



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΔΗΜΟΣ ΚΥΘΗΡΩΝ  
ΔΗΜΑΡΧΟΣ

Κύθηρα, 10-12-2020  
Αρ. Πρωτ.: 4916

Προς: Δημοτική Παράταξη  
«Κύθηρα – Αντικύθηρα Μένουμε Εδώ»

**Θέμα:** Απάντηση επί αιτήσεώς σας.

**Σχετ.:** η από 16/11/2020 αίτησή σας.

Σε απάντηση της ανωτέρω σχετικής, και προκειμένου να έχετε πλήρη εικόνα επί του ζητήματος, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

**A. 1970 – 2014:**

1. Η Ολυμπιακή Αεροπορία αποφάσισε να εντάξει τα Κύθηρα στο επεκτεινόμενο τη δεκαετία του **1970** δίκτυό της με καθοριστική τη συμβολή του πρόωρα χαμένου Αλέξανδρου Αρ. Ωνάση, και παρά το γεγονός ότι λίγα χρόνια νωρίτερα, το **1964**, δήλωνε εγγράφως στους ενδιαφερόμενους Κυθηρίους ότι «*δυνατότης εκτελέσεως τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μετά των Κυθήρων δεν υφίσταται*». Είχε προηγηθεί επίπονη προετοιμασία και προεργασία από σειρά Κυθηρίων που – κόντρα στις δυσχέρειες και τις παθογένειες της περιόδου – πίστεψαν στην ιδέα της δημιουργίας Αερολιμένος στα Κύθηρα και με προσωπική εργασία, κόπο, μόχθο και κόστος ανέλαβαν να ωριμάσουν τη σχετική διαδικασία.
2. Η πρώτη προσγείωση αεροσκάφους στα Κύθηρα έγινε στις **20/12/1971** σε χωμάτινο διάδρομο. Την ίδια χρονιά κατασκευάζεται και ο πρώτος (πρόχειρος) επιβατικός σταθμός.
3. Η πρώτη σημαντική/μεγάλη πίστωση για την εκτέλεση έργων στον Αερολιμένα Κυθήρων, ύψους 250 εκατομμυρίων δραχμών, εγκρίθηκε το **1982**.
4. Ο σημερινός διάδρομος (02-20) κατασκευάστηκε το **1988** από την 6<sup>η</sup> MOMA με αρχικό μήκος 1480μ και πλάτος 30μ και εγκαινιάστηκε στις **12 Μαΐου 1988** από τον Υφυπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών Σπυρίδωνα Ράλλη και το Γ.Γ. του Υπουργείου, επιφανή Κυθηρίο Γρηγόρη Λ. Κασιμάτη.
5. Η φωτοσήμανση ολοκληρώθηκε το **1991**.
6. Η πρώτη ναυλωμένη πτήση (charter) πραγματοποιήθηκε το **1992** από την εταιρεία Crossair από τη Ζυρίχη.
7. Από τη διαδικασία κατασκευής του διαδρόμου, πέρα από την τεράστια συνεισφορά της Εγχωρίου Περιουσίας που διέθεσε τις εκτάσεις της, υπήρξε και απαλλοτρίωση ιδιωτικών εκτάσεων, για ορισμένες από τις οποίες επιδικάστηκε προς μέρος των ιδιοκτητών (ελάχιστη δυστυχώς) χρηματική αποζημίωση σύμφωνα με την με αρ. **7263/2005** απόφαση του Εφετείου Αθηνών.
8. Το πρόγραμμα αναβάθμισης του Αερολιμένα ξεκίνησε ουσιαστικά το **2003** με την ολοκλήρωση των νέων σύγχρονων κτιριακών εγκαταστάσεων συνολικού εμβαδού 2.550τ.μ. (1.720τ.μ. κλειστοί χώροι και 830τ.μ. ημιυπαίθριοι).
9. Το **2004** η Νομαρχία Πειραιά διαβιβάζει στο Υπουργείο Μεταφορών την υπ' αριθμό 10/2004 απόφαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου Πειραιά με την οποία ζητούσε να ονομαστεί ο αερολιμένας Κυθήρων σε «*Γρηγόρης Λαμπρινού Κασιμάτης*» σε αναγνώριση των υπηρεσιών που είχε προσφέρει στο δημόσιο βίο και ιδιαίτερα στα Κύθηρα. Η απόφαση αυτή, ωστόσο, ουδέποτε τέθηκε σε ισχύ.
10. Το **2007** εγκαταστάθηκε στον Αερολιμένα ραδιοβοήθημα αεροναυτιλίας τύπου VOR/DME.

1



11. Το **2010** το Τεχνικό Γραφείο Γεωργίου Συρμαλή εκπονεί Τεχνική Έκθεση για τη δυνατότητα επέκτασης του διαδρόμου και πραγματοποιεί μια αρχική χωροθέτηση της επέμβασης.
12. Το **2013-4**, η Περιφέρεια Αττικής αποφασίζει, μετά από αίτημα του τότε Δημάρχου κ. Θεοδώρου Κουκούλη, επί διοίκησης του κ. Ιωάννη Σγουρού να χρηματοδοτήσει τις μελέτες για την επέκταση του διαδρόμου προσγειοαπογειώσεων στον Αερολιμένα Κυθήρων με 435.000€: 35.000€ για τη Μελέτη Σκοπιμότητας και 400.000€ για τις πλήρεις και οριστικές τεχνικές και οικονομικές μελέτες καθώς και τα τεύχη δημοπράτησης του έργου.
13. Είχε προηγηθεί **πολυετής και εκτενέστατη αλληλογραφία** ανάμεσα στο Δήμο Κυθήρων και τις αρμόδιες υπηρεσίες σχετικά με την αναγκαιότητα του έργου. Ωστόσο **για μεγάλο χρονικό διάστημα η καθ' ύλην αρμόδια υπηρεσία, δηλαδή η Υ.Π.Α., απέφυγε ουσιαστικά να λάβει σαφή θέση για το έργο**, ενώ σε επιστολή της προς το Δήμο Κυθήρων στις **24/3/2008** (αρ. πρωτ. 762), αναφέρει πλήρως ατεκμηρίωτα και αυθαίρετα ότι το κόστος του έργου και των απαλλοτριώσεων «*ξεπερνά τα 30.000.000€*», παραπλέκοντας ουσιαστικά τη διαδικασία στις καλές δυνάμεις.
14. Το **2014** ο Αερολιμένας ονομάζεται σε «*Αλέξανδρος Αριστοτέλους Ωνάσης*» και η επίσημη τελετή ονοματοδοσίας γίνεται τον Οκτώβριο του ίδιου έτους, παρουσία εκπροσώπων του Ιδρύματος Ωνάση, της Βουλής, της Αυτοδιοίκησης, των φορέων και παραγόντων του νησιού και πλήθους κόσμου.

#### **B. 2014 – σήμερα:**

1. Από τις πρώτες ενέργειές μας το Σεπτέμβριο του 2014 ήταν η αναλυτική επισκόπηση όλων των στοιχείων, η επισήμανση των ελλείψεων και η άμεση επίλυση κάθε εκκρεμότητας. **Σημαντικό ζήτημα που δεν είχε αποτελέσει αντικείμενο των προηγούμενων Αρχών ήταν το ιδιοκτησιακό της περιοχής επέμβασης, χωρίς την οριστική διευκρίνιση του οποίου δεν ήταν δυνατή η υπογραφή των Προγραμματικών Συμβάσεων με την Περιφέρεια.** Μάλιστα, υπήρξε **πολύμηνη αλληλογραφία** σχετικά με τον φορέα που θα νομιμοποιείτο να υπογράψει την Προγραμματική (Δήμος ή Εγχώριος Περιουσία) αλλά και άλλα σημαντικά νομικά και διαδικαστικά ζητήματα που είτε δεν είχαν αντιμετωπιστεί καθόλου είτε είχαν εξεταστεί απολύτως επιδερμικά.
2. Στις **7/11/2014**, δηλαδή μόλις 2 μήνες μετά την ανάληψη των καθηκόντων μας, η τότε διοίκηση της Επιτροπής Εγχωρίου Περιουσίας σε συνεργασία με τη νέα Δημοτική Αρχή, πραγματοποιεί δημόσια ανακοίνωση με την οποία, αφού δημοσιεύει επικαιροποιημένο τοπογραφικό της έκτασης στην οποία θα επεκταθεί ο διάδρομος (235 στρέμματα, εφαιπτόμενα στην υπάρχουσα ΒΑ περίφραξη του Αερολιμένα), καλούσε όποιον έχει έννομο συμφέρον (δηλαδή νόμιμη ιδιοκτησία στον χώρο) να υποβάλει σχετική αντίρρηση. Η ανάρτηση διαρκεί μέχρι τις 10/1/2015 και συνοδεύεται από αναλυτική οριζοντιογραφία του χώρου σε κλίμακα 1:5000. Η ανάρτηση, πέρα από τις ιστοσελίδες του Δήμου Κυθήρων, της Εγχωρίου Περιουσίας και των τοπικών Μ.Μ.Ε. δημοσιεύεται και σε ημερήσιες εφημερίδες του Πειραιά.
3. Παράλληλα με την ανάρτηση, ο Δήμος Κυθήρων και η Εγχώριος Περιουσία συνεργάζονται στενά με τις υπηρεσίες της Περιφέρειας, με αποτέλεσμα στις **2/3/2015** η Νομική Υπηρεσία της Π.Ε. Πειραιά και Νήσων να αποφανθεί οριστικά και τελεσίδικα ότι «*η επίμαχη περιοχή ανήκει στην αποκλειστική διαχείριση της Επιτροπής Εγχωρίου Περιουσίας Κυθήρων και Αντικυθήρων*», γεγονός που αποδέσμευσε την διαδικασία υπογραφής της Προγραμματικής Σύμβασης.
4. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ορίζει εκπροσώπους της για την παροχή οδηγιών εκπόνησης της Μελέτης Σκοπιμότητας.
5. Στις **10/9/2015 (6 μήνες μετά την οριστική έγκριση της νομικής υπηρεσίας της Περιφέρειας!)** το Περιφερειακό Συμβούλιο Αττικής με την με αριθμό 265/2015 απόφασή του εγκρίνει τη σύναψη και τους όρους της Προγραμματικής Σύμβασης ανάμεσα στην Περιφέρεια Αττικής και την Επιτροπή Εγχωρίου Περιουσίας για την εκπόνηση της «Μελέτης



Σκοπιμότητας και Γενικού Σχεδίου Ανάπτυξης για την Επέκταση του Διαδρόμου Προσγειώσεως στον Κρατικό Αερολιμένα Κυθήρων», προϋπολογισμού 35.000,00€ με το Φ.Π.Α. **Φορέας δημοπράτησης της μελέτης και διεκπεραίωσης όλων των διαδικασιών είναι η Περιφέρεια και όχι ο Δήμος.**

