**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Δ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 22 Απριλίου 2019, ημέρα Δευτέρα και ώρα 12.20΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Αντιπροέδρου αυτής, κυρίας Ευαγγελίας (Εύης) Καρακώστα, με θέμα ημερήσιας διάταξης: «Επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών  «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης – Κατασκευής – Χρηματοδότησης – Λειτουργίας – Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης και Μελέτη – Κατασκευή και Χρηματοδότηση των Οδικών του Συνδέσεων»».

  Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σπίρτζης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Η Αντιπρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Ηγουμενίδης Νίκος, Δρίτσας Θεόδωρος, Βαρδάκης Σωκράτης, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Ντζιμάνης Γεώργιος, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Γάκης Δημήτριος, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Αυγενάκης Ελευθέριος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Βούλτεψη Σοφία, Μπούρας Αθανάσιος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Κεγκέρογλου Βασίλης, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κουτσούκος Γιάννης, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Γερμενής Γεώργιος, Δελής Ιωάννης, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κατσώτης Χρήστος, Γεωργιάδης Μάριος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Λυμπεράκη Αντιγόνη και Μίχος Νικόλαος.

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Καλημέρα σε όλες και όλους. Σήμερα έχουμε να επεξεργαστούμε και να εξετάσουμε το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης – Κατασκευής – Χρηματοδότησης – Λειτουργίας – Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης και Μελέτη – Κατασκευή και Χρηματοδότηση των Οδικών του Συνδέσεων».

Πριν μπούμε στη διαδικασία των εισηγήσεων, να αναφέρω τα εξής. Συζητάμε ένα νομοσχέδιο, το οποίο κατά τη δική μου πρόταση, θα μπορούσε να τελειώσει σήμερα. Αν υπάρχει αντίρρηση γι' αυτό, θα ήθελα να δηλωθεί τώρα, γιατί τότε θα πρέπει να καλεστούν αύριο οι φορείς και επίσης να δούμε αν θα συμπτυχθεί η τρίτη με την τέταρτη συνεδρίαση.

Θα δώσω το λόγο επί της διαδικασίας. Έκανα την πρόταση η συζήτηση να διεξαχθεί σήμερα σε μια συνεδρίαση και να τελειώσουμε. Είναι ένα νομοσχέδιο που νομίζω ότι όλοι συναινούν, είναι και Πάσχα, έχουμε και γιορτές και με αυτή την έννοια να μη φτάσουμε να έχουμε συνεδρίαση τη Μεγάλη Τετάρτη.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ για να μας απαντήσει αν συναινεί με την προτεινόμενη διαδικασία.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.):** Συναινώ.

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Αυγενάκης.

**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Καταρχήν, κυρία Πρόεδρε, η κύρωση έφτασε στα χέρια μας την Παρασκευή, αργά το βράδυ και σήμερα το μεσημέρι στις 12.00΄ συνεδριάζει η Επιτροπή για να συζητήσουμε. Θεωρώ ότι είναι εξαιρετικά πιεσμένη διαδικασία, εάν λάβουμε υπόψη μας ότι η Σύμβαση είχε υπογραφεί από τον Φεβρουάριο, οπότε, αγαπητέ κύριε Υπουργέ, δείξτε μια φορά λίγο σεβασμό σε αυτό το Κοινοβούλιο. Εντάξει, εσείς μπορεί να πιέζεστε, να έχετε χίλια δύο πράγματα, αλλά δεν μπορεί να αντιμετωπίζετε το Κοινοβούλιο με αυτόν τον απαξιωτικό τρόπο. Έχει υπογραφεί η Σύμβαση μεταξύ του κράτους μας και της κοινοπραξίας δύο μήνες πριν και ερχόμαστε με διαδικασία εξπρές να συζητήσουμε και να ψηφίσουμε για αυτή τη Σύμβαση, η οποία παρεμπιπτόντως, επί κυβερνήσεων ΣΥΡΙΖΑ και επί υπουργίας Σπίρτζη, έχει αναβληθεί εννέα φορές. Αυτό από μόνο του δηλώνει κάτι.

Άρα, λοιπόν, εμείς θεωρούμε ότι πρέπει να γίνει μια σοβαρή συζήτηση, αναλυτική, χωρίς πίεση και εφόσον φυσικά επιθυμούν οι συνάδελφοι, να έχουμε το χρόνο να καλέσουμε τους φορείς οι οποίοι προβλέπονται, ώστε να πουν και εκείνοι τη δική τους άποψη. Άλλωστε, συζητάμε για ένα έργο εξαιρετικά σημαντικό. Περίπου δέκα χρόνια συζητιέται, έχει εξελιχθεί, έχει ωριμάσει, υπερωριμάσει. Τέσσερα χρόνια το «παλεύει» ο κ. Σπίρτζης, καλό είναι να έχουμε και τη δική τους άποψη.

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Βασίλειος Κεγκέρογλου, Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ..

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης (ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ))**: Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Η άποψή μας είναι ότι θα πρέπει να τηρηθεί κανονικά η διαδικασία. Βεβαίως να κληθούν οι φορείς. Να έχουμε την ευκαιρία και το χρόνο να εκφράσουμε όλες τις απόψεις, αφού ακούσουμε τους φορείς, γιατί δεν είναι μόνο η κύρωση της Σύμβασης. Είναι όλο το περιεχόμενό της και όλα όσα περιλαμβάνονται στο νόμο.

Γιατί δεν πρέπει να ακουστεί ο Δήμαρχος του «Καλλικρατικού» Δήμου που γίνεται το αεροδρόμιο; Γιατί δεν πρέπει να ακουστεί η άποψη των κατοίκων και του φορέα που έχουν τα ζητήματα και έχουν συναντήσει τον Υπουργό για τις απαλλοτριώσεις, από τον εκεί σύλλογο ή και άλλους; Γιατί δεν πρέπει να έρθει ο Περιφερειάρχης, εδώ, να μας πει για το έργο; Γιατί δεν πρέπει να έρθει η Πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ανατολικής Κρήτης να μας πει για το έργο; Γιατί δεν πρέπει να έρθει ο εκπρόσωπος των τουριστικών επιχειρήσεων, του μεγαλύτερου ενδιαφερομένου φορέα για το νέο Διεθνές αεροδρόμιο;

Πρέπει να κάνουμε τη διαδικασία κανονικά. Δεν υπάρχουν για εμάς διακοπές και Πάσχα, δεν είμαστε μαθητές, δεν είμαστε σχολείο. Είμαστε η Βουλή των Ελλήνων. Άρα, ζητούμε να γίνει κανονικά η διαδικασία και να κληθούν οι φορείς.

Πιστεύω ότι δεν έχει αντίρρηση και ο Υπουργός, γιατί γνωρίζει ότι είναι χρήσιμη αυτή η διαδικασία. Έχει διατελέσει Πρόεδρος στο ΤΕΕ και πάντα απαιτούσε στα μεγάλα έργα να υπάρχει συμμετοχή και άποψη. Δεν μπορεί τώρα να αλλάξει θέση. Ευχαριστούμε κ. Σπίρτζη.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Άλλωστε, επειδή απαιτείται ομοφωνία, δεν ξέρω, αν θέλετε, να μιλήσετε κ. Υπουργέ. Δεν ξέρω εάν χρειάζεται να πάμε και στους επόμενους.

Παρακαλώ, δεν τελείωσαν οι υπόλοιποι εισηγητές. Απλά, θα ήθελα οι επόμενοι να τοποθετηθείτε και για την σύμπτυξη τρίτης και τέταρτης συνεδρίασης, διότι εσείς δεν τοποθετηθήκατε επί αυτού, δηλαδή, θα καλέσουμε τους φορείς αύριο, θα κάνουμε την τρίτη συνεδρίαση και η ερώτηση είναι, εάν θα θέλατε να κάνουμε μαζί την τρίτη και τέταρτη συνεδρίαση;

**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.)**: Εμείς, κυρία Πρόεδρε, επειδή μας απευθύνατε το λόγο, θέλουμε να τηρηθεί κανονικά η διαδικασία. Είναι μια εξαιρετικά σημαντική Σύμβαση.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Δεν είναι λάθος διαδικασία όταν συμπτύσσουμε δύο συνεδριάσεις. Το έχουμε κάνει πολλάκις. Το αίτημα είναι εάν θέλετε να συμπτύξουμε τρίτη και τέταρτη. Οι επιτροπές θα γίνουν κανονικά.

**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.)**: Επειδή απευθυνθήκατε, θέλω να σας απαντήσω, γι' αυτό δεν χρειάζεται να μου κάνετε επεξηγήσεις, ούτε να με διακόπτεται την ώρα που μιλάω.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Μου λέτε για κανονικά, λέτε και δεν είναι κανονική η σύμπτυξη. Είναι κανονική, γι' αυτό και θέλω να μου πείτε ναι ή όχι.

**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.)**: Ως Ν.Δ. ζητάμε να γίνει μια κανονική συζήτηση επί της αρχής, να κληθούν φορείς και βεβαίως, να έχουμε μια τρίτη συνεδρίαση. Αν δούμε ότι δεν χρειάζεται τέταρτη, καλώς, τότε, να την συμπτύξουμε. Εκ των πραγμάτων, όμως, χρειάζεται μετά την ακρόαση των φορέων, να ακολουθήσει και μια επόμενη συνεδρίαση, όπως, άλλωστε, ορίζει ο Κανονισμός.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Αυτή, ούτως ή άλλως, θα ακολουθήσει. Εγώ, κ. Αυγενάκη, μιλάω για την τρίτη και τέταρτη.

Εσείς, κ. Κεγκέρογλου, για αυτό που ρώτησα, για την σύμπτυξη τρίτης και τέταρτης συνεδρίασης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.)**: Ομιλεί εκτός μικροφώνου.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Σε όλους θα δώσω το λόγο, αλλά δεν διευκρίνισαν στην τοποθέτησή τους το δεύτερο σκέλος της ερώτησής μου. Γι’ αυτό το κάνω. Έχετε σειρά και θα μιλήσετε, αλλά δεν διευκρίνισαν αυτό το σημείο και γι' αυτό τους ρωτώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης (ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ))**: Ομιλεί εκτός μικροφώνου.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Ωραία. Τον λόγο έχει ο κ. Συντυχάκης, Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε..

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Καταρχήν, ένα σχόλιο.Θέσατε το ζήτημα της επίσπευσης της διαδικασίας, γιατί είναι γιορτές κτλ., Εάν θέτετε ως επιχείρημα αυτό, γιατί το φέρατε μέσα στις γιορτές; Γιατί δεν το φέρνατε πριν τις γιορτές ή να το φέρνατε μετά τις γιορτές, έτσι ώστε να δίνονταν η δυνατότητα να υπάρξει ολοκληρωμένη συζήτηση γύρω από μια σύμβαση που για μας βέβαια - θα τα πούμε και κατά τη συζήτηση - είναι ληστρική, αλλά αφορά όμως, μια ολόκληρη περιοχή η οποία θα καταστραφεί. Έχει λόγο, έχει άποψη, έχει φορείς που αντιτίθενται, άρα λοιπόν, πρέπει να γίνει ουσιαστική συζήτηση γύρω από αυτή τη σύμβαση. Θεωρούμε ότι πρέπει να ακολουθηθεί η κανονική διαδικασία. Δεν θα διαφωνήσουμε στην τρίτη και στην τέταρτη συνεδρίαση να υπάρχει η σύντηξη, αλλά να δοθεί η δυνατότητα, κυρίως, σε όλους όσους έχουν αντίθετη άποψη γύρω από τα αισθήματα της σύμβασης. Τώρα, δήμαρχοι και περιφερειάρχες, είναι γνωστό ότι συμφωνούν. Φωτογραφήθηκαν, άλλωστε, όλοι μαζί κατά την υπογραφή της σύμβασης. Δεν έχουν να προσθέσουν τίποτα καινούργιο. Όχι ότι διαφωνώ να έρθουν, αλλά δεν θα αλλάξουν τη διαφορά με την παρουσία τους στην ακρόαση των φορέων. Ευχαριστώ.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ κι εγώ. Δεν έχουμε αντίρρηση, μία πρόταση έγινε. Το λόγο έχει ο κ. Ηγουμενίδης.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ):** Να ξεκαθαρίσω απλά, ότι, προφανώς και είμαστε υπέρ της ολοκληρωμένης και άνετης συζήτησης της συγκεκριμένης σύμβασης. Έχουμε, ήδη, πρόταση για τους φορείς που θα καλέσουμε. Νομίζω ότι πρέπει να προχωρήσουμε τη διαδικασία. Τώρα, το αν θα γίνει αύριο η κλήση των φορέων ή μετά το Πάσχα είναι δευτερεύον.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Όχι, όχι. Έγινε μόνο μια πρόταση. Θέλετε, κύριε Υπουργέ, να πείτε δύο κουβέντες πριν συνεχίσουμε τη διαδικασία;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ναι. Καταρχάς, να δώσω μερικές διευκρινίσεις, όπως, γιατί υπογράφηκε πριν δύο μήνες και έρχεται σήμερα. Με την αλλαγή του νόμου περί Ανωνύμων Εταιρειών, έπρεπε να γίνουν οι απαραίτητες αλλαγές από την κοινοπραξία που κέρδισε το διαγωνισμό, στην εταιρία ιδιωτικού σκοπού, στο ΓΕΜΗ. Αυτό έφερε καθυστέρηση περίπου ενάμιση μήνα. Μόλις ολοκληρώθηκε αυτή η διαδικασία, το καταθέσαμε στη Βουλή.

 Το δεύτερο, στο οποίο προφανώς και έχει δίκιο ο κ. Κεγκέρογλου, είναι ότι δεν θέλουμε να παρακάμψουμε, εγώ τουλάχιστον, καμία διαδικασία, ώστε να μην ακουστούν εδώ οι φορείς και να μη γίνει μια αναλυτική συζήτηση για τέτοιου είδους έργο, το οποίο μετά από δεκαπέντε χρόνια και περισσότερο, έρχεται στο Κοινοβούλιο για κύρωση και για να δούμε και ποιες είναι οι διαφορές. Αυτό δεν έχει να κάνει με πολιτική. Αυτό έχει να κάνει με το πως μπορείς να αντιμετωπίσεις μια σύμβαση ΣΔΙΤ, πολύ θετικότερα από ότι παλαιότερα. Να δούμε, δηλαδή, και τα πλεονεκτήματα που έχουν προκύψει από αυτή τη διαδικασία.

Επίσης, θα ήθελα να πω στον κ. Συντυχάκη, ότι προφανώς, όλοι αυτοί οι φορείς που διαφωνούν, τους οποίους εγώ σέβομαι και τους συνάντησα, σχεδόν όλους, μπορεί κάποιοι να διαφωνούν γιατί έχουν πραγματικές ανησυχίες και κάποιοι άλλοι περιβαλλοντολογικές, που πιστεύω τις έχουμε αντιμετωπίσει. Υπάρχουν όμως και άλλοι, που έχουν συμφέροντα για να μείνει το έργο. Επομένως, αν θέλετε να τους φέρουμε κι αυτούς εδώ για να τους ακούσουμε, εγώ δέχομαι, με μεγάλη χαρά. Να λέμε και τη μία πλευρά και την άλλη, γιατί υπάρχουν ομάδες συμφερόντων και στην αγορά κατασκευαστών και τοπικά στην αγορά τουρισμού, που δεν θέλουν να γίνει το έργο.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Να δούμε ποιος είναι με ποιόν, κύριε Υπουργέ, βέβαια, γιατί αυτό επέμεινε να συζητήσουν. Δηλαδή, να φανεί στους πολίτες, ποιος είναι με ποιόν, ποιος εκπροσωπεί ποιόν.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Βεβαίως και να το δούμε. Πριν από 1 χρόνο σ’ ένα οικονομικό συνέδριο, ήρθε κάποιος και μου έκανε μια ερώτηση ενάντια στην υλοποίηση κατασκευής του αεροδρομίου του Καστελίου, επικαλούμενος, ότι είναι αγρότης της περιοχής. Τελικά, αποδείχτηκε, ότι όχι μόνον δεν ήταν αγρότης, γιατί καταλαβαίνουμε όλοι ότι σε διεθνή οικονομικά φόρουμ, δυστυχώς, δεν έχουν συμμετοχή οι εκπρόσωποι των αγροτών μας, αλλά υπήρχαν και συγκεκριμένα συμφέροντα από πίσω, που δεν θέλανε για δικούς τους εμπορικούς και άλλους λόγους, οικονομικών συμφερόντων πάντως, να μην μεταφερθεί το αεροδρόμιο από εκεί που είναι σήμερα σ’ οποιαδήποτε άλλη θέση. Αυτό φαντάζομαι ότι εσείς που είσαστε από την Κρήτη, το ξέρετε καλύτερα.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Υπουργέ. Συνεχίζουμε τη συζήτηση, με τις προτάσεις των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών για τους φορείς.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης (ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.)):** Θα πρέπει να γνωρίζετε, κυρία Πρόεδρε, ότι έρχονται από ένα αεροδρόμιο που αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα και ότι για να βρω εγώ σήμερα εισιτήριό, δυστυχώς, ήμουν σε λίστα αναμονής και παρακάλεσα κάποιον άλλο και μπήκα στη θέση του.

**ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ:** Κυρία Πρόεδρε, ο κύριος Υπουργός έχει πει ότι αύριο θα έρθει να εγκαινιάσει τον αυτοκινητόδρομο και να μην αναβάλουμε τα εγκαίνια, γιατί έχει γίνει ήδη ενημέρωση των τοπικών εφημερίδων, καναλιών και του ραδιοφώνου. Σας παρακαλώ, κυρία Πρόεδρε, να μην αναβληθεί.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν εγκαινιάζουμε τον δρόμο και μην βιάζεστε, κύριε Κουτσούκο, απλά ξεκινά το έργο που λέγατε ότι δεν θα ξεκινήσει.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κύριος Αυγενάκης.

**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας):** Κυρία Πρόεδρε, εάν δεν έχουμε κάποιο ζήτημα το οποίο γνωρίζει ο Υπουργός, το σωστό είναι να γίνει σήμερα η συζήτηση επί της αρχής, να καλέσουμε τους φορείς αμέσως μετά από τις εορτές του Πάσχα, ώστε να μπορούν και εκείνοι να προγραμματίσουν την άνοδό τους, γιατί δεν είναι εύκολο, ειδικά αυτή την περίοδο που διανύουμε, τα εισιτήρια είναι δυσεύρετα, όπως πολύ σωστά είπε ο συνάδελφος και την 3η συνεδρίαση, δηλαδή τη συζήτηση επί των άρθρων, να την κάνουμε την ίδια ημέρα το απόγευμα. Έτσι, θα έχουν το χρόνο και οι φορείς, να προγραμματίσουν το ταξίδι τους στην Αθήνα.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Υπουργέ, εσείς τι προτείνετε;

Επομένως, στις 6 Μαΐου, η συζήτηση με τους φορείς.

**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας):** Κυρία Πρόεδρε, να γίνουν και οι 2 συνεδριάσεις την ίδια ημέρα, φορείς και η συζήτηση επί των άρθρων.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Υπουργέ, οι βουλευτές ζητούν να γίνει η συζήτηση με τους φορείς την Τρίτη 7 Μαΐου. Είναι δυνατόν Υπουργέ;

Επομένως, στις 7 Μαΐου, έχουμε τη συζήτηση με τους φορείς στις 11.00 και στις 15.00 θα γίνει η 3η συνεδρίαση, η οποία θεωρώ ότι όλοι θα συμφωνήσουμε να γίνει μία και να ολοκληρώσουμε την συζήτηση στις Επιτροπές.

Ωραία θα το δείτε. Συμφωνείτε, ωραία, ωραία.

Συνεχίζουμε τη συζήτηση με τις προτάσεις για τους φορείς.

Το λόγο έχει ο κύριος Αυγενάκης.

**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Κυρία Πρόεδρε, θα θέλαμε να κληθεί ο Δήμος Μινώα - Πεδιάδος, ο Πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, ο Δικηγορικός Σύλλογος, η Περιφέρεια Κρήτης, υπάλληλοι της Πολιτικής Αεροπορίας από το «Νίκος Καζαντζάκης» και φυσικά, τουριστικοί φορείς του νησιού. Ευχαριστώ.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Κεγκέρογλου.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. - ΔΗΜ.ΑΡ.):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Συμφωνούμε για το Δήμο, για την Περιφέρεια, για την Επιτροπή Κατοίκων, που είναι θεσμικός ο σύλλογος και έχει συναντήσει τον κ. Υπουργό και η Ένωση Τουριστικών Επιχειρήσεων.

Διαφωνώ ως προς το να κληθεί το Τεχνικό Επιμελητήριο, αλλά να κληθεί το τοπικό, Ανατολικής Κρήτης, που έχει περισσότερο γνώση για το θέμα. Βεβαίως, ο σύλλογος εργαζομένων στην Πολιτική Αεροπορία, πάλι τοπικά. Είναι ο Σύλλογος εκεί πέρα που καλύπτει και τους ιδιοκτήτες, που είναι και αγρότες και μη αγρότες. Ευχαριστώ.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Ζαρούλια.

**ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Έχουμε καλυφθεί.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Συντυχάκης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Μεταξύ άλλων που ακούστηκαν και την Πρωτοβουλία Πολιτών για τη Διάσωση, Προβολή και Αειφόρο Ανάπτυξη της Πεδιάδος. Ευχαριστώ.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Ηγουμενίδης.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Ο Δήμαρχος Μινώα - Πεδιάδος, ο Περιφερειάρχης Κρήτης, ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρείας που φτιάχτηκε για το αεροδρόμιο, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η αρμόδια Εφορία Αρχαιοτήτων, η Πρωτοβουλία Πολιτών για τη Διάσωση, Προβολή και Αειφόρο Ανάπτυξη της Πεδιάδας, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας και το Τμήμα Ανατολικής Κρήτης του Τεχνικού Επιμελητηρίου, το Εμπορικό Επιμελητήριο, το ΕΒΕ και το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο και η Ένωση Ξενοδόχων Ηρακλείου.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τα τρία τελευταία που είπατε είναι τα τοπικά ή κεντρικοί φορείς;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.):** Και το κεντρικό και το τοπικό.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Κυρία Πρόεδρε, σε σχέση με τις προτάσεις για την πρόσκληση των φορέων, θα θέλαμε να κληθεί και το Συνδικάτο Οικοδόμων Νομού Ηρακλείου, εργαζόμενοι στον κατασκευαστικό κλάδο, που προφανώς, έχουν ένα πολύ σημαντικό λόγο στην όλη αυτή διαδικασία.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Ηγουμενίδης.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.):** Η τελευταία τετραετία αποτελεί μια ιστορική καμπή για τα λεγόμενα μικρά και μεγάλα έργα της Κρήτης. Μέσα σε τέσσερα χρόνια, την περίοδο 2015 - 2019, πραγματοποιήθηκαν όσα δεν έγιναν σε δεκαετίες ολόκληρες.

Θα ήθελα να είμαι πιο συγκεκριμένος.

Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης. Μετά από δεκαετίες εγκληματικής - τονίζω τη λέξη «εγκληματικής» - ολιγωρίας, στο εν λόγω διάστημα της τετραετίας, το έργο έχει περάσει αισίως στην δεύτερη φάση και το προσεχές διάστημα αναμένεται να δημοπρατηθεί η μελέτη στρατηγικού σχεδιασμού από την Διεύθυνση Νησιωτικών Υποδομών.

Έχει σημασία, μάλιστα, για τη σύμβαση παραχώρησης για το Αεροδρόμιο Καστελίου που συζητάμε σήμερα, ότι η οριστική χάραξη του έργου προβλέπει και τρεις κάθετους άξονες προς την Νότια Κρήτη - έναν από τα Χανιά έως την Παλαιόχωρα, έναν από το Ρέθυμνο έως τον Πλακιά και έναν ακόμα από τη Χερσόνησο προς το Καστέλι και το βιομηχανικό πάρκο Αρκαλοχωρίου, ο οποίος περιλαμβάνεται στη σύμβαση.

Δεύτερον. Πριν από λίγες μέρες, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παραδόθηκε ανεπίσημα το έργο «Χερσόνησος-Γούρνες», ένα έργο ύψους 50 εκατομμυρίων ευρώ, κομμάτι του Βόρειου Οδικού Άξονα της Κρήτης, μήκους 9 χιλιομέτρων, στάσιμο από το 2012, που αποδίδεται σήμερα στην κοινωνία της Κρήτης και στα πρότυπα ενός σύγχρονου ευρωπαϊκού αυτοκινητόδρομου.

Σε λίγες μέρες, σύμφωνα με τον προγραμματισμό, θα παραδοθεί ένα ακόμα εξαιρετικά σημαντικό έργο, που αποτελούσε το κρητικό «Γεφύρι της Άρτας» και που η παράδοσή του σηματοδοτεί το οριστικό τέλος σε μια εποχή υποσχέσεων χωρίς πραγματικό αντίκρισμα και μιλάω για το πολύπαθο οδικό έργο «Ηράκλειο-Μεσσαρά» και δεν χρειάζεται να σχολιάσω τίποτα περισσότερο.

Εκτός από το τμήμα «Γούρνες-Χερσόνησος» και το δρόμο της Μεσσαράς, τις επόμενες μέρες θα παραδοθούν προς χρήση δύο ακόμα έργα, η γέφυρα στο Χαμέζι, αλλά και το έργο του Αποσελέμη. Σε όλα τα παραπάνω να προστεθούν και όλες εκείνες οι αναγκαίες παρεμβάσεις που έχουν πραγματοποιηθεί στο υπάρχον αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης» και βέβαια, όσες άμεσα πρέπει να ολοκληρωθούν και εντός χρονοδιαγραμμάτων, αλλά και όλες οι ευρύτερες διαδικασίες που βάζουν την Κρήτη στο επίκεντρο σημαντικών εξελίξεων.

Υπενθυμίζω, ότι στα μέσα του 2018 υπογράφηκαν οι συμβάσεις για την ηλεκτρική διασύνδεση Κρήτης – Πελοποννήσου, ενώ βγαίνει και ο διεθνής διαγωνισμός για την ηλεκτρική διασύνδεση της Κρήτης με την Αττική, με προοπτική το έργο να ολοκληρωθεί το 2022, που αφορά την μελλοντική ενεργειακή αυτονομία της Κρήτης, αλλά και την ανάδειξη του νησιού σαν γέφυρα συνεργασίας ανάμεσα στους λαούς της ευρύτερης περιοχής.

Δεν θα μπω στον πειρασμό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να αναφερθώ στις μελέτες για τα έργα αντικατάστασης των δικτύων ύδρευσης στο Δήμο Ηρακλείου, που το καλοκαίρι του 2015 τις βρήκαμε «θαμμένες» στα συρτάρια των αρμοδίων και που σήμερα χρηματοδοτούνται και υλοποιούνται. Για το νομό Ηρακλείου θα πω, ότι περίπου 32 εκατομμύρια ευρώ ενισχύσεις δόθηκαν μόνο μέσα στο 2018 και μόνο από το Υπουργείο Εσωτερικών, για κομβικά έργα ύδρευσης και αποχέτευσης και για βασικές Δομές που εξυπηρετούν αποκλειστικά τις τοπικές ανάγκες, χωρίς να υπολογίζουμε τα περίπου 12 εκατομμύρια ευρώ, που είναι να προστεθούν στο υπό εξέλιξη έργο της αντικατάστασης-επέκτασης του δικτύου ύδρευσης της ΔΕΥΑΗ Ηρακλείου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε απόλυτη συνάφεια με όσα συζητάμε σήμερα, έχει ιδιαίτερη σημασία να τονιστεί η παγίωση της τουριστικής δυναμικής της Κρήτης και μάλιστα σε ιστορικά επίπεδα. Τα αεροδρόμια Ηρακλείου και Σητείας καταγράφονται, παγίως τα τελευταία χρόνια, σε αυτά με την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση της χώρας, ενώ ειδικά για τον μήνα Νοέμβριο του 2018, είναι χαρακτηριστική η αύξηση στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου, από 88.000 επιβάτες το 2015- στοιχεία που πήρα από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας- σε 169.957 επιβάτες το 2018, δηλαδή σχεδόν διπλασιασμός της επιβατικής κίνησης και μάλιστα σε μη τουριστικό μήνα. Αναφέρθηκε πριν ο κ. Κεγκέρογλου για τις δυσκολίες που έχει να βρει εισιτήριο τώρα τον Απρίλιο.

Η εθνική στρατηγική για τον θεματικό τουρισμό αποδίδει ιδιαίτερα καρπούς στην Κρήτη, αφού η στροφή στην ανάπτυξη του θεματικού τουρισμού αποτελεί κεντρική στρατηγική της Κυβέρνησης και του σημερινού Υπουργείου Τουρισμού.

Σε ένα τέτοιο περιβάλλον, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έρχεται σήμερα για να υπογραφεί μια Σύμβαση που αποτελεί σταθμό για τον τουρισμό, για την ανάπτυξη, αλλά και την γεωστρατηγική θέση της Κρήτης. Με το παρόν σχέδιο νόμου, αποκτά ισχύ νόμου η Σύμβαση Παραχώρησης που υπογράφηκε τον Φεβρουάριο του 2019 και αφορά τη μελέτη-κατασκευή-χρηματοδότηση-λειτουργία-συντήρηση και εκμετάλλευση του νέου διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης και τη μελέτη- κατασκευή και χρηματοδότηση των οδικών του συνδέσεων.

Όπως σημειώνεται στην αιτιολογική έκθεση, το έργο στο Καστέλι αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα εθνικά έργα με τεράστια στρατηγική σημασία για την ανάπτυξη της Κρήτης, αλλά και γενικότερα της εθνικής οικονομίας. Πρόκειται για μια επένδυση 1,5 δις ευρώ και ενός έργου συμβατικού αντικειμένου πάνω από 520 εκατ. ευρώ. Με την έναρξη του έργου δημιουργούνται 1500 θέσεις εργασίας, κατά την περίοδο κατασκευής και πολλαπλάσιες μόνιμες θέσεις εργασίας, κατά την περίοδο λειτουργίας και την περίοδο που θα αναπτυχθούν νέες εμπορικές υποδομές και χρήσεις.

Θα πρέπει να τονισθεί ότι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών πέτυχε για πρώτη φορά, το δημόσιο να διατηρήσει παρουσία σε μια εξαιρετικής σημασίας επένδυση, τόσο στη φάση της υλοποίησης, όσο και στη λειτουργία του αεροδρομίου με συγκεκριμένα οφέλη. Αξίζει να σημειωθεί ότι προηγήθηκε από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου ένας σημαντικός κύκλος παρεμβάσεων και αλλαγών στη δομή του διαγωνισμού, παρεμβάσεις υπέρ του δημοσίου συμφέροντος, με οικονομικά και κοινωνικά οφέλη, που αποτυπώνονται στη σύμβαση παραχώρησης.

Στα βασικά χαρακτηριστικά του έργου σημειώνονται.

Η αύξηση του ελάχιστου ποσοστού συμμετοχής του δημοσίου στην εταιρεία κατασκευής και λειτουργίας του νέου αερολιμένα, στο 45%.

Σημειώνεται ότι κατά τη διαδικασία που ακολουθήθηκε ο παραχωρησιούχος αποδέχτηκε την πρόταση του ελληνικού δημοσίου για τη μετάθεση του χρόνου καταβολής της συμβολής του δημόσιου, ύψους 180 εκατ. ευρώ, η οποία είναι καταβλητέα στην εταιρεία αεροδρομίου ένα χρόνο από την ημερομηνία έναρξης της παραχώρησης.

Με αντανάκλαση στην τοπική κοινωνία, διπλασιάζονται τα έσοδα από το αντισταθμιστικό αντάλλαγμα που θα λαμβάνει το κράτος από την εκμετάλλευση του έργου, φθάνοντας το 2%. Τα έσοδα αυτά θα διανέμονται στους φορείς Τοπικής Αυτοδιοίκησης της περιοχής για κοινωφελείς δράσεις. Όπως έχει ήδη γίνει γνωστό, το αντισταθμιστικό αντάλλαγμα με βάση τη σύμβαση παραχώρησης, θα διατίθεται με αποφάσεις του Υπουργού, κατά 1% στο δήμο Μινώα - Πεδιάδος και κατά 1% για την ενίσχυση της ανάπτυξης στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης της περιφερειακής ενότητας Ηρακλείου, καθώς και σε άλλες κοινωνικές δράσεις. Το ποσό αυτό δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητο, μιλάμε για έσοδα που υπολογίζονται γύρω στα 184 εκατ. ευρώ, τα οποία θα μοιράζονται στην Τοπική Αυτοδιοίκηση της περιοχής.

Μετά τη λήξη της σύμβασης παραχώρησης, το ελληνικό δημόσιο προικίζεται από την εν λόγω επένδυση με 3,7 δις ευρώ, αυτή είναι η υπολειμματική αξία του αεροδρομίου κατά τη λήξη της περιόδου παραχώρησης.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ενέταξε στους όρους σύμβασης τη δημιουργία εκθεσιακού χώρου σε έκταση 10 στρεμμάτων για την αποκλειστική προβολή των τοπικών προϊόντων και εταιρειών.

Επίσης, έχει σημασία η αναγνώριση και η ξεχωριστή μνεία στη σύμβαση στην πολιτιστική και την αρχιτεκτονική κληρονομιά του τόπου και του τοπίου, με παρεμβάσεις στα ελάχιστα τεχνικά στοιχεία του διαγωνισμού, καθορισμός συγκεκριμένων υψηλών προδιαγραφών για βιοκλιματικό κτίριο του αεροσταθμού κατά ΚΕΝΑΚ, θέσπιση ελάχιστου περιβαλλοντικού αποτυπώματος του αερολιμένα, ειδικοί όροι για την αρχιτεκτονική του κτιρίου κ.λπ..

Επιπλέον, για την απρόσκοπτη υλοποίηση του έργου υπήρξε αποφασιστική προώθηση των απαλλοτριώσεων με τη νέα διαδικασία του άρθρου 7α του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων, ώστε να διασφαλισθεί η πλήρης διαθεσιμότητα του χώρου για την εκτέλεση του έργου, πριν από την έναρξη της περιόδου παραχώρησης.

Για την κατασκευή του αερολιμένα και των οδικών συνδέσεων, καθώς και των ζωνών άρσης εμποδίων έχουν εκδοθεί 28 αποφάσεις κήρυξης αναγκαστικών απαλλοτριώσεων.

Σημαντική τροποποίηση του τρόπου επιλογής του ανεξάρτητου μηχανικού με ανοιχτή διαδικασία και διεθνή διαγωνισμό και με ουσιαστική συμμετοχή του δημοσίου σε αυτόν, με παράλληλη θέσπιση διαδικασίας για την άμεση αντικατάστασή του, εφόσον αυτό ζητηθεί από το δημόσιο.

Όπως ανέφερα και εισαγωγικά στο αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης περιλαμβάνεται και η μελέτη, κατασκευή και χρηματοδότηση των οδικών προσβάσεων σύνδεσης του νέου αεροδρομίου Καστελίου με το βόρειο και νότιο οδικό άξονα της Κρήτης.

Για τη σύνδεση με το νότιο οδικό άξονα της Κρήτης προβλέπεται η μελέτη και κατασκευή της οδικής σύνδεσης μήκους 6 χιλιομέτρων περίπου διατομής μιας λωρίδας ανά κατεύθυνση με λωρίδα πολλαπλών χρήσεων, χωρίς διαχωρισμένο οδόστρωμα από το αεροδρόμιο μέχρι τον άξονα Ηρακλείο-Αρκαλοχώρι.

 Θα μπορούσα να παραθέσω και άλλα στοιχεία που συνηγορούν υπέρ του έργου. Ωστόσο, κύριε Υπουργέ, με την παρουσία σας στο Ηράκλειο, επανειλημμένα έχετε δώσει όλα τα στοιχεία του έργου, αλλά και απαντήσεις σε μια σειρά θέματα. Ωστόσο, επίσης, νομίζω ότι απ' αυτό το βήμα για ιστορικούς λόγους θα είχε σημασία κατά τη γνώμη μου, κύριε Υπουργέ, να αναφερθείτε σε εκείνα τα μέτρα που έχουν ληφθεί για την προστασία του περιβάλλοντος.

Στα μέτρα που έχουν ληφθεί για τους κατοίκους της περιοχής του Καστελίου, για τα ζητήματα των απαλλοτριώσεων και του ύψους αυτών για τους εργαζόμενους και τις καλλιεργήσιμες εκτάσεις, αλλά και για τους λόγους που η πρόταση του λοξού διαδρόμου στον νυν αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης» απορρίφθηκε σαν λύση. Ακριβώς επειδή υπάρχουν πειστικές απαντήσεις και πολύς κόσμος από την Κρήτη σήμερα παρακολουθεί την συζήτησή μας, νομίζω πως έχει μια αξία, κύριε Υπουργέ, να αναφερθείτε και σε αυτά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι είναι μια υπόθεση που έχει περάσει από σαράντα κύματα και σήμερα με τον πιο θεσμικό τρόπο ολοκληρώνεται, βάζοντας φρένο σε μια παρατεταμένη αναμονή που μόνο πίσω πήγε την περιοχή.

Η απόφαση για το αεροδρόμιο στο Καστέλι είναι από το 2003. Και σήμερα, 16 χρόνια μετά και μετά από πολλές υποσχέσεις, τελικά, είναι η σημερινή κυβέρνηση εκείνη που εξασφάλισε την ισχυρή παρουσία του δημοσίου στην σύμβαση, είναι η σημερινή κυβέρνηση εκείνη που ολοκλήρωσε τον διαγωνισμό.

Κυρίες και κύριοι βουλευτές, κόντρα σε όσους έταζαν χωρίς ουσιαστικό αντίκρισμα, κόντρα σε όσους πόνταραν σε μια αριστερή παρένθεση, κόντρα σε όσους σε κάθε φάση του έργου δεν σταματούσαν ούτε σταματούν να κινδυνολογούν, είμαι σε θέση να πω ότι είναι η σημερινή κυβέρνηση της Αριστεράς που φέρνει στην Βουλή προς κύρωση και με όρους δημοσίου συμφέροντος τη σύμβαση για το αεροδρόμιο στο Καστέλι.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει, ο κ. Αυγενάκης.

**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το αεροδρόμιο Καστελίου θα είναι το δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο στην Ελλάδα μετά το «Ελευθέριος Βενιζέλος».

 Το νέο αεροδρόμιο αναμένεται να εξυπηρετεί περίπου 9 εκατ. επιβάτες μετά από πέντε έτη λειτουργίας του, ενώ θα μπορεί να εξυπηρετεί μέχρι και 15 εκατ. στο τέλος της περιόδου της παραχώρησης. Θα έχει διάδρομο προσγείωσης 3,2 χιλιόμετρα, ικανό να εξυπηρετήσει όλα τα υφιστάμενα αεροσκάφη σε παραγωγή, ενώ το κτίριο του αεροσταθμού θα έχει επιφάνεια 71 στρεμμάτων με όλες τις σύγχρονες ανέσεις και παροχές των σύγχρονων αεροδρομίων.

Η Ν.Δ., ναι, επιθυμούμε αυτό το έργο να γίνει. Άλλωστε, η κυβέρνηση της Ν.Δ. το σχεδίασε. Θεωρούμε ότι θα αποτελέσει ένα σύγχρονο αεροδρόμιο, που καλύπτει πλήρως όλα τα διεθνή χαρακτηριστικά με ένα τερματικό κτίριο πέντε επιπέδων συνολικής επιφάνειας περίπου 72.000 τ.μ., με 1.100 τ.μ. χώρων μονίμων εκθέσεων και 13.000 τ.μ. χώρους εμπορικών χρήσεων, με 11 κτίρια και με τη σύνδεση του με τα οδικά δίκτυα κυρίως το ΒΟΑΚ. Ένα έργο που πραγματικά θα φέρει την ανάπτυξη. Ανάπτυξη όχι μόνο στο δήμο Μινώα - Πεδιάδος ή στο νομό Ηρακλείου, αλλά σε ολόκληρη την Κρήτη. Θα δημιουργήσει πάνω από 1.500 νέες θέσεις εργασίας, ενώ κατά την περίοδο της κατασκευής του θα περάσει τις 7.500 νέες θέσεις εργασίας. Όμως, για τη Ν.Δ. το έργο του οποίου συζητάμε την κύρωση του σήμερα, είναι διπλό. Μαζί με το αεροδρόμιο στο Καστέλι δημιουργείται και ένα νέο πρότζεκτ, η ανάπλαση του αεροδρομίου «Νίκος Καζαντζάκης», του υφιστάμενου αεροδρομίου.

Όπως σημειώθηκε και κατά την παρουσίαση του προγράμματος της Ν.Δ. από τον τομέα υποδομών και από τον Κώστα τον Καραμανλή, αρμόδιο τομεάρχη, το παλαιό αεροδρόμιο του Ηρακλείου θα μπορούσε να αποτελέσει ένα πεδίο για την εφαρμογή των προτάσεων καινοτομίας.

Εάν δεν σχεδιάσουμε από τώρα το πώς θα αξιοποιηθεί ο χώρος που θα μείνει κενός, το «ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ» στην Αλικαρνασσό-κινδυνεύει να παραμείνει για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα ένα απέραντο νεκροταφείο. Σας θυμίζει κάτι φαντάζομαι, το ΕΛΛΗΝΙΚΟ, είστε γνώστες. Άρα, δεν θέλουμε με τίποτα να έχουμε ένα αντίστοιχο απέραντο νεκροταφείο όπως είναι και η πρώην Αμερικάνικη Βάση. Ο χώρος του Αεροδρομίου σήμερα του «ΝΙΚΟΥ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ» θα μπορούσε να γίνει πραγματικά ένα εξαιρετικό σημείο, ένας πόλος, μια μητροπολιτική πόλη, δίπλα στον αστικό ιστό με κατοικίες, κτίρια γραφείων, ξενοδοχεία, μαρίνα ιδιωτικών σκαφών καθώς είναι δίπλα στη θάλασσα.

Στόχος μας ως αυριανή κυβέρνηση, αποτελεί η εκπόνηση μελέτης στρατηγικού σχεδιασμού για αυτό το τμήμα της πόλης που θα μπορούσε να φέρει τεράστια ανάπτυξη σε ολόκληρη την Κρήτη. Όσον αφορά την χρηματοδότηση, το ύψος της επένδυσης ανέρχεται στα 520 εκατομμύρια περίπου, εκ των οποίων τα 480 αφορούν το τμήμα μελετών και κατασκευών που περιλαμβάνει την παράδοση του συνόλου των έργων με το κλειδί στο χέρι. Έχουμε έναν ενδοιασμό για το τελικό κόστος του νέου project, παρόλα αυτά, όμως, είναι σημαντικό ότι έχει επιλεχθεί μια σχετικά καλή τιμή. Εδώ να σημειώσουμε ότι το ελληνικό δημόσιο συμμετέχει με ποσοστό 45,9%, οι ιδιώτες με 54,1%, η ΤΕΡΝΑ με 32,5% και η Aegean Mare από την Ινδία 21,6%.

