**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, 7 Μαΐου 2019, ημέρα Τρίτη και ώρα 11.20΄, στην Αίθουσα **«Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223)** του Μεγάρου της Βουλής, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης 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» (2η συνεδρίαση – ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

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

Επίσης, παρέστησαν και εξέθεσαν τις απόψεις τους σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κ.τ.Β. οι κ.κ.: Σταύρος Αρναουτάκης, Περιφερειάρχης Κρήτης, Ζαχαρίας Καλογεράκης, Δήμαρχος Μινώα – Πεδιάδος, Μιχαήλ Γουρζής, Πρόεδρος του Δ.Σ. της ΤΕΡΝΑ Α.Ε., Εμμανουήλ Σιγάλας, Γενικός Διευθυντής Νότιας Ευρώπης της Hill International, Ευάγγελος Βιστάκης, Αντιπρόεδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΟΣΥΠΑ) και Πρόεδρος του Συλλόγου Εργαζομένων ΥΠΑ «Νίκος Καζαντζάκης», Εμμανουήλ Καμηλάκης, Πρόεδρος Πανελλήνιου Συλλόγου Αερολιμενικών ΥΠΑ, Εύδοξος Μεγαγιάννης, Προϊστάμενος Τμήματος Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών ΥΠΑ, Εμμανουήλ Μανωλάκης, Πρόεδρος του Συλλόγου Εργαζομένων στην Αεροναυτιλία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) στο αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης», Μανώλης Αλιφιεράκης, Πρόεδρος του Επιμελητηρίου Ηρακλείου (ΕΒΕΗ), Γεώργιος Στασινός, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΤΕΕ), Ειρήνη Βρέντζου, Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Τμήματος Ανατολικής Κρήτης του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΤΕΕ/ΤΑΚ), Αλέξανδρος Αγγελόπουλος, Γενικός Γραμματέας της Ένωσης Ξενοδοχείων Ηρακλείου, Βασιλική Συθιακάκη, προϊσταμένη της Εφορίας Αρχαιοτήτων Ηρακλείου, Ιωάννης Χαριτάκης, μέλος του Δ.Σ. του Συλλόγου κατοίκων και ιδιοκτητών της ευρύτερης περιοχής Ευαγγελισμού Πεδιάδος «Ο ΚΥΠΕΡΑΣ», Μαργαρίτα Καραβασίλη, Πρόεδρος του Παρατηρητηρίου Πολιτών για την Αειφόρο Ανάπτυξη (CiSD), Ιωάννης Γωνιανάκης, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Οικοδόμων Νομού Ηρακλείου και Γεώργιος Μαυραντωνάκης, Πρόεδρος της Πρωτοβουλίας Πολιτών για την Διάσωση και Αειφόρο Ανάπτυξη της Πεδιάδας.

Η Πρόεδρος 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, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Καματερός Ηλίας, Ηγουμενίδης Νικόλαος, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Λαζαρίδης Γεώργιος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Κεγκέρογλου Βασίλειος, Ζαρούλια Ελένη, Συντυχάκης Εμμανουήλ και Λυμπεράκη Αντιγόνη.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλημέρα σας. Χρόνια πολλά. Ευχαριστούμε για την προσέλευση σας. Να κάνουμε έναν δημιουργικό διάλογο για το σχέδιο νόμου. Συνεδριάζει σήμερα η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης 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». Θα αναφερθώ τώρα επί της διαδικασίας. Θα δοθεί χρόνος τριών λεπτών, ώστε να τοποθετηθούν οι εκπρόσωποι των φορέων και επιγραμματικά να εκθέσουν τις απόψεις τους. Έπειτα θα δοθεί χρόνος τριών λεπτών στους Βουλευτές, ώστε να κάνουν κάποιες ερωτήσεις. Στο τέλος οι εκπρόσωποι των φορέων έχουν τη δυνατότητα για αλλά τρία λεπτά, μπορούμε να το ονομάσουμε ως «δευτερολογία», ώστε να απαντήσουν σε ερωτήματα που θα τεθούν από Βουλευτές.

Τον λόγο έχει ο κ. Ζαχαρίας Καλογεράκης, Δήμαρχος Μινώα – Πεδιάδος, ο οποίος μας έχει στείλει και υπόμνημα.

**ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΚΑΛΟΓΕΡΑΚΗΣ (Δήμαρχος Μινώα – Πεδιάδος):** Ευχαριστούμε για την πρόσκληση. Ξεκινώντας, θα ήθελα να πω ότι το έργο αυτό έχει ξεκινήσει σαν φιλοσοφία, αντίληψη και λογική από το 2003, καθιστώντας όμηρη μια ευρύτερη περιοχή για την Κρήτη. Ένα έργο που είναι απαραίτητο, μια και, ένας από τους βασικούς πυλώνες ανάπτυξης του νησιού μας είναι ο πυλώνας του τουρισμού. Θεωρούμε, ότι το 2011, σαν Δημοτική Αρχή που αναλάβαμε, μέσα στα πλαίσια και της απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου, προσπαθήσαμε να έχουμε ένα συγκεκριμένο πλαίσιο, μια και το έργο, έχουμε την τύχη ή την ατυχία, αυτό θα φανεί, να γίνει στην ευρύτερη περιοχή του δήμου μας. Με ομόφωνες αποφάσεις, λοιπόν, του Δημοτικού Συμβουλίου, έχουμε προχωρήσει σε ένα διεκδικητικό πλαίσιο, το οποίο έχω καταθέσει με 16 σημεία σε υπόμνημα στην Επιτροπή σας. Τα ζητήματα που αναφερόμαστε, δεν αφορούν μόνο στη Σύμβαση Παραχώρησης, αλλά είναι και άλλα θέματα που έχουν να κάνουν με την περιοχή. Αυτό το έργο, όπως και κάθε μεγάλο έργο, είναι λογικό ότι δημιουργεί και θετικά και αρνητικά προβλήματα στην περιοχή. Ο στόχος της Δημοτικής Αρχής και του Δημοτικού Συμβουλίου, είναι να μειώσουμε τα αρνητικά και να αυξήσουμε τα θετικά, μέσα από τη συναίνεση, τη συζήτηση, τη διαβούλευση και την κοινή προσπάθεια όλων.

Είναι ένα έργο, που όπως είπα διαχρονικά από το 2003 έχει εξαγγελθεί και έχει δρομολογηθεί. Τα πολιτικά κόμματα, διαχρονικά, έχουν τοποθετηθεί θετικά σε αυτό το έργο, στην πλειοψηφία τους, γι' αυτό πιστεύω ότι χρειάζεται να υπάρχει μια ομοψυχία και να δούμε από κοινού ζητήματα και θέματα, για να προάγουμε το επίπεδο της περιοχής. Στο επίπεδο της ανατολικής Κρήτης που κατασκευάζεται.

Θα ήθελα εδώ να επισημάνω ότι η ολοκλήρωσή τους σήμαινε το σταμάτημα της ομηρίας της περιοχής, που για 16 χρόνια περιμένουμε την υλοποίηση ή το ξεκίνημα αυτού του έργου. Σήμερα έχουμε το ξεκίνημα αυτού του έργου, το πιστώνω σε μεγάλο βαθμό στον παρευρισκόμενο Υπουργό που πράγματι σε πολλά θέματα που μέχρι σήμερα είχαμε συνεργασία έχουμε βρει απαντήσεις.

Επιγραμματικά θέλω να αναφερθώ στα ζητήματα που χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης στην περιοχή. Ένα, είναι οι απαλλοτριώσεις. Υπάρχει ένα ζήτημα με τις απαλλοτριώσεις, δεν αναφέρομαι μόνο στη σύμβαση, αλλά βάζω και γενικότερα ζητήματα. Υπάρχουν άνθρωποι στην ευρύτερη περιοχή που χάνουν το 70%-90% των περιουσιών τους με τις απαλλοτριώσεις. Πρέπει να υπάρξει μια πρόβλεψη για αυτούς τους ανθρώπους, με μια πρόσθετη διαδικασία, ώστε να μπορέσουν να αντικαταστήσουν τις περιουσίες τους μέσα από τη διαδικασία των απαλλοτριώσεων. Φανταστείτε τα τρία όμορα χωριά που γειτνιάζουν με την κατασκευή του αεροδρομίου, οι δημότες εκεί χάνουν το 70%-90% των περιουσιών τους, καταλαβαίνετε ότι κάποιοι άνθρωποι μένουν άκληροι στον ίδιο τους τον τόπο και είναι σε μια ηλικία που δεν μπορούν να ξεκινήσουν ξανά από την αρχή τη ζωή τους.

Το δεύτερο ζήτημα που έχουμε πει είναι ότι έχουμε ξεκινήσει ένα αναπτυξιακό σχέδιο την περιοχή, σε συνεργασία με την περιφέρεια, υπάρχει ήδη μια αναπτυξιακή χρηματοδότηση. Το αναπτυξιακό αυτό έργο αναφέρεται στα συνοδά έργα, αναφέρεται στα απαραίτητα έργα, σε δράσεις και ενέργειες που πρέπει να γίνουν για να «κουμπώσει» αναπτυξιακά η περιοχή με την κατασκευή και τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου. Αυτό το αναπτυξιακό σχέδιο που ετοιμάζουμε, σε συνεργασία με την περιφέρεια, όπου αναφέρονται τα συνοδά έργα και πολλές άλλες δράσεις. Στόχος μας είναι να τύχει μιας ειδικής χρηματοδότησης στα πλαίσια του ειδικού αναπτυξιακού σχεδιασμού, όπως παραδείγματος χάριν έχει γίνει η πράσινη ανάπτυξη στην Κρήτη. Χρειάζεται ένα ειδικό αναπτυξιακό σχέδιο, το ετοιμάζουμε, πρέπει να τύχει της χρηματοδότησης της πολιτείας.

Το τρίτο ζήτημα που θα ήθελαν να θέσω είναι το περίφημο swap. Δεν μπορεί να κάνουμε αεροδρόμιο και να μην υπάρχει το τοπικό, χωροταξικό σχέδιο της περιοχής, δηλαδή η χρήση γης. Θα κάνουμε μια απέραντη παραγκούπολη εάν ξεκινήσουμε το έργο χωρίς να έχουμε δρομολογήσει αυτή τη διαδικασία.

Τέταρτο ζήτημα, τα ανταποδοτικά τέλη και το 2%. Το ένα πάει στον δήμο, το άλλο πάει στους δήμους της περιφερειακής ενότητας και σε κοινωνικές δράσεις. Να χαρακτηριστούν και δράσεις υπερτοπικής σημασίας, μέσα στον ίδιο τον δήμο για το 1%, όπως παραδείγματος χάριν, σχολεία, βρεφονηπιακοί σταθμοί και άλλες δράσεις που θα χρειαστούν με την αύξηση του τουρισμού. Αυτό πρέπει να κατοχυρωθεί θεσμικά, δηλαδή η εταιρεία το αποδίδει στο Υπουργείο και ο Υπουργός στο δήμο και στην περιφερειακή ενότητα. Αυτό πιστεύουμε ότι πρέπει να κατοχυρωθεί θεσμικά και να μην είναι στην διακριτική ευχέρεια του κάθε Υπουργού, δηλαδή το πότε θα το δίνει και εάν θα το δίνει.

Τώρα, η ονομασία του νέου αεροδρομίου. Ζητάμε να προστεθεί στο διεθνές αεροδρόμιο Ηρακλείου, το Ηρακλείου-Καστέλι. Ζητάμε να υπάρχει συμμετοχή των φορέων, του δήμου, των περιφερειών και υπηρεσιών τους, μέσα σε μια διαδικασία ελέγχου των περιβαλλοντικών όρων. Θεωρούμε ότι είναι εφικτό μαζί με το ΤΕΕ και τους άλλους φορείς που έχουν την δυνατότητα να βοηθήσουν το δήμο. Η κατοχύρωση και η πρόταση για να συμμετέχει ο εκάστοτε δήμαρχος στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρίας και η προτεραιότητα στις προσλήψεις. Δεν ξέρω κατά πόσο μπορεί να κατοχυρωθεί αυτό νομικά, μέσα στην σύμβαση. Πρέπει να δούμε την μεταστέγαση των οικισμών και την δυνατότητα να μπορούν να επιλέξουν οι άνθρωποι, να μπορούν να ζήσουν σε άλλη περιοχή και όχι πλάι στο αεροδρόμιο. Πρέπει να υπάρξει μια συνολική μελέτη για τις οδικές συνδέσεις της ευρύτερης περιοχής, θεωρώ ότι πρέπει να υπάρχει μια συγκοινωνιακή μελέτη και για τα παράλληλα έργα, για να μπορεί να λειτουργήσει το αεροδρόμιο. Αναφέρομαι στην Ιεράπετρα, στο Καστέλι, σε πρόσβαση από την Μεσαρά, για όσους γνωρίζουν. Έχω καταθέσει υπόμνημα. Ευχαριστώ

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Περιφερειάρχης, ο κ. Αρναουτάκης.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡΝΑΟΥΤΑΚΗΣ (Περιφερειάρχης Κρήτης**): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Καλή σας μέρα και χρόνια πολλά. Θα ήθελα να ευχαριστήσω για την πρόσκληση και να πω ότι, είμαστε ιδιαίτερα ικανοποιημένοι που ένα μεγάλο αναπτυξιακό έργο της Κρήτης, μετά από 16 χρόνια, βρίσκει την ροή για την υλοποίησή του. Θεωρώ ότι, από την πλευρά και της Περιφέρειας αλλά και όλων τοπικών φορέων, που έχουν περάσει από τα Νομαρχιακά Συμβούλια και τα Δημοτικά Συμβούλια, εκφράζουμε τη θέληση για να γίνει αυτό το μεγάλο έργο, όμως, θεωρώ ότι, σε αυτά που τοποθετήθηκε ο κ. Δήμαρχος, ο κ. Καλογεράκης, πρέπει να λάβουμε υπόψη το αναπτυξιακό της περιοχής. Πρέπει να δούμε το ΣΧΟΟΑΠ, πρέπει να δούμε τους κάθετους, την σύνδεση και με το ανατολικό μέρος της Κρήτης, αλλά και με το δυτικό.

Παράλληλα, κ. Υπουργέ, ένα σημαντικό έργο που πρέπει να γίνει ενόψει του Βόρειου Οδικού Άξονα, είναι η σύνδεση του αεροδρομίου στα Χανιά, του «Δασκαλογιάννη», με τον Βόρειο Οδικό Άξονα γιατί πρέπει να λάβουμε υπόψη ότι, όλο το Ρέθυμνο θα μετακινείται προς τα Χανιά, όπου μέσω του αεροδρομίου μπορεί να πάει στην Αθήνα ή οπουδήποτε αλλού. Άρα, και η σύνδεση αυτή πρέπει να είναι μέσα στην πρόταση του Βόρειου Οδικού Άξονα για να μπορεί να ολοκληρωθεί.

Τα περιβαλλοντικά θέματα που έχουν θέσει οι φορείς της περιοχής είναι ιδιαίτερα σημαντικά. Πρέπει να δούμε πως θα αναπτυχθούν όλα αυτά τα έργα, που πρέπει να γίνουν, με σεβασμό στο περιβάλλον. Τις παρατηρήσεις που έχουν γίνει από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση και εμείς από την πλευρά μας και θεωρώ την πλειοψηφία των πολιτών της Κρήτης, θέλουμε να γίνει αυτό το μεγάλο αναπτυξιακό έργο, να προχωρήσει και όλα τα επιμέρους προβλήματα τα οποία υπάρχουν, να μπορούν να επιλυθούν με την καλή θέληση και την καλή συνεργασία μεταξύ των φορέων.

Βλέπουμε την Κρήτη του 2030, με όλα τα μεγάλα αναπτυξιακά έργα τα οποία είναι σε προτεραιότητα. Αυτό το οποίο χρειάζεται είναι οι χρηματοδοτήσεις που πρέπει να γίνουν και για το άλλο μεγάλο έργο του Βόρειου Οδικού Άξονα, καθώς και με την ηλεκτρική διασύνδεση που προετοιμάζεται και προς την Πελοπόννησο και προς την Αττική. Θεωρώ ότι, η επόμενη δεκαετία ανήκει στην Κρήτη.

Χρειάζεται η συναίνεση και από πλευράς κεντρικής εξουσίας η δυνατότητα να γίνουν αυτά τα μεγάλα έργα στο νησί μας και εμείς, από την πλευρά μας, να είμαστε καλά να παρακολουθούμε την υλοποίηση αυτών των έργων. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε και εμείς για το χρόνο. Τον λόγο έχει ο κ. Γουρζής, Πρόεδρος του Δ.Σ. της ΤΕΡΝΑ Α.Ε..

**ΜΙΧΑΗΛ ΓΟΥΡΖΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της ΤΕΡΝΑ Α.Ε.)**: Καλή σας μέρα. Να σας ευχαριστήσω που μας καλέσατε. Δεν έχω πολλά πράγματα να πω, διότι με έχει καλύψει απόλυτα, τόσο ο κ. Περιφερειάρχης, όσο και ο Δήμαρχος Μινώα-Πεδιάδος.

Είμαστε έτοιμοι να ξεκινήσουμε, εφόσον, βέβαια, λυθούν τα προβλήματα τα οποία, σήμερα, είναι προς επίλυση. Θα κάνουμε ένα σύγχρονο, ανταγωνιστικό αεροδρόμιο και βέβαια, θα μπορούσα να πω, φθηνό. Αυτό θα πρέπει να συνδυαστεί και με την παράλληλη κατασκευή των οδικών αξόνων, για να μπορέσουμε να δώσουμε προσβάσεις, τόσο με τον ΒΟΑΚ, όσο και με τον ΝΟΑΚ, αφού γίνει ο ΒΟΑΚ. Δεν έχω πολλά πράγματα να σας πω. Είμαι κατασκευαστής και εκπροσωπώ μια κατασκευαστική εταιρεία και είμαι στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε ερώτηση. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Σιγάλας, Γενικός Διευθυντής Νότιας Ευρώπης της Hill International.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΙΓΑΛΑΣ (Γενικός Διευθυντής Νότιας Ευρώπης της Hill International)**: Καλημέρα σας. Αξιότιμοι Βουλευτές, κυρίες και κύριοι, αποτελεί ιδιαίτερη τιμή για όλους εμάς, της Hill International, η παρουσία μας σήμερα, εδώ, ως τον ανεξάρτητο μηχανικό για το νέο Διεθνές Αεροδρόμιο της Κρήτης στο Καστέλι.

Δύο λόγια μόνο για όσους δεν μας γνωρίζουν. Είμαστε μια εταιρεία διοίκησης έργων και παροχής υπηρεσιών τεχνικού συμβούλου στον ευρύτερο κατασκευαστικό κλάδο. Η έδρα της εταιρείας είναι στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης. Έχουμε 3.000 άτομα προσωπικό και ουσιαστικά, ένα παγκόσμιο πεδίο δραστηριοτήτων.

Συγκεκριμένα, στην Ελλάδα, έχουμε διαρκή παρουσία πολλών ετών, ενώ είμαστε, ιδιαίτερα, χαρούμενοι για τη συμμετοχή μας σε σημαντικά έργα, που είτε έχουν εκτελεστεί, είτε είναι, εν εξελίξει, στη χώρα. Ενδεικτικά, αναφέρω τον Αγωγό ΤΑΠ, το Λιμάνι του Πειραιά, τον Αστέρα της Βουλιαγμένης, ενώ για το Ίδρυμα «Σταύρος Νιάρχος» είμαστε στο project manager για την πρωτοβουλία για την υγεία, μία νέα δωρεά του Ιδρύματος, ύψους άνω των 250 εκατομμυρίων ευρώ.

Η Εταιρεία έχει ισχυρό ελληνικό dna. Έχουμε 90 άτομα προσωπικό στην Ελλάδα και πάνω από 150 Έλληνες μηχανικούς πεπειραμένους και ταλαντούχους που δραστηριοποιούνται σε έργα μας στο εξωτερικό. Να σημειώσω ότι για την επιλογή μας διεξήχθη ανοιχτός διαγωνισμός, που συμμετείχαν αναγνωρισμένες εταιρίες και ελληνικές και διεθνείς. Προκρίθηκαν τέσσερα σχήματα και αναδειχθήκαμε μειοδότης.

Σε αυτό το σημείο θα σας αναφέρω ποιος είναι ο ρόλος του ανεξάρτητου μηχανικού. Τα καθήκοντά μας προβλέπονται στη Σύμβαση Παραχώρησης και στη Σύμβαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού. Επιγραμματικά, αναφέρω ότι θα ελέγχουμε και θα εγκρίνουμε όλες τις μελέτες που θα εκτελεί ο μελετητής - κατασκευαστής. Θα επιβλέπουμε τις εργασίες κατασκευής καθ’ όλη τη διάρκειά τους στο εργοτάξιο, θα εποπτεύουμε το χρονοδιάγραμμα, το κόστος, την ποιότητα του έργου, τη συμμόρφωση, βεβαίως, με τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις και τους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους, ενώ θα βεβαιώνουμε και την περαίωση των εργασιών, ώστε να διασφαλίσουμε ότι όλα θα γίνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης που υπογράφει η Ελληνική Δημοκρατία με την εταιρία και συνεπώς, με τους επενδυτές.

Πράγματι, ο εποπτικός μας ρόλος είναι τέτοιος που αν δούμε «οφσάιντ», θα πρέπει να σηκώσουμε τη «σημαία». Ταυτόχρονα, όμως, η δική μας αποστολή και της ομάδας μας και ο τρόπος του λειτουργείν είναι ότι θέλουμε να είμαστε καταλύτες λύσεων για τη διευκόλυνση της προόδου των έργων, πάντα βεβαίως, εντός του υφιστάμενου συμβατικού πλαισίου.

Κυρίες και κύριοι, χωρίς καμιά αμφιβολία, θεωρούμε ότι το Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο του Ηρακλείου στην Κρήτη είναι ένα έργο εθνικής σημασίας για τον ελληνικό τουρισμό και ιδιαίτερης σπουδαιότητας για ολόκληρη την Κρήτη. Με το που θα ξεκινήσει -και ευχόμαστε πολύ σύντομα- θα αποτελέσει μία επενδυτική «όαση», θα δημιουργήσει θέσεις εργασίας και το πιο σημαντικό είναι ότι θα προσελκύσει νέες επενδύσεις στην Κρήτη.

Για όλους αυτούς τους λόγους, θεωρώ ότι όλοι οι εμπλεκόμενοι στο έργο είμαστε συνεργάτες και συναγωνιστές. Από τη δική μας πλευρά, θα εργαστούμε σκληρά για να υποστηρίξουμε και την Ελληνική Δημοκρατία και τους επενδυτές για την επιτυχή ολοκλήρωσή του. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Βιστάκης.

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΙΣΤΑΚΗΣ (Αντιπρόεδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΟΣΥΠΑ) και Πρόεδρος του Συλλόγου Εργαζομένων ΥΠΑ «Νίκος Καζαντζάκης»):** Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι βουλευτές, σας ευχαριστούμε για την πρόσκληση των εκπροσώπων των Παγκρήτιων Συλλόγων Εργαζομένων στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας για να διατυπώσουν την άποψή τους, που αφορά στην υλοποίηση και λειτουργία του νέου Αεροδρομίου Ηρακλείου στο Καστέλι.

Αρχικά, θέλουμε να αποσαφηνίσουμε την πάγια θέση των εργαζομένων για το νέο Αεροδρόμιο, θεωρώντας δεδομένο ότι η απόφαση είναι ειλημμένη για την κατασκευή και τον τρόπο λειτουργίας του. Η τοπική κοινωνία και η οικονομία έχουν ανάγκη από ένα σύγχρονο μεγάλο Διεθνές Αεροδρόμιο, όπου, εκτός των άλλων, θα αποτελεί οικονομικό και κοινωνικό «μοχλό» ανάπτυξης καθώς και ανάδειξης του σημαντικού αρχείου και σύγχρονου ελληνικού πολιτισμού μας, δεδομένης και της φημισμένης πια φιλοξενίας και διατροφής.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, αλλά και όχι μόνο, το νέο Αεροδρόμιο θα έπρεπε να ήταν ένα, αμιγώς, Κρατικό Δημόσιο Αεροδρόμιο, δεδομένου ότι πολύ δύσκολα μπορεί να «υιοθετήσει» το μοντέλο παραχώρησης ή της σύμπραξης με ιδιώτη και θα αιτιολογήσουμε αυτή την άποψή μας παρακάτω.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας κατέχει τεχνογνωσία και εμπειρία στη σχεδίαση και επίβλεψη της κατασκευής των αεροδρομίου της χώρας, καθώς, επίσης, και έμπειρο εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό με παρουσία και συμμετοχή σε Ευρωπαϊκούς και Διεθνείς Οργανισμούς και Επιτροπές που αφορούν στην Παγκόσμια Αεροναυτιλία, αλλά και την ασφάλεια πτήσεων με συνεχή ενημέρωση για τα αεροπορικά δεδομένα.

Το υφιστάμενο Διεθνές Αεροδρόμιο Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης» εμφανίζει πολύ σημαντικά στοιχεία και αποτελέσματα, που ενισχύουν την άποψη του Κρατικού Δημοσίου Αεροδρομίου. Η δυναμική οικονομική ανάπτυξή του, παρά την έλλειψη του εργατικού δυναμικού και δαπανών συντήρησης, λειτουργίας και εκσυγχρονισμού τα τελευταία 15 έτη, με το πρόσχημα της υλοποίησης ενός νέου αεροδρομίου, με εξαίρεση το 2018 που εγκρίθηκαν από το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, περίπου, τα 2,5 εκατομμύρια για αντικατάσταση ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων σε εκσυγχρονισμό συστημάτων ελέγχου και διαχείρισης αποσκευών, συντήρησης συστημάτων αεροναυτιλίας, κτιριακές επισκευές, συντηρήσεις και άλλα.

Τα στοιχεία δείχνουν την αλματώδη αύξηση του αριθμού πτήσεων των τελευταίων δεκαπέντε ετών που κατατάσσουν το αεροδρόμιο Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης» στην πρώτη θέση των πτήσεων τσάρτερ και δεύτερο σε σύνολο πτήσεων ετησίως. Ειδικά αναφέρομαι ότι για το 2018 ταξίδεψαν 8,5 εκατομμύρια επιβάτες που βέβαια έχουν ως αποτέλεσμα να αποδίδονται στο ελληνικό κράτος περίπου τα 50 με 60 εκατομμύρια ευρώ ετησίως.

Τα παραπάνω αποτελέσματα ενισχύονται και λόγω της κρατικής επιδοτούμενης οικονομικής πολιτικής που στόχο έχει την ανάπτυξη του ελληνικού τουριστικού προϊόντος που εφαρμόζεται έως σήμερα μόνο στα κρατικά, δημόσια και δημοτικά αεροδρόμια της χώρας. Δεδομένο που θα αλλάξει άμεσα και δραματικά στο νέο αεροδρόμιο, όπως έχει θα αλλάξει στα επόμενα χρόνια, θα παραχωρεί ένα αεροδρόμιο που θα λειτουργεί η εταιρεία «Fraport Greece». Επιπλέον, σημαντικό μέγεθος είναι οι περίπου 125 εργαζόμενοι που εργάζονται σε βάρδιες στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας στο νέο διεθνές αεροδρόμιο Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης» σε όλους τους κλάδους, για να λειτουργεί όλο το εικοσιτετράωρο, εφτά ημέρες την εβδομάδα, δώδεκα μήνες ετησίως. Η προσπάθεια που καταβάλλεται για τους εργαζομένους κατά την τουριστική περίοδο είναι μεγάλη και έχει αποτυπωθεί κατά καιρούς επισήμως από αποτελέσματα μελετών και ερευνών. Ο ρόλος του κρατικού δημόσιου αεροδρομίου ενισχύεται επίσης από το γεγονός ότι αυτό το μοντέλο λειτουργεί σαν να υπολογίζονταν τα προαναφερθέντα και στηριζόταν οικονομικά επαρκώς, θα έπαιζε εκτός των άλλων και το ρόλο του ρυθμιστή στην οικονομική πολιτική που θα ίσχυε για τα αεροδρόμια της Ελλάδος σε σχέση με την εταιρεία «Fraport Greece» που διαχειρίζεται τα 14 παραχωρημένα αεροδρόμια.

Ολοκληρώνοντας την άποψη του Παγκρητίου συλλόγου για το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι, θέλουμε να επισημάνουμε και το παρακάτω. Το νέο αεροδρόμιο θα είναι ένα μακρινό αεροδρόμιο της χώρας από το αστικό κέντρο, θα βρίσκεται πιο μακριά ακόμη και από το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» της Αθήνας αλλά και από μια σειρά αεροδρόμια της Ευρώπης. Θα έχουν άμεσα αύξηση κόστους, από και προς το αεροδρόμιο, μεταφοράς επιβατών, αγαθών, εμπορευμάτων και καυσίμων.

Επειδή, όπως αναφέραμε παραπάνω, θεωρούμε ότι έχει αποφασιστεί σε αυτή τη φάση πως το μοντέλο κατασκευής και λειτουργίας του νέου αεροδρομίου θα είναι μια πρόκληση για τους εμπνευστές του αλλά και για όλους τους εμπλεκόμενους που συνέβαλαν το προηγούμενο διάστημα σε αυτή την επιλογή. Είναι ένα σημαντικό έργο της Κρήτης αλλά και της Ελλάδος που θα πρέπει να στεφθεί με επιτυχία για να δώσει τα αναμενόμενα αποτελέσματα στην τοπική κοινωνία και οικονομία, κάτι που σαν εργαζόμενοι και σαν Έλληνες πολίτες ευχόμαστε να πετύχει τους στόχους του.

Οι εργαζόμενοι που υπηρετούν σήμερα στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας στο αεροδρόμιο Ηρακλείου, προβλέπεται να μετατεθούν στο νέο αεροδρόμιο για να στελεχώσουν την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, σύμφωνα με τον νόμο 42/27 και όπως αυτός τροποποιήθηκε με τις παραγράφους 2 και 3. Βέβαια, αν λάβουμε υπόψη ότι υπολογίζεται σε πέντε έτη ο χρόνος υλοποίησης του, της κατασκευής του νέου αεροδρομίου, σημαίνει ότι το 30% του προσωπικού θα έχει συνταξιοδοτηθεί.

Η ελληνική πολιτεία πρέπει να φροντίσει έγκαιρα να στελεχώσει την υπηρεσία, ούτως ώστε οι εργαζόμενοι να εκπαιδευτούν σε θέματα που αφορούν τη γενική συντήρηση και υποστήριξη στη νέα τεχνολογία όπως στα ραντάρ, στα συστήματα αεροναυτιλίας, στα ραδιοβοηθήματα επικοινωνίας καθώς επίσης και οι εργαζόμενοι που θα υποστηρίξουν τη διεύθυνση οικονομικού διοικητικού στα νέα δεδομένα και τα καθήκοντα που θα διαμορφωθούν και που θα κληθούν να ανταπεξέλθουν στο νέο αεροδρόμιο.

Το σημαντικό θέμα της κτιριακής υποδομής που αφορά τη στέγαση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και των εργαζομένων στο νέο αεροδρόμιο, πρέπει με σαφήνεια, δεσμευτικά και χωρίς παρεκκλίσεις να αναφέρονται στη σύμβαση της σύμπραξης καθώς επίσης και οι προδιαγραφές και οι ιδιαιτερότητες των χώρων. Να αφήσω ένα υπόμνημα κυρία Πρόεδρε; Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να το αφήσετε και θα το πάρουν όλοι οι βουλευτές. Συνεχίζουμε τώρα με τον κ. Μανωλάκη, Πρόεδρο του Συλλόγου Εργαζομένων στην Αεροναυτιλία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) στο αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης».

**ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ (Πρόεδρος του Συλλόγου Εργαζομένων στην Αεροναυτιλία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) στο αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης»):** Κυρία Πρόεδρε, κ. Υπουργέ, κύριοι βουλευτές, ευχαριστούμε πάρα πολύ για τη σημερινή ευκαιρία που μας δίνεται, και την πρόσκληση να εκφράσουμε τις απόψεις μας σε ένα θέμα στο οποίο έχουμε την περηφάνεια να θεωρούμε τον εαυτό μας ότι έπαιξε πρωταγωνιστικό ρόλο σε όλη αυτή την πορεία από τη στιγμή που τέθηκε το ζήτημα.

Είμαι ο Προϊστάμενος της Εναέριας Κυκλοφορίας στο Ηράκλειο και εκπροσωπώ τον τοπικό Σύλλογο Αεροναυτιλίας, ο οποίος έχει τους εργαζόμενους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, ηλεκτρονικούς και τηλεπικοινωνιακούς.

Ζώντας, λοιπόν, το σφυγμό της κάθε προσγείωσης και απογείωσης, γνωρίζουμε τα τρωτά, τα δύσκολα, τα περίεργα του αεροδρομίου κι ένας από τους βασικούς λόγους της ίδρυσής μας το 2002, ήταν, να θέσουμε το μεγάλο θέμα των αερομεταφορών στην Κρήτη, το οποίο απασχολούσε πάρα πολύ κόσμο. Πολλά χρόνια ήταν και ταλάνιζε τους φορείς και την κοινωνία το θέμα λοξού διαδρόμου και οι εφημερίδες έγραφαν πολύ συχνά για τις πολύωρες καθυστερήσεις στο αεροδρόμιο, τα προβλήματα, τους περιορισμούς. Είχε φτάσει πια και είχε ωριμάσει το θέμα, να παρθούν αποφάσεις. Υπήρχε ένας τεράστιος διάλογος και μία διαβούλευση πολλών φορέων, που τοποθετούνταν εκείνο το διάστημα γύρω απ’ αυτό το θέμα.

Εμείς, ως σύλλογος από την πρώτη στιγμή της ίδρυσής μας ήρθαμε σ’ επαφή με όλους τους φορείς, δημιουργήσαμε μια πρωτοβουλία πολιτών και φορέων και απευθυνθήκαμε σε όλα τα Πολιτικά Κόμματα με κορυφαία τη συνεδρίαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου στις 9 Απριλίου του 2002, όπου ομόφωνα όλα τα Κόμματα στο θέμα του Καστελλίου πήραν την απόφαση, ότι θα πρέπει το αεροδρόμιο, να επανεγκατασταθεί και η θέση αυτή είναι το Καστέλλι. Κατά πλειοψηφία ήταν μόνο το θέμα της βραχυπρόθεσμης λύσης, που αφορούσε στην εκμετάλλευση του μικρού υπάρχοντος λοξού διαδρόμου στο Αεροδρόμιο Ηρακλείου.

Έχω μαζί μου την τότε απόφαση, την οποία καταθέτω. Είναι συλλογική με το Νομάρχη, τον κ. Γαρυφαλάκη, τον αείμνηστο που έπαιξε τότε πρωταγωνιστικό ρόλο στην τότε ιστορία. Επίσης, έχω μαζί μου και καταθέτω τη διακήρυξη των πολιτών και φορέων, η οποία υπογράφεται από 100 σημαντικούς φορείς, όλους τους Δημάρχους, ανθρώπους του πολιτισμού, του τουρισμού, χειριστές της Πολιτικής Αεροπορίας, από την Ένωση Πιλότων Ελλάδος, την Ένωση Ελεγκτών Ελλάδος κ.λπ..

Από κει και πέρα, εμείς, θεωρήσαμε πάρα πολύ σημαντικό, να υποστηρίξουμε κι έχουμε βγάλει πολλές ανακοινώσεις για το θέμα - καμιά δεκαριά -, τις οποίες θα καταθέσω. Έχουμε επισκεφθεί πολλές φορές τους βουλευτές, τους φορείς κι έχουμε βοηθήσει πάρα πολύ στο να βελτιωθούν πράγματα στο θέμα του αεροδρομίου και τεχνικά.

Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του Καστελλίου είναι τεράστια σε σχέση με το Ηράκλειο. Θα επικεντρωθώ σε 3. Το πρώτο έχει, να κάνει με την τοποθέτηση διαδρόμου στο Ηράκλειο, που η λάθος τοποθέτηση δημιουργεί τεράστια προβλήματα στους πλευρικούς ανέμους, κάτι το οποίο στο Καστέλλι δεν υπάρχει κι από πλευράς ασφάλειας πτήσεων έχουμε πάρα πολύ υψηλό δείκτη.

Το δεύτερο σημαντικό κριτήριο τεχνικό θεωρούμε ότι είναι το μήκος του διαδρόμου, το οποίο στο Ηράκλειο είναι περιοριστικό στα 2.700, ενώ στο Καστέλλι μπορεί, ν’ αυξηθεί στα 3.800, δίνοντας τη δυνατότητα υπερατλαντικών πτήσεων και πολύ μακρινών πτήσεων, το οποίο τεχνικό κτίριο συνάδει με τ’ αναπτυξιακά κριτήρια για μια Κρήτη, που θέλουμε ν’ ακτινοβολεί σ’ όλο τον κόσμο και λόγο της ιδιαίτερης γεωστρατηγικής θέσης.

Το τρίτο σημαντικό έχει, να κάνει με την παραλληλία διαδρόμων, που δίνει υψηλό capacity και δυναμικότητα στο αεροδρόμιο. Δηλαδή, το γεγονός της ύπαρξης εκεί ενός υφιστάμενου στρατιωτικού διαδρόμου προς απογείωση, ο οποίος παντρεύεται με τον υπάρχοντα προτεινόμενο, δίνει μια παραλληλία και υψηλή δυναμικότητα στο μέλλον, ούτως ώστε να χρησιμοποιείται ο ένας για προσγείωση κι ο άλλος γι’ απογείωση.

Αυτά τα τρία συγκριτικά πλεονεκτήματα είναι τεράστια και εγγυώνται την αναπτυξιακή προοπτική του νέου αεροδρομίου. Κατά συνέπεια είναι ένα σύγχρονο, ασφαλές και ανταγωνιστικό αεροδρόμιο, όπως αγωνιστήκαμε όλοι φορείς της Κρήτης και το πετύχαμε. Πραγματικά, ήταν ένα έργο, που ξεκίνησε από την κοινωνία και προωθήθηκε.

Τελειώνοντας, θέλω, να ευχαριστήσω θερμά τον Υπουργό και την Κυβέρνηση για το γεγονός ότι αντιστάθηκε σθεναρά στα συμφέροντα, στα οποία ο ίδιος ο Υπουργός είπε ότι υπάρχουν κι έβαζαν εμπόδια όλο αυτό το διάστημα.

Επίσης, θέλω, να ευχαριστήσω, ιδιαίτερα, τα Πολιτικά Κόμματα της Αντιπολίτευσης, που όλ’ αυτά τα χρόνια σταθερά υποστήριζαν αυτή την προσπάθεια. Πιστεύω ότι θα δώσει φτερά στην ανάπτυξη της Κρήτης. Είναι ένα όνειρό μας, που γίνεται πραγματικότητα.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Το λόγο έχει ο κ. Αλιφιεράκης.

**ΜΑΝΩΛΗΣ ΑΛΙΦΙΕΡΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Επιμελητηρίου Ηρακλείου (ΕΒΕΗ)):** Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να πω, ότι η πάγια πολιτική του φορέα μας, είναι η αναγκαιότητα δημιουργίας του αεροδρομίου Καστελίου. Η σημαντικότερη παράμετρος του προβλήματος των αερομεταφορών που παρουσιάζει το αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης», το οποίο έχει κλείσει τον κύκλο ζωής του, αποδεικνύεται ανεπαρκές και σε πολλές περιπτώσεις μη ασφαλές. Αποτελεί, λοιπόν, πάγιο αίτημα της επιχειρηματικής κοινότητας του νομού, αλλά και της Κρήτης, ένα σύγχρονο λειτουργικό, ασφαλές αεροδρόμιο, το οποίο θα αποτελεί οργανικό τμήμα ενός ολόκληρου συστήματος που θα διευκολύνει τις θαλάσσιες και τις επίγειες μετακινήσεις ανθρώπων και εμπορευμάτων, δημιουργώντας υψηλή προστιθέμενη αξία όσο και στις επιχειρήσεις που αναπτύσσονται στην ευρύτερη περιοχή που εξυπηρετεί. Ταυτόχρονα όμως, επιβάλλεται το αεροδρόμιο του Ηρακλείου να αναβαθμιστεί ώστε να μπορεί να εξυπηρετεί τις τρέχουσες κινήσεις, γιατί τα 5 χρόνια η κίνηση προβλέπεται να συνεχίσει να αυξάνεται λόγω του ιδιαίτερα σημαντικού δυναμικού της Κρήτης και ιδιαίτερα της όλης επιρροής του «Νίκου Καζαντζάκη». Ο σωστός συνδυασμός θα πρέπει να μην προκαλέσει προβλήματα καταστολής στην αυξητική κίνηση, επειδή … στην τουριστική βιομηχανία του ζωτικότερου τμήματος του νησιού.

Με άλλα λόγια, θα πρέπει να ακολουθήσει η … κίνηση και όχι να κατασταλεί και να υπάρξει πρόβλεψη για ένα ολοκληρωμένο σχέδιο συνδυασμένων μεταφορών. Η Κρήτη αποτελεί τερματική εμπορική αγορά, λόγω της γεωγραφικής της θέσης, τόσο οι θαλάσσιες μεταφορές όσο και οι εναέριες αποτελούν σημαντική συνιστώσα του μεταφορικού μας συστήματος.

Οι συνδυασμένες μεταφορές, ιδιαίτερα με τη μορφή συμπληρωματικής λειτουργίας οδικών, εναέριων και θαλάσσιων μεταφορών, ασυνόδευτων μοναδοποιημένων φορτίων που εναλλάσσουν το μέσο μεταφοράς, θα πρέπει να αποτελέσει συγκριτικό πλεονέκτημα. Να δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο χωροταξικό σχέδιο με χρήσεις γης για την ευρύτερη περιοχή του δήμου Μινώα Πεδιάδος, με κέντρο βάρους το αεροδρόμιο που να λάβει υπόψη την ανάδειξη μελλοντικών λειτουργιών και πιθανόν εμπορικών και επιχειρηματικών αναγκών. Για παράδειγμα, εμπορικά πάρκα, εκπτωτικά χωριά, σταθμοί μεταβίβασης και χώροι στάθμευσης μεγάλης διάρκειας, εκτός εγκαταστάσεων κ.λπ.

Στην περιοχή πρέπει να ενταχθεί και το εν χορήγηση επιχειρηματικό πάρκο Καστελίου και το έχω αναλυτικά στο υπόμνημα που θα σας καταθέσω, ως υποδοχέας του βιοτεχνικού έργου μέσης και χαμηλής όχλησης. Στον τερματικό σταθμό προβλέπονται πέντε επίπεδα συνολικής επιφάνειας 72.000 τ.μ., εκ των οποίων τα 13.000 τ.μ. χώροι εμπορικών χρήσεων και 1.100 τ.μ. μόνο εκθεσιακοί χώροι. Προτείνεται να υπάρξει πρόβλεψη για μια μόνιμη υποδομή αντιψυκτικών προϊόντων σε συνεργασία με το Επιμελητήριό μας, καθώς και τα δίκτυα τοπικών προϊόντων. για παράδειγμα δίκτυο οινοποιών Κρήτης, δίκτυο ελαιολάδου κ.λπ. Στα αντισταθμιστικά ανταλλάγματα προβλέπεται το ποσό 1% εκ των συνολικών εσόδων της εταιρείας για το δήμο Μινώα Πεδιάδος και επίσης, 1% ποσοστό για την ενίσχυση ανάθεσης ΟΤΑ της Περιφερειακής Ένωσης Ηρακλείου, καθώς και σε άλλες κοινωφελείς δράσεις. Αφενός απορρίπτεται η διαδικασία καταβολής και αφετέρου, στο δεύτερο αυτό ποσοστό, θα πρέπει να προβλεφθούν δράσεις ενίσχυσης υποδομών, όπως το επιχειρηματικό πάρκο, το οποίο έχουμε σχεδιάσει μαζί με το δήμο Μινώα Πεδιάδος.

Εν πρώτοις αυτά είχα να σας καταθέσω τα οποία αναφέρω αναλυτικά και στο υπόμνημα μου. Επίσης, ένα άλλο θέμα είναι το όνομα και θα ήθελα να προτείνω, κρατήστε το, «Νέαρχος», είναι κρητικής καταγωγής, ήταν ο αρχηγός της εκστρατείας του Μεγάλου Αλεξάνδρου στην Ασία. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Το λόγο έχει ο κ. Στασινός.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΣΙΝΟΣ (Πρόεδρος του ΔΣ του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (ΤΕΕ)):** Ευχαριστώ πολύ για την πρόσκληση κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριοι Βουλευτές. Νομίζω ότι όλοι αντιλαμβανόμαστε ότι ήταν αναγκαίο να δημιουργηθεί ένα νέο αεροδρόμιο στο Ηράκλειο προκειμένου να ανταποκριθούμε στις τουριστικές απαιτήσεις που υπάρχουν και προκειμένου να έχουμε προοπτική να αναπτυχθεί επιπλέον ο τουριστικός τομέας. Από εκεί και πέρα υπήρχαν ζητήματα τα οποία καθυστέρησαν την υλοποίηση του έργου. Θα πω ότι δε νιώθω πολύ καλά παρόλο που είπε ο κύριος Περιφερειάρχης ότι επιτέλους μετά από 16 χρόνια γίνεται ένα έργο. Εγώ δεν νιώθω ιδιαίτερα άνετα να ακούω ότι μετά από 16 χρόνια έγινε ένα έργο και επομένως είμαστε περήφανοι που τα καταφέραμε, μάλλον κάτι λάθος κάναμε και δεν αναφέρομαι στη παρούσα κυβέρνηση, αναφέρομαι και σε όλες τις προηγούμενες που οδήγησαν αυτή τη στιγμή σε ένα έργο ιδιαίτερα αναγκαίο να γίνεται μετά από τόσα χρόνια.

Από εκεί και πέρα το Τεχνικό Επιμελητήριο έχει ένα συγκεκριμένο ρόλο εκ του νόμου ίδρυσής του. Είναι τεχνικός σύμβουλος της κυβέρνησης το οποίο όμως ουσιαστικά καμία κυβέρνηση δεν αποδέχθηκε αυτό το ρόλο και επομένως πολλές φορές είχαμε αντιδράσεις από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ανατολικής Κρήτης και όσον αφορά το συγκεκριμένο ζήτημα είναι εδώ και η Πρόεδρος και θα αναφερθεί σε αυτό όσον αφορά τα τεχνικά ζητήματα και όχι πολιτικές αποφάσεις. Ποτέ δεν είπαμε ότι θα πρέπει το Τεχνικό Επιμελητήριο να παίρνει πολιτικές αποφάσεις αλλά τουλάχιστον ως τεχνικός σύμβουλος της κυβέρνησης θα πρέπει να μπορεί να εκφράζει άποψη να έχει τις σχετικές μελέτες και να μπορεί να αναφέρεται τεχνικά επαναλαμβάνω σε ένα τόσο μεγάλο σημαντικό τεχνικό έργο.

Από εκεί και πέρα επειδή έχουμε προχωρήσει και έχουμε φτάσει αυτή τη στιγμή σε αυτό το σημείο θα έλεγα ότι παρουσιάστηκαν πάλι πολλές καθυστερήσεις και στη διαδικασία αυτού του διαγωνισμού, είχαμε αν δεν κάνω λάθος, επτά παρατάσεις του διαγωνισμού, είχαμε διαδικασίες που καθυστέρησαν πάλι την ολοκλήρωση της σύμβασης. Παρόλα αυτά θα πω το εξής. Ας δούμε τη θετική πλευρά στο τέλος εμείς είμαστε εδώ να συμβάλλουμε να ξεκινήσει το έργο γιατί θα έλεγα ότι με ανησύχησε ιδιαίτερα αυτό που είπε εκπρόσωπος της εταιρείας αναδόχου ότι εμείς είμαστε έτοιμοι να κατασκευάσουμε ένα σύγχρονο έργο οικονομικό όπου θα ανταποκριθεί στις ανάγκες της εποχής αλλά όλα αυτά για να τα κάνουμε θα πρέπει να λυθούν και κάποια προβλήματα τα οποία δεν έχουν λυθεί. Άρα θα έλεγα ότι όλοι από εδώ και στο εξής θα πρέπει να λύσουμε ή ακόμα και σήμερα να πούμε πως θα λυθούν τα προβλήματα έτσι ώστε να ξεκινήσει πραγματικά το έργο και να μη μείνει στα χαρτιά με μία κύρωση μίας σύμβασης όπως έχουν γίνει πολλές κυρώσεις συμβάσεων που στην πραγματικότητα μετά οδηγούν στο κανένα έργο. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε. Το λόγο έχει η κυρία Βρέντζου.

**ΕΙΡΗΝΗ ΒΡΕΝΤΖΟΥ (Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Τμήματος Ανατολικής Κρήτης του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος** **(ΤΕΕ/ΤΑΚ)):** Καλημέρα σε όλους, ευχαριστώ πάρα πολύ για την πρόσκληση να συμμετέχει το Τμήμα Ανατολικής Κρήτης σε αυτή τη συζήτηση. Θα ήμασταν όμως πολύ πιο ικανοποιημένοι αν πραγματικά είχαμε κληθεί να συμμετέχουμε καθ’ όλη τη διάρκεια που αποφασίζονταν η τύχη αυτού του έργου. Θα πρέπει να τονίσω ότι αυτό ισχύει διαχρονικά, δηλαδή και το 2003 όταν αποφασίστηκε το έργο αλλά και το 2007 όταν αποφασίστηκε η συνέχισή του ούτε τότε κληθήκαμε να συμμετέχουμε και μιλάμε στην ουσία για τρεις κατά βάση πολιτικές αποφάσεις για αυτό το έργο.

Με αυτή την έννοια το Τεχνικό Επιμελητήριο χάνει εντελώς το ρόλο του ως επιστημονικός σύμβουλος της κυβέρνησης, το οποίο όμως μέχρι σήμερα δεν έχει πάρει θέση για το έργο αυτό και αυτό παρά το γεγονός ότι τη δεκαετία του 1990 αφιέρωσε πάρα πολύ χρόνο όταν αρχικά προτάθηκε η λύση του Μικρού Λοξού από το Τεχνικό Επιμελητήριο ως άμεση λύση διεξόδου για το αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης» όσο και στη συνέχεια όταν ανατέθηκε η πολύπαθη μελέτη του Μεγάλου Λοξού στον τότε Οργανισμό Ανάπτυξης Ανατολικής Κρήτης όπου το τμήμα μας παρακολουθούσε συστηματικά αυτό το θέμα. Και ενώ βλέπαμε το Μεγάλο Λοξό να μεγαλώνει όλο και περισσότερο και να εξελίσσεται εξολοκλήρου μέσα στη θάλασσα προκειμένου να αποφύγει τότε στο νοτιοδυτικό του τμήμα την 126 Σμηναρχία και τα ΤΟΛ της αεροπορίας εμπόδια που δεν υπάρχουν σήμερα, ξαφνικά μέσα σε μία νύχτα εξαγγέλθηκε η κατασκευή του αεροδρομίου στο Καστέλι. Το Καστέλι συζητιόταν βέβαια από χρόνια και υπήρχε σοβαρή διάσταση απόψεων σε σχέση με την καταλληλόλητά του λόγω του φυσικού ανάγλυφου.

Ωστόσο δεν υπήρχε κανείς που να μην φανταζόταν αξιοποίηση του υπάρχοντος αεροδρομίου, δηλαδή πολιτική χρήση του στρατιωτικού αεροδρομίου με τις αναγκαίες επεκτάσεις. Χρειάστηκε να παρουσιαστεί η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων για να συνειδητοποιήσουμε όλοι ότι μιλούσαμε για ένα νέο παράλληλο διάδρομο στη πεδιάδα και αυτό γιατί η προμελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων που είχε γίνει προγενέστερα δεν είχε γίνει ποτέ γνωστή. Γι' αυτό ας μην απορούμε, όταν πολλοί λέμε ότι δεν έγινε διαβούλευση και δεν μπορεί κανείς να ισχυρισθεί ότι οι όποιες αντιδράσεις έγιναν κατόπιν εορτής, γιατί με τις συνθήκες και την πορεία που εξελίχθηκε το έργο, η κάθε φάση του έργου οδηγούσε σε νέα τετελεσμένα, στα οποία κανείς θεωρούσε ότι ήταν αργά πλέον να πάρει θέση. Εδώ να προσθέσω και την κόπωση των φορέων της Κρήτης που πραγματικά με τις καθυστερήσεις που υπάρχουν στα μεγάλα έργα δημιουργούν προβλήματα με αποτέλεσμα ο κόσμος να έχει αγανακτήσει και οποιαδήποτε λύση να τη θεωρεί αποδεκτή προκειμένου να λυθεί το πρόβλημα.

Πέρα από το γεγονός, όμως, ότι το ΤΕΕ/ΤΑΚ δεν είχε καμία συμμετοχή στις αποφάσεις, δεκαπέντε χρόνια τώρα δεν στάθηκε δυνατόν να έχει στη διάθεσή του ούτε τη μελέτη συγκριτικής αξιολόγησης πιθανών θέσεων χωροθέτησης του έργου ούτε και κάποια μελέτη σκοπιμότητας και βιωσιμότητας. Εξάλλου, και η διαδικασία παραχώρησης των έργων που τηρείται και στην περίπτωση του αεροδρομίου δεν επιτρέπει τη διάχυση της πληροφορίας, έτσι ώστε να γίνει μια ουσιαστική διαβούλευση.

Μια σειρά από παράμετροι αποτελούν στην ουσία στοιχεία της διαγωνιστικής διαδικασίας και δημοσιοποιούνται μετά την οριστικοποίησή τους. Εξάλλου, και οι οριστικές μελέτες αποτελούν αντικείμενο του αναδόχου, οπότε εκπονούνται μετά την κύρωση της σύμβασης. Τι μπορεί να αλλάξει, λοιπόν, τώρα;

Θέλουμε να εκφράσουμε και μια απορία.

Από το 2003 που αποφασίστηκε το έργο έχουν αλλάξει οι βασικές παράμετροι της πολιτικής όσον αφορά τον τουρισμό και τον πρωτογενή τομέα. Σήμερα μιλάμε για αλλαγή τουριστικού μοντέλου, για αγροτοδιατροφική σύμπραξη, για συνέργειες μεταξύ τουρισμού και αγροτουρισμού, για προστασία προϊόντων με ονομασία προέλευσης, για προστασία τοπίου. Τέτοιοι στόχοι πολιτικής άρχισαν να υιοθετούνται μετά την αρχική χωροθέτηση του έργου. Πώς υπηρετούνται, λοιπόν, αυτοί οι στόχοι πολιτικής για έργα που ξεκίνησαν δεκαετίες πριν με άλλους όρους και με άλλες προϋποθέσεις;

Θεωρώντας, λοιπόν, ότι η σημερινή απόφαση είναι μια πολιτική απόφαση και επειδή σεβόμαστε το ρόλο του Επιμελητηρίου που δεν είναι η στήριξη πολιτικών αποφάσεων, αλλά η ανάδειξη των επιστημονικών θεμάτων και διαδικασιών πριν τη λήψη των αποφάσεων αυτών, εμείς δηλώνουμε διαθέσιμοι να ασκήσουμε πραγματικά το ρόλο μας, εφόσον συντρέξουν οι κατάλληλες προϋποθέσεις.

Εάν και εφόσον κυρωθεί η σύμβαση θα πρέπει να διασφαλιστούν και αντισταθμιστικά οφέλη προς την τοπική κοινωνία που είναι κατά βάση αγρότες, κυρίως, όχι οικονομικά, αλλά όσο με την εξασφάλιση αγροτικής γης.

Επίσης, θα υπάρχει ένα σύμπλεγμα μεταφορικών συνδέσεων που θα πρέπει να εξεταστεί εκ νέου για την περιοχή, να αντιμετωπιστεί η αύξηση του μεταφορικού κόστους της ευρύτερης περιοχής του Ηρακλείου που είναι το μητροπολιτικό κέντρο, αλλά και όλων των υπολοίπων και, κυρίως, να δούμε τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις που για ένα τέτοιο μεγάλο έργο είναι πολύ μεγάλες, έτσι ώστε πραγματικά να μπορούμε να τις αντιμετωπίσουμε.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Αγγελόπουλος.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Γενικός Γραμματέας της Ένωσης Ξενοδοχείων Ηρακλείου)**: Καλημέρα σε όλους και χρόνια πολλά. Εμείς στην οικονομία της φιλοξενίας, όπως τείνουμε να την ονομάζουμε, έχουμε το ρόλο του κερασιού στην τούρτα. Ουσιαστικά είμαστε αυτοί που στο τέλος δέχονται τους επισκέπτες.

Το «ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ» ήταν το αγκάθι στην τουριστική διαδρομή των τελευταίων χρόνων με τη λογική πάντα ότι ήταν ένα ξεπερασμένο αεροδρόμιο. Είχαμε αύξηση της κίνησης τα τελευταία χρόνια που, δυστυχώς, δεν μπορούσε να ικανοποιήσει το αεροδρόμιο.

Δεν μπαίνουμε καθόλου στη συζήτηση για το εάν έπρεπε να είναι το Καστέλι η επιλογή μας, εάν έπρεπε να μείνουμε στο Ηράκλειο. Δεχόμαστε, ότι το Καστέλι είναι η επιλογή της επόμενης ημέρας και έχουμε ένα απλό αίτημα - για να δείτε πόσο λιγότερο από τα 3΄ μπορούμε να μιλήσουμε - να μην είναι ακριβότερο από το Ηράκλειο, διότι η ανταγωνιστικότητα του τουριστικού προορισμού εξαρτάται αποκλειστικά και μόνο από την ικανότητα να συγκρατήσουμε τις τιμές στα επίπεδα που βρίσκονται. Επειδή η κυρία Βρέντζου έκανε μια αναφορά στην αλλαγή του τουριστικού μοντέλου θα σας πω, ότι η αλλαγή του τουριστικού μοντέλου μιλάει για φθηνότερους τουρίστες άσχετα εάν είναι περισσότεροι. Κάθε ευρώ που επιβαρύνει το συνολικό πακέτο θα καταλήξει σε πρόβλημα για την τοπική οικονομία. Κατά τα λοιπά, οι ανησυχίες μας εκφράζονται επαρκέστατα από το στόμα του Δημάρχου και του Περιφερειάρχη νωρίτερα, αλλά υπάρχουν κάποια έργα συμπληρωματικά τα οποία πρέπει να δώσουν μια ικανοποιητική εμπειρία στον μέσο επισκέπτη.

Θα κλείσω με μια συζήτηση που είχα στο παρελθόν με τον Περιφερειάρχη. Η οικονομία της φιλοξενίας στο σύνολο του νησιού και όχι η καταγεγραμμένη τουριστική οικονομία είναι πολύ μεγάλο ποσοστό, που αγγίζει και ξεπερνάει πολλές φορές και το 80%. Όλα τα έργα γίνονται για να μπορούν να έρχονται οι επισκέπτες και στο τέλος να καταλήγουμε να λέμε, ότι έχουμε ένα οικονομικό αποτέλεσμα για όλη την Κρήτη. Ο πολλαπλασιαστής της τουριστικής κίνησης είναι περίπου 3, δηλαδή, για κάθε ένα ευρώ που ξοδεύεται σε ένα ξενοδοχείο ή σε μια εμπορική εταιρεία, άλλα δύο ευρώ διαχέονται στην τοπική οικονομία.

Το αεροδρόμιο είναι ο κόμβος, είναι από τα σημαντικότερα έργα που μπορούμε να περιγράψουμε, αλλά με την προϋπόθεση ότι το κόστος του ευνοεί αυτή την οικονομία, όπως την περιέγραψα νωρίτερα. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε και εμείς. Τον λόγο έχει η κυρία Συθιακάκη.

**ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΣΥΘΙΑΚΑΚΗ (Προϊσταμένη της Εφορείας Αρχαιοτήτων Ηρακλείου):** Καλημέρα. Σας ευχαριστούμε και εμείς θερμά για την πρόσκληση. Εμείς ως υπηρεσία θα εστιάσουμε στο κεφάλαιο 13 της Σύμβασης που μας αφορά άμεσα και έχουμε να κάνουμε μια σειρά από παρατηρήσεις.

Καταρχήν, αναγνωρίζεται στο κείμενο της Σύμβασης ότι υπάρχουν σημαντικές πιθανότητες να αποκαλυφθούν αρχαιότητες και αυτό συμβαίνει, γιατί στην αλληλογραφία που υπήρχε από το 2003, με τις υπηρεσίες μας είχαν, ήδη, καταγραφεί αρκετές από αυτές τις θέσεις. Ωστόσο, το πρώτο πράγμα που διαπιστώσαμε κοιτάζοντας το κείμενο της Σύμβασης, είναι ότι η λίστα των αρχαιολογικών θέσεων που έχει συμπεριληφθεί στη Σύμβαση, δεν ανταποκρίνεται σε αυτές που έχουν καταγραφεί.

Έχει παρθεί ως βάση ένα έγγραφο του 2003, το οποίο, είχε εκδοθεί στα πλαίσια έγκρισης της προμελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, που αφορούσε έναν άλλο σχεδιασμό και ένα μικρότερης έκτασης αεροδρομίου, όμως, εν συνεχεία, υπήρξε μια εκτενή αλληλογραφία το 2009 ανάμεσα στο ΥΠΕΧΩΔΕ και στο Υπουργείο Πολιτισμό, στην οποία έχουν προστεθεί και αρκετές άλλες θέσεις. Θα σας καταθέσω με το υπόμνημά μου όλη τη σχετική αλληλογραφία, προκειμένου να ενσωματωθούν πια στην οριστική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Αυτή η οριστική μελέτη εγκρίθηκε από τον τότε Υπουργό Πολιτισμού, τον κ. Σαμαρά, μετά από γνωμοδότηση του ΚΑΣ, το 2009. Ωστόσο, έχουμε την εντύπωση ότι το σύνολο των θέσεων δεν έχει ενσωματωθεί στη μελέτη. Αυτή είναι η πληροφόρηση που έχουμε από τις κεντρικές υπηρεσίες του Υπουργείου μας, που είναι σε συνεννόηση με το Υπουργείο Υποδομών.

Θα ήθελα να επισημάνω, ότι σε αυτές τις επιφανειακές έρευνες έχουν εντοπιστεί ένας πολύ μεγάλος αριθμός αρχαιολογικών θέσεων, τουλάχιστον, από επιφάνειες ενδείξεις έχουν εντοπιστεί 23 αρχαιολογικές θέσεις. Ορισμένες από αυτές είναι βεβαιωμένο, ότι έχουν αρχαιότητες.

Επίσης, υπάρχει ένα αρκετά μεγάλο πρόβλημα με τα βενετσιάνικα μνημεία που βρίσκονται σε άμεση γειτνιάσει με το αεροδρόμιο, γιατί στους οικισμούς που είναι σε πολύ μικρή απόσταση από 100 έως 400 μέτρα περίπου έχουμε τρεις ναούς στο Καστέλι, από τους οποίους ο ένας είναι σημαντικός και τοιχογραφημένος. Έχουμε τρεις στον Λιλιανό.

Έχουμε τρεις στον Ευαγγελισμό, εκ των οποίων, ο ένας είναι εξαιρετικής σπουδαιότητας. Έχουμε και ένα από τα σημαντικότερα μνημεία της Κρήτης, την Παναγία στο Σκλαβεροχώρι, που είναι σε απόσταση περίπου 400 με 500 μέτρα στον άξονα προσγείωσης των αεροπλάνων.

Επίσης, έχουμε σε πολύ μικρή απόσταση την Ακρόπολη της Λύττου, χωρίς να έχουμε αυτή τη στιγμή ακριβή εικόνα, εάν θα υπάρξουν ταπείνωσης σε γύρω λόφους.

Έχουμε, την Ακρόπολη του Σμαρίου, η οποία είναι στην διαδρομή προσέγγισης των αεροπλάνων και στον συνδετήριο δρόμο για το ΒΟΑΚ έχουμε τη ρωμαϊκή υδατογέφυρα στις Ξεροκαμάρες και περίπου 26 εντοπισμένες θέσεις. Θα δείτε και τον χάρτη, ο οποίος, συνοδεύει το υπόμνημα μας, στον οποίο σημειώνονται οι εντοπισμένες θέσεις.

Υπάρχει μια πολύ μεγάλη πυκνότητα, διότι η περιοχή του Καστελλίου στην αρχαιότητα ήταν μια πλουτοπαραγωγική περιοχή και είχε από τα μινωικά χρόνια μέχρι και τη βενετοκρατία εκτεταμένη χρήση. Υπάρχουν στις περιοχές αυτές, ήδη, ανεσκαμμένες θέσεις. Υπάρχουν ιστάμενα μνημεία, όπως σας περιέγραψα.

Θέλω να πω ότι η τελική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), δεν έχει κατατεθεί για έλεγχο στην υπηρεσία μας και απ’ ότι έχουν αντιληφθεί από το κείμενο της Σύμβασης θα ακολουθήσουν, όπως είπε και εκπρόσωπος του ΤΕΕ, οι κατασκευαστικές μελέτες των επιμέρους κτιρίων και έργων, τις οποίες φυσικά δεν έχουμε δει. Οπότε δεν έχουμε ακριβή εικόνα για καμία από τις χωροθετήσεις των συνοδευτικών έργων του αεροδρομίου, του βιολογικού, τις οδεύσεις των δικτύων, τις κεραίες που θα απαιτηθούν περιμετρικά και όλα αυτά που ενδέχεται να επηρεάσουν αυτούς τους χώρους που υπάρχουν τόσο μέσα, όσο και περιμετρικά.

Θα ήθελα, όμως, να επισημάνω και κάτι επιπλέον σε σχέση με τους όρους της Σύμβασης. Στον όρο 13.2. αναφέρεται ότι η ανάδοχος εταιρεία αναλαμβάνει την υποχρέωση να προβεί σε διερεύνηση του χώρου, με τη μέθοδο των δοκιμαστικών τομών, η οποία, απ' ό,τι καταλαβαίνουμε, θα γίνει, μάλλον εκσκάφτηκα με μηχάνημα μέχρι 80 χιλιόμετρα μήκος. Από κει και πέρα, κάθε άλλη δαπάνη θα επιβαρύνει το Ελληνικό Δημόσιο. Η αρχαιολογική υπηρεσία αναλαμβάνει την ευθύνη να εκτελέσει τυχόν ανασκαφές, εφόσον βρεθούν αρχαιότητες, με δικό της προσωπικό και δική της δαπάνη. Το πιο σημαντικό και το πιο ανησυχητικό για εμάς, είναι οι τέσσερις μήνες το χρονικό περιθώριο που δίνεται για να έχουν ολοκληρωθεί όλες αυτές οι έρευνες.

Αντιλαμβάνεστε από αυτά που είπα προηγουμένως και από την πυκνότητα των θέσεων, ότι αυτό το χρονοδιάγραμμα δεν είναι ρεαλιστικό. Το πρόβλημα είναι ότι σύμφωνα με τη Σύμβαση εάν αποκλίνουμε από αυτό το χρονοδιάγραμμα περισσότερο από δύο μήνες συνιστά αυτό γεγονός καθυστέρησης, που σημαίνει ότι το Ελληνικό Δημόσιο θα είναι υποχρεωμένο να καταβάλει ποινικές ρήτρες, να επιβαρυνθεί το κόστος αυτής της καθυστέρησης. Είμαστε όλοι Ελληνικό Δημόσιο, και όλοι χρησιμοποιούμε τα χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων.

Θεωρούμε πάρα πολύ σημαντικό αφενός, να επικαιροποιηθεί η λίστα των χώρων, ώστε και η ανάδοχος εταιρεία και το Υπουργείο Υποδομών να έχουν μια ακριβή αντίληψη της έκτασης των αρχαιολογικών χώρων. Επίσης, θα έπρεπε να έχει ξεκινήσει ήδη ο ανασκαφικός έλεγχος σε αυτές τις περιοχές, εάν θέλαμε αυτή τη στιγμή να είμαστε ασφαλείς και να μπορούμε να απελευθερώσουμε τον χώρο για να μπορέσει να γίνει αυτό το τόσο μεγάλο και απαραίτητο έργο.

Τέλος, θεωρούμε ότι πρέπει να επανεξεταστεί αυτός ο όρος για το χρονικό περιθώριο που θα έχουμε στη διάθεσή μας για να ολοκληρώσουμε την έρευνα, γιατί αντιλαμβάνομαι ότι υπάρχει ένα σφιχτό χρονοδιάγραμμα για το έργο, αλλά σε κάθε περίπτωση, είμαστε υποχρεωμένοι από τον αρχαιολογικό νόμο να κάνουμε αυτή την έρευνα και δεν θέλουμε να έχουμε καθυστέρηση. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ. Το λόγο έχει ο κ. Χαριτάκης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΡΙΤΑΚΗΣ (Μέλος του Δ.Σ. του Συλλόγου κατοίκων και ιδιοκτητών της ευρύτερης περιοχής Ευαγγελισμός Πεδιάδος «Ο ΚΥΠΕΡΑΣ»):** Κυρία Πρόεδρε, ευχαριστούμε για την πρόσκληση, καλημέρα σε όλους.Εκπροσωπώ έναν Σύλλογο ο οποίος συστάθηκε το 2005, πριν από περίπου 15 χρόνια, με σκοπό να υπερασπιστεί τις ιδιοκτησίες των κατοίκων της τοπικής περιοχής, όπου τότε υπήρχε ως σχεδιασμός του αεροδρομίου του Καστελίου, κάτι που δεν ήταν οριστικό ότι θα υλοποιηθεί. Η συμβολή του συλλόγου, είναι πολύ σημαντική για την τοπική κοινωνία, έχει υποστηρίξει τους δικηγόρους στο δικαστικό αγώνα των κατοίκων και πιστεύουμε ότι θα σταθεί και στο πλάι στη φάση της υλοποίησης σε διάφορες δράσεις τις οποίες έχουμε κατά νου.

Θα ήθελα να θίξω κάποια πράγματα, από την πλευρά του Συλλόγου. Το ένα είναι οι απαλλοτριώσεις. Είναι, δυστυχώς, με μεγάλη μου θλίψη θα αναφέρω ότι οι τοπικοί κάτοικοι από την πρώτη στιγμή, από την δημιουργία της μελέτης για τον καθορισμό της τιμής της απαλλοτρίωσης, αντιμετωπίστηκαν ως «ξένο σώμα» για το έργο το συγκεκριμένο, με αποτέλεσμα η μελέτη να έχει πολύ μεγάλες παραλείψεις. Και παρότι εμείς περιμέναμε από την πλευρά του δημοσίου να διορθώσει αυτές τις παραλείψεις, δυστυχώς, στην υπερασπιστική του γραμμή, στη δικαστική διαμάχη υιοθέτησε πλήρως τη μελέτη αυτή η οποία εκπονήθηκε - για πρώτη φορά, να σημειώσω εδώ από ιδιώτη εκτιμητή και όχι από την Κτηματολογική Υπηρεσία του Δημοσίου- και το αποτέλεσμα ήταν να προκύψουν πάρα πολύ χαμηλές τιμές, με αποτέλεσμα να υπάρχει μια συσσωρευμένη οργή από την πλευρά των κατοίκων, η οποία στο τέλος, πιστεύουμε ότι θα στοιχίσει στο ίδιο το έργο. Ένας δεύτερος πυλώνας, που θα ήθελα λίγο να σημειώσω , είναι ορισμένες παρατηρήσεις για τη σύμβαση παραχώρησης. Δύο παρατηρήσεις έχουμε να κάνουμε από την πλευρά μας.

Το ένα είναι, ότι στην παράγραφο 3.1 92Α, αναφέρει ότι η ζώνη λειτουργίας του αεροδρομίου είναι η περιοχή του ακινήτου , η οποία φαίνεται στο παράρτημα Α1 του προσαρτήματος 2 της παρούσης, στην οποία θα κατασκευαστεί το αεροδρόμιο και η επέκταση αυτού σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρούσα. Το σχόλιο το δικό μας, είναι ότι δεν ορίζετε ποια είναι τα όρια του αεροδρομίου, με αποτέλεσμα με τις τιμές μονάδος που θα προκύψουν, να γίνει οποιαδήποτε άλλη επέκταση του αεροδρομίου. Αυτό θεωρούμε ότι δεν έχει κάποιο φραγμό για την τοπική κοινωνία και μπορεί να εκτροχιαστεί, μπορεί δηλαδή να πιάσει πολύ μεγαλύτερες εκτάσεις και να στοιχίσει πάρα πολύ στην τοπική κοινωνία. Ένα δεύτερο είναι, ότι αναφέρει στην παράγραφο 12.1.1 για τα προϊόντα εκσκαφών και καθαίρεσης, ότι ουσιαστικά θα περιέχονται στην κυριότητα της εταιρίας. Αυτό σημαίνει ότι ενδεχομένως υπάρχει μια σημαντική ποσότητα ξυλείας, η οποία προέρχεται από την περιοχή, από το ξερίζωμα των ελαιόδεντρων. Θα θέλαμε εμείς σαν τοπική κοινωνία να περάσει αυτό στους σημερινούς ιδιοκτήτες των ακινήτων.

Κάποια άλλα ειδικά θέματα που θα ήθελα να θίξω είναι, ότι βλέπουμε ότι απουσιάζει από τη σύμβαση το κριτήριο της εντοπιότητας, που σημαίνει ότι συνεχίζεται αυτή η στάση από την πλευρά του φορέα υλοποίησης του έργου περί ξένου σώματος για το τοπικό πληθυσμό. Εμείς το θέτουμε σαν ένα σημαντικό ζήτημα για εμάς, θέλουμε να υπάρχει ένα ποσοστό τουλάχιστον για την εντοπιότητα στις προσλήψεις. Αυτό θα βοηθήσει και στο να ενταχθεί το έργο στην τοπική κοινωνία καλύτερα.

Ένα δεύτερο θέμα, που θα θέλαμε να θίξουμε, είναι η ένταξη του βιολογικού καθαρισμού των λυμάτων του ελαιουργείου του αγροτικού συνεταιρισμού. Όπως πολύ καλά γνωρίζετε, η λεκάνη ξήρανσης των αποβλήτων του ελαιουργείου, ουσιαστικά, βρίσκεται μέσα στην περιοχή υλοποίησης του έργου. Αυτό σημαίνει ότι το εργοστάσιο χωρίς την λεκάνη ξήρανσης των αποβλήτων του, δεν έχει λόγο ύπαρξης και θα θέλαμε να ζητήσουμε να συμπεριληφθεί μέσα στη σύμβαση και μια παράμετρος σχεδιαστική, ώστε να μπορεί να λειτουργεί το ελαιουργείο και μετά την υλοποίηση του έργου, μετά την απαλλοτρίωση της κλίνης.

Κάτι τελευταίο που θα ήθελα να θίξω, είναι ότι στις συγκεκριμένες εκτάσεις υπάρχει μια ιδιαιτερότητα, που σχετίζεται με το ότι πολλοί κάτοικοι χάνουν ένα πολύ μεγάλο ποσοστό των εκτάσεων τους. Ενδεικτικά θα αναφέρω, ότι υπάρχουν αρκετοί κάτοικοι, που χάνουν περίπου το 90% της αγροτικής έκτασης τους. Θα θέλαμε να υπάρχει μια ρύθμιση, στην οποία οι ιδιοκτήτες, οι οποίοι, χάνουν πολύ μεγάλο ποσοστό των ακινήτων τους, να υπάρχει μια επιπρόσθετη αποζημίωση σαν αντισταθμιστικό όφελος. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ. Τον λόγο έχει η κυρία Καραβασίλη.

**ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΚΑΡΑΒΑΣΙΛΗ (Πρόεδρος του Παρατηρητηρίου Πολιτών για την Αειφόρο Ανάπτυξη CiSD):** Ευχαριστώ πολύ. Γεια σας και χρόνια πολλά σε όλους. Αυτή η συζήτηση, στην οποία συμμετέχει το Παρατηρητήριο, γίνεται για πρώτη φορά, πάνω σε θέσεις που το Παρατηρητήριο Πολιτών έχει λάβει. Στις 17/7 του 2017, απευθύνοντας μια ανοιχτή επιστολή προς όλες τις αρμόδιες αρχές, τους φορείς, περιβαλλοντικούς συλλόγους, σωματεία και στο τύπο, μετά από μια καταγγελία, ένα πλήρη φάκελο, που έφτασε στα χέρια μας, από τους, κυρίως, περιβαλλοντικούς φορείς και συλλόγους της περιοχής Ηρακλείου.

Είναι γεγονός, ότι το Παρατηρητήριο Πολιτών, που έχει μια εμβέλεια Εθνική και έχει ένα επιστημονικό δυναμικό με μεγάλη εμπειρία, μελέτησε όλο το ιστορικό, ένα απίστευτο ιστορικό πραγματικά και δεν θα ήθελα να μπω σε στοιχεία, τα οποία ήδη έχουν αναφερθεί πριν από λίγο.

Η απόφαση της προέδρου του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ανατολικής Κρήτης, την οποία και συγχαίρω έρχονται πραγματικά να δένουν πάρα πολύ με αυτές που εμείς διαμορφώσαμε μετά από μία πολύ σοβαρή μελέτη του φακέλου, της μελέτης του ΕΜΠ που το 2003 έμοιαζε να ήταν έτοιμη για δημοπράτηση και εκείνη τη στιγμή πραγματικά θορυβήθηκε όλη η κοινωνία όταν έμαθε ότι ετοιμάζεται μια άλλη λύση, η οποία εκείνη την εποχή φαινόταν «περίεργη», δεδομένου ότι και η απομάκρυνση, το σημείο που γινόταν, σε σχέση με τα κλιματολογικά δεδομένα, την μορφολογία του εδάφους σε σχέση με την απόσταση, σε σχέση με πάρα πολλά στοιχεία που ανέβαζαν πολύ το περιβαλλοντικό αποτύπωμα μιας τέτοιας επιλογής.

Είναι άξιο λόγου σήμερα που συζητιέται η σύμβαση, μια πολύ καλή σύμβαση ενδεχομένως, δεν μπορώ να το αμφισβητήσω, δεδομένου ότι γνωρίζω πάρα πολύ καλά τον Υπουργό, τον κ. Σπίρτζη, έχω παρακολουθήσει όλο τον αγώνα που έχει δώσει όλο αυτό τον καιρό και περίμενα και έλπιζα ότι θα μπορούσαμε να είχαμε τότε, το 2017 που καταθέσαμε αυτή την επιστολή και ζητήσαμε να τον δούμε, μια συζήτηση μαζί του. Είναι δυνατόν, το είπε και ο περιφερειάρχης και ο δήμαρχος, να γίνεται μια τέτοια επιλογή για την Κρήτη, για το Ηράκλειο, μια από τις μεγαλύτερες αναπτυξιακές επιλογές της τελευταίας 40ετίας χωρίς να έχει υπάρξει ένα αναπτυξιακό πρόγραμμα. Ποια Κρήτη θέλουμε; Τι θέλουμε; Πως θα γίνει ο τουρισμός;

Πως θα εξελιχθεί το πρόβλημα της διατροφής, μεσογειακή διατροφή, όλα τα πρότυπα που αυτή τη στιγμή προωθούνται τόσο με την αειφόρο ανάπτυξη και την κυκλική οικονομία όσο και με τα ζητήματα της ήπιας βιώσιμης κινητικότητας. Ένα τέτοιο πρόγραμμα δεν έγινε ποτέ ΣΜΠΕ, δηλαδή, Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, ούτως ώστε να συνεκτιμηθούν όλα τα στοιχεία που πρέπει να συνεκτιμηθούν. Η ΜΠΕ που έχει γίνει σήμερα δεν έχει περάσει από τις υπηρεσίες για να εγκριθεί. Είναι μια ΜΠΕ copy paste δυστυχώς όπως συνήθως γίνεται στον τόπο μας. Δεν έχει λάβει υπόψιν πράγματα πολύ ουσιαστικά.

Επειδή ο χρόνος είναι πολύ περιορισμένος, εμείς την επιστολή την έχουμε καταθέσει από το 2017, την έχετε ενδεχομένως. Θα θυμίσω ότι δεν υπάρχει πιθανότητα να υπάρξει χωροταξική και αναπτυξιακή επιλογή, ιδιαίτερα στην εποχή μας, ιδιαίτερα σήμερα που συζητιέται η σύμβαση και όλες οι προσπάθειες της χώρας συγκλίνουν για μια άλλη λογική ανάπτυξης που να μην υπάρχει μια συνεξέταση των επιπτώσεων επί της ουσίας, περιβαλλοντικές και όχι μόνο, κοινωνικές, η αλλαγή του προφιλ των κατοίκων που αυτή τη στιγμή βεβαίως θα πάρουν χρήματα και πολλές φορές παρερμηνεύεται αυτό και θεωρείται πάρα πολύ σημαντικό και προς όφελος των κατοίκων.

Ωστόσο 15.000 αγρότες θα πάψουν να είναι αγρότες. Διακόσιες χιλιάδες ελιόδεντρα, θα πάψουν να είναι ελιόδεντρα και αυτά δεν έχουν καν συνεκτιμηθεί σε σχέση και με άλλα θέματα που έχουν να κάνουν με την όχληση, την ασφαλέστερη λειτουργία, με την πρωτογενή παραγωγή, τη βιώσιμη αναπτυξιακή πορεία της περιοχής. Προφανώς τα θέματα οικονομίας, ποιες είναι οι σπάταλες επιλογές και ποιες δεν είναι. Τα θέματα των αποστάσεων και τι αυτό σημαίνει σε σχέση και με τη μεταφορά των καυσίμων κοκ.. Τις ασφάλειες των πτήσεων όταν έχουμε προβλήματα κλιματολογικά με συνθήκες ομίχλης, πάχνης και ορατότητας σε εκείνη την περιοχή και όταν δεν έχουμε δει τη μελέτη να δούμε πως αντιμετωπίζονται όλα αυτά και πολλά άλλα θέματα που έχουν τεθεί από πολύ περισσότερους ικανούς και σχετικούς με εμάς που κατοικούν στην περιοχή και 15 – 20 χρόνια συζητιέται το θέμα.

Ένα τελευταίο, θα έλεγα ότι θα έπρεπε πριν φτάσει να πάρει απόφαση το αρμόδιο υπουργείο αν τελικά θα πάμε σε αυτή τη λύση ή στην άλλη, θα έπρεπε να κάνει μια πραγματικά σοβαρή και ουσιαστική διαβούλευση παίρνοντας υπόψη όλα τα στοιχεία. Προφανώς ένα σύγχρονο αεροδρόμιο, ένα τέτοιο αεροδρόμιο μπορεί να αρέσει σε πάρα πολλούς, αλλά δεν είναι Αττική. Ζήσαμε στην Αττική τα Σπάτα, είδαμε τις αλλαγές που έγιναν, αλλά βεβαίως ήταν Αττική με 6.000.000 κατοίκους και με εθνικό αεροδρόμιο. Εκεί είναι μια συγκεκριμένη περιοχή που διαθέτει ήδη αεροδρόμια, στα Χανιά, στο Ηράκλειο. Η μελέτη του ΕΜΠ ήταν εξαιρετική για την εποχή, μπορούσε να βελτιωθεί και να μη φτάσουμε σε αυτά τα «φαραωνικά» σχέδια, τα οποία είναι αμφιβόλου αποτελεσματικότητας και διάρκειας.

Μιλάμε για τους τρεις μήνες του τουρισμού και υπάρχει μια αιχμή και χρειάζεται μια μεγαλύτερη δυναμική. Όταν, για τους τρεις μήνες μιλάμε του τουρισμού, που υπάρχει μια αιχμή και χρειάζεται μια μεγαλύτερη δυναμική και όταν προσπαθούμε να πιάσουμε τους 17 στόχους του Ο.Η.Ε. Ένας απ' αυτούς είναι η διατροφική επάρκεια, την οποία που την έχουμε; στην Κρήτη. Τι έχει να πουλήσει η Κρήτη άλλο, από τη διατροφή, από τα πρότυπα τουρισμού, από τέτοια μοντέλα, τα οποία θα τα χάσει παντελώς. Σταματώ εδώ και θέλω να πιστεύω, ότι, δεν ξέρω κατά πόσο είναι εύκολο να πάει πίσω, να γυρίσει πίσω το αυλάκι, τουλάχιστον να υπάρξουνε σωστικές, βελτιωτικές λύσεις, που να μπορέσει να μην είναι καταστροφικό αυτό έργο. Να μην κλαίμε μετά από πέντε χρόνια για μια επιλογή η οποία πάρθηκε μάλλον βιαστικά παρά τα 20 χρόνια που είναι στο τραπέζι. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, συνεχίζουμε με τον κ. Ιωάννη Γωνιανάκη, Πρόεδρο Δ.Σ. του Συνδικάτου Οικοδόμων νομού Ηρακλείου.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΩΝΙΑΝΑΚΗΣ (Πρόεδρος Δ.Σ. του Συνδικάτου Οικοδόμων νομού Ηρακλείου):** Ευχαριστώ, κυρία πρόεδρε. Το συνδικάτο οικοδόμων και συναφών επαγγελμάτων του νομού Ηρακλείου, εκπροσωπεί τους εργαζόμενους στον κλάδο κατασκευών στο νομό Ηρακλείου. Είμαστε, ο κλάδος που εμπλέκεται άμεσα τουλάχιστον κατά τη φάση της κατασκευής. Η σύμβαση, για το νέο πολιτικό αεροδρόμιο στο Καστέλι, από τη μελέτη κατασκευής έως και τη διαχείριση του συνιστά ένα ιδιωτικό αεροδρόμιο. Είναι με τη μορφή Σ.Δ.Ι.Τ το οποίο θα εξασφαλίζει τεράστια και σίγουρα κέρδη στην κοινοπραξία ξένων και ντόπιων μονοπωλιακών ομίλων. Μέσα από ευνοϊκούς φορολογικούς όρους, άλλα κίνητρα, τη παχυλή κρατική χρηματοδότηση, τον δανεισμό, που θα πληρώσουν οι εργαζόμενοι φορολογούμενοι και τη τσάμπα εργασία εκατοντάδων εργαζομένων, που θα εργάζονται ως σύγχρονοι σκλάβοι, με τις διαλυμένες εργασιακές σχέσεις, που έχουν εξασφαλίσει οι τωρινοί και οι προηγούμενες κυβερνήσεις.

Ένα ιδιωτικό αεροδρόμιο ποτέ δεν διασφαλίζει τα εργασιακά, μισθολογικά, ασφαλιστικά δικαιώματα των οικοδόμων. Αυτό έχει δείξει η πείρα από άλλες παρόμοιες σε τέτοιου μεγέθους κατασκευές.

Επικρατούν, συνθήκες γαλέρας, εξευτελιστικά μεροκάματα, τρομοκρατία στους χώρους εργασίας, καταστρατήγηση του ημερήσιου και εβδομαδιαίου χρόνου εργασίας και πολλά άλλα. Βέβαια, ούτε ένα κρατικό αεροδρόμιο, μπορεί από μόνο του, να διασφαλίσει τα εργασιακά δικαιώματά μας, όταν το ίδιο το κράτος με τις κυβερνήσεις του στον καπιταλισμό, νομοθετεί αντεργατικά μέτρα και από την άλλη προωθεί, ευνοϊκούς, επενδυτικούς όρους και προϋποθέσεις για τους κατασκευαστικούς ομίλους. Δεν προκύπτει από πουθενά στη σύμβαση, για την κατασκευή και λειτουργία του νέου αεροδρομίου, ότι τα δικαιώματα των οικοδομών και όλων των εργαζομένων θα διασφαλισθούν. Έχει ο κλάδος μας πολύ κακή εμπειρία, που μας κάνει να είμαστε αρνητικοί, με τους όρους και τις προϋποθέσεις που πάει να φτιαχτεί.

Η καπιταλιστική κρίση, η ανεργία, το αντεργατικό νομοθετικό οπλοστάσιο όλων των κυβερνήσεων που έχουν στα χέρια τους μεγαλοεργοδότες του κλάδου, έχουν ως συνέπεια, τη μεγάλη μείωση του μεροκάματου και τη μη υπογραφή Κρατικής Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας από το 2009. Το ζήτημα της επαναφοράς και υπογραφής της Κρατικής Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας στα όρια του 2009 και της επαναφοράς του κατώτερου μισθού της Εθνικής Γενικής Συλλογικής Σύμβασης εργασίας στα 751 €, είναι κομβικής σημασίας για τον κλάδο και γενικότερα και ειδικά για ένα τέτοιο μεγάλο έργο. Για παράδειγμα: Είναι, πιο έντονο, το φαινόμενο της κλοπής των ενσήμων των συναδέλφων οικοδομών, κυρίως αυτών, που δουλεύουν σε εργολάβους, που παίρνουν κομμάτια των έργων από τις αναδοχές κατασκευαστικές εταιρείες, που έχουν αναλάβει την ευθύνη της υλοποίησης και ολοκλήρωσής τους. Στα περισσότερα μεγάλα εργοτάξια έχουμε τέτοια φαινόμενα. Η κατασκευαστική εταιρία έχει μικρό αριθμό εργαζομένων, δίνει κομμάτια της δουλειάς σε εργολάβους με αρκετό προσωπικό και εκεί γίνεται εντός εισαγωγικών μακελειό στα ένσημα, στα δεδουλευμένα και στα μεροκάματα που μπορεί να είναι και κάτω από την Εθνική Γενική Συλλογική Σύμβαση Εργασίας. Οι οικοδόμοι, μηχανικοί, εργαζόμενοι στις κατασκευές που απασχολούνται σε εργοτάξια, αμείβονται χωρίς συλλογικές συμβάσεις, με μεροκάματα κατά 40% μειωμένα, με ένταση του βαθμού εκμετάλλευσης, με ωράρια που είναι σε ήλιο, με ελλιπή έως ανύπαρκτα μέτρα υγιεινής και ασφάλειας.

Είναι χαρακτηριστικό ένα στοιχείο, που φανερώνει σε ποια κατάσταση βρίσκονται σήμερα τα μεροκάματο και οι μισθοί. Πριν 9 χρόνια όταν και υπογράψαμε τη τελευταία Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, το ελάχιστο μεροκάματο του τεχνητή με 5 τριετίες καθοριζόταν στα 64 € καθαρά, σήμερα, το ελάχιστο μεροκάματο, με βάσει το νομοθετικό πλαίσιο, καθορίζεται για τον άγαμο χωρίς προϋπηρεσία, στα 23,50 € καθαρά και για τον έγγαμο προσαυξημένο με 3 τριετίες στα 29,50 € καθαρά. Απ' αυτό το στοιχείο, φαίνεται το μεγάλο χτύπημα έχει δοθεί στις κρατικές συλλογικές συμβάσεις. Το ζήτημα των μέτρων ασφάλειας και υγείας, ζήτημα που αφορά ό,τι πολυτιμότερο έχουμε, την ίδια μας τη ζωή, βαραίνει ακόμα περισσότερο τον κλάδο μας. Λόγω της φύσης της δουλειάς, που το πληρώνει ακριβά. Το μακελειό, όμως, συνεχίζεται, γιατί έχει αυξηθεί η εντατικοποίηση, γιατί τα μέτρα ασφαλείας είναι κόστος για την εργοδοσία, γιατί η απουσία ουσιαστικών ελέγχων στους χώρους δουλειάς, είναι ολοφάνερη και ενισχύει την εργοδοτική ασυδοσία και ειδικά για την κατασκευή του αεροδρομίου, είμαστε σίγουροι, ότι, η εταιρεία θα κάνει τα πάντα για να ολοκληρωθεί το έργο πριν το χρονοδιάγραμμα, για να καλύψει ακόμα περισσότερα κέρδη.

Ο κλάδος μας, έχει πληρώσει βαρύ φόρο αίματος και συνεχίζει να πληρώνει για να θησαυρίζουν οι εταιρείες. Οι Κυβερνήσεις κάνουν πλάτες στην εργοδοσία, την διευκολύνουν απ’ όλες τις πλευρές να χειροτερεύσει συνολικά τους όρους δουλειάς και ασφάλειας, με την καθήλωση των μισθών, με την χειροτέρευση της ασφάλειας και με τους υπό-στελεχωμένους ελεγκτικούς μηχανισμούς. Γιατί οι ελεγκτικές υπηρεσίες, με ευθύνη της σημερινής και των προηγούμενων Κυβερνήσεων, είναι υπό-στελεχωμένες. Στο Ηράκλειο έχουμε 9 επιθεωρητές που καλύπτουν και το νομό Λασιθίου, χωρίς αυτοκίνητο στην Τεχνική Επιθεώρηση, για να ελέγξουν αν τηρούνται τα μέτρα ασφαλείας σε πάνω από συνολικά 100.000 εργαζόμενους σε αυτούς τους δύο νομούς. Αντίστοιχη, είναι και η κατάσταση στην Κοινωνική Επιθεώρηση του Ηρακλείου.

Ως συνδικάτο, ζητάμε, την κατάργηση του νόμου Βρούτση και την επαναφορά και υποχρεωτικότητα της συλλογικής σύμβασης εργασίας των οικοδόμων, την τήρηση των μέτρων ασφαλείας και ωραρίου των εργαζομένων στις κατασκευές και τη στελέχωση των ελεγκτικών μηχανισμών και των μέσων που χρειάζονται, ώστε να μπορούν να διενεργούν τους ελέγχους. Οι εργαζόμενοι στις κατασκευές θα είχαν δουλειά, αν ο προσανατολισμός της ανάπτυξης είχε στο επίκεντρό της λαϊκές ανάγκες και όχι στο πως θα γεμίσουν οι τσέπες των κατασκευαστικών ομίλων. Τέτοια έργα θα πρέπει να γίνονται με εξασφαλισμένο τον δημόσιο χαρακτήρα, στην κατασκευή και την λειτουργία τους. Αυτός ο προσανατολισμός δίνει τα περιθώρια για περισσότερα μικρότερα ή μεγαλύτερα έργα, όπως η αντιπλημμυρική και αντιπυρική προστασία, η αντισεισμική θωράκιση, η ανοικοδόμηση σπιτιών για την κάλυψη της λαϊκής στέγης, οι σχολικές μονάδες, οι παιδικοί σταθμοί και άλλα. Τέτοιος προσανατολισμός σήμερα, δεν υπάρχει. Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ. Το λόγο έχει ο κύριος Μαυραντωνάκης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΑΝΤΩΝΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Πρωτοβουλίας Πολιτών για την Διάσωση και την Αειφόρο Ανάπτυξη Μινώα - Πεδιάδας):** Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον κύριο Συντυχάκη που μας πρότεινε να έρθουμε, αλλά και όλους τους υπόλοιπους φυσικά που μας δεχθήκατε. Πιστεύω, όμως ότι και σ’ ένα μελλοθάνατο, θα δίνατε νομίζω περισσότερο χρόνο να μιλήσει από τα 3 λεπτά και γι’ αυτό και δεν θα ασχοληθώ τόσο πολύ με το υπόμνημα που σας κατέθεσα, αλλά για να σας πείσω να διαβάσετε το υπόμνημα και όχι απλός να το διαβάστε, να το μελετήσετε.

Πριν καταδικάσετε την μία εκ των δύο αγροδιατροφικών πηγών της Κρήτης, που είναι η πεδιάδα του Καστελίου, σε σίγουρο θάνατο, οφείλετε να μελετήσετε το υπόμνημα, οφείλετε να απαιτήσετε από τον εισηγητή του έργου να σας τεκμηριώσει αυτές τις πρόχειρες αιτιολογικές εκθέσεις και αξιολόγησης των συνεπειών – ρυθμίσεων, οι οποίες να και είναι τυφλοσούρτης, είναι μόνον οι ερωτήσεις, γιατί απαντήσεις δεν υπάρχουν. Ειδικά στην Έκθεση αξιολόγησης των συνεπειών – ρυθμίσεων, απαντάτε η πρώτη ερώτηση και η τελευταία, όλες οι άλλες είναι κενές και μόνον ερωτήσεις έχει.

Θα ήθελα να σας πω πριν συνεχίσω, γιατί πιστεύω ότι έχω δικαίωμα να ακουστώ. Εκτός από εκπρόσωπος της πρωτοβουλίας πολιτών με 450 μέλη και 2.500 υποστηρικτές, είμαι μηχανικός αεροσκαφών, αεροναυπηγός με ειδίκευση στην αεροδυναμική με μελέτη σε ρευστό-δυναμικά μοντέλα σαν αυτά που χρησιμοποιεί ο μελετητής της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, είμαι ιδρυτής 2 αεροπορικών εταιρειών, χρήστης του «Νίκος Καζαντζάκης» από το 2004, κάτοικος Καστελίου, δημοτικός σύμβουλος και επικεφαλής της ελάσσονος αντιπολίτευσης στο Δήμο Μινώα - Πεδιάδος και είμαι και αγρότης ειδικού καθεστώτος -αν σας φαίνεται παράξενο, είμαι- ερασιτέχνης αμπελοκαλλιεργητής και οινοποιός. Αυτό, μπορεί να σας το βεβαιώσει και ο Δήμαρχος της περιοχής.

Σας ανάφερα όλα τα παραπάνω, όχι για να κάνω επίδειξη, απλός για να σας κεντρίσω το ενδιαφέρων, να σας παρακαλέσω θερμά, να μελετήσετε το υπόμνημα που έχω καταθέσει μαζί με τα συνημμένα. Θα σας πω ό,τι όταν τα διαβάσετε αυτά, θα ήθελα να κοιτάξετε τα παιδιά σας και τα εγγόνια σας στα μάτια και αυτοί θα σας πούνε τι θα κάνετε, αντί να καταδικάσετε την περιοχή σε θάνατο. Φανταστείτε 4 τοίχους, ένα καυστήρα να καίει κηροζίνη νυχθημερόν, 100 χιλιάδες τόνους. Που θα πάνε αυτά; Τώρα τα περισσότερα πάνε στη θάλασσα. Διότι το 90% του κύκλου προς-απογείωσης, γίνονται από την θάλασσα στην Αλικαρνασσό. Εκεί, που θα γίνονται;

Θα αρχίζει από το Δ.Δ. Αχεντριάς η κάθοδος και θα φεύγει από το Δ.Δ. Σμαρίου το αεροπλάνο. Όλα επάνω από τους κατοίκους. Εγώ θα σας πω με λίγα λόγια, γιατί με κάλυψε απόλυτα η κυρία Βρέντζου και την συγχαίρω για τη γενναιότητά της, το τι πιστεύω γι’ αυτό το έργο και δεν φταίει, βέβαια, ο σημερινός Υπουργός, φταίνε όλοι, ο Υπουργός πληρώνει την νύφη σήμερα.

Αυτό το έργο άρχισε σαν μινώταυρος με την μελέτη το 1995, όπου αναδειχθήκανε τα προβλήματα του αεροδρομίου «Νίκος Καζαντζάκης», προτάθει η λύση του «Λοξού» και κάποια στιγμή εξαφανίστηκε η λύση του «Λοξού». Είπαμε για το Καστέλι και για την αντικατάσταση του αεροδρομίου. Μα δεν λύνονται τα προβλήματα, κυρίες και κύριοι, τα προβλήματα επιδεινώνονται. Είναι τεχνικά τεκμηριωμένο αποδεδειγμένο.

Η Αιτιολογική Έκθεση, τι λέει; Ότι θέλουμε να αυξήσουμε τις πτήσεις. Ωραία. Πως θα τις αυξήσετε; Ο κουβάς που χωράει 10 λίτρα στο Καστέλι, χωράει και στην Αλικαρνασσό 10 λίτρα, ένας διάδρομος εδώ και ένας και εκεί. Ο κύριος Μανωλάκης, είπε, για τον παράλληλο, να χρησιμοποιείται το Καστέλι, το στρατιωτικό. Υπάρχει πρωτόκολλο συνεργασίας; Πως θα χρησιμοποιήσετε το στρατιωτικό αεροδρόμιο, από την στιγμή που οι αναχαιτήσεις των F16, είναι σε καθημερινή βάση;

Η μελέτη στη σελίδα 207, κυρίες και κύριοι, λέει, ότι μέχρι το 2025, δηλαδή, 1 χρόνο μετά την κατασκευή του αεροδρομίου, το αεροδρόμιο θα κορεστεί και προτείνει, τη χρήση του στρατιωτικού. Αυτό, να το πείτε στο κύριο Αποστολάκη, τον Υπουργό.

Εγώ δεν θα σας απασχολήσω πολύ, θέλω στο τέλος να κάνω μία πρόταση, γιατί όλα είναι μέσα στο υπόμνημα. Θα ήθελα, πριν βιαστείτε να καταδικάσετε τον τόπο που σας είπα, να κάνετε μια ανεξάρτητη επιτροπή, όπως το ΤΕΕ ανατολικής Κρήτης, με ανεξάρτητους όμως μελετητές, να επανεξετάσει το θέμα και να σας εισηγηθεί αυτό που πρέπει να κάνετε και μετά να πράξετε όπως αποφασίσετε. Ευχαριστώ πολύ.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστώ, κύριε Μαυραντωνάκη. Όπως ενημέρωσαν οι υπηρεσίες της Βουλής, το υπόμνημα έχει ήδη σταλεί ηλεκτρονικά.

Στο σημείο αυτό, η Αντιπρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ.: Αποστόλου Ευάγγελος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Καματερός Ηλίας, Ηγουμενίδης Νικόλαος, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Λαζαρίδης Γεώργιος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Κεγκέρογλου Βασίλειος Ζαρούλια Ελένη, Συντυχάκης Εμμανουήλ και Λυμπεράκη Αντιγόνη.

Σ' αυτό το σημείο τελειώσαμε την ακρόαση των εκπροσώπων των φορέων και θα ξεκινήσουμε με τις ερωτήσεις των Εισηγητών. Ξεκινάω με τον Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ κ. Ηγουμενίδη.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ):** Έχω δύο ερωτήσεις να θέσω. Η πρώτη, προς τον κ. Γουρζή και τον κ. Σιγάλα. Ποια προβλήματα υπάρχουν για το ξεκίνημα του έργου, κατά τη γνώμη τους; Η δεύτερη, προς την κύρια Συθιακάκη, πόσος είναι ο αναγκαίος χρόνος, αφού η ίδια είπε στην τοποθέτησή της ότι δεν φτάνει το τετράμηνο για την αντιμετώπιση των θεμάτων τα οποία έθεσε;

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστώ πολύ. Συνεχίζουμε με τον Εισηγητή της Ν.Δ., κύριο Κωνσταντίνο Καραμανλή.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Αχ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Σας ευχαριστώ πολύ και ευχαριστώ όλους τους φορείς για την παρουσία τους. Άκουσα με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον πολλές από τις τοποθετήσεις και νομίζω πριν κάνω τις δύο ερωτήσεις που θα ήθελα να κάνω - αν και πολλές από τις απορίες που είχα έχουν απαντηθεί - νομίζω, κύριε Υπουργέ, αυτό που πρέπει κάποτε να συζητήσουμε είναι ότι τελικά υπογράφουμε συμβάσεις μεγάλων έργων και τελικά δεν ξέρουμε ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα που θα υλοποιηθούν αυτά τα έργα.

Δεν το λέω για τον κ. Υπουργό, μιλάω, γιατί άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή και τον πρόεδρο του ΤΕΕ, που θα ήθελα την άποψή του σε αυτό, στο γεγονός, δηλαδή, ότι πάντα έχουμε ζητήματα στα πολύ μεγάλα έργα, τα οποία έχουνε πάντα σχέση με τις απαλλοτριώσεις - παρά το γεγονός ότι έχει ψηφιστεί ένα καινούργιο θεσμικό πλαίσιο που υποτίθεται ότι διευκολύνει αυτή τη διαδικασία - έχουμε πάντα προβλήματα με την Αρχαιολογία και έχουμε πάντα προβλήματα με τις περιβαλλοντολογικές μελέτες και τις περιβαλλοντολογικές επιπτώσεις. Επομένως, εδώ θα ήθελα, αν ο Κ. Στασινός έχει την εμπειρία, που την έχει, να μας πει πως και τι χρονοδιάγραμμα θα υπάρξει, κατά την άποψή του, σε αυτό το πολύ πολύπλοκο έργο. Κάτι το οποίο θα ήθελα επίσης να ρωτήσω, έχει να κάνει με τα δημοτικά τέλη, γιατί άκουσα τον κ. Καλογεράκη, τον Δήμαρχο Μίνωα, με πολύ μεγάλη προσοχή. Έχω την αίσθηση, ότι στα δημοτικά τέλη, που από ό,τι βλέπουμε στη σύμβαση το 2% πηγαίνει θεωρητικά στους δύο δήμους, από τη σύμβαση αυτή, μου έχει δημιουργηθεί μία απορία και θα ήθελα να ρωτήσω τον Δήμαρχο αν μπορεί να μας διαφωτίσει.

Υπάρχουν μερικά ανταποδοτικά τέλη, όπως στην περίπτωση του Καζαντζάκης, που το 90% του 2% πάει για τα ανταποδοτικά τέλη και για άλλες υπηρεσίες. Θα ακολουθηθεί το ίδιο μοντέλο ή όχι; Αυτό είναι ένα ζήτημα το οποίο μου προκαλεί μια απορία. Το ερώτημα που, επίσης, θα ήθελα να ρωτήσω και πάλι το ΤΕΕ, είναι αν έχουν εικόνα για το πώς θα πραγματοποιηθούν οι απαλλοτριώσεις, γιατί υπάρχουν πάρα πολλές υπουργικές αποφάσεις για το θέμα των απαλλοτριώσεων, 28 αν θυμάμαι καλά – θα απαντήσει και ο Υπουργός σε άλλη φάση, έχουμε τη διαδικασία «επί των άρθρων» να το συζητήσουμε αυτό - αλλά νομίζω ότι αυτό έχει πολύ μεγάλη σημασία. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης**): Θα κάνω ορισμένες ερωτήσεις. Καταρχήν, θα ήθελα να πω ότι έθεσα στην Επιτροπή 14 θέματα, που έχουν να κάνουν αφενός με την αντιμετώπιση των επιπτώσεων από την κατασκευή αυτού του μεγάλου έργου και αφετέρου, συμπληρωματικά έργα, τα οποία χρειάζονται για τη βέλτιστη λειτουργία του και βεβαίως, ζητήματα που έχουν να κάνουν με την ωφέλεια της τοπικής κοινωνίας και ξεκινώ από αυτό. Ο κ. Υπουργός σε ερώτηση μου το 2016 μέσα στην Βουλή, απάντησε ότι στην τοπική κοινωνία το 1% έγινε 2,5%, τώρα λέτε εκ των υστέρων ότι το 0,5% έγινε 2,5%. Σας παραπέμπω στα πρακτικά της Βουλής του 2016.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Κεγκέρογλου, κοιτάξτε ποιοι ήταν οι όροι του διαγωνισμού στις κυβερνήσεις προηγουμένως, ήταν 7%.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης):** Λέτε λοιπόν, 2,5%. Το αμφισβητείτε; Όταν η έννοια του Καποδιστριακού δήμου αλλάζει και γίνεται Καλλικρατικός και είναι μέσα και οι όμοροι δήμοι μέσα, ασφαλώς αλλάζουν και τα δεδομένα. Όταν ήρθατε να εγκαινιάσετε το ιδιωτικό έργο των Duty Free στο Ηράκλειο και είπατε για πρώτη φορά, ότι 1% στον δήμο από 2,5% και τα υπόλοιπα στην περιφερειακή ενότητα ή στην περιφέρεια του δήμου, σας είπα ότι αυτό το οποίο λέτε είναι αλλαγή στάσης και θέσης και αθέτηση δικών σας δεσμεύσεων. Ο συγκεκριμένος δήμος λοιπόν, θα έπρεπε πραγματικά να έχει το μεγάλο ανταποδοτικό όφελος, το αντιστάθμισμα αυτό και βεβαίως, επειδή χρειάζεται και στην ευρύτερη περιοχή, να υπάρχει το πρόσθετο. Αντ’ αυτού, λέτε ότι το 2,5% γίνεται 2% και γίνεται και 1% για τον δήμο. Υπήρξε καμία αντίδραση από το δήμο; Δεν το πιστεύω. Μόνος σας το μετατρέψατε.

Πάμε στο SWAP. Το 2016, όταν σας έθεσα το θέμα του SWAP, ότι πρέπει να γίνει SWAP και σε αυτό θέλω κ. Δήμαρχε να μας απαντήσετε εσείς, λέει ο κ. Υπουργός «βεβαίως και πρέπει να γίνει SWAP και έπρεπε να έχει γίνει ήδη, αλλά αυτό είναι θέμα της αυτοδιοίκησης, αυτό είναι θέμα το οποίο πρέπει να τρέξει η αυτοδιοίκηση». Εδώ πρέπει να δούμε, τι πρέπει τελικά να γίνει. Έχει υπάρξει κάποια απόφαση, έχει υπάρξει κάποια χρηματοδότηση του δήμου αυτή τη στιγμή από το SWAP, για το θέμα;

Δεύτερον, για το ειδικό αναπτυξιακό που θέσατε, υπάρχει αναπτυξιακό της Κρήτης, υπάρχει ειδικό αναπτυξιακό για την περιοχή με βασικό πυλώνα τον αγροδιατροφικό τομέα. Αυτό που λείπει, είναι η χρηματοδότηση, το θέμα είναι αν έχει δοθεί καμία χρηματοδότηση, να χρηματοδοτηθεί το ειδικό αναπτυξιακό σχέδιο της Κρήτης και σαν συνέχεια της πράσινης Κρήτης και ειδικότερα της περιοχής.

Στον κ. Χαριτάκη. Έχω καταθέσει μια συγκεκριμένη πρόταση για δίκαιες αποζημιώσεις, δηλαδή επιπλέον των αποφάσεων των δικαστηρίων, στα οποία κανείς δεν μπορεί να παρέμβει και δεν μπορούμε να ζητούμε κάτι τέτοιο από τον Υπουργό ή από τον οποιονδήποτε, η αποζημίωση να είναι επιπρόσθετα, με μια προοδευτική κλίμακα, ανάλογα με το ποσοστό της περιουσίας, που χάνει ο κάθε παραγωγός και ο κάθε ιδιοκτήτης. Επίσης, εάν θεωρείτε εφικτή την πρόταση του κ. Σπίρτζη να καλλιεργήσετε στην Ντία - είναι αρχαιολογική η Ντία - γιατί ότι έχει μείνει ακαλλιέργητο στην Κρήτη είναι είτε αρχαιολογικό είτε κατσάβραχο. Ο Υπουργός πρότεινε να πάτε αλλού.

Το θέμα των αρχαιολογικών πρόδρομων εργασιών πρέπει να γίνει πιο συγκεκριμένο και θα ήθελα η κυρία Συθιακάκη να μας πει, πώς βλέπει να γίνεται αυτός ο έλεγχος και αυτές οι εργασίες, χωρίς να αποτελέσουν εμπόδιο στη συνέχεια και βέβαια να δούμε και όλα τα άλλα, που έχουν να κάνουν με το σύνολο των επιπλέον έργων που χρειάζονται, το οδικό σύστημα είναι ημιτελές, όπως προβλέπεται. Δεν αφορούν τόσο τη Σύμβαση, είναι πρόσθετα και έχουν να κάνουν με το οδικό σύστημα για τη σύνδεση με τη Μεσσαρά, που δεν προβλέπεται. Η Μεσσαρά θα πρέπει να κάνει 20 με 30 λεπτά παραπάνω για να πάει στο αεροδρόμιο Καστελίου από ό,τι κάνει σήμερα.

Να δούμε τα ζητήματα που έχουν να κάνουν με τη μεταφορά ενέργειας, διότι νομίζω ότι υπάρχει ένα θέμα με το σύστημα μεταφοράς ενέργειας. Να δούμε το θέμα της μεταφοράς καυσίμων. Θα γίνει ή δεν θα γίνει αγωγός; Θα υπάρξει μόνο αυτό, το οποίο βλέπουμε; Αυτά είναι σοβαρά ζητήματα, τα οποία δημιουργούν πρόσθετα προβλήματα.

Τελειώνοντας, να πω, ενημερωτικά, ότι το Τεχνικό Επιμελητήριο Ανατολικής Κρήτης είχε μια ξεκάθαρη θέση, από τον κ. Στασινό δεν καταλάβαμε αν είναι υπέρ ή κατά ή τι θέματα βάζει. Η μελέτη του έργου δεν είναι 16 χρόνια, το έργο ουσιαστικά βγήκε για δημοπράτηση πρώτη φορά, κοντά στις σημερινές προδιαγραφές, το 2011. Δεν μπορεί το Τεχνικό Επιμελητήριο να μην γνωρίζει την ιστορία ενός τεράστιου έργου. Ο κ. Περιφερειάρχης αναφέρθηκε από τότε που ξεκίνησε η ιδέα και η απόφαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου και μακάρι όλα τα έργα στην Ελλάδα, με την απόφαση της τοπικής κοινωνίας, να ολοκληρώνονται σε δεκαπέντε χρόνια. Εδώ πρόκειται για ένα έργο που δημοπρατήθηκε το 2011 πρώτη φορά, έπεσε στη δίνη της κρίσης και αυτό και καθυστέρησε. Αυτό είναι ένα άλλο ζήτημα, όμως εδώ συζητάμε κάτι διαφορετικό.

Να μας απαντήσει ο κ. Στασινός, που κατεχάρη για το έργο, εάν αυτά τα χρόνια της καθυστέρησης θα μπορούσαν να έχουν γίνει κάποια πράγματα, ούτως ώστε σήμερα να μην λέμε, ότι δεν έχει γίνει το ένα ή το άλλο.

