
Στα σκαριά «σύμπραξη δυνάμεων» υδροπλάνων με αεροπορικές

2017/05/18 09:15 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Σε συζητήσεις για κοινούς κωδικούς πτήσεων βρίσκονται οι εταιρείες υδροπλάνων, με μεγάλη αεροπορική εταιρεία, σε μια προσπάθεια να λειτουργήσουν συμπληρωματικά με το υφιστάμενο αεροπορικό δίκτυο, συνδέοντας νησιά της άγονης γραμμής με μεγάλα αεροδρόμια.

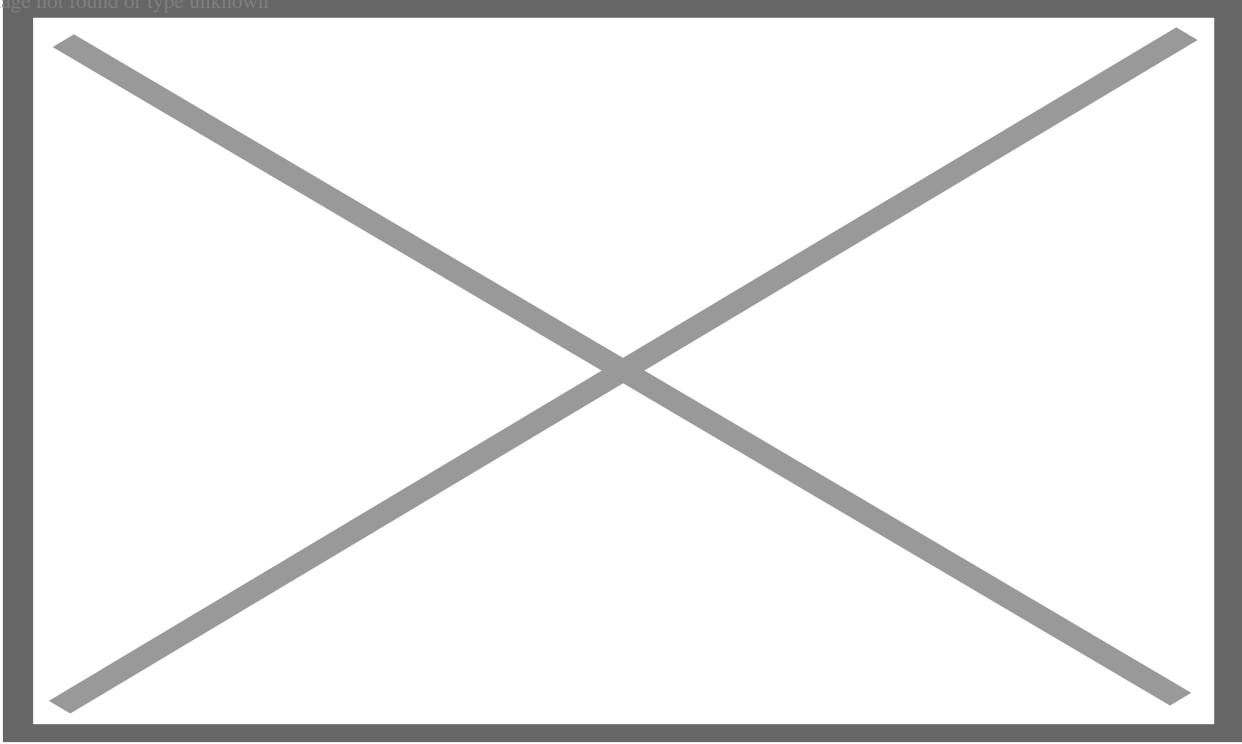
Η εξέλιξη αυτή, εφόσον τελεσφορήσει, σε συνδυασμό με την κατάθεση τις επόμενες ημέρες από τον υπουργό Υποδομών & Μεταφορών Χρ. Σπίρτζη του νομοσχεδίου για λειτουργία των υδατοδρομίων, θα βοηθήσει στο να ανοίξει, επιτέλους, η αγορά των υδροπλάνων στην Ελλάδα.

Σύμφωνα με καλά πληροφορημένες πηγές, στο τραπέζι των συζητήσεων επανέρχεται σχέδιο που είχε διαμορφωθεί παλαιότερα με τον πρώτο επενδυτή των υδροπλάνων το 2006-2007, **με τον όρο feeder line**, όρος που χρησιμοποιείται ιδιαίτερα στο αμερικανικό αεροπορικό ταξίδι και τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Με τον τρόπο αυτό οι αποδοτικές, μεγάλης χωρητικότητας αεροπορικές διαδρομές, θα συνδέουν τους σημαντικούς κόμβους, ενώ οι γραμμές τροφοδότες θα συνδέουν αυτούς τους κόμβους με τα σημεία αναχώρησης και προορισμού.

Έτσι, στα Δωδεκάνησα ο επιβάτης από Χάλκη προς Ρόδο θα πετά με ένα εισιτήριο με υδροπλάνο και στη συνέχεια με αεροπλάνο για τον προορισμό του, αντίστοιχα Τήλο - Ρόδο, αλλά και Σύμη - Κω, Νίσυρο - Κάλυμνο.

Επίσης, στις Κυκλάδες θα μπορούσαν να έχουν σύνδεση νησιά όπως Φολέγανδρος, Ανάφη, Σίκινος με την πρωτεύουσα Σύρο, αλλά και ίος με Σαντορίνη, Άνδρος με Μύκονο.



Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει και η αναφορά του αντιπροέδρου της Aegean Ευτύχη Βασιλάκη, ο οποίος ερωτηθείς κατά τη Γενική Συνέλευση της εταιρείας την περασμένη εβδομάδα, σημείωσε ότι τα υδροπλάνα θα μπορούσαν να λειτουργήσουν συμπληρωματικά με το υφιστάμενο αεροπορικό δίκτυο:

«Ελπίζουμε να βρεθούν λύσεις για κάποιες διασυνδέσεις, γιατί αναγκαζόμαστε να διατηρούμε τύπους αεροσκαφών για πιο μικρά και... περίεργα αεροδρόμια – επομένως μας ενδιαφέρει να πετάξουν τα υδροπλάνα σε ορισμένους προορισμούς, όπου το αεροπορικό έργο είναι εθνικά απαραίτητο, αλλά όχι τόσο προσοδοφόρο».

Αναμένεται η κατάθεση στη Βουλή του νομοσχεδίου

Την ίδια ώρα, η επεξεργασία του νόμου από τον υπουργό Υποδομών Χρήστο Σπίρτζη έχει ολοκληρωθεί, εκκρεμούν όμως οι παρατηρήσεις της αρμόδιας Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών και Κινητικότητας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στην οποία εστάλη πριν μερικές εβδομάδες το σχέδιο νόμου, προκειμένου να κλείσει και τυπικά η ρύθμιση και στη συνέχεια να διαβιβαστεί στη Βουλή.

Η κυβέρνηση, όπως έχει δηλώσει ο αρμόδιος υπουργός, προτίθεται να φέρει στη Βουλή ένα ρυθμιστικό πλαίσιο, το οποίο θα συμβάλει στη βιωσιμότητα των νέων επιχειρηματικών φορέων, θα προωθήσει τις συνδυασμένες μεταφορές και θα ενισχύσει το τουριστικό προϊόν, δίνοντας εναλλακτικούς τρόπους στο μεταφορικό έργο για τη νησιωτική, αλλά και την ηπειρωτική χώρα.

Η ψήφιση του νόμου αναμένεται να αποτελέσει ένα είδος βαρόμετρου για την αγορά, καθώς αν και δεν επαρκεί ο χρόνος για να δημιουργηθεί ένα οργανωμένο δίκτυο

υδατοδρομίων, θα συμβάλει στην αναθέρμανση του επενδυτικού ενδιαφέροντος και θα μπορέσει υπό προϋποθέσεις να βάλει στο παιχνίδι τις ενδιαφερόμενες εταιρείες, ακόμη και το φετινό καλοκαίρι.

Στελέχη της αγοράς υποστηρίζουν ότι εάν εφαρμοστεί ο νόμος, τότε είναι εφικτό να αδειοδοτούνται 10 υδατοδρόμια κάθε χρόνο. Σε ό,τι αφορά τους operators, οι προβλέψεις μιλούν για 4-5 μικρές εταιρείες που θα καλύψουν τις πτήσεις ανά περιφέρεια ή δύο μεγαλύτερα σχήματα που θα παρέχουν υπηρεσίες σε όλη την επικράτεια.

Ήδη μετά την υπογραφή της αδειοδότησης του υδατοδρομίου Πάτρας η εταιρεία Ελληνικά Υδατοδρόμια ως ανάδοχος του Οργανισμού Λιμένος Πατρών που ολοκλήρωσε επιτυχώς την αδειοδότηση του υδατοδρομίου Πάτρας, εξετάζει να στήσει ένα δίκτυο -έστω και σε πιλοτική μορφή για το καλοκαίρι- που θα εξυπηρετούσε τη Δυτική Ελλάδα, δεδομένου ότι πλήρως αδειοδοτημένα είναι και τα υδατοδρόμια της Κέρκυρας και των Παξών.

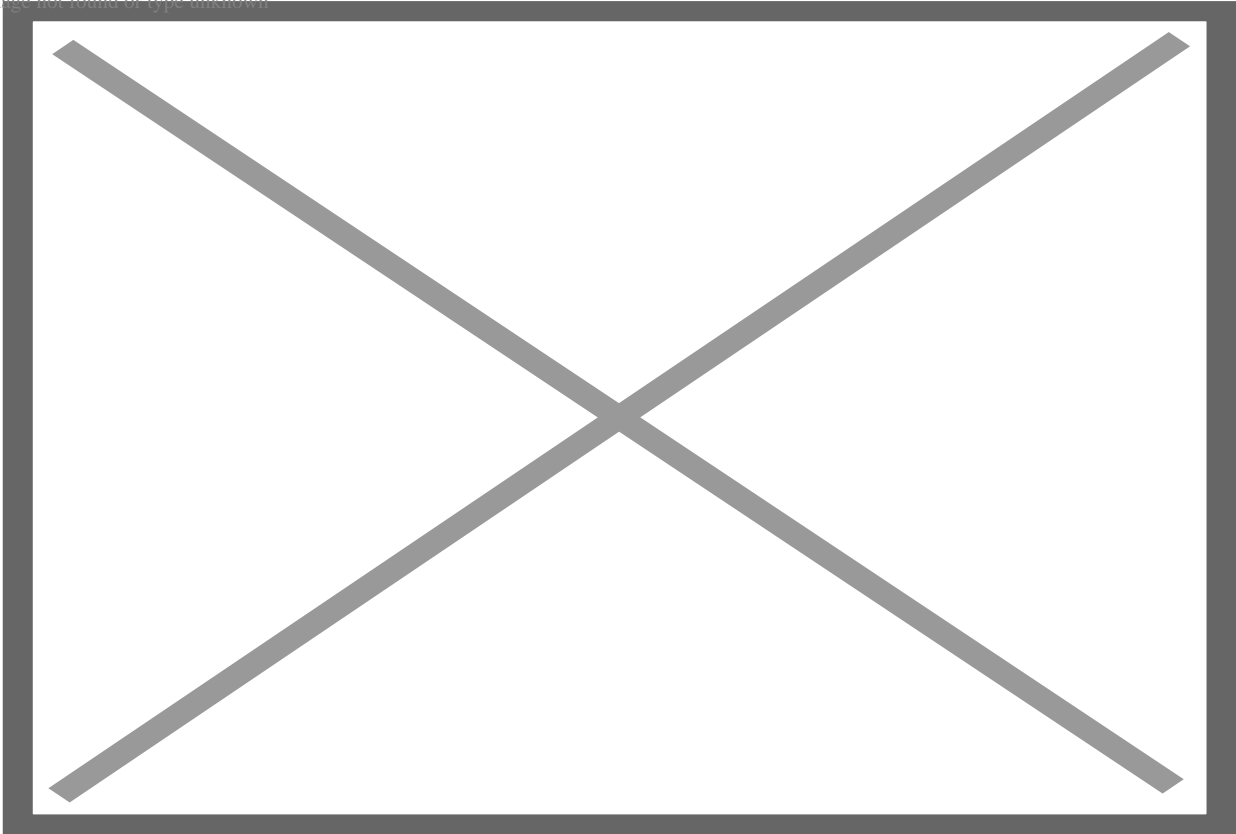
Πρόβλεψη, στο πλαίσιο των συζητήσεων για ευρύτερες συνεργασίες με συμβατικές αεροπορικές εταιρείες, αποτελεί να δημιουργηθούν υδατοδρόμια στις άγονες γραμμές, ανταγωνιζόμενα ακόμη και τις ακτοποϊκές γραμμές, που για τα απομονωμένα νησιά είναι μεγάλος γολγοθάς.

Για να υλοποιηθεί αυτός ο στόχος προβλέπεται ότι οι αεροπορικές εταιρείες που θα πραγματοποιούν πτήσεις με υδροπλάνα θα καταβάλουν ένα τέλος ανά πτήση, το οποίο θα καθορίζεται με απόφαση του υπουργού Υποδομών.

Τα έσοδα αυτά **θα χρηματοδοτούν την κατασκευή υδατοδρομίων, το ηλεκτρονικό σύστημα και τον εξοπλισμό**, αλλά και υδατοδρόμια σε απομακρυσμένους προορισμούς ή νησιά με περιορισμένη επιβατική κίνηση.

Επίσης, το υπουργείο Υποδομών ικανοποιεί μέσω της αναθεώρησης του θεσμικού πλαισίου και ένα πάγιο αίτημα επενδυτών, που είναι οι περιοχές προσθαλάσσης και αποθαλάσσης του υδροπλάνου.

Με τη νέα ρύθμιση επιτρέπεται σε περίπτωση δυσμενών καιρικών συνθηκών τα υδροπλάνα να προσθαλασσώνονται εντός του λιμανιού και όχι μόνο στη χωροθετημένη ζώνη του υδατοδρομίου που βρίσκεται έξω από το λιμάνι.



Πρόκειται για μία διάταξη που θεωρείται πολύ σημαντική για τον κλάδο, καθώς επιμηκύνει την επιχειρησιακή λειτουργία των υδατοδρομίων και αίρει τα εμπόδια που μπαίνουν κυρίως στους νησιωτικούς προορισμούς.

Ωστόσο, το νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια διατηρεί τον διαχωρισμό που είχε προβλεφθεί από το περσινό σχέδιο για ξεχωριστή άδεια ίδρυσης που θα έχει δημόσιο χαρακτήρα και λειτουργία που θα εκχωρείται σε ιδιώτες.

Η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων έχει υπογράψει προγραμματικές συμβάσεις με τα Λιμενικά Ταμεία Κεφαλονιάς και Ιθάκης και είναι στο στάδιο της υπογραφής για Λευκάδα και Μεγανήσι.

Σε ανάλογο στάδιο είναι και η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου για 24 υδατοδρόμια, τα οποία έχουν διασφαλισμένη τη χρηματοδότησή τους. Αντίστοιχα, εγκεκριμένες περιβαλλοντικές μελέτες που δείχνουν τον βαθμό ωρίμανσης διαθέτουν άλλα 10 υδατοδρόμια.

Περισσότερα υδατοδρόμια

Στα θετικά του νέου νομοσχεδίου καταγράφεται και η πρόνοια για απαλλαγή του υδατοδρομίου από την υποχρέωση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων και του λιμένα εφόσον δεν είχε αδειοδοτηθεί περιβαλλοντικά, όπως προέβλεπε το αρχικό σχέδιο.

Όμως, **μόνο δύο υδατοδρόμια διαθέτουν λειτουργικές υποδομές** (πλωτές

εξέδρες, οικίσκους για την εξυπηρέτηση επιβατών κ.ά.) και θα μπορούσαν να ξεκινήσουν άμεσα εμπορική λειτουργία. Πρόκειται για το υδατοδρόμιο της Ραφήνας και αυτό του Βόλου, το οποίο διαθέτει τις παλιές υποδομές που είχαν αναπτύξει οι πρώτοι επενδυτές υδατοδρομίων από το 2004 έως το 2008.

Στελέχη του κλάδου εκτιμούν ότι ένα πλήρες δίκτυο στη χώρα θα μπορούσε να αποτελείται από 50 έως 60 υδατοδρόμια. Άλλωστε τα δύο επενδυτικά σχήματα που έχουν δεδηλωμένο ενδιαφέρον για την αγορά (Ελληνικά Υδατοδρόμια, Hellenic Seaplanes) σχεδιάζουν την ανάπτυξη συνολικά 51 υδατοδρομίων.

Στελέχη της αγοράς υποστηρίζουν ότι εάν εφαρμοστεί ο νόμος, τότε είναι εφικτό να αδειοδοτούνται 10 υδατοδρόμια κάθε χρόνο. Σε ό,τι αφορά τους operators, οι προβλέψεις μιλούν για 4-5 μικρές εταιρείες που θα καλύψουν τις πτήσεις ανά περιφέρεια ή δύο μεγαλύτερα σχήματα που θα παρέχουν υπηρεσίες σε όλη την επικράτεια.

Φάνης Ζώης,

«Ναυτεμπορική»