

Η Μορφολογία του εδάφους ως βασικός παράγων της απομόνωσης και της υπανάπτυξης της Ηπείρου - συμβολή στην επίλυση του προβλήματος

Σ. Φασούλας

Γιάννη Σταθά 6 - 10672 Αθήνα

Περίληψη

Η Ήπειρος, στην οποία διαβιεί το 3,3% του συνολικού πληθυσμού της Ελλάδος και το 3% του ενεργού της πληθυσμού, παράγει μόνο το 2,67% του ΑΕΠ. Είναι η φτωχότερη περιοχή της Ελλάδος και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μετά τα νησιά του Βόρειου Αιγαίου.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται στην Ήπειρο μια συνεχής μείωση των απασχολουμένων στον πρωτογενή τομέα της παραγωγής, χωρίς αντίστοιχη αύξηση των απασχολουμένων στον δευτερογενή τομέα, όπου άλλωστε ελλείπουν αξιόλογες μονάδες μεταποίησης. Αντίθετα αυξάνει η απασχόληση στον τριτογενή τομέα τις 10ετίες δε του 60' και 70', παρατηρήθηκε και ένα μεγάλο ρεύμα εσωτερικής και εξωτερικής μετανάστευσης. Οι ιδιωτικές επενδύσεις που έγιναν στην Ήπειρο, μεταξύ 1980 και 1990, αντιστοιχούν στο 3,1% των συνολικών επενδύσεων της χώρας.

Η καθυστέρηση αυτή οφείλεται κυρίως στην απομόνωση της Ηπείρου, απότοκης της μορφολογίας του εδάφους και της έλλειψης της απαραίτητης υποδομής των μεταφορών, ιδιαίτερα λόγω παντελούς έλλειψης σιδηροδρομικού δικτύου σ' αυτήν, αλλά και στην ανυπαρξία εκμεταλλεύσιμων κοιτασμάτων μεταλλευμάτων και γενικά πρώτων υλών και ορυκτών πηγών ενέργειας, σε συνδυασμό και με την περιορισμένη αγορά.

Γιά να αναστραφεί αυτή η πορεία, θα πρέπει αφ' ενός μεν να επεκταθεί και στην Ήπειρο ο αγωγός φυσικού αερίου, ώστε να υπάρξει φθηνή και εύκολη ενέργεια, αφ' ετέρου δε να κατασκευασθεί η κατάλληλη υποδομή μεταφορών. Η υποδομή αυτή θα πρέπει να είναι κατάλληλη τόσο για την άρση της απομόνωσης, που οφείλεται στην μορφολογία του εδάφους, όσο και για την ανάδειξη της Ηπείρου σε δυτική πύλη της Ελλάδος και γέφυρα μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Μ. Ανατολής και Μαύρης Θάλασσας.

Η κατασκευή της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου θα συμβάλλει στην άρση της απομόνωσης, που οφείλεται στην μορφολογία του εδάφους, όχι

όμως και στην δημιουργία προϋποθέσεων για μαζική και φθηνή μεταφορά, η οποία είναι βασική προϋπόθεση της ανάπτυξης και τα οποία μόνο ο σιδηρόδρομος μπορεί να εξασφαλίσει.

Προς ανατολάς όμως, η κατασκευή της Εγνατίας οδού, ούτε αυτό δεν θα επιτύχει, αφού θα διέρχεται από την Πίνδο και σε υψόμετρο 1.100 μ. περίπου. Η προς ανατολάς δίοδος όμως, είναι βασική προϋπόθεση για την δημιουργία του άξονα Ιταλίας-Ηγουμενίτσας-Βόλου-Συρίας και Θεσ/νίκης-Μαύρης Θάλασσας, που στην Ήπειρο θα δημιουργήσει προϋποθέσεις ανάπτυξης και τον γεωπολιτικό ρόλο της χώρας θα αναβαθμίσει. Χρειάζεται λοιπόν να κατασκευασθεί η σιδηροδρομική σύνδεση της Ηγουμενίτσας με την Καλαμπάκα και να πραγματοποιηθεί η σύνδεση της Ηγουμενίτσας με την Ιταλία με πορθμείο στο οποίο θα εισέρχονται οι σιδηροδρομικοί συρμοί και θα μεταφέρονται στην Ιταλία.

Δυστυχώς στην υπό κατασκευή γέφυρα Ρίου-Αντιρίου δεν προβλέπεται διάδρομος για σιδηροδρομική γραμμή, προς ανατολάς δέ δόθηκε ήδη προτεραιότητα στην αυτοκινητόδρομο «Εγνατία». Έτσι υφίσταται ο κίνδυνος να κατασκευάσουν πρώτοι οι βόρειοι γείτονες μας την σιδηροδρομική «Εγνατία» (Δυρράχιο-Σκόπια-Βάρνα, Κωνσταντινούπολη), η οποία θα απορροφήσει μεγάλο μέρος από την προσδοκόμενη κίνηση της Εγνατίας οδού, λόγω της τάσεως ανάπτυξης και προτίμησης των σιδηροδρομικών μεταφορών που παρατηρείται διεθνώς. Επί πλέον, λόγω της πολυδιάσπασης της Γιουγκοσλαβίας, θα δυσκολευθούν οι εξαγωγές μας, αφού θα συνεχίσουν να στηρίζονται στην οδική μεταφορά, η οποία γίνεται κάθε μέρα όλο και πιο δύσκολη και πιο δαπανηρή, αφού ο μοναδικός σιδηροδρομικός άξονας, που ενώνει την Ελλάδα με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διέρχεται από την πρώην Γιουγκοσλαβία, η οποία και μετά την άρση της εμπόλεμης κατάστασης θα είναι διασπασμένη σε 5 κράτη.