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

**ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή):** Με δεδομένο ότι δεν έχουμε πάρει ακόμη τα υπομνήματα, θα κάνω μόνο μια ερώτηση στην εκπρόσωπο της Αρχαιολογίας.

Επειδή ακούσαμε ότι υπάρχουν πολλά αρχαιολογικά ευρήματα και μνημεία, που πρέπει να προστατευτούν, υπάρχει κάποιο σχέδιο ή κάποια πιθανότητα να υπερκεραστούν τα εμπόδια, ώστε να προστατευθούν αυτά που μας ανέφερε;

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

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ):** Κατά την πρώτη ανάγνωση το Κ.Κ.Ε. πήρε σαφή θέση ενάντια στη νέα Σύμβαση για το αεροδρόμιο στο Καστέλι του Ηρακλείου. Οι λόγοι είναι πολύ συγκεκριμένοι, αφορά ένα ιδιωτικό αεροδρόμιο με μια ληστρική και αποικιοκρατική σύμβαση, που φυσικά σε καμία των περιπτώσεων δεν πρόκειται να διασφαλίσει τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων, που θα απασχοληθούν σε όλες τις φάσεις, από την κατασκευή μέχρι και τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου. Δεν πρόκειται να προστατεύσει το περιβάλλον, αντιθέτως θα αλλάξει τις χρήσεις γης, θα εκτοπίσει χιλιάδες αγροτοκτηνοτρόφους και φυσικά θα καταστρέψει την ποιότητα, την ανταγωνιστικότητα των αγροτοκτηνοτροφικών προϊόντων, θα ανατρέψει, θα καταστρέψει το ανάγλυφο της περιοχής, με ό,τι συνέπειες μπορεί να έχει για την υγεία και την ασφάλεια των κατοίκων της περιοχής.

Δεν μπορεί να συνδυαστεί, ιδιωτικό αεροδρόμιο, σύμβαση παραχώρησης, ούτε με προστασία των εργασιακών δικαιωμάτων, του περιβάλλοντος, των κατοίκων της περιοχής. Αυτοί είναι οι λόγοι που καταψηφίζουμε. Βέβαια, για όλα τα παραπάνω, κυρία Πρόεδρε, δεν βρήκε να πει τίποτα, καμιά κουβέντα, είτε ο περιφερειάρχης Κρήτης είτε ο δήμαρχος Πεδιάδος, αντιθέτως θα έλεγα, εδώ είναι και η ποιοτική διαφορά ανάμεσά μας, η ουσιαστική πολιτική διαφορά, πήρε τα εύσημα από τις δύο εταιρείες και από τους ξενοδόχους. Μπράβο, συγχαρητήρια, έτσι για να καταλαβαίνει και να βλέπει ο πολίτης, ποιους θα κληθεί στις 26 του Μάη να στηρίξει, ποιους περιφερειάρχες και ποιους δημάρχους.

Θα ήθελα, λοιπόν, επειδή ακριβώς, πράγματι, αυτό που είπε ο κ. Μαυραντωνάκης, έχει βάση, δεν μπορούν να καλούνται φορείς από την Κρήτη για τρία λεπτά να τοποθετηθούν. Αντιλαμβάνεται κάποιος, ότι δεν είναι εύκολο να πιάσει το σύνολο των ζητημάτων και των προτάσεων που έχει ο κάθε φορέας. Θα ήθελα, λοιπόν, να ρωτήσω τον κ. Μαυραντωνάκη, που εκπροσωπεί την πρωτοβουλία πολιτών για τη διάσωση και την αειφόρο ανάπτυξη και την προστασία της περιοχής, τη προβολή, ποιες, κατά τη γνώμη αυτού του φορέα, είναι οι βασικές επιπτώσεις, κωδικοποιημένα, στο περιβάλλον, στην οικονομία της περιοχής, στην κοινωνία της ευρύτερης περιοχής; Έτσι, για να πάρουμε μια γεύση, απέναντι σε όλη την άλλη αντιπαράθεση που λέει, ότι οδεύουμε προς τη μεγάλη ανάπτυξη της Κρήτης, τη δίκαιη ανάπτυξη. Για να δούμε, είναι πράγματι έτσι ή είναι αλλιώς;

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

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΙΡΩΝΗΣ:** Καταρχάς, θέλω να κάνω μια ερώτηση στον κ. δήμαρχο, στο κύριο περιφερειάρχη. Ακούσαμε για ένα αναπτυξιακό έργο και για νέες θέσεις εργασίας. Θέλω να ρωτήσω, αν έχετε εκτιμήσει, πόσες παραπάνω θέσεις εργασίας θα έχει, αυτή τη στιγμή, το αεροδρόμιο αυτό, σε σχέση με το αεροδρόμιο της νέας Αλικαρνασσού; Υποτίθεται, ότι θα εκσυγχρονιστεί και εκείνο, μη λέμε το σημερινό αεροδρόμιο, μιλάμε για ένα αεροδρόμιο, που τα χρήματα που θα ρίχναμε στο Καστέλι, θα τα ρίξουμε πολύ λιγότερα στη νέα Αλικαρνασσό. Πόσες παραπάνω θέσεις εργασίας έχει και αντίστοιχα, πόσες θέσεις εργασίας θα χαθούν στο γεωργικό τομέα; Εγώ, εκτιμώ, ότι εδώ πέρα, απ' ό,τι βλέπω από κάτι μελέτες, 50 εκατ. απώλεια. Τι σημαίνει αυτό σε θέσεις εργασίας; Θα χαθούν 5 εκατ. τζίρο.

Δεύτερον, θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. δήμαρχο, είναι, γιατί αναφέρθηκε σε εμπορικές χρήσεις. Η εμπειρία του Βενιζέλος είναι σαφής. Έχουμε γύρω από το Βενιζέλος κάποιες πολλές εμπορικές χρήσεις. Μαγαζιά μεγάλα, πολυκαταστήματα κ.λπ., τα οποία, προφανώς, έχουν και κάποιες θέσεις εργασίας. Με μια διαφορά, ότι οι πελάτες αυτών των μαγαζιών στην Αθήνα, από την εμπειρία, είναι Αθηναίοι, πάνε εκεί πέρα και ψωνίζουν. Έχει εύκολο πάρκινγκ, είναι και προσβάσιμο. Έχει γίνει μια εκτίμηση, εάν αντίστοιχα, από τις πόλεις της Κρήτης, θα έρχονται στο Καστέλι άνθρωποι να ψωνίσουν σε αυτά τα εμπορικά κέντρα;

Πάμε τώρα προς τους ελεγκτές της εναέριας κυκλοφορίας. Θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Μανωλάκη, αν δεν κάνω λάθος, από την εμπειρία την επιστημονική, σε ποιο από τα δύο αεροδρόμια, με δεδομένο ότι εκσυγχρονίζεται φυσικά και το Αλικαρνασσός με τα λεφτά αυτά, είναι πιο πιθανό να έχουμε δυσκολίες, με απρόβλεπτους κάθετους ανέμους, ομίχλες, στρατιωτικές πτήσεις, ή άλλα προσκόμματα, στο αεροδρόμιο στο Καστέλι ή στο αεροδρόμιο στη θάλασσα; Τι λέει η εμπειρία; Την ίδια ερώτηση θα ήθελα να υποβάλω και στον κ. Μαυραντωνάκη, που είναι άνθρωπος ειδικός στο αντικείμενο και έχει χρησιμοποιήσει το αεροδρόμιο και ως και ιδιοκτήτης, αλλά, απ' ό,τι κατάλαβα, και ως αεροναυπηγός.

Το δεύτερο ερώτημα που θέλω να υποβάλλω στον κ. Μανωλάκη, είναι ότι εγώ διαβάζω εδώ σε μια έκθεση - υποβάλλω και στον κ. Μαυραντωνάκη το ίδιο ερώτημα- ότι στα 800 μέτρα από τα ανεμολόγια της περιοχής έχουμε διάτμηση, που σημαίνει αλλαγή ανέμου, αν καταλαβαίνω καλά με τη δική μου την απλή γλώσσα, εκεί που έχεις κάποιο άνεμο έχεις έναν άλλο άνεμο κάτω από τα 800 μέτρα. Ήθελα να ρωτήσω αν αυτό είναι πολύ προβληματικό για τις πτήσεις και επίσης, διαβάζω, γιατί έχω κοιτάξει τα ανεμολόγια στην έκθεση, ότι έχουμε ισχυρούς ανατολικούς ανέμους στην περιοχή στο 30% των μερών λόγω των ορεινών όγκων. Αυτό έχει ληφθεί υπόψη από τους ελεγκτές και τι δυσκολία δημιουργεί σε ένα ορεινό αεροδρόμιο όπου είναι και πιο αραιός ο άνεμος απ' ό,τι ξέρω.

Για το άλλο για το οποίο εξεπλάγην -κυρία Καραβασίλη, θα ήθελα να το επιβεβαιώσετε- δεν υπάρχει ΣΜΠΕ για το έργο; Γιατί εδώ υπάρχει ένα ερώτημα.

Θέλω να τελειώσω με τα ερωτήματα προς τον κ. Αγγελόπουλο της Ένωσης Ξενοδόχων.

Εγώ διαβάζω εδώ από τη μελέτη ότι το έργο θα έχει περίπου 165 εκατ. έσοδα. Αυτό σημαίνει ένα πολύ πιο ακριβό αεροδρόμιο από το υφιστάμενο που έχει 50 εκατ. έσοδα. Μιλάω πλέον των τελών, έσοδα επιχειρηματικά βάσει των οποίων υπολογίζονται και τα ανταποδοτικά προς τους Δήμους. Αυτό καταλαβαίνω εγώ. Εάν είναι 165 εκατ. έχει υπολογιστεί να αθροιστεί σε αυτό πόσα εκατομμύρια θα είναι οι παραπάνω μετακινήσεις χιλιομετρικά στα κέντρα βάρους του τουρισμού που είναι κυρίως τα Μάλια, το Ηράκλειο, ο Άγιος Νικόλαος; Αν θυμάμαι καλά, ισαπέχει ο Άγιος Νικόλαος αλλά με πολύ πιο άνετο δρόμο αυτή τη στιγμή παραθαλάσσιο μεγάλο αυτοκινητόδρομο. Έχει υπολογιστεί σε σχέση με τους προορισμούς, Ιεράπετρα κ.λπ. που θα εξυπηρετεί αυτό το αεροδρόμιο, με βάση την τωρινή εμπειρία σας που πηγαίνουν οι επισκέπτες όταν κάποιος κατέρχεται στο Αλικαρνασσός, τι παραπάνω κόστος μετακίνησης θα έχει; Αν αθροίσουμε σε αυτό τα παραπάνω έσοδα αυτά δεν θα μετακυλίονται προς τους πελάτες σας; Έχετε κάνει έναν υπολογισμό του παραπάνω κόστους αυτού; Ευχαριστώ.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Μπαλωμενάκης έχει το λόγο.

**ΑΝΤΩΝΗΣ ΜΠΑΛΩΜΕΝΑΚΗΣ :** Κυρία Πρόεδρε, έχω μια απορία πραγματικά από όσα ακούσαμε εδώ πέρα και επειδή γνωρίζω λίγο ή πολύ και τα επιχειρήματα που έχουν αναπτυχθεί και σε δημοσιογραφικό επίπεδο και σε τοπικό επίπεδο, ήρθαν θα έλεγα τη λέξη, αν μου επιτρέπετε, λίγο «ξεθυμασμένα» εδώ πέρα, σε άλλη φάση βρισκόμαστε τώρα. Εν πάση περιπτώσει, επειδή άκουσα από την Πρόεδρο του Παρατηρητηρίου Πολιτών για την Αειφόρο Ανάπτυξη, να λέει ότι με αυτή την πρωτοβουλία, με αυτό το έργο, θα χάσει τη διατροφική της αυτάρκεια η Κρήτη ήθελα να ρωτήσω, αν έχουν γίνει κάποιες μελέτες τέτοιου είδους. Γιατί η Κρήτη πραγματικά είναι τεραστίων παραγωγικών δυνατοτήτων και αυτό οφείλουμε να το ξέρουμε. Μόνο ιστορικά αν δούμε ότι έτρεφε για δύο ή τρία χρόνια ολόκληρο το στρατό των Γερμανών που είχε πάει στη Ρωσία και πολεμούσε. Σήμερα έχει πολύπλευρες παραγωγικές δυνατότητες οι οποίες και αναπτύσσονται και πολλαπλασιάζουν το παραγωγικό δυναμικό. Εάν λοιπόν δεν είμαστε σίγουροι, αν δεν έχουμε κάνει μελέτες, κατά προσέγγιση ας μην τα λέμε αυτά τα πράγματα, διότι εν πάση περιπτώσει ξενίζουν.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Η πρώτη ερώτηση είναι προς τον ανεξάρτητο μηχανικό, τον κ. Σιγάλα, αν συνηθίζεται -και το λέω γιατί είναι μια θεσμική τομή στους διαγωνισμούς των ΣΔΙΤ- να γίνεται ανοιχτός μειοδοτικός διαγωνισμός για τον ανεξάρτητο μηχανικό, όπως έγινε στη συγκεκριμένη περίπτωση ή είχαμε μια άλλη διαδικασία, όπως οι παραχωρήσεις των αυτοκινητοδρόμων, να κατεβαίνει η κοινοπραξία μαζί σε ένα σχήμα με τον ανεξάρτητο μηχανικό και τι ίσχυε με τις πληρωμές, αν γνωρίζετε, του ανεξάρτητου μηχανικού, από πού πληρωνόταν στις παραχωρήσεις των αυτοκινητοδρόμων και πώς προβλέπεται να πληρώνεται ο ανεξάρτητος μηχανικός στο συγκεκριμένο έργο; Τα λέω αυτά για να αναδειχθούν γιατί μάλλον κάποιοι δεν θέλουν να βλέπουμε.

Το δεύτερο ερώτημα είναι προς το Δήμαρχο, τον Ζαχαρία τον Καλογεράκη, που θέλω να ευχαριστήσω για τη συνεργασία. Επειδή ακούστηκε, Δήμαρχε, ότι δεν έγινε διαβούλευση επί της ουσίας, αν θέλετε να θυμίσετε πόσες φορές συναντηθήκαμε στο δημαρχείο με φορείς, με το δημοτικό συμβούλιο ή με όποιον άλλο ζήτησε. Μια άλλη ερώτηση προς τον Δήμαρχο είναι, αν θυμάται τα τεύχη των προηγούμενων διαγωνιστικών διαδικασιών, αν είχαν ποια ανταποδοτικά. Είχαν 2% που έχουμε τώρα ή 0,5%; Γιατί δεν υπάρχει άλλο έργο στη χώρα με παραχώρηση που να έχει ανταποδοτικά στην τοπική κοινωνία, ούτε το Ελευθέριος Βενιζέλος ούτε οι αυτοκινητόδρομοι, μέχρι στιγμής είναι το πρώτο, αν το θυμάστε, επειδή ήσασταν και μέλος της επιτροπής καλό είναι να το μεταφέρουμε εδώ.

Επίσης θα ήθελα να ρωτήσω τον πληθυσμό που έχουμε στο Καστέλι, επειδή ακούστηκε ότι δεκαπέντε χιλιάδες αγρότες αλλάζουν επάγγελμα, χάνουν την γη τους. Ο συνολικός πληθυσμός τους, πόσος είναι, εγώ λέω το τι ακούστηκε και είναι και αριθμητικό το ζήτημα και ποιοτικό, αλλά να μην ακούγονται και νούμερα έτσι, ότι 15 χιλιάδες αγρότες στο Καστέλι, επειδή γίνεται το αεροδρόμιο, αφήνουν τη δουλειά τους. Θα ήθελα να μάθω ποιος είναι ο πληθυσμός του Δήμου, πόσοι είναι οι κάτοικοι του Καστελίου, εάν γνωρίζετε πόσοι χάνουν τη γη και πόσοι είναι κατά κύριο επάγγελμα αγρότες.

Όπως επίσης, αν έχετε στοιχεία, πόσοι τόνοι ελαιόλαδου παράγονται σε αυτή την περιοχή, για να συνεννοηθούμε εδώ, γιατί ακούγονται διάφορα και νομίζω ότι καταστρέφουμε την πρωτογενή παραγωγή τις χώρες, που κάνουμε ένα αεροδρόμιο, δηλαδή, δεν θα γινόταν αεροδρόμιο στον κόσμο με αυτά που ακούστηκαν από κάποιους. Θα ήθελα να κάνω μια ερώτηση στην κυρία Βρέντζου, την Πρόεδρο ΤΕΕ ανατολικής Κρήτης και στην κυρία Μαργαρίτα Καραβασίλη και στον Πρόεδρο του ΤΕΕ, μιας και το Τεχνικό Επιμελητήριο, οφείλει να παίζει και τον τεχνικό σύμβουλο της Πολιτείας, όχι της Κυβέρνησης, να σας διορθώσω.

Η πολιτεία δεν είναι μόνο η κυβέρνηση. Θα ήθελα να μου πείτε, επειδή είναι ακριβώς το αντικείμενο του Τεχνικού Επιμελητηρίου, εάν έχετε μια εκτίμηση του κόστους επέκτασης του αεροδιαδρόμου στο υπάρχον αεροδρόμιο, δηλαδή, να σας δώσω μια αίσθηση για να την καταλάβουμε. Στη Θεσσαλονίκη που χρειάστηκε να κάνουμε επέκταση μέσα στη θάλασσα, εκτός από τα περιβαλλοντολογικά προβλήματα, κι άλλα προβλήματα, που εκεί δεν είναι σαν το Ηράκλειο, είναι πιο καθαρή περιοχή, χρειάστηκαν 250 εκατ., μόνο για την επέκταση μέσα στη θάλασσα και εκεί ο διάδρομος, είναι σχεδόν ισοϋψής με τη θάλασσα.

Εδώ έχουμε έναν γκρεμό από κάτω, θα ήθελα να μου πείτε ποια είναι τα λιμενικά έργα και ποιο του κόστους του κατ' εκτίμηση, εάν πάρουμε περιβαλλοντολογική αδειοδότηση από την Εναλίων Αρχαιοτήτων, που είναι εδώ και η Αρχαιολογική υπηρεσία, στο συγκεκριμένο σημείο στο Ηράκλειο, που δεν το βλέπουμε, αλλά λέμε, εάν πάρουμε μια τέτοια αδειοδότηση και τελειώσουμε, ποιο είναι το κόστος αυτής της επέκτασης στο Ηράκλειο, των λιμενικών έργων που πρέπει να είναι, σε ένα διάδρομο που πρέπει να είναι σταθερός, με τόσο μεγάλο γκρεμό, έτσι ώστε να έχουμε μια εικόνα όλοι, εδώ ως Τεχνικό Επιμελητήριο για να μας το καταθέσετε.

Μια άλλη ερώτηση μου έχει να κάνει και στους τρεις σας και η κυρία Μαργαρίτα Καραβασίλη, έχει εμπειρία σε αυτά, με το εάν πιστεύετε η περιβαλλοντολογική ρύπανση και η ευαισθησία που πρέπει να έχουμε, έχει να κάνει και με το αστικό περιβάλλον. Δηλαδή, εάν πιστεύετε ότι είναι περισσότερο επώδυνη αυτή η δραστηριότητα της ρύπανσης από το αεροδρόμιο, σε ένα δίπλα, μέσα, σε ένα από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας ή στο Καστέλι. Αυτό είναι ερώτημα.

Επίσης, επειδή είναι ακριβώς το αντικείμενο του Τεχνικό Επιμελητηρίου, αλλά και η κυρία Καραβασίλη, έχει θητεύσει σε θέσεις και τις έχει τιμήσει κιόλας, όπου έχει περάσει, θα ήθελα να μου πείτε εάν το Ηράκλειο, θυμίζει Αθήνα, εάν έχει χώρους πρασίνου και τι θα γίνει με την αξιοποίηση του υπάρχοντος αεροδρομίου. Το λέω αυτό, διότι μου φαίνεται από τις επισκέψεις που έχω κάνει, ότι το Καστέλι, δεν έχει πρόβλημα πρασίνου, αλλά το Ηράκλειο έχει, μου φαίνεται.

Επίσης, μία τελευταία ερώτηση στο Τεχνικό Επιμελητήριο. Δεν είναι για την κ. Καραβασίλη αυτό, γιατί η κ. Καραβασίλη είναι αρχιτέκτονας και έχει άλλες ανησυχίες, είναι στο Τεχνικό Επιμελητήριο, όμως και είναι και στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Αν, χτύπα ξύλο, σε περίπτωση ατυχήματος πού πιστεύετε και μας συμβουλεύετε ότι θα υπάρχουν έτσι βαριές επιπτώσεις, στο υπάρχον αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης», που είναι μέσα στον αστικό ιστό ή στο Καστέλι; Γιατί στο σχεδιασμό και στην επιλογή της θέσης όλα αυτά τα λαμβάνεις υπόψη φαντάζομαι.

Πάμε στην Αρχαιολογική Υπηρεσία. Επειδή έχω δώσει πραγματικά μάχες για την υπεράσπιση της πολιτιστικής κληρονομιάς και τώρα που είμαι στην Κυβέρνηση και πριν, θα ήθελα να μου πείτε, έτσι από την εμπειρία που έχετε, θεωρείτε τελείως στρεβλό το να επιλέγει ο τοπικός έφορος ποιους θα προσλαμβάνει ο εργολάβος και πόσο χρόνο θα δουλεύουνε, τους ανθρώπους που δουλεύουν στις αρχαιολογικές εργασίες; Ένα αυτό και δεύτερον, αν θεωρείτε ότι τα μνημεία της πολιτιστικής κληρονομιάς που αναδεικνύονται μέσα από τα δημόσια έργα, πρέπει να τυγχάνουν των προβλέψεων που συζητάμε; Έτσι; Αυτή η διαδικασία είναι πολύ συγκεκριμένη και όποιος δεν τη σεβαστεί και με αρχαιολογικό νόμο είναι κατά τη γνώμη μου, καταδικαστέος, τουλάχιστον. Αλλά, πρέπει κάποιοι συνάδελφοί σας να εκμεταλλεύονται αυτό το πράγμα, για να κάνουν όχι την ανάδειξη των μνημείων και την προστασία των μνημείων εκεί που γίνονται τα έργα, αλλά ανασκαφές γενικά μέσω των δημοσίων έργων;

Το ρωτάω γιατί υπάρχουν πάρα πολλές δημόσιες υποδομές που έχουν καθυστερήσει, γιατί δεν μπαίνει έτσι λίγο πιο αυστηρό το πλαίσιο από την Αρχαιολογική Υπηρεσία στο να γίνουν, όχι έγκυρα, γιατί εκεί δεν έχει το πρόβλημα, αλλά στο χρονικό διάστημα που πρέπει, οι εργασίες που πρέπει. Δηλαδή, αυτά που μας είπατε και να επικαιροποιήσουμε τη λίστα, δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα έτσι κι αλλιώς στις οριστικές μελέτες από εσάς περνάνε πάλι και από το Υπουργείο Πολιτισμού.

Δεν έχει τελειώσει η διαδικασία. Αλλά, αν βάλουμε άλλα 2Ο σημεία ή άλλα 50 σημεία μέσα στο αεροδρόμιο, θεωρείτε ότι είναι κάτι που δεν μπορεί να γίνει στο χρονικό διάστημα το υπάρχον; Δεν μιλάμε για αυτοκινητόδρομους εκατοντάδων χιλιομέτρων, μιλάμε για 20 αρχαιολογικές τομές που θα γίνουν εκεί επιτόπου που αν έχετε ευρήματα προβλέπεται πολύ ακριβέστατα ότι ή θα αλλάξει ο σχεδιασμός και η χωροθέτηση των κτιρίων ή των άλλων εγκαταστάσεων. Έτσι δεν είναι; Άρα, θα μπορείτε να κάνετε τη δουλειά σας με την ησυχία σας, όταν βρει πόρους το Υπουργείο Πολιτισμού να συνεχιστούν οι ανασκαφές ή πρέπει να κάνουμε αυτό που θα πει το Υπουργείο Πολιτισμού και οι αρμόδιες επιτροπές. Άρα, δεν υπάρχει κανένας λόγος ανησυχίας.

Θα ήθελα, όμως, στο θεσμικό σημείο και στο διαδικαστικό σημείο στρεβλώσεων που έχουμε σε σχέση με τις αρχαιολογικές εργασίες, σε διάφορες δημόσιες υποδομές, τις εμπειρίες σας να μου τις πείτε. Ας πούμε στη Μεσσαρά είχαμε μερικές καθυστερήσεις και είχαμε πολύ καλή συνεργασία με την Αρχαιολογική Υπηρεσία και προστατεύτηκαν και θα αλλάξει και η πορεία του έργου και πολλά άλλα.

Τέλος, στο φίλο μου κύριο Χαριτάκη, θα ήθελα να μου πείτε, επειδή έχετε ασχοληθεί και είναι μέλη σας, αν είναι κατά κύριο επάγγελμα αγρότες οι άνθρωποι των οποίων απαλλοτριώνουμε τις εκτάσεις. Είναι άλλο να παίρνεις το χωράφι του άλλου που ζει και άλλο αυτού που είναι στην Αθήνα και κάνει άλλη δουλειά. Είναι άλλο πράγμα, κατά τη γνώμη μου.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης):** Άρα, δεν έχει αξία;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αξία έχει, άλλα η υπηρεσία, ξέρετε και τα δικαστήρια –κυρίως τα δικαστήρια- βγάζουν την απόφαση της αποζημίωσης. Άλλο ρώτησα, κύριε Κεγκέρογλου. Ρώτησα πόσοι από αυτούς τους ανθρώπους που απαλλοτριώνονται είναι κατά κύριο επάγγελμα αγρότες.

Δεύτερον, αν σε σχέση με τις εμπορικές αξίες, τα χρήματα της ορισθείσας αποζημίωσης που είπατε είναι ικανοποιητικά, αυτά που έχουν εκδικαστεί ή όχι. Γιατί από την υπηρεσία εμένα μου λένε ότι είναι ικανοποιητικά τουλάχιστον.

Το τρίτο που είπατε με την ΚΕΔ, δεν ισχύει. Αν περιμέναμε την κτηματική υπηρεσία να κάνει εκτιμήσεις ακόμη δεν θα είχαμε φέρει εδώ στο Καστέλι τη σύμβαση.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Καλογεράκης.

**ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΚΑΛΟΓΕΡΑΚΗΣ (Δήμαρχος Μινώα - Πεδιάδος):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θέλω να πω ότι ήρθα με μια αγωνία στην σημερινή συνεδρίαση μετά την πρόσκλησή σας για να συζητήσουμε τις παρεμβάσεις και την ανάγκη που διαμορφώνεται στην περιοχή και όχι μόνο για κάποιες δράσεις-παρεμβάσεις στα πλαίσια της σύμβασης.

Είδα σήμερα εδώ ότι κουβεντιάζουμε την σκοπιμότητα ή όχι του έργου από την αρχή, ενώ βρισκόμαστε στην υπογραφή της σύμβασης. Υπάρχει κύρωση.

Άκουσα ότι είμαι ιμπεριαλιστής, ότι αυτή τη στιγμή προωθώ ιδιωτικά συμφέροντα. Εγώ ήρθα να μιλήσω με την αγωνία των κατοίκων και το τι προτείνουμε στην ευρύτερη περιοχή. Και θεωρώ ότι ένα έργο που έχει δρομολογηθεί από το 2003 και έχουν συμβάλλει σε αυτό όλα τα πολιτικά κόμματα, θα έπρεπε να υπάρχει μια ομοφωνία τουλάχιστον των κομμάτων που έχουν επιλέξει αυτό το έργο διαχρονικά να το στηρίξουν και να δούμε πώς πάμε παρακάτω και πώς κάνουμε πράγματα για τον δήμο, για την περιοχή, για την Κρήτη. Αυτή ήταν η δική μου αγωνία, γι' αυτό ήρθα εδώ.

Δεν κρίνουμε σήμερα αν θα γίνει το έργο ή όχι. Θεωρώ, όμως, κύριε Πρόεδρε, κύριοι υπουργοί και κύριοι βουλευτές ότι για να αποφασιστεί από το ελληνικό δημόσιο ένα έργο έχουν γίνει οι απαραίτητες μελέτες και η υποδομή για να φτάσουμε σ' αυτό το έργο και της συμβάσης σήμερα. Εγώ ξέρω ότι από το 2003 και η Πολιτική Αεροπορία και εκπαιδευτικά ανώτερα ιδρύματα που απασχολούνται με αυτό έχουν σταθεί στη μελέτη αυτού του έργου και έχουν προσεγγίσει και περιβαλλοντολογικά όλο αυτό το έργο και έχω εμπιστοσύνη σε αυτούς τους ανθρώπους. Δεν είμαι ειδικός, ούτε περιβαλλοντολόγος είμαι, ούτε εξειδικευμένος στα θέματα της αεροπλοΐας. Ξέρω όμως ότι οι φορείς, οι υπηρεσίες και αυτοί που δρομολογήσαν αυτό το έργο κάνοντας κάποιες μελέτες και όχι παίρνοντας πολιτικές αποφάσεις, γιατί αυτό πρέπει να το διευκρινίσουμε, δεν ήρθαν να καταστρέψουν τον τόπο και την περιοχή. Έχω εμπιστοσύνη εν πάση περιπτώσει. Αυτό και μπαίνω στις απαντήσεις μια μια.

Καταρχήν, υπήρχε από τον κ. Κεγκέρογλου μια ερώτηση σε σχέση με το SWAP. Το SWAP, δηλαδή το τοπικό χωροταξικό σχέδιο, ευθύνη της χρηματοδότησης του δεν είναι ο δήμος αλλά είναι το Υπουργείο Περιβάλλοντος, δηλαδή ο κ. Σταθάκης. Επανειλημμένα έχουμε ενοχλήσει τον κ. Σταθάκη για την χρηματοδότηση του τοπικού χωροταξικού σχεδίου της περιοχής, δηλαδή της χρήσης γης. Έχει δεσμευτεί ότι μετά την αλλαγή του νόμου από SWAP σε τοπικό χωροταξικό και τις τιμές που έχει ανατεθεί στο πανεπιστήμιάo της Θεσσαλονίκης να καθοριστούν άμεσα, θα χρηματοδοτηθεί το τοπικό χωροταξικό του δήμουΜινώα - Πεδιάδος.

Λέω εδώ, ότι είναι απαράδεκτο. Δεν μπορεί να ξεκινήσει το αεροδρόμιο, χωρίς να έχει δημοπρατηθεί και να βρίσκεται σε εξέλιξη το τοπικό χωροταξικό σχέδιο γιατί είπα κινδυνεύει η περιοχή να γίνει μια παραγκούπολη. Ένα αυτό.

Το δεύτερο. Εγώ δεν αναφέρθηκα στο ειδικό αναπτυξιακό της Κρήτης, πρέπει να το διευκρινίσουμε. Έχουμε σε συνεργασία με την περιφέρεια ξεκινήσει ειδικό χωροταξικό για την ευρύτερη περιοχή του Δήμου Μινώα - Πεδιάδος και αυτό το ειδικό χωροταξικό με την ολοκλήρωση της μελέτης θέλουμε να τύχει όπως στα πλαίσια της πράσινης ανάπτυξης της ειδικής χρηματοδότησης για παράλληλα έργα στην ευρύτερη περιοχή που κατασκευάζεται το αεροδρόμιο για να μπορεί να συνδεθεί.

Τώρα, σε σχέση με τα ανταποδοτικά. Στα ανταποδοτικά εγώ δεν τσακωθώ εδώ τι ήταν πριν και μετά, το πριν στη σύμβαση δημοπράτησης του 2011 ήταν 0,5%, έγινε 2%. Είπαμε και η διεκδίκηση η δική μας ήταν και το 2% στον δήμο. Στα πλαίσια της διαπραγμάτευσης της διαβούλευσης που έγινε μου είπαν, τουλάχιστον αυτή την ενημέρωση έχω, ότι υπάρχει θέμα στην Επιτροπή Ανταγωνισμού για να πάει και το 2% στο δήμο και βρήκαμε μία φόρμουλα (1+1) στην περιφερειακή ενότητα.

Προσέξτε, η πρόταση η δική μου για το όποιος θέλει να διασφαλίσει την περιοχή κύριε Υπουργέ, είναι: Το πρώτο, απευθείας στο δήμο να κατοχυρωθεί γιατί τώρα είναι στον αέρα. Αποδίδεται στον Υπουργό και ο Υπουργός το αποδίδει στο δήμο. Εσείς λέτε εγώ ήθελα να το αποδώσω, ο αυριανός ξέρω αν θα το αποδώσει; Να κατοχυρωθεί λοιπόν θεσμικά.

Το δεύτερο, το 1% το οποίο προβλέπεται για την περιφερειακή ενότητα υπάρχει μια παράγραφος για κοινωνικές δράσεις. Οι κοινωνικές δράσεις και έργα, αναφέρονται και στον δήμο το δικό μας, δεν εξαιρούμαστε από αυτή τη διαδικασία, και λέω έργα, όπως αναβάθμισης σχολείων και νηπιαγωγείων που θα χρειαστούν με την αύξηση του πληθυσμού να έχει προτεραιότητα ο δήμος. Αυτό μπορεί να κατοχυρωθεί για να δούμε δηλαδή και επί της ουσίας.

Για τον κ. Τσιρώνη, ο οποίος έκανε μια ερώτηση για τις θέσεις εργασίας που λέει ότι θα χαθούν θέσεις από τον πρωτογενή τομέα. Ξέρετε πόσα ελαιόδεντρα έχει ο δήμος μου καταγραμμένα; 3.700 εκατ. λέει ο πρόεδρος της πρωτοβουλίας. Αποξηλώνονται 125.000 περίπου συν τα άλλα φτάνουν στα 170.000. Καταλαβαίνετε ότι από τον πρωτογενή τομέα αν δείτε αυτή τη σύγκριση, φανταστείτε τι θέσεις χάνονται. Το θέμα και το άγχος όλων μας είναι, ότι στα πλαίσια των θέσεων είτε στην κατασκευή είτε στη λειτουργία, να υπάρχει αυτή τη στιγμή μια προτεραιότητα στους ανθρώπους της ευρύτερης περιοχής που έχασαν τις περιουσίες τους είτε που θα ζουν και θα βιώνουν τα αρνητικά της λειτουργίας του αεροδρομίου. Αυτό είναι το δικό μας άγχος.

Το δεύτερο είναι, ότι αν στο εμπορικό κέντρο, που θα δημιουργηθεί στην ευρύτερη περιοχή ψωνίζουν. Αυτό δεν μπορώ να το πω, κύριε Τσιρώνη, γνωρίζετε ότι οι άνθρωποι πάνε όπου βρίσκουν πιο φθηνά και όπου υπάρχουν μεγαλύτερες εκπτώσεις λόγω της οικονομικής τους κατάστασης. Αν οι προσφορές στο εμπορικό κέντρο του αεροδρομίου είναι τέτοιες, φαντάζομαι ότι θα πηγαίνουν πολλοί να ψωνίζουν γιατί θα τους συμφέρει. Αυτό κάνω κι εγώ σαν οικογενειάρχης.

Σχετικά με τον κ. Σπίρτζη σε σχέση με τη διαβούλευση. Διαβούλευση ξεκίνησε από το 2003. Όλα τα δημοτικά συμβούλια των πρώην δήμων που απαρτίζουν τον δήμο το δικό μας, δηλαδή, Δήμος Θραψανού, Δήμος Καστελλίου, Δήμος Αρκαλοχωρίου, έχουν τουλάχιστον 3 ομόφωνες αποφάσεις υπέρ του έργου. Υπάρχουν ομόφωνες αποφάσεις και προτάσεις από τον νομαρχιακό συμβούλιο διαχρονικά από το 2004 και υπάρχει από το 2002, όπως υπάρχει και απόφαση του περιφερειακού συμβουλίου, όπου οι πρώτες προτεραιότητες στο αναπτυξιακό σχέδιο της Κρήτης έχει το ΒΟΑΚ και το νέο αεροδρόμιο.

Από κει και πέρα, υπάρχει μια διαβούλευση διαρκής και καθημερινή. Θέλω να πω, ότι στα πλαίσια του δημοτικού συμβουλίου έχουμε κάνει τουλάχιστον 20 συνεδριάσεις που μπορεί να εκφραστεί όποιος δημότης θέλει, υπάρχει πρωτοβουλία πολιτών και έχουν έρθει διαχρονικά 15 Υπουργοί στο Καστέλλι και έχουν ακούσει αυτές τις απόψεις. Κανένα δε φιμώσαμε, η διαφορετικότητα της άποψης είναι σεβαστή από μας, όμως αυτή τη στιγμή είπα και ξαναλέω, ότι αν θα έρθει ένας τρίτος μέσα σε αυτή την αίθουσα, από τη μια θα ακούσει ότι γίνεται παράδεισος η περιοχή και από την άλλη θα ακούσει ότι γίνεται νεκροταφείο. Θεωρώ, ότι δεν γίνεται ούτε παράδεισος ούτε νεκροταφείο, αλλά πάμε να την κάνουμε όσο καλύτερα γίνεται. Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Αρναουτάκης.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡΝΑΟΥΤΑΚΗΣ (Περιφερειάρχης Κρήτης):** Πάντα με το Δήμο Μινώα - Πεδιάδος, είχαμε μια εξαίρετη συνεργασία για όλα τα μεγάλα αναπτυξιακά θέματα της περιοχής. Το μεγαλύτερο είναι το αεροδρόμιο, το οποίο έχει ξεκινήσει διαδικασία από το 2003. Με άλλες ιδιότητες που είχα, πάντα ήμουν υπέρ της άποψης ότι πρέπει να μεταφερθεί το αεροδρόμιο του Ηρακλείου, γιατί δεν ακούσαμε το κόστος του λοξού διαδρόμου πόσο θα είχε και ακούσαμε την υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας που είχε πει ότι δεν μπορεί να γίνει ο λοξός διάδρομος λόγω διαφόρων προβλημάτων που υπήρχαν. Αλλά, όταν βλέπουμε ότι έχουμε μια αύξηση του τουρισμού την τελευταία πενταετία πάνω από 70%, όταν βλέπουμε πόσα αεροπλάνα τσάρτερ έρχονται πρώτα στην Ελλάδα, η αναγκαιότητα του νέου αεροδρομίου νομίζω ότι είναι αδιαπραγμάτευτη.

Αυτό το οποίο χρειάζεται είναι, να ακούσουμε τη φωνή των ανθρώπων που έχουν τις αντιρρήσεις. Φέραμε τις απαλλοτριώσεις, γιατί όταν φεύγει το 5% περίπου -είναι από τα ελαιόδεντρα- από τα οποία φεύγουν από το 3,5% -περίπου 5% είναι- αλλά, θεωρώ, ότι αυτοί οι άνθρωποι πρέπει να αποζημιωθούν και πρέπει να βρεθούν και θέσεις εργασίας με τη λειτουργία του αεροδρομίου. Διαβουλεύσεις έχουν γίνει πολλές, όμως στον περισσότερο κόσμο αυτό το οποίο έχει περάσει είναι ότι: «μην ακούτε το αεροδρόμιο, δεν πρόκειται να γίνει ποτέ». Όμως ήλθε η πραγματικότητα και έχει υπογραφεί η σύμβαση με την Ελληνική Κυβέρνηση με τους όρους οι οποίοι τέθηκαν.

Αυτό το οποίο είπε ο κ. Σπίρτζης, στα εγκαίνια του αεροδρομίου στο Ηράκλειο, που έγιναν οι χώροι με τα αφορολόγητα, είπε, ότι το 1% στο Δήμο, το άλλο 1% στην Περιφέρεια. Να πάει την περιφερειακή ενότητα κύριε Υπουργέ, το άλλο 1% και όποιοι είναι μετά από μας, όταν δημιουργηθεί το αεροδρόμιο, να πηγαίνουν υπέρ της περιφερειακής ενότητας του Ηρακλείου. Θεωρώ, ότι έχει δίκιο ο Δήμαρχος, όταν αναφέρεται στα κοινωνικά που πρέπει να γίνουν, δηλαδή με σχολεία και με νηπιαγωγεία τα κοινωνικά έργα που πρέπει να γίνουν ως ανταποδοτικό να πάρει η ευρύτερη περιοχή. Και με άλλη ιδιότητα του Δημάρχου είχαμε υποστηρίξει μαζί με άλλους Δημάρχους στην Κρήτη για να γίνει αυτό το έργο, αλλά και από άλλες θέσεις ευθύνης πρέπει να γίνει.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι πρέπει να κατατεθούν και να ακούσουμε την αγωνία των ανθρώπων και νομίζω κύριε Υπουργέ, ότι τους ακούσατε στην τελευταία συνάντηση στο Καστέλι, τους φορείς που ήλθαν, όπως επίσης και ο Βασίλης Κεγκέρογλου, -που είναι και από την περιοχή και πολλά χρόνια έχει ασχοληθεί με το θέμα- ακούσαμε τις προτάσεις του πρώην Υπουργού του Μανώλη Στρατάκη, που είναι προς τη θετική κατεύθυνση για να γίνουν κάποια πράγματα και θεωρώ, ότι μπορούν να γίνουν βελτιώσεις ειδικά σε πολλά περιβαλλοντικά θέματα, ιδιαίτερα δε στον υδροφόρο ορίζοντα που μπορούν να μην υπάρχουν τα προβλήματα, τα οποία έχουν τεθεί από την αποκεντρωμένη. Θα ήθελα, να πω στον κ. Συντυχάκη, έχουμε μεγάλο πεδίο ως προεκλογική περίοδο, όχι στις αίθουσες του Ελληνικού Κοινοβουλίου, αλλά στην Κρήτη, για να συζητήσουμε για τις υποψηφιότητες και τις αντιπαραθέσεις μεταξύ μας. Για λόγους σεβασμού, θεωρώ, ότι δεν πρέπει να τοποθετηθώ σήμερα εδώ μέσα στο Ελληνικό Κοινοβούλιο γι' αυτά τα οποία είπε ο κ. Συντυχάκης.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Γουρζής.

**ΜΙΧΑΗΛ ΓΟΥΡΖΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της ΤΕΡΝΑ Α.Ε.):** Εκπροσωπώντας μια εταιρεία, η θέση μου ως κατασκευαστής, δεν μου επιτρέπει να έλθω σε καμία αντιπαράθεση με κανέναν. Ερωτήθηκα ποιες δυσκολίες υπάρχουν, ή για τα προβλήματα. Τα προβλήματα της κατασκευής τα ξέρουμε όλοι. Το πρώτο πρόβλημα είναι οι απαλλοτριώσεις, το δεύτερο είναι η αρχαιολογία. Οι διαδικασίες παίρνουν κάποιο χρόνο. Είπα, ότι είμαστε έτοιμοι να ξεκινήσουμε, εφόσον αρθούν αυτά τα προβλήματα, τα οποία -για πρώτη φορά όμως- έχουν ήδη γίνει απαλλοτριώσεις, χωρίς να έχει ξεκινήσει η δουλειά. Όταν κάναμε τους αυτοκινητόδρομους -επιτρέψτε μου- να το πω, με όλο το σεβασμό στην Επιτροπή, δεν είχε γίνει καμία απαλλοτρίωση. Μάλιστα δε τελειώσαμε τους αυτοκινητόδρομους και οι απαλλοτριώσεις σχεδόν δεν είχαν τελειώσει. Αυτά τα προβλήματα μπορούν να αντιμετωπιστούν παράλληλα με την κατασκευή.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ):** Κύριε Γουρζή, σας υπέβαλα δύο ερωτήσεις για τα ηλεκτρικά δίκτυα και τη μεταφορά των καυσίμων, τον αγωγό ή φορτηγά.

**ΜΙΧΑΗΛ ΓΟΥΡΖΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της ΤΕΡΝΑ Α.Ε.):** Αυτό είναι κάτι που μελετάται.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Εμμανουήλ Σιγάλας από τη Hill International.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΙΓΑΛΑΣ (Γενικός Διευθυντής Νότιας Ευρώπης της Hill International)**: Ευχαριστώ πολύ. Έχω καταγράψει δύο ερωτήσεις. Θα ξεκινήσω με τη δεύτερη του κυρίου Υπουργού.

Κύριε Υπουργέ, με ρωτήσατε σχετικά με τη διαδικασία επιλογής του ανεξάρτητου μηχανικού σε σχέση με τις συμβάσεις παραχωρήσεων των οδικών αξόνων. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, αναφέρεται και στην αιτιολογική έκθεση που έχει υποβληθεί, είναι η πρώτη φορά που η επιλογή του ανεξάρτητου μηχανικού έχει γίνει μετά από διεθνή διαγωνισμό και μετά την επιλογή του αναδόχου. Στη δική μας διαγωνιστική διαδικασία, γνωρίζω ότι συμμετείχαν οι εκπρόσωποι του παραχωρησιούχου, του ελληνικού δημοσίου και εκπρόσωπος του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας, είχαν τεθεί κάποια απαιτητικά κριτήρια οικονομικής επάρκειας και τεχνικής εμπειρίας, προεπελέγησαν τέσσερα σχήματα αναγνωρισμένων διεθνών και ελληνικών εταιρειών και μεταξύ αυτών των σχημάτων εμείς μειοδοτήσαμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Από πού θα πληρώνεστε και πώς πληρώνονταν οι ανεξάρτητοι μηχανικοί για τους αυτοκινητόδρομους;

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΙΓΑΛΑΣ (Γενικός Διευθυντής Νότιας Ευρώπης της Hill International)**: Το τίμημα της σύμβασής μας, όπως είναι στην σύμβαση του ανεξάρτητου μηχανικού, είναι ένα κατ' αποκοπήν τίμημα και πληρωνόμαστε με έξοδα του παραχωρησιούχου.

Θέλω να επισημάνω, μπαίνοντας στη δεύτερη ερώτηση, ότι ο δικός μας ρόλος του ανεξάρτητου μηχανικού, προς αποφυγή παρεξηγήσεων, ξεκινάει με την ημερομηνία έναρξης της σύμβασης παραχώρησης, δηλαδή ο ρόλος μας δεν ήταν στη φάση του διαγωνισμού επιλογής του αναδόχου και, επειδή ερωτήθηκα για τα προβλήματα του έργου, ένα πρώτο πρόβλημα το οποίο, επιτρέψτε μου, διαπιστώνω είναι ότι αυτή τη στιγμή συζητάμε ακόμη για τη διαδικασία έναρξης παραχώρησης της σύμβασης. Είναι μια σύμβαση που προβλέπει μελέτη, κατασκευή και εξ ορισμού και, όπως προβλέπεται στο άρθρο 17, η ωρίμανση των μελετών μένει να γίνει. Οι μελέτες πρέπει να εκπονηθούν από τον ανάδοχο, σύμφωνα με τις απαιτήσεις μελέτης, που είναι όρος στη σύμβαση παραχώρησης, σύμφωνα με το άρθρο 17 1.2, οι οποίες περιλαμβάνουν τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις, μεταξύ άλλων, όλες τις σχετικές άδειες, το εγκεκριμένο βασικό σχέδιο ανάπτυξης αεροδρομίου και όλους τους ισχύοντες σχετικούς νόμους. Επισημαίνω, επίσης, ότι, σύμφωνα με το άρθρο 17, το βασικό σχέδιο ανάπτυξης του αεροδρομίου μένει να εγκριθεί. Υπάρχει προσάρτημα σε σύμβαση παραχώρησης, η τεχνική προσφορά του αναδόχου, η οποία καλύπτει τις ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις που είχαν τεθεί από την πλευρά του δημόσιου. Άρα, στο χρονοδιάγραμμα του έργου υπάρχει η διαδικασία ωρίμανσης των μελετών και των περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ** *(ομιλεί εκτός μικροφώνου):* Και το αρχαιολογικό έργο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Το αρχαιολογικό είναι μέσα στην περιβαλλοντική, κ Ουρσουζίδη.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΙΓΑΛΑΣ (Γενικός Διευθυντής Νότιας Ευρώπης της Hill International)**: Καλό είναι να διευκρινίζονται αυτά τα θέματα. Διαδικαστικά, όταν εγκριθεί το masterbrand του παραχωρησιούχου, θα πρέπει αυτό να έχει υποβληθεί για την περιβαλλοντική διαβούλευση και αξιολόγηση. Μέρος της διαβούλευσης αυτής είναι και οι γνωμοδοτήσεις όλων των φορέων και της αρχαιολογίας, στο πλαίσιο αυτό και αυτό, επιτρέψτε μου να πω, από τη δική μας την εμπειρία, μας φέρνει στο δεύτερο πρόβλημα που πιθανώς να αναμένουμε, το οποίο είναι οι χρόνοι οι οποίοι θα απαιτηθούν για τις απαραίτητες εγκρίσεις, να μην έχουμε, δηλαδή, αδικαιολόγητα προσκόμματα στην υλοποίηση του έργου.

Εάν μου επιτρέπετε, ένα σχόλιο από τη δική μας εμπειρία με επενδύσεις στη χώρα. Ξέρετε, κάτι που μας δίνει μεγάλη χαρά είναι όταν μέσω των επενδύσεων δίνουμε τη δυνατότητα σ’ έναν νέο να ξεκινήσει δουλειά στον τόπο του, όταν μπορούμε να δώσουμε σε πεπειραμένους μηχανικούς τη δυνατότητα να προσφέρουν σε σημαντικά έργα και να εκπαιδεύσουν και τη νέα γενιά, όταν επαναπατρίζουμε Έλληνες μηχανικούς, Κρητικούς - και προβλέπεται από τη δική μας μεριά να χρησιμοποιήσουμε στο βαθμό του δυνατού κόσμο ντόπιο - να έρχονται να δουλέψουν στην Ελλάδα και να ζήσουν με τις οικογένειές τους. Όταν καθυστερούν τα έργα 3 μήνες ή 6 μήνες ή 9 μήνες, έχει πραγματικό αντίκτυπο στον κόσμο. Αυτή είναι η δική μας εμπειρία και την καταθέτω. Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Σιγάλα. Το λόγο έχει ο κ. Μανωλάκης, Πρόεδρος του Συλλόγου Εργαζομένων στην Αεροναυτιλία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) στο Αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης».

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Συλλόγου Εργαζομένων στην Αεροναυτιλία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) στο Αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης»):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Μου κάνει εντύπωση και εμένα και συμφωνώ απόλυτα με τον δήμαρχο Μινώα, το γεγονός ότι μιλάμε για την ουσία. Η ουσία έχει κριθεί. Με συγχωρείτε κύρια Βρέντζου, αλλά δεν πάρθηκε εν μια νυκτί αυτή η απόφαση. Η διαβούλευση είναι πάρα πολύ επαρκής. Ξεκίνησε το 2001 με το νομαρχιακό συμβούλιο, με τις τοποθετήσεις όλων των φορέων ομόφωνα. Πρώτη φορά έχει γίνει αυτό στην κοινωνία του Ηρακλείου.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ):** Συγνώμη , κυρία Πρόεδρε. Επιτρέψτε μου. Είναι απαράδεκτη η συμπεριφορά και του κ. Μανωλάκη και του κ. δημάρχου Μινώα Πεδιάδας. Συγνώμη, απαγορεύεται να μιλήσουμε επί της Σύμβασης; Αν είναι δυνατόν.

Ποιος θα κρίνει τη τοποθέτηση των κοινοβουλευτικών εκπροσώπων; Να σταματήσει αυτό το παιχνίδι.

Από που κι ως που θεωρείται δεδομένη η σύμβαση; Δεν θεωρείται δεδομένη η σύμβαση στην συνείδηση.

Εσείς έπρεπε να πάρετε το λόγο. Δεν έπρεπε να λογοκριθεί η θέση των κοινοβουλευτικών εκπροσώπων.

Τι θα πει δεν πρέπει να πάρουμε θέση για τη Σύμβαση και θεωρείται δεδομένη;

Από πού προκύπτει αυτό;

Τι συζητάμε σήμερα;

Σας παρακαλώ πάρα πολύ. Εσείς να επαναφέρετε στην τάξη τα πράγματα.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής**): Πώς πήρατε το λόγο, χωρίς να σας τον δώσω;

Δεν λογοκρίνουμε εδώ. Ο φορέας μιλάει αυτή τη στιγμή.

Σας παρακαλώ μην δημιουργείτε εντυπώσεις. Αφήστε το φορέα να τοποθετηθεί. Διακόψατε τον ομιλητή, χωρίς να έχετε το λόγο. Μπορούσατε να ζητήσετε το λόγο μετά.

Συνεχίστε κύριε Μανωλάκη.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Συλλόγου Εργαζομένων στην Αεροναυτιλία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) στο Αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Απλά, μου προξενεί μεγάλη εντύπωση γιατί είμαι 20 χρόνια συνδικαλιστής, πάνω από δέκα χρόνια εκπροσωπώ αυτόν το φορέα των εργαζομένων. Έχω παραστεί σε πάρα πολλές διαβουλεύσεις, με αποκορύφωμα την σημερινή και ήταν μια κοπιώδης προσπάθεια. Θυμάμαι και μπορώ να απαριθμήσω κορυφαίες διαβουλεύσεις, που έγιναν το 2002, κορυφαίες με την μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Υπάρχει στην νομαρχία Ηρακλείου ένας τέτοιος φάκελος, ένας τόμος, με 30 φορείς που έχουν τοποθετηθεί. Θυμάμαι τον εκπρόσωπο του Τεχνικού Επιμελητηρίου τον κ. Νιωτάκη, που ήταν σε πάρα πολλές τέτοιες δραστηριότητες και θέλω να καταθέσω, ότι δεν είναι κεραυνός εν αιθρία. Απλά, αυτό είπα. Δεν ήθελα να προσβάλλω, ούτε να θίξω κανέναν, πολύ περισσότερο τους κοινοβουλευτικούς εκπροσώπους, τους οποίους τιμώ πάρα πολύ. Και ιδιαίτερα του Κ.Κ.Ε., γιατί έχω υπάρξει και μέλος του Κ.Κ.Ε..

Θα συνεχίσω παρακάτω, για να απαντήσω σε κάποια άλλα θέματα.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ):** Κύριε Μανωλάκη, μέλη του Κ.Κ.Ε. έχουν υπάρξει πολλοί. Αλλά, ξέρετε, τα στερνά τιμούν τα πρώτα, πάντα. Και κυρίως πόσοι άντεξαν στην πορεία.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Συλλόγου Εργαζομένων στην Αεροναυτιλία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) στο Αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης»):** Ακριβώς. Δεν αμφιβάλλω και δεν είναι αντικείμενο της συζήτησης αυτής. Εν πάση περιπτώσει, θέλω να σας πω, ότι η διάθεσή μου είναι να αποκαταστήσω ορισμένα πράγματα, τα οποία θεωρώ, ότι δεν ισχύουν, απλώς.

Το θέμα που έθιξε ο κ. Μαυραντωνάκης, για την παραλία διαδρομών. Δεν το έθεσα εγώ. Τίθεται από την αρχική μελέτη, είναι μέσα στη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ότι στη δεύτερη φάση ανάπτυξης του αεροδρομίου υπάρχει και αυτό το σενάριο, το οποίο θα προσδώσει μεγάλη δυναμικότητα στο μέλλον. Και με αυτή την έννοια το αναφέρω.

Όσον αφορά την ερώτηση του κ. Τσιρώνη, σχετικά με τους ανέμους, έχω να σας καταθέσω, ότι το αεροδρόμιο του Ηρακλείου και γενικότερα η περιοχή, υποφέρει από τους βοριάδες και τους νοτιάδες. Ιδιαίτερα η αεροπορία υποφέρει πάρα πολύ από τους νοτιάδες, οι οποίοι δεν είναι σταθερού χαρακτήρα και είναι πάρα πολύ απρόβλεπτοι. Από πολύ μικρή ένταση, απότομα, πηγαίνουν σε πολύ μεγάλη ένταση. Το αεροδρόμιο λοιπόν του Ηρακλείου, επειδή έχει διάδρομο Ανατολή-Δύση, πολλές φορές, επικρατούν τέτοιοι ισχυροί άνεμοι και γίνονται πολλές ακυρώσεις. Το Σαββατοκύριακο που πέρασε, είχαμε περίπου είκοσι ακυρώσεις, με κίνηση 250 αεροσκαφών.

Δεν υπάρχει, λοιπόν, θέμα ανατολικών ανέμων. Αντιθέτως, είναι βόρειοι και νότιοι. Οι ισχυρότεροι ανατολικοί άνεμοι που επικρατούν, είναι εντάσεως μέχρι δέκα κόμβους. Πρέπει να σας πω ότι το καλοκαίρι για να εκπαιδεύσουμε δύο άτομα παρατείναμε την εκπαίδευσή τους για τρεις μήνες, μήπως φυσήξει ανατολικός άνεμος και χρησιμοποιήσουμε τον άλλο διάδρομο. Δεν υπάρχουν, λοιπόν, αυτά τα τυρβώδη φαινόμενα που άκουσα ότι μπορεί να δημιουργηθούν, όπως σε άλλα αεροδρόμια, όπως σε αυτό της Ρόδου και τα λοιπά.

