

Αθήνα, 14 Νοεμβρίου 2013

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον κ. Υπουργό

Ναυτιλίας και Αιγαίου

Θέμα: Ανησυχία προκαλούν στους κατοίκους των Κυθήρων – Αντικυθήρων, τα σχέδια του Υπουργού Ναυτιλίας, για τη διακοπή του δρομολογίου σύνδεσης των νησιών, με τον Πειραιά.

Σε πρόσφατη συνέντευξή του, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου κ. Βαρβιτσιώτης, υποστηρίζοντας ότι τα λεφτά των επιδοτήσεων πρέπει να «πιάνουν τόπο», ανέφερε ως παράδειγμα επιδοτούμενης γραμμής, όπου τα χρήματα των επιδοτήσεων δεν «έπιαναν τόπο», τη γραμμή Πειραιά – Κύθηρα – Αντικύθηρα.

Συγκεκριμένα ανέφερε: « Θα σας πω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα: Βρισκόμαστε σε διαπραγμάτευση με την ANEK, ώστε να σταματήσουμε να επιδοτούμε ένα δρομολόγιο, το οποίο δεν έχει καμία συγκοινωνιακή σκοπιμότητα. Το δρομολόγιο από Πειραιά προς Κύθηρα – Αντικύθηρα. Για το δρομολόγιο αυτό το καράβι κάνει δεκατρείς ώρες. Θα μπορούσαμε κάλλιστα από τη Νεάπολη Λακωνίας, μέσα σε δύο ώρες, να εξυπηρετούμε καθημερινά αυτά τα νησιά. Και το καράβι να πηγαίνει παράλληλα και στο Καστέλι στην Κρήτη. Ο συνολικός χρόνος ταξιδιού θα είναι πολύ μικρότερος. Το υπάρχον δρομολόγιο δεν το χρησιμοποιούσε κανείς, είχε ελάχιστη κίνηση και μας κόστιζε γύρω στα 5,5 εκατομμύρια ευρώ ετησίως. Αυτά τα χρήματα, λοιπόν, εφόσον θα πάμε σε μια πρότερη επιδοτούμενη γραμμή, θα μπορούμε να τα αξιοποιήσουμε εκεί που πραγματικά νιώθω ότι υπάρχει μεγάλο πρόβλημα».

Πρόσφατα μάλιστα, το δρομολόγιο του πλοίου Βιτσέντζος Κορνάρος διεκόπη για 2 μήνες, γιατί το πλοίο απεσύρθη για συντήρηση, χωρίς να προβλεφθεί αντικατάστασή του. Έτσι, τα Κύθηρα και τα Αντικύθηρα, μένουν χωρίς ακτοπλοϊκή σύνδεση με τον Πειραιά και μάλιστα μέσα στις γιορτές των Χριστουγέννων.

Ο κ. Υπουργός στη συνέντευξή του, αλλά και με τις αποφάσεις του Υπουργείου, δείχνει να αγνοεί την πραγματικότητα που αφορά στη ζωή και στις δραστηριότητες των κατοίκων των Κυθήρων και των Αντικυθήρων, καθώς και τις παραμέτρους της συγκοινωνιακής σύνδεσης των δύο νησιών. Τα δύο νησιά ανήκουν διοικητικά στον Πειραιά, που αποτελεί έδρα κεντρικών υπηρεσιών, με τις οποίες συναλλάσσονται οι κάτοικοι (Περιφέρεια, Πολεοδομία, ΔΟΥ, Δασαρχείο, Τεχνικές Υπηρεσίες). Το παράδοξο είναι, ότι η κυβέρνηση προσφάτως έκλεισε τη Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (ΔΟΥ) Κυθήρων, υποχρεώνοντας τους κατοίκους να εξυπηρετούνται στον Πειραιά.

Επίσης, τα δεδομένα που παρέθεσε ο κ. Υπουργός για την κίνηση στη γραμμή, δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες, ενώ τους χειμερινούς η κίνηση δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ελάχιστη, ιδιαίτερα σε ότι αφορά στα οχήματα για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Βασικός λόγος, που οι κάτοικοι και οι επισκέπτες επιλέγουν την απευθείας σύνδεση με τον Πειραιά, είναι ότι η πρόσβαση μέσω Πελοποννήσου είναι πολύ πιο ακριβή και με μικρή ασφάλεια, λόγω της κακής ποιότητας του οδικού δικτύου. Ακόμα και το μειονέκτημα του χρόνου, που

επικαλείται ο κ. Υπουργός για τη σύνδεση των νησιών με τον Πειραιά (13 ώρες), δεν είναι ακριβές, παρά το γεγονός ότι η ναυτιλιακή εταιρεία που εξυπηρετεί τη γραμμή, μειώνει την ταχύτητα του πλοίου για να εξοικονομήσει καύσιμα. Το υψηλό κόστος μετάβασης μέσω Πελοποννήσου, εφόσον παραμείνει ως η μοναδική δίοδος προς την πρωτεύουσα, θα αυξήσει λόγω μεταφορικών το κόστος ζωής των κατοίκων και το κόστος παραθερισμού για τους τουρίστες, ενώ θα επηρεάσει αρνητικά την τοπική αγροτική παραγωγή.

Σε όλα τα ανωτέρω, θα πρέπει να προσθέσει κανείς, ότι το αεροδρόμιο των Κυθήρων που έχει μεταβιβαστεί στο ΤΑΙΠΕΔ απειλείται με κλείσιμο, μέσω ενός σχεδιασμού που διέρρευσε ως σενάριο στον Τύπο και αφορούσε στο κλείσιμο περιφερειακών αεροδρομίων.

Το γεγονός, ότι το σύστημα των επιδοτούμενων γραμμών όντως χρήζει επανεξέτασης, δεν είναι δυνατόν να οδηγεί στη λήψη αποφάσεων που υποβαθμίζουν τη ζωή στα νησιά και λειτουργούν ως αντικίνητρα, για την διατήρηση και ενίσχυση της ποιότητας, της οικονομικής και κοινωνικής ζωής σε αυτά.

Με βάση τα παραπάνω ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Επιμένει στη δήλωσή του, ότι πρόκειται να σταματήσει την επιδότηση της γραμμής Πειραιάς – Κύθηρα – Αντικύθηρα και συνεπώς να προχωρήσει στην κατάργησή της; Αν ναι, ποιά είναι τα αναλυτικά δεδομένα και τα κριτήρια που τον οδηγούν σε μια τέτοια επιλογή;
2. Έχει λάβει υπόψη του τις αντιδράσεις των τοπικών κοινωνιών και των φορέων τους (Δήμος, Εκκλησία, Σύλλογοι κ.α.), που γνωρίζουν ότι η επιλογή της κατάργησης της επιδότησης της γραμμής Πειραιάς – Κύθηρα – Αντικύθηρα θα οδηγήσει στην υποβάθμιση, ακόμα και στην απομάκρυνση κατοίκων από τα νησιά, λόγω των μεγάλων οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων που θα δημιουργηθούν; Σκοπεύει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου να ξεκινήσει μία διαδικασία διαβούλευσης με τους εκπροσώπους των τοπικών κοινωνιών, ώστε να λάβει υπόψη του τα επιχειρήματα των φορέων των δύο νησιών και τα πραγματικά συγκοινωνιακά δεδομένα, προκειμένου να προχωρήσει στον κατάλληλο σχεδιασμό;
3. Προτίθεται να αντικαταστήσει άμεσα το πλοίο Βιτσέντζος Κορνάρος κατά τη διάρκεια της απόσυρσής του για συντήρηση με άλλο πλοίο, προκειμένου να επιλυθούν τα σημαντικά προβλήματα που δημιουργούνται στις μετακινήσεις των κατοίκων και των επισκεπτών;
4. Προτίθεται να μελετήσει χωρίς ευνοιοκρατική μεροληψία, τα αδιέξοδα που έχει δημιουργήσει η εφαρμογή του περίφημου νόμου (2932/2001) (απελευθέρωση της ακτοπλοΐας), τα οποία παροξύνθηκαν λόγω της κρίσης; Ταυτόχρονα, προτίθεται να προχωρήσει στην εκπόνηση ενός νέου σχεδίου ενιαίου ολοκληρωμένου δημόσιου προγράμματος θαλασσίων μεταφορών προσώπων και εμπορευμάτων, μεταξύ των νησιών και των μεγάλων λιμένων, αλλά και μεταξύ των νησιών του ίδιου νησιωτικού συμπλέγματος;

Ο ερωτών βουλευτής

Θοδωρής Δρίτσας