(Σημείωση: Ο παρακάτω πίνακας περιεχομένων δεν αποτελεί το τελικό κείμενο, διότι εκκρεμούν ορθογραφικές και συντακτικές διορθώσεις)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Κ’ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ B΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΚΖ΄

Πέμπτη, 29 Μαΐου 2025

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ.
2. Άδεια απουσίας του Βουλευτή κ. Σ. Σιμόπουλου, σελ.
3. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθήτριες και μαθητές συνοδοί εκπαιδευτικοί από το Δημοτικό Σχολείο Μόριας Λέσβου, από το ιδιωτικό Δημοτικό Σχολείο Κορινθίας «ο Μικρός Ναυτίλος», από το 2ο Δημοτικό Σχολείο Ασπροπύργου, από το 5ο Δημοτικό Σχολείο Δάφνης, από το Δημοτικό Σχολείο Βουβά Χανίων, από το Δημοτικό Σχολείο Ροϊτίκων Αχαΐας, από το Δημοτικό Σχολείο Κάμπου Δήμου Βοιών, από το Δημοτικό Σχολείο Νεάπολης Λακωνίας, από το Δημοτικό Σχολείο Λυκοποριάς, από το Δημοτικό Σχολείο Καμαρίου, από το 3ο Δημοτικό Σχολείο Ξυλοκάστρου Κορινθίας, από το 5ο Δημοτικό Σχολείο Καμινίων Πάτρας και από το 5ο Δημοτικό Σχολείο Κέρκυρας., σελ.
4. Κατάθεση Εκθέσεως Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής: Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας καταθέτει την Έκθεσή της στην αίτηση της Εισαγγελικής Αρχής για τη χορήγηση άδειας άσκησης ποινικής δίωξης κατά Βουλευτή., σελ.
5. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ.

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ
 Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 30 Μαΐου του 2025. , σελ.

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
1. Κατάθεση Εκθέσεως Διαρκούς Επιτροπής: Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την έκθεσή της επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο», σελ.
2. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο», σελ.
3. Κατάθεση σχεδίου νόμου: ο Αναπληρωτής Υπουργός Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού και οι Υπουργοί Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Εξωτερικών κατέθεσαν σήμερα 29-5-2025 σχέδιο νόμου: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας για τη συνεργασία στον τομέα του αθλητισμού», σελ.
4. Κατάθεση πρότασης νόμου: Οι Ανεξάρτητοι Βουλευτές κ.κ. Θεοδώρα Τζάκρη, Αλέξανδρος Αυλωνίτης, Κυριακή Μάλαμα, Παναγιού Πούλου, Μιχαήλ Χουρδάκης και Ραλλία Χρηστίδου κατέθεσαν σήμερα 29-5-2025 πρόταση νόμου: «Για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού και την καταπολέμηση της αισχροκέρδειας», σελ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ Γ. , σελ.

ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ.

ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ.

ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ.

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:

 ΒΡΕΤΤΟΣ Ν. , σελ.
 ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ Γ. , σελ.
 ΔΗΜΑΣ Χ. , σελ.
 ΚΑΖΑΜΙΑΣ Α. , σελ.
 ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ.
 ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ.
 ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ Χ. , σελ.
 ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ.
 ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ.
 ΠΟΛΑΚΗΣ Π. , σελ.
 ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ Μ. , σελ.
 ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ Ε. , σελ.

Β. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

 ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Μ. , σελ.
 ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ Χ. , σελ.
 ΑΝΔΡΟΥΛΑΚΗΣ Ν. , σελ.
 ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Ε. , σελ.
 ΒΑΤΣΙΝΑ Ε. , σελ.
 ΒΡΕΤΤΟΣ Ν. , σελ.
 ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ Κ. , σελ.
 ΔΗΜΑΣ Χ. , σελ.
 ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ Ι. , σελ.
 ΚΑΖΑΜΙΑΣ Α. , σελ.
 ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ.
 ΚΕΦΑΛΑ Γ. , σελ.
 ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Κ. , σελ.
 ΚΟΝΤΗΣ Ι. , σελ.
 ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. , σελ.
 ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ Χ. , σελ.
 ΜΑΝΤΖΟΣ Δ. , σελ.
 ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Α. , σελ.
 ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ Π. , σελ.
 ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ Α. , σελ.
 ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ Φ. , σελ.
 ΠΕΡΚΑ Θ. , σελ.
 ΠΟΛΑΚΗΣ Π. , σελ.
 ΠΟΥΛΟΥ Π. , σελ.
 ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ Μ. , σελ.
 ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ Θ. , σελ.
 ΣΠΥΡΙΔΑΚΗ Α. , σελ.
 ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ Χ. , σελ.
 ΣΤΑΜΑΤΗΣ Γ. , σελ.
 ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ Ε. , σελ.
 ΤΑΧΙΑΟΣ Ν. , σελ.
 ΦΕΡΧΑΤ Ο. , σελ.
 ΧΑΛΚΙΑΣ Α. , σελ.
 ΧΗΤΑΣ Κ. , σελ.
 ΧΝΑΡΗΣ Ε. , σελ.
 ΧΡΗΣΤΙΔΗΣ Π. , σελ.
 ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ Ρ. , σελ.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Κ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΚΖ**΄**

Πέμπτη 29 Μαΐου 2025

Αθήνα, σήμερα στις 29 Μαΐου, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.05΄ συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β΄ Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΥ** **ΓΕΩΡΓΑΝΤΑ**.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα σας. Αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 28-5-2025 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΡΚΣΤ΄ συνεδριάσεώς του, της 28ης Μαΐου 2025 σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Βιώσιμη ανάπτυξη, παραγωγικός μετασχηματισμός της ελληνικής οικονομίας – Τροποποίηση διατάξεων του αναπτυξιακού νόμου 4887/2022 Αναπτυξιακός Νόμος – Ελλάδα Ισχυρή Ανάπτυξη – και λοιπές διατάξεις»)

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την έκθεσή της επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη της

**ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίαση της 22ης Μαΐου 2025 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση, ενιαία, επί της αρχής και επί των άρθρων. Η εγγραφή των ομιλητών θα γίνει ηλεκτρονικά και μέχρι το τέλος της ομιλίας του δεύτερου εισηγητή. Συμφωνεί το Σώμα;

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Το Σώμα συνεφώνησε.

Πριν αρχίσουμε με τους εισηγητές, τον λόγο θα πάρει ο Υπουργός κ. Δήμας επειδή έχει να προσθέσει στη συζήτηση κάποια στοιχεία, τα οποία θα είναι πολύ σημαντικά για να μπορέσουν να τοποθετηθούν μετά και οι εισηγητές.

Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ έχετε τον λόγο.

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Είχα πει και στην επιτροπή πως θα καταθέσω τα παραρτήματα της σύμβασης, παρά το ότι δεν προβλέπεται από τη διαδικασία, καθώς αυτά δεν κυρώνονται. Είναι όμως κάτι το οποίο είχαμε πει ότι θα κάνουμε.

Άρα, καταθέτω ηλεκτρονικά, σε usb stick, τα παραρτήματα για τη συζήτηση. Παρακαλώ πολύ όποιο κόμμα, όποιος συνάδελφος το ζητήσει, προφανώς θα έχει πρόσβαση.

Ευχαριστώ πολύ.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστος Δήμας, καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν usb stick, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Πολύ ωραία. Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Πόσα είναι, κύριε Υπουργέ;

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Να σταματήσουμε, να διακόψουμε, να το μελετήσουμε. Πώς θα το μάθουμε τώρα;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Υπάρχουν πρωτολογίες και δευτερολογίες, κύριε Πολάκη, όπως ξέρετε. Θα υπάρχει επαρκής χρόνος για όλους. Γίνεται κάτι το οποίο αποκλίνει από τη συνήθη διαδικασία για την εξυπηρέτηση όλων των παριστάμενων ομιλητών. Αλλά υπάρχει χρόνος. Υπάρχουν πρωτολογίες και δευτερολογίες.

Δεν κυρώνονται. Δεν αποτελούν αντικείμενο της συζήτησης επί της συμβάσεως. Απλά για να υπάρχουν και να βοηθήσουν τη συζήτηση.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Να πω κάτι επί της διαδικασίας για ένα λεπτό;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Για ένα λεπτό, πείτε.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ.

Ακούστε με, κύριε Υπουργέ. Δεν κυρώνονται, αλλά παίρνονται σφόδρα υπ’ όψιν για τη στάση της ψήφου μας. Δηλαδή, αν μας φέρετε εδώ ότι το οικονομικό κόστος είναι 500 εκατομμύρια, είναι άλλο πράγμα από το να δείξετε εδώ ότι είναι 1,5 δισεκατομμύριο. Είναι άλλο πράγμα να μας πείτε ότι τα διόδια που βάζετε είναι 200 εκατομμύρια –μηδέν έπρεπε να είναι- κι άλλο πράγμα να είναι 800 σε βάθος τριάντα ετών. Άρα, έπρεπε εδώ να ετοιμαστούμε σε σχέση με αυτό. Δεν μας κάνετε χάρη που το δίνετε. Είναι βασικό στοιχείο της σύμβασης, κυρώνεται δεν κυρώνεται.

Γι’ αυτό εγώ είπα να μπορέσουμε να ενημερωθούμε, αν υπάρχει δυνατότητα, και να συνεχιστεί σε κάποια στιγμή η διαδικασία. Τώρα πώς θα ενημερωθούμε; Για πείτε μου. Έδωσε ένα στικάκι. Έχει πέντε χιλιάδες σελίδες μέσα. Είναι απαράδεκτο αυτό που συμβαίνει.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Θα δώσω τον λόγο στον κ. Καζαμία, που τον ζήτησε επί της διαδικασίας αλλά θέλω να πω το εξής. Ακριβώς επειδή δεν αποτελεί αντικείμενο της ψήφισης θα μπορούσε να μην τα φέρει. Δηλαδή, τα φέρνει και τώρα γίνεται συζήτηση επειδή φέρνει αυτό που δεν υποχρεούται να φέρει. Η ψηφοφορία θα γίνει σε δώδεκα ώρες από τώρα. Υπάρχει η δυνατότητα οι όποιες παρατηρήσεις να γίνουν στο ενδιάμεσο της συζήτησης και στις δευτερολογίες και με τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους.

Παρακαλώ, κύριε Καζαμία.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, αυτή η διαδικασία είναι προβληματική. Τα παραρτήματα που κατέθεσε μόλις τώρα ο κύριος Υπουργός γνωρίζουμε ότι υπάρχουν, αλλά δεν τα έχουμε δει μέχρι τώρα στη διάρκεια των συνεδριάσεων της επιτροπής και είναι αναπόσπαστο –επαναλαμβάνω, αναπόσπαστο- μέρος της σύμβασης.

Συνεπώς, όταν το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα αποτελείται από το κύριο άρθρο που καλύπτει τα έγγραφα της σύμβασης, τα αναπόσπαστα μέρη της σύμβασης θα έπρεπε να περιλαμβάνονται σε αυτό το πρώτο άρθρο. Επομένως, είναι πρόβλημα στη διαδικασία το ότι κατατίθενται την ώρα της συνεδρίασης στην Ολομέλεια γιατί δεν δίνουν επαρκή χρόνο να μελετηθούν από τους Βουλευτές. Θα έχουμε τη συνεδρίαση. Πρέπει να την παρακολουθούμε. Και βεβαίως οι δώδεκα ώρες, αυτές που υπάρχουν, θα μας κάνουν να διαβάσουμε πρόχειρα τα παραρτήματα. Θα προσπαθήσουμε, εν πάση περιπτώσει.

Και η ερώτηση που είχα να κάνω επίσης στον κύριο Υπουργό -την έκανα εκτός μικροφώνου- είναι πόσα είναι αυτά τα παραρτήματα; Είναι δεκαεπτά; Είναι όλα τα δεκαεπτά ή είναι μέρος αυτών;

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Κύριε Υπουργέ, μόνο επί τον αριθμό των παραρτημάτων, αν θέλετε, να απαντήσετε.

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Επαναλαμβάνω για να είμαστε σαφείς και να συνεννοούμαστε ότι σήμερα κυρώνουμε τη σύμβαση παραχώρησης του ΒΟΑΚ. Τα παραρτήματα δεν κυρώνονται. Δεν αποτελούν μέρος αυτής της διαδικασίας. Όποιος θέλει όμως παρ’ όλα αυτά, καλή τη πίστει, επειδή εμείς δεν έχουμε κάτι να κρύψουμε, τα έχουμε καταθέσει. Μπορείτε να πάρετε τα παραρτήματα και να κάνετε όση ανάλυση θέλετε. Υπάρχει και κοινοβουλευτικός έλεγχος που μπορείτε να κάνετε. Άρα, είναι στη διάθεση όλων των συναδέλφων.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Είναι όλα, κύριε Υπουργέ;

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο επί της διαδικασίας.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Κύριε Συντυχάκη, παρακαλώ.

Αν μου επιτρέπετε, τα θέματα διαδικασίας -δεν αναφέρομαι σε εσάς αναφέρομαι στην όλη κουβέντα που έγινε- μπαίνουν πάντα σε ζητήματα που προβλέπονται από τη διαδικασία. Όταν έχουμε κάτι πρόσθετο στη διαδικασία, δεν μπορώ να καταλάβω τη συζήτηση επί της διαδικασίας.

Σε κάθε περίπτωση, κύριε Συντυχάκη, έχετε τον λόγο.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ:** Δεν θα πω τίποτα περισσότερο από αυτά που ειπώθηκαν ήδη. Απλώς ασκήθηκε πίεση για να τα δώσει ο κύριος Υπουργός. Στη συνεδρίαση της επιτροπής είπε και κάτι άλλο. Είπε «αν θέλετε, αναζητήστε τα στον κοινοβουλευτικό έλεγχο».

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ:** Δεν είπε αυτό.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ:** Αυτό είπε. Τα Πρακτικά είναι πολύ συγκεκριμένα.

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν είπα αυτό. Ανατρέξτε στα Πρακτικά αν είπα αυτό. Είπα ότι θα τα καταθέσω. Μάρτυράς μου ο Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ. Είπα ότι θα τα καταθέσω, παρά το γεγονός ότι δεν είχα υποχρέωση. Να είμαστε προσεκτικοί στο τι λέμε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Υπάρχουν Πρακτικά, κύριε Υπουργέ, για όλα.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ:** Δείτε τα Πρακτικά.

Εν πάση περιπτώσει, δεν διορθώνεται κάτι τώρα απ’ αυτά που είπατε. Αλλά θα ήθελα να σταλεί στα δικά μας κοινοβουλευτικά emails το περιεχόμενο από το στικάκι που έδωσε ο κύριος Υπουργός για να μπορούμε να τα δουλέψουμε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Πηγαίνει σε όλες τις Κοινοβουλευτικές Ομάδες τώρα μου λένε. Λοιπόν, νομίζω ότι μπορούμε να προχωρήσουμε στη συζήτηση επί της ουσίας και επί όποιων άλλων βεβαίως ζητημάτων προκύπτουν.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Μάξιμος Σενετάκης, για δεκαπέντε λεπτά.

Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής εγγραφής ομιλητών.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα μου επιτρέπεται να πω ότι είναι μία ιστορική στιγμή για την Κρήτη και τους ανθρώπους της, ένα ορόσημο που σβήνει δεκαετίες καθυστερήσεων και πραγματοποιεί ένα κοινό όραμα: να αποκτήσει η Κρήτη τον σύγχρονο και ασφαλή αυτοκινητόδρομο που τόσα χρόνια οι Κρητικοί ονειρεύονται.

Η Κρήτη, η τελευταία μεγάλη Περιφέρεια της χώρας που παρέμενε χωρίς τέτοια υποδομή, αξίζει και δικαιούται ένα έργο πνοής, ένα έργο που δεν είναι απλώς γραμμή σε χάρτη, αλλά αρτηρία ζωής. Το νήμα που θα ενώσει το νησί από άκρη σε άκρη, θα ενώσει ανθρώπους, προϊόντα, υπηρεσίες, τουρισμό, πολιτισμό. Για χρόνια, προσμονή και παλινδρομήσεις, γραφειοκρατία και έλλειψη πόρων, εμπόδιζαν την υλοποίηση αυτού του σημαντικού έργου.

Όμως η χώρα και η κοινωνία της αξίζουν πράξεις όχι υποσχέσεις. Όταν, λοιπόν, το 2019 ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης, που γνωρίζει βιωματικά την Κρήτη, έθεσε την ολοκλήρωση του ΒΟΑΚ ως πρώτη πολιτική προτεραιότητα, δεν περιορίστηκε σε λόγια. Σε μία Ευρώπη που δύσκολα χρηματοδοτούσε μεγάλα έργα, οδικά έργα, πέτυχε εξαίρεση και εξασφάλισε πόρους μέσα από το Ταμείο Ανάκαμψης, που ήταν η σημαντικότερη επιτυχία, το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και άλλους ευρωπαϊκούς πόρους.

Σήμερα, έξι χρόνια μετά, είμαστε εδώ να κυρώσουμε τη σύμβαση έχοντας σχέδιο, χρηματοδότηση, εργολάβο παραχωρησιούχο και με τα εργοτάξια, βεβαίως, να στήνονται σιγά-σιγά στην ύπαιθρο. Με τη συζήτηση και κύρωση της σύμβασης παραχώρησης του έργου μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, συντήρησης και εκμετάλλευσης του βασικού τμήματος του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης από τα Χανιά έως το Ηράκλειο ολοκληρώνεται θεσμικά μια διαγωνιστική διαδικασία.

Η σύμβαση αυτή που υπογράφει το Δημόσιο με την ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ για το Τμήμα Χανιά-Ηράκλειο, μήκους εκατόν πενήντα επτά χιλιομέτρων, προβλέπει, όπως είπαμε, τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση ενός κλειστού αυτοκινητόδρομου, με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, λωρίδα έκτακτης ανάγκης, είκοσι πέντε ανισόπεδους κόμβους, είκοσι τρεις σήραγγες, εβδομήντα εννέα γέφυρες, ογδόντα εννέα κάτω διαβάσεις και δώδεκα άνω διαβάσεις, δεκαοκτώ τομείς, σύγχρονα συστήματα ηλεκτρονικής παρακολούθησης και σταθμούς εξυπηρέτησης και έκτακτης ανάγκης.

Στο έργο περιλαμβάνεται και η ένταξη πενήντα ενός χιλιομέτρων υφιστάμενων παράκαμψης πόλεων, των Χανίων, του Ρεθύμνου, του Ηρακλείου, καθώς και του τοπικού δικτύου που θα παραδοθεί στους δήμους. Επιπλέον, η σύμβαση προβλέπει προαίρεση τριάντα χιλιομέτρων από τον Κίσσαμο έως τα Χανιά, ώστε το Δημόσιο να ασκήσει άμεσα το δικαίωμα ένταξης του τμήματος, μόλις κυρωθούν οι περιβαλλοντικοί όροι του.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Την Κίσσαμο.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ:** Την Κίσσαμο, με συγχωρείτε, κύριε Πολάκη. Το σημαντικό, όμως, κύριε Πολάκη, είναι ότι η Κίσσαμος και η προαίρεση είναι μέσα. Είναι πολύ σημαντικό!

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Ναι, αλλά έτσι όπως το γράφετε…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Σας παρακαλώ, κύριε Πολάκη!

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ:** Η συνολική διάρκεια της παραχώρησης, λοιπόν, ορίζεται σε τριάντα πέντε έτη εκ των οποίων τα πρώτα πέντε έτη είναι η περίοδος μελετών κατασκευών. Από την υπογραφή της σύμβασης το Δημόσιο διατηρεί το δικαίωμα να ζητήσει πρόδρομες εργασίες με ευθύνη και δαπάνη του παραχωρησιούχου, ώστε να επιταχυνθεί η κατασκευή. Το Υπουργείο έχει εκπονήσει μελέτη για την αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας σε τμήματα του υφιστάμενου οδικού δικτύου που θα υλοποιήσει ο παραχωρησιούχος κατά το παράδειγμα του Πάτρα-Πύργος. Αυτό γίνεται, ώστε το υφιστάμενο οδικό δίκτυο να είναι ασφαλές έως την περάτωση του έργου. Για να διασφαλιστεί η ποιότητα, το χρονοδιάγραμμα και η λειτουργικότητα, η σύμβαση προβλέπει αυστηρά χρονοδιαγράμματα κατασκευής, εξήντα μήνες από τη σφραγίδα της έναρξης παραχώρησης, με αποκλειστικές και ενδεικτικές προθεσμίες, ανά τμήμα, και ποινικές ρήτρες για καθυστερήσεις.

Ο ανεξάρτητος μηχανικός εκδίδει πιστοποιητικά περάτωσης, διασφαλίζοντας θεσμική ανεξαρτησία και αυστηρό έλεγχο. Μόλις ο δρόμος τεθεί σε λειτουργία, ο παραχωρησιούχος αναλαμβάνει πλήρως τις υποχρεώσεις λειτουργίας, συντήρησης και επισκευής, από τα εγχειρίδια λειτουργίας και το asset management system έως την παρακολούθηση κύριων δεικτών απόδοσης και τις διαδικασίες διαχείρισης εκτάκτων περιστατικών.

Σε περίπτωση μη τήρησης των δεικτών απόδοσης προβλέπονται ρητές αποζημιώσεις υπέρ του Δημοσίου. Επιπλέον, η διαχείριση επικίνδυνων φορτίων ADR, των υπερμεγεθών οχημάτων και η αστυνόμευση του δρόμου εξασφαλίζουν την ασφάλεια όλων των χρηστών.

Εγχειρίδια και δείκτες απόδοσης επιτρέπουν στο Δημόσιο να παρακολουθούν ενδελεχώς την ποιότητα των υπηρεσιών, κατά τη φάση λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου. Η χρηματοδότηση του έργου ξεπερνά τα 1,88 δισεκατομμύριο ευρώ, 219 εκατομμύρια ίδια κεφάλαια και δευτερογενές χρέος, 693 εκατομμύρια δημόσια συμβολή και 971 εκατομμύρια τραπεζικά δάνεια. Σε περίπτωση ένταξης της προαίρεσης, το ποσό αυξάνεται κατά 231 εκατομμύρια, κάτι το οποίο, όπως είπαμε, θεωρείται σίγουρο, μόλις αποδοθούν οι περιβαλλοντικοί όροι για αυτό το κομμάτι του έργου. Αυτή, λοιπόν, η δομή συνδυασμού ιδιωτικών κεφαλαίων δανεισμού και δημοσίου χρήματος, εξασφαλίζει σταθερότητα και διασφαλίζει ότι το έργο θα ολοκληρωθεί.

Τώρα, όσον αφορά τα διόδια, η σύμβαση ορίζει ανώτατο ύψος 0,053 ευρώ, ανά χιλιόμετρο, προ ΦΠΑ, δηλαδή ίσο με τους υπόλοιπους εθνικούς οδικούς άξονες, αποτρέποντας άδικη μεταχείριση των χρηστών. Εξαιρούνται τα οχήματα πρώτων ανταποκριτών, όπως το ΕΚΑΒ, η Πυροσβεστική, η Αστυνομία, τα οχήματα των ΑμεΑ, κάτι που για πρώτη φορά -μας είπε ο Υπουργός- συμβαίνει σε παραχώρηση και βεβαίως, το σημαντικότερο, οι μετακινήσεις εντός του αστικού ιστού, όπως έχουν προβλεφθεί και έχουν περιγραφεί αναλυτικά.

Εάν τα έσοδα τώρα από τα διόδια δεν επαρκούν για την ανάκτηση κόστους λειτουργίας και εξυπηρέτησης χρέους, το Δημόσιο θα καλύψει το 64,62% για το αντίστοιχο τέλος. Είναι τα λεγόμενα σκιώδη διόδια που συμμετέχει το κράτος στη λειτουργία του αυτοκινητόδρομου. Σε περίπτωση τώρα υπεραπόδοσης, το ποσοστό μηδενίζεται κλιμακωτά. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει πως όσο το έργο αποδίδει περισσότερο από τις προβλέψεις του business plan, τόσο θα μειώνεται η συμμετοχή του Δημοσίου μέχρι και τον μηδενισμό του.

Κατά τη φάση T1 προβλέπεται προσωρινή λειτουργία μετωπικών διοδίων σε τρία σημεία: Στην παράκαμψη Ρεθύμνου, στην παράκαμψη Ηρακλείου και στην παράκαμψη Χανίων. Είναι σημαντικό να πούμε ότι οι μετωπικοί σταθμοί διοδίων δεν πρόκειται να λειτουργήσουν, εάν δεν έχουν κατασκευαστεί και αποδοθεί σε κυκλοφορία τα αντίστοιχα τμήματα δρόμου και οι αντίστοιχες παρακάμψεις των πόλεων, για τα οποία θα καλείται ο χρήστης να πληρώσει. Είναι πολύ σημαντικό να το ξεκαθαρίσουμε αυτό, γιατί στον δημόσιο διάλογο τέθηκε το θέμα ότι θα πληρώνουμε πριν κατασκευαστεί ο δρόμος. Δεν ισχύει, λοιπόν, κάτι τέτοιο.

Σε ό,τι αφορά στο περιβάλλον, ο παραχωρησιούχος υποχρεούται να σεβαστεί απόλυτα τους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους. Να εγκαταστήσει ηχοπετάσματα ή φύτευση για συμμόρφωση με όρια θορύβου, να παρακολουθεί ρύπους και να μην προσβάλλει μνημεία. Προβλέπονται ανασκαφικές τομές ή μεθοδολογίες μηχανικού εντοπισμού αρχαιολογικών ευρημάτων μήκους έως εκατόν πενήντα χιλιομέτρων περίπου. Για τις σήραγγες άνω των πεντακοσίων μέτρων, το π.δ.230/2007 επιβάλλει φακέλους ασφάλειας. Η σύμβαση υποχρεώνει τον παραχωρησιούχο σε μελέτη ανάλυσης κινδύνου και υποβολή φακέλου στη Διοικητική Αρχή Σηράγγων. Επιπλέον, προβλέπονται ασφαλιστικές καλύψεις, αποζημιώσεις για παραβιάσεις υποχρεώσεων και δικαίωμα παρέμβασης του Δημοσίου στη λειτουργία και διαχείριση.

Σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας, όπως οι σεισμοί ή οι θεομηνίες, καθορίζονται οι όροι ευθύνης και αντισταθμιστικά μέτρα. Όταν συντρέχουν λόγοι βαριάς αθέτησης από το Δημόσιο, μπορεί να καταγγελθεί η σύμβαση, όπως και από τον παραχωρησιούχο σε περίπτωση σοβαρών παραβιάσεων του Δημοσίου.

Τέλος, η επιστροφή του έργου στο Δημόσιο, οι επιθεωρήσεις και η φορολογική μεταχείριση ρυθμίζονται αναλυτικά στο άρθρο 31. Καθορίζονται, επίσης, οι διαδικασίες επίλυσης διαφορών, διαιτησίας και τροποποιήσεων, βάσει του ν.4413/2016, με σεβασμό στο Ευρωπαϊκό και Ελληνικό Δίκαιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο ΒΟΑΚ θα γίνει. Το έργο θα γίνει και θα είναι έτσι, όπως περιγράφεται: Ένας σύγχρονος και ασφαλής αυτοκινητόδρομος. Το οφείλουμε στη μνήμη όσων χάθηκαν σε κακούς δρόμους. Το οφείλουμε στις επόμενες γενιές που θέλουμε να προστατεύσουμε, γιατί κάθε μέτρο οδικής ασφάλειας σημαίνει λιγότερα θύματα.

Το έργο θα γίνει. Οι Κρητικοί πλέον το πιστεύουν και σήμερα, μετά την κύρωση της σύμβασης από το Σώμα, θα αρχίσουν να το πιστεύουν και οι πλέον δύσπιστοι. Θα το πιστέψουν ακόμα περισσότερο, όταν θα μειωθούν οι χρόνοι μεταφοράς, όταν θα βελτιωθεί το τουριστικό προϊόν του νησιού, όταν θα επωφεληθεί ο πρωτογενής τομέας, όταν θα λειτουργήσουν καλύτερα τα εμπορικά δίκτυα, όταν δημιουργηθούν χιλιάδες θέσεις εργασίας στη φάση κατασκευής, αλλά και μόνιμες θέσεις στη λειτουργία. Θα πειστούν, όταν θα δουν όλα να γίνονται με σεβασμό στο περιβάλλον και τις τοπικές κοινωνίες, ακολουθώντας τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.

Το έργο, κυρίες και κύριοι, θα γίνει. Όμως, ο ΒΟΑΚ είναι κάτι παραπάνω από ένα τεχνικό έργο οδοποιίας. Ο ΒΟΑΚ είναι ο διεθνής οδικός άξονας που θα ενώσει τα λιμάνια και τα αεροδρόμια του νησιού, θα αναβαθμίσει συνολικά την αξία και θα ενισχύσει τον γεωπολιτικό ρόλο του. Η Κρήτη, σταθερά και μεθοδικά, καθίσταται πυλώνας σταθερότητας, ειρήνης και προόδου στην Ανατολική Μεσόγειο. Και αυτό, είναι κάτι πολύ ανώτερο και πολύ σημαντικότερο, που θα το κληροδοτήσουμε στα παιδιά και στα εγγόνια μας.

Ως εισηγητής αισθάνομαι βαθιά ικανοποίηση και προσωπική ευθύνη. Ο ρόλος μας δεν τελειώνει με την κύρωση της σύμβασης. Πρέπει να παρακολουθούμε το έργο, να στηρίζουμε την υλοποίησή του, να είμαστε δίπλα στους πολίτες, δίπλα στην τοπική αυτοδιοίκηση με την οποία βρισκόμαστε -όπως είδαμε και χθες στην επιτροπή- σε ανοιχτό διάλογο, για να λύνουμε πρακτικά προβλήματα στο πεδίο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την υπερψήφιση της σημερινής κύρωσης δίνουμε πράσινο φως στην πιο σημαντική δημόσια επένδυση υποδομής της Κρήτης και μία από τις μεγαλύτερες στην Ελλάδα, που θα μείνει για δεκαετίες. Θα ενώσει το νησί, θα ενισχύσει την ασφάλεια, την οικονομία και τη συνοχή μας. Θα αποδείξει ότι η πολιτική βούληση, όταν συνδέεται με τεχνοκρατική ακρίβεια, παράγει έργο για το μέλλον.

Σας καλώ, λοιπόν, να την υπερψηφίσουμε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε, και για τη συνέπεια στον χρόνο.

Τον λόγο τώρα έχει ο εισηγητής από το ΠΑΣΟΚ, ο κ. Αναστάσιος Νικολαΐδης.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, πριν από λίγο καταθέσατε τα δεκαεπτά προσαρτήματα. Αν δεν κάνω λάθος, μας ενημερώσατε στην πρώτη επιτροπή ότι τα προσαρτήματα θα κατατεθούν στις επόμενες μέρες, δηλαδή πριν την ακρόαση των φορέων και την τελευταία επιτροπή. Χθες ο κ. Ταχιάος μας ενημέρωσε ότι θα κατατεθούν πριν τη σημερινή συνεδρίαση. Να σας πω την αλήθεια, χωρίς να έχει δόση ειρωνείας, φοβήθηκα μην κατατεθούν μετά την υλοποίηση του έργου. Δηλαδή, μπορεί να λέτε κι έχετε δίκιο…

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα γίνει γρήγορα.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ:** Ναι, μακάρι. Όλοι ευχόμαστε να γίνει γρήγορα. Γιατί απ’ ό,τι ξέρετε και περιοδεύετε σε όλη την Ελλάδα τα έργα το 2019 τα προανήγγειλε ο κύριος Πρωθυπουργός σε όλη την Ελλάδα, το 2023 τα προανήγγειλε ξανά, σήμερα ο κύριος Υπουργός όταν επισκέπτεται κατά τόπους τις τοπικές κοινωνίες λέει ότι δεν υπάρχουν χρήματα. Απλά όλα γίνονται για επικοινωνιακούς λόγους.

Σεβόμαστε ότι ναι, ήταν προαιρετικό να δοθούν τα δεκαεπτά προσαρτήματα, αλλά κοινοβουλευτικά το σωστό θα ήταν να τα έχουμε στα χέρια μας για να μπορέσουμε να ελέγξουμε το τι λένε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα στην Ολομέλεια της Βουλής το σχέδιο νόμου «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο», το οποίο αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος ενός έργου πνοής για όλη την Κρήτη.

Πραγματικά, δεν χρειάζονται ιδιαίτερα επιχειρήματα για να αναδειχθεί η σπουδαιότητα του ΒΟΑΚ. Είναι ένα από τα μεγαλύτερα οδικά έργα υποδομής της χώρας και το μεγαλύτερο της Κρήτης. Σαφέστατα έχει αναπτυξιακή σημασία και ταυτόχρονα συμβάλλει καθοριστικά στην αύξηση της οδικής ασφάλειας και στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων σε έναν δρόμο που, δυστυχώς, έχουν χάσει τη ζωή τους πολλοί συμπολίτες μας. Η κατασκευή του ΒΟΑΚ είναι ένα αίτημα όλης της Κρήτης η οποία διεκδικεί, αλλά και δικαιούται έναν ασφαλή οδικό άξονα ταχείας κυκλοφορίας που θα συνδέει από την Κίσαμο μέχρι τη Σητεία όλη την Κρήτη.

Ενώ για όλα τα χαρακτηριστικά που έχει ο ΒΟΑΚ και όλα όσα μπορεί να προσφέρει στην Κρήτη η υλοποίησή του θα έπρεπε σήμερα να είναι μια μέρα γιορτής, ανακούφισης και αισιοδοξίας για όλο το νησί, αντίθετα διαπιστώνουμε τον προβληματισμό που επικρατεί στην τοπική κοινωνία. Ήταν, άλλωστε, ξεκάθαρο το συγκεκριμένο κλίμα κατά τη διάρκεια ακρόασης των φορέων σε σχετική συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και εμπορίου, όπου όλοι οι συμμετέχοντες εξέφρασαν την ανησυχία τους για τον τρόπο με τον οποίο προχωρά ο ΒΟΑΚ και τη σύμβαση παραχώρησης για την οποία σήμερα συζητάμε.

Πέρα από τα επιμέρους ζητήματα που τέθηκαν, τα οποία ήταν αιτιολογημένα, η μεγάλη εικόνα είναι ότι ενώ η Κρήτη αναμένει το συγκεκριμένο έργο εδώ και πάνω από τριάντα χρόνια, τώρα που προχωρά η σύμβαση για την υλοποίηση ενός μεγάλου τμήματος του ΒΟΑΚ υπάρχει έντονη αγωνία για το μέλλον του νησιού. Αυτή είναι η αίσθηση που καταγράφηκε χθες στη συνεδρίαση. Υπάρχει αγωνία μη τυχόν και οι επόμενες γενιές για τα τριάντα πέντε χρόνια που θα διαρκέσει αυτή η σύμβαση να επωμιστούν δυσανάλογο βάρος και έτσι αντί ο ΒΟΑΚ να λειτουργήσει ανακουφιστικά να αποτελέσει πηγή δημιουργίας προβλημάτων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα άλλο κεντρικό συμπέρασμα το οποίο προέκυψε από την ακρόαση των φορέων είναι ότι η τοπική κοινωνία δεν λήφθηκε υπ’ όψιν για πλήθος ζητημάτων που σχετίζονται με τον σχεδιασμό και την υλοποίηση του ΒΟΑΚ. Ήταν ξεκάθαρες οι απαντήσεις των φορέων και τονίστηκε με απόλυτη σαφήνεια ότι δεν υπήρξε διαβούλευση.

Επίσης, είναι πραγματικά εντυπωσιακό το γεγονός ότι σχεδόν όλοι οι φορείς της Κρήτης καταθέτουν ακόμα και τώρα συγκεκριμένες προτάσεις με επιχειρήματα, είκοσι μέρες μετά την υπογραφή της σύμβασης και μία ημέρα πριν την κύρωσή της στη Βουλή. Κι όμως, αυτές οι προτάσεις δεν λήφθηκαν υπ’ όψιν. Η Κυβέρνηση αντί να φροντίσει να ενσωματώσει τα κυριότερα τοπικά αιτήματα, προχωράει σ’ ένα σχεδιασμό πλήρως αποκομμένη από την κοινωνία. Αυτό δεν συμβαίνει για πρώτη φορά, καθώς σε όλα τα ζητήματα η Κυβέρνηση επιλέγει να πορεύεται μόνη της, χωρίς να λαμβάνει υπ’ όψιν τις απόψεις της τοπικής κοινωνίας, ενώ ταυτόχρονα δεν λαμβάνει υπ’ όψιν και τις τεκμηριωμένες προτάσεις της Αντιπολίτευσης.

Φυσικά, η όποια αναφορά στον ΒΟΑΚ δεν γίνεται να μην περιλαμβάνει τα νέα δεδομένα που δημιουργεί όσον αφορά την αποκοπή της ανατολικής Κρήτης από τον σχεδιασμό υλοποίησης και τα νέα αναπτυξιακά δεδομένα που δημιουργούνται. Ο ΒΟΑΚ είναι ένα έργο ζωτικής σημασίας για όλη την Κρήτη και γι’ αυτό πρέπει να είναι αδιαίρετος και λειτουργικός, από τη μία άκρη του νησιού έως την άλλη.

Δυστυχώς, όμως, αυτό δεν συμβαίνει. Στην Περιφερειακή Ενότητα Λασιθίου καταγράφονται σημαντικά προβλήματα όσον αφορά την υλοποίηση του ΒΟΑΚ, παρόλο που υπάρχουν ώριμες μελέτες που θα μπορούσαν να ενταχθούν προς υλοποίηση τμήματα του έργου. Σύσσωμοι όλοι οι παραγωγικοί φορείς και οι πολίτες ζητούν μια Κρήτη οδικά και αναπτυξιακά αδιαίρετη και ενιαία, έναν ΒΟΑΚ που θα ενώνει, θα συμβάλει στην άρση της ενδοπεριφερειακής ανισότητας και θα συμβάλει στην ισόρροπη και δίκαιη ανάπτυξη. Αποτελεί δικαίωμα για όλους τους πολίτες η πρόσβαση σε σύγχρονες και ασφαλείς υποδομές και αυτό δεν συμβαίνει για τους κατοίκους του Λασιθίου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σύμβαση παραχώρησης την οποία καλείται να επικυρώσει σήμερα η Βουλή περιέχει αρκετά προβληματικά σημεία τα οποία φροντίσαμε και αναδείξαμε κατά τη διάρκεια επεξεργασίας του νομοσχεδίου στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, σε συνεργασία με τους συναδέλφους του ΠΑΣΟΚ από την Κρήτη, την κ. Ελένη Βατσινά, τον κ. Φραγκίσκο Παρασύρη, την κ. Αικατερίνη Σπυριδάκη και τον κ. Μανώλη Χνάρη. Τέθηκαν συγκεκριμένα ερωτήματα για σημεία της σύμβασης, όμως δεν υπήρχαν απαντήσεις είτε αυτές δεν ήταν επαρκείς είτε δεν πήραμε καμία απάντηση.

Πρώτα απ’ όλα ένα προβληματικό σημείο αφορά τα διόδια που θα επιβληθούν χωρίς να έχει ολοκληρωθεί το σύνολο του έργου, αλλά τμήματα αυτού. Είναι σημαντικό επίσης και το ζήτημα αν οι κόμβοι που θα δημιουργηθούν διόδια θα είναι κατασκευαστικά επαρκείς έτσι ώστε να μην εκτοξευθεί ο κυκλοφοριακός φόρτος και να μην υπάρχουν φαινόμενα πολύ μεγάλης αναμονής.

Όσον αφορά τα σκιώδη διόδια, η απαλλαγή των διοδίων για τις αστικές μετακινήσεις συνδέεται με την έναρξη λειτουργίας του εθνικού συστήματος χρέωσης ηλεκτρονικών διοδίων. Πρόκειται για ένα στοιχείο που γεννά έντονο προβληματισμό, καθώς η διαδικασία δεν έχει προχωρήσει και γι’ αυτό επισημαίνουμε τον κίνδυνο να κληθούν οι χρήστες του ΒΟΑΚ να πληρώσουν διόδια για τις αστικές μετακινήσεις μέχρι να τεθεί σε λειτουργία το εθνικό σύστημα χρέωσης ηλεκτρονικών διοδίων.

Επίσης, από τη σύμβαση προκύπτουν και ερωτήματα σχετικά με την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος και τον θεσμικό έλεγχο υλοποίησής της λόγω της περιορισμένης πραγματικής εποπτείας από το Δημόσιο. Το μοντέλο που ακολουθείται είναι κυρίως έμμεσο και τυπικό, χωρίς εργαλεία ισχυρού δημοσίου ελέγχου σε επίπεδο λειτουργικής καθημερινότητας του έργου. Γι’ αυτό κι εμείς προτείνουμε να οριστεί δημόσια αρχή εποπτείας του έργου.

Ένα άλλο θέμα αφορά τις δικαστικές προσφυγές που έχουν κατατεθεί στο Συμβούλιο της Επικρατείας και δεν έχουμε λάβει απάντηση τι θα συμβεί σε περίπτωση που αυτές γίνουν αποδεκτές. Ποιος είναι ο σχεδιασμός του Υπουργείου και πώς θα προχωρήσει στην προκειμένη περίπτωση ο ΒΟΑΚ;

Υπάρχουν αιτήματα των Δήμων Ηρακλείου και Μαλεβιζίου τα οποία ενδεχομένως να γίνουν αποδεκτά από το Υπουργείο, ακόμα και μέσω συμπληρωματικής σύμβασης. Όμως, δεν έχει απαντηθεί το ερώτημα γιατί δεν ενσωματώθηκαν τα εν λόγω αιτήματα εξαρχής και δεν λήφθηκαν υπ’ όψιν οι απόψεις της τοπικής κοινωνίας;

Ακόμη μια σημαντική παράμετρος, που ενδεχομένως να προκαλέσει σημαντικά προβλήματα και νέες καθυστερήσεις, αφορά τη διαδικασία των απαλλοτριώσεων. Είναι πραγματικά εξαιρετικά απίθανο να τηρηθούν οι χρόνοι που προβλέπονται. Στη σύμβαση περιλαμβάνονται ασφυκτικές προθεσμίες και υπάρχει ο κίνδυνος το Δημόσιο να κληθεί να πληρώσει μεγάλα ποσά ως ρήτρες, καθώς δεν θα υπάρχει συνέπεια στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης. Αυτό πρέπει να το δείτε πολύ σοβαρά, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρόλο που ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης αποτελεί ένα πολύ σημαντικό έργο για όλη την Κρήτη, παρατηρούνται τεράστιες καθυστερήσεις στην πορεία υλοποίησής του. Είναι σαφές ότι σημαντικό μερίδιο ευθύνης φέρνει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Υπάρχει πλήθος δηλώσεων τόσο από τον Πρωθυπουργό όσο και από προηγούμενες ηγεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για χρονοδιαγράμματα υλοποίησης τα οποία δεν τηρήθηκαν.

Τελικά ο ΒΟΑΚ δεν ήταν το μεγάλο έργο της κυβέρνησης 2019-2023 και χρειάστηκε να φτάσουμε στο δεύτερο της δεύτερης θητείας για να σημειωθεί σημαντική εξέλιξη στην πορεία υλοποίησής του. Η Κυβέρνηση οφείλει να αναλάβει τις ευθύνες για την καθυστέρηση, να εξηγήσει τους λόγους για τους οποίους συνέβη, να παραθέσει τις πρωτοβουλίες που θα αναλάβει για να διασφαλίσει ότι δεν θα επαναληφθούν αντίστοιχα φαινόμενα στο μέλλον και, τέλος, να ζητήσει συγγνώμη από τους πολίτες για τις υποσχέσεις χωρίς αντίκρισμα και τα χρονοδιαγράμματα που δεν τηρήθηκαν.

Τέτοια φαινόμενα από υποσχέσεις που δεν τηρούνται και χρονοδιαγράμματα που πέφτουν έξω είναι συνηθισμένα και συμβαίνουν σχεδόν σε όλα τα μεγάλα έργα της Ελλάδας. Δυστυχώς, η Κυβέρνηση αξιοποιεί την υλοποίηση των βασικών υποδομών της χώρας με όρους επικοινωνίας, ώστε να γράψει πολιτικά οφέλη. Όμως, πρόκειται για σημαντικά έργα που τα έχουν ανάγκη οι τοπικές κοινωνίες και γι’ αυτό θα πρέπει να προχωρούν με χρονοδιαγράμματα που θα τηρούνται και όχι με εξαγγελίες που δεν έχουν πρακτικό αποτέλεσμα. Ήρθε η ώρα τα δημόσια έργα στην Ελλάδα να εκτελούνται με συνέπεια και διαφάνεια προς όφελος των πολιτών και των αναγκών τους.

Κύριε Υπουργέ, παρά τα τεράστια προβλήματα που υπάρχουν στη σύμβαση για τον ΒΟΑΚ, είμαστε θετικοί στην υλοποίηση του έργου έχοντας ως προτεραιότητα την Κρήτη, τους Κρητικούς και τις ανάγκες τους. Είμαστε με την τοπική κοινωνία η οποία δικαιολογημένα επιθυμεί να πραγματοποιηθεί επιτέλους αυτό το σπουδαίο έργο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής εγγραφής ομιλητών.

Τον λόγο έχει τώρα από τον ΣΥΡΙΖΑ ο κ. Μαμουλάκης.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βρισκόμαστε σήμερα στην Αίθουσα της Ολομέλειας για την κύρωση μιας σύμβασης παραχώρησης για την κατασκευή και λειτουργία του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης. Πρόκειται για μια σύμβαση παραχώρησης την οποία θα πρέπει να συζητούμε σε τελικό στάδιο χωρίς να έχουμε την ουσία. Και η ουσία ποια είναι; Τα οικονομικά στοιχεία που διέπουν το έργο. Σ’ αυτά αναφέρονται, άλλωστε, τα παραρτήματα. Επί της ουσίας δεν υπάρχει κανένα οικονομικό στοιχείο για τον προϋπολογισμό και τις τεχνικές προδιαγραφές με οικονομικό αντίκτυπο στο έργο.

Αυτό από μόνο του, όπως αντιλαμβάνεστε, είναι βαθιά αντικοινοβουλευτικό. Και δεν είναι μόνο αυτό. Είναι μια εφαρμογή της αργής βίας, κύριε Δήμα, slow violence. Και εξηγούμαι. Επί έξι ολόκληρα χρόνια η Κρήτη ανέμενε αυτό το οραματικό έργο, γιατί ο διαγωνισμός ξεκίνησε το 2018. Επί έξι ολόκληρα χρόνια με αλλεπάλληλες κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις προσπαθούσαμε να λειτουργήσουμε ως αρωγοί σ’ αυτήν την προσπάθεια για να επιταχύνουμε το έργο. Δεν γινόταν τίποτα. Και ειδικά ο μοιραίος Υπουργός των Τεμπών, ο «Κώστας Αχ. Καραμανλής», με την περίσσια ειρωνεία, οίηση και αλαζονεία που τον διέπει, ειρωνευόταν τον αρχικό σχεδιασμό, ο οποίος μετέπειτα ακολουθήθηκε από το 2023 και μετά. Αυτή η αργή βία που ασκείται στους Κρήτες, στους πολίτες του νησιού οι οποίοι ανέμεναν, γιατί είναι μια κοινωνική ανάγκη το έργο, εργαλειοποιείται τώρα από την πλευρά σας, καθώς μας λέτε εδώ στην Εθνική Αντιπροσωπεία: Μετά από έξι χρόνια αναμονή, έχετε δεκαπέντε λεπτά για να αποφασίσετε. Ουσιαστικά δεν έχουμε ούτε δεκαπέντε λεπτά, γιατί στο «και πέντε» είμαι εδώ στο Βήμα, στην κεντρική μας εισήγηση και δεν έχουμε τα οικονομικά στοιχεία. Πριν από λίγο επικοινώνησα με τη Γραμματεία της Κοινοβουλευτικής μας Ομάδας και ακόμα δεν έχουν αποσταλεί.

Αντιλαμβάνεστε τι κάνετε; Αντιλαμβάνεστε πόσο προσβάλλετε τη δημοκρατία, τη διαφάνεια και εν γένει τον κοινοβουλευτισμό; Κάποια στιγμή αυτό δεν μπορεί να συνεχίζεται. Δεν μπορεί αυτή η αμετροέπεια να παίρνει τέτοιες διαστάσεις σε ένα τόσο οραματικό έργο, που θα συμφωνήσουμε ότι το θέλουμε όλοι, αλλά όχι με αυτόν τον τρόπο. Δεν είναι αυτό δημοκρατική αντίληψη. Θα μου πείτε όμως ότι έξι χρόνια τώρα αντιλαμβανόμαστε τη λογική και τη μενταλιτέ που σας διέπει, αλλά ως εδώ. Δεν γίνεται. Δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτό το πράγμα. Να μην έχουμε τον προϋπολογισμό; Ξέρουμε μόνο ότι το Ελληνικό Δημόσιο θα δαπανήσει 700 εκατομμύρια ευρώ σε σύμβαση παραχώρησης. Η λογική των συμβάσεων παραχώρησης ποια είναι; Ο εργολάβος να επενδύσει, το Δημόσιο εκχωρεί ένα πεδίο, εκτελεί ο εργολάβος την υποδομή και εισπράττει από τα διόδια. Αυτό θέλετε, αυτό σχεδιάσετε. Ωραία, γιατί πληρώνουμε; Γιατί δίνει το Ελληνικό Δημόσιο 0,7 δισεκατομμύρια; Γιατί γίνεται δημόσιο έργο αν ο προϋπολογισμός είναι όντως περί τα δύο δισεκατομμύρια ευρώ;

Θα το δούμε και στην πορεία της συζήτησης που θα αναλύσουμε το τι συμβαίνει με αυτήν την περίφημη, ιδιότυπη συνθήκη των διπλών διοδίων, και των τοπικών και των σκιωδών.

Νομίζω ότι όλοι εμείς που σεβόμαστε τον κοινοβουλευτισμό σε αυτήν εδώ την Αίθουσα οφείλουμε αυτήν την αδιανόητη στάση της Κυβέρνησης να την κατακρίνουμε, να την επικρίνουμε και να παραθέσουμε την άλλη οπτική, την καθαρή οπτική, τη διαφανή οπτική.

Τώρα πάμε στο μείζον. Το είπαμε και στις επιτροπές. Θεωρούμε ότι εγείρονται σοβαρά ζητήματα και συνταγματικότητας της σύμβασης. Ξεκινώ από εκεί. Παραθέσαμε και χθες, κύριε Δήμα -ήταν ο κ. Ταχιάος στην επιτροπή- ζητήματα που έλεγαν το εξής. Δεν είναι τυχαίο ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση προστατεύει τις νησιωτικές περιοχές για να μπορέσει να ανασχέσει τις περιφερειακές ανισότητες που εκ των πραγμάτων δημιουργούνται σε μια νησιωτική περιοχή. Γι’ αυτό και η Μαγιόρκα, η Μινόρκα, η Ιμπίθα, η Μάλτα, η Κύπρος, η Σαρδηνία, η Κορσική δεν έχουν διόδια. Γιατί δεν έχουν; Γιατί παίρνουν τις εξαιρέσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή διότι είναι νησιωτικές περιοχές.

Άλλωστε, και το Σύνταγμα των Ελλήνων –κι εδώ είναι το συνταγματικό ζήτημα που εγείρεται- στο άρθρο 101 παράγραφος 4, λέει ρητά ότι ο κοινός νομοθέτης και η διοίκηση όταν δρουν κανονιστικά υποχρεούνται να λαμβάνουν υπ’ όψιν τις ιδιαίτερες συνθήκες των ορεινών και των νησιωτικών περιοχών μεριμνώντας για την ανάπτυξή τους. Τώρα, το πώς εκλαμβάνει καθείς την ανάπτυξη είναι διαφορετικό ζήτημα.

Εμείς θεωρούμε ότι είναι βαθύτατα αντιαναπτυξιακή η επιβολή διπλών έμμεσων φόρων και για τον ΒΟΑΚ, γιατί τα διόδια δεν είναι τίποτα άλλο από ένας έμμεσος φόρος. Και οι έμμεσοι φόροι καλπάζουν ετερόκλητα τα τελευταία έξι χρόνια στη χώρα.

Επίσης, ακόμα και στο γνωστό σχέδιο Καποδίστρια, στον ν.2539/1997, ξέρετε τι λέει; Διαβάζω λέξη προς λέξη το άρθρο 21 της παραγράφου 6: «Ρητή πρόβλεψη απαλλαγής από τα διόδια των μονίμων κατοίκων νησιωτικών περιοχών». Είναι νόμος του κράτους, αλλά η προστασία της νησιωτικότητας επιβάλλεται και από το Σύνταγμα της Ελλάδος.

Λοιπόν, για να το ξεκαθαρίσουμε, ο καθένας σήμερα στην Αίθουσα στο τέλος θα αναλάβει τις ευθύνες του. Διότι δεν γίνεται εδώ να ακούμε πράγματα τα οποία είναι και ανακριβή. Θα επιχειρηματολογήσω περαιτέρω αργότερα.

Πάμε τώρα σε αυτά καθ’ αυτά τα διόδια-τέλη. Έχουμε μια πανευρωπαϊκή, για να μην πω παγκόσμια, πρωτοτυπία. Εφαρμόζονται δυο ειδών τέλη. Δεν υπάρχει πουθενά αλλού στην Ελλάδα, πουθενά αλλού στην Ευρώπη. Και μετωπικά, τα γνωστά διόδια-τέλη με την ανακλινόμενη μπάρα, και τα σκιώδη με έναν ειδικό μηχανισμό παρακολούθησης των πινακίδων που χρεώνονται ανά διέλευση, πηγαίνουν στα κεντρικά ταμεία και το κράτος πληρώνει τον παραχωρησιούχο, τον εργολάβο. Εισπράττει λοιπόν από τα σκιώδη τέλη. Και εισπράττει ο εργολάβος και από τα μετωπικά τέλη, εις διπλούν. Άρα, το κόστος για την ελληνική πολιτεία και τους πολίτες δεν είναι 5,2 λεπτά το χιλιόμετρο, είναι διπλό.

Δεν είναι όμως μόνο αυτό, είναι ότι επιβάλλονται –άλλη μια πρωτοτυπία- τέλη, διόδια ή μη, άμα τη έναρξη σχεδόν των εργασιών, ενώ άκουσα προηγουμένως τον κύριο συνάδελφο της Συμπολίτευσης να λέει το εξής: «Να ξεκαθαρίσουμε ότι δεν υπάρχουν επιβαρύνσεις πριν από την ολοκλήρωση του έργου».

Φυσικά και υπάρχουν επιβαρύνσεις πριν καν από την ολοκλήρωση του ΒΟΑΚ. Τι θα κάνει ο εργολάβος; Έχει τρία πεδία μπροστά του. Έχει τους μεγάλους κόμβους των πόλεων Χανίων, Ρεθύμνου και Ηρακλείου. Εκεί, ναι, έχει απαλλοτριώσεις. Θα συζητήσουμε παρακάτω για τις απαλλοτριώσεις. Θα εγκατασταθεί λοιπόν, εκεί και στον δέκατο όγδοο-εικοστό μήνα αρχικά, μέχρι τον πεντηκοστό, θα αρχίσει να χρεώνει κανονικότατα διόδια.

Καταλαβαίνετε ότι στον πρώτο, δεύτερο, τρίτο, χρόνο θα μπορεί κάλλιστα να επιβάλλει διόδια. Κάλλιστα! Το επιτρέπει αυτή η σύμβαση, που συμφωνήσατε εσείς με τον εργολάβο και δεν μας φέρνετε ακόμα και τώρα τα οικονομικά στοιχεία. Αυτή, λοιπόν, τη σύμβαση έχουμε υπογράψει. Και γιατί λέμε ότι θα πληρώνουμε πριν; Γιατί το έργο -ας είμαστε ειλικρινείς και οι γνωρίζοντες τεχνικά το ξέρουν- δεν μπορεί να ολοκληρωθεί πριν το 2034. Καταγράφεται στην Αίθουσα και ό,τι λέμε εδώ υπάρχει και θα μείνει. Γιατί; Γιατί υπάρχει ένα τεράστιο έλλειμμα στη μη συντέλεση των απαλλοτριώσεων.

Και θα εξηγήσω παρακάτω το μεγάλο πρόβλημα που εμφιλοχωρεί και θα πρέπει, πραγματικά, να εγκύψει η Κυβέρνηση, έστω και στο και πέντε. Διότι πάλι ο Κώστας Αχ. Καραμανλής, πάλι αυτός ο μοιραίος Υπουργός, δεν έκανε τίποτε για τις απαλλοτριώσεις. Το συναντήσαμε και το βιώσαμε αυτό πολύ αρνητικά για το δημόσιο συμφέρον, γιατί πληρώσαμε μεγάλα ποσά σε σταλίες στον εργολάβο στο εξ ανατολών τμήμα Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος. Εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ πήρε ανάδοχος χωρίς να κάνει μία εργασία. Γιατί; Γιατί εγκαταστάθηκε σε εκείνο το έργο, ήταν αυτό το έργο που το ’23 με μουσαμάδες πήγε ο κ. Μητσοτάκης να το εγκαινιάσει, η έναρξή του έγινε δύο χρόνια μετά. Αυτό είναι μια επικοινωνιακή παραπλάνηση πολλαπλή, γιατί άλλωστε αυτή η Κυβέρνηση δεν είναι κυβέρνηση, είναι ένας σκληρός, ανηλεής, προπαγανδιστικός μηχανισμός. Με αυτό έχουμε να κάνουμε και το βλέπουμε σε όλες τις εκφάνσεις.

Εδώ, λοιπόν, τι έχουμε; Έχουμε ένα δομικό έλλειμμα στις απαλλοτριώσεις και το επισημαίνουμε με κάθε τρόπο. Το 80%, κύριε Δήμα, του συνολικού αναπτύγματος του δρόμου δεν έχει απαλλοτριώσεις. Μάλιστα, μερικές επιφάνειες είναι και υψηλής παραγωγικότητας ή έχουν μια υψηλή αξία αντικειμενική, αλλά και εμπορική. Αντιλαμβάνεστε, λοιπόν, τον κυκεώνα των δικαστικών διαδικασιών που θα ακολουθήσει και το χρονοβόρο της περίστασης. Το ζήσαμε στο Λασίθι, στα τμήματα Ηράκλειο-Λασίθι, στο Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος στο τμήμα αυτό. Υπήρξαν πολύ χρονοβόρες διαδικασίες. Άρα, τι κάνει ο εργολάβος; Εκμεταλλεύεται και αυτό το χρονικό διάκενο για να εισπράττει πριν κάνει την ολοκλήρωση του έργου. Γι’ αυτό λέμε ότι είναι πολύ σημαντικό να γνωρίσουμε όλα τα στοιχεία.

Τώρα για τη σύμβαση, το είδατε, άλλη μια αντίληψη της Κυβέρνησης για το πώς εκλαμβάνει τη διαφάνεια. Ήρθε ο κ. Μητσοτάκης προ δύο εβδομάδων στην Κρήτη, υπέγραψε μία σύμβαση, που σήμερα καλούμαστε να την κυρώσουμε, χωρίς να δώσει σε κανέναν, σ’ αυτούς που αφορά το έργο, τη σύμβαση. Σχεδιάζουν για εμάς, χωρίς εμάς κυριολεκτικά, όμως. Ήρθαν εκεί, πανηγύριζαν, χωρίς να έχουν καθόλου το περιεχόμενο. Το περιεχόμενο το μάθαμε πριν λίγων εικοσιτετραώρων όταν ήρθε στην Εθνική Αντιπροσωπεία. Άλλο ένα χαρακτηριστικό δείγμα του πολιτικού μενταλιτέ, που διέπει την Κυβέρνηση.

Πάμε τώρα στα στοιχεία της σύμβασης. Ξέρετε ποιος θα πιστοποιεί; Ας υποθέσουμε ότι ορίζεται ένα μπάτζετ -αν το δούμε και όποτε το δούμε από τα παραρτήματα, από τα οικονομικά στοιχεία, λέω, στη διάρκεια της μέρας ελπίζω- που αυτό το έχει συμφωνήσει η Κυβέρνηση με τον παραχωρησιούχο, ποιος θα πιστοποιεί τις εργασίες; Ποιος θα πληρώνει; Ποιος θα πιστοποιεί, θα δίνει την τελική υπογραφή για να πληρωθεί ή εν πάση περιπτώσει να θεμελιώσει το δικαίωμα ο εργολάβος ότι κατασκεύασε ορθά, βάσει των κανόνων της επιστήμης και της τέχνης το έργο; Ποιος θα εγκρίνει το πρωτόκολλο των αφανών εργασιών; Ποιος θα ορίζει την όλη διαδικασία, θα βάζει νόρμες και κανόνες; Ποιος; Ο ανεξάρτητος μηχανικός. Και ποιος πληρώνει τον ανεξάρτητο μηχανικό; Ο εργολάβος. Αυτό είναι. Ο νοών νοείτω.

Πάμε τώρα σε ένα άλλο ζήτημα, γιατί άκουσα τον συνάδελφο της Συμπολίτευσης να λέει ότι εμείς με την τοπική αυτοδιοίκηση πάμε μαζί, συμπορευόμαστε, έχουμε διάλογο, επικοινωνίες. Εχθές κατακεραύνωσε η τοπική αυτοδιοίκηση την Κυβέρνηση, με τον πιο χαρακτηριστικό τρόπο. Δεν χρειάζεται να πούμε πολλά και βερμπαλισμούς, πάμε στην ουσία. Έχει ασκήσει ένδικα μέσα στο Συμβούλιο της Επικρατείας ο πρώτος δήμος του νησιού, ο Δήμος Ηρακλείου, ένας μεγάλος, επίσης, δήμος και κεντροβαρής στην Κρήτη, ο Δήμος Μαλεβιζίου, εναντίον της Κυβέρνησης, εναντίον της χαράξεως, εναντίον των επιπτώσεων που θα προκαλέσει το έργο. Τέσσερα χρόνια και φτάσαμε σήμερα να συζητάμε κύρωση σύμβασης με τους δήμους στα δικαστήρια, εναντίον της Κυβέρνησης γι’ αυτήν τη σύμβαση.

Άρα, λοιπόν, αφήνω στην κρίση όσων μας ακούν πόσο τελικά υπήρξε διάλογος και σεβασμός στην τοπική αυτοδιοίκηση και στους πολίτες του νησιού. Αυτό νομίζω το αποτέλεσμα το δείχνει. Δυστυχώς. Και ξέρετε τι κίνδυνος ελλοχεύει και σ’ αυτό το σημείο; Από ότι είπαν και οι εκπρόσωποι και οι δήμαρχοι χθες, δεν πρόκειται να κάνουν πίσω. Προφανώς, γιατί ο κάθε δήμαρχος υπερασπίζεται τον τόπο του και τους πολίτες και τους δημότες του. Όπως και εμείς θα έπρεπε να υπερασπίσουμε τους πολίτες και όχι αλλότρια συμφέροντα.

Και ρωτώ τώρα -ή μάλλον είναι μαιευτικού χαρακτήρα το ερώτημα- με τους δήμους στα κάγκελα και στο Συμβούλιο της Επικρατείας εναντίον αυτής της σύμβασης της ΑΕΠΟ, πιο συγκεκριμένα της συμβάσεως αυτής των περιβαλλοντικών όρων, πώς είναι δυνατόν να έχουμε εύρυθμη και γρήγορη λειτουργία και εκτέλεση του έργου; Το αντίθετο. Έχουμε, λοιπόν, και τον πυλώνα που λέγεται έλλειμμα απαλλοτριώσεων, αλλά έχουμε και την άσκηση ενδίκων μέσων από τους δήμους, που είναι και εύλογα τα αιτήματα, έχουμε συζητήσει ενδελεχώς με τους Δήμους Ηρακλείου και Μαλεβιζίου. Και πράγματι είναι αδιανόητο να τέμνεις μία πόλη, όπως είναι η τέταρτη πόλη της Ελλάδος στη μέση. Είναι βαθύτατα αντιαναπτυξιακό, πέραν των περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων που δημιουργούνται.

Πάμε τώρα στον ΒΟΑΚ, Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης. Άλλη μια πρωτοτυπία, Κρήτη με τρεις νομούς, ο Νομός Λασιθίου απουσιάζει χαρακτηριστικά. Η Σητεία, η οποία αν μη τι άλλο όταν μιλάμε για ανάπτυξη του νησιού δεν γίνεται να πηγαίνουμε μόνο εκ δυσμάς από την Κίσσαμο, τα πτερύγια τα λεγόμενα και η Σητεία θα πρέπει να αναπτυχθεί. Τι έχει γίνει εδώ; Έχουμε πέντε φορές υπόσχεση του κ. Μητσοτάκη -τα έχουμε ένα προς ένα τα βίντεο καταγεγραμμένα- ότι θα χρηματοδοτήσει τις μελέτες για τη Σητεία, γιατί ούτε απαλλοτριώσεις υπάρχουν ούτε πόροι έχουν εξασφαλιστεί ούτε τίποτα. Δηλαδή, πραγματικά, πουλάει καθρεφτάκια σε ιθαγενείς.

Τι λέει ουσιαστικά στους ανθρώπους της ανατολικής Κρήτης, στους ανθρώπους της Σητείας, της Ιεράπετρας και ευρύτερα της περιοχής αυτής; Λέει ότι είστε πολίτες δεύτερης κατηγορίας, ότι δεν είστε εσείς οι Κρητικοί, όπως οι υπόλοιποι. Έτσι αντιλαμβάνεται τον «συν-κρητισμό», ο Κρητικός Πρωθυπουργός. Δεν μπορεί να μην το θίξουμε αυτό, γιατί όταν μιλάμε για ισόρροπη και δίκαιη ανάπτυξη πρέπει να έχει και αυτά τα χαρακτηριστικά.

Για τον χρόνο αποπεράτωσης νομίζω ότι είπαμε πολλά πράγματα χαρακτηριστικά. Και προσέξτε εδώ τι γίνεται με τις απαλλοτριώσεις. Γι’ αυτό λέω, πραγματικά, ποιο χέρι συνέταξε αυτήν τη σύμβαση. Προφανώς, κύριε Δήμα, δεν την συντάξατε εσείς, γιατί είστε νέος στα καθήκοντα. Η σύμβαση έχει συνταχθεί εδώ και πολλούς μήνες, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Το ερώτημα είναι ποιος την συνέταξε. Διότι αν εγώ ήμουν εργολάβος, θα είχα μεγαλύτερη συστολή να την γράψω τόσο υπέρ μου, τόσο αποικιοκρατική αντίληψη γύρω από αυτήν τη σύμβαση. Ειλικρινά σας μιλώ. Και γιατί το λέω αυτό;

Απόδειξη, αυτοπεριορίζεται το Ελληνικό Δημόσιο και λέει, είμαι υποχρεωμένο σε δώδεκα μήνες να εκτελέσω τις απαλλοτριώσεις, ειδάλλως εγκαθίσταται ο εργολάβος και αρχίζει και εισπράττει εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ από σταλίες, σε αστικό κομμάτι δώδεκα μήνες, σε υπεραστικό δεκαοκτώ. Πουθενά, μα πουθενά στη χώρα δεν έχουν ολοκληρωθεί απαλλοτριώσεις σε τέτοιο σύντομο χρονικό διάστημα. Πουθενά. Άρα, τι κάνει; Εκ προοιμίου δημιουργεί ένα πλεονέκτημα στον εργολάβο να αρχίσει να εγκαθίσταται και να εισπράττει. Πραγματικά, δεν ξέρω πού τα είδατε όλα αυτά γραμμένα, με ποια αντίληψη. Γι’ αυτό ρωτώ ποιο χέρι έχει συντάξει αυτήν τη σύμβαση.

Ολοκληρώνω, σεβόμενος τον χρόνο, άλλωστε θα έχουμε την ευκαιρία φαντάζομαι στη δευτερολογία να επανέλθουμε. Εμείς είμαστε εδώ σ’ αυτήν εδώ την Αίθουσα, εκπροσωπώντας τον ελληνικό λαό και τον κρητικό λαό εν προκειμένω γύρω από αυτό το έργο. Οφείλουμε να έχουμε μια καθαρή στάση και να λέμε την αλήθεια στον κόσμο και να αναδεικνύουμε όλες τις προβληματικές πτυχές οποιασδήποτε σύμβασης. Ένα έργο τόσο σημαντικό προφανώς και το έχει ανάγκη ο τόπος. Και μάλιστα, το έχει ανάγκη παραπάνω, γιατί η Κρήτη ήταν πράγματι το απότιστο δέντρο της Ελλάδος, γιατί η Κρήτη με το 7,8 του πληθυσμού της συνεισφέρει 14% και πλέον στο ΑΕΠ εδώ και μια δεκαετία. Διπλάσια είναι η συνεισφορά της Κρήτης στο εθνικό ΑΕΠ σε σχέση με τον πληθυσμό της. Άρα, ναι, έχει δικαίωμα. Και είχε δικαίωμα για μια δημόσια υποδομή, που η ίδια η Ευρώπη το φωνάζει ότι πρέπει να είναι δημόσια σε ένα νησί. Και, όμως, δεν έγινε αυτό. Και αυτό είναι το ζήτημα, το οποίο το θεωρούμε υψίστης σημασίας και φυσικά και όλα τα άλλα, τα οποία τα παραθέσαμε.

Αυτά για την ώρα. Βλέπετε ότι έχω μια συστολή στο ζήτημα των οικονομικών στοιχείων, γιατί έχει παρέλθει η ώρα και δεν έχουμε ακόμα τα οικονομικά στοιχεία ή το παράρτημα.

Ευχαριστώ για τον επιπρόσθετο χρόνο, κύριε Πρόεδρε και επιφυλάσσομαι για αργότερα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος», δεκαεπτά μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το Δημοτικό Σχολείο Μόριας Λέσβου, καθώς και δεκατρείς μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το ιδιωτικό Δημοτικό Σχολείο Κορινθίας «ο Μικρός Ναυτίλος».

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο Βουλευτής κ. Στράτος Σιμόπουλος ζητεί άδεια ολιγοήμερης απουσίας στο εξωτερικό από 4 έως 8 Ιουνίου.

Η Βουλή εγκρίνει;

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, κ. Συντυχάκης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Καλημέρα σε όλους.

Σήμερα στην Κρήτη υπάρχει ένας επικίνδυνος, τριτοκοσμικός, θα έλεγε κανείς, Βόρειος Οδικός Άξονας, μετρώντας εδώ και πενήντα χρόνια δεκάδες νεκρούς, χιλιάδες αναπήρους, βαριά τραυματισμένους, οικογένειες ολόκληρες, νέοι άνθρωποι, πάνω στο άνθος της ηλικίας τους να έχουν φύγει από τη ζωή. Πραγματικά είναι απώλειες ενός πραγματικού πολέμου.

Η ευθύνη για το σημερινό χάλι βαραίνει συνολικά και αποκλειστικά όλες τις κυβερνήσεις διαχρονικά της Νέας Δημοκρατίας, του ΠΑΣΟΚ, του ΣΥΡΙΖΑ, δημοτικές και περιφερειακές αρχές, αφού ακόμα και η συντήρησή του σήμερα είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Δεν είναι ότι δεν έχουμε έναν νέο αυτοκινητόδρομο, αλλά ακόμα και ο υφιστάμενος είναι ασυντήρητος. Μάλιστα αποσιωπάται ότι πολλά από τα τροχαία ατυχήματα, δυστυχήματα είναι στην ουσία εργατικά κατά τη μετάβαση εργαζομένων από και προς τη δουλειά τους, λόγω των μεσαιωνικών εργασιακών σχέσεων που έχουν επιβάλλει με την αντιλαϊκή τους πολιτική.

Σας θυμίζω το πολύνεκρο δυστύχημα πέρυσι στον Βόρειο Οδικό Άξονα το 2024 στο ύψος Γαλατά Χανίων με τρεις νεκρούς που επέστρεφαν από το μεροκάματο.

Και τι κάνουν οι κυβερνήσεις; Ρίχνουν όλες τις ευθύνες στους οδηγούς, στην ατομική ευθύνη, απειλώντας τους μάλιστα με αυστηρά πρόστιμα για να καλύψουν τις δικές τους ευθύνες για την άθλια κατάσταση του οδικού δικτύου της Κρήτης και από ένα σημείο και μετά να διαμορφώσουν ένα κλίμα συναίνεσης στον λαό για τα σχέδια παραχώρησης σε ιδιώτες, για την κατασκευή και εκμετάλλευση του Βόρειου Οδικού Άξονα και άλλων αυτοκινητοδρόμων.

Μάλιστα οργανώθηκαν δημοσκοπήσεις για να αποσπάσουν τη συγκατάθεση των Κρητικών για την επιβολή των διοδίων, αφού τους έφεραν σε ένα σημείο απελπισίας να λένε -έτσι όπως τα λέμε και εμείς στην Κρήτη- «μωρέ να γίνει ο νέος ΒΟΑΚ και ό,τι θέλει ας είναι, ας πληρώνει και διόδια αρκεί να μην σκοτωνόμαστε». Να συνηθίσει, δηλαδή, ο λαός στην ιδέα πως για να έχεις ασφαλείς δρόμους και ασφαλή οδήγηση, πρέπει να πληρώνεις σε μεγάλους μονοπωλιακούς ομίλους με διόδια και άλλους τρόπους, εξασφαλίζοντας την κερδοφορία τους.

Η ανυπαρξία ενός σύγχρονου Βόρειου Οδικού Άξονα δεν οφείλεται απλά σε καθυστερήσεις ή σε λόγους ανικανότητας ή έλλειψη αποφασιστικότητας της μίας ή της άλλης κυβέρνησης, αλλά πρωτίστως στο γεγονός ότι ο ΒΟΑΚ δεν χωρούσε στις προτεραιότητες της καπιταλιστικής ανάπτυξης των προηγούμενων δεκαετιών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν χρειαζόταν μια τέτοια οδική σύνδεση λόγω της αποκοπής της Κρήτης από τα χερσαία δίκτυα. Σήμερα όμως οι προτεραιότητες και οι σχεδιασμοί του κεφαλαίου, της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι άλλες. Ένας νέος ΒΟΑΚ είναι μέρος του συνολικού σχεδιασμού, όπως αυτός αποτυπώνεται, στο Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας για την πραγματοποίηση επενδύσεων, προκειμένου να βρουν διέξοδο τα λιμνάζοντα κεφάλαια, να εξασφαλίσουν ακόμα μεγαλύτερη κερδοφορία για τους επιχειρηματικούς ομίλους από την ληστρική εκμετάλλευση του λαού, αφαιμάζοντάς τον ακόμα περισσότερο.

Άρα εμείς ως ΚΚΕ ποτέ δεν ήμασταν της άποψης ότι πρόκειται γενικά για μία υπόσχεση χωρίς αντίκρισμα. Αντίκρισμα θα έχει, αλλά θα είναι για λογαριασμό του κεφαλαίου που επιδιώκει την αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος, τις μεγάλες ιδιωτικές επενδύσεις στις Γούρνες, στην πρώην αμερικανική βάση Γουρνών, στην Αλικαρνασσό, στο υφιστάμενο αεροδρόμιο όταν θα φύγει, το νέο ιδιωτικό επίσης αεροδρόμιο στο Καστέλι, τη μετατροπή του νησιού σε εμπορικό διαμετακομιστικό κόμβο της Μεσογείου, την ενίσχυση των ενεργειακών δικτύων.

Όλα αυτά μαζί συνιστούν έναν νέο ιδιωτικό ΒΟΑΚ, προκειμένου να ξεπεραστούν οι χαμηλές επιδόσεις στην προσβασιμότητα, στην εγγύτητα και απόδοση των μεταφορών, για να σιγουρευτούν χωρίς πολλά ρίσκα οι επενδυτικές ανάγκες του κεφαλαίου, η ανταγωνιστικότητα και η κερδοφορία των ομίλων, κατασκευαστικών, ενεργειακών, εμπορικών, μεταφορικών είτε πρόκειται για τις οδικές, τις θαλάσσιες ή τις εναέριες.

Η σύμβαση παραχώρησης που έχει έρθει για έγκριση στη Βουλή, υπηρετεί ακριβώς αυτόν τον στρατηγικό στόχο για τον οποίο συμφωνούν και η Νέα Δημοκρατία και ο ΣΥΡΙΖΑ και το ΠΑΣΟΚ και άλλα αστικά κόμματα. Και η όποια αντιπαράθεση αφορά τα δευτερεύοντα, τα τριτεύοντα. Σημαντικά μεν, αλλά είναι δευτερεύοντα και τριτεύοντα. Ακόμα και στην τελευταία συνεδρίαση χθες της επιτροπής επιφυλάσσονται τα υπόλοιπα κόμματα για τη σύμβαση. Σήμερα μέχρι στιγμής κανένας δεν είπε τι κάνει. Λοιπόν, ιδού η Ρόδος, ιδού και το πήδημα.

Άρα η ανάγκη για να προχωρήσει η κατασκευή και η λειτουργία του Βόρειου Οδικού Άξονα δεν είναι γιατί σας έπιασε ο πόνος, αναφερόμενος στην Κυβέρνηση, για τα δεκάδες θύματα της ασφάλτου, για ασφαλείς και γρήγορες μετακινήσεις του λαού της Κρήτης. Αν πραγματικά επιθυμούσατε κάτι τέτοιο, θα είχατε κάνει ήδη, εδώ και κάποιες δεκαετίες έναν δημόσιο και ασφαλή ΒΟΑΚ, σώζοντας ζωές και όχι να κοροϊδεύετε τον λαό. Αυτό που σας παρακινεί να κατασκευαστεί τώρα είναι γιατί πρέπει να επισπευσθούν οι σημερινές και μελλοντικές απαιτήσεις της καπιταλιστικής ανάπτυξης στην Κρήτη. Νέα Δημοκρατία, ΠΑΣΟΚ, ΣΥΡΙΖΑ, είτε βρίσκονται και όποτε βρίσκονται στην Κυβέρνηση είτε είναι σε ρόλο και όποτε είναι στην Αντιπολίτευση, συνειδητά αποφεύγουν να απαντήσουν στο ερώτημα: Έργο για ποιον και από ποιον; Δημόσιος ή ιδιωτικός ΒΟΑΚ; Μέσα σε αυτές τις κοινωνικοοικονομικές συνθήκες η τακτική του ναι μεν αλλά, ότι συμφωνούμε με τη σύμβαση -όπως ακούστηκε κατά την ακρόαση των φορέων- αλλά τα διόδια να είναι για τους άλλους και όχι για εμάς, είναι υποκριτικό και ανέντιμο.

Αποφεύγουν η αντιπαράθεση να γίνει στο βασικό πολιτικό ζήτημα, που είναι η παραχώρηση του νέου Βόρειου Οδικού Άξονα από τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση στους ιδιώτες για τριάντα πέντε χρόνια, δηλαδή, πέντε χρόνια κατασκευή και τριάντα χρόνια εκμετάλλευση, για να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις μεγαλοξενοδόχων, τουριστικών πρακτόρων, ενεργειακών, εμπορικών ομίλων σε βάρος των λαϊκών αναγκών.

Κρύβουν ότι τον νέο αυτόν αυτοκινητόδρομο θα τον χρυσοπληρώνει ο εργαζόμενος λαός της Κρήτης με τους σταθμούς διοδίων, όπως στην υπόλοιπη Ελλάδα, για να κερδίζουν τα μονοπώλια στον κλάδο των κατασκευών. Και όταν μιλάμε για ιδιωτικό, κλειστό αυτοκινητόδρομο, μιλάμε για διόδια. Όταν λοιπόν δεν λες αν είσαι υπέρ του ιδιωτικού και του δημόσιου αυτοκινητοδρόμου, τότε επί της ουσίας είσαι υπέρ του ιδιωτικού αυτοκινητόδρομου, άρα και της επιβολής των διοδίων.

Πραγματικά η ευχή μας για έναν ασφαλή και λειτουργικό ΒΟΑΚ να μην μετατραπεί σε κατάρα. Διότι αντί για ΒΟΑΚ χωρίς διόδια, θα έχουμε διόδια χωρίς ΒΟΑΚ.

Η ΤΕΡΝΑ δεσμεύεται να μπει στην επένδυση με 220 εκατομμύρια ευρώ και το Ελληνικό Δημόσιο με 890 εκατομμύρια ευρώ. Δίνει πέντε φορές περισσότερα το Ελληνικό Δημόσιο, δηλαδή οι φορολογούμενοι, για να εισπράξει ο παραχωρησιούχος για τριάντα πέντε χρόνια τον ιδρώτα, το μεδούλι των εργαζομένων, ενώ θα υπάρξει και δάνειο περίπου 1.800.000 εκατομμύρια, που θα πέσει και αυτό στις πλάτες των φορολογουμένων.

Πακτωλός, λοιπόν, εκατομμυρίων ευρώ για ένα έργο που δεν θα ικανοποιεί τους εργαζόμενους, τους αγρότες, τους ελεύθερους επαγγελματίες, δεν θα καλύπτει την ελεύθερη, ασφαλή και απρόσκοπτη μετακίνηση του πληθυσμού, τις οικονομικές, παραγωγικές, ψυχαγωγικές ανάγκες του λαού απ’ άκρη σε άκρη στο νησί.

Και δεν την καλύπτει διότι κατασκευάζεται και συντηρείται και θα λειτουργεί ως ιδιωτικός δρόμος –επαναλαμβάνω- με διόδια 0,053 ευρώ ανά χιλιόμετρο συν τα σκιώδη, που είναι αποζημίωση για κάθε διέλευση από το κράτος προς τον παραχωρησιούχο και όχι από τον χρήστη του ΒΟΑΚ και αντιστοιχούν στο 64, 62% του καταβαλλόμενου από τον χρήστη ποσού. Θα μηδενίζεται –λέει- μόνο όταν υπερβαίνει την απόδοση δεσμευτικής επένδυσης σε ετήσια βάση, κάτι που δεν πρόκειται να γίνει φυσικά ποτέ. Δεν θα το αφήσει ο παραχωρησιούχος.

Άρα μιλάμε για ένα κανονικό χαράτσι, που για να ταξιδέψεις από το Ηράκλειο στα Χανιά, εκατόν σαράντα πέντε χιλιόμετρα, το κόστος διοδίων είναι ένας πραγματικός εφιάλτης, 31 ευρώ διόδια, τα φανερά και τα σκιώδη μαζί, συν 40 ευρώ η αμόλυβδη, περίπου, άντε να είναι κάτι λιγότερο μιας και θα είναι τώρα ταχείας κυκλοφορίας κ.λπ.. Θα έχουμε ένα συνολικό κόστος της τάξεως των 70-71 ευρώ. Δηλαδή ο λαός θα πληρώσει και την κατασκευή του, θα πληρώσει και για τη λειτουργία του. Αν αυτό δεν είναι γδάρσιμο, τι είναι;

Από την άλλη έχουμε την άσφαιρη Αντιπολίτευση του ΣΥΡΙΖΑ, παινεύοντας τον εαυτό του, λέγοντας ότι αυτός θα είχε τον ΒΟΑΚ χωρίς διόδια για τους Κρητικούς παρά μόνο για τους τουρίστες. Τώρα βέβαια δεν το λέει, το έλεγε όμως όταν ήταν στην κυβέρνηση και ανεβοκατέβαινε ο κ. Σπίρτζης στην Κρήτη, αυτά έλεγε. Επρόκειτο για παραπλάνηση. Είναι και αβάσιμο και υποτιμά τη νοημοσύνη των ανθρώπων. Οφείλει να απαντήσει γιατί δεν ίσχυσε, για παράδειγμα, το ίδιο στους οδικούς άξονες που είχε εγκαινιάσει, όπως τον άξονα Κόρινθος-Πάτρα, όταν ήταν στην Κυβέρνηση.

Κατά τη διάρκεια της συζήτησης στην επιτροπή, αλλά και στα μέσα ενημέρωσης ο ΣΥΡΙΖΑ και από κοντά και το ΠΑΣΟΚ έχουν ανασύρει αυτήν τη θεωρία περί νησιωτικότητας για τα διόδια, της εξαίρεσης δηλαδή της Κρήτης, επειδή σε κανένα νησί στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έχουν επιβληθεί διόδια. Σωστό, λέμε εμείς, βεβαίως να μην επιβληθούν δηλαδή στα νησιά, να υπάρχει καλή αντιμετώπιση κ.λπ.. Αλλά όχι να εξαιρεθεί μόνο η Κρήτη από τα διόδια και ας χαρατσώνεται ο υπόλοιπος λαός στην υπόλοιπη Ελλάδα. Αυτό είναι δημαγωγία, λαϊκισμός.

Και όλα αυτά για να ρίξουν στάχτη στα μάτια του κόσμου, να κρύψουν ότι συμφωνούν με έναν ιδιωτικό δρόμο, με συμβάσεις παραχώρησης, να σκεπάσουν τις δικές τους ευθύνες, της ίδιας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να την αθωώσουν, να πετάξουν την μπάλα στην κερκίδα, ενώ χρησιμοποιούν τα ίδια εργαλεία, τους ίδιους τους νόμους του καπιταλισμού για τους ίδιους σκοπούς. Αυτό αποδεικνύεται άλλωστε τόσο από τη δική τους κυβερνητική θητεία στην υλοποίηση αντίστοιχων έργων.

Ποτέ για καμία κυβέρνηση δεν αποτέλεσε κριτήριο το ζήτημα της ασφάλειας και μετακίνησης και ούτε αποτελεί και σήμερα για την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, η οποία προσπαθεί να εκμεταλλευτεί τη συγκυρία και να παρουσιαστεί ότι είναι η πρώτη Κυβέρνηση που θα το κάνει. Γιατί αν πραγματικά αυτός ήταν σκοπός της, θα έπρεπε να εκτείνεται από την Κίσσαμο μέχρι τη Σητεία.

Είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα της Σητείας, του Λασιθίου. Δεν συμφέρει τον παραχωρησιούχο η επέκταση του ΒΟΑΚ μετά τον Άγιο Νικόλαο ιδιαίτερα, ενώ υπάρχουν ώριμες μελέτες, αφού η κυκλοφορία των οχημάτων και το γεωγραφικό ανάγλυφο δεν θα αποδίδουν τα προσδοκώμενα κέρδη σε σχέση με τα άλλα τμήματα του ΒΟΑΚ. Ενώ η Σητεία έχει τη Μάνη, έχει αεροδρόμιο η Ιεράπετρα, μια δυναμική περιοχή, θερμοκήπια, με πολύ μεγάλη τουριστική κίνηση και οι δύο πόλεις. Όλοι αυτοί μπαίνουν σε κίνδυνο για τη μετακίνησή τους.

Το κυριότερο είναι ότι οι προτεραιότητες της καπιταλιστικής ανάπτυξης έτσι όπως έχει έχουν διαμορφώσει όρους απομόνωσης στη Σητεία ιδιαίτερα οι ενεργειακές επενδύσεις και είναι φως φανάρι πως η χάραξη του ΒΟΑΚ μέχρι τη Σητεία δεν αποτελεί προτεραιότητα. Το ξέρουν, πέρα από τους Σητειακούς, και οι κάτοικοι του Καλού Χωριού. Το ξέρουν οι κάτοικοι του Καβουσιού. Το ξέρουν οι κάτοικοι στη Λάστρο, στη Σφάκα, στην Τουρλωτή, στα Μέσα και στα Έξω Μουλιανά, Μυρσίνη, που αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα με καθιζήσεις, που περνάει ο ΒΟΑΚ μέσα από τα χωριά τους χωρίς σημάνσεις, χωρίς φανάρια, χωρίς διαγραμμίσεις, πεζοδρόμια για πεζούς, διαβάσεις για άτομα με ειδικές ανάγκες. Ο Μόχλος είναι μια σημαντική τουριστική περιοχή που έχει τις επιπτώσεις του αναπτυξιακά, τουριστικά και οφείλεται ακριβώς στο ότι το οδικό δίκτυο είναι απαρχαιωμένο.

