



Αθήνα 25 Αυγούστου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ: τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

ΘΕΜΑ: Επιδότηση «άγονων» ακτοπλοϊκών γραμμών

Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, μέσο επιβίωσης για τους νησιώτες, έχουν καταστεί είδος πολυτελείας, καθώς το κόστος των ταξιδιών είναι δυσβάσταχτο.

Οι επικείμενες διαρθρωτικές αλλαγές, που θα προκύψουν από την απανθρακοποίηση του κλάδου και η παρέμβαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για το επίπεδο των στρεβλώσεων της αγοράς, προκαλούν ανησυχία και αναστάτωση στους παραγωγικούς φορείς και τους κατοίκους των νησιών και οι ανησυχίες τους για επί πλέον επιβάρυνση των εισιτηρίων είναι δικαιολογημένες.

Η κυβέρνηση και τα αρμόδια υπουργεία «κωφεύουν» στις εκκλήσεις και διαμαρτυρίες των νησιωτών, προχώρησαν στη μείωση κατά 50% των λιμενικών τελών για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, με την υπόσχεση ότι δεν θα προχωρήσουν σε νέα αύξηση των εισιτηρίων κατά την καλοκαιρινή περίοδο.

Σύμφωνα με πρόσφατη κλαδική έρευνα της Επιτροπής Ανταγωνισμού, μεταξύ των ετών 2001 – 2024, το κόστος των άγονων γραμμών αυξήθηκε κατά 1.400%, ενώ δεν υπάρχουν μελέτες σκοπιμότητας, αξιολόγηση χρήσης ή μηχανισμοί διαφάνειας στον τελικό καταναλωτή.

Ο αριθμός των ετήσιων γραμμών Δημόσιας υπηρεσίας που δημοπρατήθηκαν το 2023 ήταν 74 γραμμές (πιθανό κόστος 154 εκ ευρώ), ενώ το 2024 αυξήθηκαν σε 115 και το 2025 έφθασαν στις 122.

Σύμφωνα με την πολιτική της κυβέρνησης:

- Χαρακτηρίζονται ως άγονες γραμμές, πέραν των «κλασικών» και πολλές ελεύθερες γραμμές, απολύτως εμπορικές και κερδοφόρες, με την προσθήκη σε αυτές την προσέγγιση του πλοίου σε ένα-δυο μικρά νησιά.
- Κατακερματίζονται πολλά δρομολόγια, για να εξασφαλίζεται διπλή επιδότηση.
- Προκηρύσσονται διαγωνισμοί με προδιαγραφές, που ευνοούν συγκεκριμένο πλοίο ανά γραμμή στις ετήσιες δρομολογήσεις ενώ το ίδιο συμβαίνει και για έκτακτες χωρίς την υποχρέωση ετήσιας δρομολόγησης χωρίς ετήσιας

υποχρέωσης σε δρομολόγια που εξ ορισμού δραστηριοποιούνται λόγω της υψηλής εποχικής ζήτησης.

Η πολιτική αυτή διευρύνθηκε με στοχευμένες νομοθετικές παρεμβάσεις, ώστε το αρμόδιο Υπουργείο να μοιράζει το κρατικό χρήμα κατά το δοκούν, αυξάνοντας τον αριθμό των λεγόμενων γραμμών «δημόσιας σύμβασης».

Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής είναι να κατατίθεται στο 99% των δρομολογίων μία μόνο προσφορά, η οποία γίνεται δεκτή και παίρνει τον διαγωνισμό.

Ενδεικτικό παράδειγμα της κατάστασης αυτής είναι η γραμμή «Θεσσαλονίκη – Σποράδες», γραμμή υψηλής εποχικής ζήτησης, η οποία, εν μέσω καλοκαιριού, εντάχθηκε σε πρόγραμμα επιδοτούμενης γραμμής, με ανάθεση μάλιστα πριν τη λήξη του ίδιου του διαγωνισμού! Η επιδότηση της γραμμής αυτής ανέρχεται σε πάνω από 4 εκατ. ευρώ, με συνολικό κόστος μετακίνησης (μαζί με το εισιτήριο) που ξεπερνά τα 200 ευρώ ανά επιβάτη και χωρίς καμία ένδειξη στην έκδοση εισιτηρίου ότι πρόκειται για επιδοτούμενο δρομολόγιο (όπως άλλωστε συμβαίνει με όλες τις επιδοτούμενες γραμμές).

Επειδή, οι φορολογούμενοι χρηματοδοτούν δρομολόγια που παρουσιάζονται ως άγονες γραμμές, ενώ είναι κερδοφόρες εποχικές διαδρομές.

Επειδή, το δημόσιο συμφέρον δεν υπηρετείται από γραμμές με αδιαφανή κόστη, χωρίς μελέτες σκοπιμότητας και χωρίς αξιολόγηση πραγματικής αναγκαιότητας.

Επειδή, τα ποσά των επιδοτήσεων αυξάνονται ανεξέλεγκτα, χωρίς διαφάνεια, επαρκή ανταγωνισμό και αξιοκρατία στις διαδικασίες ανάθεσης.

Επειδή, ο όρος «άγονη γραμμή» έχει απωλέσει πλέον σε πολλές περιπτώσεις την πραγματική του σημασία και η χρησιμοποίησή του εξυπηρετεί μικροπολιτικές σκοπιμότητες,

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Υπάρχει απολογισμός της αποτελεσματικότητας των επιδοτούμενων γραμμών σε σχέση με τον σκοπό εξυπηρέτησης του δημόσιου συμφέροντος, πότε και από ποιους συντάχθηκε; Υπάρχει έστω και μια γραμμή προηγούμενων ετών που κρίθηκε ως μη εκπληρούσα τον σκοπό της επιδότησης;
2. Ποιοι είναι οι λόγοι κατακόρυφης αύξησης του αριθμού των γραμμών δημόσιας σύμβασης (από 74 το 2023 σε 122 το 2025) και των αντίστοιχων κονδυλίων επιδότησης; Ποια η μελέτη σκοπιμότητας και από ποιους συντάχθηκε;
3. Με βάση ποια κριτήρια χαρακτηρίζονται ως «άγονη γραμμή», δρομολόγια όπως το «Θεσσαλονίκη – Σποράδες», ενώ λειτουργούν αποκλειστικά το καλοκαίρι και εμφανίζουν υψηλή πληρότητα; Ποια τα αποτελέσματα της

περσινής πανομοιότυπης ανάθεσης που (όφειλε να προσκομίσει η εταιρία) που δικαιολόγησαν την επανάληψη της επιδότησης φέτος; Ποιος συνέταξε και με ποια κριτήρια τις απαιτούμενες τεχνικές προδιαγραφές του διαγωνισμού και για ποιο λόγο έγινε η ανάθεση στις 25/6 προ της λήξης αυτού (10/7) και ενώ δεν είχε ολοκληρωθεί η προθεσμία κατάθεσης προσφορών και δεν υπάρχουν φυσικά στη διαύγεια πράξεις αποσφράγισης;

4. Σε πόσες από τις ανατεθείσες γραμμές για την περίοδο 2024-2025 που μετά από τόσες παλινωδίες τελικώς έγινε κατακύρωση τον περασμένο μόλις μήνα υπήρξε δεύτερη προσφορά; Υπάρχει και ποιο είναι το κριτήριο που χρησιμοποίησε το Υπουργείο για να κρίνει τις κατακυρωμένες αναθέσεις ως οικονομικά συμφέρουσες; Πώς απαντά το Υπουργείο στις παρατηρήσεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού περί στρεβλώσεων στον ανταγωνισμό, φωτογραφικών προκηρύξεων και ανύπαρκτης ανταγωνιστικής διαδικασίας;
5. Γιατί δεν δημοσιεύεται στις πλατφόρμες έκδοσης εισιτηρίων στοιχεία για τις γραμμές που είναι επιδοτούμενες, καθώς και το ύψος της σχετικής επιδότησης ανά δρομολόγιο;
6. Υπάρχει ή μελετάται σχέδιο στρατηγικού σχεδιασμού για την ακτοπλοΐα, με αξιολόγηση των πραγματικών αναγκών, με όρους διαφάνειας και με δίκαιη κατανομή των επιδοτήσεων;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Θεοδώρα Τζάκη

Κυριακή Μάλαμα

Γιώτα Πούλου

Δρ. Μιχαήλ Χουρδάκης

Ραλλία Χρηστίδου