

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΣΤΟ ΒΙΒΛΙΟ «Το Πρόβλημα Των Μεταφορών Στα Νησιά, Προτάσεις Αντιμετώπισής Του: Ο Ρόλος Της Τοπικής Αυτοδιοίκησης», των Κ. Χλωμούδη, Ε. Παπαδημητρίου, Ε. Τζαννάτου, Μ. Λεκάκου, Κ. Πάνου και Θ. Συριόπουλου, 2006.

Με ιδιαίτερο ενδιαφέρον διάβασα το βιβλίο «Το Πρόβλημα Των Μεταφορών Στα Νησιά, Προτάσεις Αντιμετώπισής Του: Ο Ρόλος Της Τοπικής Αυτοδιοίκησης», που έγραψαν οι συνάδελφοι Κ. Χλωμούδης, Ε. Παπαδημητρίου και Ε. Τζαννάτος (Πανεπ. Πειραιώς) και Μ. Λεκάκου, Κ. Πάνου και Θ. Συριόπουλος (Πανεπ. Αιγαίου). Το βιβλίο βασίζεται σε μελέτη που εκπόνησαν οι συγγραφείς και οι συνεργάτες τους για λογαριασμό του Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Το γενικό πρόβλημα της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα έχει αντιμετωπίσει διαχρονικά πολλές δύσκολες καταστάσεις, που καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, από την γήρανση του στόλου στην απομόνωση της περιφέρειας, από το πλέγμα επικάλυψης αρμοδιοτήτων κρατικών φορέων στις ελλειπείς λιμενικές υποδομές, και από το πολύχρωμο θεσμικό πλαίσιο στην ενδεχόμενη παραπομπή της χώρας μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για μη συμμόρφωση με την Κοινοτική νομοθεσία. Σε στρατηγικό επίπεδο, το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι ότι αν οι συγκοινωνίες από και προς τα νησιά δεν είναι καλές, τότε όλο και λιγότεροι Έλληνες θα θέλουν να κατοικούν σ' αυτά, με αποτέλεσμα το μακροπρόθεσμο κίνδυνο να θελήσουν να τα κατοικήσουν άλλοι. Πιστεύω ότι ο κίνδυνος αυτός είναι πιο κοντινός από ο,τι φαίνεται.

Αν και το ακτοπλοϊκό πρόβλημα πέρασε από πολλές φάσεις τουλάχιστο τα τελευταία 50 χρόνια, φάσεις που είδαν ριζικές αλλαγές στο επίπεδο της κίνησης, στην εξέλιξη του στόλου και στο θεσμικό πλαίσιο, ένα χαρακτηριστικό του παρέμεινε αταλάντευτα σταθερό: Η έλλειψη ορθολογικού σχεδιασμού και συνέχειας από πλευράς Πολιτείας. Οι λύσεις στα καυτά προβλήματα της ακτοπλοΐας όλα αυτά τα χρόνια ήταν σχεδόν πάντοτε εκ των ενόντων, και έμοιαζαν να έχουν σχεδόν αμετάβλητο γνώμονα την μετάθεση των λύσεων για το μέλλον με σκοπό την αποφυγή του βραχυπρόθεσμου 'πολιτικού κόστους'. Έτσι, όχι μόνο υπήρξε πολύ μεγάλη καθυστέρηση στην αναγκαία εναρμόνιση της εθνικής μας νομοθεσίας με τον Κανονισμό 3577/1992 για το καμποτάζ, αλλά ακόμη και όταν ξεκίνησε η προσπάθεια για την εναρμόνιση αυτή, στο πλαίσιο της αναγκαίας απελευθέρωσης, αυτή συνδέθηκε με πλείστα όσα άλλα προβλήματα, τα οποία αναζητούν επειγόντως λύσεις σήμερα.

Χαρακτηριστική περίπτωση είναι εκείνη της άρσης των ορίων ηλικίας των ακτοπλοϊκών πλοίων το καλοκαίρι του 2006, και της παράλληλης εναρμόνισης του σχετικού θεσμικού μας πλαισίου στις διατάξεις της 'συμφωνίας της Στοκχόλμης'. Αυτό που καταργήθηκε ήταν μια διάταξη του Νόμου 2932/2001 για το καμποτάζ, η οποία σταδιακά μείωνε τα όρια ηλικίας στα ακτοπλοϊκά πλοία από 35 σε 30 έτη. Η διάταξη αυτή μπήκε στα απόνερα του ναυαγίου του Εξπρές Σάμινα το 2000, παρά το ότι όρια ηλικίας δεν υπάρχουν σε καμμία άλλη χώρα της Ευρώπης, δεν συνδέονται αναγκαστικά με περισσότερη ασφάλεια, θα οδηγούσαν σε ναυπήγηση πλοίων με χαμηλότερες προδιαγραφές, και (το κυριότερο) θα προκαλούσαν μεγάλο πρόβλημα κάλυψης των

ακτοπλοϊκών αναγκών της χώρας τα επόμενα χρόνια, πολύ οξύτερο από ο,τι σήμερα. Εν τούτοις, τα όρια ηλικίας όχι μόνο θεωρήθηκαν ‘πολιτικά ορθά’, αλλά η πρόσφατη κατάργησή τους επέσυρε την κατακραυγή σε πάσης φύσεως κύκλους, όπως όλα τα κόμματα της αντιπολίτευσης, ναυτεργάτες, ΜΜΕ, και ακόμη και μερίδα της κοινής γνώμης. Σ’ αυτό συνέτεινε η περίπου εν κρυπτώ υιοθέτηση του μέτρου από την Κυβέρνηση, ενώ θα περίμενε κάποιος να δοθεί πλήρης και τεκμηριωμένη πληροφόρηση για να κατανοήσει ο κόσμος ένα όντως δύσκολο και εξειδικευμένο θέμα. Στην αρνητική εικόνα συνέτεινε επίσης η απουσία λήψης συμπληρωματικών μέτρων ώστε η αγορά να λειτουργήσει σωστά και να απομακρύνει τα υποβαθμισμένα πλοία ανεξάρτητα από την ηλικία τους.

Την ήδη κακή σε πολλούς τομείς κατάσταση δεν διευκολύνει καθόλου το γεγονός ότι οσάκις στην Ελλάδα εμπλέκονται πολλοί κρατικοί φορείς με αλληλοεπικαλυπτόμενες αρμοδιότητες, όπως στη συγκεκριμένη περίπτωση τουλάχιστο το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, το αποτέλεσμα είναι κακό. Είναι προφανές ότι υπάρχει μεγάλη ανάγκη ενός και μόνου συντονιστή στο θέμα αυτό, ενός συντονιστή όμως που ξέρει καλά τους στόχους που πρέπει να θέσει για την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, έχει αναπτύξει ένα σοβαρό και ορθολογικό πλάνο για το πως θα τους πετύχει. Ποιοι είναι οι στόχοι και ποιο είναι το πλάνο, εξακολουθεί εν πολλοίς να παραμένει το ζητούμενο, και αυτό το επισημαίνει πολύ σωστά το βιβλίο.

Τι είδους ακτοπλοϊκές υπηρεσίες θέλουμε να έχουν οι Φούρνοι, οι Λειψοί, ο Εύδηλος, και άλλα απομεμακρυσμένα νησιά; Μια φορά την ημέρα, μια φορά την εβδομάδα, η μια φορά το μήνα; Και με τι είδους πλοίο, ταχύπλοο η συμβατικό; Από τις απαντήσεις στα ερωτήματα αυτά (και αλλά παρεμφερή) εξαρτάται πως θέλουμε να σχεδιάσουμε το ακτοπλοϊκό μας σύστημα. Όμως, οι απαντήσεις αυτές σήμερα δεν υπάρχουν, ακριβώς επειδή ουδέποτε τα θέματα αυτά έχουν τεθεί υπό τον τύπον των ήλων, όπως θα έπρεπε.