Κυρίες και κύριοι, πολλή συζήτηση έγινε για τη χάραξη του νέου Βόρειου Οδικού Άξονα, προτάσεις επί προτάσεων, πρωτοβουλίες δήμων τεχνικού και νομικού χαρακτήρα για την παράκαμψη του Ηρακλείου από τον ΒΟΑΚ. Άλλες έχουν βάση, άλλες έρχονται καθυστερημένα, άλλες ακούγονται για να ακούγονται και με την Κυβέρνηση βέβαια να αφήνει να εξελίσσεται αυτή η συζήτηση -βολική για αυτήν- διότι λειτουργεί και κατά κάποιον τρόπο αποπροσανατολιστικά. Η χάραξη ενός δρόμου δεν είναι τεχνικό ζήτημα, έχει ταξικό και πολιτικό πρόσημο. Οι τεχνικές πλευρές του έργου κουμπώνουν στον σκοπό για τον οποίο γίνεται, δηλαδή στον ανταγωνισμό και τα κέρδη των επιχειρηματικών ομίλων. Η επιλογή ενός ιδιωτικού κλειστού αυτοκινητόδρομου με διόδια, που πρακτικά σημαίνει ότι θα δημιουργεί σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα και στις τρεις πόλεις Ηράκλειο, Ρέθυμνο, Χανιά, τις οποίες τις διχοτομεί, θα εμποδίσει τους κατοίκους χωρίς δυνατότητα διαφυγής για γρήγορες και ασφαλείς μετακινήσεις προς και από τις δουλειές τους από το ένα προάστιο στο άλλο. Δεν θα επιτραπεί, για παράδειγμα, παράλληλες μετακινήσεις, που λειτουργούν ανταγωνιστικά στον νέο αυτοκινητόδρομο, υποχρεώνει κοντινές αστικές μετακινήσεις να γίνονται μέσω αυτοκινητοδρόμου, ενώ θα δημιουργήσει πολλά προβλήματα στην αντιπλημμυρική θωράκιση.

Στα Χανιά η νότια παράκαμψη των Χανίων, της Αγίας Μαρίνας, ενώ υπάρχει μελέτη εδώ και δεκαπέντε χρόνια, δεν έχει υλοποιηθεί ούτε σχεδιάζεται να υλοποιηθεί παράλληλα με τον ΒΟΑΚ στο όνομα του κόστους. Η νέα χάραξη διχοτομεί τον οικισμό του Καλυβών στον Αποκόρωνα, τον οδηγεί στην καταστροφή, ενώ αγνοήθηκε και παλαιότερη μελέτη του Οργανισμού Ανάπτυξης Κρήτης.

Δεν υπάρχουν συγκεκριμένες δεσμεύσεις για την πολύπαθη παράκαμψη της Κισσάμου, που αφορά στη σύνδεση του υφιστάμενου ΒΟΑΚ με το λιμάνι της Κισσάμου. Ίδια είναι η κατάσταση και για τη σύνδεση του ΒΟΑΚ με το λιμάνι της Σούδας και το Αεροδρόμιο Χανίων, που αφορά τους κατοίκους τόσο των Χανίων όσο και του Ρεθύμνου. Στο Ρέθυμνο επίσης θα έχει αρνητικές επιδράσεις. Καταστροφική θα είναι η χάραξη Δράμια-Επισκοπή, όπως και στην περιοχή του Άδελε, στην κυκλοφοριακή λειτουργία του αστικού ιστού της ίδιας της πόλης του Ρεθύμνου με μια κεντρική αρτηρία να εξυπηρετεί δεκάδες χιλιάδες κατοίκους.

Ειδικά όμως στο Ηράκλειο εδώ μιλάμε για οριστική διχοτόμηση της ενότητας του Ηρακλείου, προβλέποντας απλές εργασίες συντήρησης στο οδόστρωμα και κάποια στρογγυλά σε κάποιους κόμβους. Το μεγαλύτερο πρόβλημα που δημιουργείται είναι η διχοτόμηση της πόλης βόρεια και νότια, στο βόρειο και νότιο τμήμα, που αποκόπτει το ένα από το άλλο από βασικές λειτουργίες. Ναι, αλλά η πλειοψηφία των μετακινήσεων μέσω του ΒΟΑΚ είναι στο Πανεπιστήμιο, είναι στο Ελληνικό Μεσογειακό Πανεπιστήμιο, είναι στον ΕΦΚΑ, στο πρώην ΙΚΑ στον Εσταυρωμένο, στο Πανεπιστήμιο Κρήτης, στο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, στο Ινστιτούτο Τεχνολογίας και Έρευνας. Όλη αυτήν τη μεγάλη εμπορευματική δραστηριότητα κατά μήκος και παραπλεύρως των οδών αυτών, βιομηχανική περιοχή, οι ΒΙΟΠΑ στις Μαλάδες, καθώς και την έξοδο προς τα χωριά του νότιου Μαλεβιζίου, που αποτελούν και δημοτικά διαμερίσματα του Δήμου Ηρακλείου.

Όχι απλώς δεν εξετάστηκε καθόλου η λύση της υπογειοποίησης της παράκαμψης, που είχε προτείνει το ΚΚΕ με προϋποθέσεις βέβαια και οι λαϊκές συσπειρώσεις σε δήμους, αλλά απορρίφθηκε ασυζητητί. Και απορρίφθηκε διότι καθιστούσε δύσκολη έως αδύνατη την επιβολή των διοδίων. Η όποια, λοιπόν, τέτοια λύση θα αποκαθιστούσε την ενότητα της πόλης και μάλιστα θα αποκαθιστούσε την ενότητα του ενιαίου πολεοδομικού συγκροτήματος Γάζι-Ηράκλειο-Αλικαρνασσός, θα μετέτρεπε ολόκληρο τον υφιστάμενο ΒΟΑΚ σε δημοτικό δρόμο και θα έλυνε μακροπρόθεσμα το πρόβλημα της ταλαιπωρίας στις αστικές μετακινήσεις. Και όχι μόνο αυτό, αλλά θα ήταν συντομότερη η διέλευση κατά ενάμισι χιλιόμετρο της υπογειοποίησης, με μικρότερο κόστος συγκριτικά με άλλες λύσεις, ενώ σχεδόν δεν θα χρειαζόταν καμία απαλλοτρίωση. Έτσι λοιπόν θα μπορούσε να γίνει πλήρης άρση της διχοτόμησης. Προφανώς δεν επιλέχθηκαν αυτές οι λύσεις γιατί ακριβώς δεν ήταν συμφέρουσες για τον παραχωρησιούχο για έναν ιδιωτικό δρόμο.

Το ΚΚΕ θεωρεί ότι ένας ΒΟΑΚ με προϋποθέσεις και το πλαίσιο που έχουμε θέσει πρέπει να ξεκινά από την Κίσσαμο μέχρι τη Σητεία, συνδετήριους άξονες βορρά-νότου και συνολικά ένα οδικό δίκτυο σύγχρονο και ασφαλές. Αυτό όμως προϋποθέτει άλλες συγκοινωνίες και οδικά δίκτυα, που να υπάγονται 100% σε έναν ενιαίο κοινωνικοποιημένο φορέα κατασκευής, συντήρησης και λειτουργίας αυτών των έργων.

Το ΚΚΕ παλεύει για να δημιουργηθούν τέτοιου είδους κοινωνικές συνθήκες που θα έχουν πραγματικά επίκεντρο την ικανοποίηση των αναγκών με εργατική λαϊκή εξουσία, που θα σχεδιάζει, θα οργανώνει επιστημονικά την οικονομία και φυσικά θα λύνει και τα ζητήματα των μεταφορών προς όφελος του λαού. Με βάση λοιπόν όλα τα παραπάνω το ΚΚΕ καταψηφίζει τη σύμβαση παραχώρησης για τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τον λόγο τώρα η ειδική αγορήτρια από την Ελληνική Λύση, η κ Αθανασίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, είναι γενικό το παράπονο τόσο από εμάς τους Βουλευτές όσο και από το σύνολο των εκπροσώπων των φορέων για το ότι δεν μας έχουν δοθεί προς επεξεργασία ούτε τα οικονομικά στοιχεία του έργου ούτε βέβαια τα δεκαεπτά ογκώδη προσαρτήματα της συμβάσης, τα οποία είναι πολύ βασικά για την επεξεργασία των όρων της συμφωνίας. Δεν τα είχαμε. Ούτε τώρα κατ’ ουσίαν τα έχουμε. Μας είπατε χθες για τη συνάντηση με τους εκπροσώπους των εξωκοινοβουλευτικών φορέων. Θα τα έχουμε κατά τη συνεδρίαση της Ολομέλειας. Τα φέρνετε όμως τώρα να τα κάνουμε τι;

Φέρατε μια σύμβαση την οποία ανέμενε όλη η Κρήτη για ένα έργο το οποίο αναμένεται να απομειώσει κατά 63% τα τροχαία ατυχήματα στην Κρήτη και δεν φέρατε καν σε διαβούλευση τη σύμβαση. Αντιλαμβανόμαστε ότι η σύμβαση πρόκειται να κυρωθεί από μόνες τις ψήφους της Νέας Δημοκρατίας. Αν αρκεί αυτό σε εσάς, λυπούμαστε ειλικρινά.

Λειτουργήσατε μόνοι σας, λειτουργήσατε ερήμην των τοπικών δήμων και φορέων, οι οποίοι είδαν να εγκρίνεται ένα έργο τόσο ζωτικής σημασίας χωρίς να συμμετέχουν οι ίδιοι. Φέρατε προς ψήφιση μια ογκωδέστατη σύμβαση χωρίς να έχουμε οικονομικά στοιχεία, χωρίς να μας ενημερώνετε για τον έλεγχο, για τη συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου στο έργο, χωρίς να καθίσταται σαφές το κέρδος το οποίο αποκομίζει το Δημόσιο, αλλά ούτε και η παραχωρησιούχος εταιρεία ΤΕΡΝΑ, ως συνήθως.

Όπως είναι εύλογο η Ελληνική Λύση εκφράζει τους βαθείς προβληματισμούς της και την αντίθεσή της στη λογική με την οποία η Κυβέρνηση προσεγγίζει το ζωτικό θέμα ανάθεσης, μελέτης, κατασκευής και συντήρησης του ΒΟΑΚ. Από την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών φορέων επιβεβαιώθηκαν και οι δικοί μας προβληματισμοί για έλλειψη βασικών μελετών, όπως των αντιπλημμυρικών μελετών, σε εξατομικευμένες περιπτώσεις, όπως στα ανατολικά της πόλεως του Ρεθύμνου, ή για τη διχοτόμηση των Καλυβών Αποκορώνου, ακόμα και της διχοτόμησης του Ηρακλείου με αναμονή της εκδίκασης των σχετικών προσφυγών είτε έλλειψη μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, έλλειψη εξειδικευμένων οικονομοτεχνικών μελετών, έλλειψη πρόβλεψης υπογειοποίησης σε βασικές διελεύσεις εντός οικιστικών ιστών.

Προχωρώντας, επί των άρθρων της σύμβασης στα άρθρα 1 έως 3 διαπιστώνουμε πως η Κυβέρνηση παρότι ακολούθησε διεθνή κρατικό διαγωνισμό αποδεικνύει την αδυναμία της να δημιουργήσει υποδομές μέσω των κρατικών πόρων και μάλιστα στο πολύπαθο οδικό δίκτυο βόρειας Κρήτης. Αντιθέτως, η Κυβέρνηση επέλεξε την παραχωρησιούχο ανώνυμη εταιρεία Δίκταιον Παραχωρήσεις Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία, η οποία συστάθηκε πριν από δύο εβδομάδες, και τρίτον τον αρχικό μέτοχο αυτής, δηλαδή τη γνώριμη ανώνυμη εταιρεία ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε.. Τούτο είναι εύλογο να δημιουργεί προβληματισμούς και ιδιαίτερα μετά τις ασάφειες τις οποίες περιέχει η σύμβαση κυρίως ως προς την αρμοδιότητα επίβλεψης ελέγχου, εκτέλεσης της σύμβασης από το Δημόσιο, αλλά και την ανάθεση της επίβλεψης από τον παραχωρησιούχο σε ανεξάρτητο μηχανικό

Στο άρθρο 4, σύμφωνα με την παράγραφο 4.1.3 «Ρυθμίσεις της παρούσας οι οποίες εισάγουν παρέκκλιση από διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας ισχύουν ή δεσμεύουν τρίτα μη συμβαλλόμενα στην παρούσα μέρη». Στο σημείο αυτό πρέπει να διασφαλιστεί ότι δεν θα δίνονται συνεχείς παρατάσεις με αποτέλεσμα να χρονίσει και να βαλτώσει το έργο. Χρειάζεται πρόβλεψη, αλλά και λήψη μέτρων, ώστε να ελαχιστοποιούνται οι πιθανότητες καθυστέρησης.

Στο ίδιο άρθρο παρακάτω ορίζεται ότι αν η σύμβαση παραχώρησης λυθεί λόγω του ότι το Δημόσιο δεν εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του προς τον παραχωρησιούχο, το Δημόσιο θα επιστρέψει στον παραχωρησιούχο την ενδιάμεση εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης εντός δέκα ημερών και τυχόν άλλες εγγυητικές επιστολές, αλλά και αποζημίωση ενός εκατομμυρίου ευρώ. Επίσης θα του επιστρέψει ατόκως όλες τις άμεσες εύλογες δαπάνες με τις οποίες αποδεικνύεται ότι ο παραχωρησιούχος επιβαρύνθηκε από την ημερομηνία έναρξης ισχύος έως και την ημερομηνία λύσης της σύμβασης.

Αντίστροφα, αν η σύμβαση παραχώρησης λυθεί σε περίπτωση που ο παραχωρησιούχος ή και ο αρχικός μέτοχος δεν καλύψει τις υποχρεώσεις που προβλέπονται από τη σύμβαση έναντι του Ελληνικού Δημοσίου, προβλέπεται ότι το Δημόσιο δικαιούται να ζητήσει την κατάπτωση της ενδιάμεσης εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης. Ωστόσο, από πουθενά δεν προκύπτει ότι το Ελληνικό Δημόσιο μπορεί αντιστοίχως να ζητήσει αποζημίωση από τον παραχωρησιούχο ή και τον αρχικό μέτοχο για όσα τυχόν επιβαρυνθεί από την πρόωρη λύση της σύμβασης.

Με το άρθρο 8 προβλέπεται ότι ο παραχωρησιούχος θα ολοκληρώσει όλες τις κατασκευές περιόδου Τ1 εντός εξήντα μηνών από την ημερομηνία έναρξης παραχώρησης εκτός και αν η προθεσμία αυτή παραταθεί. Και πάλι επισημαίνουμε ότι απαιτείται μεγάλη επιμέλεια, ώστε να μην υπάρξουν καθυστερήσεις και τούτο διότι εκτός των άλλων η χάραξη του αυτοκινητόδρομου θα πατήσει πάνω στην ήδη υφιστάμενη οδό, η οποία θα παραμείνει σε λειτουργία κατά τη διάρκεια των έργων. Η λειτουργία της όμως θα είναι μετ’ εμποδίων με παρακάμψεις, με στενώσεις, με διέλευση μέσα από εργοτάξια, με εργοταξιακά οχήματα, σκόνη και κινδύνους.

Στο άρθρο αυτό αναφέρονται τα σχετικά με τις ποινικές ρήτρες. Επίσης ορίζεται ότι σε περίπτωση που συντρέχουν οι προϋποθέσεις για την επιβολή ποινικής ρήτρας στον παραχωρησιούχο για τυχόν υπέρβαση προθεσμιών περισσότερο της μίας, τότε θα επιβάλλεται στον παραχωρησιούχο ενιαία ποινική ρήτρα προσδιοριζόμενη στο ύψος της μεγαλύτερης προσαυξανόμενη κατά 10% για κάθε ποινικής ρήτρας πέραν της μίας με ανώτατο ποσό αυτό των 115 εκατομμυρίων ευρώ. Είναι προφανές ότι απαιτείται εκπόνηση λεπτομερών σχετικών οικονομοτεχνικών μελετών, ώστε να ληφθούν όλα τα απαραίτητα, ώστε να μην ζημιωθεί το Ελληνικό Δημόσιο.

Στο άρθρο 9Α για τον ανεξάρτητο μηχανικό ο νομοθέτης στο άρθρο αυτό ορίζει ότι ο παραχωρησιούχος επιλέγει τον ανεξάρτητο μηχανικό, ο οποίος προβλέπεται να έχει πολύ ευρείες αρμοδιότητες οι οποίες εκτείνονται στο σύνολο σχεδόν του έργου. Ο ανεξάρτητος μηχανικός επιλέγεται από τον παραχωρησιούχο. Στην επιλογή του μάλιστα δεν εμπλέκεται το Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο φαίνεται να συμμετέχει ελάχιστα στην εποπτεία του έργου. Εξυπονοείται ότι δεν αναφέρεται στην παρούσα σύμβαση ο τρόπος επιλογής του ανεξάρτητου μηχανικού. Θα γίνεται με προκήρυξη διαγωνισμού; Με ποια κριτήρια θα επιλέγεται; Πώς θα τον επιλέξει και πώς θα τον ελέγχει ο παραχωρησιούχος; Με ποιες διαδικασίες; Μέσω κάποιου θεσμικού μηχανισμού ελέγχου ή έγκρισης του προσώπου ή του φορέα που θα αναλάβει τον ρόλο του ανεξάρτητου μηχανικού; Η ασάφεια αυτή μας δημιουργεί εύλογους προβληματισμούς ότι η επιλογή του προσώπου του ανεξάρτητου μηχανικού δεν θα είναι αμερόληπτη ούτε διαφανής.

Στο άρθρο 14 «Συμβάσεις με υπεργολάβους» ο νομοθέτης λοιπόν αναφέρει ότι ο παραχωρησιούχος μπορεί να δώσει την υλοποίηση μεριδίου του έργου σε υπεργολάβους τους οποίους αμείβει ο ίδιος και το Δημόσιο δεν υπέχει καμία ευθύνη πλην της έγγραφης συναίνεσής του χωρίς να διευκρινίζονται οι προϋποθέσεις χορήγησης της συναίνεσης. Ασαφής διάταξη, η οποία αποτελεί γόνιμο έδαφος για ανάπτυξη αδιαφανών συμφωνιών με περιορισμένη κρατική παρέμβαση.

Στο άρθρο 17, στο χρηματοοικονομικό μοντέλο, στο παρόν ορίζεται ότι το χρηματοοικονομικό μοντέλο προσαρτάται κατά την ημερομηνία έναρξης της παραχώρησης της παρούσας σύμβασης ως προσάρτημα 5. Προβλέπεται επίσης ότι θα επικαιροποιείται με ευθύνη και δαπάνη του παραχωρησιούχου. Στο σημείο αυτό η Ελληνική Λύση επισημαίνει ότι για τη μελέτη, την επικαιροποίηση και την εφαρμογή του μοντέλου απαιτείται εξέταση και έλεγχος από εξειδικευμένο οικονομολόγο. Επίσης για την αποτίμηση ζημιών από τυχόν καθυστερήσεις και για τον υπολογισμό των ποινικών ρητρών, σε περίπτωση που χρειαστεί να ενεργοποιηθούν αυτές, πρέπει ομοίως να προηγηθεί εξέταση από εξειδικευμένο οικονομολόγο.

Στο άρθρο 18: «Εκμετάλλευση του έργου παραχώρησης, διόδια, τέλη» ο παραχωρησιούχος έχει αποκλειστικό δικαίωμα επιβολής και είσπραξης διοδίων για ίδιον όφελος. Επίσης, μπορεί να εγκαθιστά ηλεκτρονικό σύστημα είσπραξης διοδίων ακόμα και από πλευρικούς σταθμούς, μπορεί να θέτει ανώτατα όρια διοδίων τελών, σύμφωνα με όσα ισχύουν για τους λοιπούς αυτοκινητόδρομους, καθώς και για πίνακες προσδιορισμού τους, καθώς και για να τα αναπροσαρμόζει κατ’ έτος. Τι διαπιστώνουμε εδώ; Μα, τι άλλο παρά το ότι παραχωρείται το σύνολο των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης του αυτοκινητόδρομου στον παραχωρησιούχο με όρους που διασφαλίζουν τα συμφέροντά του παρά τα συμφέροντα του Ελληνικού Δημοσίου.

Πέραν αυτού επισημαίνουμε τέσσερα πολύ σημαντικά στοιχεία. Πρώτον, το γεγονός ότι επιβάλλονται διόδια πριν την παράδοση του έργου, ήδη, από την πρώτη μέρα έναρξης των εργασιών. Το μοντέλο αυτό περιλαμβάνει μετωπικούς σταθμούς σε τμήματα του ΒΟΑΚ πριν την ολοκλήρωση και σκιώδη διόδια εντός των πόλεων που πληρώνονται έμμεσα από το Δημόσιο. Δηλαδή καταβάλλονται διόδια πριν την παράδοση του έργου, πρωτοφανές και εννοείται άδικο για τον πολίτη. Επιβαρύνεται με πληρωμή για υπηρεσία που δεν έχει ακόμα παραδοθεί, δηλαδή πληρώνει διόδια για έναν ημιτελή δρόμο, με ταλαιπωρία, με εργοτάξια και με εκτροπές.

Δεύτερον, το ότι η Κρήτη θα είναι το μοναδικό νησί της Μεσογείου με διόδια στους αυτοκινητόδρομούς της. Σύμφωνα με τη συνταγματική αρχή της ισότητας και νησιωτικότητας απαιτείται από τον κοινό νομοθέτη και τη διοίκηση να λαμβάνουν κατά την κανονιστική τους δράση υπ’ όψιν τις ιδιαίτερες συνθήκες των νησιωτικών περιοχών.

Η συνταγματική αυτή πρόβλεψη περί νησιωτικότητας αναγνωρίζει ότι οι κάτοικοι των νησιών αντιμετωπίζουν μόνιμα φυσικά μειονεκτήματα, όπως επί παραδείγματι απομόνωση, έλλειψη εναλλακτικών οδικών δικτύων και απαιτεί ειδική μέριμνα για την ανάπτυξη και την προσβασιμότητα των περιοχών αυτών.

Τρίτον, το γεγονός ότι δεν προβλέπεται κατασκευή παράπλευρων οδών, υποχρέωση η οποία υφίσταται για κάθε αυτοκινητοδρόμου ως εναλλακτική διαδρομή. Στην Κρήτη, λοιπόν, δεν υπάρχουν εναλλακτικές διαδρομές όπως στην ηπειρωτική χώρα.

Τέταρτον, η ισότιμη πρόσβαση στις μεταφορές θεωρείται μέρος της αρχής της ισότητας. Οι πολίτες της Κρήτης δεν θα πρέπει να στερούνται πρόσβασης σε ασφαλές οδικό δίκτυο. Η έλλειψη εναλλακτικών διαδρομών πλην του ΒΟΑΚ υποχρεώνει τους Κρητικούς να τον χρησιμοποιούν χωρίς εναλλακτική λύση, καταβάλλοντας εξίσου διόδια για τις καθημερινές τους συνηθισμένες μετακινήσεις. Τούτο επιβαρύνει τον προϋπολογισμό τους και εξισώνονται με τους επισκέπτες και τους τουρίστες. Η επιβολή τέλους διέλευσης στους Κρητικούς για τις ενδονησιωτικές μετακινήσεις τους παραβιάζει τη βασική αρχή της ίσης μεταχείρισης σε σχέση με κατοίκους άλλων περιοχών. Αυτό επιτείνεται και από το γεγονός ότι ουδέποτε έως σήμερα ευρωπαϊκή περιοχή νησιωτικού χαρακτήρα δεν επιβαρύνθηκε με διόδια σε εσωτερικό οδικό δίκτυο. Έτσι, η επιβολή διοδίων χωρίς εξαιρέσεις ή εκπτώσεις για τους κατοίκους ερμηνεύεται ως παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας και της ίσης μεταχείρισης. Η Κρήτη, λοιπόν, κινδυνεύει να αποτελέσει το πρώτο μεγάλο νησί της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου οι πολίτες θα πληρώνουν διόδια για εσωτερικές μετακινήσεις χωρίς άλλη επιλογή διαδρομής.

Άρθρο 22, αποζημιώσεις. Με αυτό το άρθρο ορίζεται το πλαίσιο των αποζημιώσεων εξαιτίας τυχόν καθυστερήσεων για τις οποίες δεν ευθύνεται ο παραχωρησιούχος. Αν, λοιπόν, ευθύνεται το Ελληνικό Δημόσιο, αυτό καταβάλλει αποζημίωση στον παραχωρησιούχο μετά από αίτημά του. Αν υπάρχει διαφωνία, το θέμα εισάγεται στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών. Προβλέπονται δαπάνες επιτάχυνσης, αποζημίωση για μείωση εσόδων και για την υποχρέωση του Δημοσίου να καταβάλλει τη διαφορά. Ο παραχωρησιούχος ευθύνεται για κάθε παράνομη ή αντισυμβατική ενέργεια από την πλευρά του. Επίσης, προβλέπονται εξαιρέσεις από την ευθύνη του, όταν το Δημόσιο έχει και αυτό ευθύνη. Προβλέπονται και διαδικασίες διακανονισμού. Ωστόσο, συμπεραίνουμε ότι ο παραχωρησιούχος, παρ’ ότι αποκτά το σύνολο των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης, δεν ρισκάρει επιχειρηματικά.

Στο δεύτερο μέρος, άδειες υποστηρικτικών εγκαταστάσεων και σταθμών διοδίων, στο άρθρο 13.5 της σύμβασης σχετικά με την έκδοση οικοδομικών και πολεοδομικών αδειών για τα έργα «ΘΗΣΕΑΣ» και άλλων συναφών εγκαταστάσεων, εισάγονται παρεκκλίσεις από τη νομοθεσία περί μεταφοράς συντελεστή δόμησης στον ν.2300/1995. Με άλλα λόγια, ο παραχωρησιούχος αποκτά ειδικά πολεοδομικά προνόμια που παρέχουν δικαιώματα δόμησης χωρίς καμία πραγματική εποπτεία ή έλεγχο από το Δημόσιο.

Διαφωνούμε με τη διάταξη, καθώς προς τη διευκόλυνση του παραχωρησιούχου θεσπίζονται παρεκκλίσεις από την πολεοδομική νομοθεσία, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για εγκαταστάσεις όπως αυτές των ΣΕΑ, των Κέντρων Ελέγχου Κυκλοφορίας (ΚΕΚ), των σταθμών διοδίων, των Κέντρων Εκμετάλλευσης και Συντήρησης (ΚΕΣ), όπως επίσης και οι σταθμοί διοδίων και οι εγκαταστάσεις αστυνόμευσης. Οι υποδομές αυτές επηρεάζουν άμεσα το περιβάλλον, τη δημόσια περιουσία και την ποιότητα ζωής των τοπικών κοινωνιών.

Η αναφορά στη μεταφορά συντελεστή δόμησης, σε συνδυασμό με τις παρεκκλίσεις του άρθρου 13.5 της σύμβασης, γεννά εύλογες ανησυχίες για τη νομιμότητα, τη διαφάνεια και τη δημόσια λογοδοσία. Από αυτό προκύπτει ότι εν προκειμένω, αντί να διασφαλίζεται ένα σταθερό και αυστηρό πλαίσιο αδειοδότησης, κατασκευής και λειτουργίας, φαίνεται να δίνονται ελευθερίες στον ιδιώτη εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος.

Εν κατακλείδι, η νομιμότητα της επιβολής διοδίων στον υπό κατασκευή ΒΟΑΚ παρουσιάζει ισχυρές αμφισβητήσεις. Υπό το ελληνικό Συνταγματικό Δίκαιο τίθενται ζητήματα άνισης μεταχείρισης των κατοίκων της Κρήτης και προσβολής της αρχής της νησιωτικότητας -άρθρο 101 του Συντάγματος- καθώς και ζητήματα αναλογικότητας ως προς την πρόωρη επιβολή των τελών. Υπό το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, παρ’ ότι δεν υπάρχει ρητή απαγόρευση διοδίων σε νησί, το εγχείρημα συγκρούεται με το πνεύμα της εδαφικής συνοχής του άρθρου 174 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και θα καταστήσει την Κρήτη την πρώτη ευρωπαϊκή μεγάλη νήσο με εσωτερικά διόδια, αντίθετα από άλλες συγκρίσιμες περιοχές όπου εφαρμόστηκαν εξαιρέσεις. Επιπλέον, η πρακτική της είσπραξης πριν την ολοκλήρωση του έργου δοκιμάζει τα όρια της θεμιτής ανταποδοτικότητας, ενδεχομένως παραβιάζοντας την αρχή ότι τα τέλη χρήσης πρέπει να αντανακλούν πραγματικά την παρεχόμενη υπηρεσία.

Από πλευράς δικαστικής αντιμετώπισης αναμένεται ότι αν το ζήτημα τεθεί ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας ή των ευρωπαϊκών οργάνων, θα εξεταστεί με προσοχή. Το, μεν, κράτος θα προβάλει το επιτακτικό δημόσιο συμφέρον της υλοποίησης ενός ζωτικού έργου υποδομής, οι, δε, προσφεύγοντες την παραβίαση θεμελιωδών αρχών ισότητας και αναλογικότητας. Η ζυγαριά των αρχών δεν είναι προκαθορισμένη. Ωστόσο, με βάση τα προαναφερθέντα υπάρχει ισχυρό έρεισμα να θεωρηθεί ότι η συγκεκριμένη ρύθμιση των διοδίων πάσχει νομικά.

Η πολιτεία όφειλε να έχει αναζητήσει λύσεις σύμφωνες με το πνεύμα του Συντάγματος και του Ευρωπαϊκού Δικαίου, παραδείγματος χάριν, ειδική μεταχείριση της Κρήτης, εξαίρεση ή μειωμένα τέλη, κατ’ εφαρμογήν της αρχής της νησιωτικότητας. Ή τουλάχιστον η Κυβέρνηση να περιμένει μέχρι την παράδοση ολοκληρωμένων τμημάτων προτού απαιτήσει οικονομική συμβολή μέσω των διοδίων από τους πολίτες. Η μη υιοθέτηση τέτοιων μέτρων καθιστά επισφαλή τη νομιμότητα της επιβολής διοδίων στον ΒΟΑΚ υπό τους παρόντες όρους και ενδεχομένως θα χρειαστεί αναπροσαρμογή του σχεδιασμού για να ευθυγραμμιστεί με τις συνταγματικές και ενωσιακές απαιτήσεις περί ισότητας, αναλογικότητας και δημοσίου συμφέροντος.

Επίσης, η εκτέλεση του έργου σε συνθήκες κατά τις οποίες υφίσταται ακόμα εξέταση εκκρεμών προσφυγών στα διοικητικά δικαστήρια, όπως των Δήμων Ηρακλείου και Μαλεβιζίου, η έκβαση των οποίων μπορεί να επιφέρει σαρωτικές αλλαγές τόσο στον τεχνικό, όσο και στον οικονομικό σχεδιασμό, αλλά και σημαντικές καθυστερήσεις στην εκτέλεση του έργου, κινδυνεύει σοβαρά.

Η Ελληνική Λύση εκφράζει με έμφαση τους προβληματισμούς της.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο τώρα έχει από την Νέα Αριστερά η ειδική αγορήτρια κ. Πέρκα. Παρακαλώ.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σε σχέση με το συμβάν στην έναρξη, θέλω να πω το εξής. Είναι δυνατόν να μας ζητάτε να ψηφίσουμε μία σύμβαση χωρίς να γνωρίζουμε ποιο είναι το κόστος, τα οικονομικά της στοιχεία; Θα μπορούσαμε να έχουμε μία εικόνα αν είχαμε τα παραρτήματα, τα οποία είναι αναπόσπαστο κομμάτι μιας σύμβασης και βεβαίως κοινοποιήθηκαν τελευταία στιγμή. Το θεωρούμε και απαράδεκτο και ύποπτο, γιατί στα παραρτήματα κρύβονται, αν όχι ο διάολος, σίγουρα οι σημαντικές παραχωρήσεις του Ελληνικού Δημοσίου. Θα επανέλθουμε παρακάτω.

Αγαπητοί συνάδελφοι και συναδέλφισσες, ο ΒΟΑΚ είναι αναμφισβήτητα ένα έργο ιδιαίτερα κρίσιμο και αναγκαίο για την Κρήτη, για τη σύνδεση του νησιού, για την οδική ασφάλεια που έχει μεγάλο πρόβλημα κ.λπ., ένα έργο που δικαίως το περιμένουν πώς και πώς οι Κρητικοί, το οποίο θυμάμαι να συζητιέται και να σχεδιάζεται από τότε που ήμουν ακόμα νέα μηχανικός. Ενώ, όμως, κανείς δεν αμφισβητεί την αναγκαιότητα κατασκευής του ΒΟΑΚ, η Κυβέρνηση με την επιλογή άλλης μιας σύμβασης παραχώρησης αποδεικνύει ότι δυστυχώς συνεχίζει την πολιτική «business as usual».

Δεν έχει γίνει καμία αποτίμηση, κανένας απολογισμός από την εμπειρία των προηγούμενων συμβάσεων παραχώρησης. Και επειδή αυτή η Κυβέρνηση διαθέτει τους περισσότερους πόρους που διέθετε ποτέ καμία από τις προηγούμενες κυβερνήσεις, θα έπρεπε να έχει εξετάσει ενδελεχώς στις προηγούμενες συμβάσεις παραχώρησης και τις υπόλοιπες εναλλακτικές για την υλοποίηση του ΒΟΑΚ, όπως παραδείγματος χάριν να κατασκευαστεί ως δημόσιο έργο. Έχουμε πολλά παραδείγματα στη χώρα μας από τα οποία αποδείχτηκε ότι τα έργα υποδομής που είναι απαραίτητα για την κοινωνική, παραγωγική, περιβαλλοντική και πολιτισμική συνοχή και ευημερία πρέπει να ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα του κράτους.

Έχω αναφέρει πολλές φορές ότι οι ΣΔΙΤ και οι συμβάσεις παραχώρησης στην ουσία υποθηκεύουν τους μελλοντικούς προϋπολογισμούς. Το μοντέλο των ΣΔΙΤ και των συμβάσεων παραχώρησης επιφυλάσσει ακριβότερα έργα, αφού ουσιαστικά μετακυλύει το κέντρο βάρους των δημοσίων έργων από τον κατασκευαστικό τομέα στις τράπεζες που δανείζουν ακριβότερα. Τα επόμενα χρόνια δεν θα υπάρχουν ή θα είναι ελάχιστα τα κονδύλια για δημόσιες επενδύσεις, καθώς όλα θα κατευθύνονται στην αποπληρωμή των δανείων των έργων ΣΔΙΤ και συμβάσεων παραχώρησης. Η αποτυχία αυτού του μοντέλου είναι πλέον καταγεγραμμένη. Επίσης, ήδη με την πρώτη εφαρμογή τους έχουμε τεράστια συγκέντρωση έργων σε ελάχιστες εργοληπτικές εταιρείες, σε συνεργασία βέβαια με το τραπεζικό κεφάλαιο, και υπερδιπλασιασμό των προϋπολογισμών των έργων. Η υπερχρέωση των μελλοντικών γενεών με την αποπληρωμή των δανείων έχει ήδη φανεί, καθόσον τα πάλαι ποτέ δημόσια έργα που ξέραμε είναι πλέον ακριβά και ιδιωτικά.

Δεν μπορώ να μην αναφερθώ για άλλη μία φορά στο παράδειγμα της σύμβασης παραχώρησης της «Αττικής Οδού». Ενώ στην αρχική σύμβαση το Δημόσιο κατέβαλε το 32% του κόστους, δηλαδή 420 εκατομμύρια, η ίδια συμμετοχή της κοινοπραξίας ήταν 175 εκατομμύρια και δάνεια που εξασφάλισε με εγγύηση φυσικά του Ελληνικού Δημοσίου. Ήταν μια σύμβαση τελικά χωρίς κανένα όφελος για το Ελληνικό Δημόσιο, στην οποία, όμως, κατέρρευσε η όποια ρητορική για ανάληψη ρίσκου από τον παραχωρησιούχο. Η «Αττική Οδός» μπορούσε και έπρεπε να επιστραφεί στο Δημόσιο και μάλιστα πριν τον προβλεπόμενο χρόνο, εάν δεν υπήρχε το μεγάλο κόλπο των ενδοομιλικών συναλλαγών.

Η εταιρεία «Αττική Οδός» εμφάνιζε υπέρογκα έξοδα, τα οποία συνέδεε με την εταιρεία «Αττικές Διαδρομές» -τα απέδιδε σε αυτήν- για τη συντήρηση και λειτουργία, μόνο που οι μέτοχοι και στις δύο εταιρείες ήταν οι ίδιοι. Το αποτέλεσμα ήταν ότι τελικά εξαντλήθηκε η χρονική περίοδος παραχώρησης. Δεν έχει καμία σημασία, βέβαια, γιατί η Κυβέρνησή σας το παραχώρησε ξανά και, μάλιστα, έτοιμο χωρίς να χρειαστεί έργο και κερδοφόρο.

Θυμηθήκαμε και το κόστος για το Ελληνικό Δημόσιο λόγω προβλέψεων των συμβάσεων παραχώρησης των πέντε οδικών αξόνων. Είναι αυτοί οι δρόμοι του Σουφλιά που θα έφερναν την ανάπτυξη. Με λίγα λόγια, το κράτος διέσωσε τους χρεοκοπημένους παραχωρησιούχους αφού δεν μπορούσαν να τηρήσουν τη συμβατική υποχρέωσή τους να εξασφαλίσουν τη διαρκή χρηματοδότηση των έργων. Θα δούμε παρακάτω γι’ αυτό, τι υποχρέωση είχαν. Το ελληνικό δημόσιο αύξησε τη συνολική συμμετοχή του κατά περισσότερα από 2 δισεκατομμύρια ευρώ με υπέρογκες αποζημιώσεις στους κατασκευαστές και αύξηση της χρηματοδοτικής συμβολής του.

Στα ίδια συμπεράσματα, βέβαια, για τις συμβάσεις παραχώρησης καταλήγει και η σχετική έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου για τις συμβάσεις παραχώρησης στη χώρα μας, τα οποία είναι εξόχως αρνητικά. Η εν λόγω έκθεση αναφέρεται σε κονδύλια που χρησιμοποιήθηκαν με τρόπο μη αποδοτικό σε υπονόμευση της διαφάνειας, σε έλλειψη πολιτικής και στρατηγικής και σε ανεπαρκή ανάλυση. Υπενθυμίζει ότι το δημόσιο έβαλε πλάτη με πρόσθετη χρηματοδότηση, επιβαρύνθηκε με τεράστια ποσά για απαλλοτριώσεις και τελικά το κόστος ανά χιλιόμετρο αυξήθηκε έως και κατά 69%, ενώ το φυσικό αντικείμενο των έργων μειώθηκε κατά 55%. Η ανάληψη δε των κινδύνων από πλευράς παραχωρησιούχων δεν ήταν η ενδεδειγμένη.

Αυτά λέει η Ευρώπη, κύριε Υπουργέ.

Σήμερα συζητάμε την κύρωση της σύμβασης παραχώρησης του ΒΟΑΚ, η οποία δεν έχει καμία βελτιωτική ρύθμιση σε σχέση με τις προηγούμενες συμβάσεις και όλα όσα ακολούθησαν. Ακολουθείται το ίδιο αποτυχημένο μοτίβο. Βλέπουμε ξανά προβλέψεις με ασφυκτικές και στην πραγματικότητα ανέφικτες προθεσμίες υλοποίησης υποχρεώσεων του δημοσίου, όπως απαλλοτριώσεις, αρχαιολογικές ανασκαφές, μετατόπιση δικτύων, με αποτέλεσμα να καταλήγει το Ελληνικό Δημόσιο να πληρώνει εκατομμύρια ευρώ σε ρήτρες λόγω γεγονότων ευθύνης Δημοσίου. Είμαστε στο ίδιο έργο θεατές.

Κύριε Υπουργέ, πραγματικά -και αναφέρομαι στον κ. Ταχιάο που είναι και μηχανικός- μπορείτε να αναφέρετε ένα έργο -ένα έργο επαναλαμβάνω- δημόσιο που οι απαλλοτριώσεις ολοκληρώθηκαν σε δώδεκα μήνες; Δεν υπάρχει. Πόσο μάλλον στο συγκεκριμένο έργο που το 80% δεν έχει απαλλοτρίωση, ενώ η χάραξη είναι ίδια από το 2018. Προφανώς το επόμενο διάστημα θα το δούμε, θα το συζητήσουμε εδώ μέσα. Ο παραχωρησιούχος θα εισπράξει εκατομμύρια ευρώ λόγω καθυστερήσεων που θα οφείλονται σε υπαιτιότητα του Δημοσίου, γιατί η Κυβέρνησή σας δεν φρόντισε να ξεκινήσει εγκαίρως τις απαλλοτριώσεις.

Και σε αυτή τη σύμβαση ο ανεξάρτητος μηχανικός πληρώνεται προφανώς από τον παραχωρησιούχο. Δηλαδή, ο τελευταίος ως εργοδότης εξουσιάζει τον συμβαλλόμενο, ο οποίος τελικά καταλήγει να είναι εξαρτημένος ανεξάρτητος μηχανικός. Και, βεβαίως, ρωτάμε για άλλη μια φορά ποιος είναι ο κρατικός μηχανισμός αρμόδιος για τον έλεγχο της πορείας της σύμβασης παραχώρησης.

Σε κάθε νομοσχέδιο, όμως, κάποιος πιστοποιημένος αναλαμβάνει ρόλο που θα έπρεπε να έχουν οι δημόσιες υπηρεσίες, οι οποίες αποδεκατίζονται. Ούτως ή άλλως μιλάμε για απόσυρση του κράτους.

Η σύμβαση παραχώρησης για τον ΒΟΑΚ είναι, ήδη, υπογεγραμμένη. Έρχεται τυπικά στη Βουλή και, μάλιστα, χωρίς τα παραρτήματα. Δεν μπορεί να αλλάξει τίποτα. Και αυτή η σύμβαση υπογράφηκε χωρίς να έχει προηγηθεί, όμως, διαβούλευση με τους φορείς. Άλλη μια φορά η τοπική κοινωνία έμεινε απ’ έξω.

Κύριε Υπουργέ, η ακρόαση των φορέων ήταν αποκαλυπτική. Εννοείται πως κανείς δεν αμφισβήτησε την αναγκαιότητα του έργου. Παρ’ όλα αυτά για το σύνολο των φορέων είχαμε από επιφυλάξεις έως μεγάλες αντιρρήσεις για το πώς έχει δρομολογηθεί το έργο μέχρι σήμερα και πώς θα υλοποιηθεί. Τεχνικά και οικονομικά επιμελητήρια ήταν κόλαφος.

Και τι δεν έχω σημειώσει: Δεν υπάρχουν προϋποθέσεις για ένα δίκαιο, ισόρροπο αναπτυξιακό έργο, ότι δεν είναι σαφή ούτε τα τεχνικά ούτε τα οικονομικά χαρακτηριστικά του έργου, μεγάλες επιφυλάξεις για τις απαλλοτριώσεις και τον ανεξάρτητο μηχανικό, για τον έλεγχο του Δημοσίου -μάλιστα, κάποιος ρώτησε αν το Δημόσιο αποσύρεται από το ίδιο του το έργο-, για τα διόδια εξοικείωσης ή εμπέδωσης –άκουσον, άκουσον, μάλιστα, τα τουριστικά γραφεία είπαν ότι θα γίνουμε από τους τουρίστες βίντεο tic toc, καθόλου απίθανο-, για τον αποκλεισμό της ανατολικής Κρήτης από το έργο, για τα ζητήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης που θα προκύψουν κατά τη διάρκεια κατασκευής και, βεβαίως, δεν υπάρχει πουθενά καμία μέριμνα.

Ακούστηκε, μάλιστα, ότι το έργο θα έπρεπε να γίνει ως δημόσιο έργο με χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας και όχι με παραχώρηση. Άλλωστε, δεν το λέμε μόνο εμείς αυτό. Το είπε ο Πρόεδρος του Οικονομικού Επιμελητηρίου Δυτικής Κρήτης.

Όμως, και οι δήμαρχοι ήταν σαφείς, οι οποίοι θέλω να πω ότι ήρθαν με συγκεκριμένες προτάσεις και πολύ καλά προετοιμασμένοι. Κρατάω αυτά που είπε ο Δήμαρχος Μαλεβιζίου ότι η χάραξη δεν απελευθερώνει τις αναπτυξιακές δυνατότητες και συρρικνώνει τον πολεοδομικό σχεδιασμό που σχεδιάζεται χρόνια. Και έκανε και ένα σχόλιο χθες ότι δεν μπορεί να κάνεις κυκλοφοριακή μελέτη ανεξάρτητα από τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό.

Αυτά όλα πρέπει να γίνονται μαζί και να επικαιροποιούνται, κύριε Υπουργέ, γιατί αλλάζουν οι συνθήκες. Τίποτα από όλα αυτά.

Ο Δήμαρχος Ηρακλείου μίλησε για διχοτόμηση της πόλης, ενώ ο Δήμαρχος Ρεθύμνου είπε ότι ό,τι ευτελέστερο και φθηνότερο μπορούσε να γίνει αυτό έγινε.

Αυτά συμβαίνουν, κύριε Υπουργέ, όταν σχεδιάζεται ένα έργο χωρίς να υπάρξει διαβούλευση και συνεργασία με την τοπική κοινωνία, με τους φορείς, με όλους τους εμπλεκόμενους. Και όλοι, μα όλοι, φυσικά επέμειναν και αναφέρθηκαν στο γεγονός ότι δεν είναι ξεκάθαρα τα οικονομικά στοιχεία της σύμβασης. Το Δημόσιο, απ’ όσο ξέρουμε, θα βάλει περίπου 700 εκατομμύρια ευρώ. Δεν τα λες και λίγα. Ουσιαστικά βάζει πλάτη για ένα έργο όχι δημόσιο, αλλά για σύμβαση παραχώρησης. Θα δώσει, επίσης, ένα σημαντικό ποσό για σκιώδη διόδια. Από την άλλη, οι πολίτες θα επιβαρυνθούν με το κόστος των διοδίων για τις μετακινήσεις τους για τριάντα πέντε τουλάχιστον χρόνια.

Τελικά, ο παραχωρησιούχος με πόσα χρήματα θα συμβάλλει στο έργο και κυρίως πού βρίσκεται η ανάληψη του κινδύνου, του ρίσκου; Για να γίνει κατανοητό ότι δεν υπάρχει ανάληψη κινδύνου θα πρέπει να επανέλθω στην εταιρεία των πέντε συμβάσεων παραχώρησης των οδικών αξόνων: Οι συμβάσεις παραχώρησης είχαν έστω κάποιες προβλέψεις υπέρ του Δημοσίου; Βεβαίως, τις οποίες, όμως, ουδέποτε το Ελληνικό Δημόσιο διεκδίκησε. Οποιαδήποτε διαπραγμάτευση έγινε δεν έλαβε υπ’ όψιν της ούτε ψήγμα όχι υπευθυνότητας ούτε καν συνυπευθυνότητας εκ μέρους της πλευράς των παραχωρησιούχων, οι οποίοι με το πρόσχημα ότι τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα σταμάτησαν τη χρηματοδότηση διέκοψαν τις εργασίες για πάνω από δύο χρόνια. Όταν οι παραχωρησιούχοι με δική τους επιλογή και συμβατική ευθύνη διέκοψαν τις εργασίες, το Δημόσιο δεν πήρε κανένα μέτρο σε βάρος τους ούτε και κατήγγειλε την αντισυμβατική συμπεριφορά τους. Δεν ζήτησαν να εφαρμοστεί η συμβατική πρόβλεψη ότι συντρέχει γεγονός αθέτησης παραχωρησιούχου, αφού στις συμβάσεις παραχώρησης ανάμεσα στις υποχρεώσεις του αναφέρεται η υποχρέωση να χρηματοδοτήσει το έργο με ίδια ή δάνεια κεφάλαια. Ήταν συμβατική υποχρέωση. Και ο παραχωρησιούχος αναφερόταν ότι θα ήταν υπεύθυνος να διασφαλίζει ότι θα υπάρχει ανά πάσα στιγμή χρηματοδότηση διαθέσιμη για την πλήρη και προσήκουσα εκτέλεση του έργου.

Το αποτέλεσμα ήταν ότι διέκοψαν τις εργασίες στα έργα με τη βούλα της τότε Κυβέρνησης που τους δικαίωσε, αφού σε επανειλημμένες απαντήσεις του τότε Αναπληρωτή Υπουργού, του κ. Καλογιάννη, ειδικά για τον Ε65, αναφέρθηκε ότι η διακοπή των εργασιών ήταν αποτέλεσμα της διακοπής χρηματοδότησης από τις δανείστριες τράπεζες. Το ότι στη σύμβαση αυτό ήταν υποχρέωση του παραχωρησιούχου δεν αναφέρθηκε ποτέ από κανέναν Υπουργό, από κανέναν της τότε Κυβέρνησης.

Πάμε, όμως, και στα διόδια τώρα. Ακούσαμε τους φορείς. Εγώ είπα χτες ότι δεν ξέρουν ακριβώς, παρά την αντίδρασή τους, τι τους περιμένει. Όλοι οι φορείς διαμαρτυρήθηκαν έντονα για το θέμα των διοδίων, σκιωδών και μη. Για να δούμε τι μας διδάσκει η ιστορία των συμβάσεων παραχώρησης για την πρόληψη είσπραξης διοδίων πριν την ολοκλήρωση του έργου. Υπενθυμίζω ότι η πρώτη γενιά συμβάσεων παραχώρησης, που ήταν το αεροδρόμιο στα Σπάτα, η γέφυρα Ρίου- Αντιρρίου, η «Αττική Οδός», είχε απαραίτητη προϋπόθεση για την εκμετάλλευση του δρόμου μέσω διοδίων την ολοκλήρωση των έργων. Έρχεται μετά η δεύτερη γενιά και αυτό αλλάζει, οπότε δίνεται η δυνατότητα στους παραχωρησιούχους για άμεση χρονικά δυνατότητα εκμετάλλευσης με την είσπραξη διοδίων, αποσυνδέοντας την εκμετάλλευση των έργων από την υποχρέωση ολοκλήρωσής τους. Επισημαίνεται εν προκειμένω ότι οι οδηγίες της Ευρώπης απαγορεύουν την επιβολή διοδίων σε ημιτελείς ή υπό κατασκευή ή μη κλειστούς οδικούς άξονες.

Άραγε, θα προχωρούσαν οι παραχωρησιούχοι στη γενικευμένη αναστολή εργασιών αν υπήρχε το δέλεαρ της ολοκλήρωσης των έργων, προκειμένου να είναι δυνατή η εκμετάλλευσή τους;

Η διακοπή των εργασιών είχε ως αποτέλεσμα χιλιάδες εργαζόμενοι να απολυθούν, ενώ οι παραχωρησιούχοι συνέχιζαν να εισπράττουν πανάκριβα διόδια, αναντίστοιχα φυσικά με το επίπεδο ασφάλειας. Είχαν εισπράξει συνολικά από το ελληνικό δημόσιο και από τα διόδια ποσά μεγαλύτερα από το κόστος των έργων που είχαν μέχρι τη διακοπή εκείνη κατασκευάσει, συγκεκριμένα 4,5 δισεκατομμύρια ευρώ, δηλαδή λίγο πάνω από το 60% του συνολικού κόστους των έργων που ήταν 8 δισεκατομμύρια. Αυτά είναι στοιχεία. Θα προχωρούσαν σε διακοπή των εργασιών αν γνώριζαν ότι δεν θα εισέπρατταν κατά τη διάρκεια το ζεστό χρήμα των εσόδων από τα διόδια;

Και επανέρχομαι στη σύμβαση παραχώρησης του ΒΟΑΚ. Προβλέπεται η παύση πληρωμής διοδίων σε δρόμους που δεν προσφέρουν την προβλεπόμενη ασφάλεια; Προβλέπεται η δίκαιη επίλυση υπέρ των κατοίκων για τις περιπτώσεις τοπικών μετακινήσεων όταν δεν υφίστανται ασφαλείς βοηθητικοί δρόμοι; Όχι, βέβαια.

Με βάση τις αρχές της αναλογικότητας, της διαφάνειας και της μη διάκρισης, η πολιτική των διοδίων, κατά τη γνώμη μας, πρέπει να βασίζεται: Στην παύση πληρωμής διοδίων σε δρόμους που δεν προσφέρουν την προβλεπόμενη από τους κανονισμούς ασφάλεια, δρόμοι κλειστοί και με επαρκή διαχωριστική νησίδα, ή τελούν υπό κατασκευή. Στην πρόβλεψη μειώσεων έως και κατάργηση για ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες, άνεργοι, άτομα με ειδικές ανάγκες κ.λπ.. Στην δίκαιη επίλυση υπέρ των κατοίκων για τις περιπτώσεις τοπικών μετακινήσεων, όταν δεν υφίστανται ασφαλείς βοηθητικοί δρόμοι.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι πρόκειται για μια ακόμα κραυγαλέα λεόντεια σύμβαση σαν τις προηγούμενες, που στοίχισαν εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ στον καθημαγμένο ελληνικό λαό. Και η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, που πανηγυρίζει για τις οικονομικές της επιδόσεις και μας λέει τι καλά τα πάει, δεν σκέφτηκε καν αν είχε άλλους πόρους και άλλο τρόπο, δηλαδή να το κάνει δημόσιο έργο.

Άλλωστε, η περιθωριοποίηση και η απόσυρση του δημόσιου τομέα για τη Νέα Δημοκρατία αποτελεί πλέον το απόλυτο δόγμα. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι έχει δημιουργηθεί και σταθεροποιείται σιγά - σιγά ένα καθεστώς παλιό, αλλά με νέα χαρακτηριστικά. Στη συγκεκριμένη περίπτωση στις συμβάσεις παραχώρησης που συζητήσαμε σε αυτή την Αίθουσα τελευταία, όπου και στις δύο υπογράφει το Ελληνικό Δημόσιο με τη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, είναι η απόλυτη συγκέντρωση. Υπάρχει συγκέντρωση.

Η γενική εικόνα είναι παντού, με παραλλαγές βέβαια, η ίδια. Είναι προφανές ότι βρισκόμαστε μπροστά σε μια πολιτική και οικονομική συμφωνία, με αμοιβαία οφέλη, εις βάρος του ελληνικού λαού.

Αυτή η επιλογή είναι θεμελιακή, γιατί είναι ικανή να δημιουργήσει μια εικόνα κίνησης στην αγορά και στην αγορά εργασίας -πρόσκαιρη μεν, αλλά έχει κάποια αποτελέσματα-, αλλά χρηματοδοτούμενη εκ νέου από τους πολίτες μέσω φόρων, διοδίων, τελών, δημόσιου προϋπολογισμού ή δανεισμού. Δηλαδή, με λίγα λόγια, επιχειρείται η αναζωογόνηση της οικονομίας με όρους αυτοκτονίας.

Εμείς καταψηφίζουμε αυτή τη σύμβαση και λέμε ότι έστω και την τελευταία στιγμή ξανασκεφτείτε το.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος», είκοσι πέντε μαθήτριες και μαθητές και εννέα συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 2ο Δημοτικό Σχολείο Ασπροπύργου.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Θα ακολουθήσει μία αμοιβαία αλλαγή της σειράς ανάμεσα στον κ. Δελβερούδη και τον κ. Κόντη.

Παρακαλείται ο κ. Κόντης από τους Σπαρτιάτες να έρθει στο Βήμα, για να μπορέσει να πάει στη συνέχεια στη Διάσκεψη των Προέδρων.

Κύριε Κόντη, έχετε τον λόγο για δεκαπέντε λεπτά.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα μία σύμβαση κομβικής σημασίας και μεγάλης ανάγκης για την Κρήτη, ένα έργο το οποίο, απ’ όσο θυμάμαι εγώ την Κρήτη από μικρός, είναι κάτι που αναζητούσαν και αποζητούσαν οι Κρητικοί.

Εμείς σίγουρα ως κόμμα είμαστε υπέρ των έργων, τα οποία είναι περιουσία του ελληνικού λαού, αλλά τα οποία είναι σίγουρα και μεγάλη υποδομή, η οποία θα βοηθήσει στη μετακίνηση τόσο κατά την τουριστική περίοδο, αλλά και στην καθημερινότητα των Κρητικών.

Το θέμα όμως είναι, κύριε Υπουργέ, ότι ερχόμαστε συνεχώς και συζητάμε συμβάσεις μετά από την υπογραφή τους. Δηλαδή, κάναμε τρεις επιτροπές και συζητήσαμε μία σύμβαση, από την οποία δεν γνωρίζαμε τα παραρτήματα. Και θα μου πείτε σίγουρα ότι δεν επικυρώνουν τα παραρτήματα, ούτε μας πέφτει και λόγος. Είναι, όμως, το βασικό σημείο το οποίο θα μας κάνει να υιοθετήσουμε μία άποψη στην ψηφοφορία.

Και αυτό γιατί, όταν δεν γνωρίζουμε τις λεπτομέρειες του προγράμματος, όταν περιμένουμε να δούμε μόνο από το σχέδιο το οποίο, ήδη, έχει υπογραφεί όταν καλούμαστε στις επιτροπές, στην ουσία ερχόμαστε για να γίνουμε γνώστες και κοινωνοί του προγράμματος αυτού, της σύμβασης που έχει υπογραφεί. Και δεν έχουμε τη δυνατότητα να συμβουλεύσουμε και να προσθέσουμε κάποιες προτάσεις απ’ όσες ακούσαμε από τους φορείς, τεχνικά επιμελητήρια, δημάρχους, πολίτες κ.λπ., οι οποίοι συμμετείχαν είτε στην εκτός είτε στην εντός Βουλής συζήτηση. Βλέπουμε μία σύμβαση η οποία τελικά είναι αυτή αυτούσια και φεύγει.

Λέμε, λοιπόν, τώρα ότι μπορούσαμε και χωρίς επιτροπή να γίνουμε γνώστες. Το ίδιο έγινε και στις συμβάσεις παραχώρησης λιμανιών, σε ανανεώσεις, στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης με παραχώρηση άλλα πέντε χρόνια της δυνατότητας επένδυσης του, ήδη, παραχωρησιούχου, ο όποιος δεν έχει επενδύσει τίποτα εκεί, θυμίζω. Γιατί δεν το ξεχνάμε. Έξι χρόνια δεν έχει επενδύσει αυτά που είχε αναλάβει να επενδύσει, αυτά τα 200-300 εκατομμύρια. Και εμείς του παραχωρήσαμε για άλλα πέντε χρόνια τη δυνατότητα να επενδύσει. Και έχει αποκτήσει κέρδη εκεί. Αναφέρομαι στη Θεσσαλονίκη.

Το ίδιο γίνεται και στα ναυπηγεία Ελευσίνας. Υποτίθεται ότι γίνεται μία επένδυση και επί δύο χρόνια τώρα εμείς αφαιρούμε μάλλον την υποχρέωση της προσκόμισης ασφαλιστικής και φορολογικής ενημερότητας.

Θέλω να πω ότι δεν μας πέφτει λόγος, συζητάμε, αλλά δεν μπορούμε να επιβάλουμε και κάτι στις συμβάσεις αυτές. Ή μάλλον, να επιβάλουμε μία άποψη, την οποία είτε αποδέχεστε είτε όχι.

Το έργο είναι απαραίτητο; 100%. Είπατε όμως, κύριε Υπουργέ, ότι είναι λάθος η άποψη ότι ο κόσμος θα πληρώνει διόδια κατά την κατασκευή. Εάν είναι λάθος -πραγματικά το λέω, γιατί, ξέρετε, ό,τι λέω δεν μου το φέρνει κάποιος επιστημονικός συνεργάτης, διαβάζω όλες τις συμβάσεις και όλα τα νομοσχέδια μόνος μου, για να έχω πλήρη άποψη-, ότι κατά την Τ1 περίοδο, που είναι αυτοί οι πενήντα επτά μήνες κατασκευής, όπου αρχίζουμε από τις μελέτες και πάμε μέχρι την κατασκευή, θα πληρώνουν τα μετωπικά διόδια, τότε θα ζητήσω συγγνώμη και θα πω ότι έχω κάνει λάθος.

Εάν όμως ισχύει αυτό, δεν μπορούμε να λέμε ότι δεν θα πληρώνουν κατά την κατασκευή του έργου διόδια, γιατί είναι πραγματικότητα. Αυτό διαβάζω εγώ στο άρθρο 18, ότι θα πληρώνουν διόδια κατά την Τ1 περίοδο, η οποία είναι η προηγούμενη της Τ2, η οποία είναι η τριακονταετής λειτουργία του έργου. Και η Τ3 είναι η ολοκλήρωσή του, όπου εντός έξι μηνών πρέπει να το παραδώσει.

Συνεπώς, θα πληρώνουν τα διόδια αυτά τα οποία ονομάστηκαν «διόδια εξοικείωσης» -το «εξοικείωσης» εντός εισαγωγικών-, για να εξοικειωθούν οι κάτοικοι ως προς το να προσαρμόσουν τις εργασίες τους -εγώ έτσι τον καταλαβαίνω τον όρο «εξοικείωση»- με τέτοιο τρόπο ώστε να γνωρίζουν πλέον ότι θα είναι αναγκασμένοι να πληρώνουν διόδια σε κάποιους σταθμούς.

Είπαμε, όμως, ότι η Κρήτη είναι ένα ειδικό μέρος. Δηλαδή, είναι τόσο κοντά οι αγροτικές περιοχές με τον αστικό ιστό, που πολλοί που έχουν χωράφια μένουν στο Ηράκλειο ή τα Χανιά, αλλά καθημερινά τα επισκέπτονται τρεις και τέσσερις φορές.

Δεν μπορούμε, λοιπόν, να φορτώσουμε να πληρώνουν διόδια αυτοί οι κάτοικοι εκεί. Πρέπει να βρούμε τρόπους στις κάθετες οδούς ή τις οδούς που συνδέουν άλλες μεγάλες περιφέρειες, παραδείγματος χάριν, τις Μοίρες, τις Μέλαμπες, το Ρέθυμνο - περιοχές που δεν ξέρω πώς ακριβώς να τις πω και πού είναι-, για να μην πληρώνουν διόδια οι κάτοικοι οι οποίοι τις χρησιμοποιούν συχνά.

Σίγουρα είναι καλό και το είδαμε και στην Αττική Οδό, κατόπιν πιέσεων βέβαια που κάναμε στην ανάθεση, ότι δεν θα πληρώνουν οι ΑμεΑ διόδια. Το θέμα είναι ότι πρέπει να δούμε γενικά τους κατοίκους οι οποίοι χρησιμοποιούν κατά κόρον την οδό αυτή.

Άκουσα ότι μόλις το 2% χρησιμοποιεί την εθνική σύνδεση Χανίων - Ηρακλείου. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι η περισσότερη κίνηση των οχημάτων γίνεται σε κοντινά χωριά. Και εκεί είναι το μεγάλο πρόβλημα. Ας υπάρξουν κάποια διόδια.

Βέβαια, εμείς είμαστε υπέρ του να μην υπάρχουν διόδια, αλλά λέμε σήμερα πώς θα χρηματοδοτηθεί το έργο. Εμείς είμαστε υπέρ της κυριαρχίας του Δημοσίου σε αυτούς τους τομείς, στους δημόσιους τομείς, και το Δημόσιο να είναι παρών και για τη συντήρηση και για όλα.

Το ξεπερνάω, όμως, αυτό, γιατί είδαμε, κύριε Υπουργέ, ότι σε περιπτώσεις, όπως στη Θεσσαλονίκη, που υπάρχει η συντήρηση του ιδιώτη έκαναν ένα ωραίο τρικ οι παραχωρησιούχοι, το οποίο ποιο είναι; Πηγαίνεις για τη Θεσσαλονίκη και κάθε εκατό χιλιόμετρα βλέπεις ένα σωρό κώνους στη διαδρομή που υποτίθεται γίνεται συντήρηση, για να δικαιολογούν έργα συντήρησης, και στην ουσία δεν γίνεται τίποτα. Μπορεί να γίνονται κάποιες σημάνσεις. Και βλέπουμε ότι ένα τεράστιο μέρος των εσόδων πηγαίνει σε έργα συντήρησης. Είναι ο πιο εύκολος τρόπος να αποσβέσουν κέρδη.

Εμείς, λοιπόν, λέμε ότι από τη στιγμή που ούτως ή άλλως δεν ξεφεύγουμε από τα διόδια, τα οποία –επαναλαμβάνω- δεν θέλουν οι Κρητικοί...

Εγώ χθες μίλησα υπέρ του έργου στην επιτροπή και δεν ήξερα ότι πολύς κόσμος ειδικά από την Κρήτη βλέπει τις επιτροπές αυτές γι’ αυτό το έργο. Και με πήραν τέσσερις φίλοι μου τηλέφωνο και μου μου είπαν ότι όχι, δεν το θέλουμε το έργο, εάν είναι να υπάρχουν τα διόδια αυτά. Προσέξτε τι μου είπαν, ότι δεν θέλουμε το έργο. Είναι άνθρωποι οι οποίοι ζουν εκεί, οι οποίοι το αποζητούν χρόνια.

Έρχονται και λένε ότι εάν υπάρχει αυτή η επιβολή διοδίων δεν θέλουν το έργο. Φτάνουν σε τέτοιο βαθμό άρνησης. Λέμε, λοιπόν, να υπάρξει μία χρυσή τομή. Τώρα και που το λέμε δεν πρόκειται να γίνει τίποτα γιατί, ήδη, έχει ανατεθεί, ήδη έχουν πληρωθεί όλοι αυτοί οι όροι. Εγώ διάβασα όλους τους όρους και αισθάνθηκα ότι υπογράψατε μία σύμβαση την οποία έφτιαξε η κατασκευαστική, ο παραχωρησιούχος, όπως την ήθελε. Είναι, δηλαδή, τόσο ευνοϊκοί οι όροι.

Θα ξεπεράσω τον ανεξάρτητο μηχανικό. Όπως μας είπατε, αναγκαστικά, οκ, θα είναι ανεξάρτητος. Θα τον πληρώνουν αυτοί. Αλλά είναι ένας, όντως, ανεξάρτητος; Εγώ εκεί διατηρώ μία επιφύλαξη από τη στιγμή που έχει οικονομική σχέση με τον παραχωρησιούχο. Στην Ελλάδα ζούμε και έχουμε το δικαίωμα να αμφισβητούμε τα πάντα, κύριε Υπουργέ. Στην Ελλάδα επαναλαμβάνω ζούμε και έχουμε δει τα πάντα. Από αυτό το σημείο μέχρι όλα τα σημεία του έργου, τις ρήτρες μη απόδοσης των σκιωδών διοδίων, τη δυνατότητα που θα έχουν για είσπραξη, το κυνήγι που θα κάνουν σε κάποιους που θεωρούν ότι δεν πλήρωσαν, το ένα, το άλλο, βλέπουμε ότι είναι κομμένο και ραμμένο στα μέτρα του ιδιώτη παραχωρησιούχου. Εγώ δεν θα σταθώ στο αν είναι η ΤΕΡΝΑ ή όποιος είναι. Σας είπα ότι ήμουν από μικρός στις κατασκευαστικές που ζούσε ο πατέρας μου. Ξέρω ότι κάποιοι κατά καιρούς έχουν και το μερίδιο του λέοντος. Το θέμα είναι, όμως, αυτά που πρέπει να κάνουμε ειδικά στον δρόμο αυτόν ο οποίος, επαναλαμβάνω, δεν είναι ένας δρόμος που εξυπηρετεί μόνο κάποιους πολίτες εντός μιας περιοχής μικρής. Εξυπηρετεί ένα εκατομμύριο πολίτες εκεί. Πολίτες οι οποίοι απεγνωσμένα ζητούν να έχουν πρόσβαση σε παράπλευρες περιοχές, στα χωριά τους, αλλά να αποφεύγουν και τα διόδια. Γιατί αν πάει κάποιος τέσσερις φορές την ημέρα ή πέντε και περνάει από διόδια για να συντηρήσει το χωράφι του, καταλαβαίνετε ότι θα πληρώνει ένα τεράστιο γι’ αυτόν αντίτιμο το οποίο σίγουρα δεν τον ωφελεί και δεν μπορεί να τον βοηθήσει στην άσκηση της εργασίας του.

Σχετικά με τα άλλα άρθρα ειπώθηκε από άλλους συναδέλφους τι μπορεί να επιφέρουν. Εγώ δεν είμαι και ειδικός όπως άλλοι συνάδελφοι μηχανικοί. Για την υπογειοποίηση, δηλαδή, που ζήτησαν και για κάποια άλλα θέματα. Εγώ θα μείνω σε αυτό που είχε συμβεί και που επαναλαμβάνω δεν αλλάζει. Έχει υπογραφεί. Όπως ήρθε σήμερα το συζητάμε αλλά έτσι θα φύγει, χωρίς προσθήκες, χωρίς τροπολογίες, χωρίς τίποτα. Είναι η σύμβαση που τη έχουμε υπογράψει. Θα μπορούσαν να γίνουν και άλλα; Θα μπορούσε να υπάρξει καλύτερη μελέτη. Είπαν τα επιμελητήρια.

Θα σταθώ στην πρόταση του Τεχνικού Επιμελητηρίου Δυτικής και Ανατολικής Κρήτης η οποία τουλάχιστον ζητάει έναν ανεξάρτητο οικονομικό παρατηρητή για όλη την κατασκευή του έργου, όπως μας είπε και στην παρουσία των φορέων. Να υπάρχει ένας ανεξάρτητος παρατηρητής ο οποίος θα ελέγχει χώρια από τον μηχανικό τον ανεξάρτητο -μία επιτροπή ανεξάρτητη, όπως την αποκάλεσε- να ελέγχει τη συνέχιση του έργου με οτιδήποτε γίνεται. Καταλαβαίνω ότι αυτό δεν πρόκειται να συμβεί. Όλα αυτά είναι κατόπιν εορτής, όμως κάποτε πρέπει να δούμε ότι και εμείς μπορούμε να επιβάλουμε κάποια πράγματα.

Εγώ πιστεύω ότι αυτές οι συμβάσεις πρέπει να έρχονται με τα παραρτήματά τους. Σήμερα στείλατε κάποια παραρτήματα. Σίγουρα δεν είναι και τα 17. Αλλά και τα 17 να ήταν δεν έχει νόημα. Εγώ δεν θα καθίσω να τα δω γιατί, ήδη, θα ψηφίζουμε όταν τα δω. Αλλά δεν θα ήταν καλό να τα δούμε, να τα συζητήσουμε; Ακόμα θυμάμαι το παράρτημα 15 που ακόμα το περιμένουμε. Μας το είχαν υποσχεθεί από την συμπαραχώρηση του λιμανιού «Φίλιππος» της Καβάλας. Ήταν το business plan του λιμανιού της Καβάλας το οποίο είχε όλη την οικονομική φιλοσοφία και τη σκέψη του επενδυτή για την επένδυσή του η οποία έλεγε «κέρδος και μόνο κέρδος». Δεν το είδαμε όμως. Εμείς είμαστε υπέρ του κέρδους, αλλά να δούμε. Τα 2 εκατομμύρια που βγάζει κάθε χρόνο ο «Φίλιππος», όπως μας έλεγε, θα παραμείνουν 2 με τον επενδυτή ή θα γίνουν 22;

Το ίδιο και στη Θεσσαλονίκη που βγάζει σήμερα 40 με 50 εκατομμύρια κέρδος τον χρόνο. Και δεν έχει επενδύσει ακόμη εκεί τα χρήματα ο επενδυτής που είπαμε ότι το έχει αναλάβει και ο οποίος ξαναπήρε την παράταση. Γίνεται, χωρίς τα business plan αυτά να κάνουμε τις συμβάσεις και να μας λέτε ότι θα τα πάρουμε εν ευθέτω χρόνω; Σε δέκα χρόνια, σε δέκα μήνες; Πότε είναι το «εν ευθέτω χρόνω»; Και έχει γίνει σε όλες συμβάσεις. Το ίδιο στο λιμάνι του Ηρακλείου. Πάλι δεν υπήρχε το business plan.

Κάποτε, λοιπόν, θα πρέπει και μόνο για τη διαφάνεια και για όλα, όχι μόνο να τα βλέπουμε αλλά να αναρτώνται κιόλας. Πιστεύω γιατί είναι συμβάσεις οι οποίες αφορούν τον ελληνικό λαό. Γιατί εν πάση περιπτώσει και τα 800 εκατομμύρια που θα δώσετε -690 και κάποια άλλα εκατομμύρια- από τον ελληνικό λαό βγαίνουν. Και τα χρήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα πάρει ο παραχωρησιούχος για να κατασκευάσει κάθε έργο, πάλι από τον ελληνικό λαό είναι. Γιατί και η Ευρωπαϊκή Ένωση σε εμάς θα χρεώνει στο τέλος ημέρας. Θα πρέπει, λοιπόν, ίσως να είναι διαφορετική η προσέγγιση.

Εμείς θα ψηφίσουμε «παρών» στο νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ, για να μην ψηφίσουμε κατά. Αλλά τα περισσότερα άρθρα θα τα καταψηφίσουμε ειδικά στο θέμα των διοδίων.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Εμείς ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε, και για την οικονομία στον χρόνο.

Τον λόγο τώρα έχει από την Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νίκης, ο ειδικός αγορητής, κ. Δελβερούδης.

Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κύριοι συνάδελφοι, το παρόν σχέδιο νόμου αφορά σε ένα έργο το οποίο περιμένουν εδώ και χρόνια οι Κρητικοί, με τεράστιες καθυστερήσεις από πολλές κυβερνήσεις, γεγονός που στοίχισε πολλές ανθρώπινες ζωές αλλά και χρήματα. Ποιος δεν θέλει να κατασκευαστεί ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης! Όχι όμως με αυτούς τους όρους.

Η σύμβαση αυτή έχει, ήδη, υπογραφεί από την Κυβέρνηση και τη γνωστή εταιρεία ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ ως μοναδική μέτοχο της παραχωρησιούχου χωρίς να έχει προηγηθεί η απαιτούμενη διαβούλευση με τους αρμόδιους φορείς. Επομένως, το ότι η σύμβαση δεν μπορεί να τροποποιηθεί είναι ένα μεγάλο εμπόδιο. Διότι ενώ όλοι συμφωνούμε στη δημιουργία του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης και τον αναμένει η τοπική κοινωνία έχουμε σοβαρές και σημαντικές διαφωνίες και ενστάσεις σε επιμέρους σημεία της σύμβασης. Αν δινόταν η ευκαιρία στο νομοθετικό Σώμα να κάνει παρεμβάσεις πριν την υπογραφή της σύμβασης, σίγουρα θα ήμασταν όλοι και πιο παραγωγικοί και πιο χρήσιμοι σε αυτό το εθνικό έργο. Όμως η τακτική «αυτή είναι η σύμβαση και αν σας αρέσει» νομίζω ότι δεν εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον.

Ακούστηκαν πολλές ενδιαφέρουσες ενστάσεις και προτεινόμενες διορθώσεις τόσο από τους φορείς όσο και από τους εκπροσώπους των κομμάτων. Σίγουρα θα ήταν κατά πολύ επωφελέστερη για το δημόσιο συμφέρον η σύμβαση αν μπορούσε στη Βουλή να τροποποιηθεί πριν την υπογράψετε. Όμως η σύμβαση, πέραν του ότι ήρθε έτοιμη προς συζήτηση και κύρωση στην Ολομέλεια με συνοπτικές διαδικασίες, πάσχει από πολλά σοβαρά ζητήματα τα οποία φτάνουν και σε σημείο εμπαιγμού, θα λέγαμε, των Κρητικών και όλων των Ελλήνων φορολογουμένων. Πρώτα από όλα δεν μας γνωστοποιήθηκε το σύνολο της σύμβασης. Αυτό το επεσήμαναν και οι φορείς και η Αντιπολίτευση. Και τελικά αυτό που αντιλαμβανόμαστε και που θα πρέπει να καταλάβουν και οι Έλληνες πολίτες είναι ότι προφανώς το Υπουργείο εσκεμμένα αρνήθηκε να μας γνωστοποιήσει τα προσαρτήματα της σύμβασης. Πριν λίγο μας γνωστοποιήθηκαν. Είναι απαράδεκτο. Πότε να μιλήσουμε; Πότε να τα δούμε; Είναι 17 τον αριθμό και αποτελούν αναπόσπαστο και ουσιαστικό τμήμα της σύμβασης. Αυτά τα προσαρτήματα αφορούν στο οικονομικό σκέλος της σύμβασης. Μήπως δεν τα είχατε; Αφορούν στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων και σε πολλά άλλα σοβαρά θέματα.

Αποτέλεσμα αυτού είναι να μη γνωρίζουμε, όπως είπαμε και στις επιτροπές ξεκάθαρα, πόσο θα κοστίσει τελικά το έργο για το κράτος. Ποιος, δηλαδή, είναι ο συνολικός προϋπολογισμός, ποιες υποχρεώσεις έχει αναλάβει το κράτος και αν τελικά εξυπηρετεί αυτή η σύμβαση το Ελληνικό Δημόσιο. Όπως σημείωσαν και οι εκπρόσωποι του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος των τμημάτων ανατολικής και δυτικής Κρήτης γίνεται κύρωση μιας σύμβασης χωρίς να είναι γνωστά τα βασικά οικονομικά μεγέθη αυτής ή τουλάχιστον δεν είναι ξεκάθαρα. Μάλιστα, μας είπαν χθες κατά την ακρόαση των φορέων ότι το ίδιο αντιμετώπισαν και τον Αύγουστο του 2022 χωρίς καμία πρόσβαση στα παραδοτέα των μελετών ή προμελετών οδοποιίας σε τεχνικές εκθέσεις που θα όριζαν τα συγκοινωνιακά στοιχεία, τις προμελέτες των τεχνικών έργων, τον έλεγχο υδραυλικής επάρκειας, τις γεωτεχνικές μελέτες και τόσα άλλα.

Επεσήμαναν ακόμη ότι μεγαλύτερη ανησυχία προκαλεί η απουσία ουσιαστικού ελέγχου του δημοσίου, κατά τη φάση της κατασκευής. Είναι γεγονός ότι ο ρόλος τού επιβλέποντα, ο οποίος ανατίθεται αποκλειστικά σε ανεξάρτητο μηχανικό ο οποίος θα πληρώνεται από τον παραχωρησιούχο, προβληματίζει σοβαρά.

Το νομοσχέδιο αυτό, αγαπητοί συνάδελφοι, αν θα έπρεπε να φέρει έναν τίτλο αντιπροσωπευτικό, αυτός θα ήταν διόδια χωρίς ΒΟΑΚ με την παγκόσμια πρωτιά για τους Κρητικούς, οι οποίοι θα πληρώνουν από την έναρξη κατασκευής του έργου, για να εξοικειώνονται. Είμαστε σοβαροί τώρα να προβλέπεται αυτό το πράγμα; Πράγματι, όμως, το Υπουργείο υπέγραψε αυτή τη σύμβαση, η οποία στον όρο 1881 αναφέρει ότι η πρόβλεψη για προκαταβολικά διόδια, γίνεται για λόγους εμπέδωσης στους χρήστες της επιβολής διοδίων για όσο κρατήσει η κατασκευή του έργου, δηλαδή, για πέντε χρόνια, τουλάχιστον, αν υποθέσουμε ότι θα τηρηθεί το χρονοδιάγραμμα της σύμβασης, ενώ μετά θα ξεκινήσει η πλήρης λειτουργία του αναλογικού ηλεκτρονικού συστήματος με τα μόνιμα διόδια. Το είπε και το Οικονομικό Επιμελητήριο Ελλάδος ότι δεν μπορεί να το κατανοήσει αυτό, όπως και κάθε κοινός νους.

Πολύ εντυπωσιακό είναι και το άλλο που σκέφτηκαν στο Υπουργείο, για να εξυπηρετεί τα συμφέροντα της αναδόχου, δηλαδή της εταιρείας ΤΕΡΝΑ. Τι σκεφτήκαν, λοιπόν; Για να μην αντιδράσουν περισσότερο οι Κρητικοί, αποφάσισαν να μην μπουν διόδια στα σημεία εισόδου-εξόδου των πόλεων που συνδέει ο ΒΟΑΚ, αλλά τι να γίνει αντ’ αυτού; Να πληρώνουν πάλι οι πολίτες, αλλά έμμεσα. Δηλαδή, θα χρηματοδοτεί το Ελληνικό Δημόσιο την εταιρεία ΤΕΡΝΑ, καταβάλλοντας κάθε εξάμηνο το ίδιο -το Δημόσιο, δηλαδή- τα αντίστοιχα τέλη από τον κρατικό προϋπολογισμό, τα γνωστά σκιώδη διόδια -νέα ορολογία- τα οποία θα εφαρμοστούν σε συνολικά δεκατρείς κόμβους, όπου θα καταγράφονται καθημερινά χιλιάδες διελεύσεις αυτοκινήτων. Άρα, ποιος πληρώνει πάλι; Ο Έλληνας φορολογούμενος. Να πούμε την αλήθεια, λοιπόν, στους Κρητικούς ότι θα πληρώνουν για τις μετακινήσεις τους, όχι όταν θα έχει κατασκευαστεί ο δρόμος, αλλά μόλις αρχίσουν τα έργα και θα κατασκευάζονται κάποια τμήματα και από εκεί και πέρα, εσαεί.

Έτσι απευθύνθηκαν οι φορείς σε εσάς και είπαν σύσσωμοι ότι απαιτούν ένα ενιαίο και πλήρη ΒΟΑΚ από την Κίσσαμο μέχρι τη Σητεία, χωρίς αποκλεισμούς. Σας είπαν, επίσης, και για τις εξαιρέσεις που έχει θεσπίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση για τις νησιωτικές περιοχές και σε άλλα μεγάλα νησιά στην Ευρώπη. Αλλά εσείς κάνετε ότι δεν ακούτε και με αυτά τα δεδομένα η Κρήτη γίνεται το πρώτο νησί στην Ευρώπη και πιθανώς και στον κόσμο, που οι κάτοικοί του θα πληρώνουν διόδια για τις μετακινήσεις τους εντός του νησιού.

Γνωρίζετε πολύ καλά στην Κυβέρνηση ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση, κατανοώντας τον αποκλεισμό που υφίστανται οι κάτοικοι των νησιών, έχει θεσπίσει εξαιρέσεις, παραδείγματος χάριν στη Σικελία, Μαγιόρκα, Μάλτα, Κύπρο. Δηλαδή, την Ευρωπαϊκή Ένωση τη χρησιμοποιούμε αλά καρτ. Όποτε μας συμφέρει το επιβάλλει η Ευρωπαϊκή Ένωση, όποτε δεν μας συμφέρει αγνοούμε παντελώς αυτά που λέει η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Οι δρόμοι, κύριοι της Κυβέρνησης, είναι χρήσιμοι όταν είναι προσβάσιμοι σε όλους και μπορούμε όλοι να τους χρησιμοποιήσουμε για τις μεταφορές μας. Στον συγκεκριμένο δρόμο θα εισέρχονται καθημερινά οι άνθρωποι, για να πάνε στις δουλειές τους και να εξυπηρετήσουν τις οικογένειές τους. Είναι σκληρό να τους βάζουμε ένα επιπλέον καθημερινό έξοδο.

Δυστυχώς, η σύμβαση δεν προβλέπει απαλλαγή από τα τέλη διοδίων για τους μόνιμους κατοίκους, οι οποίοι εργάζονται σε κάποια απόσταση από το σπίτι τους και θα πρέπει να διανύσουν μια απόσταση που θα περιλαμβάνει διόδια. Επιπλέον, δεν διασφαλίζεται η αναλογικότητα, δηλαδή αν το αντίτιμο θα είναι ανάλογο με τη διαδρομή που θα ακολουθήσει ο εκάστοτε οδηγός που θα χρησιμοποιεί τον ΒΟΑΚ. Υπάρχουν διόδια στις αστικές μετακινήσεις εντός των πόλεων με ρητή κατοχύρωση του κόμβου του αεροδρομίου Ηρακλείου στους απασχολούμενους κόμβους. Αυτό τόνισαν και οι φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης και είναι αυτονόητο.

Απαλλαγή από την πληρωμή διοδίων θα έπρεπε να προβλέπεται και σε άλλες περιπτώσεις. Σας αναφέραμε και στις επιτροπές ότι θα έπρεπε να προβλέπεται απαλλαγή για τα ταξί. Διότι, ναι μεν, το κόμιστρο θα μετακυλίεται στον πελάτη, αλλά αυτό θα σημαίνει μεγαλύτερη διστακτικότητα στη χρήση ταξί από πολίτες που δεν έχουν δικό τους όχημα και άρα, θα πλήξει σημαντικά τον κλάδο των ταξί, επιβαρύνοντας παράλληλα τους πολίτες που χρησιμοποιούν ταξί και κάνοντας τη μετακίνηση μέσω του ΒΟΑΚ δυσανάλογα δαπανηρή.

Απαλλαγή θα έπρεπε να προβλέπεται και για τους πολύτεκνους -το είπαμε και στις επιτροπές- καθώς και σημαντική μείωση και στους τρίτεκνους. Μία τέτοια πρόβλεψη θα ήταν απόλυτα εναρμονισμένη με το ξεχασμένο άρθρο 21 του Συντάγματος που προστατεύει την οικογένεια και την πολυτεκνία. Και το λέω «ξεχασμένο», γιατί στην πραγματικότητα δεν υπάρχει καμία μέριμνα για τους πολυτέκνους. Καμία βοήθεια από το κράτος. Ούτε σε αυτό το μικρό, δηλαδή, μια απαλλαγή από την πληρωμή διοδίων στον ΒΟΑΚ σε νησί και κατ’ επέκταση και στα άλλα οδικά δίκτυα της πατρίδας μας.

Το άρθρο 21 του Συντάγματος, όπως έχει ερμηνευτεί από το Συμβούλιο της Επικρατείας, δεν έχει σκοπό κοινωνικής πρόνοιας, ώστε να προστατεύεται η πολυτεκνία με εισοδηματικά κριτήρια, αλλά έχει δημογραφικό σκοπό. Δηλαδή, σκοπεύει στην ενίσχυση των πολυτέκνων και κατ’ επέκταση στη λύση του μείζονος εθνικού προβλήματος που είναι το δημογραφικό.

Οι πολύτεκνοι, κατά το Σύνταγμα, πρέπει να έχουν προνόμια ανεξάρτητα από την οικονομική τους κατάσταση, διότι έτσι δίνονται κίνητρα σε όλους για τη δημιουργία πολύτεκνων οικογενειών που τόσο πολύ έχει ανάγκη η χώρα μας. Και εδώ, θα πρέπει να απευθυνθώ στην κυρία Yπουργό, η οποία είπε ότι είναι φτωχές οι οικογένειες των πολυτέκνων. Φτωχές τις έκανε η πολιτική της Κυβέρνησής σας. Οι πολύτεκνες οικογένειες είναι αυτή τη στιγμή οι πυλώνες -όσες μείναν επιτέλους- του κράτους. Θα πάψουμε να υπάρχουμε ως έθνος σε λίγα χρόνια. Νομίζω, όμως, ότι ματαίως συζητάμε εδώ για κάτι που έχει, ήδη, καθορίσει η Κυβέρνησή σας και έχει υπογράψει πλέον με την παραχωρησιούχο τη σύμβαση, οπότε εμείς περιττεύει να μιλάμε. Αλλά θέλουμε να γνωστοποιήσουμε στους ανθρώπους, στους πολίτες, ποια είναι η θέση μας πάνω σε αυτό το μείζον εθνικό ζήτημα.

Επιπλέον, δεν μας εξηγήσατε πώς θα ελέγχεται εκ μέρους του Δημοσίου ο πραγματικός αριθμός διελεύσεων από τα σκιώδη διόδια. Ο παραχωρησιούχος θα παρουσιάζει έναν αριθμό διελεύσεων των οποίων το Δημόσιο έχει δικαίωμα να αμφισβητήσει σε προθεσμία -λέει- δέκα ημερών από τη γνωστοποίηση του παραχωρησιούχου. Πώς, όμως, θα γίνεται ο έλεγχος και τι αξιοπιστία θα έχει; Σημειωτέο, ότι μιλάμε για μια συναλλαγή εκατομμυρίων ευρώ του Δημοσίου με τον παραχωρησιούχο. Όταν θα περνάνε χιλιάδες αυτοκίνητα, θα πρέπει το Δημόσιο να πληρώσει γι’ αυτά τα σκιώδη διόδια, που λέμε. Μπορούμε να περνάμε στα ψιλά τον τρόπο ελέγχου των πραγματικών διελεύσεων; Μιλάμε για χρήματα από το δημόσιο ταμείο. Δεν μπορούμε να δείχνουμε αδιαφορία σε τέτοια ζητήματα, πρέπει να καθορίζεται επακριβώς.

Για τον ίδιο λόγο δεν εντοπίζουμε τη σκοπιμότητα της πρόβλεψης στην υπό κύρωση σύμβαση το Δημόσιο να παραιτείται από το δικαίωμα συμψηφισμού οποιασδήποτε απαίτησής του κατά του παραχωρησιούχου με την πληρωμή σκιωδών διοδίων. Το θεωρούμε αδιανόητο να μην συμψηφίζονται οι οφειλές του παραχωρησιούχου, με οφειλές του Δημοσίου προς αυτόν. Την ίδια στιγμή που ο φτωχοποιημένος ελληνικός λαός υποφέρει από φοροληστρικές πολιτικές και δεν του χαρίζεται ούτε κέρμα, να υπάρχει αυτή η σκανδαλώδης πρόβλεψη στη σύμβαση;

Ωραίοι, λοιπόν, οι πανηγυρισμοί του Πρωθυπουργού, αλλά η αλήθεια είναι ότι πέρασαν έξι χρόνια με καθυστερήσεις τεράστιες, οι οποίες κόντεψαν να τινάξουν στον αέρα την κατασκευή αυτού του περιβόητου αυτοκινητόδρομου του ΒΟΑΚ και να χαθούν οι πόροι από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.

Να υπενθυμίσουμε και την ανακολουθία της Κυβέρνησης τους τελευταίους μήνες μέχρι την υπογραφή, αφού από το Βήμα της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης τον περασμένο Σεπτέμβριο ο Πρωθυπουργός διαβεβαίωνε ότι η σύμβαση αυτή θα είχε υπογραφεί πριν το τέλος του 2024 και μετά το πήγε για τους τρεις πρώτους μήνες του 2025 και μετά για τον Απρίλιο και τελικά, ήρθαμε στον Μάιο, για να τη δούμε στη Βουλή.

Μη μας λέτε, λοιπόν, ότι ήταν προτεραιότητα του Πρωθυπουργού το έργο αυτό, όταν μάλιστα η Κυβέρνηση φέρνει μία σύμβαση η οποία, σύμφωνα και με όσα ακούστηκαν από τους φορείς, είναι σημαντικά κατώτερη των προσδοκιών των Κρητικών. Ευχόμαστε, επειδή πρόκειται για ζωτικής σημασίας έργο, έστω και την τελευταία στιγμή η Κυβέρνηση και το αρμόδιο Υπουργείο, να αφουγκραστούν τα αιτήματα των τοπικών φορέων και όλης της κοινωνίας της Κρήτης.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε, και για την οικονομία στον χρόνο.

Και κλείνουμε με την ειδική αγορήτρια από την Πλεύση Ελευθερίας, την κ. Γεωργία Κεφαλά.

Παρακαλώ, κυρία συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Άλλο ένα θαύμα που δεν θα γίνει, δυστυχώς. Και τι κρίμα που είναι αυτό. Γιατί ετοιμάζεται ένα έργο που περιμένει όχι μόνο όλη η Κρήτη, αλλά και όλη η Ελλάδα. Όλοι έχουμε σχέση με την Κρήτη. Άλλος έχει τα παιδιά του εκεί ως φοιτητές και φαντάρους, άλλος έχει εμπορικές δραστηριότητες, άλλος τουριστικές. Καταλαβαίνετε ότι το μεγαλύτερο νησί της Ελλάδας και ο τρόπος που κυκλοφορούν τα οχήματα σε αυτό είναι μία επιτακτική ανάγκη.

Αυτό που θα θέλαμε όλοι μας είναι ένας ασφαλής, οικονομικός και γρήγορος δρόμος. Μεγάλο νησί η Κρήτη. Πόσες φορές έχουμε κάνει συναυλία σε κάποια πόλη της Κρήτης και μας λένε: τι κρίμα δεν μπορούμε να έρθουμε, γιατί είμαστε σε μια άλλη πόλη και φοβόμαστε να κυκλοφορήσουμε νύχτα. Πραγματικά το πρόβλημα ήταν μεγάλο και φυσικά έχει βαφτεί με αίμα ο δρόμος ο παλιός, όπως ξέρουμε όλοι και δεν υπάρχει πιο άδικος χαμός από τον χαμό σε τροχαίο.

Γίνεται, λοιπόν, ένας οδικός άξονας που θα διασχίσει όλη την Κρήτη; Όχι. Η Σητεία είναι απ’ έξω, η ανατολική Κρήτη είναι απ’ έξω. Αυτή ήταν η πρώτη απογοήτευση και των ντόπιων, αλλά και η δική μας. Βέβαια, ακολούθησαν υποσχέσεις πως θα φτιαχτεί, θα συμπεριληφθεί κάποια στιγμή. Δεν ξέρουμε πότε. Περιμένουμε να ολοκληρωθεί, όπως ακούσαμε από τον Υπουργό, η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Οπότε μέχρι τότε, αγαπητέ κύριε Ζερβάκη, Δήμαρχε Σητείας, θα αναπτύσσεται μόνο η κεντροδυτική Κρήτη. Μη στεναχωριέστε, όμως, γιατί αυτό που εννοεί η Κυβέρνηση ως ανάπτυξη πάει μαζί με την υποβάθμιση του περιβάλλοντος και τον μαζικό τουρισμό, οπότε η περιοχή σας μπορεί και να κρατήσει λίγο ακόμα από την αυθεντικότητά της. Δεν ξέρετε, μπορεί να έχουμε και κάτι καλό από αυτή την καθυστέρηση.

Γιατί μιλάω για υποβάθμιση του περιβάλλοντος; Γιατί στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων δεν υπάρχει ούτε θα υπάρξει στο μέλλον. Μόνο τμηματικές. Ολόκληρο το νησί, ως απομονωμένο, κλειστό σύστημα πανίδας και χλωρίδας και ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, όπως ξέρουμε ότι είναι το νησί της Κρήτης, δεν το λαμβάνουν υπ’ όψιν. Ούτε τμηματικά, βέβαια, δεν το λαμβάνουν υπ’ όψιν.

Άδικα, λοιπόν, κύριε Νικολούδη ζητάτε για το Δήμο Αποκορώνου και τον Κόμβο Αρμένων να ληφθεί υπ’ όψιν το ιδιαίτερο φυσικό κάλλος και ο υπέροχος ποταμός μοναδικής ομορφιάς, όπως μας περιγράφατε στην επιτροπή. Δεν θα ληφθεί υπ’ όψιν γιατί αυτά είναι λεπτομέρειες και ευαισθησίες που δεν χωράνε στο αναπτυξιακό πρόγραμμα. Εδώ κόβουν συνοικισμούς και πόλεις στα δύο, θα σκεφτούν την ομορφιά, τα ζώα και τα πουλιά; Αν είναι δυνατόν. Όταν, όμως, εσείς χάσετε τον τόπο σας σιγά σιγά κανείς δεν θα μπορεί να σας τον δώσει πίσω. Έχει καμία σχέση η Κρήτη που θυμάμαι εγώ πριν σαράντα χρόνια; Η ζημιά έχει γίνει, ήδη, και θα γίνει ακόμα μεγαλύτερη και ίσως να μην έχει καμία σημασία. Ο κόσμος κοιτάει μπροστά, όπως όλοι ξέρουμε.

Δεν μπορώ, όμως, να δεχτώ ότι ετοιμάζεται ένας δρόμος χωρίς να έχει υπάρξει σχεδιασμός για τα όμβρια ύδατα, κάτι που το Τεχνικό Επιμελητήριο λέει πως είναι ένα από τα πιο σημαντικά ζητήματα. Το Ρέθυμνο σε πάρα πολλές περιοχές του βρίσκεται κάτω από τη στάθμη της θάλασσας. Τι θα γίνει άραγε; Και βέβαια, και στις γύρω από το έργο περιοχές που θα κοπούν και θα διαταραχθούν οι φυσικές απορροές των υδάτων κι εκεί θα δημιουργηθούν πλημμυρικά φαινόμενα με μεγάλες συνέπειες από την κατασκευή ακόμα του έργου. Πότε θα προβλεφθούν όλα αυτά; Δεν μας έχει δοθεί κάποια απάντηση.

Πολλά από τα υφιστάμενα ρέματα που είναι υπεύθυνα να ελεγχθούν έχουν γίνει δρόμοι μάς είπαν -δεν τα λέμε εμείς, μας το λέει ο κ. Σταυριναράκης από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος- ή έχουν μπαζωθεί, έχουν χτιστεί και ότι όλα αυτά είναι ευθύνη της περιφέρειας. Ο Περιφερειάρχης Κρήτης μας είπε πως υπάρχουν κάποια κονδύλια προς έγκριση. Δεν υπάρχουν, λοιπόν, σαφείς απαντήσεις ακόμα. Να δούμε τι θα γίνει, λοιπόν, με την πρώτη βροχή. Το πιο πιθανό είναι να φύγει και ο δρόμος και οι γύρω περιοχές. Τίποτα δεν έχει αρχίσει, δηλαδή, για να αποφευχθούν αυτά τα φαινόμενα που αναμένονται, ενώ αυτό μπορεί να είναι και το σημαντικότερο έργο.

Τον ΒΟΑΚ, λοιπόν, τον φτιάχνουν πρόχειρα, βιαστικά και θα τον πληρώσει το Δημόσιο μαζί με την Ευρωπαϊκή Ένωση κατά 40%-45%. Η εταιρεία ιδιώτης θα καταβάλει το 12% με ίδια κεφάλαια και το υπόλοιπο 43%-48% είναι δανεικά κεφάλαια από τέσσερις συστημικές τράπεζες που θα αποπληρωθούν από μελλοντικές ροές. Ποιες είναι οι μελλοντικές ροές; Τα σκιώδη και τα μετωπικά διόδια. Τα σκιώδη διόδια ουσιαστικά έρχονται ως προστασία του ιδιώτη, αυτό έχει μεριμνήσει μόνο το κράτος, και τον βεβαιώνουν ότι με χαμηλή κίνηση κυκλοφορίας ή υψηλή ο παραχωρησιούχος θα λαμβάνει τα λεφτά του.

Το Δημόσιο είμαστε όλοι εμείς και βάζουμε πλάτη για να γίνει το έργο και για να εγγυηθούμε στις τράπεζες και στον ιδιώτη τα κέρδη του. Δηλαδή ένα έργο θα το πληρώσει όλη η Ελλάδα και οι Κρήτες ακόμα παραπάνω, μας κάνει να σκεφτούμε ότι ο δρόμος μπορεί να είναι και δημόσιος τελικά με τόσο χρήμα. Δεν είναι όμως. Το δημόσιο βάζει πλάτη στη χασούρα, αλλά δεν παίρνει μέρος στα κέρδη. Ούτε μπορεί να ανεβάσει τις μετοχές του, αν τα πράγματα πάνε καλά.

Η ΤΕΡΝΑ, λοιπόν, κερδίζει ένα σίγουρο επίπεδο απόδοσης, αλλά εμείς πληρώνουμε και δεν έχουμε κανένα δικαίωμα. Μάλιστα, θα πληρώνουμε έξτρα και ως χρήστες του δρόμου πριν αυτός ολοκληρωθεί. Όλα αυτά είναι 400,7 εκατομμύρια συν το κόστος κατασκευής μας έρχονται περίπου στο 1,05 δισεκατομμύρια ευρώ. Πενταπλάσια από τα κεφάλαια του ιδιώτη.

Τα διόδια θα είναι πανάκριβα. Βέβαια, δεν ξέρουμε λεπτομέρειες είπαμε γιατί μας έχουν αποκρύψει τα παραρτήματα του έργου. Τώρα μας τα δώσανε κι έχουμε κάποια ευκαιρία να τα μελετήσουμε, εφόσον, όμως, τοποθετηθούν όλοι οι ειδικοί αγορητές και οι εισηγητές. Κανένας ιδιώτης ή επαγγελματίας δεν θα μπορέσει προφανώς να αντέξει τα διόδια αυτά. Οι Κρήτες το έχουν δηλώσει, οι φορείς το δήλωσαν. Κι αν το αντέξει, θα το μετακυλήσει ο επαγγελματίες στις υπηρεσίες που παρέχει, στα εισιτήρια και τα κόμιστρα, με ανάλογες συνέπειες. Συν ότι θα προσπαθούν να αποφεύγουν προφανώς τον δρόμο, με άλλες συνέπειες, που θα επιβαρύνουν τις αστικές περιοχές.

Δεν έχει μελετηθεί στην πραγματικότητα το έργο ούτε ο τρόπος που θα χρηματοδοτηθεί ούτε το κόστος του. Έχει στηριχθεί πάνω σε συγκεκριμένες συνήθειες που τις ακολουθείτε χρόνια σε όλες τις συμβάσεις. Σε αυτό το έργο, όμως, δεν θα έπρεπε να είναι έτσι τα πράγματα.

Αυτά τα γνωρίζουμε. Έχουν γίνει και σε άλλες συμβάσεις και στην «Ολυμπία Οδό» και στην «Αττική», με ένα δημόσιο ενεργό, αλλά αδύναμο, που δεν μπορεί να ασκήσει ελέγχους στην ποιότητα των υπηρεσιών των παραχωρησιούχων ή να ασκήσει άμεση διοικητική παρέμβαση. Μόνο εξωφρενικά υψηλές αποζημιώσεις σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης και ρήτρες για απαλλοτριώσεις, που δεν θα είναι έτοιμες βέβαια σε καμία περίπτωση στην προβλεπόμενη ημερομηνία. Ξέρουμε ότι οι ημερομηνίες έχουν να κάνουν με ένα διάστημα δώδεκα και δεκαοκτώ μηνών, οι οποίες φυσικά και δεν υπάρχει περίπτωση να είναι έτοιμες στην ώρα τους. Είπαμε να κάνουμε, λοιπόν, τη σύμβαση ελκυστική για να την αναλάβει κάποιος, αλλά εσείς το παρακάνετε. Αντί για ισομερή κατανομή ευθυνών βάλατε αποζημίωση του παραχωρησιούχου για διαφυγόντα κέρδη.

Δώσατε στο Δημόσιο την ευθύνη για άδειες, για υποδομές, για ρυθμίσεις και απαλλοτριώσεις, προδιαγράφοντας την αποτυχία του βέβαια σε όλα αυτά. Αυτό το ξέρει όλος ο ελληνικός λαός γιατί η ταχύτητα και η αποτελεσματικότητα του Δημοσίου δεν θωρακίστηκε ποτέ. Και φυσικά είναι ντροπή να λέτε στην Αριστερά ότι ονειρεύεται ένα Δημόσιο που δεν υπάρχει και δεν θα υπάρξει ποτέ, γιατί η αποδυνάμωσή του ήταν και είναι μεθοδευμένη.

Οι ΟΤΑ θα είναι εκεί, αυτό είναι το μόνο σίγουρο, για να σας ελέγχουν, έστω και ανεπίσημα, γιατί επίσημα δεν υπάρχει κανείς για να ελέγχει τις επιπτώσεις στο περιβάλλον φυσικά. Μόνο οι κάτοικοι που αγαπούν τον τόπο τους θα σας δυσκολέψουν και θα σας υποχρεώσουν να λάβετε τις ζωές τους υπ’ όψιν και την ευημερία τους και την ασφάλειά τους. Θα σας υποχρεώσουν να λάβετε υπ’ όψιν τον αποκλεισμό τους από έναν κλειστό αυτοκινητόδρομο που θα τους περιορίσει, αντί να τους ενώσει. Δεν έχετε λάβει υπ’ όψιν τις ανάγκες τους και δεν τους ρωτήσατε ποτέ. Ο σχεδιασμός, ακόμη και η σύμβαση έχει ολοκληρωθεί, έχει υπογραφεί, και οι άνθρωποι αυτοί δεν έχουν ενημερωθεί καν. Δεν γνώριζαν καν τον σχεδιασμό.

Υποσχεθήκατε ότι θα διαβουλευτείτε εκ νέου με τους φορείς, ότι θα φέρετε τα παραλειπόμενα παραρτήματα για τους Βουλευτές. Όλα αυτά τα κάνατε παράτυπα και αυτοσχεδιαστικά, όπως πάντα, γιατί κρύβεστε από την αλήθεια και τη διαφάνεια. Οποιαδήποτε μελλοντική αλλαγή στους όρους στο μέλλον, εφόσον έχει γίνει κύρωση από τη Βουλή, θα απαιτεί δύσκαμπτη νομοθετική τροποποίηση. Αυτό δένει ακόμα περισσότερο τα χέρια του Δημοσίου και αγκυλώνει τις αλλαγές. Και δυστυχώς αυτό θέλετε. Τίποτα δεν γίνεται άθελά σας. Ο φορολογούμενος θα πληρώνει αυτόν τον δρόμο επί δεκαετίες και κανείς δεν θα είναι ευχαριστημένος τελικά, αυτό είναι το δυστύχημα, αλλά θα μαίνονται προσφυγές και μάχες με τοπικούς φορείς.

Τουλάχιστον, βεβαιώστε μας πως το αντίτιμο θα είναι χαμηλό, πως δεν θα επιβαρύνει τις αστικές διαδρομές, ότι θα ετοιμαστεί επιτέλους το ηλεκτρονικό σύστημα διοδίων σύντομα, για να έχουν ευνοϊκή μεταχείριση οι τοπικοί οδηγοί τουλάχιστον, ότι θα γίνουν υπόγειες διαβάσεις εκεί που χρειάζονται, ότι θα δούμε στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων που θα βλέπει το σύνολο της επίδρασης του έργου. Πείτε μας ποιο είναι το σχέδιο διαχείρισης κινδύνων. Υπάρχει κι αυτό στα παραλειπόμενα παραρτήματα; Ή δεν υπάρχει καθόλου; Γιατί κάτι τέτοιο επίσης δεν έχουμε δει και δεν είχαμε την ευκαιρία να το μελετήσουμε.

Γενικά, όμως, η πρόβλεψη και η διαχείριση κινδύνων δεν είναι το δυνατό σας σημείο. Είστε, όμως, πάρα πολύ δυνατοί στην κάλυψη των ευθυνών, οπότε δεν χρειάζεται να προβλέπετε και να σχεδιάζετε. Άλλο ένα «πάμε κι όπου βγει», όπως λέει και η Πρόεδρος, και άλλο ένα «πάμε κι όσα φάμε».

Κλείνοντας θα ήθελα να παρακαλέσω για κάτι επιτακτικό, μιας και είναι εδώ ο Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών. Μας παρακάλεσαν οι κάτοικοι της Γορτυνίας να αναφέρουμε κάτι για τη δυτική Γορτυνία και για τον δρόμο Λαγκάδια-Δυτική Γορτυνία. Υπάρχουν καθυστερήσεις της παράκαμψης Λαγκαδίων, παρά την ολοκλήρωση των μελετών και τη δαπάνη εκατομμυρίων μέχρι στιγμής. Οι άνθρωποι μάς έστειλαν φωτογραφίες για έναν δρόμο απαράδεκτο ο οποίος είναι πραγματικός κίνδυνος γι’ αυτούς και για τις οικογένειές τους. Μας ρωτάνε: «Θα περνούσατε εσείς με το αυτοκίνητο από τον δρόμο αυτόν»; Η απάντηση είναι «όχι», όπως δεν θα περνούσαμε από πάρα πολλούς δρόμους τους οποίους, όμως, παρ’ όλα αυτά τους έχετε στην κυκλοφορία, ενώ πραγματικά είναι κίνδυνος γι’ αυτούς που τους χρησιμοποιούν.

Παρακαλώ να επιληφθείτε της κατάστασης και κάποια στιγμή να μας ενημερώσετε για το τι θα αλλάξει, διότι γι’ αυτό επιφυλαχτήκαμε στις επιτροπές, μήπως και έστω την τελευταία στιγμή αλλάξετε κάτι.

Ευχαριστούμε πάρα πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Εμείς ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε, και για τη συνέπεια στον χρόνο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 30 Μαΐου του 2025.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 955/23-5-2025 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Δράμας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΠΑΣΟΚ-Κινήματος Αλλαγής κ. Αναστάσιου Νικολαΐδη προς την Υπουργό Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού με θέμα: «Σοβαρός κίνδυνος αποκλεισμού αποφοίτων ειδικής αγωγής στην προκήρυξη λόγω μεγάλων καθυστερήσεων του Αυτοτελούς Τμήματος Εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας (ΑΤΕΕΝ)».

2. Η με αριθμό 943/20-5-2025 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Λάρισας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Βασίλειου Κόκκαλη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας με θέμα: «Πράσινη ανάπτυξη με γυάλινα πόδια για τους μικροεπενδυτές».

3. Η με αριθμό 947/21-5-2025 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αχαΐας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νίκης κ. Σπυρίδωνα Τσιρώνη προς την Υπουργό Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού με θέμα: «Απαράδεκτο το δίλημμα για νοσηλευτική φροντίδα ή εκπαιδευτική στήριξη των παιδιών με δυσκολίες στην μάθηση και ποικίλα ιατρικά προβλήματα».

4. Η με αριθμό 954/22-5-2025 επίκαιρη ερώτηση του ανεξάρτητου Βουλευτή Κερκύρας κ. Αλέξανδρου - Χρήστου Αυλωνίτη προς τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη με θέμα: «Βελτίωση των συνθηκών κράτησης στις φυλακές Κέρκυρας και ανάγκη μεταφοράς αυτών εκτός αστικού ιστού».

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 976/26-5-2025 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Κιλκίς της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής κ. Στέφανου Παραστατίδη προς την Υπουργό Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού με θέμα: «Μη εφαρμογή του ν.5082/24: αποκάλυψη της προχειρότητας της κυβερνητικής πολιτικής για την επαγγελματική εκπαίδευση».

2. Η με αριθμό 952/22-5-2025 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αχαΐας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νίκης κ. Σπυρίδωνα Τσιρώνη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας με θέμα: «Τραγικές καθυστερήσεις διαδικασιών προγράμματος «Εξοικονομώ - Ανακαινίζω για νέους» του 2023».

ΑΝΑΦΟΡΕΣ - ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 3337/12-2-2025 ερώτηση του Βουλευτή Αιτωλοακαρνανίας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Μιλτιάδη Ζαμπάρα προς την Υπουργό Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού με θέμα: «Εύρεση άμεσης λύσης για την ένταξη της ειδικότητας «Τεχνικός Θερμικών και Υδραυλικών Εγκαταστάσεων και Τεχνολογίας Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου» στο μεταλυκειακό έτος-τάξη μαθητείας, ώστε να μπορούν να έχουν πιστοποιητικό επάρκειας-πτυχίο επιπέδου 5 του εθνικού πλαισίου προσόντων όλες οι ειδικότητες στα ΕΠΑΛ».

Έχοντας ολοκληρώσει τους εισηγητές και τους ειδικούς αγορητές, περνάμε στους ομιλητές. Πρώτος ομιλητής είναι ο κ. Χρήστος Σταϊκούρας από τη Νέα Δημοκρατία.

Ορίστε, κύριε Σταϊκούρα, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κυρώνεται σήμερα η σύμβαση παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του ΒΟΑΚ στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο. Αναμφίβολα η υπογραφή της σύμβασης, η κύρωσή της από τη Βουλή και η έναρξη υλοποίησης του έργου αποτελούν μια εξαιρετικά σημαντική εξέλιξη για την Κρήτη.

Η διαδικασία για να φτάσουμε εδώ, στο τελευταίο βήμα, ήταν δύσκολη και απαιτητική, εξαιτίας του ύψους και της συνθετότητας της χρηματοδότησης, αλλά και της πολυπλοκότητας της διαγωνιστικής διαδικασίας.

Υπενθυμίζω ότι η διενέργεια του διεθνούς διαγωνισμού εγκρίθηκε στις 14 Ιουνίου 2018. Μετά την ολοκλήρωση των απαιτούμενων μελετών και αδειοδοτήσεων, εκδόθηκε η πρόσκληση υποβολής δεσμευτικών προσφορών την 1η Δεκεμβρίου 2022 και η κατάθεση των προσφορών ορίστηκε για τις 8 Μαΐου 2023. Τα δύο τελευταία χρόνια υπήρξε επιτάχυνση των ενεργειών, έγκριση πρακτικού ελέγχου και αξιολόγηση φακέλου -11 Αυγούστου του 2023-, έγκριση πρακτικού των φακέλων δικαιολογητικών συμμετοχής, τεχνικών προσφορών, οικονομικών προσφορών στις 19 Σεπτεμβρίου 2023, στις 12 Ιανουαρίου 2024 και στις 21 Μαρτίου 2024.

Θέλω να αναδείξω και να καταδείξω τη δυσκολία υλοποίησης πολλές φορές δημοσίων έργων που είναι πολύπλοκα. Παράλληλα διασφαλίστηκε στις αρχές του έτους η μερική χρηματοδότηση του έργου από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας ύψους 200 εκατομμυρίων ευρώ με τροποποίηση της απόφασης ένταξης και του εργόσημου και με αναθεώρηση του φυσικού αντικειμένου.

Τα οριστικά έργα οριστικοποιήθηκαν στις 31 Ιανουαρίου 2025, διαδικασία που υπερέβη τους επτά μήνες, κατόπιν τριών αιτιολογημένων αιτημάτων παράτασης εκ μέρους του προσωρινού αναδόχου σε στενή συνεργασία του ίδιου, του τραπεζικού συστήματος και του Υπουργείου.

Σημειώνεται, και το ακούσαμε και στην επιτροπή, ότι από τον συνολικό προϋπολογισμό του έργου, συμπεριλαμβανομένης της άσκησης του δικαιώματος προαίρεσης, πέραν της χρηματοδότησης με 200 εκατομμύρια ευρώ από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, ενός συνολικού έργου που υπερβαίνει τα 2 δισεκατομμύρια ευρώ, 592 εκατομμύρια ευρώ προέρχονται από το Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης, 1,079 δισεκατομμύρια ευρώ είναι δάνεια προς τον παραχωρησιούχο από εμπορικές τράπεζες και 244 εκατομμύρια ευρώ είναι η άμεση συμβολή του παραχωρησιούχου. Εστάλησαν την ίδια περίοδο τα απαιτούμενα έγγραφα στις Γενικές Διευθύνσεις Ανταγωνισμού και Κινητικότητας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και παρασχέθηκαν οι απαραίτητες εγκρίσεις.

Ολοκληρώθηκε ο προσυμβατικός έλεγχος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, γνωστοποιήθηκε από το Δημόσιο η πρόθεση να ασκήσει το δικαίωμα της προαίρεσης που προβλέπεται στη σύμβαση παραχώρησης για το Τμήμα Κίσαμος - Χανιά και βρέθηκε νομική λύση για να ενταχθεί στο σύνολο της παραχώρησης. Και, τέλος, εγκρίθηκε το πρακτικό ελέγχου δικαιολογητικών κατακύρωσης προσωρινού αναδόχου και ανακηρύχθηκε ο ανάδοχος του έργου στις αρχές Μαρτίου 2025.

Επίσης, την ίδια περίοδο, δεδομένης της συχνότητας των δυστυχημάτων στον υφιστάμενο αυτοκινητόδρομο, θα εφαρμοστούν άμεσα, όπως ανακοινώθηκε σε σύσκεψη στην Κρήτη υπό τον Πρωθυπουργό τον Δεκέμβριο του 2024 και επαναλήφθηκε κατά την υπογραφή της σύμβασης, μέτρα οδικής ασφάλειας, τα οποία κατέθεσα στα Πρακτικά, και εφαρμόστηκαν επιτυχώς και σε άλλα υπό κατασκευή οδικά έργα, όπως είναι ο αυτοκινητόδρομος Πάτρα-Πύργος.

Ταυτόχρονα, την τελευταία διετία προχωρά με ικανοποιητικούς ρυθμούς η υλοποίηση και των άλλων δύο τμημάτων του ΒΟΑΚ, αυτά των τμημάτων Χερσόνησος-Νεάπολη και Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος, ενώ, όπως ανακοινώθηκε από τον Πρωθυπουργό και την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κατά την τελετή υπογραφής της σύμβασης, θα χρηματοδοτηθούν και μελέτες για το τμήμα Παχιά Άμμος - Σητεία.

Παράλληλα, προς την κατεύθυνση ενίσχυσης των υποδομών του υφιστάμενου αυτοκινητόδρομου εντάχθηκαν το 2024 έργα ύψους 10 εκατομμυρίων ευρώ για την επισκευή βλαβών στις γέφυρες του ΒΟΑΚ, κατόπιν πρόσκλησης από την Περιφέρεια Κρήτης και κατάθεσης τεχνικού δελτίου. Το έργο είναι σε εξέλιξη από τις αρχές του 2025.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο ΒΟΑΚ είναι μια στρατηγική υποδομή, η οποία, επίσης, εντάσσεται σε ένα ευρύτερο πλέγμα κυβερνητικών παρεμβάσεων στην Κρήτη, που κωδικοποιούνται σε τέσσερις δέσμες. Η πρώτη είναι η κατασκευή του νέου Διεθνή Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης στο Καστέλλι με πρόοδο υλοποίησης περίπου στο 50%.

Η δεύτερη είναι η λειτουργία και αξιοποίηση του υφιστάμενου Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης, όπου υλοποιήθηκαν και δρομολογούνται εργασίες αναβάθμισης των υποδομών και του εξοπλισμού, καθώς και συμμόρφωσης με ευρήματα της EASA, που αφορούν στην ασφάλεια. Παράλληλα, εντάχθηκε στο αναπτυξιακό πρόγραμμα συμβάσεων στρατηγικής σημασίας με δικαιούχο το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών η ωρίμανση για την αξιοποίηση του οικοπέδου του αεροδρομίου μετά την παύση λειτουργίας του.

Η τρίτη δέσμη είναι έργα αντιπλημμυρικής προστασίας, υδρευτικής και αρδευτικής αξιοποίησης και διαχείρισης του υδατικού δυναμικού της Κρήτης. Μεταξύ άλλων υλοποιούνται ή και δρομολογούνται: Η αξιοποίηση του υδατικού δυναμικού του ποταμού Ταυρωνίτη, συμπληρωματικά έργα και ενίσχυση του ταμιευτήρα Μπραμιανού, κατασκευή του φράγματος στο Πλατύ, μελέτη αρδευτικών δικτύων Γερακαρίου -Ρεθύμνου και αξιοποίηση ταμιευτήρα Φράγματος Ποταμών Αμαρίου.

Και η τέταρτη δέσμη παρεμβάσεων αφορά δημόσιες κτιριακές υποδομές. Αυτές αφορούν στην ανέγερση νέου αστυνομικού μεγάρου στο Ρέθυμνο, στην κατασκευή και αναβάθμιση δικαστικών μεγάρων στο Ηράκλειο και στο Ρέθυμνο, καθώς και στη δημιουργία σχολικών υποδομών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώνοντας η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας παραμένει συνεπής στη δέσμευσή της απέναντι στις τοπικές κοινωνίες, για την πρόοδο των έργων, που έχουν τεθεί ως προτεραιότητα. Ο ΒΟΑΚ στο σύνολό του αποτελεί την πιο εμβληματική κυβερνητική παρέμβαση στην Κρήτη στο πεδίο των υποδομών.

Θέλω και πάλι να ευχαριστήσω και να συγχαρώ τους συντελεστές αυτής της διαχρονικής, συλλογικής προσπάθειας, πολιτικές ηγεσίες, πρωτίστως Κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας από το 2019 και μετά, υπηρεσιακούς παράγοντες, τοπική αυτοδιοίκηση και τον ιδιωτικό τομέα για την αγαστή εξαιρετικά παραγωγική συνεργασία. Όπως ακούσαμε και κατά τη χθεσινή ακρόαση των φορέων, αυτή η συνεργασία πρέπει να συνεχιστεί, να είναι στενή, ειλικρινής και παραγωγική.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Σας ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, δεκαοκτώ μαθήτριες και μαθητές και δυο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 5ο Δημοτικό Σχολείο Δάφνης.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει τώρα από το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής, ο κ. Φραγκίσκος Παρασύρης.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ (ΦΡΕΝΤΥ) ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινώ με την προδήλως προβληματική διαδικασία, που έχουμε σήμερα μπροστά μας και αφορά προφανώς τη μη έγκαιρη, παρά τις δεσμεύσεις του Υπουργού, παράδοση των προσαρτημάτων και παραρτημάτων της σύμβασης ως αναπόσπαστου μέρους της συγκεκριμένης σύμβασης, χωρίς να υπάρχει ο εύλογος χρόνος.

Θέλω να δείξω στους συναδέλφους και σε όσους μας βλέπουν ότι αυτός είναι ο όγκος επτακοσίων σελίδων, που μας παραδόθηκε πριν από μία ώρα στα e-mail μας και είναι τα προσαρτήματα, υποτίθεται για να τα μελετήσουμε, να τα αξιολογήσουμε υπεύθυνα και να έρθουμε εδώ, να έχουμε μία ολοκληρωμένη άποψη, η οποία αφορά στον προϋπολογισμό του έργου, στο χρηματοοικονομικό μοντέλο το οποίο προκύπτει μέσα από τα παραρτήματα, δηλαδή για το κέρδος ουσιαστικά που θα έχει ο ιδιώτης και ο παραχωρησιούχος, το χρονοδιάγραμμα της μελέτης κατασκευής και όλα αυτά. Αυτά σε αυτόν τον όγκο ήρθαν πριν από μία ώρα στην Εθνική Αντιπροσωπεία και στα δικά μας e-mail υποτίθεται για να μελετηθούν. Δυστυχώς, αυτή είναι μια προσβολή της διαδικασίας εξαρχής.

Τονίζω, λοιπόν, προς πάσα κατεύθυνση, ξεκινώντας την κυρίως ομιλία μου ότι για το ΠΑΣΟΚ, αλλά και για εμένα προσωπικά ως Βουλευτή Ηρακλείου ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης αποτελεί βασική συνιστώσα για την αναπτυξιακή πορεία του νησιού. Οφείλω να επισημάνω πως είναι καλές οι φιέστες και τα πανηγύρια, είναι πολιτικά εκμεταλλεύσιμες οι αλλεπάλληλες υπουργικές εξαγγελίες, αλλά την ίδια στιγμή η αλήθεια είναι εδώ και είναι αποτυπωμένη στις σελίδες της σύμβασης και των παραρτημάτων, τα οποία καλείται να επικυρώσει σήμερα η Βουλή.

Σε ποιο σημείο είμαστε σήμερα, πού έχουμε περιέλθει; Θα σας πω. Είναι τόσο βαθιά απογοητευμένη, τόσο βαθιά τραυματισμένη η κοινωνία της Κρήτης από την αναμονή αυτού του έργου, τις καθυστερήσεις που από το 2015, επί ημερών κ. Σπίρτζη δεν δημοπρατήθηκε ούτε ένα χιλιόμετρο νέου δρόμου εν αναμονή υποτίθεται του ολοκληρωμένου έργου, τις ακυρώσεις συμβάσεων, τα μπρος πίσω της πολιτείας με τις αλλεπάλληλες εξαγγελίες και υποσχέσεις, τους δεκάδες θανάτους και σοβαρούς τραυματισμούς που έχουμε κάθε χρόνο, είναι όλα αυτά που έχουμε μπροστά μας.

Έχουμε μια Κυβέρνηση, η οποία ενώ γνωρίζει ακριβώς την κατάσταση, μας λέει είτε θα πάρετε μια σύμβαση με κρυφά σημεία, ελλείψεις, στα οποία θα αναφερθώ παρακάτω, δηλαδή είτε θα πάρετε μια κακή σύμβαση είτε δεν θα έχετε ΒΟΑΚ, δεν θα έχετε οδική ασφάλεια, δεν θα έχετε ανάπτυξη, δεν θα έχετε συντόμευση των διαδρομών. Εργαλειοποιείτε ουσιαστικά την προσμονή, την αγωνία, την ανάγκη του κρητικού λαού και όλων εμάς για να περάσει ένα έργο με πλείστα σημεία αιχμής.

Αυτό είναι, δυστυχώς, το εξοντωτικό δίλημμα της Κυβέρνησης στην κοινωνία της Κρήτης, ένα μοτίβο σταθερό, απειλητικό πάντα, με κοινωνικούς αυτοματισμούς μεθοδεύετε την απαξίωση δημόσιων δομών και υποδομών, που φτάνει σε απελπισία τον κόσμο και έτοιμο πάντα να δεχθεί οτιδήποτε μετά. Είναι ένα μοτίβο, το οποίο το βλέπουμε να επαναλαμβάνεται σε όλα τα πεδία πολιτικής και δυστυχώς σας αντιπροσωπεύει, είναι το σύστημα διακυβέρνησης σας.

Κάτω από την ανάγκη αυτή θα πρέπει να ανεχτούμε όλοι σήμερα τα διπλά διόδια, τη διχοτόμηση πόλων, την κολοβή εκτέλεση σημαντικών έργων και την έλλειψη μελετών αντιπλημμυρικών έργων, όπως γίνεται στο Καστέλλι και τρέχουμε την τελευταία στιγμή -αναφέρθηκε προηγουμένως και ο κ. Σταϊκούρας- να το προλάβουμε.

Και βέβαια, κανένας δεν το έχει πει και δεν ειπώθηκε ούτε στις επιτροπές ότι έχουμε την παράδοση και δωρεά στον ιδιώτη εξήντα και πλέον χιλιομέτρων δημόσιου δρόμου, ο οποίος είναι τετράιχνος με στηθαίο και ήδη κατασκευασμένος. Μάλιστα, από τα Λινοπεράματα μέχρι τη Χερσόνησο, το συγκεκριμένο τμήμα έχει χρηματοδοτηθεί από ευρωπαϊκά κονδύλια. Τα εξήντα χιλιόμετρα είναι πάνω από το 1/3 του έργου, το οποίο το δίνουμε δώρο στον παραχωρησιούχο. Και το χειρότερο στο κομμάτι Λινοπεράματα - Νέο Αεροδρόμιο, Γάζι ουσιαστικά - Νέο Αεροδρόμιο ελλείψει μέσου σταθερής τροχιάς και αγωγού μεταφοράς καυσίμων στο νέο αεροδρόμιο θα καταστήσουν το εν λόγω τμήμα του ΒΟΑΚ αδιαπέραστο από την κυκλοφορία.

Και επειδή ακούστηκαν και κάποια νούμερα, στα οποία δυστυχώς δεν είχαμε πρόσβαση, είναι περίπου 1,8 δισεκατομμύρια το έργο. Έχουμε 693 εκατομμύρια με τα οποία συμβάλλει το Δημόσιο, είναι γύρω στο 40% μαζί με τα σκιώδη διόδια, είναι γύρω στο 40% με 45% η δημόσια συμμετοχή συν τα εξήντα χιλιόμετρα που παίρνει ήδη έτοιμα ο παραχωρησιούχος, δεν καταλαβαίνω γιατί τελικά καταλήγουμε σε μια παραχώρηση και πού αυτή εξυπηρετεί.

Έχουμε, λοιπόν, μια σύμβαση με ουσιαστικές αντιφάσεις, κρυφά σημεία, ελλείψεις τεχνικές, πρωτοτυπίες σκόπιμες, φωτογραφικές ρυθμίσεις διάσπαρτες και βεβαίως το όλον στην υπηρεσία του ενός. Σας τα είπαν εν συγχορδία χθες και οι φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης και οι φορείς του νησιού.

Στην περίπτωσή μας ο ένας είναι παραχωρησιούχος και το όλον είναι ο κρητικός λαός και τα εκατομμύρια των ξένων επισκεπτών, που καταφθάνουν στο νησί μας.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Λίγη ανοχή, κύριε Πρόεδρε.

Εκεί που άλλοι σχεδιάζουν έξυπνες πόλεις, ο ΒΟΑΚ διχοτομεί το Ηράκλειο και το Μαλεβίζι. Οι προσφυγές των συγκεκριμένων δήμων στο Συμβούλιο της Επικρατείας είναι ισχυρές και σίγουρα, όπως αποδείχθηκε χθες στην επιτροπή κατά την ακρόαση των φορέων, έχουν και βάση και ουσία. Επιμένετε σε ένα λάθος. Δεν φαίνεστε διατεθειμένοι να άρετε τη διχοτόμηση του ενιαίου πολεοδομικού συγκροτήματος του Ηρακλείου - Γαζίου και δεν λέτε κουβέντα για την πραγματική παράκαμψή τους με υπογειοποίηση του άξονα ή διαμόρφωση μιας ευρείας νότιας παράκαμψης αυτών.

Αν δεν αλλάξετε τον σχεδιασμό, σφραγίζετε και υπογράφετε προσωπικά την πολεοδομική και αναπτυξιακή ανακοπή της πόλης του Ηρακλείου, ενώ την ίδια στιγμή αποκλείεται ο κόμβος του αεροδρομίου από την απαλλαγή των διοδίων και τίθεται το ερώτημα αν ο κόμβος Καρτερού, η σήραγγα του Κακού Όρους και ο ανισόπεδος κόμβος της Ανώπολης συμπεριλαμβάνονται στη σύμβαση παραχώρησης και αν παραλείπεται η σύνδεση με τη μεγαλύτερη βιομηχανική περιοχή της Κρήτης αλλά και τη ΒΙΠΕ στην Φοινικιά.

Επιπλέον, εκεί που οι σύγχρονοι αυτοκινητόδρομοι γεφυρώνουν χάσματα, ο ΒΟΑΚ ακρωτηριάζει την ανατολική Κρήτη. Πάγια θέση της Περιφέρειας Κρήτης και των δήμων και του ΠΑΣΟΚ προφανώς και της κοινωνίας παραμένει η βούληση να φτάσει δρόμος μέχρι τη Σητεία. Εκεί που στα νησιά της Μεσογείου, με εξαίρεση τη Σικελία, δεν υπάρχουν διόδια, στον ΒΟΑΚ πρωτοτυπούμε. Και τυπικά διόδια θα έχουμε και σκιώδη διόδια και προκαταβολικά διόδια πριν την παράδοση του έργου στο σύνολό του.

Αλήθεια, μην έχετε τόση αγωνία με την εξοικείωση των Κρητικών με τα διόδια, όπως περιγράφεται μέσα στη σύμβαση. Και βεβαίως είναι λες και είμαστε μια χώρα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης που οι όροι της νησιωτικότητας δεν λαμβάνονται καθόλου υπ’ όψιν.

Κύριε Υπουργέ, σας καλώ έστω και την ύστατη στιγμή να διασώσετε ό,τι μπορείτε. Εξαιρέστε με ένα άρθρο από την υποχρέωση καταβολής διοδίων όλες τις αστικές μετακινήσεις. Ρυθμίστε σήμερα πριν την ψηφοφορία, τα ζητήματα που σας έχουμε αναδείξει και ανακοινώστε σήμερα ένα άλλο μοντέλο λειτουργίας των διοδίων. Δεν έχει λογική να τοποθετείτε διόδια με ελάχιστες παρεμβάσεις στον άξονα περιμετρικά των πόλεων, χωρίς να μας υπόσχεστε τίποτα, ούτε καν τα σκέπαστρα ή τις τομές που έχουν ζητήσει οι δήμοι ως μίνιμουμ αξιώσεων.

Δηλαδή για να καταλάβουμε, θα βάλετε τα booth στις εισόδους και τις εξόδους των πόλεων και θα εισπράττει ο ιδιώτης, χωρίς να κάνει καμία παρέμβαση. Είναι δυνατόν; Αφήστε τα μεγάλα λόγια και απαντήστε πρακτικά, γιατί εγώ προσωπικά ως Βουλευτής δεν μπορώ να καταλάβω τι θέλετε να κάνετε γύρω από το Ηράκλειο και το Γάζι. Υπάρχουν άτομα με ειδικές ανάγκες, άνεργοι, ευάλωτοι, μόνιμοι κάτοικοι περιοχών, που αναγκάζονται καθημερινά να κινούνται επί του ΒΟΑΚ, διότι λειτουργεί ως περιφερειακός και μοναδικός δρόμος για κάθετες διαδρομές. Αυτοί πρέπει να απαλλαγούν. Τι θα κάνετε; Θα τους βάλετε το χρονόμετρο της μίας ώρας;

Και τι θα γίνει σε σχέση με την κυκλοφοριακή επιβάρυνση εντός των οδικών αξόνων εντός των πόλεων; Εν κατακλείδι, πατάτε πάνω στον πόνο, την αδήριτη ανάγκη για το έργο, την προσμονή των Κρητικών, για να εκβιάζετε και να αποσπάσετε τη θετική μας ψήφο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Κύριε συνάδελφε, σας παρακαλώ. Είστε στα εννιάμισι λεπτά.

**ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ (ΦΡΕΝΤΥ) ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, σε δέκα δευτερόλεπτα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Όχι, κύριε συνάδελφε. Εννιάμισι λεπτά δεν αφήνω κανέναν. Παρακαλώ κλείστε!

**ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ (ΦΡΕΝΤΥ) ΠΑΡΑΣΥΡΗΣ:** Θέλω να πω στον κρητικό λαό ότι με τα χρήματα που διέθετε η χώρα, υπήρχε άλλος δρόμος για έναν πιο βιώσιμο, σύγχρονο και φιλικό στους χρήστες έργο.

Θα βρισκόμαστε ωστόσο άγρυπνοι φύλακες να παρακολουθούμε και να πιέζουμε, έτσι ώστε να διορθωθούν οι όποιες παραλείψεις.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Έχει ζητήσει τον λόγο για δύο λεπτά ο Υπουργός.

Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω να καταθέσω στη Βουλή κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις. Συγκεκριμένα στο άρθρο δεύτερο του νομοσχεδίου η λέξη «Αναψυχής» αντικαθίσταται από τη λέξη «Ανάπαυσης». Η λέξη «και» μετά τις λέξεις «Κέντρων Εκμετάλλευσης» αντικαθίσταται από το σημείο στίξης, «-», παύλα. Και μετά από τις λέξεις των «Κέντρων Εκμετάλλευσης-Συντήρησης (ΚΕΣ)» προστίθενται οι λέξεις «των Κέντρων Ελέγχου Σηράγγων».

Αυτά τα καταθέτω στη Βουλή.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρίστος Δήμας καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

(Να μπει η σελ. 123)

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Τον λόγο τώρα έχει από τη Νέα Αριστερά ο κ. Οζγκιούρ Φερχάτ.

**ΟΖΓΚΙΟΥΡ ΦΕΡΧΑΤ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η παρούσα σύμβαση έρχεται για ακόμη μια φορά να επιβεβαιώσει ότι η Κυβέρνηση μετατρέπει μια αδήριτη κοινωνική ανάγκη σε ευκαιρία. Και ενώ πρόκειται για μια ιστορική εκκρεμότητα πολλών δεκαετιών για την Κρήτη, έρχεται μία σύμβαση με αδικαιολόγητα μεγάλη καθυστέρηση χωρίς δημόσια διαβούλευση, με όρους αδιαφάνειας και ευεργετικούς μόνο για τον ιδιώτη παραχωρησιούχο.

Συγκεκριμένα εγείρονται σοβαροί προβληματισμοί για τη διαφάνεια, τη λογοδοσία, την ανεξαρτησία των κρίσιμων εποπτικών μηχανισμών, καθώς και την ικανότητα του δημοσίου να ασκεί ουσιαστικό έλεγχο σε ένα έργο μείζονος σημασίας.

Αρχικά υπάρχει αδιαφάνεια στην επιλογή του ανεξάρτητου μηχανικού, ο οποίος ανατίθεται απευθείας στον παραχωρησιούχο. Η ύπαρξη, δηλαδή, και ο μισθός του ανεξάρτητου μηχανικού εξαρτάται από τον ιδιώτη που θα κληθεί να ελέγξει.

Επίσης, συγκέντρωση εξουσιών στον παραχωρησιούχο και περιθωριοποίηση του Δημοσίου. Ο παραχωρησιούχος προχωρά στη σύνταξη όλων των εγχειριδίων λειτουργίας και διαχείρισης και αποφασίζει την ανάθεση τμημάτων του έργου σε υπεργολάβους.

Τέλος, απουσία δημόσιας διαβούλευσης, οπότε για ακόμη μία φορά η τοπική κοινωνία μένει εκτός, παρά το γεγονός ότι το έργο την αφορά άμεσα.

Ένας σύγχρονος οδικός άξονας είναι περισσότερο από αναγκαίος για το νησί, καθώς το πεπαλαιωμένο και χωρίς συντήρηση οδικό δίκτυο έχει οδηγήσει σε τροχαία δυστυχήματα και άδικους θανάτους ή αναπηρίες κυρίως νέων ανθρώπων. Η χάραξη, όμως, ενός δρόμου δεν είναι θέμα αποκλειστικά οικονομοτεχνικό. Είναι πρωτίστως πολιτικό και πρέπει να έχει κοινωνικό πρόσημο.

Όταν επομένως λέμε σύγχρονο οδικό άξονα για την Κρήτη, σίγουρα πρέπει να εννοούμε οδικό δίκτυο που θα ενώνει το νησί από τη μία άκρη ως την άλλη και όχι να κόβεται στο Ηράκλειο, αφήνοντας εκτός το Λασίθι, την Ιεράπετρα και τη Σητεία με τη δικαιολογία ότι δεν φτάνουν τα χρήματα ή ότι δεν συμφέρει.

Επίσης, ένα οδικό δίκτυο για τους πολίτες οι οποίοι θα διευκολύνονται και θα έχουν ασφάλεια στις μετακινήσεις τους χωρίς να αναγκάζονται να τις χρυσοπληρώνουν σε διόδια. Ένα οδικό δίκτυο με εγγυήσεις που δεν βλέπουμε σε αυτή τη σύμβαση παραχώρησης, ώστε να μην έχουμε τα ανεπίτρεπτα γεγονότα της Αττικής Οδού με τους εκατοντάδες αποκλεισμένους συμπολίτες μας από μία χιονόπτωση.

Και βεβαίως είναι και το μεγάλο ζήτημα των απαλλοτριώσεων, οι οποίες θα πρέπει να πραγματοποιηθούν από το δημόσιο εντός συγκεκριμένων προθεσμιών, δηλαδή, για εκτός σχεδίου δώδεκα μήνες και εντός σχεδίου δεκαοκτώ μήνες. Μάλιστα κάθε καθυστέρηση ολοκλήρωσης των σχετικών ενεργειών συνιστά ευθύνη δημοσίου και παράλληλα δικαίωμα των εργολάβων να αξιώσουν και να λαμβάνουν αποζημιώσεις.

Η εμπειρία μας και η εμπειρία η δικιά μου λέει ότι είναι ανέφικτες οι απαλλοτριώσεις σε αυτό το μικρό και πιεστικό διάστημα. Το αποτέλεσμα είναι το Δημόσιο κάθε μήνα πέραν των δώδεκα και δεκαοκτώ μηνών να πληρώνει τον παραχωρησιούχο.

Και θα σας δώσω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα από τη δικιά μου την περιοχή, τη Ροδόπη.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα που αποτυπώνει εύγλωττα τις δυσλειτουργίες και τις αδικίες που προκύπτουν από το ισχύον θεσμικό πλαίσιο των απαλλοτριώσεων, είναι η χάραξη του επαρχιακού δρόμου που συνδέει στο Δήμο Ιάσμου τον Ίασμο με το Κοπτερό, όπου απαιτούνται απαλλοτριώσεις ιδιωτικών ακινήτων. Οι κάτοικοι της περιοχής διαμαρτύρονται έντονα, καθώς οι αποζημιώσεις που προβλέπονται, κύριε Υπουργέ, υπολογίζονται με βάση τις αντικειμενικές αξίες του 2010. Οι αποζημιώσεις είναι τόσο χαμηλές, που σε πολλές περιπτώσεις δεν καλύπτουν ούτε το πραγματικό κόστος αγοράς ή αναπλήρωσης ενός αντίστοιχου ακινήτου.

Εξαιτίας της έντονης κοινωνικής πίεσης η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης έχει ήδη κινήσει τις διαδικασίες για επανεκτίμηση των αξιών. Ωστόσο, ενώ η διαδικασία αυτή βρίσκεται σε εξέλιξη, έχει ήδη οριστεί ημερομηνία εκδίκασης της υπόθεσης χωρίς να έχει δοθεί επαρκής χρόνος στους θιγόμενους πολίτες για να προετοιμάσουν τους φακέλους ένστασης.

Το παράδειγμα αυτό δεν είναι μεμονωμένο. Αναδεικνύει ένα ευρύτερο πρόβλημα, το οποίο συνδέεται άμεσα με τις διατάξεις του ν.2882/2001 του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων. Η όλη διαδικασία δεν είναι μόνο χρονοβόρα, αλλά και δυσανάλογα επιβαρυντική για τον πολίτη, ο οποίος βρίσκεται ήδη σε μειονεκτική θέση καθώς βλέπει την περιουσία του να απαλλοτριώνεται υποχρεωτικά. Το κράτος, δηλαδή, αφαιρεί αναγκαστικά ιδιοκτησίες και αντί να διευκολύνει την έγκαιρη και δίκαιη αποζημίωση, τοποθετεί εμπόδια που εντείνουν την οικονομική και ψυχολογική επιβάρυνση των πολιτών.

Να αναφέρω και τις αποζημιώσεις που περιμένουν οι συμπολίτες μου εδώ και δέκα χρόνια για εκτάσεις που απαλλοτριώθηκαν, προκειμένου να κατασκευαστεί το νότιο τμήμα του κάθετου άξονα Κομοτηνής-Νυμφαίας-Ελληνοβουλγαρικών συνόρων της Εγνατίας Οδού. Η απαλλοτρίωση κηρύχθηκε το 2014. Το 2018 εκδόθηκε απόφαση του Τριμελούς Εφετείου Θράκης που όρισε την αποζημίωση. Όμως η απαλλοτρίωση, κύριε Υπουργέ, δεν συντελέστηκε εμπρόθεσμα. Το δεκαοκτάμηνο παρήλθε στις 23 Μαΐου του 2019 χωρίς να εκδοθούν τα απαραίτητα γραμμάτια παρακαταθήκης. Σύμφωνα λοιπόν με το άρθρο 11 παράγραφος 3 του ν.2882/2001, θεωρείται πως η απαλλοτρίωση έχει αρθεί αυτοδίκαια. Όμως υπάρχει ένα κρίσιμο νομικό δεδομένο που δεν μπορεί να αγνοηθεί. Η γνωμοδότηση 10/2023 του Πέμπτου Τμήματος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και στην οποία αναφέρεται ρητά ότι η παρέλευση της προθεσμίας των δεκαοκτώ μηνών από την έκδοση της απόφασης τιμής μονάδος και μέχρι την επανακατάθεση της αποζημίωσης δεν μπορεί να επικαλείται από τη διοίκηση για να αποφύγει τις υποχρεώσεις της.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** (Δεν ακούστηκε)

**ΟΖΓΚΙΟΥΡ ΦΕΡΧΑΤ:** Οι άνθρωποι όμως ακόμα περιμένουν και οι απαντήσεις που έχουμε λάβει στις σχετικές ερωτήσεις που έχω καταθέσει στο αρμόδιο Υπουργείο δεν είναι ενθαρρυντικές, κύριε Υπουργέ.

Την ίδια στιγμή 500.000 ευρώ παραμένουν στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων δεσμευμένα και δεν αποδίδονται στους δικαιούχους. Άνθρωποι που έχασαν την περιουσία τους για ένα δημόσιο έργο δεν έλαβαν ποτέ αποζημίωση και συνεχίζουν να πληρώνουν ΕΝΦΙΑ για εκτάσεις που δεν μπορούν να αξιοποιήσουν.

Σας ρωτώ λοιπόν, θα δοθεί λύση, ώστε να αποδοθούν άμεσα τα ποσά στους δικαιούχους; Θα υπάρξει ρύθμιση για επιστροφή ΕΝΦΙΑ ή απαλλαγή για όσους επί χρόνια δεν είχαν τη χρήση της ιδιοκτησίας τους; Και κυρίως, πότε θα προχωρήσει η Διεύθυνση Απαλλοτριώσεων στην ολοκλήρωση των αναγκαίων ενεργειών;

Κύριε Υπουργέ, η πολιτεία έχει καθυστερήσει ήδη υπερβολικά. Οι πολίτες της Ροδόπης δεν ζητούν χάρη, αλλά δικαιοσύνη. Δικαιοσύνη σημαίνει να πάρουν τα χρήματα που δικαιούνται για γη που στερήθηκαν από το ίδιο το Δημόσιο. Σας καλώ να αναλάβετε την πολιτική ευθύνη που αντιστοιχεί σε αυτήν την αδικία και να τη διορθώσετε. Καταθέτω στα Πρακτικά την ερώτηση που καταθέσαμε τον Μάιο του 2024 και την απάντηση που λάβαμε από το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών καθώς και την ερώτηση με την οποία επανήλθα στις αρχές του μήνα.

Σας ευχαριστώ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Οζγκιούρ Φερχάτ καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Γεωργαντάς):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε, και για τη συνέπεια στον χρόνο.

Τώρα τον λόγο έχει ο ανεξάρτητος Βουλευτής κ. Ευάγγελος Αποστολάκης.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βρισκόμαστε σήμερα στην Ολομέλεια της Βουλής για να συζητήσουμε την κύρωση της σύμβασης παραχώρησης του έργου μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης στο τμήμα Χανιά - Ηράκλειο.

Η κατασκευή ενός σύγχρονου και ασφαλούς οδικού δικτύου είναι ένα βασικό πάγιο αίτημα των Κρητικών που μέχρι σήμερα παρέμενε σχέδιο επί χάρτου. Η απουσία ενός σύγχρονου αυτοκινητόδρομου στην Κρήτη έχει οδηγήσει το νησί στο να διεκδικεί πανευρωπαϊκά τη θλιβερή πρωτιά σε τροχαία ατυχήματα και δυστυχήματα. Η Κρήτη έχει πληρώσει βαρύ φόρο αίματος στην άσφαλτο για το οποίο οι ευθύνες έχουν αποδοθεί στην οδηγική συμπεριφορά και όχι στο επικίνδυνο και ακατάλληλο οδικό δίκτυο που διατρέχει από άκρη σε άκρη το νησί με απώτερο σκοπό να αποσείσει η πολιτεία την ευθύνη για τις παραλείψεις δεκαετιών.

Η Κρήτη, λόγω της έκτασης, του πληθυσμιακό μεγέθους της, αλλά και της επισκεψιμότητάς της, δεν θα έπρεπε να έχει μείνει τόσο πίσω σε σύγκριση με την ηπειρωτική Ελλάδα. Αλλά έστω και τώρα είναι ένα θετικό βήμα ότι προχωρά η διαδικασία για την κατασκευή του πολυπόθητου ΒΟΑΚ, που ευελπιστούμε ότι θα επιτρέψει στους χρήστες να μετακινούνται με ασφάλεια και σε σύντομο χρόνο από τη μια πόλη στην άλλη. Βέβαια, ενώ ιδιαίτερα για εμάς τους Κρητικούς θα έπρεπε σήμερα να είναι μέρα ας πούμε πανηγυρισμού, η Κυβέρνηση δεν μας επιτρέπει να το πράξουμε χωρίς κάποιες σοβαρές επιφυλάξεις.

Ξεκινώντας από τα βασικά και προφανή, να σημειώσω πρώτα ότι το παρόν πρόκειται για μια προαποφασισμένη συμφωνία, που δεν αφήνει περιθώρια βελτίωσης και δόθηκε στη δημοσιότητα πολύ αργά, αφήνοντας πολύ μικρό περιθώριο μελέτης, ειδικά αν συνυπολογιστεί ότι πρόκειται για ένα κείμενο τριακοσίων δεκαοκτώ σελίδων, τα δε προσαρτήματα της συμβάσης παραδόθηκαν σήμερα και ως εκ τούτου δεν υπάρχει χρόνος για να ελεγχθεί το περιεχόμενό τους.

Δεν ποιεί δε τιμή σε κανέναν ότι οι τοπικοί φορείς δεν εισακούστηκαν επαρκώς παρά το γεγονός ότι έχουν προτάσεις και ουσιαστική αγωνία για την ορθή εκτέλεση του έργου. Οι θέσεις τους, όπως διαπιστώθηκε και στη σχετική συνεδρίαση της επιτροπής, τεκμηριώνονται με ουσιαστική επιχειρηματολογία, που μπορούσε να συμβάλει με παραγωγικό τρόπο στο όλο εγχείρημα και σίγουρα θα προσέφεραν σε έναν ΒΟΑΚ όπως τον οραματιζόμαστε τόσα χρόνια, ενιαία, ολοκληρωμένο και χωρίς αποκλεισμούς.

Άλλο ένα σημείο που έχει προκαλέσει αισθήματα αγανάκτησης στην τοπική κοινωνία είναι, κύριοι, το ζήτημα των διοδίων. Πρόκειται για μια εύλογη αγανάκτηση διότι, όπως τονίστηκε, οι χρήστες του δικτύου καλούνται να πληρώσουν τέλη διοδίων ήδη από τα αρχικά στάδια της διαδικασίας χωρίς καν να έχει κατασκευαστεί το έργο. Θα πληρώνει δηλαδή διόδια ο κόσμος στην Κρήτη για δέκα χρόνια χωρίς να λαμβάνει τις ανάλογες ωφέλειες.

Σε αυτό το σημείο θέλω να σταθώ και να σημειώσω ότι είναι αδιανόητο να πληρώνουν οι πολίτες διόδια κάθε φορά που χρειάζεται να μετακινηθούν στην πρωτεύουσα του κάθε νομού. Είναι γνωστό ότι πολλοί άνθρωποι από την ενδοχώρα των νομών της Κρήτης μεταβαίνουν καθημερινά και πάνω από μία φορά στα αστικά κέντρα για τις καθημερινές τους δραστηριότητες, για να εργαστούν, να μεταφέρουν τα παιδιά τους σε δραστηριότητες, να επισκεφτούν γιατρούς κ.λπ.. Τι θα γίνει με όλον αυτόν τον κόσμο; Δεν σηκώνει ήδη αρκετά βάρη; Πρέπει να επανεξεταστεί το θέμα, νομίζω.

Προχωρώ τώρα σε ένα σημαντικό σημείο για το Ρέθυμνο, που παρά την επισκεψιμότητα και τη γενική κινητικότητά του δεν έχει δική του πύλη εισόδου και εξυπηρετείται κυρίως από το Λιμάνι της Σούδας και από τα Αεροδρόμια των Χανίων και του Ηρακλείου. Για το Ρέθυμνο είναι ζωτικής σημασίας η διασύνδεση του ΒΟΑΚ με το Αεροδρόμιο των Χανίων, για να καταστεί εύκολη και γρήγορη η πρόσβαση και για να μπορούμε να μιλάμε για ισόρροπη ανάπτυξη του νησιού. Μιλώντας για ισόρροπη ανάπτυξη, θέλω να τονίσω ότι ο αποκλεισμός της ανατολικής Κρήτης από το μεγάλο αυτό έργο είναι ένα σοβαρό σφάλμα που οδηγεί σε αναιτιολόγητους αποκλεισμούς.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο ΣΤ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ**)

Ως προς τα χρονοδιαγράμματα για τις απαλλοτριώσεις διαβάζουμε στη σύμβαση ότι προβλέπονται εξαιρετικά στενά περιθώρια. Πρέπει αυτό το θέμα να το δει η Κυβέρνηση. Εάν δεν μπορέσει να παραδώσει αυτά που πρέπει, θα επιβαρυνθούν τα δημόσια ταμεία και ο Έλληνας φορολογούμενος με ποσά από υποχρεώσεις που θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί. Φυσικά πρέπει να σημειωθεί ότι ένα τόσο μεγάλο έργο, και σε πραγματικά μεγέθη, αλλά και σε οικονομικά, δεν νοείται να επιβλέπεται αποκλειστικά από τον επονομαζόμενο ανεξάρτητο μηχανικό, ο οποίος είναι επιλογή του παραχωρησιούχου και μάλιστα προβλέπεται ότι θα αμείβεται από αυτόν. Ο ΒΟΑΚ είναι ένα τεράστιο έργο υποδομής που χρήζει ιδιαίτερης προσοχής και διαφάνειας και θα πρέπει να υπάρχει κάποια πρόβλεψη που θα καλύπτει αυτές τις ανάγκες για ευνόητους λόγους.

Συμπερασματικά θα πω ότι το έργο του ΒΟΑΚ είναι πράγματι ένα έργο που έχει ανάγκη η Κρήτη και για λόγους ασφαλείας, αλλά και για αναπτυξιακούς λόγους. Θα πρέπει όμως να εκτελεστεί με προσοχή και με σεβασμό. Πιο συγκεκριμένα θα πρέπει να μελετηθεί ξανά το ζήτημα των διοδίων και να εξεταστεί το γενικότερο ευρωπαϊκό μοντέλο περί μη καταβολής σχετικών τελών σε μια νησιωτική περιοχή. Επιπλέον θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπ’ όψιν το γεγονός ότι σε μεγάλο μέρος της η Κρήτη δεν διαθέτει εναλλακτικό οδικό δίκτυο, το οποίο και θα πρέπει να κατασκευαστεί προς όφελος όλων ανεξαιρέτως των πολιτών που θα έχουν την ελευθερία επιλογής στη μετακίνησή τους, αλλά και γενικότερα για λόγους ασφαλείας.

Τέλος, κατά την ακρόαση φορέων ακούστηκε ως πρόταση η σύσταση μιας επιτροπής για την παρακολούθηση της υλοποίησης του έργου. Αυτή η πρόταση είναι σοβαρή και σίγουρα μέσω αυτής μπορεί να επιτευχθεί ουσιαστική διαφάνεια.

Εύχομαι οι Κρητικοί και οι επισκέπτες του νησιού να μπορούν στο μέλλον να μετακινούνται με ασφάλεια και χωρίς ταλαιπωρία. Το νησί μας το αξίζει αυτό και είναι υποχρέωση της Κυβέρνησης να το εξασφαλίσει, αλλά με όρους επωφελείς για τους πολίτες και για το δημόσιο συμφέρον.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Ιωάννης Δημητροκάλλης, ανεξάρτητος Βουλευτής Αττικής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, πριν εισέλθω στο κύριο θέμα της σημερινής μου τοποθέτησης, επιτρέψτε μου να αναφερθώ στη βαριά σκιά που ρίχνει η σημερινή ημερομηνία πάνω από κάθε Έλληνα και κάθε ελεύθερη ψυχή. Σαν σήμερα στις 29 Μαΐου του 1453 η Βασιλεύουσα έπεφτε. Η «Πόλη των Πόλεων», η Κωνσταντινούπολη, δεν χάθηκε απλώς ως γεωγραφικό σημείο, αλλά ως σύμβολο ταυτότητας μιας αυτοκρατορίας, ενός πολιτισμού που σμίλεψε τον Ελληνισμό με την Ορθοδοξία και το φως. Σαν σήμερα ακούστηκε η τελευταία προσευχή στον Ναό της Αγίας Σοφίας. Σαν σήμερα έπεσε ο τελευταίος Αυτοκράτορας, ο Κωνσταντίνος Παλαιολόγος, ο οποίος δεν εγκατέλειψε, δεν υπέγραψε συνθηκολόγηση, δεν έσκυψε το κεφάλι. Έμεινε όρθιος, σαν στρατιώτης, σαν Έλληνας, σαν χριστιανός.

Δεν αναφέρομαι σε αυτό το γεγονός μόνο ως μνήμη. Αναφέρομαι ως προειδοποίηση πως ό,τι δεν υπερασπίζεσαι το χάνεις και ότι η παρακμή, πριν γίνει εθνική, είναι πρώτα πολιτική. Σήμερα, σχεδόν έξι αιώνες μετά, δεν έχουμε την πολυτέλεια να ξεχνάμε. Δεν έχουμε την πολυτέλεια να κάνουμε πολιτική χωρίς ιστορική συνείδηση. Ό,τι συζητούμε εδώ, ό,τι νομοθετούμε, ό,τι παραχωρούμε ή διασφαλίζουμε έχει συνέπειες. Και η ιστορία παραμένει ο πιο αυστηρός κριτής μας.

Με αυτό το βάρος, με αυτήν την επίγνωση, ξεκινώ την παρέμβασή μου για ένα έργο που αφορά το αύριο της πατρίδας μας, αλλά που κρίνεται μέσα από τις επιλογές του σήμερα. Έτσι, λοιπόν, καλούμαστε να αποφασίσουμε για ένα έργο υψίστης σημασίας για την Κρήτη και για ολόκληρη τη χώρα γενικά. Ένα έργο που επί δεκαετίες αποτέλεσε διακαή πόθο των κατοίκων της Μεγαλονήσου. Ένα έργο που όμως παρουσιάζεται ως μια σύμβαση με σοβαρές δημοσιονομικές και πολιτικές επιπτώσεις.

Ας είμαστε σαφείς. Δεν είμαστε αντίθετοι στον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης. Τουναντίον, τον θεωρούμε αναγκαίο. Όμως, η σύμβαση που έρχεται προς ψήφιση δεν απαντά στο βασικό ερώτημα: Ποια Ελλάδα χτίζουμε; Μια Ελλάδα με κρατική στρατηγική ή μια χώρα παραδομένη σε ολιγοπώλια και συμφέροντα; Η παραχώρηση για τριάντα πέντε έτη με το Δημόσιο να εγγυάται έσοδα στον ιδιώτη μέσω σκιωδών διοδίων δεν είναι σύμπραξη, αλλά υποταγή. Μετατρέπετε έτσι ένα εθνικό έργο σε μηχανισμό απόδοσης κερδών με ελάχιστο ρίσκο για τον ανάδοχο. Το κράτος δεν θα έχει κανέναν έλεγχο στα έσοδα. Ο παραχωρησιούχος θα πληρώνεται ανά όχημα, ενώ το Δημόσιο θα καλύπτει ακόμα και τις απώλειες λόγω ανωτέρας βίας. Αυτό δεν είναι στρατηγική ανάπτυξης, είναι εκχώρηση εθνικής πολιτικής βούλησης. Το έργο αφορά ένα νησί με γεωπολιτική, τουριστική και παραγωγική σημασία. Αντί να αναδείξουμε ένα πρότυπο δημόσιου σχεδιασμού, παραδινόμαστε σε παρωχημένα μοντέλα εργολαβικής υπεροχής.

Η πρότασή μας είναι ξεκάθαρη και εφαρμόσιμη. Όπως είπαμε και στην επιτροπή, λέμε και εδώ στην Ολομέλεια: Γιατί να μην συνδυαστεί το έργο του ΒΟΑΚ με την παράλληλη χάραξη σιδηροδρομικής γραμμής Σητείας - Κισάμου; Ένα έργο που θα αλλάξει τον χάρτη των μεταφορών στην Κρήτη, ενισχύοντας τη νησιωτικότητα, μειώνοντας τους ρύπους και -το σημαντικότερο- παραμένοντας υπό δημόσια ιδιοκτησία.

Η Κρήτη δεν χρειάζεται μόνο δρόμους. Χρειάζεται πολυτροπικότητα. Χρειάζεται δίκτυα με πνοή, που να υπηρετούν τον λαό, την παραγωγή και το περιβάλλον, όχι άλλο ένα εργαλείο κερδοφορίας για ολιγοπώλια. Το κόστος, αν ενσωματωθεί στον ΒΟΑΚ, μειώνεται σχεδόν στο ήμισυ. Οι υποδομές, οι απαλλοτριώσεις, τα τεχνικά έργα μπορούν να εξυπηρετούν και τις δύο υποδομές. Γιατί δεν εξετάστηκε ποτέ αυτό το ενδεχόμενο;

Το πολιτικό ζήτημα είναι διπλό, έλλειψη διαπραγμάτευσης και έλλειψη εθνικού οράματος. Εμείς λέμε «ναι» στον ΒΟΑΚ, «όχι» στη σύμβαση. «Ναι» σε μια Κρήτη με ανάπτυξη, «όχι» σε μία Ελλάδα της διαρκούς παραχώρησης. Ο εθνικοσυντηρητισμός δεν είναι σύνθημα, είναι ευθύνη. Είναι η στάση που θέτει το εθνικό συμφέρον πάνω από τη λογική της αγοράς, που λέει «όχι» εκεί που το κράτος μετατρέπεται σε γραφείο πληρωμών εργολάβων. Ρωτάμε την Κυβέρνηση: Γιατί αγνοήσατε τον σιδηρόδρομο; Γιατί δεν θέσατε ανώτατο όριο στα σκιώδη διόδια; Γιατί δεν υπάρχει μηχανισμός επαναδιαπραγμάτευσης σε περίπτωση υπερκέρδους; Γιατί να πληρώνει το Δημόσιο ακόμη και ρήτρες για ανωτέρα βία;

Οι πολίτες της Κρήτης και ολόκληρης της χώρας αξίζουν περισσότερα. Δεν μπορούμε να χτίσουμε το αύριο με τη λογική του χθες. Η Κρήτη θέλει δρόμους, αλλά όχι με τίμημα την απώλεια του εθνικού ελέγχου. Αν θέλουμε μια Ελλάδα κυρίαρχη, παραγωγική και βιώσιμη, πρέπει να γράψουμε ξανά τις συμβάσεις όχι με το χέρι των εργολάβων, αλλά με τη βούληση του ελληνικού λαού. Η ανάπτυξη πρέπει να είναι εθνική και δίκαιη, όχι εργολαβική, εισπρακτική, ανεξέλεγκτη.

Εμείς δεν λέμε «όχι» στο έργο. Λέμε «ναι» στην Κρήτη, «ναι» στο δημόσιο συμφέρον, «ναι» στην Ελλάδα που ξαναγίνεται κυρίαρχη. Η σημερινή μας στάση δεν είναι μια απλή καταψήφιση μιας κακής σύμβασης, είναι ένα μήνυμα προς κάθε πολίτη που βλέπει την πατρίδα μας να γίνεται εργολαβικό λάφυρο. Ένα μήνυμα ότι υπάρχει και άλλος ένας δρόμος, της εθνικής ευθύνης, της τεχνοκρατικής σοβαρότητας και της κοινωνικής ανταποδοτικότητας.

Όσοι πιστεύουμε πως η Ελλάδα δεν πρέπει να είναι ούτε επαίτης στις Βρυξέλλες ούτε πελάτης στα εργολαβικά γραφεία, έχουμε καθήκον να αρθρώσουμε ενιαίο λόγο, για να χτίσουμε θεμέλια αξιοπρέπειας και να επαναφέρουμε τη λέξη «πατρίδα» στο επίκεντρο της δημόσιας πολιτικής ζωής. Αυτός ο λόγος διαμορφώνεται. Αυτό το θεμέλιο μπαίνει στην κοινωνία, στους ανθρώπους που δεν αντέχουν άλλο να βλέπουν το κράτος να λειτουργεί ως εγγυητής ιδιωτικών συμφερόντων και όχι ως εκφραστής της λαϊκής βούλησης.

Ίσως, λοιπόν, να έφτασε η ώρα να δημιουργηθεί κάτι που θα στηρίζεται όχι στα πρόσωπα, αλλά στις αρχές, όχι στις εξαρτήσεις, αλλά στην εθνική ανεξαρτησία, κάτι που δεν θα υπογράφει ό,τι του δίνουν, αλλά θα σχεδιάζει ό,τι έχει ανάγκη ο τόπος. Ο δρόμος είναι δύσκολος, αλλά οι δύσκολοι δρόμοι είναι και οι τίμιοι. Και όποιος αγαπά την Ελλάδα, ξέρει από μάχες οι οποίες δίνονται όχι για να κερδηθούν εύκολα, αλλά για να τιμήσουν τον άνθρωπο που περιμένει ακόμη δικαίωση.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Τον λόγο έχει τώρα η κ. Ραλλία Χρηστίδου, ανεξάρτητη Βουλευτής.

**ΡΑΛΛΙΑ ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άλλη μία σύμβαση χωρίς λογοδοσία, με το Δημόσιο να πληρώνει και την κοινωνία να είναι απούσα. Και το λέω αυτό, διότι σήμερα στην Ολομέλεια της Βουλής συζητάμε για τις συμβάσεις παραχώρησης για ένα από τα πιο σημαντικά έργα υποδομών στη χώρα, για τον Βόρειο Οδικό Άξονα της Κρήτης, και οι Βουλευτές της κυβερνητικής Πλειοψηφίας απουσιάζουν. Και δεν μιλάω φυσικά για τους Βουλευτές που είναι μέσα στην Αίθουσα ή δεν είναι. Κανένας λογικός νους δεν μπορεί να έχει την απαίτηση από έναν Βουλευτή να είναι από τις 9.00΄ ή 10.00΄το πρωί μέχρι τις 2.00΄ τη νύχτα σε μία Αίθουσα μέσα. Είναι προφανές ότι κάποιοι θα λείπουν. Εγώ μιλάω γι’ αυτούς που είναι εγγεγραμμένοι σήμερα στον κατάλογο. Και αναρωτιέμαι: Για ποιον λόγο οι Βουλευτές της κυβερνητικής Πλειοψηφίας δεν θέλησαν να τοποθετηθούν υπέρ αυτής της σύμβασης σήμερα. Για ποιον λόγο; Μήπως επειδή έχει να κάνει με ένα ζήτημα το οποίο θεωρούν καυτό; Και μάλιστα το θεωρούν καυτό, διότι έχει να κάνει με την ασφάλεια, με τις συγκοινωνίες και με το δικαίωμα των πολιτών να ζουν σε μία σύγχρονη και ευρωπαϊκή χώρα;

Από αυτό αντιλαμβάνεστε -είναι προφανές- ότι η Κυβέρνηση φαίνεται να μην έχει διδαχθεί τίποτα από το έγκλημα των Τεμπών. Και αυτό διότι όταν οι υποδομές μιας χώρας, που έχουν να κάνουν με την ασφάλεια, με την ανάπτυξη, σχεδιάζονται χωρίς λογοδοσία, με αδιαφάνεια, χωρίς κοινωνική συμμετοχή, αλλά με μοναδικό γνώμονα τη μεγιστοποίηση του ιδιωτικού κέρδους, τότε αντιλαμβάνεστε ότι οι συνέπειες δεν είναι απλά οικονομικές, οι συνέπειες είναι βαθιά ζημιογόνες για το δημόσιο συμφέρον, για την κοινωνική συνοχή, αν θέλετε, και προκαλούν μεγάλη ζημιά με όρους ευθύνης και αξιοπιστίας στο ίδιο το Δημόσιο, στο ίδιο το κράτος. Η Βουλή των Ελλήνων δεν μπορεί να νομοθετεί με αυτές τις πρακτικές και εν κρυπτώ.

Πάμε στα ειδικά τώρα. Μιλάμε για ένα έργο που έχει ήδη τεθεί σε τροχιά υλοποίησης πριν η σημερινή Κυβέρνηση επιλέξει να το αναβάλλει. Μετά, δηλαδή, από έξι χρόνια απραξίας, στα οποία δεν προχωρήσατε ούτε καν τις απαιτούμενες απαλλοτριώσεις, φέρνετε προς κύρωση μια σύμβαση με σοβαρά ερωτήματα για το κόστος, τη διαφάνεια και τις αποικιοκρατικού χαρακτήρα ρυθμίσεις που περιλαμβάνει.

Η σύμβαση αυτή που φέρνετε υπογεγραμμένη εκ των υστέρων ήρθε προς συζήτηση με απαράδεκτα ταχείς ρυθμούς και προχειρότητα, καθώς συνοδεύεται από δεκαεπτά παραρτήματα, τα οποία δεν μας επιτρέπεται να τα μελετήσουμε και δεν μας επιτρέπεται διότι το να κατατίθεται ένα στικάκι σήμερα το πρωί αυτό δεν αποτελεί σεβασμό προς την κοινοβουλευτική διαδικασία, αλλά δεν είναι η πρώτη φορά και, δυστυχώς, δεν θα είναι και η τελευταία. Περιλαμβάνει κρίσιμα στοιχεία, τεχνικές λεπτομέρειες, οικονομικούς προϋπολογισμούς, έσοδα από διόδια και ρήτρες αποζημίωσης. Είναι πρωτοφανές ότι ζητείται από τους Βουλευτές να τοποθετηθούν για έργο δισεκατομμυρίων χωρίς να έχουν την πλήρη εικόνα. Και, όμως, η Κυβέρνηση επιλέγει αυτή την τακτική.

Ακούμε, λοιπόν, πανηγυρισμούς για το μεγαλύτερο έργο στην Κρήτη. Ας δούμε, λοιπόν, την αλήθεια πίσω από την επικοινωνιακή πολιτική, η οποία είναι πάγιο σύστημά σας. Η σύμβαση κατατίθεται χωρίς καμία διαβούλευση στην τοπική κοινωνία, όπως είπαν όλοι οι φορείς στην αρμόδια επιτροπή. Δεν ελήφθησαν υπ’ όψιν τα τοπικά προβλήματα και οι ιδιαιτερότητες του νησιού, απουσιάζουν έργα διαχείρισης ομβρίων, δεν προβλέπεται δευτερεύον οδικό δίκτυο, ενώ εκκρεμούν οι προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας. Είναι, δηλαδή, ένα έργο σχεδιασμένο χωρίς την κοινωνία του νησιού.

Για άλλη μια φορά βλέπουμε την ανάθεση μεγάλου έργου στους ίδιους ολιγάριθμους επιχειρηματικούς ομίλους που ελέγχουν τα μεγαλύτερα τεχνικά έργα της χώρας. Είναι, δηλαδή, συστηματική αναπαραγωγή συγκεκριμένου συστήματος αναθέσεων. Δεν είναι τυχαίο ότι μόλις τον περασμένο Δεκέμβριο οι εργοληπτικές οργανώσεις απέστειλαν επιστολές διαμαρτυρίας προς τον Πρωθυπουργό και τον αρμόδιο Υπουργό καταγγέλλοντας τη γιγάντωση συγκεκριμένων οικονομικών φορέων ως αποτέλεσμα της κυβερνητικής πολιτικής.

Ξεκινάμε με το τμήμα Άγιος Νικόλαος-Σητεία, το οποίο απουσιάζει εντελώς. Αυτό έχει προκαλέσει έντονες και δικαιολογημένες αντιδράσεις από τον Δήμο Σητείας στους τοπικούς φορείς και την κοινωνία της ανατολικής Κρήτης. Μιλάμε για κρίσιμο τμήμα πενήντα πέντε χιλιομέτρων που εξυπηρετείται ακόμα από δρόμο της δεκαετίας του 1960 και, όμως, μένει εκτός σχεδιασμού. Έτσι δημιουργούνται ζώνες αναπτυξιακής προτεραιότητας και ζώνες πολιτικής εγκατάλειψης από την άλλη πλευρά στο ίδιο το νησί.

Παρά τις διακηρύξεις περί μεγάλου αναπτυξιακού έργου, η οικονομική αρχιτεκτονική της σύμβασης αποκαλύπτει κατάφωρη ανισορροπία. Το μεγαλύτερο μέρος του κόστους επωμίζεται το Ελληνικό Δημόσιο, ενώ η συμμετοχή του ιδιώτη παραμένει ασαφής και περιορισμένη. Το Δημόσιο συνεισφέρει 693 εκατομμύρια ευρώ, ενώ η επένδυση του ιδιώτη δεν ξεπερνά τα 219 εκατομμύρια. Επιπλέον, προβλέπεται η αποζημίωση μέσω σκιωδών διοδίων, που, επίσης, πληρώνει το δημόσιο. Πρόκειται ουσιαστικά για διπλή οικονομική επιβάρυνση των φορολογουμένων με το δημόσιο να χρηματοδοτεί και την κατασκευή και τη λειτουργία, ενώ ο ιδιώτης εξασφαλίζει εγγυημένο εισόδημα με μηδενικό επενδυτικό ρίσκο. Πάρα πολύ ωραία.

Το συνολικό βάρος για το δημόσιο προσεγγίζει το 1,05 δισεκατομμύρια ευρώ, σχεδόν πέντε φορές δηλαδή πάνω από τη συμμετοχή του ιδιώτη. Και, όμως, το μοντέλο αυτό η εταιρεία παραχώρησης ελέγχεται αποκλειστικά από τον παραχωρησιούχο. Δεν προβλέπεται ούτε μειοψηφικό ποσοστό συμμετοχής του δημοσίου παρότι εκείνο χρηματοδοτεί το μεγαλύτερο μέρος του έργου. Η πρακτική αυτή αποκλίνει κατάφωρα από άλλες συμβάσεις παραχώρησης, όπως του νέου αεροδρομίου στο Καστέλλι, όπου το Δημόσιο διατηρεί το 45% του φορέα, αν και καταβάλλει μικρότερο ποσό από ότι στον ΒΟΑΚ.

Επίσης, είναι απαράδεκτο να πληρώνουν οι πολίτες διόδια πριν ολοκληρωθεί το έργο. Η πρόωρη έναρξη λειτουργίας των τοπικών διοδίων, ενώ τα εργοτάξια θα είναι ενεργά, είναι πρόκληση. Δεν είναι εξοικείωση με το νέο καθεστώς, είναι εμπαιγμός και προσβολή της τοπικής κοινωνίας.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Ανησυχία προκαλεί και η απουσία ουσιαστικού ελέγχου από τις τεχνικές υπηρεσίες του δήμου. Ο ανεξάρτητος μηχανικός που αξιολογεί θα πληρώνεται από τον παραχωρησιούχο και αναρωτιέμαι πώς είναι δυνατόν να διασφαλίζεται αμεροληψία όταν ο ελεγχόμενος πληρώνει τον ελεγκτή.

Κλείνω, γιατί σέβομαι τον χρόνο των υπολοίπων. Η σύμβαση έχει και άλλες διατάξεις που θίγουν το δημόσιο συμφέρον, καθώς προβλέπει τη δυνατότητα του παραχωρησιούχου να περιορίζει ή και να διακόπτει την κυκλοφορία του δρόμου χωρίς ουσιαστικές ποινικές ρήτρες. Ταυτόχρονα, επιβάλλονται υψηλά διόδια στους νησιώτες, όταν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνιστά εξαιρέσεις λόγω νησιωτικότητας.

Εμείς λέμε καθαρά «όχι» σε μια σύμβαση αποικιοκρατικής λογικής, όχι σε έργο με σκιώδεις όρους, «ναι» στον ΒΟΑΚ, αλλά με δημόσιο, διαφανή σχεδιασμό, με μειωμένο κόστος, καθολική κάλυψη του νησιού και πραγματικό σεβασμό στις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Επόμενος ομιλητής είναι ο κ. Σκυλακάκης Θεόδωρος από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, όσον αφορά τον ΒΟΑΚ που συζητάμε σήμερα είναι ένα τεράστιο επίτευγμα το γεγονός ότι επιτέλους ξεκινάει. Γιατί ισχύει αυτό; Γιατί είναι μια υποδομή που όντως καθυστέρησε για πάρα πολύ καιρό και η καθυστέρηση έφτασε στο σημείο που η Ευρωπαϊκή Ένωση είχε πάρει την απόφαση να σταματήσει τις χρηματοδοτήσεις σε μεγάλους αυτοκινητόδρομους. Θεώρησε η επιτροπή ότι ήταν μια υπόθεση περασμένων δεκαετιών οι μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι και οι χώρες έπρεπε να προχωρήσουν σε άλλες μεγάλες επενδύσεις υποδομών.

Αυτό το αντιμετωπίσαμε όταν έπρεπε να βρούμε χρήματα από το Ταμείο Ανάκαμψης, χωρίς τα οποία αυτό το έργο δεν θα μπορούσε να υλοποιηθεί. Ήταν μια δύσκολη διαπραγμάτευση γιατί υπήρχε αρχική επιφύλαξη από την επιτροπή και ήταν διπλή επιφύλαξη, γιατί εκτός από το πρόβλημα του ότι οι αυτοκινητόδρομοι δεν περιλαμβάνονταν στον γενικότερο σχεδιασμό, είχαμε και το δεύτερο πρόβλημα ότι το έργο αυτό αποκλείεται να τελείωνε εντός των προθεσμιών των ασφυκτικών του Ταμείου Ανάκαμψης, που είναι η 31η Αυγούστου 2026 η τελευταία πληρωμή. Και ήταν μεγάλο επίτευγμα ότι δέχθηκε η επιτροπή να πληρωθεί τμήμα του έργου στο Ταμείο Ανάκαμψης κάνοντας μια πολύ μεγάλη εξαίρεση στη γενική αρχή ότι το Ταμείο Ανάκαμψης έχει ολοκληρωμένα έργα.

Με αυτό το δεδομένο θέλω να συγχαρώ όλους τους Υπουργούς στο Υπουργείο Υποδομών που ολοκλήρωσαν αυτό το έργο. Φτάσαμε, δηλαδή, μέχρι τη σύμβαση και με τη σημερινή και με την προηγούμενη ηγεσία.

Θέλω να πω δυο λόγια για αυτά που ακούω εδώ από την Αντιπολίτευση. Μου κάνει πολύ μεγάλη εντύπωση όλη αυτή η συζήτηση, γιατί στην ουσία η Αντιπολίτευση λέει «όχι» στον ΒΟΑΚ -όχι όλη, αναφέρομαι στις ακρότητες που άκουσα προηγουμένως- βάζοντας διάφορες απίθανες προϋποθέσεις οι οποίες δεν έχουν οικονομική βάση, διότι όταν βάζεις προϋποθέσεις και λες θέλω να γίνει και αυτό και εκείνο και το άλλο και το παράλλο και το δίπλα- κάποιος είπε και να κάνουμε και σιδηρόδρομο στην Κρήτη, λες και έχουμε τεράστια επιτυχία ως χώρα επί δεκαετίες σε αυτό το κομμάτι- στην ουσία λες «όχι». Απλώς λες «ναι», για να ακούν οι ψηφοφόροι σου ότι δεν λες και «όχι», αλλά στην πραγματικότητα λες «όχι». Και είναι δυσάρεστο ακόμη και στα αυτονόητα να λέμε «όχι».

Άκουσα επίσης ότι ήταν το έργο σε τροχιά υλοποίησης πριν έρθει αυτή η Κυβέρνηση. Εφόσον δεν υπήρχαν λεφτά, πώς ήταν σε τροχιά υλοποίησης; Τροχιά υλοποίησης σημαίνει να έχεις λεφτά. Άμα δεν έχεις λεφτά, είναι σε τροχιά μη υλοποίησης. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Θα μου επιτρέψετε να χρησιμοποιήσω τον χρόνο μου για κάτι λίγο πιο δημιουργικό από το να απαντήσω στην Αντιπολίτευση.

Ο ΒΟΑΚ είναι η τελευταία πολύ μεγάλη οδική υποδομή και μας θέτει το ερώτημα τι υποδομές θέλουμε να έχουμε στα επόμενα χρόνια. Και θα ήθελα να ακούσει η ηγεσία του Υπουργείου τον εξής προβληματισμό.

Οι τεχνολογικές εξελίξεις στα επόμενα χρόνια θα είναι ραγδαίες. Υπάρχουν τέσσερις μεγάλες τεχνολογικές εξελίξεις, οι οποίες θα επηρεάσουν τις οικονομίες και στα θέματα των μεταφορών, οι οποίες είναι η τηλεργασία, που είναι ήδη εδώ αλλά θα εξελιχθεί τρομακτικά, η αυτόνομη οδήγηση, η οποία μέσα στην επόμενη εικοσιπενταετία θα έχει πολύ μεγάλη ανάπτυξη, είναι τα drones, ειδικά για το τελευταίο μίλι αλλά όχι μόνο -το βλέπουμε στην Ουκρανία στον πόλεμο, αλλά μετά τον πόλεμο θα υπάρχει πολύ μαζικότερη εφαρμογή στην ειρήνη των τεχνολογιών- και είναι και η 3D εκτύπωση, η τρισδιάστατη εκτύπωση.

Αυτές οι τεχνολογίες είναι πολύ σημαντικές συνολικά, και για τις πόλεις, αλλά είναι σημαντικές ειδικά για τις απομακρυσμένες και νησιωτικές περιοχές. Μας δίνουν τη δυνατότητα να έχουμε πολύ ταχύτερη ανάπτυξη σε αυτές τις περιοχές, διότι μειώνουν αφάνταστα το κόστος των υποδομών για να μπορεί να αναπτυχθεί μία τέτοια περιοχή και μειώνουν και το περιβαλλοντικό και χωροταξικό αποτύπωμα που είναι αναγκαίο.

Συνεπώς, είναι μια ευκαιρία σήμερα που τελειώνει η τελευταία μεγάλη υποδομή για να υπάρξει μια σοβαρή συζήτηση, και στην Αίθουσα και ενδοκυβερνητικά, για το ποιο πρέπει να είναι το επόμενο κύμα των υποδομών και πώς θα προσαρμόσουμε τις υποδομές μας σε αυτές τις καινούργιες τεχνολογίες, οι οποίες είναι ήδη εδώ. Δεν είναι κάτι που έρχεται στο μέλλον, είναι ήδη εδώ.

Η προσαρμογή σε αυτές τις τεχνολογίες έχει για τη χώρα, ειδικά για τις νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές, πολύ μεγάλα αναπτυξιακά πλεονεκτήματα. Άρει πολύ σημαντικές αναπτυξιακές αδυναμίες που είχαμε. Στον βαθμό που θα έχουμε ενέργεια σε αυτές τις περιοχές -αυτό είναι εφικτό με τα μεγάλα καλώδια που προχωρούν και ολοκληρώνονται, αλλά και με τις ανανεώσιμες, που διαχέουν την ενέργεια-, είναι απολύτως εφικτό να έχουμε μια αναπτυξιακή έκρηξη, φτάνει να τις αξιοποιήσουμε και να τις εντάξουμε εγκαίρως. Αυτά είχα να πω.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Κωνσταντίνος Κεφαλογιάννης από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ:** Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα είναι μια πολύ σημαντική μέρα για την Κρήτη. Συζητείται στην Ολομέλεια του Ελληνικού Κοινοβουλίου το σχέδιο νόμου για την κύρωση σύμβασης παραχώρησης της μελέτης, κατασκευής χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα στο τμήμα Χανιά – Ηράκλειο, ένα εμβληματικό έργο υποδομής που οι Κρητικοί, οι συντοπίτες μου, περίμεναν εδώ και δεκαετίες και η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη υλοποιεί με αποφασιστικότητα και σθένος, ξεπερνώντας δυσκολίες και εμπόδια.

Συζητάμε σήμερα τη σύμβαση παραχώρησης που αφορά τον αυτοκινητόδρομο που θα αλλάξει την Κρήτη, θα βελτιώσει την καθημερινότητα των πολιτών, αλλά και των μετακινήσεων που θα έχουν οι επισκέπτες στο νησί μας και θα δώσει υπεραξία στην ελληνική κοινωνία, όσο βεβαίως και στην εθνική μας οικονομία.

Το σχέδιο νόμου που καλούμαστε να ψηφίσουμε σήμερα πράττει ακριβώς αυτό που δεσμευτήκαμε απέναντι στον ελληνικό λαό, να νομοθετούμε καλύπτοντας τις τωρινές ανάγκες του και να απαλλάσσουμε τις μελλοντικές γενιές από τα βάρη του παρελθόντος.

Τι έχουμε, λοιπόν, μπροστά μας σήμερα; Τη σύμβαση για έναν εμβληματικό οδικό άξονα και συγκεκριμένα το τμήμα Χανιά – Ηράκλειο, που είναι το κρισιμότερο του ΒΟΑΚ. Έχει τη μεγαλύτερη κυκλοφορία οχημάτων και συνδέει τα κυριότερα λιμάνια και αεροδρόμια της Κρήτης.

Η σύμβαση παραχώρησης προβλέπει κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση ενός σύγχρονου, ασφαλή αυτοκινητόδρομου μήκους εκατόν πενήντα επτά χιλιομέτρων, με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, με είκοσι πέντε ανισόπεδους κόμβους, είκοσι τρεις σήραγγες, εβδομήντα εννιά γέφυρες, ογδόντα εννιά κάτω διαβάσεις, δώδεκα άνω διαβάσεις, δεκαοκτώ Cut and Cover, σταθμούς εξυπηρέτησης οδηγών, σταθμούς έκτακτης ανάγκης, συστήματα παρακολούθησης και ελέγχου κυκλοφορίας. Και είναι βέβαια πολύ σημαντικό αυτό που είπε ο αρμόδιος Υφυπουργός, ότι ο αυτοκινητόδρομος θα χρησιμοποιείται για τις αστικές μετακινήσεις χωρίς επιβολή διοδίων.

Στη σύμβαση περιλαμβάνεται επίσης και η λειτουργία πενήντα ενός χιλιομέτρων υφιστάμενων παρακάμψεων Χανίων - Ρεθύμνου – Ηρακλείου, καθώς και η κατασκευή παράπλευρων και τοπικών δικτύων.

Επίσης, το έργο περιλαμβάνει και τμήμα προαίρεσης, το Κίσσαμος – Χανιά, μήκους περίπου τριάντα χιλιομέτρων, η οποία προβλέπεται να ενεργοποιηθεί αμέσως μετά την έκδοση των περιβαλλοντικών όρων του τμήματος αυτού. Η διάρκεια της σύμβασης ορίζεται στα τριάντα πέντε έτη.

Παράλληλα, στο πλαίσιο της σύμβασης παραχώρησης το Δημόσιο θα ζητήσει από τον ανάδοχο να εκτελέσει άμεσα έργα οδικής ασφάλειας ως πρόδρομες εργασίες, προκειμένου να μετριαστούν τα ατυχήματα στον υφιστάμενο άξονα.

Δεν είναι, όμως, μόνο αυτό ο ΒΟΑΚ και αυτό είναι κάτι που θα πρέπει να το ξεκαθαρίσουμε. Το έργο του ΒΟΑΚ δεν είναι αποσπασματικό ή τμηματικό, αλλά σχεδιάστηκε για να καλύψει το σύνολο του νησιού από την Κίσσαμο έως τη Σητεία με όρους ισόρροπης ανάπτυξης και κοινωνικής δικαιοσύνης.

Πράγματι, ο σχεδιασμός της Κυβέρνησης για τον ΒΟΑΚ είναι από την Κίσσαμο ως τη Σητεία. Ήδη εκτελούνται έργα από τον Άγιο Νικόλαο μέχρι τη Νεάπολη ως δημόσιο έργο και από τη Νεάπολη μέχρι τη Χερσόνησο μέσω ΣΔΙΤ. Επίσης, επόμενος στόχος είναι να δρομολογηθούν και τα οδικά τμήματα μέχρι τη Σητεία, ώστε να αποκτήσει η Κρήτη τον οδικό άξονα που της αξίζει από τη μία άκρη του νησιού μέχρι την άλλη για την οδική ασφάλεια, τον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων, τη συνοχή των τοπικών κοινωνιών και την οικονομική ανάπτυξη του νησιού.

Μέσα σε αυτό το ολιστικό πλάνο, το μέλλον της Κρήτης διαμορφώνεται σε μια νέα πραγματικότητα. Και έχουμε σήμερα την τιμή και την ιδιαίτερη χαρά να μοιραζόμαστε όλοι μας αυτή την ιστορική στιγμή. Γιατί ο ΒΟΑΚ δεν είναι μόνο ένα τεχνικά σύνθετο έργο. Είναι ένα κοινωνικό συμβόλαιο, αποτέλεσμα μιας επίπονης συλλογικής προσπάθειας που επισφραγίζεται σήμερα με την ψήφιση της σύμβασης.

Και είμαι βέβαιος, ακόμα κι αν υπάρχουν διαφορετικές αντιλήψεις πάνω σε κάποια ζητήματα, ότι στο τέλος οι περισσότεροι σε αυτή την Αίθουσα θα συμφωνήσουμε ότι η Κρήτη αξίζει αυτή την ευκαιρία, έναν αυτοκινητόδρομο σε υψηλό επίπεδο υπηρεσιών, με κορωνίδα φυσικά την προσφερόμενη οδική ασφάλεια για τους χρήστες, αλλά και τη συμμόρφωση με τους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε μπροστά μας τη σύμβαση παραχώρησης του ΒΟΑΚ, ενός αυτοκινητόδρομου σύμβολο μιας Ελλάδας που κινείται στον δρόμο της προόδου και της σύγκλισης με τα προηγμένα ευρωπαϊκά κράτη.

Είναι ένα έργο που οι συμπολίτες μας περιμένουν με προσμονή, γιατί τα σημαντικά έργα υποδομών έχουν ακριβώς αυτές τις ευεργετικές ιδιότητες. Αλλάζουν ριζικά την κοινωνική και οικονομική ζωή μας τόσο συλλογικά όσο και ατομικά. Γι’ αυτό και η υλοποίησή τους αποτελεί οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό ζητούμενο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι ο Κυριάκος Μητσοτάκης και η Κυβέρνησή μας έχουν αποδείξει έμπρακτα ότι έχουν το θάρρος και την ικανότητα να ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες μακριά από τις σειρήνες της οπισθοδρόμησης, μακριά από τις σειρήνες της καθυστέρησης και με πυξίδα πρώτα και πάνω απ’ όλα την υπεράσπιση του δημοσίου συμφέροντος. Για τους λόγους αυτούς σας καλώ να υπερψηφίσουμε τη σύμβαση παραχώρησης για το σπουδαίο αυτό έργο για την Κρήτη. Το χρωστάμε σε όλους αυτούς που χάθηκαν στην άσφαλτο. Το χρωστάμε στην Κρήτη.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Ευχαριστώ πολύ.

Επόμενη ομιλήτρια είναι η κ. Αλεξοπούλου Χριστίνα από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πόσο αλλάζει η ζωή ενός πολίτη όταν σταματά να φοβάται κάθε φορά που πιάνει το τιμόνι; Όταν φεύγει από τη δουλειά του χωρίς να αναρωτιέται αν θα φτάσει ασφαλής οδηγώντας σε ένα δρόμο χωρίς τις απαιτούμενες προδιαγραφές ασφαλείας. Η απάντηση αυτή είναι ξεκάθαρη αλλά δυστυχώς στο παρελθόν δεν ήταν και αυτονόητη. Αλλάζει ριζικά. Αυτή την αλλαγή φέρνουμε πρωτίστως μέσα από τα μεγάλα έργα υποδομής σε ολόκληρη τη χώρα. Αλλάζουμε τις ζωές των πολιτών γιατί δημιουργούμε οδική ασφάλεια. Παράλληλα δημιουργούνται πολλές και μεγάλες ευκαιρίες, δημιουργούνται δουλειές και προοπτική σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο και απαιτητικό τοπίο.

Ας δούμε, λοιπόν, τη μεγάλη εικόνα. Σήμερα η Βουλή δεν καλείται να εγκρίνει μόνο τη σύμβαση για τον Βόρειο Οδικό Άξονα της Κρήτης. Καλείται να αναγνωρίσει και να επικυρώσει μια ευρύτερη μετάβαση. Τη μετάβαση από μία Ελλάδα στάσιμη σε μία Ελλάδα που μεταμορφώνεται σε ένα απέραντο εργοτάξιο. Από τη δυτική Ελλάδα μέχρι την Κρήτη, από τον βορρά μέχρι τον νότο. Αυτή η πρόοδος δεν είναι θεωρητική. Είναι μετρήσιμη και είναι ορατή.

Ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι αυτό της Πατρών- Πύργου, ένα έργο που καθυστέρησε αδικαιολόγητα για χρόνια, που κόπηκε σε πολλές εργολαβίες, υπονομεύτηκε, μπήκε στο συρτάρι και μετατρεπόταν με αυτό τον τρόπο καθημερινά σε έναν δρόμο θανάτου. Αρκεί να σας υπενθυμίσω ότι μόνο την τελευταία δεκαετία είχαν καταγραφεί εκατοντάδες τροχαία με δεκάδες νεκρούς και τραυματίες. Άρα, δεν μιλάμε απλώς για ένα έργο υποδομής. Είναι θέμα ζωής πλέον. Πλέον, το εμβληματικό αυτό έργο -και θα μου επιτρέψετε να το πω από αυτό το Βήμα σήμερα- ολοκληρώνεται.

Σε λίγες εβδομάδες το μεγαλύτερο τμήμα του θα παραδοθεί, θα δοθεί στην κυκλοφορία και τον Ιούλιο θα έχουμε εξήντα έξι χιλιόμετρα πλέον, που μπορούμε να τα πηγαίνουμε με το αυτοκίνητό μας. Σήμερα που μιλάμε η πρόοδος κατασκευής της Πατρών-Πύργου έχει ξεπεράσει το 81%. Το πρώτο τμήμα είναι στο 71%, το δεύτερο στο 81% και το τρίτο ξεπερνάει το 93% υλοποίησης. Αλλά η Πατρών-Πύργου δεν είναι μόνο ασφάλεια. Είναι εργαλείο ανάπτυξης για τη δυτική Ελλάδα. Ένας άξονας που ενώνει νομούς που μειώνει το κόστος και το χρόνο μεταφοράς προϊόντων, που δίνει ώθηση στην εργασία, στην επιχειρηματικότητα, στη γεωργία, στον τουρισμό, σε κάθε είδους καινοτομία. Πόσες δουλειές δημιουργούνται από τέτοιους δρόμους, όπως είναι και ο ΒΟΑΚ;

Θα σας πω συγκεκριμένα για τη δυτική Ελλάδα δύο στοιχεία. Πάνω από χίλιοι διακόσιοι εργαζόμενοι απασχολούνται στην κατασκευαστική αυτή φάση. Συνάδελφοι μηχανικοί που παλιότερα, να θυμίσω -και δεν είναι πολύ παλιά- δεν έβρισκαν δουλειά. Είχαν ξενιτευτεί. Δεν ζούσαν στη δυτική Ελλάδα παρότι τα σπίτια τους ήταν εκεί. Πόσοι εργοδηγοί, πόσοι εργάτες, πόσοι τεχνικοί και πόσο προσωπικό υποστήριξης. Αμέσως μετά η λειτουργία και η συντήρηση του οδικού άξονα θα δημιουργήσει και άλλες σταθερές θέσεις εργασίας. Μιλάμε για πραγματικές θέσεις δουλειάς στην πραγματική οικονομία για ανθρώπους που ζουν και εργάζονται στον τόπο τους, για μηχανικούς, για ανθρώπους του τεχνικού κλάδου που δεν θα φύγουν στο εξωτερικό, όπως γινόταν στο παρελθόν, αλλά προσφέρουν στην Ελλάδα και στον τόπο τους. Και ξέρετε πόσο βασικό είναι για όλη την οικογένεια, όχι μόνο για τους ανθρώπους του τεχνικού κλάδου, να μείνουν και να εξελίσσονται εκεί που γεννήθηκαν, εκεί που μεγάλωσαν, εκεί που για δικούς τους λόγους θέλουν να μπορούν να ζήσουν. Ήδη τα αποτελέσματα φαίνονται.

Η ανεργία στον τόπο μας έχει μειωθεί από το 2019 που ξεπερνούσε το 20%, σήμερα κινείται σταθερά κάτω από το 10%. Και αυτό δεν έγινε με μαγικό ραβδί. Αυτό γίνεται με αυτούς τους τρόπους, με αυτές τις επιλογές. Δεν είναι σύμπτωση. Είναι συνέπεια σχεδίου, είναι αποφασιστικότητα, είναι υλοποίηση. Είναι αποτέλεσμα και των έργων υποδομής που υλοποιούνται στις δικές μας περιοχές.

Προσθέτω στη συζήτησή μας ένα ακόμα χαρακτηριστικό στοιχείο. Η Αχαΐα και η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας πρωταγωνιστούν πλέον στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων, ενώ οι υφιστάμενες επεκτείνονται και οι εξαγωγές αυξάνονται. Δεν λέμε, λοιπόν, ότι η Ελλάδα είναι γαλατικό χωριό σε ένα ευρωπαϊκό και διεθνές περιβάλλον που χαρακτηρίζεται από πολλές προκλήσεις και έντονη ανασφάλεια. Ούτε ότι αλλάζουν όλα από τη μια στιγμή στην άλλη. άλλωστε έχουμε πολλή δουλειά ακόμα να κάνουμε μπροστά μας. Μπορούμε να πούμε όμως με σιγουριά ότι γίνονται πολύ σταθερά βήματα προόδου απέναντι σε παθογένειες χρόνων και πως το αποτέλεσμα ξαναλέω και το τονίζω είναι πλέον εμφανές.

Ακριβώς το ίδιο αυτό αναπτυξιακό αποτύπωμα θα έχει και ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης. Το έργο αυτό που σήμερα είμαστε εδώ για να κυρώσουμε. Είναι η ραχοκοκαλιά της Κρήτης που θα δημιουργήσει πάνω από τρεις χιλιάδες θέσεις εργασίας, θα μειώσει τις αποστάσεις και ευελπιστούμε να μηδενίσει τα τροχαία. Ας το πούμε καθαρά. Ο ΒΟΑΚ δεν θα γινόταν αν δεν υπήρχε η βούληση αυτής της Κυβέρνησης καθώς για δεκαετίες εξαγγέλλονταν αλλά σήμερα περνά στην υλοποίηση. Τι μας λένε, λοιπόν, όλα αυτά; Ότι τα μεγάλα έργα είναι αναπτυξιακά εργαλεία και συνάμα πράξεις κοινωνικής δικαιοσύνης. Φέρνουν δουλειές. Κάνουν την Ελλάδα πιο λειτουργική, πιο δίκαιη, πιο ασφαλή. Και για να υλοποιηθούν χρειάζεται όραμα, σχέδιο και πολιτική βούληση. Όλα αυτά τα εξασφαλίζει αυτή η Κυβέρνηση, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και του Κυριάκου Μητσοτάκη, όπως βλέπουμε όλοι. Όπως αποδεικνύεται στην πράξη.

Συνοψίζοντας και κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, η περιφέρεια αποκτά κρίσιμη γεωστρατηγική θέση στις μεταφορές και στην εθνική παραγωγική αλυσίδα. Το εξειδικευμένο προσωπικό βρίσκει δημιουργικό πεδίο εντός των συνόρων. Οι επιχειρήσεις ενισχύονται με ταχύτερες και οικονομικότερες μεταφορές. Οι κάτοικοι απολαμβάνουν ασφαλείς και αξιόπιστες διαδρομές και η νέα γενιά επιλέγει να χτίσει το μέλλον της εκεί που ανήκει. Εκεί που πραγματικά εκείνη θέλει.

Εν κατακλείδι, τα έργα υποδομής είναι η σπονδυλική στήλη της ελληνικής ανάταξης. Κάθε διαδρομή που γίνεται ασφαλέστερη είναι μια ζωή που προστατεύεται. Κάθε θέση εργασίας που δημιουργείται είναι μία οικογένεια που στηρίζεται. Κάθε περιοχή που ενώνεται είναι μια Ελλάδα που ισχυροποιείται.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Ευχαριστούμε.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Αλέξανδρος Μαρκογιαννάκης από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι προνόμιο για έναν Χανιώτη Βουλευτή, για έναν Κρητικό Βουλευτή, να βρίσκεται στο Βήμα της Βουλής σήμερα, την ημέρα δηλαδή, που ψηφίζεται η κύρωση της σύμβασης για τον Βόρειο Οδικό Άξονα της Κρήτης. Και είναι προνόμιο υπό την έννοια ότι καλούμαι να δώσω τη θετική μου ψήφο ώστε να γίνει επιτέλους πραγματικότητα ένα κομβικό αίτημα πολλών δεκαετιών των κατοίκων της Κρήτης. Το αίτημα τους να αποκτήσουν ένα σύγχρονο και ασφαλή αυτοκινητόδρομο υψηλών προδιαγραφών που θα εξυπηρετεί τις ανάγκες τους. Αν θέλετε, πέρα από αυτό, ένα εργαλείο που θα αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης σε ένα νησί του οποίου η οικονομία βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στον τουρισμό και άρα οι υποδομές συγκοινωνιών και μεταφορών έχουν ρόλο κλειδί.

Για να φτάσουμε σήμερα εδώ και να μιλάμε επιτέλους για κύρωση σύμβασης, χρειάστηκε η αποφασιστική στάση του Πρωθυπουργού, ο οποίος από την πρώτη θητεία το έθεσε ως ξεκάθαρη προτεραιότητα. Και βεβαίως, και όλων των Υπουργών οι οποίοι πέρασαν από το συγκεκριμένο Υπουργείο τα χρόνια που πέρασαν στην Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, ενδεχομένως και τα προηγούμενα χρόνια. Εξάλλου, έχουν περάσει πάνω από τριάντα χρόνια απ’ όταν πρωτοξεκίνησε αυτή η συζήτηση και πάνω σε αυτή τη δέσμευση του Πρωθυπουργού, το κυβερνητικό επιτελείο εργάστηκε με συνέπεια, σε συνεργασία με την τοπική αυτοδιοίκηση και τους εμπλεκόμενους φορείς, ώστε σήμερα να βρισκόμαστε σε αυτή την Αίθουσα και να καλούμαστε να κυρώσουμε τη σύμβαση του ΒΟΑΚ.

Πρόκειται για ένα από τα μεγαλύτερα τεχνικά έργα που έχουν γίνει όχι απλώς στην Κρήτη, αλλά και στην Ελλάδα συνολικά, εδώ και πολλές δεκαετίες. Το γεγονός δε, ότι συμπεριλαμβάνεται η προαίρεση για το τμήμα Χανίων-Καστελλίου, είναι πολύ σημαντικό και καθιστά το έργο σχεδόν πλήρες, θα πω. Βεβαίως, ανακοινώθηκε πρόσφατα στην κάθοδο του Πρωθυπουργού στο Ηράκλειο, ότι ήδη έχει εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση της μελέτης για το υπόλοιπο τμήμα του ΒΟΑΚ και αναφέρομαι, βεβαίως, στο κομμάτι Αγίου Νικολάου και Σητείας. Τα εκατόν πενήντα επτά χιλιόμετρα από το Ηράκλειο ως τα Χανιά, σε συνδυασμό με την προαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 15 για τη διαδρομή από τα Χανιά ως το Καστέλλι και τα έργα που γίνονται ήδη στον άξονα Αγίου Νικολάου Χερσονήσου σημαίνουν ότι σε λίγα χρόνια το νησί θα έχει το πληρέστερο ασφαλέστερο και ταχύτερο οδικό δίκτυο που είχε ποτέ. Στο συγκεκριμένο κομμάτι των εκατόν πενήντα επτά χιλιομέτρων από το Ηράκλειο έως τα Χανιά, προβλέπονται σύνθετα και απαιτητικά έργα, με σχεδόν πενήντα ανισόπεδους κόμβους, δεκαπέντε σήραγγες και σαράντα γέφυρες και φυσικά, με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, το οποίο όσο και να σας φαίνεται αυτονόητο εδώ στην ηπειρωτική χώρα, για την Κρήτη και τους Κρητικούς δεν ήταν έως τώρα.

Για να αντιληφθούμε το μέγεθος του έργου, είναι χρήσιμη μια σύντομη αναφορά στα οικονομικά του δεδομένα. Για τη δημόσια χρηματοδότηση του ΒΟΑΚ η Κυβέρνηση αξιοποιεί χρήματα από το Ταμείο Ανάκαμψης, κάτι πολύ σωστό, καθώς ο ΒΟΑΚ αποτελεί ουσιώδη επένδυση για ολόκληρη τη χώρα. Επιπλέον, η δημόσια χρηματοδότηση συμπληρώνεται με ακόμα σχεδόν μισό δισεκατομμύριο -για την ακρίβεια 493 εκατομμύρια ευρώ- από το εθνικό σκέλος του αναπτυξιακού προγράμματος δημοσίων επενδύσεων, συνυπολογίζοντας επιπλέον και το τμήμα της προαίρεσης, δηλαδή, το κομμάτι Χανιά-Καστέλλι.

Τα ποσά στην παρούσα σύμβαση που αντιστοιχούν στην άμεση δημόσια χρηματοδότηση αυξάνονται κατά -περίπου- 100 εκατομμύρια, φτάνοντας συνολικά τα 800 εκατομμύρια. Σε αυτά, θα πρέπει να συνυπολογίσουμε ως δημόσια δαπάνη και το σκέλος των καταβολών για τα σκιώδη διόδια, τα οποία σύμφωνα με την ειδική έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου φθάνουν στα 400 εκατομμύρια ευρώ στην πλήρη ανάπτυξη του έργου, δηλαδή και με το επιπλέον τμήμα μέχρι και το Καστέλλι.

Αθροίζοντας στη δημόσια δαπάνη τη συμμετοχή του παραχωρησιούχου και τη δανειακή χρηματοδότησή του, φτάνουμε με την προαίρεση τα 2 δισεκατομμύρια ευρώ. Πρόκειται, λοιπόν, για ένα έργο κολοσσιαίο τόσο τεχνικά όσο και οικονομικά, αλλά κι ένα έργο απαραίτητο για την Κρήτη, για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της. Γι’ αυτό και όλοι στο νησί έχουν υποδεχτεί θετικά την εξέλιξη με την υπογραφή της σύμβασης, αναγνωρίζοντας το μέγεθος και τη σημασία του έργου, που άλλωστε ανέμεναν και δικαίως απαιτούσαν εδώ και δεκαετίες.

Υπάρχουν φυσικά κάποια ζητήματα κάποιες εκκρεμότητες που θα πρέπει ακόμα να δούμε. Οι δήμοι της Κρήτης και οι τοπικοί φορείς έχουν αναδείξει με σοβαρότητα ορισμένα από αυτά και αναφέρομαι ειδικά στα διόδια στον βαθμό που αυτά αφορούν ουσιαστικά αστικές μετακινήσεις των κατοίκων. Θα πρέπει εδώ να το κοιτάξουμε προσεκτικά και είμαι σίγουρος ότι αυτό θα γίνει από την πλευρά του Υπουργείου και του παραχωρησιούχου. Άλλωστε υπάρχουν ήδη προβλέψεις για την εξαίρεση από την καταβολή διοδίων σε ορισμένους κόμβους έξω από τα μεγάλα αστικά κέντρα και θα πρότεινα, κύριε Υπουργέ, να εξετάσουμε το ενδεχόμενο να συμπεριληφθούν και κάποιοι ακόμη οι οποίοι αποτελούν πράγματι αστικές μετακινήσεις.

Για την περίπτωση των Χανίων, την οποία και γνωρίζω καλύτερα, η πρόταση μου είναι, ενδεχομένως, να συμπεριληφθούν τόσο ο κόμβος του Γαλατά όσο και αυτός στον Πλατανιά, πάντα με τη λογική ότι εξυπηρετούν κοντινές μετακινήσεις καθημερινότητας των κατοίκων των Χανίων.

Σημειώνω ακόμα εδώ προς άρση παρεξηγήσεων, ότι η λειτουργία σταθμού των διοδίων -γιατί είναι κάτι το οποίο το ακούμε όλες αυτές τις ημέρες ως κριτική- θα γίνεται μόνο σε ολοκληρωμένα -επαναλαμβάνω, ολοκληρωμένα- τμήματα του δρόμου και όχι πριν αυτά κατασκευαστούν, όπως αναληθώς κυκλοφόρησε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κύρωση της σημερινής σύμβασης έρχεται ως εκπλήρωση μιας θεμελιώδους υποχρέωσης της πολιτείας προς τους κατοίκους της Κρήτης, εδώ και πολλές δεκαετίες. Της υποχρέωσής της να παρέχει ένα ασφαλές και λειτουργικό εθνικό οδικό δίκτυο υψηλών προδιαγραφών, όπως ακριβώς συμβαίνει και στην υπόλοιπη Ελλάδα.

Η Κρήτη είχε μείνει πίσω από άποψης μεταφορικών, συγκοινωνιακών υποδομών για μία σειρά από λόγους που δεν φτάνει ο χρόνος να αναλύσω, όμως αυτό που έχει σημασία τώρα, είναι ότι πλέον αυτή η ανισορροπία αποκαθίσταται. Και αποκαθίσταται υπέρ της ασφάλισης των κατοίκων και ιδιαίτερα των νέων ανθρώπων και βεβαίως, υπέρ των αναπτυξιακών προκλήσεων του νησιού. Για την Κυβέρνησή μας, για τον Πρωθυπουργό και για όλους τους Βουλευτές της Κρήτης, το έργο του Βόρειου Οδικού Άξονα μπήκε εξαρχής στις προτεραιότητες.

Γνωρίζαμε ότι μετά από πολυετείς απογοητεύσεις, η πολιτεία έπρεπε αυτή τη φορά να τα καταφέρει. Έπρεπε να φέρει αποτελέσματα και τα καταφέραμε. Φέραμε αποτέλεσμα και τώρα το φέρνουμε στη Βουλή. Κυρώνουμε τη σύμβαση παραχώρησης και ανοίγουμε κυριολεκτικά νέους δρόμους για την Κρήτη. Δρόμους ασφαλείς, σύγχρονους, με υψηλές προδιαγραφές, όπως ακριβώς αξίζει στους κατοίκους μιας ευρωπαϊκής περιφέρειας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει η κ. Βατσινά από το ΠΑΣΟΚ.

**ΕΛΕΝΗ ΒΑΤΣΙΝΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, περισσότερες από εκατόν δέκα οικογένειες θρήνησαν τον άνθρωπό τους τα τελευταία δέκα χρόνια στον ΒΟΑΚ. Μόνο το 2024 ο αριθμός των νεκρών σε τροχαία δυστυχήματα στον ΒΟΑΚ έφτασε τους σαράντα. Σε ένα οδικό δίκτυο με έλλειψη διαχωριστικών στηθαίων, με έλλειψη φωτισμού, με στενό οδόστρωμα χωρίς λωρίδες και χωρίς σήμανση, με κακή ορατότητα και στροφές. Σε ένα οδικό δίκτυο που στα πεντακόσια πενήντα οχήματα που ελέγχονται ημερησίως, περίπου τα τριακόσια φέρουν παραβάσεις. Μιλάμε, λοιπόν, ξεκάθαρα στο ΠΑΣΟΚ για μία ανάγκη ανακατασκευής του ΒΟΑΚ, για ένα έργο όχι ζωής, αλλά προστασίας της ζωής των συνανθρώπων μας.

Εδώ θέλω να απευθυνθώ στους συμπολίτες μου στην Κρήτη, να τους κοιτάξω στα μάτια και να τους πω να θυμούνται αυτό που θα πω σήμερα. Μια παροιμία λέει: «Η γυναίκα του Καίσαρα δεν αρκεί να είναι τίμια, πρέπει να φαίνεται και τίμια». Δεν αρκεί, λοιπόν, συμπατριώτες μου να φτιαχτεί ο ΒΟΑΚ. Δεν αρκεί να έρθει ο Πρωθυπουργός να χειροκροτηθεί, λες και έφτιαξε τον ΒΟΑΚ, ούτε αρκεί να μπει η πρώτη μπουλντόζα και να πετάξουμε βεγγαλικά χαράς. Ξέρετε γιατί δεν αρκεί; Γιατί έχει ξαναγίνει στη χώρα αυτή ένα έργο να το έχουμε στα χαρτιά, αλλά να μην το έχουμε στην πράξη.

Το 2006 μπήκε η πρώτη κατασκευή του μετρό Θεσσαλονίκης, λειτούργησε και θυμάστε τα προβλήματα δεκαοκτώ ολόκληρα χρόνια μετά. Ολυμπία Οδός, τμήμα Κόρινθος-Πάτρα. Ένας ΒΟΑΚ της Πελοποννήσου ήταν και αυτό το κομμάτι. Είκοσι χρόνια από την έναρξη αρχικών εργασιών, άλλα τόσα χρόνια έκανε η Αττική Οδός από το 1997 έως το 2004. Είναι, λοιπόν, χρέος μας να παραδώσουμε έναν ασφαλή δρόμο στην Κρήτη μας, αλλά είναι πρώτα χρέος μας να υπογράψουμε αληθείς συμβάσεις και φυσικά να υπάρχει απόλυτη διαφάνεια.

Τρία σημεία. Τρία μελανά σημεία δείχνουν από την πρώτη κιόλας μέρα ότι το έργο αυτό θα έχει προβλήματα. Και δεν είναι ηθικό να καλωσορίζετε την έναρξη του ΒΟΑΚ, όταν είναι τελείως πασίδηλο ότι το έργο αυτό θα έχει άλλο χρόνο, άλλο κόστος και άλλους όρους. Προφανώς, θα ξεκινήσω με τα διόδια. Κατά την περίοδο κατασκευής θα λειτουργήσουν προσωρινοί σταθμοί σε διάφορα τμήματα, όπως Σούδα-Βάμος-Βρύσες, Γεωργιούπολη-Ατσιπόπουλο και Φόδελε-Λινοπεράματα. Δηλαδή, ενώ το έργο βρίσκεται σε τέτοιο στάδιο και δεν προσφέρει καμία παροχή στον πολίτη, ο πολίτης θα το πληρώνει καθημερινά, αν ξαναπεράσει εντός μίας ώρας. Αν, λοιπόν, -οι Κρητικοί θα το καταλάβετε αυτό- από τον Άγιο Ιωάννη Κνωσού πάω την ανιψιά μου στο Παγκρήτιο Στάδιο, μέσω Εθνικής Οδού -για να μην μπλέξω στην κίνηση- και γυρίσω σπίτι μου, ώστε να την πάρω σε μια ώρα που τελειώνει η άθλησή της, θα έχω οδηγήσει σαράντα λεπτά.

Άρα, τιμωρούμαι με διόδια, γιατί πέρασε η ώρα. Και αυτό δεν ήταν αστική μετακίνηση, σύμφωνα με τη σύμβαση. Αν απ’ το Γάζι κάποιος θέλει να πάει στο βόρειο τμήμα του Ηρακλείου ή αντίστροφα, το ίδιο.

Και το πιο φοβερό, οι μόνιμοι κάτοικοι νησιού, ας πούμε αυτοί που μένουν στο Ηράκλειο, θα πληρώνουν πλέον διόδια για να πάνε για μπάνιο στην Αγία Πελαγία. Δεν υπάρχει εναλλακτική διαδρομή. Προφανώς, το ίδιο θα πούμε και στους τουρίστες, πληρώστε διόδια για τριάντα λεπτά απόσταση. Κι ύστερα απορούμε τι πάει καλά στον τουρισμό και τι δεν πάει. Αν είμαστε τυχεροί, σε δέκα χρόνια ίσως ξαναέρθουν και δουν και το έργο μας. Δεν υπάρχει εναλλακτική διαδρομή στο μεγαλύτερο μέρος των περιοχών όλου του νησιού, γι’ αυτό θα έπρεπε να εξαιρεθούν όλες οι αστικές μετακινήσεις. Το έδειξαν με μεγάλη σαφήνεια οι δήμοι στην ακρόαση φορέων. Μάλιστα, είπαν ότι το υποσχέθηκε και το Υπουργείο.

Σήμερα, όμως, φέρνει τα διόδια από την πρώτη κιόλας ημέρα έναρξης κατασκευής του έργου. Δηλαδή, φέρνει τη χρηματική επιβάρυνση των πολιτών πολύ πριν να δουν το έργο, πολύ πριν να το χρησιμοποιήσουν, ενώ θα γίνονται έργα και θα υφίστανται ούτως ή άλλως ταλαιπωρία και χρονοτριβή όποια διαδρομή κι αν διαλέξουν. Τι τους λέτε; Δρόμο θέλετε; Θα πληρώσετε πρώτα.

Παράλληλα, το κράτος θα καταβάλει και σκιώδη διόδια, δηλαδή επιδοτήσεις στον παραχωρησιούχο ύψους 400,7 εκατομμυρίων ευρώ.

 Να περάσω και στο δεύτερο μεγάλο θέμα αυτής της σύμβασης. Πού πηγαίνουν αυτά τα χρήματα που συλλέγονται από τα διόδια; Πού κατανέμονται και τι αποπληρώνουν; Δεκαεπτά προσαρτήματα εμφανίστηκαν ξαφνικά πριν μια ώρα. Θα μας έλυναν πολλές απορίες, αν δεν μας βάζετε να διαβάσουμε πεντακόσιες εξήντα σελίδες σε μία ώρα. Μετά από όλη αυτή τη συντριβή που έχουν υποστεί το δίκτυο μεταφορών της χώρας, μετά τις τραγικές απώλειες των συνανθρώπων μας στα Τέμπη, με μια σύμβαση εκεί που απασχολεί τις δικαστικές αρχές της χώρας, τι μάθατε επιτέλους στο Υπουργείο αυτό; Μάθατε να κρύβετε τα παραρτήματα των συμβάσεων;

 Να ακούσει, λοιπόν, ο ελληνικός λαός ότι δεν ξέρουμε τι ψηφίζουμε σήμερα. Δεν γνωρίζουμε καν. Δεν μας τα έδωσε η Κυβέρνηση εγκαίρως. Έχουμε πάρα πολλά κενά στις περιβαλλοντικές μελέτες, πάρα πολλά κενά στις μελέτες γενικά, στις απαλλοτριώσεις, στα οικονομικά δεδομένα και προφανώς αυτός ήταν και ο στόχος σας, κύριε Υπουργέ, με fast track διαδικασίες να κυρωθεί κάτι που υποκρύπτει κάτι άλλο.

Και για να κλείσω, κύριε Πρόεδρε, αυτό είναι εν τέλει και το τρίτο ίσως και ουσιαστικότερο πρόβλημα αυτής της σύμβασης, ότι υποκρύπτονται πράγματα, ότι αγνοήθηκαν φορείς όλων των κατηγοριών και ότι αγνοήθηκε ιδίως η τοπική αυτοδιοίκηση που είχε να συνεισφέρει ουσιαστικά και στους κόμβους και στα στοιχεία έλευσης οχημάτων στην πράξη και στην ήδη υφιστάμενη ταλαιπωρία των πολιτών, αλλά και στη δικαστική διεκδίκηση όλων αυτών.

Κι επειδή οι δήμοι, απ’ όσο ξέρω του Ηρακλείου και του Μαλεβιζίου, έχουν κάνει εμπεριστατωμένες προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας είναι πάρα πολύ σίγουρο ότι τα αιτήματά τους θα άλλαζαν το έργο. Κι ας πάτε τώρα να προκαταβάλετε τη δικαιοσύνη με αυτή τη σύμβαση. Θα εξεταστεί το συμφέρον των πολιτών και θα μεταβληθεί το έργο σίγουρα, με αποτέλεσμα εσείς να έχετε υπογράψει μια σύμβαση το κόστος και η διάρκεια της οποίας είναι δεδομένο ότι θα αλλάξει και δυστυχώς δεν θα αλλάξει απλώς, θα εκτιναχθεί.

Κύριε Υπουργέ, θα τολμήσω θα τολμήσω μία πολύ αρνητική πρόβλεψη. Το έργο αυτό, ο ΒΟΑΚ θα έρθουν στιγμές, λυπάμαι που το λέω, που ο κόσμος θα πληρώνει και θα ταλαιπωρείται για πολλά χρόνια μετά το 2031. Ελπίζω μόνο να μην γίνει το νέο trend ανέκδοτο σαν το μετρό της Θεσσαλονίκης. Κι αυτό, δυστυχώς, είναι από όλα τα σενάρια το πιο απλό. Γιατί υπάρχει και το σενάριο ο κόσμος να πληρώνει, να ταλαιπωρείται για χρόνια, χωρίς να ξέρει ποιον πληρώνει, τι πληρώνει και για πόσο ακόμα πληρώνει. Προσέξτε. Έχετε ευθύνη, κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης, να μην γίνει ο ΒΟΑΚ ένας νέος ΟΠΕΚΕΠΕ.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Τον λόγο έχει τώρα η κ. Σπυριδάκη Αικατερίνη από το ΠΑΣΟΚ.

Όπως βλέπετε κι εσείς, στον κατάλογο των ομιλητών απομένουν ακόμα τέσσερις ομιλητές. Πρότασή μου είναι να εξαντληθεί ο κατάλογος, ούτως ή άλλος μικρός είναι ο αριθμός, και μετά να μπούμε στον κύκλο των Κοινοβουλευτικών. Με την ευκαιρία οι Κοινοβουλευτικοί ας δηλώσουν στο Προεδρείο τη συμμετοχή τους στη συζήτηση.

Κυρία Σπυριδάκη, έχετε τον λόγο.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΣΠΥΡΙΔΑΚΗ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν έπρεπε να συνοψίσουμε τη στάση της Κυβέρνησης απέναντι στην Κρήτη και στον Βόρειο Οδικό Άξονα σε μια φράση θα ήταν υπογραφή τώρα, κορδέλα μετά, διάλογος ποτέ. Κι αυτό δεν το λέμε μόνο εμείς, το καταγγέλλουν και οι φορείς της Κρήτης, οι οποίοι ήρθαν και κατέθεσαν με καθαρή φωνή στην επιτροπή τις ενστάσεις τους για μια σύμβαση τριακοσίων δεκαοκτώ σελίδων που παρουσιάστηκε αφού είχε ήδη υπογραφεί, χωρίς καμία ουσιαστική διαβούλευση, χωρίς καμία δυνατότητα παρέμβασης, χωρίς καμία διαφάνεια.

Σας ρωτήσαμε όλοι για ποιον λόγο δεν δόθηκε η σύμβαση στους φορείς πριν την υπογραφή, γιατί δεν κλήθηκαν να συνδιαμορφώσουν, να προτείνουν, να συμβάλουν τεχνικά, όταν οι πρώτοι που θα σηκώσουν το βάρος και το αποτέλεσμα αυτού του έργου. Το ΤΕΕ το λέει ξεκάθαρα. «Αν είχαμε λάβει εγκαίρως τη σύμβαση, θα είχαμε υποβάλει τεχνικές βελτιώσεις, καθώς τα όποια σχόλιά μας στις προηγούμενες διαβουλεύσεις δεν τα λάβατε υπ’ όψιν σας». Βλέπετε, όμως, αυτό δεν ταιριάζει στη λογική της Κυβέρνησης. Όπου δεν χωρά έλεγχος, δεν υπάρχει και πρόβλημα.

Και τώρα έρχεται το δεύτερο και πιο σοβαρό ζήτημα, η παντελής έλλειψη του Δημοσίου από την εποπτεία και τη διαχείριση του έργου, ένα έργο που συγχρηματοδοτείται από το Ελληνικό Δημόσιο και σύμφωνα με την ίδια την τοποθέτηση του Υπουργού με ποσό 643 εκατομμυρίων ευρώ και όπου υπάρχει και δανεισμός ύψους 9,79 δισεκατομμυρίων ευρώ που θα εξασφαλίσει ο παραχωρησιούχος.

Ερωτώ: Πώς ακριβώς το Δημόσιο, που βάζει εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ και που καταβάλλει τα σκιώδη διόδια μέσα από τα λεφτά των φορολογούμενων, δεν έχει κανένα λόγο στη διαχείριση και κανένα εργαλείο ουσιαστικής εποπτείας; Ποιοι τα σκέφτονται αυτά και ποιοι τα υπογράφουν; Ποιος θα ελέγχει το έργο στην πορεία; Όχι το Δημόσιο, όχι δημόσιος μηχανισμός, αλλά ένας ανεξάρτητος μηχανικός που πληρώνεται από τον παραχωρησιούχο. Πόσο πιο ξεκάθαρη μπορεί να γίνει απουσία του κράτους; Πόσο πιο προβληματικό μπορεί να γίνει το μοντέλο εποπτείας σε ένα έργο τεράστιας σημασίας και μεγέθους;

Το ΤΕΕ/ΤΑΚ και το Οικονομικό Επιμελητήριο Ανατολικής Κρήτης σήμαναν συναγερμό. Δεν υπάρχει πρόσβαση σε βασικά τεχνικά έγγραφα και παραρτήματα και όλα τα οικονομικά στοιχεία κόστους, έσοδα, κέρδη, τα οποία μας παραδόθηκαν σήμερα, λίγες ώρες πριν -λίγες ώρες πριν- κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης. Το διανοείστε αυτό; Λίγες ώρες πριν. Η απόλυτη ασυδοσία της εξουσίας! Γιατί η διαφάνεια, κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης, δεν είναι πολυτέλεια. Είναι υποχρέωση, είναι θεσμική αξιοπιστία, είναι σεβασμός στον φορολογούμενο. Μιλάμε για μία σύμβαση που χτίστηκε πάνω σε αδιαφάνεια, βιασύνη και εργολαβική λογική.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν μπορώ να μη σταθώ σε μία ακόμα καινοτομία της σύμβασης που αναδύεται μέσα από τη νομική ασάφεια, που λόγω της πλήρους απουσίας διαβούλευσης δεν μπορούμε να ερμηνεύσουμε με βεβαιότητα. Ποια είναι αυτή; Τα λεγόμενα «διόδια εξοικείωσης». Θα πληρώνουμε όχι επειδή χρησιμοποιούμε έναν δρόμο, αλλά για να εξοικειωθούμε την ιδέα ότι στο εξής θα πληρώνουμε.

Σύμφωνα με τον όρο 18.8.1 της σύμβασης προβλέπεται η προσωρινή λειτουργία με τοπικούς σταθμούς διοδίων ήδη από την περίοδο μελετών και κατασκευών. Γιατί; Για να εμπεδώσει -λέει- ο χρήστης την ιδέα της πληρωμής. Δηλαδή, δεν θα έχουμε δρόμο, αλλά θα έχουμε διόδια. Και κάπου εκεί μας ξεπερνάει η λογική. Θα χρεώνονται τουρίστες και κάτοικοι για εικονικά χιλιόμετρα. Θα χρεώνονται για υπηρεσίες τις οποίες δεν θα λάβουν, για υπηρεσίες οι οποίες δεν υπάρχουν. Και τι θα γίνει; Θα γίνουμε για άλλη μια φορά viral και τα διόδια εξοικείωσης θα είναι σε δρόμους φαντάσματα. Ίσως, όμως, έτσι να αυξήσουμε τον τουρισμό γιατί μπορεί όντως μετά από δέκα χρόνια ένας επισκέπτης να έρθει για να δει τι πλήρωσε.

Και όλα αυτά παραλείποντας την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2011/76 που δίνει στα κράτη-μέλη τη δυνατότητα να εξαιρούν νησιωτικές περιοχές από τέτοιου είδους τέλη, διάταξη για την ενίσχυση της νησιωτικότητας και των κατοίκων που διαμένουν σε νησιωτικές περιοχές. Και σας ρωτώ λοιπόν: Η Κρήτη είναι νησί ή όχι; Γιατί όταν πρόκειται για χρηματοδοτήσεις, για μειωμένα κόστη μεταφοράς, για ειδικές μεταχειρίσεις, τότε ξεχνάμε τη νησιωτικότητα.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε να αναφερθώ σε μια ακόμα εκκρεμότητα, όπως εκ του αποτελέσματος πολύ σωστά τη χαρακτήρισε χθες ο ίδιος ο Υπουργός, τον ΒΟΑΚ μέχρι τη Σητεία, μέχρι το Λασίθι που ενώνει την Ανατολική Κρήτη με την υπόλοιπη Κρήτη.

Θέλω στο σημείο αυτό να ξεκαθαρίσω κάτι πολύ βασικό για να μην έχουμε παρεξηγήσεις. Σαφέστατα και θέλουμε τον ΒΟΑΚ. Τον στηρίζουμε, τον διεκδικούμε, τον απαιτούμε εδώ και χρόνια. Γιατί γνωρίζουμε καλύτερα από τον καθένα και ειδικά εμείς που μένουμε στην Κρήτη και τον χρησιμοποιούμε καθημερινά, τι σημαίνει ένας σύγχρονος, ασφαλής και ενιαίος αυτοκινητόδρομος τον οποίο έχουμε πληρώσει με αίμα. Είναι έργο ζωής. Είναι έργο που ενώνει το νησί, που σώζει ζωές, που δίνει προοπτική. Δεν μπορούμε, όμως, να δεχτούμε να γίνεται και με λάθος τρόπο.

Ας ξεκινήσουμε την παράθεση των δεσμεύσεων που έχουμε ακούσει όλα αυτά τα χρόνια από τον ίδιο τον Πρωθυπουργό. Στις 19 Ιουλίου 2018 στη Σητεία: «Αποτελεί προσωπική μου δέσμευση ότι ο Βόρειος Οδικός Άξονας από τη Σητεία μέχρι την Κίσσαμο θα ολοκληρωθεί για τον απλούστατο λόγο ότι δεν μπορώ να δεχτώ ένα νησί τέτοιου μεγέθους και οικονομικής σημασίας όπως η Κρήτη να στερείται σήμερα μια βασική υποδομή την οποία διαθέτουν όλες οι υπόλοιπες περιοχές της χώρας». Το καταθέτω για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Αικατερίνη (Κατερίνα) Σπυριδάκη καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 18 Μαΐου 2019 στο Ηράκλειο: «Θέλουμε έναν σύγχρονο αυτοκινητόδρομο από τη Σητεία μέχρι το Καστέλλι». Το καταθέτω κι αυτό για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Αικατερίνη (Κατερίνα) Σπυριδάκη καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 29 Μαΐου 2021 παρουσίαση σχεδίου για τον ΒΟΑΚ: «Η χάραξη πρέπει να είναι ενιαία. Θα προχωρήσουμε με σύμβαση παραχώρησης το μεγαλύτερο κομμάτι από Χανιά μέχρι Χερσόνησο, σύμπραξη από Χερσόνησο μέχρι Νεάπολη κι από εκεί και πέρα δημόσιο έργο μέχρι Άγιο Νικόλαο και τελικά Σητεία». Το καταθέτω κι αυτό για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Αικατερίνη (Κατερίνα) Σπυριδάκη καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στις 23 Απριλίου 2023. Υπογραφή σύμβασης Χερσόνησος - Νεάπολη: «Η Κρήτη πρέπει επιτέλους να αποκτήσει έναν σύγχρονο, ασφαλή αυτοκινητόδρομο, ο οποίος θα εκτείνεται από τη Σητεία έως και την Κίσσαμο». Το καταθέτω για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Αικατερίνη (Κατερίνα) Σπυριδάκη καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής.

Κι όμως στις 12 Απριλίου 2025 ο Υφυπουργός Υποδομών κ. Ταχιάος έρχεται στη Σητεία και δηλώνει: «Δεν υπάρχουν χρήματα για το τμήμα Άγιος Νικόλαος - Σητεία, πρώτα πρέπει να νοικοκυρευτούν τα έργα, οι απαιτήσεις πολλές φορές είναι περισσότερες από τις ανάγκες». Και αφού ακυρώνονται οι δηλώσεις ετών από το ίδιο το Υπουργείο, έρχεται ο Πρωθυπουργός στις 9 Μαΐου –το καταθέτω κι αυτό στα Πρακτικά- κατά την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης να μαζέψει τα αμάζευτα λέγοντας: «Θα δεσμευτώ ότι οι μελέτες στο τμήμα Παχιά Άμμος - Σητεία θα προχωρήσουν άμεσα, έτσι ώστε να βρούμε τις βέλτιστες δυνατές λύσεις, ώστε ο ΒΟΑΚ πραγματικά να αποτελεί έναν δρόμο που θα συνδέει την Κίσσαμο με τη Σητεία».

Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Αικατερίνη (Κατερίνα) Σπυριδάκη καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Με απλά λόγια, μέχρι σήμερα στο Λασίθι έχουμε υποσχέσεις και μελέτες. Και ξέρετε ποιο είναι το πιο εξοργιστικό; Ότι υπάρχει ήδη ώριμη μελετητική ετοιμότητα. Το τμήμα Άγιος Νικόλαος - Παχιά Άμμος θα μπορούσε να προκηρυχθεί αύριο το πρωί, αλλά δεν προκηρύσσεται γιατί δεν υπάρχει πολιτική βούληση. Και είναι λογικό να αναρωτιούνται οι πολίτες της Σητείας και της Ιεράπετρας γιατί πρέπει να αποδείξουν το αυτονόητο, γιατί πρέπει να απολογούμαστε επειδή ζητάμε ίση μεταχείριση. Οι Νομοί Χανίων, Ρεθύμνης, Ηρακλείου καλύπτονται στο 100%, ενώ το Λασίθι στο 30%. Αυτό δεν είναι απλώς αδικία, είναι κατάφορη απαξίωση.

Η Σητεία έχει αεροδρόμιο, έχει λιμάνι, έχει παραγωγή, έχει τουρισμό, έχει εξωστρέφεια. Δεν της λείπει τίποτα, εκτός από την αναγνώριση ότι είναι ισότιμο μέρος της Κρήτης.

Όμως, τι βιώνει ο Λασιθιώτης καθημερινά; Υποδομές υγείας που παραπαίουν, δημόσιες υπηρεσίες που υποβαθμίζονται ή κλείνουν, έργα υδροληψίας που σέρνονται εγκληματικά αργά, μια Σητεία λεηλατημένη από ανεμογεννήτριες, χωρίς κανένα αντιστάθμισμα, μια Ιεράπετρα που συμβάλλει στο ΑΕΠ της χώρας με τόνους κηπευτικών κάθε μέρα, έναν ΒΟΑΚ που δεν φτάνει ποτέ, ένα Νότιο Οδικό Άξονα που δεν υπάρχει καν στον σχεδιασμό και μια προαίρεση παλαιάς εθνικής οδού να μένει στα λόγια.

Αν ήσασταν έστω και μια φορά, κύριε Υπουργέ, στο φορτηγό που τρέχει και αγωνιά να προλάβει το καράβι, θα είχατε ενεργοποιήσει την προαίρεση. Αν ήσασταν ΙΧ ή τουριστικό λεωφορείο που προσπαθεί να στρίψει σε δρόμο μιας λωρίδας με κολωνάκια, τότε δεν θα ανεχόσασταν άλλο αυτήν την κοροϊδία. Αν βλέπατε ένα ασθενοφόρο να μην μπορεί να περάσει, δεν θα γιορτάζατε κατά την τελευταία επίσκεψή σας στην Κρήτη.

Κι αναρωτιέμαι, αυτό είναι το μοντέλο ανάπτυξης που έχετε για την ανατολική Κρήτη; Ο ΒΟΑΚ πρέπει να φτάσει μέχρι τη Σητεία, όχι αποσπασματικά, όχι φωτογραφικά, όχι επικοινωνιακά. Πρέπει να φτάσει ως αίτημα πραγματικής δικαιοσύνης, ασφάλειας και αξιοπρέπειας. Και η Κρήτη πρέπει να έχει τέσσερις νομούς, όχι τρεις νομούς και μια εκκρεμότητα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Πριν δώσουμε τον λόγο στον επόμενο ομιλητή, επιτρέψτε μου μια ανακοίνωση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος», είκοσι μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το Δημοτικό Σχολείο Βουβά Χανίων.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Εμμανουήλ Χνάρης από το ΠΑΣΟΚ.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΧΝΑΡΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν ξεκινήσω την τοποθέτησή μου για την κύρωση της σύμβασης του Βόρειου Οδικού Άξονα, δεν μπορώ ως Βουλευτής, αλλά πρωτίστως ως αγρότης, να μη σχολιάσω τη σκανδαλώδη εξέλιξη της υπόθεσης του ΟΠΕΚΕΠΕ.

Εδώ και έξι χρόνια η Κυβέρνησή σας έχει αλλάξει πέντε Υπουργούς Αγροτικής Ανάπτυξης και έξι προέδρους του ΟΠΕΚΕΠΕ, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, την απουσία δηλαδή πραγματικού σχεδίου και στρατηγικής. Όλο αυτό το διάστημα οι αρμόδιοι Υπουργοί και τα στελέχη σας διαφήμιζαν τον εκσυγχρονισμό του ΟΠΕΚΕΠΕ και ότι δήθεν κάνει άλματα προς το μέλλον.

Κύριοι της Κυβέρνησης, ή εθελοτυφλούσατε ή όλα αυτά τα λέγατε προκειμένου να δικαιολογήσετε την ανικανότητά σας. Ξαφνικά, καταργείτε τον ΟΠΕΚΕΠΕ και μεταφέρετε την αρμοδιότητα στην ΑΑΔΕ, κάνοντας ακόμα ένα προσφιλή σε εσάς επικοινωνιακό σόου, θέτοντας όμως σε κίνδυνο τη συνέχιση της παραγωγικής διαδικασίας και τη βιωσιμότητα των εκμεταλλεύσεων.

Για το ΠΑΣΟΚ, που πρώτο είχε αναδείξει το θέμα, είναι πρωταρχική προτεραιότητα η διασφάλιση της διαφανούς και απρόσκοπτης καταβολής των ενισχύσεων, καθώς και η αναπτυξιακή προοπτική του πρωτογενούς τομέα.

Αναφορικά με το νομοσχέδιο, η συζήτηση αφορά ένα μεγάλο έργο υποδομής που η ελληνική πολιτεία οφείλει εδώ και δεκαετίες στην Κρήτη. Ο ΒΟΑΚ αποτελεί συλλογική διεκδίκηση της κρητικής κοινωνίας που έχει πληρώσει βαρύ φόρο αίματος και ζητάει το αυτονόητο, οδική ασφάλεια, βιώσιμη και ισότιμη ανάπτυξη για όλους, από την Κίσσαμο μέχρι τη Σητεία.

Ως ΠΑΣΟΚ είναι αυτονόητο ότι στηρίζουμε επί της αρχής αυτό το έργο. Όμως, για ακόμα μια φορά η Κυβέρνηση έδρασε απαξιωτικά, χωρίς να διαβουλευτεί με την κρητική κοινωνία και χωρίς να εξετάσει τις αντιρρήσεις της ανά περιοχή, δηλαδή αποφασίσατε για την Κρήτη χωρίς τους Κρητικούς.

Όλοι οι τοπικοί φορείς στην αρμόδια επιτροπή αναφέρθηκαν στις ελλείψεις και τα κενά της σύμβασης και η δική σας απάντηση ήταν ένα αόριστο «θα δούμε», προεξοφλώντας περαιτέρω καθυστερήσεις. Όμως, ο κρητικός λαός δεν αξίζει άλλη αναμονή και πρέπει άμεσα να απαντήσετε στα παρακάτω ζητήματα:

Ειδικότερα, στη σύμβαση δεν αναφέρεται, ούτε προβλέπεται πουθενά, η σύνδεση του ΒΟΑΚ με το αεροδρόμιο Χανίων. Αναρωτιέμαι, κύριε Υπουργέ, πώς μπορείτε να μιλάτε για ένα σύγχρονο αναπτυξιακό έργο, όταν η βασική είσοδος χιλιάδων επισκεπτών στη δυτική Κρήτη παραμένει αποσυνδεδεμένη από τον ΒΟΑΚ; Η παράβλεψή σας επηρεάζει πρωτίστως το Ρέθυμνο το οποίο δεν έχει άμεση πρόσβαση στις πύλες εισόδου και ειδικότερα μετά τη λειτουργία του αεροδρομίου Καστελλίου, θα εξαρτάται πλήρως από το αεροδρόμιο Χανίων. Η διασύνδεση αυτή, εκτός από θέμα ασφάλειας και διευκόλυνσης για τους Ρεθυμνιώτες, είναι και μείζον ζήτημα ισόρροπης, τουριστικής εν γένει οικονομικής ανάπτυξης. Η ζημιά που θα προκαλέσει στο Ρέθυμνο η απουσία αυτού του έργου είναι ανυπολόγιστη. Δεν νοείται ισόρροπη ανάπτυξη στην Κρήτη χωρίς τη σύνδεση του ΒΟΑΚ με το αεροδρόμιο Χανίων. Σε κάθε άλλη περίπτωση ο όρος αυτός είναι η μεγαλύτερη υποκρισία. Το έργο αυτό η κοινωνία του Ρεθύμνου δεν το διεκδικεί απλά, το απαιτεί.

Επίσης, ο περιφερειακός δρόμος του Ρεθύμνου είναι ένα έργο που πρέπει να εκτελεστεί παράλληλα με τον ΒΟΑΚ. Το έργο αυτό είναι ζωτικής σημασίας, όχι μόνο διότι θα ανακουφίσει την πόλη από την πίεση του κυκλοφοριακού φόρτου, αλλά και για λόγους πολιτικής προστασίας, δεδομένου ότι ο ΒΟΑΚ είναι ένας κλειστός αυτοκινητόδρομος. Η πρότασή μας, όπως και της τοπικής κοινωνίας, αφορά την κατασκευή ενός σύγχρονου και λειτουργικού περιφερειακού δικτύου από τον κόμβο Αμαρίου έως τον κόμβο Ατσιπόπουλου. Επιπλέον, απουσιάζει κάθε πρόβλεψη για το τμήμα Άγιος Νικόλαος-Σητεία. Ένα μεγάλο μέρος του Νομού Λασιθίου μένει εκτός σχεδιασμού χωρίς καν να προβλέπεται δικαίωμα προαίρεσης, όπως ισχύει αντίστοιχα για το τμήμα Χανίων - Κισσάμου.

Κύριε Υπουργέ, ο Πρωθυπουργός, πριν αναλάβει τη διακυβέρνηση της χώρας, δεσμευόταν δημόσια για έναν ΒΟΑΚ που θα ενώνει όλη την Κρήτη, από την Κίσσαμο μέχρι τη Σητεία. Του πήρε βέβαια έξι ολόκληρα χρόνια για να υπογραφεί η σύμβαση κατασκευής του και παρά την καθυστέρηση δεν τήρησε τις δεσμεύσεις του. Όμως, οι κάτοικοι της Σητείας δεν ζητούν ούτε προνόμια, ούτε χάρη. Ζητούν ο Πρωθυπουργός να τηρήσει τη δέσμευση και την υπόσχεσή του, ώστε να έχουν ισότιμη μεταχείριση με κάθε περιοχή της Κρήτης.

Δεν μπορώ, βέβαια, να μην αναφερθώ στο θέμα των διοδίων. Αντί να εξαιρέσετε τον ΒΟΑΚ από τα διόδια, λόγω προστασίας της νησιωτικότητας, σήμερα φέρνετε μια σύμβαση με ένα πολύπλοκο και αδιαφανές σύστημα τιμολόγησης. Συγκεκριμένα, δημιουργείτε προσωρινά διόδια, χωρίς να έχει ολοκληρωθεί το έργο, με το επιχείρημα ότι ο χρήστης πρέπει να εξοικειωθεί με αυτά, γεγονός που αποτελεί παγκόσμια πρωτοτυπία. Συμπληρωματικά, εκτός από τα διόδια που θα πληρώνει απευθείας ο χρήστης, επιπρόσθετα προβλέπονται και σκιώδη διόδια της τάξης του 65%, τα οποία θα καταβάλλει απευθείας το Ελληνικό Δημόσιο, δηλαδή εμμέσως πλην σαφώς ο ίδιος ο Έλληνας φορολογούμενος. Παράλληλα, σε μια περίοδο που το κόστος ζωής έχει αυξηθεί δραματικά, δεν έχετε προβλέψει απαλλαγές με κοινωνικά κριτήρια σε συγκεκριμένες ευάλωτες ομάδες, όπως για τις αστικές μετακινήσεις των πολιτών.

Κύριε Υπουργέ, από το κείμενο της σύμβασης διαφαίνεται ότι δεν έχετε προβλέψει ασφαλιστικές δικλίδες υπέρ του Δημοσίου με τον κίνδυνο ο ελληνικός λαός να πληρώσει πολλαπλώς την κερδοσκοπία του αναδόχου. Συγκεκριμένα, το Δημόσιο καλείται να ολοκληρώσει τις χρονοβόρες απαλλοτριώσεις μέσα σε ένα διάστημα δώδεκα μηνών, κάτι το οποίο κρίνεται ανέφικτο, αλλιώς θα πρέπει να καταβάλει μεγάλα ποσά αποζημιώσεων.

Επίσης, μέχρι και προ ολίγου δεν μας είχαν χορηγηθεί τα δεκαεπτά προσαρτήματα τα οποία έχετε υπογράψει. Στα προσαρτήματα αυτά υπάρχουν στοιχεία που αφορούν τον γεωγραφικό σχεδιασμό του έργου, τη χρηματοδότηση, τις συμβάσεις μελέτης, κατασκευής και συντήρησης, καθώς και τη διαχείριση του αυτοκινητόδρομου.

Καλούμαστε λοιπόν να ψηφίσουμε μια σύμβαση η οποία παρ’ ότι αφορά ένα μεγάλο έργο το οποίο περιμένει πολλά χρόνια και δικαιούται ο κρητικός λαός, εμπεριέχει πολλές ασάφειες και κενά τα οποία τουλάχιστον κατά το στάδιο της μελέτης πρέπει να αποκατασταθούν.

Επιπλέον, πρέπει να ληφθούν υπ’ όψιν οι αντιδράσεις της τοπικής κοινωνίας για συγκεκριμένα σημεία χάραξης του ΒΟΑΚ στο δυτικό και ανατολικό τμήμα του Δήμου Ρεθύμνης, όπως οι ουσιώδεις παρατηρήσεις για τους κόμβους σύνδεσης του ΒΟΑΚ με τον Δήμο Μυλοποτάμου, όπως πρότεινε και ο ίδιος ο δήμος στην επιτροπή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο ΒΟΑΚ δεν είναι απλώς ένα έργο υποδομής. Είναι ένα έργο ενότητας με βαθιά πολιτικούς συμβολισμούς. Είναι το αίτημα μιας κοινωνίας που ζητάει ίση μεταχείριση με ασφάλεια και ανάπτυξη. Οφείλουμε να διασφαλίσουμε στον κρητικό λαό ότι ο ΒΟΑΚ δεν θα είναι ένα προνόμιο για λίγους, αλλά ένα έργο ζωής για όλους. Η Κρήτη ζητάει και αξίζει το αυτονόητο και εμείς θα είμαστε εδώ, «παρών» να το διεκδικήσουμε μέχρι τέλους.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Θα ήθελα να κάνω μια ανακοίνωση. Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας καταθέτει την έκθεσή της στην αίτηση της Εισαγγελικής Αρχής για τη χορήγηση άδειας άσκησης ποινικής δίωξης κατά Βουλευτή.

Τον λόγο έχει ο κ. Δημήτριος Μάντζος.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΑΝΤΖΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Νομίζω ότι στην αρχή αυτής της ομιλίας, αλλά και στο τέλος αυτής της συνεδρίασης, πρέπει να συμφωνήσουμε σε κάτι αυτονόητο, ότι τα έργα υποδομών έχουν πολύ μεγάλη αξία, πράγματι, και έχουν κομβική σημασία, πράγματι, για την ευημερία των κατοίκων αυτής της χώρας, την ποιότητα ζωής, την καθημερινότητα, την ανάπτυξη, τις μεταφορές, την ασφάλεια των μεταφορών. Όμως, πέραν αυτών των αυτονόητων διατυπώσεων και διαπιστώσεων υπάρχουν και ορισμένα εξίσου αυτονόητα -στα μάτια τα δικά μας, τουλάχιστον- ερωτήματα που δεν παίρνουν τις εξίσου αυτονόητες απαντήσεις. Για παράδειγμα, τι είναι τα έργα υποδομών; Πώς αυτά νοούνται; Ποια είναι τα έργα ασφάλειας στις μεταφορές; Πώς ορίζονται; Και κυρίως, ποιος είναι αρμόδιος γι’ αυτά τα έργα; Ποιος είναι υπεύθυνος για τα έργα ασφάλειας στις μεταφορές;

Κάνουμε αυτές τις φαινομενικά απλοϊκές ερωτήσεις, διότι από χθες τουλάχιστον όλα είναι λίγο πιο σύνθετα. Και μας τα έχουν κάνει πιο σύνθετα και πιο σχετικά οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, που έχουν υπογράψει αυτό το αίτημα για την προανακριτική επιτροπή εις βάρος του κ. Καραμανλή για φερόμενη παράβαση καθήκοντος πλημμεληματικού χαρακτήρα, με την οποία μας λένε οι συνάδελφοί σας στη Νέα Δημοκρατία, ότι ένα σύστημα εξουσίας της Νέας Δημοκρατίας που επιθυμεί να νέμεται την εξουσία, να έχει όλες τις αρμοδιότητες, αλλά όχι τις ευθύνες, να έχει όλο τον έλεγχο, δεν δέχεται να ελέγχεται το ίδιο για ευθύνες που έχει στην πραγματικότητα.

Η ερώτηση, πια, είναι ευθεία. Κύριε Υπουργέ, αν ο προηγούμενος Υπουργός, κ. Καραμανλής, όπως μας λένε οι συνάδελφοί σας της Νέας Δημοκρατίας, στο κατατεθειμένο, επαναλαμβάνω, στη Βουλή αίτημά τους, δεν είχε την ευθύνη για τα έργα επικοινωνίας και ασφαλείας στη σιδηροδρομική γραμμή, την τηλεδιοίκηση, τη σηματοδότηση και όλα τα άλλα που έπρεπε να υπάρχουν, τι ακριβώς θα εγκαινίαζε, ώρες μετά το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη, στη Θεσσαλονίκη ο Υπουργός Υποδομών, μαζί με τον Πρωθυπουργό; Αν δεν είχε αρμοδιότητα ο κ. Καραμανλής, όπως μας λένε πάλι οι συνάδελφοί σας στη Νέα Δημοκρατία, τι ακριβώς κάνει ο κ. Κυρανάκης, Αναπληρωτής Υπουργός Μεταφορών σήμερα, ανεβαίνοντας στα τρένα, κάνοντας διαδρομές, επισκεπτόμενος σταθμούς, μιλώντας για έργα ασφάλειας και επικοινωνίας στη σιδηροδρομική γραμμή; Τι εξαγγέλλει ο κ. Κυρανάκης; Είναι αρμόδιος να τα εξαγγέλλει αυτά τα έργα; Γιατί αν ο κ. Καραμανλής δεν ήταν αρμόδιος να τα ελέγχει και να τα εγγυάται, αναρωτιέμαι και αναρωτιόμαστε πώς είναι αρμόδιος ο κ. Κυρανάκης να εξαγγέλλει τα ίδια έργα, με καθυστέρηση ετών;

Είστε γενικά αρμόδιοι και υπεύθυνοι να υλοποιείτε έργα μεταφορικά σε αυτήν τη χώρα; Είστε αρμόδιοι για το σιδηρόδρομο; Είστε αρμόδιοι για τα αεροδρόμια, για τα μετρό; Είστε αρμόδιοι για τους οδικούς άξονες τελικά; Να ξέρουμε και τι συζητάμε σήμερα εδώ. Γιατί εδώ συζητάμε για έναν οδικό άξονα απολύτως αναγκαίο, όχι μόνο για την Κρήτη, αλλά για την Ελλάδα ολόκληρη. Είστε αρμόδιοι για το Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης ή συζητούμε εδώ θεωρητικά και η ευθύνη ανήκει σε άλλους;

Δεν χρειάζεται να είναι κανείς από την Κρήτη ή να την έχει επισκεφθεί για να γνωρίζει το ζήτημα με τον Βόρειο Οδικό Άξονα. Είναι τραγικές οι περιπτώσεις από δυστυχήματα, απώλεια ζωής και στον Βόρειο Οδικό Άξονα και στις κάθετες οδούς. Κι εμείς εδώ με τους συναδέλφους μας από την Κρήτη, αλλά κυρίως τον εισηγητή μας, τον Τομεάρχη Υποδομών, Τάσο Νικολαϊδη, μιλήσαμε για την ανάγκη η Κρήτη να είναι ενιαία και αδιαίρετη συγκοινωνιακά από τη Σητεία ως την Κίσσαμο, χωρίς παρακάμψεις και εξαιρέσεις. Αυτό όμως, να γίνει με αρτιότητα και ασφάλεια, για την οποία είστε υπεύθυνοι και στον δρόμο και στον σιδηρόδρομο ό,τι και να λέτε για τα Τέμπη.

Εδώ, όμως, τι έχουμε; Μια χάραξη η οποία δυστυχώς ενώ είναι για ένα τμήμα προφανώς της γραμμής, έχει αφήσει την ανατολική Κρήτη. Εκεί υπάρχει απόλυτη στασιμότητα. Έχει αποκοπεί από τον σχεδιασμό η ανατολική Κρήτη. Και υπάρχει και κάτι ακόμα το οποίο ακούστηκε γιατί είναι κρίσιμα, η πλήρης αποσύνδεση, η μη πρόνοια σύνδεσης έστω του αεροδρομίου των Χανίων με τον Βόρειο Οδικό Άξονα της Κρήτης, στο τμήμα οποίο ψηφίζουμε σήμερα.

Η Κυβέρνηση όφειλε να έχει αναλάβει συγκεκριμένες δεσμεύσεις και χρονοδιαγράμματα γι’ αυτά ακριβώς τα έργα και τις μελέτες και να εντάξει τα εναπομείναντα τμήματα στον σχεδιασμό της. Αλλά πώς; Εδώ αυτή η Κυβέρνηση δεν έκανε καν τη στοιχειώδη διαβούλευση με τους φορείς. Τα ακούμε από τους συναδέλφους μας, που τα γνωρίζουν βιωματικά, έχοντας παρακολουθήσει στενά και έχοντας ελέγξει επανειλημμένως με κοινοβουλευτικό έλεγχο τα πεπραγμένα και τις παραλείψεις της Κυβέρνησης για τον Βόρειο Οδικό Άξονα. Εδώ δεν φέρατε καν μια ολοκληρωμένη σύμβαση εγκαίρως στη Βουλή και κυνηγούσαμε τα προσαρτήματα στους διαδρόμους της Βουλής από την επιτροπή ως την Ολομέλεια και τα φέρατε σήμερα τα προσαρτήματα στο και δέκα, για να έχουμε εικόνα του μοντέλου, το οποίο χρησιμοποιεί η Κυβέρνηση για το κόστος υλοποίησης και λειτουργίας. Εδώ δεν κάνετε διαβούλευση και συζήτηση με το Τεχνικό Επιμελητήριο, όπως ακούμε από το ίδιο. Εδώ δεν υπάρχει ένα ασφαλές χρονοδιάγραμμα για τις απαλλοτριώσεις. Υπάρχουν προσφυγές δήμων ήδη. Εδώ δεν υπάρχει ένα αποκρυσταλλωμένο πλαίσιο διοικητικής εποπτείας και διαχείρισης του έργου από το δημόσιο.

Αυτό το οποίο υπάρχει όμως -γιατί όλα τα άλλα δεν υπάρχουν-, είναι ο ορατός κίνδυνος να πληρώνονται διόδια για έναν δρόμο ο οποίος δεν θα λειτουργεί, δεν θα έχει ολοκληρωθεί, σε ένα δρόμο που τώρα μόλις ξεκινά. Αυτό άραγε είναι ανταπόδοση, είναι εξοικείωση ή είναι προπληρωμή; Εμείς λέμε ότι είναι προπληρωμή. Και δεν είναι μόνο τα διόδια. Για τα νησιά μας, για την Κρήτη και όλα τα νησιά υπάρχουν ζητήματα κόστους μετακινήσεων μεγάλα, όπως είναι οι ακτοπλοϊκές μετακινήσεις που βρίσκονται σε πολύ υψηλά επίπεδα και δεν έχουν μειωθεί παρά τα όσα εξήγγειλαν τα αρμόδια Υπουργεία πέρυσι.

Άρα μετά από πάρα πολλές καθυστερήσεις, πάρα πολλές εξαγγελίες, θέλουμε προφανώς το έργο αυτό να ολοκληρωθεί για να σταματήσει ο φόρος αίματος στην Κρήτη, αλλά με όρους ορθούς και βάσιμους και βιώσιμους για την Κρήτη. Γιατί η Κρήτη πράγματι αξίζει πολύ καλύτερα, όπως και όλη η Ελλάδα αξίζει καλύτερα, όπως η Κρήτη και η Ελλάδα αξίζουν υποδομές για τη γεωργία, τον αγροτικό κόσμο. Αξίζουν υποδομές για την αντιμετώπιση του φαινομένου της λειψυδρίας. Αξίζουν υποδομές για τη στήριξη των υδατικών πόρων. Αλλά πώς; Στην Κρήτη με τα φράγματα και τα ημιτελή έργα, τα οποία είχαν σχεδιαστεί κάποτε με άλλες κλιματικές συνθήκες να παραμένουν στα χαρτιά; Έναν αγροτικό τομέα ο οποίος και στην Κρήτη, αλλά και στην υπόλοιπη Ελλάδα, βλέπει τον ΟΠΕΚΕΠΕ και την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να διασύρει διεθνώς τη χώρα. Με δικαιούχους που δεν έπρεπε να είναι δικαιούχοι να παίρνουν ενισχύσεις και με αυτούς που είναι δικαιούχοι πραγματικοί να μην τις παίρνουν ούτε στο ακέραιο ούτε στην ώρα τους και τώρα να κινδυνεύουν να χάσουν τα χρήματά τους και να κινδυνεύει η χώρα να της επιβληθεί ένα πρόστιμο 283 εκατομμυρίων ευρώ για τις διοικήσεις του ΟΠΕΚΕΠΕ, της Νέας Δημοκρατίας και τους Υπουργούς Αγροτικής Ανάπτυξης τροφίμων, που έκλειναν τα μάτια και όταν το ΠΑΣΟΚ και ο Πρόεδρός του κ. Ανδρουλάκης μιλούσε γι’ αυτό το θέμα, να μας καταδικάζουν για εμμονή; Επειδή επιμένουμε, είμαστε οι εμμονικοί;

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι ο αγροτικός τομέας, όχι μόνο στην Κρήτη, αλλά και στην Ελλάδα ολόκληρη αξίζει πολύ καλύτερα από αυτό που της επεφύλαξε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας όχι μόνο με τον ΟΠΕΚΕΠΕ, αλλά και τον ΕΛΓΑ και όλη την εγκατάλειψη του πρωτογενούς τομέα, γιατί στηρίζει οικονομικά και δημογραφικά τη χώρα. Όπως αξίζει η Κρήτη και όλη η Ελλάδα και μια συνθήκη ενεργειακής δημοκρατίας, με δίκτυα, με μονάδες αποθήκευσης, με πρόσβαση των ενεργειακών κοινοτήτων στον ηλεκτρικό χώρο που δεν πρέπει να δίνεται μόνο στους μεγάλους, αλλά κυρίως στους ευάλωτους, στους συνεταιριστές, στους μεταποιητές, στους παραγωγούς, στους δήμους, στα πανεπιστήμια, στην κοινωνία των πολιτών.

Και αυτό μας φέρνει φυσικά σε αυτό το οποίο ήθελα καταληκτικά να σημειώσω και την ανάγκη να προχωρήσει και να υλοποιηθεί το ενεργειακό έργο εθνικό, αλλά και ευρωπαϊκό, ευρωπαϊκής σημασίας και χρηματοδότησης, το έργο της διασύνδεσης της Κρήτης -για την οποία μιλούμε σήμερα- με την Κύπρο, το έργο της ηλεκτρικής διασύνδεσης με την πόντιση του υποβρύχιου καλωδίου. Ένα έργο το οποίο με βάση το Διεθνές Δίκαιο της θάλασσας, με βάση το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έπρεπε να έχει ήδη προχωρήσει, απέναντι στις ανιστόρητες και παράνομες αιτιάσεις της Τουρκίας. Αλλά αυτό θέλει μια εξωτερική πολιτική αρχών, μία εξωτερική πολιτική προφανώς την ίδια ώρα τολμηρή και αποφασιστική που δε θα δέχεται η Τουρκία να είναι μέρος της αμυντικής αρχιτεκτονικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης χωρίς απαραίτητες, αναγκαίες, απαιτητικές αιρεσιμότητες και όρους, χωρίς να αποδεικνύει στην πράξη ότι σέβεται το ευρωπαϊκό κεκτημένο. Μια εξωτερική πολιτική που δεν θα έχει πολλές φωνές ανάμεσα στο Υπουργείο Εξωτερικών και στο Υπουργείο Άμυνας. Δείτε το αυτό, γιατί δεν εκτίθεται μόνο ο συντονισμός της Κυβέρνησης, εκτίθεται η χώρα μας. Μια εξωτερική πολιτική, που δεν θα εντάσσεται σε ένα γενικό επικοινωνιακό αφήγημα μιας δήθεν ανεπτυγμένης χώρας, με ένα δήθεν ισχυρό διπλωματικό αποτύπωμα, αλλά θα στηρίζεται στο πραγματικό εθνικό συμφέρον. Ισχυρή, διεθνή υπόσταση της χώρας, λειτουργία των θεσμών στο εσωτερικό, συλλογική ευημερία του λαού μας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Επόμενος ομιλητής ο κ. Γεώργιος Σταμάτης από τη Νέα Δημοκρατία. Και θα ολοκληρώσουμε τον κατάλογο των ομιλητών με την κ. Πούλου. Μετά θα ξεκινήσουμε τον κύκλο παρεμβάσεων των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων. Ήδη έχει δηλώσει ο κ. Χρηστίδης, μετά θα ακολουθήσει ο κ. Χήτας, ο κ. Καραθανασόπουλος, ο κ. Παππάς και ο κ. Καζαμίας.

Έχετε τον λόγο, κύριε Σταμάτη.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Τελικά δεν ήταν γραφτό ένας Πελοποννήσιος να κλείσει τον κύκλο των ομιλιών για τον ΒΟΑΚ. Θα τον κλείσει μια Ρουμελιώτισσα και αυτό είναι θετικό.

Κυρίες και κύριοι, επιτρέψτε μου πριν ξεκινήσω να πω ότι σαν σήμερα η χώρα μας έχασε ίσως τον μεγαλύτερο κοινοβουλευτικό άνδρα του 20ου αιώνα, τον Κωνσταντίνο Μητσοτάκη, έναν άνθρωπο ο οποίος οραματίστηκε διάφορα πράγματα και κάποια από αυτά σήμερα και γοργά και σιγά-σιγά έχουν αρχίσει να υλοποιούνται.

Το δεύτερο που θέλω να πω είναι ένα πολύ μεγάλο μπράβο στον Υπουργό για το μετρό της Θεσσαλονίκης. Είναι ένα μέτρο που έχει αλλάξει τη Θεσσαλονίκη, την έχει βάλει στο χάρτη και νομίζω ότι είναι κάτι το οποίο όσο περνάει καιρός και με την επέκταση στην Καλαμαριά και ελπίζουμε και στο αεροδρόμιο, θα κάνει πραγματικά τη Θεσσαλονίκη όχι συμπρωτεύουσα, αλλά μία πόλη η οποία θα έχει την αυτοτέλειά της και δεν θα εξαρτάται από το κράτος των Αθηνών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είδα λίγο τους ομιλητές και ένας στους δύο είναι Κρητικοί. Νομίζω πως είναι ένα έργο το οποίο αφορά όλη την Ελλάδα. Ξέρετε, ο σοσιαλιστικός εκσυγχρονισμός, το 48%, δεν κατάφερε από το 1980-1981 και μετά κάτι, πέραν του να φτιάξει κάποιες γέφυρες. Γιατί οι δρόμοι στην Κρήτη, ξέρετε όσοι την έχετε επισκεφτεί, παραμένουν σε μια κατάσταση η οποία χρήζει βελτίωσης. Και αντιλαμβάνομαι ότι ένα έργο το οποίο το φτιάχνει ο Κυριάκος Μητσοτάκης και η Νέα Δημοκρατία δεν αρέσει σε συναδέλφους κυρίως από το ΠΑΣΟΚ, αλλά αυτή είναι η πραγματικότητα. Αλλά κυρίως, η πραγματικότητα είναι, ποια Κρήτη θέλουμε για την επόμενη μέρα. Και θέλω να πιστεύω ότι αυτό το έργο που έρχεται, ένα από τα μεγαλύτερα έργα υποδομών στη χώρα μας, μαζί με το μετρό και το Καστέλλι το αεροδρόμιο, το οποίο προφανώς ξεκίνησε επί ημερών του ΣΥΡΙΖΑ, θα κάνουν την Κρήτη ακόμα περισσότερο ορατή, θα την ενισχύσουν ακόμα περισσότερο στο κομμάτι του τουρισμού.

Φανταστείτε ότι με το αεροδρόμιο του Καστελλίου και τον νέο δρόμο θα αυξηθούν περίπου 40% οι άνθρωποι, οι οποίοι θα μετακινούνται αλλά και θα έρχονται στην Κρήτη. Άρα αυτό δίνει μια τελείως διαφορετική οντότητα στην Κρήτη. Δεν θα είναι η Κρήτη, αν θέλετε, το παρακατιανό παιδί. Γιατί αν πάμε και δούμε τα τελευταία χρόνια τι έργα έχουν γίνει στην Κρήτη σε έργα υποδομών, θα δείτε ότι η Κρήτη υπολείπεται της υπόλοιπης Ελλάδας. Συνήθως κοιτάγαμε στον βορρά. Η Νέα Δημοκρατία κοιτάει και στον νότο, κοιτάει και αριστερά και δεξιά. Και νομίζω ότι αυτό είναι που πρέπει να δούμε. Προφανώς, άλλα πράγματα, όπως τα τραγικά δυστυχήματα και όλο αυτό θα διορθωθεί, αλλά κυρίως είναι ότι δίνεται μία διέξοδος αυτός ο ευλογημένος τόπος, ο τόπος του Καζαντζάκη, να πάρει τη θέση που αξίζει στην πολιτική της χώρας, στην οικονομία της χώρας.

Πιστεύω ότι αυτό το έργο, πέραν του ότι θα ανοίξει νέους δρόμους, θα δώσει και την ώθηση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ, με την εύρεση της επόμενης χρηματοδότησης να πάει από την Κίσσαμο Χανίων μέχρι το Λασίθι, τη Σητεία. Άρα και οι Λασιθιώτες δεν νομίζω ότι πρέπει να ανησυχούν. Η Κυβέρνηση και ο Πρωθυπουργός έχουν δείξει ότι αυτό που λένε, το κάνουν. Νομίζω ότι η περαιτέρω ανάπτυξη στο εμπόριο, στη γεωργία, στον τουρισμό θα δείξει σε όλους πόσο σημαντικό είναι αυτό το έργο υποδομής σε σχέση με άλλα έργα υποδομής που έγιναν στη χώρα και -να είμαστε πολύ ειλικρινείς- που στοίχισαν τα παλαιότερα χρόνια δισεκατομμύρια, τα οποία δεν συνδέθηκαν με την ανάπτυξη. Αυτό το έργο συνδέεται με την ανάπτυξη και με νέες θέσεις εργασίας, αλλά και τη νέα προοπτική της Κρήτης. Θα είναι ο μεγαλύτερος ίσως τουριστικός προορισμός σε όλη την Ευρώπη. Ταυτόχρονα θα δώσει τη δυνατότητα σε όλους τους πολίτες της Κρήτης, κυρίως και να παραμείνουν στην Κρήτη, αλλά και πολλοί που μένουν στα μεγάλα αστικά κέντρα της υπόλοιπης Ελλάδας να πάνε στην Κρήτη, διότι η Κρήτη θα γίνει πλέον ένας τόπος όχι μόνο τουρισμού, αλλά και προορισμού με ένα καλύτερο μέλλον γι’ αυτούς που θα επιλέξουν να είναι εκεί, αλλά και γι’ αυτούς που θα επιλέξουν κυρίως να πάνε εκεί.

Νομίζω ότι σε κάθε έργο πρέπει προφανώς, κύριε Υπουργέ, ευλαβικά να τηρείτε το χρονοδιάγραμμα. Και θα είμαστε εδώ, γιατί πρέπει αυτό το έργο να γίνει στο χρονοδιάγραμμα που έχει υπογραφεί, με βάση τη σύμβαση και κυρίως να δούμε και διάφορα άλλα έργα, τα οποία προφανώς πρέπει να γίνουν στην Κρήτη. Μιλάω κυρίως για την ανάπτυξη των λιμένων. Και φυσικά, κάτι που ξεχνάμε είναι ότι υπάρχει και μια άλλη Κρήτη που είναι η Παλαιοχώρα, τα Σφακιά, η Ιεράπετρα. Πρέπει και εκείνο το μέρος να αναπτυχθεί πολύ περισσότερο απ’ ότι είναι σήμερα. Αλλά να αναπτυχθεί με βιώσιμους κανόνες…

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Θα βάλουν διόδια τώρα και ο ΝΟΑΚ το 2.500 μ.Χ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ:** Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Τον λόγο έχει η κ. Πούλου, ανεξάρτητη Βουλευτής, η τελευταία ομιλήτρια. Και μετά ο κ. Χρηστίδης, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

Ελάτε, κυρία Πούλου.

**ΠΑΝΑΓΙΟΥ (ΓΙΩΤΑ) ΠΟΥΛΟΥ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Και η Βοιωτία θα μιλήσει για την Κρήτη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν αναφερθώ στο νομοσχέδιο λόγω των εξελίξεων χθες στο Υπουργικό Συμβούλιο και των δηλώσεων του Πρωθυπουργού περί κατάργησης του ΟΠΕΚΕΠΕ, θα ήθελα μια απάντηση από την Κυβέρνηση: Ποια είναι αλήθεια η σχέση ενός οργανισμού που χορηγεί κοινοτικές ενισχύσεις με τον ρόλο της ΑΑΔΕ που εισπράττει δημόσια έσοδα; Μάλλον είναι δικαιολογημένοι οι φόβοι των αγροτών για συμψηφισμούς ενισχύσεων και εκκρεμών οφειλών. Ίδωμεν. Μετά όμως και τις χθεσινές δηλώσεις του πρώην διοικητή κ. Σαλάτα ότι η βιασύνη κατάργησης του ΟΠΕΚΕΠΕ εξυπηρετεί μάλλον μόνο τη συγκάλυψη των ευθυνών, οφείλετε να δώσετε εξηγήσεις.

Δεν βλέπω κανέναν στα έδρανα από τους Υπουργούς, θα απαντήσουμε εμείς ως Αντιπολίτευση και σε αυτό.

Επί της σύμβασης τώρα για τον Βόρειο Οδικό Άξονα της Κρήτης, ένα έργο που για δεκαετίες αποτελεί κρίσιμο αίτημα, κύριε Πολάκη, όλης της Κρήτης αλλά και της Ρούμελης, αλλά και εθνική αναγκαιότητα, αφού πρόκειται…

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Δεν είναι κανένας Υπουργός. Πρέπει να υπάρχει κάποιος εκπρόσωπος.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Εντάξει, εντάξει. Ηρεμήστε.

**ΠΑΝΑΓΙΟΥ (ΓΙΩΤΑ) ΠΟΥΛΟΥ:** Κάποιος πρέπει να εκπροσωπεί την Κυβέρνηση.

Και ήταν και ο κ. Ταχιάος ως μηχανικός. Ήθελα να του κάνω και πιο εξειδικευμένες ερωτήσεις.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Ακούνε. Θα έλθει ο Υπουργός.

**ΠΑΝΑΓΙΟΥ (ΓΙΩΤΑ) ΠΟΥΛΟΥ:** Θα συνεχίσω παρ’ όλα αυτά. Τα ακούμε εμείς, συνάδελφοι. Έτσι κι αλλιώς η Κυβέρνηση δεν μας ακούει.

Ένα έργο που για δεκαετίες αποτελεί κρίσιμο αίτημα όλης της Κρήτης, αλλά και εθνική αναγκαιότητα, αφού πρόκειται για ένα οδικό δίκτυο εντελώς ανεπαρκές και επικίνδυνο που στοιχίζει σε απώλειες ανθρώπινων ζωών.

Όμως, κύριοι Υπουργοί της Κυβέρνησης που λείπετε από τα έδρανα, η σύμβαση που φέρνετε δεν είναι ΒΟΑΚ που αξίζουν οι κάτοικοι της Κρήτης. Είναι μια σύμβαση ελλιπής, θεσμικά προβληματική, οικονομικά αδιαφανής, αλλά κυρίως κοινωνικά άδικη, αφού αντί να ενώνει το νησί, το διαιρεί και αντί να υπηρετεί το δημόσιο συμφέρον ευνοεί τον παραχωρησιούχο και εν προκειμένω έναν από τους τέσσερις εθνικούς εργολάβους, τη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ. Πρέπει να το λέμε για να γνωρίζουν οι πολίτες που μας παρακολουθούν.

Προσπαθούσα ως μηχανικός του ιδιωτικού τομέα να βρω ένα αντίστοιχο παράδειγμα για να ρωτήσω αν συμβαίνουν αυτά σε ιδιωτικές συμβάσεις. Πραγματικά όχι μόνο δεν βρήκα αντίστοιχο παράδειγμα, γιατί αυτό θα ήταν και πιο κατανοητό από τους πολίτες, αλλά κατέληξα στο ότι αν ένα τέτοιο σχέδιο σύμβασης υπήρχε στον ιδιωτικό τομέα, μάλλον θα έτρωγα ξύλο ως ιδιώτης μηχανικός.

Ας ξεκινήσουμε λοιπόν από το προφανές. Ο ΒΟΑΚ της σύμβασης δεν είναι καν ενιαίος. Η σύμβαση αποκλείει το ανατολικό τμήμα από τον Άγιο Νικόλαο έως τη Σητεία, αφήνοντας την ανατολική Κρήτη στο περιθώριο. Πώς είναι δυνατόν να μιλάμε για περιφερειακή συνοχή, όταν δημιουργείται μία Κρήτη δύο ταχυτήτων. Οι κάτοικοι της Σητείας και της Ιεράπετρας δεν ζητούν προνόμια, αλλά το αυτονόητο. Ασφαλή σύνδεση με το υπόλοιπο νησί. Πού είναι η μελέτη, το χρονοδιάγραμμα, η χρηματοδότηση για το τμήμα αυτό; Η απουσία οποιασδήποτε αναφοράς στη σύμβαση αποδεικνύει ότι αυτό που φέρνετε δεν είναι ΒΟΑΚ, αλλά ένας ΔΟΑΚ, Δυτικός Οδικός Άξονας Κρήτης. Αγνοείτε την πιο βασική αρχή, ότι τα μεγάλα δημόσια έργα οφείλουν να υπηρετούν την ισότιμη ανάπτυξη όλων των περιοχών, χωρίς αποκλεισμούς. Εδώ, η Κυβέρνηση επιλέγει τη λογιστική λογική του κόστους οφέλους, αγνοώντας την αναπτυξιακή προοπτική ολόκληρης της ανατολικής Κρήτης. Η έλλειψη επαρκούς διαβούλευσης είναι εξίσου προβληματική. Η σύμβαση υπογράφηκε πριν συζητηθεί και κυρωθεί στη Βουλή, ακυρώνοντας κάθε έννοια δημοκρατικής διαδικασίας. Τώρα ξαφνικά βιάζεστε όταν επί έξι χρόνια ολιγωρείτε. Οι τριακόσιες δεκαοκτώ σελίδες της δόθηκαν στους Βουλευτές και τους φορείς με ελάχιστο χρόνο για επεξεργασία, ενώ τα δεκαεπτά παραρτήματα της σύμβασης κατατέθηκαν στην έναρξη της συνεδρίασης σήμερα. Γιατί; Θέλετε κάτι να αποκρύψετε;

Κύριοι Υπουργοί, πιστεύω ότι θα συμφωνήσουμε σε αυτό. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση θα έπρεπε να πανηγυρίζει για την έναρξη του έργου. Όμως θέτει κρίσιμα ζητήματα, όπως η διχοτόμηση του αστικού ιστού σε Ηράκλειο και Μαλεβίζι και έχει σχετικά προσφύγει στο Συμβούλιο της Επικρατείας ή επίσης η ανάγκη παράλληλης κατασκευής αντιπλημμυρικών έργων και άλλα.

Οι δήμαρχοι φωνάζουν, οι πολίτες διαμαρτύρονται, αλλά η Κυβέρνηση προχωρά ακάθεκτη, χωρίς να ενσωματώνει τα αιτήματά τους. Αλήθεια, για όλους αυτούς δεν κατασκευάζετε το έργο; Γιατί αντιδρούν; Ενδιαφέρεστε εσείς περισσότερο για την καθημερινότητά τους και τη ζωή τους; Γιατί δεν διαβουλευτήκατε μαζί τους; Είναι αυτή η διαφάνεια που ευαγγελίζεστε; Είναι αυτός ο σεβασμός προς τις τοπικές κοινωνίες;

Το Κίνημα Δημοκρατίας επανειλημμένα έχει καταγγείλει την πρακτική της fast track νομοθέτησης που υπονομεύει τη δημοκρατική λογοδοσία και παραδίδει τα μεγάλα έργα σε συμφέροντα, αντί να τα θέτει υπό δημόσιο έλεγχο. Αλλά εσείς υπηρετείτε τυφλά το σχέδιό σας, δηλαδή το ξεπούλημα των υποδομών σε ιδιώτες, με υπέρογκο κόστος κατασκευής και συντήρησης που επωμίζονται συστηματικά οι πολίτες. Δεν είναι αστοχία εκ μέρους σας. Είναι σκόπιμη τακτική. Όσο λιγότερος έλεγχος, τόσο το καλύτερο.

Ας μιλήσουμε για το χρηματοδοτικό σχήμα που αποτελεί μνημείο διαφάνειας. Το δημόσιο επωμίζεται το 70% του κόστους με 693 εκατομμύρια ενώ η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ συνεισφέρει μόλις 219 εκατομμύρια. Κι όμως, οι πολίτες τα πληρώνουν διπλά, τα μετωπικά διόδια και με σκιώδη διόδια, που επιβαρύνουν το Δημόσιο με επιπλέον 343,8 εκατομμύρια. Δηλαδή, ο πολίτης πληρώνει δύο φορές. Μία ως χρήστης και μία ως φορολογούμενος πολίτης. Πώς κυρώνουμε μια σύμβαση χωρίς να γνωρίζουμε το τελικό κόστος; Η Κυβέρνηση μιλάει για 1,7 έως 2 δισεκατομμύρια. Αλλά τα νούμερα απλά δεν συγκλίνουν. Είναι αυτό μοντέλο παραχώρησης ή μοντέλο επιδότησης ιδιωτικών συμφερόντων; Η εποπτεία του έργου είναι ανύπαρκτη. Ο ανεξάρτητος μηχανικός πληρώνεται από τον παραχωρησιούχο, θέτοντας σε κίνδυνο την αντικειμενικότητα του. Ποιος αλήθεια θα βεβαιώσει τις αφανείς εργασίες;

Κύριε Ταχιάο, νομίζω είστε μηχανικός. Ξέρουμε πολύ καλά ότι στα κρυφά σημεία, δηλαδή στα μπαζωμένα σημεία του έργου κρύβονται κρίσιμα κόστη, υψηλά. Μιλάω για οποιοδήποτε έργο. Επίσης, αν υπάρξουν καθυστερήσεις ή αποκλίσεις ποιος θα πληρώσει το κόστος; Το Δημόσιο φυσικά, όπως πάντα. Τα αυτονόητα και τα προφανή ερχόμαστε να ξαναλέμε σε αυτήν την Αίθουσα, λες και η Ελλάδα δεν είναι μια χώρα που έχει πληρώσει πολύ ακριβά την κακοδιαχείριση και τη σπατάλη στα δημόσια έργα. Ισχυρή δημόσια εποπτεία απαιτούμε, όπως άλλωστε ζήτησαν και οι φορείς, το τεχνικό επιμελητήριο, αλλά και το οικονομικό επιμελητήριο στην Κρήτη, όχι παράδοση σε ιδιωτικά συμφέροντα χωρίς έλεγχο.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Δεν θα προλάβω να τα πω όλα. Θέλω την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να μιλήσω επίσης για τα διόδια. Εν πάση περιπτώσει, καταλήγω ότι δυστυχώς η Κυβέρνηση υπόσχεται ανάπτυξη. Οι πολίτες θα πληρώνουν όμως για ένα εργοτάξιο, ενώ το δευτερεύον οδικό δίκτυο που είναι ήδη κορεσμένο, θα επιβαρυνθεί από όσους αποφεύγουν τα διόδια.

Αλήθεια, έχουμε κάποια ελάχιστη εγγύηση για τη στοιχειώδη τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων; Οι απαλλοτριώσεις ξέρετε ότι παραμένουν σε εκκρεμότητα, με μηδενική πρόοδο έναντι του συνήθως 50%. Έξι χρόνια τι κάνατε; Περιβαλλοντικές μελέτες επίσης, στα αζήτητα κ.λπ..

Κυρίες και κύριοι, θα κλείσω λέγοντας: σταματήστε να μας εγκαλείτε ότι επειδή δεν συμφωνούμε με το έργο έτσι όπως το παρουσιάζετε και το παραχωρείτε, δεν θέλουμε εμείς την κατασκευή του έργου. Επίσης δεν κατάλαβα και μερικούς συναδέλφους, που ενώ άρθρο προς άρθρο αντιδρούν και λένε ότι αυτό το έργο δεν είναι συμφέρον για την κοινωνία, παρ’ όλα αυτά θα το ψηφίσουν.

Εμείς ως Κίνημα Δημοκρατίας δεν θα το ψηφίσουμε, διότι δεν δεχόμαστε μια σύμβαση που επιβαρύνει τους πολίτες, υπονομεύει την εδαφική συνοχή και την ισόρροπη ανάπτυξη της Κρήτης, αποκόπτει το μισό νησί σχεδόν και παραδίδει ένα κρίσιμο εθνικό έργο σε ιδιωτικά συμφέροντα. Δεν μπορούμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να συναινέσουμε σε μια σύμβαση που αντί να είναι θεμέλιο για μια νέα αρχή στις οδικές μεταφορές στην Κρήτη, είναι αντίθετο στις προσδοκίες των πολιτών και υπονομεύει το μέλλον ενός τόσο αναγκαίου έργο.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Ολοκληρώθηκε ο κατάλογος των ομιλητών. Συνεχίζουμε με τις παρεμβάσεις των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων.

Τον λόγο έχει ο κ. Παύλος Χρηστίδης από το ΠΑΣΟΚ.

**ΠΑΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΙΔΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, παρατηρούσα τη συνάδελφο προηγουμένως να μιλάει με αδειανά υπουργικά έδρανα και πραγματικά πιστεύω ότι μάλλον χρειάζονται διόδια εξοικείωσης και στα υπουργικά έδρανα, ώστε όταν μιλάνε οι Βουλευτές της Αντιπολίτευσης και κάνουν μια σοβαρή και συγκροτημένη Αντιπολίτευση να υπάρχουν εδώ οι αρμόδιοι Υπουργοί να ακούνε. Εκτός αν θεωρούν ότι η σωστή κοινοβουλευτική πρακτική είναι να μας στέλνουν είτε μεταμεσονύκτιες τροπολογίες, ρυθμίσεις οι οποίες εξυπηρετούν λίγους και ημετέρους είτε για τεράστια έργα, όπως είναι αυτό του ΒΟΑΚ, τα παραρτήματα τα οποία είναι πάνω από πεντακόσιες σελίδες, μία ώρα πριν ξεκινήσει η συζήτηση.

Αυτό είναι κάτι το οποίο οφείλω να αναδείξω για τον τρόπο με τον οποίο βλέπει η Νέα Δημοκρατία συνολικά τον τρόπο της νομοθέτησης. Και νομίζω ότι πρέπει να μας απασχολήσει όλους, διότι αυτό το οποίο βλέπω είναι ότι όλο το επόμενο χρονικό διάστημα σε μια σειρά κρίσιμων ζητημάτων που απασχολούν την καθημερινότητα θα έχουμε μια Κυβέρνηση, η οποία είτε παρασυρμένη από το πάθος της να υπερασπιστεί τον κ. Μητσοτάκη είτε παρασυρμένη από έναν μικρόκοσμο στον οποίο ζει, θα εμφανίζει διαρκώς μια σειρά δεδομένων με εντελώς λανθασμένο τρόπο.

Και μπορεί να καταλαβαίνω ότι σήμερα κάποιοι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας μπορεί να νιώθουν την ανάγκη να παρασύρονται από το συναίσθημά τους. Όταν όμως, μιλάμε για μεγάλους ηγέτες του 20ου αιώνα καλό είναι να είμαστε ρεαλιστές, να θυμόμαστε την ιστορία. Και αν δεν θέλουμε να μπούμε στην αντιπαράθεση των τελευταίων σαράντα και πενήντα ετών, να αναγνωρίσουμε ότι πέρασε από αυτήν τη γη, την ελληνική και ένας Ελευθέριος Βενιζέλος. Να είμαστε λίγο πιο προσεκτικοί σε αυτά τα οποία λέμε και με τον τρόπο με τον οποίο εκφραζόμαστε και να μην αναφερόμαστε στην Κρήτη και τους Κρητικούς ως παραπεταμένους.

Κύριε Υπουργέ, δεν ξέρω αν συμμερίζεστε εσείς και η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, μετά από έξι χρόνια διακυβέρνησης με έναν Πρωθυπουργό από τα Χανιά την αίσθηση της παραπεταμένης Κρήτης. Έχει ενδιαφέρον να ακούσω και τη δική σας άποψη, αν την εκφράζουν αυτά τα οποία είπε πριν από λίγο ο συνάδελφός σας και συνάδελφός μας κ. Σταμάτης, αν νιώθουμε δηλαδή ότι πρέπει να συγκρουστούμε οι φιλελεύθεροι με τους σοσιαλδημοκράτες, λες και η Κρήτη βρέθηκε στον τόπο μας τα τελευταία πενήντα χρόνια της Μεταπολίτευσης ή δεν υπήρχε πριν στην Ελλάδα η Κρήτη για να υπάρχουν κυβερνήσεις, οι οποίες θα έπρεπε να κάνουν πράγματα.

Είναι κρίμα, διότι αυτό το έργο για το οποίο σήμερα συζητάμε πράγματι αποτελεί ένα πολύ σημαντικό έργο υποδομής για τη χώρα και αδιαμφισβήτητα το σπουδαιότερο έργο για την Κρήτη. Ένα έργο με ιστορία δεκαετιών, ένα έργο που συνδέεται με τις προσδοκίες, με τις διεκδικήσεις και δυστυχώς, με τις απώλειες πολλών συνανθρώπων μας στον σημερινό επικίνδυνο δρόμο.

Η Κρήτη έχει ανάγκη έναν σύγχρονο ασφαλή οδικό άξονα, που θα συνδέει το νησί, όπως ακριβώς σας παρουσίασε πριν από λίγο η συνάδελφος μας Κατερίνα Σπυριδάκη με όσα έχει δεσμευτεί ο κ. Μητσοτάκης –όχι, κύριε Σταμάτη, το σοσιαλδημοκρατικό ΠΑΣΟΚ-, τρεις φορές τα τελευταία έξι χρόνια για σύνδεση από άκρη σε άκρη από την Κίσσαμο μέχρι τη Σητεία. Αλλά μάλλον η Σητεία και το Λασίθι δεν ανήκουν στον ΒΟΑΚ, είναι κάτι άλλο.

Περιμένω να μου πείτε και γι’ αυτό την άποψή σας κάποια στιγμή που θα πάρετε τον λόγο να μας πείτε για την εξαετή πορεία της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας και αυτά τα οποία θα λέτε πάντα ότι κάνατε εν όψει των επόμενων εκλογών. Αυτό το έργο είναι ένα έργο που δεν αποτελεί απλώς έργο για τη μετακίνηση, αλλά αποτελεί ένα έργο και για την ανάπτυξη και την ποιότητα της ζωής των πολιτών.

Και είναι προφανές νομίζω από το κλίμα, το οποίο και σήμερα έχουμε στη Βουλή, αλλά και από όσα είπαν οι εκπρόσωποι των πολιτών της Κρήτης σε πολλά και διαφορετικά fora τις τελευταίες ημέρες, ότι αντί να βρισκόμαστε σε ένα κλίμα ικανοποίησης και αισιοδοξίας, διαπιστώνουμε και προβληματισμό και αγωνία και οργή στην τοπική κοινωνία.

Και αυτό, γιατί οι πολίτες της Κρήτης νιώθουν ότι δεν ακούστηκαν. Οι φορείς της Κρήτης έκαναν όλοι κριτική για μια σειρά από πολύ κρίσιμα ζητήματα και δεν υπήρξε ουσιαστική διαβούλευση. Δεν ελήφθησαν υπ’ όψιν ώριμες και τεκμηριωμένες προτάσεις, ακόμα και εκείνες που κατατέθηκαν είκοσι μέρες μετά την υπογραφή της σύμβασης, παραμονές της κύρωσης. Αντί η σύμβαση να ενσωματώσει τα αιτήματα της κοινωνίας, προχωρά με τρόπο αποκομμένο από αυτήν. Και αυτό δεν είναι τυχαίο, το έχουμε δει ως μοντέλο διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Αποφασίζετε, εξαγγέλλετε, δήθεν υλοποιείτε χωρίς διάλογο, χωρίς συναίνεση, χωρίς να αφουγκράζεστε τις τοπικές κοινωνίες ή την Αντιπολίτευση, αλλά σίγουρα φωτογραφίζεστε πολύ σε πολλά παρ’ ολίγον εγκαίνια πολλών ιδίων έργων.

Και θέλω να το πω με πολύ καθαρό τρόπο, γιατί και αυτό πρέπει να ακουστεί. Ο ΒΟΑΚ δεν μπορεί να είναι ένα έργο που ενώνει μόνο σε χάρτες, πρέπει να ενώνει ουσιαστικά. Και επανερχόμενος σ’ αυτό που είπα προηγουμένως, σήμερα καταγράφεται μία σοβαρή αποκοπή της ανατολικής Κρήτης και ειδικά του Λασιθίου από τον ενιαίο σχεδιασμό. Παρά τις ώριμες μελέτες τμήματα του έργου μένουν εκτός. Οι κάτοικοι του Λασιθίου -και δικαιολογημένα- σήμερα με δική σας απόφαση νιώθουν πολίτες δεύτερης κατηγορίας και αναρωτιέμαι γιατί. Γιατί; Θα δώσετε μια απάντηση;

Η Κρήτη, λοιπόν, έχει ανάγκη από έναν ΒΟΑΚ ενιαίο, λειτουργικό, δίκαιο, που θα συμβάλει στην άρση των όποιων ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων και στην ισόρροπη ανάπτυξη. Δεν μπορούμε να μιλάμε για έργο πνοής όταν το αφήνουμε μισό.

Αναφέρθηκε νωρίτερα και ο εισηγητής μας, ο Τάσος Νικολαΐδης και στα προβλήματα, τα οποία έχει η σύμβαση. Τα «διόδια εξοικείωσης» είναι φοβερή έννοια! Στους πολίτες που δεν έχουν φτιάξει δρόμους, δεν τους βάζουμε να συνηθίσουν πράγματα για την ασφάλειά τους, αλλά για το πώς θα συνηθίσουν να πληρώνουν για πράγματα, τα οποία θα απολαύσουν ενδεχομένως μετά από αρκετά χρόνια.

Αναφέρθηκε ο Τάσος Νικολαΐδης στα ζητήματα που αφορούν τις αστικές μετακινήσεις, την περιορισμένη δημόσια εποπτεία, τους κόμβους που είναι απαραίτητοι και ειλικρινά αναρωτιέμαι πώς σχεδιάζεται τελικά αυτό το έργο και για ποιον σχεδιάζεται. Γιατί δεν ακούτε την κοινωνία, τους φορείς, οι οποίοι πέρα και πάνω από κόμματα και χρώματα έρχονται και σας βάζουν ενιαία μια σειρά αιτημάτων και προφανώς προσφεύγουν στη δικαιοσύνη; Πού είναι η λογοδοσία; Πού είναι η αξιολόγηση; Πού είναι η αξιοκρατία της Νέας Δημοκρατίας;

Ο ΒΟΑΚ είναι ένα έργο, που το ΠΑΣΟΚ στήριξε και υποστήριξε διαχρονικά. Είναι ένα έργο, το οποίο πρέπει να γίνει, αλλά πρέπει να γίνει σωστά, με αρτιότητα, όχι με μισές λύσεις, όχι με υποσχέσεις, όχι χωρίς αντίκρισμα, όχι μόνο με επικοινωνιακή διαχείριση.

Η Νέα Δημοκρατία προφανώς και φέρει ευθύνη για τις καθυστερήσεις. Υπήρξαν επαναλαμβανόμενες δηλώσεις, εξαγγελίες και χρονοδιαγράμματα, που δεν έχουν τηρηθεί. Και χρειάστηκε να περάσουν σχεδόν έξι χρόνια διακυβέρνησης για να έρθει στη Βουλή αυτή η σύμβαση με ελλείψεις, με προβληματικά και σκοτεινά σημεία, με ανησυχία αντί για ανακούφιση. Και όλα αυτά είναι ζητήματα, τα οποία δημιουργούν και ένα επιπλέον ερώτημα: Πότε θα αποφασίσετε να ακούτε την κοινωνία; Πότε θα αντιληφθείτε ότι ο τρόπος με τον οποίο νομοθετείτε είναι ένας τρόπος, ο οποίος δεν εξυπηρετεί τους πολλούς;

Και επιμένω στη θέση μας για τον ΒΟΑΚ, γιατί θέλω να ακουστεί με πολύ καθαρό τρόπο σε όλους εκείνους τους πολίτες, οι οποίοι σήμερα είτε ως Κρητικοί είτε ως επισκέπτες είτε ως επιχειρηματίες, οι οποίοι δραστηριοποιούνται στην Κρήτη αγωνιούν. Θέλουμε έναν ΒΟΑΚ ενιαίο από την Κίσσαμο ως τη Σητεία, δίκαιο για όλες τις περιοχές της Κρήτης, ασφαλή για τους πολίτες, διαφανή και ελεγχόμενο από το Δημόσιο και πάνω από όλα σχεδιασμένο και με τη συμμετοχή της κοινωνίας. Αυτό είναι το καθήκον μας. Αυτό είναι το οποίο αξίζουν οι πολίτες, οι επισκέπτες και οι επιχειρηματίες στην Κρήτη και αυτό απαιτεί η σοβαρότητα ενός τόσο σπουδαίο και μεγάλου εγχειρήματος.

Και αυτό είναι κάτι το οποίο δεν το ακούτε, με αποτέλεσμα εμείς σήμερα να γινόμαστε μάντεις αυτών που πρόκειται να συμβούν τα επόμενα χρόνια, γιατί ξέρετε και εσείς ως μηχανικός και το ξέρουν και όλοι όσοι μας παρακολουθούν ότι οι προθεσμίες που έχετε δώσει είναι προθεσμίες, οι οποίες πάρα πολύ δύσκολα μπορούν να βγουν.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα κλείσω πιάνοντας το νήμα του τρόπου με τον οποίο νομοθετεί η Κυβέρνηση από εκεί που το άφησαν και οι προηγούμενοι συνάδελφοι, αναφερόμενοι στο γαλάζιο σκάνδαλο του ΟΠΕΚΕΠΕ. Είναι ένα ζήτημα, το οποίο δεν θα υπήρχε στο προσκήνιο εάν έντιμοι δημόσιοι υπάλληλοι θαρραλέοι, εάν έντιμοι και θαρραλέοι και τολμηροί συνεταιριστές δεν έβγαιναν μπροστά να δείξουν τις τρύπες του συστήματος, που εσείς δημιουργήσατε. Το πρόστιμο, το οποίο επικρέμαται πάνω από τα κεφάλια όλων των Ελλήνων πολιτών, είναι 283 εκατομμύρια ευρώ, επειδή εσείς αλλάζοντας έξι διοικήσεις τα τελευταία χρόνια δεν έχετε καταφέρει να αντιμετωπίσετε αυτές τις παθογένειες.

Και εδώ θα πρέπει να αναλογιστούμε τι κάνει η Νέα Δημοκρατία με το δημόσιο χρήμα. Γιατί αυτό, το οποίο συμβαίνει στον ΟΠΕΚΕΠΕ, είναι ο καθρέφτης της διαχείρισης της Νέας Δημοκρατίας με το δημόσιο χρήμα, είναι μία επαναλαμβανόμενη λογική, είναι αυτό για το οποίο έρχεται να πληρώσει ο ελληνικός λαός, επειδή τα δικά σας στελέχη δεν έχουν κάνει αυτά τα οποία πρέπει να κάνουν ή για την ακρίβεια θα μπορούσα να πω ότι κάνουν και ακριβώς το αντίθετο, καλύπτουν ή και πανηγυρίζουν ότι εξυπηρετούν πολλά από αυτά τα συμφέροντα.

Και ποιον βλάπτει στο τέλος της ημέρας όλη αυτή η συμπεριφορά; Τον νέο αγρότη, τον νέο κτηνοτρόφο, εκείνον ο οποίος αγωνιά για να πάρει αυτά τα οποία δικαιούται, αυτόν ο οποίος είναι έξω από τα συστήματα, τα οποία εσείς καλλιεργείτε όλο αυτό το τελευταίο χρονικό διάστημα.

Και τι έρχεται να κάνει η Νέα Δημοκρατία τώρα; Προσέξτε, γιατί έχει ενδιαφέρον, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να το ακούσουμε σε σχέση με τον τρόπο με τον οποίο έχει πορευτεί όλα τα τελευταία χρόνια. Δεν εμπιστεύεται η Νέα Δημοκρατία κανέναν από τους Υπουργούς, οι οποίοι πέρασαν τα τελευταία χρόνια. Δεν εμπιστεύεται κανέναν από τους υπηρεσιακούς παράγοντες, που διόρισε στο αρμόδιο Υπουργείο. Και τι λέει; Θα πάρουμε ό,τι αφορά τον ΟΠΕΚΕΠΕ και θα το πάμε σε μία ανεξάρτητη αρχή. Εάν αυτό δεν είναι ο ορισμός αποδοχής της αποτυχίας της πολιτικής ηγεσίας, τότε ποιος είναι; Μόνο ως μία πολύ ισχυρή αυτοκριτική ότι είστε παντελώς ανεπαρκείς να φέρετε εις πέρας για οτιδήποτε σας έχει δώσει ο ελληνικός λαός την εντολή να κάνετε μπορούμε να το λάβουμε.

Θέλω να κλείσω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας το εξής. Όλα τα τελευταία χρόνια η επικοινωνιακή προπαγάνδα της Νέας Δημοκρατίας όποτε ο Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ ανέδειξε το ζήτημα του ΟΠΕΚΕΠΕ, όπως και πολλά θέματα ακόμα, έβαζε όλη της τη δύναμη για να υποτιμήσει τέτοιου είδους ζητήματα.

Αυτό όμως το οποίο προκύπτει και στην υπόθεση του ΟΠΕΚΕΠΕ και στην υπόθεση των Τεμπών και σε μια σειρά πολύ κρίσιμων ακόμα υποθέσεων, είναι ότι η δικαιοσύνη θα κάνει τη δουλειά της. Και αν πολλές φορές η ελληνική δικαιοσύνη την κάνει με μεγαλύτερη καθυστέρηση, ευτυχώς υπάρχουν ευρωπαϊκοί θεσμοί όπως είναι η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, η οποία έρχεται, ζητάει το αυτονόητο και -ω του θαύματος!- οι διορισμένοι από εσάς υπάλληλοι προσπαθούν να την διώξουν και να της βάλουν πόρτα για να μην κάνει το καθήκον της.

Βλέπετε όμως ότι εν τέλει υπάρχει δικαιοσύνη, η οποία θα αποδώσει αυτό το οποίο απαιτεί ο ελληνικός λαός, διαφάνεια, διαύγεια για κάθε τι, για κάθε ευρώ του ελληνικού λαού.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Πριν δώσω τον λόγο στον επόμενο Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο, επιτρέψτε μας μία ανακοίνωση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος», είκοσι εννέα μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το Δημοτικό Σχολείο Ροϊτίκων Αχαΐας.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο τώρα έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος από την Ελληνική Λύση, κ. Χήτας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

Εγώ δεν κατάλαβα, θα το ψηφίσετε το νομοσχέδιο ή όχι; Γιατί ασκήσατε δριμεία κριτική. Αλλά απ’ ότι ξέρω, θα το ψηφίσετε. Αποφασίστε ρε παιδιά, δεν καταλαβαίνω. Δεν καταλαβαίνω πραγματικά ποια είναι η στάση του ΠΑΣΟΚ. Εγώ ακούγοντάς σας, νομίζω πως θα το καταψηφίσετε το νομοσχέδιο. Αλλά μαθαίνω στους διαδρόμους ότι το υπερψηφίζετε. Αποφασίστε τι θα κάνετε. Τι να πω;

Αυτό δεν είναι ΒΟΑΚ, δεν είναι κροταλίας!

Πάμε να τα δούμε λίγο τώρα, αφού λύσαμε την απορία με το ΠΑΣΟΚ.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ:** Ποια είναι η απορία σας;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ:** Ακούστε. Εσείς τον ψηφίζετε, γιατί είστε αρχιμάγειρες. Εννοείται. Όλα τα έχετε όμορφα, στρωμένο το τραπέζι, όλα τακτοποιημένα. Προφανώς και θα το ψηφίσετε.

Πάμε τώρα να τα δούμε, γιατί θα αρχίσει η παραπληροφόρηση και η προπαγάνδα. Όποιος δεν ψηφίσει τη συγκεκριμένη σύμβαση, σημαίνει ότι δεν θέλει να γίνει το έργο στην Κρήτη;

**ΝΟΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ:** Ναι.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ:** Ναι; Πού τα λέτε αυτά; Νομίζετε ότι πείθετε κανέναν; Τι να σας πω; Θα τα εξηγήσω σε λιγάκι. Προφανώς και δεν υπάρχει ένας Έλληνας πολίτης, όχι εκπρόσωπος εδώ της Βουλής, που να μη θέλει να γίνει το έργο. Το θέμα είναι πώς να γίνει και πώς θα το φτιάξετε εσείς.

Η Κρήτη, κυρίες και κύριοι, γίνεται το πρώτο νησί Ευρώπη, που οι κάτοικοι θα πληρώνουν διόδια για τις μετακινήσεις τους εντός του νησιού. Σε αντίθεση με το τι γίνεται σε άλλα νησιά στη Σικελία, τη Σαρδηνία, την Κορσική, τη Μαγιόρκα, την Ίμπιζα, την Κύπρο. Η Κρήτη λοιπόν γίνεται το πρώτο νησί που οι κάτοικοί της θα πληρώνουν διόδια για τις μετακινήσεις τους. Και υποχρεούνται και βάσει της σύμβασης αυτής, αυτής της πολύ ωραίας, ονειρικής σύμβασης που φέρνετε -θα πάμε σε λίγο στη σύμβαση- να πληρώνουν διόδια πολύ πριν την ολοκλήρωση του έργου, άρα και παράπλευρα διόδια κατά την έξοδό τους. Άλλωστε έχετε μια λαγνεία με τα διόδια. Είναι γνωστό τοις πάσι αυτό. Είμαστε από τους πολίτες που πληρώνουμε τα πιο ακριβά διόδια.

Για μία διαδρομή από το Ηράκλειο στα Χανιά και επιστροφή θα πληρώσω εγώ ο ιδιώτης 18,64 ευρώ. Θα λαμβάνει όμως για την ίδια διαδρομή συν 12,4 ευρώ ο ιδιώτης ως αποζημίωση από το δημόσιο. Για τη διαδρομή λοιπόν ο ιδιώτης θα εισπράξει συνολικά 30,68 ευρώ ή 10,5 λεπτά ανά χιλιόμετρο. Αυτά θα εισπράττει. Δεν φτάνει, δηλαδή, που θα πληρώνουμε εμείς, λες και τα λεφτά που θα παίρνει από το κράτος δεν τα πληρώνουμε εμείς. Είναι του παππού σας τα λεφτά, δεν είναι δηλαδή δημόσιο χρήμα δικό μας! Τάχατις δεν θα πληρώνουμε εμείς πολλά. Θα τσοντάρει και το κράτος, για να μην επιβαρύνεται ο πολίτης. Το ίδιο πράγμα, δηλαδή, από την ίδια τσέπη βγαίνουν ουσιαστικά.

Φέρνετε τώρα τη σύμβαση του ΒΟΑΚ στη Βουλή. Απαραίτητα παραρτήματα, υποχρεώσεις του αναδόχου, του εργολάβου, δεν έχουμε δει τίποτα. Ο παραχωρησιούχος θα συνεισφέρει μόνο 219 εκατομμύρια, δηλαδή το 10% του προϋπολογισμού του έργου. Θα τα δούμε αναλυτικά στη συνέχεια. Το έργο χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης με 200 εκατομμύρια ευρώ. Ξεκινάει λοιπόν ένα έργο τέτοιας εμβέλειας, που δεν έχει καν μελέτες με περιθώριο μόλις δεκαοκτώ μήνες να απορροφήσει το συγκεκριμένο ποσό, αφού η καταληκτική ημερομηνία είναι ο Δεκέμβριος του 2026.

Πάμε τώρα. Υποτίθεται ότι έγινε δημόσιος, διεθνής διαγωνισμός. Πού κατέληξε το έργο; Στη γνώριμη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ. Μάλιστα. Και τα λέω σε σας, που από το ένα θα μπει, από το άλλο θα βγει. Δεν σας νοιάζει. Εσείς κάνατε τη δουλειά σας. Φέρατε τη σύμβαση που θέλατε εσείς, με αυτούς που θέλατε εσείς, θα κάνετε αυτά που θέλετε εσείς. Εδώ τα λέμε. Είναι ένας τρόπος επικοινωνίας με τον κόσμο τους και τους Έλληνες πολίτες, για να ακούσουν πέντε πράγματα.

Αγαπητοί συνέλληνες η «ΔΙΚΤΑΙΟΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Μονοπρόσωπη ΑΕ» με αρχικό μέτοχο τη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, συστήθηκε στις 2 Μαΐου του 2025. Και στις 9 Μαΐου, σε επτά μέρες, υπέγραψε τη σύμβαση του έργου. Και στις 19 Μαΐου κατατέθηκε η εν λόγω σύμβαση στη Βουλή. Τέτοια τάξη, τέτοια αλφαδιά! Τι είστε εσείς; Είστε μάγοι, φοβερό! Σε πέντε μέρες μέσα έγιναν όλα. Πότε πρόλαβε από τις 2 Μαΐου να συντάξει αυτή την πολύπλοκη σύμβαση μέχρι τις 9 Μαΐου; Πείτε μου λίγο εσείς.

Φαίνεται λοιπόν ότι είχε συνταχθεί πολύ νωρίτερα από άγνωστο συντάκτη. Δεν ξέρουμε ποιος. Αυτό το πράγμα δεν βγαίνει μέσα σε μια βδομάδα παιδιά. Είπαμε, ρε παιδιά, διαπλοκή, μέχρι ένα σημείο όμως.

Πάμε αλλού τώρα. Ακούστε λίγο για το έργο αυτό. Θέλουμε όλοι να γίνει. Ποιος δεν θέλει δρόμους στην Ελλάδα; Ακούστε όμως τώρα εδώ το πώς το κάνουν. Κάνουν με ξένα κόλλυβα κηδεία, όπως το κάνουν σε όλα τα έργα οι ιδιώτες. Το δημόσιο θα καταβάλει γι’ αυτό το έργο 792 εκατομμύρια ευρώ, λεφτά του ελληνικού λαού. Τα 592 εκατομμύρια είναι από φόρους και 200 εκατομμύρια από το Ταμείο Ανθεκτικότητας. Εντάξει μέχρι εδώ; Τα λέμε ωραία; Τα λέμε ωραία.

Έχουμε, λοιπόν, 792 εκατομμύρια από το Δημόσιο. Η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ την ίδια ώρα έχει εξασφαλίσει ένα δάνειο 1,3 δισεκατομμύριο από τις τέσσερις συστημικές τράπεζες. Άρα μέχρι στιγμής έχουμε 1,3 δισεκατομμύριο από δάνεια, 800 εκατομμύρια από το δημόσιο. Αυτά είναι τα χρήματα. Και η εταιρεία αυτή, η ΔΙΚΤΑΙΟΝ έχει κεφάλαιο 5 εκατομμύρια ευρώ. Ώπα ρε παιδιά, με πέντε εκατομμύρια ευρώ, με 1,3 δισεκατομμύριο δάνειο και 800 εκατομμύρια από το δημόσιο, κάνω και εγώ τον εργολάβο. Κάνω κι εγώ τον εργολάβο έτσι!

Μα όταν μιλάμε για παρασιτική ολιγαρχία, αυτό ακριβώς εννοούμε. Αυτός είναι ο ορισμός της παρασιτική ολιγαρχίας, αυτό ακριβώς που κάνατε. Τα ίδια συμβαίνουν και στο Ελληνικό. Χωρίς σοβαρό προσωπικό κεφάλαιο, γίνεται πλουτισμός του ιδιώτη από τους φορολογούμενους και τα τραπεζικά δάνεια. Πληρώνει λοιπόν ο φορολογούμενος 800 εκατομμύρια και 1,3 δισεκατομμύριο δάνειο και πάει και κάνει ο άλλος τον μάγκα. Αυτή είναι η ιστορία. Αυτά να ακούσει ο κόσμος. Αυτά πρέπει να ακούσει ο κόσμος.

Να πω ένα παράδειγμα. Μετά την ολοκλήρωση και αυτού του έργου –τελειώνει ας πούμε ο ΒΟΑΚ με το καλό- η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ θα αποκτήσει ένα ακόμα μεγάλο, πολύ μεγάλο, περιουσιακό στοιχείο, μια επιπλέον οδική σύμβαση παραχώρησης μαζί με την Αττική Οδό, τη Νέα Οδό, την Ολυμπία Οδό, την Εγνατία Οδό. Και μπορεί να μεταβιβάσει τα δικαιώματά της όπου θέλει. Έτσι λέει η σύμβαση. Μπορεί ακόμα και σε –λέω εγώ- Τούρκους;

Μας λένε -έτσι απαντά η Κυβέρνηση σε αυτό- ότι τάχα θα εγκρίνεται από την Κυβέρνηση μια τέτοια πιθανή μεταβίβαση, εάν υπάρχει εθνικό θέμα. Εάν είναι να εγκριθεί από τη δική σας Κυβέρνηση, την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, το βλέπουμε και στην έγκριση που δίνει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας για την ένταξη της Τουρκίας για παράδειγμα στην ευρωπαϊκή άμυνα. Τέτοια εγγύηση δηλαδή προσφέρετε εσείς! Δυστυχώς η Ελλάδα εκποιείται.

Ερώτημα: Ποιος θα καθορίζει τις τιμές των διοδίων; Βλέπετε τι γίνεται σε όλη την Ελλάδα. Ποιος θα καθορίζει τις τιμές των διοδίων; Γιατί οι φορολογούμενοι να πληρώνουν διπλά, σκιώδη διόδια στον εργολάβο; Γιατί πρέπει οι φορολογούμενοι να του εξασφαλίζουν υπερκέρδη δηλαδή; Δεν το καταλαβαίνουμε αυτό το πράγμα.

Ο παραχωρησιούχος δεν θα ευθύνεται για ζημιές που θα προκληθούν σε τρίτους από την ύπαρξη, τη λειτουργία και τη συντήρηση του έργου. Ποιος ευθύνεται για τις ζημιές αυτές; Ποιος θα ευθύνεται για τις ζημιές αυτές; Δεν το απαντάτε.

Τώρα, για τη αδυναμία του κράτους να ολοκληρώσει τις απαλλοτριώσεις -που θα γίνει αυτό, θα υπάρξουν καθυστερήσεις, θα υπάρξει αδυναμία του κράτους να ολοκληρωθούν οι απαλλοτριώσεις, δεν πρόκειται να ολοκληρωθούν δηλαδή, το έργο θα καθυστερήσει κάπου, αλλά θα ευθύνεται το κράτος- οι φορολογούμενοι πάλι θα πληρώνουν τα διαφυγόντα κέρδη στον ιδιώτη. Πάλι θα την πληρώσει ο λαός δηλαδή, όπως για παράδειγμα το ζούμε αυτήν τη στιγμή με τις ανεμογεννήτριες, όπως το ζούμε με τις γραμμές μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας.

Και ένα τελευταίο ερώτημα. Πότε θα επιστραφεί η εκμετάλλευση του έργου στο Ελληνικό Δημόσιο; Σε όλα τα κράτη υπάρχει ένα χρονοδιάγραμμα επιστροφής. Σε όλα τα κράτη, στην Ιταλία, παντού. Εδώ πότε θα επιστραφεί; Δεν έχει συμβεί ποτέ εδώ στην Ελλάδα. Αυτές είναι οι συμβάσεις που φτιάχνετε. Και αφήστε την προπαγάνδα στην άκρη. Κανένας τρελός ή παλαβός δεν είναι εδώ μέσα να μη θέλει να γίνει το έργο αυτό, σε έναν δρόμο «καρμανιόλα» και «σκοτώστρα» στην Κρήτη. Αλλά όχι έτσι. Όχι έτσι!

Κλείνω. Με μεγάλη απορία -δεν ξέρω, δεν μπόρεσα να ελέγξω το συναίσθημά μου εκείνη την ώρα, να το φιλτράρω και να πω τι ακριβώς ένιωσα- διάβασα την ανακοίνωση του Αρείου Πάγου σήμερα για τον ΟΠΕΚΕΠΕ. Τι να πω, ρε παιδιά; Αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας η έρευνα για πράξεις που θίγουν τα οικονομικά συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και λέει η Εισαγγελία του Αρείου Πάγου για τον ΟΠΕΚΕΠΕ, για το σκάνδαλο αυτό των δισεκατομμυρίων, με τα ανύπαρκτα ΑΦΜ, με τα χαμένα δισεκατομμύρια, με τα βοσκοτόπια μέσα στη θάλασσα, με αυτό το σκάνδαλο που έλαβαν χώρα τα σκάνδαλα αυτά στην Ελλάδα, η Εισαγγελία του Αρείου Πάγου για ένα σκάνδαλο που έλαβε χώρα στη χώρα μας λέει ότι «είναι ανεπίτρεπτη, αλλά και περιττή η ενασχόληση των ελληνικών εθνικών εισαγγελικών αρχών και της Εισαγγελίας του Αρείου Πάγου». Αλήθεια τώρα;

Προφανώς και είναι ευρωπαϊκά κονδύλια και προφανώς –ευτυχώς!- εμπλέκεται η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, μπας και δούμε άσπρη μέρα και καθαρίσει η υπόθεση αυτή. Ευτυχώς που εμπλέκεται η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία. Όμως, από την άλλη, δεν πρέπει να επέμβουν οι ελληνικές αρχές, με φορείς ελληνικούς, με ΑΦΜ ελληνικά, με ένα σκάνδαλο που λαμβάνει χώρα στη χώρα μας; Τι θα πει δηλαδή; Τι λέει ο Εισαγγελέας; «Είναι περιττό και απαράδεκτο να εμπλακώ»; Πραγματικά δεν το καταλαβαίνουμε.

Και αυτό πάτε να το «μπαζώσετε», ρε παιδιά, το θέμα. Απίστευτο. Δηλαδή, δεν φταίνε οι Υπουργοί. Κανένας Υπουργός δεν φταίει. Μιλάμε για δισεκατομμύρια. Δεν προκύπτει, λέει, ευθύνη των Υπουργών. Απίστευτο. Δηλαδή, σε μια υπόθεση σκανδαλώδη που βρομοκοπάει και ζέχνει, που μιλάμε για 3 δισ. τον χρόνο, περίπου 70 δισεκατομμύρια, δεν φταίνε οι Υπουργοί. Δεν φταίει ο ΟΠΕΚΕΠΕ, το κλείνουμε, το κάνουμε ΑΑΔΕ σε μία μέρα, δεν εμπλέκεται η ελληνική δικαιοσύνη, ας βγάλει τα κάστανα από τη φωτιά η Ευρωπαία Εισαγγελέας και εμείς προχωράμε. Και λέει και ο Πρωθυπουργός «ό,τι δεν λύνεται, κόβεται», «ο γόρδιος δεσμός» κ.λπ. και προχωράμε, καμία ευθύνη.

Τα λεφτά, ρε παιδιά, ποιος θα τα πληρώσει; Θα τα γυρίσει κανείς πίσω; Τα δισεκατομμύρια αυτά του ελληνικού λαού, χρήματα που έπρεπε να επενδυθούν για τον πρωτογενή μας τομέα και δεν επενδύθηκαν, με τα ανύπαρκτα ΑΦΜ. Και βγαίνουν όσο περνάει ο καιρός διάφορες ιστορίες και τα λένε και οι δικοί σας. Αρχίζουν να ομολογούν και οι δικοί σας για 2.500-3.000 ΑΦΜ που δεν υπήρχαν. Και ξαφνικά αλλάζει η ηγεσία στο Υπουργείο. Και ξαφνικά ξεκλείδωσαν τα 2.500 αυτά ΑΦΜ σε μία μέρα μέσα. Και έγινε «μπλε» η Κρήτη σε μία μέρα μέσα. Δεν γίνονται αυτά; Δεν έγιναν αυτά; Να μην εμπλακεί ούτε η Εισαγγελία, κανείς; Οι ελληνικές αρχές; Τίποτα, κανένας. Είστε καθαροί, όλα καλά, προχωράμε. Τι να πω, πραγματικά!

Δεν πρόκειται να σας σώσει καμία προπαγάνδα και τίποτα. Όσο είμαστε εδώ και έχουμε την υγειά μας, να ξέρετε, θα προσπαθούμε τουλάχιστον να παρουσιάζουμε την κανονική εικόνα στους Έλληνες πολίτες.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Τον λόγο έχει τώρα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Παύλος Πολάκης.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σήμερα είναι η ώρα να βάλουμε μερικά πράγματα σε τάξη και να πούμε αλήθειες, κύριε Υπουργέ, γιατί έχουμε 2025, είστε περισσότερα από έξι χρόνια Κυβέρνηση. Η Κρήτη θρηνεί κάθε χρόνο πάνω από εκατόν πενήντα με εκατόν ογδόντα νεκρούς στο άθλιο οδικό δίκτυο, κυρίως του Βόρειου Οδικού Άξονα.

Όταν ο ΣΥΡΙΖΑ έφυγε με την απόφαση του ελληνικού λαού από την κυβέρνηση το 2019, ήμασταν στη δεύτερη φάση του διαγωνισμού που είχε προκηρύξει ο ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία με Υπουργό Υποδομών τον Χρήστο τον Σπίρτζη, που έλεγε: «Σύμβαση παραχώρησης για το κομμάτι από το Καστέλλι - Χανιά μέχρι τη Χερσόνησο, με προαίρεση το Καστέλλι. ΣΔΙΤ από τη Χερσόνησο μέχρι τη Νεάπολη. Δημόσιο έργο από τη Νεάπολη μέχρι τον Άγιο Νικόλαο». Είχαμε προκηρύξει τον διαγωνισμό για το πρώτο κομμάτι, είχαν επιλεγεί οι πρώτοι και είχαμε προκηρύξει τη δεύτερη φάση του διαγωνισμού. Αυτό βρήκατε. Με βάση τον προγραμματισμό του ΣΥΡΙΖΑ, το 2020 θα ξεκίναγε το δημόσιο έργο Νεάπολη - Άγιος Νικόλαος και μέχρι το τέλος του 2020 θα έχει ολοκληρωθεί η διαγωνιστική διαδικασία για το μεγάλο κομμάτι και τα ΣΔΙΤ και το 2021 θα ξεκίναγαν. Είχαμε πει και τον τρόπο που θα γίνονταν και οι γεωλογικές μελέτες και τα πάντα.

Μόλις ανεβήκατε απάνω, αυτόν τον σχεδιασμό τον σταματήσατε. Αρχίσατε να λέτε κάτι οργιώδη πράγματα. «Είναι γονατογράφημα, είναι έτσι, είναι αλλιώς, δεν παραλάβαμε τίποτα, δεν έχει γίνει καμία προεργασία, δεν υπήρχε δέσμευση χρημάτων», ενώ υπήρχε και από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και από το ΠΔΕ για δημόσιο έργο κ.λπ.. Και ουσιαστικά το έργο -ποιο έργο;- του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης ξαναμπαίνει μπροστά πότε; Τέλη 2022, αρχές 2023. Πού τι κάνατε; Ακριβώς αυτό που είχε προγραμματίσει ο ΣΥΡΙΖΑ και ο Σπίρτζης. Μα, ακριβώς!

Και επειδή εμένα μου αρέσει να βάζω το μαχαίρι και να το στρίβω κιόλας, θυμάστε τι είχατε πει; Η κ. Μπακογιάννη είχε πει «θα το χρηματοδοτήσουμε όλο σαν ενιαίο έργο από εθνικούς πόρους με 1-2 δισ.». Έτσι είχε πει. Πού ’ν ’τα; Δεύτερον, Δεύτερον, υπήρχε από τον Μανούσο Βολουδάκη τότε ότι θα πάρουμε πίσω τα κέρδη των επιτοκίων των ευρωπαϊκών ομολόγων, τα «SMPs – ANFAs», πώς τα έλεγαν αυτά. Θα χρηματοδοτούσαμε με τέτοια και δεν είχε βρει τίποτα ο ΣΥΡΙΖΑ.

Τελικά, τι κάνατε; Ακολουθήσατε -γιατί είστε ψεύτες και υποκριτές- και το μόνο που κάνατε ήταν το εξής. Δύο πράγματα κάνατε με την καθυστέρηση των τριών χρόνων, που μπήκε μπροστά το 2024 το κομμάτι Άγιος Νικόλαος - Νεάπολη -και θα πω και πώς- και τώρα που φέρνετε τη σύμβαση αυτή. Τι κάνατε;

Δύο πράγματα κάνανε, κύριοι συνάδελφοι. Πρώτον, να διπλασιάσουν το κόστος και, δεύτερον, να βάλουν διόδια. Αυτό ήταν ο λόγος της καθυστέρησης των τριών - τεσσάρων χρόνων. Να βάλετε διόδια, για να εξασφαλίσετε τους εργολάβους φίλους σας με εισόδημα, μεροκάματο και παράπλευρες ωφέλειες για τα επόμενα τριάντα πέντε χρόνια, γιατί δεν τους έφτανε η «Αττική Οδός» ή τα υπόλοιπα. Και βέβαια, να διπλασιάσετε το έργο. Γιατί δεν έχει απαντήσει ο κ. Καραμανλής, ο Κώστας του Αχιλλέα, του εγκλήματος των Τεμπών; Γιατί δεν έχει απαντήσει για το έργο Νεάπολη - Άγιος Νικόλαος, το δημόσιο έργο, το οποίο ξεκίνησε. Είχε κατέβει ο Μητσοτάκης, είχε στήσει τις μπουλντόζες λίγο πριν τις εκλογές του 2023. Πήραν δύο πλάνα, σηκώθηκε και έφυγε. Ξαναήρθε την περίοδο των ευρωεκλογών του 2024, ξανάκαμε το ίδιο και λίγο μετά τις ευρωεκλογές του 2024 ξεκίνησε το έργο.

Μπορεί, λοιπόν, να απαντήσει γιατί το έργο που είχαμε προγραμματίσει εμείς με 65-70 εκατομμύρια ευρώ τελικά το δώσατε με 180 εκατομμύρια ευρώ; Μιλάω για τα δεκατρία χιλιόμετρα. Είναι δεκατρία χιλιόμετρα με 180 εκατομμύρια ευρώ με μια έκπτωση περίπου 7% και πήγε στα 170, δηλαδή. Αν είναι δυνατόν! Επαναλαμβάνω τα δεκατρία χιλιόμετρα 170 εκατομμύρια ευρώ.

Μπορείτε να μας πείτε γιατί το άλλο έργο, το ΣΔΙΤ, το Χερσόνησος - Νεάπολη -άλλα δώδεκα χιλιόμετρα και αυτό-, που το είχαμε προϋπολογίσει εμείς γύρω στα 60 εκατομμύρια ευρώ -30 εμείς 30 ο άλλος με το ΣΔΙΤ περίπου- το δώσατε γύρω στα 145 εκατομμύρια ευρώ; Το Δημόσιο βάζει 72 και άλλα τόσα ο ιδιώτης.

Άρα, να η απόδειξη του ότι το μόνο που παζαρεύατε πέντε χρόνια είναι ο διπλασιασμός του κόστους -καταλαβαίνουμε όλοι γιατί- και, βέβαια, τα διόδια.

Τρίτον, πάμε στο μεγάλο έργο. Εμείς λέγαμε 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ όλο το έργο –έτσι;- από όλες τις χρηματοδοτικές πηγές και το δημόσιο έργο και το ΣΔΙΤ και ό,τι έβαζαν και οι ιδιώτες και το μεγάλο κομμάτι. Εδώ έχει υπογράψει μια λεόντειο σύμβαση. Μόνο υποτελείς και σκλαβωμένες χώρες σε εργολάβους, βασιλείς και αυτοκράτορες υπογράφουν τέτοιο πράγμα. Δηλαδή, προσέξτε: Βάζει 700 ή 800 το Δημόσιο με την άσκηση της προαίρεσης, 200 εκατομμύρια βάζει ο παραχωρησιούχος από την τσέπη του και 1,1 θα πάρει δάνειο, όταν το πάρει.

Και τι λέτε εντωμεταξύ εσείς, για να καταλάβει ο κόσμος το ξεφτιλίκι σας, γιατί δεν μπορεί να πει κανείς τίποτα άλλο; Βάζετε κάποιους όρους, οι οποίοι είναι οι εξής: Λέτε ότι θα γίνουν οι απαλλοτριώσεις σε δώδεκα μήνες. Πού ζείτε; Τέσσερα χρόνια τώρα έχετε απαλλοτριώσει τίποτα; Είχατε το δικαίωμα να προχωρήσετε -έτσι δεν είναι;- αυτά τα τέσσερα-πέντε χρόνια που έχετε καθυστερήσει την ιστορία. Είχατε το δικαίωμα, υπήρχε η χάραξη, ξέρατε από πού θα πέρναγε. Προχωρήσατε τίποτα; Απολύτως τίποτα. Και δεν είναι τυχαίο αυτό και οι όροι που βάλατε μετά. Έχετε τις απαλλοτριώσεις των κομματιών από το 60-70 στα κομμάτια που είναι στις εισόδους των Χανίων, Ρεθύμνου και Ηρακλείου. Αυτές οι απαλλοτριώσεις υπάρχουν αυτή τη στιγμή και λέτε σε ότι σε δώδεκα μήνες θα κάνετε τις υπόλοιπες.

Και αν δεν τις κάνετε; Θα πληρώσετε. Σταλίες το λένε αυτό. Έτσι δεν το λένε; Σταλίζαν τα οζά. Όπως κάθονται τα μηχανήματα των εργολάβων, όπως σταλίζουν τα οζά, τα πληρώνουμε κιόλας. Κατάλαβες; Γιατί δε δώδεκα μήνες δεν πρόκειται να υπάρξει η ολοκλήρωση των τάδε, όταν δεν υπάρχει σε πέντε χρόνια τίποτα.

Και προσέξτε τώρα τη μεγάλη κομπίνα και την αλητεία, γιατί δεν μπορείς να την πεις αλλιώς. Λέει ότι μόλις τελειώσει η παράκαμψη των Χανίων, θα αρχίσετε να πληρώνετε τα διόδια για να μαθαίνετε, μόλις τελειώσει η παράκαμψη του Ρεθύμνου, θα πληρώνετε και εκεί διόδια και στο έτσι και στο έτσι για να μαθαίνετε, μόλις τελειώσει η παράκαμψη του Ηρακλείου και εκεί πάλι διόδια και από τις δύο κατευθύνσεις. Εκεί είναι απαλλοτριωμένα, μπορεί να γίνει. Αυτό θα γίνει τώρα. Θα ξεκινήσουν, όταν τον ξεκινήσουν, το έργο από εκεί, θα φτιάξουν 7-8 χιλιόμετρα σε κάθε παράκαμψη, θα έχουν υποτίθεται βάλει 200 και μετά θα αρχίσουμε να τους πληρώνουμε προκαταβολικά. Αυτό θα γίνει. Αυτή είναι η λεόντειος σύμβαση που έφερε η Νέα Δημοκρατία του Κυριάκου Μητσοτάκη, του Κεφαλογιάννη, της Μπακογιάννη, του Αυγενάκη, του Πλακιωτάκη κ.λπ. για τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης. Γινόμαστε το μόνο νησί στη Μεσόγειο που θα πληρώνει διόδια.

Αυτό, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας και Βουλευτές της Κρήτης, το δέχεστε; Είμαστε το μόνο νησί της Μεσογείου που θα πληρώνει διόδια. Γιατί; Πρέπει να οικονομήσει, δηλαδή, η ΤΕΡΝΑ; Γι’ αυτό; Για ποιο λόγο πρέπει να πληρώνουμε διόδια; Γιατί δεν μπορούσε να γίνει ως δημόσιο έργο;

Γιατί όταν εμείς κάναμε τους λογαριασμούς και έκανε ο Σπίρτζης τον σχεδιασμό, που αυτόν ακριβώς ακολουθήσατε -αυτόν ακριβώς όμως, δεν ξεφύγατε καθόλου, απλά διπλασιάσατε το κόστος και βάλατε διόδια- δεν υπήρχε Ταμείο Ανάκαμψης τότε. Τώρα που υπήρξε Ταμείο Ανάκαμψης, τι κάνατε;.

Ακούστε για να καταλάβετε το μέγεθος της προσκυνημένης Κυβέρνησης. Δίνει 200 εκατομμύρια ευρώ από το Ταμείο Ανάκαμψης για τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης, για το μεγαλύτερο νησί της χώρας, για ένα νησί που συνεισφέρει τόσο στο ΑΕΠ, για ένα νησί που πληρώνει εκατόν πενήντα νεκρούς τον χρόνο, για ένα νησί που έχει τεράστιες δυνατότητες, βάζετε 200 εκατομμύρια ευρώ από το Ταμείο Ανάκαμψης και δώσατε 200 εκατομμύρια ευρώ στην AVIS για να αγοράσει ηλεκτρικά αυτοκίνητα και άλλα 150 εκατομμύρια ευρώ στην HERTZ για να αγοράσει κι αυτή ηλεκτρικά αυτοκίνητα από τη Γερμανία.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ:** Πήραν δάνειο.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Ναι, δάνειο. Ε, και τι έγινε δηλαδή; Αν σε δανείσω 200, θα αρνηθείς; Έλεγα μήπως αρνηθείς, μήπως δεν θες.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ:** Άλλο δίνω και άλλο παίρνω δάνειο.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Το επιτόκιο είναι 0,5%. Έτσι; Σε παρακαλώ. Και εγγυητής είναι το Δημόσιο.

Δηλαδή, 350 εκατομμύρια σε δύο εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων –έτσι;- και 200 εκατομμύρια για τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης. Αυτό λέει ο Μητσοτάκης. Αυτό λέει αυτή η Κυβέρνηση.

Το τελευταίο απαράδεκτο είναι το εξής, γιατί θέλω να πω και δυο άλλα πράγματα: Ότι δεν μας φέρατε τα αναλυτικά οικονομικά στοιχεία εδώ, γιατί γράφει μέσα εκεί σε ένα σημείο ότι τα οικονομικά στοιχεία υπάρχουν -αναλυτικά οικονομικά στοιχεία- σε σχέση με τις χρηματορροές, τις εισροές κ.λπ., γιατί εγώ κάνω ένα λογαριασμό, που δεν μπορώ να τον επιβεβαιώσω ότι εσείς θα πάρετε –ο παραχωρησιούχος- 400 εκατομμύρια ευρώ από τους ανθρώπους και άλλα 400 εκατομμύρια ευρώ από το Δημόσιο, δηλαδή 800 εκατομμύρια ευρώ σε βάθος της τριαντακονταετίας από τα διόδια. Είναι, λοιπόν, 800 εκατομμύρια ευρώ. Όμως, δεν μπορώ να το ελέγξω, γιατί δεν έχετε φέρει ούτε το προσάρτημα 2 -δεν μας το δώσατε- ούτε το προσάρτημα 17, που αναφέρονται αυτά τα πράγματα εκεί. Ναι, έχετε δώσει τα παραρτήματα, δεν έχετε δώσει τα προσαρτήματα. Δεν υπάρχουν μέσα, απ’ ότι είδα, στο πολύ γρήγορο πέρασμα που κάναμε εμείς και οι συνεργάτες μας και του Χάρη και του Νίκου οι συνεργάτες για το θέμα αυτό. Μας έφερε το στικάκι ο κ. Δήμας πριν ξεκινήσει τη συνεδρίαση για ένα από τα μεγαλύτερα οδικά έργα της χώρας. Αν είναι δυνατόν! Και δεν μπορούμε να κάνουμε τον λογαριασμό αυτό.

Τελειώνω με μια κουβέντα για τον ΒΟΑΚ. μείς δεσμευόμαστε ότι αυτή η σύμβαση θα τροποποιηθεί στο σκέλος των διοδίων και του κόστους. Δεν θα είναι η Κρήτη το νησί που θα πληρώνει διόδια. Να μην κάνει όρεξη ούτε ο Περιστέρης ούτε η ΤΕΡΝΑ ούτε κανένας. Έτσι; Δεν θα είστε εσείς Κυβέρνηση όταν θα τελειώνει ο ΒΟΑΚ. Μπορεί να μην είστε και όταν ξεκινάει το μεγάλο κομμάτι. Αυτή η σύμβαση πρέπει να τροποποιηθεί.

Εγώ καλώ όλο τον πολιτικό κόσμο και τους δημάρχους του νησιού να αντισταθούν σε αυτό το πράγμα. Έτσι; Δεν πρέπει να γίνει αυτό το πράγμα. Να βοηθήσουμε να υλοποιηθεί το έργο με το να ολοκληρωθούν πιο γρήγορα οι απαλλοτριώσεις κ.λπ., αλλά όχι, πρέπει να τροποποιηθεί αυτή η σύμβαση, να δώσει το Δημόσιο, αν χρειάζεται δημόσιο έργο, παραπάνω και το μόνο που είχαμε κουβεντιάσει τότε, αλλά δεν καταλήξαμε είναι το εξής: Είναι η βινιέτα στους επισκέπτες. Η Κρήτη είχε πέρυσι πέντε εκατομμύρια τουρίστες. Τα δυόμισι εκατομμύρια να πλήρωναν από 10 ευρώ είναι 25 εκατομμύρια ευρώ που είναι υπεραρκετά -υπεραρκετά επαναλαμβάνω- για τη συντήρηση την ετήσια του αυτοκινητόδρομου.

Τελευταίο που θέλω να πω για τον ΒΟΑΚ είναι ότι το Καστέλλι δεν έχει παράκαμψη, φτάνει μέχρι την είσοδο. Δεν γίνεται η παράκαμψη που είχαμε δεσμευτεί και η παράκαμψη χρειάζεται γιατί υπάρχει τεράστια ροή ανθρώπων και τουριστών στις τρεις παραλίες –Μπάλο, Ελαφονήσι και Φαλάσαρνα- που περνούν από εκεί.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα το βάλουμε.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Όπως το γράφετε δεν το καταλάβαμε. Θα το βάλετε μετά. Μακάρι. Πάντως επειδή έκαναν και κάποια αγκαλιάσματα κάποιοι τοπικοί παράγοντες με την Μπακογιάννη, δεν τον βλέπω να μπαίνει εδώ.

Θέλω να πω και δυο κουβέντες ακόμα, αφού δεν έχουμε χρησιμοποιήσει καθόλου τους χρόνους του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου.

Είναι προφανές ότι καταψηφίζουμε. Και μην τολμήσει να βγει κανείς να πει ότι δεν θέλει ο ΣΥΡΙΖΑ να γίνει ο ΒΟΑΚ, διότι ό,τι έκανε ο Σπίρτζης και ο ΣΥΡΙΖΑ από το 2015 μέχρι το 2019 δεν το είχατε κάνει τριάντα χρόνια. Τριάντα χρόνια! Και φάνηκε και απ’ αυτά που κάνετε έξι.

Θέλω να πω μερικά πράγματα σε σχέση με το τεράστιο σκάνδαλο του ΟΠΕΚΕΠΕ. Και εδώ πάλι πρέπει να βάλουμε τα πράγματα στη θέση τους, γιατί πάτε πάλι με αυτό τον μηχανισμό της Ομάδας Αληθείας και τα αγορασμένα ΜΜΕ να κάνετε τη διάχυση της ευθύνης, ότι δεν είμαστε μόνο εμείς, είναι και οι άλλοι, είναι έτσι κι αλλιώς κι αλλιώτικα, και ο ΣΥΡΙΖΑ και άλλοι Υπουργοί.

Αυτό που ψάχνει η Ευρωπαία Εισαγγελέας -ευτυχώς η Ευρωπαία Εισαγγελέας, γιατί αν περιμέναμε από την Ελληνίδα Εισαγγελέα, είδατε τι είπε πριν, ότι δεν χρειάζεται να ασχοληθούμε με τα ευρωπαϊκά κονδύλια. Θα της πω εγώ πού χρειαζόταν να ασχοληθεί- είναι από το 2019 και μετά. Δηλαδή, από τον Βορίδη και μετά, που έκανε και κάτι κουμπαριές κάτω -όχι μόνο ο Βορίδης, έχει και με άλλους κουμπαριές- και ξεκίνησε το γλέντι. Και όπως δήλωσε σήμερα ο κ. Σαλάτας, ο δικαστικός που έβαλε ο κ. Τσιάρας Πρόεδρο του ΟΠΕΚΕΠΕ, οι μεγαλύτερες παρανομίες έγιναν το 2022-2023, την περίοδο του Αυγενάκη ειδικά. Μάλιστα, βγήκε στη φόρα ότι πέντε χιλιάδες τριακόσια ΑΦΜ που είχαν μπλοκαριστεί με πολιτική εντολή του Αυγενάκη ξεμπλοκαρίστηκαν προκειμένου να υλοποιηθούν οι επιδοτήσεις.

Προσέξτε. Αυτό το πράγμα είναι ο ορισμός του διεφθαρμένου και πελατειακού κράτους, το οποίο ξαναστήνετε και ξαναστήσατε στα πόδια του από τα 2019 και μετά που σας έφερε ο ελληνικός λαός στην κυβέρνηση και σας επιβεβαίωσε και το 2023. Και ήταν και αυτή η εξαγορά ψήφων ένας λόγος που σε αρκετές αγροτικές περιοχές είχατε κάνει. Διότι ο ΣΥΡΙΖΑ το 2015 με 2019 έκανε την πιο τίμια διαχείριση των αγροτικών επιδοτήσεων από υπάρξεως του μεταπολιτευτικού ελληνικού κράτους. Και μιλάω μετά πλήρους λόγου γνώσεως. Μπορέσαμε και γλιτώσαμε πρόστιμα της τάξεως των 600 εκατομμυρίων ευρώ με την τεχνική λύση, που ήταν ιδέα και προηγούμενης κυβέρνησης από εμάς.

Για να βάζουμε τα πράγματα στη θέση τους, η Ευρωπαϊκή Ένωση εξαίρεσε από το 2014 μέχρι το 2017 εννέα εκατομμύρια εννιακόσιες χιλιάδες στρέμματα, τα οποία τα προηγούμενα χρόνια μέχρι το 2012-2013 κ.λπ., χρησιμοποιούνταν ως βοσκότοποι.

Εμείς τότε βρεθήκαμε αντιμέτωποι με το εξής πράγμα. Μα Παυλή, μου λέγανε, τα βόσκω τριακόσια χρόνια και εδώ μου λένε πως δεν είναι βοσκότοπος. Αυτό είχε κάνει τότε. Και ο τρόπος που δέχτηκε ήταν να δηλωθεί ότι υπήρχαν βοσκότοποι σε όμορους νομούς, σε διπλανούς νομούς, εκτός του νησιού κ.λπ.. Και αυτό δεν έγινε μόνο στην Κρήτη, έγινε και στη σταυλισμένη κτηνοτροφία της Θεσσαλίας, όπου πολλοί Θεσσαλοί νοίκιαζαν και πάνω, για να καλύψουν. Γιατί ήταν το μέγα λάθος των ευρωπαϊκών επιδοτήσεων, το οποίο το αποδεχτήκαμε τότε -και η κυβέρνηση Σαμαρά- ως χώρα, ότι πρέπει να επιδοτούνται με το στρέμμα και όχι με το ζωικό κεφάλαιο ή με την παραγωγή. Γιατί εκεί πρέπει να επιστρέψουμε αν θέλουμε να υπάρξει παραγωγική ανασυγκρότηση σε αυτή τη χώρα. Τα στρέμματα βολεύουν τις βόρειες χώρες, δεν βολεύουν εμάς.

Εμείς λοιπόν, ο ΣΥΡΙΖΑ, έδωσε αυτή την τεχνική λύση, μοιράστηκαν οι επιδοτήσεις στην ώρα τους, δώσαμε και χρωστούμενα από βιολογική γεωργία του 2008 και 2009 και χρωστούμενα από τη βιολογική γεωργία και κτηνοτροφία του 2011 – 2012 τότε, μοιράσαμε όπως έπρεπε στην ώρα τους τις επιδοτήσεις και το 2017 με τον κανονισμό Omnibus επέστρεψαν τα εννέα εκατομμύρια εννιακόσιες χιλιάδες στρέμματα στο ότι μπορούσαν να είναι πάλι βοσκότοποι.

Εμείς φύγαμε από την κυβέρνηση το 2019 και από το 2019 και μετά άρχισε το πανηγύρι. Ποιο ήταν το πανηγύρι; Με διεφθαρμένους υπαλλήλους του ΟΠΕΚΕΠΕ και με πολιτική εποπτεία από εσάς, έβλεπαν οι ξύπνιοι πού υπάρχει αδήλωτη δημόσια γη.

Υπάρχει η πληροφορία ότι τη βόρεια Άνδρο, για παράδειγμα, την κόψανε καμιά εξηνταριά άτομα από το νότιο Ηράκλειο και τη μοίρασαν. Υπάρχει η πληροφορία ότι στον βιότοπο του λύκου και της αρκούδας στο βουνό Γράμμος και Βίτσι επάνω φυτρώνουν ελιές ή γίνονται καλλιέργειες σιταριών, που είναι από αγρότες της βορείου Ελλάδας, γιατί ήταν εκτάσεις οι οποίες μπόρεσαν να είναι επιλέξιμες για επιδοτήσεις.

Και έτσι, κάνατε ένα κύκλωμα διαφθοράς σε όλη τη χώρα, βάζοντας ανθρώπους που καμία σχέση δεν είχαν με το αγροτικό και κτηνοτροφικό επάγγελμα να παίρνουν δεκάδες και εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ επιδοτήσεις. Διότι εγώ είμαι πολύ ειλικρινής.

Ναι, επί ΣΥΡΙΖΑ με την τεχνική λύση, που καμία κουβέντα δεν είπε η Ευρωπαϊκή Ένωση για κακοδιαχείριση, ενώ έψαχνε και τότε, υπήρξαν κτηνοτρόφοι που, ακριβώς για να πάρουν την επιδότηση δήλωσαν σε διπλανό νομό ή σε άλλο νομό τη γη, αλλά είχαν πρόβατα. Είχαν πρόβατα! Εσάς δεν είχαν ούτε πρόβατα, δεν είχαν ούτε εκτάσεις. Είχαν πλαστά…

Είναι δυνατόν ένας που είναι από την Καλαμάτα ή την Αχαΐα ή τη Νάξο να έχει ιδιοκτησία στην Καστοριά ή στον Γράμμο και στο Βίτσι; Γιατί αυτό κάνατε. Αυτό δεν γίνεται χωρίς πολιτική κάλυψη, μην τρελαθούμε. Είχε πολιτική κάλυψη από τις πολιτικές ηγεσίες που πέρασαν εκεί. Γι’ αυτό αλλάξατε έξι πολιτικές ηγεσίες στον ΟΠΕΚΕΠΕ. Ένας πήγε να τα βάλει, παρότι ήταν φίλος του Μητσοτάκη, και τον σουτάρατε κατευθείαν. Και παραμονές του 2023 έγινε αυτό που έγινε.

Εδώ τα πράγματα είναι πολύ απλά. Ναι, υπάρχει θέμα για πρόστιμο και φυσικά και πρέπει. Και θέλει μια τεράστια αλλαγή γραμμής σε σχέση με αυτό το πράγμα. Πρέπει να υπάρξει επιδότηση του ζωικού ή φυτικού κεφαλαίου και του παραγόμενου προϊόντος. Αυτό πρέπει να απαιτήσει η χώρα μας στην αναπροσαρμογή της ΚΑΠ που θα γίνει και όχι μόνο τα στρεμματικά. Αυτό δεν συμφέρει αυτή τη χώρα. Έτσι θα βάλεις μπροστά να ξαναπαράξει αυτή η χώρα. Δεν μπορεί το 1980 να καλύπταμε τις ανάγκες μας επισιτιστικά σε πάρα πολλά προϊόντα -εδώ είναι η γη- και τώρα, επειδή είναι πιο προσοδοφόρο να δηλώνω εκτάσεις και να επιδοτούμαι παρά να παράγω, να έχει πέσει κατακόρυφα όλη η παραγωγή.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Ολοκληρώστε, κύριε Πολάκη.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Τελειώνω.

Δεύτερον, επειδή υπάρχει ένα σημείο κλειδί σε αυτόν το μηχανισμό, που είναι οι εταιρείες οι οποίες διαχειρίζονται το γεωγραφικό υπόβαθρο, όπου μέσα από εκεί θα βγει η πληροφορία, γιατί δεν περνάει αυτό στο κυβερνητικό icloud;

Πού είναι ο Πιερρακάκης, ο μεγάλος ψηφιακός μεταμορφωτής της ελληνικής πραγματικότητας; Γιατί πρέπει να έχουν τους χάρτες και το υπόβαθρο της κατανομής των επιδοτήσεων μία ή δύο ιδιωτικές εταιρείες, οι οποίες να το παίζουν και αναντικατάστατες, και δεν μπορεί να μπει με δημόσιο τρόπο στο κυβερνητικό νέφος και εκεί να ανεβαίνει όλο και να είναι προσβάσιμο από τους πάντες, για να μπορεί κανείς να βλέπει τι γίνεται και τι δεν γίνεται και να υπάρχει πραγματικά διαφάνεια στην κατανομή των βοσκοτόπων και των επιδοτήσεων;

Τελειώνω.

Η Κρήτη αυτή τη στιγμή είναι σε ένα μεγάλο σταυροδρόμι και αυτά εδώ είναι συμπτώματα της κρίσης, και η ιστορία με τις επιδοτήσεις και η ιστορία με τον ΒΟΑΚ και τα διόδια που βάζετε και η ιστορία που την καταστρέφει με το προεδρικό διάταγμα για τους οικισμούς κάτω των δύο χιλιάδων κατοίκων, που είναι η συντριπτική πλειοψηφία όλων των χωριών και των οικισμών στην Κρήτη, που ουσιαστικά το κάνετε για δύο λόγους.

Στα μεν παραλιακά μέρη θέλετε να γίνουν τα οικόπεδα χωράφια για να τα πάρουν τα funds των ξενοδοχείων. Στα δε πιο μεσόγεια τμήματα, με την κατάργηση και του κύκλου των πεντακοσίων μέτρων που είχε φτιαχτεί το 1983 από τους νομάρχες για την επέκταση των ορίων οικισμών, φέρνετε πολύ πιο κοντά στους οικισμούς και ανεμογεννήτριες και φωτοβολταϊκά που θέλετε να εγκαταστήσετε αύριο - μεθαύριο. Γιατί γι’ αυτό γίνεται.

Σας το λέμε καθαρά ότι η επόμενη αναμέτρηση των δημοτικών και των περιφερειακών εκλογών στην Κρήτη θα έχει σαν τεράστια επίδικα για μια άλλη πορεία του νησιού, που δεν μπορεί να είναι μονοκαλλιέργεια του τουρισμού, που δεν μπορεί να είναι τουρισμός των μεγάλων ξενοδοχείων και των all inclusive, αλλά πρέπει να είναι τουρισμός της μικρομεσαίας επιχείρησης, όπου έρχεται να δει από τις γεύσεις μέχρι την παράδοση και να ενισχύσει τη μικρομεσαία επιχειρηματικότητα. Θα είναι, πρώτον, η κατάργηση και η αλλαγή με τα τοπικά χωροταξικά σχέδια. Δεύτερον, να περάσει η γραμμή υψηλής τάσης είτε υπόγεια είτε από το ίχνος του ΒΟΑΚ και όχι εκεί που την πάνε για να κάτσουν τις φαραωνικές ανεμογεννήτριες. Και βέβαια η επαναδιαπραγμάτευση αυτής της λεόντειας απαράδεκτης και δουλοκατακτητικής σύμβασης για τον βόρειο οδικό άξονα Κρήτης. Εμείς εκεί θα βάλουμε πλάτη και καλούμε και όλες τις προοδευτικές δυνάμεις να κάνουν κάτι αντίστοιχο με τέτοιο ξεκάθαρο τρόπο. Γι’ αυτό καταψηφίζουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Θα δώσουμε τον λόγο τώρα στον κ. Νικόλαο Ταχιάο, Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

Ελάτε, κύριε Υφυπουργέ. Έχετε τον λόγο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** … (δεν ακούστηκε)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Εκ μέρους του Υπουργείου δεν έχει μιλήσει ούτε ο Υπουργός, ούτε ο Υφυπουργός. Έχει το δικαίωμα ο Υφυπουργός ή ο Υπουργός ανά πάσα στιγμή, ο επισπεύδων σε ένα νομοσχέδιο να ζητάει τον λόγο. Με την ευκαιρία θα τον ακούσετε και ενδεχομένως να αντιπαρατεθείτε.

Ελάτε, κύριε Ταχιάο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Βουλευτές, νομίζω ότι η συζήτηση θα μπορούσε να έχει γίνει με πολύ πιο ειλικρινείς τόνους και φυσικά με λιγότερο επαναστατικούς.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Άμα ήταν αυτή επαναστατική ομιλία, δεν έχετε ακούσει τα κανονικά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μεγαλώστε λίγο όμως. Δεν πειράζει.

Λιγότερο επαναστατικούς, λοιπόν, τόνους και καταγγελτικούς. Και θα εξηγήσω στην πορεία γιατί. Για μένα είναι πάρα πολύ σημαντικό, επειδή αυτοί που μας ακούν κυρίως είναι οι πολίτες της Κρήτης αλλά και γενικότερα οι Έλληνες πολίτες, να είμαστε λίγο σαφείς όταν μιλάμε για ένα έργο το οποίο είναι τόσο σημαντικό όσο ο ΒΟΑΚ. Και όλοι συμφωνήσαμε ότι πρόκειται για ένα από τα σημαντικότερα έργα τα οποία αυτή τη στιγμή τρέχουν στην Ελλάδα.

Ποιο είναι το μεγάλο πρόβλημα όταν θέλεις να κάνεις ένα έργο; Φυσικά είναι ο σχεδιασμός και το δεύτερο και σημαντικότερο είναι η χρηματοδότηση, η οποία είναι πολύ σημαντικότερη και από τον ίδιο τον σχεδιασμό. Φυσικά αυτά τα δύο είναι αλληλένδετα μεταξύ τους.

Πάμε, λοιπόν, στον ΒΟΑΚ. Ειπώθηκε ότι υπήρξε καθυστέρηση. Βεβαίως καθυστέρηση. Καθυστέρηση όχι μόνο στο διάστημα αυτό, για το οποίο μπορώ να σας αναλύσω πώς εξελίχθηκαν τα πράγματα, αλλά διαχρονικά καθυστέρηση. Το επεσήμαναν και οι φορείς της Κρήτης οι οποίοι είπαν και προφανώς ήταν απολύτως ειλικρινείς όταν το έλεγαν ότι στα προηγούμενα χρόνια στην Κρήτη επικράτησαν διαφορετικές απόψεις για τον ίδιο τον ΒΟΑΚ. Άρα, αν θέλαμε σήμερα να πούμε ότι ο ΒΟΑΚ είναι μία σύνθεση των διαφορετικών απόψεων που έχουν ακουστεί στην Κρήτη για την μορφή και τον χαρακτήρα του δρόμου θα έλεγα ότι αυτό θα οδηγούσε σε ένα αποτέλεσμα το οποίο είτε δεν θα ήταν αριθμητικά αντιμετωπίσιμο ως κόστος είτε δεν θα είχε συνοχή στο πλαίσιο ενός μαξιμαλισμού ο οποίος προφανώς ήταν ορατός.

Πέρα από την καθυστέρηση σημασία έχει και ο σχεδιασμός του έργου. Στον σχεδιασμό του έργου πρέπει να πάρεις υπ’ όψιν τα πραγματικά δεδομένα. Σας είπα χθες ότι στην Κρήτη μόνο το ένα 1,77% της μέσης ετήσιας κυκλοφορίας είναι μετακινήσεις που πηγαίνουν από τα Χανιά απευθείας στο Ηράκλειο. Σας έδωσα χθες στοιχεία στην επιτροπή που δεν θα επαναλάβω. Αυτό δείχνει ότι σε έναν πάρα πολύ μεγάλο βαθμό οι μετακινήσεις στην Κρήτη έχουν τοπικά χαρακτηριστικά. Κι αυτό ελήφθη υπ’ όψιν στο έργο.

Ας πάμε λίγο σ’ αυτό που έχουμε σήμερα να κάνουμε. Σήμερα έχουμε να κυρώσουμε μια σύμβαση. Έχετε να κυρώσετε μια σύμβαση. Η σύμβαση αυτή είναι προϊόν ενός διαγωνισμού. Πότε ξεκίνησε αυτός ο διαγωνισμός; Επί ΣΥΡΙΖΑ το 2018. Τι τίτλο είχε ο διαγωνισμός; Ο διαγωνισμός ήταν «Μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, σύμβαση παραχώρησης» του τμήματος αυτού του ΒΟΑΚ. Και διερωτώμαι μετά από όσα άκουσα: τι σύμβαση παραχώρησης ήταν αυτή χωρίς διόδια; Δηλαδή, ξέρετε εσείς καμία σύμβαση παραχώρησης που ζητάνε από κάποιον να χρηματοδοτήσει το έργο και να μην αποπληρωθεί για τη χρηματοδότηση αυτού του έργου με όποιον τρόπο αυτό το έργο χρηματοδοτηθεί; Αυτό δεν το έχω ξανακούσει. Έρχεται εδώ ο ΣΥΡΙΖΑ και λέει «θα καταγγείλω τη σύμβαση, θα την αλλάξω, θα την κάνω, θα της αλλάξω τα φώτα». Ποια; Τη σύμβαση που είναι προϊόν ενός διαγωνισμού που ο ίδιος δημοπράτησε, που ο ίδιος ξεκίνησε με ακριβώς τα ίδια χαρακτηριστικά.

