καταθέτω ως Αναφορά σχετικό δημοσίευμα των τελευταίων ημερών, που αφορά στην προμήθεια και αγορά από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τρένων τύπου ETR 470.

Ειδικότερα, όπως αναφέρεται, τα τρένα αυτά στο παρελθόν έχουν χαρακτηριστεί ως «τρένα βλαβών» και επομένως προκύπτουν σοβαρά ζητήματα και αμφιβολίες για την ασφάλεια του επιβατικού κοινού. Ιδιαίτερα αναφέρονται σοβαρά περιστατικά πυρκαγιών κατά τη λειτουργία τους, και μάλιστα σε αρκετές περιπτώσεις εντός σηράγγων.

Επί πλέον, όπως σημειώνουν τα σχετικά δημοσιεύματα, στη γενική επισκευή των ETR 470, μετά την αποχώρησή τους από την υπηρεσία στην Ιταλία και πριν φτάσουν στην Ελλάδα, δεν τοποθετήθηκε σε αυτά προηγμένο σύστημα πυρόσβεσης.

Να επισημανθεί δε, ότι στη διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη υπάρχουν αρκετές σήραγγες μήκους άνω των 500 μέτρων, ενώ τέσσερις (4) από αυτές έχουν μήκος άνω των 2,5 χιλιομέτρων.

Κύριε Υπουργέ,

Όπως είναι γνωστό, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει ιδιωτικοποιηθεί από την αντίστοιχη Ιταλική ΤΡΑΙΝΟΣΕ, έναντι μόλις 45 εκατομμυρίων ευρώ. Ωστόσο είναι δεδομένος ο δημόσιος

χαρακτήρας των μεταφορών και επιβεβλημένη η διασφάλιση της ασφαλούς μετακίνησης των επιβατών.

Παρακαλώ, όπως λάβετε υπόψη σας τα αναφερόμενα στο σχετικό δημοσίευμα, για να προβείτε σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για τη διερεύνηση του συγκεκριμένου ζητήματος και ιδιαίτερα για την ασφάλεια του επιβατικού κοινού.

Οι Αναφέροντες Βουλευτές

Χρήστος Γκόκας

Ευαγγελία Λιακούλη

Γεώργιος Αρβανιτίδης

Κωνσταντίνος Σκανδαλίδης

Ιλχάν Αχμέτ

Γεώργιος Καμίνης

Χαράλαμπος Καστανίδης

Βασίλειος Κεγκέρογλου

Χαρά Κεφαλίδου

Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος

Δημήτριος Κωνσταντόπουλος

Γεώργιος Μουλκιώτης

Μπουρχάν Μπαράν

Δημήτριος Μπιάγκης

Γεώργιος Φραγγίδης

Investigate Europe: Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ φέρνει στην Ελλάδα τρένα που καταργήθηκαν στην Ελβετία

[LiFO](#) - 19.2.2022 |

Προβληματικές αμαξοστοιχίες που οι ελβετικοί σιδηρόδρομοι έστειλαν πριν χρόνια για «παλιοσίδερα» φέρεται να έχει αγοράσει η [ΤΡΑΙΝΟΣΕ](#) για τους ελληνικούς σιδηροδρόμους, παρουσιάζοντας μάλιστα τα εν λόγω τρένα ως υπερσύγχρονα, σύμφωνα με ρεπορτάζ του Investigate Europe.

Όπως αναφέρει το δημοσίευμα, τα τρένα ETR 470 ήταν ο μεγαλύτερος «πονοκέφαλος» των ελβετικών σιδηροδρόμων αλλά στη χώρα μας τα ίδια τρένα θεωρήθηκαν πολύ προηγμένα. Πριν από 20 χρόνια, ο ελβετικός Τύπος χαρακτήριζε το τρένο ETR 470 ως «τρένο βλαβών».

«Δύο πρώην αξιωματούχοι εξοικειωμένοι με το εν λόγω τρένο, με τους οποίους επικοινωνήσε το Investigate Europe και το Reporters United, δυσκολεύονται να πιστέψουν ότι τα πέντε εναπομείναντα ETR 470 που δε στάλθηκαν στο διαλυτήριο **διαφημίζονται τώρα ως το μέλλον της σιδηροδρομικής σύνδεσης Αθήνας-Θεσσαλονίκης**», σημειώνεται στο δημοσίευμα.

