

Πέρα στο Πέραμα

Βρέθηκαν πρόσφατα σ' ένα από τα αγνοημένα σημεία της Αττικής, στο Πέραμα, περιοχή με την οποία σπάνια ασχολείται το πολιτικό και μιντιακό μας σύστημα –εκτός και αν υπάρχει κάποιο γεγονός που να απαιτεί τα φώτα της δημοσιότητας. Το ουσιαστικό πρόβλημα στην περιοχή είναι φυσικά η ανεργία, πρόβλημα που γίνεται όλο και πιο επιτακτικό αφού η ανεργία συνεχώς αυξάνεται.

Όπως συμβαίνει και στην υπόλοιπη Ελλάδα, η ακρίβεια είναι στη λίστα των σημαντικών προβλημάτων. Ακολουθούν εξειδικευμένα θέματα της περιοχής, για παράδειγμα οι πολλές και ποικίλες κυλινδρικές αποθήκες που υπάρχουν διάσπαρτες μέσα στον αστικό ιστό, όπου αποθηκεύονται επικίνδυνες ουσίες. Τα 50 εκατ. ευρώ που είχαν δοθεί για τη μετακόμισή τους μάλλον θα χαθούν μέσα στον γενικό ορυμαγδό καθυστερήσεων του Γ' ΚΠΣ.

Η Ζώνη είναι ένα cluster μικρών επιχειρήσεων, που σε μια προηγμένη χώρα θα ήταν ένα τέλειο μείγμα γνώσης και πράξης...

Ο τοπικός «ιμπεριαλιστής»

Νομίζω ότι, μαζί με τη Σαλαμίνα, το Πέραμα έχει την πρωτιά στην αυθαίρετη δόμηση. Υπάρχει μόνον ένας κακοτράχαλος κεντρικός δρόμος, ο οποίος είναι μικρός και ανεπαρκής, όχι μόνον επειδή μόλις εξυπηρετεί τις καθημερινές ανάγκες του πληθυσμού (100.000) αλλά και γιατί δεν μπορεί να ανταποκριθεί στην πρόσθετη επιβάρυνση των φορτηγών με τα κοντέινερ από και προς το λιμάνι. Τέλος, υπάρχει μια μόνιμη αίσθηση σύγκρουσης, μια αντιδικία, απ' ό,τι φαίνεται, ανάμεσα στον ΟΛΠ και στους κατοίκους της περιοχής. Οι τελευταίοι αισθάνονται ότι ο Οργανισμός, τουλάχιστον με τη σημερινή του διοίκηση, δεν συνομιλεί μαζί τους και συμπεριφέρεται σαν «τοπικός ιμπεριαλιστής», ως προς τη χρήση γης και άλλα θέματα που αφορούν την εκμετάλλευση του τεράστιου παραλιακού χώρου.

Η ανεργία θερίζει

Το θέμα, όμως, που ενδιέφερε εμένα ήταν το πρόβλημα της ανεργίας. Μπορεί η Ελλάδα με τόσο δυναμικό στη ναυτιλία να μην είναι και κέντρο επισκευής πλοίων; Γιατί πολλά πλοία με ελληνικές σημαίες προτιμούν τα ναυπηγεία στην Κωνσταντινούπολη; Από τη μια η απάντηση είναι απλή, από την άλλη όμως υπάρχουν και άλλες παράμετροι. Γεγονός είναι πως τα εργατικά χέρια στην Τουρκία είναι φθηνότερα. Οι ίδιοι οι εργάτες στη ΝΑΥΣΙ, μία από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, λένε ότι είναι ακριβότεροι – παίρνουν μεικτά περίπου 2.000 ευρώ τον μήνα (καλά λεφτά!), ενώ στην Τουρκία περίπου το μισό ή και λιγότερο.

Χάνεται το πλεονέκτημα

Από την άλλη, η προσφερόμενη ποιότητά μας είναι καλύτερη. Η ποιότητα, η προσοχή και η σιγουριά της ίδιας της εργασίας είναι με το μέρος μας, αλλά για πόσο ακόμη; «Και οι Τούρκοι μαθαίνουν», μου είπε άνθρωπος με τριάντα χρόνια εμπειρία στις επισκευές, «και κάποια στιγμή η ποιότητα της εργασίας τους θα είναι αντάξια με τη δική μας».

Εκτός από το κόστος της εργασίας, υπάρχουν ένα σωρό άλυτα ζητήματα που χρήζουν κρατικής παρέμβασης. Οι εργάτες στη Ζώνη δουλεύουν σε μικρές επιχειρήσεις με ειδικευμένη γνώση, αλλά αυτό το πλεονέκτημα χάνεται επειδή δεν είναι (και δεν μπορούν να είναι, χωρίς βοήθεια) εντάξει με τις τυπικές υποχρεώσεις τους (όπως εισφορά στο ΙΚΑ κ.λπ.).

