

9 Φεβρουαρίου 2012

ΕΠΙΚΑΙΡΗ ΕΠΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς
- Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Οικονομικών
- Οικονομικών

Θέμα: Σε κίνδυνο αποκλεισμού η Λήμνος, η Σάμος, η Ικαρία, ο Άη Στράτης, οι δυτικές Κυκλάδες, νησιά της Δωδεκανήσου, τα Κύθηρα και τα Αντικύθηρα και πολλά άλλα, εξαιτίας της καταστροφικής πολιτικής στις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Αντί για λύσεις η Κυβέρνηση απειλεί με αύξηση των συντελεστών ΦΠΑ και με μέτρα υπέρ των ακτοπλόων και σε βάρος των ναυτικών και των νησιωτών.

Τα τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα μετά την ένταξη της χώρας στην εποχή του μνημονίου, η κατάσταση στο χώρο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών βαίνει από το κακό στο χειρότερο. Η συμπλήρωση σχεδόν 12 χρόνων “απελευθέρωσης” της ακτοπλοΐας, δεν οδήγησε ούτε στον ελεύθερο ανταγωνισμό, ούτε στη μείωση των εισιτηρίων και του κόστους μεταφοράς εμπορευμάτων, ούτε πολύ περισσότερο στην εξυπηρέτηση των νησιών. Το κερδοσκοπικό μοντέλο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, ως αποτέλεσμα της νεοφιλελεύθερης πολιτικής, το ζουν κυρίως οι νησιώτες και οι νησιώτισσες, το ζουν οι τουρίστες, το ζουν οι χρήστες των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, το ζουν οι εργαζόμενοι στα πλοία ναυτικοί, το ζουν οι τοπικές οικονομίες των νησιών, με θύματα τον τουρισμό, την απασχόληση, τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Αυτές τις ημέρες με ιδιαίτερα οξύ τρόπο το ζουν οι κάτοικοι της Λήμνου, του Άη Στράτη, της Σάμου, της Ικαρίας ενώ με την ίδια οξύτητα συνεχίζονται τα προβλήματα διασύνδεσης της χειμερινής περιόδου στις δυτικές Κυκλάδες, σε ορισμένα νησιά της Δωδεκανήσου, στα Κύθηρα και στα Αντικύθηρα και στην Σαμοθράκη.

Τα προβλήματα δεν αφορούν μόνο τη σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα και το κέντρο. Αφορούν και στη σύνδεση των νησιών μεταξύ τους. Αρκεί να σκεφτούμε την ταλαιπωρία, τον χαμένο χρόνο και τα έξοδα που θα βαρύνουν έναν κάτοικο π.χ. της Ικαρίας που πρέπει να μεταβεί στην έδρα της περιφέρειάς του την Μυτιλήνη μέσω Πειραιά!

Η νησιωτικότητα ως εφαρμοσμένη πολιτική της ιδιαιτερότητας του νησιωτικού χώρου, παρότι έχει θεσμοθετηθεί τόσο σε ευρωπαϊκό, όσο και σε εθνικό επίπεδο, παραμένει στα αζήτητα. Η νησιωτική Ελλάδα του 21ου αιώνα, αντιμετωπίζεται ως περιοχή β' κατηγορίας με τους πολίτες της να αντιμετωπίζονται με άνισα και αντικοινωνικά κριτήρια. Η διαφαινόμενη κατάργηση των μειωμένων συντελεστών του ΦΠΑ, η μετάθεση εφαρμογής του μεταφορικού ισοδύναμου στις καλένδες, η κατάσταση απομόνωσης πολλών νησιών ιδιαίτερα τη χειμερινή περίοδο, η σοβαρή υποβάθμιση της δημόσιας υγείας και όλων των κοινωνικών παροχών, η συνεχιζόμενη περιβαλλοντική καταστροφή, η απειλούμενη εκποίηση περιοχών εξαιρετικού κάλλους με διαδικασίες fast track, συνθέτουν τη ζοφερή εικόνα του νησιωτικού μας χώρου και συνιστούν το αποτέλεσμα των καταστροφικών μνημονιακών πολιτικών.

Μέσα σ' αυτό το τοπίο, είναι φανερό ότι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες παίζουν καθοριστικό ρόλο τόσο για την εκπλήρωση του αυτονόητου δικαιώματος της μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, όσο και για την οικονομική-κοινωνική συνοχή και την τουριστική ανάπτυξη. Και

εδώ η ασύδοτη εφοπλιστική κερδοσκοπία αφενός μεν δημιούργησε το μονοπωλιακό-ολιγοπωλιακό μοντέλο και αφετέρου ένα καθεστώς διαφορετικών ταχυτήτων. Γραμμές - "φιλέτα" με συχνές συνδέσεις και κατά κανόνα σύγχρονα πλοία και επιδοτούμενες γραμμές «δημοσίου συμφέροντος» που κάθε χρόνο απαιτούν από το κράτος όλο και μεγαλύτερη επιδότηση. Φθάσαμε να επιδοτούμε τους εφοπλιστές από 14 εκ. ευρώ το 2002 με το ιλιγγιώδες ποσό των 100 εκατ. περίπου το 2011 και μάλιστα με μονοετείς συμβάσεις και πεπαλαιωμένα πλοία ή και σαπιοκάραβα, ακόμα και κατά παραβίαση του κοινοτικού Κανονισμού 3577/92 που προκρίνει συμβάσεις από 9-12 χρόνια και με νεότευκτα πλοία. Την ίδια ώρα και παρά την κατάργηση του μεγαλύτερου μέρους των υπέρ τρίτων κρατήσεων, οι τιμές των εισιτηρίων όχι μόνο δεν μειώθηκαν, αλλά αυξήθηκαν υπέρμετρα, ενώ η υλοποίηση του μεταφορικού ισοδύναμου γίνεται «μπαλάκι» μεταξύ της ελληνικής κυβέρνησης και της Ε.Ε.. Μια απλή σύγκριση στις τιμές των ακτοπλοϊκών μεταφορών στη χώρα μας με ανάλογες σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, επιβεβαιώνει το υπέρογκο των αυξήσεων των εισιτηρίων. Τα σχετικά στοιχεία υπάρχουν και είναι στη διάθεση κάθε ενδιαφερόμενου.

Η περίφημη «απελευθέρωση» της ακτοπλοΐας επιδείνωσε επίσης τις εργασιακές σχέσεις. Σε πολλά πλοία, οι συνθήκες εργασίας είναι απαράδεκτες, ενώ την καλοκαιρινή περίοδο δεν τηρείται ούτε καν ο αναγκαίος χρόνος για ανάπαυση. Σήμερα μάλιστα η Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας πιέζει για κατάργηση της θεσμοθετημένης 10μηνιας εργασίας των ναυτικών και παραπέρα απελευθέρωση των εργασιακών σχέσεων και των αμοιβών αλλά και των συνθέσεων των πληρωμάτων (π.χ. μάγειροι και καμαρότοι να μη θεωρούνται ναυτικοί, να προσλαμβάνονται εργαζόμενοι από κοινοτικές χώρες χωρίς πιστοποιητικό ελληνομάθειας κ.α.).

Σε αντίθεση με την ακολουθούμενη πολιτική, ο ΣΥΡΙΖΑ θεωρεί τις ακτοπλοϊκές μεταφορές και την ενδονησιωτική διασύνδεση ως δημόσιο αγαθό και έχει προτείνει από καιρό τη συγκρότηση ενός **δημόσιου - κοινωνικού φορέα σχεδιασμού, ελέγχου και παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών**. Ο φορέας αυτός μπορεί να διαχειρίζεται ο ίδιος πλοία ή να αναθέτει τη διαχείριση κάποιων από αυτά με leasing ή με προγραμματικές συμφωνίες στην τοπική αυτοδιοίκηση ή και σε άλλους φορείς όπως εταιρίες λαϊκής βάσης νέου τύπου με συμμετοχή και της Αυτοδιοίκησης. Ως πρώτιστο καθήκον και αποστολή του θα έχει την εξασφάλιση της κάλυψης των λεγόμενων άγονων γραμμών, της σύνδεσης των νησιών μεταξύ τους και της ρυθμιστικής του παρέμβασης συνολικά στο σύστημα των ακτοπλοϊκών μεταφορών. Η ύπαρξη ενός τέτοιου δημόσιου φορέα δεν αποκλείει την επιχειρηματική δραστηριότητα ιδιωτικών εταιριών. Αυτός ο δημόσιος φορέας όμως θα διαθέτει τα προαπαιτούμενα ώστε να καθορίζει και να θεσμοθετεί με κυριαρχικό τρόπο τις ακτοπλοϊκές γραμμές και τη συχνότητά τους με βάση το δημόσιο και κοινωνικό συμφέρον και όχι με βάση τα συμφέροντα των εφοπλιστών.