Abstract

Epirus is inhabited by 3,3% of the whole Greek population and 3% of the country's active population. Nevertheless, it produces only 2,67% of the Gross National Product. A continuous decrease in the number of those employed in the primary production sector has been in progress, over the last few years, without any respective increase in the employment in the secondary sector. On the contrary, a remarkable increase is visible in the tertiary production sector. In addition, a great part of the active, population emigrated to other parts of Greece, or abroad, in the 60's and 70's.

Private investment in Epirus, between 1980 and 1990, has not surpassed 3,1% of the total private investment in Greece, while its greater part was invested in the tertiary sector. Thus Epirus cannot catch up with Greece's living standard, which is developing faster.

The underdevelopment of the area is mainly due to its isolation from the rest of the country, because Epirus is surrounded by high mountains and the sea, obstructing communications, as well as to the lack of a proper communication infrastructure, especially because it is not linked by rail to the other areas of the country. But it is also the result of the lack of mineral raw materials and energy, as well as broad plains and worthwhile market.

This situation will change only by supplying the area of Epirus with natural gas and constructing the necessary communication infrastructure, in order to allow the area to communicate easily with the rest of the country and enable it to play the role of a bridge, between West Europe and the Middle-East/Black Sea. It should be noted that the local road network is not inferior to that of the whole country. So, the problem is communicating with the other parts of Greece.

With these interventions, Epirus will become more attractive to investment, especially now when its role as a transit area, between West Europe and the Middle-East/Black Sea, has been upgraded.

The construction of the new huge bridge, between Rio and Antirio, will facilitate communications with South and South-East Greece, but the new «Egnatia» motorway will not resolve the communication problems to the East and North-East, as this road will pass through the mountain range of Pindos, at a height of 1.100 m. Only a railway line can provide a solution to the problem, as a train operates regardless of weather conditions and terrain. And without a suitable connection to the port of Volos and the East, linking West Europe with the Middle East/Black Sea, through Greece, will remain problematic and difficult.

But even to the South, only a railway line can afford the mass transportation required by a developed economy. This is the reason why, development without rail network, is impossible. Further more, transportation through ex Yugoslavia, by which alone Greece is connected by rail to West Europe, will be problematic, since it has been divided in five states. Therefore, if Greece keeps relying for its international communications mainly on road transportations, it will be faced with several problems in the future. And the road axis to Middle-East/Black Sea through Epirus will make no sense, if Greece's Northern neighbours materialise their intension to build a railway line from Bures to the Black Sea and Istanbul.

So, the priority given to the construction of the «Egnatia» motorway, at the expense of a rail connection to Thessaly, as well as not providing for a rail corridor on the bridge scheduled between Rio and Antirio, will prove to be a great error.

Εισαγωγή

Η Ήπειρος, στην οποία διαβίει το 3,3% του συνολικού πληθυσμού της Ελλάδος, δηλαδή 339.210 άτομα, σύμφωνα με την απογραφή της ΕΣΥΕ του 1991, και το 3% του ενεργού πληθυσμού της, παράγει μόλις το 2,67% του Α.Ε.Π. Είναι δε η φτωχότερη περιοχή της χώρας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μετά τα νησιά του Βόρειου Αιγαίου και η οικονομία της παρουσιάζει σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα.

Παρ' όλο που τις 10ετίες του 70' και του 80' παρουσίασε σχετικά υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, δεν κατάφερε να βελτιώσει τη συμμετοχή της στο κατά κεφαλή εθνικό εισόδημα, το οποίο παραμένει κατά 25,7% κάτω του μέσου εθνικού (1991).

Στον πρωτογενή τομέα της παραγωγής, τα κύρια χαρακτηριστικά της περιφέρειας είναι ο μικρός κλήρος και το χαμηλό κατά κεφαλή εισόδημα των απασχολουμένων σ' αυτόν (88,5% του μέσου εθνικού). Στη μεταποίηση εξ' άλλου, απασχολείται μικρό μόνο ποσοστό του πληθυσμού, αφού δεν λειτουργούν αξιόλογες μονάδες μεταποίησης, όσες δε λειτουργούν είναι, στο μεγαλύτερο ποσοστό τους, συγκεντρωμένες στον νομό Ιωαννίνων. Ο τομέας της μεταποίησης συμβάλλει μόνο κατά 9,85% στο συνολικό ακαθάριστο προϊόν της περιφέρειας και κατά 11,13% στη συνολική απασχόληση.

Αποτέλεσμα όλων των ως άνω είναι η συνεχής μείωση των απασχολουμένων στον πρωτογενή τομέα της παραγωγής, που έτσι, από 58,8% του ενεργού πληθυσμού το 1971, μειώθηκαν στο 41,3% το 1981, χωρίς αντίστοιχη αύξηση των απασχολουμένων στον τομέα της μεταποίησης. Αντίθετα, παρατηρείται μια θεαματική αύξηση των απασχολουμένων στον τριτογενή τομέα της παραγωγής, που από 26.020 άτομα το 1971, αυξήθηκαν σε 42.513 το 1981. Δηλαδή, από 28,4% του ενεργού πληθυσμού το 1971, αυξήθηκαν 36,1% το 1981, ενώ ένα άλλο μεγάλο μέρος του ενεργού πληθυσμού της Ηπείρου, τις 10ετίες του 60' και του 70', μετανάστευσε στο εξωτερικό ή σε άλλα διαμερίσματα της χώρας.

Από τις επενδύσεις που έγιναν στην Ήπειρο, από την έναρξη ισχύος του αναπτυξιακού νόμου 1262/80 και μέχρι το 1990, το 46,4% επενδύθηκε σε ξενοδοχεία και εστιατόρια και το 8,7% σε ιατρικές και υγειονομικές υπηρεσίες. Βλέπουμε δηλαδή μια προτίμηση και των επεν-

δυτών προς τον τομέα των υπηρεσιών. Εξ' άλλου, αν λάβουμε υπ' όψη ότι, την ίδια περίοδο, από τις συνολικές ιδιωτικές επενδύσεις που έγιναν στην Ελλάδα, μόνο το 3,1% προτίμησε την Ήπειρο, καταλαβαίνουμε για τι ύψους επενδύσεις πρόκειται και γιατί η Ήπειρος δεν αυξάνει την συμμετοχή της στο κατά κεφαλήν εθνικό εισόδημα.

Ας δούμε όμως ποιές είναι οι αιτίες αυτής της καθυστέρησης.

Η απομόνωση της Ηπείρου

Τα δύο βασικά στοιχεία που χαρακτηρίζουν την Ήπειρο είναι, αφ' ενός μεν το έντονο ορεινό ανάγλυφο του εδάφους της, αφ' ετέρου δε η δεσπόζουσα οροσειρά της Πίνδου, μέρος της οποίας της ανήκει. Προς ανατολές οριοθετείται από την κορυφογραμμή της Πίνδου, με αποτέλεσμα να καθίσταται δυσχερής η επικοινωνία της με την Θεσσαλία και την Μακεδονία, προς δυσμάς με το Ιόνιο πέλαγος και προς νότον με τον Αλμβρακικό κόλπο και μια στενή πεδινή λωρίδα, που την διαχωρίζει από την Αιτωλοακαρνανία, έχοντας σαν φυσικό εμπόδιο, για την επικοινωνία της με την Πελοπόννησο, τον Κορινθιακό κόλπο. Αν σ' αυτά προστεθεί και το ότι η επικοινωνία της Ηπείρου με την υπόλοιπη χώρα στηρίζεται αποκλειστικά στην οδική μεταφορά, αφού δεν συνδέεται με το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, θα μπορούσαμε να πούμε ότι, οι δυνατότητες επικοινωνίας της με τα άλλα διαμερίσματα, προσομοιάζουν περισσότερο με τις δυνατότητες ενός νησιού, παρά ενός χερσαίου διαμερίσματος, γι' αυτό και με την παραμικρή κακοκαιρία αποκόπτεται από τον υπόλοιπο κόσμο, όπως ένα νησί. Αλλά και το οδικό δίκτυο που την συνδέει με την υπόλοιπη χώρα, δεν μπορεί να εξυπηρετήσει πραγματικά την υφιστάμενη κίνηση, επιδεινώνοντας έτσι το πρόβλημα.

Η Βορειοανατολική Ελλάδα συγκεκριμένα, συνδέεται με την Ήπειρο με τις Εθνικές οδούς Ε-90 (Ιωάννινα-Κοζάνη) και Ε-92 (Ιωάννινα-Τρίκαλα μέσω Κατάρας), που διασχίζουν την Πίνδο. Η Νότια εξ' άλλου και η Νοτιανατολική Ελλάδα, συνδέονται μόνο με την Εθνική οδό Ε-951 (Ιωαννίνων-Αντιρίου-Ρίου), η οποία διακόπτεται από τον Κορινθιακό κόλπο, με αποτέλεσμα να καθίσταται αναγκαία η χρήση πορθμείου, για την επικοινωνία μεταξύ Ρίου-Αντιρίου. Και οι τρεις όμως εθνικές οδοί, έχουν περιορισμένη μεταφορική ικανότητα, ακόμα και με ομαλές καιρικές συνθήκες, λόγω των φτωχών γεωμετρικών στοιχείων και των πολύ μικρών σταθερών, επιτρέπουν δε μικρές μόνο ωριαίες ταχύτητες. Ιδιαίτερα οι δύο πρώτες, είναι απαγορευτικές σχεδόν για βαριά φορτία και μαζική μεταφορά.

Η μορφολογία λοιπόν του εδάφους, σε συνδυασμό με την έλλειψη της απαιτούμενης υποδομής στον τομέα των μεταφορών και ιδιαίτερα η

έλλειψη σιδηροδρομικής σύνδεσης, αποτελούν ένα σοβαρό εμπόδιο και αποτρεπτικό παράγοντα για την ανάπτυξη της Ηπείρου. Αυτό καθίσταται εμφανές και από το ύψος των εμπορευματικών μεταφορών που διακινούνται μέσω του λιμανιού της Ηγουμενίτσας.

Πριν δημιουργηθούν τα προβλήματα στις μεταφορές προς βοράν, από την διάλυση της Γιουγκοσλαβίας και την έναρξη εμφυλίου πολέμου σ' αυτήν, από τα βόρεια σύνορα της χώρας διέρχονταν το 61% περίπου των εμπορευματικών μεταφορών από και προς το εξωτερικό. Αντίθετα, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας χρησιμοποιούνταν μόνο για το 2% των εξαγωγών και για λιγότερο από το 2% των εισαγωγών της χώρας, παρ' όλ που το 45% περίπου των εμπορευματικών μεταφορών προς το εξωτερικό, είχε σαν αφετηρία την Βόρεια Ελλάδα και το 8% την Θεσσαλία, περιοχές γειτνιάζουσες με την Ήπειρο, η δε επιλογή σαν διόδου των βορείων συνόρων της χώρας για τις εξαγωγές προς ή τις εισαγωγές από ορισμένες χώρες της Δυτικής και Κεντρικής Ευρώπης, είχε σαν αποτέλεσμα την επιβάρυνση του χρόνου της μεταφοράς κατά 24 ώρες. Αξίζει να σημειωθεί ότι, η απόσταση Ηγουμενίτσας Τεργέστης, καλύπτεται από τα συμβατικά πλοία σε 36 ώρες, ενώ από τα σύγχρονης τεχνολογίας σε 15-18 ώρες, δηλαδή σε αρκετά σύντομο χρόνο και οπωσδήποτε συντομότερο του χρόνου που απαιτείται μέσω της Γιουγκοσλαβίας οδικώς. Επί πλέον τα πλοία αυτά θα είναι Ελληνικά, αφού και σήμερα ακόμα, η Ελληνική σημαία κυριαρχεί στις μεταφορές μεταξύ Ελλάδος - Ιταλίας.

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι, το υπόλοιπο Εθνικό οδικό δίκτυο της Ηπείρου, δε υστερεί βασικά, σε ποιότητα και πυκνότητα, του υπόλοιπου δικτύου της χώρας. Έτσι, η πυκνότητα του είναι 0,06 χλμ ανά τ.χ., έναντι 0.08 για το σύνολο της χώρας. Εξ' άλλου, το 88% αυτού του δικτύου είναι ασφαλτοστρωμένο, έναντι 97% του συνολικού δικτύου της χώρας, το δε 10% του υπό κατασκευή. Επομένως, το πρόβλημα της Ηπείρου είναι η ανυπαρξία κατάλληλης υποδομής για την επικοινωνία της με την υπόλοιπη χώρα και ιδιαίτερα με τις ζωτικές γι' αυτήν περιοχές και όχι η έλλειψη δικτύου για την εσωτερική ή την τροφοδοτική των μεγάλων αξόνων μετακίνηση.

Η δύσκολη προσπάθεια του γεωγραφικού διαμερίσματος της Ηπείρου, δεν εμποδίζει μόνο την ανάπτυξη των λιμανιών της και του διαμετακομιστικού εμπορίου, αλλά και τις επενδύσεις στον δευτερογενή τομέα της παραγωγής, αφού το μεγαλύτερο μέρος των προϊόντων μιας μεταποιητικής μονάδας, θα πρέπει να μεταφερθεί σε αγορές εκτός του διαμερίσματος, γρήγορα και φθηνά.

Παρ' όλα αυτά, θα ήταν λάθος να καταλήξουμε ότι, η δύσκολη και δαπανηρή προσπάθεια, αποτελεί την μοναδική αιτία καθυστέρησης της Ηπείρου.

Λοιπές αιτίες υπανάπτυξης

Η περιφέρεια της Ηπείρου έχει έκταση 9,203,2 τ.χλ/τρα, που αντιστοιχούν στο 7% της συνολικής επιφανείας της Ελλάδος, από τα οποία όμως μόνο ένα ποσοστό 14,1% είναι καλλιεργήσιμες πεδινές εκτάσεις, όταν στην γειτονική Θεσσαλία το αντίστοιχο ποσοστό είναι 24,6% και σε Εθνικό επίπεδο 29,9%. Έτσι είναι φυσικό να μην έχει πολλές δυνατότητες ανάπτυξης ο πρωτογενής τομέας της παραγωγής και το ποσοστό του πληθυσμού που θα απασχολείται σ' αυτόν, είναι φυσικό να μειώνεται, όσο θα αυξάνεται ο εκσυγχρονισμός και η εκμηχάνιση της γεωργίας και η εγκατάλειψη των οριακών καλλιεργειών. Όσον αφορά εξ' άλλου την κτηνοτροφία, λειτουργεί κυρίως με την παραδοσιακή νομαδική μορφή εκμετάλλευσης, με περιορισμένες δυνατότητες ανάπτυξης και απασχόλησης. Μόνο η εκμετάλλευση του πλούσιου ιχθυότοπου του Αμβρακικού κόλπου, μπορεί να δικαιολογήσει μία αξιόλογη επένδυση στον πρωτογενή τομέα της παραγωγής.

Η Ήπειρος εξ' άλλου, είναι φτωχή και σε εκμεταλλεύσιμες ορυκτές πρώτες ύλες και μεταλλεύματα, που θα συνέβαλλαν, αν συνέτρεχαν και άλλες συνθήκες, στην δημιουργία βαρειάς βιομηχανίας. Επί πλέον, μη διαθέτουμε καμιά ορυκτή πηγή ενέργειας, είναι πλήρως εξαρτημένη από το εισαγόμενο πετρέλαιο. Το εγκύτερο όμως σ' αυτήν διύλιστήριο απέχει 300 χιλιόμετρα περίπου, αυξάνοντας σημαντικά το κόστος μεταφοράς. Υφίσταται δε και ο κίνδυνος διακοπής της τροφοδοσίας, λόγω καιρικών συνθηκών, πράγμα όχι σπάνιο, όπως προαναφέρθηκε.

Με βάση τα προαναφερθέντα, θα μπορούσαμε να προσδιορίσουμε ως αιτίες της καθυστέρησης της Ηπείρου, πέραν της δύσκολης προσπάθειας, που καθιστά δυσχερή την μεταφορά εμπορευμάτων, πρώτων υλών και προσώπων, την έλλειψη μεταλλευμάτων και γενικά ορυκτών πρώτων υλών και πηγών φθηνής ενέργειας. Επίσης την περιορισμένη αγορά, που είναι αποτέλεσμα των μικρών σχετικά αστικών κέντρων του διαμερίσματος, σε συνδυασμό με το χαμηλό εισόδημα των κατοίκων.

Είναι φυσικό λοιπόν, υπό τις παρούσες συνθήκες, να μην είναι ελκυστική για τους επενδυτές η περιφέρεια της Ηπείρου, γι' αυτό και οι ενδεικνυόμενες επεμβάσεις θα πρέπει να στοχεύουν στην δημιουργία υποδομής, η οποία θα εξισορροπήσει τα προεκτεθέντα αρνητικά στοιχεία-αντικίνητρα.

Προτάσεις επίλυσης του προβλήματος

Οι επεμβάσεις που ενδείκνυνται για την επίτευξη αυτού του στόχου, είναι η παροχή φθηνής ενέργειας και η κατασκευή της απαραίτητης

υποδομής για την εύκολη, γρήγορη και απρόσκοπτη μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων η οποία, αφ' ενός μεν θα μειώσει το κόστος μεταφοράς αφ' ετέρου δε, εκμεταλλεζόμενη τις γεωπολιτικές συνθήκες που διαμορφώθηκαν τα τελευταία χρόνια, θα εντάξει την Ήπειρο σ' ένα μεγάλο διευρωπαϊκό άξονα βορρά-νότου και δύσης-ανατολής, με πορθμείο από Ιταλία, δημιουργώντας θέσεις εργασίας και καθιστώντας ελκυστικές τις επενδύσεις του δευτερογενή τομέα, αφού μ' αυτόν τον τρόπο θα διευκολύνονταν η μεταφορά της παραγωγής στα μεγάλα καταναλωτικά κέντρα, εντός και εκτός Ελλάδος. Άλλωστε η Ηγουμενίτσα αποτελεί την πιο κεντροβαρή θέση για Δυτική πύλη της Ελλάδος.

Σημειωτέον ότι, η έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, σχετικά με την ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών και των θαλασσίων λιμένων της Αδριατικής θάλασσας και του Ιονίου Πελάγους, γνωστή ως «έκθεση De Piccoli», δίνει ευρύτερη διάσταση στον διάδρομο Αδριατικής-Ιονίου, για το σύνολο των Κοινοτικών μεταφορών, με προέλευση ή προορισμό την Μέση Ανατολή και την Μαύρη Θάλασσα. Που σημαίνει ότι η Ήπειρος καλείται να διαδραματίσει έναν βασικό ρόλο στις διεθνείς μεταφορές, εφ' όσον βέβαια γίνουν τα κατάλληλα έργα υποδομής.

Η Ήπειρος, μπορεί να αποκτήσει φθηνή ενέργεια, αν επεκταθεί και σ' αυτήν ο αγωγός φυσικού αερίου. Το κόστος κατασκευής του θα πρέπει να αντιμετωπισθεί με την διπλή προοπτική, της περιφερειακής ανάπτυξης και της μελλοντικής επέκτασης του προς Αλβανία, που θα φέρει μεγάλο όφελος στην Εθνική Οικονομία μακροπρόθεσμα, αλλά και θα αναβαθμίσει τον γεωπολιτικό ρόλο της Ελλάδος. Υπάρχει βέβαια και η δυνατότητα αντί αγωγού, να μεταφέρεται το αέριο σε υγρή κατάσταση, σε κάποιο λιμένα και να προωθείται από εκεί με αγωγό στις βιομηχανικές ζώνες.

Το φυσικό αέριο είναι ένα μείγμα ελαφρών υδρογονανθράκων, με κύριο συστατικό το μεθάνιο, τα δε γνωστά αποθέματα του, επαρκούν για 60 χρόνια. Σήμερα, η ύπαρξη εγκατάστασης παροχής φυσικού αερίου, στην υποδομή ενός βιομηχανικού πάρκου, είναι εξ ίσου αυτονόητη με την εγκατάσταση νερού και ρεύματος.

Μερικοί από τους λόγους που προτιμάται το φυσικό αέριο για βιομηχανική χρήση είναι, η αναγκαιότητα περιορισμού της σπατάλης ηλεκτρικής ενέργειας, της οποίας ο συντελεστής απόδοσης είναι अपαράδεκτα χαμηλός, το ότι η ροή του αερίου είναι ευκολώτερη, και οι κίνδυνοι ατυχήματος μειωμένοι, το ότι οι ρύποι που ελκύει είναι εμφανώς λιγότεροι, και τέλος το ότι το κόστος του είναι μικρότερο από τις άλλες μορφές ενέργειας. Δυστυχώς μέχρι σήμερα δεν έγινε καμία αντιμετώπιση ή μείλη αυτής της προοπτικής.

Στην επίλυση του προβλήματος της προσπέλασης εξ' άλλου, προς τα νότια μεν θα συμβάλλει ουσιαστικά η κατασκευή της γέφυρας Ρίου-Αντίριου, προς τα ανατολικά όμως, η κατασκευή της σήραγγας παράκαμψης της Κατάρρας ή ακόμη και του αυτοκινητόδρομου «Εγνατία», ελάχιστα θα συμβάλλουν στην επίλυση του προβλήματος, αφού και ο αυτοκινητόδρομος αυτός θα διασχίζει την Πίνδο και μάλιστα σε υψόμετρο 1.100 μ. περίπου, με όλα τα γνωστά προβλήματα από το χιόνι, τον παγετό και τις μεγάλες κλίσεις, που δυσκολεύουν την εμπορευματική μεταφορά, ιδιαίτερα του χειμώνα, όπως απεδείχθη και με τον νέο αυτοκινητόδρομο Κορίνθου-Τρίπολης. Έτσι η μόνη λύση για την επικοινωνία προς ανατολάς, είναι η κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής. Και βέβαια μια εύκολη δίοδος προς ανατολάς είναι απαραίτητη προϋπόθεση, για την ανάδειξη της Ηπείρου και της Ελλάδας γενικότερα, σε γέφυρα μεταξύ Δ. Ευρώπης-Μέσης Ανατολής και Δυτ. Ευρώπης-Μαύρης θάλασσας, με πορθμεία όπου θα εισέρχονται οι συρμοί, για να μεταφερθούν από την Ιταλία στην Ηγουμενίτσα και από τον Βόλο στην Συρία, όπως συμβαίνει και σε άλλες ανάλογες περιπτώσεις (π.χ. μεταξύ Γερμανίας-Σκανδιναβίας, Δανίας-Σουηδίας κ.λπ.).

Το πρόβλημα όμως της απομόνωσης της Ηπείρου έχει και μια άλλη διάσταση. Δηλαδή η απομόνωση κρίνεται και από τον όγκο και την ποσότητα των εμπορευμάτων και τον αριθμό των επιβατών που είναι δυνατόν να μεταφερθούν προς μια κατεύθυνση, μέσα σ' ένα ορισμένο χρονικό διάστημα, με την υπάρχουσα συγκοινωνιακή υποδομή. Από αυτή την πλευρά μόνο ο σιδηρόδρομος μπορεί να επιλύσει το πρόβλημα, ακόμη και προς τον νότο, διότι μόνο αυτός από όλα τα χερσαία μέσα μεταφοράς, έχει απεριόριστη μεταφορική ικανότητα και μάλιστα με μικρό κόστος ανά μονάδα εμπορεύματος και ανά επιβάτη. Αρα, χωρίς σιδηροδρομική σύνδεση, τουλάχιστον προς μια κατεύθυνση, προς ανατολάς ή προς νότο, η Ήπειρος δεν μπορεί να επιλύσει πραγματικά το πρόβλημα της συγκοινωνιακής της απομόνωσης και να δημιουργήσει προϋποθέσεις ανάπτυξης της αλλά ούτε και η Ελλάδα το πρόβλημα της επικοινωνίας της με την Δυτική και Κεντρική Ευρώπη. Πέραν του ότι η οδική μεταφορά δε θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας στην περιοχή. Υπάρχει όμως και ένας άλλος λόγος που καθιστά απαραίτητη την σύνδεση της Ηγουμενίτσας με το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και ιδιαίτερα με αυτό της Θεσσαλίας. Σ' όλες της Ευρωπαϊκές χώρες, ακόμη και στις γειτονικές μας της Βαλκανικής χερσονήσου, ο σιδηρόδρομος όχι μόνο δεν έπαψε να είναι το βασικό μέσο χερσαίας μεταφοράς, αλλά τα τελευταία 20 χρόνια, παρατηρείται παντού μια νέα εντυπωσιακή ανάπτυξη, αναγέννηση και επέκταση των σιδηροδρομικών δικτύων με πρωταγωνιστές τη Γαλλία και τη Γερμανία. Όλες σχεδόν οι χώρες, επενδύ-

ουν τεράστια ποσά για την επέκταση και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού τους δικτύου, γνωρίζοντας ότι, οι επενδύσεις αυτές, όσο μεγάλες και αν είναι, είναι ανταποδοτικές για την Εθνική τους Οικονομία, το δε μεταφορικό έργο του σιδηρόδρομου δεν είναι δυνατόν να το φέρει εις πέρας το αυτοκίνητο. Περιοχές χωρίς σιδηροδρομική σύνδεση, σήμερα είναι καταδικασμένες σε μαρασμό και υπανάπτυξη. Ο σιδηρόδρομος θεωρείται το μεταφορικό μέσο του μέλλοντος. Ο λόγος της στροφής προς τον σιδηρόδρομο, οφείλεται στο ότι ο τελευταίος έχει ορισμένα πλεονεκτήματα που τον καθιστούν ασυναγώνιστο, σε ορισμένα τουλάχιστον είδη μεταφορών, μερικά από τα οποία είναι, το μικρό κόστος μεταφοράς, η απεριόριστη δυνατότητα μαζικών μεταφορών, εμπορευμάτων και προσώπων, ο μικρός χώρος που καταλαμβάνει, η μη ρύπανση, οι μεγάλες ανέσεις που παρέχει και η μεγάλη ασφάλεια, αφού έχει τον μικρότερο δείκτη ατυχημάτων. Σε σχέση με το αυτοκίνητο και για ίδιο έργο, του αναλογεί ένας νεκρός έναντι 1.300 νεκρών στην οδική μεταφορά. Έτσι, ένα μεγάλο μέρος των εμπορευματικών μεταφορών και το σύνολο σχεδόν των μαζικών χερσαίων επιβατικών μεταφορών, γίνεται σήμερα, σ' όλη την Ευρώπη, με τον σιδηρόδρομο, τα δε 20 προσεχή χρόνια, προβλέπεται να αυξηθεί θεαματικά το έργο του. Ιδιαίτερα στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, είμαστε θεατές μιας εντυπωσιακής τεχνολογικής επανάστασης, η οποία καθιστά τον σιδηρόδρομο όλο και πιο ευέλικτο, αυξάνοντας τα πλεονεκτήματα και ελαχιστοποιώντας τα μειονεκτήματα της σιδηροδρομικής εμπορευματικής μεταφοράς, γεγονός που θα αποτρέπει όλο και πιο πολλές επιχειρήσεις, από το να προτιμούν την οδική μεταφορά στο μέλλον, ιδιαίτερα για μακρινές και μαζικές μεταφορές. Τυχόν λοιπόν στήριξη των μεταφορών μας μόνο στην οδική μεταφορά, όπως περίπου γίνεται μέχρι σήμερα, καθώς και η μη σύνδεση της Ηπείρου με τον Βόλο με σιδηρόδρομο, θα οδηγήσει σταδιακά στον εκφυλισμό και στην υποβάθμιση του άξονα Ιταλίας-Ηγουμενίτσας-Βόλου-Μέσης Ανατολής, αν τελικά στηριχθεί μόνο στις οδικές μεταφορές, διότι σιγά σιγά, θα προτιμηθούν λύσεις που θα προσφέρουν σιδηροδρομική μεταφορά, αφού το αντίθετο θα απαιτεί μεταφορτώσεις ή επιλογή της λύσης της οδικής μεταφοράς. Ήδη πολλοί και μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, προσπαθούν να βρουν κάποιο πρόσχημα, ώστε να στερήσουν την Ελλάδα, και επομένως και την Ηπειρο, από τον ρόλο της γέφυρας προς την Μέση Ανατολή (π.χ. λύση μέσω Δυραχίου-Βουλγαρίας-Τουρκίας κ.λπ.).

