

Θέσεις SETE επί θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

(Οκτώβριος 2019)

Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία, ο Τουρισμός συνέβαλε άμεσα στη δημιουργία του 11,7% του ΑΕΠ της χώρας με € 21,6 δισ. (εισερχόμενος τουρισμός, εγχώριος τουρισμός, εισπράξεις από κρουαζιέρα, αερομεταφορές, θαλάσσιες μεταφορές και επενδύσεις), ενώ συνολικά (άμεσα και έμμεσα) συνέβαλε από 25,7% (47,4 δισ.) έως 30,9% (€ 57,1 δισ.) του ΑΕΠ. Όμως την ίδια στιγμή, οι προκλήσεις παραμένουν ισχυρές. Από το 2018, το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον και οι προοπτικές στις ευρωπαϊκές χώρες έχουν επιδεινωθεί, ο διεθνής ανταγωνισμός εντείνεται και οι προσδοκίες του τουριστικού τομέα είναι υψηλές.

Η Ελλάδα, χρειάζεται προτάσεις, λύσεις και ένα σχέδιο που θα προσδιορίζει με σαφήνεια και ρεαλισμό τις δράσεις που θα οδηγήσουν σε μία μακρά, σταθερή και βιώσιμη αναπτυξιακή πορεία.

Ζητούμενο είναι να εισέλθουμε σταδιακά σε έναν νέο κύκλο, με κύριο χαρακτηριστικό του την ωριμότητα, καθώς το τουριστικό προϊόν που σε μεγάλο βαθμό εξαρτάται από τον ίδιο τον προορισμό είναι εκείνο που καθορίζει και την πορεία του τομέα.

Στο πλαίσιο αυτό, **η συνεργασία όλων των αρμοδίων Υπουργείων, καθώς και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, στη διαχείριση και λειτουργία των προορισμών αποτελεί αναγκαία συνθήκη για τον τουρισμό.**

Στη συνέχεια ακολουθούν τα κρίσιμα θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κρίσιμα για τον τουριστικό τομέα:

1. Ποιότητα Τουρισμού και Δημόσια Έργα | Δημόσιες Επενδύσεις

Η λειτουργία προορισμού είναι αλληλένδετη με βασικές υποδομές (ενέργεια, ύδρευση, αποχέτευση) και συγκοινωνιακά έργα (αεροδρόμια, λιμάνια, οδικό δίκτυο – συμπεριλαμβανομένης της σήμανσης) που μας αφορούν όλους, καταρχήν ως πολίτες αυτής της χώρας και δευτερευόντως τους τουρίστες.

Τα χρόνια της κρίσης ο ιδιωτικός τομέας επένδυσε τα μέγιστα στην ανάπτυξη του τουρισμού, συμβάλλοντας στην οικονομία της χώρας, όταν την ίδια στιγμή οι δημόσιες επενδύσεις είναι ανεπαρκείς*, με ορατό τον κίνδυνο απαξίωσης του τουριστικού προϊόντος καθώς και του επιπέδου ζωής των κατοίκων. Ιδιαίτερα στις τουριστικές περιοχές ο προγραμματισμός

δημοσίων επενδύσεων οφείλει να λαμβάνει υπόψη τα τουριστικά μεγέθη με στόχο πάντα τη βιώσιμη ανάπτυξη προορισμών.

** Υπενθυμίζεται ότι το στρατηγικό σχέδιο του ΣΕΤΕ για τον τουρισμό του 2015 προέβλεπε επενδύσεις σε δημόσιες και ιδιωτικές υποδομές ύψους 6,5 δισ. ευρώ (1,1 δισ. ευρώ ετησίως) έως το 2021 προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος των 35 εκατ. αφίξεων και 20 δισ. ευρώ εσόδων. Σήμερα, όμως, παρά το γεγονός ότι ο στόχος σε επίπεδο αφίξεων και εσόδων έχει σχεδόν επιτευχθεί, και οι ιδιωτικές επενδύσεις έχουν σε μεγάλο βαθμό ανταποκριθεί στην αυξημένη ζήτηση, οι δημόσιες επενδύσεις υπολείπονται των στόχων.*

2. Ανταγωνιστικότητα Αερομεταφορών και Υποδομών

• ΦΠΑ Αερομεταφορών | Επιβατικών Μεταφορών

Από το 2015, ο ΦΠΑ των επιβατικών μεταφορών (ακτοπλοΐα, λεωφορεία, τρένα, μετρό, αερομεταφορές) εντάχθηκε για πρώτη φορά στον υψηλό συντελεστή 24%, όταν ο αντίστοιχος συντελεστής στη Νοτιά Ευρώπη βρίσκεται, κατά μέσο όρο, στο 9 %.

Πίνακας 1: Συντελεστές ΦΠΑ – Επιβατική Μεταφορά Εσωτερικού

Χώρα	Συντελεστής ΦΠΑ
Ελλάδα	24%
Ισπανία	10%
Πορτογαλία	6%
Γαλλία	10%
Ιταλία	10%
Μέσος όρος Νότιας Ευρώπης	9%
Μέσος όρος ΕΕ	12%

• Ανταγωνιστικότητα Τελών και Λειτουργίας Αεροδρομίων

- Παρά τις μειώσεις τελών που έχουν ήδη γίνει στο αεροδρόμιο της Αθήνας σε συνέχεια της παράτασης της σύμβασης παραχώρησης, θα πρέπει να εξετασθεί η περαιτέρω προσαρμογή τους, αντίστοιχα των χρεώσεων άλλων διεθνών αεροδρομίων της νοτίου Ευρώπης, αλλά και περιφερειακά.
- Σχετικά με τις χρεώσεις του αεροδρομίου του Καστελίου, αυτές πρέπει να συγκεκριμενοποιηθούν στη σχετική σύμβαση, εν αναμονή παρουσίασης του έργου και της δέσμευσης για το ζήτημα από το αρμόδιο Υπουργείο και τον Παραχωρησιούχο
- Πρέπει να εξασφαλίζεται η ανταποδοτικότητα από τα τέλη / φόρους που καταβάλουν επιβάτες και αερομεταφορείς -τουλάχιστον για την καθαριότητα, ταχύτητα / ποιότητα security και μικρές επισκευές) στα δημόσια αεροδρόμια Ηρακλείου και τα 23 μη παραχωρημένα αεροδρόμια.

Το αντίστοιχο θα πρέπει να εφαρμόζεται και στον κλάδο της ακτοπλοΐας προς όφελος της λειτουργίας των λιμένων της χώρας.

- **Άμεση Αντιμετώπιση Θεμάτων Αεροναυτιλίας και ΥΠΑ**

- Το 2019 ήταν η χειρότερη χρονιά σε καθυστερήσεις πτήσεων, ειδικά εν μέσω περιόδου αιχμής, με σημαντική ζημιά στην εικόνα της χώρας και του τουρισμού.
- Για να αποφευχθούν παρόμοια ζητήματα για το 2020 είναι κρίσιμες:
 - Οι θεσμικές παρεμβάσεις και μια θετική αφετηρία στην οργάνωση και διοίκηση της Υπηρεσίας που θα διασφαλίσουν, επάρκεια, αποτελεσματικότητά σε βάθος 2-4 ετών.
 - Άμεσες ενέργειες στελέχωσης και οργάνωσης.
 - Ουσιαστική «Δέσμευση για το 2020» σε συνάντηση φορέων / ΥΠΑ / Ελεγκτών / Υπουργείου προκειμένου να συναποφασιστούν οι αναγκαίες δράσεις.

3. Παραχωρήσεις

Η εμπειρία των ήδη παραχωρημένων περιφερειακών αεροδρομίων καταδεικνύει την ανάγκη εξεύρεσης σχετικών λύσεων και για τα υπόλοιπα 23 αεροδρόμια προς παραχώρηση.

4. Ποιότητα Υπηρεσιών στη Λειτουργία Αερολιμένων – θέματα επίγειας εξυπηρέτησης

- **Διαγωνισμοί (8 περιφερειακά αεροδρόμια από ΥΠΑ και 15 «άγωνα» αεροδρόμια)**
Ζητήματα διαγωνισμών επίγειας εξυπηρέτησης που εκκρεμούν πρέπει να αντιμετωπιστούν στη βάση της καλύτερης εξυπηρέτησης των επιβατών.
- **Ευελιξία σχετικά με τη διαδικασία είσπραξης ΤΕΑΑ**
Οι κοινές υπουργικές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών απαιτούν την εξόφληση των ΤΕΑΑ πριν από την αναχώρηση του εκάστοτε αεροσκάφους. Αυτό είναι πρακτικά δυσχερές και αδύνατο να τηρηθεί και ενέχει κινδύνους καθυστέρησης της αναχώρησης των πτήσεων. Ως εναλλακτική έχει προταθεί η προκαταβολή πάγιου ποσού προς κάλυψη των πτήσεων μηνιαίως ή ακόμα και η κατάθεση εγγυητικής επιστολής.

5. Επαναξιολόγηση του συνολικού πλαισίου λειτουργίας της μίσθωσης των ΕΙΧ με οδηγό

- **Ουσιαστικότερη απελευθέρωση της αγοράς**
Η ενοικίαση ΙΧ με οδηγό είναι υπαρκτό τουριστικό προϊόν με συγκεκριμένη υψηλή ζήτηση από επισκέπτες στη χώρα μας. Εφόσον πρόκειται για δραστηριότητα που επιλέγουμε να παρέχουμε σε τουρίστες, αυτή θα πρέπει να ρυθμιστεί ανάλογα. Με το ισχύον πλαίσιο υπάρχει στρέβλωση που δεν ενθαρρύνει τη σωστή λειτουργία και ανάπτυξη της υπηρεσίας.

- **Απαιτούμενη άδεια οδήγησης**

Συνολική επαναξιολόγηση του κανονισμού και παροχή διευκρινιστικών οδηγιών αναφορικά με την αναγνώριση Διεθνούς Άδειας Οδήγησης και ειδικότερα επισκέπτες στη χώρα μας από προορισμούς όπως οι ΗΠΑ, Καναδάς, Κίνα, Αυστραλία.

6. Τουριστικά Λεωφορεία

Με στόχο την οριστική ρύθμιση θεμάτων, το τουριστικό λεωφορείο πρέπει να υπαχθεί εξ' ολοκλήρου σε ένα Υπουργείο Μεταφορών, ώστε να τερματιστεί ο εγκλωβισμός ανάμεσα σε δύο συναρμόδια Υπουργεία –Μεταφορών και Τουρισμού– όπου συχνά επικρατούν αντικρουόμενες πολιτικές που δυσκολεύουν τη λήψη αποφάσεων.

7. Θέματα Κλιματικής Αλλαγής και πιθανών επιπτώσεων στον Τουρισμό

Η πολιτική της επιβολής πράσινου φόρου κατευθύνεται κυρίως από τις χώρες του Βορρά με αναμενόμενες συνέπειες στις χώρες του Νότου, για τις οποίες ο τουρισμός αποτελεί βασική δραστηριότητα. Στην κατεύθυνση αυτή θα πρέπει να αναζητηθούν συμμαχίες σε ευρωπαϊκό επίπεδο, έτσι ώστε να μετριαστούν όσο γίνεται οι επιπτώσεις.