Η Ζώνη αναπτύχθηκε λίγο άναρχα και είναι ένας συγκερασμός πολλών μικρών επιχειρήσεων, που η καθεμία έχει κάποια συγκεκριμένη ειδίκευση. Είναι ένα cluster μικρών επιχειρήσεων, που σε μια προηγμένη χώρα θα ήταν ένα τέλειο μείγμα γνώσης και πράξης – ένα μίνι Σίλικον Βάλει, με παράπλευρες θετικές συνέργειες μεταξύ τους.

Το γνωστό αλαλούμ της γραφειοκρατίας, όμως, η κρίση στο χώρο της ναυτιλιακής επισκευής στην Ελλάδα, η ατολμία των περισσότερων κυβερνήσεων, ή μάλλον η άγνοια για τα προβλήματα (πότε πήγαν τα κανάλια τώρα τελευταία στο Πέραμα; Ποιος Αθηναίος γνωρίζει πώς να πάει εκεί έστω με το Ι.Χ. του;), και ο αρνητικός ρόλος του ΚΚΕ έχουν συμβάλει τα μέγιστα, ώστε να καθηλώσουν έναν εν δυνάμει τοπικό παράδεισο οικονομικής ανάπτυξης.

Είναι γνωστό ότι και εδώ, όπως και αλλού, το επίσημο ΚΚΕ λειτουργεί ανασταλτικά για την προώθηση λύσεων και το ελεγχόμενο από το ΚΚΕ συνδικάτο δεν βοηθά στην εκλογίκευση απαιτήσεων. Από την άλλη, υπάρχουν «κρυφές συμφωνίες» με ιδιωτικές επιχειρήσεις, ώστε οι εργάτες να δέχονται μικρότερο μισθό από αυτόν που διατυμπανίζουν επισήμως οι κομματικοί εκπρόσωποι (τα 2.000 ευρώ). Όμως, δεν είναι λύση αυτή για τη μείωση της ανεργίας.

Το 70%, περίπου, των μετασκευών σε επιβατηγά πλοία, τη δεκαετία του 1980, γινόταν στο Πέραμα. Την τελευταία δεκαετία, όμως, πολλά νέα πλοία κατασκευάστηκαν εκτός Ελλάδας και αυτή η δραστηριότητα περιορίστηκε σε μεγάλο βαθμό. Εξάιρεση αποτελεί η ολοκλήρωση, ύστερα από πολλά χρόνια, του επιβατηγού-οχηματαγωγού Νήσος Μύκονος, που έγινε με τη συνεργασία των Ναυπηγείων Σκαρμαγιά και επιχειρήσεων της Ζώνης.

Προγράμματα επιμόρφωσης, για παράδειγμα, βοήθεια στις γλώσσες, μαθήματα στο εξωτερικό (μερικοί εφοπλιστές πηγαίνουν τους εργάτες της Ζώνης στο εξωτερικό για να επισκευάσουν ή για να κατασκευάσουν νέα πλοία με δικά τους έξοδα, όταν όμως επιστρέφουν η νέα τους γνώση δεν έχει πού να διοχετευθεί), ένα ειδικό τραπεζικό σύστημα με εγγυήσεις (πέραν της ΕΤΒΑ που έπαιζε αυτόν το ρόλο παλιότερα) και μεγαλύτερη μέριμνα από το υπουργείο Άμυνας είναι μόνον μερικά μέτρα που μπορούν να παρθούν –χωρίς τεράστιο οικονομικό κόστος– υπέρ της περιοχής.

Πρωτοβουλίες που δεν ολοκληρώθηκαν

Το βάρος της ανυπαρξίας κρατικών πρωτοβουλιών το έχει φυσικά η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, εφόσον δεν ασχολήθηκε με αυτό το θέμα σοβαρά. Εκείνοι που ασχολήθηκαν, όπως η Α. Διαμαντοπούλου στο υπουργείο Ανάπτυξης και ο Α. Κατσιφάρας ως υπουργός Ναυτιλίας (όπως ειπώθηκε από την ομάδα συνομιλητών μου), δεν πρόλαβαν να ολοκληρώσουν το έργο τους λόγω των πολλών «αναδομήσεων» που υπέστησαν. Όπως συνήθίζεται πια στη χώρα μας, οι επόμενοι δεν συνέχισαν την προσπάθεια των προκατόχων τους.

Καλά λόγια έχουν να πουν μερικοί για κάποιες προσπάθειες του νυν υπουργού Εργασίας Γ. Γιακουμάτου –φαίνεται εν τέλει ότι, παρά την επιμονή του στα τηλεοπτικά παράθυρα, είναι άνθρωπος που δεν μένει μόνον στα λόγια, όπως πολλοί συνάδελφοί του. Η ενασχόλησή του, ύστερα από χρόνια απραξίας γενικότερα, μετρά θετικά στο ανεπίσημο βαθμολόγιο των ανθρώπων εδώ. Γι' αυτό και οι δύο προηγούμενοι πολιτικοί (Α. Διαμαντοπούλου και Α. Κατσιφάρας) δεν έχουν ξεχαστεί. Καιρός να βάλουν μπροστά τα στήθη τους και άλλοι πολιτικοί, με επιμονή και σταθερότητα, ώστε να μην χαθεί μια ολόκληρη περιοχή. ♦