

Γιάννης Σταυλός

Γ. Γραμματέας Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης
Αεροναυπηγός Μηχανικός, Ελεγκτής ΕΚ, Χειριστής PPL α/φών
Email: istavlas@gmail.com
Τηλ.: 6974388866

Ρόδος 24.12.2020

Προς

**Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων
Κ. Άδωνη Γεωργιάδη**

Αξιότιμε κύριε Υπουργέ,

Στη χώρα μας η Γενική Αεροπορία αντιμετωπίζεται σαν μια «κλίκα νεόπλουτων» που αποφάσισαν να επιλέξουν ένα ακριβό «hobby» και ζητούν από το κράτος διευκολύνσεις σε υποδομές και υπηρεσίες.

Η πραγματικότητα όμως είναι διαφορετική.

Η Γενική Αεροπορία είναι μια τεράστια βιομηχανία με καινοτόμες κατασκευαστικές και επιχειρησιακές εφαρμογές, με ανεξάντλητες επαγγελματικές ευκαιρίες για επιστήμονες, χειριστές α/φών και τεχνικούς, που επηρεάζουν καταλυτικά τις αερομεταφορές. Στον ευρωπαϊκό χώρο δραστηριοποιούνται εκατοντάδες κατασκευαστικές εταιρείες πτητικών μηχανών, από απλά αλεξίπτωτα μέχρι υπερσύγχρονα jet αεροπλάνα. Συνεργάζονται στενά με Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα και συμμετέχουν στην έρευνα και εξέλιξη νέων αεροπορικών τεχνολογιών (ηλεκτροκίνηση, υδρογονοκίνηση, βιο-καύσιμα, αεροδυναμικές εφαρμογές, και πολλά άλλα).

Στον χώρο των αερομεταφορών η Γενική Αεροπορία περιλαμβάνει όλες οι αεροπορικές δραστηριότητες που δεν εντάσσονται σε στρατιωτικές και σε προγραμματισμένες εμπορικές πτήσεις. Η Ευρώπη διαθέτει πάνω από 136,000 αεροσκάφη που επιχειρούν σε περισσότερα από 4.200 αεροδρόμια. Συμμετέχει με περίπου 110 δις Ευρώ στο ΑΕΠ και δημιουργεί 450.000 θέσεις εργασίας (GAMA - Annual Report 2018).

Παράλληλα ο Ευρωπαϊκός Αεραθλητισμός (Europe airports) εκπροσωπεί τα συμφέροντα των κατ' εκτίμηση 650.000 αεραθλητών, οι οποίοι αναζητούν καλές καιρικές συνθήκες για να ασκήσουν το "hobby" τους, αλλά και να δημιουργήσουν επιχειρήσεις συναφείς με το αεράθλημά τους [αλεξίπτωτισμός – αερομοντελισμός – αιωροπτερισμός – ανεμοπορία, κ.λπ.]

Όλα αυτά συνθέτουν μια ενδιαφέρουσα αγορά από την οποία **η χώρα μας απουσιάζει προκλητικά**. Οι αριθμοί αποτελούν αδιάψευστους μάρτυρες:

	ΧΩΡΑ	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΠΕΔΙΑ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ	ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
1	ΕΛΛΑΔΑ	67	432
2	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	20	4.470
3	ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	43	1.227
4	ΣΕΡΒΙΑ	11	717
6	ΙΤΑΛΙΑ	99	24.220

GAMA Annual Report 2018

Όπως φαίνεται στον πίνακα η Ελλάδα παρότι διαθέτει ένα πλήρες δίκτυο αεροδρομίων, συνεπικουρούμενο από επαρκείς υποδομές φιλοξενίας, άριστες καιρικές συνθήκες και τέλει αεροπορικό σκηνικό, ο αριθμός των αεροσκαφών Γενικής Αεροπορίας παραμένει πολύ μικρός. Σε σύγκριση με την Πορτογαλία για παράδειγμα, μια χώρα με παρόμοια πληθυσμιακά και οικονομικά δεδομένα, η οποία διαθέτει πολύ λιγότερα αεροδρόμια και ασύγκριτα διαφορετική γεωμορφολογία, χωρίς ιδιαίτερες δυσκολίες επικοινωνίας (νησιωτικότητα), διαθέτει τριπλάσιο αριθμό αεροπλάνων ΓΑ.

Για την ελληνική οικονομία με τα σημερινά δεδομένα, τρεις τομείς της Γενικής Αεροπορίας έχουν ιδιαίτερη σημασία: η εκπαίδευση νέων χειριστών, ο αεροπορικός και ο αεραθλητικός τουρισμός, οι οποίοι όχι μόνο δεν προωθούνται **αλλά εμποδίζονται από την πολιτεία**. Πως διαφορετικά θα μπορούσε να εξηγήσει κανείς τα παρακάτω:

1. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία [AIP Greece GEN 1.2.1.2 και Ν. 2960/2001 άρθρο 20, ΦΕΚ 265Α)] αεροσκάφος από ευρωπαϊκή χώρα περιοχής Schengen, υποχρεούται να εκτελέσει πρώτη προσγείωση και τελευταία απογείωση από διεθνές αεροδρόμιο, προφανώς για λόγους τελωνιακού ελέγχου. Για παράδειγμα, πτήση από Ιταλία με προορισμό το αεροδρόμιο Αστυπάλαιας, πρέπει πρώτα να προσγειωθεί, και φεύγοντας να απογειωθεί, από διεθνές αεροδρόμιο της Frarort (Σαντορίνη- Ρόδο- Κω). Αυτή η διαδικασία επιβάλλει στους επιβάτες ένα κόστος πάνω από 1.000 Ευρώ για τέλη προσγείωσης, επίγειας εξυπηρέτησης και κόστος παράκαμψης από την επιθυμητή διαδρομή τους. Και όλα αυτά παρά του ότι η ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί νόμο του κράτους (Για τα πρόσωπα: Κανονισμός Ε.Κ. αριθ. 562/2006 άρθρο 1, Παράρτημα VI άρθρο 2.3 επ. «Έλεγχος επιβατών ιδιωτικών πτήσεων»).
2. Τα ελκυστικά για τη Γενική Αεροπορία μικρά περιφερειακά αεροδρόμια λειτουργούν με βάση ένα αλλοπρόσαλλο πρόγραμμα βασισμένο στις πτήσεις της Olympic Airways και της Sky Express. Παραμένουν ανοικτά κατά μέσο όρο μόλις 4 ώρες ημερησίως δημιουργώντας άλλη μία Ελληνική πρωτοτυπία που καθιστά τα αεροδρόμια αναξιποίητες επενδύσεις εκατομμυρίων Ευρώ. Στον πολιτισμένο κόσμο δεν κλείνουν ποτέ αεροδρόμια παρά μόνο σε εμπόλεμες καταστάσεις ή φυσικές καταστροφές. Απλά όταν δεν παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας παραμένουν ανοικτά, και κάποιος υπεύθυνος ασφάλειας («σεκιουριτάς») αναλαμβάνει τη διαδικασία εισόδου και εξόδου των επιβατών στο αεροδρόμιο.
3. Στα περισσότερα περιφερειακά αεροδρόμια δεν υπάρχει δυνατότητα ανεφοδιασμού. Εκτός αυτού το αεροπορικό καύσιμο AVGAS 100LL είναι πανάκριβο. Στη Σητεία και Σύρο, για παράδειγμα, κοστίζει πάνω από 3,60 Ευρώ/λίτρο, ενώ αντίστοιχα η μέση τιμή στην υπόλοιπη Ευρώπη κυμαίνεται μεταξύ 2,20 – 2,70 Ευρώ/λίτρο και στα Βαλκάνια 1,50 Ευρώ/λίτρο.
4. Είναι αξιοσημείωτο ότι η Νησιωτική Ελλάδα, δεν διαθέτει ούτε ένα αεροδρόμιο αποκλειστικά για Αεραθλητισμό και Γενική Αεροπορία, ενώ μόνο στη Ρόδο καταγράφονται 3 εγκαταλελειμμένα αεροδρόμια από την Ιταλική περίοδο (Μαριτσά – Κάλαθος – Κατταβιά)
5. Στο δύσκολο αυτό περιβάλλον ήρθε να προστεθεί η τιμολογιακή πολιτική της Frarort που ανέλαβε τη διαχείριση των 14 μεγάλων περιφερειακών αεροδρομίων. Φαίνεται ότι η Γενική Αεροπορία δεν περιλαμβάνεται στα επιχειρηματικά σχέδια της εταιρείας. Χρεώνει την προσγείωση 100 Ευρώ και την ώρα παραμονής πέραν των 5 ωρών με 1,08 Ευρώ ανά τόνο βάρους και ώρα. Έτσι, σε συνδυασμό με τις υψηλές χρεώσεις επίγειας

εξυπηρέτησης, τα αεροδρόμια αυτά καθίστανται απαγορευτικά για τη Γενική Αεροπορία και ιδιαίτερα για σχολές εκπαίδευσης χειριστών και αερολέσχες.

