
Ιταλοί, Γάλλοι, Γερμανοί δεν διαμέλισαν το σιδηρόδρομο, οι «έξυπνοι» Έλληνες ναι

2017/01/19 19:00 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Τελικά, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πουλήθηκε τσάμπα; Τι πήραν οι Ιταλοί της FS; Ποιες οι διαφορές των δυο εταιρειών; Τι συμβαίνει στην Ελλάδα και τι στην Ιταλία;

Έχουμε και λέμε: Οι Ιταλοί της FS προσέφεραν τίμημα 45 εκατ., το οποίο – σύμφωνα με το ΤΑΙΠΕΔ – υπερέβαινε των αποτιμήσεων των ανεξάρτητων εκτιμητών.

Συνήθως, μια εταιρεία **πωλείται 10 φορές τα κέρδη της**, οπότε εάν αναλογιστεί κανείς ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εμφάνισε, το 2015, κέρδη 2,7 εκατ., τότε το τίμημα χαρακτηρίζεται «ικανοποιητικό».

Επίσης, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν έχει κάτι στην κατοχή της, ούτε τροχαίο υλικό, ούτε σημαντικά ακίνητα, **το μεγαλύτερο περιουσιακό στοιχείο είναι οι εργαζόμενοι.**

Ποιες οι διαφορές των δυο εταιρειών; **Χαοτικές.** Ο όμιλος της Ferrovie Dello Stato δεν είναι μόνο σιδηροδρομική εταιρεία, δηλαδή δεν είναι μόνο η Trenitalia.

Έχει θυγατρικές στις κατασκευές, τα logistics, ακόμα και στα... λεωφορεία. Επίσης, δεν δραστηριοποιείται μόνο στην Ιταλία, αλλά «χτυπάει» δουλειές μέχρι το... Ιράν.

Τα μεγέθη: Το 2015, **ο ιταλικός όμιλος είχε συνολικά έσοδα 8,6 δις.** (η θυγατρική Trenitalia 5,5 δις.), έναντι 8,4 δις. το 2014 και καθαρά κέρδη 464 εκατ., έναντι 303 εκατ. το 2014.

Αντίστοιχα, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είχε, το 2015, κύκλο εργασιών 68,7 εκατ., έναντι 77,9 εκατ. το 2014, ήτοι μείωση 11,8%. Εάν συμπεριληφθεί η κρατική επιδότηση για τις «άγονες γραμμές», τότε ο συνολικός κύκλος εργασιών έφτασε 125,2 εκατ., έναντι 140,8 εκατ. το 2014.

Τελευταίο και πιο σημαντικό: Οι Ιταλοί, όπως οι Γάλλοι και οι Γερμανοί δεν διαμέλισαν, δεν τεμάχισαν το σιδηρόδρομό τους.

Μπορεί οι εταιρείες υποδομής (όπως, ο ελληνικός ΟΣΕ), εκμετάλλευσης (όπως, η ελληνική ΤΡΑΙΝΟΣΕ) και συντήρησης (όπως, η ελληνική ΕΕΣΣΤΥ) να είναι διαφορετικές εταιρείες, **αλλά είναι κάτω από τη μητρική εταιρεία, την εταιρεία holding.**

Στην Ελλάδα, ο ΟΣΕ «έσπασε» τελείως, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η ΕΕΣΣΤΥ δεν αποσχίστηκαν μόνο λειτουργικά, αλλά και μετοχικά, **με τα γνωστά (τραγικά, όπως αποδείχτηκε) αποτελέσματα.**

Η ευθύνη δεν βαραίνει μόνο τις κυβερνήσεις των τελευταίων ετών, **αλλά - κυρίως - την σιδηροδρομική οικογένεια, αφού ο σιδηρόδρομος μετατράπηκε στον “φτωχό συγγενή” των μεταφορών.**

«Ποιοι μπούκοτάρουν το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο στην πλήρη του απελευθέρωση; Ιταλοί, Γάλλοι και Γερμανοί που θέλουν οι ενδο - ομιλικές συναλλαγές να μην είναι και τόσο διαφανείς», εξηγεί Έλληνας αξιωματούχος των Βρυξελλών.

Και κάτι τελευταίο: Όταν οι Ιταλοί υπέγραψαν για την απόκτηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, της εταιρείας που έχει - ουσιαστικά - το **μονοπώλιο στις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων** στην Ελλάδα, έναντι 45 εκατ. ευρώ, δαπανούσαν για την απόκτηση της ΝΧΕΤ, της νέας τους εταιρείας στο Ηνωμένο Βασίλειο, που διαχειρίζεται την υπηρεσία C2C, μια προαστιακή γραμμή από το Λονδίνο έως τις ακτές του Essex, 70 εκατ. λίρες.

Πάντως, εάν κάνουν πραγματικότητα αυτά που λένε, **η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα αναβαθμιστεί**, αφού το ελληνικό δημόσιο κατέστη ανήμπορο.