

Παρουσιάζεται το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για τα υδατοδρόμια

2019/04/07 15:36 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Τις προσεχείς ημέρες το υπουργείο Μεταφορών αναμένεται να παρουσιάσει το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για τα υδατοδρόμια, σύμφωνα με τα όσα ανέφερε στο 1ο Βαλκανικό Φόρουμ, ο υπουργός Χρήστος Σπίρτζης.

Της Βάσως Βεγιάζη

Σύμφωνα με τον Έλληνα υπουργό Μεταφορών, το νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια, που ψηφίστηκε πρόσφατα στην Βουλή, μεταφράζεται και θα δοθεί προς όλες τις βαλκανικές χώρες, με στόχο τη δημιουργία ενός βαλκανικού δικτύου υδατοδρομίων.

«Εδώ μπορούμε να δούμε μία από τις συμφωνίες που έγιναν και με τη Βουλγαρία και με την Σερβία και με την Βόρεια Μακεδονία και έχουν να κάνουν με τα υδατοδρόμια. **Την επόμενη εβδομάδα θα παρουσιάσουμε το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο των υδατοδρομίων.**

Ο νόμος που ψηφίστηκε μεταφράζεται από τη χώρα μας σε όλες τις βαλκανικές χώρες, για να ξεπεράσουν τον σκόπελο της διαβούλευσης με τις διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Ήταν πραγματικά δύσκολο να καταλάβουν στην Ευρώπη ότι ένα υδροπλάνο στη θάλασσα είναι πλοίο και στον αέρα αεροπλάνο, τα καταφέραμε.

Δεν χρειάζεται να περάσουν τη βάσανο και οι υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες. Επομένως καταλαβαίνετε και τα πλεονεκτήματα, όταν μόνο από τη Βόρεια Μακεδονία έρχεται ένα εκατομμύριο επισκεπτών, η μισή χώρα, στη Χαλκιδική και στην Κατερίνη κάθε χρόνο.

Καταλαβαίνετε τα πλεονεκτήματα, **να παίρνει κάποιος ένα υδροπλάνο και να μετακινείται πολύ πιο εύκολα και στο ένα πέμπτο του χρόνου απ' ότι με το αυτοκίνητο**, με τη μετακίνηση που έχουμε σήμερα», υπογράμμισε ο Χρήστος Σπίρτζης.

Στιγμιότυπο από το 1ο Βαλκανικό Φόρουμ

«Προβλέπουμε λοιπόν, όχι μόνο τη χωροθέτηση των υδατοδρομίων, αλλά και την αδειοδότησή τους από το υπουργείο στις ομάδες που υπάρχουν, για να διευκολυνθεί τόσο ο ιδιωτικός τομέας, όσο και οι δυσπρόσιτες περιοχές, που δεν έχουν εμπορικό ενδιαφέρον, για να γίνει ένα υδατοδρόμιο.

Αυτό συμφωνήσαμε με τη Βόρειο Μακεδονία, με τη Βουλγαρία και θα το προχωρήσουμε. Βλέπετε εδώ στη γύρω περιοχή της Θεσσαλονίκης υπάρχουν αρκετά υδατοδρόμια.

Έχει σουξέ η Χαλκιδική και η Κατερίνη προφανώς, αλλά αν δούμε και το τι γίνεται με τους φίλους γείτονες Βούλγαρους, επίσης θα καταλάβουμε πόσο θα ωφελήσει και τον τουρισμό από τη μία χώρα προς την άλλη σε σχέση με τον κάθετο άξονα στον Έβρο, αλλά και στη Ροδόπη, που είναι πραγματικά κορεσμένος πλέον», συμπλήρωσε ο υπουργός Μεταφορών.

Η υφιστάμενη κατάσταση

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.

Ακολουθως, 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 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, 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.

Από την πλευρά τους, στελέχη της αγοράς υδροπλάνων σημειώνουν ότι εκκρεμούν σημαντικές ΚΥΑ για την επαναδραστηριοποίηση των υδροπλάνων. Όπως όλα δείχνουν, για τα υδροπλάνα «χάθηκε» και η εφετινή θερινή σεζόν.