6. Η μελέτη δημοπρατείται από την Περιφέρεια στις **3/8/2016** (δηλαδή **11 μήνες μετά την έγκριση της Προγραμματικής Σύμβασης**) όμως ο διαγωνισμός αποβαίνει άγονος. Λίγες ημέρες αργότερα εκδόθηκε αιφνιδιαστικά ο **Νόμος 4412/2016 (8/8/2016)** που άλλαξε όλες τις διαδικασίες δημοπράτησης έργων και μελετών με αποτέλεσμα να απαιτηθεί σχεδόν **1 ολόκληρο έτος μέχρι την έκδοση των νέων τευχών δημοπράτησης και την επαναδημοπράτηση της μελέτης στις 6/6/2017**, οπότε και υποβλήθηκε προσφορά από την Τεχνική Εταιρεία «Δημήτριος Αρμένης».
7. Η έκδοση του Νόμου 4412/2016 δικαίως προκάλεσε σωρεία αντιδράσεων από όλους τους Δήμους της Χώρας καθώς παρακάλυψε τις εν εξελίξει δημοπρατήσεις έργων για τουλάχιστον 1 έτος. Προς τούτο και **ειδικά αναφορικά με το θέμα των μελετών του Αεροδρομίου, ο Δήμος μας απέστειλε την με αρ. πρωτ. 5101/31-10-2016 επιστολή της προς την Περιφέρεια Αττικής (ο αρμόδιος Αντιπεριφερειάρχης ενημερώθηκε επίσημα), εκφράζοντας την αγωνία της τόσο για το άγονο της αρχικής δημοπράτησης της Μελέτης Σκοπιμότητας, όσο και για την καθυστέρηση που θα προκαλούσε ο νέος Νόμος για τις δημόσιες συμβάσεις. Δυστυχώς οι φόβοι μας αποδείχθηκαν προφητικοί** (Συνημμένα: α) η 4448/19-09-2016 επιστολή του Δήμου Κυθήρων προς τον Υπουργό Υποδομών κ. Σπίρτζη και β) η 5101/31-10-2016 επιστολή του Δήμου Κυθήρων προς την Διοίκηση της Περιφέρειας Αττικής). Σημειωτέον ότι **ο αρμόδιος Υπουργός ουδέποτε απάντησε** στα εκατοντάδες αιτήματα Δήμων, Περιφερειών και λοιπών αναθετουσών αρχών σχετικά με την ανάγκη περιόδου προσαρμογής στο νέο Νόμο 4412, καίτοι υπήρξαν σφοδρές αντιδράσεις και από όλα τα συλλογικά όργανα της Αυτοδιοίκησης (ΚΕΔΕ, ΠΕΔ, ΕΝΠΕ κ.λπ.). Στο σημείο αυτό, καλό θα ήταν να τονιστεί, ότι **πριν εκτοξευθούν άσφαιρα πυρά σε τοπικά ΜΜΕ από στελέχη της τότε Περιφερειακής Αρχής κατά του Δημάρχου (η συνήθως εύκολη λύση), τα στελέχη αυτά θα έπρεπε να δημοσιοποιήσουν τις ενέργειες που έπραξαν ως εκλεγμένοι τότε αυτοδιοικητικοί προκειμένου να υπάρξει περίοδος προσαρμογής στη νέα νομοθεσία και να μην σταματήσουν τα έργα σε όλη τη Χώρα για ένα ολόκληρο χρόνο! Επιπλέον πρέπει να σημειωθεί ότι πολλούς μήνες μετά την έκδοση του Ν.4412/16, υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών (δηλαδή του Υπουργείου που εξέδωσε το Νόμο) εξακολουθούσαν να δημοπρατούν έργα με το προηγούμενο (και ήδη καταργημένο) νομικό πλαίσιο και χωρίς καμία αναφορά στο νέο Νόμο!**
8. **Η επαναδημοπράτηση της Μελέτης Σκοπιμότητας έγινε στις 6/6/2017, δηλαδή 10 μήνες μετά την αρχική άγωνα δημοπρασία!**
9. Στις **19/12/2017** (δηλαδή **16 μήνες μετά την αρχική δημοπράτηση, 27 μήνες μετά την έγκριση της Προγραμματικής Σύμβασης από το Περιφ. Συμβούλιο και 33 μήνες μετά την οριστική έγκριση της Νομικής Υπηρεσίας της Περιφέρειας!**) υπογράφηκε τελικώς ανάμεσα στην Περιφέρεια Αττικής και τον ανάδοχο κ. Δημήτριο Αρμένη η **σύμβαση** για εκπόνηση της «**Μελέτης Σκοπιμότητας και Γενικού Σχεδίου Ανάπτυξης για την επέκταση του διαδρόμου προσγειώσεως στον Κρατικό Αερολιμένα Κυθήρων**», δαπάνης 35.000,00€ με το Φ.Π.Α. και προσφερθείσα έκπτωση 10%. Η προθεσμία ολοκλήρωσης ήταν 12 εβδομάδες.
10. Η Μελέτη Σκοπιμότητας **ολοκληρώθηκε εμπρόθεσμα** από τον ανάδοχο και η **Περιφέρεια Αττικής την διεβίβασε στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας με το με αρ. πρωτ. 102138/25-05-2018 έγγραφό της, προς οριστικοποίηση και έγκριση. Στο σημείο αυτό σημειώνουμε ότι η πρόσφατη δημόσια τοποθέτηση του Δημοτικού Συμβούλου της παράταξής σας κ. Εμμανουήλ Τριφύλλη σε τοπικό ΜΜΕ ότι «η μελέτη σκοπιμότητας ολοκληρώθηκε και εγκρίθηκε τον Μάρτιο του 2019» είναι απόλυτα αναληθής, καθώς η**



μελέτη ολοκληρώθηκε και διαβιβάστηκε από την Περιφέρεια στην ΥΠΑ στις 25-05-2018.

11. Έκτοτε, ήτοι από τον Μάιο του 2018 και εντεύθεν, σημειώθηκαν νέες τεράστιες καθυστερήσεις από την ΥΠΑ. Συγκεκριμένα: α) η ομάδα ελέγχου και παρακολούθησης της Μελέτης συγκροτήθηκε τον Αύγουστο (αρ. Απόφασης: ΔΤΥ/Δ7/Α/17750/3692/07-08-2018), ήτοι 3 μήνες μετά την παραλαβή της Μελέτης από την ΥΠΑ, β) ακολούθησε ανταλλαγή αλληλογραφίας μεταξύ ΥΠΑ και Περιφέρειας με την πρώτη να ζητάει διαρκώς διευκρινίσεις και διορθώσεις επί της Μελέτης κατά τρόπο μάλλον παρελκυστικό, γ) η ΥΠΑ ενέκρινε τελικώς την Μελέτη Σκοπιμότητας στις 07-03-2019, ήτοι σχεδόν 1 χρόνο μετά την αρχική υποβολή της Μελέτης από την Περιφέρεια (αρ. πρωτ. Απόφασης: ΔΤΥ/Δ7/Α/6622/936/07-03-2019 – ΑΔΑ: 673Φ465ΧΘΞ-Β1Ξ).
12. Στην ως άνω απόφαση έγκρισης της Μελέτης Σκοπιμότητας, η ΥΠΑ θέτει έναν αδιανόητο όρο για την συνέχιση της διαδικασίας, ήτοι την δημοπράτηση των οριστικών μελετών, για τις οποίες υπάρχουν δεσμευμένοι πόροι 400.000€ από την Περιφέρεια ήδη από το 2013-4. Συγκεκριμένα αναφέρει: «Εγκρίνουμε την μελέτη με τίτλο 'Μελέτη Σκοπιμότητας και Γενικού Σχεδίου Ανάπτυξης για την Επέκταση του Διαδρόμου Προσγειώσεως στον Κρατικό Αερολιμένα Κυθήρων', με τον όρο της έκδοσης περιβαλλοντικής αδειοδότησης για τα προτεινόμενα έργα πριν την ανάθεση εκπόνησης των απαραίτητων μελετών». Ο όρος αυτός έχει παρακωλύσει κάθε διαδικασία έκτοτε, καθώς αξιώνει την έκδοση ΑΕΠΟ για τα προτεινόμενα έργα, για τα οποία όμως δεν υπάρχουν οριστικές μελέτες! Ο Δήμος μας με την Περιφέρεια ματαιώσας προσπαθούσαν επί μήνες να εξηγήσουν στην ΥΠΑ ότι ο συγκεκριμένος όρος είναι ανεφάρμοστος, καθώς η ΑΕΠΟ εκδίδεται με την υποβολή οριστικών μελετών και την περιγραφή αναλυτικών έργων και όχι βάσει θεωρητικών προσεγγίσεων μιας μελέτης σκοπιμότητας. Το πρόβλημα αυτό, επιπλέον, ενέσκηψε στην περίοδο των Δημοτικών αλλά και των Εθνικών Εκλογών και λόγω αλλαγής διοίκησης στην Περιφέρεια, το αρμόδιο Υπουργείο και την ΥΠΑ, η σχετική διαδικασία καθυστέρησε έτι περαιτέρω. Δέον να σημειωθεί ότι η έκδοση ΑΕΠΟ δεν αποτελεί αντικείμενο αρμοδιότητας ή κρίσεως της ΥΠΑ αλλά της αρμόδιας Διεύθυνσης ΠΕΧΩ της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής, συνεπώς ο ανωτέρω όρος τέθηκε μάλλον παρελκυστικά. Η ΥΠΑ έχει αρμοδιότητα αποκλειστικά στην τήρηση των όρων του ICAO και των λοιπών διατάξεων και κανονισμών αεροναυτιλίας.
13. Αναφορικά με τον δασικό ή προστατευόμενο χαρακτήρα της ευρύτερης περιοχής του Αερολιμένα Κυθήρων, έχουμε επισημάνει ως Δημοτική Αρχή με αφορμή την έκδοση των δασικών χαρτών, ότι υποδομές και εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον και έχουν κοινωφελή χρήση θα πρέπει να εξαιρεθούν διά Νόμου από κάθε σχετική διαδικασία. Μάλιστα, έχουμε υποβάλει ήδη από το 2017 και σχετική πρόταση τροπολογίας προς τα συναρμόδια Υπουργεία.
14. Την **24-02-2020** και αφού είχε υπάρξει νέα Διοίκηση στην ΥΠΑ, απευθυνθήκαμε στο νέο Διοικητή με το με αρ. πρωτ. 655/24-02-2020 έγγραφό μας με το οποίο ζητήσαμε την διόρθωση της απόφασης έγκρισης της Μελέτης Σκοπιμότητας με την απάλειψη του συγκεκριμένου όρου, προκειμένου να προχωρήσουν άμεσα οι οριστικές μελέτες. **Η έναρξη της πανδημίας λίγες ημέρες μετά και η συνακόλουθη ολοκληρωτική εμπλοκή της ΥΠΑ στα υγειονομικά πρωτόκολλα των αεροδρομίων της Χώρας – σε συνδυασμό ίσως και με υπηρεσιακά στελέχη που ενδέχεται να παρακωλύουν τη διαδικασία για λόγους που αγνοούμε – μας ανάγκασαν να επαναλάβουμε το έγγραφό μας την 02-09-2020 (αρ. πρωτ. 3654) και αναμένουμε τις σχετικές ενέργειες της ΥΠΑ προκειμένου να προχωρήσει η δημοπράτηση των οριστικών μελετών που θα γίνει με φορέα υλοποίησης την Περιφέρεια και όχι το Δήμο.**



Με βάση τα ανωτέρω, προκύπτουν συμπερασματικά τα ακόλουθα:

1. Η ΥΠΑ διαχρονικά στάθηκε μάλλον αρνητικά στο δίκαιο αίτημα του Δήμου και της τοπικής κοινωνίας για την επέκταση του διαδρόμου στον Αερολιμένα Κυθήρων. Απόδειξη τούτου, κυρίως, είναι η επιστολή της ΥΠΑ προς το Δήμο Κυθήρων στις 24/3/2008 (αρ. πρωτ. 762), που αναφέρει πλήρως ατεκμηρίωτα ότι το κόστος του έργου και των απαλλοτριώσεων «ξεπερνά τα 30.000.000€», χωρίς αυτό να τεκμηριώνεται, αλλά αποτελώντας κατ' ουσίαν μια ευθεία προσπάθεια της ΥΠΑ να αποτρέψει την εκτέλεση του συγκεκριμένου έργου.
2. Απαιτήθηκαν συνολικά 33 μήνες (!) από την έγκριση της Νομικής Υπηρεσίας της Περιφέρειας (02/03/2015) μέχρι και την υπογραφή της Σύμβασης της Μελέτης Σκοπιμότητας από την Περιφέρεια (19/12/2017)! Να σημειωθεί πως επρόκειτο για έναν απλό πρόχειρο διαγωνισμό, χωρίς προσυμβατικό έλεγχο.
3. Η αιφνιδιαστική αλλαγή του νόμου των Δημοσίων Συμβάσεων τον Αύγουστο του 2016, διέκοψε την διαδικασία επαναδημοπράτησης της Μελέτης Σκοπιμότητας επί σχεδόν 1 έτος (πρώτη άγωνα δημοπρασία στις 03/08/2016 και επαναληπτική με ανάδοχο στις 06/06/2017). Παρά τις διαρκείς οχλήσεις και διαμαρτυρίες μας προς το αρμόδιο Υπουργείο για την ανάγκη ύπαρξης περιόδου προσαρμογής στο νέο πλαίσιο των δημοσίων συμβάσεων, ο αρμόδιος Υπουργός κ. Σπίρτζης ουδέποτε απάντησε επί της ουσίας στην αγωνία των Δημάρχων και Περιφερειάρχων με αποτέλεσμα να «βαλτώσουν» τα δημόσια και δημοτικά έργα σε όλη τη Χώρα για σχεδόν 1 έτος, κυρίως στους μικρούς και υποστελεχωμένους Δήμους. Τρανή απόδειξη της προχειρότητας αλλά και των προβλημάτων του εν λόγω Νόμου είναι ότι αυτός μέχρι σήμερα έχει τροποποιηθεί σχεδόν 250 φορές (!) με αλληπάλληλες τροπολογίες και διορθώσεις.
4. Η ΥΠΑ καθυστέρησε σχεδόν 1 έτος προκειμένου να εγκρίνει την Μελέτη Σκοπιμότητας: η μελέτη υποβλήθηκε στην ΥΠΑ από την Περιφέρεια στις 25-05-2018 και εγκρίθηκε στις 07-03-2019, με τον ανυπόστατο όρο της έκδοσης ΑΕΠΟ πριν την εκπόνηση των οριστικών μελετών.
5. Συνολικά, λοιπόν, δαπανήθηκαν ακριβώς 4 χρόνια μεταξύ της έγκρισης της Νομικής Υπηρεσίας της Περιφέρειας για την υπογραφή της Προγραμματικής Σύμβασης ανάμεσα στην Περιφέρεια και την Εγχώριο Περιουσία (02/03/2015) μέχρι την οριστική έγκριση της Μελέτης Σκοπιμότητας από την ΥΠΑ (Μάρτιος 2019)! Κατά την περίοδο αυτή ο Δήμος Κυθήρων δεν είχε καμία απολύτως εμπλοκή στις σχετικές διαδικασίες, ούτε ως φορέας υλοποίησης ή δημοπράτησης, ούτε ως αντισυμβαλλόμενος ούτε με κανέναν άλλον τρόπο. Ωστόσο οχλούσαμε διαρκώς όλες τις συναρμόδιες υπηρεσίες, η δε Διοίκηση της Περιφέρειας ήταν απολύτως ενήμερη για τις καθυστερήσεις αυτές όπως προκύπτει εξάλλου από τα σχετικά έγγραφα.

5

Επισημαίνουμε ότι φορέας υλοποίησης και δημοπράτησης των μελετών του Αεροδρομίου είναι αποκλειστικά η Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της Περιφέρειας, που είναι και η μόνη αρμόδια να σας δώσει περαιτέρω πληροφορίες επί του θέματος, εφόσον δεν καλύπτεσθε από τα ανωτέρω.

Επιπλέον, σας ενημερώνουμε ότι παγία θέση της Δημοτικής μας Αρχής είναι η ιδιωτικοποίηση του Αερολιμένα Κυθήρων που κατά την άποψή μας αποτελεί τη μοναδική λύση για την προώθηση και εκτέλεση των έργων ανάπτυξής του. Δυστυχώς, η διαχείριση του Αερολιμένα από την ΥΠΑ είναι διαχρονικά προβληματική: για την αντικατάσταση μιας απλής μονάδας κλιματιστικού χρειάστηκαν σχεδόν 3 χρόνια και 2 Κυβερνήσεις!



Σχετικά με τις άγονες αεροπορικές γραμμές, σας επισημαίνουμε ότι η σχετική απόφαση ανήκει στο αρμόδιο Υπουργείο και δεν καθορίζεται από το Δήμο. Ο Δήμος έχει υποβάλει σχετική αναφορά με το με αρ. πρωτ. 83/10-01-2020 έγγραφό του προς τον αρμόδιο Υπουργό, την οποία κοινοποίησε στους Βουλευτές της Α Πειραιά και Νήσων για δικές τους ενέργειες. Σε συνέχεια αυτού, ενημερωθήκαμε προφορικά από Βουλευτές της περιφέρειάς μας, αλλά και από το αρμόδιο Υπουργείο ότι δεν τίθεται θέμα κατάργησης της άγονης αεροπορικής γραμμής των Κυθήρων, ωστόσο η μόνη γραπτή σχετική διαβεβαίωση προκύπτει μέχρι σήμερα από το από Φεβρουάριο 2020 Δελτίο Τύπου του Βουλευτή κ. Κώστα Κατσαφάδου σύμφωνα με το οποίο: «Ο κ. Κώστας Κατσαφάδος Βουλευτής Α΄ Πειραιώς και Νήσων, μετά από συνεργασία και συνάντηση που είχε με τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Κώστα Καραμανλή για το θέμα της αεροπορικής σύνδεσης των Κυθήρων, ενημερώθηκε την Παρασκευή από τον Υπουργό ότι το αίτημα που του είχε καταθέσει, για την παραμονή του νησιού στο καθεστώς της άγονης γραμμής, έγινε αποδεκτό. Ο Υπουργός θεώρησε σωστό το αίτημα του βουλευτή και τον ενημέρωσε σήμερα ότι τα Κύθηρα θα παραμείνουν στο καθεστώς της άγονης γραμμής όσον αφορά την αεροπορική τους διασύνδεση».

Σε περίπτωση που το αρμόδιο Υπουργείο δεν τηρήσει τα ανωτέρω, θα ενεργήσουμε αναλόγως.

Με Τιμή,  
Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ



ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ ΑΘ. ΧΑΡΧΑΛΑΚΗΣ

Μέλος Ελληνικής Αντιπροσωπείας στην Επιτροπή των Περιφερειών της ΕΕ  
Πρόεδρος Επιτροπής Νήσων και Πολιτικής Συνοχής της ΚΕΔΕ  
Πρόεδρος Δ.Σ. Δικτύου Συνεργασίας Δήμων Π.Ε. Νήσων Αττικής  
Μέλος ΔΣ Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης της ΚΕΔΕ

Συνημμένα:

1. Η με αρ. πρωτ. 4448/19-09-2016 επιστολή μας προς τον Υπουργό Υποδομών κ. Χρήστο Σπίρτζη
2. Η με αρ. πρωτ. 5101/31-10-2016 επιστολή μας προς τη Διοίκηση της Περιφέρειας Αττικής
3. Η με αρ. πρωτ. 6622/936/07-03-2019 απόφαση του Διοικητή της ΥΠΑ
4. Η με αρ. πρωτ. 83/10-01-2020 επιστολή μας προς τον Υπουργό Υποδομών κ. Κ. Καραμανλή
5. Η με αρ. πρωτ. 655/24-02-2020 επιστολή μας προς τον Διοικητή της ΥΠΑ
6. Η με αρ. πρωτ. 3654/02-09-2020 επιστολή μας προς τον Διοικητή της ΥΠΑ