Με δεδομένο ότι η ακολουθούμενη πολιτική της «απελευθέρωσης» και του «ανταγωνισμού», όπως μάλιστα έχει επιδεινωθεί από τις πολιτικές του Μνημονίου και από την περικοπή των δημοσίων επενδύσεων, κινδυνεύει να αφήσει πολλά νησιά στο έλεος του χειμώνα χωρίς ακτοπλοϊκή διασύνδεση. Ήδη νησιά του ΒΑ Αιγαίου όπως η Λήμνος, η Σάμος, ο Άη Στράτης, η Ικαρία, η Χίος απολαμβάνουν προβληματικής ακτοπλοϊκής διασύνδεσης αφού και όταν υπάρχει πλοίο είτε είναι εντελώς ακατάλληλο είτε τα εισιτήρια είναι πανάκριβα. Ανάλογα προβλήματα παρουσιάζονται στις Κυκλάδες, στα Δωδεκάνησα, στα Κύθηρα και στα Αντικύθηρα και στη Σαμοθράκη η οποία συνδέεται πλέον μόνο με την Αλεξανδρούπολη.

Με δεδομένο επίσης ότι στη βάση του εθνικού και περιφερειακού σχεδιασμού και μέσα στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ, θα μπορούσε να εξασφαλιστεί και από κοινοτικούς πόρους η χρηματοδότηση ακόμα και της κατασκευής πλοίων, εφόσον υπάρξουν κοινοπρακτικά σχήματα με συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου, ή θα μπορούσε να προωθηθεί με ρεαλιστικούς όρους η διεκδίκηση, ο σχεδιασμός και η οργάνωση του θεσμού του «μεταφορικού ισοδυνάμου».

Με δεδομένο τέλος ότι η ακτοπλοϊκή διασύνδεση των νησιών επιδεινώνεται θέτοντας σε

κίνδυνο ακόμα και την ζωή των κατοίκων των νησιών αλλά και καταστρέφοντας τις τοπικές νησιωτικές οικονομίες πολύ περισσότερο όταν απειλείται τις ημέρες αυτές και η μεγιστοποίηση των συντελεστών ΦΠΑ για τα νησιά,

ΕΠΕΡΩΤΩΝΤΑΙ ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

1. Έχουν επεξεργαστεί και σχεδιάσει αξιόπιστες πολιτικές λύσεις για την αντιμετώπιση του επερχόμενου ακτοπλοϊκού αποκλεισμού των νησιών και των ασφυκτικών αδιεξόδων στα οποία οδηγείται η νησιωτική Ελλάδα εξαιτίας των πολιτικών της «απελευθέρωσης» και του Μνημονίου;
2. Έχουν απαντήσεις στα οξύτατα επίκαιρα προβλήματα της Λήμνου, της Ικαρίας, του Αη Στράτη, της Σάμου, της Χίου, των Κυκλάδων, των Δωδεκανήσων, των Κυθήρων και Αντικυθήρων, με πρόσθετη φροντίδα καίριας σημασίας για την ακτοπλοϊκή σύνδεση μεταξύ των νησιών;
3. Θα αντιταχθούν στις πιέσεις για κατάργηση των μειωμένων συντελεστών του ΦΠΑ στη νησιωτική Ελλάδα;
4. Θα προχωρήσουν στην εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου, διεκδικώντας ισότιμη μεταχείριση των μεταφορών ανάμεσα στην ηπειρωτική και στη νησιωτική Ελλάδα; Εναλλακτικά ή και μέχρι να καθιερωθεί το μεταφορικό ισοδύναμο; Θα διεκδικήσουν τη μείωση του ΦΠΑ στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια στο 6,5 %, ως ελάχιστο κίνητρο μετακίνησης των επιβατών και τόνωσης του τουρισμού;
5. Θα προχωρήσουν επιτέλους στη μόνιμη και χωρίς παλινωδίες σύσταση αυτοτελούς και ενιαίου πολιτικού-επιτελικού-διοικητικού Κέντρου-Υπουργείου Ακτοπλοϊκών Μεταφορών-Νησιωτικής-Ναυτιλιακής Πολιτικής αντί να προωθούν την κατάργηση της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και αντί να αφήνουν ανοιχτούς δρόμους για την ανασύσταση στρατιωτικοποιημένου Υπουργείου τύπου ΥΕΝ, που μόνο τα εφοπλιστικά συμφέροντα περιθάλλει και υπηρετεί;
6. Θα προχωρήσουν στο δραστικό έλεγχο της ασύδοτης αύξησης των τιμών των εισιτηρίων των ακτοπλοϊκών μεταφορών και στη δραστική μείωσή τους πολύ περισσότερο που η κατάργηση μέρους των υπέρ τρίτων κρατήσεων καθόλου δεν μείωσε τις τιμές των εισιτηρίων όπως είχαν υποσχεθεί και η Κυβέρνηση και οι εφοπλιστές;
7. Θα βάλουν τέλος στη συζήτηση για την ακόμα μεγαλύτερη ανατροπή των εργασιακών σχέσεων, των αμοιβών των ναυτικών, των συνθηκών εργασίας και των συνθέσεων των πληρωμάτων; Θα αντιταχθούν στην κατάργηση του πιστοποιητικού ελληνομάθειας και της δεκάμηνης εργασίας; Θα στηρίζουν τη βιωσιμότητα και την αυτοτέλεια του NAT;
8. Θα συζητήσουν σοβαρά τις προτάσεις για σύσταση δημόσιου φορέα ακτοπλοΐας με συμμετοχή και της Αυτοδιοίκησης όπως συμβαίνει σε πολλές άλλες Ευρωπαϊκές χώρες οι οποίες έχουν αναπτύξει τέτοιες λύσεις αν και οι οικονομίες τους λειτουργούν με βάση τις καπιταλιστικές σχέσεις; Θα επανασχεδιάσουν με βάση το δημόσιο συμφέρον και το συμφέρον των νησιών τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια; Θα αναζητήσουν ευρωπαϊκούς και εθνικούς πόρους δημοσίων επενδύσεων αντί να σπαταλούν υπέρογκα ποσά σε επιδοτήσεις προς τους εφοπλιστές; Θα σχεδιάσουν με σοβαρό τρόπο την εξυπηρέτηση των νησιωτικών γραμμών ενδοεπικοινωνίας;
9. Θα μελετήσουν σοβαρά, θα οργανώσουν και θα διεκδικήσουν για λογαριασμό του Δημόσιου Φορέα την αναζωογόνηση και ανάπτυξη της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας συνδέοντάς την με το στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης ενός ευέλικτου ακτοπλοϊκού στόλου ικανού να καλύψει τουλάχιστον τις ανάγκες των γραμμών ενδοεπικοινωνίας των νησιών; Θα αξιοποιήσουν προς αυτή την κατεύθυνση τις

σχολάζουσες υποδομές, την εμπειρία και την τεχνογνωσία που διαθέτουν ελληνικά ναυπηγεία όπως αυτά του Νεωρίου Σύρου, της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος κ.α. διασφαλίζοντας σε σημαντικό βαθμό την βιωσιμότητα τους για το μέλλον;

ΟΙ ΕΠΕΡΩΤΩΝΤΕΣ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ

ΑΛΕΞΗΣ ΤΣΙΠΡΑΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ-ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ

ΗΡΩ ΔΙΩΤΗ

ΘΟΔΩΡΗΣ ΔΡΙΤΣΑΣ

ΤΑΣΟΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ

ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΡΙΤΣΩΤΑΚΗΣ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ

ΒΑΣΙΛΗΣ ΜΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