



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ

Βουλευτής Μαγνησίας Νέας Δημοκρατίας

ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Αξιότιμε κ. Υπουργέ, περιήλθε πρόσφατα εις γνώση μου η συνημμένη ενδιαφέρουσα πρόταση της Περιφερειακής Υπηρεσίας Τουρισμού Θεσσαλίας (και συγκεκριμένα του Προϊσταμένου της Π.Υ.Τ. Θεσσαλίας κ. Νικόλαου Σαρούκου), η οποία αφορά στη σταθερή σύνδεση του αερολιμένα Νέας Αγχιάλου με επιδοτούμενες γραμμές εσωτερικού.

Συγκεκριμένα, η πρόταση αυτή αφορά στη σταθερή σύνδεση του αερολιμένα Νέας Αγχιάλου με τον Δημοτικό Αερολιμένα της Σητείας «Βιντσέντζος Κορνάρος», γραμμή (Σητεία- Βόλος- Σητεία), τον Διεθνή Αερολιμένα Ρόδου «Διαγόρας» και τον Διεθνή Αερολιμένα Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας», γραμμή (Ρόδος- Βόλος- Κέρκυρα- Βόλος- Ρόδος).

Η προαναφερόμενη πρόταση έχει πολλαπλά οφέλη για την περιοχή της Μαγνησίας, αλλά και της Θεσσαλίας γενικότερα, καθώς εντάσσει τον αερολιμένα Νέας Αγχιάλου στο δίκτυο πτήσεων εσωτερικού, εδραιώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο έναν διάυλο αεροπορικής σύνδεσης μεταξύ Ιονίου – Αιγαίου – Βόλου και Θεσσαλίας. Επίσης, η ένταξη του αερολιμένα Νέας Αγχιάλου στην επόμενη προκήρυξη άγονων αεροπορικών γραμμών, ενδεχομένως μέχρι τον Οκτώβριο του 2021, θα αλλάξει ουσιαστικά τον συγκοινωνιακό χάρτη της Θεσσαλίας, αναβαθμίζοντας τον.

Εκ των ανωτέρω, παρακαλείσθε όπως εξετάσετε την ολοκληρωμένη επισυναπτόμενη πρόταση.

Αθήνα, 8 Φεβρουαρίου 2021

Χρήστος Μπουκώρος

ΘΕΜΑ: ΕΝΤΑΞΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΝΕΑΣ ΑΓΧΙΑΛΟΥ στο ΔΙΚΤΥΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (PSO).

[Περί Ανάδειξης και Ενδυνάμωσης Κρατικού Αερολιμένα Νέας Αγχιάλου (Βόλου – ΚΑΝΑ / VOL) μέσω θέσπισης Σταθερών Αεροπορικών Συνδέσεων Γραμμών Εσωτερικού]

Η Διεύθυνσή μας, αποτελεί, σύμφωνα και με το Π.Δ. 127/2017, την ακρογωνιαία αποτύπωση της Διοίκησης ως προς την υλοποίηση και εφαρμογή της κείμενης Τουριστικής Νομοθεσίας, όντας ως αποκεντρωμένη Διεύθυνση του Υπουργείου Τουρισμού.

Πέραν δε, του ρόλου της ως Υπηρεσία η οποία έχει ως πεδίο αρμοδιοτήτων (και ευθύνης) την αδειοδότηση και εποπτεία του συνόλου των επιχειρήσεων που συνθέτουν την τουριστική οικονομία των πέντε Περιφερειακών Ενοτήτων που αποτελούν τον διοικητικό χάρτη της Θεσσαλίας (*Καρδίτσας, Λάρισας, Μαγνησίας, Σποράδων, Τρικάλων*), η Διεύθυνσή μας φέρει και το τιμητικό βάρος του να εντοπίζει στοιχεία τα οποία είναι ικανά να δώσουν ώθηση στον συνολικό τουριστικό κύκλο τα περιοχής, τόσο σε επίπεδο ποιότητας, όσο και σε επίπεδο ενίσχυσης εσόδων και διεύρυνσης χρονικής και γεωγραφικής έντασης.

Μεγάλο τμήμα του προβληματισμού που χαρακτηρίζει τουριστικούς φορείς και επιχειρηματικό κόσμο της ηπειρωτικής Θεσσαλίας για σειρά ετών, με ιδιαίτερη εντατικοποίηση την τελευταία δεκαετία, είναι η θέση και η συνεισφορά του Κρατικού Αερολιμένα Νέας Αγχιάλου στην ανάπτυξη και την αναβάθμιση του ευρύτερου τουριστικού προϊόντος της περιοχής.

Και ο ολοένα και εντεινόμενος αυτός προβληματισμός έχει βάσεις:

- Ο Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου, απέκτησε το 2010 νέο Επιβατικό Σταθμό (*terminal*), ο οποίος αντικατέστησε τον – *απαρχαιωμένο* – προηγούμενο, διαθέτοντας πλέον σύγχρονη αισθητική και υποδομές, σύγχρονη διαχείριση αποσκευών, με την κατασκευή ενός κτηρίου με περισσότερο βιοκλιματικά και λιγότερο παραδοσιακά αρχιτεκτονικά κριτήρια.
- Ο αερολιμένας, την ίδια χρονιά απέκτησε και νέο Χώρο Στάθμευσης και Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών (*Apron*), με διαμόρφωση πέντε (05) θέσεων αεροσκαφών μεγέθους ATR 42/72, DASH 8 Q400, Boeing

717, Boeing 737, Boeing 757, AirbusA318 / 319/ 320 / 321, Fokker 100, κ.ο.κ. (μικρών – μεσαίων αποστάσεων, αν και το μήκος διαδρόμου του Αερολιμένα Νέας Αγχιάλου μπορεί να υποδεχθεί ακόμη και αεροσκάφη B767 ή A330).

- Ο αερολιμένας, με τα άνω των 2700 μέτρων μήκος διαδρόμου, επιτρέπει στις αεροπορικές εταιρίες την διενέργεια πτήσεων μικρών – μεσαίων αποστάσεων, χωρίς κοστοβόρες ενδιάμεσες στάσεις για τροφοδοσία με καύσιμο (*fuel stops due to payload restrictions*) φαινόμενο που συναντάται για παράδειγμα σε αξιομνημόνευτο αριθμό πτήσεων από και προς την Σκιάθο ή την Χίο (αερολιμένες που εξυπηρετούν διεθνείς πτήσεις, αλλά διαθέτουν μικρό μήκος διαδρόμου).
- Ο αερολιμένας διαθέτει υποδομή παροχής με αεροπορικό καύσιμο καθώς και παρουσία εταιριών επίγειας εξυπηρέτησης (*handling*), και μάλιστα με εξαιρετικά ευνοϊκά τέλη παραμονής.

Όλα τα ανωτέρω στοιχεία (μεταξύ σειράς άλλων που για λόγους οικονομίας χώρου και χρόνου δεν παρατίθενται στο παρόν) καθιστούν εν πρώτοις τον Αερολιμένα Νέας Αγχιάλου, μια θελκτική πύλη για σειρά ενδιαφερόμενων αεροπορικών εταιριών, οι οποίες εισπράττουν τα δεδομένα εκείνα που προσελκύουν – αν μη τι άλλο – την προσοχή τους για ένταξη του αεροδρομίου του Βόλου στο δίκτυό τους.

Μόνο που τα δεδομένα αδυνατούν να επιβεβαιώσουν την στοχοθέτηση, τις αρχικές υψηλές προσδοκίες και την επιδίωξη του τουριστικού επιχειρηματικού κόσμου (ιδίως της Μαγνησίας), με την τοπική κοινωνία να συνεχίζει να ανακυκλώνεται γύρω από τρόπους και μεθόδους ενίσχυσης της επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου, η οποία με 47.749 επιβάτες το 2019, εξακολουθεί να βρίσκεται αγκυλωμένη στον ίδιο άξονα με αεροδρόμια όπως για παράδειγμα ο Κρατικός Αερολιμένας Κυθήρων με 39.584 επιβάτες (2019), ο Δημοτικός Αερολιμένας Λέρου με 23.487 επιβάτες (2019), ενώ ακόμη και ο Δημοτικός Αερολιμένας Σητείας, ο οποίος προ τριών ετών απέκτησε επίσης καινούργιο επιβατικό σταθμό και πίστα στάθμευσης αεροσκαφών, έφθασε το 2019 τους 47.342 επιβάτες. Σημειωτέο ωστόσο ότι οι παρατιθέμενοι αερολιμένες διαχειρίζονται μεταξύ άλλων αξιοσημείωτο (στην περίπτωση της Λέρου σχεδόν αποκλειστικά) ποσοστό επιβατικής κίνησης εσωτερικού.

Ο Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου, φέρει τα εξής γνωρίσματα:

- ο Χαρακτηρίζεται από έντονη εποχική κίνηση (Απρίλιος – Οκτώβριος) με έως επτά μήνες πτητικού έργου, με το υπολειπόμενο χρονικό διάστημα να εξυπηρετεί, σχεδόν μονοψήφιο αριθμό πτήσεων (μεταφορά πολιτικής ηγεσίας, ποδοσφαιρικές ομάδες, κ.ο.κ.).

Η δε κορύφωση των συχνοτήτων συναντάται (στοιχεία 2019) τον μήνα Αύγουστο με 94 πτήσεις, ήτοι σχεδόν τρεις πτήσεις την ημέρα (αριθμός μακράν κατώτερος των επιχειρησιακών δυνατοτήτων του αερολιμένα).

- ο Δεν διαθέτει ουδεμία σταθερά εξυπηρετούμενη σύνδεση σε δωδεκάμηνη βάση.
- ο Καλείται να προσδιοριστεί ως αερολιμένας που επιθυμεί να εξυπηρετήσει την ευρύτερη γεωγραφική διάσταση της κεντρικής Ελλάδας, χωρίς ωστόσο να το έχει καταφέρει έως τώρα, μεταξύ άλλων παραγόντων διότι περικλείεται από τον Πρώτο και τον Τρίτο σε επιβατική κίνηση αερολιμένα της χώρας (Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών “Ελευθέριος Βενιζέλος και Διεθνής Αερολιμένας Θεσσαλονίκης “Μακεδονία”), άρα και από ευρύτερη “γκάμα” επιλογών πτήσεων, κόστους, συνδεσιμότητας κ.α. για έναν επιβάτη, οι οποίοι είναι ευκόλως προσβάσιμοι τόσο μέσω του διαρκώς αναβαθμιζόμενου οδικού δικτύου όσο και του επίσης διαρκώς εκσυγχρονιζόμενου σιδηροδρομικού (όλα ανεξαιρέτως τα μεγάλα αστικά κέντρα, εν προκειμένω της Θεσσαλίας, αλλά και της ευρύτερης περιοχής, λ.χ. Κατερίνη, Λαμία, διαθέτουν σιδηροδρομική σύνδεση γραμμής διεθνούς πλάτους και πρόσβαση στον κλειστό αυτοκινητόδρομο Α1).
- ο Η καταλυματική έκταση της Μαγνησίας, αλλά και του συνόλου της ακτογραμμής έως και το ύψος του Αγίου Κωνσταντίνου Φθιώτιδας, δεν φέρει τον αριθμητικό και ποιοτικό δυναμισμό που δύναται να ελκύσει περισσότερες συχνότητες από αυτές που ήδη διαθέτει (σημειωτέο δε, ότι σημαντικό τμήμα της επιβατικής κίνησης του αερολιμένα, κατευθύνεται σε

τουριστικές εγκαταστάσεις στην Βόρεια Εύβοια, ενώ ακόμη και οι πτήσεις αυτές είναι διερχόμενες, συνήθως μέσω Κεφαλληνίας).

Η δε θεσσαλική ενδοχώρα, δεν έχει ακόμη ακολουθήσει τον συντονισμό που εξειδικεύει η ύπαρξη διεθνούς αερολιμένα / πύλης εισόδου, σε αντιστοιχία με τα αντανακλαστικά που έχουν αναπτύξει προορισμοί που επίσης βρίσκονται στο ηπειρωτικό τμήμα της χώρας και διαθέτουν διεθνή αερολιμένα, όπως η Πρέβεζα (Άκτιο, που εξυπηρετεί και την Λευκάδα), Καλαμάτα, Καβάλα (που εξυπηρετεί και την Θάσο), κ.α.

1. Ο Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου, παρουσιάζει επίσης το εξής χαρακτηριστικό, το οποίο συναντάται μόνον στο αεροδρόμιο του Βόλου και στον Αερολιμένα Αράξου:
 - ο Παρά τις προσπάθειες κατά το πρόσφατο παρελθόν, οι δύο αυτοί αερολιμένες δεν διαθέτουν ουδεμία σταθερή και απρόσκοπτη αεροπορική σύνδεση με προορισμό εσωτερικού.

Για την ιστορία:

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, οπότε και εγκαινιάστηκε ο (λειτουργικός επί σχεδόν είκοσι έτη) προσωρινός αεροσταθμός, ο Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου, εξυπηρετούσε γραμμές της Ολυμπιακής Αεροπορίας (Ολυμπιακής Αεροπλοΐας) στον άξονα Αθήνα – Βόλος – Λάρισα – Αθήνα (με τα συστήματα κρατήσεων της ΟΑ να διαθέτουν εισιτήρια ακόμη και στο σκέλος Λάρισα – Βόλος) ή στον άξονα Αθήνα – Βόλος – Λάρισα – Θεσσαλονίκη – Λάρισα – Βόλος – Αθήνα, με αεροσκάφος τύπου DornierDO-228-200 χωρητικότητας έως 19 θέσεων, με συχνότητα που δεν ξεπερνούσε τις τρεις (03) πτήσεις την εβδομάδα [η Διεύθυνσή μας διαθέτει σχετικό δρομολογιακό αρχείο της εποχής, δημοσιευμένο από την Ολυμπιακή Αεροπορία].

Το συγκεκριμένο δρομολόγιο εκτελούνταν, μάλλον ασθμαίνοντας ως προς την επιβατική του κίνηση, έως και τον Ιούνιο του 1994 (με μεγάλα χρονικά κενά), καθώς η εισαγωγή της αμαξοστοιχία Intercityτύπου AEG, μίκρυνε τις αποστάσεις με την Αθήνα, προσφέροντας μετάβαση από το κέντρο της μίας πόλης στο κέντρο

της άλλης, παρακάμπτοντας διαδικασίες που πρόσθεταν χρόνο στον χρόνο πτήσης, όπως η μετάβαση από και προς τον Αερολιμένα Νέας Αγχιάλου, το CheckIn, κ.ο.κ.

Στη συνέχεια, προσπάθειες σύνδεσης του Αεροδρομίου του Βόλου με το Ηράκλειο και την Μυτιλήνη, δεν μακροήμερευσαν, καθώς δεν αγκαλιάστηκαν από την τοπική ζήτηση, για μία σειρά από λόγους, μεταξύ των οποίων και το κόστος μονής διαδρομής, το οποίο στο σκέλος Βόλος – Μυτιλήνη, ξεκινούσε (περιλαμβανομένων φόρων) από € 100,00. Το όφελος για την αεροπορική εταιρία που ανέλαβε αυτή την πρωτοβουλία (SkyExpress), απεδείχθη εν τέλει αιμορραγικό για τα οικονομικά της και για την εκμετάλλευση του αεροσκάφους τύπου Jetstream 41 που διέθετε την εποχή εκείνη.

Βίοι παράλληλοι και με τον Αερολιμένα Αράξου (Πάτρα), όπου οι προσπάθειες τριών αεροπορικών εταιριών σύνδεσης της Πάτρας με την Θεσσαλονίκη (Ολυμπιακή Αεροπορία, AirGreece, SkyExpress) δεν είχαν το αναμενόμενο αποτέλεσμα.

Μόνον που ο Αερολιμένας Αράξου, εξυπηρέτησε το 2019 σχεδόν 170.292 επιβάτες, με ιδιαίτερες αυξητικές τάσεις (εξαιρουμένης της τρέχουσας περιόδου όπου η υγειονομική κρίση ανέτρεψε άρδην κάθε σχεδιασμό και προγραμματισμό) έναντι 47.749 του Κρατικού Αερολιμένα Νέας Αγχιάλου.

Κοινό γνώρισμα;

Το γεγονός ότι και οι δύο αερολιμένες (οι οποίοι επισημαίνουμε πως είναι επίσης αερολιμένες μικτού με ρόλου, με πολιτικό και στρατιωτικό χαρακτήρα) καλούνται να εξυπηρετήσουν μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας (Πάτρα, Βόλος), ενώ σχεδόν το σύνολο των εξυπηρετούμενων επιβατών, προέρχονται από πτήσεις εξωτερικού.

2. Για σειρά ετών, το ζήτημα της αξιοποίησης του Αερολιμένα Νέας Αγχιάλου, απασχολεί έντονα την τουριστική επιχειρηματικότητα ιδίως του ηπειρωτικού τμήματος του Νομού Μαγνησίας. Εργαλεία ενίσχυσης του πτητικού έργου του αεροδρομίου, μέσω σύστασης οργανισμού ειδικού σκοπού, αποσπασματικών επαφών και ενεργειών με αεροπορικές εταιρίες μέσω αυτοδιοικητικών καναλιών,

όπου παρά τις φιλότιμες προσεγγίσεις, δεν απέδωσαν τα αναμενόμενα σε επίπεδο διάρκειας και διατήρησης συνδέσεων.

Η ερμηνεία και η ανάγνωση της Διεύθυνσής μας για το συγκεκριμένο ζήτημα, είναι ότι παρά την ποιοτική ανέλιξη του Αερολιμένα Νέας Αγχιάλου την τελευταία δεκαετία ως προς τις υποδομές σε επιβατικό κοινό και αεροπορικές εταιρίες (με τις παράλληλες εξάαιρετες προσπάθειες του προσωπικού του αεροδρομίου), εν τούτοις δεν υπάρχει η επενδυτική τουριστική αποτύπωση που να “ατσαλώσει” και να απογειώσει όχι μόνον την κίνηση του αερολιμένα, αλλά και της ευρύτερης γεωγραφικής και επιχειρηματικής γραμμής που συνδέει νοερά τον Παγασητικό με τον Μαλιακό.

Στην τοπική κοινωνία της Μαγνησίας, αιωρείται η άποψη ότι ενδεχόμενη ιδιωτικοποίηση του Αερολιμένα Βόλου (στην προσέγγιση της παραχώρησης των δεκατεσσάρων περιφερειακών αερολιμένων στην Fraport), θα εκσφενδόνιζε, σχεδόν σαν αυτόματο αντανakλαστικό, την επιβατική του κίνηση. Κάτι που ωστόσο, ως Διεύθυνση δεν συμμεριζόμαστε (τουλάχιστον στην τρέχουσα χρονική συγκυρία με την ιδιαίτερα μικρή επιβατική κίνηση για αερολιμένα του μεγέθους του ΚΑΝΑ), για τους λόγους που περιγράφονται τόσο στις παραπάνω παραγράφους, όσο και στη συνέχεια του παρόντος.

Αν και το θέμα της ιδιαίτερα μικρής επιβατικής κίνησης του Αερολιμένα Βόλου, είναι εξόχως πολυπαραγοντικό (ζήτημα για το οποίο επίσης η Διεύθυνσή μας έχει καταλήξει σε ιδιαίτερα χρήσιμα και χρηστικά συμπεράσματα), συνοπτικά, είμαστε πεπεισμένοι ότι ενδεχόμενη υποδοχή μεγάλου επενδυτικού σχήματος θα δώσει ώθηση όχι μόνον στον αριθμό πτήσεων και αεροπορικών εταιριών που θα καλωσορίζει το αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου, αλλά και στις δημιουργούμενες “δορυφορικές” τουριστικές επενδύσεις πουθα ακολουθήσουν, απόρροια της εισαγωγής και εγκαθίδρυσης της περιοχής στον παγκόσμιο τουριστικό χάρτη, με ιδιαίτερες αξιώσεις.

Μην ξεχνάμε άλλωστε την τουριστική “έκρηξη” που έζησε από το 2010 (και σε πλήρη αντιδιαστολή με την οικονομική ύφεση που έπληξε την χώρα) η περιοχή της Μεσσηνίας, με την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης του CostaNavarino. Ο Αερολιμένας Καλαμάτας, κλήθηκε (και εξακολουθεί να καλείται), να διαχειριστεί πολλαπλάσια κίνηση, σε ένα κτήριο μέτριας αισθητικής, περιορισμένης

λειτουργικότητας και ροής εξυπηρετούμενων επιβατών, το οποίο κατασκευάστηκε το 1989-1990.

3. Εν τω μεταξύ, δεν είμαστε σε θέση να συνεχίσουμε να αφήνουμε τον χρόνο να κυλά εις βάρος της πιθανής θόλωσης της εμπορικής εικόνας ενός αερολιμένα που μόνον θετικό αποτύπωμα μπορεί να προσδώσει σε έναν γεωγραφικό και οικονομικό κύκλο που περιλαμβάνει την ηπειρωτική Μαγνησία, τις ακτές του Πηλίου στον Παγασητικό Κόλπο, την Βόρεια Εύβοια, την Φθιώτιδα, και σε έναν βαθμό ακόμη και την Ευρυτανία.

Για τους λόγους αυτούς, η Διεύθυνσή μας, μετά από ολοκληρωτική προσέγγιση στην όλη θεματολογία, καταλήγει στην πρόταση που ακολουθεί, η υλοποίηση της οποίας, πιστεύουμε ακράδαντα ότι θα ενισχύσει κατά τρόπο ουσιώδη, την ταυτότητα του σημαντικότερου μέχρι στιγμής επιβατικού αεροδρομίου που βρίσκεται πάνω στον οδικό άξονα Αθηνών – Θεσσαλονίκης (λαμβάνοντας υπόψη και τον ρόλο του Αερολιμένα Λάρισας, ο οποίος διαθέτοντας Κωδικό ICAO και IATA, αποτελεί επιβατικό αερολιμένα σε αναστολή λειτουργίας).

Ο Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου, οφείλει (και δικαιούται, καθώς διαθέτει όλα τα τεχνικά και υποστηρικτικά εχέγγυα) να ενταχθεί σε σταθερό (ήτοι εξυπηρετήση σε δωδεκάμηνη βάση) δίκτυο αεροπορικών συνδέσεων, στην προκειμένη περίπτωση Πτήσεων Εσωτερικού.

Η ιδιαίτερα κοντινή απόσταση με τα μητροπολιτικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, καθώς και η απρόσκοπτη και ολοένα αναβαθμιζόμενη οδική και σιδηροδρομική σύνδεση με αυτά, επί της ουσίας, εξαιρούν την Πρωτεύουσα και την Συμπρωτεύουσα από το προτεινόμενο δίκτυο.

Λαμβάνοντας επίσης υπόψη ότι οι υποδεικνυόμενες στη συνέχεια γραμμές, σχετίζονται με την πρακτική που εφαρμόζει η Ελληνική Πολιτεία (σε αρμονία με τις κείμενες Ευρωπαϊκές Οδηγίες) ως προς τις επιδοτούμενες Άγονες Γραμμές, προτείνονται οι ακόλουθες συνδέσεις, εντασσόμενες σε προκήρυξη διάρκειας Τεσσάρων Ετών:

1) Σητεία (Δημοτικός Αερολιμένας Σητείας “Βιντσέντζος Κορνάρος” - JSH) – Νέα Αγχιάλος (Βόλος - VOL) - Σητεία (Δημοτικός Αερολιμένας Σητείας “Βιντσέντζος Κορνάρος” - JSH)

Συχνότητα:

- Χειμερινή Περίοδος (Νοέμβριος, Δεκέμβριος, Ιανουάριος, Φεβρουάριος, Μάρτιος):
 - ο (Δεσμευτικό) :2 πτήσεις ανά εβδομάδα
 - ο (Δεσμευτικό): Ενενήντα (90) Προσφερόμενες Θέσεις ανά εβδομάδα ανά κατεύθυνση (JSH - VOL&VOL-JSH)

Ενδεικτικό Πτητικό Πρόγραμμα:

ΤΡΙΤΗ – ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Τύπος Αεροσκάφους (συμβατός με τον στόλο που διαθέτουν Ελληνικές Αεροπορικές εταιρίες) – ελάχιστες απαιτήσεις:

- ATR -42 / ATR 72 / DASH 8 100 / DASH 8 Q400

- Μέση Περίοδος (Απρίλιος, Μάιος, Οκτώβριος):
 - ο (Δεσμευτικό) : 3 πτήσεις ανά εβδομάδα
 - ο (Δεσμευτικό): Εκατόν Είκοσι (120) Προσφερόμενες Θέσεις ανά εβδομάδα ανά κατεύθυνση (JSH - VOL&VOL - JSH)

Ενδεικτικό Πτητικό Πρόγραμμα:

ΤΡΙΤΗ – ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΚΥΡΙΑΚΗ

Τύπος Αεροσκάφους (συμβατός με τον στόλο που διαθέτουν Ελληνικές Αεροπορικές εταιρίες) – ελάχιστες απαιτήσεις:

- ATR - 42 / ATR 72 / DASH 8 100 / DASH 8 Q400

- Υψηλή Περίοδος(Ιούνιος, Ιούλιος, Αύγουστος, Σεπτέμβριος):
 - ο (Δεσμευτικό) : 3 πτήσεις ανά εβδομάδα
 - ο (Δεσμευτικό): Εκατόν Είκοσι (120) Προσφερόμενες Θέσεις ανά εβδομάδα ανά κατεύθυνση (JSH – VOL&VOL - JSH)

Ενδεικτικό Πτητικό Πρόγραμμα:

ΤΡΙΤΗ – ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΚΥΡΙΑΚΗ

Τύπος Αεροσκάφους (συμβατός με τον στόλο που διαθέτουν Ελληνικές Αεροπορικές εταιρίες) – ελάχιστες απαιτήσεις:

- ATR - 42 / ATR 72 / DASH 8 100 / DASH 8 Q400

Οι λόγοι επιλογής της Σητείας ως αερολιμένα σύνδεσης με τον Αερολιμένα του Βόλου (αντί του Ηρακλείου ή των Χανίων) είναι οι ακόλουθοι:

- Η όλη φιλοσοφία ένταξης άγονων αεροπορικών γραμμών σε προκήρυξη επιδοτούμενης σύμβασης (PSO – *PublicServiceObligations*), ενισχύεται άρδην με την σύνδεση της ηπειρωτικής με την νησιωτική χώρα.
- Η σύνδεση του Αερολιμένα Νέας Αγχιάλου με τον Δημοτικό Αερολιμένα Σητείας, υπάγεται στη προσέγγιση της ενδυνάμωσης μεταφορικού έργου από Ευρωπαϊκούς Αερολιμένες, χαμηλής επιβατικής κίνησης με δράσεις ενίσχυσης έργου (βλ. *Directorate General for Internal Policies – Policy Department Structural and Cohesion Policies – The Future Prospects for European Secondary Airports – European Parliament Study – 2015*).

- Με τηναεροπορική ζεύξη της Νέας Αγχιάλου με την Σητεία, επιτυγχάνεται η σύνδεση της ευρύτερης περιοχής της Κεντρικής Ελλάδας με την Κρήτη, σε σταθερή βάση, με ορίζοντα τεσσάρων ετών.
- Η αεροπορική γραμμή Σητείας – Νέας Αγχιάλου (Βόλος), δεν δημιουργεί ζήτημα ανταγωνισμού προς υφιστάμενες συνδέσεις από και προς το Ηράκλειο ή τα Χανιά με προορισμό την Αθήνα ή την Θεσσαλονίκη, καθώς η μικρή προτεινόμενη συχνότητα, ο ελάχιστος προτεινόμενος αριθμός θέσεων και οι υποδεικνυόμενες συχνότητες, δεν στερούν επιβατική κίνηση από τις αεροπορικές εταιρίες που επιχειρούν από τους δύο μεγαλύτερους αερολιμένες της Κρήτης.
- Η ένταξη της γραμμής στις επιδοτούμενες αεροπορικές συνδέσεις, δημιουργεί περιβάλλον σταθερής οικονομικής αποτύπωσης και προσόδου για την επιλεγθείσα αεροπορική εταιρία, ενώ παράλληλα δομεί πλαίσιο όπου “χτίζεται” ζήτηση για αεροπορική σύνδεση, ανεξαρτήτως επιδότησης ή μη, σε επόμενο χρόνο.

Επισημαίνουμε ότι γραμμές, μέχρι πρότινος οριζόμενες ως επιδοτούμενες, πλέον εκτελούνται χωρίς αντιστάθμισμα από την Πολιτεία, καθώς στην πορεία του χρόνου, δημιούργησαν έντονα στοιχεία εμπορικότητας (όπως Αθήνα – Πάρος, Αθήνα – Ζάκυνθος, κ.α.)

Το οικονομικό αντιστάθμισμα για την σύνδεση JSH–VOL–JSH, σε επίπεδο προκήρυξης, ενδέχεται να αγγίξει το ύψος των Τριών Εκατομμυρίων Ευρών μη συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ (με κριτήριο σύγκρισης παρόμοιες – και προσφάτως προκυρηχθείσες συνδέσεις – σε διάρκεια, διάρκεια πτήσης, τελών παραμονής, κόστος επίγειας εξυπηρέτησης, συχνότητα, σημεία σύνδεσης, πληθυσμιακά κριτήρια και ζητήματα αποστασιολογίου), ποσόν ιδιαίτερα ελκυστικό αν συνυπολογιστεί υπεραξία που δημιουργείται από την ενίσχυση του μεταφορικού έργου του Αερολιμένα Σητείας και της ουσιώδους ενδυνάμωσης του Αερολιμένα Νέας Αγχιάλου.

Ενδεικτική επίσης κυμαινόμενη τιμή ναύλου “ταλαντώνεται” μεταξύ 85-95 ευρώ(*StandardYClass*).

2) Ρόδος (Διεθνής Αερολιμένας Ρόδου “Διαγόρας” - RHO) - Νέα Αγχίαλος (Βόλος - VOL) – Κέρκυρα (Διεθνής Αερολιμένας Κέρκυρας “Ιωάννης Καποδίστριας”-CFU) – Νέα Αγχίαλος (Βόλος - VOL) – Ρόδος (Διεθνής Αερολιμένας Ρόδου “Διαγόρας” - RHO)

RHO – VOL – CFU – VOL – RHO

Συχνότητα:

- Χειμερινή Περίοδος(Νοέμβριος, Δεκέμβριος, Ιανουάριος Φεβρουάριος, Μάρτιος):

- ο (Δεσμευτικό) : 2 πτήσεις ανά εβδομάδα
- ο (Δεσμευτικό): Ενενήντα (90) Προσφερόμενες Θέσεις ανά εβδομάδα ανά κατεύθυνση

(RHO – CFU - 1 stop: VOL
&CFU – RHO – 1 stop: VOL)

Ενδεικτικό Πτητικό Πρόγραμμα:

ΤΕΤΑΡΤΗ - ΣΑΒΒΑΤΟ

Τύπος Αεροσκάφους (συμβατός με τον στόλο που διαθέτουν Ελληνικές Αεροπορικές εταιρίες) – ελάχιστες απαιτήσεις:

- ο **ATR - 42 / ATR 72 / DASH 8 100 / DASH 8 Q400**

- Μέση Περίοδος(Απρίλιος, Μάιος, Οκτώβριος):

- ο (Δεσμευτικό) : 2 πτήσεις ανά εβδομάδα

- ο (Δεσμευτικό): Ενενήντα (90) Προσφερόμενες Θέσεις ανά εβδομάδα ανά κατεύθυνση
(RHO – CFU - 1 stop: VOL
&CFU – RHO – 1 stop: VOL)

Ενδεικτικό Πτητικό Πρόγραμμα:

ΤΕΤΑΡΤΗ - ΣΑΒΒΑΤΟ

Τύπος Αεροσκάφους (συμβατός με τον στόλο που διαθέτουν Ελληνικές Αεροπορικές εταιρίες) – ελάχιστες απαιτήσεις:

ATR - 42 / ATR 72 / DASH 8 100 / DASH 8 Q400

- Υψηλή Περίοδος(Ιούνιος, Ιούλιος, Αύγουστος, Σεπτέμβριος):
 - ο (Δεσμευτικό) : 2 πτήσεις ανά εβδομάδα
 - ο (Δεσμευτικό): Ενενήντα (90) Προσφερόμενες Θέσεις ανά εβδομάδα ανά κατεύθυνση
(RHO – CFU - 1 stop: VOL
&CFU – RHO – 1 stop: VOL)

Ενδεικτικό Πτητικό Πρόγραμμα:

ΤΕΤΑΡΤΗ - ΣΑΒΒΑΤΟ

Τύπος Αεροσκάφους (συμβατός με τον στόλο που διαθέτουν Ελληνικές Αεροπορικές εταιρίες) – ελάχιστες απαιτήσεις:

ATR - 42 / ATR 72 / DASH 8 100 / DASH 8 Q400

Επισημαίνεται ότι:

- Η πρόταση απευθείας αεροπορικής σύνδεσης Ρόδου – Κέρκυρας, των δύο κορωνίδων της ελληνικής τουριστικής ταυτότητας, τίθεται επί χάρτουίσως για Πρώτη Φορά.

- Η Ρόδος, ως προορισμός και ως inbound / outbound point έχει μεγαλύτερη αριθμητική ένταση από την Κέρκυρα.
- Συνεπώς μία σύνδεση RHO-CFU, πιθανολογείται ως ριψοκίνδυνη εμπορικά προσέγγιση, εξ ου και η προτεινόμενη ένταξη της διαδρομής αυτής σε επόμενη προκήρυξη άγονων αεροπορικών γραμμών.
- Η προτεινόμενη ένταξη του Αερολιμένα Νέας Αγχιάλου στο ανωτέρω σκέλος ως ενδιάμεσος σταθμός, ενισχύει την – εισηγμένη για Πρώτη Φορά – αεροπορική γέφυρα Ιονίου – Αιγαίου, με τον Βόλο να απολαμβάνει πλήθος οφελών:
 - Αεροπορική Σύνδεση με την Κέρκυρα
 - Αεροπορική Σύνδεση με την Ρόδο και δυνατότητα συνδετήριων πτήσεων (*connecting flights*) που έχουν ως αφετηρία τον Αερολιμένα Ρόδου, σε ενδοδωδεκανησιακά δρομολόγια (*προς Κάσο, Κάρπαθο, Καστελόριζο, Κω, Λέρο, Κάλυμνο, Αστυπάλαια*), εφόσον οι ώρες εκτέλεσης πτήσεων έχουν μια χρονική αρμονία, αλλά και σε πτήσεις εξωτερικού (*η Ρόδος συνδέεται κατά την μέση και υψηλή περίοδο με ευρωπαϊκούς προορισμούς, αλλά και με προορισμούς όπου αποφεύγεται το "OpenJaw", όπως Λάρνακα και Τελ Αβίβ*).
 - Ακόμη και η ίδια η πόλη του Βόλου (όπως και τα περίχωρά της) δύναται να λειτουργήσει ως "τροφοδότης" επιβατικής κίνησης (*με ομάδες εσωτερικού τουρισμού προερχόμενες από την Μαγνησία*), με προορισμούς όπως η Ρόδος και η Κέρκυρα, με την αεροπορική εταιρία να κερδίζει την εξασφάλιση πώλησης υπολειπόμενων της υποχρεωτικής διάθεσης (*βάσει προκήρυξης*) θέσεων, σε σχέση με την χωρητικότητα του διατιθέμενου αεροσκάφους.

Παράλληλα δίδει νέες δυνατότητες σε εισερχόμενο και εξερχόμενο τουριστικό ρεύμα εσωτερικού τουρισμού, έστω και εξαιρετικά μικρής τάξης μεγέθους.

Το οικονομικό αντιστάθμισμα για την σύνδεση RHO-VOL-CFU-VOL - RHO, σε επίπεδο προκήρυξης, ενδέχεται να αγγίξει το ύψος των 5,5 Εκατομμυρίων Ευρών μη συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ (*με συγκρίσιμη τάξη*

μεγέθους έτερες προκυρηχθείσες συνδέσεις, λαμβάνοντας υπόψη κριτήρια εμβέλειας, διάρκειας πτήσης, παραμονής, κόστος επίγειας εξυπηρέτησης, συχνότητα, σημεία σύνδεσης, πληθυσμιακά κριτήρια, κτλ), ποσόν, και στην περίπτωση αυτή, ιδιαίτερα ελκυστικό αν συνυπολογιστεί η προστιθέμενη αξία που δημιουργείται από την εισαγωγή του συγκεκριμένου πτητικού προγράμματος.

Η ώρα παραμονής στο αεροδρόμιο του Βόλου, σε κάθε σκέλος πτήσης (και ενδεικτικά για αεροσκάφος τύπου ATR-42 ή ATR-72) για επιβίβαση / αποβίβαση και φορτοεκφόρτωση αποσκευών (turnaroundtime), δεν υπερβαίνει τα 20-25 λεπτά.

Ενδεικτική τιμή εισιτηρίων (StandardYClass):

RHO-VOL	:	€ 80,00 έως € 90,00
VOL – CFU	:	€ 70,00 έως € 80,00
RHO – CFU	:	€ 95,00 έως € 105,00

4. Σημειωτέο ότι ουδεμία προκήρυξη υφίσταται που να απαγορεύει σε αεροπορική εταιρία να δρομολογήσει μεγάλης χωρητικότητας αεροσκάφος στις προτεινόμενες γραμμές, λ.χ. σε περιπτώσεις αύξησης επιβατικής κίνησης (Χριστούγεννα, Πάσχα, Οργανωμένες Εκδρομές, κ.α.), εφόσον οι επιχειρησιακές δυνατότητες της αεροπορικής εταιρίας το επιτρέπουν,

Το “ευτύχημα” είναι ότι κάθε αναφερόμενο στις παραπάνω γραμμές αεροδρόμιο, (Ρόδος, Κέρκυρα, Σητεία, Νέα Αγχίαλος) διαθέτει την υποδομή επίγειας εξυπηρέτησης και το απαραίτητο μήκος διαδρόμου, προκειμένου να εξυπηρετήσουν ακόμη και αεροσκάφη τύπου Boeing ή Airbus (κάτι το οποίο δεν συναντάται σε σειρά άλλων αερολιμένων που εντάσσονται στο διαλαμβανόμενο στο θέμα δίκτυο, όπως η Σύρος, η Κάλυμνος, η Αστυπάλαια, η Κάσος, το Καστελόριζο, η Ικαρία, η Λέρος, κ.α.).

Υπενθυμίζουμε ότι για κατά διαστήματα υψηλής επιβατικής κίνησης, η AegeanAirlines, εξυπηρετούσε την (επίσης ενταγμένη στο εν λόγω δίκτυο) πτήση Αθήνα – Σκύρος (ATH-SKU), με αεροσκάφος τύπου AirbusA319 ή AirbusA320

αντί, μικρότερης χωρητικότητας ATR-42 ή DASH – 8 -Q400 (της θυγατρικής της, OlympicAir).

5. Στα ανωτέρω προτεινόμενα δρομολόγια, ο Βόλος (Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου / VOL), δεν ορίζεται ως Αεροδρόμιο έναρξης σκέλους (κάτι που ουδόλως περιορίζει την βαρύτητα της όλης μας προσέγγισης), καθόσον:

- Ο αερολιμένας Ρόδου, αποτελεί αεροδρόμιο έδρας (*hub*) για τουλάχιστον μία ελληνική αεροπορική εταιρία, οπότε είναι πιο ευέλικτος ο επιχειρησιακός σχεδιασμός πτητικού έργου.

Επίσης ο Αερολιμένας Ρόδου, αποτελεί μακράν πιο “επιθετικό” σημείο ροής πτητικού έργου, καθόσον οι ανωτέρω προτεινόμενες πτήσεις, δύνανται να αποτελούν τμήμα ενός πτητικού προγράμματος έξι σκελών (εφόσον το επιτρέπουν οι συμβάσεις των ιπτάμενων πληρωμάτων) ως ακολούθως:

ATH – RHO

Καικατόπιν: RHO – VOL – CFU – VOL – RHO

RHO - ATH

- Ο αερολιμένας Σητείας είναι σημείο συνέχισης / επέκτασης αεροπορικών σκελών, ακόμη και υφιστάμενου επιχειρούμενου δικτύου (σκέλος JSH -AXD – JSH&JSH – PVK – JSH, με αεροσκάφος προερχόμενο από την Αθήνα, εκτελώντας το αρχικό και τελικό σκέλος ATH-JSH και JSH – ATH).

6. Η όλη προσέγγιση της Διεύθυνσής μας αποτελεί επιστέγασμα στοχευμένης και μεθοδικής ανάγνωσης πάνω στο όλο ζήτημα.

Εύλογα, τίθενται τα εξής ερωτήματα:

- I. *Τί επιδιώκουμε από την ένταξη της Νέας Αγχιάλου σε Προκήρυξη Αγωνων Γραμμών, ενόσω ο αερολιμένας πασχίζει να αποκτήσει στιβαρό πτητικό έργο εξωτερικού;*

Η – σε κάθε περίπτωση – υποδοχή πτητικού έργου, σε δωδεκάμηνο χρονικό κύκλο, από έναν αερολιμένα με περιορισμένη επιβατική κίνηση, είναι από μόνο του ένα γεγονός το οποίο εντάσσει με αξιώσεις τον Αερολιμένα Νέας Αγχιάλου σε έναν σταθερό (έστω και σε ορίζοντα τετραετίας) συγκοινωνιακό χάρτη.

Επίσης, θα δώσει επιπλέον έναυσμα στον τοπικό πληθυσμό να γνωρίσει το πλήρως αναβαθμισμένο αεροδρόμιο, δια ζώσης, πλέον με την ιδιότητα του επιβάτη.

- II. *Τί ποσοστό πληρότητας αναμένουμε από τις προτεινόμενες πτήσεις;*

Ένας άτυπος κανόνας της αεροπορικής βιομηχανίας, ορίζει ότι η προσδοκία κερδοφορίας για μια αεροπορική εταιρία ξεκινάει όταν η μέση πληρότητα ενός αεροσκάφους ξεπεράσει το 60% -66% (*break-even load factor*).

Ωστόσο, πέραν του ότι ο κανόνας αυτός συσχετίζεται με έτερα δεδομένα (όπως ο τύπος πωλούμενου ναύλου, ο τύπος αεροσκάφους, το βάρος του, η τιμή αεροπορικού καυσίμου, κ.α.), πρόκειται για ζήτημα που αφορά την – επιλεγμένη – αεροπορική εταιρία, η οποία θα διασφαλίσει την επιδότηση της Πολιτείας εκτελώντας μια – ενδεχομένως μη προσοδοφόρα υπό απόλυτες συνθήκες ανταγωνισμού – σταθερή σύνδεση.

Το ποσοστό πληρότητας των προτεινόμενων συνδέσεων, λαμβάνοντας υπόψη ως τάξη μεγέθους ένα αεροσκάφος τύπου ATR-42 (χωρητικότητας 48 θέσεων) αναμένουμε, τουλάχιστον το πρώτο έτος λειτουργίας να αγγίξει τον μέσο όσο του 55%, με αυξητικές όμως τάσεις (υπό συνθήκες επιστροφής σε καθεστώς υγειονομικής κανονικότητας).

Βασική επιδίωξη είναι η παγίωση ζήτησης σε ένα σεβαστό βάθος χρόνου και η ένταξη της Νέας Αγχιάλου στον σχεδιασμό αεροπορικών εταιριών για

εκτέλεση δρομολογίων ακόμη και μικρών αποστάσεων (λαμβάνοντας υπόψη το ενιαίο του Ευρωπαϊκού χώρου και όχι μόνον το Εσωτερικό).

III. Υπάρχει αντίστοιχο ιστορικό αεροπορικών συνδέσεων με τάξη μεγέθους όμοια της προτεινόμενης;

Βεβαίως και υπάρχει.

Ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 2000, εισήχθησαν, οι ακόλουθες πτήσεις:

- Σητεία – Πρέβεζα (Ακτιο)JSH-PVK, συνδέοντας για πρώτη φορά την Δυτική Ελλάδα και την Ήπειρο με την Κρήτη.
- Σητεία – ΑλεξανδρούποληJSH-AXD, συνδέοντας για πρώτη φορά την Κρήτη με την Θράκη.

Οι πτήσεις αυτές έδωσαν περαιτέρω ώθηση στην επιχειρησιακή ταυτότητα του Αερολιμένα Σητείας, ο οποίος υποδεχόταν μόνον πτήσεις τοπικού χαρακτήρα (από την Ρόδο, την Κάρπαθο και την Κάσο), και δύο έως τρεις εβδομαδιαίες σπτήσεις από την Αθήνα.

Πριν τρία χρόνια, ο αερολιμένας Σητείας απέκτησε νέο κτήριο επιβατικού αεροσταθμού(*passengerterminal*), νέα πίστα αεροσκαφών (*apron*), στα πλαίσια ευρύτερου προγράμματος αναβάθμισης.

Πέραν αυτού, υπενθυμίζουμε ότι πτήσεις όπως Θεσσαλονίκη – Χίος, Θεσσαλονίκη – Σάμος, αλλά ακόμη και Αθήνα – Κοζάνη – Καστοριά, ανήκουν στο δίκτυο άγονων αεροπορικών συνδέσεων.

Η ένταξη δε, της γραμμής Αθήνα – Κοζάνη – Καστοριά στο συγκεκριμένο επιδοτούμενο δίκτυο, αποτέλεσε επιδίωξη των τοπικών φορέων των δύο πόλεων, οι οποίες με αगाστή στόχευση και συμπόρευση, πέτυχαν τον τελικό στόχο.

7. Σε όλο αυτό το προτεινόμενο πλαίσιο, δεν θα πρέπει επίσης να ξεχνάμε και την σημαντικότητα της πρότασής μας, σε σχέση με το όφελος που προκύπτει για τον Δημοτικό Αερολιμένα Σητείας (ο οποίος διευρύνει το δίκτυο προορισμών του) και το συνεπακόλουθο όφελος για αυτήν κάθε αυτήν την πόλη της Σητείας αλλά και την περιοχή του Λασιθίου ευρύτερα.

Ωφελούμενοι είναι και οι αερολιμένες Ρόδου και Κέρκυρας (και η διαχειρίστρια αυτών *Fraport*), ακόμη και αν τα έσοδα από τα τέλη των προτεινόμενων πτήσεων, είναι ιδιαίτερα μικρά αναλογικά με την συνολική κίνηση αεροσκαφών που διαχειρίζονται. Ωστόσο, δεν παύει να αποτελεί δυνητική αύξηση κύκλου εργασιών, σε δωδεκάμηνη βάση.

8. Η διασφάλιση εκτέλεσης του προτεινόμενου αεροπορικού έργου, ακόμη και σε περιβάλλον επιδότησης, προβλέπεται σε ρήτρα που εντάσσεται σχεδόν σε κάθε προκήρυξη.

Ειδικότερα, και σύμφωνα και με πρόσφατα προκυρηχθείσα διαδικασία (Φεβρουάριος 2020), όπως και σχεδόν κατά πάγια προσέγγιση κάθε προκήρυξης, «σε περίπτωση που τα διατιθέμενα αεροσκάφη δεν διαθέτουν την απαιτούμενη χωρητικότητα για την κάλυψη του ελάχιστου αριθμού προσφερόμενων θέσεων εβδομαδιαίως οι συχνότητες πτήσεων μπορούν να αυξηθούν αναλόγως. Σε περίπτωση που οι πτήσεις δεν εκτελεσθούν λόγω μετεωρολογικών συνθηκών, θα πρέπει να εκτελούνται κατά τις αμέσως επόμενες ημέρες, κατά τρόπο ώστε να ικανοποιείται η εβδομαδιαία ζήτηση, λαμβάνοντας υπόψη τις ελάχιστες εβδομαδιαίως προσφερόμενες θέσεις. Σε περίπτωση μη αναπλήρωσης της πτήσης που δεν εκτελέστηκε λόγω μετεωρολογικών συνθηκών ο αερομεταφορέας θα καταβάλει στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ποσό € 10.000,00 (Δέκα Χιλιάδες Ευρώ)»

Επίσης:

«Κατά την εκτέλεση των δρομολογίων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν επιτρέπεται η προσθήκη άλλων ενδιάμεσων σταθμών. Όσον αφορά στα ωράρια και στις μέρες εκτέλεσης των δρομολογίων οι αφίξεις /αναχωρήσεις των δρομολογίων προς /από τα αεροδρόμια μη εικοσιτετράωρου λειτουργίας (σ.σ. στα οποία συγκαταλέγονται οι Αερολιμένες Νέας Αγχιάλου και Σητείας) θα πρέπει να πραγματοποιούνται πριν από τις 18:30 κατά την χειμερινή περίοδο IATA και πριν από τις 21:00 κατά τη θερινή περίοδο. Τα δρομολόγια της Παρασκευής και Κυριακής θα πρέπει να πραγματοποιούνται απογευματινές ώρες(σ.σ. γεγονός το οποίο ενισχύει ροές επισκεπτών Σαββατοκύριακου). Στις περιπτώσεις εκτέλεσης 2 ή 3 εβδομαδιαίων δρομολογίων, αυτά δεν πρέπει να εκτελούνται σε συνεχόμενες ημέρες της εβδομάδας».

9. Ως Διεύθυνση Τουρισμού Θεσσαλίας του Υπουργείου Τουρισμού, ως μία Υπηρεσία η οποία επιζητά την ενίσχυση και αέναη ανάπτυξη της Τουριστικής Οικονομίας της Θεσσαλίας, μια περιοχής με ζηλευτή γεωφυσική εναλλαγή, με έντονα στοιχεία φυσιολατρίας και παράδοσης, μα και δυναμικούς παραγωγικούς κλάδους και συντελεστές, είμαστε πεπεισμένοι ότι η όλη πρότασή μας, όπως αυτή αναπτύσσεται στις ανωτέρω γραμμές, θα ενισχύσει καταλυτικά την επιχειρησιακή ταυτότητα του Αερολιμένα Νέας Αγχιάλου, ο οποίος στερείται της επιβατικής κίνησης που του αρμόζει, τοποθετώντας το αεροδρόμιο του Βόλου σε έναν ολοκληρωμένο συγκοινωνιακό χάρτη.

Κατά συνέπεια, είμαστε βέβαιοι πως ενδεχόμενη ένταξη του συγκεκριμένου Αερολιμένα στην επόμενη Προκήρυξη Άγονων Αεροπορικών Γραμμών, και δη ως αυτές αναγράφονται παραπάνω, θα προσδώσει προστιθέμενη αξία τόσο σε αυτό κάθε αυτό το αεροδρόμιο, όσο και στην ευρύτερη περιοχή μας ως προορισμό.

Πέραν αυτού, είμαστε πεπεισμένοι ότι η ένταξη του Αερολιμένα Νέας Αγχιάλου στο Δίκτυο Γραμμών Υποχρέωσης Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας, θα αλλάξει τον συγκοινωνιακό χάρτη της Θεσσαλίας, καθώς και την ανάγνωση που έχουν οι κάτοικοι της Θεσσαλικής ενδοχώρας για τον αερολιμένα.

10. Και βεβαίως, η ωφελιμότητα όλων όσων αναφέρουμε στις παραπάνω γραμμές, προτείνουμε να εφαρμοστεί από τον μήνα Οκτώβριο του 2021 και έπειτα, για τους εξής λόγους:

- I. Να υπάρξει ικανοποιητικός χρόνος ωρίμανσης σκοπιμότητας και προκήρυξης των αναφερόμενων γραμμών.
- II. Να συμπέσει με την περίοδο έναρξης χειμερινούδρομολογιακού προγράμματος της αεροπορικής εταιρίας που θα επιλεγεί, στα πλαίσια ομαλού προγραμματισμού και κατανομής στόλου και πληρωμάτων από πλευράς του αερομεταφορέα.
- III. Να γνωστοποιηθεί η έναρξη εκτέλεσης των συγκεκριμένων γραμμών, προκειμένου να ανακύψει σχετική κινητικότητα στα συστήματα κρατήσεων, αλλά και για να υπάρξει ταξιδιωτικό ενδιαφέρον για την περίοδο Εορτών Χριστουγέννων και Πρωτοχρονιάς 2021-2022,

Και κυρίως:

- IV. Η έναρξη των προτεινόμενων γραμμών να προκύψει σε χρονική συγκυρία στην οποία, η – άνευ προηγουμένου – υγειονομική τρικυμία που έχει προκαλέσει ο ιός Covid-19, και που τόσο έχει τραυματίσει τον αεροπορικό κλάδο αλλά και την τουριστική οικονομία, να αποτελεί μια κακή παρένθεση του πρόσφατου παρελθόντος.

11. Βέβαιοι ότι το παρόν Έγγραφο θα αποτελέσει έναυσμα για περαιτέρω ενέργειες, παραμένουμε στην διάθεσή σας για κάθε απαραίτητη διευκρίνηση.

Ως Διεύθυνση Τουρισμού Θεσσαλίας δε, είμαστε στην διάθεσή σας για την περαιτέρω ενίσχυση της όλης πρότασής μας, προκειμένου να συνεισφέρουμε τα μέγιστα.