



Της **ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ**
a.papaioannou@realnews.gr

Η εκκωφαντική σιωπή της ιταλικής διοίκησης της Hellenic Train προκαλεί μια σειρά από ερωτήματα, διότι η εταιρεία στην οποία ανήκουν οι σιδηροδρομικοί συρμοί της Ελλάδας δεν μπορεί να μη γνωρίζει τις ελλείψεις των υποδομών πάνω στις οποίες κινούνται τα τρένα της και σαφώς δεν είναι δυνατόν να μη συνεργάζεται και όπου χρειαστεί να παρεμβαίνει, έστω και με συστάσεις, όταν διαπιστώνει προβλήματα στο δίκτυο. Φέρει όμως και την αποκλειστική ευθύνη στο κομμάτι της έκδοσης των εισιτηρίων. Αυτό σημαίνει ότι η εταιρεία οφείλει εκ του αντικειμένου της να γνωρίζει πόσα εισιτήρια «έκοψε» στο τραγικό δρομολόγιο Αθήνα - Θεσσαλονίκη και να μην ψάχνουμε στα τυφλά τους επιβάτες του μοιραίου τρένου. Εξάλλου, ο εκσυγχρονισμός του... γκισέ αποτελεί μέρος των δεσμεύσεων που έχει αναλάβει με βάση το επενδυτικό πλάνο που κατέθεσε όταν εξαγόρασε το 2017 την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με το ομολογουμένως χαμηλό τίμημα των 45 εκατ. ευρώ. Όσο για τις επενδύσεις που έχουν πραγματοποιήσει οι Ιταλοί, επί του παρόντος εξαντλούνται στην αγορά (από τη μητρική τους εταιρεία) των τρένων Intercity (ETR 470) έναντι 47,5 εκατ. ευρώ, τα οποία είναι παρωχημένης τεχνολογίας, καθώς κατασκευάστηκαν στα μέσα της δεκαετίας του '90, προβληματικά, όπως διαπίστωσαν και οι Ελβετοί που τα έστειλαν για παλιοσιδέρα, ενώ κινούνται με ταχύτητες μεγαλύτερες από εκείνες που αντέχει το επίσης παρωχημένο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Αξίζει να σημειωθεί ότι το «ασπμένιο βέλος» (ETR 485), το τρένο με το οποίο έκανε την παρθενική της εμφάνιση η Hellenic Train στο δρομολόγιο Αθήνα - Θεσσαλονίκη, ήρθε, έκανε πρεμιέρα και έφυγε για Ιταλία. Εν συνέχεια, οι Ιταλοί έφεραν στην Ελλάδα τα ETR 470. Πρόεδρος της Hellenic Train είναι ο Ιταλός **Ντάριο Λο Μπόσκο** και διευθύνων σύμβουλος ο **Μαουρίτσιο Καποτόρτο**, ο οποίος, σε εκδήλωση για τους σιδηροδρόμους στις αρχές του έτους, είχε δεσμευθεί για προσλήψεις προσωπικού και αυξήσεις μισθών.

Η «χρυσή» σύμβαση

Τα προνόμια της ιταλικής εταιρείας Hellenic Train δεν εξαντλήθηκαν στο ταπεινό τίμημα των 45 εκατ. ευρώ. Κάθε χρόνο, από το 2017, το ελληνικό Δημόσιο την αποζημιώνει, στο πλαίσιο των υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού και Κοινωνικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ), με 50 εκατ. ευρώ, στηρίζοντας επί της ουσίας τα δρομολόγια των άγονων γραμμών!

Hellenic Train

Με το σταγονόμετρο οι επενδύσεις

Οι Ιταλοί αγόρασαν την ΤΡΑΙΝΟΣΕ έναντι 45 εκατ. ευρώ και θα επιχορηγούνται με 50 εκατ. ευρώ κάθε χρόνο μέχρι το 2036. Η σύμβαση για την αποζημίωση των άγονων γραμμών και τα παρωχημένα τρένα της δεκαετίας του '90



Ο διευθύνων σύμβουλος της Hellenic Train, **Μαουρίτσιο Καποτόρτο**

Μεταξύ αυτών και το δρομολόγιο Αθήνα - Θεσσαλονίκη... Η πρώτη σύμβαση για την αποζημίωση των άγονων γραμμών υπεγράφη (ως συνέχεια της σύμβασης που είχε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τη σύστασή της) με τους Ιταλούς στα μέσα του 2017 για πέντε έτη. Η δεύτερη σύμβαση υπεγράφη στις 14 Απριλίου 2022 με διάρκεια 10 έτη, συν πέντε έτη (15 συνολικά). Δηλαδή, η Hellenic Train θα λαμβάνει από το ελληνικό Δημόσιο 50 εκατ. ευρώ ετησίως μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2036. Θα αποζημιωθεί δηλαδή από το Δημόσιο σωρευτικά με 1 δισ. ευρώ! Από το 2017 έως σήμερα, η Hellenic Train έχει προκοδοπηθεί από τον Έλληνα φορολογούμενο στο όνομα της στήριξης των άγονων γραμμών με τουλάχιστον 200 εκατ. ευρώ, δεδομένου ότι μεσολάβησαν και τα έτη της πανδημίας. Με βάση τον νόμο (η κύρωση της σύμβασης έγινε από τη Βουλή στις 8 Ιουλίου 2022), η Hellenic Train, με την αποζημίωση που λαμβάνει, πρέπει να χρηματοδοτεί συγκεκριμένες δαπάνες. Μεταξύ αυτών και η δαπάνη εξυπηρέτησης και υποστήριξης των εισιτηρίων. Το εντυπωσιακό είναι ότι, από τα 50 εκατ. ευρώ που της δίνει το Δημόσιο σε ετήσια βάση, τα 19 εκατ. ευρώ αποτελούν τα τέλη χρήσης της υποδομής που πληρώνει η Hellenic Train στον ΟΣΕ! Δηλαδή, το ελληνικό Δημόσιο συνεχίζει να πληρώνει τον ΟΣΕ, πάνω στις ράγες του οποίου κινούνται τα τρένα του ιδιώτη!

Η επενδυτική δραστηριότητα

Στη σελίδα 58 του εγγράφου κύρωσης της σύμβασης περιγράφεται σε σχετικό πίνακα με ιδιαίτερα αναλυτικό τρόπο η «επενδυτική δραστηριότητα», οι επενδύσεις δηλαδή που πρέπει να κάνει η Hellenic Train, με τη σημείωση ότι «η κεφαλαιακή επένδυση του παρόχου αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο της παροχής υπηρεσιών διαχείρισης υποδοχής».



Ο πρόεδρος της Hellenic Train, **Ντάριο Λο Μπόσκο**

Η καταδίκη για δωροδοκία

ΜΟΛΙΣ ΔΥΟ ΧΡΟΝΙΑ πριν η παλικιά RFI εξαγοράσει την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, μετονομάζοντάς την σε Hellenic Train, ο σημερινός πρόεδρος της ελληνικής εταιρείας, Ντάριο Λο Μπόσκο, καταδικάζεται για δωροδοκία! Οντας επικεφαλής της RFI το 2015, ο Λο Μπόσκο είχε συλληφθεί από την αστυνομία της Σικελίας, αντιμετωπίζοντας κατηγορίες για μίζες ύψους 58.600 ευρώ. Η δωροδοκία είχε γίνει στο πλαίσιο προμήθειας εξοπλισμού από την εταιρεία, ενώ ο 62χρονος σήμερα Λο Μπόσκο είχε καταδικαστεί για τον χρηματισμό του, εκτιόντας ποινή κατ' οίκον περιορισμού.

Η επενδυτική δραστηριότητα της Hellenic Train περιλαμβάνει:

- ▶ Την απόκτηση και δρομολόγηση πέντε τρένων ETR 470. Πρόκειται για τα τρένα που ήδη έχει φέρει στην Ελλάδα η εταιρεία. Η ολοκλήρωση της επένδυσης προβλεπόταν για τα τέλη του 2022 και το ύψος διαμορφωνόταν στα 47,5 εκατ. ευρώ.
- ▶ Τη μίσθωση νέων τρένων, 10 τον αριθμό, που κινούνται με υδρογόνο. Η ολοκλήρωση της επένδυσης προβλέπεται για τα τέλη Δεκεμβρίου 2027 και το ύψος της φτάνει τα 54 εκατ. ευρώ.
- ▶ Τη μίσθωση 10 τρένων ηλεκτροκίνησης. Η ολοκλήρωση της επένδυσης προβλέπεται για τις 31 Δεκεμβρίου 2027 και το ύψος της θα φτάσει τα 32 εκατ. ευρώ.
- ▶ Συστήματα IT, δηλαδή πληροφοριακής αναβάθμισης των συρμών. Η ολοκλήρωση της επένδυσης τοποθετείται χρονικά στις 31 Δεκεμβρίου 2024 και το ύψος της ανέρχεται σε 15 εκατ. ευρώ.
- ▶ Την αναβάθμιση του μισθωμένου στόλου (15 τρένων). Η επένδυση ανέρχεται σε 15 εκατ. ευρώ και αναμένεται να ολοκληρωθεί μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου του 2029.

Το σύνολο των κεφαλαίων διαμορφώνεται στα 163,5 εκατ. ευρώ. Με βάση την ετήσια αποζημίωση των 50 εκατ. ευρώ από το ελληνικό Δημόσιο, η Hellenic Train έχει ήδη λάβει τα ποσά των επενδύσεων για τις οποίες δεσμεύθηκε στο πλαίσιο των Υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος.