

**ΓΝΩΜΗ**

ΤΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΤΡΙΤΣΙΜΠΙΔΑ

ΠΩΣ ΜΠΟΡΕΙ Η ΠΟΛΙΤΕΙΑ ΝΑ ΒΟΗΘΗΣΕΙ ΤΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΜΕ ΜΙΚΡΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

Ο τουρισμός είναι η μία από τις δύο «βαριές» βιομηχανίες της χώρας. Η άλλη είναι η ναυτιλία. Ο αεροπορικός τουρισμός δεν γίνεται μόνο με τα αεροπλάνα των αεροπορικών εταιρειών, αλλά και με τα αεροπλάνα «Γενικής Αεροπορίας».

Με τον όρο Γενική Αεροπορία (ΓΑ) εννοούμε όλα τα αεροπλάνα, υδροπλάνα και ελικόπτερα, εκτός από τα εμπορικά αεροσκάφη των αερογραμμών που μεταφέρουν επιβάτες και εμπορεύματα ή και όσα κάνουν εναερίες εργασίες (π.χ. αεροψεκασμούς, έρευνα και διάσωση, μετεωρολογία κ.λπ.)

Πρόκειται για μικρά αεροπλάνα, μονοκινητήρια ή δίκινητρα, που μπορούν να μεταφέρουν από 2 έως και 6 άτομα, σε αποστάσεις 400 έως 800 ν. μίλιων (700-1.500 χλμ.), με υψηλές ταχύτητες. Ελικόπτερα κατηγορίας ΓΑ έχουν εμβέλεια 200-300 ν. μίλια και μεταφέρουν 2-4 άτομα και μικρά jet με πολύ μεγαλύτερη εμβέλεια που μπορούν να μεταφέρουν έως και 10 άτομα με μεγάλες ταχύτητες.

Στην Ελλάδα, θα περίμενε κανείς ότι κάθε τουριστική περίοδο θα έρχονταν χιλιάδες μικρά αεροπλάνα Γενικής Αεροπορίας για αεροπορικό τουρισμό. Αλλά δυστυχώς ο αεροπορικός τουρισμός έχει εγκαταλειφθεί στην πύλη του. Η επίσημη πολιτική όχι μόνο δεν βοηθάει να αναπτυχθεί, αλλά βάζει εμπόδια στην ανάπτυξή του, από αδιαφορία αλλά και από άγνοια.

Αυτό αποδεικνύεται από το ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες δεν ασχολούνται με τα προβλήματα του αεροπορικού τουρισμού, θεωρώντας, προφανώς εσφαλμένα, ότι πρόκειται για αμελητέα συνεισφορά στο τουριστικό συνάλεγμα.

Στην Ευρώπη μόνο υπάρχουν περίπου 40.000 αεροπλάνα και ελικόπτερα ΓΑ που πραγματοποιήσαν 5.900.000 μικρές ή μεγαλύτερες πτήσεις, συνολικής διάρκειας 6.500.000 ωρών πτήσεων (στοιχεία 2018). Η Γενική Αεροπορία συνεισφέρει στο ΑΕΠ της ΕΕ περίπου €80 δισ. τον χρόνο. Έχει αποδειχθεί στατιστικά ότι κάθε επιβάτης αεροπλάνου ή ελικόπτερου ΓΑ που επισκέπτεται τη χώρα μας έχει δεκαπλάσια αγοραστική δύναμη από τον αντίστοιχο τουρίστα επιβάτη μιας πτήσης charter.

Στην περίοδο αυτής της πρωτόγνωρης κρίσης λόγω κορωνοϊού, ο τουρισμός θα υποστεί βαρύ πλήγμα αφού οι αφίξεις τουριστών με τα αεροπλάνα των αερογραμμών θα ελαχιστοποιηθούν ή και θα μηδενιστούν, απομένει ο αεροπορικός τουρισμός, αλλά δυστυχώς υπάρχουν εμπόδια!

1. Αφίξη μόνο σε αεροδρόμια με τελωνειακή υπηρεσία: Το πρώτο εμπόδιο είναι ότι

αεροπλάνα ΓΑ προερχόμενα από την υπόλοιπη Ευρώπη των κρατών Σένγκεν υποχρεούνται να μπαίνουν στη χώρα μόνο από ορισμένα συγκεκριμένα διεθνή αεροδρόμια που διαθέτουν τελωνειακή υπηρεσία. Η απαγόρευση εισόδου στην Ελλάδα αεροπλάνων ΓΑ από τα υπόλοιπα αεροδρόμια, που μπορεί να διαθέτουν τα μέσα και την υποδομή για την υποδοχή τους, αλλά όχι τελωνειακή υπηρεσία, προκαλεί απορίες αλλά και διαμαρτυρίες, αφού είναι γνωστό και αποτελεί νόμο του κράτους η ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων εντός της ΕΕ.

2. Το Έντυπο «731»: Το δεύτερο εμπόδιο που αντιμετωπίζουν οι πιλότοι και οι επιβαίνοντες αεροπλάνων ΓΑ είναι η υποχρέωση να συμπληρώσουν το «Έντυπο 731», δηλαδή μια υπεύθυνη δήλωση, στην οποία οι επιβαίνοντες πρέπει να αναφέρουν τα πλήρη στοιχεία τους, την ιδιότητά τους σε σχέση με την πτήση, τη σχέση τους με τον ιδιοκτήτη ή τον πιλότο (φίλος, συγγενής

κ.λπ.) και ότι δεν έχουν καταβάλει αντίτιμο για την εν λόγω μεταφορά!

Το «Έντυπο 731» είναι μια καθαρά ελληνική πρωτοτυπία-έμφυση της ΥΠΑ, όπου ζητεί να πληροφορηθεί, με την απελή επιβολής προστίμων και «άλλων μέτρων», όχι μόνο προσωπικά στοιχεία των επιβατών αλλά και τη σχέση τους με τον κυβερνήτη του αεροπλάνου παραβιάζοντας τις διατάξεις του νόμου για την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

3. Το αλλοπρόσαλλο ωράριο λειτουργίας ορισμένων τοπικών αεροδρομίων: Ένα τρίτο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν όσοι ξένοι πιλότοι προσπαθούν να προγραμματίσουν την αεροπορική περιήγησή τους, κυρίως στα νησιά, είναι το ότι ανοίγουν και κλείνουν διαφορές ώρες κατά τη διάρκεια της ημέρας! Αυτό το «ανοιγοκλείσιμο» εξαρτάται από την άφιξη του αεροπλάνου της γραμμής, με αποτέλεσμα να αναγκάζονται οι ξένοι πιλότοι ΓΑ να προσαρμόζουν το πρόγραμμά τους ανάλογα με τις ώρες άφιξης των επιβατικών εμπορικών αεροπλάνων! Αποτελεί και αυτό ένα ελληνικό φαινόμενο... με χαρακτηριστικό παράδειγμα το αεροδρόμιο της Πάρου, που «ανοιγοκλείνει» αρκετές φορές την ημέρα.

4. Πολύ ακριβά καύσιμα, μεγάλοι δασμοί στα αεροσκάφη και στα ανταλλακτικά τους: Στη χώρα μας έχουμε τα ακριβέστερα αεροπορικά καύσιμα της Ευρώπης. Ενδεικτικά η βενζίνη AVGAS 100LL στα Μέγαρα (LGMG) κοστίζει €2,83/λίτρο, στο Ηράκλειο (LGIR) €3,00/λίτρο, στη Σητεία €3,60/λίτρο και στη Σύρο (LGSO) €3,63/λίτρο! Αντίστοιχα η μέση τιμή AVGAS 100LL στην υπόλοιπη

Ευρώπη είναι από €2,20 έως €2,70/λίτρο και 1,5€/λίτρο στα Βαλκάνια.

5. Φορολογικά τεκμήρια: Η ιδιοκτησία αεροπλάνου ΓΑ θεωρείται τεκμήριο. Η αντικειμενική δαπάνη για τον φορολογούμενο ανέρχεται σε €8.000 για ανεμόπτερα και για τα αεροπλάνα και ελικόπτερα σε €65.000 για τους 150 πρώτους τύπους ισχύος του κινητήρα, προσαυξανόμενο κατά €500 για κάθε επιπλέον ίππο! Επιπρόσθετα επιβάλλεται και φόρος πολυτελείας από €7.000 έως €12.000 τον χρόνο σε κάθε ιδιοκτήτη.

6. Ακριβά τέλη προσεγγίωσης και στάθμευσης και υπερβολικές τιμές επίγειας εξυπηρέτησης: Μολονότι τα τέλη προσεγγίωσης και στάθμευσης καθώς και οι τιμές επίγειας εξυπηρέτησης (handling & marshalling) στα 14 αεροδρόμια που παραχωρήθηκαν στη Fraport μειώθηκαν σημαντικά από τον Απρίλιο 2019, ύστερα από διαπραγματεύσεις της ΑΟΡΑ Hellas με τη διεύθυνση της Fraport, εντούτοις παραμένουν πολύ υψηλές. Όταν σε όλη την Ευρώπη τα συνολικά έξοδα επίσκεψης ενός αεροδρομίου από μικρό αεροσκάφος ΓΑ κυμαίνονται από 5 € έως 30 €, στα ελληνικά αεροδρόμια η κάθε πτήση χρεώνεται από 100 € έως 350 €. Συμπερασματικά η πολιτεία υποτιμά τη συμβολή του αεροπορικού τουρισμού με αεροπλάνα και ελικόπτερα Γενικής Αεροπορίας στην ενίσχυση του ΑΕΠ. Μόνο έτσι εξηγείται ότι όχι μόνο δεν ενθαρρύνει, αλλά βάζει εμπόδια στην ανάπτυξή του, γραφειοκρατικά και οικονομικά. Είναι η ώρα το υπουργείο Τουρισμού να εντάξει στο πρόγραμμά του την ενίσχυση του αεροπορικού τουρισμού με αεροπλάνα και ελικόπτερα ΓΑ και να ενθαρρύνει τη δημιουργία νέων πεδίων προσεγγίωσης σε περιοχές που δεν έχουν κατασκευασθεί ακόμη κανονικά αεροδρόμια, όπως γίνεται σε άλλες χώρες της Ευρώπης και να μην αντιμετωπίζει τη ΓΑ, συμπεριλαμβανομένης της αεροθλιτικής δραστηριότητας, σαν χόμπι των πλουσίων (!).

Ο κ. Αλέξανδρος Τριτσίμπιδας είναι μέλος ΔΕ της ΑΟΡΑ Hellas (ένωσης ιδιοκτητών και πιλότων ιδιωτικών αεροπλάνων).

ΓΝΩΜΗ

ΤΟΥ ΤΑΣΟΥ ΓΚΟΒΑ

Με τον νόμο 4663/20 για τα υδατοδρόμια, ο οποίος ψηφίστηκε τον Ιανουάριο, δημιουργείται ένα νομοθετικό πλαίσιο λειτουργικό που θα επιτρέψει την αδειοδότηση εκτενούς δικτύου υδατοδρομίων ώστε να καταστεί βιώσιμο το πολυαναμενόμενο, αλλά και πολύπαθο, εγχείρημα των πτήσεων υδροπλάνων.

Η Ελλάδα, με τα 16.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής, με πολλά νησιωτικά συμπλέγματα, με παράκτιες και παραλίμνιες περιοχές, διαθέτει τις ιδανικές προϋποθέσεις ένταξης των υδροπλάνων στον κοινωνικό χάρτη της χώρας. Τα οφέλη από τη λειτουργία των υδροπλάνων θα είναι πολλαπλά, καθώς θα προσφέρουν συμπληρωματική μεταφορική δυνατότητα στους κατοίκους και τουρίστες, θα ενισχύσουν την εθνική οικονομία και θα αυξηθούν την απασχόληση στο τοπικό επίπεδο των νησιών, με τουλάχιστον 2.000 νέες θέσεις εργασίας. Η ύπαρξη αδειοδοτημένων υδατοδρομίων αποτε-

ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΑ: ΝΑ ΜΗ ΜΑΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣΕΙ Ο ΚΟΡΩΝΟΪΟΣ

λεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ασφαλή λειτουργία των υδροπλάνων, καθώς με τις κατάλληλες υποδομές τους θα παρέχεται η απαιτούμενη επιχειρησιακή υποστήριξη σε ένα προποριστικό μεταφορικό μέσο. Και μπορεί ο κορωνοϊός να πάγοσε για αυτή τη σεζόν την έναρξη λειτουργίας των υδροπλάνων, αλλά, στο αρμόδιο υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συνεχίζονται οι έλεγχοι τεχνικών φακέλων υπό αδειοδότηση υδατοδρομίων. Υπάρχει αισιοδοξία ότι με την εξο-

μάλυνση της κατάστασης θα ξεκινήσουν οι πτήσεις υδροπλάνων στην Ελλάδα. Στα αδειοδοτημένα υδατοδρόμια θα δραστηριοποιούνται και αμφίβια υδροπλάνα, δηλαδή μεταφορικά μέσα που έχουν τη μεκτική δυνατότητα προσβαλλόσωσης σε υδατοδρόμια και προσεγγίωσης σε χερσαία αεροδρόμια, γεγονός που θα συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της συνδεσιμότητας μεταξύ προορισμών που έχουν αεροδρόμιο με άλλους που δεν έχουν. Η δραστηριότητα των υδρο-

πλάνων δεν θα λειτουργήσει ανταγωνιστικά προς τα άλλα μεταφορικά μέσα αλλά συμπληρωματικά, κάτι που θα ωφελήσει όλες τις κατηγορίες μεταφορικών μέσων, καθώς θα αυξηθεί η τουριστική αγορά με νέους πελάτες υψηλού οικονομικού επιπέδου. Πέρα από τον τουρισμό, τα υδροπλάνα θα εξημερωθούν, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ανάγκες μετακίνησης μόνιμων κατοίκων περιοχών. Το μεγαλύτερο όφελος θα αντλούν οι τοπικές κοινωνίες των λεγό-

μενων «άγονων γραμμών». Εν κατακλείδι, τα υδροπλάνα μπορούν να αποτελέσουν τον συνθετικό κρίκο, που απουσιάζει από το κοινωνικοοικονομικό δίκτυο της χώρας, ώστε να επιτευχθεί ο στρατηγικός στόχος της αδιάλειπτης και ποιοτικής συνδεσιμότητας μεταξύ νησιωτικής και ηπειρωτικής Ελλάδας. Μιας συνδεσιμότητας που αποτελεί το μεγάλο ζητούμενο, σχετικά με αναπτυξιακό, τουριστικό και ευρύτερα κοινωνικό παράγοντες.

Ο κ. Τάσος Γκόβας είναι πρόεδρος ΔΕ της Ελληνικής Υδατοδρομίας, η οποία έχει αδειοδοτηθεί σε Κέρκυρα, Παξούς και Πάτρα.