Ας δούμε όμως τι έχει γίνει μέχρι σήμερα για την άρση της απομόνωσης της Ηπείρου.

Τι έγινε μέχρι σήμερα

Η γέφυρα Ρίου - Αντιρίου βαίνει προς υλοποίηση, μετά τη πρόσφατη επιλογή αναδόχου χωρίς όμως πρόβλεψη σιδηροδρομικής γραμμής επ' αυτής, και χωρίς προοπτική σύντομης αναβάθμισης του δυτικού κάθετου οδικού άξονα της χώρας. Η σήραγγα Μετσόβου έχει ολοκληρωθεί, πλην όμως δεν έχουν κατασκευασθεί οι οδικές προσβάσεις, γι' αυτό και δεν χρησιμοποιείται. Για την επικοινωνία με την ανατολική Ελλάδα, δόθηκε προτεραιότητα στον αυτοκινητόδρομο «Εγνατία», ο οποίος άρχισε να δημοπρατείται κατά τμήματα, με προοπτική να περατωθεί ο ένας κλάδος του έως το 2000.

Όσον αφορά τον σιδηρόδρομο, το Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών (συντονιστής ο Καθηγητής κ. Σπ. Λιούκας) και το Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο (συντονιστής ο Καθηγητής κ. Κ. Αμπακούμκιν), μετά από εντολή του Ο.Σ.Ε, προέβησαν σε μια έρευνα σκοπιμότητας σιδηροδρομικής σύνδεσης της Ηγουμενίτσας, η οποία ολοκληρώθηκε τον Ιούνιο 1992. Η μελέτη αυτή προτείνει τέσσερις λύσεις. Μία μέσω Αντιρίου - Άρτας, μία μέσω Φαναρίου (καρδίτσας) Άρτας μία μέσω Καλαμπάκας - Ιωαννίνων και μια τέλος μέσω Κουλούρας - Κοζάνης - Κόνιτσας, προκρίνοντας σαν πλέον συμφέρουσα την λύση μέσω Καλαμπάκας - Ιωαννίνων. Η αποδοτικότητα της σύνδεσης σε εμπορικό αλλά και εθνικό οικονομικό επίπεδο, λαμβάνει ως δεδομένη την λειτουργία, ανταγωνιστικά προς τον σιδηρόδρομο, του αυτοκινητόδρομου Εγνατία, και παρουσιάζεται σε δύο σενάρια. Το πρώτο προβλέπει εμπόδια στην διέλευση έσω Γιουγκοσλαβίας, χωρίς όμως σύνδεση σιδηροδρομική της Ελλάδας με την Αλβανία μέσω Φλώρινας και το δεύτερο τα αντίστροφα. Τα συμπεράσματα είναι ότι ακόμη και στην χειρότερη περίπτωση, η οικονομική απόδοση είναι θετική, τουλάχιστον ελαφρώς άνω του επιπέδου του πραγματικού κόστους κεφαλαίου (3%). Η εμπορική όμως απόδοση, αν αφεθεί ο Ο.Σ.Ε να καλύψει εξ' ολοκλήρου το κόστος κατασκευής, είναι ελαφρώς αρνητική. Όμως κανένα μεταφορικό μέσο δεν χρηματοδοτεί, εξ' ολοκλήρου τουλάχιστον, την υποδομή της μεταφοράς, γι' αυτό και σωστά παρατηρείται ότι δεν θα πρέπει να επιβαρυνθεί ο Ο.Σ.Ε με την κατασκευή της γραμμής. παρατηρεί όμως επίσης η μελέτη ότι, οι αποδόσεις αυτές θα πρέπει να ερμηνευθούν ως κατώτερα όρια, διότι υπάρχουν πρόσθετα οφέλη που είναι δύσκολο να ποσοτικοποιηθούν και τα οποία, αν προσμετρηθούν, αλλάζουν την όλη εικόνα. Και εννοεί το μεγάλο όφελος από την περιφερειακή ανάπτυξη, τα οφέλη για την Εθνική Άμυνα και την Εθνική Οικονομία, από την μείωση της οδικής μεταφοράς, την αναβάθμιση της χώρας σε σταυρόδρομο σιδηροδρομικών μεταφορών και γέφυρας μεταξύ Ευρωπαϊκής

Ένωσης και Μ. Ανατολής, τις θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον κ.λπ. Ο Ο.Σ.Ε ανέθεσε ήδη την σύνταξη της οριστικής μελέτης κατασκευής της γραμμής μέσω Καλαμπάκας προς Ηγουμενίτσα με Κοινοτική χρηματοδότηση, χωρίς όμως καμία πρόβλεψη για χρηματοδότηση της κατασκευής του έργου, αφού δεν συμπεριελήφθη στα έργα που χρηματοδοτούνται από το Β' πακέτο Ντελόρ, στο οποίο όμως περιελήφθη η Εγνατία.