«Η συμβουλή από την Ελβετία: μακριά από αυτά τα τρένα», λέει ο Γουόλτερ Φινκμπόνερ, πρώην γραμματέας του διοικητικού συμβουλίου της Cisalpino AG, της θυγατρικής των ιταλικών και ελβετικών σιδηροδρόμων που αγόρασε το ETR 470 από τον κατασκευαστή.

Όμως η Ελλάδα, όπως σημειώνει το ρεπορτάζ, δεν είναι σε θέση να δεχτεί τέτοιες συστάσεις καθώς **οι σιδηρόδρομοί της ιδιωτικοποιήθηκαν πλήρως** πριν από πέντε χρόνια, όπως απαιτούσαν οι πιστωτές. Η ιταλική κρατική εταιρεία Ferrovie dello Stato Italiane (FSI) αγόρασε το 100% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, έναντι μόλις 45 εκατομμυρίων ευρώ. Η σύμβαση ιδιωτικοποίησης παραμένει μυστική, αλλά αξιωματούχοι που γνωρίζουν τους όρους της, όπως ο σημερινός υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Γιώργος Καραγιάννης, την αποκαλούν «αποικιακή».

Βλάβες, πυρκαγιές και ακυρώσεις

Το ETR 470 είναι το τρένο που οδήγησε τα ελβετικά συνδικάτα σιδηροδρόμων να απαιτούν, σε μόνιμη βάση, **ειδικά εκπαιδευμένο προσωπικό**, εκτός από τον οδηγό, σε τρένα που εισέρχονται σε σήραγγες μήκους άνω των 1.000 μέτρων. Αυτή ήταν μια απόφαση που προέκυψε από το περιστατικό της 11ης Απριλίου 2006, όταν ένα Pendolino ETR 470 που ταξίδευε νότια από τη Στουτγάρδη έπιασε φωτιά μέσα στη σήραγγα του Zimmerberg.

Μια άλλη πυρκαγιά ξέσπασε σε ένα ETR 470 τον Μάιο του 2011, μόλις πέντε λεπτά πριν εισέλθει στη σήραγγα Gotthard, μήκους 15 χιλιομέτρων. «Τα ETR 470 πρέπει να αντικατασταθούν αμέσως από άλλο τροχαίο υλικό», ανέφερε ένα κοινό ψήφισμα των ελβετικών ενώσεων μηχανοδηγών και εργαζομένων σιδηροδρόμων τον Μάιο του 2011. Το 2012, ένα ETR 470 έπιασε επίσης φωτιά στον κεντρικό σταθμό της Ζυρίχης. Τελικά, το 2014 οι ελβετικοί σιδηρόδρομοι έστειλαν τα εν λόγω τρένα για αποσυναρμολόγηση.

Στη διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη υπάρχουν αρκετές σήραγγες μήκους άνω των 500 μέτρων, ενώ τέσσερις (οι σήραγγες Καλλιδρόμου, Όθρυς, Τεμπών και Πλαταμώνα) έχουν μήκος άνω των 2,5 χιλιομέτρων. Το προηγμένο σύστημα πυρόσβεσης συμπεριλήφθηκε στη γενική επισκευή των ETR 470 μετά την αποχώρησή τους από την υπηρεσία στην Ιταλία και πριν φτάσουν στην Ελλάδα; Πηγές του ρεπορτάζ αναφέρουν πως όχι.

Σύμφωνα με πληροφορίες, τα τρένα προσαρμόστηκαν στο ελληνικό δίκτυο τροφοδοσίας 25 kv και εφοδιάστηκαν με σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας ETCS, νέες οθόνες πληροφοριών επιβατών και WiFi. Η Ferrovie dello Stato αναφέρει ωστόσο ότι «τα ETR 470 διαθέτουν σύστημα πυροπροστασίας και υπάρχουν πυροσβεστήρες στα τρένα. Το πρότυπο UNI 1565 είναι η ιταλική νομοθεσία. Τα ETR 470 συμμορφώνονται με την ελληνική νομοθεσία». Πάντως, όσον αφορά την πυρασφάλεια, η ΡΑΣ είπε στο Investigate Europe ότι στην Ελλάδα, δεν υπάρχει κανένας νόμος που να απαιτεί συστήματα πυρόσβεσης υψηλής πίεσης, υδρονέφωσης για βαγόνια που εισέρχονται σε σήραγγες, όπως ισχύει στην Ιταλία.