

Compania de aeroporturi, în discuții cu mai multe companii interesate să opereze din Otopeni și Baneasa

Compania de aeroporturi se afla în discuții cu mai multe companii aeriene care să vină să opereze curse regulate și chartere atât de pe aeroportul Otopeni, cât și de pe Baneasa, mai avansate fiind cu doi-trei operatori, a declarat, joi, purtătorul de cuvânt al Companiei Naționale Aeroporturi București (CNAB), Valentin Iordache.

"Suntem în discuții cu mai multe companii, atât companii mari, cât și companii mai mici, care sunt interesate să opereze atât de pe Otopeni, cât și de pe Baneasa. Desigur că, la momentul la care se va lua o decizie, se va semna un contract, vom ieși împreună și vom anunța acest lucru. Suntem în discuții, să spunem, mai avansate, cu cel puțin trei companii din ambele categorii, și mai mari și mai mici, care să vină să opereze curse regulate, dar posibil și curse charter. Dar, pentru curse regulate, sunt două-trei companii cu care cu siguranță se discută și discuțiile sunt avansate. Astăzi s-a spart gheata", a afirmat Iordache, după conferința de presă prilejuită de lansarea operațiunilor Aeroitalia, de pe Aeroportul Baneasa, după 11 ani de la sistarea curselor regulate.

Astfel, 2 iunie 2023, este momentul la care Aeroportul Baneasa consemnează reluarea curselor regulate, a continuat Valentin Iordache, și nu oriunde, ci în Italia, unde este una dintre cele mai numeroase comunități românești.

"Vorbim de un număr mare de români care locuiesc în Italia, vorbim de un număr mare de români care vizitează Italia, iar aceste patru curse săptămânale care merg la Roma nu asigură numai conexiunea cu Roma, ci și cu alte orașe din Italia. (...) Ne bucurăm că avem o companie care a înțeles oportunitatea operării de pe Baneasa și oportunitatea faptului că, dacă are o operare consistentă, adică minimum patru curse pe săptămână, tarifele de operare ajung să fie chiar puțin mai mici decât cele de pe Otopeni, pentru că se aplică o grilă de discount care îi duce în această situație. Tariful obișnuit, ca să mă refer la cele două tarife principale, este de 8,5 euro/tona pentru aeronava, respectiv 15 euro tariful de pasager de îmbarcare, în timp ce la Otopeni tariful de îmbarcare este de 14 euro pe pasager, respectiv 7 euro pe tona. Dar, aplicând această grilă de discount, tariful pe tona scade undeva către 6,80 euro, iar cel de pasager cred că 13,85 euro, dacă nu gresesc", a spus oficialul CNAB.

Un alt avantaj pe care îl oferă Aeroportul Baneasa este posibilitatea îmbarcării pedestre a pasagerilor.

"La Baneasa avem și posibilitatea de a îmbarca pasagerii pedestru. Este în curs de aprobare o procedură specifică, astfel încât pasagerii, de la poarta de îmbarcare, să poată să meargă pe jos până la avion. E vorba de o anumită poziție de parcare care permite acest lucru, cu avantajul, desigur, că se scurtează și mai mult timpul de procesare a pasagerilor și, implicit, pasagerii pierd mai puțin timp de la intrarea în terminal și până la bordul aeronavei, respectiv de la aterizare până la ieșirea din terminal", a explicat el.

De asemenea, un pasager care ajunge la aeroport cu 30 de minute înainte de ora decolării are șanse să se îmbarce în avion.

"Vorbim de un timp care poate coborî până la 30 de minute sau poate merge și sub, dar, desigur, nu pentru toți pasagerii unei curse de 180-190 de locuri, pentru că trebuie să avem și capacitate suficientă pentru check-in, dar un pasager care vine cu 30 de minute înainte de ora decolării la aeroport va mai avea posibilitatea să facă check-in și să ajungă la bordul aeronavei, ceea ce pe un aeroport mare cum este Otopeni deja nu mai poate, pentru că acolo check-in-ul se încheie de regulă cu 40-50 de minute înainte de ora decolării", a adăugat acesta.

Valentin Iordache a făcut referire și la avantajele pe care le va aduce metroul, în condițiile în care luna viitoare

urmeaza sa înceapa lucrarile la prima sectiune a magistralei Gara de Nord Otopeni, care vor dura, conform contractului, trei ani.

"Aeroportul Baneasa este destul de bine conectat cu orasul. Iesirea catre oras, însa, este cumva dificila, pentru ca trebuie facut un ocol semnificativ, de câtiva kilometri. Ei bine, metroul nu va aduce decât un mare plus pentru conectivitate aeroportului, în special cu orasul, asa cum si la Otopeni, odata cu venirea metroului, va fi un mare plus pe lângã conexiunea feroviara, cea cu trenul, care exista în acest moment si care asigura în special pasagerilor din tara posibilitatea sa vina la Otopeni, dar si angajatilor de pe platforma. Avem un numar tot mai mare de angajati care prefera sa vina cu trenul si sa evite aglomeratia deja foarte cunoscuta de pe DN1, indiferent ca vorbim de sensul dinspre Bucuresti sau catre Bucuresti", a subliniat reprezentantul Companiei de Aeroporturi.

Potrivit acestuia, capacitatea de procesare pe Aeroportul Baneasa este de 250 de pasageri pe ora de vârf pe flux, ceea ce înseamna ca poate avea o capacitate sustinuta de 200 de pasageri pe ora pe întreg parcursul zilei.

"Pâna la sfârșitul anului vorbim de sute de mii de pasageri, pentru ca nu avem înca o situatie foarte clara a charterelor care vor opera în aceasta vara. Daca Aeroitalia va opera toate cele patru zboruri pline, asa cum ne asteptam, daca vom avea si charterele anuntate, dar poate nu înca toate în regim oficial, ne asteptam sa avem sute de mii de pasageri pentru acest an si sa atingem destul de repede tinta de 1.000.000 de pasageri pe an pe care ne-o dorim si care asigura si din punct de vedere financiar, sa spunem, independenta acestui aeroport, o exploatare eficienta a lui", a completat Iordache.