

12

Hellenic Train την επαναδιαπραγμάτευση της σύμβασης» και πως «βάση των διαπραγματεύσεων αποτελεί ο νόμος για την ανάθεση των άγονων σιδηροδρομικών γραμμών στη Hellenic Train (πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ) του 2022», δηλαδή η διακρατική συμφωνία βάσει της οποίας το ελληνικό κράτος έχει συμφωνήσει να πληρώνει 50 εκατομμύρια το χρόνο στη Hellenic Train.³

Στις 18 Μαρτίου μάθαμε πως διεξήχθη η πρώτη συνάντηση του νέου υπουργού Μεταφορών Κ. Κυρανάκη με τη Hellenic Train. Ο υπουργός ζήτησε την επαναδιαπραγμάτευση της σύμβασης και οι σχετικοί συντάκτες σημείωναν πως «σε περίπτωση μη εξεύρεσης συμβιβαστικής λύσης, όλα τα ενδεχόμενα φαντάζουν εφικτά».⁴

Εν μέσω λοιπόν αυτών των διαπραγματεύσεων, έβαλε το λιθαράκι του στην πίεση κι ο Σύλλογος Διπλωματούχων Μηχανικών του ΟΣΕ που τάχθηκε υπέρ «της επανακρατικοποίησης της Hellenic Train και της απορρόφησής της από τον νέο σιδηροδρομικό φορέα "Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΑΕ"».⁵

Συμπέρασμα νούμερο ένα λοιπόν: Πράγματι διεξάγεται επαναδιαπραγμάτευση της σύμβασης με την ιταλική εταιρία. Πράγματι το βασικό επίδικο είναι το τι θα γίνει με τα λεφτά που έχει συμφωνήσει το ελληνικό κράτος να της πληρώνει κάθε χρόνο. Πράγματι η όλη συζήτηση περί κρατικοποίησης της εταιρίας λειτουργεί ως μοχλός πίεσης στις διαπραγματεύσεις.

Η επαναδιαπραγμάτευση όμως δεν διεξάγεται εν κενώ. Διεξάγεται την ίδια στιγμή που ο διακρατικός ανταγωνισμός βράζει. Διεξάγεται την ίδια στιγμή που τα κράτη της ευρωπαϊκής ένωσης συζητούν τι πολιτική θα ακολουθήσουν απέναντι στους δασμούς των ΗΠΑ, τι πολιτική θα ακολουθήσουν γύρω από τα ανοιχτά πολεμικά μέτωπα όλου του πλανήτη, τι πολιτική θα ακολουθήσουν σχετικά με τους στρατιωτικούς τους εξοπλισμούς. Την ίδια στιγμή που το κάθε κράτος σκέφτεται τη θέση του στον παγκόσμιο πόλεμο που μαίνεται.⁶ Και μαντέψτε: όλο αυτό δε θα μπορούσε να μην την επηρεάζει. Γιατί πράγματι: στο επίκεντρο του πράγματος δεν είναι μόνο η σχέση ελληνικού δημοσίου-Hellenic Train. Είναι οι σχέσεις Ελλάδας-Ιταλίας συνολικά.

Οι οποίες τον τελευταίο καιρό μόνο ανέφελες δεν είναι. Διαφόρων ειδών σύννεφα έχουν μαζευτεί από πάνω τους. Το τελευταίο σύννεφο είναι η στάση της Ιταλίας ως προς την εμπλοκή της Τουρκίας στους στρατιωτικούς εξοπλισμούς των ευρωπαϊκών κρατών. Εδώ και χρόνια η Τουρκία προσπαθεί να αποκτήσει πάτημα στα προγράμματα πολεμικών εξοπλισμών της Ευρώπης. Και στις 27 Δεκεμβρίου του 2024 κατάφερε μια μικρή νίκη (εκτός από τη μεγάλη νίκη που κατάφερε την ίδια περίοδο, δηλαδή την εγκαθίδρυση ενός νέου στάτους κβο στην Συρία). Η μικρή νίκη ήταν η εξαγορά της ιταλικής εταιρίας παραγωγής αεροσκαφών Piaggio Aerospace από την τουρκική εταιρία κατασκευής drone Baykar.⁷

Το ελληνικό υπουργείο εξωτερικών δεν χάρηκε καθόλου με αυτή τη συμφωνία του ιταλικού με το τουρκικό κράτος (γιατί μην μπερδεύεστε: σε τομείς πολεμικής βιομηχανίας δεν υπάρχουν συμφωνίες μεταξύ εταιριών, αλλά μεταξύ κρατών). Έναν μήνα αργότερα έλαβε χώρα η πρώτη μεγάλη συγκέντρωση για τα Τέμπη, δηλαδή η πρώτη μεγάλη συγκέντρωση που επανέφερε το ζήτημα «τι θα γίνει με τη Hellenic Train». Τραβηγμένη σύνδεση, ε; Πάλι καλά λοιπόν που τη σύνδεση αυτή δεν την κάναμε εμείς, γιατί αν την είχαμε κάνει εμείς θα ήταν «ψεκ».

Στις 16 Μαρτίου, δηλαδή πάνω στην ώρα που διεξαγόταν η πρώτη συνάντηση του κυρίου Κυρανάκη με τη διοίκηση της Hellenic Train, η εφημερίδα Καθημερινή μας παρουσίασε ένα ιστορικό της προσπάθειας των Τούρκων να χωθούν στα ευρωπαϊκά εξοπλιστικά προγράμματα. Εκεί μαθαίναμε καταρχάς πως η Ελλάδα προβάλλει διαρκώς αντιρρήσεις σ' αυτήν την προσπάθεια και πως «οι μεγαλύτερες εντάσεις ήταν –και παραμένουν– στις συζητήσεις με την Ιταλία, η οποία, άλλωστε, συνεργάζε-

ται ανοιχτά και διμερώς με την Τουρκία».⁸ Αλλά το πράγμα δεν τελείωνε εκεί. Όπως μας ενημέρωνε το ίδιο άρθρο:

Δεν είναι τυχαίο ότι η Baykar εξαγόρασε την ιταλική Piaggio Aerospace, ούτε βεβαίως και η συνεργασία με τη Leonardo, δύο γεγονότα που προκάλεσαν έντονη δυσφορία στην Αθήνα, καθώς η Ρώμη δεν ακολούθησε την απαιτούμενη οδό, παρά το γεγονός ότι τελικά η ελληνοϊταλική διαφορά δεν έφτασε στα άκρα. Δεν θα πρέπει, βεβαίως, να λησμονείται ότι η φάση αυτή συμπίπτει και με την περίοδο ανακίνησης της υπόθεσης των Τεμπών, όπου εμπλέκεται και μια ιταλική εταιρεία, η Hellenic Train (θυγατρική της κρατικής Trenitalia S.P.A.).

Η κρυπτική διατύπωση του ρεπόρτερ μπορεί να μεταφραστεί ως εξής: Οι Ιταλοί πάνε και κάνουν κολεγίες με τους Τούρκους. Οι Έλληνες τσαντίζονται. Η τσαντίλα τους «συμπίπτει» με την «ανακίνηση» της υπόθεσης των Τεμπών, όπου εμπλέκεται η ιταλική Hellenic Train.

Συμπέρασμα νούμερο δύο λοιπόν: Το ίδιο το ελληνικό κράτος ανακινεί (και δηλαδή για να έχουμε καλό ερώτημα, ποιος άλλος θα μπορούσε να «ανακινήσει»;) την υπόθεση των Τεμπών. Μεταξύ άλλων, την αντιλαμβάνεται ως κάποιου είδους «αντίμετρα» προς τους Ιταλούς για την συμφωνία τους με την τουρκική πολεμική βιομηχανία. Ωραίο πράγμα ο διακρατικός ανταγωνισμός, ε; Προφανώς λοιπόν, η επαναδιαπραγμάτευση που διεξάγεται δεν είναι μια επαναδιαπραγμάτευση «για τα τρένα». Είναι μια συνολική επαναδιαπραγμάτευση των ελληνοϊταλικών σχέσεων, η οποία διεξάγεται υπόκωφα και την έκβαση της οποίας δεν πρόκειται να μάθουμε (τουλάχιστον προς το παρόν). Όπως όλες οι διαπραγματεύσεις θα περάσει από εντάσεις και υποχωρήσεις, από εύρεση ενός κοινού εδάφους κι από τσακωμούς.⁹

Πρέπει φυσικά να το επαναλάβουμε: δεν γνωρίζουμε τι θα γίνει ούτε με την παρουσία της Hellenic Train στην Ελλάδα, ούτε με την επαναδιαπραγμάτευση της σύμβασης, ούτε με την επαναδιαπραγμάτευση των ελληνο-ιταλικών σχέσεων γενικότερα. Άλλωστε ξέρουμε καλά ότι δεν είμαστε αλάνθαστοι. Ειδικά όταν μιλάμε επιτόπου, την ώρα που τα κρατικά σχέδια εξελίσσονται, υπάρχει ο κίνδυνος να πούμε και μαλακίες.

Αλλά κάντε έναν κόπο: δείτε τις παλιές μας μαλακίες για την πανδημία και τον εμπορικό πόλεμο και πείτε μας. Ανεξαρτήτως των πετυχημένων και των αποτυχημένων εκτιμήσεων, ποιος καταλαβαίνει καλύτερα τον καπιταλιστικό κόσμο σήμερα; Αυτός που το 2020 έβλεπε «ιούς» και «ΜΕΘ» ή εμείς που βλέπαμε «εμπορικό πόλεμο»; Και στα επόμενα χρόνια ποιος θα καταλαβαίνει καλύτερα τι συμβαίνει με τον ελληνικό σιδηρόδρομο; Όποιος σκέφτεται «Δεν έχω Οξυγόνο» ή όποιος σκέφτεται «ελληνο-ιταλικές σχέσεις»;

1. «Εμπορικός πόλεμος με ΗΠΑ: Το πιο μεγάλο τεστ για τον Σι Τζινπίνγκ μετά την πανδημία», *Η Καθημερινή*, 13/04/2025.

2. «Τέμπη-Νόβι Σαντ, Μια Αγανάκτηση Δρόμος», *Antifa* #94, 03/2025.

3. «Σε εξέλιξη διαπραγματεύσεις ελληνικού δημοσίου – Hellenic Train για νέα τρένα», *metaforespress.gr*, 06/03/2025.

4. «Διεξήχθη η πρώτη συνάντηση Κ. Κυρανάκη με τη Hellenic Train. Στο επίκεντρο η επαναδιαπραγμάτευση της σύμβασης», *metaforespress.gr*, 18/03/2025.

5. «Υπέρ της επανακρατικοποίησης της Hellenic Train ο Σύλλογος Διπλωματούχων Μηχανικών ΟΣΕ», *metaforespress.gr*, 03/04/2025.

6. Για το πώς πάει ο Παγκόσμιος Πόλεμος μπορείτε να δείτε το κείμενο «Ο Ανεμοστρόβιλος» στο παρόν τεύχος.

7. «Η τουρκική Baykar εξαγόρασε την ιταλική Piaggio Aerospace», *capital.gr*, 27/12/2024.

8. «Τα τουρκικά "περάσματα" προς την Άμυνα της Ε.Ε.

9. Ας πούμε, πρόσφατα μάθαμε πως «Η Ελλάδα διαπραγματεύεται την αγορά δύο φρεγατών Bergamini από την Ιταλία», *wordleenergynews.gr*, 14/04/2025, πράγμα που προφανώς δηλώνει μια διάθεση ελληνο-ιταλικής επαναπροσέγγισης.