Συμπεράσματα

Η προτεραιότητα που δόθηκε στην κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Εγνατία, ο οποίος σημειωτέον έχει αρνητικούς δείκτες απόδοσης, δεν ήταν η καλύτερη επιλογή. Ήδη τα πρώτα σύννεφα φάνηκαν στον ορίζοντα, με την απόφαση των βορείων και ανατολικών γειτόνων μας, να προωθήσουν την σιδηροδρομική σύνδεση Δυρραχίου-Βάρνας-Κων/λης και της απόφασης της Ελβετίας να απαγορεύσει, σταδιακά μέχρι το 2004, την διέλευση των διεθνών οδικών μεταφορών από το έδαφός της, επιτρέποντας μόνο την σιδηροδρομική μεταφορά των φορτηγών. Πράγμα που σημαίνει σοβαρά προβλήματα στις οδικές μεταφορές, αλλά και στις εξαγωγές μας, αν συνεχίσουμε να στηριζόμαστε κυρίως στην οδική μεταφορά και με δεδομένα τα προβλήματα από την πολυδιάσπαση της Γιουγκοσλαβίας, από όπου μόνο επικοινωνούμε σιδηροδρομικά προς τα έξω, αφού την Ελβετία θα μιμηθούν ασφαλώς και άλλες χώρες. Πέραν αυτού, για τους λόγους που προανέφερα, αν κατασκευασθεί η σιδηροδρομική Εγνατία παράλληλα προς τα βόρεια σύνορα της χώρας μας, από τους γείτονές μας, κινδυνεύει να απορροφήσει σταδιακά ένα μεγάλο μέρος των διεθνών μεταφορών από την Εγνατία οδό, πριν καν αυτή ολοκληρωθεί, στερώντας την Ελλάδα από τα προσδοκώμενα αποτελέσματα από την κατασκευή της.

Όσον αφορά δε την Ήπειρο, αν δεν συνδεθεί σιδηροδρομικά με την Θεσσαλία και με σιδηροδρομικό πορθμείο με την Ιταλία, θα συνεχίσει να μειώνει την ποσοστιαία συμμετοχή της στην κατανομή του εθνικού εισοδήματος, έστω και αν τα διάφορα μεγέθη θα αυξάνονται σε απόλυτους αριθμούς. Και είναι κρίμα, διότι οι πολιτικές αλλαγές των τελευταίων ετών, αναβάθμισαν απρόσμενα τον γεωπολιτικό της ρολο, δημιουργώντας περιθώριο ανάπτυξης για πρώτη ίσως φορά στην ιστορία της. Και όμως ακόμη μια ευκαιρία, για την Ήπειρο αλλά και για την Ελλάδα, κινδυνεύει να πάει χαμένη.

Βιβλιογραφία

- Γρηγόριος Κολιός, Χημικός Μηχανικός «Η αναγκαιότητα του φυσικού αερίου στη βιομηχανική ανάπτυξη της Ηπείρου» Τόμος Ανακοινώσεων του Ε' Παγκοσμίου Πανηπειρωτικού Συνεδρίου.
- Ηλία Κονοφάγου-Δ/ρος Χημικού Μηχανικού Δ/ντή έρευνας Δ.Ε.Π./Ε.Κ.Υ Α.Ε. «Δυνατότητες έρευνας και εκμετάλλευσης κοιτασμάτων φυσικού αερίου και πετρελαίου στην Ήπειρο» Τόμος Ανακοινώσεων του ΕΔ Παγκοσμίου Πανηπειρωτικού Συνεδρίου.
- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών-Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο Έρευνα Σκοπιμότητας σιδηροδρομικής Σύνδεσης Ηγουμενίτσας Αθήνα Ιούνιος 1992 (Συνοπτική έκθεση) Έκδοση Ο.Σ.Ε.
- Σωρήτης Θεοφάνης-Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ-ΜSC Υποπλοίαρχος «Θαλάσσια προσέγγιση και ανάπτυξη των λιμένων της Ηπείρου» Τόμος Ανακοινώσεων του Ε' Παγκοσμίου Πανηπειρωτικού Συνεδρίου.
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. «Σχέδιο ψηφίσματος σχετικά με την ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών και των θαλασσιών λιμένων της Αδριατικής Θάλασσας και του Ιονίου πελάγους. Σεπτέμβριος 1992.
- Δρ. Κων/νου Χαρίση-Καθηγητή Τ.Ε.Ι Πειραιώς Δ/ντή Δ/νσης απογραφών ΕΣΥΕ Προκοπίου Γκογιάννου-Μαθηματικού-Περιφερειολόγου «Οικονομικά Κοινωνικά και Δημογραφικά χαρακτηριστικά της περιφέρειας της Ηπείρου» Τόμος Ανακοινώσεων του Ε' Παγκοσμίου Πανηπειρωτικού Συνεδρίου.
- Σπύρου Ζήκου-Λέκτορα Παν/μίου Μακεδονίας Γιάννη Τσεκούρα-Καθηγητή Παν/ου Μακεδονίας. «Η περιφέρεια της Ηπείρου στα πλαίσια της Ελληνικής Οικονομίας-Προβλήματα, δυνατότητες και προοπτικές ανάπτυξης» Τόμος Ανακοινώσεων του Ε' Παγκοσμίου Πανηπειρωτικού Συνεδρίου.
- Βασιλή Προφυλλίδη-Καθηγητή Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου «Οι σιδηροδρομικές μεταφορές -Οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι».
- Κων/νου Κοχειλά Δ/ντή Ο.Σ.Ε «Οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι και η συμμετοχή τους στις εσωτερικές και διεθνείς μεταφορές «Έκδοση Ο.Σ.Ε Γεωργίου Μπασιά-Πολ. Μηχανικού-Δ/ντού Συγκ. Έργων 7ης ΠΥΔΕ «Τα μεγάλα συγκοινωνιακά έργα στην Ήπειρο ως βασική συνιστώσα στην ανάπτυξη της» Τόμος Ανακοινώσεων του Ε' Παγκοσμίου Πανηπειρωτικού Συνεδρίου.
- Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας «Ελλάδα 2010-Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης της συγκοινωνιακής υποδομής».