



30 ΣΕΠ. 2014

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Χαριλάου Τρικούπη 182

Αθήνα 29.09.2014

101 78 Αθήνα , τηλ. 210 64 67 912

Αρ. Πρωτ **1447/374**

✓ Προς τη
Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου

Τμήμα
Ερωτήσεων/Αναφορών

ΘΕΜΑ: Παράταση της προθεσμίας περαίωσης των έργων του Αεροδρομίου
Ιωαννίνων «Βασιλεύς Πύρρος»

ΣΧΕΤ: 1) Η Ερώτηση 2355/08.09.2014 που κατέθεσαν στη Βουλή,
οι Βουλευτές και κύριοι Χρήστος Μαντάς, Κώστας Μπάρκας και
η κυρία Όλγα Γεροβασίλη
2) Η ΠΑΒ 1429/18.09.2014 που κατέθεσε στη Βουλή,
ο Βουλευτής κύριος Μιχάλης Κασσής

ΚΟΙΝ: 1) Βουλευτή κ.Χρήστο Μαντά
2) Βουλευτή κ.Κώστα Μπάρκα
3) Βουλευτή κα Όλγα Γεροβασίλη
4) Βουλευτή κ. Μιχάλη Κασσή

Σε απάντηση των παραπάνω σχετικών Ερώτησης και Αναφοράς, παρακαλούμε να
πληροφορήσετε τους κυρίους Βουλευτές και την κυρία Βουλευτή, τα εξής :

Οι καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του έργου οφείλονται στους εξής παράγοντες:

α) Η χρηματοδότηση του έργου γίνεται από εθνικούς πόρους, διότι σύμφωνα με το υπ' αρ. πρωτ. 7358/22.04.2010 έγγραφο της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής Ηπείρου δεν υπήρχε σκοπιμότητα χρηματοδότησης του έργου από το Ε.Π. «Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας- Ηπείρου 2007-2013». Από την έναρξη των εργασιών δεν υπήρχε ομαλή χρηματοδότηση του έργου με αποτέλεσμα να υπάρχουν πολλές διακοπές εργασιών λόγω υπερημερίας στην πληρωμή πιστοποιήσεων (ο συνολικός χρόνος των οποίων ανέρχεται σε τριακόσιες δύο (302) ημέρες) και επομένως καθυστέρηση στην εφαρμογή του εγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος.

β) Με την έναρξη των εργασιών προέκυψε αλλαγή της θέσης του Πύργου Ελέγχου, λόγω πρότασης εγκατάστασης συστήματος ενόργανης προσγείωσης των αεροσκαφών στον αερολιμένα (ILS) για κατ. Ι από την Περιφέρεια Ηπείρου και την ΥΠΑ, και παρατηρήθηκαν προβλήματα στην εφαρμογή των Η/Μ μελετών του έργου. Επομένως παρουσιάστηκε η ανάγκη εκπόνησης και έγκρισης νέων μελετών με αποτέλεσμα να μην μπορέσει να εφαρμοστεί το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα.

Για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της χρηματοδότησης του έργου, με δεδομένο ότι αυτή γίνεται από εθνικούς πόρους (έγινε και δεύτερη αποτυχημένη προσπάθεια ένταξης στο ΕΣΠΑ το 2012) και προκειμένου να παραδοθεί προς χρήση ένα έργο

ολοκληρωμένο, αποφασίστηκε στα πλαίσια της εγκατεστημένης εργολαβίας, να γίνει μείωση του συμβατικού αντικειμένου, σύμφωνα με το άρθρο 57 του Ν. 3669/2008 και τροποποίηση της εγκεκριμένης μελέτης σύμφωνα με το άρθρο 45 παρ.2 του Ν.3669/2008.

Με τη με αρ. πρωτ. οικ.1042/11.07.2014/ΕΥΔΕ Α/Δ Β.Ε. Απόφαση Γενικού Γραμματέα ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. και κατόπιν ομόφωνης θετικής γνωμοδότησης του Συμβουλίου Δημοσίων Έργων –Τμήμα Κατασκευών (άρθρο 45 παρ.2 του Ν.3669/2008), έγινε αποδοχή της Τροποποίησης της Εγκεκριμένης Μελέτης του έργου κατά τη διάρκεια κατασκευής του, για λόγους οι οποίοι υπαγορεύονται από απρόβλεπτες περιστάσεις.

Με τη νέα μελέτη, αντί της ανέγερσης νέου κτιρίου Αεροσταθμού συνολικής επιφάνειας 10.465,00 τ.μ., που προβλεπόταν αρχικά, θα συντηρηθεί και θα επεκταθεί το υπάρχον, με γνώμονα την κάλυψη των σύγχρονων αναγκών του αερολιμένα. Το κτίριο του Αεροσταθμού που προκύπτει με την νέα μελέτη είναι ισόγειο κτίριο συνολικού εμβαδού 3000 τ.μ., με υπόγειο συνολικού εμβαδού 650 m² και έχει μελετηθεί με Τυπική Ώρα Αιχμής Σχεδιασμού (ΤΩΑΣ) 154 επιβάτες /κατεύθυνση.

Επίσης, σύμφωνα πάντα με τη νέα μελέτη, το συμβατικό αντικείμενο του έργου ανέρχεται στο ποσό των 22.122.237,98 ευρώ (5ος Α.Π.Ε.), έναντι συμβατικής αξίας με τον 4ο ΑΠΕ 30.977.642,48 ευρώ. Επομένως υπάρχει μείωση του συμβατικού αντικειμένου κατά 8.855.404,50 ευρώ, ενώ το ποσό που απαιτείται για την ολοκλήρωση του έργου ανέρχεται περίπου σε 8.800.000,00 ευρώ.

Μέχρι σήμερα η συνολική δαπάνη του έργου που έχει εισπραχθεί από τον ανάδοχο ανέρχεται σε 13.500.000 ευρώ και το εκτελεσμένο αντικείμενο είναι :

- Δύο νέοι τροχόδρομοι 1Α και 1Β μήκους 400,00μ. και 149,00μ. αντίστοιχα
- Νέο δάπεδο στάθμευσης των αεροσκαφών συνολικής επιφάνειας 43.050 τ.μ.
- Υπηρεσιακή οδός συνολικού μήκους 820μ.
- Νέος Πύργος Ελέγχου συνολικής επιφάνειας 800τμ.
- Αμαξοστάσιο συνολικής επιφάνειας 820τμ.
- Δίκτυο αποστράγγισης των ομβρίων (τραπεζοειδής τάφος κατά μήκος υπηρεσιακής οδού)
- Ορθογωνικός οχετός απορροής ομβρίων συνολικού μήκους 800μ.
- Διευθέτηση των καλωδιώσεων των υφισταμένων δικτύων του αεροδρομίου.
- Περιμετρική ασφάλεια και περιμετρικός φωτισμός του αεροδρομίου.
- Περιμετρικός φωτισμός των νέων τροχοδρόμων.
- Φωτισμός δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών.

Το αντικείμενο που απομένει να κατασκευαστεί είναι :

- Κατασκευή του νέου κτιρίου του Αεροσταθμού
- Κατασκευή περιβάλλοντος χώρου κυκλοφορίας και στάθμευσης του νέου κτιρίου του Αεροσταθμού
- Κατασκευή του κόμβος εισόδου του Αερολιμένα

Όπως προαναφέρθηκε, η δαπάνη κατασκευής του αντικειμένου αυτού ανέρχεται περίπου σε 8.800.000 ευρώ.

Αναφορικά με τον ηλεκτρονικό εξοπλισμό του Νέου Πύργου Ελέγχου, συμβατική υποχρέωση είναι η μεταφορά σε αυτόν του υπάρχοντος εξοπλισμού από τον υφιστάμενο Πύργο Ελέγχου, διαδικασία που θα καθοριστεί χρονικά από την Υ.Π.Α.

Όσον αφορά το τελικό χρονοδιάγραμμα του έργου, αναμένεται η έγκριση από την Υ.Π.Α. της Οικοδομικής Άδειας του Νέου Κτιρίου του Αεροσταθμού, ώστε να είναι δυνατή η επανέναρξη των εργασιών και η ολοκλήρωση του έργου τον Φεβρουάριο του 2016.

Επισυνάπτουμε, το με αρ.πρ. ΥΠΑ/Δ13/Α/29616/1160/24.09.2014 σχετικό έγγραφο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), για πληρέστερη ενημέρωση.

Συνημμένα

Το υπ'αρ. ΥΠΑ/Δ13/Α/29616/1160/
24.09.2014 έγγραφο της ΥΠΑ

Εσωτ. Διανομή
Γρ. Κοιν. Ελέγχου

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ



ΜΑΡΙΑ ΑΔΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

Κοιβές αντίγραφο


Π. Καμπύλη



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΗΟΛΟΓΩΝ, ΥΠΟΘΗΚΩΝ
& ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ**

Ταχ. Δ/ση : Τ.Θ. 70360

166 10 Γλυφάδα

Πληροφορίες : Ι. Δ. Καρνεσιώτης

Τηλ. : 210 8916 129

FAX : 210 8916 281

Αθήνα 24/9/2014

ΥΠΑ/Δ13/Α/29616/1160

ΠΡΟΣ : Υπουργείο Υποδομών
Μεταφορών & Δικτύων
Τμήμα
Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

ΘΕΜΑ : Απάντηση σε Ερώτηση Βουλευτών ΣΥΡΙΖΑ (2355/8-9-2014)

ΙΧΕΤ. : α. ΤΚΒΕΛ/Β-1495/15-9-2014

β. ΥΠΑ/Δ1/Β/2879/16-9-2014

γ. ΥΠΑ/Δ3/Β/7519/16-9-2014

δ. ΥΠΑ/Δ6/Γ/5076/17-9-2014

Αναφερόμενοι στην εν θέματι Ερώτηση, παρακαλούμε να σημειώσετε τα ακόλουθα, κατά την σειρά των πιθέμενων υποερωτημάτων:

1. Σ' ό,τι αφορά την πορεία και ημερομηνία παράδοσης του έργου «Επέκταση Κτιρίου Αεροσταθμού και δατιέδου στάθμευσης αεροσκαφών, νέου συνδεδημένου τροχοδρόμου και οδικού δικτύου πρόσβασης και επέκταση χώρων στάθμευσης οχημάτων Κρατικού Αερολιμένα Ιωαννίνων», αρμόδια είναι η ΕΥΔΕ Α/Δ Β. Ελλάδος, η οποία έχει την αρμοδιότητα της εκτέλεσής του.

Από πλευράς μας, η ΥΠΑ μέχρι τώρα έχει συνεργασθεί με την ΕΥΔΕ Α/Δ Β. Ελλάδος και έχει ανταποκριθεί σε ό,τι απαιτήθηκε, για την τροποποίηση της Μελέτης του Κτιρίου Αεροσταθμού. Αναμένεται πλέον η αποπεράτωση από την ΕΥΔΕ Α/Δ Β. Ελλάδος της τελευταίας φάσης της Τεχνικής Μελέτης, ήτοι της Μελέτης εφαρμογής, προκειμένου να εκδώσει η ΥΠΑ την Οικοδομική Άδεια, η οποία απαιτείται για την κατασκευή του τροποποιημένου Κτιρίου.

2. Σχετικά με το ύψος των ναύλων και τους όρους της όλης δραστηριοποίησης Αερομεταφορέων στο αεροδρόμιο Ιωαννίνων, επισημαίνουμε ότι ο τομέας των Αερομεταφορών στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει πλήρως απελευθερωθεί από πολλών ετών. Ως εκ τούτου, οι αεροπορικές εταιρείες καθορίζουν με ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια τους όρους λειτουργίας τους, μεταξύ των οποίων είναι τόσο το δίκτυο και το πρόγραμμα των πτήσεών τους όσο και οι ναύλοι τους.

Η Κρατική παρέμβαση προς την κατεύθυνση υπόδειξης ή επιβολής ναύλων στις αεροπορικές εταιρείες δεν είναι επιτρεπτή από την Κοινοτική Νομοθεσία. Ειδικότερα, βάσει του άρθρου 22 του Ε.Κ. 1008/2008, «σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα», οι Κοινοτικοί Αερομεταφορείς καθορίζουν ελεύθερα τους αεροπορικούς ναύλους και τα κόμιστρα για τις ενδοκοινοτικές αεροπορικές γραμμές.

γραμμές, όπου έχουν επιβληθεί οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (άγονες γραμμές), αλλά η γραμμή Αθήνα-Ιωάννινα δεν συγκαταλέγεται σε αυτές.

3. Η εφεκτικότητα εγκατάστασης συστήματος ILS στον Αερολιμένα Ιωαννίνων έχει απασχολήσει ιδιαίτερα την Υπηρεσία και έχουν κατά καιρούς συγκρατηθεί Επιτροπές διερεύνησης της εγκατάστασης του συστήματος αυτού στον διάδρομο 32 του Αερολιμένα Ιωαννίνων. Η τελευταία των Επιτροπών αυτών έχει αποφανθεί θετικά ως προς το τεχνικό και επιχειρησιακό σκέλος, με την προϋπόθεση ότι θα διασφαλισθούν τα κριτήρια καθαρότητας εμπόδιων, τα οποία υπό τις σημερινές συνθήκες δεν καλύπτονται (Κτίρια, Εθνική οδός κ.λπ.), σύμφωνα με τις απαιτήσεις ICAO (Annex 14), και, επομένως, δεν επιτρέπουν την πιστοποίηση του ILS ή και άλλου ισοδύναμου συστήματος για προσεγγίσεις ακριβείας Κατηγορίας I (CAT I Precision Approach). Συνεπώς, η προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία ILS ή άλλου ισοδύναμου συστήματος, θα έχει αποτέλεσμα, μόνον εφ' όσον αρθούν τα υφιστάμενα εμπόδια - έργο, το οποίο συνεπάγεται απαλλοτριώσεις, μετάθεση της Εθνικής Οδού, κατεδάφιση κτιρίων κ.λπ., και το οποίο κείται εκτός των αρμοδιοτήτων της Υπηρεσίας μας.

Εξ όσων, πάντως, γνωρίζουμε το όλο έργο δεν συμπεριλαμβάνει μέχρι σήμερα μελέτη εγκατάστασης συστήματος ILS ή άλλου ισοδυνάμου, παρά το γεγονός ότι έχουν ληφθεί υπ' όψιν, όλες οι εντός του Αερολιμένα προϋποθέσεις για την εγκατάσταση αυτή, εκτός των προαναφερθέντων κριτηρίων καθαρότητας εμποδίων.

4. Οι αεροπορικές σχέσεις Ελλάδας -- Τουρκίας ρυθμίζονται από την Διμερή Αεροπορική Συμφωνία (ΔΑΣ) του 1947, που κυρώθηκε με τον Α.Ν. 806/48 (ΦΕΚ 257/Α) και από το Μνημόνιο Συνεργασίας της 12^{ης} Ιουνίου 2009. Οι διατάξεις της οικείας Διμερούς Αεροπορικής Συμφωνίας προβλέπουν πολλαπλό διορισμό αεροπορικών εταιρειών· εκατέρωθεν, ενώ, το Μνημόνιο του 2009 προβλέπει περαιτέρω αριθμό εκτελούμενων εβδομαδιαίων συχνοτήτων στις καθορισμένες διαδρομές, που ανέρχεται πλέον σε τριάντα ένα (31). Για τις διορισμένες εταιρείες της χώρας μας σημεία αναχώρησης είναι η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη και το Ηράκλειο και σημεία προορισμού η Κωνσταντινούπολη και η Σμύρνη, ενώ για τις διορισμένες εταιρείες της Τουρκικής πλευράς σημεία αναχώρησης είναι η Άγκυρα, η Κωνσταντινούπολη και η Σμύρνη και σημεία προορισμού η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη. Άλλα σημεία προορισμού στην χώρα μας δεν προβλέπονται από τα διμερή κείμενα, που διέπουν τις αεροπορικές σχέσεις των δύο χωρών.

Είναι, παρ' όλ' αυτά, γνωστό ότι η εταιρεία TURKISH AIRLINES έχει προβεί σε ανακρινώσεις, αλλά και σε επαφές με ταπικούς φορείς των Ιωαννίνων και του Ηρακλείου, περί την πρόθεσή της για έναρξη δρομολογίων από Κωνσταντινούπολη προς τις πόλεις αυτές. Το ζήτημα αποτελεί αντικείμενο για συνομιλίες μεταξύ των Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροπορίας των δύο χωρών, αλλά, πάντως, μέχρι σήμερα δεν έχει υπαβληθεί στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας σχετικό αίτημα από Τουρκική αεροπορική εταιρεία για εκτέλεση δρομολογίων προς Ιωάννινα.

5. Σ' ό,τι αφορά την αναστολή παροχής αεροπορικού καυσίμου στο υπ' όψιν αεροδρόμιο, η ΥΠΑ δεν έχει αντικειμενικά την δυνατότητα να επιβάλει μονομερώς την εγκατάσταση και δραστηριοποίηση οποιουδήποτε Φορέα Επίγειας Εξυπηρέτησης στους Ελληνικούς Αερολιμένες, αν οι ίδιοι δεν διαβλέπουν οικονομικό όφελος από την δραστηριότητα αυτή. Οι αεροπορικές

διαμορφώνουν ανάλογα τον επιχειρησιακό σχεδιασμό των πτήσεών τους.

διαμορφώνουν ανάλογα τον επιχειρησιακό σχεδιασμό των πτήσεων τους.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΥΠΑ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΚΟΥΚΗΣ

Εσωτερική Διανομή:

1. Δ/ΥΠΑ

2. ΥΠΑ/Δ1/Β

3. ΥΠΑ/Δ13/Α

