



Αθήνα, 4 Ιουνίου 2021

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς

- Εσωτερικών
- Υποδομών και Μεταφορών
- Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
- Τουρισμού

Θέμα: «Ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης»

Σύμφωνα με την έκθεση «Οι προοπτικές στη Βιομηχανία της Κρουαζιέρας για το 2021», που εξέδωσε η *CLIA, Cruise Lines International Association* τον Δεκέμβριο του 2020, μετά την παγκόσμια παύση των τουριστικών μετακινήσεων λόγω της υγειονομικής κρίσης στα μέσα Μαρτίου του 2020, οι κρουαζιέρες συνεχίστηκαν ξανά από τον Ιούλιο του 2020 καταγράφοντας μέχρι τα μέσα Δεκεμβρίου 2020 συνολικά σε όλο τον κόσμο 200 δρομολόγια. Το συμπέρασμα που προκύπτει από την παραπάνω έκθεση, είναι ότι η βιομηχανία της κρουαζιέρας βρίσκεται ήδη στην πορεία επανέναρξής της σε πολλές χώρες, ωστόσο για να αναπτυχθεί με ασφάλεια, χρειάζεται την υιοθέτηση και εφαρμογή αυστηρών πρωτοκόλλων και την υποστήριξη των τοπικών και περιφερειακών αρχών.

Τα προηγούμενα χρόνια η ελληνική πολιτεία εξοπλίστηκε με ένα σημαντικό θεσμικό εργαλείο, τη σύσταση της Εθνικής Συντονιστικής Επιτροπής Κρουαζιέρας, αρμόδιας για τη χάραξη πολιτικής στην κρουαζιέρα,

αναγνωρίζοντας έτσι ότι πρόκειται για κλάδο με σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές και προσδοκώμενα οφέλη για την ελληνική οικονομία. Το 2016 με κοινή απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και της Αναπληρώτριας Υπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού συστάθηκε η παραπάνω Επιτροπή αποτελούμενη από 28 εκπροσώπους φορέων. Ο έγκαιρος εντοπισμός και η πρόβλεψη κινδύνων που έπρεπε να αντιμετωπιστούν, διασφαλιζόταν από την ευρύτητα των φορέων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, που συμμετείχαν σε αυτή. Οι συντονισμένες προσπάθειες των προηγούμενων χρόνων είχαν ως συνέπεια τη σύναψη πρωτοκόλλου συνεργασίας για την ενίσχυση της κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο μεταξύ Ελλάδας, Κύπρου και Αιγύπτου το 2017 ενώ η χώρα δύο χρόνια μετά, αναδείχθηκε το 2019 ως ο «καλύτερος προορισμός κρουαζιέρας παγκοσμίως» - «*Best Destination (Port or Country)*», στον καταξιωμένο διεθνή διαγωνισμό για τον θαλάσσιο τουρισμό *Wave – Awards*, στο Λονδίνο.

Δυστυχώς οι προσπάθειες αυτές δεν συνεχίστηκαν και σήμερα η χώρα στερείται ενός εθνικού στρατηγικού σχεδίου, που μεταξύ άλλων θα λαμβάνει υπόψη τα περιφερειακά σχέδια, θα στηρίζεται σε διαπεριφερειακές συνεργασίες και θα εμπλέκει τον τοπικό παραγωγικό ιστό της πόλης του λιμένα. Η διακοπή της παραπάνω προσπάθειας είχε ως δυσμενές αποτέλεσμα, η κρουαζιέρα σε σχέση με την προβολή του θαλάσσιου τουρισμού να βρίσκεται έξω από το υπόλοιπο τουριστικό προϊόν της Ελλάδος, γεγονός που δεν ευνοεί την εξέλιξή της σε σχέση με το εγχώριο και το διεθνές τουριστικό γίγνεσθαι.

Είναι γνωστό, ότι η αειφορία της κρουαζιέρας για μια χώρα υποδοχής είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την στρατηγική βαρύτητα του αφετηριακού της ρόλου και για αυτό, το homeporting είναι βασικός όρος για την ανάπτυξη. Όπως αναφέρει και η διευθύντρια Εταιρικής Επικοινωνίας, Δημοσίων Σχέσεων & Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης του ΟΛΘ, ο επιβάτης που θα έρθει transit (ενδιάμεσος προορισμός) θα ξοδέψει κατά μέσο όρο 100 ευρώ την ημέρα της επίσκεψης ενώ ο επιβάτης homeporting θα ξοδέψει σχεδόν 4 φορές περισσότερα, καθώς έρχεται συνήθως πριν από την ημέρα του ταξιδιού και έχει έτσι τη δυνατότητα να γνωρίσει την ευρύτερη περιοχή.

Πρόσφατα ανακοινώθηκε ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα ενταχθεί στο «χάρτη της κρουαζιέρας» και θα μπορεί να λειτουργήσει και ως home porting και τούτο είναι μία θετική εξέλιξη για την πόλη. Αναμένεται δε το φετινό καλοκαίρι να φιλοξενήσει 14 κρουαζιερόπλοια, χωρίς ωστόσο να έχει παρουσιαστεί ένα συνολικό σχέδιο διαχείρισης. Σημειώνεται ότι η κρουαζιέρα άνοιξε ήδη την 1^η Ιουνίου και σε κάθε κρουαζιερόπλοιο η χωρητικότητα είναι 1500 άτομα. Υπό αυτά τα δεδομένα θα ανέμενε κανείς να υπάρχει μια αναλυτικότερη παρουσίαση του branding της πόλης της Θεσσαλονίκης, σε συνεργασία με τους άμεσα εμπλεκόμενους φορείς, όπως τον ΕΟΤ, τα οικεία Επιμελητήρια, τον Δήμο αλλά και την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, ώστε να αποτελέσει η κρουαζιέρα πόλο έλξης και ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας, υπό συνθήκες υγειονομικής ασφάλειας.

Τέλος σύμφωνα με την υπουργική απόφαση που εκδόθηκε για την αντιμετώπιση της πανδημίας, «Δ1α/Γ.Π.οικ.28690/10.5.2021 Βασικές υγειονομικές απαιτήσεις των λιμένων - πυλών εισόδου της χώρας για την ετοιμότητα και ανταπόκριση έναντι του νέου στελέχους κορωνοϊού SARS-CoV-2» προβλέπεται ότι ορισμένα λιμάνια θα λειτουργήσουν ως λιμάνια έκτακτης ανάγκης (*Contingency port*), όπου σε αυτά θα εξασφαλίζεται σύμφωνα με τη διάταξη «η διαλειτουργικότητα των σχεδίων έκτακτης ανάγκης του λιμένα και του πλοίου και μεταξύ των οποίων υπάρχει συμφωνία για την διαχείριση εξάρσεων κρουσμάτων COVID-19 συμπεριλαμβανομένης της πλήρης εκκένωσης του πλοίου και της καραντίνας και απομόνωσης των επαφών/κρουσμάτων εφόσον αυτό χρειαστεί». Σύμφωνα λοιπόν με την παραπάνω απόφαση θα πρέπει να προϋπάρχουν σχέδια έκτακτης ανάγκης, εφόσον το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα συνεχίσει να λειτουργεί ως λιμάνι έκτακτης ανάγκης.

Επειδή πρόσφατα ο Υπουργός Τουρισμού στις 20.4.2021 στην 1η Δια-περιφερειακή ημερίδα του Περιφερειακού Συμβουλίου Τουρισμού ανακοίνωσε, ότι «*ήδη υλοποιείται η νέα στρατηγική προσέγγιση της κυβέρνησης στην ανάπτυξη του Ελληνικού Τουρισμού και ξεκινά η γόνιμη επεξεργασία ζητημάτων που αφορούν στον θαλάσσιο τουρισμό, με ιδιαίτερη έμφαση στην κρουαζιέρα, το γιώτινγκ και την κατάδυση*».

Επειδή ταυτόχρονα ανακοινώθηκε, ότι τρεις Περιφέρειες ένωσαν τις δυνάμεις τους για ένα κοινό τουριστικό αφήγημα, αυτό του θαλάσσιου τουρισμού και πρόκειται για την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και την Περιφέρεια Θεσσαλίας οι οποίες σχεδιάζουν να δημιουργήσουν ένα ενιαίο τουριστικό προϊόν.

Επειδή υφυπουργός Τουρισμού έχει τονίσει ότι υπάρχει συνεργασία με τα συναρμόδια υπουργεία Πολιτισμού και Αθλητισμού και Νησιωτικής Πολιτικής για την αναγνώριση επισκέψιμων ενάλιων αρχαιολογικών χώρων και τη δημιουργία νέων πόλων έλξης τουριστικού ενδιαφέροντος.

Επειδή η κρουαζιέρα είναι και ένα σημαντικό όχημα για την πολυπόθητη επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, όπως έχει καταδειχθεί και σε άλλα λιμάνια της Μεσογείου.

Ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

- 1) Υπάρχει εθνικό στρατηγικό σχέδιο για την ανάπτυξη του α) τουριστικού λιμένα της Θεσσαλονίκης και β) για την αναβάθμιση της κρουαζιέρας και ποιοι οι βασικοί άξονες του;**
- 2) Ποιος ο σχεδιασμός για να λειτουργήσει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ως homeporting συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της πόλης;**
- 3) Υπάρχει πρόβλεψη για διαπεριφερειακή Συνεργασία, με ποιες Περιφέρειες και σε ποια έργα;**
- 4) Θα λειτουργήσει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ως λιμάνι έκτακτης ανάγκης (contingency port) και σε τέτοια περίπτωση, ποιες οι προβλέψεις των σχεδίων έκτακτης ανάγκης σύμφωνα με την ανωτέρω υπουργική απόφαση;**
- 5) Ποιες δράσεις έχετε αναλάβει προκειμένου η ΟΛΘ Α.Ε. να προσελκύσει περισσότερα κρουαζιερόπλοια και σε τι συνθήκες υγειονομικής ασφαλείας θα γίνει αυτό;**
- 6) Τι προβλέπει το επενδυτικό πλάνο της ΟΛΘ ΑΕ συνολικής αξίας 180 εκατομμυρίων ευρώ ως προς την αναβάθμιση του εξοπλισμού**

και των παρεχόμενων υπηρεσιών της ΟΛΘ ΑΕ και ποιες επενδύσει αναφέρονται στην κρουαζιέρα;

- 7) Ποιοι είναι οι ενάλιοι αρχαιολογικοί χώροι στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και πως αυτοί θα συνδεθούν με την ανάπτυξη της κρουαζιέρας;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Γιαννούλης Χρήστος

Αγαθοπούλου Ειρήνη

Αλεξιάδης Τρύφων

Αυγέρη Θεοδώρα (Δώρα)

Ζουράρις Κωνσταντίνος

Καρασαρλίδου Ευφροσύνη (Φρόσω)

Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά)

Κόκκαλης Βασίλειος

Μάλαμα Κυριακή

Μπάρκας Κωνσταντίνος

Νοτοπούλου Αικατερίνη

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

Πούλου Παναγιού (Γιώτα)

Ραγκούσης Ιωάννης

Τζάκρη Θεοδώρα

Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος

Φάμελλος Σωκράτης