

Ίδρυση ιδιωτικών υδατοδρομίων

Το φιλικό πλαίσιο επενδύσεων δίνει αναπτυξιακή δυνατότητα και με την ίδρυση υδατοδρομίων σε λιμένες που έχουν ιδιωτικοποιηθεί ή πρόκειται να ιδιωτικοποιηθούν, σε μαρίνες και τουριστικά αγκυροβόλια που βρίσκονται σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα, καθώς και σε λίμνες, υπογραμμίζει ο κ. Γιάννης Κεφαλογιάννης Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, σε συνέντευξη στο ΚΡΗΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΕΙΝ.

Ποιά ώθηση της ανάπτυξη της οικονομίας, με τις σύγχρονες προδιαγραφές του νέου αυτοκινητόδρομου στη Κρήτη;

Ο Βόρειος Οδικός Άξονας της Κρήτης είναι το μεγαλύτερο δημόσιο έργο που θα γίνει στην Ελλάδα τα επόμενα χρόνια, μαζί με την επέκταση της γραμμής 4 του Μετρό στην Αθήνα και ένα από τα μεγαλύτερα έργα σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Άλλωστε η εξασφάλιση ευρωπαϊκής

ϊκής χρηματοδότησης από το Ταμείο Ανάκαμψης, όπως και για το βόρειο τμήμα του Ε -65, έγινε κατ'εξάιρεση, με δεδομένο ότι το Ταμείο δεν χρηματοδοτεί οδικά έργα.

Είναι μια σημαντική επιτυχία, λοιπόν, της παρούσας κυβέρνησης που πάλεψε και πέτυχε ένα μεγάλο μέρος της δαπάνης να καλυφθεί από ευρωπαϊκά κονδύλια. Δεν ήταν καθόλου δεδομένο.

Η ροή της χρηματοδότησης και οι θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν στο στάδιο της κατασκευής είναι η πρώτη άμεση συνέπεια της κατασκευής του ΒΟΑΚ στην οικονομία, αλλά όχι η μόνη.

Σε ορίζοντα 30 ετών εκτιμάται ότι η κατασκευή και η λειτουργία του ΒΟΑΚ θα δημιουργήσει περισσότερες από 90 χιλιάδες θέσεις απασχόλησης, άμεσα και έμμεσα, σε όλο το φάσμα της οικονομίας.

Ο νέος αυτοκινητόδρομος θα αυξήσει την κινητικότητα μεταξύ των νομών και θα διευκολύνει τις μεταφορές εμπορευμάτων προς τα λιμάνια και τα αεροδρόμια.

Οι τουριστικοί και οικονομικοί πόλοι θα είναι ευκολότερα προσβάσιμοι με ότι αυτό συνεπάγεται για τις μετακινήσεις των μόνιμων κατοίκων και των επισκεπτών, αλλά και τη διακίνηση των αγαθών.

Επιπλέον, ο αυτοκινητόδρομος θα γίνει με σύγχρονες προδιαγραφές που περιορίζουν το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που αφήνει ένα όχημα, λόγω των καλύτερων συνθηκών κυκλοφορίας, ενώ θα μειωθεί και η όχληση που προκαλεί στις πόλεις της Βόρειας Κρήτης ο σημερινός δρόμος, όπως το κυκλοφοριακό και η ηχορύπανση.

Αυτό σημαίνει βελτίωση της ποιότητας ζωής και φυσικά, οδική ασφάλεια, που αποτελεί πρώτη προτεραιότητα, αλλά και προϋπόθεση για την ανάπτυξη.

Θα υπάρξουν έργα υποδομής για τη σύνδεση του ΒΟΑΚ με την ενδοχώρα;

Καταρχάς, ο νέος σχεδιασμός περιλαμβάνει αναβάθμιση των υπάρχοντων ανισόπεδων κόμβων στις Παρακάμψεις Χανίων, Ρεθύμνου και Ηρακλείου. Οι σημερινές συνδέσεις έχουν αρκετά προβλήματα.

Επίσης, η προμελέτη οδοποιίας που έχει εκπονηθεί για τα τμήματα Χανιά – Ηράκλειο και Χερσόνησος - Νεάπολη εξασφαλίζει απολύτως μέσω των ανισόπεδων κόμβων τη σύνδεση του ΒΟΑΚ με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο σε κάθε περιοχή διέλευσης αυτού.

Ενδεικτικά, μόνο το τμήμα Χανιά - Ηράκλειο, έχει μήκος 157,5 χλμ και παράπλευρο / κάθετο δίκτυο περίπου 150 χλμ., ενώ υπάρχουν 20 νέοι ανισόπεδοι κόμβοι κατά μήκος της διαδρομής.

Το ίδιο ισχύει και με την ήδη, αδειοδοτημένη περιβαλλοντικά, μελέτη αναβάθμισης σε αυτοκινητόδρομο του τμήματος Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος, καθώς και στην υπό εκπόνηση μελέτη του τμήματος Χανιά – Κίσσαμος.

Όσον αφορά τώρα, στις οδικές συνδέσεις με τις κεντρικές και νότιες περιοχές της Κρήτης, το θέμα αποτελεί αρμοδιότητα της Περιφέρειας Κρήτης, με την οποία υπάρχει σταθερά μια καλή συνεργασία.

Ποιά η συνεισφορά της ίδρυσης δικτύου υδροπλάνων για τον τουρισμό; Υπάρχει πρόβλεψη για σύνδεση με περιοχές της νότιας Κρήτης;

Το υδροπλάνο είναι ένα νέο μέσο μεταφοράς το οποίο ταιριάζει απόλυτα στη γεωγραφία της πατρίδας μας που διαθέτει τεράστια ακτογραμμή. Το δίκτυο των υδατοδρομίων μπορεί να αναπτυχθεί παντού τόσο στα νησιά όσο και στην ηπειρωτική χώρα και να αναπτυχθούν συνδυασμένες μεταφορές.

Αυτό σημαίνει ότι ένας επισκέπτης της Ελλάδας μπορεί να φθάσει σε ένα από τα αεροδρόμια της χώρας μας και από εκεί να ταξιδέψει με υδροπλάνο για έναν άλλο προορισμό είτε στη νησιωτική χώρα είτε σε ένα πολυτελές θέρετρο στα ηπειρωτικά.

Σε αυτό το σημείο έχει σημασία να υπενθυμίσουμε ότι με τον νέο νόμο που φτιάξαμε πέρυσι για τα υδατοδρόμια, τον 4663/2020, παρέχεται η δυνατότητα ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίων και σε ιδιώτες και όχι μόνο στο δημόσιο, όπως ίσχυε στον νόμο της προηγούμενης κυβέρνησης.

Έτσι, μπορούν να ιδρυθούν υδατοδρόμια και να λειτουργήσουν σε λιμένες που έχουν ιδιωτικοποιηθεί ή πρόκειται να ιδιωτικοποιηθούν, σε μαρίνες και τουριστικά αγκυροβόλια που βρίσκονται σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα, καθώς και σε λίμνες.

Διαμορφώσαμε λοιπόν ένα φιλικό πλαίσιο για τις επενδύσεις που δίνει και στην Τοπική Αυτοδιοίκηση έναν σημαντικό ρόλο.

Ήδη έχουμε τις πρώτες νέες αδειοδοτήσεις υδατοδρομίων στον Βόλο και στο Ρέθυμνο, γεγονός που δεν κρύβω ότι με χαροποιεί ιδιαίτερα.

Εκτιμώ ότι σύντομα θα ακολουθήσουν κι άλλες αδειοδοτήσεις και γιατί όχι στο μέλλον, αν υπάρξει ενδιαφέρον από περιοχές της Νότιας Κρήτης ή άλλα σημεία του νησιού, να γίνουν και εκεί υδατοδρόμια.

Το θεσμικό πλαίσιο είναι πλέον φιλικό και εφόσον εκδηλωθεί επενδυτικό ενδιαφέρον ο δρόμος είναι ανοιχτός.

Άλλωστε, πιστεύω πως αν δεν είχε μεσολαβήσει η πανδημία, ενδεχομένως να είχαμε δει τις πρώτες πτήσεις. Σε κάθε περίπτωση, είμαστε κοντά σε αυτή τη στιγμή, χωρίς να αποκλείεται να γίνουν πιλοτικά πτήσεις, ακόμη και στις αρχές του φθινοπώρου.