Ανεμολογικά, επίσης, για το αεροδρόμιο του Καστελίου, στο οποίο εμείς παρέχουμε έλεγχο προσέγγισης και συνεργαζόμαστε με τους ανθρώπους που εργάζονται εκεί πέρα, εδώ και τριάντα χρόνια είμαι στο μικρόφωνο, ποτέ δεν συνάντησα ισχυρό ανατολικό άνεμο. Αυτό ήθελα να σας καταθέσω όσον αφορά στους ανέμους.

Όσον, αφορά στο λοξό διάδρομο σας απαντώ στο ερώτημα, γιατί απορρίφθηκε αυτή η λύση. Επιγραμματικά, θέλω να σας πω ότι κανένας διάδρομος δεν ήταν μεγαλύτερος από τον υπάρχοντα που έχει μήκος 2.714μ. Κανένας πιλότος της Πολεμικής ή της Πολιτικής Αεροπορίας δεν ήταν διατεθειμένος να ρίξει τα standards ασφαλείας και να χρησιμοποιήσει ένα μικρότερο διάδρομο. Θα σας απαντάω, όχι με δική μου πρωτοβουλία. Έχω ένα έγγραφο του Υπουργείου Μεταφορών, με ημερομηνία 28/6/2002, το οποίο θα καταθέσω και είναι απάντηση προς το Δήμο Αλικαρνασσού. Ερωτώμενη, λοιπόν, η Πολεμική Αεροπορία αν μπορεί να χρησιμοποιήσει το λοξό διάδρομο, λέει, ότι το ΓΕΑ με το τάδε έγγραφο, που αναφέρει εδώ, εγνώρισε στην ΥΠΑ ότι η Πολεμική Αεροπορία θα εξακολουθεί να χρησιμοποιεί τον υφιστάμενο διάδρομο «927», λόγω περιορισμένου μήκους του προτεινόμενου λοξού διάδρομου.

Επίσης, να σας διαβάσω, την απάντηση του κ. Γρηγορίου Κωνσταντέλλου, Προέδρου της Ένωσης Πιλότων, ο οποίος αναφέρει σε ερώτηση δημοσιογράφου, ότι ο διάδρομος αυτός θα βρίσκεται μέσα στη θάλασσα περίπου κατά τα τέσσερα πέμπτα, ότι θα είναι μια λωρίδα γης μέσα στη θάλασσα, η οποία θα απέχει περίπου 25 με 30 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας. Αυτό σημαίνει, λοιπόν, ότι όταν πλήττεται από το βοριά, ο άνεμος θα στροβιλίζεται.

Είναι σαν να χτυπάει σε ένα ικρίωμα και να έρχεται με διαφορετικές φορές στον ίδιο διάδρομο, ένα διάδρομο που κάτω από αυτές τις συνθήκες θα είναι δεδομένος. Αυτό, σημαίνει ένα μείγμα συνθηκών που μπορεί να οδηγήσουν με μαθηματική ακρίβεια σε ατύχημα. Και από εκεί και πέρα, βέβαια, δεν είναι μόνο να συμβεί κάτι στη φάση της προσγείωσης, αλλά και της απογείωσης. Δηλαδή, σε μια λωρίδα γης μέσα στη θάλασσα, στην οποία όταν ένα αεροπλάνο για κάποιους λόγους παρεκκλίνει της πορείας του και πάει να βγει από το διάδρομο, εάν δεν υπάρχει μια μεγάλη επιφάνεια στην οποία θα μπορεί να κινηθεί, παθαίνοντας μεν ζημιά, αλλά χωρίς να καταστραφεί και να μη θέσει ουσιαστικά σε κίνδυνο τους επιβάτες. Στην προκειμένη περίπτωση, αυτή η δυνατότητα δεν θα υπάρχει, διότι το αεροπλάνο παρεκκλίνοντας από την συγκεκριμένη πορεία του, πηγαίνει στη θάλασσα!

Σε ερώτηση, επίσης, του δημοσιογράφου, αν θα χρησιμοποιεί το λοξό διάδρομο, απαντάει ότι δεν θα τον χρησιμοποιεί, αλλά θα χρησιμοποιεί κατά 100% τον υφιστάμενο διάδρομο και θα επιμείνω πάρα πολύ γι’ αυτό. Έχουμε εμπειρία κάτω από τις συγκεκριμένες συνθήκες.

Επίσης, ο διάδρομος αυτός, είχε προβλήματα εμπλοκής με το λιμάνι, με την είσοδο του λιμανιού. Είχε σεισμικά ρήγματα, ενάλιες αρχαιότητες. Ήταν ένα πλήθος λόγων οι οποίοι οδηγούσαν και οι καταλληλότεροι από εμένα, είναι και οι Διευθυντές της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, εγώ το προσεγγίζω το θέμα επαγγελματικά σαν φορέας, που πέραν του συνδικαλιστικού, έχουμε και ένα επιστημονικό κύρος και μια παρουσία και μια άποψη, την οποία καταθέτω, πέραν αυτού, είναι και οι διευθυντές της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Η κυρία Παπανδρέου εάν θέλει να συμπληρώσει, πάνω σε αυτό το θέμα.

Θεωρώ, ότι όλες οι μελέτες της Πολιτείας που είχαν γίνει, κατέληγαν στο συμπέρασμα ότι ο λοξός διάδρομος δεν είναι μακροχρόνια λύση. Τέτοια μελέτη, πολύ σημαντική, ήταν η μελέτη Κουρτσουνιώτη, Πολυτεχνείου και η μελέτη των Barsons. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Από την Ομοσπονδία Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας(ΟΣΥΠΑ) θα ήθελε ο κ. Βιστάκης να τοποθετηθεί;

**ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΙΣΤΑΚΗΣ (Αντιπρόεδρος της Ομοσπονδίας Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας(ΟΣΥΠΑ) και Πρόεδρος του Συλλόγου Εργαζομένων ΥΠΑ «Νίκος Καζαντζάκης»):** Αν και δεν μου έχει τεθεί κάποιο ερώτημα, ευχαρίστως, να απαντήσω αν χρειαστεί σε κάτι.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΑΜΗΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος Πανελλήνιου Συλλόγου Αερολιμενικών ΥΠΑ):** Ίσως πολλές φορές καθόμαστε και λέμε πράγματα και χάνουμε χρόνο, ενώ υπάρχουν πράγματα ουσίας που λογικό είναι να μην τα γνωρίζει ο πολύς κόσμος. Εγώ είμαι Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου των Αερολιμενικών. Εμείς είμαστε μια μεγάλη επιστημονική ομάδα, εξειδικευμένη στα θέματα των αεροδρομίων. Σας λέω, λοιπόν, το εξής πάρα πολύ απλό, που δεν ακούστηκε εδώ μέσα και που όμως είναι πάρα πολύ βασικό για όλα αυτά που συζητάμε. Αναφέρθηκε προηγουμένως το μήκος του διαδρόμου, αναφέρθηκε ο προσανατολισμός του διαδρόμου σε σχέση με τους ανέμους, αλλά από εμένα θα ακούσετε το σοβαρότερο πρόβλημα ασφάλειας στο υφιστάμενο αεροδρόμιο του Ηρακλείου που είναι η ύπαρξη εμποδίων στη λωρίδα ασφάλειας και στη μεταβατική επιφάνεια στον κύριο διάδρομο «0927».

Αναφέρθηκε προηγουμένως το μήκος του διαδρόμου, ο προσανατολισμός του διαδρόμου σε σχέση με τους ανέμους. Από μένα θα ακούσετε ότι, το σοβαρότερο πρόβλημα ασφάλειας στο υφιστάμενο αεροδρόμιο Ηρακλείου, αποτελεί η ύπαρξη εμποδίων στην λωρίδα ασφαλείας και στη μεταβατική επιφάνεια στον κύριο διάδρομο 0927, όπου γίνεται το 97% των 50.000 κινήσεων των αεροσκαφών ετησίως. Αυτό σημαίνει ότι, πρέπει να υπάρχει μια ζώνη ασφάλειας, η οποία αποσκοπεί στον περιορισμό του κινδύνου πρόκλησης ζημιάς σε αεροσκάφος που βγαίνει εκτός διαδρόμου και την προστασία αεροσκαφών που ίπταται πάνω από την περιοχή προσγείωσης και απογείωσης.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τους Ευρωπαϊκούς και Διεθνείς κανονισμούς το πλάτος της λωρίδας ασφάλειας είναι 300 μέτρα. Εμείς λειτουργούμε το αεροδρόμιο του Ηρακλείου με ένα πλάτος 150 μέτρα ασφαλείας, δηλαδή, το μισό και ερχόμαστε τώρα να συζητήσουμε, εάν πρέπει ή δεν πρέπει. Μέσα στα 150 μέτρα υπάρχουν σημεία που δεν τηρούνται ούτε τα 150 μέτρα, γιατί υπάρχει τοιχίο-περίφραξη κατά μήκος του διαδρόμου εντός της ζώνης ασφαλείας σε απόσταση από 57 μ. έως 76 μ., άρα, εντός της ζώνης ασφαλείας και υπάρχει ένα πρανές νότια που παραβιάζει την διεθνώς επιτρεπτή κλίση του κώνου ασφαλείας. Πέραν τούτου, υπάρχει η «REZA», δηλαδή, η ζώνη ασφαλείας η οποία είναι για όλο τον διάδρομο από κάθε πλευρά και πρέπει να είναι 240 μέτρα. 240 από την μία, 240 από την άλλη, αυτό σημαίνει 480 μέτρα, άρα ο διάδρομος μειώνεται κατά 480 μέτρα.

Αυτά τα λέω γιατί όταν φτιάχτηκαν τα αεροδρόμιά μας δεν υπήρχαν οι Ευρωπαϊκοί Κανονισμοί Ασφαλείας. Δεν υπήρχε καν ο EASA, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας. Δημιουργήθηκε το 2002. Αυτή την στιγμή, λοιπόν, υπάρχουν άλλοι κανόνες ασφάλειας και αυτοί οι κανόνες χρησιμοποιούνται για την πιστοποίηση των αεροδρομίων. Σας λέω, λοιπόν, το εξής. Εάν δεν έχουμε την έκταση που χρειάζεται, που πρέπει να προσαρμοστεί σε αυτούς τους κανόνες ασφαλείας, σημαίνει ότι δεν μπορούμε να πιστοποιηθούμε. Άρα, κάλλιστα μπορεί να βγει μια οδηγία από κάποιο κράτος ή από οπουδήποτε και να πει ότι δεν είναι πιστοποιημένα, δεν μπορούν να πιστοποιηθούν, δεν υπάρχουν οι κανόνες ασφάλειας και οι προδιαγραφές. Αυτό έπρεπε να είχε συμβεί από το 2017 και έχουμε καθυστερήσει πολύ.

Σε αυτές τις περιπτώσεις, επειδή δεν μπορούν να αλλάξουν τα αεροδρόμια από τη μια μέρα στην άλλη, έρχεται ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός και σου λέει, δεν είσαι μέσα στις προδιαγραφές; Εντάξει. Πες μας πότε θα είσαι. Εσύ, τότε, πρέπει να του πεις ότι, σε αυτό το χρονικό διάστημα εγώ θα κάνω αυτές τις δουλειές που πρέπει να κάνω για να το προσαρμόσω στις προδιαγραφές που πρέπει. Αυτό, όμως, δεν μπορεί να γίνει στον διάδρομο 0927 γιατί δεν μπορεί να διορθωθεί, λόγω της επέκτασης του πολεοδομικού ιστού της πόλης της Νέας Αλικαρνασσού που φιλοξενεί το υφιστάμενο αεροδρόμιο και το πιέζει χωροταξικά, περιορίζοντας τις όποιες απαλλοτριώσεις που θα μπορούσε να σκεφτεί κάποιος ότι μπορούν να γίνουν, προκειμένου να έχουμε αυτά τα μέτρα ασφαλείας. Δεν υπάρχουν. Δεν μπορούμε να σπρώξουμε τα σπίτια προς τα πίσω για να αποκτήσουμε τον χώρο ασφάλειας που χρειάζεται.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.)**: Μας λέτε, δηλαδή, ότι μέχρι σήμερα πετούσατε χωρίς πιστοποίηση. Αυτές είναι επικίνδυνες τοποθετήσεις.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΑΜΗΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος Πανελληνίου Συλλόγου Αερολιμενικών ΥΠΑ)**: Η διαδικασία των πιστοποιήσεων ξεκινάει το 2017 και υπάρχει ανοχή, διότι είναι πολλά τα αεροδρόμια στην Ευρώπη που δεν τηρούν αυτούς τους αυστηρούς κανόνες ασφάλειας. Γι' αυτό το λόγο ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός δίνει πάντα ένα χρόνο, προκειμένου να προσαρμοστούμε στα νέα δεδομένα. Δεν μπορεί να έρθει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφαλείας Πτήσεων και να σου κλείσει το αεροδρόμιο αύριο το πρωί. Ξέρει ότι αυτό δεν μπορεί να το κάνει, όμως, πρέπει να έχεις ένα σχέδιο, το οποίο πρέπει να το καταθέσεις. Όλα αυτά γίνονται πάντα βάσει μελετών.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε. Τον λόγο έχει ο Πρόεδρος του Επιμελητηρίου Ηρακλείου, ο κ. Αλιφιεράκης.

**ΜΑΝΩΛΗΣ ΑΛΙΦΙΕΡΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Επιμελητηρίου Ηρακλείου (ΕΒΕΗ)):** Αν και δεν μου τέθηκε ιδιαιτέρως ερώτηση, όμως, προκύπτουν κάποια εύλογα ερωτήματα από τα ερωτήματα των παρισταμένων. Αδιαμφισβήτητα, είναι ένα μεγάλο αναπτυξιακό έργο για την Κρήτη. Μαζί με τον Βόρειο Οδικό Άξονα έρχονται να αναπτύξουν την οικονομία της Κρήτης και να αυξήσουν γενικότερα τις δημόσιες ιδιωτικές επενδύσεις, οι οποίες συμβάλλουν προς αυτή την κατεύθυνση.

Συνεπώς, θα έχουμε και θέσεις εργασίας. Πλην, όμως, θέλω να πω ότι θα υπάρξει μία «βίαιη», στο εμπορικό κομμάτι, ανάπτυξη από μεγάλα εμπορικά κέντρα που θα δημιουργηθούν. Αυτά πρέπει να καταγραφούν και να γίνει μία μελέτη στο πόσο αυτά θα επηρεάσουν την ευρύτερη περιοχή του Ηρακλείου και την αγορά του Ηρακλείου. Να το γνωρίζουν πάρα πολύ καλά και τα μέλη μας για το πώς πρέπει να κινηθούν τα επόμενα χρόνια. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ( Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Στασινός.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΣΙΝΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος ΤΕΕ)):** Θα ήθελα να απαντήσω στον κ. Κεγκέρογλου, ευθέως. Είπα ότι, προφανώς, έπρεπε να εκμεταλλευτούμε το Τεχνικό Επιμελητήριο ως τεχνικό σύμβουλο της Πολιτείας, όπως είπε ο Υπουργός. Αν και ο νόμος λέει «και της Κυβέρνησης». Να το εκμεταλλευτούμε, έτσι ώστε να του δώσουμε τις εναλλακτικές πολιτικές επιλογές για να μπορέσει να κάνει μία συγκριτική αξιολόγηση και να δώσει τεχνικά τη συμβουλή του για το πού θα μπορούσε, ενδεχομένως, να γίνει και με ποια τεχνικά πλεονεκτήματα.

Από κει και πέρα, αυτό δεν συνέβη, όπως είπε και η Πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ανατολικής Κρήτης. Εφόσον δεν συνέβη αυτό και σήμερα είμαστε σε μία απορία κύρωσης μιας συγκεκριμένης Σύμβασης, προφανώς, είμαι υπέρ του να προχωρήσει το έργο. Απλώς, είπα, ότι, ήδη, έχουμε καθυστερήσει πολύ -και απαντώ ταυτόχρονα και στον κ. Καραμανλή- γιατί δόθηκαν διαδοχικές παρατάσεις στη διαδικασία του διαγωνισμού, γιατί στο παρελθόν είχαν συμβεί καθυστερήσεις, γιατί δεν έχουν γίνει πολλά πράγματα που θα έπρεπε να έχουν γίνει πιο γρήγορα. Επειδή στο μέλλον θα αντιμετωπίσουμε και άλλες τέτοιες δυσκολίες και ενδεχομένως να είναι 60 μήνες, ο χρόνος για την πραγματοποίηση του έργου, εφόσον δεν θέλουμε να έχουμε και άλλες καθυστερήσεις, θα πρέπει καταρχήν, να προχωρήσουν γρήγορα μετά την κύρωση οι μελέτες, αλλά ταυτόχρονα να προχωρήσουν και οι απαλλοτριώσεις για να μην έχουμε τα προβλήματα που είχαμε στους αυτοκινητόδρομους στο παρελθόν.

Ενδεχομένως, εφόσον θα υπάρχει δυνατότητα νομοθετικής παρέμβασης από την Κυβέρνηση, δεν θα πρέπει να λέμε γιατί καθυστερεί η Αρχαιολογική Υπηρεσία ή γιατί καθυστερούν οι απαλλοτριώσεις. Θα πρέπει να υπάρχουν συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα από τις αντίστοιχες αρχαιολογικές υπηρεσίες. Εγώ συμφωνώ σε πολλά από αυτά που είπε ο κ. Υπουργός. Απλώς, έχει τη δυνατότητα να τα νομοθετήσει και να μπαίνουν και αυστηρότεροι κανόνες. Όχι ο ίδιος, αλλά σε συνεργασία με τους άλλους Υπουργούς και με την Κυβέρνηση. Άρα, θα έλεγα ότι πρέπει να είναι αυστηρά τα κριτήρια. Όπως περιμένουμε από έναν ανάδοχο να εκτελέσει το έργο στους 60 μήνες, θα πρέπει και οι αντίστοιχες δημόσιες υπηρεσίες να κάνουν τη δουλειά τους στο χρόνο που απαιτείται. Αν δεν το κάνουν αυτό θα πρέπει να υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ ( Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Έχει ολοκληρωθεί το 90,5% των απαλλοτριώσεων αυτή τη στιγμή που μιλάμε. Δεν τίθεται κανένα θέμα, όπως έγινε με τους αυτοκινητόδρομους, που μετά από δέκα χρόνια δεν είχαμε ούτε το 50%.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ( Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κ. Βρέντζου.

**ΕΙΡΗΝΗ ΒΡΕΝΤΖΟΥ ( Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Τμήματος Ανατολικής Κρήτης του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΤΕΕ/ΤΑΜ)):** Έγιναν πολλές τοποθετήσεις πάνω στο τοποθέτησή μου και όχι ερωτήσεις, οπότε νομίζω ότι πρέπει να απαντήσω.

Καταρχήν, θέλω να πω προς τον Υπουργό ότι η θέση του Τεχνικού Επιμελητηρίου του Τμήματος Ανατολικής Κρήτης δεν είναι υπέρ του Λοξού. Δεν πήραμε θέση ποτέ για το Λοξό. Το ξεκαθαρίζω αυτό για να μπορέσετε να δώσετε προσοχή στα υπόλοιπα που θέλω να πω. Είπαμε ότι το παρακολουθήσαμε και είπαμε ότι θέλουμε να παρέμβουμε. Σας λέω χαρακτηριστικά ότι είχαμε διοργανώσει και μία εκδήλωση στο παρελθόν, γιατί το παρακολουθούμε το θέμα, εδώ και πολλά χρόνια. Δεν είναι κάτι που κάνουμε τώρα τελευταία. Είχαμε καλέσει τον Οργανισμό Ανάπτυξης τότε να μας παρουσιάσει τη μελέτη του Λοξού και την τελευταία στιγμή του το απαγόρευσαν και δεν ήρθε.

Σας το λέω και εδώ, μέσα στη Βουλή. Διότι, οι μελέτες πριν τον νόμο 30/10 δεν της βλέπαμε, ήταν κρυφές στα συρτάρια και σας το λέω με πλήρη γνώση. Στο κομμάτι τώρα τις διαβούλευσης, εγώ θα πω το εξής. Ας μου πει κάποιος από την Ανατολική Κρήτη, πότε έγινε διαβούλευση σε σχέση με τη συγκριτική αξιολόγηση των λύσεων; Αυτό είπα εγώ πριν. Όταν ήρθε η μελέτη.

**ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΚΑΛΟΓΕΡΑΚΗΣ (Δήμαρχος Μινώα - Πεδιάδος):** Υπήρχε ειδική Επιτροπή.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας παρακαλώ, μην διακόπτετε. Συνεχίστε κυρία Βρέντζου.

**ΕΙΡΗΝΗ ΒΡΕΝΤΖΟΥ (Προέδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Τμήματος Ανατολικής Κρήτης του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΤΕΕ/ΤΑΚ):** Έγινε διαβούλευση, όταν έγινε η θέση. Όταν συζητήσαμε για τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων στη συγκεκριμένη θέση. Και τότε, όχι μόνο το ΤΕΕ αλλά και άλλοι φορείς και η τότε νομαρχία, κατατέθηκε ένα μεγάλο υπόμνημα με παρατηρήσεις σε σχέση με τη θέση η οποία ήταν συγκεκριμένη. Ήρθε η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, δεν ήρθε η προμελέτη και συγκριτική αξιολόγηση των λύσεων ποτέ και γι' αυτό το λόγο δεν έχουμε τα συγκριτικά στοιχεία να απαντήσουμε στον Υπουργό, ούτε για το κόστος του λοξού, ούτε για τα έργα, ούτε για τις θέσεις που ενδεχομένως θα είχε η μια θέση ή η άλλη, ούτε για τη ρύπανση που πιθανό θα είχε η μια ή η άλλη. Εμείς, σαν Τεχνικό Επιμελητήριο, αυτό μιλάμε για ουσιαστική διαβούλευση. Το να συζητήσουμε μετά, όταν πλέον ήταν όντως πολιτική απόφαση συγκεκριμένη, ότι τώρα έχουμε αυτή τη θέση και τέλος. Χωρίς να έχουμε όλη την προϊστορία από εκεί και πίσω για να μπορέσουμε να κρίνουμε. Ναι, βεβαίως εκεί έγινε συζήτηση στο τότε νομαρχιακό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Πείτε μας πότε έγινε αυτό όμως.

**ΕΙΡΗΝΗ ΒΡΕΝΤΖΟΥ (Προέδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Τμήματος Ανατολικής Κρήτης του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΤΕΕ/ΤΑΚ):** Αυτό έγινε το 2007 νομίζω. Ξεκίνησε το 2003 πρωτοέγινε με ένα απλό σχέδιο, με μια απλή κάτοψη, με μια αεροφωτογραφία.

Αυτό είναι το έργο στο Καστέλι. Τελεία. Το 2007 ήρθε η μελέτη επιπτώσεων πάλι για το Καστέλι. Όταν εγώ μιλάω για διαβούλευση, μιλάω για θέση, για ΣΜΠΕ, για μελέτη σκοπιμότητας, για συγκριτική αξιολόγηση θέσεων για να μπορούμε πραγματικά να είμαστε σύμβουλος, και της κυβέρνησης και της πολιτείας και της κοινωνίας και να μπορούμε να βοηθήσουμε αναπτύσσοντας όλα αυτά τα ζητήματα που ορθώς τέθηκαν από τον Υπουργό. Αστική ρύπανση; Βεβαίως, τεράστια. Εμείς βάλαμε πρώτοι σαν Τεχνικό Επιμελητήριο ότι δεν μπορεί να μείνει άλλο εκεί το αεροδρόμιο. Δεν υπερασπιζόμαστε λύση, ούτε λοξού, ούτε μικρού λοξού, ούτε παραμονής. Θέλαμε να βρεθεί η πιο σωστή και ενδεδειγμένη λύση για να λυθεί ένα πρόβλημα.

Για να λυθεί το θέμα το οποίο είναι σοβαρό, υπάρχει προφανώς έλλειψη πρασίνου και γι' αυτό το λόγο παίρνουμε πάντα αρνητική θέση και στα ΕΣΧΑΔΑ και στα ΕΣΧΑΣΕ που υπάρχουν αυτή τη στιγμή στην ευρύτερη περιοχή όπως είναι η Βάση Γουρνών, που λέμε θέλουμε να μείνει ελεύθερος χώρος στην ευρύτερη περιοχή.Σαφώς υπάρχει θέμα ρύπανσης και πράσινου. Είπα εγώ στο τέλος ότι, είμαστε εδώ για να δούμε τα ζητήματα, γιατί είναι πολλά, είναι σοβαρά και θέλουμε όσο το δυνατόν να είναι ουσιαστική η παρέμβαση για να μπορούν πραγματικά να ελαχιστοποιηθούν τα όποια θέματα, αλλά ξαναλέω ότι η πολιτεία, διαχρονικά, πρέπει να επιλέγει θέσεις. Θα πω για τη Μεσσαρά. Θα μπορούσαμε να πάρουμε ας πούμε για τον άξονα αυτό θετική θέση σαν ΤΕΕ ποτέ, που είναι η χειρότερη λύση που βρέθηκε ποτέ; Δεν ήταν πολιτική λύση; Εμείς λέμε όχι και θα λέγαμε και τότε όχι. Σημαίνει ότι δεν θέλουμε να γίνει δρόμος για την Μεσσαρά; Ναι, θέλουμε αλλά θέλουμε ο σωστός. Αυτό συζητάμε και αυτές τις παραμέτρους βάλαμε και γι' αυτό τοποθετήθηκα έτσι. Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Συθιακάκη από την αρχαιολογική υπηρεσία.

**ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΣΥΘΙΑΚΑΚΗ (Προϊσταμένη της Εφορείας Αρχαιοτήτων Ηρακλείου):** Κυρία Πρόεδρε, θα απαντήσω στις ερωτήσεις του κ. Εισηγητή, διότι έτσι θα καλύψω και τις περισσότερες ερωτήσεις των υπολοίπων. Καταρχήν, για να μην παρεξηγηθεί η θέση και η άποψη της υπηρεσίας αναφορικά με το αεροδρόμιο θα πρέπει να σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι η λειτουργία του «Νίκος Καζαντζάκης» επιβαρύνει τα μνημεία αρμοδιότητας της Εφορίας περισσότερο, διότι μέσα στην πόλη του Ηρακλείου, όπως γνωρίζετε, έχουμε μνημεία μείζονος σημασίας, όπως είναι οι ενετικές οχυρώσεις, ενώ η απογείωση των αεροπλάνων περνά επάνω από το Ενετικό Φρούριο, το οποίο είναι επισκέψιμο μνημείο και μάλιστα, έχουμε μόνιμα συστήματα καταγραφής ρύπανσης και δονήσεων και δημιουργούνται θέματα πολύ σοβαρά στο κτίριο και έχουμε και ηχητικά προβλήματα για τους επισκέπτες. Οπότε, προφανώς, θεωρούμε και εμείς ότι πρέπει να βρεθεί μια άλλη λύση και να απελευθερωθεί η πόλη του Ηρακλείου από αυτό το ζήτημα.

Ως προς τις στρεβλώσεις, που παρατήρησε ο κ. Υπουργός, θα ήθελα να πω ότι η Εφορία Αρχαιοτήτων Ηρακλείου αυτή τη στιγμή υλοποιεί περίπου 15 μνημόνια συνεργασίας σε τεχνικά έργα τρίτων και ορισμένα από αυτά με πολύ μεγάλο προϋπολογισμό, όπως αυτό του Βόρειου Ειδικού Άξονα που ξεπέρασε το ένα εκατομμύριο.

Όλα αυτά τα υλοποιεί δια αυτεπιστασίας και στα πλαίσια των μνημονίων προσλαμβάνει προσωπικό με τη διαδικασία προσλήψεων βάσει της νομοθεσίας, όπως προβλέπει και η ΚΥΑ του 2011. Είναι πολύ σπάνιες οι περιπτώσεις που έχουμε έργα στα οποία οι αρχαιολόγοι αμείβονται από τους εργολάβους και αυτό συμβαίνει συνήθως όταν οι εργολάβοι απαιτούν να δουλεύουν πέραν του νόμιμου 8ώρου, οπότε είναι υποχρεωμένοι να καλύψουν την επιπλέον βάρδια που συνέβη, για παράδειγμα, με έναν αρχαιολόγο στο ΒΟΑΚ και έναν αρχαιολόγο στον Νότιο Ειδικό Άξονα.

