

Τα υδροπλάνα έχασαν και εφέτος την πτήση

2018/03/26 09:16 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Ενα ακόμη χαμένο καλοκαίρι το εφετινό για τα υδροπλάνα. Μια δεκαετία σχεδόν μετά την άδοξη «προσγείωση» της πρώτης επενδυτικής απόπειρας από την ελληνοκαναδική AirSeaLines, και πέντε χρόνια μετά την ψήφιση του ισχύοντος νομικού πλαισίου, τα υδροπλάνα παραμένουν καθηλωμένα.

Το εξαιρετικά περιορισμένο δίκτυο αδειοδοτημένων υδατοδρομίων, αλλά και η αναμονή εδώ και ενάμιση χρόνο του σχεδίου νόμου, που έχει καταλήξει σαν το γιοφύρι της Αρτας, αποθαρρύνουν τους επενδυτές που προτιμούν πιο ήρεμα νερά για τις τοποθετήσεις τους.

Την ίδια στιγμή, η χώρα χάνει παράθυρα ευκαιρίας· πράγμα όχι περίεργο δυστυχώς για την ελληνική πραγματικότητα. Στη γειτονική μας Κροατία, η οποία έχει μπει τα τελευταία χρόνια πολύ δυνατά στον τουριστικό χάρτη, με υψηλές επιδόσεις και στην κρουαζιέρα – που συνδέεται άμεσα με την επιλογή του υδροπλάνου ως συμπληρωματικού μέσου -, τα υδροπλάνα δεν πετούν εφέτος.

Ετσι, ένας ανταγωνιστής, που κατάφερε μέσα σε δύο χρόνια να αδειοδοτήσει έντεκα υδατοδρόμια και να παρέχει πτητικό έργο, έμεινε εκτός παιχνιδιού. Τα τέσσερα καναδέζικα δικινητήρια υδροπλάνα που πετούσαν στις ακτές της Αδριατικής έχουν ήδη φύγει για Ελβετία, λόγω διαφωνιών της εταιρείας με τις τοπικές Αρχές.

Επενδυτές σε αναμονή

Μέχρι σήμερα όμως το εισιτήριο του καλοκαιριού του 2018 χάνεται ακόμη και στο Ιόνιο, όπου βρίσκονται τα τρία αδειοδοτημένα υδατοδρόμια, σε Κέρκυρα, Παξούς και Πάτρα. Παρά το γεγονός ότι το υδατοδρόμιο της Πάτρας έχει αδειοδοτηθεί από τον περασμένο Φεβρουάριο, δεν έχει προκηρυχθεί ο μειοδοτικός διαγωνισμός για την ανάληψη της διαχείρισης του υδατοδρομίου.

Οι υποσχέσεις ότι θα προχωρούσε ως τα τέλη του προηγούμενου μήνα δεν επιβεβαιώθηκαν, όμως ακόμη κι αν ο διαγωνισμός προκηρυχθεί άμεσα, δεν θα έχουμε ανάδοχο πριν από τον Μάιο. Και αυτό φυσικά εφόσον όλα εξελιχθούν ομαλά, χωρίς δικαστικές εμπλοκές και ενστάσεις. Πράγμα σπάνιο κατά τη συνήθη ελληνική πρακτική.

Και όταν όμως ανακηρυχθεί ο ανάδοχος, θα απαιτηθούν διαδικασίες ώστε τα

υδροπλάνα να αποκτήσουν ελληνικό νηολόγιο.

Σε αυτή την περίπτωση, **τα τέσσερα υδροπλάνα που αποσύρθηκαν από την Κροατία θα μπορούσαν να αποτελέσουν μια γρηγορότερη λύση**, καθώς διαθέτουν ήδη ευρωπαϊκό νηολόγιο, με αποτέλεσμα να πληρούν την πλειοψηφία των προϋποθέσεων και για το ελληνικό. Πάντως, οτιδήποτε πέρα από δοκιμαστική πτήση θα αποτελέσει έκπληξη για το εφετινό καλοκαίρι.

Εξάλλου, ακόμη και ένα δίκτυο τριών υδατοδρομίων δεν μπορεί να θεωρηθεί βιώσιμο, προϋπόθεση που επηρεάζει κάθε επενδυτική απόφαση.

Ας μην ξεχνούμε ότι η καθήλωση των πρώτων υδροπλάνων που πέταξαν στη χώρα αποδόθηκε από τον τότε επενδυτή «στον βούρκο της ελληνικής γραφειοκρατίας», αλλά και στο γεγονός ότι τα «υδροπλάνα παραμένουν εξόριστα στο Ιόνιο», εξυπηρετώντας τότε ένα δίκτυο κατά τι ευρύτερο από αυτό που θα μπορούσε ρεαλιστικά να διαμορφωθεί στη χώρα εντός του 2018, και εφόσον φυσικά υπάρχει η πολιτική βούληση.

Αργά βήματα βελτίωσης

Οσο όμως οι αδειοδοτήσεις «βαδίζουν» με τους μέχρι σήμερα ρυθμούς, ουσιαστικά δεν αλλάζει τίποτα. Από τις 25 αιτήσεις αδειοδότησης που έχουν υποβληθεί, μόλις οι τρεις που αναφέρθηκαν έχουν προχωρήσει. Βασική αιτία αποτελεί η μεγάλη καθυστέρηση της περιβαλλοντικής αδειοδότησης, δεδομένου ότι με το ισχύον πλαίσιο του 2013, εφόσον ένας λιμένας **δεν διαθέτει εγκεκριμένη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) - η πλειονότητα δηλαδή των ελληνικών λιμανιών** -, τότε θα πρέπει να γίνει ΜΠΕ για το σύνολο του λιμένος, και όχι μόνο για το κομμάτι όπου αναπτύσσεται το υδατοδρόμιο.

Σύμφωνα με πληροφορίες του «Βήματος», πρόσφατα έγινε από το αρμόδιο υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας αλλαγή στις προβλέψεις σχετικού ΠΔ, ώστε να μην απαιτείται συνολική περιβαλλοντική αδειοδότηση, παρά μόνο για το υδατοδρόμιο. Αυτό σημαίνει ότι ακόμη και με το ισχύον πλαίσιο, κατά κάποιον τρόπο η διαδικασία πρόκειται να επιταχυνθεί.

Πάνε να τους φορτώσουν και δημοσίους υπαλλήλους

Εκτός από τη συνήθη ύποπτη περιβαλλοντική αδειοδότηση, φαίνεται πως τα απόνερα της παραχώρησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων στη Fraport Greece ταράζουν και τα υδροπλάνα. Σύμφωνα με πληροφορίες – και εν όψει της αξιοποίησης και άλλων περιφερειακών αεροδρομίων –, αναζητείται φόρμουλα ώστε οι αερολιμενικοί υπάλληλοι της ΥΠΑ που μένουν δίχως αντικείμενο να στελεχώσουν τα υδατοδρόμια της χώρας.

Να «κληροδοτηθούν» δηλαδή στον ανάδοχο που θα αναλάβει τη διαχείριση ενός εκάστου υδατοδρομίου, γεγονός όμως το οποίο δεν μπορεί να γίνει εύκολα αποδεκτό από τους φορείς της αγοράς, που εμποδίζονται ήδη αρκετά από τις κακοδαιμονίες του ελληνικού Δημοσίου.

Το εκπεφρασμένο ενδιαφέρον εταιρειών από τον **Καναδά, την Ιαπωνία, την Κίνα, τη Γερμανία έχει μείνει στο επίπεδο των συζητήσεων**, με τους εγχώριους παίκτες να προσπαθούν να το διατηρήσουν ζωντανό. Είναι χαρακτηριστικό ότι για να θεωρηθεί βιώσιμη μια τοποθέτηση σε υδροπλάνα θα πρέπει να πραγματοποιούνται ημερησίως 4 1/2 – 5 ώρες πτήσης, πράγμα που δεν είναι εφικτό ελλείψει ολοκληρωμένου δικτύου.

Στην αναμονή παραμένει και το επενδυτικό πλάνο, αξίας 250 εκατ. ευρώ, της Hellenic Seaplanes, σε συνεργασία με την Petrichor Capital Partners και κινεζικά κεφάλαια, για την ανάπτυξη δικτύου υδατοδρομίων και την αγορά στόλου αμφίβιων υδροπλάνων.

Εκτός όμως από επενδυτικά κίνητρα, ανάμεσα στα οποία και φορολογικά, οι ενδιαφερόμενοι ζητούν και διασφαλίσεις ως προς τη σταθερότητα του νομικού πλαισίου, αλλά και άλλου είδους κίνητρα, ανάμεσα στα οποία η παροχή βίζας στους επενδυτές.

Πρόκειται για μια επενδυτική πρόταση με χρονικό ορίζοντα διετίας, η οποία περιλαμβάνει την αγορά 20 αμφίβιων υδροπλάνων, την ανάπτυξη 50 υδατοδρομίων μικρού μεγέθους, άλλων 50 μεσαίου μεγέθους, 10 ακόμη μεγάλων υδατοδρομίων και ενός μητροπολιτικού. Προβλέπει ακόμη την ανάπτυξη τεχνικής βάσης και συντήρησης καθώς και δικτύου σταθμών ανεφοδιασμού υδροπλάνων.

Όλγα Κλόντζα,

“Το Βήμα της Κυριακής”