

Αποκλειστική δήλωση του Χρ. Σπίρτζη στο metaforespress.gr: Θα προκηρυχθεί διεθνής διαγωνισμός για το αεροδρόμιο της Καλαμάτας

2018/11/09 09:16 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Στην προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού για την αξιοποίηση του αεροδρομίου της Καλαμάτας θα προχωρήσει το υπουργείο Μεταφορών, σύμφωνα με αποκλειστική δήλωση του υπουργού Μεταφορών Χρήστου Σπίρτζη στο metaforespress.gr, στο πλαίσιο του 7ου European Aviation Conference που διεξάγεται στην Αθήνα.

Του Φώτη Φωτεινού

«Η Ελλάδα μπορεί να αποκτήσει ακόμα ένα διεθνές αεροδρόμιο, **αυτό είναι της Καλαμάτας, το οποίο θα εξυπηρετεί την Πελοπόννησο**», ανέφερε ο υπουργός Μεταφορών, σημειώνοντας ότι ο διαγωνισμός παραχώρησης του αεροδρομίου της Καλαμάτας θα προκηρυχθεί **στα πρότυπα** του νέου αεροδρομίου στο Καστέλι της Κρήτης.

Σημειώνεται ότι το αεροδρόμιο της Καλαμάτας είναι υπό τη διαχείριση των 23 κρατικών αεροδρομίων της ΥΠΑ και σύμφωνα με τα απολογιστικά στοιχεία της Υπηρεσίας για το 2017 διακίνησε 276.725 επιβάτες, έναντι 227.980 το 2016, ενώ οι πτήσεις ανήλθαν στις 3.319 έναντι 2.684 το 2016.

Σύμφωνα με αναλυτές της αεροπορικής αγοράς, «το αεροδρόμιο της Καλαμάτας μπορεί να επωφεληθεί από τις **ενισχυμένες τουριστικές ροές που διαπιστώνονται στην ευρύτερη περιοχή**, εξαιτίας και του ξενοδοχειακού συγκροτήματος του Costa Navarino, ενώ είναι προφανές ότι η κατασκευή ενός μεγάλου, διεθνούς αεροδρομίου στην Καλαμάτα θα ωφελήσει όλη την Πελοπόννησο».

Στο πλαίσιο του συνεδρίου, ο υπουργός Μεταφορών (το σχετικό video παρατίθεται παρακάτω) ανέπτυξε την στρατηγική του υπουργείου και για τα υπόλοιπα κρατικά περιφερειακά αεροδρόμια, σημειώνοντας ότι δεν πρόκειται να ιδιωτικοποιηθούν, αλλά **θα παραχωρηθούν επιμέρους εμπορικές χρήσεις σε ιδιώτες**, ενώ οι υποδομές θα παραμείνουν στην ΥΠΑ.

Η ομιλία του υπουργού Μεταφορών

Η κατάσταση που είχαν τα αεροδρόμια της χώρας και οι αερομεταφορές γενικότερα,

ξεπεράστηκε. Γιατί τότε, μαζεύαμε ακόμη και το ευρώ από τους δημόσιους φορείς για να μπορέσουμε να πληρώσουμε τους μισθούς και τις συντάξεις. Είναι εφιαλτική η στιγμή το να σου λένε, από ευρωπαϊκή χώρα, δε συντηρούμε το αεροπλάνο που κάνει τις πιστοποιήσεις των ραδιοβοηθημάτων.

Να ευχαριστήσω για όλα αυτά τα χρόνια τις προσπάθειες και τη δουλειά που τα στελέχη της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας έχουν καταβάλει. Έχουμε πολλά κακά, αλλά έχουμε και πολλά καλά. Τι κάναμε λοιπόν μέχρι σήμερα που είναι πραγματικά μία τελείως διαφορετική εικόνα για τις αερομεταφορές στη χώρα μας; Τι κάναμε για τις μεγάλες καθυστερήσεις, που υπήρχαν στις υπερπτήσεις, που έχουμε πάρει συγχαρητήρια από τα Ευρωπαϊκά όργανα; Γιατί ήμασταν η μόνη χώρα εντός και εκτός Ευρώπης που δε συνεργαζόταν με το Eurocontrol και τα συστήματά του.

Τι κάναμε σε σχέση με θεσμικές τομές, που έπρεπε να γίνουν, όπως το να μην έχεις μία ενιαία Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, που θα είναι και ο ελέγχων και ο ελεγχόμενος; Άρα σε θεσμικό επίπεδο διαχωρίστηκε η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, οι ελεγκτές μας, η λειτουργία των αεροδρομίων με τον εποπτικό φορέα και με πολύ μεγάλη προσπάθεια, με τη συνεργασία και με τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς και με την Επίτροπο. Λόγω των δυνατοτήτων που έχει η χώρα επιλέχθηκε ένα μοντέλο όχι ιδιωτικοποίησης για αυτές τις υπηρεσίες, να παραμένουν δημόσιες υπηρεσίες, όπως είναι το γαλλικό μοντέλο, για τους λόγους που σας ανέφερα και πριν.

Βέβαια για να συγκροτήσουμε τον εποπτικό φορέα με τους όρους που πρέπει να υπάρχει, να λειτουργεί πιο εύρυθμα, πιο ανεξάρτητα, χωρίς επηρεασμούς, ο κεντρικός σύμβουλος που έχει το Υπουργείο Μεταφορών είναι η ESA, ο Ευρωπαϊκός οργανισμός, ο οποίος είναι και εγκατεστημένος στο Υπουργείο Μεταφορών και έχουμε καθημερινή συνεργασία. Άλλη θεσμική τομή, που έχει σχέση με τις αερομεταφορές στη χώρα μας, ήταν οι άγονες γραμμές. Δίναμε 46 εκατομμύρια το χρόνο, με έναν εξορθολογισμό, με μία άλλη οπτική και με διαγωνιστικές διαδικασίες, κοστίζουν 10 εκατομμύρια πλέον στο Ελληνικό Δημόσιο οι άγονες γραμμές το χρόνο, αντί για 46.

Η διαφορά των 36 εκατομμυρίων θα πάει ούτε σε μαύρες τρύπες, ούτε σε χρέος, ούτε πουθενά αλλού. Θα πάει για να στηρίξει τις πραγματικές άγονες γραμμές, τους ανθρώπους που χρειάζονται στις περιοχές τους να έχουν σύνδεση. Θα πάει δηλαδή σε προμήθεια ελικοπτέρων και πτητικών μέσων, προκειμένου να σπάσουμε την απομόνωση σε μικρά νησιά.

Ήδη τρέχει ο διαγωνισμός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας για τρία ελικόπτερα, με χρήματα που εξοικονομήθηκαν από αυτούς ακριβώς τους πόρους.

Το δεύτερο που έγινε είναι το τι κάνουμε στη χώρα μας. Τι σχεδιασμό έχουμε και πού

θέλουμε να τον πάμε. Τι υποδομές και πως τις αναβαθμίσαμε. Γνωρίζετε ότι προχώρησε η ιδιωτικοποίηση των 14 αεροδρομίων και για όσους λένε ότι υπάρχει και περαιτέρω δράση ιδιωτικοποίησης να μην ανησυχούν. Αν υπήρχε και 15ο κερδοφόρο θα είχε ήδη ιδιωτικοποιηθεί από τον προηγούμενο διαγωνισμό. Υπήρχε αυτή η επιλογή στους δύο διαγωνισμούς που έκανε το ΤΑΙΠΕΔ. Δεν υπάρχει κερδοφόρο.

Ούτε πρόκειται να γίνει κερδοφόρο το αεροδρόμιο στο Καστελόριζο. Αυτό προφανώς δεν είναι αιχμή για την Fraport, για όνομα του Θεού ή για οποιονδήποτε συμμετείχε στον διαγωνισμό, στους δύο διαγωνισμούς της ιδιωτικοποίησης. Ίσα, ίσα που τα χρήματα που πήρε το ελληνικό δημόσιο είναι πολύ ικανοποιητικά από αυτή την ιδιωτικοποίηση.

Αρκεί κανείς να δει ότι είναι ο μόνος διαγωνισμός του ΤΑΙΠΕΔ, που δεν είχε μία προσφορά. Η πρώτη από τη δεύτερη προσφορά είχε και πολύ μεγάλη διαφορά. Είχε άλλα προβλήματα όμως, τα οποία με διάθεση συνεργασίας τα λύνουμε και με τον παραχωρησιούχο.

Αλλά δεν μπορεί να συνεχιστεί η λάθος πολιτική, που άσκησε το ΤΑΙΠΕΔ τα προηγούμενα χρόνια. Δεν μπορεί δηλαδή για τα 24 υπόλοιπα να δούμε ποια από αυτά, αναβαθμίζοντας τις υποδομές τους, θα είναι κερδοφόρα και να ιδιωτικοποιηθούν στο πρότυπο των προηγούμενων ιδιωτικοποιήσεων των 14 αεροδρομίων και πως τα υπόλοιπα θα είναι ελλειμματικά και θα τα πληρώνει ο ελληνικός λαός ή θα κλείσουν.

Το προηγούμενο θεσμικό πλαίσιο προέβλεπε να γίνει μία ανώνυμη εταιρεία ανά αεροδρόμιο και όπως γνωρίζετε οι δημόσιες εταιρείες δεν μπορεί να είναι ελλειμματικές, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις που έχει η χώρα. Άρα αν κάναμε μία ανώνυμη εταιρεία για το αεροδρόμιο στο Καστελόριζο και σε άλλες περιοχές θα έκλεινε. Δεν είναι μόνο ότι δεν θα αποφεύγαμε ή δεν θα είχαμε περαιτέρω απομόνωση τέτοιων περιοχών ή δεν θα είχαμε ανάπτυξη των περιοχών. Είναι πολλοί οι λόγοι και οι εθνικοί λόγοι, που αυτά τα αεροδρόμια πρέπει να αναπτυχθούν, πρέπει να εκσυγχρονιστούν, πρέπει να παρέχουν καλύτερες υπηρεσίες και να μην κλείσουν.

Άρα τα υπόλοιπα δημόσια αεροδρόμια, πρέπει να αντιμετωπιστούν ως ενιαία ενότητα. Δεν υπάρχει κανένας δογματισμός υπέρ των ιδιωτικοποιήσεων ή κατά των ιδιωτικοποιήσεων, αρκεί το μοντέλο να είναι το βέλτιστο για τη χώρα, για τους πολίτες, για τις εταιρείες, για όλους τους συντελεστές, αλλά και για το δημόσιο. Επομένως, δεν μπορεί σε αυτά τα αεροδρόμια και σε κάθε αεροδρόμιο, πιστεύω, το κράτος να κάνει καλά τη δουλειά του διαχειριστή των καταστημάτων, του εμπορικού τμήματος ενός αεροδρομίου, των χώρων στάθμευσης, της προσέλκυσης αν θέλετε αεροπορικών και τουριστικών εταιρειών.

Αλλά μπορεί να κάνει πάρα πολύ καλά τη δουλειά του, όπως έχει αποδειχθεί, στο

υπόλοιπο κομμάτι. Άρα θα πάμε σε μία άλλη λογική αξιοποίησης των υπολοίπων περιφερειακών αεροδρομίων και θα είναι σε μία ενότητα για να μπορέσουμε να είναι βιώσιμα αυτά τα αεροδρόμια, που πολλά από αυτά θα είναι ελλειμματικά κι άλλα κερδοφόρα, για να υπάρχει ένα πολύ χαμηλό κόστος στο δημόσιο και στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Το λέω για να μην έχουνε, διάφοροι ευφάνταστο, πηχυαίους τίτλους γιατί δώσαμε, να εκπονηθεί μία μελέτη, βγάλαμε έναν διαγωνισμό για τον τρόπο ανάπτυξης των υπολοίπων περιφερειακών αεροδρομίων. Δεν είναι το σκεπτικό αυτό που υπήρχε, αλλά δεν είναι το σκεπτικό που υπήρχε πολύ παλιότερα, να έχουμε απαξιωμένα αεροδρόμια, που ντρεπόμαστε για τους επισκέπτες που τα χρησιμοποιούν.

Θέλω να πω επίσης χωράει η χώρα μας ένα ακόμη διεθνές αεροδρόμιο; Όπως είναι αυτό της Θεσσαλονίκης ή του Ηρακλείου ή των Χανίων; Η εκτίμηση η δική μας είναι πως ναι υπάρχει χώρος.

Υπάρχει χώρος τουλάχιστον για άλλο ένα διεθνές αεροδρόμιο, με τα χαρακτηριστικά για τον διαγωνισμό που έγινε στο Καστέλι και αυτό το προετοιμάζουμε αυτή την περίοδο. Όπως υπάρχει χώρος για την αναβάθμιση τουλάχιστον 6 έως 7 αεροδρομίων. Να αναβαθμίσουμε τις υποδομές τους για να μπορούν να είναι κερδοφόρα.

Και θα ήθελα να ευχαριστήσω τις εταιρείες που έκαναν τη δωρεά και την Aegean και τα ΚΑΕ, τόσο στο αεροδρόμιο της Πάρου, όσο και στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου, που χωρίς να βάλει το ελληνικό δημόσιο ένα ευρώ μπόρεσαν και λειτούργησαν δύο αεροδρόμια τα οποία πραγματικά, (εντάξει το Ηράκλειο το ξέρουμε για το Καστέλι, αλλά και η Πάρος) είναι κερδοφόρα και μπορεί να γίνουν περαιτέρω κερδοφόρα με πιο σύγχρονες κτιριακές εγκαταστάσεις.

Το ίδιο ισχύει για τη Σύρο, που είναι προγραμματισμένη η αναβάθμιση του αεροδιαδρόμου, για τα υπόλοιπα αεροδρόμια των Κυκλάδων όπως της Νάξου ή της Μήλου, της Χίου και της Αλεξανδρούπολης ως εμπορικό αεροδρόμιο και όχι ως επιβατικό.

Ποια είναι η απάντηση κατά τη γνώμη μου της εποχικότητας και αυτό που σχεδιάζουμε; Είναι η κατά το δυνατόν επέκταση, αναβάθμιση, των αεροδρομίων αυτών και η αύξηση της φέρουσας ικανότητας των αεροδρομίων για αύξηση της φέρουσας τουριστικής ικανότητας της χώρας μέσω της σύνδεσης των υδατοδρομίων. Έχουμε συμφωνήσει και με την Fraport και με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας προκειμένου να παρουσιάσουμε το επόμενο δεκαπενθήμερο το Στρατηγικό Σχέδιο για τα υδατοδρόμια της χώρας με ιεράρχηση.

Πιστεύω ότι είναι εύκολα αντιληπτό ότι σε έναν προορισμό όπως είναι η Σαντορίνη, η

Μύκονος και όλα τα υπόλοιπα μέρη που ακούσατε και που έχουν αεροδρόμιο, είναι πολύ θεμιτό και εύκολο μέσω των υδροπλάνων να μεταφέρεις, στις περιόδους τις θερινές, επισκέπτες σε άλλους προορισμούς, σε μικρότερα νησιά, που δεν είναι τόσο πολύ αναπτυγμένα.

Και αυτές οι υποδομές να χρησιμοποιούνται για να σπάσουν την απομόνωση και τους χειμερινούς μήνες. Αυτό θα το παρουσιάσουμε το επόμενο δεκαπενθήμερο και με το Στρατηγικό Σχέδιο και με την ιεράρχηση και με υδατοδρόμια. Είναι αυτά που θα προηγηθούν και στην κατασκευή τους, στην αδειοδότηση τους, που θα την κάνει το Υπουργείο Μεταφορών, αν δεν υπάρχει ενδιαφέρον από τον ιδιωτικό τομέα, προκειμένου να προσελκύσουμε πολύ πιο εύκολα επενδυτές και να υλοποιηθούν τα δίκτυα υδατοδρομίων, τα στοιχειώδη δίκτυα υδατοδρομίων, που πρέπει να γίνουν.

Θέλω επίσης να πω για τον εθνικό μας σχεδιασμό ότι είναι προγραμματισμένη η αναβάθμιση των ηλεκτρονικών συστημάτων, του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας κι αν συνεργαστεί το Ελευθέριος Βενιζέλος ποτέ, θα σταματήσουμε να έχουμε τη σκοπιμότητα ή την αδιαφορία ή την ανικανότητά του να έχουμε ένα από τα μεγαλύτερα στέγαστρα συντήρησης στη χώρα κλειστό για πάνω από 20 χρόνια.

Το λέω αυτό γιατί είναι ντροπή, με τέτοιο στελεχιακό δυναμικό στη χώρα, με τόσο σοβαρούς ανθρώπους και εταιρείες, στην αεροπορική οικογένεια, αυτή η εγκατάσταση, αυτή η υποδομή, να παραμένει κλειστή. Δεν υπονοώ ότι είναι σκοπιμότητα. Εμένα στο μυαλό μου είναι ότι είναι σκοπιμότητα. Αυτό πρέπει να το δούμε όλοι μαζί.

Θα κλείσω γιατί είναι βαθιά μου πεποίθηση ότι δεν φτάνει ο εθνικός στρατηγικός σχεδιασμός, δεν αρκεί. Πρέπει να αλλάξουμε τον ευρωπαϊκό σχεδιασμό, την ευρωπαϊκή πολιτική και να αλλάξουμε και τα κακώς κείμενα ή τις κακές επιπτώσεις που έχει και στην Ελλάδα και στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες. Είναι ζητήματα τα οποία τα συζητούμε συνεχώς και στις Συνόδους Υπουργών Μεταφορών και κάποια στιγμή πρέπει να παραδέχεται και η Ευρωπαϊκή Ένωση τις λάθος πολιτικές που ασκεί.

Τα τελευταία χρόνια λοιπόν παρότι είχαμε συνηθίσει δογματισμούς να έχουν οι χώρες του υπαρκτού σοσιαλισμού, του πρώην Συμφώνου της Βαρσοβίας, τώρα βλέπουμε δογματισμούς να έχει η Ευρώπη. Έχουμε έναν δογματισμό π.χ. για τις κρατικές ενισχύσεις. Που οδήγησε αυτό; Οδήγησε το μεγαλύτερο Ευρωπαϊκό αεροδρόμιο, σήμερα, να είναι το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης και να παρακάμπτεται όλη η Ευρώπη και σε σχέση με τις αεροπορικές υποδομές και τα αεροδρόμια, αλλά και σε σχέση με τις δυόμιση αεροπορικές μεγάλες εταιρείες, - δεν θίγω την Aegean, - που υπάρχουν.

Δεν είναι λοιπόν δυνατόν να καθόμαστε και να προσπαθούμε να βρούμε σε ευρωπαϊκό επίπεδο πώς θα μειώσουμε τον ανταγωνισμό ευρωπαϊκών εταιρειών τρίτων χωρών με

τεχνητούς τρόπους, σαν και αυτούς που συζητιούνται σήμερα και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στις Συνόδους Υπουργών και να δούμε αν έχουμε κρατικές ενισχύσεις σε χώρες που δεν ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, για να αντιμετωπίσουμε τις αεροπορικές εταιρείες τρίτων χωρών.

Είναι δεδομένο ότι δεν θέλω να αναφερθώ σε συγκεκριμένα ονόματα εταιρειών, αλλά είναι δεδομένο ότι οι αεροπορικές εταιρείες από τρίτες χώρες επιδοτούνται με τον άλφα ή τον βήτα τρόπο από τις χώρες τους, είτε μέσω της λειτουργίας και της χρέωσης των αεροδρομίων, είτε μέσω αυτής καθαυτής της λειτουργίας των αεροπορικών εταιρειών. Αντί να πάμε και να αναγνωρίσουμε τον δογματισμό, που έφερε τις αερομεταφορές και όχι μόνο τις αερομεταφορές σε ένα περιβάλλον που δεν μπορεί να ανταγωνιστεί αυτές τις εταιρείες, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, κρύβουμε το πρόβλημα κάτω από το χαλί και προσπαθούμε να αντιμετωπίσουμε κατασταλτικά με διάφορα κατά τη γνώμη μου όχι ορθολογικά νομοθετήματα.

Αυτά πρέπει να αντιμετωπιστούν στην ευρωπαϊκή οικογένεια. Δεν είναι δυνατόν να ταξιδεύεις στην Αμερική με μία ευρωπαϊκή εταιρεία και να επιστρέφεις από την Αμερική ενώ έχεις εισιτήριο με την ευρωπαϊκή εταιρεία, με lowcost εταιρείες και σε κεντρικά αεροδρόμια της Ευρώπης ή με μειωμένης, αν θέλετε, ποιότητας αεροπορικές εταιρείες της Αμερικής και να θέλεις να υπερηφανεύεσαι για την ευρωπαϊκή πολιτική για την ανάπτυξη στις αερομεταφορές.

Κάτι πάει στραβά και πρέπει να αλλάξει στην ευρωπαϊκή πολιτική και επομένως, πρέπει να συνδράμουμε όλοι και τα μέλη της ελληνικής αεροπορικής οικογένειας και οι υπόλοιπες εταιρείες στο να αλλάξουν αυτοί οι δογματισμοί που υπάρχουν στην Ε.Ε και αποδεδειγμένα πλέον έχουν φέρει την Ευρώπη και στον τομέα των αερομεταφορών και σε άλλους τομείς σε αδιέξοδο.

Ολοκληρώνοντας, θα ήθελα να σας καλέσω όλους για να συνεχίσουμε την καλή προσπάθεια. Όπου και να κοιτάξω βλέπω εκπροσώπους εταιρειών, που αναπτύσσονται τα τελευταία χρόνια. Δεν βλέπω καμία εταιρεία που να είναι σε μαρασμό.

Πρέπει να συνεχίσουμε την καλή προσπάθεια και από την πλευρά του δημοσίου, διότι ο διαγωνισμός στο αεροδρόμιο στο Καστέλι φέρνει περίπου 800 εκατομμύρια περισσότερα στην παράταση των 20 χρόνων του Α.Ι.Α. Και αυτό είναι σημαντικό. Είναι δείγμα ότι η προσπάθεια αποδίδει, η προσπάθεια όλων.

Δεν είναι η προσπάθεια της Κυβέρνησης, είναι του ελληνικού λαού, είναι της αεροπορικής οικογένειας και όλων των συντελεστών. Να συνεχίσει η ΥΠΑ την καλή προσπάθεια για να αλλάξει, για να συγκροτηθεί άμεσα η ΑΠΑ και να ξεπεράσει τις παθογένειες ή τα κακά κείμενα του παρελθόντος, τις γκρίζες ζώνες.

Πιστεύω, ότι οι αερομεταφορές, τα αεροδρόμια, οι αεροπορικές εταιρείες, όλοι οι

εμπλεκόμενοι και οι μεταφορές γενικότερα, μπορούν να δώσουν πραγματική ώθηση στην παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας, σε μία Ελλάδα, που θα κερδίσει αυτό που για χρόνια της άξιζε και δεν το είχε.