



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΜΑΚΡΗ ΡΑΧΗΛ

Βουλευτής Π.Ε. ΚΟΖΑΝΗΣ - ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ

Υπεύθυνη Τομέα Κοινοβουλευτικής Ευθύνης Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας,  
Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής  
Αλλαγής

ΕΡΩΤΗΣΗ - ΑΚΕ

Προς τους κ.κ Υπουργούς: Οικονομικών  
Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων,  
Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας,  
Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής,  
Τουρισμού

**ΘΕΜΑ: "Κατασπατάληση πόρων και εμπαιγμός του Ελληνικού Λαού για το  
αεροδρόμιο Πάρου"**

Στις 7 Νοεμβρίου 2011 με την υπ. αριθμ πρωτ οικ. 1245/α/23 απόφαση του τότε Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κυρίου Ιωάννη Ραγκούση εγκρίθηκε η διάθεση πίστωσης 23.250.000,00€ (με ΦΠΑ) σε βάρος του ενάριθμου έργου 1998ΣΕ07700006 της ΣΑΕ 077 του ΠΔΕ και η δημοπράτηση του έργου: «Νέο πεδίο ελιγμών Κρατικού Αερολιμένα Πάρου».

Το ιστορικό του έργου αρχίζει από το 1995 όταν εκπονήθηκε η αρχική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) Νέου Κρατικού Αερολιμένα Πάρου, για τη θέση «Μάγγανο» νήσου Πάρου Νομού Κυκλάδων και για μήκος 2000 μέτρων για λογαριασμό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και εν συνέχεια εκδόθηκαν:

1. Η με α.π. 78706/3316/10-07-1996 Απόφαση Χωροθέτησης της Δ/σης Χωροταξίας του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ και
2. Η με α.π. 81847/96/17-2-1997 Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων.

Οι ανωτέρω αποφάσεις προσεβλήθησαν από κατοίκους του νησιού ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας (ΣτΕ).

Εν συνεχεία, έγινε ανάκληση των ανωτέρω Αποφάσεων, με την με α.π. 13918/2648/25-05-1998 Απόφαση Ανάκλησης χωροθέτησης και με την με α.π. 107421/26-05-1998 Απόφαση Ανάκλησης της απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων Νέου Αερολιμένα Πάρου, προκειμένου να επανεξετασθούν τρεις προϋποθέσεις.

Επειδή οι δύο ανωτέρω Αποφάσεις είχαν ήδη ανακληθεί, το ΣτΕ με την με αρ. 4542/11-06-1998 απόφασή του κήρυξε τη δίκη «κατηργημένη».

Το 2000 εκδόθηκε η με α.π. 107704/19-12-2000 Απόφαση Προέγκρισης του έργου «Νέος Αερολιμένας Πάρου» Ν.Α. Κυκλάδων της Ειδικής Υπηρεσίας Περιβάλλοντος (ΕΥΠΕ) του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Το 2002 εκδόθηκε η ΚΥΑ ΠΕΧΩΔΕ-ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ-ΓΕΩΡΓΙΑΣ-ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ (ΚΥΑ ΕΠΟ) (α.π. 82355/29-03-2002 ΕΥΠΕ/ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.), της οποίας η **χρονική διάρκεια έληξε την 31η -12-2012.**

Το 2010 για το νέο αεροδρόμιο έγινε η Κήρυξη αναγκαστικής απαλλοτρίωσης κτημάτων [ΚΥΑ 1011579/1015/0010/2002 (ΦΕΚ 204 Δ'/114-03-02)].

Το 2011 εκδόθηκε η ΚΥΑ ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ-ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΚΥΑ ΕΠΟ) με α.π. 197972/07-04-2011 για εργασίες και έργα βελτίωσης του **υφισταμένου αεροδρομίου** από την ΕΥΠΕ/ΥΠΕΚΑ.

Να σημειωθεί ότι όπως αναφέρουν κάτοικοι του νησιού το υπάρχον αεροδρόμιο βρίσκεται στη θέση "Μάγγανο" ενώ οι εργασίες κατασκευής του πεδίου ελιγμών βρίσκεται σε εντελώς διαφορετική θέση ή οποία "βαφτίστηκε" αργότερα και αυθαίρετα ως θέση "Μάγγανο".