Έχουμε, επίσης, έναν ενδοιασμό όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα που αναφέρεται στη σύμβαση. Λέτε ότι η διάρκεια μελετών κατασκευών ανέρχεται σε 60 μήνες, οι 12 πρώτοι εκ των οποίων αφορούν στην οριστικοποίηση μελετών, οι επόμενοι 42 στην εκπόνηση εργασιών και ελέγχων παράδοσης και οι τελευταίοι 6 στην προετοιμασία και εξασφάλιση της επιχειρησιακής ετοιμότητας και της μεταφοράς των δραστηριοτήτων από το παλαιό στο νέο αεροδρόμιο.

Η σύμβαση παραχώρησης βασίζεται στη σύμβαση παραχώρησης του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» με βελτιώσεις που βασίζονται στην εμπειρία που συσσωρεύτηκε από το ελληνικό δημόσιο. Το σχέδιο σύμβασης παραχώρησης βελτιώθηκε περαιτέρω κατά την προδιαγωνιστική διαδικασία, λαμβάνοντας υπόψη βελτιώσεις που προτάθηκαν από τους ενδιαφερόμενους ομίλους. Η σύμβαση παραχώρησης έχει λάβει προέγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού, ενώ έχει προφανώς ελεγχθεί και από το ελεγκτικό συνέδριο.

Η διαγωνιστική διαδικασία διήρκησε πρακτικά έντεκα χρόνια. Ξεκίνησε το 2009, με μια διακοπή το 2010 και ολοκληρώθηκε το 2019. Η διαδικασία ενσωμάτωσης, εν πολλοίς, όλης της οδηγίας της Ε.Ε., σύμφωνα με τη διαδικασία της διακήρυξης του έργου, η σύμβαση παραχώρησης έχει υπογραφεί ήδη από την εταιρία παραχώρησης το Φεβρουαρίου που μας πέρασε. Είναι αναγκαίο εδώ να τονίσουμε ότι το κείμενο της σύμβασης παραχώρησης που τελικά χρησιμοποιήθηκε στο διαγωνισμό και έχει κατατεθεί στη Βουλή προς κύρωση, είναι εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων, το κείμενο που ο υφιστάμενος Υπουργός παρέλαβε από τον προκάτοχό του, το οποίο συντάχθηκε αρχικά από Σουφλιά και Καραμανλή την περίοδο 2008 - 2009, ενώ και εκείνοι χρησιμοποίησαν ως βάση και τεχνογνωσία το σύστημα Σπάτων το 1990 με 93, επί κυβερνήσεων Τζανετάκη και Μητσοτάκη.

Να πούμε και μερικά ιστορικά στοιχεία, επειδή έχουν και αυτά τη δική τους αξία. Το έργο αποφασίστηκε, μελετήθηκε και προγραμματίστηκε και δημοπρατήθηκε από τις κυβερνήσεις της Ν.Δ.. Έχει τη σφραγίδα της παράταξής μας. Το 2008 απόφαση για το έργο και ανάθεση σε ειδική υπηρεσία του τότε ΥΠΕΧΩΔΕ της κατάρτισης των τευχών και της διενέργειας διαγωνισμού με τη μέθοδο της παραχώρησης. Υπήρχε διαφωνία από τον τότε ΣΥΡΖΙΑ και μάλιστα υπάρχουν και σχετικές δηλώσεις του τότε προέδρου του ΣΥΡΙΖΑ κυρίου Αλαβάνου.

Το 2009 και πάλι με απόφαση του ΥΠΕΧΩΔΕ επί Ν.Δ., εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι και τα τεύχη του διαγωνισμού στις 31/8/2009. Προκηρύχθηκε ξανά από την κυβέρνηση Σαμαρά το 2014 αλλά και το 2012, όταν προετοιμάζονταν η προκήρυξη, ο ΣΥΡΙΖΑ ήταν κατά του αεροδρομίου στο Καστέλι. Στα έτη 2015 και 2016 ο διαγωνισμός παρατάθηκε έντεκα φορές, δύο φορές επί Ν.Δ. με σφόδρα απέναντι τον τότε ΣΥΡΙΖΑ και εννέα φορές επί ΣΥΡΙΖΑ με Υπουργό τον κ. Σπίρτζη, πάντα με την ίδια προκήρυξη του 2014 της κυβέρνησης Σαμαρά.

Με μια και μοναδική προσφορά που κατατέθηκε στις 26/10/2016, χρειάστηκαν 6 με 7 μήνες για την ανακήρυξη προσωρινού αναδόχου το Μάιο του 2017 και ακόμη άλλοι 16 μήνες για τον οριστικό ανάδοχο το Σεπτέμβριο του 2018. Τελικά έχουμε την υπογραφή της σύμβασης το Φεβρουάριο του 2019 και την κύρωση στη Βουλή το Μάιο του 2019. Χαιρόμαστε που ο ΣΥΡΙΖΑ υιοθέτησε το μοντέλο διαγωνισμού και την προκήρυξη του 2014 που, ενώ από την εποχή του Αλαβάνου, αλλά και του Τσίπρα, αντιτάχθηκε στην παραχώρηση και την εκλογή του Καστελίου, τελικά, συντάχθηκε με τη λύση και την πρόταση της Ν.Δ. και προσχωρεί τελικά στο μοντέλο των παραχωρήσεων, αν και ξεκίνησε σφόδρα απέναντι. Λυπούμαστε, όμως, που χρειάστηκαν 9 παρατάσεις του 2015 και του 2016, εξ’ αιτίας της αβεβαιότητας που η πολιτική του δημιούργησε στους επενδυτές η τότε επαναστατικής περίοδος.

Λυπούμαστε που του χρειάστηκαν πάνω από 23 μήνες για να αξιολογήσει τη μία και μοναδική προσφορά και τονίζουμε πως όλα τα παραπάνω επιβεβαιώνουν τις θέσεις της Ν.Δ. για τις υποδομές, την ανάγκη προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων, καθώς και την επιτάχυνση των διαδικασιών σχεδιασμού. Δεν υπήρξε ο κ. Σπίρτζης ο Υπουργός-πρότυπο της αποτελεσματικότητας, όπως θέλει τουλάχιστον να παρουσιάζεται. Στα 5 χρόνια που του χρειάστηκαν από την προκήρυξη του 2014 και τα πεπραγμένα του, που δεν προδικάζουν καμία αποτελεσματικότητα στα τρέχοντα, υπήρξε μάλλον υπουργός των μουσαμάδων του μετρό της Θεσσαλονίκης.

Υπάρχουν και κάποια σημεία τα οποία εμείς πιστεύουμε ότι μετά από τόσα χρόνια θα μπορούσαν να έχουν συμπεριληφθεί, επικαιροποιώντας την τότε σύμβαση. Στο παράρτημα Α΄, κύρια σημεία παραχώρησης, παράγραφος 3.6β, λέει «το Δημόσιο δεσμεύεται να δώσει τη συμμετοχή του, τα 180 εκατ., από έξι μήνες σε ένα χρόνο». Με άλλα λόγια, δηλαδή, το 2020 επί κυβερνήσεως Ν.Δ. θα κληθεί να καταβάλει το ποσό των 180 εκατομμυρίων ευρώ. Άλλος ψηφίζει και άλλος πληρώνει. Δεν πειράζει, απλώς, το λέω για να το σημειώσουμε.

Επίσης, στη σύμβαση παραχώρησης, στο σχέδιο νόμου άρθρο 4, παράγραφος 4.1.3, καθορίζεται αντισταθμιστικό αντάλλαγμα 2% επί των συνολικών εσόδων της εταιρείας του αεροδρομίου που θα καταβάλει η εταιρία κάθε χρόνο στο Δημόσιο για όλα τα χρόνια εκμετάλλευσης. Ερωτηματικά δημιουργεί, όμως, η πρόβλεψη, πως ο κάθε Υπουργός θα μπορεί να το αναδιανέμει με νέα απόφασή του, όπου θέλει και όποτε θέλει.

Στην παράγραφο 6.2, ο τίτλος αναφέρει «Στοιχεία». Αναφέρει ότι όλα τα στοιχεία, περιλαμβανομένων και των σχετικών με την αεροπορική κίνηση και των γεωτεχνικών και γεωφυσικών στοιχείων και πληροφοριών, τα οποία αφορούν την ευρύτερη γεωγραφική περιοχή και το χώρο εκμετάλλευσης του έργου και έχουν παρασχεθεί σε οποιαδήποτε μορφή από το Δημόσιο ή για λογαριασμό του, έχουν δοθεί στην εταιρεία για πληροφοριακούς και μόνο σκοπούς, χωρίς, δηλαδή, να περιέχουν οποιαδήποτε δήλωση ή εγγύηση του Δημοσίου και οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που ενήργησε ως προς την ακρίβεια ή την πληρότητά τους.

Δηλαδή, πιο απλά, η εγκεκριμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου, που αναλύει τα γεωφυσικά και γεωτεχνικά στοιχεία της περιοχής, δεν αποτελεί δεσμευτικό στοιχείο. Δηλαδή, τα ύδατα, τα αρδευτικά έργα, η κοπή και φύτευση δένδρων, οι καλλιεργήσιμες περιοχές δίπλα και γύρω από το αεροδρόμιο, τα περιβαλλοντικά δεδομένα της εποχής, δεν λαμβάνονται αναγκαστικά υπόψη; Να επανεξεταστεί η συγκεκριμένη παράγραφος ή να δώσετε, κ. Υπουργέ, περισσότερες εξηγήσεις.

Στην παράγραφο 6.5 λέει «η εταιρεία δεν φέρει ευθύνη με την τυχόν υπάρχουσα ρύπανση». Ποια είναι αυτή; Αν υπάρχει, δεν περιγράφεται στην εγκεκριμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων; Γενικά, δεν υπάρχει πρόβλεψη για τα αντιπλημμυρικά έργα είτε στο υφιστάμενο είτε στο νέο οδικό δίκτυο. Ιδιαίτερα τώρα που η Κρήτη έχει χτυπηθεί από συνεχείς βροχοπτώσεις, έχουμε πάρει τα μηνύματα και καλό είναι να τα συμπεριλάβουμε έγκαιρα.

Παράλληλα – κρατήσετε αυτήν την σημαντική έλλειψη – δεν υπάρχει ένα ολοκληρωμένο χωροταξικό σχέδιο. Γνωρίζουμε καλά ότι σε κάθε νέο αεροδρόμιο δημιουργείται γύρω από την πόλη, για συγκεκριμένες ανάγκες και λειτουργίες, μια καινούργια πολιτεία. Εδώ υπάρχει μια έλλειψη, η οποία δεν αναφέρεται πουθενά. Επίσης, δεν υπάρχει πρόβλεψη για σχέδιο οργανωμένων συνδυασμένων μεταφορών. Δεν υπάρχει, επίσης, σχέδιο διαχείρισης των σκουπιδιών και των απορριμμάτων. Θα πρέπει να γίνουν μελέτες διαχείρισης των απορριμμάτων και φυσικά τα αντίστοιχα έργα τα οποία δεν προβλέπονται.

Όσο αφορά τις απαλλοτριώσεις, γνωρίζω ότι έχετε ασχοληθεί και εσείς προσωπικά, γιατί βρέθηκα στην υπογραφή της συμβάσεως πριν 2 μήνες περίπου. Οι απαλλοτριώσεις κηρύχθηκαν με 28 κοινές υπουργικές αποφάσεις, με αποτέλεσμα την ταλαιπωρία των εμπλεκομένων δικαιούχων ιδιοκτητών, λόγω των πολλών δικαστηρίων που απαιτούνται για πάρα πολλούς από αυτούς που έχουν ιδιοκτησίες σε όλη την έκταση του αεροδρομίου.

 Μέχρι σήμερα, κρατήστε ότι έχουν συζητηθεί μόνο 2 αιτήσεις, για τον καθορισμό προσωρινής τιμής μονάδας αποζημίωσης, για τις οποίες έχει γίνει συντέλεση της απαλλοτρίωσης, αλλά μέχρι σήμερα δεν έχουν φτάσει οι επιταγές στο ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων.

Επιφυλασσόμαστε να ακούσουμε και τους φορείς και φυσικά, να πάρουμε την τελική μας θέση. Ωστόσο, κρατήστε ότι το έργο αυτό το αγκαλιάζουμε, το στηρίζουμε και μας ενδιαφέρει, το ταχύτερο δυνατόν, να υλοποιηθεί για το καλό του Ηρακλείου, για το καλό της Κρήτης.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Αυγενάκη. Πριν προχωρήσω στον επόμενο ομιλητή, θα ήθελα να διαβάσω τους φορείς, να τους ακούσουμε με προσοχή και να πούμε εάν έχουμε κάποια διαφωνία, ή έχουμε ξεχάσει κάτι. Δήμαρχος Μίνωα - Πεδιάδος. Περιφέρεια Κρήτης. Τεχνικό Επιμελητήριο Ανατολικής Κρήτης. Σύλλογος Εργαζομένων ΥΠΑ «Νίκος Καζαντζάκης». Ένωση Ξενοδόχων Ηρακλείου. ΕΒΕΕ. Πρωτοβουλία Πολιτών για ανάπτυξη Πεδιάδος. Συνδικάτο Οικοδομών νομού Ηρακλείου. Εκπρόσωπος εταιρίας ΤΕΔΝΑ Α.Ε.. Ανεξάρτητος μηχανικός. Εργαζόμενοι ξενοδοχοϋπάλληλοι. Εφορία Αρχαιοτήτων. Επιτροπή κατοίκων -σύλλογος Κύπερας. Πανελλαδικό Παρατηρητήριο Πολιτών για την Αειφόρο Ανάπτυξη.

Το λόγο έχει ο κ. Κεγκέρογλου.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Την ανοχή σας παρακαλώ, λόγω του ότι δεσμεύτηκαν οι άλλοι συνάδελφοι από την Δημοκρατική Συμπαράταξη ότι δεν θα πάρουν το λόγο και εν μέρει, θα έχω μια μικρή αύξηση στο διαθέσιμο χρόνο.

Συζητάμε σήμερα ένα κρίσιμο αναπτυξιακό έργο για την Κρήτη, το νέο Διεθνές Αεροδρόμιο Καστελίου και το τονίζω, αλλά βεβαίως και για όλα όσα απαιτούνται, παράλληλα με τη δημιουργία του αεροδρομίου και δεν έχουν μέχρι σήμερα συμπεριληφθεί είτε στη σύμβαση παραχώρησης είτε στον γενικότερο σχεδιασμό για το αναπτυξιακό αυτό έργο και τις παράλληλες ενέργειες και δράσεις, καθώς και τα πρόσθετα έργα, που απαιτούνται. Να πούμε ότι η κύρωση της σύμβασης παραχώρησης είναι συνέχεια μιας προσπάθειας, που άρχισε πριν πολλά χρόνια, με πρωτοβουλίες των τοπικών κοινωνιών και πολιτικές αποφάσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και των κυβερνήσεων του, και με δεδομένο ότι το υφιστάμενο αεροδρόμιο δεν μπορούσε τότε - και αποδείχτηκε –

 να εξυπηρετήσει ικανοποιητικά τη μεγάλη και διαρκώς αυξανόμενη αεροπορική κίνηση της Κρήτης.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του αεροδρομίου «Νίκος Καζαντζάκης» και η αδυναμία να γίνουν ουσιώδεις βελτιώσεις και παρεμβάσεις επέκτασης του, καθώς και τα ζητήματα ασφάλειας στην περιοχή, κατέστησαν παραπάνω από αναγκαία τη δημιουργία νέου Διεθνούς Αερολιμένα.

Αυτά δεν ήταν αρκετά να πείσουν τότε πολλούς που στάθηκαν απέναντι στο έργο, με διαφορετικές απόψεις και ανάλογα με το θέμα που ενδιέφερε τον κάθε φορέα.

Όμως και σήμερα, θα πρέπει να πούμε και να επισημάνουμε ότι υπάρχουν πολλές διαφοροποιήσεις, όπως π.χ. ο τοπικός ΣΥ.ΡΙΖ.Α. και η υποψήφια Δήμαρχος Ηρακλείου του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. είναι αντίθετοι με το έργο. Επίσης και ο Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου, στέλεχος της Ν.Δ. και υποψήφιος βουλευτής της Ν.Δ. κ. Πασπάτης, ο οποίος ανήκει στη σημερινή πλειοψηφία του δήμου. Συνεχίζουν να εκφράζουν αντιθέσεις, με τις δικές του αιτιολογίες ο καθένας . Όμως, εμείς θα πρέπει να κρίνουμε.

Αξίζει μια σύντομη αναφορά στο ιστορικό, αλλά πρώτα να ξεκαθαρίσω κάτι. Είναι τιμή που όλα τα κόμματα έχουν ορίσει Εισηγητές από το Ηράκλειο, όσα, βεβαίως, είχαν. Ιδιαίτερα, εγώ είμαι και από το Αρκαλοχώρι και η γυναίκα μου από το Καστέλι. Άρα, έχουμε απόλυτη γνώση και η τοποθέτησή μας είναι βιωματική και έχει λάβει υπόψη της όλες τις παραμέτρους. Είναι, λοιπόν, πολύ καλό που και οι συνάδελφοι τοποθετήθηκαν ευθέως. Όμως, χωρίς να πουν ψέματα, είπαν μισές αλήθειες για το κομμάτι που κάθε Κυβέρνηση έκανε, είτε αυτή ήταν της Ν.Δ. είτε ήταν η σημερινή.

Επιτρέψτε μου να κάνω μια αναφορά, που περιλαμβάνει όλες τις ενέργειες και όλες τις παραλείψεις όλων των Κυβερνήσεων, για να κάνουμε μια ιστορική καταγραφή που δείχνει τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει ένα έργο μεγάλο. Δεν υπήρξε ούτε εγκατάλειψη, ούτε αδιαφορία. Υπήρξαν προβλήματα που καθυστέρησαν το έργο και βέβαια, υπήρξε και η κρίση, η οποία δημιούργησε τεράστιο πρόβλημα κυρίως στο να υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον από αναδόχους να συμμετάσχουν από εταιρείες και να έχουν και την απαραίτητη χρηματοοικονομική στήριξη.

Επομένως, είναι λάθος να ακούγονται ακραίες εκφράσεις, όπως «ένα εγκαταλειμμένο έργο» ή «μόνο εμείς κάναμε». Στο συγκεκριμένο έργο, είχαμε αντιμετώπιση πραγματικών προβλημάτων. Βεβαίως, υπήρξαν και ολιγωρίες και θα τις πω, αλλά δεν πιστεύω ότι υπήρξαν σκοπιμότητες.

Οι κινητοποιήσεις που είχαμε από τις τοπικές κοινωνίες, κυρίως Αλικαρνασσού και Ηρακλείου, για να αντιμετωπιστούν οι επιπτώσεις από τη λειτουργία του αεροδρομίου, δημιούργησαν την ανάγκη να υπάρξει μια δημόσια συζήτηση για να βρεθεί λύση.

Κατατέθηκαν πολλές προτάσεις. Μία από τις προτάσεις ήταν και η δημιουργία του λοξού διαδρόμου. Δηλαδή, να βελτιώσουμε το υπάρχον αεροδρόμιο, να εξαντλήσουμε τα περιθώριά του, ούτως ώστε να καλύψει τις ανάγκες. Ήταν μια πρόταση, που είχε και αυτή την τεκμηρίωση της.

Όμως, φάνηκε από τη μελέτη, η οποία ανατέθηκε από το Υπουργείο Μεταφορών, το 1997, στο ΕΜΠ *(Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο)*, σε συγκεκριμένη ομάδα, ότι ήταν πάρα πολύ δύσκολο να καλυφθούν οι ανάγκες και έτσι, η συγκεκριμένη ομάδα του ΕΜΠ κατέθεσε πρόταση για συμπληρωματική λειτουργία άλλου αεροδρομίου. Μάλιστα, πρότεινε την περιοχή του Καστελίου για τη δημιουργία αυτού του συμπληρωματικού αεροδρομίου. Ταυτόχρονα, βεβαίως, έγιναν και οι περιβαλλοντικοί όροι και η μελέτη για τη δημιουργία του λοξού.

Πρέπει να σας πω ότι το 2003 παραδόθηκε αυτή η μελέτη και πήγε στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Όμως, στο μεταξύ, πάρθηκαν πρωτοβουλίες. Ο Πρόεδρος των εργαζομένων του Συλλόγου της Πολιτικής Αεροπορίας ήταν ο πρώτος που πήρε την πρωτοβουλία για να προχωρήσει όχι μόνο η βελτίωση του υπάρχοντος αεροδρομίου, αλλά και μια οριστική λύση. Αμέσως αυτή η πρωτοβουλία του Σπύρου Ρολάκη, το βιβλίο του οποίου αναφέρει όλη την ιστορία, θα το καταθέσω στα Πρακτικά της Βουλής για να φαίνεται και να αποδεικνύει το τι έγινε και τι δεν έγινε. Και για να επαινέσουμε αυτούς που παίρνουν τις πρωτοβουλίες. Αυτή η πρωτοβουλία αγκαλιάστηκε και από την πλειοψηφία των συναδέλφων του - γιατί πάντα υπάρχουν διαφορετικές απόψεις- και από τους αιρετούς.

Πρώτοι ακολούθησαν οι Δήμαρχοι των τότε καποδιστριακών Δήμων, Αρκαλοχωρίου, Καστελίου και Θραψανού, κ.κ. Γιαννόπουλος, Δοκιανάκης και Λαδωμένος, όπως και νομαρχιακοί σύμβουλοι και οι αιρετοί δήμαρχοι των περιοχών Χερσονήσου και Αρχανών, απ’ όπου ήταν ο σημερινός περιφερειάρχης και άλλοι παράγοντες.

Αυτή η πρωτοβουλία ολοκληρώθηκε με μια διακήρυξη που υπέγραψαν 100 φορείς, τον Νοέμβριο του 2001. Ήταν μια πρωτοβουλία, πραγματικά, θεσμικής υπέρβασης που έδειχνε την προοπτική. Συναντήθηκε αυτή η πρωτοβουλία και με τις ανάγκες της Αλικαρνασσού και του Ηρακλείου, για ασφάλεια, αντιμετώπιση, δηλαδή, των επιπτώσεων της πτήσης, αλλά και με την ανάγκη να καλυφθούν οι ανάγκες του διαρκώς αυξανόμενου τουριστικού ρεύματος.

Αποδείχθηκε ότι είχαμε δίκιο, τότε.

Έρχεται αυτή η πρωτοβουλία και υιοθετείται από τον αείμνηστο Νομάρχη, Γιάννη Γαρυφαλάκη, ο οποίος θέτει το θέμα στο νομαρχιακό συμβούλιο, τον Φεβρουάριο του 2002 και λαμβάνεται μια κατά πλειοψηφία, με μεγάλη πλειοψηφία όμως, απόφαση, η οποία ήταν πολύ χρήσιμη και σημαντική για την πορεία του έργου.

Το Υπουργείο Μεταφορών, με τον Χρήστο Βερελή Υπουργό και Υφυπουργό τον Μανώλη Στρατάκη, πήραν την πολιτική απόφαση και υιοθέτησαν την πρόταση του νομαρχιακού συμβουλίου, που ήταν η άποψη κατά πλειοψηφία, κατά μεγάλη πλειοψηφία, όχι μόνο των μελών του νομαρχιακού συμβουλίου αλλά και της κοινωνίας συνολικά και ανατέθηκε η μελέτη για την υπόδειξη θέσης σε σχέση με τη δημιουργία του νέου διεθνούς αεροδρομίου.

Προτάθηκε, ως η βέλτιστη λύση ξανά, η θέση που είχε υποδειχθεί και από την ομάδα του ΕΜΠ, δηλαδή, η περιοχή Καστελίου - Πεδιάδος. Έτσι, λοιπόν, ελήφθη η πολιτική απόφαση και νομίζω ότι έγινε το πρώτο μεγάλο βήμα.

Από κει και πέρα, θα θυμίσω ότι η νομοθετική πρωτοβουλία που ελήφθη τον Ιανουάριο του 2004, δεν ολοκληρώθηκε λόγω αλλαγής της κυβέρνησης. Η νέα κυβέρνηση δεν ασχολήθηκε τα πρώτα χρόνια, μιας και δεν το είχε ως προτεραιότητα το έργο.

Θέσαμε ως πρόταση νόμου, από την πλευρά του ΠΑ.ΣΟ.Κ., για τα εμπορευματικά έργα και το θέμα της δημιουργίας του νέου φορέα, καταψηφίστηκε και δεν υιοθετήθηκε από την κυβέρνηση, η οποία ήρθε πολλά χρόνια αργότερα, το 2008 και υπήρξε η νομοθέτηση με τον ν.3710 άρθρο 28, μετά από κοινοβουλευτικές παρεμβάσεις και πολλές άλλες πρωτοβουλίες που είχαμε πάρει - ερωτήσεις, επερωτήσεις - γι' αυτό θα καταθέσω εκτός από το βιβλίο και τις δύο δικές μου παρεμβάσεις, όμως υπήρχαν και άλλων συναδέλφων απ' όλα τα κόμματα,

Στη συνέχεια υπήρξε έγκριση περιβαλλοντικών όρων και η πρώτη διακήρυξη για τη δημοπρασία έγινε λίγες μέρες πριν τις εκλογές του 2009. Συγκεκριμένα, έγινε στο τέλος Αυγούστου του 2009. Το αποτέλεσμα, βεβαίως, ήταν να μην προχωρήσει.

Πρέπει να πούμε συγκεκριμένα, ότι στη συνέχεια η κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., με βάση το σχέδιο που είχε γίνει το προηγούμενο διάστημα, έφερε συγκεκριμένες αλλαγές, διότι υπήρξαν υπερμεγέθη.

Να σας πω ότι η δαπάνη προβλεπόταν να είναι 800 εκατομμύρια, τότε, το συνολικό έργο, κύριε Υπουργέ. Είχε αυτό το υπερμέγεθες που πάντα και ο κ. Σουφλιάς προωθούσε σε όλα τα έργα, χωρίς στην πραγματικότητα να υπάρχει η αντίστοιχη τεκμηρίωση.

Αυτό που κάναμε ήταν ότι πρώτα απ' όλα αλλάξαμε τα ζητήματα που είχαν να κάνουν με την χρηματική συμβολή του δημόσιου, που δεν είχε εξασφαλιστεί, όταν δημοπρατήθηκε το έργο τον Αύγουστο του 2009.

Επιλύθηκε το θέμα του ακριβούς προσδιορισμού της θέσης του διαδρόμου, μετά από σχετική δέσμευση της ΥΠΑ, που δεν είχε γίνει κατά την πρώτη δημοπράτηση του 2009.

Επιλύθηκε οριστικά το θέμα της προμήθειας εγκατάστασης του εξοπλισμού αεροναυτιλίας. Εξασφαλίστηκε το θέμα της παράλληλης λειτουργίας πολιτικού και στρατιωτικού αεροδρομίου, μετά την πρώτη δημοπράτηση. Οριστικοποιήθηκε ο καθορισμός του ανταλλάγματος για τη συμμετοχή του δημοσίου στην εταιρεία του νέου αεροδρομίου και ολοκληρώθηκε η διαδικασία σχολιασμού και διαβούλευσης με τους υποψήφιους διαγωνιζόμενους.

Όλα αυτά τα λέω για να καταδειχθεί αυτό που είπα στην αρχή, ότι πολλά έργα δημοπρατούνταν με μία όχι τόσο στέρεα διαδικασία και είχαν ως αποτέλεσμα νέες καθυστερήσεις, όμως, δεν υπήρχε σκοπιμότητα, αυτό που είπα στην αρχή. Απλά ήταν αυτή η αντίληψη και ο τρόπος δουλειάς συγκεκριμένων ανθρώπων, με τους οποίους βέβαια βλέπαμε ότι δεν συμφωνούμε.

Για την ορθή καταγραφή, θα πρέπει να πω ότι για το διαγωνισμό που έγινε στις 18.10.2011, όσοι είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον συμμετοχής, πρότειναν περιορισμό των τεχνικών χαρακτηριστικών, ώστε να μειωθεί η δαπάνη της επένδυσης με κύρια αλλαγή την πρόβλεψη υλοποίησης του διαδρόμου των 3.800 μέτρων, που κατά την άποψή μου, θα καταστεί απαραίτητος σε δύο φάσεις. Στην αρχική φάση των 3.200, όπως προβλέπεται σήμερα και στη συνέχεια, το υπόλοιπο τμήμα, εφόσον υπάρξει η ανάγκη, με βάση την αεροπορική κίνηση. Τα νέα τεχνικά χαρακτηριστικά έγιναν με εισήγηση του γενικού γραμματέα τότε του συναδέλφου σας του κ. Σέργιου Λαμπρόπουλου και εντάχθηκαν στα τεύχη δημοπράτησης. Σημαντικός σταθμός -πρέπει να το πούμε - η απόφαση του Υπουργού Μιχάλη Χρυσοχοΐδη στις 14.5.2014 για τη διενέργεια διεθνούς διαγωνισμού του έργου με τα νέα χαρακτηριστικά, ο οποίος πραγματοποιήθηκε 11 Νοεμβρίου 2014. Λόγω κυρίως της κρίσης, αλλά και άλλων τεχνικών ζητημάτων, η ημερομηνία υποβολής προσφορών παρατάθηκε 11 φορές, αν δεν κάνω λάθος. Αναφέρθηκε ήδη και ο κ. Αυγενάκης. Δύο φορές από τον κύριο Χρυσοχοΐδη -από τους πριν- και 9 φορές από τον κύριο Σπίρτζη. Τελική ημερομηνία 26 Οκτωβρίου 2016. Κατά την ημερομηνία αυτή κατατέθηκε μία προσφορά από τον Όμιλο Εταιρειών Ένωση Προσώπων ΤΕΡΝΑ ΑΕ και GMR Airports Limited. Στις 14.9.2018 εγκρίθηκε το αποτέλεσμα του διαγωνισμού και η πιο πάνω εταιρεία ανακηρύχθηκε ανάδοχος του έργου. Η σύμβαση παραχώρησης που ισχύει για 37 έτη υπογράφηκε από τον Υπουργό το Φεβρουάριο του 2019, όπως είπαμε και προβλέπει την ολοκλήρωση του έργου σε πέντε χρόνια.

Σημειώνω ότι τα προβληματικά σημεία κατά τη διαδικασία επιλογής του αναδόχου, που δεν αντιμετωπίστηκαν ορθά και πρέπει να τα αναφέρω, ανεξάρτητα αν μπορεί να γίνει τροποποίηση της σύμβασης ή όχι, γιατί ό,τι άποψη και αν έχουμε εμείς θα κληθούμε στο τέλος να πούμε ναι ή όχι στη σύμβαση που ήδη έχει υπογραφεί και βέβαια να προσθέσουμε πράγματα που δεν έχουν να κάνουν με τη σύμβαση. Όμως, αξίζει να πω ότι στην περίπτωση κατά την οποία το Αεροδρόμιο Σητείας αναβαθμιστεί -και θα αναβαθμιστεί, δεν υπάρχει περίπτωση- και στο βαθμό που ο παραχωρησιούχος τεκμηριώσει μείωση των εσόδων του, λόγω αυτού του γεγονότος, τότε μπορεί να διεκδικήσει αποζημιώσεις από το δημόσιο. Αυτό είναι κάτι, το οποίο, κατά την άποψή μας, δεν χρειαζόταν. Η Σητεία εξυπηρετεί μία διαφορετική περιοχή, έχει τη δική της δυναμική και νομίζω αυτό δεν χρειαζόταν να μπει.

Στο άρθρο 5.5.2 «περίοδος παραχώρησης παράτασης». Εδώ υπάρχει ένα σημείο προβληματικό για μένα. Δεν έλαβε υπόψιν την εμπειρία του «Ελευθέριος Βενιζέλος», θετική και αρνητική. Υπάρχει και θετική εμπειρία και αρνητική. Θέλω να πω ότι δεν διεξήχθη δημόσιος διαγωνισμός, έγινε επαναδιαπραγμάτευση. Εμείς πιστεύουμε ότι μπορούσαμε να έχουμε περισσότερα έσοδα στο δημόσιο με διεθνή διαγωνισμό, παρότι γλιτώσαμε 600 νομίζω εκατομμύρια με την παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα οποία θα χάνονταν αν δεν είχε αναθεωρηθεί η αρχική απόφαση.

Η δυνατότητα που δίνεται με έμμεσο τρόπο, είναι η σύμβαση να είναι 47 ετών, όχι 35 μείον 5 της κατασκευής, 30, αλλά 47 συνολικά. Αυτό, κατ’ ανάγκη μπορεί να μην καταστεί αρνητικό, εάν το αντίστοιχο διάστημα συμβούν όλα τα θετικά για το δημόσιο και την τοπική κοινωνία, αλλά συνήθως δεν συμβαίνουν όλα. Το επισημαίνω, αυτό δεν μπορεί να αλλάξει, είναι μέσα στη σύμβαση, παρά μπορεί να αλλάξει το 10ετές, να πάρει πολιτική απόφαση η τότε κυβέρνηση - και μπορούμε εμείς να το επισημάνουμε και να το πούμε μέσα στα πρακτικά της συνεδρίασης αυτής και στην Ολομέλεια - να κάνει νέο διεθνή διαγωνισμό, να δώσει εκεί προτεραιότητα, αντί να κάνει επαναδιαπραγμάτευση.

Υπάρχουν όμως και σοβαρά ζητήματα, που δεν αντιμετωπίστηκαν στα πέντε χρόνια και θέλω κύριε Υπουργέ, να τα ακούσετε, διότι, πρέπει τώρα να κάνουμε επιτάχυνση και η κυβέρνηση η δικιά σας, όσο μείνει, και η κυβέρνηση, η οποία θα προκύψει με την εντολή του Ελληνικού λαού, όποια και αν είναι.

 Δεν έχουν ολοκληρωθεί οι απαλλοτριώσεις, όταν είναι γνωστό ότι η καθυστέρηση, λόγω παράδοσης των γηπέδων, μπορεί να εγείρει θέματα απαλλοτριώσεων του παραχωρησιούχου προς το δημόσιο. Αυτό, δεν σημαίνει ότι πρέπει να βιάσουμε τους ιδιοκτήτες. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να προχωρήσουμε σε διαδικασίες, δεν ακολουθήθηκαν οι σωστές διαδικασίες.

 Δεύτερον, δεν εκτελέστηκε καμία προετοιμασία πρόδρομων εργασιών και αρχαιολογικών ανασκαφών.

 Τρίτον, δεν έχει γίνει κανένας σχεδιασμός για την αξιοποίηση του Αεροδρομίου Αλικαρνασσού και δεν έχει θεσμοθετηθεί το ρυθμιστικό της περιοχής. Η εμπειρία του Ελληνικού, εξακολουθεί να είναι τραυματική για όλους, εκτός φυσικά από το ΣΥΡΙΖΑ.

 Τέταρτον, μέχρι την ολοκλήρωση του νέου αεροδρομίου, είναι επιβεβλημένη η ανάγκη μιας καλύτερης αεροπορικής εξυπηρέτησης των εκατομμυρίων τουριστών και κατοίκων της Κρήτης, που θα εξυπηρετούνται από το νυν αεροδρόμιο. Αυτό πρέπει να το πούμε, επείγει, αν εξαιρέσουμε τη θαυμάσια επένδυση, που πρέπει να επαινέσουμε, των duty free, τίποτα άλλο, ουσιαστικά, δεν έχει γίνει.

 Επίσης δεν έχει εκπονηθεί ΣΧΟΟΑΠ (*Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης*), για την ευρύτερη περιοχή. Έχω κάνει δεκάδες κοινοβουλευτικές παρεμβάσεις. Δυστυχώς, εκεί έχουν ευθύνη και κάποιοι τοπικοί παράγοντες, δεν είναι μόνο οι κυβερνήσεις, δυστυχώς. Αυτό όμως, είναι ζήτημα το οποίο πρέπει να αντιμετωπίσουμε άμεσα. Δεν νομίζω ότι είναι ο ορθός τρόπος, ο οποίος έχετε επιλέξει, μια χρηματοδότηση σε ένα φορέα που δεν έχει σχέση με το θέμα.

 Επανέρχομαι, όμως, στην υπογραφείσα σύμβαση, η οποία έχει ύψος 520 εκατ. €, με χρηματοδοτική συμβολή του Δημόσιου, καθόλου ευκαταφρόνητη. Μη λέμε ότι είναι επένδυση ιδιωτών. Είναι επένδυση Δημοσίου και ιδιωτών για το δημόσιο συμφέρον και την τοπική και περιφερειακή και εθνική ωφέλεια. 180 εκατομμύρια ευρώ που θα καταβληθούν εντός έξι μηνών. Το 65% περίπου, των εισπράξεων του ειδικού τέλους του Αεροδρομίου Καζαντζάκη, κατά την περίοδο κατασκευής. Αυτό είναι λίγο ασαφές, γιατί θα πρέπει να υπάρξουν και κάποια έργα στο νυν αεροδρόμιο. Το 75% των εισπράξεων από το ειδικό τέλος, για όλο το διάστημα, που θα λειτουργεί το Αεροδρόμιο Καστελλίου.

 Τα προβλεπόμενα ανταποδοτικά οφέλη για το Δήμο, επιμερίζονται 1% στο Δήμο Μινώα. Είναι τρεις πρώην Καποδιστριακοί Δήμοι, που στους τρεις προβλεπόταν παραπάνω ποσοστό, στην αρχή. Εσείς, τώρα, το θεωρείτε έναν και όχι τρεις πρώην και βάλατε 1%. Είναι λιγότερο, για τους τρεις πρώην Δήμους. Το άλλο 1%, είναι για τους τρεις νέους δήμους, που προέκυψαν, που είναι ο Δήμος Βιάννου, ο Δήμος Αχαρνών-Αστερουσίων και είναι και ο Δήμος Χερσονήσου. Αυτοί, λοιπόν, θα πάρουν άλλο 1%, δεν καθορίζετε την διαδικασία, δεν λέτε πως. Μπορεί να το αλλάξει οποιαδήποτε ώρα ο Υπουργός, αλλά δεν υπάρχει κανονικοποίηση της διαδικασίας. Για κοινωφελείς, λέει, σκοπούς, δηλαδή, «μαυρογυαλούρικα», με τα σημειώματα. Αυτά που κάνει ο Σωκράτης.

 Προχωρούμε, λοιπόν, για να δούμε ότι υπάρχει εκεί ένα θέμα και επίσης, υπάρχει ένα ζήτημα, για να μπω στις συγκεκριμένες προτάσεις και να ολοκληρώσω, που έχει να κάνει με το όνομα. Κοιτάξτε, το όνομα είναι «Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο Καστελίου», αν θέλετε να βάλετε «και Ηρακλείου Κρήτης", βάλτε το. Δε νοείται, αυτό το οποίο κάνετε και το λέω για το Υπουργείο, μακάρι να είναι διαχρονικό, αλλά εσείς το εκπροσωπείτε τώρα. Άμα τα συμφωνούν και συμφωνεί, να το αλλάξετε. «Καστελλίου-Ηρακλείου Κρήτης», εντάξει;

 Προτείνουμε, λοιπόν, παράλληλα:

1. Ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων με δίκαιες αποζημιώσεις. Δεν έχουν

ολοκληρωθεί. Η καταβολή δίκαιων αποζημιώσεων μπορεί να γίνει με έναν και μόνο τρόπο: Να υιοθετηθεί η πρότασή μας για προσαύξηση των ποσών που αποφασίζονται από τα δικαστήρια, με δικαστικές αποφάσεις, που είναι αυτεξούσια, ανάλογα με το ποσοστό της απώλειας της περιουσίας ανά ιδιοκτήτη. Τι εννοώ: Π.χ. για 100% απώλεια της περιουσίας ενός αγρότη θα πρέπει να έχουμε προσαύξηση τουλάχιστον 50% του ποσού που αποζημιώνεται.

 2. Ολοκληρωμένη οδική σύνδεση του νέου αεροδρομίου Καστελίου με τα εξής έργα: Πρώτα απ' όλα, το οδικό τμήμα Καστέλι έως ανισόπεδο κόμβο με Ηράκλειο - Βιάννο δεν είναι σύνδεση με ΝΟΑΚ, είναι σύνδεση με το Ηράκλειο - Βιάννο. Εκεί, λοιπόν, λέτε μία λωρίδα ανά κατεύθυνση. Όχι. Αυτό πρέπει να αλλάξει στη σύμβαση, πρέπει να γίνει δύο. Ο δρόμος Ηράκλειο - Βιάννος έως ανισόπεδο κόμβο σύνδεση με Καστέλι, θα πρέπει να βελτιωθεί με δύο λωρίδες κυκλοφορίας σε κάθε μεριά. Δεν αφορά τη σύμβαση, αφορά το ΥΠΕΧΩΔΕ και την Περιφέρεια Κρήτης. Η μελέτη για προώθηση της οδικής σύνδεσης Αεροδρομίου Καστελίου με Μεσαρά. Δε νοείται να λέτε ότι κάνετε νέο Διεθνές Αεροδρόμιο στο Καστέλι, να κάνετε ένα δρόμο μέχρι το Αρκαλοχώρι και να μη συνδέεται με τη Μεσαρά.

 3. Αναπτυξιακή μελέτη και ειδικό χωροταξικό με χρήση γης για την ευρύτερη περιοχή του Αεροδρομίου για να προετοιμαστεί η περιοχή, αλλιώς θα υπάρξει άναρχη ανάπτυξη.

4. Επανεξέταση του τρόπου μεταφοράς καυσίμων και διερεύνηση της πρότασης για δημιουργία αγωγού.

5. Ενίσχυση των δικτύων ηλεκτρικής διασύνδεσης για την κάλυψη των αναγκών, δεν υπάρχει πρόβλεψη, και κανόνες για την εξοικονόμηση ενέργειας, ούτως ώστε το Αεροδρόμιο να είναι πράσινο Αεροδρόμιο, με ελάχιστο περιβαλλοντικό αποτύπωμα και για την ενέργεια.

6. Σημαντική ενίσχυση αντιπλημμυρικών έργων με τα νέα δεδομένα, μετά τις καταστροφές που είχαμε φέτος.

7. Ενίσχυση μέτρων προστασίας του υδροφόρου ορίζοντα.

8. Ένταξη στο βιολογικό καθαρισμό όλων των γύρω οικισμών, ακόμη και αυτών που έχουν στοιχειώδεις εγκαταστάσεις, όπως είναι Αρμάχα, Γεράκι, που δεν είναι μέσα.

9. Μέριμνα για τη θωράκιση ακόμη και τη μετεγκατάσταση των πλέον θιγόμενων οικισμών με κατάλληλους όρους και προϋποθέσεις.

10. Παραχώρηση στο Δήμο της ταπεινωμένης Αυλιώτικης Κεφάλας, που μπορεί να διαμορφωθεί μετά από περιβαλλοντική μελέτη.

11. Όλες οι νέες θέσεις εργασίας, τόσο του φορέα όσο και οι δημόσιες υπηρεσίες και οργανισμοί που θα λειτουργήσουν στο Αεροδρόμιο, πρέπει να γίνουν κατά τα πρότυπα άλλων μεγάλων έργων, με συγκεκριμένα κριτήρια που θα λαμβάνουν υπόψη την εντοπιότητα.

12. Μελέτη αξιοποίησης του χώρου του σημερινού Αεροδρομίου «Νίκος Καζαντζάκης», για τον οποίο δεν έχει γίνει κανένας σχεδιασμός και πρέπει τώρα να ξεκινήσει, να γίνει μελέτη εάν θα πρέπει να γίνει διοικητικό κέντρο, κέντρο πολιτισμού και καινοτομίας και βέβαια, να υπάρξει πολεοδόμηση μέχρι ένα ποσοστό, το πολύ 40% και 60% πράσινο.

Μέχρι την ολοκλήρωση του νέου Αεροδρομίου και την ανάγκη μιας καλύτερης αεροπορικής εξυπηρέτησης θα πρέπει να υπάρχει η βελτίωσή του, η βελτίωση των συνθηκών.

Κλείνω, λέγοντας ότι ψηφίζουμε σήμερα, το δηλώνουμε από την αρχή, την προώθηση ενός έργου για το οποίο έχουμε εργαστεί και ως παράταξη, αλλά και ως στελέχη μαζί με την τοπική κοινωνία κι ευελπιστούμε για την υιοθέτηση των 13 προτάσεων που κατέθεσα, οι οποίες θα συμβάλλουν, ούτως ώστε το έργο να απογειώσει την ανάπτυξη, όχι μόνο της συγκεκριμένης περιοχής, αλλά και όλης της Κρήτης.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Ηγουμενίδης Νίκος, Δρίτσας Θεόδωρος, Βαρδάκης Σωκράτης, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Ντζιμάνης Γεώργιος, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Γάκης Δημήτριος, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Αυγενάκης Ελευθέριος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Βούλτεψη Σοφία, Μπούρας Αθανάσιος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Κεγκέρογλου Βασίλης, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κουτσούκος Γιάννης, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Γερμενής Γεώργιος, Δελής Ιωάννης, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κατσώτης Χρήστος, Γεωργιάδης Μάριος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Λυμπεράκη Αντιγόνη και Μίχος Νικόλαος.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Ζαρούλια.

**ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή):** Πολύ άκομψο να μιλάει σχεδόν μισή ώρα ο εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Είκοσι χρόνια κυβέρνησε το ΠΑ.ΣΟ.Κ., δεν μπορούσε να τα έχει υλοποιήσει;

Με το παρόν σχέδιο νόμου κυρώνεται και αποκτάει ισχύ νόμου η Σύμβαση Παραχώρησης που υπογράφηκε στις 21 Φεβρουάριου του 2019 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ανωνύμου Εταιρείας με την επωνυμία «Διεθνής Αερολιμένας Ηρακλείου Κρήτης Α.Ε.» παραχώρησης της ΤΕΡΝΑ Ανώνυμος Τουριστικής και Τεχνικής Ναυτιλιακής Εταιρείας και της εταιρίας GMR Airports Limited, που αφορά στη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του νέου διεθνούς αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης, στην περιοχή του Καστελίου, όπου λειτουργεί ήδη υφιστάμενο στρατιωτικό αεροδρόμιο, που θα είναι το δεύτερο σε μέγεθος αεροδρόμιο της χώρας μας.

Αρχικά, να πούμε ότι σαφέστατα, από μόνο του ένα μεγάλο έργο υποδομής, όπως το περιγραφόμενο, αποτελεί στοιχείο που θα μπορούσε - το τονίζουμε αυτό - να αποτελεί έργο εθνικής σημασίας και να συμβάλλει καταλυτικά στην οικονομική ανάπτυξη της Κρήτης και γενικότερα της εθνικής μας οικονομίας. Και λέμε θα μπορούσε, διότι το εν λόγω έργο δεν θα υλοποιηθεί εξολοκλήρου με εθνικά κεφάλαια, ώστε να συμβάλλει εξολοκλήρου με τα έσοδα του και την επακόλουθη δημιουργία θέσεων εργασίας στην ανάπτυξη της τοπικής και της εθνικής οικονομίας, αλλά με τη σκανδαλώδη και τη γνωστή πια μέθοδο της παραχώρησης εκμετάλλευσης, υπό την μορφή ΣΔΙΤ, δηλαδή, συμπράξεις Δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, όπως γίνεται και με πολλά άλλα μεγάλα έργα υποδομής στην πατρίδα μας, επί παραδείγματι, αυτοκινητόδρομοι και άλλα έργα.

Όπως ορθά αναφέρεται, το υφιστάμενο αεροδρόμιο του Ηρακλείου εξυπηρετεί σήμερα τις ανατολικές και κεντρικές περιοχές της Κρήτης. Είναι το δεύτερο σε επιβατική κίνηση, μετά το Ελευθέριος Βενιζέλος των Αθηνών, αεροδρόμιο της χώρας μας, εξυπηρετώντας κατά μέσο όρο 6,7 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως κατά τα έτη 2015 - 2016 - 2017 και έχει φτάσει στα όρια της χωρητικότητάς του.

Προκύπτουν στη λειτουργία του ορισμένοι περιορισμοί λόγω της εγγύτητάς του με την πόλη του Ηρακλείου, τη Νέα Αλικαρνασσός, δημιουργώντας ήδη προβλήματα θορύβου κατά τις προαπογειώσεις των αεροσκαφών, καθώς και κίνδυνο για τους κατοίκους της περιοχής σε περίπτωση κάποιου αεροπορικού ατυχήματος.

Διαθέτει ένα μόνο κύριο και πραγματικά λειτουργήσιμο αεροδιάδρομο, ο οποίος είναι μη ορθά τοποθετημένος σε σχέση με τους επικρατούντες ανέμους και τον όμορφο οικισμό της Νέας Αλικαρνασσού.

Στατιστικά, τα υπόλοιπα αεροδρόμια της χώρας παρουσίασαν αθροιστική αύξηση κίνησης 5,5%, ενώ λόγω των περιορισμών το υφιστάμενο αεροδρόμιο του Ηρακλείου παρουσίασε αύξηση μόλις 27% κατά τα έτη 2013 - 2017.

Επιδιώκεται, λοιπόν, με το εν λόγω έργο υποδομής, η αύξηση της τουριστικής κίνησης και η ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας και των θέσεων απασχόλησης, όπως σε όλα τα μεγάλα έργα υποδομής - αυτά είναι πράγματι θετικά στοιχεία - αλλά θα πρέπει να ιδωθούν υπό ένα ορθό πρίσμα και όχι με όρους ελεύθερης και ιδιωτικής οικονομίας, καθώς πρόκειται για έργα μεγάλης εθνικής σημασίας.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του προς υλοποίηση νέου αερολιμένα που περιγράφονται αναλυτικά στην Αιτιολογική Έκθεση του παρόντος, είναι, πράγματι, εντυπωσιακά και κανείς δεν θα μπορούσε να έχει αντίρρηση στη δημιουργία ενός τέτοιου σημαντικού έργου υποδομής εκ πρώτης όψεως.

Το έργο αυτό, προβλέπεται να ολοκληρωθεί σε συνολικά 60 μήνες, δηλαδή, πέντε έτη από την έναρξή του, περιλαμβάνοντας συνολικά έξι τμηματικές προθεσμίες.

Ωστόσο, έχουμε εδώ μπροστά μας μια πραγματικά σκανδαλώδης Σύμβαση που καλούμαστε να ακυρώσουμε και αυτό που λέμε γίνεται σαφές, ρίχνοντας μια πρώτη ματιά στην Ειδική Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, όπως στην ουσία, το Ελληνικό Δημόσιο μόνο ζημιωμένο βγαίνει σε όλα τα επίπεδα και συνεπώς, ο ελληνικός λαός που μέσω της φορολογίας χρηματοδοτεί τον κρατικό προϋπολογισμό.

Η συνολική δαπάνη μελετών κατασκευών για την υλοποίηση του αερολιμένα, εκτιμάται σε 520 εκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων, τα 480 εκατομμύρια ευρώ, το κατασκευαστικό κόστος.

Στην ειδική έκθεση του Λογιστηρίου του κράτους, διαβάζουμε τα εξής: 180 εκατομμύρια ευρώ θα δοθούν εντός 360 ημερών στην εταιρεία «διεθνής αερολιμένας Ηρακλείου Κρήτης ανώνυμος εταιρεία παραχώρησης», ως χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου. Καταβάλλεται από το δημόσιο δαπάνη από την απόδοση στην εταιρία του 64,98% επί του τέλους εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αερολιμένων ΤΕΕΑ, για τον υφιστάμενο αερολιμένα Ηρακλείου επί 60 μήνες, καθώς και του προς είσπραξη του νέου αερολιμένα κατά την περίοδο λειτουργίας αυτού από αναχωρούντες επιβάτες. Το ποσό αυτό εκτιμάται σε συνολικά 125,2 εκατομμύρια ευρώ, όσο διαρκεί η περίοδος μελέτης και κατασκευής του έργου. Θα υπάρξουν δαπάνες απαλλοτριώσεων από το ελληνικό δημόσιο για την κατασκευή του έργου του νέου αεροδρομίου, οι οποίες εκτιμώνται σε 54 εκατ. €.

Επίσης, το δημόσιο, επιβαρύνεται με το κόστος μετατόπισης δεικτών των Ο.Κ.Ω., Οργανισμών Κοινής Ωφελείας. Καλύπτονται από την υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας, Υ.Π.Α., τα έξοδα παροχής εξοπλισμού αεροναυτιλίας του νέου αεροδρομίου, καθώς και τα έξοδα λειτουργίας, συντήρησης και αναβάθμισης του εξοπλισμού αυτού.

Πέρα τα ανωτέρω, η εταιρία αποζημιώνεται αν μειωθούν τα έσοδα αυτής, λόγω μείωσης της αεροπορικής κίνησης του αεροδρομίου από συγκεκριμένες δράσεις στην Κρήτη, επέκταση ή κατάργηση υφιστάμενων αεροδρομίων ή χρηματοδότηση του ελληνικού δημοσίου, για την κατασκευή νέου αεροδρομίου στο νησί κ.λπ.. Δηλαδή, μέσω της σύμβασης που διαρκεί τουλάχιστον 35 έτη, το ελληνικό δημόσιο, αν επιθυμεί τη δημιουργία άλλων αεροδρομίων στην ευρύτερη περιοχή, θα πρέπει να καταβάλει αποζημιώσεις στον ιδιώτη εκμεταλλευτή του αεροδρομίου, λόγω ενδεχόμενης μειωμένης επιβατικής κίνησης.

 Επίσης, αποζημίωση αποδίδεται στην εταιρία, αν προκληθεί ζημιά στον παραχωρησιούχο λόγω ζημιογόνου γεγονότος κατά τη διάρκεια κατασκευής, γεγονότα καθυστέρησης ή κατά την περίοδο λειτουργίας του, γεγονότα ευθύνης δημοσίου, πράγμα, που σημαίνει ότι το δημόσιο είναι υπόλογο έναντι του ιδιώτη εκμεταλλευτή του έργου, σε περίπτωση οποιουδήποτε απρόβλεπτου συμβάντος. Ακόμα, προβλέπεται αποζημίωση της εταιρίας από το δημόσιο ύψους 1,9 εκατομμυρίων ευρώ, σε περίπτωση που λυθεί η σύμβαση. Καλύπτονται και τα έξοδα ορκωτών ελεγκτών που ορίζει το δημόσιο, για την πραγματοποίηση ελέγχων στους λογαριασμούς της εταιρίας. Αν καταγγελθεί η σύμβαση, καταβάλλονται από το δημόσιο στην εταιρία ή τους δανειστές της η αξία των εκτελεσθεισών κατασκευών, μέχρι τη στιγμή της καταγγελίας. Καλύπτονται από το δημόσιο δικαστικά και λοιπά έξοδα, αμοιβές εμπειρογνωμόνων, έξοδα διαιτησίας κατά την επίλυση διαφορών μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, καθώς και οποιαδήποτε τεχνική διαφορά.

Επίσης, προβλέπεται στην εταιρία καταβολή τόκων υπερημερίας επί του προς επιστροφή ποσού, στην περίπτωση υπέρβασης της οριζόμενης ημερομηνίας, επιστροφή του πιστωτικού υπολοίπου του Φ.Π.Α..

Τέλος, στην ίδια την έκθεση του Λογιστηρίου του κράτους αναφέρεται ότι θα προκύψει απώλεια δημοσίων εσόδων, από τις προβλεπόμενες φορολογικές απαλλαγές που παρέχονται στην εταιρία και όλα τα ανωτέρω, με πιστώσεις του κρατικού προϋπολογισμού.

Από την άλλη, η εταιρία, έχει υποχρέωση, να καταβάλει στο δημόσιο, για δικαιώματα και προνόμια που τους παραχωρούνται με τη σύμβαση, πρόσθετο αντάλλαγμα ή ίσο με 2% επί των συνολικών εσόδων εκμετάλλευσης της εταιρίας αεροδρομίου, ως αντισταθμιστικό αντάλλαγμα. Το 1% θα καταβάλλεται στο δήμο Μινώα Πεδιάδος και το άλλο 1% για την ενίσχυση της ανάπτυξης στους Ο.Τ.Α. της περιφερειακής ενότητας Ηρακλείου και σε άλλες κοινωφελείς δράσεις.

 Αν όλα αυτά τα παραπάνω δεν είναι σκανδαλώδη, τότε τι είναι; Όλα εις βάρος των Ελλήνων φορολογουμένων και υπέρ των λεγόμενων εθνικών εργολάβων, με τους οποίους, το πολιτικό σύστημα συνδιαλέγεται άψογα και κάνει μια χαρά μπίζνες εδώ και δεκαετίες.

Περαιτέρω, αναφέρεται ότι η περίοδος παραχώρησης στον ιδιώτη, ορίζεται στα 35 έτη, με δυνατότητα παράτασης για 10 επιπλέον έτη. Η σύμβαση ισχύει για 37 έτη. Οι αρχικοί κοινοί μέτοχοι, υποχρεούνται να μεταβιβάσουν στο δημόσιο το 45,9% των μετοχών της εταιρίας, ενώ το δημόσιο κατέχει τις μετοχές της εταιρίας και μέχρι του ποσοστού 35%, είναι αναπαλλοτρίωτες και αμεταβίβαστες.

Επίσης, σκανδαλώδες είναι το γεγονός, ότι οι ποινικές ρήτρες προς την εταιρία περιορίζονται στο γελοίο ποσό των 50 εκατομμυρίων ευρώ. Στις απώλειες εσόδων του δημοσίου, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, περιλαμβάνονται και τα ποσά κατά τα οποία η εταιρία απαλλάσσεται από κάθε είδους δημοτικά τέλη ή φόρους, καθώς και από φόρους ή δασμούς ακίνητης περιουσίας, αναφορικά με το αεροδρόμιο και τη ζώνη εμπορικών χρήσεων, ενώ ο Έλληνας φορολογούμενος πληρώνει ΕΝΦΙΑ για το σπιτάκι και το χωράφι του.

Απ' όλα τα ανωτέρω, γίνετε σαφές ότι με την εν λόγω σύμβαση ο ιδιώτης εκμεταλλευτής, «ο επενδυτής», όπως εσείς τον αποκαλείτε, θα έχει «και την πίτα ολόκληρη και τον σκύλο χορτάτο».

 Περαιτέρω, τα όσα αναφέρονται εισαγωγικά στην Αιτιολογική Έκθεση, ότι δηλαδή οι διαδικασίες επιλογής του αντικειμένου της σύμβασης στηρίχθηκαν στις αρχές της διαφάνειας, της κατοχύρωσης του δημόσιου συμφέροντος, της εξασφάλισης του υγιούς ανταγωνισμού και του σεβασμού της προστασίας του περιβάλλοντος, κυμαίνονται, περίπου, μεταξύ ευχολογίων και ξεδιάντροπου δουλέματος του ελληνικού λαού.

 Ποιο ακριβώς δημόσιο συμφέρον κατοχυρώνεται, όταν ένας ιδιώτης θα εκμεταλλεύεται για δεκαετίες ένα έργο υποδομής, που πλήρωσε κατά ένα μεγάλο μέρος ο ελληνικός λαός, μέσω της φορολόγησής του; Ακόμα και οι θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν από την εν λόγω επένδυση - που εκτιμώνται σε περίπου 1500 κατά τη διάρκεια της κατασκευής του και σε πολλαπλάσιες κατά τη λειτουργία του - δεν είναι καθόλου βέβαιο ότι θα καλυφθούν στο σύνολο τους από Έλληνες εργαζομένους, λόγω του εργασιακού μεσαίωνα που επικρατεί και τις παρουσίας εκατοντάδων χιλιάδων οικονομικών μεταναστών, «λαθρομεταναστών» λέμε εμείς, που, μάλλον, θα είναι προτιμητέοι, λόγω του χαμηλότερου εργασιακού κόστους.

 Εν κατακλείδι, το ξεπούλημα υφιστάμενων υποδομών, αλλά και το, εκ των προτέρων, ξεπούλημα μελλοντικών υποδομών, όπως στην προκειμένη περίπτωση, δημόσιας περιουσίας ή ορθότερα, περιουσίας του ελληνικού λαού, δεν έχει σταματημό. Συνεχίζεται το ολέθριο για την πατρίδα και το λαό μας, έργο των τοκογλύφων δανειστών, ως γνήσια υποχείριά τους, ξεπουλώντας ή εκχωρώντας τα πάντα σε τιμή ευκαιρίας.

 Τίποτα δεν αφήσατε όρθιο. Θα ξεπουληθούν και όσα αεροδρόμια έχουν μείνει απούλητα, όπως τα αεροδρόμια, Αλεξανδρούπολης, Ιωαννίνων, Κοζάνης, Καστοριάς, Νέας Αγχιάλου, Καλαμάτας, Άραξου, Λήμνου, Χίου, Ικαρίας, Σκύρου, Μήλου, Νάξου, Πάρου, Σύρου, Καλύμνου, Αστυπάλαιας, Σητείας, Λέρου, Κάσου, Καρπάθου, Κυθήρων και Καστελόριζου.

 Αυτό που γίνεται πλέον ξεκάθαρο, είναι, πως με την εκκίνηση και ολοκλήρωση αυτής της διαδικασίας, η χώρα θα έχει πλήρως ιδιωτικοποιημένα τα 39 πολιτικά της αεροδρόμια, δηλαδή, εκείνων της Αθήνας, του Ηρακλείου, τα 14 αεροδρόμια της «Fraport Greece» και επιπλέον και τα ανωτέρω αεροδρόμια.

 Εμείς, ως Χρυσή Αυγή, λοιπόν, λέμε ναι μεν στη δημιουργία έργων υποδομής, αλλά υπό τον πλήρη έλεγχο και με πλήρη ευθύνη υλοποίησης και λειτουργίας εκ μέρους του ελληνικού δημοσίου, καθώς τα έργα αυτά συμβάλλουν, πράγματι, στην ανάπτυξη της εθνικής μας οικονομίας και αποτελούν περιουσία του ελληνικού λαού.

 Με τους όρους, όμως, που υπογράφτηκε η εν λόγω σύμβαση, η οποία είναι πλήρως εναρμονισμένη με την πολιτική του ξεπουλήματος των πάντων, δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε και ως εκ τούτου καταψηφίζουμε το εν λόγω νομοσχέδιο, στο σύνολό του.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Συντυχάκης, Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε):** Ευχαριστώ κυρία πρόεδρε. Ερώτημα. Γιατί συζητιέται η σύμβαση δυόμισι μήνες μετά την υπογραφή της, στις δυο του Φλεβάρη; Γιατί, βρισκόμαστε στην τελική ευθεία της προεκλογικής περιόδου, σε μια κρίσιμη εποχή για τον λαό, όπου θα κυριαρχήσει η κοροϊδία όπως, «ψηφίστε μας, για να διεκδικήσουμε το καλύτερο δυνατό για τον τόπο μας», «θα φέρουμε επενδύσεις και νέες δουλειές για τα παιδιά μας» - κάτι μας θυμίζει αυτό, μαζί με εκβιασμούς του τύπου, «θα σας τα λύσουμε όλα, αρκεί να μας ψηφίσετε».

Η μεν κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ έχει ως πρόσχημα τη δίκαιη ανάπτυξη, η Ν.Δ. επικαλείται την βιώσιμη ανάπτυξη, το ίδιο, ο περιφερειάρχης Κρήτης, που στηρίζεται από όλους, από το ΣΥΡΙΖΑ, το ΠΑ.ΣΟ.Κ., το ΚΙΝΑΛ και από ένα πολύ μεγάλο μέρος των στελεχών της Ν.Δ., Δήμαρχοι, παρατάξεις των κομμάτων τους, που στοχεύουν στην υφαρπαγή της λαϊκής ψήφου και στη συναίνεση, για να εξασφαλίσουν τη συνέχεια της αντιλαϊκής πολιτικής, προς όφελος των επιχειρηματικών ομίλων.

Άλλωστε, το δώσατε όλοι το στίγμα της συναίνεσης. Η φωτογραφία, μαζί με όλους στην υπογραφή της σύμβασης στις δύο του Φλεβάρη, ήταν πλήρως αποκαλυπτική, μία μέρα μετά τις μεγάλες καταστροφές στα Χανιά. Από τη μια δηλαδή, η σύμβαση, με ωφελημένους τους επιχειρηματίες, από την άλλη οι καταστροφές στην Κρήτη, με πέντε νεκρούς, ως αποτέλεσμα της αδιαφορίας για τα αντιπλημμυρικά έργα, έτσι, για να μην ξεχνιόμαστε.

Όλοι, λοιπόν, οι παραπάνω συμφωνούν με την εμπλοκή της χώρας στους νατοϊκούς σχεδιασμούς στην περιοχή, για τη μοιρασιά των υδρογονανθράκων, στοχοποιώντας περιοχές με βάσεις και στρατιωτικές εγκαταστάσεις, στην αντιπαράθεση μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Ρωσίας.

