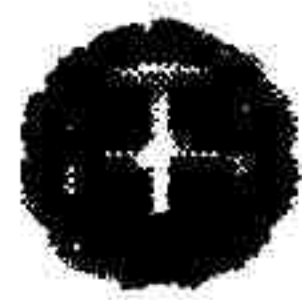




19 ΜΑΙ. 2015

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

Πειραιάς, 18 Μαΐου 2015
Αριθ. Πρωτ.: 1500.1/114/2015

**ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
(ΤΟΜΕΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ)**

**ΠΡΟΣ: τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων**

Δ/ση : Ακτή Βασιλειάδη
Ταχ. Κώδικας : 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ. : 213 137 1464
Fax : 213 137 4336
E-mail : ke@yna.gov.gr

Κοινοποίηση: Βουλευτή κ. Σ. Δανέλλη

Αριθ. σελίδων: Απάντηση (02)
Σύνολο (02)

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε Ερώτηση του Βουλευτή κ. Σ. Δανέλλη.

Σχετ.: Ερώτηση με αριθ. πρωτ. 1760/16-04-2015 της Βουλής των Ελλήνων.

Σε απάντηση ανωτέρω σχετικής σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Όντως στα τελευταία 5 χρόνια της μνημονιακής πολιτικής των κυβερνήσεων και συγκυβερνήσεων ΠΑΣΟΚ – Ν.Δ και η Ακτοπλοΐα δέχθηκε πολλαπλά πλήγματα.

Συγκεκριμένα ο παραλογισμός των μέτρων της Τρόικα και της διαρκούς αντιαναπτυξιακής πολιτικής που ακολουθήθηκε σε συνδυασμό με την αύξηση της τιμής των καυσίμων και τη διαρκή μείωση του εισοδήματος των νοικοκυριών και επιχειρήσεων επέφεραν δραματική μείωση της ζήτησης του Ακτοπλοϊκού έργου τόσο σε επίπεδο διακίνησης επιβατών και Ι.Χ οχημάτων, όσο και σε επίπεδο εμπορικών συναλλαγών / μεταφορών. Απέμενε μόνο το “μερίδιο” της θερινής τουριστικής κίνησης μειωμένης και αυτής όσον αφορά τα Ελληνικά νοικοκυριά.

Αποτέλεσμα όλων αυτών σε συνδυασμό με τον διαρκώς εντεινόμενο επιχειρηματικό ανταγωνισμό ήταν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες του κλάδου να μειώσουν το στόλο τους πουλώντας στο Εξωτερικό επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία, να περιορίσουν κατά το δυνατό τα δρομολόγιά τους, να περικόψουν θέσεις εργασίας προσφεύγοντας ταυτόχρονα σε δανεισμό από τις Ελληνικές και ξένες τράπεζες οι οποίες πλέον ελέγχουν μεγάλο μέρος των κεφαλαίων της ακτοπλοΐας.

Για την αντιμετώπιση των δυσμενών αυτών επιπτώσεων κανένα ουσιαστικό μέτρο δεν έλαβαν οι προηγούμενες Κυβερνήσεις παρότι από πολλές πλευρές αλλά και από το σύνολο των νησιωτικών φορέων και των ναυτεργατικών σωματείων υπήρχαν έντονες επισημάνσεις για την διαφαινόμενη αρνητική εξέλιξη.

Οι όποιες σχετικές με το θέμα της Ακτοπλοΐας νομοθετικές ρυθμίσεις δεν προσέφεραν λύσεις στο υπαρκτό και αυξανόμενο πρόβλημα, αλλά αντίθετα είτε έβαλλαν κατά των εργασιακών δικαιωμάτων είτε έθεσαν ανεπαρκείς όρους και προϋποθέσεις πετυλώνοντας περισσότερο την υφιστάμενη κατάσταση.

Ως Αντιπολίτευση επανειλημμένα επισημάνσαμε την ανάγκη νομοθετικής πρωτοβουλίας με στόχο τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου για τις Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες δεδομένου ότι παρέχει ελάχιστα εργαλεία στην πολιτεία ώστε να έχει τη δυνατότητα να ασκήσει μια ολοκληρωμένη και αποτελεσματική πολιτική, βασισμένη στις ιδιομορφίες της νησιωτικότητας της χώρας.

Ακόμη και σε επίπεδο Ακτοπλοϊκού δικτύου δεν ασκήθηκε δυστυχώς μια πολιτική εξορθωλογισμού και περιορισμού ορισμένων άσκοπων και επιβαρυντικών, για τον κρατικό π/υ δρομολογιακών γραμμών. Αντίθετα από το 2009 έως και το 2015 ο μέσος όρος επιβάρυνσης του κρατικού π/υ για την επιδότηση των λεγόμενων “άγονων γραμμών” είναι περίπου 88 εκ. Ευρώ με μικρές διακυμάνσεις, χωρίς να επιτυγχάνεται πάντα ο κύριος σκοπός των επιδοτήσεων αυτών που είναι η τακτική ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική χώρα και μεταξύ τους.

Η Κυβέρνησή μας στοχεύει: α) να επανασχεδιάσει το σύνολο του Ακτοπλοϊκού δικτύου με γνώμονα τις υπαρκτές ανάγκες των νησιών, τον υφιστάμενο Ακτοπλοϊκό στόλο, την εξοικονόμηση κρατικών πόρων και β) να τροποποιήσει το υφιστάμενο νομικό/θεσμικό πλαίσιο.



Για το σκοπό αυτό το Υπουργείο έχει σειρά επαφών με φορείς που άμεσα ή έμμεσα σχετίζονται με την Ακτοφυλία, προκειμένου να προχωρήσει σε διαδικασία διαβούλευσης για όλα τα παραπάνω.

Ο Αναπληρωτής Υπουργός
Ο.Υ.Ν.Τ

Θοδωρής Δρίτσας

Εσωτερική Διανομή:

1. Γρ. κ. ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗ ΥΠΟΥΡΓΟΥ
2. Γρ. κ. Α/ΛΣ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
3. Α.ΛΣ.-ΕΛ.ΑΚΤ/ΔΘΣ

