

**Εισήγηση του Μιχάλη Μπάκα στη σύσκεψη για το ακτοπλοϊκό στη Μυτιλήνη της 29^{ης}
Οκτωβρίου 2013**

Καλωσορίζουμε πρώτα από όλα τους φίλους από τα άλλα νησιά που ήρθαν στη Μυτιλήνη για τη σύσκεψη. Το ζήτημα σήμερα αφορά στη Λέσβο και τη Χίο αλλά εδώ και πολύ καιρό μας απασχολεί για τα προβλήματα που υπάρχουν στα υπόλοιπα νησιά στη Λήμνο, την Ικαρία αλλά και τη Σάμο. Συμφωνούμε όλοι ότι στα νησιά χρειαζόμαστε αξιόπιστες ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες 12 μήνες το χρόνο κι όχι απλώς τους καλοκαιρινούς μήνες. Προϋπόθεση για την παραμονή των νησιωτών στους τόπους τους αλλά και για την προσέλκυση κι άλλων μόνιμων κατοίκων είναι οι αξιόπιστες συγκοινωνίες για όλα τα νησιά, ανεξαρτήτως μεγέθους και αριθμού τουριστών που τα επισκέπτονται παράλληλα με την ενδυνάμωση των κοινωνικών υποδομών. Επιδιώκουμε σχεδιασμό των συγκοινωνιών με διαφάνεια και με βάση τις ετήσιες ανάγκες των νησιών, ασφαλή ακτοπλοϊα και αεροπλοϊα και λογικές τιμές εισιτηρίων, με βάση την αρχή του μεταφορικού ισοδύναμου.

Επιδιώκουμε τη δρομολόγηση και μικρότερων σκαφών για μετακινήσεις από το ένα νησί στο άλλο υποστηρίζοντας και την παράκτια ακτοπλοϊα στα μεγάλα νησιά, ως εναλλακτική μετακίνηση αντί της οδικής.

Δυστυχώς σε αυτή τη συνάντηση διαπιστώνουμε πολλούς απόντες. Πρώτα από όλα δεν υπάρχει κυβερνητική εκπροσώπηση, **το να συζητάμε μεταξύ μας σε πράγματα που λίγο έως πολύ συμφωνούμε δεν υπάρχει λόγος.** Ας ήταν εδώ ο κ. Βαρβιτσιώτης να μας απαντήσει πρόσωπο με πρόσωπο στα αιτήματά μας. Θα επιθυμούσαμε επίσης να ήταν παρών κ νέος Γραμματέας της ΓΓ Αιγαίου και νησιωτικής πολιτικής κ Ζωίδης ώστε να ενημερωθεί για τις απόψεις μας αλλά και ο απερχόμενος ΓΓ κ Σπιλάνης ο οποίος θα μπορούσε να μας δώσει την άποψη του από την εμπειρία του με την ενασχόληση με το ζήτημα.

Επίσης είναι κρίμα ότι δεν κλήθηκε στη σύσκεψη το Παν Αιγαίου, αφενός μεν ως χρήστης των συγκοινωνιών με τους χιλιάδες φοιτητές και το προσωπικό του σε όλα τα νησιά εφετέρου δε και ως ο αρμόδιος επιστημονικός φορέας για να μας ενημερώσει για τις προτάσεις του καθώς διαθέτει τμήμα Ναυτιλιακών σπουδών στη Χίο. Απούσα επίσης είναι και η **Διαχειριστική αρχή Βορείου Αιγαίου** που θα μπορούσε να μας ενημερώσει για τις ευκαιρίες που υπάρχουν στο κρίσιμο αυτό θέμα των μεταφορών στη νέα προγραμματική περίοδο 2014-20. Θα μπορούσαμε να δούμε τη δυνατότητα αγορά νέων μικρών караβιών για τα νησιά μας για την εξυπηρέτηση των μεταφορών και την εξασφάλιση των νησιωτών που ταξιδεύουν για διάφορους λόγους όπως υγείας, συναλλαγών με εφορία κλπ.

Φοβάμαι λοιπόν ότι η σύσκεψη μας θα είναι άλλη μια αυτοψυχανάλυσης όπου ο καθένας θα βγάλει τα εσώψυχα του με πενιχρά πραγματικά αποτελέσματα. Παρόλαυτα ως Οικολογικός άνεμος, συμβάλλοντας στο διάλογο θα κάνουμε και πάλι συγκεκριμένες και θετικές προτάσεις.

Χρειάζεται να προωθήσουμε παρεμβάσεις που θα διασφαλίσουν την επιβίωση των δρομολογίων τα επόμενα 1-2 χρόνια (γιατί μια χρεοκοπία των ακτοπλοϊκών εταιριών θα αφήσει τα νησιά χωρίς μέσα συγκοινωνίας), όσο και επιλογές που θα εξασφαλίσουν σε μακροχρόνια βάση τη βιωσιμότητα και την αξιοπιστία των ακτοπλοϊκών συνδέσεων όλων των νησιών, με ένα λογικό – και όχι υπερβολικό – κόστος για τους επιβάτες και τους νησιώτες.

Βραχυπρόθεσμα: Λόγω τις κρίσης και της αύξησης του κόστους των καυσίμων, είναι αμφίβολη η βιωσιμότητα των δρομολογίων και οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες είναι στα πρόθυρα χρεοκοπίας. Κατά συνέπεια, οι τοπικές κοινωνίες, η αυτοδιοίκηση και η κεντρική διοίκηση πρέπει να παρέμβουν άμεσα ώστε να αναπτυχθούν αντί να συρρικνωθούν οι συνδέσεις μεταξύ των νησιών και με το κέντρο. Για την άμεση αντιμετώπιση του προβλήματος χρειάζεται μείωση του ΦΠΑ εισιτηρίων για επιβάτες και φορτηγά που μεταφέρουν προϊόντα, στο 6,5%. Η μείωση των εσόδων κατά 50 εκατ Ευρώ (σύμφωνα με τις εκτιμήσεις) μπορεί να εξισορροπηθεί από την αύξηση της οικονομική δραστηριότητας και της πληρότητας των δρομολογίων.

Η μείωση της ταχύτητας του πλοίου από τις εταιρίες με στόχο τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων, πρέπει να λαμβάνει υπόψη την υποχρέωση των εταιριών να ανακοινώνουν εγκαίρως την ακριβή χρονική διάρκεια του ταξιδιού. Σε αυτή την περίπτωση, όμως, πρέπει να προσαρμοστεί προς τα κάτω και η τιμή του εισιτηρίου, όταν το πλοίο ταξιδεύει με ταχύτητα συμβατικού δεν μπορεί οι επιβάτες να πληρώνουν τιμή εισιτηρίου για ταχύπλοου.

Μεσοπρόθεσμα: Ο κύριος παράγοντας που κάνει μη βιώσιμες τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι πλέον η αύξηση του κόστους των καυσίμων που συμβάλλουν κατά 40% τουλάχιστον στο συνολικό κόστος των δρομολογίων. Επομένως, δεν πρέπει να αγνοείται αυτός ο παράγοντας, πολύ περισσότερο που οι τάσεις δείχνουν ακόμα υψηλότερες τιμές του πετρελαίου στα επόμενα χρόνια και δεκαετίες. Μέρος της λύσης αποτελεί, κατά συνέπεια, η σταδιακή δρομολόγηση πλοίων ή οι ανακατασκευές των μηχανών των πλοίων ώστε να καταναλώνουν λιγότερα καύσιμα. Οι επιλογές σκαφών από τις εταιρίες έγινε στο παρελθόν χωρίς να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη η κατανάλωση ενέργειας, δηλαδή πετρελαίου, με αποτέλεσμα η σημαντική αύξηση της τιμής του πετρελαίου να οδηγεί σε κατακόρυφη αύξηση και του κόστους των δρομολογίων. Με δεδομένο ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο προωθείται ένα σύνολο νομοθετικών ρυθμίσεων για τη μείωση της ρύπανσης από τα πλοία αλλά και τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος και του κλίματος, υπάρχουν σημαντικά χρηματοδοτικά εργαλεία και ευκαιρίες να συγχρηματοδοτηθεί με ευρωπαϊκούς πόρους η κατασκευή νέων σκαφών για τη σύνδεση των νησιών, αξιοποιώντας την υπάρχουσα τεχνογνωσία σε ελληνικά πανεπιστήμια, διαμορφώνοντας έτσι και συνθήκες αναζωογόνησης του ελληνικού ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου. Χρειάζεται όμως μια συγκροτημένη στρατηγική και συνεργασία της κεντρικής διοίκησης, της περιφέρειας, των τοπικών κοινωνιών και των ναυτιλιακών εταιριών. Επίσης θα πρέπει να επανεξεταστεί η διασύνδεση των νησιών μας με την Τουρκία ως σταθμού μεταφοράς φορτηγών προς την ηπειρωτική Ελλάδα, κάτι που γινόταν στο παρελθόν στη Μυτιλήνη αλλά έχει ατονήσει πλέον.

Σε κάθε περίπτωση το κύριο μέσο για την επίλυση του ζητήματος θα πρέπει να είναι η προώθηση ενός συνεκτικού σχεδίου περιφερειακής ανάπτυξης που θα λαμβάνει υπόψη και την ανάγκη εξασφάλισης της βιωσιμότητας των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Για παράδειγμα η ανάπτυξη οικονομικών, εμπορικών και πολιτιστικών σχέσεων των νησιών όχι μόνο με το κέντρο αλλά και μεταξύ τους, όλο τον χρόνο, θα δώσει ώθηση και στην ανάπτυξη, για παράδειγμα, των ενδοιγαιακών συγκοινωνιών. Για να πετύχει μια τέτοια στρατηγική απαιτείται η ενεργή συμμετοχή και των πολιτών, υιοθετώντας νέα καταναλωτικά πρότυπα, όσο και των ντόπιων παραγωγών και κυρίως επαγγελματιών του τουριστικού τομέα, της εστίασης, της μεταποίησης κα για να αλλάξει η σημερινή πραγματικότητα περιορισμένων οικονομικών – εμπορικών ανταλλαγών ακόμα και μεταξύ γειτονικών νησιών. Δεν είναι ορθολογικό να υπάρχουν στο Βόρειο Αιγαίο αρκετά προϊόντα

(κρασιά, αγροτικά και , κτηνοτροφικά προϊόντα κλπ), αλλά να κυριαρχούν ακόμα και τοπικά εισαγωγές από άλλες μακρινές περιοχές ή και χώρες.

Περισσότερες πληροφορίες: Μιχάλης Μπάκας 6944654785