Εμείς τι λέγαμε το 2018; Υπήρχαν σχετικές ερωτήσεις στη Βουλή. Έχω εδώ τις απαντήσεις. Λέγαμε, λοιπόν, ότι προχωράει χωρίς στρατηγική και προχωράει και χωρίς χρηματοδότηση το έργο του ΒΟΑΚ. Σήμερα αυτό φαίνεται από τις αντιφάσεις που ακούστηκαν εδώ. Τι αντιφάσεις ακούστηκαν; Είπε ο προλαλήσας ότι αν είχαμε κλείσει τον διαγωνισμό για το Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος θα είχαμε το έργο το 2020, 2021, 2022. Πότε το τοποθετήσατε δεν έχει καμία σημασία. Είχατε κάνει τις απαλλοτριώσεις; Μας κατηγορείτε σήμερα ότι δεν έχουμε κάνει απαλλοτριώσεις. Είχατε κάνει απαλλοτριώσεις; Είχατε κάνει απαλλοτριώσεις στο έργο Άγιος Νικόλαος-Νεάπολη και δεν το ξέραμε ή στο έργο Νεάπολη-Χερσόνησος; Ούτε μία. Εμείς τις ξεκινήσαμε. Κι έρχεστε σήμερα στη Βουλή και λέτε ότι εμείς θα το είχαμε παραδώσει έργο.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Σαφώς. Και το λέμε γιατί παραδώσαμε έργα. Την Ιονία Οδό, το Πάτρα-Κόρινθος.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Μην διακόπτετε.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εμείς δεν κάναμε τις απαλλοτριώσεις; Δεν ξέρουμε τον χρόνο; Τα έργα τα οποία παραδόθηκαν, κύριε Πολάκη, είναι προϊόν του reset που έκανε η προηγούμενη Κυβέρνηση. Είναι προϊόν του reset, ήταν έργα παραχώρησης και αποδεχθήκατε συμβάσεις παραχώρησης οι οποίες είναι ανάλογες αυτών που έγιναν για τον ΒΟΑΚ.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Με 750 εκατομμύρια λιγότερα.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ποιο ήταν το δίλημμα εκείνα τα χρόνια; Το δίλημμα εκείνα τα χρόνια ήταν ή θα αφήσουμε τα έργα να μη γίνουν και τις εταιρείες να καταρρεύσουν ή θα σώσουμε και τα έργα και φυσικά τις εταιρείες οι οποίες απασχολούσαν ένα τεράστιο εργατικό δυναμικό στη χώρα. Και αυτή η επιλογή έγινε από την προηγούμενη κυβέρνηση στην οποία συμμετείχε και το ΠΑΣΟΚ, που είχε και Υπουργούς τότε οι οποίοι διαχειρίστηκαν το έργο. Το ΠΑΟΣΚ ανακαλύπτει σήμερα κι αυτό ότι οι συμβάσεις παραχώρησης για τα διόδια είναι κάτι κακό.

Πάμε, λοιπόν, τώρα στα διόδια του ΒΟΑΚ για τα οποία έχετε και απορίες. Σας είπα, λοιπόν, ποιες είναι οι μετακινήσεις στο νησί. Σας είπα ότι οι μετακινήσεις είναι μικρές. Είναι μετακινήσεις οι οποίες έχουν πλήρως τοπικά χαρακτηριστικά. Και το πρώτο στο οποίο συμφωνήσαμε, το πρώτο το οποίο ήταν ξεκάθαρο στη σύμβαση -γιατί αυτό το οποίο εσείς σήμερα ανακαλύπτετε ως σύμβαση είναι σχεδόν πανομοιότυπο κείμενο με το σχέδιο σύμβασης παραχώρησης που αποτελούσε αντικείμενο του διαγωνισμού, ήταν στα τεύχη του διαγωνισμού. Ανά πάσα στιγμή το είχατε και εσείς στα χέρια σας. Ήταν δημόσιο έγγραφο. Εμείς τι είπαμε; Ότι στις μετακινήσεις που έχουν αστικά χαρακτηριστικά δεν θα υπάρχουν διόδια. Θα μου πείτε «ναι, αλλά θα υπάρχουν στον Γαλατά». Ο Γαλατάς είναι στο έργο της προαίρεσης. Και με το έργο της προαίρεσης ξέρετε τι θα κάνουμε; Όταν θα εκκινήσει το έργο της προαίρεσης που έχει ως προϋπόθεση την έγκριση της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων προφανώς θα συζητήσουμε και την ένταξη του κόμβου του Γαλατά στις αστικές μετακινήσεις. Είπαμε, λοιπόν, ότι οι αστικές μετακινήσεις δεν θα έχουν διόδια. Και τι προκύπτει από εκεί; Ότι πρέπει το έργο να καλυφθεί από άλλου είδους μετακινήσεις. Ναι. Αυτό τι σημαίνει; Αυτό σημαίνει ότι πρέπει η αποπληρωμή των δανείων. Απορώ πως δεν έχετε καταλάβει το κόστος του έργου. Το κόστος του έργου είναι πάνω από 2 δισεκατομμύρια. Τα εξηγήσαμε αυτά και στην Βουλή χθες. Είναι πάνω από 2 δισεκατομμύρια. Το κόστος των δανείων είναι πάνω από 1 δισεκατομμύριο ευρώ. Είναι 1,1 δισεκατομμύριο.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Είναι 1,1.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το ξέρετε καλά αλλά δεν το είπατε στην ομιλία σας.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Το ξέρω. Είπα 200 από την τσέπη και 1,1 δισεκατομμύριο δάνειο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αυτά τα 1,1 είναι λεφτά που μπαίνουν πάλι στην τσέπη του παραχωρησιούχου αλλά τραπεζικά. Είναι ξεκάθαρο. Αυτά τα χρήματα πρέπει να αποπληρωθούν, είτε αφορούν τα ίδια κεφάλαια, είτε αφορούν τα δάνεια. Για να αποπληρωθούν, λοιπόν, χρειάζεται να υπάρχουν διόδια. Εάν τα διόδια με τα χαρακτηριστικά που τα περιγράψαμε τα πλήρωναν αποκλειστικά οι χρήστες, όπως πιθανόν θα θέλατε ή υπονοείτε, δεν καταλαβαίνω -γιατί αλλιώς τι σύμβαση παραχώρησης ήταν αυτή που είχατε δημοπρατήσει;- θα έπρεπε το κόστος των διοδίων να είναι αυτό το οποίο ισχύει σε όλη την Ελλάδα, δηλαδή περίπου 6,4 λεπτά το χιλιόμετρο και πλέον ένα άλλο ποσό το οποίο στον διαγωνισμό είχε προσδιοριστεί στην περίπτωση που δεν γίνει η προαίρεση στο 120% των διοδίων και στην περίπτωση που ενεργοποιηθεί η προαίρεση στο 100% των διοδίων. Και επιτύχαμε μία έκπτωση που μας έχει δώσει περίπου στο 64% των διοδίων ένα σκιώδες διόδιο για να διατηρηθούν τα διόδια στην Κρήτη στις χιλιομετρικές χρεώσεις που ισχύουν σε όλη την υπόλοιπη ηπειρωτική Ελλάδα.

Εδώ, ξαφνικά ανακαλύπτετε εσείς κάτι, το οποίο είναι καινοφανές. Δεν είναι καινοφανές. Αυτό το οποίο γίνεται είναι ότι η Κυβέρνηση Μητσοτάκη είναι η μόνη η οποία έφτιαξε ένα σχέδιο που πραγματικά επέτρεψε την κατασκευή ενός τεράστιου έργου στην Ελλάδα, βγαίνοντας από μία κρίση, που προφανώς ο δανεισμός είναι ελεγχόμενος πλέον -δεν μπορεί η Ελλάδα να δανειστεί εκείνα τα χρήματα που χρειάζεται, για να μπορέσει να τελειώσει τα έργα της, ούτε έχει ίδιους πόρους τόσο υψηλούς, ώστε να μπορέσει να τα χρηματοδοτήσει- και σε μια περίοδο που και στην Ευρωπαϊκή Ένωση οι πιστώσεις οι οποίες είναι διαθέσιμες για τις υποδομές είναι πιστώσεις οι οποίες περιορίζονται και μειώνονται διαρκώς.

Εμείς, λοιπόν, θεωρούμε ως Κυβέρνηση, ότι ναι, κάναμε και φέραμε σε πέρας σήμερα με τη συμβασιοποίηση στην οποία έχουμε προχωρήσει και την οποία καλούμε να κυρώσει η Βουλή με νόμο, ένα πάρα πολύ δύσκολο έργο για όσους ξέρουν τι προηγήθηκε, ένα δύσκολο έργο το οποίο θα το διαχειριστούμε σε απόλυτη ενότητα με την τοπική κοινωνία. Το έχουμε πει αυτό, ότι θα διαβουλευτούμε με όλους τους δήμους, θα διαβουλευτούμε με την περιφέρεια, θα διαβουλευτούμε με όσους έχουν άποψη και σίγουρα έχουμε ένα όχημα που λέγεται παραχώρηση…

(Στο σημείο αυτό κτυπάει προειδοποιητικά το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε, θα σεβαστώ τον χρόνο.

Έχουμε ένα όχημα που λέγεται παραχώρηση, το οποίο μας επιτρέπει να βελτιώσουμε είτε αυτά τα οποία σε προηγούμενες φάσεις δεν είχαν αντιμετωπιστεί είτε νέες ανάγκες οι οποίες θα προκύψουν στην πορεία για ένα έργο το οποίο ούτως ή άλλως χρονικά εκτείνεται σε ένα βάθος πενταετίας.

Γι’ αυτό, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, σας καλούμε να υπερψηφίσετε την κύρωση της σύμβασης του ΒΟΑΚ στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο, με τη προαίρεση του Καστελίου, την οποία θα ενεργοποιήσουμε αμέσως. Σας καλούμε να δώσετε τη θετική ψήφο σε ένα έργο που πραγματικά θα αλλάξει την Κρήτη και αποτελεί, όπως πολύ σωστά είπε προηγουμένως, ο κ. Σκυλακάκης, το τελευταίο μεγάλο οδικό έργο, τον τελευταίο μεγάλο αυτοκινητόδρομο ο οποίος έρχεται να ολοκληρωθεί στην Ελλάδα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θέλω να κάνω μια ερώτηση στον κύριο Υπουργό.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Μισό λεπτό.

Είναι ο Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ στην Αίθουσα και η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας. Κατόπιν ενημέρωσης μεταξύ των δύο Προέδρων, θα δώσουμε τον λόγο για μια παρέμβαση, όπου ζήτησε και όπως συνεννοήθηκε…

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Θα μιλήσω από τη θέση μου, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Ναι, ναι, κυρία Πρόεδρε.

Θα δώσω πρώτα τον λόγο στην κ. Κωνσταντοπούλου και μετά στον κ. Ανδρουλάκη.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** Την ερώτηση μπορώ να την κάνω στον κύριο Υπουργό;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Όχι τώρα. Ο Υπουργός είναι εδώ, έχετε από το πρωί τη δυνατότητα να ρωτήσετε, αλλά και μετά.

Κυρία Πρόεδρε, έχετε τον λόγο.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Ευχαριστώ και ευχαριστώ και τον κ. Ανδρουλάκη για τη διευκόλυνση.

Θέλω να θέσω ένα ζήτημα, το οποίο μας αφορά όλες και όλους, αφορά τη δημοκρατία και αφορά τις συνθήκες μέσα στις οποίες συνεδριάζει η Βουλή. Η Κυβέρνηση έχει επιλέξει να συνεδριάζει η Βουλή με άδεια τα έδρανα της κυβερνητικής πλειοψηφίας, με άδεια τα έδρανα της Κυβέρνησης. Έχει επιλέξει να υποβαθμίζει το Κοινοβούλιο, έχει επιλέξει να έρχεται σήμερα ένα νομοσχέδιο που αφορά τον οδικό άξονα της Κρήτης, χωρίς να είναι καν διαθέσιμο -ακόμα τυπώνονται τα παραρτήματα- έχει επιλέξει να μετατρέψει το Κοινοβούλιο σε επικυρωτήριο των κυβερνητικών επιθυμιών και συμφωνιών και δυστυχώς, όπως φαίνεται, επιλέγει να υποβαθμίσει ακόμη περισσότερο τη δημοκρατία, με μία πράξη την οποία εγώ θεωρώ αδιανόητη. Την διαπίστωσα ερχόμενη πριν από λίγο, για να μπω στη Βουλή.

Η είσοδος της Βουλής, κύριοι, είναι κλεισμένη με κλούβες, το γνωρίζετε; Η είσοδος της Βουλής είναι κλεισμένη με κλούβες. Αυτά τα έκανε ο Τσίπρας και έκλεινε το Μαξίμου με κλούβες σαν Tetris και έκαναν τον γύρο του κόσμου αυτές οι εικόνες της ντροπής! H Βουλή είναι το πεδίο της κοινοβουλευτικής λειτουργίας, είναι το ανοιχτό σημείο της δημοκρατίας και είναι αδιανόητο αυτή τη στιγμή να είναι κλειστή η είσοδός της με κλούβες.

Λέω για ποιο λόγο υπάρχει αυτή η κατάσταση; Είναι -λέει- μέτρα του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, γιατί έχουν πορεία οι ταξιτζήδες. Σοβαρά; Και κινδυνεύει η Βουλή από τους ταξιτζήδες ή από όποιους πολίτες θέλουν να διαδηλώσουν ένα συνταγματικό δικαίωμα, δημοκρατικό δικαίωμα; Κάποιοι κλείνουν τη Βουλή με κλούβες, γιατί; Μην και επελάσουν οι άνθρωποι οι οποίοι διεκδικούν τα δικαιώματά τους;

Καλώ τον Πρόεδρο της Βουλής, όπως οφείλει, να δώσει άμεσα εντολή να απομακρυνθούν οι κλούβες από την είσοδο της Βουλής. Η Βουλή δεν συνεδριάζει ούτε υπό φόβο, ούτε ταμπουρωμένοι στις κλούβες και φυσικά και δεν επαφιέμεθα ούτε στις κλούβες, ούτε στα ΜΑΤ για να νομοθετούμε δημοκρατικά και για να εκπροσωπούμε τους πολίτες. Είναι το στοιχειώδες και καλώ τον κ. Κακλαμάνη άμεσα να άρει αυτή την κατάσταση.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Τον λόγο έχει τώρα ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΠΑΣΟΚ, ο κ. Ανδρουλάκης.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΔΡΟΥΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής):** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν από μερικές μέρες ο Πρωθυπουργός έριξε μια φωτοβολίδα, ουσιαστικά θέλοντας να αλλάξει την ατζέντα μπροστά στο σκάνδαλο του ΟΠΕΚΕΠΕ και μπροστά στα συνεχιζόμενα φαινόμενα διαφθοράς της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας.

Έριξε ένα πυροτέχνημα, ένα πυροτέχνημα εργαλειοποίησης της συζήτησης για την Αναθεώρηση του Συντάγματος. Θέλει -λέει- να αλλάξει το Σύνταγμα, όσον αφορά το ζήτημα της μονιμότητας των δημοσίων υπαλλήλων. Τον ενημερώνω ότι το γερμανικό σύνταγμα έχει άρθρο για τη μονιμότητα. Η Γαλλία έχει νόμο για τη μονιμότητα. Παρ’ όλα αυτά, όμως, δεν έχουν τα συνεχιζόμενα φαινόμενα διαφθοράς που αντιμετωπίζει η Ελληνική Κυβέρνηση. Εκεί αξιολογούν τους δημοσίους υπαλλήλους, έχουν συστήματα αξιοκρατίας, έχουν σοβαρά θεσμικά αντίβαρα, χωρίς το Σύνταγμα να τους δημιουργεί κανένα πρόβλημα στο άρθρο που αφορά τη μονιμότητα των δημοσίων υπαλλήλων.

Τι σας φταίει, λοιπόν, το Σύνταγμα; Σε τι σας εμποδίζει το Σύνταγμα; Αυτό φταίει και έχετε κάνει έξι χρόνια το ελληνικό κράτος λάφυρο; Το Σύνταγμα φταίει για το ρεκόρ απευθείας αναθέσεων της Νέας Δημοκρατίας; Το Σύνταγμα φταίει για το ρεκόρ μετακλητών υπαλλήλων, με Κυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας; Ή μήπως το Σύνταγμα φταίει για την αναξιοκρατία στη δημόσια διοίκηση, όπου το 80% γενικών διευθυντών και τμηματαρχών δεν προέρχονται από έναν μηχανισμό αξιολόγησης, αλλά είναι επιλογές των Υπουργών, άρα της Κυβέρνησης; Ή μήπως φταίει το Σύνταγμα για τον τρόπο που αλλάξατε τον νόμο, για να επιτραπεί στον μοιραίο σταθμάρχη, με αλλαγή του ηλικιακού ορίου, να πάρει τη θέση στον σταθμό της Λάρισας; Ή μήπως το Σύνταγμα φταίει που μόλις γίνατε Κυβέρνηση, αλλάξατε τα κριτήρια επιλογής του διοικητή της ΕΥΠ, για να διευκολύνετε το παρακράτος των υποκλοπών; Ή μήπως το Σύνταγμα φταίει για τη διαχείριση του Ταμείου Ανάκαμψης, που τα σχεδίασε όλα η παρέα του Μαξίμου χωρίς κανένα διάλογο με την τοπική αυτοδιοίκηση, με τα επιμελητήρια και την κοινωνία των πολιτών, όπως έπραξαν ώριμα άλλες ευρωπαϊκές κυβερνήσεις; Ή τελικά το Σύνταγμα φταίει για τον νέο διασυρμό της χώρας με το σκάνδαλο του ΟΠΕΚΕΠΕ; Δεν φταίει κανένα Σύνταγμα ούτε για τη διαφθορά, ούτε για την αναξιοκρατία ούτε για το πελατειακό κράτος της Νέας Δημοκρατίας. Είστε απολύτως υπεύθυνοι! Είστε οι αρχιτέκτονες της διαφθοράς και της αναξιοκρατίας των τελευταίων έξι ετών!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

Αξίζει πραγματικά να σταθούμε λίγο περισσότερο στο θέμα του ΟΠΕΚΕΠΕ. Ξαφνιαστήκατε; Οι Βουλευτές όλων των κομμάτων της αντιπολίτευσης κι εγώ προσωπικά το θέσαμε πολλές φορές. Στις δύο τελευταίες συζητήσεις για τον προϋπολογισμό το έθεσα στον Πρωθυπουργό όπως και στην επίκαιρη ερώτησή μου προς τον Πρωθυπουργό, σε συνεχιζόμενες παρεμβάσεις μου στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, όταν μου απαντούσε τότε ο κ. Αυγενάκης ότι έχω μια «περίεργη εμμονή».

Ναι, έχω μια περίεργη επιμονή με τα θέματα διαφθοράς. Γιατί δεν θέλω η χώρα μου να εκτίθεται διεθνώς. Γιατί πρέπει επιτέλους να αποκτήσουμε μηχανισμούς που δεν θα επιτρέπουν τέτοια φαινόμενα που υπονομεύουν το δημόσιο συμφέρον, που δεν στηρίζουν τους πραγματικούς παραγωγούς, αυτούς που αγωνιούν για να ζήσουν με αξιοπρέπεια, προοπτική και ελπίδα, αυτοί και οι οικογένειές τους. Ναι, έχουμε επιμονή γι’ αυτά τα ζητήματα.

Τι μας έλεγε τότε; Μας έλεγε ότι η διοίκηση του ΟΠΕΚΕΠΕ έχει κάνει βήματα για να αντιμετωπίσει χρόνιες παθογένειες. Και τα βήματα οδήγησαν στο να έρθουν δύο Ευρωπαίοι Εισαγγελείς στην Ελλάδα και σε νέα παραίτηση της διοίκησης. Σε έξι χρόνια έξι διοικητές του ΟΠΕΚΕΠΕ; Ο οποιοσδήποτε σοβαρός Πρωθυπουργός θα καλούσε τους Υπουργούς του και θα έλεγε: «Τι συμβαίνει εκεί μέσα»; Γιατί φεύγει ο ένας μετά τον άλλον; Και θα έπαιρνε πρωτοβουλία να σταματήσει τη διαφθορά. Άρα, μην προσπαθείτε να εμφανίζεστε ως εξυγιαντές. Είστε οι αρχιτέκτονες της διαφθοράς στο ζήτημα του ΟΠΕΚΕΠΕ. Μία διοίκηση προέκυψε από ΑΣΕΠ και τη διώξατε και αυτή. Όποιος μιλούσε, τον στέλνατε στο περιθώριο.

Σας προβληματίζει ότι στο τέλος θα κατασκηνώσει η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία στην Αθήνα; Σας προβληματίζει; Πόσες συνεχιζόμενες υποθέσεις έχουν να κάνουν με την Κυβέρνησή σας και την ευρωπαϊκή εισαγγελία;. Και το παίζετε άριστοι; Άριστοι στη διαφθορά είστε! Άριστοι στο ρουσφέτι είστε! Όπου υπάρχει ένα θεσμικό αντίβαρο το υπονομεύετε. Το Σύνταγμα φταίει και οργανώνετε συνεχιζόμενες επιθέσεις στις ανεξάρτητες αρχές και σε όσους εκπροσώπους της δικαιοσύνης ασχολούνται με τα σκάνδαλα της Νέας Δημοκρατίας; Εδώ κατήγγειλε πριν από μερικές μέρες και η ευρωπαϊκή εισαγγελία τις επιθέσεις σας.

Είστε, όμως, όπως λέει ο Πρωθυπουργός, «το κατεξοχήν φιλοευρωπαϊκό κόμμα», ένα φιλοευρωπαϊκό κόμμα που συνεχώς επιτίθεται στους ευρωπαϊκούς θεσμούς. Ε, καλά, αυτό είναι ανέκδοτο. Δεν γίναμε Ουγγαρία. Στον δρόμο είμαστε. Το ΠΑΣΟΚ είναι εδώ για να μην σας αφήσει να κάνετε τη χώρα Ουγγαρία, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

Γιατί οι πολιτικές σας υπονομεύουν την εμπιστοσύνη των πολιτών στους θεσμούς και εν τέλει στην ίδια τη δημοκρατία.

Ευρωπαϊκή Εισαγγελία και στην τραγωδία των Τεμπών. Ήρθε το πόρισμα πριν από μερικούς μήνες. Προτείναμε προανακριτική επιτροπή που αφορούσε κακουργηματικές ενέργειες και του κ. Σπίρτζη και του κ. Καραμανλή. Κι εσείς είπατε «όχι, δεν θέλουμε να ελεγχθούν οι ευθύνες του κ. Καραμανλή». Πώς, λοιπόν, είναι δυνατόν να παρουσιάζεστε ως υπερασπιστές της αλήθειας και της διαφάνειας, όταν μπλοκάρετε την έρευνα για τη σύμβαση 717 και την τηλεδιοίκηση, που υπάρχει αιτιώδης συνάφεια με την τραγωδία των Τεμπών;

Και τώρα έρχεστε πάλι, ενώ πολλά πρόσωπα μη πολιτικά διερευνώνται για την ίδια υπόθεση και ενώ υπάρχει ώριμη δικογραφία του κ. Μπακαΐμη στη Βουλή, να κατασκευάσετε ένα αδίκημα για τον κ. Καραμανλή, ώστε να τον οδηγήσετε σε αθώωση, ούτε καν πλημμέλημα για διατάραξη ασφάλειας συγκοινωνιών, ένα αδίκημα στα μέτρα σας. Μα καλά, υποτιμάτε τη νοημοσύνη του ελληνικού λαού; Τη μια καταπατάτε το Σύνταγμα και κάνετε fast track προανακριτική, τώρα κατασκευάζετε αδίκημα για να τον οδηγήσετε σε αθώωση. Δεν έχει μέτρο η πολιτική σας!

Και βέβαια, το φοβερότερο όλων είναι το νέο επιχείρημα που ακούμε από κάποια στελέχη σας, «και τι θα γίνει», λέει, «αν όλοι οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας δεν ταυτιστούν με την πρόταση του κόμματός τους και δεν υπάρχουν εκατόν πενήντα ένας Βουλευτές;». Υπάρχει λύση. Αν ο κ. Μητσοτάκης δεν εμπιστεύεται τους Βουλευτές του, ας ψηφίσετε την προανακριτική πρόταση του ΠΑΣΟΚ για κακουργηματικές ευθύνες του κ. Καραμανλή!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

Και σταματήστε να παίζετε θέατρο, ένα φτηνό θέατρο πάνω από μία τραγωδία. Αν τόσο πολύ θεωρείτε ότι δεν έχετε μια αρραγή Κοινοβουλευτική Ομάδα, θα ψηφίσετε, όπως πιστεύω και οι υπόλοιποι Βουλευτές της Αντιπολίτευσης, την πρόταση του ΠΑΣΟΚ για προανακριτική επιτροπή, ώστε να οδηγηθεί σε μια κανονική προανακριτική επιτροπή και μετά στη δικαιοσύνη, όπως οποιοδήποτε άλλο μη πολιτικό πρόσωπο.

Και βέβαια, επειδή η διαφάνεια και η αξιοκρατία πρέπει να εμπεδωθεί και να μην νιώθει ο ελληνικός λαός ότι κάποιοι πολιτεύονται γύρω από ένα πέπλο ατιμωρησίας, εμείς προτείνουμε να συνεδριάσει άμεσα η Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας και θα πάρουμε πρωτοβουλία για αυτό, ώστε να έρθουν όλοι οι Υπουργοί από το 2017 έως σήμερα, όπως και όλοι οι Πρόεδροι του ΟΠΕΚΕΠΕ, για να ενημερώσουν τη Βουλή των Ελλήνων για ποιον λόγο επέτρεψαν να συμβεί ένα τόσο μεγάλο σκάνδαλο που οδηγεί σε μεγάλο κίνδυνο τον πρωτογενή τομέα της χώρας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

Αγαπητοί συνάδελφοι, σήμερα, όμως, είχαμε μία ακόμη εξέλιξη. Ο κ. Δένδιας είπε ότι δεν θεωρεί σωστή τη συμμετοχή της Τουρκίας στα ευρωπαϊκά προγράμματα εξοπλισμών. Καλώς τον και ας άργησε! Τόσες μέρες που το λέμε εμείς μας περιφρονούσατε, λέγατε ότι λαϊκίζουμε. Τα πράγματα είναι πάρα πολύ απλά: Δεν μπορείτε να εμφανίσετε ως εθνική επιτυχία τη συμμετοχή μίας χώρας που παραβιάζει ανθρώπινα δικαιώματα, που υπονομεύει κυριαρχικά δικαιώματα, που δεν θέλει τη λύση στο Κυπριακό βάσει των ψηφισμάτων του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, που δεν επιτρέπει την πόντιση του καλωδίου. Μας χρωστάτε μια εξήγηση και μία ενημέρωση προσωπικά ο Πρωθυπουργός για το χρονοδιάγραμμα της υλοποίησης του έργου ένωσης της Κύπρου με την Κρήτη που έχει ουσιαστικά βυθιστεί στα ανοιχτά της Κάσου.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ)**

Και ενώ έχουμε όλα αυτά τα ζητήματα με την Τουρκία, εμφανίζετε ως επιτυχία της ελληνικής διπλωματίας να συμμετέχει η Τουρκία μέσω των ιδιωτικών της εταιρειών στα εξοπλιστικά προγράμματα της Ευρώπης που θα πληρώσει ο Ευρωπαίος φορολογούμενος. Ε, όχι, πάει πολύ! Διότι μπορεί να υπάρχει ο κανόνας της ομοφωνίας στις διμερείς συμφωνίες μεταξύ των κρατών της Ευρώπης και τρίτων κρατών, αλλά μπορούν να συμμετέχουν ιδιωτικές εταιρείες τρίτων κρατών έως στο 35% της τελικής τιμής του προϊόντος ενός εξοπλιστικού προγράμματος. Άρα, η Τουρκία μπορεί με τις εταιρείες της μέσω των χρημάτων του Ευρωπαίου φορολογούμενου να αναπτύσσει τα εξοπλιστικά της προγράμματα. Και αυτό ο κ. Μητσοτάκης το θεωρεί νίκη. Είναι μία ακόμα ήττα που αφορά τα εθνικά μας ζητήματα και τη χρεώνεται η δική σας Κυβέρνηση.

Και πρέπει να καταλάβουμε ότι αυτή η πολυγλωσσία σας είναι επικίνδυνη, γιατί δεν είναι πρώτη φορά. Στα δυτικά Βαλκάνια άλλα έλεγε ο κ. Γεραπετρίτης, άλλα η κ. Μπακογιάννη, άλλα ο κ. Δένδιας, άλλα ο κ. Μητσοτάκης. Στα θέματα θαλασσίων ζωνών τα ίδια.

Στο θέμα της ευρωπαϊκής άμυνας πάλι τα ίδια, που για να είμαι δίκαιος, δεν είναι ακριβώς ευρωπαϊκή άμυνα, γιατί για έναν πραγματικά υπερασπιστή της αλληλεγγύης μεταξύ των ευρωπαϊκών λαών, ευρωπαϊκή άμυνα σημαίνει και κοινή εξωτερική πολιτική και ευρωστρατός και κοινά εξοπλιστικά προγράμματα με επιδοτήσεις και όχι δάνεια για τους λαούς της περιφέρειας, όπως τον ελληνικό λαό που έχει δώσει δισεκατομμύρια σε εξοπλιστικά προγράμματα, χρήματα που θα μπορούσαν να πάνε στην υγεία και την παιδεία των παιδιών του. Αυτό για εμάς είναι το ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό όραμα της ευρωπαϊκής άμυνας για αλληλεγγύη όλων των ευρωπαϊκών λαών και ιδιαίτερα των λαών της περιφέρειας από τη Φινλανδία και την Εσθονία μέχρι την Ελλάδα και την Κύπρο.

Σε όλα, λοιπόν, αυτά τα πολύ σοβαρά θέματα έχετε αποτύχει παταγωδώς.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να σταθώ στο θέμα της σημερινής συζήτηση,ς που αφορά την ιδιαίτερη πατρίδα μου, ένα έργο πνοής, ένα έργο που ο λαός της Κρήτης το περίμενε πολλές δεκαετίες, αλλά το περίμενε κάπως διαφορετικά, όχι μόνο να ενώνει τα Χανιά με το Ηράκλειο, αλλά να ενώνει τα Χανιά και τη Σητεία και όλες τις μεγάλες πόλεις της Κρήτης. Αυτό είναι κοινωνική δικαιοσύνη για όλους τους κατοίκους του νησιού και όχι ένα λειψό έργο, που μάλιστα, ενώ εμείς λέγαμε «Καστέλι-Σητεία», όπως λέει και όλος ο κρητικός λαός, ήρθε ο Πρωθυπουργός πριν από μερικές μέρες και τι μας είπε; Ό,τι είχε πει και το 2019 κατά την παρουσίαση του έργου στο Ηράκλειο, τίποτα λιγότερο και τίποτα περισσότερο. Γι’ αυτό πρέπει να μας πείτε ξεκάθαρα ποιος είναι ο σχεδιασμός, ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα για να υλοποιηθεί το έργο στην πλήρη του μορφή, «Καστέλι-Σητεία» και αφήστε αυτά που λέγατε με τον ίδιο τρόπο και τα ίδια επιχειρήματα από το 2019.

Και επίσης, σταματήστε να παίζετε κρυφτό με το ζήτημα των διοδίων. Και εδώ θέλουμε καθαρές απαντήσεις: Τι ακριβώς σχεδιάζετε για τα διόδια σε αυτό το μεγάλο έργο που θα γίνει στην Κρήτη;

Γενικότερα, όμως, υπάρχει μια απουσία εθνικού στρατηγικού σχεδιασμού. Είμαστε η μόνη ευρωπαϊκή χώρα που δεν έχει ένα συνεκτικό μακροπρόθεσμο εθνικό στρατηγικό σχέδιο υποδομών. Τα έργα προκύπτουν είτε λόγω πιέσεων είτε λόγω δημοσίων σχέσεων -και μιλώ για την προτεραιοποίηση- είτε λόγω συμφερόντων. Δεν υπάρχουν κριτήρια και στρατηγικό σχέδιο. Πρέπει όλα αυτά να αλλάξουν. Γι’ αυτό προτείνουμε τη θεσμοθέτηση ενός εθνικού σχεδίου υποδομών δεκαπενταετούς ορίζοντα με ρητές διαδικασίες αξιολόγησης, με κριτήρια κοινωνικά, αναπτυξιακά, οικονομικά, περιβαλλοντικά, να προκύπτουν τα έργα μέσω αναγκών και όχι μέσω πολιτικών και κομματικών εξυπηρετήσεων.

Και ένα ακόμη στοιχείο: Η απουσία διαφάνειας, ελέγχου και λογοδοσίας. Εδώ μιλάμε για μια θεσμική υποχώρηση. Οι δημόσιοι διαγωνισμοί υποβαθμίζονται, οι απευθείας αναθέσεις πληθαίνουν, η «ΔΙΑΥΓΕΙΑ» δεν εφαρμόζεται πλήρως, τα έργα ΣΔΙΤ και τα έργα μέσω ΤΑΙΠΕΔ ή εταιρειών ειδικού σκοπού δεν ελέγχονται αποτελεσματικά από καμία ανεξάρτητη αρχή.

Το ΠΑΣΟΚ, λοιπόν, ζητά τη θεσμοθέτηση ενός ενιαίου μηχανισμού διαφάνειας και λογοδοσίας για όλα τα έργα, έναν θεσμό ανεξάρτητο και διαρκή με υποχρέωση δημόσιας παρουσίας όλων των δεδομένων από την προκήρυξη έως την αποπληρωμή του έργου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο τομέας των δημοσίων έργων και των υποδομών δεν εξαντλείται στα μπετά και στους δρόμους, αλλά σχετίζεται πάνω απ’ όλα με τον τρόπο άσκησης της εξουσίας. Δεν μπορεί να συνεχιστεί ένα καθεστώς αδιαφάνειας, υπερσυγκέντρωσης και αναποτελεσματικότητας. Για εμάς τα δημόσια έργα είναι κοινωνικό αγαθό, είναι εργαλείο ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης και όχι ένα εργαλείο πλουτισμού της εγχώριας ολιγαρχίας. Γι’ αυτό επιμένουμε στους μηχανισμούς διαφάνειας και προτεραιοποίησης που σας προτείνουμε. Διότι επενδύουμε με έναν ουσιαστικό τρόπο στην περιφερειακή ανάπτυξη. Γι’ αυτό και επιμένουμε να υπερασπιζόμαστε το αυτονόητο: ένα κράτος δικαίου, διαφάνειας και κοινωνικής ευθύνης που είναι το χρέος μας απέναντι στον ελληνικό λαό.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Κι εμείς ευχαριστούμε τον κύριο Πρόεδρο.

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Έχει ζητήσει τον λόγο για μία σύντομη παρέμβαση ο Υπουργός κ. Δήμας.

Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Αρχικά θέλω να υπενθυμίσω πως ο σχεδιασμός της Κυβέρνησης για τον ΒΟΑΚ είναι από την Κίσσαμο μέχρι τη Σητεία και αυτό το οποίο πρέπει ίσως να υπενθυμίσω και στο Σώμα, αλλά και προς όλους τους πολίτες είναι ότι στον ΒΟΑΚ εκτελούνται ήδη έργα. Πιο συγκεκριμένα, από τον Άγιο Νικόλαο μέχρι και τη Νεάπολη έχουμε το δημόσιο έργο, το οποίο μάλιστα πηγαίνει και με πολύ γρήγορους ρυθμούς. Επίσης, από τη Νεάπολη μέχρι τη Χερσόνησο έχουμε το κομμάτι του ΣΔΙΤ, το οποίο επίσης προχωράει με πολύ ικανοποιητικούς ρυθμούς.

Τι συζητάμε σήμερα, όμως, στη Βουλή; Σήμερα στη Βουλή συζητάμε τη σύμβαση παραχώρησης από τα Χανιά στο Ηράκλειο, αυτά τα εκατόν πενήντα επτά χιλιόμετρα. Συζητάμε, όμως, και για το πώς θα μπορέσουμε να εγκρίνουμε πολύ γρήγορα και την προαίρεση, όταν ολοκληρωθούν οι μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, από τα Χανιά μέχρι την Κίσσαμο.

Από εκεί και πέρα, προφανώς ο σχεδιασμός της Κυβέρνησης είναι μέχρι τη Σητεία, κάτι που είπα και στην επιτροπή, αλλά και δημόσια. Ήδη μέχρι την Παχιά Άμμο έχει ολοκληρωθεί το σύνολο σχεδόν των μελετών και αυτό το οποίο έχουμε πει είναι ότι το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα θα χρηματοδοτήσουμε και τις μελέτες για να φτάσουμε μέχρι τη Σητεία. Άρα, κλείνω το ζήτημα εδώ.

Επειδή τόσο ο Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ όσο και άλλοι συνάδελφοι έκαναν αναφορά στα διόδια, θα ήθελα πραγματικά να ήξερα ποια είναι η εναλλακτική την οποία προτείνετε όλοι σας. Ξέρετε, τα δημόσια έργα δεν είναι δωρεάν. Τα δημόσια έργα χρηματοδοτούνται από κάπου. Ειδικότερα οι αυτοκινητόδρομοι έχουν διόδια. Αν οι αυτοκινητόδρομοι δεν έχουν διόδια, θα πρέπει κάπως να κατασκευαστούν, να λειτουργήσουν και να τους συντηρήσουμε. Ποια είναι, λοιπόν, η δική σας εναλλακτική πρόταση; Να τα χρηματοδοτεί και να τα συντηρεί το σύνολο των Ελλήνων φορολογουμένων, ακόμη και αυτοί που δεν είναι οι χρήστες, δεν είναι αυτοί που αξιοποιούν τον ΒΟΑΚ;

Κλείνοντας, θέλω να πω ότι χαίρομαι πάρα πολύ που άκουσα την αναφορά του Προέδρου του ΠΑΣΟΚ για την επικείμενη συζήτηση της Αναθεώρησης του Συντάγματος. Ναι, όντως περιμένουμε να ακούσουμε με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον τις απόψεις όλων των πολιτικών κομμάτων και ειδικότερα του ΠΑΣΟΚ για τα ζητήματα της αναθεώρησης, όπως είναι η μονιμότητα στο δημόσιο.

Ωστόσο, κύριε Πρόεδρε, δεν σας κρύβω ότι περιμένω με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον και τη στάση του ΠΑΣΟΚ στην επικείμενη αναθεώρηση της παραγράφου 5 του άρθρου 16 για τα μη κρατικά πανεπιστήμια. Είναι κάτι για το οποίο νομίζω ότι έχει φτάσει η στιγμή να σταθεί και το ΠΑΣΟΚ στο ύψος των περιστάσεων, να υπερψηφίσετε και εσείς την αναθεώρηση του άρθρου 16 παράγραφος 5. Είναι πραγματικά δυσάρεστο να βλέπουμε όλοι χιλιάδες Ελληνόπουλα να μεταναστεύουν υποχρεωτικά για να σπουδάσουν αυτό που θέλουν και να χάνει ευκαιρίες η χώρα μας στο κομμάτι της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Άρα, θα ήθελα πραγματικά μια ξεκάθαρη απάντηση από τον Αρχηγό του ΠΑΣΟΚ σχετικά με το τι θα κάνετε στην αναθεώρηση του άρθρου 16 παράγραφος 5.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΔΡΟΥΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής):** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε, έχετε τον λόγο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΔΡΟΥΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής):** Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι δεν είστε Υπουργός Παιδείας. Αυτά τα συζητήσαμε πέρυσι με τον Υπουργό Παιδείας και είναι γνωστά, όπως και οι δεσμεύσεις μας.

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Άρα, δεν απαντάτε.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΔΡΟΥΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής):** Έχουμε απαντήσει τι θα κάνουμε από πέρυσι.

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Επαναλάβετε την απάντησή σας.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΔΡΟΥΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής):** Ακούστε! Διόδια υπάρχουν σε όλη την Ευρώπη. Αυτός ο λαός, όμως, έχει τη δεύτερη χαμηλότερη αγοραστική δύναμη στην Ευρώπη. Εκεί τον καταντήσατε! Αυτός ο λαός έχει μικρότερο ΑΕΠ από αυτό που είχε το 2009. Τα ληξιπρόθεσμα χρέη του κράτους προς τους ιδιώτες είναι στα επίπεδα της εποχής Τσίπρα, το 2017.

Ξέρετε γιατί μιλάμε για το οικονομικό αποτύπωμα αυτών των έργων; Ξέρετε γιατί; Ρωτήστε ένα Γιαννιώτη τι σημαίνει να πάει ένα τριήμερο στα Γιάννενα από την Αθήνα. Διότι διόδια υπάρχουν σε πολλές χώρες της Ευρώπης. Αυτό που θέλω, όμως, να μου πείτε είναι πού αλλού υπάρχει το δικό μας κόστος διοδίων που αδυνατούν οι άνθρωποι να πάνε τρεις μέρες στην ιδιαίτερη πατρίδα τους. Γι’ αυτό αφήστε τους συνδικαλισμούς.

Αυτό που λέμε εμείς είναι να ενημερώσετε τον λαό της Κρήτης για το κόστος χρήσης του έργου, για το τι σχεδιάζετε και όχι να φτάσουμε σε ένα σημείο να κάνουμε έργα, αλλά ένα μεγάλο κομμάτι του ελληνικού λαού να μην έχει την οικονομική δυνατότητα να αξιοποιεί αυτά τα κοινωνικά αγαθά προς όφελος της καθημερινής του ζωής, αλλά και της ίδιας της ανάπτυξης της χώρας. Γι’ αυτό αφήστε τους συνδικαλισμούς και απαντήστε με ευθύτητα στα ερωτήματα που θέτουμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Ευχαριστούμε τον κύριο Πρόεδρο.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Μισό λεπτό, κύριε Υπουργέ, γιατί έχει ζητήσει τον λόγο ο κ. Πολάκης.

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Για ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Παρακαλώ, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, μένω πραγματικά άφωνος, με εντυπωσιάζετε, γιατί φαίνεται να αγνοείτε βασικά στοιχεία της λειτουργίας της οικονομίας και των υποδομών. Θεωρείτε ότι εάν δεν έχουμε διόδια, δεν θα πληρωθεί το έργο ή ότι δεν υπάρχει ανάγκη λειτουργίας του έργου ή της συντήρησης του έργου; Δεν συνειδητοποιείτε ότι κάπως πρέπει να πληρωθεί το έργο; Και σας ρώτησα πολύ συγκεκριμένα να μου πείτε ποια είναι η εναλλακτική πρόταση. Εσείς το μόνο πράγμα που κάνετε είναι να έρχεστε εδώ πέρα και να λέτε ότι δεν πρέπει να υπάρχουν διόδια, αλλά χωρίς να μας λέτε ποια είναι η εναλλακτική.

Η εναλλακτική σας, κύριε Πρόεδρε, δηλαδή είναι να πληρώνει ο Γιαννιώτης στον οποίο αναφερθήκατε πιο πριν και για τα διόδια στην Κρήτη και να μην πληρώνει ο χρήστης; Αυτό είναι αυτό που είπατε εσείς. Απλώς για να έχουμε εικόνα του τι λέει ο καθένας, κύριε Πρόεδρε.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΔΡΟΥΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής):** Πόσο; Το πόσο δεν μας λέτε.

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εσείς λέτε ότι το βάρος πρέπει να το πληρώσουν όλοι οι φορολογούμενοι είτε χρησιμοποιούν τον ΒΟΑΚ είτε όχι, ενώ εμείς λέμε ότι πρέπει να το επωμιστούν αυτοί που χρησιμοποιούν τον ΒΟΑΚ.

Όσον αφορά τώρα…

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** Τα σκιώδη δεν τα πληρώνουν όλοι οι Έλληνες!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Ολοκληρώστε, παρακαλώ, κύριε Υπουργέ.

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Και όσον αφορά αυτό που είπατε, όντως δεν είμαι Υπουργός Παιδείας. Ωστόσο, δεν άκουσα την άποψή σας. Νομίζω ότι αποφύγατε να πείτε ποια είναι η θέση του ΠΑΣΟΚ όσον αφορά την αναθεώρηση του άρθρου 16 παράγραφος 5.

Εγώ, λοιπόν, σας δίνω τη δυνατότητα να μας πείτε την άποψή σας επαναλαμβάνοντας το ερώτημα: Είστε υπέρ ή κατά των μη κρατικών πανεπιστημίων;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΔΡΟΥΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής):** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε, έχετε τον λόγο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΔΡΟΥΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής):** Στην Κρήτη αυτό που κάνει ο Υπουργός το λένε «Τι κάνεις παπά; Κουκιά σπέρνω»!

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Και στην Πελοπόννησο!

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝΔΡΟΥΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής):** Ωστόσο, επειδή δεν μας απαντήσατε για το κόστος και επειδή θέλετε να το παίξετε και Υπουργός Παιδείας, εγώ λέω σήμερα να το παίξετε και Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και να πείτε στον ελληνικό λαό ποιος ευθύνεται για τα 300 εκατομμύρια του μεγάλου προστίμου που θα πληρώσει ο λαός μας. Ποιος ευθύνεται, ποιος θα το πληρώσει;

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

Και εν τέλει, τα πολιτικά πρόσωπα που ευθύνονται γι’ αυτό το σκάνδαλο θα έχουν την τύχη του κ. Καραμανλή; Θα τους προστατεύσετε και αυτούς απολύτως ή θα επιτρέψετε στην ελληνική δικαιοσύνη να μάθει ποιοι φταίνε γι’ αυτό το τεράστιο πρόστιμο και για τον νέο διασυρμό της χώρας σε ευρωπαϊκό επίπεδο;

Αφού, λοιπόν, θέλετε πέρα από Υπουργός Υποδομών να είστε και Υπουργός Παιδείας, απαντήστε μας και ως Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης στο ερώτημά μου.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι πρέπει να κλείσει η συζήτηση.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Εμένα πάντως στο χωριό μου, γι’ αυτό το οποίο μόλις κάνατε λένε «Πετάω την μπάλα στην εξέδρα και δεν απαντώ στα ερωτήματα».

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θέλω τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Ένα λεπτό. Θα σας τον δώσω αμέσως μετά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα τρεις μαθήτριες και μαθητές και πέντε συνοδοί εκπαιδευτικοί από το Δημοτικό Σχολείο Κάμπου Δήμου Βοιών και το Δημοτικό Σχολείο Νεάπολης Λακωνίας.

Επίσης, ο Αναπληρωτής Υπουργός Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού και οι Υπουργοί Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Εξωτερικών κατέθεσαν σήμερα 29-5-2025 σχέδιο νόμου: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Βασιλείου της Σαουδικής Αραβίας για τη συνεργασία στον τομέα του αθλητισμού».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Ο κ. Πολάκης έχει ζητήσει τον λόγο…

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Κύριε Πρόεδρε, να χειροκροτήσουμε τα παιδιά!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Βεβαίως!

Η Βουλή σάς καλωσορίζει, παιδιά!

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Μην τα ξεχνάτε τα σχολεία!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Ποτέ!

Ορίστε, κύριε Πολάκη, έχετε τον λόγο.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Παίρνω τον λόγο γιατί θεωρώ προκλητική την αναφορά του Υπουργού κ. Δήμα, ο οποίος βγήκε με ένα στιλ -και καλά- ανήξερου και είπε «Για πείτε μας πώς θα πληρώνεται». Αναφέρθηκα πριν στην ομιλία μου που μάλλον δεν την ακούσατε. Εσείς μπορείτε να μου πείτε, θα παίρνατε τα χρήματα από το Ταμείο Ανάκαμψης για το κομμάτι Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος και για το κομμάτι αυτό που βάζετε τώρα τα 200 εκατομμύρια από τα 700 εκατομμύρια, αν δεν ήταν νησί και δεν έπρεπε να καλύψει τις ανάγκες του; Θα την παίρνατε αυτή τη χρηματοδότηση; Γιατί δεν ζητήσατε να πάρετε ένα και ενάμισι δισεκατομμύριο από το Ταμείο Ανάκαμψης και να γίνει δημόσιο έργο; Γιατί δεν επαναδιαπραγματεύεστε τη σύμβαση με άλλους όρους και όχι να ταΐζετε την ΤΕΡΝΑ και τον Περιστέρη για τα επόμενα τριάντα χρόνια; Διότι αυτό κάνετε.

Να το παίξετε και λίγο Υπουργός Ναυτιλίας. Για το μεταφορικό ισοδύναμο έχετε ακούσει; Έχετε ακούσει ότι υπάρχει ανάμεσα στην Κρήτη και στην Αθήνα και στην υπόλοιπη Ελλάδα ένα Αιγαίο Πέλαγος εκατόν ογδόντα μιλίων, το οποίο εκτινάσσει το κόστος μεταφοράς των προϊόντων; Δεν είναι ένα αντίδωρο προς την Κρήτη το να έχει έναν οδικό άξονα που να μην πληρώνουν διόδια; Μήπως ξέρετε ποια είναι η συμμετοχή της Κρήτης στο ελληνικό ΑΕΠ, που μέσα από την αναδιανομή της φορολογίας τη γεύεται όλη η Ελλάδα; Που θα πεις τώρα ότι ο Γιαννιώτης θα πληρώνει της Κρήτης! Τι είναι αυτά τώρα; Τι μπακαλίστικα είναι αυτά; Μπορείς να βρεις άλλο ένα νησί στη Μεσόγειο όπου να πληρώνουν διόδια; Υπάρχει; Υπάρχει νησί στη Μεσόγειο που να πληρώνουν διόδια; Και σε έπιασε ο καημός τώρα για τον Γιαννιώτη ή για τον Κορίνθιο αν θα πληρώσει διόδια, άμα δεν πληρώσουν εκεί κάτω!

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** Που πληρώνουν και τα δικά τους!

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Που πληρώνουν και τα δικά τους!

Μην κουνάς την κεφαλή σου σε μένα!

Να μην κάνατε αυτή τη σύμβαση, τη λεόντειο και τη χαριστική, στους εργολάβους με τον διπλασιασμό του κόστους του έργου. Για το θέμα της συντήρησης του έργου, τελειωμένο το έργο από τη Σητεία μέχρι το Καστέλι, θέλει παραπάνω από 25 εκατομμύρια τον χρόνο για τη συντήρηση; Και πολλά είναι! Πάρα πολλά! Πώς βγαίνει αυτό; Με βινιέτα στους επισκέπτες, στους τουρίστες, αυτό που κουβεντιάζουμε. Αυτό είναι η απάντηση. Τα υπόλοιπα είναι για να ξεφεύγουμε.

Τώρα, μια κουβέντα για τον κ. Ανδρουλάκη. Είπε για τα ληξιπρόθεσμα του ΣΥΡΙΖΑ του 2017; Γιατί δεν λέει για το 2019 που δεν υπήρχαν; Περίμενε να πει για τον Τσίπρα κι αυτός!

Να υπενθυμίσω ότι παραλάβαμε έναν ΕΟΠΥΥ με ληξιπρόθεσμα χρέη 1.150.000.000 ευρώ και παραδώσαμε έναν ΕΟΠΥΥ που είχε μόνο τα τρέχοντα, σκάρτα 100 εκατομμύρια. Να υπενθυμίσω ότι παραλάβαμε ένα ΕΣΥ -για τα νοσοκομεία τώρα μιλάω- τα οποία είχαν χρέη 730 εκατομμύρια ευρώ -ακόμα και αν πλήρωναν και το τελευταίο δίφραγκο που είχανε- και παραδώσαμε νοσοκομεία για πρώτη φορά στην ιστορία του ελληνικού γκουβέρνο, με 300 εκατομμύρια ταμειακό πλεόνασμα! Ταμειακό πλεόνασμα! Για όσους καταλαβαίνουν από προϋπολογισμούς τι θα πει αυτό το πράγμα! Μην κολλάμε και τον Τσίπρα πάλι, έτσι;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Ευχαριστούμε τον κ. Πολάκη.

Τον λόγο έχει ο κ. Χαλκιάς, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος από τους Σπαρτιάτες.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι προηγούμαι, έτσι δεν είναι;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Με ενημερώνουν ότι είχε ζητήσει τον λόγο πριν από εσάς.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Δεν νομίζω, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Εντάξει, αμέσως μετά θα μιλήσετε εσείς, κύριε Βρεττέ.

Ορίστε, κύριε Χαλκιά, έχετε τον λόγο.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα ένα λεπτό να κάνω μία παρέμβαση και μετά θα κάνω την ομιλία μου, μετά τον κ. Βρεττό.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Παρακαλώ, κάντε την ομιλία σας τώρα.

Ορίστε, έχετε τον λόγο.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα συζητούμε ένα θέμα που είναι πάρα πολύ σημαντικό για τους Κρήτες. Οι Κρήτες πληρώνουν κάθε χρόνο πολύ σημαντικό φόρο αίματος στην άσφαλτο. Δεν θα μπω στη διαδικασία, ενώ τα είχα ετοιμάσει, να μιλήσω για κάποια οικονομικά στοιχεία, γιατί πάρα πολλοί συνάδελφοι και ο εισηγητής μας τα ανέφεραν.

Αυτό στο οποίο θέλω να μου απαντήσετε, κύριε Υπουργέ -και το θέλει κυρίως ο ελληνικός λαός- είναι το εξής: Αναφερθήκατε στα διόδια. Είπατε «Πώς θα γίνουν αυτά τα έργα χωρίς διόδια;». Τα τέλη κυκλοφορίας γιατί τα πληρώνει ο ελληνικός λαός; Διότι είμαστε το μοναδικό κράτος σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση που ισχύουν και τα δύο συστήματα. Σε όλη την Ευρώπη υπάρχει ή το ένα σύστημα ή το άλλο. Και, φυσικά, δεν συζητάμε για το ύψος των διοδίων που είναι υπέρογκο στη χώρα μας. Δεν είναι δυνατόν να θέλουμε 15 ευρώ για να περάσουμε τη γέφυρα Ρίο-Αντίρριο! Δεν είναι δυνατόν για να έχουμε έναν σύγχρονο αυτοκινητόδρομο, αν θέλει κάποιος να πάει στη Θεσσαλονίκη, να πληρώνει άνω των 50 ευρώ, με τους μισθούς που έχει η χώρα μας!

Τι συμφωνίες έχετε κλείσει; Βλέπουμε σε πολλές από αυτές τις συμφωνίες που έχουν κλειστεί κατά καιρούς διαχρονικά από όλες τις κυβερνήσεις, να παίρνουν οι μεγαλοεργολάβοι τα έργα για ολόκληρες δεκαετίες και στο τέλος της ημέρας τα λεφτά που βάζουν να είναι ελάχιστα. Έτσι γίνονται εργολάβοι όλοι! Όλοι θα μπορούσαν να γίνουν και να πάρουν αυτά τα έργα!

Επειδή, λοιπόν, αναφέρθηκαν πάρα πολλοί συνάδελφοι επί του ζητήματος, δεν θα συνεχίσω επί του σημερινού νομοσχεδίου. Θέλω κάποιες απαντήσεις από την Κυβέρνησή σας για το τι γίνεται εκεί στη βόρεια Ελλάδα. Αλωνίζει η τουρκική μαφία! Και ακούγονται φωνές ότι η τουρκική μαφία έχει αγαστή συνεργασία με τη ΜΙΤ. Τι γίνεται; Έχει γίνει «Φαρ Ουέστ» εκεί! Τι πράγματα είναι αυτά! Από θαύμα ζει ο κόσμος! Από θαύμα δεν έχουμε θύματα! Οι σφαίρες πέφτουν βροχή! Τι συνέβη εκεί πέρα με την ΕΥΠ; Προφανώς, τους παρακολουθούσε. Και τι γίνεται μ’ αυτή τη μαφία; Πότε θα τους μαζέψετε; Πότε θα τους μαζέψουμε αυτούς τους μαφιόζους, να πάνε εκεί που τους αξίζει, δηλαδή στη φυλακή; Θα τους έχουμε να δρουν στη βόρεια Ελλάδα, κινδυνεύοντας οι Έλληνες πολίτες;

Αυτή είναι η ασφάλεια που προσφέρει ένα κράτος και η Κυβέρνησή σας στον ελληνικό λαό; Αλήθεια, αυτή είναι μια Ελλάδα ισχυρή; Αυτή είναι η «Ελλάδα 2.0» και η Ελλάδα της 4ης Βιομηχανικής Επανάστασης;

Ένα άλλο ζήτημα στο οποίο θέλω να αναφερθώ, είναι το εξής: Η Ευρωπαϊκή Ένωση μας εξαπατά. Εάν έχουμε τέτοιους συμμάχους, τι τους θέλουμε τους εχθρούς; Έχουμε την Ισπανία, την Ιταλία, των οποίων οι τράπεζες έχουν τεράστιο άνοιγμα στις τουρκικές τράπεζες και τρέμουν μην καταρρεύσουν οι τουρκικές τράπεζες ή γίνει οτιδήποτε. Επίσης, έχουμε τη Βρετανία και τους συνήθεις υπόπτους του Ελληνισμού, τους Γερμανούς, που διαχρονικά και ιστορικά είναι πάντα στο πλευρό της Τουρκίας. Ο Καγκελάριος της Γερμανίας και οι ηγεσίες και των υπολοίπων χωρών, που ανέφερα θέλουν να βάλουν την Τουρκία σε αυτό το εξοπλιστικό πρόγραμμα. Δηλαδή, να μεταφερθεί τεχνογνωσία, να πάρουν χρήματα οι Τούρκοι, να γίνουν ακόμα ισχυρότεροι, για να μπορούν να μας διαλύσουν ευκολότερα!

Αυτά, μόνο εδώ! Δεν υπάρχει! Νομίζετε ότι οι Τούρκοι είναι φίλοι μας; Πώς το νομίζετε; Έχουν κάνει άρση του «casus belli»; Αποσύρθηκαν από την Κύπρο;

Μήπως δεν αλωνίζουν στη Θράκη μας με το προξενείο εκεί πέρα; Μήπως δεν θέτουνε ζήτημα εθνικής μειονότητας στη χώρα, κατά παράβαση της Συνθήκης της Λοζάνης; Μήπως δεν διεκδικούν τη «γαλάζια πατρίδα»; Τι κάνετε; Ειλικρινά δεν μπορώ να κατανοήσω. Δεν βλέπετε ότι οι επόμενοι στη σειρά είμαστε εμείς; Τελειώσανε με την Αρμενία με το Καραμπάχ, συνεχίσανε με το τουρκολιβικό μνημόνιο και έχουν εγκατασταθεί στη Λιβύη και προσπαθούν να την ελέγξουν -για το οποίο η ελληνική Κυβέρνηση δεν έκανε τίποτα- έχουνε πάρει τώρα και έχουν μια δικιά τους κυβέρνηση-μαριονέτα στη Συρία και μόλις τελειώσουν με τη Συρία -γιατί εκεί, ευτυχώς για εμάς, υπάρχει το Ισραήλ το οποίο αντιστέκεται στα οθωμανικά σχέδια, στα τουρκικά σχέδια για αναβίωση της οθωμανικής αυτοκρατορίας, όσο και αν αυτό είναι οξύμωρο για κάποιους- οι επόμενοι είμαστε εμείς.

Και σας είχα πει από αυτό εδώ το Βήμα, όταν πανηγυρίζατε την πτώση του Άσαντ, τι θα επακολουθήσει. Και θα το δείτε πάρα πολύ σύντομα. Θα δούμε Τουρκία, Συρία και το ψευδοκράτος της βορείου Κύπρου, αυτό το κατεχόμενο κομμάτι ελληνοκυπριακής γης, να δημιουργούν ΑΟΖ και να έχουμε σοβαρά ζητήματα εις βάρος του Ελληνισμού και του ζωτικού μας χώρου. Και κάθεστε και χαϊδεύετε την Τουρκία. Για ποιον λόγο; Γιατί δεν ποντίζετε το καλώδιο; Δεν είναι στα κυριαρχικά μας δικαιώματα; Γιατί δεν συνεχίζουμε και σταματήσαμε τις εργασίες; Η Κύπρος, όμως, το τολμά με το Ισραήλ και συνεχίζει τη διασύνδεση και θα γίνει πάρα πάρα πολύ σύντομα.

Σήμερα, δεν ξέρω αν αναφέρθηκε κάποιος άλλος συνάδελφος εγώ δεν τον άκουσα, είναι μια αποφράδα ημέρα για τον Ελληνισμό. Σαν σήμερα έπεσε η βασιλεύουσα. Η ιστορική αυτή στιγμή που σηματοδότησε το τέλος του μεσαιωνικού ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ και κυριάρχησε πλέον η κατάκτηση και ο ζυγός των Οθωμανών, αυτή η εποχή λίγο πριν την πτώση του Βυζαντίου θυμίζει τη σημερινή κατάσταση που επικρατεί στη χώρα μας.

Έχουμε τεράστια κατάπτωση και εκφύλιση των αξιών, έχουμε κατάπτωση στην κοινωνία μας, στην πολιτική, στην οικονομία μας, αλλά και στα εθνικά μας θέματα. Έχει έρθει ο καιρός να πατηθεί το κουμπί για τη μεγάλη επανεκκίνηση του έθνους. Πρέπει να σταματήσουμε το παλαιό κομματικό σύστημα και να προχωρήσουμε σε νέους πολιτικούς, με όραμα, βγαλμένοι μέσα από τα σπλάχνα του ελληνικού λαού που ξέρουν την καθημερινότητα του Έλληνα και είναι έτοιμοι να αγωνιστούν σε αυτό που ορκίστηκαν στο ελληνικό Σύνταγμα, να εξυπηρετούν το ελληνικό έθνος και μόνο.

Θα κλείσω με τα λόγια του μεγάλου Κωστή Παλαμά: «Γης κι αν τον κρατάς, δεν τον έφαγες Άδη. Δεν πέθανε. Μαρμάρωσε. Κοιμάται. Θα ξυπνήσει. Ο καιρός γαρ εγγύς».

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Χαλκιά.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος από τη Νίκη, ο κ. Νικόλαος Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, σήμερα η Ορθοδοξία μας πανηγυρίζει τη μεγάλη δεσποτική εορτή της Αναλήψεως, δηλαδή την ανάληψη της ευθύνης του Κυρίου ημών Ιησού Χριστού να προστατεύει πάντοτε όλα τα παιδιά Του και μετά την αποχώρηση της ανθρώπινης υποστάσεώς Του από τον μάταιο τούτο κόσμο.

Σε αντιπαραβολή, εδώ στη χώρα μας, έχουμε έναν Πρωθυπουργό και την Κυβέρνησή του όπου, συστηματικά και ακατάπαυστα, επιμένει να σταυρώνει τον ελληνικό λαό, να τον χρεώνει, να τον ιδρυματοποιεί μέσω της διαφθοράς, να τον φτωχοποιεί και να μην λέει με τίποτα να αποχωρήσει εάν δεν τον εξαθλιώσει πλήρως.

Βέβαια, ούτε σήμερα, ούτε και άλλη ημέρα γίνεται λόγος για ανάληψη των ευθυνών του. Ίσα-ίσα, μάλιστα, όταν φτάνει από την αγανάκτηση του κόσμου και από την εντιμότητα κάποιων δημόσιων λειτουργών -όπως ο πρόσφατα εκπαραθυρωμένος πρόεδρος του ΟΠΕΚΕΠΕ- να αποκαλυφθεί ο μηχανισμός ανάπτυξης και άνθισης της διαφθοράς, τότε αρχίζει η επιχείρηση του μπαζώματος. Ιδρύει μια Ανεξάρτητη Αρχή καταπολέμησης της ακρίβειας, αυτής της ακρίβειας που ο ίδιος επιβάλλει. Τοποθετεί έναν ανεξάρτητο μηχανικό για να επιβλέπει το μπάζωμα των υπερκερδών της εταιρείας. Μπάζωμα στο ένα, μπάζωμα και στο έγκλημα των Τεμπών. Το έπραξε, θα το πράξει και τώρα με την πρόταση που θα φέρει για πλημμέλημα και σύσταση προανακριτικής επιτροπής. Μπάζωμα και στο σκάνδαλο του ΟΠΕΚΕΠΕ.

Έτσι γίνεται και σήμερα, που ήρθε μια διαδικασία fast track και μια ήδη υπογεγραμμένη σύμβαση τσιμενταρίσματος, όπως ο ΒΟΑΚ, δεν προκαλεί σε κανέναν καμία έκπληξη. Φυσικά δεν αποτελεί έκπληξη που έρχεται χωρίς προσαρτήματα τεχνικά, οικονομικά, κατασκευαστικά και λοιπά προβλεπόμενα, που αφορούν ζητήματα απαλλοτριώσεων, χωροθέτησης κόμβων εισόδων, εξόδων του αυτοκινητόδρομου, αποτροπής, καταστροφής γαιών υψηλής αγροτικής παραγωγικότητας, διαχωρισμού αστικού ιστού, αποκλεισμού ιστορικών και παραγωγικών κοινοτήτων.

Παρομοίως δεν αποτελεί καμία έκπληξη πως ο παραχωρησιούχος είναι η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, ιδρύοντας μάλιστα πριν λίγες ημέρες, ως μοναδικός μέτοχος, μια μονοπρόσωπη Α.Ε. με το νέο brand name ΔΙΚΤΑΙΟΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ.

Στους τίτλους των νομοσχεδίων και στις κρατικές ή κρατικοδίαιτες εταιρείες αυτό το επιτελικό κράτος που έχει στηθεί για τον έλεγχο της πρωθυπουργοκεντρικής ανάπτυξης είναι και ευφάνταστο και προκλητικά ειρωνικό, γιατί είναι σίγουρο πως η φρεσκοστημένη του ΒΟΑΚ μονοπρόσωπη ανώνυμη εταιρεία, με τον διακριτικό τίτλο «ΔΙΚΤΑΙΟΝ» συνειδητά παραπέμπει στο Δικταίον Άντρο που βρίσκεται στον Νομό Λασιθίου. Και φαίνεται πως οι ιθύνοντες νόες του πρωθυπουργικού περιβάλλοντος θέλουν να τρολάρουν άγρια τους Λασιθιώτες, που θα πληρώνουν τα πανάκριβα διόδια για έναν ΒΟΑΚ που δεν φτάνει στον Νομό Λασιθίου και ούτε βέβαια πρόκειται ποτέ να φτάσει όσες υποσχόμενες μελέτες και αν ανακοινώνονται.

Επίσης, δεν αποτελεί έκπληξη πώς ουσιαστικά είναι άλλη μια απευθείας ανάθεση στη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, όπως κάνετε πλέον σε όλα τα κατασκευαστικά έργα, ενός πολύ μεγάλου έργου οδοποιίας -πάντα με το πρόσχημα της κλιματικής κρίσης- που το πληρώνουν όλοι οι Έλληνες, για να ωφελούνται κυρίως συγκεκριμένοι τουριστικοί όμιλοι και άλλα μεγάλα συμφέροντα, χωρίς αυτά να συνδράμουν ουδόλως.

Οφείλατε αν άρον-άρον και τσάτρα-πάτρα δεν φέρνατε, για να αλλάξετε τη δυσωδία του ΟΠΕΚΕΠΕ, όλη αυτή την περιρρέουσα κατάσταση, προς Κύρωση αυτήν την υπογραμμένη σύμβαση- για λόγους δικαιοσύνης να νομοθετήσετε ειδικό τέλος για τους πελάτες τους και για τις ίδιες τις μεγαλοωφελούμενες επιχειρήσεις, απαλλάσσοντας, όμως, παράλληλα, από την καταβολή διοδίων, όχι τα γαλαζοπράσινα κρητικόπαιδα των ψεύτικων βοσκοτόπων, με τις μαϊμού επιδοτήσεις του ΟΠΕΚΕΠΕ, που έβαψαν μπλε την Κρήτη, αλλά απαλλάσσοντας τις λεβέντισσες και τους λεβέντες περήφανους και ανυπότακτους Κρητικούς, που στενάζουν εργαζόμενοι τίμια, κάτω από το βάρος της ακρίβειας, της μεγάλης αύξησης των εισιτηρίων, της ακτοπλοΐας, τη μη έγκαιρη απόδοση του υποτυπώδους νησιωτικού ισοδύναμου, την εντατικοποίηση της εργασίας λόγω της υπερτουριστικοποίησης και της κατασπατάλησης των υδάτινων πόρων.

Δεν συζητώ πως αν πραγματικά στηρίζατε τον θεσμό της οικογένειας και επιδιώκατε πραγματικά την αντιμετώπιση του δημογραφικού προβλήματος, θα έπρεπε άμεσα και πριν κατακυρώσετε τη σύμβαση να δεσμευθείτε να απαλλάξετε της καταβολής διοδίων τα οχήματα των πολύτεκνων οικογενειών, που φροντίζετε με τις φορομπηχτικές πολιτικές σας να τις περιορίζετε με ταχύτατους ρυθμούς οδηγώντας τες σε απόγνωση, ενώ έχετε συνταγματική υποχρέωση βάσει του άρθρου 21 του Συντάγματος να τις προστατεύετε.

Άφησα για το τέλος το συγκλονιστικό αφήγημα όχι της εμβληματικής επένδυσης, όπως ακούστηκε, αλλά το πανανθρώπινο αίτημα να μην χαθεί άλλος άνθρωπος και μάλιστα νέος στον Μολώχ της κρητικής ασφάλτου. Προσωπικά δεν εμπιστεύομαι αυτή την πρόθεσή σας, γιατί ιστορικά είναι επιβεβαιωμένο πως τοπικοί πολιτικοί και κομματάρχες συγκάλυπταν, πίεζαν και επέτρεπαν να οδηγούν κομματάρχες, παράγοντες και κομματικοί φίλοι τύφλα στο μεθύσι, σκοτώνοντας νέους ανθρώπους του μόχθου και του μεροκάματου. Όμως αν, έστω και ένας συνάνθρωπός μας σωθεί ή δεν καταστεί ανάπηρος από τροχαίο λόγω του νέου ΒΟΑΚ, τότε έχετε καθήκον να τελειώσετε το έργο, όσο γίνεται πιο σύντομα, μήπως και εξιλεωθείτε ηθικά για το έγκλημα των Τεμπών.

Κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης, όσες αντισυνταγματικές στεγανοποιήσεις και μπαζώματα και να κάνετε για να αποφύγετε την απόδοση δικαιοσύνης και τη διερεύνηση των ποινικών ευθυνών Πρωθυπουργού, Υπουργών, υπηρεσιακών παραγόντων και στελεχών της ιταλικής Hellenic Train, δεν μπορείτε να γλιτώσετε ποτέ από τη βέβαιη και δίκαιη καταδίκη σας στη συνείδηση της συντριπτικότατης πλειοψηφίας του ελληνικού λαού, γιατί είναι υπαρκτό και αυταπόδεικτο το σκάνδαλο του ΟΣΕ με τη διαφθορά των 20 δισεκατομμυρίων. Αφού επιτρέψατε να ξεκοκαλιστούν τουλάχιστον αυτά τα 20 δισεκατομμύρια, ας τοποθετούσατε τα αυτοματοποιημένα συστήματα ασφαλείας της απόλυτης ακινητοποίησης των τρένων που βρίσκονται στην ίδια γραμμή.

Και για τον ΒΟΑΚ αν κάνετε μια δημοσκόπηση όλη η κοινωνία πιστεύω ότι θα σας απαντούσε πως πρόκειται για άλλο ένα έργο - φαγοπότι. Δικό σας έργο είναι όχι να τους αλλάξετε γνώμη -αυτό δεν πρόκειται να το καταφέρετε αφού αυτή η σύμβαση που φέρατε για επικύρωση τους το επιβεβαιώνει- αλλά τουλάχιστον να καταφέρετε να τον ολοκληρώσετε στον προγραμματισμένο χρόνο, εκτός αν η φιλική ΤΕΡΝΑ επενδύει στις σταλίες και τις ρήτρες καθυστέρησης. Τότε όμως ό,τι κι αν κάνετε, δεν πρόκειται να γλιτώσετε από τον Κρόνο σε όποια σπηλιά και αν κρυφτείτε, ακόμα και αν είναι το Δικταίο Άντρο.

Κλείνοντας, να πω ότι σήμερα, 29 Μαΐου, ημέρα εθνικού πένθους, απώλειας της πρωτεύουσας του Γένους, της Κωνσταντινούπολης, αλλά και ιστορικής υπόσχεσης επανάκτησής της και απόδοσης του ναού της Αγίας Σοφίας και όλων των προσκυνημάτων στους κτήτορές τους και φυσικούς δικαιούχους για την τέλεση των λατρευτικών ακολουθιών, ενημερωθήκαμε για μια ολέθρια απόφαση των αιγυπτιακών δικαστηρίων, με αδύναμη και ανίκανη την Κυβέρνηση να υπερασπιστεί τα κληρονομικά πολύτιμα τιμαλφή του έθνους και της ρωμιοσύνης, που είναι τα ιερά προσκυνήματα της Ορθόδοξης Εκκλησίας του Σινά.

Ο Πρωθυπουργός πριν είκοσι μόλις ημέρες, υποδεχόμενος στο Μαξίμου τον Αιγύπτιο Πρόεδρο και θέτοντας την ανησυχία του για την πρόθεση δήμευσης των προσκυνημάτων της Αγίας Αικατερίνης στο Σινά από το αιγυπτιακό δημόσιο, ελάμβανε την πλέον επίσημη διαβεβαίωση από τον Πρόεδρο της Αιγύπτου -μπροστά στις κάμερες μάλιστα- πως δεν επιτρέπεται να παίζουν κάποιοι με τόσο ευαίσθητα ζητήματα: «Κάτι τέτοιο δεν πρόκειται να γίνει και εγώ προσωπικά σας το επιβεβαιώνω και σας παρακαλώ να μην πιστεύετε τέτοιες κακόβουλες φήμες. Το αιγυπτιακό κράτος και εγώ προσωπικά δεσμευόμαστε ότι τη μέχρι σήμερα σχέση του αιγυπτιακού κράτους με τη Μονή Σινά δεν μπορεί ούτε πρόκειται να την πειράξει κανείς». Και όχι μόνο αυτό, αλλά, όπως έλεγε ο Αιγύπτιος Πρόεδρος μέσα στο Μαξίμου, «το αιγυπτιακό κράτος έχει όλη τη διάθεση να συμπαρασταθεί σε οποιαδήποτε τυχόν ανάγκη έχει η Μονή και αυτό με όλη μας την αγάπη και τη φροντίδα».

Τελικά πιο ανυπόληπτους πολιτικά Πρωθυπουργό και Υπουργό Εξωτερικών δεν γνωρίζω, εκτός αν κάνω λάθος, να υπάρχουν παγκοσμίως. Από εξευτελισμό σε εξευτελισμό και από ταπείνωση σε ταπείνωση οδηγούν το έθνος. Το μόνο μάλλον που ίσως ενδιαφέρει είναι η ανάπτυξη της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ και πόσα έργα συμβασιοποιεί στην Τουρκία, στην Αλβανία και στην Αίγυπτο.

Ελπίζω όμως να αντιλαμβάνεται και ο Πρωθυπουργός και ο Υπουργός Εξωτερικών πως με αυτήν την απόφαση συντελείται επί της δικής τους ευθύνης μια από τις μεγαλύτερες και σοβαρότερες καταπατήσεις θρησκευτικών και ατομικών ελευθεριών των τελευταίων αιώνων στην Αίγυπτο και μάλιστα αυτήν τη στιγμή, σε περίοδο ειρήνης. Το αρχαιότερο εν λειτουργία χριστιανικό μοναστήρι σε ολόκληρο τον κόσμο, η Μονή της Αγίας Αικατερίνης Σινά, καθώς και όσα ακίνητα διαθέτει στην Αίγυπτο περνούν στα χέρια του αιγυπτιακού δημοσίου. Σχεδόν δεκαπέντε αιώνες μετά την ίδρυση από τον Βυζαντινό Αυτοκράτορα Ιουστινιανό και έχοντας επιβιώσει από απίστευτες ιστορικές περιπέτειες το παγκοσμίως γνωστό και σεβαστό Μοναστήρι της Αγίας Αικατερίνης οδεύει προς τη μετατροπή του σε μουσείο και σε λίγο καιρό -να μη σας κάνει εντύπωση- και σε τζαμί.

Κύριε Πρωθυπουργέ και κύριοι της Κυβέρνησης, αφουγκραστείτε τον κόσμο, πάψτε να τον φτωχοποιείτε, πάψτε να τον ευτελίζετε εθνικά. Αν δεν μπορείτε, τότε παραδώστε.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Βρεττό.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο από την Πλεύση Ελευθερίας κ. Καζαμία. Αμέσως μετά θα λάβει τον λόγο ο κ. Καραθανασόπουλος και θα κλείσει τον κύκλο των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος από τη Νέα Δημοκρατία κ. Μηταράκης.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Και μετά τον κ. Μηταράκη εγώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Και μετά τον κ. Μηταράκη η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου.

**ΝΟΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ:** Εκτός αν θέλετε να προηγηθείτε.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Δεν θέλω.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Κύριε Καζαμία, έχετε τον λόγο.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, στις 2 Οκτωβρίου, δηλαδή πριν από περίπου εννέα μήνες, στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου είχαμε μια ενημέρωση από τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης κ. Τσιάρα, ο οποίος μας ανακοίνωσε ότι είχε θέσει τον ΟΠΕΚΕΠΕ κάτω από την άμεση επιτήρηση του Υπουργείου του. Είχε πει τότε στη διάρκεια της ενημέρωσης αυτής ότι μέσα σε έναν χρόνο θα έχει εξυγιανθεί ο ΟΠΕΚΕΠΕ κάτω από αυτήν την επιτήρηση την οποία συμφώνησε η Κυβέρνηση μαζί με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Εννέα μήνες μετά είχαμε την επεισοδιακή έρευνα που έκανε η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία. Φάνηκε τελικά πως όχι μόνο δεν έχει υπάρξει εξυγίανση του ΟΠΕΚΕΠΕ, αλλά αυτό που συνέβη είναι, σύμφωνα με τις αποκαλύψεις της έρευνας της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας, ότι η διαφθορά σε αυτόν τον οργανισμό βαθαίνει.

Για όσους δεν γνωρίζουν τι ποσά διαχειρίζεται ο ΟΠΕΚΕΠΕ, πρόκειται για έναν οργανισμό ο οποίος διαχειρίζεται τις επιδοτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς τους αγρότες, τους κτηνοτρόφους και άλλους παραγωγούς του πρωτογενή τομέα και τα κονδύλια που διαχειρίζεται φτάνουν τα 3 δισεκατομμύρια ευρώ. Είναι κοντά στο 1,5% του μεγέθους της οικονομίας. Πρόκειται δηλαδή για έναν οργανισμό που δεν διαχειρίζεται μικρά ποσά, αλλά διαχειρίζεται ποσά τα οποία κρατούν στην πραγματικότητα έναν ολόκληρο τομέα παραγωγής στην παραγωγή και τον κρατούν όρθιο κάτω από συνθήκες μεγάλης πίεσης.

Οι κίνδυνοι τώρα που υπάρχουν, όσον αφορά τα ευρήματα της έρευνας της ευρωπαϊκής εισαγγελίας, είναι ότι ο ΟΠΕΚΕΠΕ κινδυνεύει να χάσει την πιστοποίησή του. Αυτό μας είπε ο πρόσφατα παραιτηθέντας, ο τελευταίος, ο εκτός κατά σειρά σε έξι χρόνια, Πρόεδρος του ΟΠΕΚΕΠΕ. Η απώλεια της πιστοποίησης ενδέχεται να οδηγήσει και σε απώλεια μεγάλου τμήματος των επιδοτήσεων που λαμβάνει χώρα από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Αυτό θα σημάνει καταστροφή για τον πρωτογενή τομέα της χώρας. Αυτό είναι το σκάνδαλο, για να είμαστε πιο ακριβείς τα σκάνδαλα τα οποία φαίνεται να υπήρξαν στον ΟΠΕΚΕΠΕ από το 2019 μέχρι σήμερα, λέει η ευρωπαϊκή εισαγγελία. Δεν το λέμε εμείς, η ευρωπαϊκή εισαγγελία. Δηλαδή ο κίνδυνος για τη χώρα είναι μεγάλος.

Η απόφαση προχθές του κ. Μητσοτάκη να καταργήσει ονομαστικά τουλάχιστον τον ΟΠΕΚΕΠΕ και να τον θέσει υπό την εποπτεία της εφορίας, της ΑΑΔΕ, μιας ανεξάρτητης αρχής η οποία δημιουργήθηκε με τον τρόπο που έχει δημιουργηθεί από τα μνημόνια, αυτή η απόφαση όχι μόνο δεν κάνει τίποτα για να εξυγιάνει τον οργανισμό, αλλά στην πραγματικότητα διατηρεί το καθεστώς που έχει οδηγήσει τη χώρα στο χείλος της απώλειας της πιστοποίησης από την Ευρωπαϊκή Ένωση εδώ που έχει φτάσει.

Ακούσαμε τον Κυβερνητικό Εκπρόσωπο κ. Μαρινάκη να χρησιμοποιεί πάλι αυτό το γνωστό πομπώδες και άκρως προπαγανδιστικό τόνο και ύφος που χρησιμοποιεί, λέγοντας ότι με την απόφαση αυτή λύθηκε ο γόρδιος δεσμός. Κατ’ αρχάς λέμε στον κ. Μαρινάκη ότι ο γόρδιος δεσμός δεν έχει λυθεί, κόπηκε από τον Μέγα Αλέξανδρο και με αυτόν τον τρόπο δεν έχει κάνει τίποτα η Κυβέρνηση που να κόβει τον γόρδιο δεσμό της διαφθοράς μέσα στον ΟΠΕΚΕΠΕ.

Το Γόρδιο, ξέρετε, είναι μια πόλη η οποία κατασκεύαζε χαλιά. Εμείς νομίζουμε ότι η απόφαση της Κυβέρνησης για μεταβίβαση του ΟΠΕΚΕΠΕ στην Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων, στην εφορία δηλαδή, είναι μια απόφαση συγκάλυψης των σκανδάλων και σπρωξίματος της διαφθοράς κάτω από τα χαλιά της πόλης του Γορδίου. Αυτό συνιστά η απόφαση της Κυβέρνησης και βεβαίως, είναι μια απόφαση συγκάλυψης, αυτό το θλιβερό άθλημα στο οποίο η Κυβέρνησή σας δυστυχώς έχει καταντήσει πρωταθλητής.

Η Πλεύση Ελευθερίας -και θα αναφερθεί πιο εκτεταμένα σε αυτό η Ζωή Κωνσταντοπούλου στην ομιλία της σε λίγο- έχει εκδώσει ανακοίνωση με την οποία ζητά την ανάκληση της απόφασης της υπαγωγής του ΟΠΕΚΕΠΕ στην Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων.

Ζητάμε επίσης να διεξαχθεί άμεσος λογιστικός έλεγχος και να υπάρξει πλήρης έλεγχος διαφάνειας στον οργανισμό, ούτως ώστε να βρεθούν όλοι οι υπεύθυνοι για τη διαφθορά που έχει επεκταθεί τα τελευταία έξι χρόνια.

Επίσης, ζητάμε να συγκληθεί ξανά η Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, ούτως ώστε να συζητηθεί εκεί με παρουσία όλων των Υπουργών που υπήρξαν Υπουργοί Αγροτικής Ανάπτυξης τα προηγούμενα χρόνια, καθώς και των προηγούμενων Προέδρων του ΟΠΕΚΕΠΕ, ούτως ώστε να καταλάβουμε τι ακριβώς συνέβη, να καταλάβει η Βουλή τι ακριβώς συνέβη.

Επίσης, στηρίζουμε και την πρόταση για σύγκληση της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας, ούτως ώστε να υπάρξει ακρόαση και εκεί και εν πάση περιπτώσει, να επιτελέσει κάποτε και αυτή η Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας τον ρόλο για τον οποίο έχει συσταθεί που είναι να διερευνά και να γνωστοποιεί στη Βουλή, ο θεσμός που εκπροσωπεί κατεξοχήν τους πολίτες και τη δημοκρατία στη χώρα μας στο επίπεδο του κράτους, να φανεί τι ακριβώς έχει συμβεί τόσα χρόνια σε αυτόν τον πολύπαθο οργανισμό. Αυτά πρέπει να γίνουν άμεσα, διότι ο κίνδυνος αναφορικά με την απώλεια της πιστοποίησης είναι μεγάλος.

Έρχομαι τώρα, κύριε Πρόεδρε, στο νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα που πρόκειται για μια σύμβαση για την κατασκευή όχι όλου του έργου του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης, του ΒΟΑΚ, αλλά ενός τμήματος αυτού από τα Χανιά μέχρι το Ηράκλειο, μήκους 156 χιλιομέτρων. Η Πλεύση Ελευθερίας πιστεύει ότι η Κρήτη χρειάζεται έναν οδικό άξονα από την Κίσαμο μέχρι τη Σητεία και όχι μόνο από τα Χανιά μέχρι το Ηράκλειο.

Επιπλέον, θα πρέπει να τονίσουμε ότι ήταν άκρως υποτιμητικό και απαξιωτικό, κύριε Υπουργέ, για τη Βουλή να έρθετε σήμερα και να παρουσιάσετε κάποια από τα προσαρτήματα, τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της σύμβασης και τα οποία οι Βουλευτές δεν είδαν στη διάρκεια των συζητήσεων στην επιτροπή.

Και βεβαίως, θα πρέπει να πω ότι στην αρχή της συνεδρίασης στην Ολομέλεια σήμερα θέσαμε και θέμα επί της διαδικασίας αυτής και ακούσαμε από τον κ. Δήμα, τον κύριο Υπουργό, ότι τα προσαρτήματα αυτά δεν αποτελούν μέρος της σύμβασης που έρχεται προς κύρωση. Και σας διαβάζω από το ίδιο το κείμενο της σύμβασης, σελίδα 57: «Τα ανωτέρω έγγραφα προσαρτώνται αναπόσπαστα στην παρούσα σύμβαση και αποτελούν προσαρτήματά της» και τα παραθέτει. Είναι αναπόσπαστο μέρος. Άρα, η σύμβαση λέει ότι αυτά τα προσαρτήματα είναι μέρος της σύμβασης, ο κύριος Υπουργός λέει ότι δεν τα καταθέτουμε από την αρχή διότι δεν αποτελούν μέρος της σύμβασης που κυρώνεται. Άντε τώρα να καταλάβει ο κόσμος τι ακριβώς κάνετε με τη θεσμική διαδικασία που επιβάλλετε σε συμβάσεις τέτοιου είδους!

Επιπλέον, ρωτήσαμε στην αρχή της συνεδρίασης τον κύριο Υπουργό κατά πόσο αυτά τα δεκαεπτά προσαρτήματα εμπεριέχονται στο στικάκι, στο USB, το οποίο κατέθεσε στην αρχή της συνεδρίασης. Δεν πήραμε απάντηση ή πιθανόν να απαντήσατε εκτός μικροφώνου, πραγματικά δεν άκουσα.

Σας δείχνω όμως ότι όσα καταφέραμε να τυπώσουμε από τα προσαρτήματα αυτά, τα οποία πρέπει να αποτελούν περίπου δύο χιλιάδες σελίδες και τα είδαμε για πρώτη φορά μετά τις 10.00΄…

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Πολύ παραπάνω.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ:** Πολύ παραπάνω.

Κάναμε αρκετή ώρα να τα τυπώσουμε. Προσάρτημα 2, δεν υπάρχει τίποτα. Προσάρτημα 3, πάλι τίποτα. Προσάρτημα 4 και ούτω καθεξής. Λείπουν πολλά από αυτά. Υπάρχουν κάποια άλλα έγγραφα, είναι γεγονός, είναι πολλά. Θα έπρεπε να είχαμε χρόνο να τα μελετήσουμε, αλλά επίσης στα προσαρτήματα που κατατέθηκαν θα έπρεπε να είχαμε και τα δεκαεπτά, όχι μόνο επιλεκτικά προσαρτήματα που κατέθεσε η Κυβέρνηση.

Σε αυτά που προλάβαμε να διαβάσουμε -και θα σας δώσει ενδεχομένως μια ένδειξη των λόγων για τους οποίους η Κυβέρνηση καταφεύγει σε αυτές τις τακτικές- αφορούν στον λεγόμενο ανεξάρτητο μηχανικό. Αυτός είναι ένας οίκος, δεν είναι ένα άτομο μόνο, είναι ένας οίκος, ένα άτομο με τους συνεργάτες του, ο οποίος σύμφωνα με τη σύμβαση θα πρέπει να παρακολουθεί την εκτέλεση της σύμβασης αυτής και να την αξιολογεί.

Ο ανεξάρτητος μηχανικός ως γνωστόν δεν πληρώνεται από το δημόσιο, παρόλο που ο κ. Ταχιάος, ο κ. Υφυπουργός, επέμεινε ότι ο εν λόγω ανεξάρτητος μηχανικός είναι ανεξάρτητος και ότι δρα για να προστατεύει τα συμφέροντα του δημοσίου. Όμως πληρώνεται από την επιχείρηση που αναλαμβάνει το έργο, τη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, και στα προσαρτήματα φαίνεται και πόσα χρήματα θα εισπράξει ο μηχανικός αυτός. Πόσο λέτε; Ένα εκατομμύριο; Δύο; Ξέρετε; Είστε ο εισηγητής. Πολλά, πολλά. Ο ανεξάρτητος μηχανικός θα πάρει 12 εκατομμύρια ευρώ. Και πείτε μου, με τέτοια ποσά πόσο ανεξάρτητος θα μπορούσε να είναι ένας μηχανικός; Αλλά αυτά είναι τα ζητήματα που κρύβονται όταν δίνετε τα προσαρτήματα με αυτόν τον τρόπο.

Βεβαίως υπάρχουν πολλά προβλήματα στη σύμβαση αυτή, που μας βρίσκουν διαμετρικά αντίθετους. Η εισηγήτριά μας, η κ. Κεφαλά, έθεσε τα περισσότερα από αυτά, αναφερόμενη επίσης και στις προβληματικές περιβαλλοντικές διαστάσεις του έργου, που δεν λαμβάνουν υπ’ όψιν πολλά κρίσιμα ζητήματα για την Κρήτη.

Θα πρέπει επίσης να πούμε ότι τα διόδια, τα οποία χωρίζονται και σε πραγματικά, μετωπικά διόδια, αλλά και σε σκιώδη διόδια, δηλαδή δεν φτάνει που όσοι χρησιμοποιούν τον ΒΟΑΚ για να κάνουν και μικρές διαδρομές θα πρέπει να πληρώνουν διόδια, αλλά υπάρχουν και τα σκιώδη διόδια. Η σκιά των διοδίων δηλαδή θα είναι πίσω από τους χρήστες του ΒΟΑΚ και αυτά θα πρέπει να καταβάλλονται προτού ολοκληρωθεί το έργο. Αυτό πραγματικά έκανε σε όλους μας εντύπωση.

Έρχομαι τώρα -και αν γινόταν, θα ήθελα λίγη ανοχή, κύριε Πρόεδρε- στο κλείσιμο της ομιλίας μου να αναφερθώ στο κρίσιμο διεθνές ζήτημα που αφορά πλέον όλη την ανθρωπότητα, και είναι η γενοκτονία και η ανθρωπιστική κρίση στη Γάζα. Μιλάει ο διεθνής Τύπος σε κάποιο τμήμα του για ανθρωπιστική κρίση. Βεβαίως υπάρχει ανθρωπιστική κρίση, αλλά δεν πρέπει να χάνουμε την αίσθηση του γεγονότος ότι αυτή η ανθρωπιστική κρίση των τελευταίων ημερών είναι απόρροια και αναπόσπαστο τμήμα της πολιτικής της γενοκτονίας που ασκεί εδώ και δεκαοκτώ μήνες η Κυβέρνηση Νετανιάχου στη Γάζα. Δεν είναι μια ανεξάρτητη ανθρωπιστική κρίση. Έχει προκληθεί από τον αποκλεισμό του Ισραήλ στη Γάζα για δύο και πλέον μήνες.

Ο ΟΗΕ στις 20 Μαΐου προειδοποίησε ότι το 93% των παιδιών στη Γάζα, που πλησιάζουν το ένα εκατομμύριο παιδιά, βρίσκονται αντιμέτωπα με τον άμεσο θάνατο από λιμό και δεν παρέχεται διέλευση των ανθρωπιστικών οργανώσεων με φροντίδα και υπό την αιγίδα του ΟΗΕ από την Κυβέρνηση Νετανιάχου.

Αυτή είναι μια εσκεμμένη πολιτική, την οποία θα έπρεπε η Ελληνική Κυβέρνηση να καταδικάσει. Βεβαίως γνωρίζουμε ότι η Ελληνική Κυβέρνηση θέλει -έτσι είπε και ο Πρωθυπουργός, έτσι είπαν και οι Υπουργοί τις προηγούμενες ημέρες- να διατηρήσει μια στάση ισορροπίας, λέει, ανάμεσα σε αυτούς που συντελούν γενοκτονία και στα θύματα της γενοκτονίας. Μόνο η Κυβέρνησή σας μπορούσε να φανταστεί την πιθανότητα διατήρησης ισορροπίας σε μια τέτοια κατάσταση. Τι ισορροπία να διατηρήσει κανείς;

Αλλά δεν υπογράψατε ούτε και την κοινή δήλωση είκοσι πέντε κρατών, εκ των οποίων τα περισσότερα είναι κράτη- μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να αποκτηθεί άμεση διέλευση των ανθρωπιστικών οργανώσεων στη Γάζα, ενώ τέσσερα κόμματα της Αντιπολίτευσης, με συμμετοχή της Πλεύσης Ελευθερίας, υπογράψαμε κοινή επιστολή με την οποία ζητούμε να υπάρξει άμεση εκεχειρία, να δοθεί διέλευση και να ανοίξουν οι ανθρωπιστικές δίοδοι στη Γάζα, να καταδικαστεί από τη χώρα μας το συνεχές έγκλημα εις βάρος των Παλαιστινίων, να διακοπεί η στρατιωτική συνεργασία, να τεθεί σε εφαρμογή η ομόφωνη απόφαση της Βουλής του 2015 για αναγνώριση ενός ανεξάρτητου παλαιστινιακού κράτους και να προσκληθεί ο Πρόεδρος της Παλαιστινιακής Αρχής κ. Μαχμούντ Αμπάς στη Βουλή να μας ενημερώσει.

Κλείνω λέγοντας ότι και η Ευρωπαϊκή Ένωση με πρωτοβουλία της Ολλανδίας έχει συζητήσει στις 20 Μαΐου πρόταση με την οποία η Ολλανδία ζητά να ανασταλεί η συμφωνία σύνδεσης Ευρωπαϊκής Ένωσης-Ισραήλ -πρόκειται για μια εμπορική συμφωνία, για τη βασική εμπορική συμφωνία ανάμεσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και το Ισραήλ- μέχρι να σταματήσει η γενοκτονία και να επέλθει παύση πυρός και ειρήνευση στην περιοχή.

Η πρόταση αυτή έχει τη στήριξη των δεκαεπτά από τα είκοσι επτά κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά βεβαίως η Κυβέρνηση Μητσοτάκη αποφάσισε η χώρα μας να μην είναι ανάμεσα στα δεκαεπτά αυτά κράτη.

Και σας υπενθυμίζω -γιατί κάνετε και τους ευρωπαϊστές, αλλά είστε ψευδοευρωπαϊστές και αυτό φαίνεται παντού, και στον τρόπο που διαχειρίζεστε τον ΟΠΕΚΕΠΕ και στον τρόπο με τον οποίο κατασκευάζετε τα δημόσια έργα και χρησιμοποιείτε τα υψηλότερα διόδια στην Ευρώπη σε αυτοκινητοδρόμους, αλλά και στον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζετε την κρίση στη Γάζα- ότι το άρθρο 2 της συμφωνίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης λέει ότι οι σχέσεις με τρίτα κράτη πρέπει να στηρίζονται στον σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και των δημοκρατικών ελευθεριών, που πρέπει να καθοδηγούν την εγχώρια και διεθνή πολιτική τους. Τίποτα δεν κάνετε από αυτά.

Η Πλεύση Ελευθερίας σάς καλεί να υποστηρίξετε την πρόταση της Ολλανδίας να διακοπούν οι οικονομικές σχέσεις με το Ισραήλ μέχρι να σταματήσει η γενοκτονία, να επικρατήσει η ειρήνη στην περιοχή και να ιδρυθεί ένα ανεξάρτητο παλαιστινιακό κράτος.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Καζαμία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος», σαράντα πέντε μαθήτριες και μαθητές και έξι συνοδοί εκπαιδευτικοί από το Δημοτικό Σχολείο Λυκοποριάς, το Δημοτικό Σχολείο Καμαρίου και το 3ο Δημοτικό Σχολείο Ξυλοκάστρου Κορινθίας.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον κ. Καραθανασόπουλο Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο από το Κομουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Επιτρέψτε μου πριν μπω στο νομοσχέδιο, στη σύμβαση δηλαδή, για τον Βόρειο Οδικό Άξονα ανάμεσα στα Χανιά και στο Ηράκλειο, να αναφερθώ σε ένα ζήτημα για το οποίο τοποθετήθηκαν και τα άλλα κόμματα και είναι το ζήτημα με τον ΟΠΕΚΕΠΕ. Βεβαίως όλα τα άλλα κόμματα επικεντρώθηκαν στην κορυφή του παγόβουνου, αυτό που φαίνεται δηλαδή, τη διασπάθιση σε διάφορους ημέτερους και όχι μόνον, τεράστιων κονδυλίων από τις επιδοτήσεις, που κανονικά θα έπρεπε να στηρίξουν τους βιοπαλαιστές αγρότες και τους πραγματικούς κτηνοτρόφους.

Μάλιστα γίνεται και ολόκληρη προσπάθεια να αθωωθεί και να εξωραϊστεί ο βασικός υπεύθυνος. Ποιος είναι ο βασικός υπεύθυνος και στο συγκεκριμένο σκάνδαλο ή των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι βιοπαλαιστές αγροτοκτηνοτρόφοι; Είναι η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και μάλιστα εμφανίζεται ο Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ να δίνει ιδιαίτερες εξετάσεις σε αυτό, ευτυχώς, λέει, που υπάρχει και η Ευρωπαία Εισαγγελέας και θα φέρει την κάθαρση.

Ποια; Η Ευρωπαϊκή Ένωση των σκανδάλων, της μίζας, της διαφθοράς και των λόμπι, όταν πολύ πρόσφατα η ίδια η πρόεδρος της Κομισιόν καταδικάστηκε για την υπόθεση των εμβολίων. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, τι κάθαρση θα φέρουν όλοι αυτοί οι οποίοι ευθύνονται για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι λαοί της Ευρώπης και οι αγροτοκτηνοτρόφοι στη χώρα μας.

Έτσι, λοιπόν, τα προβλήματα που έχουν να αντιμετωπίσουν οι αγροτοκτηνοτρόφοι είναι αποτέλεσμα της εφαρμογής της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής και των εκάστοτε κανόνων χορηγήσεων των αγροτικών επιδοτήσεων, κανόνες οι οποίοι καθορίστηκαν ενάντια στη θέληση των αγωνιζόμενων αγροτοκτηνοτρόφων.

Και ποιο ήταν αυτό το βασικό κριτήριο; Ήταν η αποσύνδεση της επιδότησης από την παραγωγή, το οποίο είχε πολλαπλούς στόχους ως κριτήριο. Βεβαίως να ταΐσει ορισμένους ημετέρους, σκάνδαλα και διαπλοκή, αλλά δεν ήταν αυτός ο βασικός στόχος.

Ο βασικός στόχος αυτής της επιλογής, δηλαδή της αποσύνδεσης της επιδότησης από την παραγωγή, ήταν να οδηγήσει στην όσο το δυνατόν μεγαλύτερη εγκατάλειψη των καλλιεργούμενων εκτάσεων και βεβαίως στη μείωση των εκμεταλλεύσεων.

Τα στοιχεία το επιβεβαιώνουν. Με τη μείωση των εκμεταλλεύσεων κατά 25% -με βάση τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ- την τελευταία δεκαετία, το 2010 έως το 2020, από επτακόσιες είκοσι τρεις χιλιάδες αγροτικά νοικοκυριά το 2010, το 2020 ήταν μόλις πεντακόσιες τριάντα χιλιάδες αγροτικά νοικοκυριά. Έτσι, λοιπόν, το πάγιο αίτημα του οργανωμένου αγροτικού κινήματος ήταν η σύνδεση των επιδοτήσεων με την παραγωγή και με το πραγματικό ζωικό κεφάλαιο των κτηνοτρόφων.

Όμως, όλες οι κυβερνήσεις, ακόμη και αυτά τα κόμματα που είναι σήμερα στην Αντιπολίτευση -και το ΠΑΣΟΚ και ο ΣΥΡΙΖΑ- εφάρμοσαν αυτό το κριτήριο της αποσύνδεσης.

Έτσι, λοιπόν, η σημερινή Κυβέρνηση φέρει ακέραια την ευθύνη για την κατάσταση στον ΟΠΕΚΕΠΕ, γιατί παρά τις καταγγελίες του οργανωμένου εργατικού κινήματος εξακολούθησε να εφαρμόζει την τεχνική λύση που σκαρφίστηκε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, με τις ευλογίες βέβαια και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ποια ήταν αυτή η τεχνική λύση; Οι ενισχύσεις στην κτηνοτροφία να δίνονται με βάση εικονική κατανομή βοσκοτόπων. Αυτό επέλεξε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και αυτό εφάρμοσε η σημερινή Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, με αποτέλεσμα διάφοροι επιτήδειοι να το εκμεταλλευτούν για να βάλουν στο χέρι τις επιδοτήσεις που κανονικά θα έπρεπε να απευθύνονται στους πραγματικούς κτηνοτρόφους.

Έτσι, λοιπόν, τα πραγματικά θύματα όλης αυτής της κατάστασης είναι οι βιοπαλαιστές αγροτοκτηνοτρόφοι, γιατί τους έχουν οδηγήσει οι διαδοχικές κυβερνήσεις και η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο να πουλάνε την αγροτική παραγωγή κάτω του κόστους για να είναι φτηνά τα αγροτικά προϊόντα για το αγροτοβιομηχανικό σύμπλεγμα που τα μεταποιεί για να μπορεί να αβγαταίνει τα κέρδη του. Βεβαίως, έχουν να αντιμετωπίσουν και την αύξηση του κόστους παραγωγής. Αυτοί και πάλι θα είναι τα θύματα της όλης εξέλιξης, γιατί ακριβώς θα παρατηρηθούν ακόμη μεγαλύτερες καθυστερήσεις στις επιδοτήσεις, νέα χαράτσια στις πλάτες τους, αλλά και περικοπές στα ποσά των επιδοτήσεων.

Έτσι, λοιπόν, καμία κάθαρση δεν πρόκειται να αντιμετωπίσει αυτή την κατάσταση, γιατί βεβαίως, τα φαινόμενα των σκανδάλων και της διαφθοράς θα έρθουν και στο μέλλον.

Η κατάσταση των αγροτοκτηνοτρόφων μπορεί να βελτιωθεί μόνο σε σύγκρουση με την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και την πολιτική που εφαρμόζουν οι κυβερνήσεις και τα κόμματα που υλοποιούν αυτήν την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που στηρίζουν τα συμφέροντα του κεφαλαίου και τους οδηγούν, επί της ουσίας, στο ξεκλήρισμα.

Έρχομαι στη σημερινή σύμβαση. Οι Βουλευτές, κυρίως της Νέας Δημοκρατίας, μίλησαν -όσοι μίλησαν- με έναν ενθουσιασμό τεράστιο, για το μεγάλο κατόρθωμα! Ποιο είναι αυτό το μεγάλο κατόρθωμα της Κυβέρνησης Μητσοτάκη; Ότι το 2025 θα ξεκινήσουν οι εργασίες για την κατασκευή ενός τμήματος του Βόρειου Οδικού Άξονα της Κρήτης. Νομίζαμε ότι θα πηγαίνατε στο φεγγάρι, ότι θα στέλνατε επανδρωμένα πληρώματα στο φεγγάρι για να πανηγυρίζετε με αυτόν τον τρόπο! Πρωτοφανές!

Γιατί όλα τα προηγούμενα χρόνια, όλες τις προηγούμενες δεκαετίες δεν είχε γίνει αυτό το έργο; Δεν ήταν τεχνικά εφικτό; Κάθε άλλο, γιατί και οδικοί άξονες έγιναν τα προηγούμενα χρόνια και η τεχνολογία υπήρχε και οι μηχανικοί υπήρχαν. Αυτά τα πράγματα έχουν λυθεί εδώ και δεκαετίες. Δεν ανακαλύψαμε σήμερα τον τροχό. Άρα, λοιπόν, τεχνικά ήταν εφικτό το έργο αυτό να έχει γίνει εδώ και δεκαετίες.

Όμως, γιατί δεν το κάνατε; Οι λόγοι ήταν πολύ σαφείς. Μήπως δεν είχατε χρήματα; Όλες οι κυβερνήσεις διαχειρίστηκαν εκατοντάδες δισεκατομμύρια ευρώ από τα διάφορα ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά προγράμματα, αλλά και από τα διάφορα προγράμματα δημοσίων επενδύσεων. Γιατί ποτέ δεν εντάχθηκε ο Βόρειος Οδικός Άξονας σε αυτές τις χρηματοδοτήσεις; Δεν ήταν ζήτημα ζωτικής σημασίας; Και τότε δεν υπήρχε το θέμα της ασφάλειας των μετακινήσεων; Βεβαίως.

Όμως, δεν το κάνατε για τους εξής λόγους: Πρώτον, δεν ήταν επιλέξιμο έργο από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το πρώτο συμπέρασμα που πρέπει να βγάλουμε είναι ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει γράψει στα παλιά της τα παπούτσια -όχι μόνο τώρα αλλά εδώ και δεκαετίες- την υπόθεση ασφάλειας στις μετακινήσεις. Τι είναι επιλέξιμο για τις μετακινήσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση; Τα διευρωπαϊκά δίκτυα δεν είναι, κύριε Μηταράκη; Αυτά δεν χρηματοδοτεί κατά προτεραιότητα; Τι σημαίνει διευρωπαϊκά δίκτυα; Πού οδηγούν; Στην ενοποίηση της ευρωενωσιακής αγοράς και στη διευκόλυνση των μετακινήσεων του διεθνούς εμπορίου. Άρα, δηλαδή, στη διευκόλυνση των εισαγωγών και εξαγωγών των ευρωπαϊκών μονοπωλίων για τις ανάγκες της κερδοφορίας. Αυτά χρηματοδοτούσε. Τα υπόλοιπα, στις καλένδες.

Δεύτερον, γιατί δεν ήταν επιλέξιμο ούτε ήταν έργο προτεραιότητας για την ίδια την εγχώρια αστική τάξη, γιατί είχε ως προτεραιότητα η εγχώρια αστική τάξη να χρηματοδοτεί υποδομές που υπηρετούσαν τις ανάγκες του κεφαλαίου για την εξυπηρέτηση των επενδυτικών τους σχεδίων.

Ήταν μόνο ο ΒΟΑΚ, ο οποίος έμεινε απ’ έξω; Η ολοκληρωμένη αντιπλημμυρική προστασία δεν είναι απαραίτητη υποδομή για την προστασία των ανθρωπίνων αναγκών και της ίδιας της ζωής; Η ολοκληρωμένη αντιπυρική διαχείριση δεν είναι το ίδιο; Η αντισεισμική προστασία; Πού είναι όλα αυτά; Είναι στις καλένδες, γιατί ακριβώς δεν είναι έργα προτεραιότητας για την κερδοφορία του κεφαλαίου.

Έτσι, λοιπόν, και η αστική τάξη, αλλά και το εχθρικό, το αντιλαϊκό αστικό της κράτος αδιαφορούν για την ασφάλεια και τις ανάγκες του λαού, γιατί το μόνο που τους ενδιαφέρει -την αστική τάξη και το κράτος της- είναι να υπηρετήσουν την κερδοφορία των μονοπωλίων στον βωμό των οποίων, θυσιάζουν τις ανάγκες του λαού και της ίδιας της ζωής. Αυτό είναι το δεύτερο συμπέρασμα που πρέπει να κρατήσουμε.

Ποιο είναι το ζήτημα; Είναι λεόντεια η σύμβαση; Βεβαίως, είναι λεόντεια η σύμβαση προς όφελος του κατασκευαστικού ομίλου. Είναι πρωτοφανής σύμβαση αυτή; Δεν έχουμε ξαναδεί παρόμοιες συμβάσεις; Δηλαδή, δεν υπήρχαν συμβάσεις με σκιώδη διόδια ή με διόδια πριν κατασκευαστούν τα έργα; Δεν υπήρχαν συμβάσεις με πολύ μικρή συμμετοχή του παραχωρησιούχου; Δεν υπήρχαν συμβάσεις οδικών αξόνων με εξωτερικό μηχανικό, τον οποίο τον πλήρωνε ο ίδιος ο κατασκευαστικός όμιλος; Άρα, λοιπόν, είναι μία επανάληψη των προηγούμενων συμβάσεων που υλοποίησαν όλες οι κυβερνήσεις.

Επειδή ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ λέει όχι, να θυμηθούμε ορισμένα χαρακτηριστικά παραδείγματα: Ολυμπία Οδός. Πριν καν ξεκινήσουν να μπουν οι μπουλντόζες, της παραχωρήθηκαν όλα τα διόδια τα οποία υπήρχαν στον δημόσιο άξονα από την Ελευσίνα μέχρι την Πάτρα, παρά το γεγονός ότι το έργο Αθήνα-Κόρινθος είχε ολοκληρωθεί με ευθύνη του δημοσίου και θα έφτιαχνε μόνο το Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Καλό Νερό και αλλαγή. Της παραχωρήθηκαν, όμως, όλα τα διόδια πριν καν ξεκινήσουν να εργάζονται, πριν μπουν οι μπουλντόζες.

Δεύτερον, γιατί περικόψατε το έργο της Ολυμπίας Οδού μέχρι την Πάτρα και το υπόλοιπο 70% το εξαιρέσατε και μάλιστα με μεγαλύτερη κρατική συμμετοχή από αυτό που προβλεπόταν στην αρχική σύμβαση; Άρα, και μειώθηκε το έργο κατά 70% και αυξήθηκε η κρατική συμμετοχή στη σύμβαση της Ολυμπίας Οδού μέχρι την Πάτρα, στη λεόντεια αυτή σύμβαση.

Τα διαφυγόντα κέρδη δεν είναι όρος σε όλες τις συμβάσεις; Σε όλους τους οδικούς άξονες υπάρχει ο όρος «διαφυγόντα κέρδη» που πρέπει να καλύπτει το κράτος. Τα διαφυγόντα κέρδη αυτά είναι είτε από ανωτέρα βία είτε επειδή δεν επετεύχθη ο στόχος του κυκλοφοριακού έργου και ήταν μικρότερο από αυτό που προβλέπεται στις συμβάσεις. Άρα, το κράτος πρέπει να αποζημιώνει τον παραχωρησιούχο.

Έτσι, λοιπόν, όλο αυτό δεν αποτελεί καμία απολύτως πρωτοτυπία, γιατί πρόκειται για σύμβαση που είναι κομμένη και ραμμένη στα μέτρα και στις ανάγκες του κατασκευαστικού ομίλου. Άλλωστε, δεν είναι τυχαίο ότι του παραχωρήθηκε το κομμάτι αυτό το οποίο είναι και το πιο κερδοφόρο, Χανιά-Ηράκλειο. Γιατί είναι πιο κερδοφόρο αυτό το κομμάτι; Διότι, έχει το μεγαλύτερο μεταφορικό ενδιαφέρον, ένα το κρατούμενο. Δεύτερον, γιατί είναι κατά προτεραιότητα έργο που υπηρετεί τις ανάγκες κύρια, αλλά όχι μόνο, του τουριστικού κεφαλαίου. Έτσι και πάλι η ασφάλεια είναι στα αζήτητα. Δεν ήταν προτεραιότητα η ασφάλεια, αλλά το κέρδος για να παραχωρηθεί το συγκεκριμένο τμήμα.

Από αυτήν την άποψη, γιατί δεν μπήκε ολόκληρος ο βόρειος άξονας, δηλαδή από την Κίσσαμο μέχρι τη Σητεία; Διότι, υπάρχουν κομμάτια που το μεταφορικό έργο είναι αδιάφορο όχι μόνο για τον κατασκευαστή αλλά και την Ευρωπαϊκή Ένωση. Διότι, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει κριτήριο χρηματοδότησης, κύριε Υπουργέ. Το γνωρίζετε πολύ καλά και εσείς, αλλά και τα κόμματα που κυβέρνησαν. Ποιο είναι αυτό το κριτήριο χρηματοδότησης; Είναι η βιωσιμότητα και η ανταποδοτικότητα του έργου. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι όσα χρήματα μπουν, το έργο πρέπει να αποδώσει πολλαπλάσια για τα κρατικά ταμεία και για τον επιχειρηματία που θα το εκμεταλλευτεί. Άρα, λοιπόν, τα υπόλοιπα κομμάτια δεν έχουν μεγάλο μεταφορικό ενδιαφέρον, γι’ αυτό και κάποια κατασκευάζονται μόνο με δημόσια χρηματοδότηση και με ευθύνη του Δημοσίου και όταν ολοκληρωθούν, θα παραχωρηθούν και αυτά στον παραχωρησιούχο. Αυτό, λοιπόν, είναι το μεγάλο ζήτημα.

Ακριβώς, επειδή δεν είναι προτεραιότητα οι ανάγκες και η ασφάλεια των πολιτών, βλέπουμε και τη συγκεκριμένη χάραξη που αναφέρθηκε ο εισηγητής μας Μανώλης Συντυχάκης και για τα κομμάτια που διχοτομούν αστικούς ιστούς, αλλά και ότι δεν συνδέουν συγκεκριμένους χώρους που είναι αναγκαίοι για τις μετακινήσεις και τις ανάγκες των κατοίκων της περιοχής. Να, λοιπόν, γιατί φτιάχνετε ένα έργο με το μικρότερο δυνατό κόστος, για να αντλήσει ο παραχωρησιούχος το μεγαλύτερο όφελος και να έχει μεγαλύτερο κερδοφορία. Να, λοιπόν, που στο βωμό της κερδοφορίας θυσιάζετε όλα αυτά τα ζητήματα.

Τέλος -ακόμα δύο πράγματα, κύριε Πρόεδρε και ολοκληρώνω-, έγινε συζήτηση ότι είναι ένα ιδιωτικό έργο και μια προσχηματική κριτική από άλλα κόμματα για το αν ήταν δημόσιο. Γιατί το είπαν αυτό; Διότι, θέλουν να συγκαλύψουν πρώτον, ότι όλα αυτά τα κόμματα όταν κυβέρνησαν συμφώνησαν με τις συμβάσεις παραχώρησης των μεγάλων οδικών αξόνων και όχι μόνο, στο ιδιωτικό κεφάλαιο. Διότι, μέσα από αυτόν τον τρόπο, εμπορευματοποιούταν οι λαϊκές ανάγκες και στηρίζονταν η κερδοφορία των επιχειρηματιών.

Δεύτερον, ακόμα και όταν ήταν δημόσιοι οι οδικοί άξονες, δεν υπήρχαν διόδια; Υπήρχαν διόδια και μάλιστα, σε δρόμους καρμανιόλα. Η Αθήνα-Πάτρα, με διόδια είχε εκατόμβη νεκρών. Δηλαδή, τότε το Δημόσιο, εκείνες τις εποχές, δεν ήταν αντιλαϊκό και σε βάρος των αναγκών ασφάλειας του λαού; Βεβαίως. Άρα, λοιπόν, από αυτήν την άποψη, δεν μπορούμε να εξωραΐσουμε κάτω από μία τέτοια συζήτηση ότι αν ήταν Δημόσιο, θα ήταν και καλύτερο.

Βεβαίως, εμείς το λέμε καθαρά ότι όσο εμπορευματοποιούνται οι λαϊκές ανάγκες, όσο ιδιωτικοποιούνται διάφορα έργα και κρατικές παρεμβάσεις, τόσο τα πράγματα θα επιδεινώνονται για τις λαϊκές ανάγκες, πολύ δε περισσότερο που κυρίαρχη λογική, που δεν την ασπάζεται μόνο η Κυβέρνηση αλλά και άλλα κόμματα, είναι η λογική «ο χρήστης πληρώνει». Πρόκειται για μια αντιδραστική λογική, γιατί αυξάνει ακόμα περισσότερο τις κοινωνικές ανισότητες. Όποιος δεν έχει να πληρώσει, δεν χρησιμοποιεί σύγχρονους οδικούς άξονες, σύγχρονα μέσα μεταφοράς, σύγχρονες υποδομές στην υγεία, στην παιδεία και αλλού. Άρα, λοιπόν, πρόκειται για μια κατεξοχήν αντιδραστική λογική.

Δεύτερον, αμφισβητεί το γεγονός ότι όλος ο κόσμος πληρώνει μέσα από τη φορολογία του και για σύγχρονα σχολεία και για σύγχρονα νοσοκομεία και για σύγχρονους σιδηροδρόμους και οδικούς άξονες και παρ’ όλα αυτά του ζητάτε να πληρώσει δύο και τρεις φορές.

Έτσι, λοιπόν, ολοκληρώνοντας, κύριε Πρόεδρε, η ασφάλεια και στις μεταφορές είναι υπόθεση του ίδιου του κινήματος και του κινήματος το οποίο αμφισβητεί την κυρίαρχη πολιτική και το σύστημα, το οποίο υπηρετεί το καπιταλιστικό κέρδος. Γιατί το καπιταλιστικό κέρδος αποτελεί και τον πραγματικό αντίπαλο, τον εχθρό της εργατικής τάξης και όλου του λαού, για να μπορέσουν να ικανοποιηθούν οι ανάγκες στη βάση των πραγματικών παραγωγικών δυνατοτήτων.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Ευχαριστούμε τον κ. Καραθανασόπουλο.

Θα κλείσουμε με τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας κ. Μηταράκη. Αμέσως μετά έχει ζητήσει τον λόγο η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Το λέτε σιγά-σιγά «η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας».

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Μόλις ανεβείτε στο Βήμα θα ανεβάσω εντάσεις.

Μετά θα συνεχίσουμε με τις δευτερολογίες.

**ΝΟΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα την κύρωση μιας σύμβασης που ξεπερνά τα όρια ενός απλού τεχνικού έργου. Συζητάμε για τον Βόρειο Οδικό Άξονα της Κρήτης, ένα έργο τομή, ένα έργο αίτημα δεκαετιών, που επιτέλους από αυτήν την Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη γίνεται πράξη.

Ο ΒΟΑΚ αποτελεί το μεγαλύτερο οδικό έργο στην Ελλάδα αυτήν τη στιγμή και ένα από τα μεγαλύτερα στην Ευρώπη με συνολικό προϋπολογισμό άνω των 2 δισεκατομμυρίων ευρώ. Ένα έργο που χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης και είναι το μόνο οδικό έργο στη χώρα μας και ίσως από τα μόνα στην Ευρώπη που χρηματοδοτούνται από ευρωπαϊκούς πόρους, λόγω της ιδιαίτερης σημασίας που αυτό το έργο έχει. Είναι ένα έργο που στηρίζεται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και από εθνικούς πόρους αλλά και από τους ίδιους τους χρήστες, πολλαπλές πηγές για να εξασφαλίσουμε ότι αυτό το έργο γίνεται με το βέλτιστο δυνατό μείγμα χρηματοδότησης.

Η σύμβαση που κυρώνεται σήμερα καλύπτει το τμήμα Χερσόνησος-Νεάπολη, μήκους 22,5 χιλιομέτρων, με τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας, ανισόπεδους κόμβους, γέφυρες, σήραγγες, αντιπλημμυρικά και περιβαλλοντικά έργα.

Ο ΒΟΑΚ αφορά την καθημερινότητα χιλιάδων συμπολιτών μας, την οδική ασφάλεια, τη μείωση των ατυχημάτων, την πρόσβαση των πολιτών αλλά και των τουριστών σε τουριστικές και εμπορικές περιοχές. Αφορά και κάτι πιο βαθύ, την περιφερειακή ισότητα, την εδαφική συνοχή, την ένταξη της Κρήτης στο κεντρικό αναπτυξιακό αφήγημα της χώρας.

Η Νέα Δημοκρατία αποδεικνύει στην πράξη πως δεν εξαγγέλλει απλώς έργα, τα εκκινεί, τα μελετά, τα εντάσσει σε χρηματοδοτικά εργαλεία, τα υλοποιεί και τα ολοκληρώνει. Έτσι, κλείνουμε μια εκκρεμότητα δεκαετιών.

Καθώς άκουγα τους συναδέλφους των κομμάτων της Αντιπολίτευσης, δεν μπορούσα να μη διακρίνω ένα πολιτικό αδιέξοδο, γιατί από τη μία όλοι αντιλαμβάνεστε αυτό το έργο πρέπει να γίνει και ότι οι πολίτες της Κρήτης απαιτούν να γίνει και από την άλλη, βλέπουμε κόμματα της Αντιπολίτευσης να προσπαθούν να βρουν μια αιτιολογία, για να μη ψηφίσουν σήμερα αυτό το τόσο σημαντικό έργο πνοής.

Ο ΣΥΡΙΖΑ δεν είχε ωριμάσει αυτό το έργο, όπως προσπάθησε να ισχυριστεί ο Κοινοβουλευτικός του Εκπρόσωπος. Δεν είχε τη χρηματοδότηση, δεν είχε την ωριμότητα και ο ίδιος στην ομιλία του παραδέχτηκε ότι ακόμα και σήμερα υπάρχουν απαλλοτριώσεις που δεν έχουν ολοκληρωθεί, άρα προφανώς δεν είχαν ολοκληρωθεί από την εποχή του ΣΥΡΙΖΑ. Ξεκίνησε την ομιλία του με τρεις παραδοχές, σωστές και οι τρεις, ότι είναι 2025 σήμερα, ότι είναι έξι χρόνια Κυβέρνηση η Νέα Δημοκρατία και ότι έχουμε εκατόν ογδόντα νεκρούς στο ΒΟΑΚ. Αυτό καταδεικνύει πόσο σημαντικό είναι αυτό το έργο να γίνει το συντομότερο δυνατό.

Είναι ένα έργο αναπτυξιακό, περιβαλλοντικά βιώσιμο, με μελέτες πλήρως ενταγμένες στο εθνικό και ευρωπαϊκό πλαίσιο. Πρέπει να τονίσουμε ότι το έργο δεν αφορά μόνο το τμήμα που κυρώνουμε σήμερα. Ο ΒΟΑΚ αναπτύσσεται σε πολλαπλά μέτωπα και όπως διαβεβαίωσε ο αρμόδιος Υπουργός, ο κ. Δήμας, είναι ένα έργο που θα ολοκληρωθεί σε όλο του το μήκος και ήδη τα μέρη Χερσόνησος-Νεάπολη και Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος εκτελούνται.

Πρόκειται για ένα πολυεπίπεδο σχήμα, που αξιοποιεί ευρωπαϊκούς και εθνικούς πόρους και συνολικά, αποτελεί ένα έργο τριακοσίων χιλιομέτρων, με διασφαλισμένες χρηματοδοτήσεις, πλήρως συμβατό με τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι ένα έργο το οποίο προχώρησε στον διαγωνισμό με διαφανείς διαδικασίες, έχουν επιλεγεί ανάδοχοι με εμπειρία σε μεγάλα έργα και τηρείται αυστηρό χρονοδιάγραμμα, για να εξασφαλίσουμε την υλοποίησή του και εντός των στόχων τού Ταμείου Ανάκαμψης. Με διαφάνεια στη Βουλή των Ελλήνων έχει κατατεθεί η σύμβαση και όλα τα παραρτήματα, όπως ζήτησαν τα κόμματα της Αντιπολίτευσης.

Αυτό που αλλάζει είναι ότι δεν μιλάμε μόνο για την κατασκευή ενός δρόμου, αλλά για ένα πλήρες θεσμικό και τεχνικό υπόβαθρο υλοποίησης, ένα έργο που υπηρετεί τον πολίτη και είναι ιδιαίτερα θετικό και είναι βέλτιστη ευρωπαϊκή πρακτική να υπάρχει ανεξάρτητος μηχανικός να ελέγχει την ορθή υλοποίηση του έργου.

Πιθανόν, κύριε Υπουργέ, αν αυτόν τον θεσμό τον είχαμε σε πολύ περισσότερα δημόσια έργα, πολλά έργα στο παρελθόν που είχαν βαλτώσει να μην είχαν βαλτώσει και να είχαν ολοκληρωθεί. Και προφανώς, αυτό αποτελεί ένα κόστος ως ποσοστό του έργου.

Είναι ένα έργο που θα έπρεπε να στηρίξει όλη η Εθνική Αντιπροσωπεία σήμερα. Και φυσικά, συνεργαζόμαστε με την Τοπική Αυτοδιοίκηση για να πετύχουμε τις βέλτιστες λύσεις που ικανοποιούν τους πολίτες της Κρήτης.

Βέβαια, δεν μπορώ να μην πω ότι κατά καιρούς, έχουμε παρατηρήσει Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης σε μεγάλα έργα -και εδώ, στην Αττική, στο μετρό, στην Αττική Οδό- που αντέδρασαν σε σταθμούς ή σε άλλα μέρη του έργου και μετά, που υλοποιήθηκε το έργο, οι πολίτες κατάλαβαν πόσο έχασαν από το γεγονός ότι ένας σταθμός, παραδείγματος χάριν, αρνήθηκαν οι τοπικοί παράγοντες να γίνει στην περιοχή τους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο ΒΟΑΚ είναι μόνο η κορυφή του παγόβουνου. Η Ελλάδα των τελευταίων έξι ετών είναι μια χώρα έργων, πραγματικών έργων, με σχέδιο, προτεραιότητες και εθνική στρατηγική. Από την Αττική ως την Κρήτη, από την Ήπειρο μέχρι τη Θράκη, σε όλη την Ελλάδα, προχωρούν σήμερα δεκάδες παρεμβάσεις δισεκατομμυρίων: Ηλεκτρικές διασυνδέσεις, οδικά δίκτυα, αεροδρόμια, σιδηρόδρομοι, logistics, λιμάνια, ενεργειακές υποδομές. Και μόνο από το Ταμείο Ανάκαμψης έχουν δεσμευτεί άνω των 11 δισεκατομμυρίων ευρώ για υποδομές. Το ΕΣΠΑ ενισχύει έργα σε κάθε περιφέρεια και το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, χρόνο με τον χρόνο, αυξάνει τα διαθέσιμα κονδύλια, αναβαθμίζεται τόσο σε μέγεθος όσο και σε στοχευμένη κατανομή.

Δεν μιλάμε απλώς για το μέλλον. Κατασκευάζουμε αυτό το μέλλον. Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας από το 2019 έως σήμερα έχει σχεδιάσει, χρηματοδοτήσει και ολοκληρώσει εκατοντάδες κρίσιμα έργα υποδομών. Να αναφέρω ενδεικτικά την ολοκλήρωση του μετρό της Θεσσαλονίκης, ένα έργο πνοής για τη Βόρεια Ελλάδα, το οποίο και ολοκληρώθηκε και ήδη επεκτείνεται. Να μιλήσουμε για το μετρό της Αττικής, το οποίο επίσης επεκτείνεται σε νέες γραμμές.

Μια που μιλάμε για την Κρήτη, να μιλήσουμε για την ηλεκτρική διασύνδεση Αττικής-Κρήτης, ένα πάρα πολύ σημαντικό έργο που επίσης ολοκληρώθηκε, ένα ορόσημο εθνικής σημασίας για τον ενεργειακό χάρτη της χώρας. Και θα προχωρήσει και η ηλεκτρική διασύνδεση και των υπόλοιπων νησιών του Αιγαίου και το περιμένουμε με μεγάλο ενδιαφέρον και στη Χίο να γίνουμε και εμείς ένα νησί το οποίο δεν θα στηρίζεται σε έναν παλιό σταθμό παραγωγής ντίζελ για την ηλεκτρική του διασύνδεση.

Προχωράει ο Νέος Διεθνής Αερολιμένας Ηρακλείου στο Καστέλλι, η επέκταση της Ιονίας Οδού, το Flyover Θεσσαλονίκη και πολλά ακόμα. Αναβαθμίζουμε το σιδηροδρομικό μας δίκτυο και ιδιαίτερα θετική είναι η πρόσφατη συμφωνία με τη Ferrovie dello Stato για τη χρηματοδότηση και από τους Ιταλούς, αλλά και από το Ελληνικό Δημόσιο των απαραίτητων έργων, των απαραίτητων αναβαθμίσεων.

Η Ελλάδα αλλάζει με έργα. Υλοποιούνται, επίσης, συντονισμένα προγράμματα αντιπλημμυρικής θωράκισης πάρα πολύ κρίσιμα, για να μη ξαναδούμε σκηνές που βιώσαμε σε περιοχές της χώρας.

Και θέλω να τονίσω και να ευχαριστήσω επ’ ευκαιρία τους αρμόδιους Υπουργούς, τον κ. Δήμα και τον κ. Ταχιάο, ως Βουλευτής Χίου, για τα σημαντικά έργα που ολοκληρώνονται επιτέλους μετά από δεκαετίες στο νησί: Το αεροδρόμιο της Χίου, το φράγμα «Κόρης Γεφύρι», το Δικαστικό Μέγαρο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση σήμερα διεξάγεται σε ένα περιβάλλον πολιτικής αντιπαράθεσης και τέθηκαν πολλά σημαντικά ζητήματα από τον Αρχηγό της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης αλλά και τους προλαλήσαντες Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους.

Πρώτα από όλα, δεν μπορώ να μη σχολιάσω την αρνητική στάση, όπως την κατάλαβα, του Προέδρου της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, του κ. Ανδρουλάκη, για το θέμα της άρσης της μονιμότητας στο Δημόσιο. Είναι ένα κρίσιμο συνταγματικό στοίχημα που η τρέχουσα κοινοβουλευτική περίοδος, αλλά και η επόμενη θα καλέσουν να συζητήσουμε.

Η μονιμότητα μπήκε σε άλλες εποχές που ήταν εντελώς διαφορετικό το πολιτικό κλίμα σε αυτή τη χώρα. Πλέον, οι πολίτες απαιτούν αξιόπιστες υπηρεσίες από το κράτος, απαιτούν να αξιολογούνται όλοι, οι πολιτικοί, οι φορείς, οι υπάλληλοι, να υπάρχει αξιολόγηση, να υπάρχει στοχοθεσία, να υπάρχει υπευθυνότητα. Και βέβαια, μεγάλη υποχρέωση και του κράτους είναι να στηρίζει τους δημοσίους υπαλλήλους, παραδείγματος χάριν, με διά βίου εκπαίδευση, για να μπορούν πάντα οι δημόσιοι υπάλληλοι να έχουν τις κατάλληλες γνώσεις που απαιτούνται για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

Και η Κυβέρνηση έχει κάνει ήδη πάρα πολλά στο θέμα της δημόσιας διοίκησης. Να διορθώσω το θέμα των μετακλητών που είπε ο κ. Ανδρουλάκης. Σήμερα, η Κεντρική Κυβέρνηση έχει χίλιους είκοσι εννέα μετακλητούς υπαλλήλους ενώ πριν από έξι χρόνια ήταν χίλιοι ογδόντα εννέα. Μικρή μείωση, αλλά μείωση του αριθμού των μετακλητών που υπηρετούν στην Κεντρική Κυβέρνηση.

Και πήραμε πρωτοβουλίες πολύ σημαντικές για την ανεξαρτησία της δημόσιας διοίκησης, όπως ο θεσμός των υπηρεσιακών γραμματέων των Υπουργείων, που επιλέγονται από το ΑΣΕΠ και όχι από τους αρμόδιους Υπουργούς, το γεγονός ότι με το επιτελικό κράτος, οι γενικοί διευθυντές για ατομικές κανονιστικές πράξεις έχουν πλέον τελική υπογραφή. Δίνουμε ουσιαστική αρμοδιότητα πλέον στη δημόσια διοίκηση. Αυτά είναι θέματα τα οποία πρέπει να δούμε με μεγάλη σοβαρότητα.

Επίσης, για το θέμα του ΟΠΕΚΕΠΕ, προφανώς, είναι ένα μεγάλο ζήτημα -κανείς δεν το κρύβει- και η άμεση πρωτοβουλία της Κυβέρνησης να αναβαθμίσει τον ΟΠΕΚΕΠΕ, να κλείσει την παλιά δομή και να τη μεταφέρει σε μια ανεξάρτητη αρχή είναι σημαντική για δύο λόγους: Και για λόγους ενίσχυσης της διαφάνειας, με νέους μηχανισμούς, που θα έρθουν να επανεξεταστούν, προφανώς, ό,τι έχει συμβεί τα προηγούμενα χρόνια, αλλά κυρίως να διασφαλίσουμε ότι δεν θα υπάρχουν και καθυστερήσεις στις επιχορηγήσεις που πρέπει να δοθούν στους αγρότες μας το 2025, το 2026, τα επόμενα χρόνια. Διότι είναι πολύ σημαντικό να γίνουν όλες οι απαραίτητες ενέργειες για να ενισχυθεί η διαφάνεια. Κανείς σε αυτήν την Αίθουσα δεν θα διαφωνήσει ότι δεν μπορεί αυτό να γίνει σε βάρος των Ελλήνων αγροτών. Θα συνεργαστούμε, προφανώς, με την αρμόδια αρχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία και όπου υπάρχουν ευθύνες, ποινικές ή αστικές, όπου υπάρχουν ποινικές ευθύνες είτε σε δημόσιους λειτουργούς είτε σε αγρότες είτε υπάρχουν αποζημιώσεις που πρέπει να ανακτηθούν, αυτό προφανώς θα γίνει.

Ο κ. Ανδρουλάκης μίλησε, επίσης και για το θέμα της 717 και για το θέμα του αιτήματος της Ευρωπαϊκής Εισαγγελίας. Πρέπει να σημειώσω εδώ -και το έχω πει πολλές φορές στον δημόσιο λόγο- ότι το Υπουργείο Υποδομών και ο κ. Καραμανλής κατηγορούνται για δύο αντίθετα ζητήματα: Από τη μία, γιατί προσπάθησε με κάθε τρόπο να ολοκληρώσει την 717 και σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, αυτό μπορεί να είχε ένα κόστος στον ευρωπαϊκό προϋπολογισμό και από την άλλη, υπάρχει η μομφή από πολλούς ότι δεν ολοκλήρωσε στα χρόνια της θητείας του αυτήν τη σύμβαση. Δεν μπορεί να ευθύνεται και για τα δύο.

Πάντως, είναι εμφανής η πρόθεση της Κυβέρνησης και της κυβερνητικής πλειοψηφίας να στηρίξει την πρόταση σύστασης Προανακριτικής Επιτροπής, σύμφωνα με την πρόταση της Πλειοψηφίας και να αποδοθούν ευθύνες, αν υπάρχουν, για το αδίκημα της παράβασης καθήκοντος εις βάρος του πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, για να πάει η υπόθεση στον φυσικό δικαστή. Μετά από τις τηλεδίκες που εδώ και πάρα πολλούς μήνες γίνονται στα κανάλια για το τι έγινε και τι δεν έγινε στα Τέμπη, έχει έρθει πλέον η ώρα της δικαιοσύνης, η οποία είναι ανεξάρτητη, για να μας πει τελικά αν υπάρχουν και πού υπάρχουν ευθύνες.

Η πρόταση του ΠΑΣΟΚ για το άρθρο 291 του Ποινικού Κώδικα είναι μια νομική ακροβασία, που προφανώς δεν στηρίζεται στον Ποινικό Κώδικα και στο άρθρο 291. Όμως, αυτό που βρίσκω ιδιαίτερα ενδιαφέρον είναι η προσπάθεια της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να πείσει την Αίθουσα ότι δεν πρέπει να ασκηθεί η δίωξη για παράβαση καθήκοντος.

Εμείς, ως Βουλευτές της κυβερνητικής πλειοψηφίας, θα στηρίξουμε την πρόταση που καταθέσαμε ως Νέα Δημοκρατία, για να υπάρξει η σύσταση της προανακριτικής επιτροπής.

Να πω εν κατακλείδι τρία μικρά ζητήματα. Μου έκανε εντύπωση η παρέμβαση της Προέδρου της Πλεύσης Ελευθερίας Ζωής Κωνσταντοπούλου για τον ρόλο της Ελληνικής Αστυνομίας. Προφανώς και είναι υποχρέωση της Ελληνικής Αστυνομίας να διασφαλίζει πάντα ότι το Κοινοβούλιο συνεδριάζει απρόσκοπτα και χωρίς κανένα πρόβλημα στην άφιξη ή στην αποχώρηση των Βουλευτών. Και αν χρειάζεται κάποιες φορές απέναντι σε ακτιβισμό να πάρει μέτρα, αυτός είναι ο ρόλος της Ελληνικής Αστυνομίας. Ως Βουλευτές απαιτούμε πάντα το Βουλευτήριο να είναι ανοικτό, και αυτό σημαίνει δημοκρατία.

Δεύτερον, δεν θέλω να μπω στο θέμα της κρίσης στη Γάζα. Άκουσα τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Πλεύσης Ελευθερίας της Ζωής Κωνσταντοπούλου. Θα πω, όμως, ότι θα περίμενα κάποια στιγμή, σε κάποια από τις πολλές τοποθετήσεις του, επειδή καθημερινά θέτει το θέμα -και προφανώς έχετε κάθε δικαίωμα να το κάνετε αυτό- κάποια αναφορά στο θέμα της τρομοκρατίας και στο θέμα των ομήρων. Νομίζω θα ήταν σημαντικό να ακούσουμε και κάποια αναφορά για αυτά τα δύο κρίσιμα ζητήματα.

Τέλος, θέλω να αναφερθώ στο θέμα της Μονής της Αγίας Αικατερίνης Σινά. Είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό ζήτημα. Έχει προκύψει -ακόμα δεν έχουμε πλήρη πληροφόρηση τουλάχιστον εμείς οι Βουλευτές- μια απόφαση αιγυπτιακού δικαστηρίου. Θέλω να σας πω ότι υπάρχει μια πολύ καλή κυβερνητική συνεργασία μεταξύ Ελλάδος και Αιγύπτου, με απόλυτο στόχο να διατηρηθεί ο ιερός ελληνορθόδοξος χαρακτήρας της Μονής της Αγίας Αικατερίνης. Έχει επικοινωνήσει ήδη ο Υπουργός Εξωτερικών ο κ. Γεραπετρίτης με τις αιγυπτιακές αρχές. Δεν υπάρχει κανένα περιθώριο για την Ελληνική Κυβέρνηση απόκλισης από τη συνεννόηση που υπάρχει με την αιγυπτιακή πλευρά για τη διατήρηση του ελληνορθόδοξου χαρακτήρα της Ιεράς Μονής Αγίας Αικατερίνης Σινά.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Ευχαριστούμε τον κ. Μηταράκη.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο για ένα λεπτό;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Κύριε συνάδελφε, έχει ζητήσει τον λόγο η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Κύριε Πρόεδρε, δεν πειράζει. Παραχωρώ τη σειρά μου.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Είσαστε πάντα δημοκρατική.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Έχετε τον λόγο, κύριε Βρεττέ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ξέρετε κάτι; Περίμενα από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας να διαψεύσει αυτή την ενημέρωση. Η Μονή της Αγίας Αικατερίνης Σινά δεν είναι ένας μουσειακός χώρος, είναι ένας χώρος λατρευτικός. Και δεν μπορεί να είναι ανενημέρωτο το Υπουργείο Εξωτερικών και μετά τα δημοσιεύματα, όπως ανακοίνωσε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, να πηγαίνει ο Υπουργός και να ρωτάει για να μάθει τι είχε συμβεί.

Πριν από είκοσι ημέρες στο Μέγαρο Μαξίμου ο Πρόεδρος της Αιγύπτου διαβεβαίωνε ότι δεν υφίσταται τέτοιο θέμα, και ήρθαν σήμερα τα αιγυπτιακά δικαστήρια, και τώρα ο Γεραπετρίτης θα πάει να ρωτήσει και να ψάξει μετά τα δημοσιεύματα! Το εννοώ όταν λέω ότι από τη στιγμή που δεν μπορείτε να υπερασπιστείτε το ελληνικό γένος και το ελληνικό έθνος, καλό είναι να το παραδώσετε και να φύγετε, αυτό πρέπει να κάνετε.

Είναι αδιανόητο ο Υπουργός Εξωτερικών να ενημερώνεται μετά από μια αναφορά που πήραμε από τα μέσα ενημέρωσης. Οι χώροι αυτοί είναι μια παρακαταθήκη και οφείλουμε ως ελληνικό κράτος να τους προστατεύσουμε. Αν η Κυβέρνηση δεν μπορεί, ας πηγαίνει να κάνει όσες υποκλίσεις θέλει. Αλλά είναι αδιανόητο να ενημερώνεται από εμάς και μετά από τα δημοσιεύματα. Σε αυτή την περίπτωση δεν είναι Υπουργείο Εξωτερικών, αλλά είναι υπουργείο δημοσίων σχέσεων και αλλοφροσύνης, για να μην πω τίποτα άλλο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Κύριε Μηταράκη, ζητήσατε τον λόγο. Έχετε τον λόγο και παρακαλώ να είστε σύντομος.

**ΝΟΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ:** Απλώς θέλω να ξεκαθαρίσω κάτι γιατί μάλλον παρεξήγησε ο αγαπητός συνάδελφος την απάντησή μου. Είπα ότι εγώ δεν έχω διαβάσει την απόφαση. Εγώ δεν έχω ενημέρωση σε βάθος για το τι ακριβώς έχει συμβεί. Το Υπουργείο Εξωτερικών προφανώς και έχει. Ο Υπουργός Εξωτερικών επικοινώνησε ήδη με αιγυπτιακές αρχές. Η θέση της Ελληνικής Κυβέρνησης είναι ξεκάθαρη. Στηριζόμαστε στη συμφωνία που υπάρχει σε επίπεδο αρχηγών κρατών και κυβερνήσεων για τη διατήρηση του χαρακτήρα της Ιεράς Μονής Αικατερίνης του Σινά. Και αυτή είναι η θέση της χώρας μας. Και από αυτό δεν δεχόμαστε καμία παρέκκλιση.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Ευχαριστούμε τον κ. Μηταράκη.

Τον λόγο έχει η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κυρία Ζωή Κωνσταντοπούλου.

Παρακαλώ, κυρία Πρόεδρε, έχετε τον λόγο.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Έφυγε ο κ. Κυρανάκης. Ήρθε για να…

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ:** Μάλλον εννοείτε τον κ. Μηταράκη.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Ναι, για τον κ. Μηταράκη θέλω να πω. Είχα τον κ. Κυρανάκη στο μυαλό μου διότι έμαθα μόλις -και δεν ξέρω αν θα επιβεβαιωθεί και τι θα απαντήσετε, κύριε Υπουργέ, γιατί είστε και εσείς αρμόδιος, είστε ο κυρίως Υπουργός του Υπουργείου- ότι ασκήθηκε βία από τις αστυνομικές δυνάμεις σε βάρος των ταξιτζήδων που είχαν σήμερα τη διαμαρτυρία τους.

Και επειδή προηγουμένως διαμαρτυρήθηκα για το κλείσιμο της Βουλής και ήρθε ο κ. Μηταράκης και είπε ότι η Βουλή κλείνει για να εφαρμόζεται η δημοκρατία, κοιτάξτε ποια ήταν η εικόνα. Εγώ αυτό συνάντησα, ερχόμενη στη Βουλή από τα δικαστήρια γύρω στις τρεισήμισι με τέσσερις παρά. Ήταν κλειστή η είσοδος της Βουλής. Και δεν μπόρεσα βέβαια να μπω με το αυτοκίνητο και κατέβηκα. Χρειάστηκε να ζητήσω από τα ΜΑΤ να μου πουν για ποιον λόγο έχουν κλείσει με κλούβες. Σας ευχαριστεί αυτή η εικόνα; Θεωρείτε ότι είναι μια εικόνα δημοκρατικής Βουλής; Είναι μια εικόνα δημοκρατικής χώρας να οχυρώνεται η Βουλή επειδή έχουν κινητοποίηση οι οδηγοί των ταξί; Για ποιον λόγο;

Εγώ όταν ήμουν Πρόεδρος της Βουλής τα συλλαλητήρια τα υποδεχόμουν μέσα στη Βουλή, και κατέθεταν τα αιτήματά τους και κάναμε και συζητήσεις. Είχα υποδεχθεί τότε, προς μεγάλη βέβαια αντίδραση των ρατσιστών χρυσαυγιτών, και μη χρυσαυγιτών, το συλλαλητήριο και την πορεία των μεταναστευτικών κοινοτήτων. Είχα υποδεχθεί συλλαλητήρια για εργασιακά δικαιώματα.

Είχα διαμαρτυρηθεί ως Πρόεδρος της Βουλής για το κλείσιμο με κλούβα της Βασιλίσσης Σοφίας τον Μάιο, τέτοιες μέρες, του 2015, όταν διαδήλωναν οι υγειονομικοί, οι άνθρωποι αυτοί που έσωζαν και σώζουν ζωές, που κάποιοι το κατάλαβαν πολύ αργά -στην πανδημία- πόσο σημαντικοί είναι οι υγειονομικοί. Το 2015 κάποιος ιθύνων νους, κυβερνητικός και αστυνομικός, είχε εμπνευστεί να κλείσει τον δρόμο στους υγειονομικούς μπροστά από τη Βουλή για να μη διαμαρτύρονται.

Καταθέτω στα Πρακτικά αυτήν την ντροπιαστική εικόνα, και ζητώ εξηγήσεις για αυτήν την κατάσταση που επικρατεί στη χώρα μας. Αυτό δεν λέγεται δημοκρατία.

(Στο σημείο αυτό ηΠρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κυρία Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και την ίδια ελευθερία εφάρμοσα, κύριοι, και όταν διαδηλώνατε εσείς, «Μένουμε Ευρώπη». Είχαν ανεβεί στο προαύλιο της Βουλής άνθρωποι, οι οποίοι διαδήλωναν μαζί με τους Βουλευτές σας, που ανακάλυψαν τότε τι είναι οι διαδηλώσεις. Είχαν σκαρφαλώσει και μέσα. Αυτή είναι η δημοκρατία.

Αυτή είναι, κύριοι, η δημοκρατία. Το δικαίωμα του συνέρχεσθαι, το δικαίωμα της διαμαρτυρίας είναι θεμελιώδες ανθρώπινο δικαίωμα. Και είναι τρομακτικό ότι έχετε τέτοια αλλεργία στη δημοκρατία. Έχετε αλλεργία στη διεκδίκηση. Έχετε αλλεργία στη διαφορετική άποψη. Έχετε αλλεργία στην αντιπολίτευση. Έχετε αλλεργία και στη Βουλή, για αυτό και την αποφεύγετε.

Δεν ξέρω αν θα αρχίσετε να φέρνετε και συστάσεις γιατρού, ότι κάνει κακό στην υγεία σας η παρουσία στη Βουλή. Γιατί κανονικά αυτή η κατάσταση των εδράνων των κυβερνητικών-κοινοβουλευτικών είναι κατάσταση που ξέρετε πού οδηγεί. Οδηγεί σε περικοπή του μισθού του Βουλευτή. Ήμουν η μόνη Πρόεδρος της Βουλής που το εφάρμοσα και αυτό. Πρωταθλητής των απουσιών ήταν ο κ. Βαρβιτσιώτης, ο οποίος πλέον έχει αποφασίσει να ασχοληθεί με άλλα αντικείμενα.

Γιατί τέτοια αλλεργία στη Βουλή; Γιατί τέτοια δυσκολία; Εδώ και πολλή ώρα προσπαθούν να παρακολουθήσουν από τα θεωρεία της Βουλής καλλιτέχνες, ο Κωνσταντίνος Κωνσταντόπουλος με τους μαθητές του. Εδώ και πάρα πολλή ώρα υπάρχει μια διαπραγμάτευση αν θα τους επιτραπεί να παρακολουθήσουν από τα θεωρεία της Βουλής τη διαδικασία της Ολομέλειας. Γιατί; Μήπως θέλετε να αποστειρώσουμε και τον χώρο, να τον κλειδώσουμε και να βάλουμε μοντέλα AI να μιλούν αντί για μας;

Εμείς πιστεύουμε στον διάλογο, πιστεύουμε στη ζύμωση των ανθρώπων, πιστεύουμε στην αντιπαράθεση, πιστεύουμε στην ώσμωση, πιστεύουμε στον λόγο και τον αντίλογο, σε όλα αυτά τα οποία εσείς θέλετε να τα εξοβελίσετε.

Από πού να ξεκινήσω; Θα ξεκινήσω από τον κύριο Πρωθυπουργό, που σήμερα αν ήταν τόσο καλά αυτά που φέρνετε για την Κρήτη, που πήγε και τα υπέγραψε με τυμπανοκρουσίες στις αρχές του μήνα, θα έπρεπε να είναι εδώ. Δεν θα έπρεπε; Όμως, πού είναι, πού πήγε σήμερα ο κ. Μητσοτάκης; Πήγε στην πατρίδα μου την Εύβοια. Βέβαια, δεν πήγε βόρεια, πήγε νότια και μάλλον δεν θα του έχουν πει -δεν ξέρω, τον έχετε ενημερώσει;- για τον δρόμο που συνδέει, ή για την ακρίβεια δεν συνδέει τη Νότια Εύβοια με τη Βόρεια; Τον έχετε ενημερώσει σε ποια κατάσταση είναι οι οδικοί άξονες στην Εύβοια; Δεν συγχωρείται να μην τα ξέρει, βέβαια, αυτά ούτε νοείται να είναι σε αυτή την κατάσταση οι εθνικές οδοί σε όλη τη χώρα, οι οδικοί άξονες σε όλη τη χώρα.

Επειδή κινούμαι σε όλη τη χώρα καθημερινά, έχω ιδία αντίληψη σε ποια κατάσταση είναι ακόμη και η κεντρική, η Εθνική Οδός Αθηνών-Λαμίας, ή η Αθηνών-Θεσσαλονίκης. Ακόμη και σήμερα γίνονται βασικές παρακάμψεις, στη Θεσσαλία κατέρρευσε οδικό έργο που το είχατε πολυδιαφημίσει και συνδέεται και ο κ. Τριαντόπουλος, που όλο λέτε ότι θα τον παραπέμψετε στον φυσικό του δικαστή, αλλά δεν ευδοκείτε να γίνει αυτό. Κάνατε και μια άκυρη κλήρωση για να μην εφαρμοστεί ποτέ.

Καλώς τους! Μετά από πάρα πολλή προσπάθεια κατέστη δυνατό αυτό το οποίο το Σύνταγμα ορίζει, να παρακολουθούν οι άνθρωποι και οι πολίτες τις εργασίες της Βουλής από τα θεωρεία.

Εμείς πιστεύουμε ότι η Βουλή πρέπει να είναι γεμάτη, πρέπει να είναι ένα μελίσσι, οι πολίτες πρέπει να ξέρουν ότι έχουν δικαίωμα ανά πάσα στιγμή να βρίσκονται στη Βουλή και να παρακολουθούν, είναι δικαίωμα των πολιτών. Είναι η Βουλή των Ελλήνων και των Ελληνίδων, των πολιτών, δεν είναι η Βουλή των Βουλευτών και των Υπουργών και των καρεκλοκένταυρων. Είναι η Βουλή των Ελλήνων και των Ελληνίδων! Και δεν επιτρέπεται να επιβάλλονται εμπόδια στους πολίτες για να έχουν πρόσβαση στη Βουλή.

Επανέρχομαι στα θέματα που ανακύπτουν από το νομοσχέδιο που συζητάμε και θα μου επιτρέψετε πρώτα από όλα να πω ότι είμαι από εκείνες και εκείνους που πάλεψα πάρα πολύ σταθερά -και δεν τα γύρισα στην περίοδο των μνημονίων- εναντίον των πολιτικών με τις οποίες υπονομεύσατε τα δικαιώματα των Ελλήνων πολιτών, ακόμα και στην ελεύθερη κίνηση στη χώρα, στα μνημόνια με τα οποία επιβαρύνατε τον κόσμο με χαράτσια και φορολογικές καταιγίδες και επιβαρύνσεις και χαράτσι μέσω της ΔΕΗ και τεκμήριο για κάθε παιδί να πληρώνει φορολογικά ο κόσμος και διαρκείς περικοπές.

Είχατε κατανόηση για τρεις κατηγορίες, μόνο για τρεις κατηγορίες από όλες, την ώρα που αυτοκτονούσαν δικηγόροι, πηδούσαν από γέφυρες, πηδούσαν από ταράτσες, αυτοκτονούσαν άνθρωποι, είχαμε χιλιάδες αυτοκτονίες από την απόγνωση των ανθρώπων. Υπήρχαν άνθρωποι που έψαχναν το φαγητό τους στα σκουπίδια και άνθρωποι καίγονταν και έχαναν τη ζωή τους από αυτοσχέδια μαγκάλια γιατί δεν είχαν θέρμανση.

Εκείνη, λοιπόν, την περίοδο εσείς είχατε απόλυτη αναλγησία απέναντι στον απλό πολίτη και μεγάλη κατανόηση για τρεις κατηγορίες, στις οποίες μειώνατε τους φόρους, αναβάλατε τους φόρους, δίνατε διευκολύνσεις. Ποιες ήταν οι τρεις κατηγορίες; Οι τραπεζίτες στους οποίους εξασφαλίσατε αυτή τη θηριώδη ανακεφαλαιοποίηση με δημόσιο χρήμα -και ακόμη δεν έχει επιστραφεί αυτό το χρήμα, όπως εμείς ζητάμε- οι καναλάρχες, στους οποίους εξασφαλίζατε διαρκείς αναβολές για τις φορολογικές και δημοσιονομικές τους υποχρεώσεις και οι εργολάβοι των εθνικών οδών, στους οποίους εξασφαλίζατε διευκολύνσεις νομοθετικά, αλλάζοντας τις διάφορες συμβάσεις, την ώρα που ο κόσμος καλείτο εκτός όλων των άλλων χαρατσιών να πληρώνει και διόδια για να μετακινείται στη χώρα του από τη μία πόλη στην άλλη.

Εμείς έχουμε πάρει θέση για αυτά τα ζητήματα. Η ελεύθερη κίνηση στο πλαίσιο της επικράτειας είναι συνταγματικό δικαίωμα των πολιτών και υπάρχει το σκάνδαλο του πώς έχουν συναφθεί οι συμβάσεις των εθνικών οδών από εταιρείες με μηδενικό κεφάλαιο πολλές φορές που επένδυαν στον δανεισμό ο οποίος δινόταν σε εκείνες για να κάνουν εθνικές οδούς και διόδια, αλλά δεν δινόταν στους απλούς πολίτες για να ανταποκριθούν στις ανάγκες τους.

Αυτός ο τρόπος που επιλέξατε οδήγησε -και έχουμε πια τη δυνατότητα να το δούμε- σε αυτήν την καταρράκωση των υποδομών, των δημοσίων έργων, των εθνικών και δημοσίων οδών και όλων εκείνων που έπρεπε να έχετε εξασφαλίσει στη χώρα. Οι εθνικές οδοί, οι δημόσιοι άξονες και οι οδικοί άξονες παντού στη χώρα είναι σε οικτρή κατάσταση, είναι μπαλώματα επί μπαλωμάτων, είναι αδικαιολόγητη η κατάστασή τους, σε αντιπαραβολή με τα αστρονομικά ποσά που έχουν δαπανηθεί. Και κάποτε, ναι, πρέπει να γίνει λογιστικός έλεγχος του τι πακτωλούς χρημάτων έχετε διασπαθίσει, έχετε καταφάει -πακτωλούς χρημάτων!- για να μην έχουμε δημόσιες υποδομές σε τίποτε. Και αυτό ισχύει και για τις εθνικές οδούς και τους οδικούς άξονες, ισχύει για τα σχολεία, ισχύει για τα νοσοκομεία, ισχύει για τα πάντα.

Είναι τρομακτικό και πάρα πολύ άδικο αυτή η χώρα να έχει ατυχήσει τόσο πολύ, να έχει τόσο διεφθαρμένους κυβερνώντες τόσα χρόνια, που να μην έχει αφεθεί ένα έργο ποιότητας και ανθεκτικότητας αντίστοιχης και που να μην έχει δικαιολογία η κατασπατάληση του δημοσίου χρήματος.

Ξεκινήσατε να επιχαίρετε για το μετρό της Θεσσαλονίκης. Μα, το μετρό της Θεσσαλονίκης δεν φτάνει ούτε στο λιμάνι ούτε στο αεροδρόμιο και πήρε τριάντα χρόνια, κόστισε δισεκατομμύρια ευρώ και δεν συνδέει βασικούς προορισμούς, ακριβώς όπως κάνετε και με τον ΒΟΑΚ, τον Βόρειο Οδικό Άξονα της Κρήτης. Δεν φτάνει στο Λασίθι, δεν φτάνει στη Σητεία, δεν φτάνει εκεί όπου θα έπρεπε να φτάνει ένα τέτοιο έργο.

Και όσον αφορά το μέγεθος, είναι 2,1 δισεκατομμύρια ή 3,1 δισεκατομμύρια, κύριε Δήμα, το κόστος του μετρό Θεσσαλονίκης;

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα σας απαντήσω.

**ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας):** Θα μου απαντήσετε. Είναι 2,1 δισεκατομμύρια ή 3,1 δισεκατομμύρια σε τριάντα χρόνια, για να μη φτάνει το μετρό ούτε στο λιμάνι ούτε στο αεροδρόμιο;

Στη Γαλλία η Παναγία των Παρισίων ανατάχθηκε και ανακατασκευάστηκε σε πέντε χρόνια με 700 εκατομμύρια ευρώ που μάλιστα ήταν και όλα δωρεές. Αυτό δίνει το μέγεθος της τρομακτικής κατασπατάλησης του δημοσίου χρήματος, όπως βέβαια δίνει και το μέγεθος και της δικής σας τρομακτικής ευθύνης.

Εμείς δεν έχουμε καμία αμφιβολία ότι δεν σας ενδιαφέρει να φτιάξετε καλούς δρόμους για τη χώρα, όπως δεν σας ενδιαφέρει να έχουμε ασφαλείς οδούς συνολικά, όπως δεν σας ενδιαφέρει να έχουμε ασφάλεια στην κυκλοφορία. Είναι σκάνδαλο ότι τη Δευτέρα ο αστυνομικός της κ. Μπακογιάννη που καταδικάστηκε γιατί σκότωσε τον Ιάσονα Λαλαούνη εδώ μπροστά στη Βουλή -και τα κουκουλώνατε- παραιτήθηκε από την έφεση. Προκειμένου να μην υποστεί η κ. Μπακογιάννη τη διαδικασία του να αποκαλύπτονται στο ακροατήριο όλες οι παράμετροι της συγκάλυψης αυτού του εγκλήματος, παραιτήθηκε από την έφεση. Παραιτήθηκε από την έφεση, για να μη γίνει δίκη, για να μην εξεταστούν μάρτυρες στο ακροατήριο, για να μην τεθούν τα ζητήματα που τίθενται πια στη δημόσια σφαίρα, για να μην εκτεθείτε. Διότι δεν σας ενδιαφέρει η ασφάλεια. Αυτό που σας ενδιαφέρει είναι μόνο η συγκάλυψη και η επικοινωνία μιας ψευδεπίγραφης επιτυχίας.

Η χώρα είναι, δυστυχώς, σε αυτή την κατάσταση, επειδή οι πολίτες είναι στα νύχια σας. Και έρχεστε σήμερα εδώ με τόσο θράσος έχοντας καταθέσει τη σύμβαση που υπογράφηκε. Θα με είδατε ότι ξεκίνησα κουβαλώντας όλα αυτά τα χαρτιά τα οποία και θα εξηγήσω τι είναι.

Αυτά εδώ, λοιπόν, είναι αυτά που καταθέσατε στη Βουλή στις 19 Μαΐου, δηλαδή πριν από δέκα μέρες. Είναι η σύμβαση που υπογράφηκε. Και ξέρετε, κύριε Δήμα, επειδή είστε νομικός, γνωρίζετε πολύ καλά ότι θα έπρεπε να υπάρχει και κάποια έκθεση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, διότι δεν επιτρέπεται το Δημόσιο να υπογράφει συμβάσεις αυτού του είδους με αυτόν τον τρόπο χωρίς έκθεση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους. Αυτά, λοιπόν, θελήσατε να συζητηθούν με διαδικασία fast track. Χθες έγινε και η ακρόαση φορέων και η τρίτη συνεδρίαση. Τέταρτη συνεδρίαση δεν κάνατε. Fast track, λοιπόν! Και σήμερα φέρατε όλα αυτά!

Σήμερα, λοιπόν, φέρατε όλα αυτά και τα οποία δεν τα φέρατε ούτε καν σε αυτή τη μορφή, αλλά σε ένα στικάκι. Εστάλησαν με email. Ζητήσαμε από τη Νομοθετική Υπηρεσία να μας τα παραδώσει και μας είπε ότι δεν προλαβαίνουμε να τα τυπώσουμε. Μίλησα τόσο αργά εν μέρει και για να τυπωθούν όλα αυτά. Και κοροϊδεύετε τον κόσμο ότι εδώ γίνεται κάποια διαδικασία κύρωσης. Δεν γίνεται καμία διαδικασία κύρωσης. Είναι ένα κοινοβουλευτικό ξέπλυμα -με έναν Βουλευτή παρόντα!- μιας διαδικασίας που θα τη βρούμε μπροστά μας, όπως μπροστά μας βρήκαμε και τη Σύμβαση 717 και τα 2,5 δισεκατομμύρια του Ταμείου Ανάκαμψης για τα οποία ελέγχεστε από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία και τον ΟΠΕΚΕΠΕ για τον οποίο, επίσης, ελέγχεστε από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία, διότι είστε αυτοί οι οποίοι έχετε κάνει τη χώρα, την Ελλάδα μας, τη χώρα του «πάμε και όπου βγει», ενώ ταυτόχρονα είστε και εκείνοι που μετατρέπετε καθημερινά την Ελλάδα μας στη χώρα του «πάμε και όσα φάμε»!

Δεν σας ενδιαφέρει να γίνει οδός, δεν σας ενδιαφέρει η ασφάλεια των ανθρώπων που σκοτώνονται καθημερινά σε δρόμους στην Κρήτη, δεν σας ενδιαφέρει η ευημερία τους, αλλά τους επιβαρύνετε με διόδια, γεγονός πρωτοφανές. Είναι πρωτοφανές στα χρονικά να επιβάλλονται διόδια σε ένα νησί. Η νησιωτικότητα, ξέρετε, είναι συνταγματικά προστατευόμενη. Και το ότι εσείς υπονομεύετε και αυτή τη συνταγματική αρχή της προστασίας της νησιωτικότητας βάζοντας διόδια ακόμα και στην Κρήτη είναι τρομακτικό. Έχω υπερασπιστεί πολλούς ανθρώπους που αγωνίστηκαν κατά των διοδίων. Έχω υποστηρίξει και η ίδια ακτιβιστικά την αμφισβήτηση αυτού του χαρατσιού που είναι απολύτως αδικαιολόγητο και δεν αντανακλά καμία ανταποδοτικότητα. Είναι μία επιβάρυνση για τους πολίτες που εκδικητικά τους επιβάλλετε, την ώρα που εσείς κυκλοφορείτε ατελώς με ελικόπτερα, με πρωθυπουργικά αεροπλάνα και με κάθε είδους μέσα που ίσως κάποια στιγμή, όπως σας έχω πει, μπορεί να αποβούν και χρήσιμα για άλλους σκοπούς.

Θα τα καταθέσω, λοιπόν, όλα αυτά στα Πρακτικά, γιατί θέλω να είμαι σίγουρη ότι δεν θα τα αλλάξετε. Είναι πάνω από δύο χιλιάδες σελίδες, νομίζω. Κύριε Καζαμία, κάνατε έναν υπολογισμό. Θα αρχίσουμε να τα ζυγίζουμε σε λίγο. Με το κιλό η νομοθέτηση! Είναι ντροπή πραγματικά και δεν έχει καμία σχέση ούτε με κράτος δικαίου ούτε με επιτελικό κράτος ούτε βεβαίως και με καμία αρχή της καλής νομοθέτησης.

(Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο Αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Εμείς θα καταψηφίσουμε αυτή σας την αλαζονεία, να προσπαθείτε να ξεπλύνετε μέσα από μία εντελώς άκυρη και αντισυνταγματική κοινοβουλευτική διαδικασία μια σύμβαση η οποία δεν έχει ελεγχθεί, δεν έχει μελετηθεί, δεν έχει συζητηθεί στη Βουλή. Είναι παντελώς άγνωστο το περιεχόμενο όλων αυτών των προσαρτημάτων που έχουν συγγραφές υποχρεώσεων, έχουν εγγυητικές επιστολές και μία σειρά από σύνθετα νομικά έγγραφα, τα οποία εσείς φέρατε σήμερα και δεν πρόλαβαν ούτε να τυπωθούν. Και πρέπει να είναι καταγεγραμμένο στα Πρακτικά, γιατί όταν σε κάποια χρόνια θα γίνει ο έλεγχος του τι κάνατε, θα μπορούμε να σας πούμε ότι δεν μπορείτε να λέτε ούτε ότι δεν ξέρατε ούτε ότι δεν καταλάβατε.

Κλείνω με το ζήτημα του ΟΠΕΚΕΠΕ. Άκουσα και τον κ. Ανδρουλάκη να λέει ότι ζητά και εκείνος και το κόμμα του τη σύγκληση της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής και την κλήση όλων των προέδρων του ΟΠΕΚΕΠΕ και των διατελεσάντων -δεν ξέρω αν το είπε, εμείς το λέμε- Υπουργών. Αντίστοιχη αίτηση έχει καταθέσει και ο ΣΥΡΙΖΑ, αντίστοιχη τοποθέτηση έχουμε κάνει και εμείς. Νομίζω, λοιπόν, ότι είναι μία ευκαιρία τα κόμματα της Αντιπολίτευσης να προκαλέσουν μία υποχρεωτική συνεδρίαση ελέγχου της διαφάνειας από πλευράς της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας που δεν κάνει πια το έργο της. Δεν κάνει το έργο της, αλλά κάνει μόνο διορισμούς. Για κανένα θέμα από εκείνα για τα οποία έχουμε ζητήσει να συγκληθεί, όπως για τις υποκλοπές, για τα Τέμπη, για την Πύλο, για τον Συνήγορο του Πολίτη, για την Αρχή Διασφάλισης του Απορρήτου των Επικοινωνιών, για το κράτος δικαίου, δεν έχετε αφήσει να συνεδριάσει η Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής.

Τσιάρας Κώστας, Αυγενάκης Λευτέρης, Κέλλας Χρήστος, Σταμενίτης Διονύσιος, Κελέτσης Σταύρος, Τσακίρης Γιώργος, Γεωργαντάς Γιώργος, Κεδίκογλου Σίμος, Στύλιος Γεώργιος, Οικονόμου Ιωάννης, Λιβανός Σπήλιος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Αραμπατζή Φωτεινή, Βορίδης Μαυρουδής. Δεκατέσσερα στελέχη -νόμιζα ότι ήταν δεκαπέντε, μήπως έχουμε ξεχάσει κανένα- της Νέας Δημοκρατίας την τελευταία εξαετία έχετε θητεύσει σε υπουργικούς θώκους στο Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και έχετε αλλάξει έξι προέδρους του ΟΠΕΚΕΠΕ. Θέλετε να πιστέψουμε ότι τον κλείνετε για διαφάνεια;

Πιστεύω ότι καταλαβαίνετε ότι κανείς δεν πιστεύει τέτοια παραμύθια. Υπάρχουν βεβαίως και οι ατυχέστατες εκφράσεις. Δεν ξέρω, αν ο κ. Μητσοτάκης νομίζει ότι είναι Μεγαλέξανδρος και μας είπε ότι έκοψε τον γόρδιο δεσμό, πρέπει να του πω ότι δεν είναι ο Μεγαλέξανδρος. Μάλλον είναι το «Πονάει κεφάλι, κόψει κεφάλι» αυτό το οποίο προσπαθεί να κάνει. Όμως, δεν μπορεί να αποφύγει τις διαδικασίες διαφάνειας και λογοδοσίας. Κι εμείς θα φροντίσουμε να μην τις αποφύγει.

Τελευταία μου λέξη που δεν μπορώ φυσικά να μην πω: Είναι ντροπή να μην απαντάτε για την Παλαιστίνη. Είναι ντροπή να μην κάνετε τίποτε από αυτά τα οποία οφείλετε. Εμείς θα συνεχίσουμε τις ενέργειές μας, για να προστατευθούν τα παιδιά της Παλαιστίνης, οι άμαχοι, οι αθώοι άνθρωποι οι οποίοι είναι καταδικασμένοι από πολιτικές και κυβερνήσεις όπως η δική σας, να παρακαλάνε να κάνει κάτι ο κόσμος. Ευτυχώς, υπάρχουν στον κόσμο λιγότερο ηγεσίες και περισσότερο άνθρωποι και νέοι και φοιτητές και ακτιβιστές που κάνουν κάτι και θα συνεχίσουν να κάνουν κάτι.

Όσο για τον κ. Πορτοσάλτε που αναφέρθηκε στην παλαιστινιακή σημαία και την αποκάλεσε «πατσαβούρα», θέλω να πω ότι μου προκαλεί πραγματικά ντροπή και αηδία ότι σε κάτι τέτοια φερέφωνα στηρίζεστε, σε κάτι τέτοια ανυπόληπτα πρόσωπα που δεν είναι δημοσιογράφοι βασίζεστε για την υπεράσπιση των πολιτικών σας. Όμως, ο κόσμος είναι πια απόλυτα συνειδητοποιημένος και απόλυτα έτοιμος να υπερασπιστεί και τον εαυτό του και την αξιοπρέπειά του και την ιστορική αλληλεγγύη του στον παλαιστινιακό λαό και σε κάθε λαό που δοκιμάζεται, όπως και ο δικός μας λαός υπήρξε -και είναι- λαός που δοκιμάζεται και η διεθνής αλληλεγγύη που δεχθήκαμε, όταν τη δεχθήκαμε, ήταν ζωτική.

Εμείς θα συνεχίσουμε να είμαστε η φωνή των πολιτών, η φωνή των ανθρώπων, εκείνοι που φέρνουμε την κοινωνία μέσα στη Βουλή και τη φωνή των ανθρώπων μέσα στη Βουλή. Πολύ περισσότεροι άνθρωποι και παιδιά είναι στα θεωρεία απ’ ό,τι Βουλευτές στη Βουλή, αλλά αυτό να ξέρετε ότι σύντομα -πολύ σύντομα- θα αλλάξει.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Εμείς ευχαριστούμε την κυρία Πρόεδρο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, είκοσι επτά μαθήτριες και μαθητές και τέσσερις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 5ο Δημοτικό Σχολείο Καμινίων Πάτρας, καθώς και δώδεκα μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 5ο Δημοτικό Σχολείο Κέρκυρας.

Η Βουλή καλωσορίζει και τα δύο σχολεία.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Πριν περάσουμε στις δευτερολογίες των εισηγητών και ειδικών αγορητών, έχει ζητήσει τον λόγο ο κ. Χρηστίδης για μία σύντομη παρέμβαση.

Ορίστε, έχετε τον λόγο.

**ΠΑΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΙΔΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο για να αναφερθώ σε ένα ζήτημα το οποίο έχει απασχολήσει σήμερα κατά τη διάρκεια της συζήτησής μας όλες τις Κοινοβουλευτικές Ομάδες. Νομίζω ότι απασχολεί και εσάς προσωπικά και μας απασχολεί όλους. Και απευθύνομαι στον κύριο Υπουργό, παρά το γεγονός ότι δεν είναι της δικής του αρμοδιότητας, αλλά βρίσκεται σήμερα εδώ ως εκπρόσωπος της Κυβέρνησης.

Δεκαπέντε αιώνες συνεχούς λειτουργίας έχει η Ιερά Μονή Αγίας Αικατερίνης στο Σινά. Η σημερινή απόφαση του αιγυπτιακού δικαστηρίου είναι μια απόφαση η οποία μας προσβάλλει όλους. Ενώνω τη φωνή μου με τα εκατομμύρια χριστιανών ορθοδόξων σε όλον τον πλανήτη. Όμως, υπερβαίνει τους χριστιανούς ορθόδοξους. Αφορά κάθε πιστό, αφορά κάθε άνθρωπο ο οποίος σέβεται τα παγκόσμια μνημεία της UNESCO. Αφορά τον πολιτισμό, την ειρηνική συνύπαρξη των λαών.

Αφορά κάτι το οποίο μπορεί εμάς τους Έλληνες να μας πληγώνει ακόμη περισσότερο, αλλά είναι ένα ζήτημα το οποίο πρέπει να δούμε πώς το αντιμετωπίζουμε. Και γι’ αυτό, σήμερα πρέπει η Κυβέρνηση και ειδικά ο κ. Μητσοτάκης, ο οποίος υποδέχτηκε πριν από λίγες εβδομάδες εδώ τον πρόεδρο Σίσι και τον άκουσε να διαβεβαιώνει για το πώς θα συνεχίσει τη λειτουργία το μοναστήρι, να κάνει ό,τι περνάει από το χέρι του, ώστε να ανατραπεί αυτή η προσβλητική απόφαση, να δοθεί ξανά η δυνατότητα να λειτουργήσει το μοναστήρι, να μην έχουμε τη δέσμευση της περιουσίας, να μην έχουμε επί της ουσίας την εκδίωξη των μοναχών οι οποίοι, όπως είπα και προηγουμένως, έχουν δεκαπέντε αιώνες συνεχούς λειτουργίας.

Είναι κάτι το οποίο νομίζω ότι έχει να κάνει με την ιστορία της πατρίδας μας, έχει να κάνει με την ιστορία της ορθοδοξίας. Είναι ζητήματα τα οποία έχει αναδείξει και ο Αρχιεπίσκοπος πριν από λίγη ώρα και νομίζω ότι πρέπει να τα δούμε εθνικά. Έχετε πολύ μεγάλη ευθύνη ως Κυβέρνηση να δράσετε άμεσα και να είστε αυτή τη φορά αποτελεσματικοί.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Ευχαριστούμε τον κ. Χρηστίδη.

Συνεχίζουμε τώρα με τις δευτερολογίες των ειδικών αγορητών και των εισηγητών με αντίστροφη κοινοβουλευτική σειρά.

Τον λόγο έχει ο κ. Ιωάννης Κόντης από τους Σπαρτιάτες.

Ορίστε, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ να αρχίσω από τη σημερινή ημέρα, 29 Μαΐου 2025, αποφράδα ημέρα για τον Ελληνισμό. Δυστυχώς, την ξεχνάμε και αυτή. Μία μικρή αναφορά γίνεται.

Όταν οι Μογγόλοι εξ Ανατολών κυρίευσαν τη Βασιλεύουσα, επέβαλαν μια οθωμανική αυτοκρατορία και μας είχαν σκλαβωμένους μετά για τετρακόσια χρόνια, η Ελλάδα έμεινε σε ένα σκοτάδι από το οποίο βγήκε πολλά χρόνια μετά με τη βοήθεια του Θεού και ορισμένων ανθρώπων οι οποίοι πήραν τα όπλα και μετά από εκατόν πενήντα επτά αποτυχημένες και προδομένες προσπάθειες επανάστασης, ευτύχησε να γίνει πραγματικότητα αυτό που ήθελαν οι Έλληνες, την ελευθερία τους.

Όσο για τη Μονή του Σινά, είναι γνωστή η πρόθεση και η διάθεση των μουσουλμάνων και ειδικά των σουνιτών έναντι των χριστιανών. Εμείς είμαστε αυτοί που τρέχουμε να ξεχάσουμε τα πάντα, δηλαδή τι έχουν κάνει οι μουσουλμάνοι σε εμάς και φωνάζουμε μόνο όταν συμβαίνει κάτι σε αυτούς, ενώ αντίθετα και οι ίδιοι οι Παλαιστίνιοι τους οποίους και εμείς συμμεριζόμαστε όταν υπάρχει αυτό το πράγμα που δεν θέλουμε που λέγεται πόλεμος, δεν πήραν ποτέ θέση για τις γενοκτονίες των Ελλήνων, των Αρμενίων, όταν έγινε η Κωνσταντινούπολη τζαμί, όταν βομβάρδιζαν την Ελλάδα με τα αεροπλάνα ή τον Αμπού Νιντάλ και τον Αμπού Αμπάς για τον αγώνα τους, όταν σκότωναν Έλληνες, όταν ανατίναζαν το αεροπλάνο που πήγε στο Κάιρο με σαράντα πέντε νεκρούς Έλληνες ναυτικούς το 1985 της «EgyptAir» που πήγαιναν στην Αίγυπτο. Εμείς είμαστε εδώ να φορέσουμε τη φανέλα!

Ξέρετε τι καταγγέλλουν οι Παλαιστίνιοι της Δυτικής Όχθης, της Τζενίν και των άλλων πόλεων; Καταγγέλλουν ότι η Χαμάς, την οποία δεν τολμάει κανείς να αποκαλέσει «ισλαμική τρομοκρατική ομάδα», χρησιμοποιεί ασπίδες παιδιά. Αυτό κάνει η Χαμάς. Να φύγει η Χαμάς από εκεί! Γιατί δεν βομβαρδίζει το Ισραήλ τη Δυτική Όχθη που είναι Παλαιστίνιοι; Τρία εκατομμύρια είναι και εκεί. Διότι έχουν εγκατασταθεί εκεί οι δολοφόνοι της Χαμάς, τους οποίους κάποιοι αποκαλούν «μαχητές» και δεν φεύγουν από εκεί. Τα νοσοκομεία τα έχουν κάνει πολεμικές βάσεις. Γιατί εθελοτυφλούμε;

Εγώ είπα το πρωί σε μια συζήτηση το εξής: Ας κάνει η Ευρωπαϊκή Ένωση μία αποστολή από όλα τα έθνη να σταματήσει ο πόλεμος, γιατί είναι κρίμα όντως να σκοτώνονται παιδιά, να δούμε τι συμβαίνει εκεί, να ελέγξουμε την ανθρωπιστική βοήθεια την οποία η ίδια η Χαμάς λεηλατεί και να κοιτάξουμε να δούμε αν θα μπορέσει να προχωρήσει έτσι. Έχουμε πιάσει τώρα και λέμε συνέχεια…

Αυτά θα κάνουν οι φίλοι μας, είτε είναι Αιγύπτιοι είτε είναι Παλαιστίνιοι. Την Ελλάδα δεν την αγαπούν όπως δεν την αγαπάει κανένα έθνος. Κάποιος είχε πει «είμαστε έθνος το οποίο δεν έχει φίλους». Και είναι αλήθεια. Εμείς, όμως, πρέπει να κοιτάξουμε την Ελλάδα. Και δεν είμαστε ούτε φίλοι του Ισραήλ ούτε κανενός. Δεν μας ενδιαφέρει ούτε παίρνουμε βραβεία από κανέναν. Όμως, την αλήθεια πρέπει να τη λέμε. Και είπα ξανά, ας έρθουν τρεις χιλιάδες Τούρκοι στον Έβρο να δολοφονήσουν τρεις χιλιάδες Έλληνες εκεί όπως έκανε και η Χαμάς και να δούμε αν θα ζητάτε και εσείς εδώ να βομβαρδίσουμε μέχρι την Αντιόχεια! Έτσι γίνεται!

Να πάμε τώρα στο νομοσχέδιο και πάλι, κύριε Υπουργέ. Η απορία μου ήταν, πραγματικά, αυτή που είπε και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος: Γιατί πληρώνουμε τέλη κυκλοφορίας τα οποία, υποτίθεται, εμπεριέχουν συντήρηση δρόμων και εμπεριέχουν και κυκλοφορία των αυτοκινήτων και δεν μπορούμε να κυκλοφορήσουμε; Εδώ πληρώνουμε διόδια στις εθνικές μας οδούς.

Και καλή είναι η ιστορία, κύριε Υπουργέ, να λέμε «Πώς θα γίνουν οι δρόμοι;» «Ο ιδιώτης κορόιδο είναι να φτιάξει;». Μα, έχουν μαζευτεί από τη μία προγράμματα, από την άλλη το κράτος, από την άλλη τα διόδια και τελικά ο ιδιώτης δεν βάζει τίποτα, έναν δανεισμό κάνει και είμαστε σίγουροι ότι ο δανεισμός έχει σαν εγγύηση αυτά τα χρήματα που δίνει το δημόσιο και τα χρήματα που παίρνει από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Και έτσι γίνεται παντού. Ο ιδιώτης με το κεφάλαιο των 5.000.000 σε μια εταιρεία που φτιάχνει -γιατί κάθε έργο είναι μια εταιρεία- θα έρθει να κάνει αυτό το έργο των δισεκατομμυρίων. Ας ελαττώσει, τουλάχιστον, τα διόδια. Να μην υπάρχουν διόδια σε παράπλευρες εξόδους και εισόδους και να μην υπάρχουν διόδια στα πέντε αυτά χρόνια της κατασκευής, δηλαδή, την περίοδο Τ1. Τα διόδια τα οποία μπαίνουν για να συνηθίσουν όσοι θα κινούνται με τα αυτοκίνητα.

Με την ίδια λογική, δώστε και σε εμένα νωρίτερα τη σύνταξη, αν είναι να βγω σε πέντε χρόνια, για να συνηθίσω τη σύνταξη και όταν βγει η σύνταξη θα μου τη δίνετε. Αφού πρέπει να πληρώνω πριν, για να συνηθίσω να πληρώνω, το ίδιο να γίνεται και με τους εν δυνάμει συνταξιούχους που έρχονται. Πέντε χρόνια πριν δώστε μου σύνταξη ώστε να εξοικειωθώ. Αυτά λέγονται διόδια εξοικείωσης.

Δεν θέλω να πω κάτι παραπάνω. Διάβασα κάποια απ’ αυτά που μας στείλατε, κύριε Υπουργέ, και η πρόθεσή μας ήταν αρχικά -και δεν ξέρω μέχρι το τέλος πώς θα είναι- να δηλώσουμε παρών, γιατί θέλουμε να γίνει ο δρόμος, αλλά να καταψηφίσουμε τα άρθρα, ειδικά αυτά των διοδίων. Η τάση, όμως, που μου έρχεται, βλέποντας αυτά τα οποία έχει βάλει μέσα ο κύριος παραχωρησιούχος, είναι να το απορρίψω εξαρχής, γιατί το παρών μας σημαίνει «Ναι, θέλουμε να γίνει ο δρόμος». Βγάζουμε τα άρθρα αυτά που αφαιρούν τη δυνατότητα των Ελλήνων, των Κρητών, να κυκλοφορήσουν. Έπρεπε, όμως, κύριε Υπουργέ, να τα έχουμε δει αυτά –παρόλο που δεν θα άλλαζαν- πριν από την έλευση της σύμβασης.

Ξαναλέμε πως θέλουμε τον δρόμο αυτόν, θα γλιτώσει θανάτους, εκατοντάδες Κρητικοί και τουρίστες σκοτώνονται κάθε χρόνο. Αυτό είναι το μόνο που μας κάνει να θέλουμε να γίνουμε ο δρόμος πάση θυσία και δεν έχει και άλλη διαφυγή.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των Σπαρτιατών)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Κόντη.

Τον λόγο έχει η ειδική αγορήτρια από την Πλεύση Ελευθερίας κ. Γεωργία - Τζώρτζια Κεφαλά.

Ορίστε, κυρία Κεφαλά, έχετε τον λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Σας έδειξε η Πρόεδρός μας, η Ζωή Κωνσταντοπούλου, σε φυσική μορφή όλα τα χαρτιά που μας φέρνετε στο παρά πέντε να διαβάσουμε. Φυσικά, δεν καταφέραμε να τα διαβάσουμε όλα. Μια πολύ γρήγορη ματιά, έτσι για να δώσουμε και μια εικόνα, είναι το ότι η σύμβαση έχει υπογραφεί στις 9-5-2025, η έναρξη παραχώρησης υπάρχει από την 1-1-2024, δηλαδή, οι εργασίες έχουν ξεκινήσει πολύ πριν έχουμε κάποιο επίσημο έγγραφο στα χέρια μας. Χωρίς σαφείς προδιαγραφές, χωρίς όρους, χωρίς χρονοδιαγράμματα, χωρίς κόστος, κανένα επίσημο έγγραφο, τουλάχιστον, που να έχει έρθει στη γνώση της Εθνικής Αντιπροσωπείας.

Και αναρωτιόμαστε, πραγματικά, γιατί όλη αυτή η βιασύνη μετά από το 2023; Βλέπουμε ότι όλες οι εργασίες, προκειμένου να δοθεί ένα μικρό μέρος του έργου σύντομα, έχουν γίνει στα γρήγορα. Έρευνες, μελέτες, ακόμα και αποχέτευση ομβρίων έχουν γίνει μέσα σε λιγότερο από έναν μήνα, αντιπλημμυρικά έργα ευρύτερης απορροής, όλα είναι τελειωμένα μέσα στο 2024.

Αυτό είναι πατσαβούρα, κυρίες και κύριοι, και όχι η σημαία της Παλαιστίνης. Αυτή η σύμβαση είναι μια πατσαβούρα, πραγματικά. Και ο τρόπος που έγιναν οι εργασίες και όλη η διαδικασία.

Όμως, δεν είναι να αναρωτιόμαστε γιατί συμβαίνει αυτό, γιατί εν μέσω σκανδάλων, εν μέσω ΟΠΕΚΕΠΕ, εν μέσω Παλαιστίνης, εν μέσω Τεμπών, φυσικά κάτι θα έπρεπε να δώσετε στον κόσμο για να σταματήσει να μιλάει και να ανέβουν λίγο και οι δημοσκοπικές σας μονάδες. Γιατί αυτό ουσιαστικά γίνεται στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Ένα τελευταίο θα πω. Μετά από δύο χρόνια, που μόλις δύο φορές έχει συνέλθει η Επιτροπή Φιλίας της Βουλής, Παλαιστίνης και Ελλάδας, κάναμε συνάντηση και μας μοιράστηκε χαρτί όχι για το τι θα κάνουμε για τη γενοκτονία ή το τι θα κάνουμε για να σταματήσουμε αυτό το αίσχος, αλλά για το ότι η Ελλάδα θα συμβάλει στην ανοικοδόμηση της Παλαιστίνης μετά από όλο αυτό.

Πραγματικά αυτό είναι ένα αίσχος και πρέπει να το καταγγείλουμε γιατί είναι ανεκδιήγητο. Οι άνθρωποι πεθαίνουν εκεί και εμείς λέμε πώς θα σηκώσουμε τα κτίρια μετά αφού δεν θα έχει μείνει κανείς.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Ευχαριστούμε την κ. Κεφαλά.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής από τη Νίκη, ο κ. Κομνηνός Δελβερούδης.

Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Όπως ανέφερα και στην πρωτολογία μου, η υπό κύρωση σύμβαση αποτελεί μια συμφωνία του ελληνικού δημοσίου με την ανάδοχο εταιρεία και ουσιαστικά τη μοναδική της μέτοχο, τη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, δηλαδή, η οποία υπεγράφη χωρίς να έχει λάβει χώρα πριν η αναγκαία διαβούλευση, όπως είπαμε, με αποτέλεσμα οι αρμόδιοι τοπικοί φορείς που γνωρίζουν τα προβλήματα του τόπου να μη ληφθούν καθόλου υπ’ όψιν. Κλήθηκαν μόλις χθες για να τοποθετηθούν για την ήδη υπογραφείσα σύμβαση η οποία θα κυρωθεί σήμερα.

Στο σύνολό τους οι φορείς εξέφρασαν έντονες αμφιβολίες και προβληματισμούς για το συγκεκριμένο έργο, με απόψεις τεκμηριωμένες και με εκπονηθείσες μελέτες επισήμαναν, όπως είπαμε, τους ασαφείς και προβληματικούς όρους της σύμβασης αλλά και τα σοβαρά ζητήματα που αφορούν στις απαλλοτριώσεις, τις ελλιπείς μελέτες για αντιπλημμυρικά έργα, τις προσφυγές που εκκρεμούν, τον ενιαίο ΒΟΑΚ και όχι τη διχοτόμηση της Κρήτης, τα διόδια -σκιώδη ή εξοικείωσης, όπως τα ονομάσατε και φυσικά τέθηκε ένα μεγάλο ερώτημα: Τελικά ποιος κερδίζει από αυτήν τη σύμβαση; Ρητορική είναι η ερώτηση. Όταν κάποιος, λοιπόν, διατείνεται ότι φροντίζει για το καλό σου, χωρίς να λαμβάνει υπ’ όψιν τη γνώμη σου, σίγουρα δεν θέλει το καλό σου, απλά θέλει να προωθήσει και να υλοποιήσει ίδια συμφέροντα ή συμφέροντα των ημετέρων.

Λοιπόν, το μόνο ξεκάθαρο από τη σύμβαση αυτή είναι ότι το ελληνικό κράτος και θα πληρώσει και θα φτιάξει τον αυτοκινητόδρομο και δεν θα είναι μέτοχος. Η μοναδική μέτοχος θα είναι η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ.

Παρ’ όλα αυτά, η Νίκη δηλώνει παρών στην υπό συζήτηση κύρωση της σύμβασης, για έναν και μόνο λόγο: Επειδή προτάσσουμε ιεραρχικά την ανθρώπινη ζωή. Διότι στους δρόμους της Κρήτης χάνονται άδικα ζωές σε τροχαία ατυχήματα που συμβαίνουν καθημερινά. Το 2024, η Κρήτη έσπασε ρεκόρ με τον αριθμό των θανάτων από τροχαία να φτάνει στο 65% του συνόλου των θανάτων, ενώ στην υπόλοιπη χώρα το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 4,5%. Μιλάμε για εξήντα τέσσερις νεκρούς, κυρίως νέους, μόνο το 2024. Οι αριθμοί είναι τρομακτικοί.

Παρ’ όλο, λοιπόν, που ποτέ δεν θα συνηγορούσαμε για μια τέτοιου είδους αποικιοκρατική σύμβαση, θα ψηφίσουμε «παρών» γιατί η ανθρώπινη ζωή δεν κοστολογείται, γιατί ο λαός της Κρήτης δικαιούται ένα έργο που θα διασφαλίζει, αν μη τι άλλο, την οδική ασφάλεια.

Επιτρέψτε μου τώρα να αναφερθώ σε μια θλιβερή είδηση που μας ήρθε πριν λίγο. Το κράτος της Αιγύπτου αποφάσισε να κλείσει το αρχαιότερο χριστιανικό μοναστήρι, την Αγία Μονή Αικατερίνης του Σινά, ένα καύχημα της παγκόσμιας ορθοδοξίας που στέκεται αγέρωχο, φωτίζοντας την έρημο του Σινά για δεκαπέντε αιώνες. Κατάγομαι από την Κατερίνη, από την πόλη της Κατερίνης, που φέρει το όνομα της Αγίας και αυτό με ευαισθητοποιεί ακόμη περισσότερο.

Καλούμε την Κυβέρνηση και όλα τα κόμματα να σταθούμε δίπλα στους Έλληνες ορθόδοξους μοναχούς και να εξαντλήσουμε κάθε περιθώριο για την ανατροπή αυτής της απόφασης. Εκφράζουμε την αμέριστη συμπαράστασή μας στον Αρχιεπίσκοπο Σιναίου κ. Δαμιανό και στην αγία συνοδεία των Σιναϊτών πατέρων και καταδικάζουμε απερίφραστα αυτήν την αδιανόητη και προκλητική απόφαση της Αιγύπτου.

Δυστυχώς σε αυτές τις στιγμές που οι ορθόδοξες δυνάμεις θα έπρεπε να ήταν ενωμένες και να διεκδικούν τη διατήρηση του αρχαιότερου μοναστηριού μας, εμείς έχουμε παγώσει τις διπλωματικές σχέσεις με ισχυρές ορθόδοξες χώρες που θα μπορούσαν να βοηθήσουν με τη διπλωματική ισχύ τους. Και ο νοών νοείτω.

Καλούμε, έστω και τώρα γι’ αυτόν τον ιερό σκοπό, να υπάρξει πανορθόδοξη κινητοποίηση αλλά και προσπάθεια ευαισθητοποίησης και άλλων διεθνών δυνάμεων, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Ευρωπαϊκή Ένωση, για την υπεράσπιση, διαφύλαξη και προστασία της εμβληματικής Μονής της Αγίας Αικατερίνης του Σινά.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Δελβερούδη.

Τον λόγο έχει η ειδική αγορήτρια από τη Νέα Αριστερά κ. Θεοπίστη Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, τα είπαμε, τα ξαναείπαμε, τα ξέρετε, αλλά μυαλό δεν βάζετε. Μετρήσαμε, δώσαμε νούμερα, πόσο στοιχίζει στο δημόσιο, τι ακριβώς έχει συμβεί. Θα προσθέσω και άλλα στοιχεία.

Θα ξεκινήσω από τον ΒΟΑΚ. Πραγματικά είναι ένα έργο αναγκαίο γιατί πραγματικά στην Κρήτη υπάρχει μεγάλο πρόβλημα με την οδική ασφάλεια. Παρά τις κατά καιρούς εξαγγελίες των κυβερνώντων ότι θα πάρουν μέτρα, δεν έχει γίνει απολύτως τίποτα. Όμως φέρνετε μια σύμβαση χωρίς παραρτήματα -δεν μπορεί να ενημερωθεί η Βουλή- αλλά από ό,τι καταλάβαμε από την ακρόαση των φορέων και χωρίς να έχετε κάνει καμία διαβούλευση με τους τοπικούς φορείς, τα επιμελητήρια και τους παραγωγικούς φορείς. Αντέδρασαν όλοι. Ο Δήμαρχος Ηρακλείου είπε: «έπρεπε να είμαι χαρούμενος σήμερα, αλλά δυστυχώς δεν μπορώ». Το ανέφερα στην πρωτολογία μου. Και ξαναλέω: Ακόμη δεν έχουν καταλάβει τι έχουν να αντιμετωπίσουν, να πληρώνουν διόδια σε μη ασφαλείς και ολοκληρωμένους οδικούς άξονες, να μη ληφθούν υπ’ όψιν οι τοπικές μετακινήσεις ή οι ευαίσθητες ομάδες.

Σε αυτό το σημείο θέλω να πω το εξής: Ανέφερε ο κ. Καραθανασόπουλος το Αθήνα - Πάτρα, το οποίο, βεβαίως, ήταν τμήμα της σύμβασης παραχώρησης της Ολυμπίας Οδού, όπου γίνονταν συνεχώς τραγικά οδικά δυστυχήματα. Αυτοί οι χρήστες πληρώνουν διόδια στον παραχωρησιούχο. Υπολογίσαμε ότι τα διόδια -οι χρήστες δηλαδή- και τα κεφάλαια του δημοσίου στοίχισαν περισσότερο από το 60% του κόστους των πέντε συμβάσεων παραχώρησης. Ήταν 8 δισεκατομμύρια, 3 δισεκατομμύρια ήταν τα υπόλοιπα. Και ξαναβλέπω τη σύμβαση και κάθε φορά που το ξαναβλέπω, παρόλο που το ξέρω, ανατριχιάζω.

Αλήθεια, κύριε Ταχιάο, ειλικρινά θέλω να μου το απαντήσετε, να μου πείτε ένα έργο δημόσιο, όχι τόσο μεγάλο και σοβαρό, που έγιναν οι απαλλοτριώσεις σε δώδεκα μήνες. Κάνω τριάντα δύο χρόνια αυτήν τη δουλειά. Και να σας πω και το άλλο. Έχετε τη χάραξη από το 2018 και έχει γίνει το 20%. Δηλαδή ό,τι δεν κάνατε σε τόσα χρόνια, θα το κάνετε σε δώδεκα μήνες ή θα έχουμε σύντομα απαιτήσεις από τον παραχωρησιούχο για αποζημιώσεις; Η σύμβαση λέει ότι αν αργήσει το δημόσιο, θέλει αποζημίωση. Δεν είναι δυνατόν!

 Είπε ο κύριος Υπουργός: Πώς θα γίνουν οι αυτοκινητόδρομοι; Πρέπει να πληρώνουμε διόδια. Πώς θα γίνει αλλιώς για τη συντήρηση;

Ακούστε λίγο τώρα για τη συντήρηση. Αττική Οδός: υπέρογκα ποσά για συντήρηση που τα έδινε στις «Αττικές Διαδρομές», αλλά ήταν οι ίδιοι μέτοχοι, άρα μείωνε τα έσοδά της, άρα ενώ έπρεπε να τελειώσει η περίοδος της παραχώρησης, λόγω της ROE και των εσόδων, δεν φάνηκε ποτέ. Μεγάλο κόλπο ενδοομιλικών συναλλαγών.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Γιατί δεν καταγγέλλατε τη σύμβαση;

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Κύριε Υπουργέ, απαντήστε μου μετά. Δεν ακούω.

Θα πω άλλο ένα παράδειγμα για να ξέρουμε. Υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης: προϋπολογισμός 472 εκατομμύρια. Το Αρχαιολογικό Συμβούλιο αποφάσισε να αλλάξει λίγο τον σχεδιασμό, μια σήραγγα να την πάει λίγο πιο κάτω. Αυτό θα στοίχιζε κάτι παραπάνω. Δεν συνέφερε τον παραχωρησιούχο. Αθέτηση υποχρεώσεων, λέει, από το δημόσιο. Διεκδικούσε 400 εκατομμύρια ευρώ χωρίς να ρίξει φτυαριά, τίποτα. Πήρε τελικά 85 εκατομμύρια ευρώ.

Αυτές είναι οι συμβάσεις που υπογράφει το ελληνικό δημόσιο διαχρονικά, που το μόνο που δεν προασπίζουν είναι το δημόσιο συμφέρον. Αποσύρεται το κράτος από παντού. Αυτό πια είναι γενικό. Και εδώ έχουμε και ανεξάρτητο μηχανικό που πληρώνεται αδρά, με σοβαρό ποσόν, από τον παραχωρησιούχο για να διαβεβαιώνει ότι η σύμβαση παραχώρησης πάει καλά. Ξαναρωτώ: Ποια κρατική υπηρεσία είναι αυτή που θα ελέγχει αν πάνε όλα καλά σε αυτήν τη σύμβαση; Η γενική εικόνα, πραγματικά, είναι παντού η ίδια: Πολιτική και οικονομική συμφωνία με αμοιβαία οφέλη εις βάρος του ελληνικού λαού.

Κοιτάξτε, είναι γεγονός ότι θέλετε να δημιουργήσετε μια κίνηση στην αγορά. Τα κυβερνητικά στελέχη καμαρώνουν για το φοβερό έργο κ.λπ., -με όλα αυτά που δεν τα έχουν εξετάσει και άλλα που θα βρούμε ακόμα τις επόμενες μέρες στα παραρτήματα και θα επανέλθουμε- και όλη αυτή κίνηση χρηματοδοτείται μάλλον πάλι από τους πολίτες με φόρους, με διόδια, τέλη, δημόσιο προϋπολογισμό κ.λπ.. Πρόκειται για καθεστώς που έχει δημιουργηθεί και επεκτείνεται και σταθεροποιείται με άλλα χαρακτηριστικά. Όπως είπα, αυτή τη φορά το κύριο χαρακτηριστικό είναι η συγκέντρωση. Οι δύο συμβάσεις παραχώρησης που συζητήσαμε το τελευταίο διάστημα είναι της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, που είναι η παραχωρησιούχος εταιρεία.

Θα πω δυο κουβέντες μόνο για τη μονιμότητα στο δημόσιο. Μας είπε ο κ. Μηταράκης ότι αυτό μας πάει σε άλλες εποχές πια, Δεν είναι στη μόδα, δεν είναι ελκυστικό. Η άρση της μονιμότητας είναι αυτή που μας πάει σε άλλες εποχές, σε ένα κράτος με ρουσφέτια το οποίο ήδη έχετε αρχίσει να εφαρμόζετε: διευθυντές χωρίς κρίσεις κ.λπ., απειλές στους δημοσίους υπαλλήλους οι οποίοι από ό,τι φαίνεται φταίνε για όλα, γιατί πάντα όταν υπάρχει ένα πρόβλημα φταίνε οι δημόσιοι υπάλληλοι. Μάλιστα στο σκάνδαλο το μεγάλο που εξετάζεται αυτή την εποχή -μιλάω για τον ΟΠΕΚΕΠΕ- μια διευθύντρια εσωτερικού ελέγχου, δημόσιος υπάλληλος, ζήτησε να γίνει εκτεταμένη έρευνα. Ξέρετε τι απέγινε η κυρία αυτή; Πειθαρχικό και βρέθηκε στο Πρωτόκολλο. Προφανώς θα θέλατε την άρση ασυλίας και σε αυτήν την περίπτωση θα την είχατε ήδη απολύσει. Κράτος - λάφυρο. Δεν θα σας αφήσουμε. Θα τα ξαναπούμε για όλα αυτά.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Και εμείς ευχαριστούμε την κ. Πέρκα.

Τον λόγο έχει η κ. Μαρία Αθανασίου, ειδική αγορήτρια από την Ελληνική Λύση.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όσον αφορά το νομοσχέδιο, ήδη το αναλύσαμε. Δεν έχουμε να πούμε πάρα πολλά. Τι να πούμε; Για τις απαλλοτριώσεις που πρέπει ακόμα να γίνουν; Για τον μισθό που θα λαμβάνει ο ανεξάρτητος μηχανικός, τα 12 εκατομμύρια, που μόνο ανεξάρτητος δεν θα είναι μόνο αυτά τα χρήματα; Για τα διόδια που θα πληρώνει ο πολίτης στην Κρήτη για εναλλακτικές διαδρομές που δεν υπάρχουν, και θα πρέπει, έστω και για να κάνει μια βόλτα, να την ακριβοπληρώνει; Σε όλα αυτά είμαστε αντίθετοι.

Όμως τη δευτερολογία μου δεν την πήρα για να ξανααναλύσω την κύρωση που ήδη ανέλυσα. Στεναχωρήθηκα πάρα πολύ γι’ αυτό που συμβαίνει με την Αίγυπτο, να θέλει να κλείσει τη Μονή του Σινά, ενώ εμείς ως λαός σεβαστήκαμε και τους μουσουλμάνους, δηλαδή εσείς ως Κυβέρνηση που γεμίσατε την Ελλάδα με τζαμιά, υποδεχόμενοι αυτόν τον λαό με πολιτισμό περισσότερο από ό,τι εγώ θα έλεγα δημοκρατικό, γιατί εισέβαλαν στη χώρα μας, χωρίς να ρωτήσετε ούτε τον ελληνικό λαό και ειδικά κόμματα τα οποία αισθάνονται ότι είναι και προοδευτικά. Θεωρώ ότι αν οι Αιγύπτιοι θεωρούνται φίλοι μας και κλείνουν το μοναστήρι, τότε θα ήθελα να ξέρω εδώ μέσα ποιοι είναι οι εχθροί μας. Αυτό θα ήθελα να πω.

Θα ήθελα η Κυβέρνηση να πάρει αμέσως τις αποφάσεις, για το πώς θα πρέπει να συμπεριφερθεί με την Αίγυπτο γιατί αυτό είναι απαράδεκτο.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Και εμείς ευχαριστούμε την κ. Αθανασίου.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, ο κ. Συντυχάκης Μανώλης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι έχει εξαντληθεί η συζήτηση του νομοσχεδίου. Είναι φανερό ότι αυτή η συγκεκριμένη σύμβαση την οποία προωθεί η Κυβέρνηση για κύρωση στην Ελληνική Βουλή παραδίδει στους επιχειρηματικούς ομίλους με εγγυημένα κέρδη και πάρα πολλά «δωράκια». Και όλα αυτά σε βάρος της ασφάλειας του κρητικού λαού. Και βέβαια η επιβολή των διοδίων, που, πραγματικά, θα είναι φωτιά, θα οδηγήσει με απόλυτη μαθηματική ακρίβεια στην αύξηση της κίνησης στο υπόλοιπο εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο της Κρήτης, που βρίσκεται σε πλήρη εγκατάλειψη.

Δεν υπάρχει κανένας σχεδιασμός από την πλευρά της Κυβέρνησης, όπως φυσικά και διαχρονικά από καμία άλλη κυβέρνηση κατά το παρελθόν. Ένα οδικό δίκτυο κακοσυντηρημένο, με ελλιπή φωτισμό και πολλά σημεία παγίδες θανάτου στην κυριολεξία.

Εμείς προσπαθήσαμε και σήμερα να αναδείξουμε τις μεγάλες ευθύνες όχι μόνο της παρούσας Κυβέρνησης αλλά και των προηγούμενων κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ, αλλά και τις πολύ μεγάλες επίσης ευθύνες τοπικών Βουλευτών, πολιτευτών, δημοτικών, περιφερειακών συμβούλων των δικών τους κομμάτων, καθώς όχι μόνο δεν αντιτάχθηκαν στην πορεία ιδιωτικοποίησης του βόρειου οδικού άξονα, αλλά, θα έλεγα, πρωτοστάτησαν και στην επιχείρηση αποπροσανατολισμού των Κρητικών μέσα από διάφορες νομικές και διαδικαστικού χαρακτήρα διαφωνίες με την Κυβέρνηση και τη συγκεκριμένη σύμβαση.

Εμείς ως ΚΚΕ είπαμε ότι καταψηφίζουμε αυτήν τη σύμβαση και μάλιστα, αυτήν τη στιγμή που μιλάμε και είναι έτοιμη να ψηφίσει η Βουλή, στο Ηράκλειο υπάρχει κινητοποίηση διαμαρτυρίας για τη συγκεκριμένη σύμβαση στον κόμβο Παπαναστασίου που θα υποστεί μία από τις μεγάλες συνέπειες από αυτήν τη σύμβαση που θα κυρωθεί σήμερα εδώ.

Αυτό, λοιπόν, που χρειάζεται να κάνουν οι Κρητικοί είναι να μην αποδεχτούν αδιαμαρτύρητα, σηκώνοντας τα χέρια ψηλά για ένα οδικό δίκτυο που πραγματικά, όπως είπα και στην αρχική ομιλία, η ευχή που όλοι είχαμε κάνει και κάνουμε να έχουμε ένα οδικό δίκτυο ασφαλές και λειτουργικό να μη μετατραπεί σε κατάρα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης):** Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Συντυχάκη.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον ειδικό αγορητή από τον ΣΥΡΙΖΑ, τον κ. Χαράλαμπο Μαμουλάκη.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Επιτρέψτε μου να ξεκινήσω και εγώ τη δευτερολογία μου με αυτήν την εξαιρετικά δυσάρεστη εξέλιξη, η οποία αν μη τι άλλο δείχνει και μια αναντιστοιχία και ανακολουθία μετά τη συνάντηση της 7ης Μαΐου του κ. Μητσοτάκη με τον Πρόεδρο Σίσι, ακριβώς το αντίθετο από αυτό που είχε δεσμευτεί τότε ο Πρωθυπουργός ότι θα συμβεί.

Έχουμε, λοιπόν, μια αρνητική τροπή και μάλιστα με μια σημειολογία, διότι, απ’ ό,τι βλέπω, πεντακόσια εβδομήντα δύο χρόνια μετά, 29 Μαΐου 1453, 29 Μαΐου τώρα και έχουμε μια πραγματικά εξαιρετικά αρνητική εξέλιξη. Γιατί; Δεν είναι μόνο η δήμευση της περιουσίας. Η Ιερά Μονή του Σινά συμβολίζει για τον Ελληνισμό πολλά περισσότερα πράγματα. Πέραν του απίστευτου πολιτισμικού υπόβαθρου που τη διέπει, πέρα από το γεγονός ότι είναι χαρακτηρισμένο μνημείο προστασίας της Unesco, έχουμε, λοιπόν, εδώ μια απίστευτη ανακολουθία.

Οφείλει η Κυβέρνηση άμεσα να δώσει εξηγήσεις, να διερευνήσει τι ακριβώς συνετελέσθη αυτές τις δύο εβδομάδες και είχαμε αυτήν την πλήρη αλλαγή του status quo που επικρατεί στην περιοχή, σε έναν απίστευτο χώρο που πέρα από το μνημείο πολιτιστικής κληρονομιάς, έχει αφήσει το αποτύπωμα ακόμα και από την εποχή του Ιουστινιανού. Χίλια επτακόσια χρόνια μετά λοιπόν αυτή εξέλιξη. Έγινε και αυτό.

Τώρα πάμε λίγο στα ζητήματα που αφορούν το έργο αυτό καθαυτό και την εξέλιξη.

Κύριε Δήμα, κύριε Ταχιάο, σας ζητήσαμε να φέρετε το σύνολο των παραρτημάτων και προσαρτημάτων που διέπουν τη σύμβαση. Είπε ο κ. Δήμας ότι δεν είναι υποχρεωμένος. Λάθος. Είναι απόλυτα υποχρεωμένο το Υπουργείο να συνοδεύει και να δίδει στη Βουλή των Ελλήνων, στην Εθνική Αντιπροσωπεία, το σύνολο των απαραίτητων εγγράφων εις τρόπον ώστε να ενημερωθούν οι Βουλευτές και το Σώμα για τη σύμβαση αυτή καθαυτή.

Λοιπόν, τις φέρατε -οφείλω να το πω, είναι ογκωδέστατο αυτό- έξι χρόνια αναμονής, αλλά όντως περιμένουμε αρκετά γι’ αυτές τις χίλιες και πλέον σελίδες. Ξεχάσατε φαίνεται -γιατί εδώ είναι τα παραρτήματα- τα προσαρτήματα. Σας ρωτώ ευθέως. Πού είναι τα προσαρτήματα; Είναι 18.00΄, δέκα ώρες συζήτησης. Και δεν το λέω τυχαία ζητώντας τα προσαρτήματα.

Κύριε Πρόεδρε, απουσιάζει το χρηματοοικονομικό μοντέλο, απουσιάζει η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, δεν έχει ακόμη αναρτηθεί στο μητρώο μελετών. Και πάμε στα σημαντικά. Κύριους δείκτες απόδοσης, εκεί που είναι οι υποχρεώσεις του αναδόχου, του συμβασιούχου, του παραχωρησιούχου υπάρχουν, όταν κλείσει ένας δρόμος τι επιπτώσεις θα υπάρχουν, ποιος ευθύνεται -προφανώς ο παραχωρησιούχος- με τι επίπτωση -το έχουμε ζήσει σε άλλες παραχωρήσεις, όπως στην Αττική Οδό, δεν το έχουμε το πέναλτι δεν το γνωρίζουμε.

Και ξέρουμε από τα παραρτήματα -όχι από τα προσαρτήματα- ότι ορίζεται με πληρωμή του αναδόχου, του εργολάβου, ειδικός αξιολογητής. Για να αξιολογήσει τι; Για να αξιολογήσει την ποιότητα της κατασκευής αλλά και κατά πόσο λειτουργεί εύρυθμα ο αυτοκινητόδρομος. Άρα, στο ερώτημα ποιος ήταν αυτός που συνέταξε αυτήν τη σύμβαση, μάλλον αρχίζουμε και βρίσκουμε απαντήσεις. Και θα γίνω και πιο, αν θέλετε, αναλυτικός.

Λοιπόν, τεχνική συγγραφή υποχρεώσεων. Δεν ξέρω για ποιον λόγο, ξέχασε προφανώς ο υπάλληλος της εταιρείας όλο το footprint. ΤΕΡΝΑ, βλέπουμε, λοιπόν, ποιος, τώρα καταλαβαίνουμε ποιος έχει συντάξει την τεχνική συμβατική υποχρέωση και προφανώς έχει καθολικά γίνει αποδεκτή. Αλλά ξέρετε και πότε; Από το 2022 είναι αυτή η τεχνική συγγραφή υποχρεώσεων και οι εκατόν δεκαοκτώ σελίδες που τη συνοδεύουν. Φαίνεται. Ποιος άλλος;

Γκαντ, πάμε στο χρονοδιάγραμμα για τις κρίσιμες εργασίες. Γι’ αυτούς που γνωρίζουν τεχνικά, είναι γεμάτο με κόκκινες υπογραμμίσεις οι τεχνικές εργασίες, χαρακτηρισμένες ως κρίσιμες. Ξέρετε τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι ξεκινά η παραχώρηση ήδη με πολύ έντονη προβληματική διάσταση. Άρα, οι καθυστερήσεις – και πρέπει να πούμε την αλήθεια στον κόσμο- θα είναι πάρα πολύ μεγάλες, πολύ μεγαλύτερες απ’ ό,τι αρχικά εκτιμούσαμε και εμείς ακόμα.

Πάμε σε ένα άλλο ζήτημα. Cold recycling. Δεν ξέρω αν αντιλαμβάνεστε τι σημαίνει αυτό. Πάτε να βάλετε στο έργο του ΒΟΑΚ να κάνει ανακύκλωση τον υφιστάμενο τάπητα για να εξοικονομήσει απίστευτα έξοδα που πρέπει να κάνει ο παραχωρησιούχος. Μα, σοβαρά τώρα; Θα ταπεινώσετε την ποιότητα του ασφαλτοτάπητα να κάνει Cold recycling, επειδή ο «Άκτωρ» το 2004 είχε την τεχνογνωσία στο Κόρινθος - Αθήνα; Μα, αλήθεια τώρα;

Αυτά φέρνετε στη Βουλή και δεν ντρέπεστε; Μιλάω ως μηχανικός τώρα. Είμαι εξοργισμένος. Έχουμε θέματα οδικής ασφάλειας και μου φέρνετε Cold recycling; Και ξέρετε πολύ καλά στην Ευρώπη –θα σας πάω τεχνικά μέχρι τέλους- ότι αυτό είναι ανεπίτρεπτο. Και φέρνετε αλλαγή τάπητα, ενός γερασμένου τάπητα που είναι τώρα τριάντα ετών;

Αλήθεια, κύριε Ταχιάο; Κοιτάω εσάς συγκεκριμένα. Δεν θέλω να πω για τον κ. Δήμα, γιατί ο κ. Δήμας είναι νέος στα καθήκοντα το είπε και προηγουμένως. Είστε τεχνικός και αντιλαμβάνεστε τι εννοώ. Και πάμε παρακάτω, γιατί εδώ έχουμε πολλά ενδιαφέροντα.

Θέλω να πω,, λοιπόν ότι το Cold recycling, αυτή η ψυχρή ανακύκλωση με ειδικό σιδηρόδρομο και σειράδια με τα οποία εμπλουτίζεται ο ασφαλτοτάπητας που έχει πεθάνει, γιατί η άσφαλτος είναι ένας οργανισμός που ζει και πεθαίνει, και ο τάπητας του 1970 επί χούντας που είναι ο ΒΟΑΚ είναι ένα υλικό που δεν είναι χρήσιμο, είναι επικίνδυνο και θα μου το φέρετε με Cold recycling; Σοβαρά; Επειδή έχει τεχνογνωσία κάποιος από τους υπεργολάβους; Άλλο και αυτό που δεν το γνωρίζουμε ακόμα, θα τα δούμε αυτά και θα υπάρξει και συνέχεια, αλλά συγγνώμη τώρα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ**)

Πάμε παρακάτω. Καθυστερήσεις. Το είπε και η κ. Πέρκα προηγουμένως. Έμπειρη μηχανικός, γνωρίζει τα ζητήματα. Ξέρετε πόσο κράτησαν οι απαλλοτριώσεις στην Εγνατία Οδό εν συνόλω; Είστε από τη Βόρειο Ελλάδα, μεγαλύτερο βέβαια το ανάπτυγμα. Όχι πιο δύσκολο από του ΒΟΑΚ σε τεχνικό επίπεδο. Εξακόσια είκοσι επτά χιλιόμετρα ανάπτυγμα, δεκαεπτά χρόνια οι απαλλοτριώσεις. Και εδώ τι λέτε; Εδώ βάζετε εσείς υποτίθεται τους όρους και αυτοπεριορίζετε το δημόσιο και λέτε «εγώ θα κόψω τον λαιμό μου, σε δώδεκα μήνες θα έχω κάνει απαλλοτριώσεις και αν δεν τις έχω κάνει, δώδεκα μήνες και μία μέρα θα αρχίσω να πληρώνω». Βασικά εμείς θα πληρώνουμε, οι φορολογούμενοι, τον εργολάβο.

Άρα, αυτό νομίζω το footprint δείχνει πάρα πολλά, ποιος συνέταξε αυτή τη σύμβαση. Δεν θα καταχραστώ τον χρόνο. Θα είμαι όσο πρέπει, αλλά δεν μπορώ να μην το συζητώ.

Και, βέβαια, υπάρχει το γνωστό ζήτημα στο οποίο πρέπει να απαντήσετε. Πού είναι το χρηματοοικονομικό μοντέλο; Γιατί αποκρύψατε τα προσαρτήματα; Είπατε, κύριε Δήμα –αναφέρομαι σε εσάς- και δεσμευτήκατε εδώ ότι θα φέρετε όλα τα παρελκόμενα στοιχεία που διέπουν τη σύμβαση. Γιατί δεν τα φέρατε; Γιατί είπατε ψέματα στο Ελληνικό Κοινοβούλιο; Γιατί είπατε ψέματα; Σας ρωτώ.

Αν δεν είναι αυτό αληθές, φέρτε τα τώρα, έστω τώρα. Δηλαδή θέλετε να συμφωνήσουμε σε κάτι το οποίο μας το αποκρύπτετε τρία χρόνια; Γιατί βλέπουμε εδώ πέρα η τεχνική συρραφή είναι από το 2022. Αυτή είναι που σας είπα, σε κοινωνιολογικούς όρους, η “slow violence”, αυτή είναι η αργή βία. Έξι χρόνια μια κοινωνική ανάγκη, όπως είναι ο Βόρειος Οδικός Άξονας, αναμένει πότε ο εργολάβος θα έχει το κατάλληλο timing και μας λέτε σε δεκαπέντε λεπτά «συμφωνήστε» για χίλιες εξακόσιες σελίδες. Αλήθεια, έτσι αντιλαμβάνεστε τον κοινοβουλευτισμό; Έτσι αντιλαμβάνεστε τη δημοκρατία; Για ένα τόσο σημαντικό έργο που συμφωνούμε όλοι σε αυτήν την Αίθουσα ότι είναι αναγκαίο και έπρεπε να γίνει χθες.

Αλλά είναι δυνατόν; Είναι δυνατόν; Τα προσαρτήματα; Πείτε μου. Κλείνω την τοποθέτησή μου. Περιμένω απάντηση. Χρηματοοικονομικό μοντέλο, ΜΠΕ, προσαρτήματα, τουλάχιστον. Για τα υπόλοιπα θα ακούσω τον κ. Ταχιάο, για την ψυχρή ανακύκλωση.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ευχαριστούμε τον κ. Μαμουλάκη.

Τώρα τον λόγο έχει ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ – Κινήματος Αλλαγής κ. Νικολαΐδης.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οδεύουμε προς το τέλος της συνεδρίασης και καλούμαστε να αποφασίσουμε για την κύρωση της σύμβασης παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης στο τμήμα Χανιά - Ηράκλειο.

Τα προβληματικά στοιχεία της διαδικασίας που προηγήθηκε αλλά και της ίδιας της σύμβασης θεωρώ ότι τα αναδείξαμε επαρκώς στις τρεις συνεδριάσεις της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου αλλά και σήμερα στην Ολομέλεια. Η έλλειψη διαβούλευσης με την τοπική κοινωνία αποτελεί ένα μείζον θέμα, καθώς προχωράει ένα έργο χωρίς να λαμβάνει υπ’ όψιν τις τοπικές ανάγκες.

Από εκεί και πέρα, τόσο η υπογραφή της σύμβασης πριν από την παρουσίασή της στη Βουλή όσο και η διάθεση των προσαρτημάτων της σύμβασης με εκατοντάδες σελίδες στην έναρξη της σημερινής της διαδικασίας, πριν από λίγες ώρες, είναι αντικοινοβουλευτικές πρακτικές που δεν επιτρέπουν την άσκηση του θεσμικού μας ρόλου όπως θα θέλαμε.

Προχωρήσαμε, κύριοι Υπουργοί, σε συγκεκριμένες επισημάνσεις και παρουσιάσαμε τεκμηριωμένες προτάσεις οι οποίες αναπτύχθηκαν και αιτιολογήθηκαν με επάρκεια. Όμως δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτές καθώς η σύμβαση έχει ήδη υπογραφεί.

Όσον αφορά τα προβληματικά στοιχεία της σύμβασης, στεκόμαστε ιδιαίτερα στο θέμα των διοδίων και, κυρίως, στη χωροθέτησή τους καθώς οι τοπικές κοινωνίες ήταν απούσες από το συγκεκριμένο ζήτημα, παρόλο που θα κληθούν να επωμιστούν το βάρος.

Επίσης αναφέρουμε εκ νέου ότι δεν υπήρξαν πειστικές απαντήσεις, ούτε για το ζήτημα των προσφυγών στο Συμβούλιο της Επικρατείας αλλά ούτε και για τις απαλλοτριώσεις, ζητήματα που μπορούν να προκαλέσουν σημαντικές καθυστερήσεις και να αποτελέσουν λόγους οικονομικής επιβάρυνσης του δημοσίου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρά τα τεράστια προβλήματα που υπάρχουν στη σύμβαση με τον ΒΟΑΚ, εμείς ψηφίζουμε θετικά, έχοντας ως προτεραιότητα την Κρήτη, τους Κρητικούς και τις ανάγκες τους. Ο ΒΟΑΚ μπορεί να αποτελέσει έναν οδικό άξονα που θα συμβάλει καθοριστικά στην ανάπτυξη του νησιού αλλά και στην αύξηση της οδικής ασφάλειας. Είναι ζωτικής σημασίας και αφορά ανθρώπινες ζωές ο περιορισμός των τροχαίων ατυχημάτων.

Συντασσόμαστε με την τοπική κοινωνία, η οποία δικαιολογημένα επιθυμεί να πραγματοποιηθεί επιτέλους αυτό το έργο πνοής. Συναισθανόμαστε τη σημασία που έχει η υλοποίηση του ΒΟΑΚ για όλο το νησί της Κρήτης. Κατανοούμε τη σημασία που έχει για κάθε έκφανση της δημόσιας ζωής. Αντιλαμβανόμαστε ότι αποτελεί ένα διαχρονικό αίτημα της τοπικής κοινωνίας και ότι ο κάθε Κρητικός αλλά και κάθε επισκέπτης του νησιού, όταν υλοποιηθεί το έργο, θα μπορεί να κινείται σε έναν καλύτερο δρόμο με ασφάλεια.

Παράλληλα, θέτουμε για ακόμη μία φορά το αίτημα υλοποίησης του ΒΟΑΚ στην ανατολική πλευρά της Κρήτης και ενώνουμε τη φωνή μας με όλους τους Κρητικούς. Φτάνει πια με τις υποσχέσεις. Προχωρήστε σε πράξεις και αποδείξτε ότι δεν αντιμετωπίζετε την Κρήτη ως ένα νησί δύο ταχυτήτων.

Τέλος, επισημαίνουμε ότι σε κάθε περίπτωση θα είμαστε εδώ για να ελέγχουμε την πορεία υλοποίησης της σύμβασης, να επισημαίνουμε προβλήματα και να αναδεικνύουμε λάθη και αστοχίες, έχοντας ως στόχο την προστασία του δημοσίου συμφέροντος και των συμπολιτών μας στην Κρήτη.

Ο Βόρειος Οδικός Άξονας της Κρήτης είναι μια σημαντική υποδομή για ολόκληρη τη χώρα και γι’ αυτό από την πλευρά μας θα ασκηθεί η απαραίτητη πίεση για να προχωρήσουν οι εργασίες βάσει χρονοδιαγράμματος, διασφαλίζοντας παράλληλα όσο το δυνατόν περισσότερο τα συμφέροντα των συμπολιτών μας στην Κρήτη.

Κύριοι Υπουργοί, σήμερα δεν είναι μία μέρα για πανηγυρισμούς. Τα έργα θα πρέπει επιτέλους να υλοποιούνται και όχι να αξιοποιούνται επικοινωνιακά. Στον τόπο μου, τη Δράμα, ακούμε μόνο υποσχέσεις αλλά δρόμους δεν βλέπουμε. Παράταση στην παράταση. Εύχομαι να μη συμβεί το ίδιο με τον ΒΟΑΚ.

Εξαγγελίες το 2019, εξαγγελίες το 2023, οι ίδιες εξαγγελίες στις ευρωεκλογές τις πρόσφατες, φωτογραφίες και κόντρα φωτογραφίες. Αλλά, κύριοι Υπουργοί, φροντίστε τα χρονοδιαγράμματα να τηρούνται σε όλα τα έργα. Εσείς έχετε την ευθύνη και οφείλετε να το κάνετε.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ -Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Νικολαΐδη και για την οικονομία του χρόνου.

Ολοκληρώνουμε τις δευτερολογίες των εισηγητών και ειδικών αγορητών με τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας κ. Μάξιμο Σενετάκη.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Εμένα θα με ευχαριστήσετε μάλλον πιο πολύ, θα είμαι ακόμη πιο σύντομος.

Κύριε Πρόεδρε, πραγματικά σήμερα για εμάς, για τους Κρήτες, είναι μια ιστορική στιγμή. Μια εκκρεμότητα επιτέλους μπαίνει σε τροχιά υλοποίησης και αυτό το οποίο αξίζει η Κρήτη, έναν ασφαλή και σύγχρονο αυτοκινητόδρομο, μπαίνουν σήμερα οι βάσεις, ώστε σε λίγα χρόνια από σήμερα να τον έχουμε υλοποιημένο.

Ακούσαμε πολλές παρατηρήσεις. Να σας πω, υπάρχουν παρατηρήσεις οι οποίες είναι καλοπροαίρετες και χρήζουν απάντησης. Σε ένα τέτοιο έργο, το οποίο διατρέχει από άκρη σε άκρη την Κρήτη, καταλαβαίνω ότι είναι πολύ λογικό καθένας να έχει να προσθέσει κάτι.

Άκουσα επίσης την κατηγορία ότι δεν έχει γίνει διαβούλευση. Να διαφωνήσω πλήρως με αυτό και να πούμε και την αλήθεια στους πολίτες. Διαβούλευση γίνεται πάρα πολλά χρόνια τώρα, γίνεται διαρκώς με τις τοπικές κοινωνίες. Μπορεί να διαφωνούμε σε κάποια πράγματα. Αυτό δεν έπεται ότι επειδή δεν συμφωνούμε δεν γίνεται διαβούλευση, και δεν έπεται ότι όποιος πει κάτι έχει απαραίτητα και δίκιο και πρέπει αυτό να το υιοθετήσει κάποιος.

Και τελοσπάντων, και όσον αφορά τον Δήμο Ηρακλείου και τις προσφυγές που έχουν γίνει, έχει μιλήσει πάρα πολλές φορές ο Δήμαρχος Ηρακλείου και ο Δήμαρχος Μαλεβιζίου με το Υπουργείο. Και το έθεσε κι αυτό ο δήμαρχος στην επιτροπή, ότι αν γίνουν δεκτά κάποια από αυτά που έχουμε πει μπορεί να αποσύρουμε και την προσφυγή.

Άρα, λοιπόν, διαβούλευση γίνεται, δεν έχει καταλήξει ακόμα σε ένα επιθυμητό αποτέλεσμα, αλλά επιτέλους να λέμε τα πράγματα με το όνομά τους και όχι μόνο να πετάμε κορώνες και να κάνουμε αντιπολίτευση σε κάτι τόσο πολύ σοβαρό. Εάν κάποιος δει το ιστορικό, πώς φτάσαμε ως εδώ, θα καταλάβει πόσο πολλή δουλειά έχει πέσει από την Κυβέρνηση και από το Υπουργείο.

Κι εδώ,, βεβαίως θέλω να πω ότι ακούω για έναν αυτοκινητόδρομο, ακούω ότι η Κρήτη θα είναι το μόνο νησί της Μεσογείου που δεν έχει διόδια, κάτι το οποίο -να σας πω και την αλήθεια- δεν το πιστεύω, δεν ξέρω γιατί το λένε και θα το ψάξω κιόλας.

Αλλά σίγουρα αυτό που είναι αλήθεια είναι ότι η Κρήτη είναι ένα νησί χωρίς ασφαλή αυτοκινητόδρομο και αυτήν τη στιγμή μπαίνουν οι βάσεις για να ανατραπεί αυτό. Το οφείλουμε στις οικογένειες των ανθρώπων που χάθηκαν, στη μνήμη αυτών των ανθρώπων. Το οφείλουμε στις επόμενες γενιές, για να κινούνται με ασφάλεια και να μην έχουμε τα ίδια δράματα στο μέλλον.

Θέλω σε αυτήν τη φάση να ευχαριστήσω τον Χρίστο Δήμα, τον Υπουργό που μόλις ανέλαβε έτρεξε και έδωσε πολύ σημασία στο έργο, τον κ. Ταχιάο, ο οποίος διαχρονικά, και πριν τον κ. Δήμα που ήταν σε αυτήν τη θέση, υπηρέτησε με τον καλύτερο τρόπο για να φτάσουμε σε αυτό το αποτέλεσμα και,, βεβαίως και όλες τις προηγούμενες ηγεσίες του Υπουργείου Υποδομών.

Διότι, όπως είπα, εάν κάποιος ανατρέξει στο ιστορικό για να φτάσουμε σήμερα σε αυτήν τη μέρα, θα δει πόσα πολλά πράγματα έχουν γίνει, τι αναλάβαμε από αυτά τα οποία η Αντιπολίτευση λέει τόσον καιρό ότι ήταν έτοιμα, για τα οποία διαρκώς φάσκει και αντιφάσκει, γιατί αν ήταν έτοιμα γιατί δεν τα έχουμε τώρα που μας κατηγορούν ότι δεν είναι έτοιμα. Δεν το έχω καταλάβει ποτέ αυτό. Το είπατε και εσείς, Υπουργέ.

Κλείνω, λέγοντας ότι ο σχεδιασμός του Υπουργείου -και διά στόματος του Πρωθυπουργού- είναι ότι μιλάμε για έναν δρόμο από άκρη σε άκρη της Κρήτης. Σήμερα μιλάμε για ένα μέρος αυτού του σχεδιασμού. Πολύ σύντομα θα μιλήσουμε και για τα υπόλοιπα τμήματα μέχρι τη Σητεία, όπου έχουμε σκοπό, έχουμε δεσμευτεί ότι θα χρηματοδοτήσουμε τις μελέτες για να ξεκινήσουν τα έργα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Σενετάκη και για την οικονομία του χρόνου.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον κ. Ταχιάο. Στην συνέχεια θα κλείσει με την τοποθέτησή του τη διαδικασία ο Υπουργός, ο κ. Χρίστος Δήμας.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, νομίζω ότι οφείλονται ορισμένες διευκρινήσεις, ορισμένες εξηγήσεις και ίσως κάποιοι σχολιασμοί ιδίως σε αυτά που ακούστηκαν από κόμματα τα οποία έχουν διαχειριστεί την εξουσία πριν από εμάς, άρα διαχειρίστηκαν και παρόμοια θέματα και -γιατί όχι- σε ένα κόμμα το οποίο συζητά με τον εαυτό του το ενδεχόμενο η Αρχηγός του να οδηγηθεί στην πρωθυπουργία.

Οι παρατηρήσεις που θα κάνω στην αρχή αφορούν στην κ. Πέρκα και θα συνεχίσω από τα κόμματα που θα περίμενε κανείς να είναι ώριμα.

Κυρία Πέρκα, διαβάστε καλά τη σύμβαση, γιατί νομίζω ότι οι περισσότεροι δεν τη διαβάσατε. Η σύμβαση λέει ότι οι απαλλοτριώσεις πρέπει να γίνουν μέσα στο χρονικό διάστημα το οποίο προσδιορίζεται από την έναρξη της παραχώρησης. Η έναρξη της παραχώρησης δεν ταυτίζεται με την υπογραφή της σύμβασης ούτε με την κύρωσή της στη Βουλή. Άρα, υπάρχει ο κρίσιμος χρόνος ο οποίος επιτρέπει και την κήρυξη -και σύμφωνα με το άρθρο 7Α- την ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων, βεβαίως, με τον ρυθμό εκείνο ο οποίος θα επιτρέπει να αναπτύσσονται τα μέτωπα του εργολάβου, διότι καταλαβαίνετε τα μέτωπα του εργολάβου δεν θα ανοίγουν σε όλη την έκταση.

Τώρα κάτι για τον αγαπητό μου φίλο, τον Μάξιμο Σενετάκη. Υπάρχουν διόδια στα νησιά, κύριε Βουλευτά, υπάρχουν. Στη Σικελία ο αυτοκινητόδρομος Α18 και ο Α20 έχουν κανονικότατα διόδια.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** Όμως, θέλουν συντήρηση. Είναι εβδομήντα ετών δρόμοι.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Έχουν διόδια πάντως.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** …επί Μουσολίνι έγινε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Μη διακόπτετε, κύριε Μαμουλάκη.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Νόμιζα ότι η οργή σας εξαντλήθηκε στην τοποθέτησή σας. Φτάνει. Νόμιζα ότι είχε εξαντληθεί η οργή σας.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** Εκτός του δρόμου του Μουσολίνι έχετε άλλον; Θέλει συντήρηση...

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Προσέξτε, για τις απορίες που έχετε, πρέπει να ξέρετε το εξής: Για τα KPIs, δηλαδή τους δείκτες, τα γνωστά Key Performance Indicators, υπάρχει ελεγκτής, ο οποίος ορίζεται από το δημόσιο και με αποζημίωση εις βάρος του δημοσίου.

Τώρα, θέλω να ξεκαθαρίσω κάτι, κυρίως, στους Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ. Τα διόδια δεν ορίζονται με διοικητικές πράξεις, τα διόδια –επειδή στην Ελλάδα έχουμε συμβάσεις παραχώρησης- ορίζονται από τις συμβάσεις παραχώρησης. Πότε έγιναν οι σημερινές συμβάσεις παραχώρησης στην Ελλάδα; Όταν έγινε το reset του 2013. Ποιος ήταν ο Υπουργός, ο οποίος έκανε τη διαχείριση αυτών των συμβάσεων του reset; Ο κ. Χρυσοχοΐδης. Ο κ. Χρυσοχοΐδης τότε ήταν Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ και συμμετείχε στην κυβέρνηση ως εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ. Το σχόλιό μου είναι «ευτυχώς έφυγες νωρίς». Έχουμε επιτύχει συνετοί άνθρωποι -οι οποίοι μπόρεσαν και διαχειρίστηκαν πολύ σωστά πράγματα τα οποία έσωσαν την ελληνική οικονομία- να είναι μαζί μας, να είναι στη Νέα Δημοκρατία.

Υπάρχουν διοικητικές πράξεις που αφορούν στα διόδια; Έχει γίνει μείωση διοδίων; Βεβαίως, και εδώ πρέπει να αποδώσουμε εύσημα στον κ. Σταΐκούρα. Όταν ήρθε μια αύξηση η οποία υπερέβαινε το 10% παρενέβη ο κ. Σταϊκούρας και έγινε μερική αύξηση και δεν ακολούθησε το δείκτη τιμών καταναλωτή πριν από δύο χρόνια.

Επίσης, έγινε και μείωση των διοδίων από τα ποσά, τα οποία περιήλθαν στο Ελληνικό Δημόσιο από την επαναδιαπραγμάτευση των δανείων του Αυτοκινητόδρομου Αιγαίου, η οποία ισχύει ακόμα στα διόδια. Εσείς θα το ξέρετε, κύριε Νικολαΐδη, διότι περνάτε από τα διόδια της Κατερίνης.

Να προσθέσουμε και κάτι άλλο: Γιάννενα. Θυμηθήκατε τα Γιάννενα ότι είναι ακριβά. Γιατί είναι ακριβά; Διότι περνάς από ένα γιγάντιο εξαιρετικό έργο. Ποιο έργο; Τη γέφυρα. Ποιος διαπραγματεύτηκε τη σύμβαση παραχώρησης της γέφυρας με διόδια 15 ευρώ; Το ΠΑΣΟΚ. Δεν θα μπορούσε να κάνει και διαφορετικά γιατί πρέπει να αποπληρωθεί και εκεί το δάνειο.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ:** Κύριε Υπουργέ, εσείς δεν περνάτε από αυτόν τον δρόμο για να έρθετε; Δεν πληρώνετε διόδια στον δρόμο Θεσσαλονίκη - Αθήνα;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Μη διακόπτετε, παρακαλώ.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ:** Δεν διακόπτω. Είναι ψέματα αυτό.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Τώρα κάτι για να τελειώνουμε. Καταχρώνται τον χρόνο μου.

Η Πρόεδρος η οποία συνομιλεί συχνά με τον εαυτό της στον καθρέφτη ή εκτός του καθρέφτη -δεν ξέρω πώς γίνεται αυτό- με τη γνωστή θεατρικότητα με την οποία πάντοτε απλώνεται στο χώρο, όταν καταλαμβάνει το Βήμα, έφερε έναν όγκο εγγράφων ο οποίος τη δυσκόλεψε να εκφράσει άποψη για τη σύμβαση παραχώρησης. Με εκπλήσσει! Η ίδια ήταν που στο Περιστύλιο της Βουλής έβγαινε με την γροθιά την αριστερή ψηλά.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Και είχε θέσει στον ελληνικό λαό το δίλημμα αν δέχεται ή δεν δέχεται δύο τεράστιες συμβάσεις πολλαπλάσιου όγκου, οι οποίες μάλιστα ήταν γραμμένες στην αγγλική γλώσσα. Τότε, βεβαίως, το πανηγύριζε. Σήμερα διαμαρτύρεται. Ίσως έχει άλλοθι ότι τότε στον ελληνικό λαό είχε δώσει μια εβδομάδα περιθώριο.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υφυπουργέ.

Θα ολοκληρώσουμε τη διαδικασία, καλώντας στο Βήμα τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον κ. Χρίστο Δήμα.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Αρχικά θέλω να ευχαριστήσω όλους τους συναδέλφους Βουλευτές για την συζήτηση που είχαμε τις τελευταίες ημέρες.

Θέλω να ξεκινήσω μιλώντας για την Μονή Σινά στην Αίγυπτο και να πω ότι η Κυβέρνηση παραμένει στη δέσμευση που έλαβε δημοσίως ο Πρωθυπουργός από τον Πρόεδρο της Αιγύπτου κατά τη διάρκεια του Ανωτάτου Συμβουλίου Συνεργασίας των δύο χωρών στην Αθήνα για τη διατήρηση του λατρευτικού ελληνορθόδοξου χαρακτήρα της μονής και αναμένει άμεσα την υπογραφή της σχετικής συμφωνίας όπως είχε διαμορφωθεί μεταξύ των δύο μερών.

Από εκεί και έπειτα, πριν ξεκινήσω την ομιλία μου, θέλω να πω πως εκτός από τον Προεδρεύοντα, είμαι ο παλαιότερος σε αυτή την Αίθουσα και η μνήμη είναι κάτι το οποίο πρέπει να το έχουμε όλοι μας. Το λέω αυτό διότι άκουσα την πρώην Πρόεδρο της Βουλής να μιλάει για την ομαλή λειτουργία της Βουλής. Ειλικρινά, θέλω να υπενθυμίσω σε όσους ήταν εδώ, όσους παρακολουθούσαν το Κοινοβούλιο, ότι τους έξι μήνες που ήταν Πρόεδρος της Βουλής είχαμε μεταμεσονύχτιες συνεδριάσεις, δεν λειτουργούσε η Βουλή κανονικά και φυσικά είχαμε πράξεις νομοθετικού περιεχομένου.

Θέλω να προσθέσω ότι έκανε αναφορά στα δημόσια έργα και για το κόστος που έχουν τα δημόσια έργα και είπε για το μετρό στη Γαλλία. Αρχικά, θέλω να την καλέσω να πάει στο μετρό στη Θεσσαλονίκη και ειδικότερα στον Σταθμό Βενιζέλου, όπου έχουμε τον αρχαιολογικό χώρο εντός του σταθμού, έναν πραγματικά καταπληκτικό σταθμό και το πιο ωραίο μετρό στο οποίο έχω πάει, τουλάχιστον εγώ.

Να υπενθυμίσω τη συνύπαρξή της με τον κ. Τσίπρα επί έξι μήνες. Η συνύπαρξη της κ. Κωνσταντοπούλου με τον κ. Τσίπρα στοίχισε στη χώρα μας πάνω από 100 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτό είναι κάτι το οποίο δεν πρέπει να το ξεχνάμε.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** Μην το λέτε αυτό το πράγμα. Πάλι fake news;

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Μη διακόπτετε.

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αντιλαμβάνομαι την ενόχλησή σας. Είναι κάτι, το οποίο, πράγματι, μας ενοχλεί όλους μας.

Πάμε τώρα στην ομιλία. Σήμερα φέρνουμε προς κύρωση ενώπιον της Εθνικής Αντιπροσωπείας τη σύμβαση παραχώρησης του έργου μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης, στο τμήμα Χανιά -Ηράκλειο, συνολικά εκατόν πενήντα επτά χιλιόμετρα. Υπενθυμίζω ότι η σύμβαση παραχώρησης του τμήματος Χανιά-Ηράκλειο υπεγράφη πριν από είκοσι μέρες ακριβώς και συνάπτεται μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Δικταίον Παραχωρήσεις» και εκ τρίτου της ανώνυμης εταιρείας «Γεκ Τερνα».

Τονίζεται ότι το έργο περιλαμβάνει στην πραγματικότητα και το τμήμα προαίρεσης, δηλαδή από την Κίσσαμο έως τα Χανιά, μήκους περίπου τριάντα χιλιομέτρων. Η προαίρεση αυτή θα ασκηθεί από το δημόσιο το συντομότερο δυνατό, δηλαδή αμέσως μετά την έκδοση των περιβαλλοντικών όρων του τμήματος αυτού.

Στο σημείο αυτό επιτρέψτε μου ένα σχόλιο, επειδή υπήρξαν αρκετές επισημάνσεις από την πλευρά της Αντιπολίτευσης για το γεγονός ότι δεν προηγήθηκε διαβούλευση πριν από την υπογραφή της εν λόγω σύμβασης παραχώρησης. Θυμίζω, λοιπόν, ότι ουδέποτε έχει προηγηθεί διαβούλευση επί σύμβασης παραχώρησης. Στην προκειμένη περίπτωση ωστόσο, έχει προηγηθεί εκτενής διαβούλευση και για την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων του έργου, στην οποία εξέφρασαν τη γνώμη τους, όπως ήδη γνωρίζετε, όλοι οι φορείς, έχοντας υπ’ όψιν τη χάραξη και κατ’ ιδίαν στοιχεία του έργου.

Προτού, όμως, περάσω στην ανάλυση του περιεχομένου της σημερινής κύρωσης και της σημασίας του εμβληματικού αυτού έργου, θα ήθελα να υπογραμμίσω μία σαφή και ξεκάθαρη πρόθεση της Κυβέρνησης, προκειμένου να μην υπάρχει καμία αμφιβολία από την πλευρά των κατοίκων της ανατολικής Κρήτης.

Στρατηγικός στόχος της Κυβέρνησης παραμένει ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης να αποτελέσει έναν ενιαίο, σύγχρονο και ασφαλή οδικό άξονα που θα ενώνει την Κίσσαμο με τη Σητεία, τη δυτική άκρη του νησιού με την ανατολική. Άρα, λοιπόν, οποιαδήποτε αναφορά γίνεται περί ακρωτηριασμού της Κρήτης και συγκεκριμένα αποκλεισμού της ανατολικής Κρήτης, είναι παντελώς αναληθής και αβάσιμη.

Εξηγώ. Ειδικότερα για την επέκταση του ΒΟΑΚ και προς τα ανατολικά, έχουνε ήδη εκπονηθεί μελέτες. Για την έκταση από τον Άγιο Νικόλαο ως την Παχιά Άμμο έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί. Ως προς αυτή την κατεύθυνση και όπως έχει ήδη τονίσει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, θα χρηματοδοτήσει το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα τις μελέτες από την Παχιά Άμμο μέχρι τη Σητεία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαι βέβαιος πως όλοι όσοι βρισκόμαστε σήμερα εδώ αντιλαμβανόμαστε τη δέουσα σοβαρότητα και υπευθυνότητα που απαιτεί η κύρωση σύμβασης παραχώρησης για το τμήμα Χανιά – Ηράκλειο ή Κίσσαμος – Ηράκλειο, όχι μόνο επειδή πρόκειται για το κεντρικότερο, μεγαλύτερο και κρισιμότερο τμήμα του ΒΟΑΚ, με τη μεγαλύτερη κυκλοφορία και σύνδεση των κυριότερων λιμένων και αεροδρομίων της Κρήτης. Άλλωστε, ο βόρειος οδικός άξονας δεν μπορεί και δεν πρέπει να εκληφθεί ως ένα συμβατικό έργο οδοποιίας. Είναι ο βασικός οδικός αναπτυξιακός άξονας του νησιού που θα διασφαλίσει την ασφάλεια των μετακινήσεων ενώ ταυτόχρονα θα λειτουργήσει ως καταλύτης για την οικονομική, τουριστική και κοινωνική πρόοδο της Κρήτης στο σύνολό της. Είναι ένα εμβληματικό και πολυσύνθετο έργο, με ξεκάθαρο εθνικό και περιφερειακό αποτύπωμα.

Αυτό, όμως, που έχει μεγαλύτερη σημασία είναι να κοιτάξουμε πίσω και να αντιληφθούμε πώς φτάσαμε ως εδώ. Διότι, αναμφισβήτητα απαιτήθηκε η υπέρβαση μακροχρόνιων εμποδίων και η αντιμετώπιση σημαντικών γραφειοκρατικών και θεσμικών δυσκολιών που για δεκαετίες καθιστούσαν το έργο καθηλωμένο.

Έρχομαι τώρα στα κύρια σημεία της σύμβασης στα οποία έγινε αναφορά και στις επιτροπές. Η σύμβαση παραχώρησης έχει διάρκεια τριάντα πέντε έτη, εκ των οποίων τα πέντε αφορούν την περίοδο μελετών και κατασκευών. Η ισχύς της άρχεται από την υπογραφή της, ενώ οι προϋποθέσεις για την επίτευξη της ημερομηνίας έναρξης παραχώρησης ορίζεται στο άρθρο 4 αυτής.

Σημειώνεται ότι από την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης το Δημόσιο έχει ήδη ζητήσει την τελευταία εβδομάδα από τον παραχωρησιούχο να εκτελέσει με δαπάνες του πρόδρομες εργασίες στο έργο, προκειμένου να επιταχυνθεί η κατασκευή του. Στις πρόδρομες εργασίες έχουμε ζητήσει από τον παραχωρησιούχο να προχωρήσει στη σύνταξη των μελετών για παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας, ώστε να εκτελεστούν άμεσα τα έργα οδικής ασφάλειας, προκειμένου να μετριαστούν τα ατυχήματα στον υφιστάμενο άξονα.

Εδώ επιτρέψτε μου να αναφέρω κάτι το οποίο, πραγματικά, θεωρώ σημαντικό. Στον ΒΟΑΚ από το φετινό καλοκαίρι θα έχουμε αυτά τα αυξημένα μέτρα οδικής ασφάλειας. Είναι πιλοτικά μέτρα τα οποία εφαρμόσαμε στο τμήμα Πάτρα – Πύργος και είδαμε, πράγματι, πολύ σημαντική μείωση στα ατυχήματα ειδικότερα τα θανατηφόρα. Άρα η πρόθεσή μας είναι, σε συνεργασία με τον παραχωρησιούχο, να εφαρμοστούν άμεσα.

Η σύμβαση περιέχει λεπτομερείς υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου σχετικά με τον χρόνο κατασκευής του έργου ή τη διάρκεια της περιόδου μελετών κατασκευών Τ1 σε εξήντα μήνες από την ημερομηνία έναρξης παραχώρησης, τα χρονοδιαγράμματα εφαρμογής, οι μελέτες κατασκευές περιόδου Τ1 και οι αποκλειστικές και ενδεικτικές προθεσμίες του έργου. Ορίζονται, επίσης, οι ποινικές ρήτρες σε περίπτωση παραβίασης εκ μέρους του παραχωρησιούχου των προθεσμιών αυτών. Τέλος, ορίζονται οι προϋποθέσεις και η διαδικασία έκδοσης των βεβαιώσεων περάτωσης εργασιών από τον ανεξάρτητο μηχανικό.

Επιπλέον, περιγράφονται λεπτομερώς οι υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου ως προς τη λειτουργία, συντήρηση και επισκευή του έργου παραχώρησης, τη διαρκή διαθεσιμότητα του έργου παραχώρησης, τα εγχειρίδια λειτουργίας, τη λειτουργία των σταθμών διοδίων, τη διέλευση επικίνδυνων φορτίων, καθώς επίσης και των υπερμεγέθων και υπέρβαρων οχημάτων, την αστυνόμευση του έργου παραχώρησης και τα σχέδια δράσης στην αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων, την τακτική συντήρηση του αυτοκινητοδρόμου, το εγχειρίδιο επιθεώρησης και συντήρησης, το σύστημα διαχείρισης αυτοκινητοδρόμου κ.α..

Επιπρόσθετα, εντός της σύμβασης καθορίζονται οι κύριοι δείκτες απόδοσης και το σύστημα αξιολόγησης, η διαδικασία ελέγχου τήρησης των δεικτών αυτών και η εκ μέρους του παραχωρησιούχου οφειλόμενες στο Δημόσιο αποζημιώσεις σε περίπτωση μη επίτευξης των απαιτούμενων τιμών των κυρίων δεικτών απόδοσης.

Συνεπώς το έργο παρακολουθείται συνεχώς ως προς τη λειτουργία του και η παραβίαση των υποχρεώσεων αυτών από τον παραχωρησιούχο συνεπάγεται οικονομικές κυρώσεις σε βάρος του.

Αναφορικά με την εξασφάλιση της περιβαλλοντικής προστασίας, ο παραχωρησιούχος υποχρεούται να συμμορφώνεται πλήρως με τους όρους που καθορίζονται στους συγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους του έργου, τις απαιτήσεις της ΕΣΥ και του ΚΜΕ, καθώς και με τις περιβαλλοντικές άδειες με τη νομοθεσία περί προστασίας του περιβάλλοντος. Επίσης, ο παραχωρησιούχος υποχρεούται να προβεί με δαπάνες και ευθύνη του και σύμφωνα με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, απαιτήσεις στην εκτέλεση όλων των έργων που είναι απαραίτητα για την τήρηση των εκάστοτε ισχυόντων ορίων οδικού θορύβου και αέριων ρύπων καθ’ όλη τη διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης, καθώς επίσης και στην εγκατάσταση ηχοπετασμάτων ή και στην κατάλληλη φύτευση για τη συμμόρφωση με τα όρια οδικού θορύβου στις θέσεις εκείνες του έργου παραχώρησης που υπάρχει οργανωμένη δόμηση ή όρια σχεδίου πόλης ή όρια οικισμών ή υπάρχει ειδική εγκατάσταση όπως νοσοκομείο και σχολεία.

Η σύμβαση εναρμονίζεται πλήρως με τους αρχαιολογικούς κανόνες, με σκοπό την αποφυγή της προσβολής τυχόν αρχαιολογικών χώρων και αντικειμένων κατά την κατασκευή του έργου. Ο παραχωρησιούχος υποχρεούται να εκτελέσει με δαπάνες του αρχαιολογικές τομές συνολικού μήκους μέχρι εκατόν πενήντα χιλιομέτρων ή με άλλες ενδεδειγμένες μεθόδους, όπως είναι τα γεωραντάρ, έρευνα ανάλογης έκτασης. Τέλος, η σύμβαση περιέχει λεπτομερή κατάλογο μνημείων στην περιοχή εκτέλεσης του έργου.

Περνάω τώρα στη χρηματοδότηση του έργου, η οποία προέρχεται από τρεις διαφορετικές πηγές. Πρώτον, ο παραχωρησιούχος υποχρεούται να επενδύσει εξ ιδίων ως μετοχικό κεφάλαιο και δευτερογενές χρέος συνολικά 219.375.477,92 ευρώ. Σε περίπτωση που ασκηθεί το δικαίωμα προαίρεσης, αυξάνεται αναλογικά και το ποσό. Δεύτερον, η χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου ανέρχεται στα 693.000.000 ευρώ. Πάλι όταν ασκηθεί το δικαίωμα προαίρεσης θα αυξηθεί και εδώ το ποσό. Τρίτον, αναφορικά με τα δάνεια προς τον παραχωρησιούχο από εμπορικές τράπεζες τονίζεται ότι τα δάνεια αυτά ανέρχονται σε 971.800.000 ευρώ. Πάλι με την άσκηση προαίρεσης έχουμε αύξηση σε πάνω από 1 δισεκατομμύριο.

Στο σημείο αυτό αξίζει να επισημανθεί η καθοριστική συμβολή της ελληνικής Κυβέρνησης, που με επιμονή, συνέπεια και συνεχείς διαπραγματεύσεις εξασφάλισε τη χρηματοδότηση και την ένταξη του έργου σε τροχιά υλοποίησης προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος και της τοπικής κοινωνίας, με αποτέλεσμα να έχουμε σημαντική χρηματοδότηση και από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.

Προτού αναφερθώ στα διόδια τέλη για την ύπαρξη των οποίων ακούστηκαν αρκετές επικρίσεις στο πλαίσιο και των τριών συνεδριάσεων, θα ήθελα να ξεκαθαρίσω το εξής, για όσους ενδεχομένως δεν το γνωρίζουν. Δεν υπάρχει αυτοκινητόδρομος χωρίς διόδια. Αυτό είναι κάτι που δεν μπορεί να ανατραπεί για την ικανοποίηση μιας ρητορικής που αγνοεί την πραγματικότητα και τις ανάγκες της σύγχρονης υποδομής. Η μη επιβολή διοδίων κατ’ εξαίρεση θα συνιστούσε περαιτέρω επιβάρυνση των φορολογουμένων όλης της χώρας για την απόσβεση της δαπάνης κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης του έργου.

Έτσι, λοιπόν, η σύμβαση προβλέπει ανώτατο ύψος διοδίων τελών 0,053 ευρώ ανά χιλιόμετρο προ ΦΠΑ, ό,τι δηλαδή ισχύει σε όλους τους αυτοκινητόδρομους, σε τιμές 2022.

Αυτό για τα οχήματα Κατηγορίας 2, οχήματα με ή χωρίς ρυμουλκούμενο και ύψος μέχρι 2,20 μέτρα, ενώ οι λοιπές κατηγορίες είναι οι ίδιες με όλους τους άλλους αυτοκινητοδρόμους. Επίσης, προβλέπεται η δυνατότητα του Δημοσίου να ζητήσει την τροποποίηση των κατηγοριών οχημάτων με βάση τους εκπεμπόμενους ρύπους και το υπερβάλλον ποσό που προκύπτει θεωρείται ως περιβαλλοντικό τέλος και αποδίδεται στο Δημόσιο.

Τέλος, εξαιρούνται της καταβολής διοδίων τελών τα οχήματα της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, της Ελληνικής Αστυνομίας, του Λιμενικού Σώματος, της Ελληνικής Ακτοφυλακής των Ελληνικών και Συμμαχικών Ενόπλων Δυνάμεων καθώς και τα οχήματα πρώτων βοηθειών του Εθνικού Κέντρου Άμεσης Βοήθειας, των ατόμων με αναπηρία, περιλαμβανομένων και των αναπήρων πολέμου, του παραχωρησιούχου, του κατασκευαστή, του ανεξάρτητου μηχανικού και του λειτουργού, του προσωπικού του Δημοσίου που ασκεί εποπτεία επίβλεψης της εκτέλεσης της σύμβασης και τα οχήματα εταιρειών οδικής βοήθειας.

Δεδομένου ότι τα έσοδα από τα καθορισμένα διόδια τέλη δεν επαρκούν για την κάλυψη του συνολικού κόστους της υποδομής, συμπεριλαμβανομένων λειτουργίας, συντήρησης, εξυπηρέτησης δανείων και απόδοσης ιδίων κεφαλαίων, το Δημόσιο επέλεξε την καταβολή σκιωδών διοδίων προς τον παραχωρησιούχο. Το ποσοστό αυτό αποτέλεσε στοιχείο ανάδειξης του διαγωνισμού και ανέρχεται σε 64,62% επί του κατά περίπτωση επιβαλλόμενου διοδίου τέλους.

Η σύμβαση προβλέπει, επιπλέον, ότι αν η απόδοση της επένδυσης του παραχωρησιούχου ξεπεράσει το συμφωνημένο όριο, το ποσοστό των σκιωδών διοδίων μειώνεται κλιμακωτά και εν τέλει, μηδενίζεται.

Επίσης, σημειώνεται ότι στην προς κύρωση σύμβαση προβλέπονται ειδικές διατάξεις για το έργο σηράγγων μήκους άνω των πεντακοσίων μέτρων, οι οποίες εμπίπτουν στις ρυθμίσεις του π.δ.230/2007. Ο παραχωρησιούχος υποχρεούται να εκπονήσει μελέτη ανάλυσης κινδύνου και να υποβάλει προς έγκριση τον φάκελο ασφάλειας κάθε σήραγγας στη Διοικητική Αρχή Σηράγγων.

Παράλληλα, ο παραχωρησιούχος υποχρεούται να διατηρεί πλήρη ασφαλιστική κάλυψη, περιλαμβανομένου του Δημοσίου, απορρέουσα είτε από τον νόμο είτε από τη σύμβαση. Καθίσταται, επίσης, υπόχρεος μη μείωσης ή περιορισμού αυτής, όπως και ο χρόνος και τρόπος υποβολής των ασφαλιστικών συμβάσεων στο Δημόσιο το πρώτο ή μετά από ανανέωση ή παράταση.

Επιπλέον, μέσω της σύμβασης καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις άσκησης του δικαιώματος παρέμβασης και πρόσβασης από πλευράς Δημοσίου στη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του έργου παραχώρησης, ενώ, ταυτόχρονα, ορίζονται τα γεγονότα ανωτέρας και παρατεταμένης ανωτέρας βίας καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις ευθύνης των μερών.

Εντός της σύμβασης προβλέπονται, επίσης, οι λόγοι, γεγονότα αθέτησης παραχωρησιούχου και οι προϋποθέσεις άσκησης του δικαιώματος καταγγελίας της σύμβασης παραχώρησης από το Δημόσιο, όπως και ο χρόνος και τα αποτελέσματα, οικονομικά και μη, της καταγγελίας αυτής, όπως επίσης και οι λόγοι, γεγονότα αθέτησης Δημοσίου και οι προϋποθέσεις άσκησης του δικαιώματος καταγγελίας της σύμβασης παραχώρησης από τον παραχωρησιούχο, όπως και ο χρόνος και τα αποτελέσματα της καταγγελίας αυτής.

Όσον αφορά στη λήξη της περιόδου παραχώρησης, θεσπίζεται η διαδικασία επιστροφής του έργου στο Δημόσιο με διαδοχικές επιθεωρήσεις του έργου προς διαπίστωση της κατάστασής του, σύμφωνα με τις συμβατικές απαιτήσεις και η φορολογική μεταχείριση μεταβίβασης, όπως και η μη εφαρμογή του άρθρου 479 του Αστικού Κώδικα. Εντός του κειμένου της σύμβασης καθορίζονται λεπτομερώς ο τρόπος επίλυσης των διαφορών που τυχόν ανακύπτουν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος και εν συνεχεία, από την ημερομηνία έναρξης παραχώρησης και καθ’ όλη τη διάρκεια αυτής ή τις διαδικασίες τεχνικών διαφορών και διαιτησίας, ενώ παράλληλα, διευκρινίζονται φορολογικά θέματα σχετικά με τη σύμβαση παραχώρησης, με τρόπο ανάλογο των μέχρι σήμερα συμβάσεων παραχώρησης.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

Δύο λεπτάκια θέλω, κύριε Πρόεδρε.

Επιπρόσθετα, ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τροποποιήσεις με πρωτοβουλία του Δημοσίου, περιλαμβανομένων και των συμπληρωματικών εργασιών σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του ν. 4413/2016 και ρυθμίζονται οι σχετικές οικονομικές επιπτώσεις του. Στο πλαίσιο αυτό καθορίζεται το εφαρμοστέο δίκαιο και η διαδικασία επίλυσης των ζητημάτων που θα ανακύψουν από την τυχόν μεταβολή νομοθεσίας.

Τέλος, με τις λοιπές διατάξεις ρυθμίζονται ειδικά ζητήματα, όπως η μη καταβολή διοδίων από χρήστες, η έκδοση οικοδομικών αδειών, η απαλλαγή των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας από ανταποδοτικά τέλη του παραχωρησιούχου, καθώς και η απαλλαγή από φόρο μεταβίβασης κατά την επιστροφή του έργου στο Δημόσιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με τη σημερινή κύρωση επιβεβαιώνουμε το αυτονόητο: Ένα έργο που, πράγματι, καθυστέρησε να ξεκινήσει, αλλά πλέον θεμελιώνεται σε στέρεες βάσεις με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση και μακροπρόθεσμη προοπτική, υπό την καθοδήγηση προφανώς του Πρωθυπουργού.

Εδώ επιτρέψτε μου να επισημάνω ότι όλες οι κυβερνήσεις του Κυριάκου Μητσοτάκη και της Νέας Δημοκρατίας από το 2019 εργάστηκαν μεθοδικά και συστηματικά για να φτάσουμε σήμερα στην κύρωση σύμβασης του κεντρικού τμήματος του ΒΟΑΚ και ειδικότερα όλοι οι προκάτοχοί μου.

Ας δώσουμε, λοιπόν, το πράσινο φως στην υλοποίηση αυτού του ιστορικού έργου και στους Κρητικούς την ασφάλεια και την ανάπτυξη που τους αξίζει. Η ιστορία, πάντως, στο τέλος αυτό που θα γράψει είναι ότι κάποιοι θα ψηφίσουμε θετικά, ώστε να προχωρήσει ο ΒΟΑΚ. Αντιθέτως, κάποιοι δεν θέλουν να προχωρήσει ο ΒΟΑΚ και γι’ αυτό δεν υπερψηφίζουν. Εμείς είμαστε έμπρακτα με τον ΒΟΑΚ, ενώ κάποιοι είναι έμπρακτα απέναντι στον ΒΟΑΚ.

Όταν σε λίγα χρόνια εσείς που θα καταψηφίσετε σήμερα θα χρησιμοποιείτε τον ΒΟΑΚ, είμαι βέβαιος πως θα αναρωτιέστε εάν άξιζε για μικροπολιτικούς λόγους να μην τον ψηφίσετε. Ευτυχώς, όμως, δεν είναι όλοι σαν και εσάς και κάποιοι από εμάς θα υπερψηφίσουμε τον ΒΟΑΚ και έτσι θα γίνει πραγματικότητα. Άρα, κάποιοι είναι με τις δικαιολογίες τις μικροπολιτικές και κάποιοι είναι με τα έργα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Θα ήθελα να κάνω μια ανακοίνωση στο Σώμα. Οι ανεξάρτητοι Βουλευτές κ.κ. Θεοδώρα Τζάκρη, Αλέξανδρος Αυλωνίτης, Κυριακή Μάλαμα, Παναγιού Πούλου, Μιχαήλ Χουρδάκης και Ραλλία Χρηστίδου κατέθεσαν σήμερα 29-5-2025 πρόταση νόμου: «Για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού και την καταπολέμηση της αισχροκέρδειας».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο» και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Θέλω να επισημάνω ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, πέντε άρθρα, το ακροτελεύτιο άρθρο, καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

|  |
| --- |
| Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο |
| Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: ΠΡΝ |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΠΡΝ |
| Άρθρο πρώτο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: ΠΡΝ |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΠΡΝ |
| Άρθρο δεύτερο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: ΠΡΝ |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο τρίτο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο τέταρτο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: OXI |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: OXI |
| Άρθρο πέμπτο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: ΠΡΝ |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΠΡΝ |
| Ακροτελεύτιο Άρθρο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: ΠΡΝ |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΠΡΝ |
| Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: OXI |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: OXI |
| Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: OXI |
| ΝΙΚΗ: ΠΡΝ |
| ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: OXI |
| ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΠΡΝ |

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

(Να καταχωριστεί το κείμενο του νομοσχεδίου 394α)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ’ ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσαεξουσιοδότηση.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 19.36΄ λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Παρασκευή 30 Μαΐου 2025 και ώρα 9.00΄, με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**