

## «Άρωμα» ιδιωτικοποίησης και στα υπόλοιπα περιφερειακά αεροδρόμια

2016/06/20 18:02 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Το μέλλον των 23 περιφερειακών αεροδρομίων θα εξαρτηθεί από τη μελέτη, που θα συντάξει για καθένα από αυτά, ο σύμβουλος που θα προσλάβει το ΤΑΙΠΕΔ, μέσα στον επόμενο μήνα.

**Ο ειδικός σύμβουλος θα πρέπει να παραδώσει τη μελέτη στο Ταμείο Αποκρατικοποιήσεων μέχρι τον Σεπτέμβριο**, προκειμένου το νέο υπερ-Ταμείο Αποκρατικοποιήσεων, στο οποίο θα μεταφερθούν, να διαχειριστεί την τύχη τους.

Βέβαια, θα πρέπει να σημειωθεί, ότι τα 23 περιφερειακά, το πρώτο τετράμηνο του 2016, παρουσίασαν μείωση της επιβατικής κίνησης, σε σχέση με το 2015 κατά 3,62%. Τις μεγαλύτερες απώλειες παρουσιάζουν τα αεροδρόμια της Σητείας (79,4%), της Κάσου (μείωση 39,38%), της Σητείας (35,91%) και της Αστυπάλαιας με 28,95%).

Image not found or type unknown



Στον αντίποδα, αύξηση 110% παρουσίασε το αεροδρόμιο της Αγχιάλου, 91% το αεροδρόμιο της Κοζάνης και 76,5% το αεροδρόμιο της Καστοριάς.

### Τα πιο ελκυστικά

Πάντως, **πολλά από αυτά τα αεροδρόμια δεν είναι σε θέση να προσελκύσουν ιδιωτικά κεφάλαια**. Ωστόσο, η διοίκηση του νέου υπερ-Ταμείου Αποκρατικοποιήσεων θα αποφασίσει, αν θα παραμείνουν στο ελληνικό δημόσιο, ή αν θα συμπεριληφθούν στις ομάδες που θα παραχωρηθούν μαζί με τα πιο «ελκυστικά» που θα αναλάβουν το ρόλο του leader.

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι στους 23 αερολιμένες περιλαμβάνονται και στρατιωτικά αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ΥΠΑ και τα οποία δεν έχει ακόμα αποφασιστεί, από την ελληνική κυβέρνηση, κατά πόσο μπορεί να παραχωρηθούν σε ιδιώτες. Στο πλαίσιο αυτό, το ΤΑΙΠΕΔ προκήρυξε ήδη τον διαγωνισμό με το ελάχιστο χρονικό περιθώριο και την προθεσμία υποβολής ενδιαφέροντος να λήγει στις 24 Ιουνίου.

Προτεραιότητα στην αναβάθμιση έξι μικρών περιφερειακών αεροδρομίων, που δεν έχουν ενταχθεί στη σύμβαση με τη γερμανική Fraport, με έργα συνολικής δαπάνης 197 εκατ. ευρώ περίπου, δίνει το υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων. Πρόκειται για τα αεροδρόμια Καστοριάς, Μήλου, Σύρου, Νάξου, Πάρου και Χίου, που εντάσσονται στο πακέτο Γιούνκερ.

Πηγές της τουριστικής αγοράς αναφέρουν ότι οι ακατάλληλες υποδομές και κατ' επέκταση οι αλγεινές εικόνες που εισπράττουν όσοι επισκέπτονται την Ελλάδα, μέσω των περιφερειακών αεροδρομίων στρέφουν το βλέμμα στην ιδιωτικοποίηση και στις επενδύσεις αρκετών εκατομμυρίων για έργα αναβάθμισης.

Παράλληλα, η Ομοσπονδία Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΟΣΥΠΑ) καταγγέλλει ότι έχει επιβληθεί στάση πληρωμών στα περιφερειακά αεροδρόμια, τονίζοντας ότι το γεγονός αυτό «όχι μόνο δημιουργεί κακή εικόνα για την Υπηρεσία, γιατί ουδείς προμηθευτής δέχεται πλέον να μας προμηθεύει, αλλά υπάρχει ορατός και άμεσος κίνδυνος αδυναμίας λειτουργίας των αεροδρομίων που λόγω έλλειψης ανταλλακτικών, αναλωσίμων κ.λπ. είναι πλέον αδύνατον να συντηρηθούν».

### **Ενδιαφέρον επενδυτών για Χίο, Πάρο και Καλαμάτα**

Η κυβέρνηση φαίνεται να εισπράττει επενδυτικό ενδιαφέρον για τους αερολιμένες της Χίου, της Πάρου και της Καλαμάτας, για τα οποία η αγορά θεωρεί ότι μπορούν να λειτουργήσουν ως αεροδρόμια-«μπουτίκ», κατά το πρότυπο που θα εφαρμόσει στους αεροσταθμούς της Μυκόνου και της Σαντορίνης η κοινοπραξία Fraport - Slentel.

Σύμφωνα με τα σενάρια της προβολής κίνησης που περιλαμβάνονται στην εθνική πολιτική αεροδρομίων, **το 2037:** η Χίος θα κυμαίνεται μεταξύ 369.000 και 554.000 επιβατών (χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η επέκταση του διαδρόμου απογείωσης), η Καλαμάτα μεταξύ 103.000 και 143.000, η Πάρος από 52.000 έως 126.000 επιβάτες.

Για τη Χίο, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας έχει υπό μελέτη την προσθήκη τμημάτων στις υπάρχουσες κτιριακές εγκαταστάσεις ενώ εκκρεμεί η υλοποίηση της εγκεκριμένης μελέτης επέκτασης του Αερολιμένα (master plan), που περιλαμβάνει επέκταση του διαδρόμου στα 1.850 μέτρα, επέκταση του πεδίου ελιγμών, αύξηση των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών, κατασκευή του νέου Πύργου Ελέγχου Αεροσκαφών, αύξηση του χώρου αεροσταθμού για εξυπηρέτηση αεροπορικής κίνησης και δημιουργία ζωνών ασφαλείας.

Image not found or type unknown



Για την Πάρο, παρόλο που το υπουργείο Υποδομών τα προηγούμενα χρόνια

δημοπράτησε, κατασκεύασε και παρέλαβε την επέκταση του διαδρόμου προσγείωσης (23 εκατ. ευρώ), εν τούτοις δεν κατάφερε να προχωρήσει τα υπολειπόμενα έργα, όπως την κατασκευή κτιρίου για την προσωρινή χρήση ως κτίριο αεροσταθμού και διάφορα μικρότερα τεχνικά έργα.

Μάλιστα, ο δήμος Πάρου και η τοπική κοινωνία συνέστησαν εταιρεία η οποία θα αναλάβει την κατασκευή του προσωρινού αεροσταθμού (η πολεοδομική άδεια εγκρίθηκε από την ΥΠΑ), προκειμένου να λειτουργεί στοιχειωδώς το αεροδρόμιο του νησιού.

Μεγάλες ανάγκες έχει και το αεροδρόμιο της Καλαμάτας, για το οποίο απαιτούνται πολλά τεχνικά έργα αναβάθμισης, κατασκευών και επεκτάσεων του αεροσταθμού, του κόμβου εισόδου, του διαδρόμου και τροχοδρόμου και του πύργου ελέγχου ύψους άνω των 35 εκατ. ευρώ.

### **Πακέτο Γιούνκερ**

Προτεραιότητα στην **αναβάθμιση έξι μικρών περιφερειακών αεροδρομίων**, που δεν έχουν ενταχθεί στη σύμβαση με τη γερμανική Fraport, με έργα συνολικής δαπάνης 197 εκατ. ευρώ περίπου, δίνει το υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων. Πρόκειται για τα αεροδρόμια Καστοριάς, Μήλου, Σύρου, Νάξου, Πάρου και Χίου, που εντάσσονται στο πακέτο Γιούνκερ.

Image not found or type unknown

Τα προτεινόμενα επενδυτικά σχέδια έχουν στόχο την προώθηση των υποδομών και

την ανάπτυξη πολιτικής μέσω της αμοιβαίας αλληλεπίδρασης, βελτιστοποιώντας τις εγκαταστάσεις προσβασιμότητας συνδέοντας τις υποδομές ΔΕΔ-Μ σε κόμβους (λιμάνια / αεροδρόμια), ενισχύοντας τη διασυνδεσιμότητα και την περιφερειακή ολοκλήρωση.

### **Τρία έργα**

Σύμφωνα με πληροφορίες, τα projects επιμερίζονται σε τρία ουσιαστικά έργα, δηλαδή τα αεροδρόμια Καστοριάς και Χίου ως αυτοτελή έργα και **οι υπόλοιποι αερολιμένες του Νοτίου Αιγαίου ενταγμένοι στα ίδιο επιχειρηματικό σχέδιο**. Μάλιστα, σε αυτά ανοίγει ο δρόμος και για την εμπορική τους εκμετάλλευση, εξέλιξη που σηματοδοτεί τη διενέργεια νέου διαγωνισμού από το Υπερταμείο Αποκρατικοποιήσεων.

Για όλα τα έργα έχει επιλεγεί χρηματοδότηση που αφορά είτε την αυτοχρηματοδότηση είτε τη συγχρηματοδότηση του κόστους κατασκευής με κεντρικό σημείο αναφοράς τη μέθοδο ΣΔΙΤ.

Οι επενδυτές θα έχουν το δικαίωμα να εκμεταλλευτούν εμπορικά τις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου, ενώ η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας θα συνεχίζει να επιβλέπει τη λειτουργία του αεροδρομίου.

**Μαρία Μόσχου, «Ημερησία»**