 Γι' αυτό άλλωστε και η Κυβέρνηση συμμετέχει και μάλιστα ως σημαιοφόρος στους πολεμικούς σχεδιασμούς των ΗΠΑ και του ΝΑΤΟ. Όλοι συναινούν στη γεωστρατηγική αναβάθμιση της χώρας που προωθεί ο ΣΥΡΙΖΑ σήμερα, χθες η Ν.Δ. και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και συνοδεύεται με την προώθηση επενδυτικών σχεδίων, που καθιστούν την Ελλάδα εμπορικό και ενεργειακό κόμβο με λιμάνια, αεροδρόμια, αγωγούς, υποδομές αποθήκευσης, εκμετάλλευση πηγών υδρογονανθράκων, πεδία δράσης, δηλαδή, όπου αναπτύσσεται η αντιπαράθεση ισχυρών καπιταλιστικών κρατών και ιμπεριαλιστικών κέντρων.

 Σε αυτά, λοιπόν, τα πλαίσια της αντιλαϊκής πολιτικής και της πιο αναβαθμισμένης στρατιωτικής χρήσης του ήδη στρατιωτικού αεροδρομίου στο Καστέλι Πεδιάδος, είναι ενταγμένη και η σύμβαση για το νέο πολιτικό αεροδρόμιο που θα γίνει στην ίδια ακριβώς τοποθεσία.

Η υπογραφή της Σύμβασης για το αεροδρόμιο στο Καστέλι από τον Υπουργό υποδομών τον κ. Σπίρτζη, τους εκπροσώπους των εταιρειών, όλων των κομμάτων, πλην του Κ.Κ.Ε., καθώς και η επικύρωσή της από τη Βουλή, επιβεβαιώνει ότι καμία σχέση δεν έχει υλοποίηση του έργου με την εξυπηρέτηση συμφερόντων του λαού της περιοχής. Για αυτό, το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας θα την καταψηφίσει αυτή τη Σύμβαση.

 Το δημόσιο παραχωρεί σε ιδιωτικούς κολοσσούς το αποκλειστικό δικαίωμα μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης και μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση των οδικών του συνδέσεων. Ένα έργο που θα εξασφαλίζει τεράστια και σίγουρα κέρδη στην κοινοπραξία ξένων και ντόπιων μονοπωλιακών ομίλων μέσα από την παχυλή κρατική χρηματοδότηση, το δανεισμό, που θα πληρώνει ο φορολογούμενος λαός και την τσάμπα εργασία εκατοντάδων εργαζομένων, που θα εργάζονται ως σύγχρονοι σκλάβοι με το «τυράκι» της εντοπιότητας των προσλήψεων, με τις διαλυμένες εργασιακές σχέσεις, που έχουν εξασφαλίσει η τωρινή, όπως οι προηγούμενες κυβερνήσεις.

Χαμένοι θα βγουν τα λαϊκά στρώματα λόγω του υψηλού κόστους μεταφοράς των διοδίων, λόγω του νέου βόρειου οδικού άξονα, επίσης ιδιωτική επένδυση, αλλά και λόγω των άθλιων εργασιακών σχέσεων και κατά τη διαδικασία κατασκευής και κατά τη λειτουργία. Ζημιωμένοι θα βγουν οι αυτοαπασχολούμενοι στον τουρισμό και γενικά ο μικρός τουρισμός. Το υψηλό κόστος αερομεταφοράς δεν θα το επωμιστούν ούτε οι μεγαλοξενοδόχοι, που δεν είναι διατεθειμένοι να αυξήσουν το κόστος των πακέτων, ούτε τις τιμές διανυκτέρευσης. Θα μετακυλισθεί στους μισθούς των ξενοδοχοϋπαλλήλων και στην ήδη απλησίαστη τιμή των αεροπορικών εισιτηρίων.

Με την παρούσα Σύμβαση, η Κυβέρνηση παραχωρεί το δικαίωμα στους ιδιώτες επενδυτές να καθορίζουν, να επιβάλουν και να εισπράττουν τέλη αεροπορικών δραστηριοτήτων, εσόδων μη αεροπορικών δραστηριοτήτων από την εκμετάλλευση εμπορικών δραστηριοτήτων του νέου αεροδρομίου.

Ποιοι εξυπηρετούνται παρακαλώ από την είσπραξη τελών αεροπορικών πτήσεων και δραστηριοτήτων; Μα είναι το ΝΑΤΟ, είναι οι πτήσεις των νατοϊκών αεροπλάνων που θα απογειώνονται και θα προσγειώνονται για να χτυπούν και να σκοτώνουν λαούς. Αυτοί είστε. Τα δίνετε όλα στους φονιάδες των λαών, γη, αέρα, θάλασσα, οποιαδήποτε άλλη διευκόλυνση.

Εκεί όμως που δίνει η Κυβέρνηση τα «ρέστα» της μαζί με περιφερειάρχες, δημάρχους, βουλευτές και συν αυτών, είναι τα διάφορα ταξίματα. Είναι τα δήθεν αντισταθμιστικά οφέλη. Εμείς δεν θα μπούμε στον κόπο να συζητήσουμε, εάν η τιμή μονάδας για τις απαλλοτριώσεις είναι συμφέρουσα ή δεν είναι συμφέρουσα.

Η εταιρεία - αναφέρει η σύμβαση - υποχρεούται να καταβάλει στο ελληνικό δημόσιο, από τα συνολικά έσοδα, μόλις το 2% επί των συνολικών εσόδων ως αντισταθμιστικό αντάλλαγμα, 1% στο Δήμο Μινώα - Πεδιάδος και 1% υπέρ της ανάπτυξης των ΟΤΑ της περιφερειακής ενότητας Ηρακλείου. Σιγά τους «κουβαρντάδες». Σιγά τους «κουβαρντάδες».

Τα οικονομικά στοιχεία του έργου είναι όμως αποκαλυπτικά, 480 εκατ. ευρώ θα βάλει η κοινοπραξία με αρχικό προϋπολογισμό 1 δισ. €, το ελληνικό δημόσιο θα χρηματοδοτήσει το έργο με 180 εκατ. € και μόνο από τα τέλη ανά επιβάτη, θα έχει έσοδα τουλάχιστον 80 εκατ. € το χρόνο. Δηλαδή, μέσα σε 6 χρόνια βγάζει όλη την επένδυση, χωρίς να υπολογίζουμε έσοδα από εμπορικές και άλλες χρήσεις. Τα υπόλοιπα ποιος θα τα χρεωθεί; Το μόνιμο υποζύγιο, δηλαδή, οι φτωχοί εργαζόμενοι φορολογούμενοι.

Τα έσοδα του υφιστάμενου αεροδρομίου «Νίκος Καζαντζάκης», το 2018, ήταν 75 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων τα 70 εκατ. ήταν από τα τέλη εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίων και τα 5 εκατ. από άλλες δραστηριότητες. Ακόμα και αν υποτεθεί, ότι το νέο αεροδρόμιο διπλασιάζει τα έσοδα του από τις υπόλοιπες δραστηριότητες, πλην των ΤΕΑ, δηλαδή από 5 σε 10 εκατ. ευρώ, το 1% που θα πάει στο δήμο, είναι 100.000 €, πολύ λιγότερο ακόμα και από την άρδευση των 200.000 δέντρων που θα εκριζωθούν.

Η δε εταιρία την ίδια στιγμή, θα απολαμβάνει προνομιακή μεταχείριση, αφού απαλλάσσεται από κάθε είδους δημοτικά τέλη και φόρους, ούτε εμπίπτει στο νόμο για την καταβολή ενιαίου φόρου ιδιοκτησίας ακινήτων, άλλων φόρων και δασμών ακίνητης περιουσίας, όπως συμβαίνει και το γνωρίζουμε όλοι με τους απλούς πολίτες. Μοιράζουν όμως και καθρεφτάκια, νομίζοντας ότι οι κάτοικοι της περιοχής είναι ιθαγενείς. Εξαγγέλλουν θέσεις εργασίας με το τσουβάλι και αυτά φυσικά λόγω των εκλογών, αλλά και για να χρυσώσουν το χάπι αυτής της ληστρικής επένδυσης.

Λέτε ότι θα απασχοληθούν 2300 εργαζόμενοι που αφορούν το προσωπικό του αεροδρομίου των εταιριών. Μα, το σημερινό αεροδρόμιο Ηρακλείου ήδη απασχολεί 2300 άτομα προσωπικό. Από πού, λοιπόν, θα έχουμε επιπλέον 2300 θέσεις εργασίας; Πόσο μπορούν, όμως, οι όποιες νέες θέσεις εργασίας, να αντισταθμίσουν τον αφανισμό της περιοχής και την απασχόληση στον αγροτικό τομέα που θα εκτοπιστεί; Φυσικά, όσοι θα απασχοληθούν, θα είναι με εργασιακές σχέσεις γαλέρας. Φτηνό εργατικό δυναμικό για λογαριασμό των μονοπωλιακών ομίλων.

Κυρίες και κύριοι, το Κ.Κ.Ε. στηρίζει τους αγώνες των κατοίκων της περιοχής ενάντια στην υλοποίηση της επένδυσης, η οποία μεταξύ άλλων θα έχει τεράστιες επιπτώσεις στην αγροτική παραγωγή με την αποξήλωση αγροτικής έκτασης χιλιάδων στρεμμάτων. Το 91% της απαλλοτριωμένης γης είναι πεδινή, εντατικά καλλιεργημένη και εύφορη, αλλά και στο περιβάλλον με έκλυση διοξειδίου του άνθρακα, βαρέων μετάλλων και άλλων επικίνδυνων για τη δημόσια υγεία αερίων και τη μόλυνση του υδροφόρου ορίζοντα, ενός από τους μεγαλύτερους της Κρήτης, που υδρεύει το Ηράκλειο, το Καστέλι, το Αρκαλοχώρι.

 Η ρύπανση της χλωρίδας, θα επηρεάσει και την πανίδα, ταυτόχρονα, θα εξαφανίσει την αγροτοκτηνοτροφία, την αμπελοκαλλιέργεια, τη μελισσοκομία και πολλούς άλλους τομείς. Θα επηρεάσει κυρίως το διωγμό που θα υποστούν οι εργαζόμενοι και φτωχοί αγρότες της περιοχής, αφού τους κλέβουν τη γη τους και συγκεντρώνουν όλη την οικονομική δραστηριότητα σε ένα κλειστό εμπορικό κέντρο μέσα στο νέο αεροδρόμιο, ενώ όσοι παραμείνουν θα εξαναγκαστούν να περάσουν το υπόλοιπο της ζωής τους σε ένα άθλιο περιβάλλον δίπλα στο αεροδρόμιο.

Αυτός είναι ο δρόμος της πλήρους ιδιωτικοποίησης των αερομεταφορών και γενικότερα της καπιταλιστικής ανάπτυξης. Η εμπειρία και από άλλες περιπτώσεις, όπως του αεροδρομίου των Σπάτων, δείχνει ότι η ανάπτυξη αυτή δεν αφορά το λαό της περιοχής.

Εφησυχασμός επίσης, κατά την άποψή μας, δεν χωράει, ούτε στις γεωπολιτικές πολιτικές προεκτάσεις και χρήσης του νέου αεροδρομίου, ειδικά σε περιόδους όξυνσης των αντιθέσεων που μαίνονται στην περιοχή με εκδηλωμένο το ενδιαφέρον του αμερικανικού στρατού και του ΝΑΤΟ, να αξιοποιήσει το νέο αεροδρόμιο ως σταθμό μη επανδρωμένων αεροσκαφών, αλλά και στα πλαίσια της ενίσχυσης της στρατιωτικοποίησης της Ε.Ε. και των μεταφορών. Δεν χωράνε πλέον αυταπάτες, ότι η δημοτική, η περιφερειακή αρχή πρόκειται να στηρίξουν τα συμφέροντα τους. Είναι χαρακτηριστικές οι τοποθετήσεις του δημάρχου Μινώα -Πεδιάδος και του περιφερειάρχη και η πλήρης στήριξη του έργου με αυτούς τους όρους τους ληστρικούς και η στάση των υπολοίπων δημοτικών παρατάξεων πλην της λαϊκής συσπείρωσης.

Καλούμε τους κατοίκους της περιοχής να βγάλουν τα συμπεράσματά τους, να κλιμακώσουν τον αγώνα τους μαζί με τους υπόλοιπους εργαζομένους, ενάντια στο σύνολο της αντιλαϊκής πολιτικής των κυβερνήσεων της Ε.Ε., ενάντια στην ιδιωτικοποίηση των αερομεταφορών συνολικά, όπου στα πλαίσια αυτά εντάσσεται και η σύμβαση για το νέο αεροδρόμιο.

Το κόμμα μας έχει την αντίληψη ότι το πού θα κατασκευαστεί το αεροδρόμιο πρέπει να το πουν όχι οι μονοπωλιακοί κατασκευαστικοί και τουριστικοί όμιλοι, που ως κριτήριο έχουν τη διασφάλιση της κερδοφορίας τους αδιαφορώντας για την ανθρώπινη ζωή και το περιβάλλον, αλλά το κριτήριο πρέπει να είναι η ικανοποίηση των σύγχρονων λαϊκών αναγκών για άνετες και ασφαλείς αερομεταφορές. Το κράτος χρόνια τώρα, όλες οι κυβερνήσεις, όφειλαν πριν προχωρήσουν στο σχεδιασμό και την τοποθέτηση του νέου αεροδρομίου να εκπονήσουν επιστημονικές μελέτες πλήρως τεκμηριωμένες και πιστοποιημένες από δημόσιους επιστημονικούς φορείς που θα λαμβάνουν υπόψη το σύνολο των περιβαλλοντικών, εδαφολογικών, κλιματολογικών ιδιαιτεροτήτων της περιοχής, τις αλλαγές χρήσης γης και τους κινδύνους που έχει στην αγροτική παραγωγή και στο εισόδημα των παραγωγών, στα ζητήματα προστασίας της δημόσιας υγείας και πάρα πολλά άλλα.

 Η απομόνωση, λοιπόν, του χωροταξικού ζητήματος από το χαρακτήρα του αεροδρομίου και τα συνολικά κριτήρια που το καθορίζουν, κρύβει και την ουσία. Με την κατασκευή ενός μεγάλου έργου, όπως ένα αεροδρόμιο, κατά την άποψή μας, πρέπει να διασφαλίζεται ο δημόσιος χαρακτήρας του και ως προς την εκμετάλλευσή του, να διασφαλίζεται η ισόρροπη ανάπτυξη όλων των κλάδων της οικονομίας με ταυτόχρονο σεβασμό και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και του φυσικού ανάγλυφου της περιοχής και όχι οι στρατιωτικές κατασκοπευτικές ανάγκες του ΝΑΤΟ και η διεύρυνση της επιχειρησιακής τους ικανότητας στην περιοχή που φέρει τεράστιους κινδύνους για τους λαούς. Επίσης, να διασφαλίζει την προστασία της αγροτικής γης και παραγωγής με φθηνά και ποιοτικά προϊόντα και όχι να ερημοποιείται η περιοχή.

Το Κ.Κ.Ε. έχει στην πρότασή του τις αερομεταφορές ως κοινωνική κρατική ιδιοκτησία των αεροπλάνων και των κατασκευαστικών ομίλων. Τέτοιες αερομεταφορές, ένα τέτοιο αεροδρόμιο στο πλαίσιο τέτοιου σχεδιασμού και ανάπτυξης που πραγματικά θα καλύπτει τις λαϊκές ανάγκες δεν το θέλουν οι καπιταλιστές, οι οποίοι οργανώνουν την παραγωγή τους άναρχα με μόνο γνώμονα το πιο μεγάλη και άμεσο κέρδος τους. Ένα τέτοιο αεροδρόμιο και μια τέτοια ανάπτυξη μπορεί να υπάρξει μόνο ενταγμένα σε ένα άλλο δρόμο ανάπτυξης που προβάλλει το Κ.Κ.Ε. όπου πραγματικά ο λαός θα έχει την εξουσία και θα ρυθμίζει τις υποθέσεις του, οι πλουτοπαραγωγικές πηγές και τα συγκεντρωμένα μέσα παραγωγής θα είναι κοινωνική ιδιοκτησία και θα υπάρχει κεντρικός σχεδιασμός στην οικονομία για την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών.

Άρα, κατά τη γνώμη μας, σωστά μπαίνει ότι σήμερα δεν πρέπει να ανεχθεί ο λαός την υφαρπαγή μπιρ παρά της γης των αγροτών, δεν πρέπει να ανεχθούν την καταστροφή του περιβάλλοντος και των ευλογημένων προϊόντων που έχει η εύφορη γη της Κρήτης, την κοροϊδία των ανταποδοτικών μελών στην περιοχή, τη δυνατότητα να μπορούν τεράστιοι όμιλοι επενδυτές να κλέβουν τον πλούτο και να έχουν σκλάβους για την κερδοφορία τους τον εργαζόμενο λαό.

Αντιλαμβάνεστε από τα λεγόμενά μας, ότι καταψηφίζουμε και με τα δύο χέρια την συγκεκριμένη σύμβαση. Ευχαριστώ.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Τσιρώνης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΙΡΩΝΗΣ:** Να ομολογήσω ότι μέχρι στιγμής τα σοβαρά ερωτήματα και οι επιφυλάξεις που έχουν διατυπωθεί από το οικολογικό κίνημα δεν έχουν απαντηθεί τουλάχιστον απ' τους προλαλήσαντες και δεν είναι ερωτήματα τοπικών τμημάτων, είναι ερωτήματα και πανελλαδικών φορέων όπως το παρατηρητήριο πολιτών για την αειφόρο ανάπτυξη.

Αδιαμφισβήτητο είναι κατ' αρχάς ότι θα χαθεί γεωργική γη, πολύτιμη γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας. Πολύ περισσότερη θα υποβαθμιστεί, αυτό δεν μπορεί να το αμφισβητήσει κανένας, όταν χτίζεις ένα τέτοιο έργο εκεί που το χτίζεις κάτι χάνεις. Δεν έχουμε ακούσει ακόμη τις απώλειες θέσεων εργασίας σε αυτούς τους πολύ δυναμικούς κλάδους της οικονομίας, τους κλάδους του πρωτογενούς τομέα. Δεν το έχουμε δει αυτό το πράγμα και φοβόμαστε, επειδή εμείς τουλάχιστον προσδοκούμε να ανέβει πάρα πολύ το ποσοστό του Α.Ε.Π. στον πρωτογενή τομέα - εκεί για μας είναι το μέλλον της χώρας- έχουμε πάρα πολύ μεγάλη επιφύλαξη.

Ρωτάω κάτι πολύ απλό, χωροταξικά, σαράντα χιλιόμετρα από το Ηράκλειο, οπότε 80 χιλιόμετρα πήγαινε έλα, είναι δυνατόν να είναι βιώσιμο ένα αεροδρόμιο, τουλάχιστον για αυτήν την μεγαλούπολη; Να θυμίσω, για να καταλαβαίνουμε τις αποστάσεις, ότι 80 χιλιόμετρα είναι η απόσταση Ρέθυμνο - Ηράκλειο, ότι λιγότερο από 80 χλμ. είναι η απόσταση Ηράκλειο - Άγιος Νικόλαος. Άρα, φτιάχνουμε ένα αεροδρόμιο σ΄ ένα πολύ μεγάλο σημείο και η απόσταση που θα διανύει στο πήγαινε έλα, θα είναι τεράστια.

Ελέγχθηκε ότι ο λοξός αεροδιάδρομος δεν είναι εφικτός ή δεν είναι βιώσιμος. Ο λοξός διάδρομος είναι και μελετημένος στο υφιστάμενο αεροδρόμιο και εφικτός και βιώσιμος και σε τελευταία ανάλυση, εάν πούμε ότι έχει ένα όριο ο λοξός διάδρομος, ένα όριο στους πολλούς επισκέπτες, να αναρωτηθούμε και έχουμε δει μια μελέτη βιωσιμότητας για το πόσοι από τους επισκέπτες σήμερα του αεροδρομίου του Ηρακλείου, πηγαίνουν προς τη Σητεία, προς την Ιεράπετρα; Πηγαίνουν, δηλαδή, αναγκάζονται, επειδή υπολειτουργεί το αεροδρόμιο της Σητείας, να ταξιδέψουν προς το Λασίθι;

Είναι βιώσιμη τελικά η λύση; Γιατί εάν καταλαβαίνω καλά, μιλάμε για το Καστέλι, που θα εξυπηρετεί δύο νομούς, τον νομό Λασιθίου και το νομό Ηρακλείου. Γιατί στην τελευταία, στη νότια Κρήτη, υπάρχει το Τυμπάκι που θα μπορούσε να αξιοποιηθεί. Αντί λοιπόν να κάνουμε αυτή τη στιγμή ένα πανάκριβο έργο, θα μπορούσαμε να συζητήσουμε, να αποκεντρώσουμε λίγο με αναβάθμιση των υφιστάμενων έργων. Οι ζημιές στον υδροφορέα είναι δεδομένη, με την κοπή τόσων δέντρων και μην πει κάποιος ότι ο υδροφορέας δεν θα πληγεί. Το πόσο θα πληγεί, είναι ζήτημα, γιατί ξέρετε οι περιβαλλοντικές μελέτες στην Ελλάδα είναι και λίγο, «παραγγέλνω και το τι θέλω να μου πουν».

Δυστυχώς, έχουμε πικρή πείρα σε αυτό το αντικείμενο, περιμένω να ακούσω βιώσιμα επιχειρήματα σε αυτό. Ακούστηκε το μύθευμα για τις θέσεις εργασίας, με έχει κουράσει αυτό το μύθευμα. Καθετί που γίνεται στην Ελλάδα, εδώ και δεκαετίες μιλάμε για τις θέσεις εργασίας. Θα πω δύο παραδείγματα, Ελευθέριος Βενιζέλος, στο οποίο εμείς οι Οικολόγοι αντιταχθήκαμε σθεναρά και αντιπροτείναμε λύση πάνω στον ΠΑΘ, πάνω στον άξονα και συγκεκριμένα ή στην Τανάγρα ή κάπου αλλού. Ρωτώ κάτι πολύ απλό, ναι, το Ελευθέριος Βενιζέλος έφερε θέσεις εργασίας, να αναλογιστούμε πόσες θα είχε φέρει μια άλλη χωροθέτηση;

Δεν μπορούμε να μιλάμε συνέχεια και αποσπασματικά ότι καθετί που κάνουμε θα φέρνει θέσεις εργασίας. Ή πόσες θέσεις εργασίας χάθηκαν από την υποβάθμιση του κάμπου; Δηλαδή, πάντα η σύγκριση πρέπει να γίνεται με κάτι άλλο πιο βιώσιμο, δεν μπορεί να γίνεται με το εάν χρειαζόμαστε γενικά αεροδρόμιο ή όχι. Το δεύτερο παράδειγμα είναι ακόμα πιο δραματικό. Χρόνια μας πιπιλάγανε το μυαλό, εμείς αντιτάχθηκαμε σε ό,τι αφορά τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Πόσες χιλιάδες θέσεις εργασίας θα έχουμε κατά την κατασκευή και πόσες περισσότερες χιλιάδες θέσεις θα έχουμε από την αξιοποίηση αυτών των τρομερών έργων; Όπου θα έβαζαν την Αττική στον 21ο αιώνα;

Ποιες είναι αυτές οι θέσεις εργασίας λοιπόν; Τα κουφάρια αυτή τη στιγμή, που βανδαλίζονται, σαπίζουν και δεν συντηρούνται; Είδαμε εμείς αύξηση απασχόλησης από τους Ολυμπιακούς Αγώνες; Από αυτό το τεράστιο οικονομικό φιάσκο, που υπονομεύει την οικονομία της χώρας; Πού είναι αυτές οι θέσεις εργασίας, πώς αξιοποιήθηκαν αυτές οι υποδομές; Χρειάζονταν η Αττική όλες αυτές τις υποδομές; Πριν από λίγο, μειώσαμε δραματικά το τίμημα του ιππόδρομου, ενδεικτική είναι αυτή η λογική των έργων, των περίφημων, τα οποία θα ήταν χρυσορυχεία.

Γιατί στη βιωσιμότητα τελικά πρέπει πάντα να συνυπολογίζουμε τη μεγάλη εικόνα, το συνολικό αποτύπωμα για το καθετί. Το λέω ξανά, ένα αεροδρόμιο στο Καστέλι, κατά τη δική μας γνώμη, δεν είναι βιώσιμο. Δεν εξυπηρετεί ικανοποιητικά πόλεις όπως η Ιεράπετρα. Δεν τις εξυπηρετεί, δεν είναι το ιδανικό αυτή τη στιγμή, εάν δεν έχουμε αυτές τις ροές. Το δεύτερο επιχείρημα το οποίο ακούω, είναι οι πλειοψηφίες οι μεγάλες. Ναι, η πολύ μεγάλη πλειοψηφία θέλει ένα έργο, γιατί αυτό εξαρτάται και από την ενημέρωση που έχει η πλειοψηφία.

Στην πράξη το είδαμε και στην Ολυμπιάδα, ότι αυτοί που αντιστεκόμασταν, είμασταν μια πολύ μικρή μειοψηφία της ελληνικής κοινωνίας, οι άλλοι το είχαν έρθει ως εθνικό σκοπό και τελικά αυτή η μειοψηφία δικαιώθηκε. Γιατί εδώ που τα συζητάμε, τα συζητάμε με επιχειρήματα κι όχι εάν το θέλει η πολύ μεγάλη πλειοψηφία ή η πολύ μεγάλη μειοψηφία. Να ξεκαθαρίσω για να κλείσω, ότι εμείς δηλώνουμε, οι Οικολόγοι Πράσινοι, ότι ακόμη δεν έχουμε ακόμη πειστεί.

Δεν θα δήλωνα κάθετα αντίθετος στο έργο, γιατί περιμένω στο διάλογο πειστικές απαντήσεις, που δεν τις έχουμε πάρει ακόμη. Πειστικές απαντήσεις για να άρουμε τις επιφυλάξεις μας, αλλιώς θα τοποθετηθούμε οριστικά στην τρίτη ανάγνωση. Ευχαριστώ.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Βαρδάκης.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΒΑΡΔΑΚΗΣ (Ομιλητής):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ θέλω πραγματικά να ευχαριστήσω τον Υπουργό, κ. Σπίρτζη, τον Διευθυντή Τεχνικών Υπηρεσιών του Υπουργείου, τον κ. Καρνέζη, τους υπηρεσιακούς παράγοντες του Υπουργείου, που χωρίς αυτούς - είμαι απολύτως σίγουρος στις ενέργειες αυτών των ανθρώπων - είμαι απολύτως σίγουρος, ότι σήμερα εδώ, δεν θα κουβεντιάζαμε, δεν θα συζητούσαμε, δεν θα φέρναμε στη Βουλή τη συμφωνία για το αεροδρόμιο στο Καστέλι.

Δεν θα μπω στον πειρασμό, να πω για τις αναφορές της αντιπολίτευσης, πριν ακόμα μερικές μέρες που έλεγαν «φρούδες ελπίδες», «τουρίστας ο Σπίρτζης στη Κρήτη», «Προβαίνει σε ανακοινώσεις ο Σπίρτζης, χωρίς αντίκρισμα» και σήμερα, ο Σπίρτζης, ο Υπουργός Υποδομών, αυτή η κυβέρνηση, τους βάζει για άλλη μια φορά τα γυαλιά, όχι μόνο για το αεροδρόμιο στο Καστελι, αλλά για το ΒΟΑΚ, την Αγιά Πελαγία, τον Αποσελένι, τον δρόμο Γούβες-Χερσόνησος, το Χαμέζι και άλλα μικρά έργα, τον οδικό άξονα της Μεσσαράς, που σε λίγες μέρες θα τον έχουμε σε κυκλοφορία, οπότε καταλαβαίνετε ότι όλα τα προηγούμενα και οι αιτιάσεις της αντιπολίτευσης καταρρίπτονται.

Τώρα, ας τα βρουν το ΠΑΣΟΚ με την Ν.Δ, ποιανού ήταν η ιδέα, το σίγουρο σήμερα είναι, ότι αυτή η κυβέρνηση θα υλοποιήσει ένα μακρόπνοο έργο, ένα έργο που πραγματικά θα δώσει μια ουσιαστική ανάπτυξη, όχι στο Ηράκλειο, αλλά σε ολόκληρη την Κρήτη και τη χώρα. Και βέβαια, υπήρχαν, για να μην αδικούμε κανέναν, υπήρξαν σοβαρές ενέργειες, ιδιαίτερα από τον Μανώλη τον Στρατάκη, Υφυπουργό Υποδομών τότε, τον αείμνηστο Γιάννη Γαρεφαλάκη, τότε Νομάρχης, που συνέλαβε αν θέλετε την ιδέα και άλλοι πολιτικοί τότε, δεν θυμάμαι να τους αναφέρω - ας με συγχωρέσουν - που πραγματικά προσπάθησαν να βάλουν στις ράγες αυτό το μακρόπνοο έργο. Σ’ αυτούς τους ανθρώπους και βέβαια δεν έχει κανείς αντίρρηση να πούμε ένα «ευχαριστώ». Όμως, δυστυχώς, μέχρι το 2015, δεν υπήρξε ουσιαστικό αποτέλεσμα, όπως βέβαια και με τα υπόλοιπα που προανέφερα έργα, σε ολόκληρη την Κρήτη και ειδικά στο νομό Ηρακλείου, που σήμερα, η αλήθεια είναι ότι είναι ένα εργοτάξιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα πραγματικά είναι μια μεγάλη μέρα για το Ηράκλειο, για την Κρήτη, αλλά εγώ θα έλεγα και για ολόκληρη τη χώρα. Το 2015, που ξεκινήσαμε αυτή την προσπάθεια, έγινε συζήτηση, διάλογος για κάποιους που είπανε ότι σήμερα αντιδρούν και ποιοι αντιδρούν; θα το δούμε στην ολομέλεια και θα το αναλύσουμε. Έγινε συζήτηση και διάλογος με όλους τους φορείς, με όλες τις συλλογικότητες, με το δήμο, με την περιφέρεια, με αυτούς που ακόμα διαφωνούσαν, με ανθρώπους των οποίων η περιουσία απαλλοτριώθηκε, με ανθρώπους που πραγματικά όρθωναν ανάστημα όσον αφορά τα περιβαλλοντικά και δεν νομίζω, ότι ένα τέτοιο έργο, πανευρωπαϊκής εμβέλειας, θα έλεγα, μπορεί να υπολείπεται περιβαλλοντικών όρων, περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Πιστέψτε με, όλη αυτή η διαδικασία δεν ήταν καθόλου εύκολη. Κατατέθηκαν και ελήφθησαν υπ' όψιν όλες οι προτάσεις και όλες οι απόψεις. Η πλειοψηφία της τοπικής κοινωνίας, της περιφερειακής ενότητας του Ηρακλείου και της Κρήτης, ήταν υπέρ του να γίνει το αεροδρόμιο και έτσι προχωρήσαμε. Σήμερα, φέρνουμε για κύρωση τη σύμβαση παραχώρησης για την κατασκευή και λειτουργία του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου στο Καστέλι, το οποίο θα αποτελέσει, όπως είπα και προηγουμένως, το μεγαλύτερο αναπτυξιακό έργο που έχει γίνει στην Κρήτη, τελευταία, αν και δεν είχαμε δει έργα υποδομής στην Κρήτη, που θα δημιουργούσαν αναπτυξιακό χαρακτήρα τουλάχιστον τα 15 τελευταία χρόνια.

Οι κατασκευαστικές εργασίες, που θα μελετηθούν και θα εκτελεστούν από την εταιρία, περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων, εκτός από το αεροδρόμιο και τα δίκτυα σύνδεσης, τα έργα απορροής όμβριων, αντιπλημμυρικής προστασίας στους αγωγούς, τις εγκαταστάσεις και τα έργα κοινής ωφέλειας, όλες οι ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, το σύστημα ελέγχου, όπως η ρύπανση, η στάθμη θορύβου, καθώς και οποιαδήποτε άλλη κατασκευή χρειασθεί για την ολοκλήρωση του αεροδρομίου. Πέραν της κατασκευής του αεροδρομίου, προβλέπεται να υλοποιηθούν και σημαντικά έργα νέων δρόμων και αναβάθμιση των ήδη υπαρχόντων τοπικών οδών.

Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί η κατασκευή αυτοκινητοδρόμου, μήκους 18 χιλιομέτρων, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, ο οποίος θα συνδέει το αεροδρόμιο με τον ΒΟΑΚ στο ύψος του οικισμού Χερσονήσου και βέβαια τα συνοδά έργα, κατά την περίοδο της κατασκευής.

Θα δημιουργηθούν χιλιάδες θέσεις εργασίας. Υπολογίζεται ότι περίπου - και σε αυτό δεν ακούσαμε από κανένα να πει κουβέντα - θα δημιουργηθούν πέντε χιλιάδες θέσεις εργασίας, όσον αφορά την περίοδο της κατασκευής του Αεροδρομίου, όπως βέβαια και μόνιμες θέσεις εργασίας, περίπου δυόμισι με τρεις χιλιάδες, μετά την κατασκευή του αεροδρομίου.

Το Αεροδρόμιο θα προσφέρει μεγάλη ενίσχυση στην τοπική κοινωνία και στον Δήμο, καθώς προβλέπεται ότι μέρος των εσόδων θα αποδίδονται στον Δήμο, στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, καθώς και στους όμορους Δήμους.

Να επαναλάβουμε για άλλη μια φορά και με πίστη σε αυτό που σας λέω, ότι τα έργα και οι υποδομές δεν ανήκουν σε κανέναν Υπουργό, σε κανέναν Περιφερειάρχη, σε καμία κυβέρνηση ή σε κανέναν Δήμαρχο. Ανήκουν στον ελληνικό λαό που τα πληρώνει και τα χρησιμοποιεί. Εμείς κρινόμαστε από τη διαφάνεια και την αποτελεσματικότητα να υλοποιούμε αυτές τις υποδομές στην υπηρεσία του ελληνικού λαού.

Προφανώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα αναλύσουμε στην Ολομέλεια, όχι μόνο τη χρησιμότητα, αλλά και τον μεγάλο αναπτυξιακό χαρακτήρα που θα προσδώσει αυτό το Έργο σε ολόκληρη την Κρήτη.

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Ουρσουζίδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι.

Η Κρήτη των τριών ηπείρων είναι εκ των πραγμάτων ένα σημείο αναφοράς για την πατρίδα μας, με πάρα πολύ μεγάλη σημασία, πέρα από τα τυπικά ζητήματα τα οποία μπορεί κανείς να πει ότι επικαλέστηκαν διάφοροι Εισηγητές.

Άρα, λοιπόν, ένα σύγχρονο αεροδρόμιο στην Κρήτη δεν αφορά μόνο το νησί, αλλά αφορά τη διακίνηση εμπορευμάτων ολόκληρης της χώρας και όχι μόνο.

Το γεγονός ότι εδώ και τριάντα χρόνια, συζητούμε για την υλοποίηση ενός σχεδίου, που θα καθιστούσε εφικτή την κατασκευή ενός σύγχρονου αεροδρομίου στο νησί, νομίζω, αποδεικνύει αφενός μεν, ότι η αναγκαιότητα είναι δεδομένη, από την άλλη μεριά, δείχνει και την ανεπάρκεια των προηγούμενων κυβερνήσεων που δεν μπόρεσαν να υλοποιήσουν αυτό το έργο.

Το ζήτημα το οποίο προκύπτει, σε σχέση με την υλοποίηση του την συγκεκριμένη χρονική περίοδο, είναι ότι μέσα σε τέσσερα χρόνια αυτή η Κυβέρνηση κατάφερε, όχι μόνο αυτό το έργο, αλλά και άλλα πολλά άλλα έργα τα οποία λίμναζαν στο παρελθόν, να τα υλοποιήσει, βελτιώνοντας τις μεταφορές στην πατρίδα μας. Αυτό, όμως, το συγκεκριμένο έργο θα μπορούσε κανείς να τον χαρακτηρίσει σαν ένα εμβληματικό έργο.

Σωστά, λοιπόν, ο κόσμος, οι πολίτες, αντιλαμβάνονται ότι τώρα σχεδιάζονται πράγματα και υλοποιούνται, με κριτήριο το συμφέρον το εθνικό και μόνο και όχι άλλα συμφέροντα, τα οποία «τραβούσαν» πίσω τα έργα και στο παρελθόν, καθυστερούσαν. Έτσι, λοιπόν, σωστά αυτή η Κυβέρνηση σήμερα έχει αναλάβει τις τύχες της χώρας και ακόμα πιο σωστά, αυτοί που είναι σήμερα στην Αντιπολίτευση, βρίσκονται εκεί που βρίσκονται, γιατί και μόνο το γεγονός ότι τριάντα χρόνια δεν μπόρεσαν να υλοποιήσουν ένα έργο αυτής της στρατηγικής σημασίας για την πατρίδα μας, λέει από μόνο του πολλά.

Κλείνοντας, θέλω να ευχηθώ, καλές γιορτές και θα τα πούμε στην Ολομέλεια.

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (ΕΥΗ) ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Σπίρτζης, Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Δεν θα τοποθετηθώ για το σύνολο της κύρωσης της σύμβασης, απλά για να απαντήσω σε μερικές απορίες που έχουν διατυπωθεί σε διάφορες τοποθετήσεις που έγιναν.

Καταρχάς, θέλω να χαιρετίσω την πλειοψηφία των κομμάτων του Κοινοβουλίου. Είναι υπέρ της σύμβασης, υπέρ του έργου. Αυτό δείχνει, αν θέλετε, και τη μεγάλη σημασία, την μεγάλη βαρύτητα που έχει το έργο σε τρεις τομείς, κατά τη γνώμη μου.

Ο ένας τομέας είναι ο αναπτυξιακός για το Ηράκλειο και την Κρήτη.

Ο δεύτερος είναι οι τομές που έγιναν σ’ αυτό το διαγωνισμό. Γιατί προχωράμε και σαν χώρα παρακάτω τη νομοθεσία μας, αλλά και την πρακτική μας για τον τρόπο που μπορούν να γίνουν σωστά και να ωφελήσουν οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Το τρίτο είναι οι προβλέψεις που υπάρχουν για τις τοπικές κοινωνίες, όταν γίνονται τόσο μεγάλα έργα.

Για την ιστορία, θέλω να πω ότι είναι πολλές οι δεκαετίες που απασχολεί το έργο τη χώρα, την Κρήτη και το Ηράκλειο. Δεν έγιναν όλες αυτές τις δεκαετίες «με ελαφριά την καρδία» η χωροθέτηση του έργου στο Καστέλι, γιατί βλέπω να επανέρχονται ξανά μετά από πολλές συζητήσεις και ώρες συζητήσεων, θέματα που έχουν ληφθεί και έχουν απαντηθεί, εδώ και πάρα πολύ καιρό, εδώ και πάρα πολλά χρόνια, αλλά θα ήθελα να τα δούμε ένα - ένα.

Σε σχέση με τη διαγωνιστική διαδικασία. Η πρώτη δημοπράτηση έγινε στις 1 Σεπτεμβρίου του 2009, τότε έγινε η έγκριση δημοπράτησης του έργου. Στις 8 Φεβρουαρίου του 2010, έγινε η υποβολή προσφορών. Στις 18 Οκτωβρίου του 2011, έγινε η τελική υποβολή προσφορών, γιατί είχαν δοθεί παρατάσεις και ο διαγωνισμός βγήκε άγονος. Δεν νομίζω ότι τα προηγούμενα χρόνια είμασταν σε καλύτερη οικονομική κατάσταση - τουλάχιστον από αυτά που έλεγε η αντιπολίτευση - από το χρόνο που έγινε ο διαγωνισμός. Ειδικά οι δυνάμεις της αντιπολίτευσης το 2015, το 2016 και το 2017, θυμάστε ότι προέβλεπαν την καταστροφή της χώρας και αυτό ήταν μία ένεση, αν θέλετε, και αισιοδοξίας, αλλά και της καλής πορείας της χώρας τον καιρό που έγινε ο διαγωνισμός.

Αυτό όμως, δεν ήταν το μόνο. Ήταν, γιατί υπήρχαν και υπάρχουν πολλά οικονομικά συμφέροντα που δεν ήθελαν να γίνει ο διαγωνισμός είτε γιατί ήθελαν να έχουν μικρότερο ρίσκο στην επένδυσή τους για τη χώρα την εποχή που έγινε ο διαγωνισμός - και θα τα πούμε όλα αυτά και θα μας δοθεί η ευκαιρία στη συνέχεια - είτε γιατί η υπάρχουσα κατάσταση, η υπάρχουσα χωροθέτηση του αεροδρομίου του Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης», τους ευνοεί σε σχέση με την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων δράσεων ή συγκεκριμένων συμφερόντων.

Ο Λευτέρης Αυγενάκης, ο Εισηγητής της Ν.Δ., αναφέρθηκε στο άρθρο 6 του σχεδίου σύμβασης και για να μην υπάρχει καμία παρεξήγηση, το επεξηγώ.

Το άρθρο 6 λέει, ότι προστατεύει επί της ουσίας το δημόσιο και την κοινή εταιρεία με τον παραχωρησιούχο, σχετικά με -αν θέλετε- πιθανές μελλοντικές αξιώσεις του κατασκευαστή. Δηλαδή, λέει, αν έχουμε στις μελέτες εφαρμογής άλλες γεωτεχνικές συνθήκες, διαφοροποίηση εσόδων στο Σπατόσημο, στο Ηράκλειο, στο υπάρχον αεροδρόμιο, διαφοροποίηση των εσόδων της αεροπορικής κίνησης, θέματα λειτουργίας του στρατιωτικού αεροδρομίου, προϊόντα εκσκαφών, η καταλληλότητα, η απόθεση και τα λοιπά, αυτά είναι κίνδυνοι και ρίσκο, δεν τα αναλαμβάνει το ελληνικό δημόσιο ή η εταιρεία που μετέχει το ελληνικό δημόσιο και είναι προς την θετική πλευρά και προς την πλευρά της προστασίας του δημόσιου σε σχέση με τον κατασκευαστή. Γιατί, συνήθως, τις διεκδικήσεις και τα μεγάλα ποσά των αποζημιώσεων προκύπτουν από τις απαιτήσεις του κατασκευαστή μετά και όχι του παραχωρησιούχου.

Τώρα, ποιες είναι οι τομές που έγιναν στο νομοσχέδιο σε ό,τι αφορά το διαγωνισμό και του αεροδρομίου του Καστελίου, αλλά και γενικά τους διαγωνισμούς του ΣΔΙΤ. Η μεγαλύτερη τομή που έγινε, αφορά κατά τη γνώμη μου σε σχέση με τη διαγωνιστική διαδικασία, η επιλογή του ανεξάρτητου μηχανικού. Έχουμε έναν διακριτό ανοικτό δημόσιο διεθνή διαγωνισμό για τον ανεξάρτητο μηχανικό, που συνήθως μέχρι τώρα στις παραχωρήσεις, όχι μόνο στη χώρα μας, αλλά και στο εξωτερικό, ο ανεξάρτητος μηχανικός κατέβαινε μαζί με την προσφορά του παραχωρησιούχου. Και αυτό είναι πολύ σημαντικό, γιατί δεν έχει καμία εξάρτηση από τον παραχωρησιούχο, ούτε στο πότε πληρώνεται, ούτε στο ποσό πληρώνεται, αλλά ούτε και σε πάρα πολλά άλλα θέματα.

Δηλαδή, διασφαλίζουμε επί της ουσίας την πραγματική ανεξαρτησία του ανεξάρτητου μηχανικού, που πολλές φορές δημιουργούνται οι συνθήκες, χωρίς να θέλω να μεμφθώ κάποιον, ότι μπορεί να πιέζεται από τον παραχωρησιούχο.

Το δεύτερο που είναι πολύ σημαντική τροποποίηση σε σχέση με τους προηγούμενους διαγωνισμούς ή με τις προβλέψεις που είχαμε βρει, γιατί έχουν γίνει από αυτά που βρήκαμε δύο φορές αλλαγές στα τεύχη προκήρυξης και οι αλλαγές αυτές δεν ήταν επουσιώδεις, ήταν πολύ ουσιαστικές και θεωρώ ότι αυτό μπορεί να πείσει και τους πλέον δύσπιστους και για τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, αλλά και για αυτό καθαυτό τον διαγωνισμό του αεροδρομίου.

Το δεύτερο λοιπόν, έχει να κάνει με τα ανταποδοτικά οφέλη στην τοπική κοινωνία. Στα τεύχη που βρήκαμε, τα ανταποδοτικά οφέλη ήταν στο 0,5%, στο διαγωνισμό και στην κύρωση που έχουμε για ψήφιση σήμερα, φτάνουν το 2%, τέσσερις φορές πάνω. Δεν είναι αμελητέες ποσότητες αυτά και δεν είναι στα κέρδη, είναι στο τζίρο, που είναι πολύ σημαντικό.

Τώρα, γιατί βάλαμε το 1% στο Δήμο που θα φιλοξενεί το Αεροδρόμιο και το 1% αυτό είναι με Υπουργική Απόφαση; Γιατί, δυστυχώς, δεν υπήρχε ποτέ ένας ολοκληρωμένος στρατηγικός σχεδιασμός και για την Κρήτη, για τις υποδομές της και για τη χώρα. Τώρα τελειώνει η διαβούλευση της περιβαλλοντικής αδειοδότησης για τον στρατηγικό σχεδιασμό, για τα έργα υποδομών και μεταφορών, για να μπορέσουμε να πούμε ότι αυτός είναι ο προγραμματισμός και άρα, εκεί θα κατευθυνθούν τα έργα.

Όμως, είναι σημαντικό να πούμε ότι το 1% πηγαίνει στο Δήμο που θα επιβαρυνθεί με τη φιλοξενία του αεροδρομίου, γιατί εκεί πρέπει να πάει και το υπόλοιπο στους όμορους Δήμους. Επίσης, θέλω να πω ότι δεσμευόμαστε για τη συμμετοχή του Δήμου στο Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας του αεροδρομίου, που είναι επίσης πολύ σημαντικό.

Τρίτον, προβλέπεται κτίριο που θα είναι εκθεσιακό κέντρο για τις κρητικές επιχειρήσεις, τα κρητικά προϊόντα και τα προϊόντα της περιοχής. Για να έχουμε μια σύγκριση, θέλω να πω ότι στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» τα ανταποδοτικά οφέλη ήταν 0% για τους όμορους Δήμους και θα ξεκινήσουμε εμείς την κουβέντα για τα ανταποδοτικά των όμορων Δήμων, ακόμη και σήμερα, στην περιοχή του «Ελευθέριος Βενιζέλος». Επίσης, δεν υπάρχει κανένα κτίριο και κανένα εκθεσιακό κέντρο που να απευθύνεται στους δημόσιους φορείς, στην τοπική αυτοδιοίκηση, στις τοπικές εταιρίες της περιοχής.

Πάμε σε αυτά που κάποιοι συμπολίτες μας είναι ευαίσθητοι και το σέβομαι πολύ αυτό. Στα θέματα που σχετίζονται με τα περιβαλλοντικά, στα θέματα που σχετίζονται με την πολιτιστική μας κληρονομιά, προβλέπεται Αρχιτεκτονική Επιτροπή, ώστε τα κτίρια και υποδομές που θα γίνουν στο αεροδρόμιο να μην προσβάλλουν την αρχιτεκτονική της Κρήτης, την πολιτιστική μας κληρονομιά και πιστεύω ότι αυτό είναι πολύ σημαντικό, αν δούμε διάφορα έργα είτε δημόσια, είτε παραχωρήσεων, που έχουν γίνει και σε ομοειδή αντικείμενα με το αεροδρόμιο και σε άλλα, που προσβάλλουν την πολιτιστική μας προνόμια.

Στην αρχική πρόβλεψη, στα τεύχη που βρήκαμε, προβλεπόταν ότι μέχρι 6,5 εκατομμύρια επιβάτες, τα έσοδα θα χρηματοδοτούσαν στην περίοδο της κατασκευής το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι. Κανείς δεν πίστευε ότι αυτό το νούμερο θα το ξεπεράσουμε. Μετά από τη διαβούλευση και τις διαπραγματεύσεις που έγιναν με τα καταστήματα αφορολόγητων ειδών, τη δωρεά που έγινε για την επέκταση του υπάρχοντος αεροδρομίου, θέλω να σας πω ότι το αεροδρόμιο στο Ηράκλειο έχει φτάσει στο 8,5 εκατομμύρια και πιστεύω ότι τα επόμενα χρόνια θα τα ξεπεράσει.

Καταλαβαίνουμε όλοι πάρα πολύ καλά, λοιπόν, ότι το αεροδρόμιο που υπάρχει σήμερα δεν μπορεί να καλύψει τις αυξήσεις στην ζήτηση που υπάρχει στο υπάρχον Αεροδρόμιο Ηρακλείου, ό,τι και να κάνουμε και είναι προφανές, ότι οι θέσεις εργασίας είναι σε απόλυτη αναλογική εξάρτηση με τον αριθμό των επισκεπτών στην Κρήτη - και για την πρωτογενή παραγωγή, Γιάννη μου. Η πρωτογενής παραγωγή πρέπει κάπου να καταναλώνεται και σε καλές τιμές. Δεν είναι από μόνη της, να έχουμε πρωτογενή παραγωγή, είχαμε πρωτογενή παραγωγή και κάποιοι φρόντισαν, αυτά τα προϊόντα που παραγόντουσαν να μην έχουν υπεραξία, να μην έχουν τις κατάλληλες τιμές και οι άνθρωποι να εγκαταλείψουν τα χωράφια τους και την πρωτογενή παραγωγή γενικότερα και να συγκεντρωθούν- το 80% του πληθυσμού της χώρας- σε δύο μεγάλα αστικά κέντρα.

Άρα, το να έχουμε μεγάλο αριθμό επισκεπτών, το να έχουμε αγορά για την πρωτογενή παραγωγή μας - και σε καλές τιμές, γιατί ανεβαίνει η ζήτηση - είναι προφανές και οι θέσεις εργασίας σε όλα τα υπόλοιπα προκύπτουν από τον αριθμό των επιβατών. Γιατί είναι άλλες οι θέσεις εργασίας που προκύπτουν στα 5 εκατ.- 6 εκατ. επισκεπτών, άλλες στα 8,5 εκατ. και στα 10 εκατ. και άλλες στα 15 εκατ..

Το δεύτερο, είναι ότι πρέπει να γίνει επιτέλους μια αποτύπωση και για την περιοχή, ποιοι είναι κατά κύριο επάγγελμα αγρότες και ποια απ' αυτά τα τμήματα που απαλλοτριώνονται, αξιοποιούνται για την πρωτογενή παραγωγή, γιατί υπάρχουν πολύ μεγάλα τμήματα που δεν αξιοποιούνται για την πρωτογενή παραγωγή και το ξέρετε.

Συμφωνώ κι εγώ απόλυτα, ότι πρέπει να υπάρχει ειδική πρόβλεψη σε σχέση με τις απαλλοτριώσεις, για τους ανθρώπους που είναι κατά κύριο επάγγελμα αγρότες και ένα μεγάλο τμήμα της περιουσίας τους, που είναι το «εργαλείο» τους, που είναι η δουλειά τους, πρέπει να δούμε αν οι αποφάσεις των δικαστηρίων δεν καλύπτουν επαρκώς - κατά την κρίση που έχει και η τοπική κοινωνία και εμείς - αυτή την περιουσία, που είναι το επαγγελματικό τους εργαλείο, που είναι η ζωή τους, να δούμε ποια άλλη πρόβλεψη πρέπει να γίνει.

Η δική μου πρόταση - και στον Περιφερειάρχη και στον Δήμαρχο - ήταν να ψάξουμε να βρούμε άλλες περιοχές για να κάνουμε νέους ελαιώνες και να τους δώσουμε ή να βρούμε περιοχές ή ελαιώνες που δεν αξιοποιούνται, να τις απαλλοτριώσουμε και να τους τις δώσουμε. Μπορεί να υπάρχουν κάποιες προσαυξήσεις πιθανά ή κάτι άλλο, που είμαστε ανοιχτοί στη συζήτηση.

Άλλο θέμα για τα περιβαλλοντολογικά είναι ότι προβλέπεται βιολογικός καθαρισμός και τριτοβάθμιος. Ξέρετε, το θέμα της περιβαλλοντικής και του αειφόρου ορίζοντα έχει απασχολήσει πάρα, πάρα πολύ τις Υπηρεσίες του Υπουργείου, της Αποκεντρωμένης, τα τοπικά κινήματα, επομένως, όταν φτάνουμε σε τέτοιο βιολογικό καθαρισμό, που θα παίρνει και τα λύματα των γύρω οικισμών, τι άλλο πρέπει - κατά τη γνώμη των ανθρώπων που έχουν ασχοληθεί με το περιβάλλον - να γίνει για να μην έχουμε καμία επιβάρυνση;

Εμείς είμαστε ανοιχτοί, αν υπάρχει οτιδήποτε άλλο που μπορεί να προστεθεί και πρέπει να προστεθεί, να το συμπεριλάβουμε, να κάνουμε κάποιο πρόσθετο έργο, αλλά θεωρώ ότι τόσο η εθνική και η ευρωπαϊκή νομοθεσία και οι αδειοδοτήσεις που υπάρχουν σε αυτά τα θέματα, είναι τόσο αυστηρές και αυτά που έχουμε προβλέψει στο συγκεκριμένο έργο είναι τόσο αυστηρά, που καλύπτονται.

Επίσης - το είπε και ο Βασίλης ο Κεγκέρογλου ως αίτημα, αλλά είναι μέσα στη σύμβαση - το ενεργειακό αποτύπωμα του αεροδρομίου θα είναι πάρα πολύ χαμηλό και με συγκεκριμένη διαβάθμιση για τα αεροδρόμια και βέβαια, η χωροταξική μελέτη είναι αναγκαία να γίνει- το έχουμε πει, το έχουμε εξαγγείλει και έχουμε δεσμευθεί- και για να μην υπάρχουν άλλες καθυστερήσεις, γιατί και ο Δήμος Μίνωα-Πεδιάδας δεν έχει τις τεχνικές Υπηρεσίες που μπορεί να ανταποκριθεί, τον διαγωνισμό για τους BOAK θα το κάνει το Υπουργείο Υποδομών, όπως και το οικονομικό βάρος για αυτό.

Υπάρχουν οι προτάσεις για τον λοξό διάδρομο στο υπάρχον αεροδρόμιο. Πριν πάμε όμως σε αυτή την πρόταση, πρέπει κανείς να δει από την περιβαλλοντική- και όχι μόνο από την περιβαλλοντική σκοπιά και από τη μεριά της ασφάλειας- τι γίνεται με το υπάρχον αεροδρόμιο στην Αλικαρνασσό, δίπλα σε ένα από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας, για να βγάλουμε ασφαλή συμπεράσματα.

Έχουμε, λοιπόν, σήμερα ένα αεροδρόμιο, το δεύτερο της χώρας μετά το «Ελευθέριος Βενιζέλος», με 8,5 εκατ. δίπλα στο Ηράκλειο. Αυτό περιβαλλοντικά είναι ορθό από την πλευρά της ασφάλειας, είναι ορθό από την πλευρά της περιβαλλοντικής ρύπανσης, της ηχορύπανσης; Όπως και να το δει κανείς καταλαβαίνει ότι είναι προφανές, ότι δεν πρέπει δίπλα από ένα τόσο μεγάλο αστικό κέντρο, δίπλα, όχι παραδίπλα, μέσα στο αστικό κέντρο, να υπάρχει ένα τόσο μεγάλο αεροδρόμιο.

Για να δούμε τις αποστάσεις. Η απόσταση του «Ελευθέριος Βενιζέλος» από το Σύνταγμα είναι 34 χλμ., η απόσταση του Καστελίου από το Ηράκλειο είναι 28 χλμ., 18 χλμ. που είναι το οδικό τμήμα και 10 χλμ. από το σημείο της σύνδεσης μέχρι το Ηράκλειο.

Δεν μπορεί να έχουμε δύο μέτρα και δύο σταθμά, δηλαδή δεν μπορεί το περιβαλλοντικό κίνημα να λέει να μη γίνει το «Ελευθέριος Βενιζέλος» στα Σπάτα που είναι 34 χλμ. και να γίνει στην Τανάγρα, που είναι 70 χλμ. και στο Καστέλι να έχουμε άλλη λογική, όταν είναι 28 χλμ.. Δεν γίνεται, μάλιστα όταν θέλουμε να έχουμε ένα σοβαρό σχεδιασμό, γιατί στην Κρήτη τα ξενοδοχεία δεν είναι στην πόλη, η βασική κίνηση δεν είναι μόνο στην πόλη του Ηρακλείου, είναι στη Χερσόνησο, που είναι πιο κοντά, είναι στην Ιεράπετρα, είναι σε περιοχές, που θα αναπτυχθούν οι τουριστικές υποδομές περισσότερο. Άρα, η θέση του αεροδρομίου είναι προφανές ότι είναι κατάλληλη.

Ιστορικά, έχουν εξεταστεί 3 θέσεις, όχι μία, για το πού θα είναι το νέο αεροδρόμιο. Πρέπει να αφήσουμε τη λογική, κάθε χωριό και αεροδρόμιο ή κάθε περιοχή και αεροδρόμιο, για να το πω κανονικά. Δεν μπορούμε να έχουμε ένα αεροδρόμιο στο Τυμπάκι, ένα στο Ηράκλειο, ένα στην Σητεία, ένα λίγο παρακάτω, στην Ιεράπετρα. Γιατί; Το καταλαβαίνετε όλοι το γιατί και σε σχέση με τις εκτάσεις, διότι δυστυχώς δεν είμαστε μια χώρα που έχει άφθονα εδάφη, για να έχουμε την πολυτέλεια να τα χρησιμοποιούμε και σε σχέση με την οικονομία κλίμακας και σε σχέση με τις υπόλοιπες υποδομές, που πρέπει να εξυπηρετηθούν.

Σχετικά με το λοξό διάδρομο έχει απαντήσει πριν πολλά χρόνια η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Δεν είναι εφικτός και βιώσιμος, γιατί πρέπει να γίνουν πολύ μεγάλα λιμενικά έργα για την επέκταση του διαδρόμου, την υλοποίηση του λοξού διαδρόμου στο Ηράκλειο, πέρα από τα προβλήματα των ανέμων και όλα τα υπόλοιπα.

Άκουσα με προσοχή τους ανθρώπους, οι οποίοι καλοπροαίρετα ήρθαν και εξέφρασαν τις ενστάσεις τους για το Καστέλι, σε σχέση με τέτοια θέματα και ειλικρινά σας μιλώ, ότι αν είχα την παραμικρή αμφιβολία για τη δουλειά που έχουν κάνει είτε οι υπηρεσίας του Υπουργείου, είτε οι ήδη εγκεκριμένες μελέτες και αδειοδοτήσεις, είτε οι προδιαγραφές που υπάρχουν για τις οριστικές μελέτες που θα γίνει το αεροδρόμιο, πραγματικά θα είχαμε μια άλλη αντιμετώπιση. Δεν έχω πειστεί από αυτές τις ανησυχίες και πραγματικά είμαστε ανοιχτοί σε οποιαδήποτε πρόσθετη εργασία, πρόβλεψη, σύστημα, που πρέπει να εγκατασταθεί, να το εντάξουμε στο έργο και να το αναλάβουμε να προχωρήσει.

Υπάρχει, όμως, και η άλλη όψη, γιατί υπάρχουν τα κινήματα και οι άνθρωποι, που νοιάζονται για την περιοχή, νοιάζονται για την πρωτογενή παραγωγή και το περιβάλλον, υπάρχουν και αυτοί που τα επικαλούνται και εκεί δεν γίνεται να μη συνεννοηθούμε κάποια στιγμή.

Είναι άλλο η άποψη του Κ.Κ.Ε. για τα ΣΔΙΤ και για το ότι τα θέλει όλα κρατικά και είναι άλλο η άποψη κάποιων συγκεκριμένων συμφερόντων γύρω από το υπάρχον αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης», που δεν θέλει να φύγει αυτή η δραστηριότητα είτε για τις οικονομικές αξίες της γης, είτε για την απόσταση από κάποιες ξενοδοχειακές μονάδες, είτε από τη φέρουσα ικανότητα κάποιων μεταφορικών εταιρειών, τουριστικών εταιρειών, να μεταφέρουν τουρίστες σε μια πολύ μικρή απόσταση από το αστικό κέντρο και όχι από το Καστέλι, είτε γιατί κάποιοι έχουν περιουσία και οικόπεδα δίπλα στο υπάρχον αεροδρόμιο, που έχουν συγκεκριμένη εμπορική δραστηριότητα και φοβούνται μην τη χάσουν.

Αλλά δεν είναι αυτή λογική. Αυτή η λογική μας έφερε στο χωροταξικό χάος του σήμερα σε όλη την Ελλάδα και να μην έχουμε τις υποδομές που πρέπει να έχουμε.

Τώρα, άλλο θέμα σε σχέση με την σύμβαση που έχουμε για κύρωση, που είναι επίσης σημαντικό, είναι το μεγάλο ποσοστό που έχει το δημόσιο, είναι ότι τα έσοδα πάνω από τα 6,5 εκατ. που σας είπα και πριν, πηγαίνουν μόνο στο δημόσιο, είναι ότι δεν μπορεί να μεταβιβαστεί το 35% της εταιρίας πουθενά αλλού, γιατί έχουμε και μια πικρή εμπειρία από τα μνημόνια που έφεραν και επέβαλαν στη χώρα, στη συνέχεια, είτε να ιδιωτικοποιηθούν είτε να μεταφερθούν στον ΤΑΙΠΕΔ. Επίσης έχουμε και το γεγονός ότι τα έσοδα στο 100% για το νέο αεροδρόμιο πηγαίνουν στο δημόσιο, στην υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας.

Ένα ακόμη θέμα που ειπώθηκε ήταν για τις απαλλοτριώσεις. Έχουν ολοκληρωθεί το 90% των απαλλοτριώσεων. Δεν πρέπει να υπάρχει έργο τέτοιας κλίμακας που πριν την κύρωση να έχει ολοκληρωθεί στο 90% των απαλλοτριώσεων. Αν υπήρχε αυτό, τα οδικά έργα θα είχαν τελειώσει δέκα χρόνια πριν.

Γιατί βγήκαν 28 υπουργικές αποφάσεις, που ακούστηκε σαν καταγγελία; Δεν γίνεται να βγει μια υπουργική απόφαση για τέτοια έργα, από τη νομοθεσία, από το Σύνταγμα. Εδώ μιλάμε ότι είχαμε 7.500 ιδιοκτήτες, κάθε υπουργική απόφαση μπορεί να βολέψει 200 ιδιοκτήτες.

Η αναστάτωση που έγινε και έχουν οι άνθρωποι δύο ή τρία δικαστήρια, γιατί είχαν διαφορετικά τμήματα ιδιοκτησιών που είναι σε διαφορετικές δικάσιμους, έχει να κάνει με τα δικαστήρια, δεν έχει να κάνει με τις υπουργικές αποφάσεις που βγήκαν και γίνεται προσπάθεια για να υλοποιηθούν ανά ιδιοκτήτη, με την παράκλησή μας στις δικαστικές αρχές, αλλά τίποτα άλλο.

Τώρα, τα υπόλοιπα, κυρία Πρόεδρε, θα τα πω στις επόμενες συνεδριάσεις.

Εγώ θέλω να ευχαριστήσω τις υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και όλες τις εμπλεκόμενες υπηρεσίες. Θέλω να ευχαριστήσω όλους, όσους συμμετείχαν στην διαβούλευση για το αεροδρόμιο στο Καστέλι είτε συμφώνησαν είτε διαφωνούσαν με αεροδρόμιο στον Καστέλι.

Δεν θέλω να ευχαριστήσω αυτούς που είχαν οικονομικά συμφέροντα και σαμπόταραν στο να προχωρήσει αυτός ο διαγωνισμός για τέτοιους λόγους, όχι γιατί είχαν περιβαλλοντικές ανησυχίες ή άλλες πολιτικές ενστάσεις στο διαγωνισμό.

Και θέλω τέλος να πω Χρόνια Πολλά, Καλό Πάσχα σε όλους, να έχουμε υγεία και μετά το Πάσχα θα είναι εδώ και οι φορείς για να τα συζητήσουμε όλα αναλυτικά.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ και εγώ. Εδώ λήγει η σημερινή συνεδρίαση.

Να ευχηθώ και εγώ από την πλευρά μου Καλές Γιορτές και να υπενθυμίσω ότι την Τρίτη στις 7 Μάϊου και ώρα 11 το πρωί, θα είναι η συνεδρίαση με τους φορείς.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ηγουμενίδης Νίκος, Βαρδάκης Σωκράτης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αυγενάκης Ελευθέριος, Πλακιωτάκης Ιωάννης και Συντυχάκης Εμμανουήλ.

Τέλος και περί ώρα 14.50΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Η ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**