
Είναι η Γενική Αεροπορία η λύση για τη βιωσιμότητα των μικρών περιφερειακών αεροδρομίων;

2020/03/07 21:45 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Σύμφωνα με ψήφισμα (2010/C 67 E/02) το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επισημαίνει ότι δυσχεραίνεται ολοένα και περισσότερο η πρόσβαση της γενικής και επαγγελματικής αεροπορίας, **όχι μόνο στα κεντρικά αεροδρόμια, αλλά και στα περιφερειακά**, λόγω της αύξησης της ζήτησης από τις εμπορικές αεροπορικές εταιρείες που έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό των διαθέσιμων χρονοθυρίδων (slots) και θέσεων στάθμευσης.

Ταυτόχρονα ενθαρρύνει τα κράτη-μέλη και τις τοπικές και περιφερειακές αρχές να επενδύσουν στον εκσυγχρονισμό των μικρών και μεσαίων αεροδρομίων, καθώς τα αεροδρόμια αυτά είναι μείζονος σημασίας για τη γενική και επαγγελματική αεροπορία.

Η χώρα μας διαθέτει 24 κρατικά περιφερειακά αεροδρόμια, τα οποία παρέμειναν εκτός της σύμβασης παραχώρησης στη Fraport.

Με δεδομένο ότι, σύντομα, το ιδιωτικών συμφερόντων αεροδρόμιο Καστελλίου θα αναλάβει εξ' ολοκλήρου τη λειτουργία του Ηρακλείου, **η βιωσιμότητα όλων των υπόλοιπων περιφερειακών αεροδρομίων, εξασφαλίζεται προς το παρόν μόνο από κρατικές ενισχύσεις.**

Σύμφωνα με τον Νόμο 4427/2016 η ΥΠΑ αποτελεί πλέον «Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και Διαχείρισης Αερολιμένων και Υδατοδρομίων», έχοντας υπό τον έλεγχο της τα λοιπά περιφερειακά αεροδρόμια που δεν περιήλθαν στη Fraport.

Μόνο η ευρωπαϊκή αγορά Γενικής Αεροπορίας συμβάλλει με περίπου 80 δισεκατομμύρια ευρώ στο ΑΕΠ της Ευρώπης

Βέβαια αυτό δεν μπορεί να συνεχιστεί σε βάθος χρόνου, διότι πρώτον αφαιρεί

σημαντικούς πόρους για τον αναγκαίο εκσυγχρονισμό του συστήματος Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, αλλά και σύμφωνα με την ανακοίνωση C(2014) 963 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με την οποία ορίζονται οι «Κατευθυντήριες Γραμμές για τις Κρατικές Ενισχύσεις προς τα αεροδρόμια», η διαδικασία αυτή σύντομα θα τεθεί υπό αμφισβήτηση.

Υποδομές και εξοπλισμός των αεροδρομίων αυτών δεν επιτρέπουν τη χρήση τους από μεγάλα charter αεροπλάνα.

Έτσι, η λειτουργία τους προσανατολίζεται σε πτήσεις εσωτερικού, με STOL (Sort Take-Off and Landing) αεροπλάνα, όπως το Dash 8 της Olympic air και το ATR της Sky Express, καθώς επίσης στις αγορές Γενικής Αεροπορίας, Ευρώπης και Μέσης Ανατολής, οι οποίες δεν είναι καθόλου αμελητέες.

Μόνο η ευρωπαϊκή αγορά Γενικής Αεροπορίας συμβάλλει **με περίπου 80 δισεκατομμύρια ευρώ στο ΑΕΠ της Ευρώπης** και αποτελεί το βασικό πεδίο εκπαίδευσης για χειριστές αεροσκαφών των αεροπορικών εταιρειών με ετήσιο κύκλο εργασιών που υπερβαίνει το 1 δισεκατομμύριο ευρώ.

Διαθέτει περισσότερα από 50.000 αεροσκάφη, που εκτελούν ετησίως 20 εκατομμύρια πτήσεις σε 4.200 αεροδρόμια, από τα οποία 3.000 καθαρά Γενικής Αεροπορίας.

Δυστυχώς, **σε αυτό το γίνεσθαι η χώρα μας απουσιάζει σχεδόν ολοκληρωτικά.** Η Ελλάδα διαθέτει αριθμητικά και χωροταξικά πλήρες δίκτυο αεροδρομίων, που σε συνδυασμό με τις καλές καιρικές συνθήκες και τις υψηλού επιπέδου υποδομές φιλοξενίας, μπορεί να αναδειχθεί σε κορυφαίο προορισμό αεροπορικής εκπαίδευσης και τουρισμού Γενικής Αεροπορίας.

Ταυτόχρονα, το ορεινό ανάγλυφο του εδάφους της και οι αμέτρητες περιοχές φυσικού κάλλους, δημιουργούν ιδανικές προϋποθέσεις για κάθε είδους αεραθλητικές δραστηριότητες. Όμως, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) – κύριος διαμορφωτής της αεροπορικής πολιτικής – δεν κατάφερε να δημιουργήσει υγιές περιβάλλον για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων GA (Γενικής Αεροπορίας) και Αεραθλητισμού.