Οι συγγραφείς υπερθεματίζουν το ρόλο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στο ακτοπλοϊκό πρόβλημα. Μακάρι να μπορέσει η Τοπική Αυτοδιοίκηση να συμβάλει στην επίλυση του, γιατί μέχρι σήμερα ο ρόλος της είναι στην καλύτερη περίπτωση περιθωριακός. Το ίδιο άλλωστε ισχύει για τον επιβάτη, τον πελάτη δηλαδή του ακτοπλοϊκού συστήματος, είτε αυτός είναι ο νησιώτης, είτε ο τουρίστας. Η ρήση ‘ο πελάτης έχει πάντα δίκιο’ είναι κοινότοπη σε πολλές αγορές, πολλώ μάλλον σ’ αυτές που υποτίθεται ότι έχουν απελευθερωθεί, αλλά προφανώς δεν φαίνεται να έχει ακόμη πολλή σχέση με την ακτοπλοία στην Ελλάδα. Έτσι όπως είναι τα πράγματα σήμερα, ο ταξιδιώτης δεν έχει άμεση πρόσβαση και επιρροή στη λήψη αποφάσεων σε θέματα που τον αφορούν καίρια, εκτός βέβαια από τη δυνατότητα να καταψηφίσει την Κυβέρνηση που του παρέχει κακές ακτοπλοϊκές υπηρεσίες! Ο ταξιδιώτης δεν μπορεί να καταλάβει γιατί στο εσωτερικό της χώρας το θαλάσσιο ταξίδι είναι αναλογικά πιο ακριβό από το αντίστοιχο στην Ιταλία, και γιατί τα πλοία εδώ είναι πιο παλιά από εκείνα στην Αδριατική. Η εξήγηση είναι, διότι υπάρχουν ακόμη πολλές θεσμικές και άλλες στρεβλώσεις στην αγορά.

Θα μπορούσε άραγε η Τοπική Αυτοδιοίκηση να βοηθήσει τον επιβάτη να έχει περισσότερο ‘λέγειν’ στα ακτοπλοϊκά δρώμενα; Πιστεύω πως πρέπει να αδράξει την ευκαιρία, με το να

γίνει ο κύριος συνομιλητής της Κεντρικής Διοίκησης στα θέματα που αφορούν τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών και πιθανώς με το να επιδιώξει απευθείας διαπραγματεύσεις με την πλοιοκτησία για την καλύτερη δυνατή κάλυψη των αναγκών των νησιών. Η ανάλυση και τα αποτελέσματα του παρόντος βιβλίου θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για το σκοπό αυτό, με την ευαισθητοποίηση των αρμοδίων φορέων στα προβλήματα και τις προτεινόμενες λύσεις, αλλά και με τη σχετική διαφώτιση της κοινής γνώμης. Η τελευταία έχει μεγάλη ανάγκη από υπεύθυνη πληροφόρηση, καθ' όσον σοβαρές αποφάσεις έχουν ανάγκη κοινωνικής συναίνεσης για να προχωρήσουν, και συναίνεση με λάθος πληροφόρηση είναι αδύνατη.

Οι Αγγλοσάξονες λένε 'good policy is good politics'. Στα Ελληνικά οι δυο αυτές λέξεις συμπίπτουν, επιτείνοντας πολλές φορές τα αδιέξοδα σε κρίσιμα θέματα. Ο δρόμος για την επίλυση των προβλημάτων της ακτοπλοΐας είναι μακρύς και δύσβατος. Το παρόν βιβλίο συμβάλλει σημαντικά να τεθούν επί τάπητος οι διάφορες πτυχές του προβλήματος και να δημιουργηθούν οι απαραίτητες προϋποθέσεις διαλόγου για τις προτεινόμενες λύσεις.

Αθήνα, 6/8/2006

Χαρίλαος Ν. Ψαράυτης
Καθηγητής
Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών
Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο