

Υδροπλάνα: Το ιπτάμενο «γεφύρι της Αρτας»

2017/02/05 10:00 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Τον κίνδυνο να χαθεί εμπορικά άλλο ένα καλοκαίρι (!) αντιμετωπίζει η πολύπαθη επένδυση των υδροπλάνων, που εξελίσσεται σε σύγχρονο γεφύρι της Αρτας, συγκεντρώνοντας όλες εκείνες τις παθογένειες που βάζουν φρένο στο επιχειρείν και στην ανάπτυξη της χώρας.

Τα υδατοδρόμια που έχουν αδειοδοτηθεί μέχρι σήμερα **στην περιφέρεια είναι μόλις δύο(!)**, ενώ για το κεντρικό υδατοδρόμιο της Αθήνας που θεωρείται κλειδί για την ενεργοποίηση των επενδύσεων στα υδροπλάνα **δεν προβλέπεται και ούτε έχει ξεκινήσει ακόμα οποιαδήποτε διαδικασία!**

Αν και έχουν περάσει 13 ολόκληρα χρόνια από την αρχική - βραχύβια εμφάνιση των υδροπλάνων στην Ελλάδα, η πολιτεία δεν έχει ολοκληρώσει ακόμα το απαραίτητο πλαίσιο που θα οδηγήσει με ασφάλεια στο ξεκλείδωμα των επενδύσεων στον χώρο των υδροπλάνων.

«Κυρίως θα πρέπει να υπάρξει ένας κεντρικός σχεδιασμός, με στόχο τη δημιουργία ενός αξιόπιστου δικτύου αλληλοτροφοδοτούμενων συγκοινωνιακών συνδέσεων, με τη συνεργασία όλων των μεταφορικών μέσων που δραστηριοποιούνται στη νησιωτική Ελλάδα», λένε χαρακτηριστικά στελέχη του κλάδου των μεταφορών.

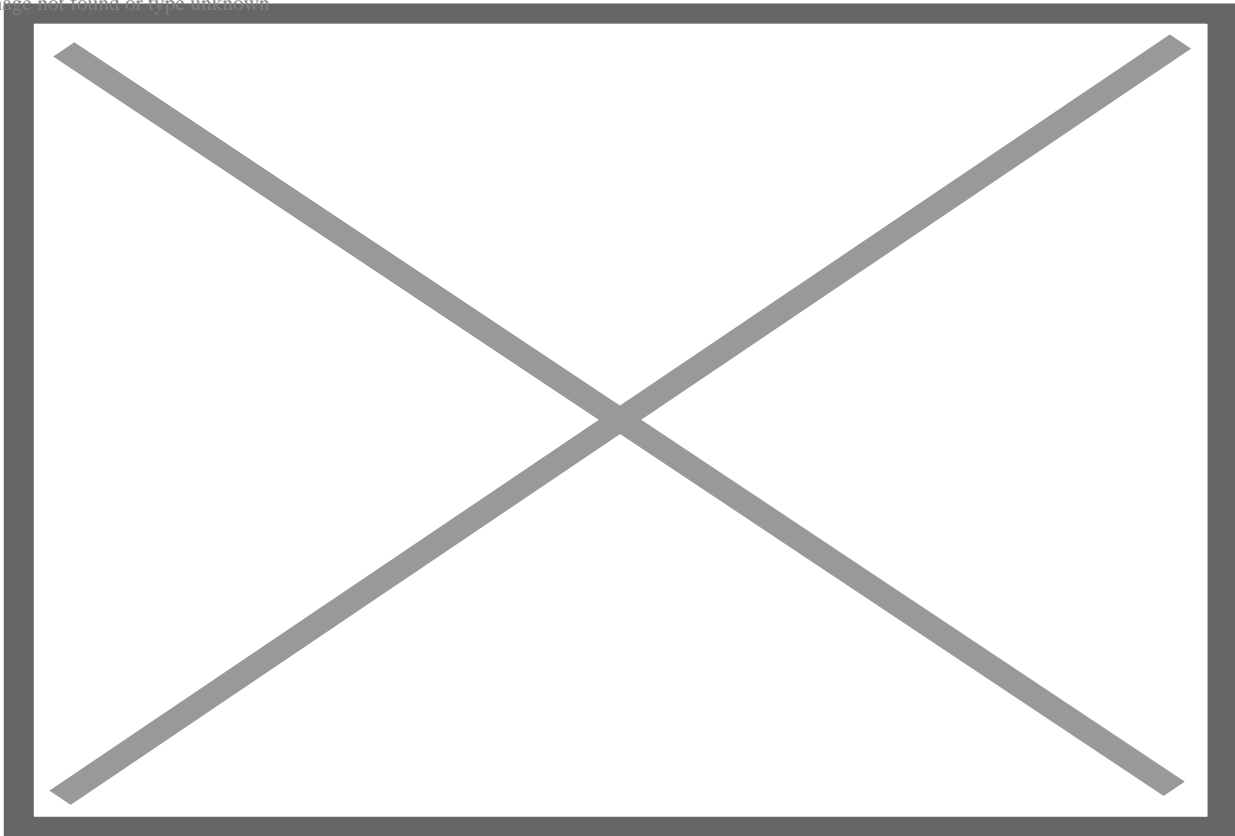
Σύμφωνα με τους εμπλεκόμενους στην πολύπαθη υπόθεση των υδροπλάνων, τρία είναι σήμερα τα μεγάλα αγκάθια που εξακολουθούν να κρατούν τα υδροπλάνα μακριά από τα ελληνικά νησιά και τα παράλια της ηπειρωτικής Ελλάδας.

1. Νομοθετικό πλαίσιο υδατοδρομίων

Το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ως επισπεύδον υπουργείο για τα υδατοδρόμια, έχοντας επισημάνει τα σημεία εκείνα του Νόμου 4146/13 που δημιουργούν σημαντικές καθυστερήσεις στην αδειοδότηση των υδατοδρομίων, εκπόνησε, σε συνεργασία με τα άλλα συναρμόδια υπουργεία (Ναυτιλίας, Περιβάλλοντος κ.λπ.) και την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), σχέδιο νέου νόμου με σκοπό να βελτιωθούν βασικές διατάξεις που θα επιτρέψουν την επίσπευση αδειοδότησης των υδατοδρομίων.

Το νομοσχέδιο τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση στις 5 Αυγούστου 2016, η οποία κράτησε μέχρι και τις 9 Σεπτεμβρίου 2016.

Image not found or type unknown



Ωστόσο, από την ημερομηνία εκείνη και μέχρι σήμερα, **το νομοσχέδιο δεν έχει προωθηθεί στη Βουλή για ψήφιση**, χωρίς κανείς να γνωρίζει, εάν θα ενταχθούν σε αυτό δύο κομβικές τροποποιήσεις που έχουν προταθεί κατά τη δημόσια διαβούλευση, προκειμένου ο νέος νόμος να επιτρέψει τη βιώσιμη λειτουργία των υδατοδρομίων.

Η πρώτη διάταξη αφορά την πρόβλεψη για χρήση **εναλλακτικού θαλασσοδιαδρόμου εντός των λιμένων**, προκειμένου να καταστεί εφικτή η λειτουργία των υδατοδρομίων σε δωδεκάμηνη βάση.

Αυτό θεωρείται εξαιρετικά σημαντικό, καθώς όταν επικρατούν κακές καιρικές συνθήκες, θα πρέπει να επιτρέπεται στα υδροπλάνα να προσθαλασσώνονται στα πιο προστατευμένα σημεία των λιμανιών.

Η δεύτερη διάταξη αφορά την επιμήκυνση του χρόνου της άδειας των υδατοδρομίων. Συγκεκριμένα, προτείνεται η άδεια να είναι αόριστης ή 20ετούς διάρκειας για λόγους βιώσιμης λειτουργίας της.

Σημειώνεται ότι στο νομοσχέδιο που τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση προβλέπεται να είναι πενταετής η διάρκεια ισχύος της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου, όπως και της άδειας λειτουργίας.

Τα υδατοδρόμια που έχουν αδειοδοτηθεί μέχρι σήμερα στην περιφέρεια είναι μόλις δύο(!), ενώ για το κεντρικό υδατοδρόμιο της Αθήνας που θεωρείται κλειδί για την ενεργοποίηση των επενδύσεων στα υδροπλάνα δεν προβλέπεται και ούτε έχει ξεκινήσει ακόμα οποιαδήποτε διαδικασία!

Επίσης, προβλέπεται ότι ιδιοκτήτης κάθε άδειας υδατοδρομίου θα είναι δημόσιος φορέας (π.χ. Λιμενικό Ταμείο). Ομως, όπως αναφέρουν στελέχη από τον χώρο των υδροπλάνων, το κάθε Λιμενικό Ταμείο, καθώς **δεν έχει την τεχνογνωσία να λειτουργήσει το υδατοδρόμιο**, θα πρέπει να προκηρύξει διαγωνισμό για την επιλογή έμπειρης εταιρείας με το κατάλληλο προσωπικό, που θα αναλάβει ως φορέας λειτουργίας του υδατοδρομίου.

Ωστόσο, ο διαγωνισμός θα έχει τον σημαντικό περιορισμό της πενταετούς διάρκειας της άδειας. Δεδομένου δε ότι η συγκεκριμένη δραστηριότητα δεν έχει ακόμα ξεκινήσει, καθώς δεν υπάρχουν αεροπορικές εταιρείες υδροπλάνων στην Ελλάδα, είναι σαφές ότι τα πρώτα χρόνια τα υδατοδρόμια θα υπολειτουργούν.

Ετσι, προσθέτουν, η πενταετής διάρκεια της άδειας θα είναι ανασταλτικός παράγοντας για τη συμμετοχή εταιρειών στον διαγωνισμό.

Οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να σταθμίσουν το κόστος της επένδυσής τους (λειτουργικά έξοδα σε προσωπικό, εκπαιδεύσεις, διαχείριση και συντήρηση εξοπλισμού και υποδομών, ενοίκιο για την άδεια κ.λπ.), σε συνάρτηση με τα μειωμένα έσοδα που θα υπάρχουν τα πρώτα χρόνια λειτουργίας και μέχρι τα υδροπλάνα να φτάσουν να πραγματοποιούν επαρκές πτητικό έργο για να υπάρχουν και τα αντίστοιχα έσοδα στο υδατοδρόμιο.

Για τους λόγους αυτούς η διάρκεια των αδειών προτείνεται να είναι τουλάχιστον 20ετής.

2. Δημιουργία δικτύου υδατοδρομίων

Απαραίτητη προϋπόθεση για να ξεκινήσουν οι πτήσεις των υδροπλάνων είναι η **ύπαρξη δικτύου αδειοδοτημένων υδατοδρομίων**, ώστε με τις κατάλληλες υποδομές τους να παρέχουν την απαιτούμενη εξυπηρέτηση – υποστήριξη σε ένα πρωτοποριακό μεταφορικό μέσο.

Είναι επιχειρησιακά και εμπορικά ορθό να δημιουργηθεί εκτενές δίκτυο υδατοδρομίων ανά νησιωτική περιοχή (π.χ. Ιόνιο, Δωδεκάνησα, Κυκλάδες, Κρήτη,

Αργοσαρωνικός, Βόρειο Αιγαίο κ.λπ.).

Ετσι τα υδροπλάνα θα μπορούν να συνδέουν αρκετούς προορισμούς, εξασφαλίζοντας τον κρίσιμο όγκο πτητικού έργου που θα καταστήσει βιώσιμη τη λειτουργία τους.

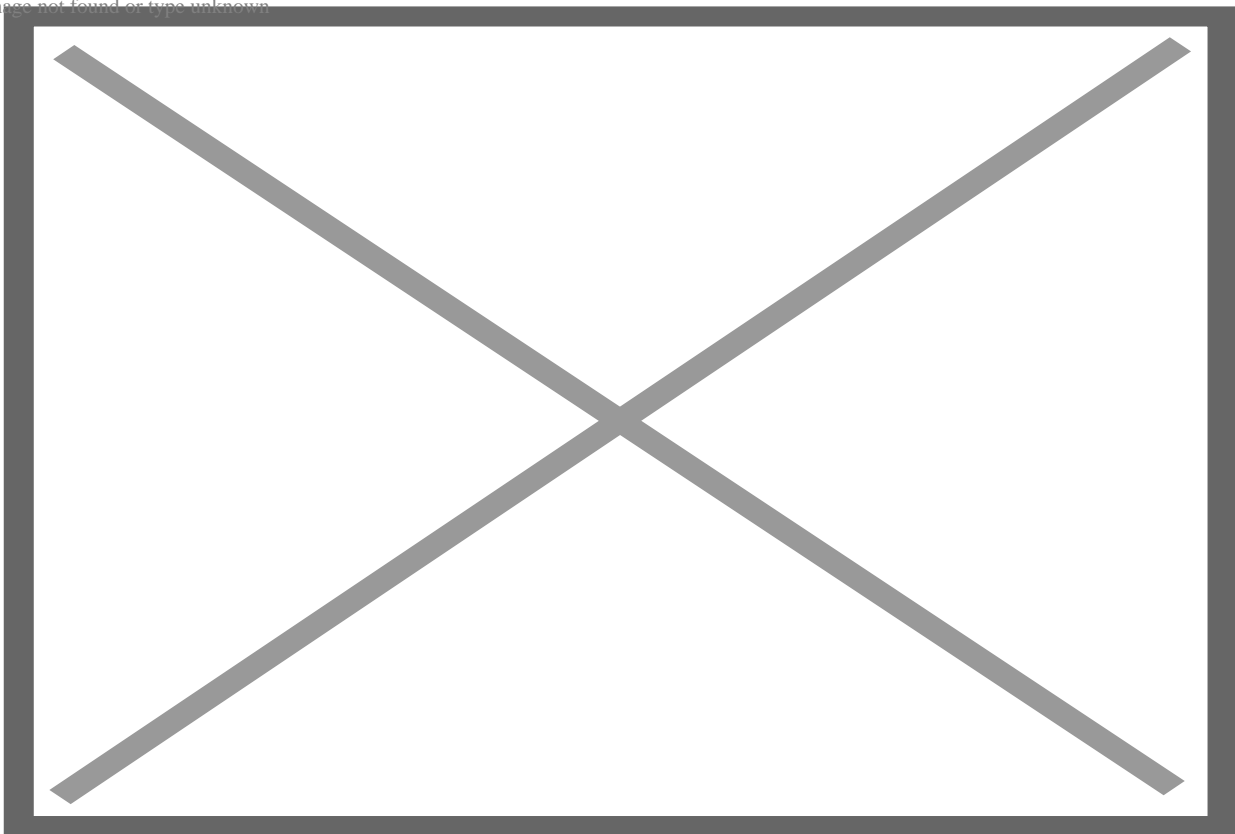
Δυστυχώς, μέχρι σήμερα, αναφέρουν τα στελέχη που εμπλέκονται στις αδειοδοτήσεις των υδατοδρομίων, υπάρχουν μόνο **δύο αδειοδοτημένα υδατοδρόμια**, ένα στην Κέρκυρα και το δεύτερο στους Παξούς, γεγονός που δεν επιτρέπει σε καμία αεροπορική εταιρεία να ξεκινήσει πτήσεις υδροπλάνων.

3.Μητροπολιτικό υδατοδρόμιο Αθήνας

Για την πλήρη αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων των υδροπλάνων στον τομέα του τουρισμού αλλά και για την ουσιαστική άρση της απομόνωσης των μικρών νησιών είναι απαραίτητη η δημιουργία μητροπολιτικού υδατοδρομίου στην Αθήνα, ώστε να εξασφαλίζεται η εύκολη μετακίνηση των τουριστών, αλλά και η άμεση πρόσβαση των νησιωτών στο οικονομικό, εμπορικό και διοικητικό κέντρο της πρωτεύουσας, καθώς και στα μεγάλα νοσοκομεία.

Η δημιουργία κεντρικού υδατοδρομίου στην Αθήνα (μεταξύ ΣΕΦ και Αγίου Κοσμά), το οποίο θα χρησιμοποιείται από όλες τις εταιρείες και θα είναι εύκολα προσβάσιμο με ΙΧ ή με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, θεωρείται ιδιαίτερης σημασίας για το ξεκλείδωμα των επενδύσεων στον χώρο των υδροπλάνων.

Image not found or type unknown



«Είναι σαφές ότι τα οφέλη από τη λειτουργία των υδατοδρομίων θα είναι πολλαπλά,

καθώς τα υδροπλάνα με τις πτήσεις τους θα προσφέρουν αξιόπιστη και ευέλικτη μεταφορική δυνατότητα στους κατοίκους και τους τουρίστες των περιοχών όπου θα λειτουργήσουν», αναφέρουν τα στελέχη των εταιρειών υδατοδρομίων και προσθέτουν:

«Στα αδειοδοτημένα υδατοδρόμια θα επιτρέπεται, βάσει του νόμου, η πραγματοποίηση τακτικών και έκτακτων πτήσεων υδροπλάνων για μεταφορά επιβατών, φορτίων, ταχυδρομείου, καθώς και μιας σειράς ειδικών πτήσεων (νοσοκομειακές, έρευνας - διάσωσης, πυρόσβεσης, γενικής αεροπορίας, αεροπορικών εργασιών κ.λπ.)».

Επίσης, τονίζουν ότι «η δημιουργία πλήρους δικτύου υδατοδρομίων στην ελληνική επικράτεια θα δημιουργήσει σημαντικό αριθμό νέων θέσεων εργασίας που, στο μεγαλύτερο ποσοστό τους, θα καλυφθούν από μόνιμους κατοίκους των νησιών όπου θα δραστηριοποιηθούν τα υδροπλάνα».

Σημειώνεται ότι σε πρόσφατη μελέτη του ΣΕΒ η δημιουργία δικτύου υδατοδρομίων συμπεριλαμβάνεται στη λίστα (και μάλιστα στην τρίτη θέση) των μεγάλων έργων που προτείνονται για την ανάπτυξη της Ελλάδας.

Κώστας Ντελέζος,

«Τα Νέα»