Έρευνα γνώμης, που ολοκληρώθηκε το 2017, έδειξε ότι απαιτούνται αρκετές μεταρρυθμίσεις στο σύστημα αερομεταφορών, προκειμένου η χώρα μας να καταστεί ενδιαφέρων επενδυτικός τόπος για αυτές τις αγορές. Ενδεικτικά αναφέρω ορισμένα διαδικαστικά και τεχνικά προβλήματα που υποβαθμίζουν σημαντικά την ελκυστικότητα των περιφερειακών αεροδρομίων.



Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία (AIP Greece GEN 1.2.1.2) αεροσκάφος ακόμα και από χώρα περιοχής Schengen, πρέπει να εκτελέσει πρώτη προσγείωση και τελευταία αναχώρηση από **διεθνές αεροδρόμιο για λόγους τελωνειακού ελέγχου**.

Αυτό σημαίνει ότι, πτήσεις, π.χ. από Ιταλία ή Κύπρο με προορισμό το ωραιότατο αεροδρόμιο Αστυπάλαιας, πρέπει πρώτα να προσγειωθούν και φεύγοντας να απογειωθούν από διεθνές αεροδρόμιο της Frarort, π.χ. Σαντορίνη- Ρόδο- Κω, γεγονός που επιβάλλει στους επιβάτες (2-6) ένα κόστος πάνω από 1.000 Ευρώ για τέλη προσγείωσης, επίγειας εξυπηρέτησης και κόστος παράκαμψης από την επιθυμητή διαδρομή τους.

Αλλά ακόμα και αν παρακαμφθεί η διαδικασία αυτή, πάλι θα αναγκαστούν να προσεγγίσουν ένα από τα αεροδρόμια της Frarort διότι στα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια δεν υπάρχει δυνατότητα ανεφοδιασμού με αεροπορικό καύσιμο.

Τέλος, τα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια λειτουργούν με βάση το πρόγραμμα πτήσεων της Olympic Airways και Sky Express, παραμένοντας ανοικτά κατά μέσο όρο **μόνο 4 ώρες ημερησίως και παρουσιάζουν προβλήματα χωρητικότητας**.

Αποτελούν, δηλαδή, αναξιοποίητες επενδύσεις εκατομμυρίων ευρώ, που επιβαρύνουν

τον Έλληνα φορολογούμενο.

Η ανάπτυξή τους προϋποθέτει επιπλέον μεταρρυθμίσεις, όπως:

A. Επανασχεδιασμό των Τερματικών περιοχών (TMA) και ζωνών ελέγχου (CTR) όλων των αεροδρομίων της χώρας.

B. Αλλαγή κατηγοριοποίησης του χαμηλού Εναέριου Χώρου.

Γ. Αξιοποίηση των μικρών περιφερειακών και πολλών εγκαταλελειμμένων αεροδρομίων, στοχεύοντας σε δημιουργία επιχειρηματικών κέντρων με άξονα τη Γενική Αεροπορία και τον Αεραθλητισμό.

Δ. Προσαρμογή του κόστους των Παρεχόμενων Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας ανάλογα με την πραγματική ζήτηση και όχι σε απαιτήσεις χρηστών ή άλλων παραγόντων.

Ε. Βελτίωση διαδικασιών και παροχής πληροφοριών VFR πτήσεων (Flight plan filing – VFR charts – Aerodrome opening hours – Refueling – NOTAMs, etc).

Ζ. Βελτίωση εξυπηρέτησεων με έντυπο υλικό, συνδέοντας Γενική Αεροπορία με την Τουριστική Επιχειρηματικότητα (VFR Guide – Cultural Events Calendar – Accommodation possibilities – local sightseeing – customs, products, etc).

Προφανώς ο δρόμος για μεταρρυθμίσεις είναι δύσκολος, απαιτεί προπάντων αλλαγή νοοτροπίας, αλλά δεν υπάρχει άλλη εναλλακτική λύση. Η συνεργασία όλων των εκπροσώπων αεροπορικής κοινότητας και πολιτικής εξουσίας είναι όχι απλώς σημαντική, αλλά μοναδική προϋπόθεση για τη βιωσιμότητα των μικρών περιφερειακών αεροδρομίων.

Δεν υπάρχει χώρος για αντιπαλότητες, σκοπιμότητες και προσωπικά – κακώς εννοούμενα – συμφέροντα. Ας μην ξεχνάμε, ότι μεταξύ των βασικών στόχων της ΥΠΑ (αλλά και της ΠΑ) είναι η στήριξη κάθε προσπάθειας που προάγει το αεροπορικό πνεύμα και συμβάλλει στην ανάπτυξη των αερομεταφορών της χώρας μας.

Οι ευθύνες σε αυτή την προσπάθεια της Περιφέρειας και των Δήμων είναι σημαντικές. Η Ελλάδα με τις απαραίτητες μεταρρυθμίσεις στον αεροπορικό χώρο μπορεί να γίνει η αντίστοιχη Καλιφόρνια στην Ευρώπη.

Γιάννης Σταυλάς,

Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας, Msc Αεροναυπηγός Μηχανικός, TU Berlin , PPL Χειριστής, αναδημοσίευση από την ιστοσελίδα της Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης