



Αθήνα, 27 Φεβρουαρίου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής

ΘΕΜΑ: Στο ίδιο έργο θεατές για την ακτοπλοϊκή σύνδεση Β. Σποράδων – Θεσσαλονίκης

Η ακτοπλοϊκή σύνδεση Θεσσαλονίκης – Σκιάθου – Σκοπέλου – Αλοννήσου – Σκύρου, η οποία λειτουργεί από το καλοκαίρι του 2021, έχει αποδειχθεί στην πράξη μια γραμμή υψηλής αναπτυξιακής και κοινωνικής σημασίας για τη Βόρεια Ελλάδα, τη Θεσσαλία και τις Βόρειες Σποράδες.

Παρά ταύτα, κάθε έτος η συγκεκριμένη γραμμή αντιμετωπίζει σοβαρές και επαναλαμβανόμενες καθυστερήσεις ως προς την έγκριση χρηματοδότησης και την προκήρυξη του απαιτούμενου διαγωνισμού, με αποτέλεσμα η έναρξη των δρομολογίων να μετατίθεται στα μέσα ή και στα τέλη της θερινής περιόδου.

Όπως έχουμε επισημάνει με σειρά κοινοβουλευτικών μας παρεμβάσεων, είναι χαρακτηριστικό ότι ο 2024 το πρώτο δρομολόγιο πραγματοποιήθηκε στις 5 Ιουλίου, το 2025 η γραμμή ξεκίνησε στις 27 Ιουνίου, με ουσιαστική απώλεια ολόκληρου του Ιουνίου και το 2023 η έναρξη έγινε σχετικά εγκαίρως, στις 2 Ιουνίου.

Υπενθυμίζεται ότι το 2025 η λειτουργία της γραμμής κατέστη δυνατή χάρη σε κρατική χρηματοδότηση ύψους 3,41 εκατ. ευρώ, η οποία διατέθηκε ισόποσα από το Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και την Περιφέρεια Θεσσαλίας.

Ωστόσο, ενώ ήδη έχει προκηρυχθεί διαγωνισμός για 122 άγονες γραμμές της περιόδου 1 Νοεμβρίου 2025 – 31 Οκτωβρίου 2026, μέχρι σήμερα δεν υπάρχει καμία σαφής ανακοίνωση για το τι θα ισχύσει για τη φετινή θερινή περίοδο αναφορικά με τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τις Βόρειες Σποράδες.

Στις αρχές του μήνα, οι τέσσερις Δήμαρχοι – Θεσσαλονίκης, Σκιάθου, Σκοπέλου και Αλοννήσου - απέστειλαν κοινή επιστολή με την οποία επισημαίνουν την ανάγκη να προχωρήσουν οι απαραίτητες ενέργειες σχετικά με την έγκριση της χρηματοδότησης της σύνδεσης της Θεσσαλονίκης με τις Βόρειες Σποράδες για την έγκαιρη έναρξη των δρομολογίων στην αρχή της θερινής περιόδου.

Η παρατεταμένη αβεβαιότητα σχετικά με το μέλλον της ακτοπλοϊκής σύνδεσης πλήττει τον τουριστικό προγραμματισμό, αποθαρρύνει την έγκαιρη κράτηση εισιτηρίων και καταλυμάτων, δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού με άλλους προορισμούς και υπονομεύει τη σταθερότητα της ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης των νησιών.

Επιπλέον, σύμφωνα με εκπροσώπους του κλάδου, χωρίς επιδότηση το κόστος απλής μετάβασης ενδέχεται να υπερβεί τα 100 ευρώ, καθιστώντας τη γραμμή μη βιώσιμη και κοινωνικά δυσπρόσιτη.

Δεδομένου ότι η συγκεκριμένη σύνδεση δεν έχει ενταχθεί σε μια μόνιμη, κεντρικά σχεδιασμένη στρατηγική αλλά αντιμετωπίζεται κάθε χρόνο ως προσωρινή λύση, δημιουργείται εύλογο ερώτημα για τον συνολικό σχεδιασμό του Υπουργείου.

Η διασφάλιση έγκαιρης, σταθερής και οικονομικά προσβάσιμης ακτοπλοϊκής σύνδεσης δεν αποτελεί απλώς συγκοινωνιακό ζήτημα, αλλά κρίσιμη αναπτυξιακή επιλογή για τη Μαγνησία, τη Θεσσαλονίκη και τις Βόρειες Σποράδες.

Κατόπιν των ανωτέρω,

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Προτίθεται το Υπουργείο να προχωρήσει άμεσα στην έγκριση και εξασφάλιση της χρηματοδότησης για τη θερινή λειτουργία της γραμμής Θεσσαλονίκη – Βόρειες Σποράδες για το 2026;
2. Έχει υπάρξει συνεννόηση με τις Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας και Θεσσαλίας για τη συμμετοχή τους στη χρηματοδότηση;
3. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η διαδικασία προκήρυξης και πότε εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθεί ο σχετικός διαγωνισμός;
4. Προτίθεται το Υπουργείο να εντάξει τη συγκεκριμένη γραμμή σε μόνιμο καθεστώς επιδοτούμενης άγονης γραμμής, ώστε να σταματήσει η ετήσια αβεβαιότητα που υπονομεύει τον τουριστικό και αναπτυξιακό προγραμματισμό;
5. Ποιος είναι ο συνολικός στρατηγικός σχεδιασμός του Υπουργείου για τη διασύνδεση της Βόρειας Ελλάδας με τα νησιά του Αιγαίου μέσω σταθερών, βιώσιμων και έγκαιρα προγραμματισμένων ακτοπλοϊκών συνδέσεων;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Νοτοπούλου Κατερίνα

Γιαννούλης Χρήστος