

Θα μείνουν ή όχι οι Ιταλοί της Hellenic Train στην Ελλάδα; Το Θριάσιο II δίνει τις «απαντήσεις»

2024/03/11 07:20 στην κατηγορία ΥΠΟΓΕΙΟΣ

Το τελευταίο διάστημα και έπειτα από τα περιστατικά που ήρθαν στη δημοσιότητα για διάφορα σιδηροδρομικά δρομολόγια, τα οποία ανέδειξαν, εκ νέου, τις «δυναμικές» σχέσεις μεταξύ του ελληνικού / κρατικού ΟΣΕ και της ιταλικής Hellenic Train, επανήλθαν στο προσκήνιο **φήμες σχετικά με το μέλλον της Hellenic Train.**

Συγκεκριμένα, προέκυψε ξανά το εξής ερώτημα: Θα μείνουν οι Ιταλοί στην Ελλάδα; Θα στηρίξουν τη Hellenic Train ή θα απο - επενδύσουν;

Η απάντηση ίσως δοθεί σύντομα, σύμφωνα με αναλυτές της σιδηροδρομικής αγοράς.

Ποια είναι αυτή; Το Θριάσιο II, στο οποίο η Hellenic Train, μαζί με τη Damco του Ομίλου Κοπελούζου, έχουν ανακηρυχθεί προσωρινοί ανάδοχοι.

Εάν τελεσφορήσει ο διαγωνισμός (έχουν δοθεί **ήδη δυο παρατάσεις** στην ισχύ της προσφοράς της κοινοπραξίας), τότε πράγματι, οι Ιταλοί της HT θα «αποδείξουν» ότι διατηρούν μακροπρόθεσμες βλέψεις στην Ελλάδα.

Μπορεί το ελληνικό δημόσιο να «εκδιώξει» τη Hellenic Train ή καλύτερα, τους Ιταλούς της FS από την εταιρεία;

Μπορεί να ασκήσει πιέσεις προς συγκεκριμένη κατεύθυνση;

Σύμφωνα με αναλυτές της σιδηροδρομικής αγοράς, **«μπορεί, τα εργαλεία είναι πολλά».**

Θέλει το ελληνικό δημόσιο να «οδηγήσει» τους Ιταλούς εκτός της HT;

Αυτήν την απάντηση μπορεί να τη δώσει μόνο ο Έλληνας πρωθυπουργός και ο Έλληνας υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

Εάν προβεί η ελληνική κυβέρνηση σε μία τέτοια ενέργεια, φανταζόμαστε ότι **θα έχει υπολογίσει το διπλωματικό ρίσκο, αλλά και την επόμενη ημέρα**

(π.χ. είσοδο Γάλλων ή Γερμανών στον ελληνικό σιδηρόδρομο).

Θέλουν να αποχωρήσουν οι Ιταλοί της FS από την Ελλάδα; Εάν κάποιος κρίνει από την πρόσφατη δημόσια ανάρτηση του Ματέο Σαλβίνι, αλλά και την επικείμενη ανάληψη των καθηκόντων του νέου διευθύνοντος συμβούλου της ΗΤ, **η απάντηση είναι «όχι».**

Η FS είναι η 3η μεγαλύτερη σιδηροδρομική εταιρεία στην Ευρώπη. Μπορεί ο ετήσιος κύκλος εργασιών των 100 - 150 εκατ. της Hellenic Train να φαντάζει «σταγόνα» μπροστά στα 13,6 δις του Ομίλου, ωστόσο μετά το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών, είναι προφανές **ότι η εικόνα της FS έχει πληγεί σημαντικά σε όλη την Ευρώπη και την ΕΕ.**

Επίσης, η Hellenic Train έχει καταφέρει, όπως υποστηρίζουν σιδηροδρομικοί αναλυτές, να ενισχύσει τη δεσπόζουσα θέση της στην αγορά και να «κλειδώσει» τον (όποιο) εγχώριο ανταγωνισμό, με την απευθείας ανάθεση των 10 + 5 χρόνων των άγονων σιδηροδρομικών γραμμών, αλλά και με τη τεχνική συντήρηση των τρένων, αποκτώντας την ΕΕΣΣΤΥ.

Τέλος, είναι δυνατόν να αποχωρήσει η FS από την Ελλάδα, όταν μια άλλη ιταλική εταιρεία, **το Μετρό του Μιλάνου (ΑΤΜ)** έχει αναλάβει το Μετρό της Θεσσαλονίκης και ετοιμάζεται να το εγκαινιάσει εμπορικά; Φαντάζει δύσκολο.

Οι σχέσεις ΟΣΕ και ΗΤ είναι σύνθετες και εκτείνονται σε πολλά επίπεδα. Από την άλλη πλευρά, δεν γίνεται **να συνεχίσει να λειτουργεί ο ελληνικός σιδηρόδρομος υπό κλίμα «καχυποψίας».**

Οι δυο πλευρές οφείλουν να κάνουν βήματα προς τα μπροστά και το υπουργείο Μεταφορών να εξασφαλίσει ένα νέο τοπίο, με ξεκάθαρους κανόνες και υποχρεώσεις.

Δηλαδή, να λυθεί ο «γόρδιος δεσμός» μεταξύ των οφειλών ΟΣΕ / ΗΤ / ΓΑΙΑΟΣΕ και να συντελεστεί η αποπληρωμή των οφειλών του ελληνικού δημοσίου προς τη ΗΤ.

Από την άλλη πλευρά, και οι Ιταλοί της ΗΤ χρειάζεται να ενισχύσουν περαιτέρω την εταιρεία, κυρίως **με τροχαίο υλικό και υπηρεσίες συντήρησης.**

Γενικότερα, όταν αποκατασταθεί η βασική γραμμή από τον Daniel, θα ήταν προς το συμφέρον όλων των πλευρών, **να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός, τόσο στις επιβατικές, όσο και στις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές.**

Συνήθως, όσες περισσότερες εταιρείες δραστηριοποιούνται σε μία αγορά, τόσο βελτιώνεται αυτή και σε θεσμικό επίπεδο (κράτος, Αρχές) και σε επιχειρηματικό (ανταγωνισμός μεταξύ εταιρειών).