

Εισήγηση για την ακτοπλοΐα

- Τα κριτήρια για την οργάνωση της ακτοπλοϊκής και αεροπορικής συγκοινωνίας σε περιφερειακό επίπεδο ακόμη και πανελλαδικά, πρέπει να είναι η ικανοποίηση των σύγχρονων λαϊκών αναγκών για ασφαλείς, σύγχρονες και γρήγορες μεταφορές όσο και η ικανοποίηση των αναγκών των ναυτεργατών που μοχθούν καθημερινά γι αυτό. Σήμερα οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες υπόκεινται στο βασικό κανόνα που διαπερνά την καπιταλιστική ανάπτυξη, τον κανόνα του κυνηγητού του υψηλότερου κέρδους, αφού τα πλοία και τα αεροπλάνα ως μέσα παραγωγής, είναι στα χέρια των εφοπλιστών και επιχειρηματιών.

Αυτό ακριβώς το κρίσιμο στοιχείο έρχεται σε αντίθεση με τις ανάγκες των νησιωτών (ακριβές τιμές εισιτηρίων, υπέργρηρα καράβια, περικοπή προσεγγίσεων και δρομολογίων, υποβάθμιση λιμανιών και περιοχών κλπ.) αλλά και των εργαζομένων στα πλοία (εντατικοποίηση, μείωση συνθέσεων, κατάλυση δικαιωμάτων). Ιδιαίτερα η κατάσταση στην ακτοπλοΐα προκύπτει σαν αποτέλεσμα της απελευθέρωσης των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών, σύμφωνα με τον κανονισμό 3577/92 της ΕΕ για την άρση του καμποτάζ, ο οποίος έχει ενσωματωθεί στην ελληνική νομοθεσία από το 2001.

Η πείρα που απέκτησαν όλα αυτά τα χρόνια οι εργαζόμενοι τα λαϊκά νοικοκυριά και οι μικρομεσαίοι επαγγελματίες στα νησιά μας αλλά και οι ναυτεργάτες τα τελευταία χρόνια, διαψεύδει κατηγορηματικά την άθλια επιχειρηματολογία του ΠΑΣΟΚ, της ΝΔ και των άλλων δυνάμεων του ευρωπαϊκού τόξου. Ιδιαίτερα διαψεύδει τον ΣΥΡΙΖΑ, που υποστήριζε τον νόμο 3577/92 και την συνθήκη του Μάαστριχτ και επιχειρηματολόγησε για τα πλεονεκτήματα της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας.

- Σαν αποτέλεσμα της παραπάνω πολιτικής έχουμε σήμερα μια πρωτοφανή οπισθοδρόμηση στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες ιδιαίτερα στην Κεφαλονιά στην Ιθάκη καθώς και σε άλλα νησιά της ΠΙΝ. Καταργήθηκαν οι προσεγγίσεις πλοίων που συνδέουν τα νησιά αυτά με τακτικά δρομολόγια με την Πάτρα αλλάζοντας ριζικά το τοπίο στην ακτοπλοϊκή συγκοινωνία. Δυσκόλεψαν αφόρητα τη μεταφορά κατοίκων και επισκεπτών, που σε ταλαιπωρία αλλά και χρονική διάρκεια ταξιδιού πλησιάζουν τα δεδομένα της δεκαετίας του 1960. Η μόνη διασύνδεση που σήμερα έχει μείνει είναι η γραμμή Κυλλήνη - Πόρος. Τα δρομολόγια εξαρτώνται και αυτά αποκλειστικά από την μεθόδευση των εφοπλιστών να κρατούν σταθερό το ποσοστό κέρδους τους, περικόπτοντας τα δρομολόγια (σε συνεννόηση απ ότι φαίνεται), ανάλογα με την εποχή και την κίνηση των επιβατών. Σήμερα γίνονται μόνο τρία δρομο-

λόγια από δύο εταιρίες όταν το καλοκαίρι έφταναν τα εφτά!!! Ο συνολικός χρόνος ταξιδιού καράβι-αυτοκίνητο για τις πιο απομακρυσμένες περιοχές από το λιμάνι του Πόρου, ακουμπά σήμερα τις 9 - 10 αλλά ακόμη και 11 ώρες (!!!!). Ειδικότερα οι κάτοικοι της Ιθάκης φθάνουν στις μία μετά τα μεσάνυχτα (!!!). Τα εισιτήρια παραμένουν πανάκριβα για την λαϊκή οικογένεια και τους μικροεπαγγελματίες και ίδια και από τις δυο εταιρείες, αποδεικνύοντας έτσι και το άτυπο καρτέλ που έχουν μεταξύ τους. Οι πραγματικές τιμές των εισιτηρίων σήμερα (45 ευρώ το αυτοκίνητο 10 ευρώ ο επιβάτης) ακουμπούν περίπου τα επίπεδα των τιμών που μέχρι πέρσι ίσχυαν για την γραμμή Πάτρα — Σάμη (50 ευρώ το αυτοκίνητο 17 ευρώ ο επιβάτης) που είναι τα διπλάσια μίλια (53 ν.μ. Πάτρα - Σάμη, 23 ν.μ. Κυλλήνη – Πόρο)!!! Προφανώς οι σημερινές μειωμένες τιμές (39 ευρώ περίπου το αυτοκίνητο και 8.60 ο επιβάτης) είναι προϊόν συμφωνημένης και από τις δύο εταιρίες έκπτωσης, που είναι στη διακριτική ευχέρεια και μέρος του επικοινωνιακού παιχνιδιού των εφοπλιστών. Σε όλα τα παραπάνω πρέπει να προσθέσουμε την εντατικοποίηση των πληρωμάτων μέχρι εξόντωσης, ιδιαίτερα την καλοκαιρινή περίοδο. Την ίδια περίπου εικόνα στις τιμές των εισιτηρίων παρουσιάζουν και η πορθμειακή γραμμή Αργοστολίου- Ληξουρίου (3.2 ν.μ) 2.5 ευρώ περίπου του επιβάτη και 4 ευρώ το αυτοκίνητο... καθώς και οι γραμμές Σάμη-Αστακός 35ν.μ. 42 ευρώ το αυτοκίνητο 11 ευρώ ο επιβάτης και Σάμη-Βασιλική 40 ευρώ το αυτοκίνητο 10 ευρώ ο επιβάτης.

- Οι Παξοί από το 1960 είχαν ημερήσια συγκοινωνία με το νησί της Κέρκυρας για να μπορούν οι κάτοικοι να επισκέπτονται αυθημερόν Δημόσιες Υπηρεσίες , τράπεζες, γιατρούς κ.λ.π. χωρίς να είναι υποχρεωμένοι να διανυκτερεύουν στην Κέρκυρα με επιπλέον έξοδα. Τα δρομολόγια και το εισιτήριο καθορίζονταν από το Υπουργείο Συγκοινωνιών.

Πριν μερικά χρόνια καταργήθηκαν κατά τους χειμερινούς μήνες τα δρομολόγια και η εξυπηρέτηση των κατοίκων γινόταν από πλόες τουριστικού τύπου με ανεξέλεγκτο εισιτήριο που αυξανόταν μέχρι και 50%.

Από τις αρχές του 2014 καταργήθηκαν όλα τα ημερήσια δρομολόγια για όλο το χρόνο και αντικαταστάθηκαν με πλόες τουριστικού τύπου με τις γνωστές οικονομικές συνέπιες για τους κατοίκους. Επί της ουσίας μετέτρεψαν τις εταιρίες τους σε τουριστικές για να ζητάμε ημερήσια δρομολογημένη συγκοινωνία με την Κέρκυρα αφού οι Παξοί ανήκουν διοικητικά στο Νομό Κερκύρας.

Είναι απαραίτητο για την γραμμή Κέρκυρα – Παξούς να υπάρχουν καθημερινά δρομολόγια, με φτηνό εισιτήριο και όχι τουριστικό πλόες.

Σημειώνουμε ότι οι κυβερνήσεις, η Τοπική και Περιφερειακή διοίκηση δεν ενδιαφέρθηκαν και δεν ασχολήθηκαν καθόλου με το θέμα

- Το κύριο πρόβλημα με τα **Διαπόντια Νησιά** είναι τα λιμάνια τους που δεν είναι ασφαλή και συνεχώς αναβάλλονται έργα για την επέκταση και την ασφάλεια τους.
- Στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης επίσης που η Κεφαλονιά έχει την ΑΕΝ Ιονίων Νήσων η κυβέρνηση μέσω του υπουργού ναυτιλίας σε συνεργασία με τους εφοπλιστές μεθοδεύει καίριο χτύπημα με την εφαρμογή του Π.Δ. 141/2014, το οποίο προβλέπει, ανάμεσα σε άλλα, ότι αναγνωρίζονται ως ισότιμα τα πιστοποιητικά των κρατικών ΑΕΝ και ΚΕΣΕΝ, με αυτά «που εκδίδονται από ιδιωτικές σχολές στην αλλοδαπή ή ημεδαπή»! Δηλαδή, «νομιμοποιεί» την έκδοση πιστοποιητικών εξ αποστάσεως, ακόμα και με ένα φαξ, διαμορφώνει ναυτεργάτες χωρίς τις γνώσεις που είναι απαραίτητες για να αντεπεξέλθουν σε σύνθετα καθήκοντα, με μόνο «προσόν» ότι θα είναι πειθήνιοι και φτηνοί. Συνέπεια όλων αυτών θα είναι η αύξηση των κινδύνων στα πλοία, πόσο μάλλον στα ακτοπλοϊκά, που μεταφέρουν χιλιάδες ανθρώπους.
- Όλα τα παραπάνω είναι αρκετά για να καταδείξουν το οξυμμένο πρόβλημα στις ακτοπλοϊκές γραμμές στην Κεφαλονιά, την Ιθάκη, τους Παξούς και τα Διαπόντια νησιά και την ασυδοσία των εφοπλιστών που προκαλούν, ζητώντας και εκβιάζοντας για κρατικές επιδοτήσεις για να επανέλθει η γραμμή Σάμη-Πάτρα στα πρότυπα των άγονων γραμμών. Πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι στις προσπάθειες του εργατικού κινήματος να διεκδικήσει φθηνές ασφαλείς και επαρκείς συγκοινωνίες και μάλιστα την ημέρα της πρωτομαγιάτικης απεργίας, οι εφοπλιστές απάντησαν με διώξεις ενάντια στους εργαζόμενους που ακόμη εκκρεμούν.
- Η παραπάνω κατάσταση η ανεπάρκεια των συγκοινωνιών και τα πανάκριβα ακτοπλοϊκά και αεροπορικά εισιτήρια, δημιουργούν προβλήματα στην οικονομία των νησιών, στα λαϊκά στρώματα που διατηρούν ορισμένες δραστηριότητες (τουρισμός, γεωργία, κτηνοτροφία, αλιεία, μεταποιητικές βιοτεχνίες κ.α.). Οι λύσεις διαχειριστικού χαρακτήρα άλλου μείγματος «αριστερής» διαχείρισης που προτείνει ο ΣΥΡΙΖΑ στην κατεύθυνση διαμόρφωσης θεσμών αναπτυξιακού σχεδιασμού π.χ. για δημόσιο - κοινωνικό φορέα ακτοπλοΐας ως βοηθητικό εργαλείο στη δράση των ακτοπλόων εφοπλιστών, όχι μόνο δεν λύνει κανένα πρόβλημα αλλά αντίθετα τα επιτείνει, αφού το σημερινό Δημόσιο λειτουργεί ως μοχλός εκτίναξης της καπιταλιστικής ανάκαμψης, όπως λειτούργησε και όλα τα προηγούμενα χρόνια με τις δημόσιες τράπεζες και τους δημόσιους οργανισμούς και με τα γνωστά αποτελέσματα. Αυτή λοιπόν η κατάσταση αντικειμενικά θέτει το κρίσιμο ζήτημα ότι όσο η εξουσία θα είναι στα χέρια του κεφαλαίου και τα μέσα παραγωγής καπιταλιστική ιδιοκτησία, όσο τα πλοία θα είναι στα χέρια των εφοπλιστών, τα αεροπλάνα στα χέρια των επιχειρηματιών, δεν πρόκειται να ικανοποιηθούν οι λαϊκές ανάγκες, για σύγχρονη, φτηνή και ασφαλή συγκοινωνία.
- Η αντιμετώπιση των οξυμμένων προβλημάτων των εργαζόμενων, των λαϊκών στρωμάτων μεταξύ αυτών και του συγκοινωνιακού προβλήματος απαιτούν ριζικές αλλαγές. Απαιτούν ανάπτυξη που θα έχει κριτήριο την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών και όχι το κέρδος των μονοπωλίων για να

κατακτήσει και να κρατήσει γερά στα χέρια της η εργατική τάξη το τιμόνι της εξουσίας, να γίνουν τα πλοία περιουσία του λαού, ώστε σχεδιασμένα, μελετημένα να εξασφαλιστεί η εξυπηρέτηση των νησιών χειμώνα - καλοκαίρι, με σύγχρονα, ασφαλή πλοία και φτηνά εισιτήρια, να εξασφαλιστεί το δικαίωμα δουλειάς και τα άλλα δικαιώματα των ναυτεργατών.

- Σήμερα περισσότερο από ποτέ είναι επιβεβλημένη η διεκδίκηση του παρακάτω ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΑΙΤΗΜΑΤΩΝ :
- Ενιαίος, δημόσιος φορέας ακτοπλοϊκών και αεροπορικών συγκοινωνιών, που θα λειτουργεί με κριτήριο την ικανοποίηση των σύγχρονων αναγκών των νησιών και γενικότερα του λαού μας και όχι το κέρδος των εφοπλιστών.
- Πλοία σύγχρονα και ασφαλή, αξιοποιώντας και τη διεύρυνση της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας, διασφάλιση της δουλειάς των ναυτεργατών με συγκροτημένα δικαιώματα (ΣΣΕ, Κοινωνική Ασφάλιση, συνδικαλιστική οργάνωση) και βελτίωση – κατοχύρωση των δικαιωμάτων τους. Όχι στην άρση του Καμποτάζ.
- Απρόσκοπτη και τακτική σύνδεση (ακτοπλοϊκή και αεροπορική) των νησιών μας μεταξύ τους και με την ηπειρωτική Ελλάδα.
- Ουσιαστική μείωση των ναύλων μεταφοράς επιβατών – οχημάτων – εμπορευμάτων, χωρίς η μείωση να αντισταθμιστεί με επιδοτήσεις, ή με άλλους τρόπους, στον Κρατικό Προϋπολογισμό. Κατάργηση των φόρων στα αεροδρόμια και λιμάνια.
- Δωρεάν εισιτήρια για τους άνεργους, ειδικές τιμές για ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες (συνταξιούχοι, ΝΑΤ, πολύτεκνοι, φοιτητές, φαντάροι, ΑΜΕΑ, άνεργοι, εκπαιδευτικοί κ.λ.π.).
- Βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων ορισμένων νησιών – με ευθύνη του κράτους – που σήμερα είναι σε απαράδεκτη κατάσταση.(Ιθάκη – Οθωνοί – Μαθράκι – Ερεικούσα)
- Καμία παραχώρηση λιμανιών, αεροδρομίων, μαρίνων, νησιών, βραχονησίδων σε ιδιώτες.
- Κατάργηση των νόμων για την ιδιωτικοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης. Άμεση, έκτακτη χρηματοδότηση για τις ανάγκες των ΑΕΝ, επαναφορά της σίτισης, της κάρτας μειωμένου εισιτηρίου (πάσο) των σπουδαστών και εξασφάλιση της ναυτολόγησης για τα εκπαιδευτικά ταξίδια. Βελτίωση των όρων εκπαίδευσης των ναυτικών ΕΠΑΛ, κάλυψη όλων των υλικοτεχνικών υποδομών.
- Πάλη για ένα ενιαίο δημόσιο φορέα της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, ο οποίος θα στηρίζει και θα συνεργάζεται με τους αντίστοιχους φορείς στις μεταφορές, στην ενέργεια, στην μεταποίηση. Για να εξασφαλιστεί η πλήρης σταθερή εργασία, η προστασία του περιβάλλοντος, η υγεία των εργαζομένων, η κάλυψη των αυξανόμενων λαϊκών αναγκών, με κεντρικά σχεδιασμένη χρησιμοποίηση και ανάπτυξη των σημερινών υποδομών των ναυπηγείων.

Κέρκυρα, 3-12-2014