Στις περιπτώσεις αυτές δεν επιλέγει ο έφορος, συνήθως εισηγούνται οι υπεύθυνοι των ανασκαφών αρχαιολόγοι, προκειμένου οι αρχαιολόγοι που θα προσληφθούν να έχουν τη δέουσα εμπειρία, την οποία προβλέπει και η νομοθεσία. Έχει όμως παρατηρηθεί το φαινόμενο και πρέπει να το θέσω υπόψη σας, διότι, ενδεχομένως, θα πρέπει να παρθούν κάποια μέτρα, ότι πολλοί εργολάβοι δεν επιθυμούν να προσλαμβάνουν εξειδικευμένους αρχαιολόγους με προϋπηρεσία, αλλά ανειδίκευτους τους οποίους αμείβουν με μισθοδοσία ανειδίκευτου εργάτη και εκεί συνήθως δημιουργούνται οι εντάσεις και τα παράπονα από πλευράς των εργολάβων.

Επίσης, θα ήθελα να πω αναφορικά με το εάν οι αρχαιολόγοι εκμεταλλεύονται τις ανασκαφές, είμαι μαζί σας, συμφωνώ απολύτως, θεωρώ ότι υπάρχουν περιπτώσεις που γίνονται καταχρήσεις και αυτά δεν πρέπει να συμβαίνουν όταν πρόκειται για δημόσια έργα ή επίσης, για ιδιωτικά οικόπεδα που έχουν τέτοιου είδους ανασκαφές. Ωστόσο, στο συγκεκριμένο θέμα του Καστελίου, εμείς θα είμαστε ευτυχείς εάν σε περιπτώσεις που εντοπίζονται αρχαιότητες δεν γίνονται κατασκευές και πηγαίνουμε παρά πέρα. Εκεί που συνήθως απαιτείται να ολοκληρώνεται μια ανασκαφή σωστικού χαρακτήρα είναι όταν πρόκειται να επέλθει καταστροφή, όπως για παράδειγμα έγινε στον Βόρειο Οδικό Άξονα, που όπως γνωρίζετε για να περάσει η κύρια αρτηρία αποδομήθηκε ένα μεγάλο τμήμα ενός ανακτορικού οικισμού, είναι στη θέση Αγριανά. Οπότε κάναμε αποδόμηση και νομίζω ότι το Υπουργείο το γνωρίζει.

Αυτές είναι οι περιπτώσεις που μας απασχολούν πάρα πολύ. Θέλουμε να αποφύγουμε με κάθε τρόπο να γίνουν καταστροφές, όταν όμως είναι κάτι να αποδομηθεί πρέπει να ερευνηθεί και να τεκμηριωθεί, διότι όπως καταλαβαίνετε δεν θα έχουμε άλλη ευκαιρία να έχουμε την πληροφορία.

Επίσης, έθεσα το θέμα το χρονοδιαγράμματος, διότι και εμείς δεν θέλουμε η υπηρεσία μας να είναι εμπόδιο στην ολοκλήρωση του έργου, άρα θα πρέπει τα χρονοδιαγράμματα που θα μπουν να είναι υλοποιήσιμα και απαντώντας στην ερώτηση του κ. Εισηγητή, για να μπορέσει η υπηρεσία να αξιολογεί στο απαιτούμενο χρονοδιάγραμμα θα πρέπει να γνωρίζει δύο πράγματα. Πρώτον, αν θα έχει την οικονομική κάλυψη από πλευράς του ελληνικού δημοσίου είτε του Υπουργείου σας είτε του Υπουργείου Πολιτισμού να εκτελεί εκ παραλλήλου ανασκαφές με συνεργία τα οποία θα δουλεύουν ταυτόχρονα - αυτό παίζει πολύ μεγάλο ρόλο στο χρονοδιάγραμμα - και δεύτερον, να γνωρίζουμε σε ποια ακριβώς σημεία θα γίνουν οι επεμβάσεις, κάτι το οποίο δεν γνωρίζουμε ακόμη. Αν λοιπόν, μετά από μια στενή συνεργασία ανάμεσα στο Υπουργείο σας, στο Υπουργείο το δικό μας και στην ανάδοχο εταιρεία έχουμε μια ολοκληρωμένη εικόνα, τότε θα πρέπει να γίνει ένας πολύ καλός προγραμματισμός για να προχωρήσουν όλα πολύ γρήγορα.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να επισημάνω ότι ο πολιτισμός είναι αυτός που φέρνει τον τουρισμό στην Κρήτη, που συμβάλλει κατά 80% στη συνέχεια. Όπως γνωρίζετε ο αρχαιολογικός χώρος της Κνωσσού είναι η καλύτερη επιχείρηση που υπάρχει επάνω στο νησί, για αυτό και θα πρότεινα ανταποδοτικά ώστε να μην ωφεληθούν μόνο οι αρχαιολόγοι που θα κάνουν τις ανασκαφές, αλλά να ωφεληθεί και η ίδια η περιοχή, αλλά και οι χρήστες του αεροδρομίου να προβλεφθεί μέσα στα κτίρια του αεροδρομίου να δημιουργηθεί ένα μικρό μουσείο με τα ίδια τα ευρήματα των ανασκαφών. Έτσι θα έχουν τη δυνατότητα και οι επισκέπτες και οι κάτοικοι της περιοχής να απολαύσουν αυτό που θα προκύψει και να μειωθεί η βλάβη. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Χαριτάκης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΡΙΤΑΚΗΣ (Μέλος του Δ.Σ. του Συλλόγου Κατοίκων και Ιδιοκτητών της Ευρύτερης Περιοχής Ευαγγελισμού Πεδιάδος «ΚΥΠΕΡΑΣ») :** Ευχαριστώ πολύ για την ευκαιρία που μου δώσατε να τοποθετηθώ. Με ρωτήσατε πόσοι αγρότες σαν κύριο επάγγελμα υπάρχουν στην περιοχή. Για μας δεν έχει τόσο μεγάλη σημασία αυτό σαν ερώτημα να απαντηθεί, θα σας πω γιατί. Πιο μεγάλη σημασία θα είχε να ρωτήσετε πόσες από τις εκτάσεις αυτές είναι παραμελημένες για παράδειγμα ή την αξία του προϊόντος που παράγεται διαχρονικά τα τελευταία χρόνια. Γιατί εμείς κρατάμε στα χέρια μας ένα προϊόν το οποίο το 2007 και το 2008 είχε 2,5 ευρώ το κιλό η τιμή του ελαιόλαδου και τώρα πάμε στα 3,5 ευρώ. Μάλιστα το 2006, το 2007 αν δεν κάνω λάθος είχε πέσει κάτω από τα 2 ευρώ και τώρα εν έτη κρίση που όλα έχουν υποτιμηθεί αφάνταστα, εμείς κρατάμε στα χέρια μας ένα πλούτο, ο οποίος λέει 3,5 ευρώ το κιλό. Εμείς βλέπουμε ότι ένα πολύ σημαντικό μέρος εισοδήματος από την τοπική κοινωνία θα χαθεί χωρίς να υπάρχει κάποια μέριμνα γι’ αυτό από τη δική σας την πλευρά.

Με ρωτήσατε επίσης, εάν είναι ικανοποιητικές οι αποζημιώσεις. Θα σας παραπέμψω σε μια μελέτη, την οποία κάναμε ο ίδιος ο Σύλλογος, και καταθέσαμε στα δικαστήρια, που εκτιμάμε εμείς με ένα πολύ συγκεκριμένο τρόπο τις δικές μας εκτάσεις. Πραγματικά σας το λέω αυτό, βάλτε δίπλα – δίπλα τις δύο μελέτες και πείτε μου εσείς ο ίδιος ποια είναι η πιο καλή και η πιο τεκμηριωμένη, γιατί εμείς έχουμε την εντύπωση ότι η μελέτη που εκτέλεσε ο ιδιώτης είναι πραγματικά μια προχειροδουλειά, ενώ απεναντίας η δική μας λαμβάνει υπόψη της πολλά κριτήρια, όπως για παράδειγμα τη ζώνη των 500 μέτρων από οικιστικές περιοχές, την αρτιότητα των οικοπέδων και πολλά άλλα κριτήρια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών):** Με τα λεφτά που παίρνουν αυτοί οι άνθρωποι αντικαθιστούν τα χωράφια τους και τις ελιές που είναι μέσα; Ή μπορούν να αγοράσουν με αυτά τα χρήματα αντίστοιχη έκταση με τα αντίστοιχα ελαιόδεντρα; Αυτή είναι η ερώτηση.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΡΙΤΑΚΗΣ (Μέλος του Δ.Σ. του Συλλόγου Κατοίκων και Ιδιοκτητών της Ευρύτερης Περιοχής Ευαγγελισμού Πεδιάδος «ΚΥΠΕΡΑΣ») :** Η απάντηση είναι όχι, διότι δεν υπάρχει αντίστοιχη έκταση να βρεθεί. Η περιοχή η δική μας είχε πάρα πολύ συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, πολύ ευνοϊκά για την καλλιέργεια του ελαιόκαρπου. Ήταν όλες οι εκτάσεις πεδινές, προσβάσιμες, τα χωράφια μας όλα προσβάσιμα να πάει ένας αγρότης να αγοράσει μια αντίστοιχη έκταση στην Ιεράπετρα για παράδειγμα και να επιβαρυνθεί μετά με τα μεταφορικά για να την καλλιεργήσει τη στιγμή που οι σημερινές συνθήκες επιβάλλουν ημερήσια μέριμνα και καθημερινή φροντίδα στα χωράφια. Αυτό δεν είναι κάτι το οποίο είναι ισάξιο, το οποίο προτείνετε εσείς.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργών Μεταφορών και Υποδομών) :** Δεν μου απαντάτε. Με αυτά τα λεφτά μπορείς να πάρεις χωράφια με ελιές;

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΡΙΤΑΚΗΣ (Μέλος του Δ.Σ. του Συλλόγου Κατοίκων και Ιδιοκτητών της Ευρύτερης Περιοχής Ευαγγελισμού Πεδιάδος «ΚΥΠΕΡΑΣ»):** Απαντάω μεμονωμένα, ενδεχομένως μικρότερες εκτάσεις σε πολύ μακρινή περιοχή και όχι σε καμία περίπτωση δεν θα έχει τα χαρακτηριστικά που έχει η δική μας περιοχή. Μιλάμε για άκρως εύφορες περιοχές, πεδινές, προσβάσιμες. Αυτά δεν είναι κριτήρια τα οποία τα λαμβάνετε εσείς υπόψη σας;

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Καραβασίλη.

**ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΚΑΡΑΒΑΣΙΛΗ (Πρόεδρος του Παρατηρητηρίου Πολιτών για την Αειφόρο Ανάπτυξη (CISD))**: Ειπώθηκε μια καθαρή ευθεία ερώτηση σε σχέση με το χαρακτήρα της περιοχής και τη διατροφική επάρκεια. Να το αποσαφηνίσω, γιατί μάλλον δεν έγινα κατανοητή. Εγώ είπα, ότι ζούμε σε μια εποχή, πλέον, όπου ένας από τους βασικούς στόχους του Ο.Η.Ε. για την αειφόρο ανάπτυξη είναι η διατροφική επάρκεια, κάτι που το εγγυάται η Κρήτη, ένας από τους βασικότερους προορισμούς και που είναι συνυφασμένος με την καλή ποιότητα και την επάρκεια και είναι κρίμα να μην το λαμβάνουμε υπόψη.

Τώρα το κατά πόσον ήταν παραγωγική και είναι γη υψηλής παραγωγικότητας, αρδεύσιμη γη, η γη που χάνεται για το αεροδρόμιο, νομίζω ότι δεν χρειάζεται να το πω εγώ, αλλά μια απλή επίσκεψη και αεροφωτογραφία το αποδεικνύει. Όπως είπατε μάλιστα, πολλές φορές για να αντικαταστήσεις έναν τέτοιο πλούτο δεν είναι πάρα πολύ εύκολο. Ωστόσο, δεν είναι μόνο αυτό, κύριε Υπουργέ, εάν θα το αντικαταστήσει με τα χρήματα που θα πάρει από την απαλλοτρίωση. Γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά, ότι μια αλλαγή χρήσης τέτοιου επιπέδου και με ένα χάσιμο από τόσα ελαιόδεντρα θα αλλάξει όλη τη μορφή και τον χαρακτήρα μελλοντικά της περιοχής, η αστικοποίηση…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Να δείτε τι θα αλλάξει στο Ηράκλειο, στην Αλικαρνασσό.

**ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΚΑΡΑΒΑΣΙΛΗ (Πρόεδρος του Παρατηρητηρίου Πολιτών για την Αειφόρο Ανάπτυξη (CISD)):** Ναι, είναι δύο τα τινά. Το ένα είναι τι κάνουμε εκεί που πάμε και το άλλο είναι τι κάνουμε εκεί που αφήνουμε. Ας ελπίσουμε, λοιπόν, ότι αυτό που θα αφήσετε στην Αλικαρνασσό θα γίνει κάτι χρήσιμο για την περιοχή και όχι να μείνει όπως το Ελληνικό, όπου τόσα χρόνια μετά τα ποντίκια ζουν και χορεύουν εκεί μέσα, γιατί ποτέ το κράτος δεν ήρθε να κάνει κάτι, μια αντιστοιχία στο Ελληνικό. Ωστόσο, το κόστος είναι πολύ λιγότερο σε σχέση με κάποιες υποδομές που υπάρχουν, γιατί δεν είναι μόνο οι συνδέσεις, το οδικό δίκτυο, τα κτίρια τα οποία υπάρχουν που θα μπορούσαν να διατηρηθούν.

H μελέτη που έγινε το 2003-2003 και πριν υπάρξουν οι αυστηροί όροι που έβαλε η Ε.Ε. όσον αφορά τα θέματα ασφαλείας αποδείκνυε και αποδεικνύει, εάν την διαβάσει κανείς και τη δει με βάση το master plan, το mep και τη μελέτη Κλουτσινιώτη, ότι πάρα πολλά ζητήματα που ήταν κρίσιμα θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν σε συνδυασμό και με άλλα οφέλη, όπως είναι η σχέση με το λιμάνι, με την κρουαζιέρα, με τον τουρισμό και με τις συναφείς λειτουργίες τριγύρω.

Εντάξει, έγινε μια επιλογή που ήταν καθαρά πολιτική και όχι επιλογή, η οποία προήλθε από την ανάγκη και τη μελέτη συγκριτικά, όπως πολύ καλά είπε η Πρόεδρος του ΤΕΕ Ανατολικής Κρήτης, ότι δεν υπήρξε αυτό που είπα εγώ στην αρχή, η ΣΜΕ. Η ΣΜΕ τι είναι;

Είναι μια μελέτη στρατηγικών επιπτώσεων σε σχέση με εναλλακτικές θέσεις, που μπορεί κανείς μετά με μια πραγματική διαβούλευση που στην Ελλάδα δεν την ξέρουμε, δεν την έχουμε συνηθίσει, δυστυχώς, και όχι μόνο κεκλεισμένων των θυρών και με τις ερμηνείες που μπορεί να δώσει ο καθένας είτε μικροπολιτικά είτε κομματικά, τι ακριβώς συμβαίνει, ποιο είναι το ζητούμενο, τι θέλουμε να γίνει και, βεβαίως, να κρίνει μετά ο πολίτης, οι ενημερωμένοι φορείς, ότι η βέλτιστη θέση είναι αυτή ή η άλλη. Αυτό δεν έγινε ποτέ.

Μείναν κάποια χρόνια μια σιωπή, όλοι ξέραμε ότι προχωράει ο λοξός διάδρομος με τη μελέτη που είχε γίνει, με τις συζητήσεις που είχαν γίνει πάνω σε αυτό και ξαφνικά το 2016 μαθαίνουμε ότι πάει για δημοπράτηση το νέο Αεροδρόμιο, κάπως έτσι φάνηκε να γίνεται. Υπήρξε μια διαβούλευση που συνεχιζόταν;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Το είπαν τώρα οι άνθρωποι. Το 2007 τελείωσε το θέμα της χωροθέτησης του αεροδρομίου και πριν υπήρχε μελέτη - εκτός από αυτά που είπαν τα στελέχη της ΥΠΑ - του Οργανισμού Ανάπτυξης ανατολικής Κρήτης, που είχε προβλέψει για το λοξό διάδρομο και τη χωροθέτηση στην Αλικαρνασσό, ότι έχει σεισμικό ρήγμα και άλλα προβλήματα. Πώς τα λέτε αυτά;

**ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΚΑΡΑΒΑΣΙΛΗ (Πρόεδρος του Παρατηρητηρίου Πολιτών για την Αειφόρο Ανάπτυξη (CISD)):** Ωραία, εντάξει. Χαίρομαι που το ακούω, γιατί από το φάκελο που είχα στα χέρια μου δεν φάνηκε να υπήρξε μια πραγματική αλλαγή. Υπήρξαν κάποια χρόνια χωρίς καμία απολύτως συζήτηση πάνω σε αυτό και ξαφνικά έρχεται και πάρα πολύ βιαστικά μετά προχωράει το θέμα για μια οριστική λύση.

Τώρα σχετικά με τα θέματα της περιβαλλοντικής ρύπανσης. Πολύ καλά γνωρίζετε, ότι μια τέτοια δραστηριότητα προκαλεί επιπτώσεις περιβαλλοντικές και εδώ και εκεί. Το υφιστάμενο αεροδρόμιο σήμερα έχει πάρα πολλά προβλήματα και δεν έχει και τις προδιαγραφές περιβαλλοντικής συμμόρφωσης, οι οποίες θα έπρεπε να υπάρχουν και το νέο αεροδρόμιο, εάν δεν τηρηθούν, διότι δεν και σίγουρο ότι θα τηρούνται όλα αυτά που θα λέει η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, πάλι θα προκαλέσει ρύπους. Θα προκαλέσει, ωστόσο, ακόμα μεγαλύτερο πρόβλημα λόγω της απόστασης. Είναι μία εποχή που πηγαίνουμε να κάνουμε εξοικονόμηση ενέργειας, να μειώσουμε το διοξειδίου του άνθρακα (CO2) κ.λπ.. και ξαφνικά βάζουμε ένα αεροδρόμιο που είναι 40 χιλιόμετρα πιο μακριά σε σχέση με την πόλη, σε μια πολύ μικρότερη περιοχή.

Δεν θα προκαλέσουν νέες μετακινήσεις;

Ναι, θα προκαλέσει νέες μετακινήσεις.

Προφανώς, υπάρχει και η μεταφορά καυσίμων κ.ο.κ..

Αν συμβεί ένα ατύχημα; Γιατί λέμε για το περιβαλλοντικό.

Προφανώς, αν συμβεί ένα ατύχημα στο υφιστάμενο αεροδρόμιο είναι άμεσο, γιατί έχουμε δίπλα ακριβώς κατοικημένες περιοχές. Είναι προφανές και η θαλάσσια ρύπανση που, ήδη, είναι σημαντικό θέμα και είναι κάτι που υπάρχει, δεν θα γίνει στο μέλλον, έχει υπάρξει αυτό το πρόβλημα. Περισσότερο, λοιπόν, εκεί, παρά σε μια άλλη περιοχή, όπως είναι το Καστέλι. Είναι λογικό αυτό.

Επίσης, το Ηράκλειο είναι μία πόλη που χρειάζεται πάρα πολλά πράγματα για να πάρει αναπνοή όσον αφορά το πράσινο. Δεν θα σωθεί μία περιοχή που, ας υποθέσουμε, στην καλύτερη των περιπτώσεων φεύγει το αεροδρόμιο και το κάνουμε πράσινο, το κάνουμε πάρκο.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μαυραντωνάκης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΑΝΤΩΝΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Πρωτοβουλίας Πολιτών για τη διάσωση και αειφόρο ανάπτυξη της Πεδιάδας):** Κυρία Πρόεδρε, εγώ θα απαντήσω σύντομα στα δύο ερωτήματα που μου τέθηκαν. Επίσης, θα ήθελα, αν είναι δυνατόν, κυρία Πρόεδρε, να σας κάνω μία ερώτηση, δεν είμαστε, βέβαια, σε τάξη, αλλά θα ήθελα να ερωτηθούν οι φορείς που ήρθαν εδώ για να τοποθετηθούν.

* Ποιοι έχουν διαβάσει τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και τη τροποποίηση της μελέτης;
* Ποιοι έχουν διαβάσει Σύμβαση Παραχώρησης;
* Ποιοι έχουν διαβάσει την Αιτιολογική Έκθεση και την Έκθεση Αξιολόγησης των Επιπτώσεων;

Κανένας, είμαι σίγουρος.

Εάν την είχαν διαβάσει, λοιπόν, θα ήξεραν -εγώ θα σας διαβάσω από την ίδια τη μελέτη- ότι στο ένα ερώτημα για την ασφάλεια των πτήσεων, η εγκεκριμένη μελέτη τροποποίησης της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), γιατί η πρώτη μελέτη δεν αναφέρει καθόλου για ανέμους και για ασφάλεια πτήσεων, στη σελίδα 244, γράφει «ο άνεμος είναι Ανατολικός από την επιφάνεια του εδάφους μέχρι 800 μέτρα» μάλλον, ο κ. Τσιρώνης, το είχε διαβάσει «και στη συνέχεια γίνεται Δυτικός». Αυτό ξέρετε τι σημαίνει;

Αυτό σημαίνει διάτμηση, microburst, wind shear, κ. Μανωλάκη. Είναι φανερό και η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων λέει ότι «ένα αεροσκάφος που θα προσεγγίζει τον διάδρομο θα συναντήσει μία έντονη διάτμηση στο ύψος των 800 μέτρων περίπου, ενώ θα δέχεται πλευρικούς ανέμους μέτριας έντασης σε όλη τη διάρκεια της προσέγγισης στον διάδρομο». Επίσης, η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αναφέρεται στην 133 Σμηναρχία Μάχης και στα στατιστικά, ότι «22% των ημερών του χρόνου υπάρχουν ανατολικοί άνεμοι από το όρος Δίκτη, 2.140 ύψος». Αυτοί, λοιπόν, οι ανατολικοί άνεμοι, προχθές, ειπώθηκε ότι είχαμε είκοσι ακυρώσεις, στο Καστέλι θα είχαμε 200 ακυρώσεις. Δεν πλησίαζε τίποτα, διότι ήταν νοτιοανατολικός και ξέρετε ότι η διάτμηση είναι θανατηφόρα για το αεροπλάνο.

Τώρα θα συνεχίσω πάλι στο ερώτημα του κ. Συντυχάκη και θα απαντήσω πάλι με τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την επίπτωση της οικονομίας. Η μελέτη λοιπόν, περιβαλλοντικών επιπτώσεων αναφέρεται στη διασπορά των ρύπων. Έχει ένα διάγραμμα που αναφέρεται στη διασπορά των οξειδίων του αζώτου. Εάν αυτό το διάγραμμα το πάρετε, το διαβάσετε, το δείτε και το συγκρίνεται με τον ευρωπαϊκό κανονισμό για τα όρια, θα δείτε ότι οι ρύποι ξεπερνάνε κατά 10 φορές τα όρια της Ε.Ε., 24 μικρογραμμάρια ανά κυβικό μέτρο ορίζει η Ε.Ε., 240 μικρογραμμάρια είναι η μελέτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Αυτό τι σημαίνει; Εξήντα χιλιάδες στρέμματα θα αφανιστούν. Δεν είναι, λοιπόν, ότι θα εκριζωθούν 60.000, 100.000, 120.000 δέντρα. Είναι τα άλλα που θα μείνουν απέξω. Αυτά είναι τελειωμένα, κυρίες και κύριοι. Αν βρουν, έστω, το παραμικρό μέσα στο λάδι, τελείωσε όλη η περιοχή. Θα πηγαίνει όλο βιομηχανικό. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ. Το λόγο έχει ο κ. Μεγαγιάννης, για ένα λεπτό.

**ΕΥΔΟΞΟΣ ΜΕΓΑΓΙΑΝΝΗΣ (Προϊστάμενος Τμήματος Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών ΥΠΑ):** Δεν θα χρειασθεί ούτε ένα λεπτό και ίσως δεν θα χρειαζόταν, αν δεν υπήρχε αυτή η επανάληψη, για να επιχειρηματολογήσουν κάποιοι για τον λοξό διάδρομο. Θέλω να πω ότι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας σταδιακά πέρασε από όλα τα στάδια των μελετών που έπρεπε να κάνει. Ανέθεσε στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο το master plan του υφιστάμενου της ανάπτυξης του. Στην πορεία, έδωσε στον Οργανισμό Ανάπτυξης Ανατολικής Κρήτης την ανάθεση για το λοξό, όπου εκεί πληρώθηκαν χρήματα. Ενδεχομένως, μερικά ήταν αυτονόητα και θα μπορούσαμε να τα προσπεράσουμε. Θέλαμε όμως να σαρώσουμε όλες τις περιπτώσεις που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν.

Φτάσαμε στο σημείο και στον Οργανισμό Ανάπτυξης Ανατολικής Κρήτης πληρώθηκαν χρήματα, κοντά 2 εκατ.. Ήθελα να πάρω το λόγο πάνω σ' αυτό, επειδή ακούστηκε και το κόστος του Λοξού για 40 εκατ.. Η εκτίμηση που είχε γίνει τότε από το φορέα ήταν 380 εκατ., αλλά θα μου επιτρέψετε, σαν Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και με την εμπειρία που έχουμε, όπως ανέφερε και ο κ. Υπουργός, ότι της Θεσσαλονίκης και πολύ παλιότερα ένα μικρό τμήμα της Ικαρίας, δηλαδή βραχίονες μέσα στη θάλασσα, δυστυχώς θα είχαν υπερδιπλάσιο ποσό. Διότι δεν είναι συγκρίσιμα τα στοιχεία των υφάλων της θάλασσας στο Ηράκλειο και στη Θεσσαλονίκη που ήταν ένας ήπιος βυθός.

Ήθελα, επίσης, ένα τελευταίο το οποίο αναφέρθηκε μεν, αλλά αυτό γίνεται στα πλαίσια των μελετών. Αναφέρθηκε ότι στην περιοχή του Λοξού υπήρχε ανενεργό, καταγεγραμμένο σεισμικό ρήγμα, το οποίο θα έπρεπε να αντιμετωπιστεί ή να πολλαπλασιάσει το κόστος του κατασκευασθέντος έργου του Λοξού. Ευχαριστώ πολύ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΙΡΩΝΗΣ:** Κύρια Πρόεδρε, μια ερώτηση πολύ σημαντική, ζητώ μια διευκρίνιση. Αναφέρεστε στον Λοξό που είναι στη θέση Λ με τον υφιστάμενο ή στην επέκταση κατά 300 μέτρα του υφιστάμενου Λοξού που είναι χιαστί με το αεροδιάδρομο; Και εννοώ την επιμήκυνση προς τη μεριά που έχει καταργηθεί η στρατιωτική Μοίρα. Σε ποιον Λοξό αναφέρεται; Στο μεγάλο Λοξό, που είναι στη θέση Λ; Όχι αυτόν που προτείνεις; Ευχαριστώ.

**ΕΥΔΟΞΟΣ** **ΜΕΓΑΓΙΑΝΝΗΣ (Προϊστάμενος Τμήματος Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών ΥΠΑ):** Στον μεγάλο Λοξό. Ο μικρός Λοξός είχε ήδη βγει εκτός, λόγω του μικρού μήκους.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κ. Τσιρώνη, το είπε, ότι ο μικρός λοξός είχε απορριφθεί λόγω μικρού μήκους.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΙΡΩΝΗΣ:** Είχε απορριφθεί, κ. Υπουργέ, γιατί υπήρχε στρατιωτική μοίρα, που δεν επέτρεπε την επέκταση του μικρού Λοξού. Πλέον όμως, δεν υπάρχει στρατιωτική Μοίρα εκεί πέρα και μπορεί να επεκταθεί νοτίως.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν το έχει πει αυτό η Πολεμική Αεροπορία, το λέτε εσείς, κ. Τσιρώνη. Αν ρωτήσετε την Πολεμική Αεροπορία, δεν θα σας πει αυτό, ότι απελευθερώνει το αεροδρόμιο ή τις εγκαταστάσεις της.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση. Ευχαριστούμε τους φορείς. Όσον αφορά τους Βουλευτές, σας ενημερώνω ότι 15:15΄ θα ξεκινήσει η επόμενη συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Καματερός Ηλίας, Ηγουμενίδης Νικόλαος, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Τσιρώνης Ιωάννης, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Ζαρούλια Ελένη και Συντυχάκης Εμμανουήλ.

Τέλος και περί ώρα 14.20΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ** **ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**