

Τελικά, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πουλήθηκε «τσάμπα»;

2021/10/05 10:11 στην κατηγορία ΥΠΟΓΕΙΟΣ

Από το πλέον επίσημο βήμα, αυτό της Βουλής και με τον πλέον ξεκάθαρο τρόπο, ο νυν υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Κώστας Καραμανλής εξέφρασε σοβαρές ενστάσεις, τόσο για το τίμημα εξαγοράς της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όσο και για τη διαδικασία εκτέλεσης των άγονων σιδηροδρομικών γραμμών.

Την περασμένη εβδομάδα, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών χρησιμοποίησε τις ακόλουθες εκφράσεις:

-«**Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πουλήθηκε έναντι πινακίου φακής**», αναφερόμενος στο τίμημα εξαγοράς των 45 εκατ. ευρώ,

-«**Αυτό το αστειάκι και αυτό το έγκλημα, σήμερα τελειώνει**», αναφερόμενος στην εκτέλεση της σύμβασης των άγονων σιδηροδρομικών γραμμών από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ έναντι 50 εκατ. ευρώ ετησίως.

Εμείς θα σταθούμε στην πρώτη δήλωση. Τελικά, πουλήθηκε «τσάμπα» η ΤΡΑΙΝΟΣΕ;

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εξαγοράστηκε το 2017, έναντι 45 εκατ. ευρώ, από τον ιταλικό όμιλο FSI, έπειτα από τη διεξαγωγή διεθνούς πλειοδοτικού διαγωνισμού.

Οι Ιταλοί της FSI, μαζί με τους Γερμανούς της DB και τους Γάλλους της SNCF, θεωρούνται «ηγέτες» στον ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο, **οπότε κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εντάχθηκε σε έναν ισχυρό σιδηροδρομικό όμιλο.**

Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να τονίσουμε ότι **η ΤΡΑΙΝΟΣΕ «δεν» ιδιωτικοποιήθηκε, αλλά επανακρατικοποιήθηκε**, αφού μέτοχος της FSI είναι το ιταλικό δημόσιο.

Τώρα, σχετικά με το τίμημα: «Άξιζε» η ΤΡΑΙΝΟΣΕ 45 εκατ. ευρώ;

Με βάση τα οικονομικά στοιχεία και το γεγονός ότι μια εταιρεία εξαγοράζεται με γνώμονα, κυρίως, τη λειτουργική κερδοφορία, **το τίμημα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ θεωρείται εύλογο.**

Από την άλλη πλευρά, ποια είναι η «υπεραξία» της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία, εκτός από ένα μικρό αστικό κομμάτι, δεν έχει «αντίπαλο» στο υπόλοιπο επιβατικό δίκτυο;

Γιατί στην σύμβαση πώλησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν εντάχτηκε η υλοποίηση, με συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα, υποχρεωτικών επενδύσεων;

Γιατί η πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ εντάχτηκε στις μνημονιακές υποχρεώσεις και συνδέθηκε με το χρέος του ΟΣΕ;

Πως εξηγείται να εξαγοράζεται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με 45 εκατ., όταν τα εγγυημένα έσοδα – μόνο από τις άγονες γραμμές – είναι 50 εκατ. ετησίως;

Εάν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ λάβει την κυριότητα **των αποθηκών Κ1 και Κ2 στο Θριάσιο,** πόσα εκατ. αποτιμώνται αυτές;

Αρκετοί θα ισχυριστούν «ότι έγινε, έγινε. Οι ευθύνες είναι διαχρονικές στον ελληνικό σιδηρόδρομο, ας κοιτάξουμε το μέλλον».

Εμείς ευχόμαστε οι Ιταλοί της FSI να επενδύσουν περαιτέρω στην Ελλάδα (η FSI και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ εξαγόρασαν την ΕΕΣΣΤΥ, το μηχανοστάσιο της Θεσσαλονίκης ανακατασκευάστηκε, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μετακόμισε σε νέα, σύγχρονα γραφεία) και να βελτιώσουν σημαντικά την ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρόμου, ο οποίος **(νομοτελειακά) θα πρωταγωνιστήσει** τα επόμενα χρόνια.