

Είκοσι επιπλέον αιτήσεις για την έγκριση υδατοδρομίων, με τη νέα νομοθεσία, έχουν υποβληθεί στην ΥΠΑ

2019/03/12 08:57 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Μεγιστοποιούνται οι πιθανότητες για την επαναδραστηριοποίηση υδροπλάνων στην Ελλάδα.

Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών, η σύναψη του οποίου παραδόθηκε στο υπουργείο Μεταφορών τον Φεβρουάριο, επισημαίνεται ότι ένα αρχικό δίκτυο υδατοδρομίων είναι ήδη υπό ανάπτυξη.

Τρία υδατοδρόμια έχουν αδειοδοτηθεί για τα λιμάνια της Κέρκυρας, των Παξών και της Πάτρας, ενώ τέσσερα ακόμα υδατοδρόμια σε **Θεσσαλονίκη, Ίο, Ηράκλειο και Πύλο** είναι υπό αξιολόγηση από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Αντίστοιχα, εκκρεμούν περισσότερες από 20 επιπλέον αιτήσεις προς έγκριση (σε αναμονή επικύρωσης της νέας νομοθεσίας) και ότι στην περιοχή της Αθήνας σχεδιάζεται μητροπολιτική βάση υδροπλάνων.

Όπως σημειώνεται στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών, οι πρώτες πτήσεις με υδροπλάνα πραγματοποιήθηκαν το 2005 στο Ιόνιο Πέλαγος και στη συνέχεια επεκτάθηκαν στο λιμάνι της Πάτρας.

Ακολούθως, άρχισαν πτήσεις με υδροπλάνα από το λιμάνι Λαυρίου (στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας) προς νησιά των Κυκλάδων, των Δωδεκανήσων, του Ιονίου και του λιμένα Πάτρας.

Ένα βασικό μειονέκτημα στη λειτουργία αυτών των υπηρεσιών υδροπλάνων ήταν ο δυσμενής όρος του Ν. 3333/2005 που ανέφερε ότι δεν είναι δυνατή η εκτέλεση περισσότερων από τρεις πτήσεις ανά υδατοδρόμιο.

Το 2007, οι υπουργοί των τότε υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών ανακοίνωσαν ότι θα επιταχύνουν τις διαδικασίες δημιουργίας νέων υδατοδρομίων.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 956/14-06-07, ο περιορισμός αυτός άλλαξε για δύο ηπειρωτικά υδατοδρόμια. Το επιτρεπόμενο όριο πτήσεων για το υδατοδρόμιο Πάτρας αυξήθηκε σε 5 πτήσεις ανά ημέρα και για το Λαύριο αυξήθηκε σε 9 πτήσεις ανά ημέρα.

Ωστόσο, αυτή η αύξηση των ορίων πτήσεων δεν ήταν αρκετή. Οι εταιρείες υδροπλάνων, ελπίζοντας ότι οι επιχειρήσεις τους θα επεκτείνονταν με ταχείς ρυθμούς, είχαν υπογράψει συμβόλαια μίσθωσης για πολλά υδροπλάνα (περισσότερα από όσα ήταν αναγκαίο, όπως επισημαίνεται) και μακροχρόνιες συμβάσεις με πολλούς πιλότους υδροπλάνων.

Τα αδρανή υδροπλάνα και οι πιλότοι προκάλεσαν υψηλό λειτουργικό κόστος και το 2008 οι εταιρείες υδροπλάνων σταμάτησαν τις δραστηριότητές τους.

Αργότερα, ο Ν. 4146/2013 εξάλειψε πλήρως τους περιορισμούς για τις συνολικές ημερήσιες πτήσεις για εγκεκριμένα υδατοδρόμια (άρθρο 43).

Σήμερα, υφίσταται νέα νομοθεσία για την «ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών».

Μετά από μακρά «περίοδο ωρίμανσης», η νέα νομοθεσία Ν.4568/2018 (που περιλαμβάνει ευνοϊκότερους όρους για την ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίων), όπως αναφέρεται στο Εθνικό Σχέδιο, παρουσιάστηκε στο ελληνικό κοινοβούλιο προς συζήτηση (Σεπτέμβριος 2018) και ψηφίστηκε τον Οκτώβριο του 2018.