6. Το κερασάκι στη τούρτα έρχεται από την ΔΟΥ. Κατά τον ελληνικό φορολογικό νόμο η ιδιοκτησία αεροπλάνου Γ.Α. θεωρείται τεκμήριο. Η αντικειμενική δαπάνη για τον φορολογούμενο ανέρχεται σε €8.000 για ανεμόπτερα και για τα αεροπλάνα & ελικόπτερα σε €65.000 για τους 150 πρώτους ίππους ισχύος του κινητήρα, προσαυξανόμενο κατά €500 για κάθε επί πλέον ίππο πάνω από τους 150 !. Εκτός από τα τεκμήρια, επιβάλλεται και φόρος πολυτελείας από €7.000 έως €12.000 τον χρόνο, σε κάθε ιδιοκτήτη.
7. 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 το 2017 έδειξε ότι υπάρχει άμεση ανάγκη για μεταρρυθμίσεις, όπως:
 - a. Επανασχεδιασμός των Τερματικών περιοχών (TMA) και ζωνών ελέγχου (CTR) όλων των αεροδρομίων της χώρας.
 - b. Αλλαγή κατηγοριοποίησης του χαμηλού Εναέριου Χώρου με ευέλικτη χρήση ορισμένων τομέων και δημιουργία διαδρομών VFR από τα σημεία εισόδου γειτονικών FIR.
 - c. Αξιοποίηση των μικρών περιφερειακών και πολλών εγκαταλελειμμένων αεροδρομίων, στοχεύοντας σε δημιουργία επιχειρηματικών κέντρων με άξονα τη Γενική Αεροπορία και τον Αεραθλητισμό.
 - d. Βελτίωση των εξυπηρετήσεων VFR πτήσεων (Flight plan filing – VFR charts – Aerodrome opening hours – Refueling - NOTAMs, etc.).
Η διαδικασία κατάθεσης σχεδίου πτήσης και ενημέρωσης πληρωμάτων είναι επικειώς απαράδεκτη. Είμαστε η μόνη ευρωπαϊκή χώρα που επιβάλλει στους πιλότους να υποβάλουν αυτοπροσώπως το Σχέδιο Πτήσης (AIP Greece ENR 1.10.2.1.1.4 The FPL shall be submitted in person by the pilot-in-command or the designated representative of the aircraft operator).
 - e. Κατάργηση του εντύπου 731, άλλη μια καθαρά ελληνική πρωτοτυπία, όπου ζητείται η σχέση των επιβατών με τον κυβερνήτη του α/φους και προσωπικά στοιχεία των επιβατών, παραβιάζοντας τις διατάξεις του νόμου περί προστασίας προσωπικών δεδομένων.



«Σκεφτείτε καθαρά για να γίνει απλό» έλεγε ο Steve Jobs της Apple.

Στη χώρα μας θα περίμενε κανείς, ότι κάθε χρόνο θα έρχονταν χιλιάδες αεραθλητές και μικρά αεροπλάνα για τουρισμό, αλλά δεν τα βλέπουμε.

Αποσπασματικά ορισμένες μεταρρυθμίσεις δεν πρόκειται να φέρουν αποτέλεσμα. Θα πρέπει να αρθούν όλες οι δυσκολίες που καθιστούν τη χώρα μας αεροπορικό προορισμό προς αποφυγή.

Το βέβαιο είναι ότι η **διαμόρφωση υγιούς αεροπορικού περιβάλλοντος δεν έχει κόστος.....αποφάσεις χρειάζονται και καταπίεση του φόβου** που αποτελεί την σημαντικότερη τροχοπέδη στην επιχειρηματικότητα.

Επειδή, «**η σκέψη χωρίς δράση είναι μάταιη**», επιβάλλεται **ο πολιτικός και αεροπορικός κόσμος** να αναλάβει άμεσες πρωτοβουλίες, με στόχο:

α) να υλοποιηθεί ένα **πλαίσιο συνεργασίας** μεταξύ, **Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης, Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, ΑΟΡΑ Greece, Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας, Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης**, με στόχο την ανάλυση της κατάστασης και την καταγραφή εναλλακτικών λύσεων στα πολλά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος.

γ) να βελτιωθεί η πληροφόρηση και διαφήμιση με έντυπο υλικό, συνδέοντας τη Γενική Αεροπορία και Αεραθλητισμό με την Τουριστική Επιχειρηματικότητα (VFR Guide – Cultural Events Calendar – Accommodation possibilities - local sightseeing - customs, products, etc.)

δ) να εκδοθεί, σε συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους φορείς, ένας **VFR ΟΔΗΓΟΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

δ) να διερευνηθεί η αξιοποίηση των αγορών Κύπρου, Ισραήλ και Μέσης Ανατολής με απ' ευθείας συνδέσεις στα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια.

Οι ευθύνες σε αυτή την προσπάθεια της τοπικής αυτοδιοίκησης είναι σημαντικές, διότι με τη κατάσταση που επικρατεί σήμερα:

1. δεν παρέχεται ευκαιρία προσανατολισμού των νέων σε αεροπορικά επαγγέλματα
2. αποκλείεται κάθε προσπάθεια δημιουργίας επιχειρήσεων αεραθλητισμού
3. αποκλείονται υψηλού οικονομικού επιπέδου επισκέπτες – χειριστές ιδιωτικών αεροσκαφών
4. καταργείται η εναλλακτική δυνατότητα επικοινωνίας που προσφέρουν τα αεροπλάνα της Γενικής Αεροπορίας

Η Ελλάδα με τις απαραίτητες μεταρρυθμίσεις στον αεροπορικό χώρο μπορεί να γίνει η αντίστοιχη Καλιφόρνια στην Ευρώπη.

Με τιμή



Γιάννης Σταυλάς