
Μετά τα περιφερειακά λιμάνια, υπο-παραχωρήσεις και στα περιφερειακά αεροδρόμια

2019/01/07 01:23 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Μετά τα περιφερειακά λιμάνια, υπο-παραχωρήσεις και στα περιφερειακά αεροδρόμια. Τις σκέψεις του για την αξιοποίηση των 23 περιφερειακών αεροδρομίων που έμειναν υπό τον έλεγχο του δημοσίου και της ΥΠΑ εξέφρασε, στο ραδιόφωνο του Sport24Radio, ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης.

Ο υπουργός Μεταφορών επισήμανε ότι εξετάζονται διάφορες μέθοδοι για την αξιοποίηση των αεροδρομίων, των οποίων η κεντρική διαχείριση θα παραμείνει στην ΥΠΑ, ωστόσο επιμέρους εμπορικές χρήσεις και λειτουργίες θα εκχωρηθούν σε ιδιώτες.

Ακολουθεί το απόσπασμα της συνέντευξης

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Με τα υπόλοιπα αεροδρόμια τι γίνεται; Πάντως σε μια συζήτηση που είχατε στη Βουλή εμμέσως πλην σαφώς είπατε ότι πάμε για αποκρατικοποίηση και των υπολοίπων αεροδρομίων των δεκατεσσάρων.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όχι βέβαια.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Δηλαδή δεν θα προχωρήσουν στην ιδιωτικοποίηση να λειτουργήσουν με ένα μοντέλο περίπου όπως λειτουργούν τα υπόλοιπα 14 υπό την *Fraport*;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όχι εμείς θεωρούμε ότι το μοντέλο που είχε επιλεγεί από τις προηγούμενες Κυβερνήσεις και δέσμευσαν τη χώρα για τα 14 αεροδρόμια ήταν εγκληματικό.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Εννοείτε επειδή πήραν τα 14 αεροδρόμια τα καλύτερα, εννοείτε.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ακριβώς.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Ο αρχικός σχεδιασμός επειδή το θυμάμαι με τους προηγούμενους Υπουργούς ήταν να μπουν κερδοφόρα αεροδρόμια και μη κερδοφόρα αεροδρόμια σε δυο γκρουπ. Δεν προχώρησε αυτό τελικά...

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όχι αυτό προχώρησε. Μπήκαν σε δυο γκρουπ με ευθύνη του συμμετέχοντα στο διαγωνισμό να διαλέξει ποιο αεροδρόμιο ήθελε.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Ναι, έτσι έγινε όπως το λέτε.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Άρα δώσαμε 14 κερδοφόρα αεροδρόμια και κρατήσαμε 23 μη κερδοφόρα να τα πληρώνει ο ελληνικός λαός. Είναι... καταπληκτικός σχεδιασμός!

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Τι θα γίνει με αυτά τώρα;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Από τα 23 αεροδρόμια που έμειναν θεωρώ ότι αρκετά από αυτά μπορούν να γίνουν κερδοφόρα. Θα αντιμετωπιστούν ως ένα ενιαίο σύνολο. Δεν θα προχωρήσουμε στη λογική των παραχωρήσεων όπως έγινε με τα 14 αεροδρόμια. Δεν υπάρχει κανένας λόγος.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Μπορεί το δημόσιο να τα τρέξει;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Θα σας πω. Θα υπάρχει διαχωρισμός και συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα στα εμπορικά τμήματα των αεροδρομίων τα οποία δεν ενδιαφέρουν και το δημόσιο. Δεν μπορεί το δημόσιο να είναι καταστηματούχος.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Προφανώς.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Άρα τις κτηριακές υποδομές, τους χώρους στάθμευσης, την προσέλκυση αεροπορικών ή τουριστικών εταιρειών για να αυξήσουν την κίνηση εκεί βεβαίως μπορείς να έχεις μια πολύ στενή συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Δηλαδή μια μορφή ΣΔΙΤ θα γίνει;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ναι γι' αυτό το τμήμα ή και παραχώρηση σε αυτό δεν έχουμε πρόβλημα, δεν έχουμε κάποιο δογματισμό εμείς εναντίον του ιδιωτικού τομέα.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Και;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Το υπόλοιπο όμως κομμάτι των αεροδρομίων θα το λειτουργεί η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Της διαχείρισης εννοείτε.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Βεβαίως της διαχείρισης, της ασφάλειας, του πως λειτουργεί ένα αεροδρόμιο. Και εδώ θα ήθελα να κάνω ένα σχόλιο: Με την κοινοπραξία που ανέλαβε 14 αεροδρόμια εγώ θέλω να είμαι επιεικής ήταν η πρώτη χρονιά άρα θα είχαν προβλήματα, αλλά αν λειτουργούσαν με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας αυτά τα αεροδρόμια όπως λειτούργησαν με τον ιδιώτη το καλοκαίρι που πέρασε, θα έβριζαν την Κυβέρνηση, την ΥΠΑ, το προσωπικό.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Εντάξει λογικό είναι αυτό.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ναι αλλά δεν ακούστηκε κάτι.

Κ. ΓΟΥΝΑΡΗ: Μια σύγκριση εννοείτε.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Δεν ακούστηκε τίποτε, δεν γράφτηκε τίποτε.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Εντάξει γράφτηκε από αρκετούς και εμείς είπαμε ότι υπήρχαν προβλήματα και στη Σαντορίνη, υπήρχαν προβλήματα και σε άλλα νησιά.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ωραία θα σας στείλω ένα πακέτο με δημοσιεύματα, όταν ήταν στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και με προηγούμενες Κυβερνήσεις, έτσι για να μην...

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Υπήρχαν όμως και τρωτά σημεία στο παρελθόν, υπήρχε έλλειψη ασφάλειας, υπήρχε έλλειψη καθαριότητας, τουαλέτες ανεπίτρεπτες.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Βεβαίως υπήρχαν.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Εσείς έχετε ταξιδέψει και εγώ το ίδιο, ντρεπόμαστε να πάμε στη Σαντορίνη στις τουαλέτες.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Είναι έτσι όπως το λέτε. Αλλά δεν άλλαξε κάτι σε αυτό.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Τουλάχιστον το κομμάτι της υγιεινής το βελτίωσαν.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όχι δεν έχετε δίκιο.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Σε ορισμένα αεροδρόμια το πρόλαβαν.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Εντάξει έγιναν παρεμβάσεις όμως θεωρώ ότι ...

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Άρα πηγαίνουμε σε μια μορφή ΣΔΙΤ και πιστεύετε ότι θα έχουμε εξελίξεις άμεσα με τα περιφερειακά αεροδρόμια;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Να σας πω. Εμείς έχουμε προωθήσει όλο αυτό που περιέγραψα στον πολιτικό σχεδιασμό για το πώς θα αξιοποιήσουμε τα υπόλοιπα αεροδρόμια: Να ολοκληρωθεί για να βγει ένας διαγωνισμός, δηλαδή μια ενότητα και τα 23 αεροδρόμια.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Η *Fraport* θέλει να δείξει ενδιαφέρον το έχει δηλώσει.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ας δείξει, μακάρι να ανεβάσει και τον ανταγωνισμό.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Μακάρι να υπάρχει και άλλη εταιρεία.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Εμάς δεν μας νοιάζει αν λέγεται *Fraport*...

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Όχι λέμε ότι ήδη έχουμε μια εταιρεία που έχει δηλώσει ότι

ενδιαφέρεται.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Πολλές έχουν.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Έχετε κι άλλες;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ναι έχουμε κι άλλες και θεωρώ ότι τα 23 αεροδρόμια, κάποια από αυτά μπορούν, το ένα τουλάχιστον μπορεί να είναι διεθνές αεροδρόμιο σαν το Καστέλι.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Είναι αυτό που είπατε ότι χρειαζόμαστε ακόμη ένα μεγάλο αεροδρόμιο στην Ελλάδα;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ναι.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Ποιο υπονοείτε;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Εκτιμώ ότι το αεροδρόμιο της Καλαμάτας έχει τα χαρακτηριστικά για να γίνει διεθνές αεροδρόμιο.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Το οποίο λειτουργεί υπό την ΥΠΑ δεν έχει περάσει στην *Fraport*, δεν είναι στα 14 αεροδρόμια που λειτουργεί η *Fraport*.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ναι. Επίσης πιστεύω ότι τουλάχιστον οκτώ από τα περιφερειακά αεροδρόμια μπορούν να είναι κερδοφόρα και επομένως τα έσοδα που θα έχουμε από τα 8 συν το αεροδρόμιο της Καλαμάτας μπορούν να μειώσουν πάρα πολύ το κόστος της λειτουργίας των υπολοίπων αεροδρομίων να μην το φορτώνεται όλο ο Έλληνας πολίτης.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Θα έχουμε εξελίξεις μέσα στο '19; Πιστεύετε ότι θα το ολοκληρώσουμε τον διαγωνισμό;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ναι, τέλος πάντων θα βγει ο διαγωνισμός.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Και θα έχουμε και ανάδοχο;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Δεν είναι δύσκολος αυτός ο διαγωνισμός που σας λέω γιατί δεν περιλαμβάνει όλα αυτά που περιλαμβάνουν οι προηγούμενοι των δεκατεσσάρων από το ΤΑΙΠΕΔ. Όταν περιορίζεις τη λειτουργία και τις ευθύνες που έχει ο ιδιώτης και συνεχίζει η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας -που αυτό μπορεί να έχει τα προβλήματα που λέτε, τα αποφεύγεις με τον τρόπο που σας λέω-, αλλά έχει κι ένα κομμάτι που σχετίζεται με την ασφάλεια, που σχετίζεται με μια σειρά από λειτουργίες στο αεροδρόμιο καθώς η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας έχει δείξει παρά τις ελλείψεις και τα προβλήματα ότι είναι σε πολύ υψηλό επίπεδο.

Δ. ΜΠΑΛΗΣ: Είναι σε πολύ υψηλό επίπεδο και σε κατάρτιση.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Έτσι.