Στην με αριθμ. πρωτ. απόφαση οικ. 1245/α/23/07-11-2011 αναφέρεται ότι λήφθηκε υπόψη "Το γεγονός ότι με το δημοπρατούμενο έργο αναβαθμίζεται το αεροδρόμιο της Πάρου, με ευμενείς επιπτώσεις στην ανάπτυξη τόσο της περιοχής όσο και της ευρύτερης Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου - Κυκλάδων."

Δημοσιεύματα όμως αναφέρουν ότι: "Η αεροπορική βιομηχανία είναι σε παγκόσμια κρίση. Το μοντέλο ανάπτυξης των αεροδρομίων έχει δραματικά αλλάξει σε παγκόσμια κλίμακα. Τα έσοδα των μεγάλων αεροδρομίων πλέον έρχονται σε 45% από το πτητικό έργο και 55 % από εμπορικές χρήσεις . Έτσι γίνεται και στο Ελ Βενιζέλος όπου το αεροδρόμιο βγάζει τα βασικά του λεφτά από τα μαγαζιά που έχει μέσα, πχ το Ιkea, το Leroy Merlin, το εκθεσιακό κέντρο και λιγότερο από τις πτήσεις.

Η Πάρος όπως και όλα τα μικρότερα αεροδρόμια έχουν χτιστεί σαν Community airports, αεροδρόμια λοιπόν που εξυπηρετούν κοινότητες και μόνον. Αυτή ήταν η φιλοσοφία της ΥΠΑ όταν έχτισε το αεροδρόμιο τιμώντας τη δωρεά που έκανε ένας

συμπολίτης μας ο Παντελαίος. Να συνδέσει μόνο την τοπική κοινότητα με τη πρωτεύουσα.

Το κράτος θα μπορέσει να τελειώσει το νέο αεροδρόμιο. Είναι αλήθεια είναι πως ΟΧΙ αγαπητοί συμπατριώτες, Ας μη γελιόμαστε. Στη σημερινή κατάσταση όπου το κράτος δεν έχει χρήματα καν για συντάξεις και μισθούς είναι πολυτέλεια να επενδύσει κανείς χρήματα σε ένα μη κερδοφόρο έργο που από πρώτη ματιά δεν το χρειαζόμαστε κατά τη θεώρηση της ΥΠΑ.

Η άλλη ερώτηση που θα πρέπει να ανατρέξει κανείς τους tour operators, Tui, Harag Loyd, Thomas cook κλπ. Υπάρχουν εταιρίες που έχουν μικρά (40αρια) αεροπλάνα τσάρτερ. Ναι άλλα πολύ λίγα. Έχει η Πάρος την υποδομή για μαζικό τουρισμό. Η απάντηση εδώ είναι πως όχι."

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 4146/2013 το αεροδρόμιο της Πάρου εάν δεν πωληθεί άμεσα θα περάσει στην Ανώνυμη Εταιρεία Διαχείρισης Περιφερειακών Αεροδρομίων - ΑΕΔΙΠΑ μέχρι να βρεθεί αγοραστής.

Το Ελληνικό κράτος επιλέγει δηλαδή να κατασκευάσει νέο πεδίο ελιγμών με 23 εκατομμύρια ευρώ, να δαπανήσει απροσδιόριστο ποσό χρημάτων για νέα κτήρια αεροσταθμού, πύργου ελέγχου κτλ για να τα δώσει προίκα σε κάποιο ιδιώτη και να εξυπηρετήσει μεγάλους οίκους ταξιδίων του εξωτερικού που επιθυμούν να φέρουν μαζικά τουρίστες σε "all inclusive" ξενοδοχεία, αφήνοντας μηδενικά οφέλη στις μικρομεσαίες ελληνικές επιχειρήσεις του νησιού.

Επιπλέον κάτοικοι της Πάρου αναφέρουν ότι στον χώρο που κατασκευάζεται το νέο πεδίο ελιγμών υφίσταται η περιοχή που συγκεντρώνει την μεγαλύτερη γεωργική παραγωγή του νησιού. Χαρακτηριστικά δε αναφέρεται ότι η συγκεκριμένη περιοχή έσωσε τους Παριανούς από την πείνα στην περίοδο της γερμανικής κατοχής.

Πέραν των ανωτέρω δημοσιεύματα που επικαλούνται έκθεση αναφέρουν: "Στο πλαίσιο τήρησης της νομοθεσίας [Υ.Α 6019/1986 ΥΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 29 Β/1986) «Έγκριση Προδιαγραφών Γεωλογικών Εργασιών μέσα στα πλαίσια των μελετών τεχνικών έργων»], κρίνεται απαραίτητο, απαρεγκλίτως να τηρούνται οι γεωλογικές προδιαγραφές, σύμφωνα με τις οποίες «Τα αεροδρόμια απαιτούν εδάφη θεμελίωσης μεγάλης φέρουσας ικανότητας...».

..... Από γεωλογική άποψη ο ευρύτερος χώρος του αεροδρομίου δομείται από βραχώδεις σχηματισμούς γνευσίων και γρανιτογνευσίων, οι οποίοι καταλαμβάνουν μεγάλη ανάπτυξη σε βάθος. Ο σχηματισμός των γρανιτογνευσίων έχει υποστεί τη δράση των ατμοσφαιρικών παραγόντων.....

Στη βραχομάζα παρατηρείται έντονος βαθμός αποσάθρωσης η οποία λόγω τεκτονικών αιτιών και της ακαμψίας του πετρώματος, διατέμνεται από πλήθος

διαρρήξεων, άλλοτε ανοικτών και άλλοτε γεμισμένων με λεπτομερή υλικά. Έτσι το νερό της βροχής μπορεί να κυκλοφορεί μέσα από τις ανοικτές ρωγμές στο εσωτερικό της βραχομάζας και να προκαλεί την αποσάθρωση του πετρώματος σε βάθος... Οπωσδήποτε η διεργασία της αποσάθρωσης και διάβρωσης συνιστά γεωλογικό φαινόμενο μακράς διάρκειας....

Κατά την αυτοψία, διαπιστώθηκε ότι βόρεια του προτεινόμενου διαδρόμου υπάρχει υδατόρεμα για το οποίο κρίνεται απαραίτητη η διευθέτηση του καθώς και τυχόν άλλων υδατορεμάτων σε άλλα σημεία στην περιοχή.

...

Με βάση τη διεθνή βιβλιογραφία οι απορροές αναμένεται να είναι επιβαρυμένες με ολικά και διαλελυμένα στερεά, υδρογονάνθρακες και βαρέα μέταλλα. Η ρύπανση των επιφανειακών υδάτων προέρχεται από τις ειδικές χρήσεις τον αεροδρομίου και οφείλεται στις ακόλουθες πηγές ρύπανσης: 1. Υπολείμματα από διαρροές υγρών καυσίμων και λιπαντικών που μεταφέρονται με το νερό. Οι πιθανότερες διαρροές καυσίμων που μπορεί να συμβούν είναι αυτές κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού των αεροσκαφών και είναι της τάξεως των 10-20 λίτρων το μήνα. Οι πιο συνηθισμένες χημικές ενώσεις που βρίσκονται σε ρυπαντές αυτού του τύπου είναι λίπη και έλαια, βαρέα μέταλλα, βενζίνη, κηροζίνη, τολουόλιο, μεθαλοχλωρίδιο, ακετόνη κ.λ.π. Οι ενώσεις αυτές θεωρούνται ιδιαίτερα επικίνδυνες και μερικές από αυτές όπως η βενζίνη είναι καρκινογενείς."

#### **Κατόπιν των ανωτέρω ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:**

1. Ποιές είναι οι διαστάσεις του διαδρόμου προσγείωσης και απογείωσης αεροσκαφών στο υπάρχον αεροδρόμιο;
2. Ποιές θα είναι οι διαστάσεις του διαδρόμου προσγείωσης και απογείωσης αεροσκαφών στο υπό κατασκευή νέο αεροδρόμιο;
3. Με βάση ποιές μελέτες επιλέχθηκε να κατασκευαστεί νέο αεροδρόμιο αντί να αναβαθμιστεί το ήδη υπάρχον;
4. Γιατί κατασκευάζεται τμηματικά νέο αεροδρόμιο, πρώτα με νέο πεδίο ελιγμών και ύστερα με κατασκευή νέου αεροσταθμού, πύργου ελέγχου, βοηθητικών εγκαταστάσεων κτλ; Έχουν εξασφαλιστεί τα κονδύλια για το σύνολο του έργου και εάν ναι από ποιούς πόρους;
5. Ποια θα είναι η τύχη του υπάρχοντος αεροδρομίου και των υποδομών και αναδομών που υπάρχουν σε αυτό; Ποιο θα ήταν το κόστος για αναβάθμιση του ήδη υφιστάμενου αεροδρομίου; Με βάση ποιά λογική δεν επιλέχθηκε μια τέτοια λύση;

6. Υφίσταται το ενδεχόμενο πώλησης του αεροδρομίου που κατασκευάζεται σε ιδιώτες; Εάν ναι, γιατί σπαταλούνται πόροι του Ελληνικού Λαού για την προικοδότηση του οποιουδήποτε παρουσιαζόμενου από το ΤΑΙΠΕΔ ως επενδυτή;
7. Αληθεύει το γεγονός ότι το μεγαλύτερο πεδίο ελιγμών θα εξυπηρετεί μεγάλα αεροσκάφη που ναυλώνουν οι ξένοι τουριστικοί οίκοι για την εξυπηρέτηση μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων που οι ίδιοι εκμισθώνουν;
8. Δικαιολογεί η τουριστική κίνηση του νησιού την ανάγκη προσέγγισης μεγάλων αεροσκαφών; Έχει η Πάρος υποδομή για μαζικό τουρισμό;
9. Υφίσταται δυνατότητα εξυπηρέτησης της τουριστικής κίνησης της Πάρου από τα μεγάλα αεροδρόμια της Σαντορίνης και της Μυκόνου;
10. Αληθεύει ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν επιτρέπει την κατασκευή άλλου μεγάλου αεροδρομίου πέραν της Μυκόνου στην περιοχή, όπως καταγγέλλουν οι κάτοικοι της Πάρου;
11. Υφίστανται προηγούμενα κατασκευής μεγάλων αεροδρομίων σε νησιά, όπου δεν αυξήθηκε η τουριστική κίνηση;
12. Ποιοί είναι οι χρόνοι ταξιδιού των γρήγορων πλοίων από και προς λιμένες της Αττικής;
13. Αληθεύει ότι η περιοχή του νέου αεροδρομίου δεν ονομάζεται "μάγκανο", αλλά "Βουτάκο" και η περιοχή μετονομάστηκε πρόσφατα;
14. Αληθεύει ότι μελετάται ή κατασκευάζεται αγωγός όμβριων που θα ξεκινά από το νέο πεδίο ελιγμών μέχρι την θάλασσα;
15. Εάν ναι σε αυτόν τον αγωγό θα καταλήγουν και οι απορροές από τον διάδρομο, τροchioδρόμους και πίστας στάθμευσης των αεροσκαφών; Ποιά μέριμνα έχει ληφθεί για να μην καταλήγουν ανεπεξέργαστα στη θάλασσα καύσιμα και άλλα επικίνδυνα τοξικά που χρησιμοποιούνται για την εξυπηρέτηση των αεροπλάνων;
16. Υφίστανται γεωτεχνικές μελέτες που να αποδεικνύουν την καταλληλότητα του συγκεκριμένου χώρου κατασκευής του νέου αεροδρομίου;
17. Αληθεύει ότι η περιοχή κατασκευής του νέου πεδίου ελιγμών δεσμεύει την πιο έφορη γεωργική περιοχή του νησιού;
18. Τηρούνται τα όρια απαλλοτρίωσης στην περιοχή κατασκευής του νέου πεδίου ελιγμών;

Επίσης ζητείται η κατάθεση στην Ελληνική αντιπροσωπεία

1. όλων των απαιτούμενων εγγράφων που θα τεκμηριώνουν τις απαντήσεις στα ανωτέρω ερωτήματα.
2. όλων των αποφάσεων και ΚΥΑ που αναφέρονται στο κείμενο της Ερώτησης
3. Την έκθεση των επιθεωρητών περιβάλλοντος για το έργο "Νέος Κρατικός Αερολιμένας Πάρου"

Αθήνα, 19/8/2013

Η ερωτώσα Βουλευτής,

Μακρή Ραχήλ