

Στην τελική ευθεία το νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια

Υδροπλάνα στο Αιγαίο το 2012

Στόχος της κυβέρνησης η προσέλκυση νέων επενδύσεων και η τουριστική ανάπτυξη

Στην Ελλάδα υπάρχουν ελάχιστοι πλότοι υδροπλάνων. Οι δύο εταιρείες που είχαν δραστηριοποιηθεί στο παρελθόν (Argo και Air Sea Lines) είχαν μετακαλέσει κυβερνήτες από τις ΗΠΑ και τον Καναδά

Τα μελέτρια του Αιγαίου μπορεί να κάνουν δύσκολη την προσθαλάσσιση καθώς ο νόμος δεν την επιτρέπει όταν τα κύματα ξεπερνούν το ύψος των δύο μέτρων

Ρεπορτάζ **ΑΧ. ΧΕΚΙΜΟΓΛΟΥ**

Στην τελική ευθεία για να παρουσιαστεί στο Υπουργικό Συμβούλιο εισέρχεται πλέον το πολυαναμενόμενο νομοσχέδιο του υπουργείου Υποδομών για τα υδατοδρόμια. Συνεχίζοντας την επεξεργασία που έκανε ο πρώην υφυπουργός Υποδομών κ. **Ι. Ραγκούσης** βάζει τις τελευταίες «πινελιές» με στόχο την προσέλκυση νέων επενδύσεων και την ανάπτυξη του τουρισμού. Σύμφωνα με αποκλειστικές πληροφορίες του «Βήματος», ο κ. Ραγκούσης επεξεργάζεται την απλοποίηση των διαδικασιών ίδρυσης και κατασκευής των υδατοδρομίων με στόχο τη δημιουργία ενός πλαισίου fast track για τις επενδύσεις στον συγκεκριμένο τομέα, τη συγκρότηση μιας νέας μεταφορικής αγοράς και την παράλληλη ενίσχυση της τουριστικής κίνησης στα νησιά της χώρας.

Το πολλά υποσχόμενο σχέδιο νόμου θα επιτρέψει τη δημιουργία ενός δικτύου υδατοδρομίων, για τη δημιουργία των οποίων δεν θα απαιτηθούν επενδύσεις υψηλού μεγέθους αλλά, αντίθετα, μικρά κεφάλαια ως 100.000 ευρώ. Στόχος του υπουργείου Υποδομών είναι η ίδρυση υδατοδρομίων από δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς αλλά και από μεικτά σχήματα δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Τα υδατοδρόμια μπορούν υπό προϋποθέσεις να λειτουργήσουν ως εναλλακτική στην ανάγκη για νέα λιμάνια και αεροδρόμια, τα οποία απαιτούν μεγάλες επενδύσεις, ενώ εύκολα καλύπτουν τις μεταφορικές ανάγκες των μικρών νησιών. Επίσης, η νομοθέτηση της λειτουργίας τους στοχεύει στη θωράκιση της προστασίας του περιβάλλοντος, ενώ η ανάπτυξη της συγκεκριμένης αγοράς δημιουργεί προσδοκίες και για τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Δεν είναι τυχαίο ότι υπάρχει τεράστιο ενδιαφέρον από όλα τα νησιωτικά συμπλέγματα της χώρας, αλλά και αναμονή από τις τοπικές κοινωνίες, καθώς το υδροπλάνο θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εναλλακτικό μέσο μετακίνησης αλλά και ως όχημα ενίσχυσης του τουριστικού προϊόντος της χώρας.

Αν και η χρήση αεροδρομίων επί υδάτινης επιφάνειας, όπως λέγεται επίσημα, προβλέπεται από το εθνικό δίκαιο, διέπεται ως και από νόμο του Μεσοπολέμου, ενώ εκκρεμούν κρίσιμες λεπτομέρειες, το κενό των οποίων φιλοδοξεί να καλύψει το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου. Αρμόδια υπηρεσία για την υλοποίηση των επενδύσεων θα είναι η Διεύθυνση Πολιτικού Σχεδιασμού του υπουργείου Υποδομών, η οποία θα λειτουργεί ως one stop shop. Τα διοικητικά βήματα θα είναι η κατάθεση του τεχνικού φακέλου, ο έλεγχος των δικαιολογητικών, η αποστολή του φακέλου στις συναρμόδιες υπηρεσίες (ΥΠΑ, Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας, Πολεμικό Ναυτικό, Πολεμική Αεροπορία) και στις κατά τόπους αρχές και η λήψη τεκμηριωμένης γνώμης περί αποδοχής ή όχι εντός 20 ημερών.

Ταξιδεύοντας με υδροπλάνο

ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ

Οι τιμές κινούνται στο επίπεδο των VIP ναύλων των ταχύπλων καραβιών.



ΤΑΧΥΤΗΤΑ

210 ως 360 κλμ. ανά ώρα πιάνου οι συνηθέστεροι τύποι υδροπλάνων



ΑΠΟΣΤΑΣΗ

700 ναυτικά μίλια (1.300 κλμ.) φτάνει κατά μέγιστον η ακτίνα δράσης τους

ΘΕΣΕΙΣ

12 - 18 επιβάτες μεταφέρονται



ΚΟΣΤΟΣ ΑΠΟΚΤΗΣΗΣ

€2 εκατ. υπολογίζεται ότι είναι η τιμή απόκτησης των εν λόγω τύπων αεροσκαφών



σχ των επενδύσεων θα είναι η Διεύθυνση Πολιτικού Σχεδιασμού του υπουργείου Υποδομών, η οποία θα λειτουργεί ως one stop shop. Τα διοικητικά βήματα θα είναι η κατάθεση του τεχνικού φακέλου, ο έλεγχος των δικαιολογητικών, η αποστολή του φακέλου στις συναρμόδιες υπηρεσίες (ΥΠΑ, Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας, Πολεμικό Ναυτικό, Πολεμική Αεροπορία) και στις κατά τόπους αρχές και η λήψη τεκμηριωμένης γνώμης περί αποδοχής ή όχι εντός 20 ημερών.

Εγκριση σε δύο μήνες

Αν ο φάκελος της επένδυσης εγκριθεί, τότε ο ενδιαφερόμενος θα καταθέσει αναφορά συμμόρφωσης με την περιβαλλοντική νομοθεσία ή μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων στην αρμόδια υπηρεσία (περιφέρειες ή υπουργείο Περιβάλλοντος). Τελευταίο βήμα για την ολοκλήρωση της διαδικασίας θα είναι η έκδοση κοινής απόφασης των υπουργών Υποδομών και Προστασίας του Πολίτη, ενώ στην περίπτωση της δημιουργίας υδατοδρομίου σε λιμένες θα αρκεί μόνο η υπογραφή του πρώτου. Στόχος του υπουργείου Υποδομών είναι το συνολικό διάστημα από την κατάθεση του φακέλου ως την υλοποίηση της επένδυσης να μην ξεπερνά τους δύο μήνες.

Μάλιστα, προς αποφυγήν επενδυτικών «περιπετειών», το υπουργείο Υποδομών ορίζει χρονικό περιθώριο έξι μηνών για την πραγματοποίηση της επένδυσης και σε αντίθετη περίπτωση θα ανακαλεί την άδεια. Επίσης, το νομοσχέδιο εισάγει την έννοια του υδάτινου πεδίου το οποίο θα μπορεί να χρησιμοποιείται προσωρινά και σύμφωνα με την περιβαλλοντική νομοθεσία. Δηλαδή, θα οριστεί περιορισμός που θα προβλέπει την προσωρινή χρήση υδάτινων περιοχών με μικρό αριθμό μετακινήσεων την ημέρα για μη τακτικές πτήσεις, όπως αυτές της Γενικής Αεροπορίας, αεροταξί και τουριστικής περιήγησης.

Το αρχικό σχέδιο προέβλεπε τον καθορισμό των θαλάσσιων διαδρόμων από το κράτος, διαδικασία καθοριστικής σημασίας για τη χωροθέτηση των υδατοδρομίων αλλά και ταυτόχρονα χρονοβόρα. Η νέα καινοτομία του νομοσχεδίου είναι ότι, αν δεν υπάρχει ήδη υδατοδρόμιο, η χωροθέτησή του και, κατά συνέπεια, η δημιουργία του θαλάσσιου διαδρόμου θα γίνεται κατά τη διάρκεια εξέτασης του τεχνικού φακέλου του υποψήφιου ενδιαφερόμενου επενδυτή.

Το νομοσχέδιο θα επιτρέψει σε όλους τους φορείς διαχείρισης του θαλάσσιου χώρου (λιμενικά ταμεία, ΚΕΔ κτλ.) να μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις παραχώρησης χώρου με ενδιαφερόμενους επενδυτές είτε απευθείας είτε κατόπιν διαγωνισμού. Ηδη μεγάλοι τουριστικοί και ξενοδοχειακοί όμιλοι έχουν εκφράσει το ενδιαφέρον τους για την πρωτοβουλία. Επίσης, ένα από τα εμπόδια που ρυθμι-

ζει το νομοσχέδιο είναι ο ανεφοδιασμός των καυσίμων των υδροπλάνων, ο οποίος θα πραγματοποιείται υπό προϋποθέσεις μέσω δεξαμενών ή βυτιοφόρων.

Η θεσμοθέτηση και η δημιουργία των υδατοδρομίων αναμένεται να φέρει πίσω τα υδροπλάνα στη χώρα μας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της απουσίας του θεσμικού πλαισίου ήταν η κατασκευή του υδατοδρομίου Βόλου, το οποίο λειτουργούσε με προσωρινή άδεια και με μόλις τρεις πτήσεις την ημέρα. Επίσημες άδειες έχουν πάρει περί τα 20 υδατοδρόμια στην Ελλάδα, τα οποία ωστόσο παραμένουν ανεξεργά.

Το σχέδιο νόμου θα επιτρέψει τη δημιουργία ενός δικτύου υδατοδρομίων, για τη δημιουργία των οποίων θα απαιτηθούν μικρά κεφάλαια ως 100.000 ευρώ



Ο υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Ι. Ραγκούσης

Δεύτερη προσπάθεια κατά της γραφειοκρατίας

Η δεύτερη προσπάθεια κατά της γραφειοκρατίας συνιστά η προσπάθεια της κυβέρνησης και του υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. **Ι. Ραγκούση** για να δημιουργηθεί το θεσμικό πλαίσιο ώστε να αναπτυχθούν οι μεταφορές με υδροπλάνα στη χώρα μας.

Οι πρώτες γενικές κατευθύνσεις για την ίδρυση αεροδρομίων επί υδάτινης επιφάνειας δόθηκαν το 2005 με τον νόμο 3333/2005. Ο νόμος αυτός παρέπεμπε τη ρύθμιση κρίσιμων θεμάτων σε Προεδρικό Διάταγμα, το οποίο θα έπρεπε να εκδοθεί εντός έξι μηνών. Πέρασαν περισσότερα από έξι χρόνια και το ΠΔ κόλλησε στη γραφειοκρατία αλλά και στις ενστάσεις που υ-

πέβαλαν η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και το υπουργείο Ναυτιλίας προκειμένου να αποσαφηνιστούν θεσμικά ζητήματα, όπως οι απαιτούμενοι κανόνες λειτουργίας και ασφάλειας των υδατοδρομίων, οι περιοχές κίνησης και ελιγμών των υδροπλάνων και πολλές άλλες διατάξεις τελωνειακής και αστυνομικής φύσεως.

Ο πρώτος επιχειρηματίας που ξεκίνησε το εγχείρημα ήταν ο Ελληνοκαναδός **Μ. Πατέλλης**, γεννημένος στην Κάλυμνο, που ίδρυσε την εταιρεία AirSea Lines, η οποία από το 2005 ως το 2008 πραγματοποιούσε πτήσεις συνδέοντας τα νησιά του Ιονίου με την Πάτρα, τα Ιωάννινα, τον Βόλο, όπου υπάρχουν υδατοδρόμια, αλλά και το Πρίντζεϊ της Ιταλίας. Ωστόσο το μεγαλύτερο

πρόβλημα για την εταιρεία που αποχώρησε παρέμεινε η δημιουργία κατάλληλης βάσης στην Αττική. Η παραχώρηση τμήματος του λιμανιού του Λαυρίου για τη δημιουργία υδατοδρομίου αποδείχθηκε ασύμφορη για πολλούς λόγους, καθώς η πρόσβαση των επιβατών στο Λαύριο απαιτούσε πολύ χρόνο και κόστιζε ακριβά, ενώ και το υδατοδρόμιο όταν επικρατούσαν μελέμια δεν ήταν κατάλληλο (ασφαλές) για την εκτέλεση πτήσεων. Οι σχεδιασμοί της εταιρείας για τη δημιουργία βάσης στην περιοχή μεταξύ του Φλοίσβου και του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας (ΣΕΦ), που θεωρείται ιδανικός χώρος για την εξυπηρέτηση υδροπλάνων και επιβατών, δεν εγκρίθηκε ποτέ από τις υπηρεσίες του Δημοσίου.