Πως θα αξιοποιηθεί το υπάρχον αεροδρόμιο στο Ηράκλειο με την λειτουργία του νέου αεροδρομίου στο Καστέλι;

Η πόλη του Ηρακλείου θα συνδέεται με το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι και μέσω του Βόρειου και μέσω του Νότιου Οδικού Άξονα Κρήτης. Και αυτό γιατί στη σύμβαση παραχώρησης για την κατασκευή του νέου διεθνούς

αερολιμένα, προβλέπεται η κατασκευή της Οδικής σύνδεσης του Αεροδρομίου με τον ΒΟΑΚ και η περαιτέρω σύνδεση αυτού με το Οδικό Τμήμα Ηράκλειο – Βιάννος στο Ακραλοχώρι.

Στη Δανειακή Σύμβαση του Δημοσίου με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για την κατασκευή του νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης, προβλέπεται η αξιοποίηση του υπάρχοντος αεροδρομίου Νίκος Καζαντζάκης στο Ηράκλειο Κρήτης.

Ήδη πραγματοποιούνται οι απαιτούμενες ενέργειες τεχνικής φύσεως, προκειμένου να καταστεί δυνατός ο ακριβής προσδιορισμός των υφιστάμενων εκτάσεων και των σχετικών με αυτές χρήσεων γης για την καταγραφή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος στον χώρο.

Βασικός στόχος της ανάπτυξης της έκτασης που θα διατεθεί θα είναι η ολοκληρωμένη σύνδεση με την πόλη του Ηρακλείου και με την ευρύτερη περιοχή για τη βελτίωση του περιβάλλοντος, αλλά και της τοπικής και εθνικής οικονομίας.

Υπάρχει προοπτική δημιουργίας Cargo ώστε να μπορούν τα ευπαθή Κρητικά προϊόντα του πρωτογενούς τομέα να βρίσκονται εκτός Ελλάδας διατηρώντας την υψηλή διατροφική τους αξία;

Σε περίπτωση που η τοπική κοινωνία και οι επαγγελματίες αγρότες καταλήξουν στο συμπέρασμα ότι είναι αναγκαία η δημιουργία ενός Κέντρου Αποθήκευσης και Διανομής, μέσω του οποίου να διασφαλίζεται η μεταφορά των ευπαθών προϊόντων με τις κατάλληλες και προβλεπόμενες προδιαγραφές, μπορούν να απευθύνουν σχετικό αίτημα στα συναρμόδια υπουργεία προκειμένου να αξιολογήσουν αυτή τη δυνατότητα.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ

Ο Γιάννης Κεφαλογιάννης σπούδασε Νομικά στη Νομική Σχολή του Εθνικού Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών και έλαβε Μεταπτυχιακό στην Πολιτική και τις Διεθνείς Σχέσεις από το Πανεπιστήμιο Columbia της Νέας Υόρκης. Έχει πραγματοποιήσει επιμόρφωση στη Νομική Σχολή του πανεπιστημίου του Harvard.

Πριν ασχοληθεί με την πολιτική, άσκησε τη Δικηγορία στην Ελλάδα και εργάστηκε σε Διεθνείς Οργανισμούς στο εξωτερικό.

Το 2012 έθεσε για πρώτη φορά υποψηφιότητα στις εθνικές εκλογές και εξελέγη Βουλευτής Ρεθύμνου με τη Νέα Δημοκρατία. Στις εκλογές του Ιανουαρίου του 2015 και του Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους, εξελέγη βουλευτής για δεύτερη και τρίτη φορά, αντίστοιχα, ενώ το 2016, έγινε ο νεότερος ηλιακά βουλευτής, από την ίδρυση της Νέας Δημοκρατίας, που ορίστηκε ως Κοινοβουλευτικός της Εκπρόσωπος. Στις εκλογές του 2019 οι πολίτες του Ρεθύμνου τον επέλεξαν ως εκπρόσωπό τους στη Βουλή, για τέταρτη συνεχόμενη φορά.

Από τον Ιούλιο του 2019 ως σήμερα, διατελεί Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών στην κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας.