



**Σημεία ομιλίας του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδη Βαρβιτσιώ τη, για τις πολιτικές κρουαζιέρας 2014, κατά την τρίτη θεματική ημερίδα του ΟΛΠ. Α.Ε και της ΕΛΙΜΕ**

«Ο τομέας της κρουαζιέρας για τη χώρα μας αποτελεί σημείο τομής του τουρισμού, του εμπορίου και της ναυτιλίας, τομείς ισχυρής παράδοσης και τεχνογνωσίας των Ελλήνων.

Η οικονομική δραστηριότητα της κρουαζιέρας, μπορεί -σε κάθε εποχή του χρόνου- να αποτελέσει πηγή αυξανόμενου εισρέοντος συναλλάγματος, ενώ, επιπρόσθετα, προσφέρει θέσεις εργασίας σε νέους.

Η επιτυχία του εγχειρήματος της τουριστικής βιομηχανίας -και δη της Κρουαζιέρας- απαιτεί καταρχάς σχεδιασμό, βούληση, ετοιμότητα και πάνω από όλα συνεργασία, σε ένα κοινό εθνικό όραμα. Ωστε ό, τι σχεδιάζει ο ένας να μην έρχεται να ανατρέψει ο άλλος. Μην ξεχνάτε πόσο έχει δεινοπαθήσει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου από τις συχνές αλλαγές πολιτικής ηγεσίας. Εξάλλου, μη λησμονούμε ότι κάποτε φθάσαμε μέχρι και την πλήρη κατάργησή του.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου έχει συνειδητά αποφασίσει να συμβάλει στην περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στη χώρα μας. Και πώς θα γίνει αυτό; Παρέχοντας διευκολύνσεις και αναβαθμισμένες λειτουργίες στους χρήστες των υπηρεσιών μας. Αυτό είναι, άλλωστε, το μεγάλο διακύβευμα. Να οδηγήσουμε ολοένα και περισσότερους ανθρώπους να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες μας. Σήμερα, ο ελλαδικός χώρος, είναι γεγονός ότι απορροφά το 17% των επισκεπτών στα ευρωπαϊκά λιμάνια από μια παγκόσμια αγορά 20 εκατομμυρίων τουριστών και πλέον, η οποία συνεχώς διευρύνεται. Εμείς, τώρα, θέλουμε να μεγαλώσουμε αυτήν την πίτα.

Αφουγκραζόμενοι τις ανάγκες στην αγορά της κρουαζιέρας, ήδη, έχουμε θέσει το τετράπτυχο Αναβάθμιση Λιμενικών Υποδομών – Ασφάλεια λιμανιών-Μεταφορές - τοπική κοινωνία. Ο άξονας μας για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας περικλείεται σε μεγάλο βαθμό σε αυτά τα τέσσερα επίπεδα.

Τα ελληνικά λιμάνια, αποτελούν κυρίως λιμάνια διέλευσης (ports-of-call) και όχι λιμάνια εκκίνησης (home - ports). Είναι σημαντικό, όμως, ένας λιμένας να είναι home – port και αυτό επιδιώκουμε. Γιατί πολύ απλά, πολλαπλασιάζονται τα οφέλη για όλους τους εμπλεκόμενους με την τουριστική βιομηχανία.

Παράλληλα, κατοχυρώνουμε την ασφάλεια των λιμανιών μας. Επιταχύνουμε και προωθούμε την εφαρμογή του κώδικα ISPS, σύμφωνα με τα σχέδια ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων. Ήδη, από την πρώτη στιγμή που ανέλαβα, έχει χαρτογραφηθεί κάθε έλλειψη ώστε από τη νέα τουριστική σεζόν να υπάρξει κάλυψή τους. Σήμερα, εδώ στον Πειραιά, μπορούμε να λέμε ότι βρισκόμαστε πλέον σε ένα από τα ασφαλέστερα λιμάνια της Μεσογείου. Εκσυγχρονίζοντας τις υποδομές μας και τον τεχνολογικό μας εξοπλισμό μπορούμε να μιλάμε στην ίδια γλώσσα με τις εταιρείες Κρουαζιέρας, προσφέροντας μακροπρόθεσμα στον προγραμματισμό για το slotting των Κρουαζιερόπλοιων στον Πειραιά και σε άλλα λιμάνια μας. Οι εταιρείες σήμερα, άλλωστε, έχουν έτοιμο τον σχεδιασμό τους για το 2015 και προγραμματίζουν τις αφίξεις τους για το 2016.

Από την πρώτη στιγμή ανάληψης των καθηκόντων μου υποστήριξα ότι το νέο λιμάνι Κρουαζιέρας θα πρέπει να είναι ο Πειραιάς. Ήμουν από αυτούς που εξαρχής υποστήριξα ότι η κρουαζιέρα –για να είναι επωφελής- πρέπει να «μπαινει» μέσα στην πόλη. Να την «ακουμπά». Γι αυτό και ήμουν πεπεισμένος ότι η καταλληλότερη τοποθεσία για αυτήν ήταν το λιμάνι του Πειραιά. Επειδή παρουσιάστηκε αύξηση της κίνησης της κρουαζιέρας στο λιμάνι (+151% την τελευταία δεκαετία 2002-2012), αποφασίστηκε, στα πλαίσια Επενδυτικού Προγράμματος, η επέκταση του νότιου μέρους του επιβατικού λιμένα, έργο το οποίο αναμένεται να καταστήσει το λιμάνι του Πειραιά το δεύτερο μεγαλύτερο κόμβο κρουαζιέρας της Μεσογείου, μετά τη Βαρκελώνη. Το έργο αυτό, χρηματοδοτούμενο κατά 95% από ευρωπαϊκά διαρθρωτικά ταμεία, αναμένεται να καταστήσει δε τον Πειραιά Διεθνές Κέντρο Κρουαζιέρας.

Και βέβαια, δεν πρέπει να μείνουμε μόνο σε αυτήν την εξέλιξη. Το μεγάλο στοίχημα που εγώ προκρίνω, είναι οι επισκέπτες που θα έρχονται να έχουν εύκολη πρόσβαση στις επιχειρήσεις, ώστε να αφήνουν χρήματα στην πόλη. Για αυτό και το πρώτο που οφείλουμε να αλλάξουμε είναι η επικρατούσα αντίληψη ότι ο Πειραιάς είναι κορεσμένος κυκλοφοριακά. Σε πρόσφατη συνάντηση με το Δήμαρχο της πόλης προέταξα την αναγκαιότητα υλοποίησης κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στην πόλη του Πειραιά, προκειμένου να διευκολυνθεί η προσβασιμότητα των επισκεπτών προς αυτήν. Θεωρώ ότι το κυκλοφοριακό μέτρο της δημιουργίας ειδικής λωρίδας, αντίστοιχης των Ολυμπιακών αγώνων, στις εποχές αυξημένης τουριστικής κίνησης, προκειμένου να διευκολύνεται η κίνηση των επισκεπτών της κρουαζιέρας, πρέπει να αποτελέσει ένα άμεσο και ανέξοδο μέτρο. Η κρουαζιέρα , εξάλλου, δεν είναι στοίχημα μόνο τοπικό. Είναι, κυρίως, στοίχημα εθνικό! Φανταστείτε, υπολογίζοντας μόνο τα 10 , 20 ευρώ που μπορούμε να κερδίσουμε από τον κάθε επισκέπτη, εξασφαλίζοντας την πρόσβασή του στο κέντρο της Αθήνας, πόσα χρήματα εισρέουν στη χώρα. Υπάρχει αμεσότερη ενίσχυση ρευστότητας από αυτή;

Όπως έχω τονίσει από την πρώτη στιγμή, η καταπολέμηση των γραφειοκρατικών αγκυλώσεων και η απλοποίηση των διαδικασιών σε όλους τους τομείς αποτελεί τη βασική προτεραιότητα, προκειμένου να πετύχουμε καλύτερα και αμεσότερα αποτελέσματα. Και

στο πλαίσιο αυτό, εξετάζουμε, επίσης, τη μεταφορά των αρμοδιοτήτων των πλοηγικών υπηρεσιών στα ίδια τα λιμάνια.

Στο σημείο αυτό θέλω να αναφέρω ότι το υπουργείο Ναυτιλίας έχει κάνει το τελευταίο διάστημα μια προσπάθεια εξορθολογισμού της δράσης των ταξι,

σε ότι αφορά τους σταθμούς επιβατών. Επιπρόσθετα, υπάρχει μια συνεργασία με το υπουργείο Μεταφορών για τη δημιουργία μιας καινούριας μορφής πιστοποίησης γλωσσομάθειας των αυτοκινητιστών. Η κρουαζιέρα αποτελεί το πρόσφορο πεδίο για να δείξουμε ότι η Ελλάδα, δεν είναι, πλέον, μια χώρα ελκυστική μόνο σε φυσική ομορφιά. Είναι μια χώρα ελκυστική σε λιμάνια, σε υπηρεσίες, σε νομικό πλαίσιο, σε καταρτισμένο προσωπικό, σε ασφάλεια. Είναι μια χώρα που ξέρει να προσαρμόζεται στις νέες συνθήκες, έτοιμη να ανταπεξέλθει στο διεθνή ανταγωνισμό και να αξιοποιήσει τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα».