

## Στα «χέρια» των Ιταλών η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έναντι 45 εκατ. Νέα δεδομένα στις εγχώριες συνδυασμένες μεταφορές

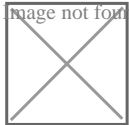
2016/08/07 14:41 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Μέσα σε 90 ημέρες, οι Ιταλοί της Ferrovie Dello Stato Italiane «καθάρισαν» το διαγωνισμό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

### Του Φώτη Φωτεινού

Έναντι 45 εκατ., προσφορά που έγινε αποδεκτή από το ΤΑΙΠΕΔ, αφού **υπερκάλυπτε τις αποτιμήσεις των ανεξάρτητων εκτιμητών**, οι Ιταλικοί Σιδηρόδρομοι απέκτησαν το **100% της ελληνικής σιδηροδρομικής εταιρείας**, δημιουργώντας νέα δεδομένα στις εγχώριες σιδηροδρομικές και συνδυασμένες μεταφορές.

Image not found or type unknown



Οι Ιταλοί αποκτούν τις επιβατικές μεταφορές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και το έργο του Προαστιακού και συνάμα, το εμπορευματικό κομμάτι της εταιρείας.

Αυτό σημαίνει ότι οι Κινέζοι της Cosco αποκτούν νέους «συνομιλητές» στη διακίνηση εμπορευμάτων από το λιμένα του Ικονίου.

Άξιο αναφοράς είναι ότι, πριν από λίγες ημέρες, οι Ιταλικοί Σιδηρόδρομοι υπέγραψαν μνημόνιο ευρείας συνεργασίας με τους Ρωσικούς Σιδηροδρόμους, οι οποίοι διατηρούν το δικαίωμα κατάθεσης δεσμευτικής προσφοράς για τον ΟΛΘ.

### Το προφίλ της Ferrovie και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ

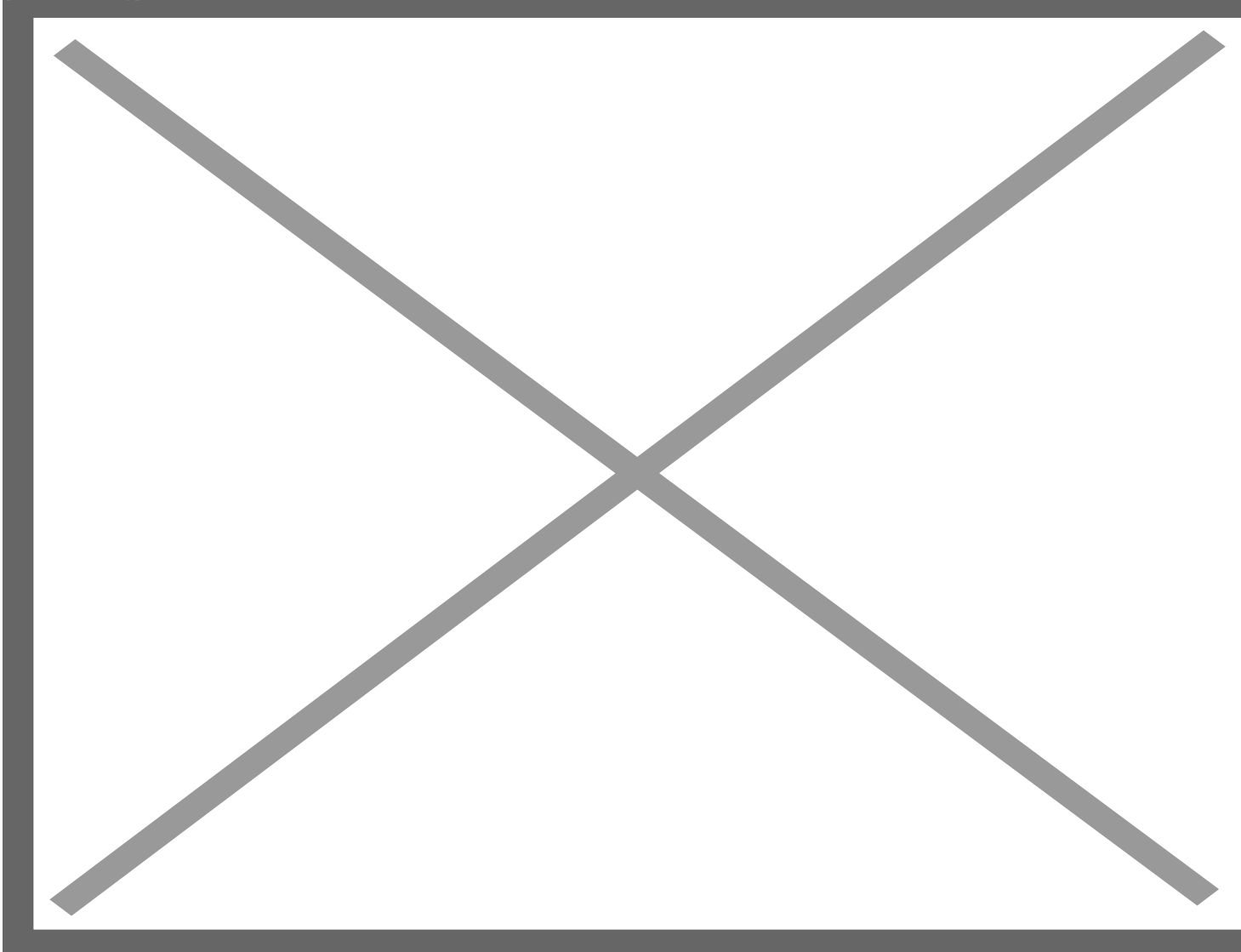
Οι Ιταλικοί Σιδηρόδρομοι έχουν ως κύρια πηγή εσόδων την Trenitalia, αλλά και επιμέρους θυγατρικές που ασχολούνται με την κατασκευή σιδηροδρομικών υποδομών και τη μίσθωση ακινήτων.

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.

Άξιο αναφοράς είναι ότι η διοίκηση ενέκρινε την άντληση δανείων έως 1,8 δις., προκειμένου να χρηματοδοτήσει υποδομές για highspeed τρένα και την προμήθεια τροχαίου υλικού.

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.

Image not found or type unknown



Ανά κατηγορία, τα έσοδα από τα **εμπορεύματα, το 2015, ανήλθαν στα 14 εκατ.** (σε πτωτική πορεία, τα τελευταία χρόνια) και από τους επιβάτες στα 53,7 εκατ.

Σε επίπεδο τελικού οικονομικού αποτελέσματος, τα κέρδη μετά φόρων έφτασαν τα 2,5 εκατ., έναντι 1,11 εκατ. το 2014.

### **«Καλή ιδέα η εξαγορά των ελληνικών σιδηροδρόμων»**

Λίγες ημέρες πριν την κατάθεση δεσμευτικής προσφοράς για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο

«ισχυρός άνδρας» του ομίλου Ferrovie dello Stato Italiane, Renato Mazzoncini είχε αποκαλύψει, σε συνέντευξη στην Repubblica, τις προθέσεις των Ιταλών για τον ελληνικό σιδηρόδρομο.

Σε ερώτηση «εάν είναι καλή ιδέα η εξαγορά των ελληνικών σιδηροδρόμων», ο διευθύνων σύμβουλος του ομίλου απάντησε τα ακόλουθα:

«Πιστεύω πως ναι, είναι μια μεγάλη ευκαιρία που ελπίζουμε να εκμεταλλευτούμε. Η **διαδρομή Αθήνα - Θεσσαλονίκη είναι σαν το Ρώμη - Μιλάνο**. Εάν οι Έλληνες χρησιμοποιούν, κυρίως, το αυτοκίνητο είναι επειδή δεν έχουν κάποια βιώσιμη εναλλακτική λύση».

Image not found or type unknown



Σχετικά με την επέκταση σε νέες αγορές, ο κ. Mazzoncini υπογράμμισε ότι «ζούμε σε μια ευρωπαϊκή διάσταση, πρέπει να συμπεριφερόμαστε με συνέπεια.

Από τον συνολικό κύκλο εργασιών της Ferrovie dello Stato, **μόνο το 14% είναι στο εξωτερικό, όταν το αντίστοιχο των Γερμανών είναι 40%**. Είναι αδιανόητο να λειτουργούμε στην εγχώρια αγορά και μόνο, πρέπει να επεκταθούμε.

Έχουμε τα έργα στο Ιράν, όπου εκεί θέλουν να δημιουργήσουν μια σύνδεση υψηλής ταχύτητας και είμαστε υπερβολάβοι. Εξάγουμε την εκτεταμένη σιδηροδρομική εμπειρία που έχουμε και μάλιστα, διερευνούμε ευκαιρίες και στην Ινδία».