



**ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ Ε.Ο.Α.Ε.Ν. 14 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 2009**

**ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΚΥΚΛΑΔΩΝ**

**κ. ΓΙΑΝΝΗ ΡΟΥΣΣΟΥ**

**«ΕΝΙΑΙΟΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ  
ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΤΗΣ  
ΧΩΡΑΣ»**

Αγαπητοί συνάδελφοι, κυρίες και κύριοι,

Ως εκπρόσωπος του Επιμελητηρίου Κυκλάδων, έχοντας αναλάβει την εισήγηση αυτού του τόσο σημαντικού για τον νησιωτικό κόσμο της χώρας ζητήματος, που δεν είναι άλλο από το ακτοπλοϊκό και τις προεκτάσεις του στην οικονομική και κοινωνική ζωή των νησιών μας, θα ήθελα να αποφύγω τις απλές επαναλήψεις πάνω σε αυτό το θέμα και να ξεφύγουμε επιτέλους από το να λέμε απλά «τον πόνο μας».

Προτείνω λοιπόν να γυρίσουμε σελίδα, όχι με λόγια, αλλά με στοχευμένες και συντονισμένες ενέργειες.

Θα ήθελα καταρχάς να κάνω μια σύντομη αναφορά στην υφιστάμενη κατάσταση, και στη συνέχεια, να προτείνω τις ενέργειες που κατά την άποψή μας πρέπει να πραγματοποιήσουμε, προκειμένου να καταλήξουμε σε μια ώριμη, οριστική και βιώσιμη πρόταση για την επίλυση του προβλήματος.

Πιστεύω πως όλοι θα συμφωνήσουμε στο ότι η Πολιτεία ενώ έχει δείξει ιδιαίτερη μέριμνα για τις συγκοινωνίες της ηπειρωτικής Ελλάδας (οδικοί άξονες, μεγάλα συγκοινωνιακά έργα), ωστόσο, το ενδιαφέρον και η πολιτική της σε σχέση με τις θαλάσσιες συγκοινωνιακές αρτηρίες, οι οποίες έχουν ιδιαίτερη σημασία αν λάβουμε υπόψη τη μορφολογία της χώρας, δεν απέδωσαν τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Η ορθή αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος, θα έπρεπε να ικανοποιεί όλες τις πλευρές των άμεσα ενδιαφερομένων, δηλαδή τόσο των ακτοπλοϊκών εταιρειών, όσο και των κατοίκων των νησιωτικών περιοχών. Αυτή η ισορροπία, ουδέποτε εξασφαλίστηκε από τη σχετική νομοθεσία και από τον «περιορισμένο» στην πράξη, εποπτικό ρόλο της Πολιτείας.

Έτσι, ενώ πραγματοποιήθηκε η **πλήρης απελευθέρωση των ναύλων** με Υπουργική Απόφαση στις αρχές του 2006 και με το ΠΔ 124/2006, **καταργήθηκε το ανώτατο όριο ηλικίας των πλοίων** με υποχρέωση πλέον για τα πλοία που επρόκειτο να αποσυρθούν (σύμφωνα με τον ν. 2932/2001), να εφαρμόσουν τις απαιτήσεις ασφαλείας της Συνθήκης της Στοκχόλμης από την ημερομηνία που θα έπρεπε να αποσυρθούν, αντί της 1.1.2010 όπως προβλέπει η Συνθήκη,

ωστόσο δεν προβλέφθηκαν βασικά σημεία του ακτοπλοϊκού ζητήματος, όπως η διασφάλιση σχεδιασμού και εφαρμογής σταθερών συνδέσεων με επαρκή συχνότητα, ασφάλεια, αξιοπιστία και προσιτό οικονομικό αντίτιμο για τους κατοίκους των νησιών, δημιουργώντας με τον τρόπο αυτό μια αίσθηση άνισης μεταχείρισης και απομόνωσης των νησιωτικών περιοχών, διαρρηγνύοντας έτσι, την συνοχή του κοινωνικού και οικονομικού ιστού.

Επιτρέψτε μου όμως ξεκινώντας να επιχειρηματολογήσω σύντομα για ποιο λόγο θεωρώ ότι η μεθοδολογία που θα αναπτύξω στην συνέχεια είναι αυτή που πρέπει να ακολουθήσουμε.

Θα αναφέρω ως παράδειγμα ότι κατά το παρελθόν υλοποιήθηκαν μελέτες που ενώ μπορεί να «άγγιξαν» την πιθανότητα εξεύρεσης λύσης για το ακτοπλοϊκό, δεν μπόρεσαν τελικά να υλοποιηθούν, πολλές φορές προσδιορίζονταν και διαμορφώνονταν υπό την πίεση τοπικών συμφερόντων, συντεχνιών, πελατειακών σχέσεων ή και ανταγωνιστικών τάσεων μεταξύ νησιών. Για παράδειγμα, στις Κυκλάδες όπου το πρόβλημα είναι έντονο, προτάθηκε η λύση συνδυασμού κύριων **γραμμών – κορμών** και **εσωτερικών - άγονων** γραμμών, με ένα σχεδιασμό μεταξύ τους ανταποκρίσεων.

Οι μεν γραμμές – κορμοί όπου υπάρχει αναμφισβήτητο επιχειρηματικό ενδιαφέρον θα καλύπτονταν από τις ναυτιλιακές εταιρείες, οι δε εσωτερικές άγονες με την υποστήριξη του κράτους.

Κάποια νησιά που ήδη είχαν απευθείας συνδέσεις δύο ή τρεις φορές την εβδομάδα, αντέδρασαν με τον προβληματισμό της πιθανής εξυπηρέτησής τους μέσω ανταπόκρισης σε άλλο λιμάνι, χωρίς να υπολογίσουν τα οφέλη από την καθημερινή επικοινωνία, τόσο με τα άλλα νησιά, όσο και με τον Πειραιά. Οφέλη σημαντικά από την ανάπτυξη συναλλαγών και σχέσεων μεταξύ των νησιών, στο εμπόριο, στον τουρισμό και στις υπηρεσίες.

Αγαπητοί συνάδελφοι,

Οι ενέργειες που κατά την άποψη μας πρέπει να γίνουν ξεκινούν από την δέσμευσή μας ότι ο Ε.Ο.Α.Ε.Ν. θα θέσει ως κυρίαρχη ενασχόληση του για τα επόμενα δύο χρόνια το ακτοπλοϊκό θέμα.

Μέχρι σήμερα έχει πραγματοποιηθεί πλήθος «μελετών» από διάφορους φορείς, χωρίς όμως να έχουμε καταλήξει σε μια ώριμη πρόταση και κάποιο γόνιμο αποτέλεσμα.

Πιστεύουμε λοιπόν, ότι δεν έχει καμία σκοπιμότητα, η εκπόνηση άλλης μιας μελέτης, με την έννοια της απλής καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης, χωρίς αυτή να καταλήγει σε σοβαρή πρόταση για **νομοθετική ρύθμιση** για την ουσιαστική και συνολική αντιμετώπιση του προβλήματος, αλλά κυρίως **χωρίς την εξασφάλιση** ότι η όποια προσπάθεια θα ληφθεί υπόψη από την πολιτεία.

Η υφιστάμενη νομοθεσία (Ν. 2932/2001) θέτει την πολιτεία παθητικό θεατή στο σχεδιασμό και εφαρμογή των δρομολογίων.

Οι ανακοινώσεις και οι ενέργειες όλων των αρμόδιων Υπουργών την τελευταία εικοσαετία είναι αποσπασματικές, ευκαιριακές και αναποτελεσματικές.

Πιστεύουμε ότι οι **γενικές αρχές** τις οποίες θα πρέπει να αποδεχτούν **όλες οι εμπλεκόμενες πλευρές** και οι οποίες θα καθορίσουν τις ενέργειες για την αποτελεσματική επίλυση του προβλήματος, είναι οι εξής:

- Η αρχή της **ισότητας των πολιτών**. Η πρόσβαση των πολιτών στις υπηρεσίες μεταφορών αποτελεί δημόσιο αγαθό και δικαίωμα που δεν μπορεί να εξαρτάται και να καθορίζεται μόνο από μεγέθη κόστους και ωφέλειας. Συνεπώς, κάθε χώρα έχει την υποχρέωση να διασφαλίζει συνδέσεις με επαρκή συχνότητα, ασφάλεια, αξιοπιστία και προσιτό οικονομικό αντίτιμο σε όλους τους πολίτες της χώρας, επομένως και στους κατοίκους των νησιών.
- Η **σύμπνοια όλων των εμπλεκόμενων μερών και φορέων**, η οποία θα εξασφαλισθεί με την αποδοχή της πρότασης από τις τοπικές κοινωνίες και τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Σκοπός μας πρέπει να είναι, **να «ταράξουμε» τα νερά των Ελληνικών θαλασσών**, με μια ώριμη και βιώσιμη πρόταση προς την πολιτεία, η οποία θα αφορά στην επίλυση του ακτοπλοϊκού προβλήματος για το σύνολο των νησιωτικών περιοχών της χώρας.

Πρέπει κυρίες και κύριοι να αναζητήσουμε από το μηδέν την λύση βάζοντας νέα δεδομένα και έχοντας στόχο **τον επανασχεδιασμό του ακτοπλοϊκού χάρτη της χώρας**.

Την τελική πρόταση μας, την οποία αφού πρώτα θα έχουμε τεκμηριώσει, υιοθετήσει και αποδεχθεί, θα παρουσιάσουμε στην πολιτική ηγεσία και θα διεκδικήσουμε την εφαρμογή της.

Σας παραθέτω στην συνέχεια τα κυριότερα κατά την άποψη μας σημεία της πρότασης αυτής:

- **Ριζική αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου**, με την πολιτεία να αναλαμβάνει ενεργό ρυθμιστικό και εποπτικό ρόλο, αφού όπως γνωρίζουμε, μέχρι σήμερα δεν αποφασίζει εκείνη για τα δρομολόγια, αλλά οι εταιρείες.

Η πολιτεία θα πρέπει να προκηρύσσει τις γραμμές ή πακέτα γραμμών, όπως θα έχουν προκύψει από την πρότασή μας, καθορίζοντας εύρος ταχύτητας, απαραίτητες διαστάσεις πλοίων, μεταφορική ικανότητα επιβατών, μεταφορική ικανότητα ΙΧ και φορτηγών, ώρες αναχώρησης και άφιξης σε κάθε λιμάνι, ζητώντας από τους υποψήφιους αναδόχους το ύψος του ναύλου. Η κατακύρωση θα μπορεί να είναι συνδυασμός τεχνικών χαρακτηριστικών και προσφερόμενου ναύλου.

- **Καθορισμός σταθερών δρομολογίων**, όπως γίνεται στις χερσαίες και αεροπορικές μεταφορές. Ο προτεινόμενος χρόνος είναι μια πενταετία, ώστε επιτέλους να υπάρξει ένα σταθερό επιχειρηματικό κλίμα για τους κλάδους που ο προγραμματισμός τους εξαρτάται σημαντικά από τη σταθερότητα των δρομολογίων.
- **Σχεδιασμός δρομολογίων**, που αφενός θα είναι **κερδοφόρα** για τις ναυτιλιακές εταιρείες, αφετέρου **θα καλύπτουν** με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις ανάγκες των νησιών. Στο σημείο αυτό, πρέπει να τονίσουμε, ότι σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να αντιμετωπίσουμε «εχθρικά» τις ακτοπλοϊκές εταιρείες και να «ποινικοποιούμε» το κέρδος τους που άλλωστε είναι το τελικό ζητούμενο για κάθε επιχείρηση. Ταυτόχρονα όμως, ο συνολικός σχεδιασμός θα πρέπει να διασφαλίζει την ισότιμη αντιμετώπιση ακτοπλοϊκών και χερσαίων συγκοινωνιών, σύμφωνα με την αρχή του **«μεταφορικού ισοδύναμου»** κατά την οποία, οι προσφερόμενες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να συγκλίνουν με τις υπηρεσίες των χερσαίων μεταφορών όσον αφορά στην **οικονομική επιβάρυνση του χρήστη**, στη **χρονική διάρκεια του ταξιδιού** και στην **προσφερόμενη ποιότητα**, με δίκαιες χρεώσεις ανάμεσα σε μεταφορές ίσων αποστάσεων.
- Θα βασίζεται στην αρχή του **«μεταφορικού ισοδύναμου»** σύμφωνα με την οποία, οι προσφερόμενες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να συγκλίνουν με τις υπηρεσίες των χερσαίων μεταφορών όσον αφορά στην οικονομική επιβάρυνση του χρήστη, στη χρονική διάρκεια του ταξιδιού και στην προσφερόμενη ποιότητα, όπου η χρέωση για την μεταφορά ανάμεσα σε ίσες αποστάσεις πρέπει να είναι δίκαιη.
- **Πιθανή μεταβίβαση του τομέα των θαλασσίων συγκοινωνιών**, από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, ώστε να υπάρξει **συνολικός, αδιαίρετος και συντονισμένος σχεδιασμός τους**.
- **Επαναλειτουργία και ισχυροποίηση της Ρυθμιστικής Αρχής Θαλάσσιων Ενδομεταφορών (Ρ.Α.Θ.Ε.)**, η οποία ιδρύθηκε το 2001 με σκοπό την εποπτεία της εφαρμογής του ελεύθερου ανταγωνισμού και άλλων νομικών αρχών στο ευαίσθητο αυτό πεδίο της ακτοπλοΐας, αλλά καταργήθηκε το 2004. Να διασφαλιστεί η αυτονομία του φορέα σε σχέση

με τη δημόσια διοίκηση και η τήρηση των αναγκαίων αποστάσεων του έναντι όλων των εμπλεκομένων και ενδιαφερομένων μερών.

- **Αξιοποίηση της υφιστάμενης γνώσης** από τις μελέτες που ήδη έχουν υλοποιηθεί μέχρι σήμερα

Όμως αγαπητοί συνάδελφοι, θεωρούμε, ότι παρότι εκπροσωπούμε ένα γεωγραφικά μεγάλο κομμάτι της χώρας, η τεχνογνωσία μας δεν επαρκεί για την προετοιμασία μιας τέτοιας πρότασης, δεδομένης της πολυπλοκότητας του θέματος και των τεχνικών αναλύσεων που απαιτεί, όπως η κατάσταση και οι δυνατότητες των λιμένων, ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία του διαθέσιμου στόλου, στοιχεία κίνησης επιβατών, οικονομικά στοιχεία εταιρειών, στοιχείων κόστους πλόων κλπ.

Κατά την άποψη μας είναι σαφές ότι οι ποιοτικές και οικονομικές διαστάσεις της προσπάθειας αυτής, **απαιτούν την προκήρυξη διαγωνισμού**, μέσα από τον οποίο θα αναδειχθεί ο καταλληλότερος ανάδοχος, με όρους που θα τεθούν μέσα από καθορισμένη και διαφανή διαδικασία.

Θα ήθελα στην συνέχεια να σας παρουσιάσω τα συγκεκριμένα βήματα ενεργειών για την υλοποίηση όσων προανέφερα.

### **1° βήμα**

- Προτείνεται, η **σύσταση επιτροπής** υπό τον συντονισμό του Ε.Ο.Α.Ε.Ν. η οποία **θα καθορίσει τις προδιαγραφές και τις απαιτήσεις της προκήρυξης.**

Η Επιτροπή, προτείνουμε να αποτελείται από εκπροσώπους του:

- Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας
- Πανεπιστημίου Αιγαίου
- Κ.Ε.Δ.Κ.Ε.
- Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας
- Η.Α.Τ.Τ.Α
- Ε.Ν.Α.Ε.
- Ναυτικού Επιμελητηρίου
- Ε.Ο.Α.Ε.Ν.

καθώς επίσης και από:

- Έγκριτο συγκοινωνιολόγο με εμπειρία στις θαλάσσιες συγκοινωνίες
- Οποιοδήποτε άλλο φορέα κριθεί σκόπιμο να συμμετάσχει

- Εκτιμούμε ότι θα χρειασθεί να δοθεί στην επιτροπή, χρόνος **δύο μηνών** για τον **καθορισμό των προδιαγραφών και απαιτήσεων της προκήρυξης**.
- Προκειμένου να εξασφαλισθεί η βέλτιστη κάλυψη των προδιαγραφών, προτείνουμε τη θέση του σχεδίου προκήρυξης που θα συντάξει η Επιτροπή, σε **δημόσια διαβούλευση για διάστημα ενός μηνός**, ώστε να υπάρξουν παρατηρήσεις και προτάσεις για βελτιώσεις, από κάθε ενδιαφερόμενο.
- Ως προς την επιλογή του φορέα, που θα αναλάβει την διεξαγωγή του διαγωνισμού και την ανάθεση του έργου, (δηλαδή της Αναθέτουσας Αρχής), προτείνουμε να είναι αποτέλεσμα προσεκτικής ενασχόλησης της Επιτροπής, ώστε να εξασφαλισθεί το ζητούμενο αποτέλεσμα

## **2° βήμα**

Αφού συνταχθεί το τελικό σχέδιο της προκήρυξης μετά τη δημόσια διαβούλευση, να αναλάβουν τα Επιμελητήρια την **ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των τοπικών κοινωνιών** και φορέων, αλλά και των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης, ώστε αφυπνισθούν, να ενστερνισθούν και να υποστηρίξουν το εγχείρημα.

## **3° βήμα**

**Ολοκλήρωση διαδικασίας προκήρυξης, ανάθεσης, υλοποίησης και παράδοσης της πρότασης.** Στην λήξη αυτής της ενέργειας, θα έχουμε ήδη διανύσει διάστημα ενός έτους, λαμβανομένων υπόψη των απαραίτητων χρόνων που πρέπει να τηρηθούν σε μια διαδικασία προκήρυξης, αξιολόγησης των προσφορών και ανάθεσης του έργου.

## **4° βήμα**

Η **Κεντρική Ένωση Επιμελητηρίων** σε συνεργασία με τον **Ε.Ο.Α.Ε.Ν.**, να αναλάβει την **προώθηση της πρότασης στην Κυβέρνηση και στα κόμματα της αντιπολίτευσης.**

Ταυτόχρονα, τα Επιμελητήρια που συμμετέχουν στον Ε.Ο.Α.Ε.Ν. να αναλάβουν την **προώθηση της πρότασης** για αποδοχή, έγκριση και υποστήριξη, στους **Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης**, α΄ και β΄ βαθμού.

Θεωρούμε ότι αν υπάρξει αξιόπιστη, συγκεκριμένη και τεκμηριωμένη πρόταση η οποία θα έχει την αποδοχή και υποστήριξη των τοπικών κοινωνιών και φορέων, η Πολιτική ηγεσία δεν θα αμφισβητήσει και δεν θα αγνοήσει μια τέτοια συντονισμένη κίνηση από πλευράς των νησιωτικών Επιμελητηρίων.

Θα πρέπει λοιπόν να δούμε το εγχείρημα αυτό, κοιτάζοντας στο μέλλον με ανοικτό μυαλό, απαλλαγμένοι από πιέσεις **τοπικών ή και προσωπικών συμφερόντων**, που άλλωστε παράγουν βραχυπρόθεσμα αποτελέσματα, μόνο για μια μερίδα ενδιαφερομένων.

Ας οραματισθούμε και ας χτίσουμε το μέλλον των νησιών μας, γιατί μέχρι και σήμερα μας συντηρεί και μας στηρίζει μόνο το ένδοξο παρελθόν τους.

Κλείνοντας αγαπητοί συνάδελφοι, κυρίες και κύριοι θεωρώ ότι πρέπει άμεσα ο Ε.Ο.Α.Ε.Ν. να ζητήσει μια συνάντηση με τον Υπουργό Αιγαίου και Νησιώτικης Πολιτικής όπου θα συζητηθούν τα βασικά σημεία της πρότασης μας.

Κυρίαρχο θέμα όμως της συνάντησης θα είναι η αντιμετώπιση των άμεσων προβλημάτων καθώς το σχέδιο που σας παρουσίασα είναι μεσομακροπρόθεσμο.

Βασικό θέμα στην συνάντηση, της οποίας η ατζέντα θα προετοιμαστεί κατάλληλα, πρέπει να είναι η απαίτηση μας για τήρηση της υπάρχουσας νομοθεσίας ώστε να τηρούνται οι συμβατικές υποχρεώσεις των ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Σας ευχαριστώ