**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 15.20΄, 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» (3η συνεδρίαση).

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

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, Ψυχογιός Γεώργιος, Καββαδία Αννέτα, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Ηγουμενίδης Νικόλαος, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Βαρδάκης Σωκράτης, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Ιωάννης, Τόσκας Νικόλαος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Λαζαρίδης Γεώργιος, Κεφαλογιάννης Ιωάννης, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Κεγκέρογλου Βασίλειος, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Τάσσος Σταύρος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Καβαδέλλας Δημήτριος, Κατσίκης Κωνσταντίνος και Λυμπεράκη Αντιγόνη.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλησπέρα. Συνεδριάζει 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».

Είμαστε στην τρίτη συνεδρίαση που είναι η σύμπτυξη της τρίτης και τέταρτης συνεδρίασης, όπως αποφάσισε η Επιτροπή στην πρώτη της συνεδρίαση. Πριν προχωρήσουμε στις τοποθετήσεις των εισηγητών και όποιων Βουλευτών θέλουν να τοποθετηθούν, θα ψηφίσουμε επί της αρχής. Τον λόγο έχει ο κ. Ηγουμενίδης, Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ.

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

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Ν.Δ., κ. Καραμανλής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (ΑΧΙΛΛΕΑ) ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Υπέρ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ..

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.):** Υπέρ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε., κ. Συντυχάκης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Καταψηφίζουμε.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων, κ. Καβαδέλλας.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΒΑΔΕΛΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων):** Επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεπώς, το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό κατά πλειοψηφία. Τον λόγο έχει ο κ. Ηγουμενίδης, Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για το σύνολο της Σύμβασης που συζητάμε θα τοποθετηθώ στην Ολομέλεια. Σήμερα και μετά την ακρόαση των προσκεκλημένων φορέων, θα ήθελα να απαντήσω σε θέματα που διατυπώθηκαν σε διάφορες τοποθετήσεις και σήμερα. Τονίζω, υπογραμμίζω το «και σήμερα» με την έννοια ότι τα θέματα που διατυπώθηκαν στη συνεδρίαση της ακρόασης των φορέων, είναι θέματα που απασχόλησαν, απασχολούν, εν πάση περιπτώσει, είναι σε δημόσιο διάλογο και διαβούλευση για δεκαετίες. Πρόκειται για έναν διάλογο που ξεφεύγει από τα όρια της τοπικής κοινωνίας του Ηρακλείου, γιατί αναφέρεται σε ένα έργο που απασχολεί την Κρήτη και δεν είναι υπερβολή, κατά τη γνώμη μου, να απασχολεί τη χώρα.

Οφείλω να τονίσω ότι ο προβληματισμός ορισμένων κατοίκων και ορισμένων φορέων της περιοχής, ανεξάρτητα αν εκφράζουν πλειοψηφία ή μειοψηφία του συνόλου των αντίστοιχων κατοίκων, εκφράζει πραγματική αγωνία και ειλικρινή προβληματισμό για την ανάπτυξη και το μέλλον του τόπου. Ανεξάρτητα από το αν τοποθετήθηκαν θετικά ή αρνητικά στην κύρωση της συζητούμενης Σύμβασης, όλοι όσοι συμμετείχαν στη διαβούλευση, είχαν κάτι σημαντικό να πουν, κάποια σημαντική παράμετρο να προσθέσουν. Με αυτή την έννοια πιστεύω ότι πρέπει να σταθούμε με σεβασμό στους κατοίκους της περιοχής και τους φορείς που τους εκπροσωπούν. Και με αυτή την έννοια αισθάνομαι όντως την ανάγκη να ευχαριστήσω και από αυτή τη θέση, όλους όσους συνέβαλαν στο δημόσιο διάλογο για αυτό το έργο.

Μακριά από εμένα και από εμάς η άποψη ότι κάθε ένσταση για θέματα που συζητάμε υπηρετεί συγκεκριμένα πολιτικά ή οικονομικά συμφέροντα. Ωστόσο, πριν προχωρήσω στην απάντηση στα θέματα που τέθηκαν, θα ήθελα να ξεκαθαρίσω ότι δεν συμμεριζόμαστε την άποψη συγκεκριμένων συμφερόντων, σχετικά με το υπάρχον αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης» και την δραστηριότητά του, που ορισμένοι δεν θέλουν να απομακρυνθεί από το Ηράκλειο, είτε γιατί αυτή η θέση τους έχει σχέση με οικονομικές αξίες της γης, είτε με την απόσταση από κάποιες ξενοδοχειακές μονάδες, είτε με την φέρουσα ικανότητα κάποιων μεταφορικών και τουριστικών εταιρειών να μεταφέρουν τουρίστες σε μια πολύ μικρή απόσταση, σε σχέση με την απόσταση από το Καστέλι, είτε, τέλος, γιατί κάποιοι έχουν περιουσία και οικόπεδα δίπλα στο υπάρχον αεροδρόμιο με συγκεκριμένη δραστηριότητα που φοβούνται να μη χάσουν. Πρόκειται για μια αντίληψη που μας βρίσκει κάθετα αντίθετους, γιατί, αν το θέλετε, αυτή η αντίληψη, στην επέκταση της στο σύνολο των θεμάτων της χώρας, μας οδήγησε στο χωροταξικό χάος που ζούμε σήμερα στην Ελλάδα. Ας έρθουμε τώρα στα θέματα που τέθηκαν.

Πρώτον. Γιατί επιλέχθηκε το Καστέλι; Όπως αναφέρθηκε ήδη, στη συζήτηση αναφέρθηκε τόσο ο εκπρόσωπος της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, κ. Μανωλάκης, όσο και ο Δήμαρχος Μινώα - Πεδιάδος, αναφερόμενος, μάλιστα, σε όλο το ιστορικό και τις ομόφωνες αποφάσεις και των προηγούμενων διοικήσεων του Δήμου Μινώα - Πεδιάδος, η επιλογή του Καστελίου δεν ήταν τυχαία, δεν έγινε επιπόλαια, δεν ήταν αποτέλεσμα μιας οποιασδήποτε μορφής κλήρωσης, όπως του στυλ «να γίνει το αεροδρόμιο εδώ» ή «γιατί να γίνει εδώ, ας γίνει παραπέρα» και αν όχι παραπέρα «να γίνει κάπου αλλού», λες και παίζουμε την κολοκυθιά. Μια τέτοια θεώρηση, σε τελική ανάλυση, από μόνη της υποβαθμίζει την απαιτούμενη, κατά τη γνώμη μου, σοβαρότητα και επιστημονική τεκμηρίωση που χρειάζεται η συζήτηση ή πολύ περισσότερο η απόφαση.

Δεύτερον, μακριά από εμάς η λογική «κάθε περιοχή και αεροδρόμιο». Αν μιλήσαμε πριν για μία λογική χωροταξικού χάους που ζούμε στην Ελλάδα, αυτή η λογική «περιοχή και αεροδρόμιο» είναι αυτή που επιτείνει το χωροταξικό χάος στη Κρήτη ή αν θέλετε επιτείνει το καταστροφικό αποτέλεσμα να μην έχουμε τις υποδομές που χρειάζεται να έχει το νησί. Δεν γίνεται να έχουμε αεροδρόμιο στο Τυμπάκι, στο Ηράκλειο, στη Σητεία, στην Ιεράπετρα και δε βάζω καθόλου μέσα τις περιοχές του Ρεθύμνου. Αυτή η αντίληψη έχει να κάνει και σε σχέση με τις εκτάσεις και σε σχέση με την οικονομία κλίμακας και σε σχέση με τις υπόλοιπες υποδομές.

Τρίτον που ακούστηκε και απασχόλησε προηγουμένως τη συνεδρίασή μας, ότι δεν μπορεί να είναι κριτήριο χωροθεσίας του έργου η χιλιομετρική απόσταση από το Ηράκλειο, πολύ περισσότερο αν θέλουμε να έχουμε ένα σοβαρό σχεδιασμό, γιατί σε τελική ανάλυση στη Κρήτη τα ξενοδοχεία και η βασική τουριστική κίνηση δεν αφορά κυρίως τη πόλη του Ηρακλείου, αφορά και τη Χερσόνησο που έχει 1.400 ξενοδοχειακές μονάδες, που το νέο αεροδρόμιο βρίσκεται πιο κοντά. Αφορά και την Ιεράπετρα, που επίσης η θέση του νέου αεροδρομίου είναι πιο κοντά. Αφορά περιοχές του ακόρεστου νότου που αναμένεται να αναπτυχθούν τουριστικά και οι τουριστικές τους υποδομές ακόμη περισσότερο, άρα και με αυτό το κριτήριο της χιλιομετρικής απόστασης από τις περιοχές ανάπτυξης της Κρήτης, η επιλεγείσα θέση είναι προφανές ότι είναι κατάλληλη.

Ένα τέταρτο θέμα που απασχόλησε είναι αντί να προχωρήσουμε στη δημιουργία αυτού του φαραωνικού έργου, γιατί δεν αναβαθμίζουμε το «Νίκος Καζαντζάκης»; Κοιτάξτε κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλουμε ένα αεροδρόμιο που θα συμβάλει στην ανάπτυξη και αναβάθμιση του κρητικού και γενικότερα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος. Θέλουμε ένα αεροδρόμιο που θα συμβάλλει στα μέτρα του βεβαίως ως ένα έργο υποδομής στη γενικότερη οικονομική ανάπτυξη της χώρας και την οριστική έξοδο της οικονομίας και της πατρίδας μας από τη δίνη της οικονομικής κρίσης που βιώνουμε τα τελευταία χρόνια. θέλουμε ένα αεροδρόμιο πύλη, αεροδρόμιο χώρος συνάντησης της Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής. Θέλουμε ένα αεροδρόμιου που θα συμβάλλει τελικά στην ανάπτυξη του ρόλου της Κρήτης και φυσικά της χώρας στην ευρύτερη περιοχή της ανατολικής Μεσογείου. Ήδη όπως αναφέρθηκε στη πρώτη συνεδρίαση από τον Υπουργό από τα τεύχη που βρήκαμε, κανείς δεν περίμενε ότι το «Νίκος Καζαντζάκης» θα έφτανε τα 6,5 εκατ. επιβάτες ως κίνηση. Ωστόσο σήμερα η κίνησή του είναι 8,5 εκατ.. Ας μην κρυβόμαστε λοιπόν πίσω από το δάκτυλό μας, είναι ολοφάνερο ότι ακόμα και αναβαθμισμένο, το «Νίκος Καζαντζάκης» δεν μπορεί να καλύψει ούτε την αυξημένη κίνηση που υπάρχει σήμερα ούτε την προοπτική αύξηση της ζήτησης. Ίσα ίσα η ανεπάρκεια που υπάρχοντος αεροδρομίου μπορεί να οδηγήσει ή ενδεχομένως μερικές φορές οδηγεί σε αρνητικά, δηλαδή σε αντίθετα από τα επιθυμητά αποτελέσματα τόσο στη προβολή του τουριστικού προϊόντος όσο και στην ανάπτυξη.

Να αναφέρω την προσωπική μου εμπειρία. Έδειχνα προηγουμένως στους συναδέλφους φωτογραφίες από το αεροδρόμιο, δύο ώρες αναμονή στην αίθουσα αναμονής, τις έχω στο κινητό μου για όποιον τις θέλει και δεν υπήρχε χώρος να καθίσουμε ούτε στο πάτωμα. Γιατί; Γιατί καθυστερούσαν να έρθουν οι πτήσεις, το έζησα και στην Αθήνα κατεβαίνοντας προς την Κρήτη, γιατί δεν είχε θέση στάθμευσης αεροπλάνου ο χώρος του υπάρχοντος αεροδρομίου.

Δεν στέκομαι στις πλευρές που φώτισαν ούτως ή άλλως με τις παρεμβάσεις τους οι εκπρόσωποι από την Πολιτική Αεροπορία. Παραπέρα το βασικότερο έργο αναβάθμισης του υπάρχοντος αεροδρομίου, γιατί εκεί γίνεται ουσιαστικά η συζήτηση, είναι η κατασκευή του επονομαζόμενου λοξού διαδρόμου. Απάντησαν οι εκπρόσωποι της Πολιτικής Αεροπορίας και σχετικά με αυτά τα θέματα έχει απαντήσει πριν από πολλά χρόνια η υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Ο λοξός διάδρομος δεν είναι ούτε εφικτός ούτε βιώσιμος επειδή απαιτείται να γίνουν πολύ μεγάλα λιμενικά έργα για την επέκταση του διαδρόμου και την υλοποίησή του πέρα από τα προβλήματα ανέμων και τα υπόλοιπα τεχνικά και άλλα θέματα που ούτως ή άλλως η προηγούμενη συζήτηση φώτισε.

Τρίτη ένσταση. Η δημιουργία του νέου αεροδρομίου υποβαθμίζει έως καταστροφής, οι ακραίες απόψεις, το περιβάλλον. Κατ’ αρχήν να ξεκαθαρίσουμε ότι πρέπει να έχουμε ενιαία αντιμετώπιση όλων των σχετικών αποφάσεων. Δεν μιλάμε μόνο για μια περιοχή, αλλά για όλες και για την υποβάθμιση ή περιβαλλοντική αναβάθμισή τους όλων. Σήμερα έχουμε ένα αεροδρόμιο, το δεύτερο σε κίνηση μετά το «Ελευθέριος Βενιζέλος» της χώρας με 8.500.000 και όπως είπαμε με προοπτική αυξανόμενης κίνησης. Δίπλα στο κέντρο του Ηρακλείου και ουσιαστικά μέσα στον μεγαλύτερο αστικό ιστό της Κρήτης και ένα από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας. Αυτό περιβαλλοντικά είναι σωστό; Αυτό από άποψη ασφάλειας είναι σωστό; Αυτό από άποψη ρύπανσης είναι ορθό; Πέρα από το γεγονός ότι η όποια αναβάθμιση του «Νίκος Καζαντζάκης» δεν μπορεί να καλύψει τον σχεδιασμό μακράς πνοής για το αεροδρόμιο, όπως το θέλουμε και όπως θα γίνει στο Καστέλι. Όπως και να το δει κανείς είναι προφανές ότι δεν πρέπει μέσα σε ένα από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας να υπάρχει ένα τόσο μεγάλο αεροδρόμιο.

Επίσης, μέσα στη σύμβαση είναι ότι το ενεργειακό αποτύπωμα του αεροδρομίου θα είναι πάρα πολύ χαμηλό και με συγκεκριμένη διαβάθμιση για τα αεροδρόμια. Αξίζει, μάλιστα, σε αυτό το σημείο να τονίσουμε ότι για να μην υπάρχουν άλλες καθυστερήσεις και επειδή ο δήμος Μινώα - Πεδιάδας δεν έχει τις τεχνικές υπηρεσίες να ανταποκριθεί, το Υπουργείο Υποδομών αναλαμβάνει την αναγκαία χωροταξική μελέτη και το αντίστοιχο οικονομικό βάρος. Όλα όσα προβλέπονται στο συγκεκριμένο έργο είναι τόσο αυστηρά που καλύπτονται τόσο η εθνική όσο και η ευρωπαϊκή νομοθεσία καθώς και οι αδειοδοτήσεις που υπάρχουν σε αυτό το θέμα, οι οποίες ως γνωστόν είναι ιδιαίτερα αυστηρές. Στη σύμβαση, επίσης προβλέπεται τριτοβάθμιος βιολογικός καθαρισμός που θα παίρνει και τα λύματα των γύρω οικισμών. Προφανώς και δεν είμαστε λιγότερο ευαίσθητοι σε περιβαλλοντικά θέματα από άλλους συναδέλφους, από άλλους φορείς και από ανθρώπους που μίλησαν για σεβασμό στο περιβάλλον και νομίζω ότι με σεβασμό στα τοπικά κινήματα και με τις προτάσεις που ακούστηκαν και με τα υπομνήματα που κατέθεσαν οι φορείς, πρέπει να τα δούμε και να επανέλθουμε για κάποια από αυτά και στην Ολομέλεια.

Επίσης, να κρατήσουμε, πέρα από τα θέματα του περιβάλλοντος και θέματα που σχετίζονται με την κληρονομιά που μας άφησαν οι πρόγονοί μας - απολύτως σεβαστές θέσεις - ότι στη σύμβαση προβλέπεται αρχιτεκτονική επιτροπή ώστε τα κτίρια και οι υποδομές που θα γίνουν στο αεροδρόμιο να μην προσβάλλουν ούτε την αρχιτεκτονική της Κρήτης ούτε την πολιτιστική μας κληρονομιά.

Επίσης, ένα μεγάλο θέμα που απασχόλησε είναι ότι η δημιουργία του νέου αεροδρομίου καταστρέφει ένα σημαντικό κομμάτι του πρωτογενούς τομέα της Κρήτης. Κατ’ αρχήν, το πόσο σημαντικό είναι ή τον αριθμό της καταστροφής, τον ανέφερε ο δήμαρχος στην προηγούμενη συζήτηση, κυρίως με τα στοιχεία που μας είπε. Πρέπει επιτέλους να γίνει μια αποτύπωση της περιοχής και έως προς το ανθρώπινο δυναμικό, ποιοι είναι οι κατά το κύριο επάγγελμα αγρότες, αλλά και ως προς τα τμήματα που απαλλοτριώνονται και αξιοποιούνται από την πρωτογενή παραγωγή.

Συμφωνούμε απόλυτα ότι πρέπει να υπάρχει μια ειδική πρόβλεψη για τους ανθρώπους που ουσιαστικά χάνουν την περιουσία τους, η οποία είναι το επαγγελματικό τους εργαλείο, είναι η ζωή τους και πρέπει να δούμε και το ύψος της αποζημίωσής τους, όπως πραγματικά και το να βρούμε περιοχές είτε να κάνουμε νέους ελαιώνες είτε ελαιώνες που δεν αξιοποιούνται να τους απαλλοτριώσουμε και να τους δώσουμε σε αυτούς τους αγρότες που ξεριζώνονται.

Στα ανταποδοτικά οφέλη για την κοινωνία, αρκετά μας απασχόλησαν και πριν, είναι το 2%, το 1% στο δήμο και το άλλο 1% στους όμορους δήμους, η δέσμευση ότι ο δήμος Μινώα - Πεδιάδας θα συμμετέχει στο συμβούλιο του αεροδρομίου, η προστασία του δημοσίου σε αυτή την προοπτική, κ.ά.. Νομίζω ότι ένα θέμα ανοιχτό, πέρα από τις προτάσεις που πιστεύω ότι ακούστηκαν από τους φορείς και ήταν σε θετική κατεύθυνση και πρέπει να τις δούμε, θα επανέλθουμε στην Ολομέλεια για κάθε μια από αυτές, είναι η προοπτική της έκτασης του «Νίκος Καζαντζάκης». Στην περιοχή του Ηρακλείου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχουν και ακίνητα και κτίρια που ανήκουν σε διάφορες υπηρεσίες του δημοσίου και επιτρέψτε μου την έκφραση «άστεγες» δημόσιες υπηρεσίες. Νομίζω, ότι, χρειάζεται από τώρα, έχοντας την αρνητική εμπειρία του Ελληνικού ή στην Κρήτη για πολύ περισσότερα χρόνια της αμερικάνικης στρατιωτικής βάσης στις Γούρνες, είναι απαραίτητο να ξεκινήσει οργανωμένη συζήτηση, για την καταγραφή των αναγκών, την καταγραφή των διαθέσιμων χώρων και την αξιοποίηση της έκτασης, τόσο του «Νίκος Καζαντζάκης» όσο και των παρακείμενων στρατιωτικών εγκαταστάσεων.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κακά τα ψέματα, από το 2015 η κυβέρνηση και το Υπουργείο Υποδομών έχει κανένα τεράστιο, τιτάνιο, έργο θα έλεγα, για να επανεκκινήσει όλα τα έργα, πολλά έργα υποδομής, σε όλη τη χώρα. Έργα, που παρέμεναν βαλτωμένα, χωρίς χρηματοδότηση, χωρίς καμιά πιθανότητα ολοκλήρωσής τους. Όμως τέσσερα χρόνια μετά, τα περισσότερα από αυτά είναι ολοκληρωμένα ή σε φάση ολοκλήρωσης. Αυτό, δεν μπορούν να αποδεχτούν, επειδή δεν τους συμφέρει πολιτικά. Κάθε φορά, που οι τοπικές κοινωνίες χαίρονται ένα ολοκληρωμένο έργο, η Ν.Δ. κατά τη γνώμη μου, είναι αναγκασμένη να δει στον καθρέφτη, το αληθινό της πρόσωπο και αυτό είναι δύσκολο ομολογουμένως. Αυτοί, που σήμερα κόπτονται δήθεν για τις επενδύσεις και χύνουν κροκοδείλια δάκρυα για τα έργα, τι να πουν αλήθεια; ότι όλα τα οδικά έργα της δυτικής Ελλάδας και της Πελοποννήσου ήταν αραχνιασμένα; ότι παρέδωσαν παντού ερημωμένα εργοτάξια; ή ότι είχαν αφήσει την Κρήτη χωρίς δρόμους και χωρίς υποδομές;

Δεν θα σταθώ στην μικροκομματική πολιτική μικροψυχία, που χαρακτηρίζει τον πολιτικό λόγο της αντιπολίτευσης. Καταρχήν, κρατάω, ότι, η πλειοψηφία των κομμάτων του κοινοβουλίου, φάνηκε και από την αρχική μας ψηφοφορία σήμερα, είναι υπέρ της σύμβασης, είναι υπέρ του έργου. Κατά τη γνώμη μου, αυτή η συμφωνία της πλειοψηφίας των κομμάτων στο κοινοβούλιο, αντανακλά, τη θετική τοποθέτηση της συντριπτικής πλειοψηφίας της κοινωνίας στο έργο που συζητάμε σήμερα. Παράλληλα, εκφράζει αυτή η ομοφωνία, τη μεγάλη βαρύτητα, που έχει αυτό το έργο για την περιοχή, για την Κρήτη, για την πατρίδα μας.

Η γέφυρα στο Χαμέζι, και αναφέρομαι στον ανατολικότερο δήμο της Κρήτης, τη Σητεία, που δόθηκε στην κυκλοφορία. Η γέφυρα του Αποσελέμη, τμήμα του ΒΟΑΚ στον δήμο Χερσονήσου, που δόθηκε στην κυκλοφορία. Ο ανισόπεδος κόμβος στην Αγία Πελαγία στο δήμο Μαλεβιζίου, που επιτέλους, μπήκε στο στάδιο υλοποίησης. Ο δρόμος Ηράκλειο-Μεσσαρά στην ενδοχώρα του Ηρακλείου, που παραδίδεται στην κυκλοφορία. Η διαχείριση των υδατικών πόρων του φράγματος του Αποσελέμη, σχεδόν των μισών υδατικών πόρων της Κρήτης, από τον ΟΑΚAE. Αναφέρομαι μόνο στα έργα της ανατολικής Κρήτης, που στην πρόσφατη περιοδεία του απασχόλησαν τον Πρωθυπουργό, ενδιαφέρθηκε για αυτά, επιθεώρησε την πορεία υλοποίησής τους.

Δεν στέκομαι στα έργα στη δυτική Κρήτη, ιδιαίτερα στην προσπάθεια θεραπείας των αποτελεσμάτων που δημιούργησαν οι πρόσφατες ακραίες καιρικές συνθήκες. Δεν στέκομαι στην ηλεκτρονική διασύνδεση της Κρήτης με την ηπειρωτική Ελλάδα, την ερχόμενη εβδομάδα, την ερχόμενη Πέμπτη, κάνουμε άλλο ένα βήμα σε αυτή την προοπτική του έργου. Δεν στέκομαι στα 50 εκατ., που μόνο τον τελευταίο χρόνο, ανακοίνωσε το Υπουργείο Εσωτερικών από το πρόγραμμα «ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ» για το Ηράκλειο, για μικρά και μεγάλα, αλλά με πραγματικό κοινωνικό αντίκρισμα έργα. Όλα αυτά τα έργα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουν προφανώς την επίδρασή τους καθημερινότητα των Κρητικών, αλλά παράλληλα και σε αυτό θα ήθελα να σταθώ, έχουν έναν υψηλό συμβολισμό. Στέλνουν ένα σαφές μήνυμα στους συμπολίτες μας, ότι, η Αριστερά δεν αφήνει την Κρήτη, χωρίς υποδομές, δεν αφήνει τους κρητικούς στο περιθώριο της οικονομικής ζωής της πατρίδας μας. Σας ευχαριστώ.

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας):** Καλωσορίζω τον εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ στον κόσμο της πραγματικότητας. Διότι, θα του θυμίσω, ότι, ο ΣΥΡΙΖΑ παραδοσιακά υπήρξε και στο έργο του Καστελίου, εχθρός αυτού του έργου, πολέμιος αυτού του έργου και αυτό, νομίζω φάνηκε με πολύ μεγάλη καθαρότητα, στην προηγούμενη συνεδρίαση που είχαμε με τους φορείς, όπου είδαμε το τοπικό ΣΥΡΙΖΑ της Κρήτης, να παραμείνει πιστός στις αγκυλώσεις του παρελθόντος.

Ο σχεδιασμός και η υλοποίηση υποδομών στη χώρα μας, είναι ένα σύνθετο θέμα, που χρειάζεται να το προσεγγίσουμε με γνώσεις, με εμπειρία, με αποφασιστικότητα και με πρόγραμμα. Η χώρα μας βρίσκεται στην 24η θέση στην Ε.Ε. από πλευράς ποιότητας υποδομών, κυρίως μαζί με άλλες χώρες της ανατολικής Ευρώπης. Οι επενδύσεις υποδομών στη χώρα μας, επηρεάστηκαν από την κρίση, νομίζω σε αυτό μπορούν να συμφωνήσουμε όλοι. Την τελευταία δε τετραετία, οι νέες επενδύσεις έχουν εξαφανισθεί και τα έργα υποδομής έχουν περιορισθεί, σε αυτά, που, η κυβέρνηση βρήκε κατά ένα πολύ μεγάλο κομμάτι έτοιμα.

Οι παραδοσιακές πηγές χρηματοδότησης, όπως το ΠΔΕ, όπως η «τραπεζική πίστη», καθιστούν όλο και περισσότερο περιορισμένες τις δυνατότητες χρηματοδότησης μεγάλων έργων υποδομής. Το Καστέλι, λοιπόν, δεν αποτελεί εξαίρεση σε αυτόν τον κανόνα.

Σύμφωνα με μελέτες και της Ε.Ε. και της Παγκόσμιας Τράπεζας, το 40% των έργων υποδομών την επόμενη δεκαπενταετία παγκόσμια, θα αφορούν υποδομές στις μεταφορές (στις σιδηροδρομικές, στις λιμενικές, στις αεροπορικές). Ιδιαίτερα οι αεροπορικές μεταφορές, παίζουν ενεργό ρόλο στην αύξηση του Α.Ε.Π.

Η Ν.Δ. λοιπόν, είχε προγραμματίσει και είχε υλοποιήσει, επί της ουσίας, τη σύμβαση της παραχώρησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων, για τα οποία η Κυβέρνηση καθυστέρησε με πολύ μεγάλο χαρακτηριστικό τρόπο. Σήμερα, έρχεται ο κ. Υπουργός και μας ενημερώνει με ανακοίνωσή του, ότι θα προχωρήσει ή με ΣΔΥΤ ή με σύμβαση παραχώρησης και στην αξιοποίηση των υπολοίπων αεροδρομίων που δεν έχουν παραχωρηθεί.

Καλωσορίζω τον κ. Υπουργό στον κόσμο της ελεύθερης αγοράς και της ιδιωτικής οικονομίας. Θα του θυμίσω όμως, διότι, κύριε Υπουργέ, ενώ σας καλωσορίζουμε σε αυτό τον κόσμο και χαιρόμαστε που έρχεστε στον κόσμο της ισορροπημένης φιλελεύθερης ανάπτυξης, ότι όταν είχατε αναλάβει Υπουργός, με δάκρυα στα μάτια - όχι είχατε γίνει αναπληρωτής Υπουργός και μετά Υπουργός- υπογράφατε την παραχώρηση των δεκατεσσάρων αεροδρομίων.

Το ίδιο έχετε κάνει και με το Ελληνικό - όχι εσείς μόνο αλλά μιλάω συνολικά για όλη την Κυβέρνηση - το ίδιο έχετε κάνει με το Πάτρα-Πύργος, το ίδιο έχει γίνει με την Cosco, το ίδιο έχει γίνει και με άλλες εμβληματικές επενδύσεις. Διότι o ΣΥΡΙΖΑ αυτή τη στιγμή έχει ένα πρόβλημα, έχει έναν φόβο - όπως είδαμε στην Επιτροπή σήμερα - να μιλήσεις στο εσωτερικό του ακρωτήριο, για τη μεγάλη στροφή που έχει κάνει και για την οποία, εγώ προσωπικά, για το καλό της χώρας, χαίρομαι. Αλλά, πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι και το 2009, για το Καστέλι π.χ. και για άλλα έργα, υπήρξατε πολέμιοι και καλό θα είναι, στην πολιτική ξέρετε, κάποτε να αναγνωρίζουμε τα λάθη μας. Αυτό θέλει και ένα θάρρος, θέλει, αν θέλετε, και μια αξιοπρέπεια και να λέμε ότι αν κάνουμε κάτι λάθος να το αναγνωρίζουμε.

Εμείς, έχουμε κάνει την αυτοκριτική μας κύριε Παπαδόπουλε, οπότε σας παρακαλώ πολύ μην διακόπτετε. Βλέπετε ότι προσπαθώ να κρατήσω έναν ήπιο και πολιτισμένο πολιτικό λόγο. Εγώ δεν διέκοψα τον Εισηγητή σας, δεν διέκοψα τον Υπουργό σας και θα σας παρακαλούσα να σεβαστείτε τους συνομιλητές σας. Η ανάγκη, λοιπόν, δημιουργίας του αεροδρόμιο αυτού, ξεκίνησε κάτω από αρκετά προβλήματα και ξεκίνησε, διότι είχαμε συγκεκριμένα προβλήματα στο υφιστάμενο αεροδρόμιο Καζαντζάκης. Κάποια από αυτά απαντώνται στην αιτιολογική έκθεση, στο κεφάλαιο Α΄, και κάποια όχι.

Δεν θα σταθούμε στους περιορισμούς που ξεχάσατε να αναφέρετε, γιατί εμείς πρώτοι το 2008, ως κυβέρνηση, ξεκινήσαμε τη διαγωνιστική διαδικασία, όπως άλλωστε το γράφετε και στην αιτιολογική σας έκθεση. Γιατί, κύριε Υπουργέ, αυτό που σας έχουμε πει πολλές φορές είναι ότι αυτά τα μεγάλα έργα παίρνουν αρκετά χρόνια να υλοποιηθούν. Σχεδιάζονται, ωριμάζουν οι μελέτες, δημοπρατούνται - όχι, εσείς τέσσερα χρόνια, κύριε Υπουργέ, δεν έχετε συμβασιοποιήσει ούτε ένα έργο. Το μόνο έργο που έχετε συμβασιοποιήσει είναι αυτό του Καστελίου και καλό θα είναι να γνωρίζουμε όλοι εδώ και αυτοί που μας παρακολουθούνε, ότι η συμβασιοποίηση ενός έργου δεν σημαίνει και το ότι ξεκινάει. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το έργο στο Ελληνικό, που ενώ η σύμβαση έχει υπογραφεί εδώ και πέντε χρόνια, επί τις ουσίας, δεν έχει ξεκινήσει.

Το 2008, το τότε ΥΠΕΧΩΔΕ, αναλαμβάνει την ολοκλήρωση της μελέτης και το διαγωνισμό για το νέο διεθνές αεροδρόμιο Ηρακλείου, στο Καστέλι. Κατόπιν, επειδή το θεσμικό πλαίσιο ήταν και τότε εξαιρετικά προβληματικό, αλλά και τώρα ακόμη πιο προβληματικό, διότι στον ν.4412, των δημοσίων συμβάσεων, πριν από ένα μήνα κάνατε άλλες 80 τροποποιήσεις.

Αυτό δεν έχει ξαναγίνει ποτέ και πουθενά, σε καμία χώρα της Ε.Ε.. Εν πάση περιπτώσει, μετά από πολλές καθυστερήσεις και πάλι η κυβέρνηση της Ν.Δ. το 2014 εγκρίνει τη διαδικασία διαγωνισμού. Ακολουθούν οι εκλογές, παγώνουν όλα τα έργα, όπως και αυτό. Η οριστική διεξαγωγή για το Καστέλι ολοκληρώνεται τον Οκτώβριο 2016 και το Μάιο 1017 υπεγράφη από τον Υπουργό η απόφαση προσωρινού αναδόχου. Μέχρι τότε, ο διαγωνισμός αναβλήθηκε εννέα φορές. Δεν θα επεκταθούμε στο γιατί, στο πως, σε ευθύνες καθυστέρησης, γιατί σας έχουμε πει ότι και εμείς ως αντιπολίτευση, είμαστε αυτοί που το θέλουμε το έργο, διότι εμείς ξεκινήσαμε όταν εσείς ήσασταν απέναντι. Ξέρουμε, ότι η κυβέρνηση στον τομέα των υποδομών υστερεί σε γνώσεις, υστερεί σε διαχείριση, υστερεί σε αποτελεσματικότητα. Άλλωστε, αυτό έχει αποδείξει και η σύμβαση παραχώρησης του «Ελευθέριος Βενιζέλος», για την οποία η ευρωπαϊκή επιτροπή σας τράβηξε το αυτί, αλλά και η επιστολή που έχει κάνει η ευρωπαϊκή επιτροπή για την απίστευτη σύμβαση που φέρατε και αναφέρομαι στο Θριάσιο, ούτε θα σταθούμε στο παρελθόν του ΣΥΡΙΖΑ, της επαναστατικής και ριζοσπαστικής αριστεράς. Κύριε Υπουργέ, αυτά τα πράγματα είναι δεδομένα και πρακτικά υπάρχουν και μπορούμε να ανατρέξουμε πίσω και να δούμε τι λέγατε, βέβαια, τότε εσείς ήσασταν στο ΠΑ.ΣΟ.Κ., δεν ήσασταν στον ΣΥΡΙΖΑ, να δούμε τότε τι έλεγαν οι συνάδελφοί σας, το 2014, για όλες τις συμβάσεις παραχώρησης.

Υπάρχουν διάφορες απορίες, τις οποίες εμείς θέλουμε να φέρουμε στο τραπέζι. Για παράδειγμα, όπως συνήθως γίνεται στην Ελλάδα - και για αυτό δεν ευθύνεται η κυβέρνηση μόνο, ευθύνεται ένα προβληματικό θεσμικό πλαίσιο, το οποίο υπάρχει εδώ και δεκαετίες στη χώρα - για ένα έργο με προϋπολογισμό 850 εκατομμυρίων να κατεβαίνει στο διαγωνισμό μία και μόνο κοινοπραξία. Ένας ήταν αυτός, ο οποίος συμμετείχε στο διαγωνισμό. Σας θυμίζω την κριτική, την οποία είχατε κάνει και σωστά, εσείς κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, όταν μας λέγατε εμάς ότι στο Ελληνικό κατεβαίνει μόνο ένας και είχατε δίκιο όταν το λέγατε τότε, διότι διαγωνισμός με έναν μόνο ενδιαφερόμενο δεν είναι διαγωνισμός. Σήμερα όμως κάνετε ακριβώς το ίδιο. Άρα, δεν μαθαίνουμε από τα λάθη μας, γιατί σημασία δεν έχει αν το έκανε ΣΥΡΙΖΑ, αν το έκανε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. ή αν το έκανε η Ν.Δ.. Σημασία έχει να μαθαίνουμε από τα λάθη του παρελθόντος. Επομένως λοιπόν, κάνετε ακριβώς τα ίδια λάθη, τροποποιείτε τους νόμους, θεσμοθετείτε στο γόνατο, διότι ο ν.4412 πάγωσε για σχεδόν ένα χρόνο κάθε έργο σε περιφέρεια και σε δήμους και βρισκόμαστε τώρα, εδώ που βρισκόμαστε.

Η Ν.Δ. το έργο αυτό το θέλει, το σχεδιάσαμε και θέλουμε να το δούμε ολοκληρωμένο. Έχουμε όμως, ένα έργο το οποίο έχει μια έκπτωση 40% και η εμπειρία όλων αυτών των ετών, δείχνει ότι η πολύ μεγάλη έκπτωση που αρχικά δίνεται και δίνει την εντύπωση της φθηνής υλοποίησης του έργου, εξανεμίζεται στην πορεία μέσω πρόσθετου κόστους, μέσω συμπληρωματικών συμβάσεων, μέσω αναθεωρήσεων σε εργολαβίες, μέσω εργολαβιών τύπου σκούπας. Κύριοι συνάδελφοι, ακούστε και αν έχετε κάποια διαφωνία με πολύ μεγάλη χαρά να κάνετε παρατηρήσεις. Καταλαβαίνω την οργή σας, διότι ο τοπικός ΣΥΡΙΖΑ ήρθε εδώ από την Κρήτη και στην ουσία έδειξε τον διχασμό που έχετε και τις ιδεολογικές αγκυλώσεις, αλλά αφήστε να μιλήσει και η αντιπολίτευση. Το ΤΕΕ ανατολικής Κρήτης, κ. Υπουργέ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ(Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Η περιφέρεια και ο δήμος, κ. Καραμανλή.

**ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ(Εισηγητής της Ν.Δ.):** Νομίζω, ότι τον στηρίζετε τον περιφερειάρχη, μαζί με το ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Για μας το έργο είναι διπλό, μαζί με το αεροδρόμιο στο Καστέλι, και χαίρομαι που αναφέρθηκε ο Εισηγητής σε αυτό, δημιουργείται και ένα άλλο έργο στο παλιό αεροδρόμιο. Εγώ χαίρομαι, διότι η Ν.Δ. έχει μια εντελώς διαφορετική πρόταση από αυτήν που έχει ο ΣΥΡΙΖΑ, αλλά τουλάχιστον συμφωνούμε σε κάτι, ότι κινδυνεύει το αεροδρόμιο του Ηρακλείου να γίνει ένα νέο Ελληνικό. Άκουσα τον Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ να θέλει να μεταφέρει εκεί δημόσιες υπηρεσίες.

Θα μου επιτρέψετε να πω κάτι. Δεν είναι δουλειά ούτε του ΣΥΡΙΖΑ ούτε της Ν.Δ. να αποφασίσει τι θα γίνει σε αυτό το αεροδρόμιο. Καλό είναι να μάθουμε από τα λάθη του παρελθόντος και να μην τσακωνόμαστε ο Δήμος, η Περιφέρεια και το Υπουργείο για το τι θα γίνει εκεί, διότι δεν θα γίνει ποτέ τίποτα, θα μπούμε σε ένα διάλογο, ο οποίος θα κρατήσει πάρα πολλά χρόνια.

Καλό είναι να εμπιστευτούμε τον ιδιωτικό τομέα, όπως σιγά-σιγά κάνετε και εσείς και να φέρουμε ιδιώτες να κάνουν προτάσεις, διότι το οικόπεδο του παλιού αεροδρομίου στο Ηράκλειο είναι ένα φιλέτο και καλό είναι να αξιοποιήσουμε. Εμείς έχουμε δώσει συγκεκριμένες προτάσεις, όταν παρουσιάσαμε το πρόγραμμά μας για τις υποδομές και τις μεταφορές και αυτές οι προτάσεις καλό είναι σιγά σιγά να μπουν σε μια διαδικασία διαλόγου. Δυστυχώς, η ανησυχία που έχουμε για το Καστέλι, η οποία νομίζω ότι φαίνεται και στο διάλογο που είχαμε με τους φορείς, είναι ότι το έργο αυτό κινδυνεύει και πάλι με τεράστιες καθυστερήσεις, διότι ακούσαμε την Αρχαιολογία, ακούσαμε τις ενστάσεις που υπάρχουν για περιβαλλοντικά θέματα, τις ακούμε και από τους δικούς σας τους βουλευτές και από τις τοπικές κοινωνίες.

Επίσης, υπάρχει και ένα ζήτημα με τον ΒΟΑΚ, διότι όπως καταλαβαίνετε, εάν καθυστερήσει και ο ΒΟΑΚ δεν θα υπάρξει αεροδρόμιο, διότι βασική προϋπόθεση για ένα αεροδρόμιο είναι να συνδεθεί με μια βασική οδική αρτηρία.

Αυτά τα ζητήματα πρέπει να συζητήσουμε και αντί να μπαίνουμε σε μια πολιτική κοκορομαχία καλό είναι να κάτσει και ο πολιτικός και ο τεχνικός κόσμος, όπως είχε κάνει στο παρελθόν, και να αποφασίζει ποια έργα είναι αυτά που προκρίνουμε για την επόμενη δεκαπενταετία, διότι δεν είναι δουλειά των πολιτικών μόνο να αποφασίζουν, είναι δουλειά και του τεχνικού κόσμου και του ιδιωτικού τομέα να προτείνει καινούργιες ιδέες.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ):** Βεβαίως με αυτά που ακούστηκαν από τους δύο Εισηγητές πριν, αλλά και από τις παρεμβάσεις του Υπουργού, κινδυνεύει να χαθεί η ουσία σε πολλά ζητήματα, είμαι όμως υποχρεωμένος να αναφερθώ.

Ο κύριος σκοπός μας είναι να δούμε, πώς το έργο θα προχωρήσει, πώς θα προχωρήσει σωστά, με σεβασμό στο περιβάλλον, στην τοπική κοινωνία και βεβαίως πώς θα γίνει με τρόπο που να εξυπηρετεί στο μέγιστο τις αναπτυξιακές ανάγκες της Κρήτης, την ανάπτυξη του τουρισμού και βεβαίως την ανάγκη για ευημερία των Κρητικών. Αυτός πρέπει να είναι ο στόχος μας και θα πρέπει να στηρίζεται σε μια αλήθεια ή σε αλήθειες και όχι σε ψέματα, προπαγάνδα ή ψευδαισθήσεις. Το ζήτημα των έργων είναι βεβαίως πράξη, που ξεκινά από την ιδέα, την απόφαση, το σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση, τις διαδικασίες, τη μελέτη, την υλοποίηση.

Αναφέρθηκε αναλυτικά σε πολλά θέματα ο κ. Ηγουμενίδης, τα οποία είναι βεβαίως θέματα, που ανακοινώνει ο κ. Σπίρτζης, για τους οδικούς άξονες του νομού Ηρακλείου. Να πω ότι, το τεράστιο πρόβλημα, το οποίο υπάρχει είναι ότι τέσσερα χρόνια τώρα δεν δημοπρατήθηκε, δεν χρηματοδοτήθηκε κανένα νέο έργο στο νομό Ηρακλείου, κανένα νέο οδικό έργο. Αντίθετα και για τον ΒΟΑΚ, καταργήθηκαν δημοπρατημένα τμήματα, χρηματοδοτημένα, όπως το Πάνορμο Εξάντη, με τη δέσμευση, ότι θα επαναδημοπρατηθεί. Ποτέ δεν έγινε, γιατί τέσσερα χρόνια τώρα, «πιπιλίζει» ο κ. Σπίρτζης, το δόγμα, ότι θα κάνουμε νέα χάραξη για νέο ΒΟΑΚ. Μετά από τέσσερα χρόνια, ήρθε τις προάλλες να ανακοινώσει, ότι θα γίνει με τη παλιά χάραξη, με μικρές βελτιώσεις. Αλλά, τι είχε καταφέρει; Να ροκανίσει το χρόνο. Τώρα, δήθεν αρχίζει ο χρόνος. Όχι, τέσσερα χρόνια χάθηκαν.

Για το έργο Γούβες - Χερσόνησος, οφείλω να πω, ότι ενώ είχε ανάδοχο από το 2013, το έργο καθυστέρησε. Έπρεπε γύρω στο 2015-2016 να είχε ολοκληρωθεί, σε κάθε περίπτωση ολοκληρώθηκε, έστω τώρα. Υπάρχουν κάποια προβλήματα, τα οποία έχω θέσει και πρέπει να αντιμετωπιστούν, γιατί αποτελεί ένα οργανικό τμήμα, ένα συνεκτικό κομμάτι του ΒΟΑΚ, που θα εξυπηρετήσει το αεροδρόμιο Καστελίου. Δεν είναι δυνατόν να υπάρχουν παγίδες και τεχνικά λάθη, όχι στην κατασκευή, αλλά και στη μελέτη, η οποία, όμως, τότε που έγινε, δεν αφορούσε προφανώς το σύγχρονο έργο το οποίο βλέπουμε να έχει κατασκευαστεί και που αναδείχθηκε το προηγούμενο διάστημα και από μένα προσωπικά, αλλά ο κ. Υπουργός δεν θέλει να το καταλάβει.

Το 2014 είχαμε δημοπράτηση του υπόλοιπου τμήματος, για να αξιοποιηθεί το σύνολο των έργων του δρόμου Ηράκλειο - Μεσσαρά. Το έργο είχε ατυχίες και τεχνικές και μετά από θεομηνίες και βεβαίως, πολλά χρόνια καθυστέρηση. Χρειαζόταν άλλη μια καθυστέρηση από τον κ. Σπίρτζη. Το 2015 που μπορούσε να αναθέσει το έργο στο νόμιμο δικαιούχο να είναι ανάδοχος, έκανε δύο χρόνια σχεδόν να το πράξει. Χρειάστηκαν τέσσερις πέντε κοινοβουλευτικές παρεμβάσεις, γνωμοδοτήσεις και ξανά γνωμοδοτήσεις, για να μην δώσει στο πρώτο ανάδοχο το έργο και να το δώσει στο δεύτερο, όπως όφειλε από την πρώτη μέρα να το κάνει. Το ίδιο και με τους κόμβους, οι οποίοι χρηματοδοτήθηκαν από το 2014, από τον τότε Υπουργό τον κ. Χρυσοχοΐδη. Το 2015 που λέει ότι δεν ήταν στο ΠΑ.ΣΟ.Κ., προεκλογική ομιλία του κ. Χρυσοχοΐδη, προσφώνηση Χρήστος Σπίρτζης. Ενώ, λοιπόν, είχαν χρηματοδοτηθεί το 2014 οι κόμβοι, είναι 2019 και δεν έχει ακόμα ξεκινήσει το έργο, με ευθύνη, προφανώς, του κ. Υπουργού. Άρα, λοιπόν, μη λέμε ούτε για επιτάχυνση ούτε για οτιδήποτε.

Έρχομαι τώρα στο έργο αυτό καθαυτό. Καλός τους και τους δύο, και ο ένας λέει έργο μας και ο άλλος λέει έργο μας. Να σας πω, λοιπόν, όταν το έργο μπήκε στον οριστικό δρόμο με την υπουργική απόφαση, ξεκίνησε από το νομαρχιακό συμβούλιο και στη συνέχεια από το Υπουργείο Μεταφορών. Επί Ν.Δ. καθυστέρησε από το 2004 μέχρι το 2008. Είμαι βουλευτής από το 2004 και δεν θα ήμουν γνώστης αν δεν ήμουν από κοντά στο έργο. Ήρθε η πρώτη δημοπράτηση το 2008, λίγες μέρες πριν τις εκλογές του 2009, με 800 εκατ. προϋπολογισμό και στη συνέχεια, αναμορφώθηκε όλο αυτό και κοντά στη σημερινή μορφή, με μικρές μόνο τροποποιήσεις, δημοπρατήθηκε πρώτη φορά το 2011 ουσιαστικά.

Από εκεί και πέρα, υπήρξαν και τροποποιήσεις, αλλά και καθυστερήσεις και λόγω της κρίσης, διότι προφανές είναι, ότι από τη στιγμή που επιλέχθηκε το μοντέλο της συγχρηματοδότησης με τον ιδιωτικό τομέα, ότι θα έπρεπε να υπάρχει και η εμπιστοσύνη και οι ανάλογες χρηματοδοτήσεις, οι οποίες δεν υπήρχαν, για να μην συμμετέχει ουσιαστικά κανένας όλο το προηγούμενο διάστημα. Το 2016 υπήρξε η συμμετοχή του συγκεκριμένου φορέα, που είναι ανάδοχος του έργου.

Άρα, σήμερα, ας μη λέει ο καθένας ότι είναι έργο δικό μας, είναι έργο των άλλων. Είναι έργο που αποφασίστηκε, όπως σας είπα, από το νομαρχιακό συμβούλιο, από την τοπική κοινωνία, έργο που υιοθετήθηκε από το 2003 από την κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και προχώρησε με τα προβλήματα που έφτασε μέχρι σήμερα. Μπορεί να υπάρχουν ευθύνες σε συγκεκριμένους, ή άλλες, μη λέμε, όμως, ότι φταίνε οι μεν ή οι δε. Να δούμε το θέμα, του τι άποψη έχουν τα κόμματα σε τοπικό επίπεδο; Μα και η Ν.Δ. είναι διχασμένη και ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. είναι διχασμένος. Γιατί απορείτε κ. Υπουργέ;

Ο τοπικός ΣΥΡΙΖΑ συνεχίζει να είναι αντίθετος και με την υποψήφια Δήμαρχο Ηρακλείου μέχρι την προηγούμενη εβδομάδα, του ΣΥΡΙΖΑ και με άλλα στελέχη που είναι αντίθετα αλλά και η Ν.Δ.. Ο Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου σήμερα του Δήμου Ηρακλείου, υποψήφιος βουλευτής της Ν.Δ., κ. Πασπάτης, έχει θέσει το ζήτημα να ξαναγυρίσουμε στη μελέτη του λοξού και απορώ και με σας που λέτε ότι έχετε όλοι την ίδια άποψη και με τη Ν.Δ.. Έλεος πια!

Το θέμα του Λοξού κρίθηκε το 2003 και πώς κρίθηκε; Ο προϋπολογισμός του έργου ήταν 388 εκατ. εάν αφαιρέσουμε ένα κομμάτι το οποίο δεν μπορούσε να υλοποιηθεί ήταν περίπου στα 300 εκατ.. Αυτός ήταν ο προϋπολογισμός του έργου. Δεν ξέρω τι είπατε ή τι γνώση έχετε αλλά οφείλετε να έχετε, διότι η ΥΠΑ είναι ένας επίσημος φορέας.

Δεν είναι αλήθεια ότι το έργο δεν μπορούσε να κατασκευαστεί τεχνικά, που είπε ο κ. Ηγουμενίδης, αποφασίστηκε όμως ότι η βέλτιστη λύση που μπορεί να καλύψει τις ανάγκες τα επόμενα χρόνια για την ανάπτυξη που θέλουμε για το νησί και ποσοτικά και ποιοτικά είναι η λύση που υποδείχθηκε από τη μελέτη του ΕΜΠ, από τη μελέτη που ανέθεσε το Υπουργείο Μεταφορών το 2003 για την επιλογή της θέσης για το νέο διεθνές αεροδρόμιο Καστελίου. Αυτή είναι η απόφαση. Όχι για τεχνικούς λόγους και μικροπροβλήματα, αλλά για ουσιαστικούς λόγους επιλέχθηκε αυτή η λύση. Τώρα ό,τι θέλετε μπορείτε να λέτε οι μετέπειτα για την απόφαση αυτή, εξάλλου δεν πληρώνετε ούτε Φ.Π.Α, ούτε 13%, ούτε 24% που το έχετε ανεβάσει, ούτε στα ψέματα, ούτε στις αναλήθειες.

Να δούμε, λοιπόν- και να επανέλθω σε αυτό- πώς μπορεί το έργο να γίνει σωστά για να έχουμε τη βέλτιστη απόδοση. Εμείς θέσαμε το ζήτημα που έχει να κάνει με το ΣΧΟΑΠ, όχι τώρα από την πρώτη ημέρα και από τότε που συζητιόταν και επί προηγούμενων κυβερνήσεων και το 2016 και έχω τα πρακτικά και τα είπα, ο κ. Υπουργός με παρέπεμψε στην αυτοδιοίκηση. Δεν ήταν ζήτημα μόνο της αυτοδιοίκησης, ήταν και του Υπουργείου Εσωτερικών, ήταν ζήτημα και χρηματοδότησης. Έστω και τώρα δεν έχει γίνει σωστά αυτό το πράγμα. Θα πρέπει λοιπόν μέχρι να αρχίσουν τα έργα στην πράξη, δηλαδή, να ολοκληρωθεί η μελετητική προετοιμασία, που την υπολογίζετε απ’ ό,τι είδα στον ενάμιση χρόνο, να ολοκληρωθεί και το ΣΧΟΑΠ. Δεν γίνεται να μη γίνει ΣΧΟΑΠ, δεν γίνεται να προχωρήσει το έργο. Το ονομάζετε τώρα τοπικό χωροταξικό. Η ανάγκη και η σκοπιμότητα του έργου, η οποία συζητείται και αυτή μαζί με τη σύμβαση σήμερα φαίνεται από δύο στοιχεία μόνο, τα οποία αναφέρει η εισηγητική έκθεση. Από το 2003 μέχρι το 2011 η μέση αύξηση για τα αεροδρόμια της χώρας ήταν 1,7 και για το αεροδρόμιο Ηρακλείου 1,1. Με την επόμενη περίοδο από το 2012 μέχρι το 2017 5,3% η αύξηση σε όλα τα αεροδρόμια της χώρας, 27% μόνο στο αεροδρόμιο Ηρακλείου. Άρα, λοιπόν, δεν συζητάμε για τη σκοπιμότητα πλέον, είμαστε υπέρ και προχωράει. Εκτός λοιπόν από το θέμα του ΣΧΟΑΠ έχουμε το θέμα του ειδικού αναπτυξιακού που θέτει ο Δήμος. Είναι απόφαση που πρέπει να πάρετε τώρα, ότι δίνουμε 5, 10,15 εκατ., όσα πείτε, για 5 χρόνια, για 7 χρόνια, επταετές, δεκαετές, τριετές, να δούμε τι θα πείτε, χρηματοδοτούμε και βάσει του ποσού και των προτάσεων που ήδη έχουν κατατεθεί να συγκροτηθεί αυτό το ειδικό αναπτυξιακό.

Στο θέμα των αποδοτικών δεν λέτε την αλήθεια, κύριε Υπουργέ, 1% προβλεπόταν για το Δήμο Μινώα συνολικά, 1% παρέμεινε παρά το ότι τάζατε 2,5%. Όταν πηγαίνατε στο Καστέλι λέγατε 2,5%, όταν φεύγατε από κει λέγατε έχει και η περιφερειακή ενότητα. Αυτά είναι τα κομπογιαννίτικα, που με ρωτήσατε τι είναι τα κομπογιαννίτικα. Πείτε 1% είναι, 1% είναι για τους Δήμους και θα το παίρνει η Περιφέρεια και όχι ο Υπουργός . Όχι ο εκάστοτε Υπουργός, από πού και ως πού; Τι δουλειά έχει ο εκάστοτε Υπουργός; Θα πηγαίνει απευθείας το 1% στο Δήμο Μινώα, απευθείας το 1% στην περιφερειακή ενότητα για τα υπόλοιπα και θα υπάρχει και το ειδικό αναπτυξιακό το οποίο θα έχει χρηματοδότηση συγκεκριμένη. Να την ακούσουμε, ποια είναι αυτή η συγκεκριμένη χρηματοδότηση.

Αυτά δεν αφορούν τη σύμβαση, αυτά αφορούν τα γύρω γύρω που πρέπει να γίνουν. Έχουμε το θέμα των οδικών αξόνων, πως θα συνδεθεί η Μεσαρά; Χωρίς μελέτη, χωρίς έργο; Από εκεί που σταματά στη διασταύρωση του δρόμου Χερσόνησος – Καστέλι – Αρκαλοχώρι, δεν πρέπει να γίνει μια σύνδεση με την Μεσαρά; Θα πρέπει να προχωρήσει μια μελέτη σκοπιμότητας και προ-μελέτη για να δούμε την χάραξη, πρέπει να γίνει εδώ και τώρα. Θα πρέπει να δούμε την βελτίωση σε τετράϊχνο, του δρόμου που συνδέει το αεροδρόμιο και από την άλλη πλευρά, από το Ηράκλειο - Αρκαλοχώρι. Δεν γίνεται, υπάρχει πρόβλεψη και θα πρέπει να το δείτε. Δεν μπορεί να γίνει διαφορετικά οδική σύνδεση του αεροδρομίου με μισά πράγματα. Έχουμε τα ζητήματα που έχουν να κάνουν με τη διαχείριση των υδάτων, τη διαχείριση των λυμάτων, ορισμένα αντιμετωπίζονται και ορισμένα όχι, κυρίως να δείτε την κλιματική αλλαγή και την αύξηση των βροχοπτώσεων που δεν έχει υπολογιστεί από τη μελέτη. Δείτε τα θέματα που έχουν να κάνουν με τη μεταφορά της ενέργειας και τη μεταφορά των καυσίμων.

Δείτε τα θέματα που έχουν να κάνουν με το τοπικό αναπτυξιακό σχέδιο που σας είπα και κλείνω τοποθετούμενος για το θέμα που έχει να κάνει με τις απαλλοτριώσεις και το αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης». Οι απαλλοτριώσεις, έχω καταθέσει μια συγκεκριμένη πρόταση, είναι θέμα της Κυβέρνησης και όχι της Δικαιοσύνης. Κάθε απαλλοτρίωση, κάθε ποσό απαλλοτρίωσης, κάθε ιδιοκτήτης θα έχει επιπλέον αποζημίωση, ανάλογα με το ποσοστό της περιουσίας που του αφαιρείται και μιλώ για το 50% και επάνω.

Για όποιον αφαιρείται εκατό τοις εκατό η περιουσία του, δηλαδή, χάνει, αποκληρώνεται και δεν ξέρει να κάνει άλλη δουλειά, δεν είναι ούτε μηχανικός, ούτε τίποτα, είναι στο χωριό εκεί και κάνει παραγωγή ελαιολάδου, εκεί θα έχουμε μια προσαύξηση της τάξεως του 50%. Εάν αφαιρείται το 80% της περιουσίας, θα έχει 40% προσαύξηση και αυτή η κλίμακα να εφαρμοσθεί ή όποια άλλη κλίμακα επιλέξετε, αλλά δεν μπορεί να μην βλέπετε αυτό το μεγάλο πρόβλημα που δημιουργείται και να τους τάζετε ότι θα τους δώσετε παραχώρηση γαιών σε άλλες περιοχές, για να πάνε αλλού να μετοικήσουν. Να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που έχουν να κάνουν με τους τρεις οικισμούς, να αντιμετωπιστούν όλα τα ζητήματα που δημιουργούνται και τέλος, κλείνω, αναφερόμενος στο ζήτημα της αξιοποίησης του αεροδρομίου «Νίκος Καζαντζάκης», που είναι πάρα πολύ σημαντικό, τέθηκε απ' όλους και η αρνητική εμπειρία που έχουμε τώρα από το τέως αεροδρόμιο Ελληνικού, λέει πολλά.

Πρέπει επομένως να έχουμε έγκαιρα την μελέτη αξιοποίησης, με πρώτο λόγο στην Περιφέρεια και τον δήμο Ηρακλείου για να δούμε ένα σύγχρονο διοικητικό κέντρο, να δούμε ένα κέντρο Κρητικού πολιτισμού και καινοτομίας, να δουν εν πάση περιπτώσει, ότι αποφασισθεί, να μπαίνει σε δρομολόγηση και να μην έχουμε τα ίδια ζητήματα που αντιμετωπίζουμε αλλού.

Θα αναφερθώ ξανά και κλείνω, ότι για ένα μεγάλο έργο, όπως το αεροδρόμιο Καστελίου, που είναι αεροδρόμιο Καστελίου - Ηρακλείου, όχι, όπως έκανε λάθος, πιστεύω, ο Δήμαρχος, όπου είπε Ηρακλείου - Καστελίου, δεν είναι Ηρακλείου - Καστελίου, είναι «Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο Καστελίου - Ηρακλείου Κρήτης». Αυτό είναι το όνομα, εσείς έχετε κρύψει το Καστέλι, δεν ξέρω εάν θα διατηρήσετε και τον τίτλο «Νίκος Καζαντζάκης» ή όχι, αλλά αυτό επειδή θα γίνει μελλοντικά, θα το αποφασίσουν άλλοι κι οπότε, έχουμε καιρό γι' αυτό.

Να δούμε επομένως τα θέματα αυτά με τον καλύτερο τρόπο, για να υπάρξει και συναίνεση των τοπικών κοινωνιών, οι οποίες εκφράζουν την γνησία αγωνία, βεβαίως, από κει και πέρα, θα υπάρξουν και τα αρνητικά που δεν θα μπορούν να αντιμετωπιστούν, αλλά να φροντίσουμε αυτά να είναι τα ελάχιστα. Μπορούμε να το κάνουμε και πρέπει να το κάνουμε. Δείχνουν ορισμένοι εδώ άγνοια, είπε ένας λέει ό,τι έχει 3,5 ευρώ το λάδι φέτος και τι θα γίνουμε;

Δεν το παίρνουνε, δεν έχει ούτε 2 ευρώ, δεν θα είναι το ζήτημα συγκυριακά όμως το τι είναι, η αξία δεν αποτιμάται έτσι. Έχουμε μια αξία της περιοχής, η οποία μπορεί να μεταβληθεί, μπορεί να αλλάξει, αλλά να διατηρηθεί συνολικά και αυτό επιδιώκουμε και γι' αυτό λέμε ναι, σε ένα σωστό έργο για την ωφέλεια της Κρήτης και της περιοχής.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, το λόγο τώρα έχει η Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή.

**ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή):** Ευχαριστώ πολύ. Το παρόν σχέδιο νόμου πραγματεύεται την κύρωση της σύμβασης παραχώρησης που υπογράφτηκε στις 21 Φεβρουάριου του 2019 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ανωνύμου Εταιρείας με την επωνυμία «Διεθνής Αερολιμένας Ηρακλείου Κρήτης Ανώνυμος Εταιρεία Παραχώρησης» της «ΤΕΡΝΑ Ανώνυμος Τουριστική Τεχνική και Ναυτιλιακή Εταιρεία» και της εταιρείας «GMR Airport Limited». Αφορά στη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης στην περιοχή του Καστελίου, που θα αποτελεί το δεύτερο σε μέγεθος αεροδρόμιο της χώρας μας, καθώς και των σχετικών απαραίτητων οδικών συνδέσεων και επιπλέον τριών κάθετων οδικών αξόνων προς τη Νότια Κρήτη, έναν από τα Χανιά έως την Παλαιόχωρα, έναν από το Ρέθυμνο ως την Πλακιά και έναν από τη Χερσόνησο προς το Καστέλι και το Βιομηχανικό Πάρκο Αρκαλοχωρίου.

Ήδη στη θέση αυτή που προβλέπεται να κατασκευαστεί ο νέος αερολιμένας λειτουργεί υφιστάμενο στρατιωτικό αεροδρόμιο και νωρίτερα ακούσαμε από τους φορείς που είχαν προσκληθεί ότι από αυτό γίνονται αναχαιτίσεις των F-16 πολύ συχνά.

Να πούμε αρχικά ότι πρόκειται για μία πολύπαθη ιστορία που κρατάει ήδη πάνω από 10-15 χρόνια από τις εξαγγελίες του Σημίτη το 2004 ως τις δηλώσεις περί δημοπράτησης του έργου από τον τότε Υφυπουργό ΠΕΧΩΔΕ Σουφλιά το 2009 και εδώ θα πρέπει να διαπιστώσουμε ήδη τα εξής. Μιλάμε για ένα μεγάλο έργο υποδομής και από την πρώτη συνεδρίαση κιόλας της σχετικής επιτροπής, εσείς από τα κόμματα και από κόμματα του λεγόμενου συνταγματικού τόξου, το μόνο που κάνετε είναι να μαλώνετε για το ποιος ξεκίνησε πρώτος τις διαδικασίες για την έναρξη του έργου. Από τη μία ο ΣΥΡΙΖΑ παλιά, ως αντιπολίτευση, ακόμα δήθεν διαφωνούσε με την ανάθεση του έργου υπό τη μορφή ΣΔΙΤ με σύμβαση παραχώρησης, αλλά στη συνέχεια αναδίπλωσε, όπως πράττουν όλοι οι συνεπείς υπηρέτες του τοκογλυφικού κεφαλαίου και όπως αποδεικνύεται από την παρούσα σύμβαση. Από την άλλη, οι ολετήρες της εθνικής μας οικονομίας, το παλιό δίπολο Νέα Δημοκρατία-ΠΑΣΟΚ, που διαγκωνίζονται για το ποιος ξεκίνησε πρώτα τις σχετικές διαδικασίες.

Μόνο που τελικά όλοι σας συμφωνήσατε στο νεοφιλελεύθερο και καταστροφικό για τα εθνικά συμφέροντα μοντέλο της σύμβασης παραχώρησης, που προωθούσε εξαρχής το παλιό δίπολο και στη συνέχεια πολιτικό ζεύγος της Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ. Άρα, μία χαρά τα βρίσκετε και σε αυτόν τον τομέα και απέναντί σας βρίσκεται μόνο η Χρυσή Αυγή και με χαρά ακούσαμε την τοποθέτηση του Εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας που παραδέχτηκε ότι ΣΥΡΙΖΑ και Νέα Δημοκρατία ασκούν φιλελεύθερη πολιτική, άρα είστε μία από τα ίδια. Εκλογές έρχονται, να ξέρει ο κόσμος ότι όποιο κόμμα και να ψηφίσει, το αποτέλεσμα θα είναι το ίδιο.

Θα θέλαμε πρώτα να ξεκαθαρίσουμε ότι προφανώς μία εθνική οικονομία, όπως αποτυπώνεται και περιγράφεται στο πολιτικό πρόγραμμα του Λαϊκού Συνδέσμου-Χρυσή Αυγή, απαιτεί πέραν της ανάπτυξης του πρωτογενούς τομέα, της εθνικής ανεξαρτησίας σε ενεργειακό και σε αμυντικό επίπεδο και έργα υποδομής, όπως είναι τα αεροδρόμια, διότι αποτελούν και αυτά στοιχεία που θα μπορούσαν -το τονίζουμε αυτό- να συμβάλουν καταλυτικά στην οικονομική ανάπτυξη της εθνικής μας οικονομίας και λέμε θα μπορούσαν, διότι και το εν λόγω έργο δεν θα υλοποιηθεί εξ ολοκλήρου με εθνικά κεφάλαια, ώστε να συμβάλει εξ ολοκλήρου με τα έσοδά του και την επακόλουθη δημιουργία θέσεων εργασίας στην ανάπτυξη της τοπικής και εθνικής οικονομίας, αλλά με τη σκανδαλώδη και γνωστή ποια μέθοδο της παραχώρησης εκμετάλλευσης, υπό την μορφή ΣΔΙΤ - Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, όπως γίνεται και με πολλά άλλα μεγάλα έργα υποδομής στην πατρίδα μας, παραδείγματος χάρη αυτοκινητόδρομους και αλλά και όλοι γνωρίζουμε ότι με τα σημερινά δεδομένα και τις πρακτικές σας, τα έργα αυτά στο τέλος ξεπουλιούνται κοψοχρονιά μέσω ΤΑΙΠΕΔ.

Όσον αφορά το τεχνικό και λειτουργικό ρόλο που επιτελεί το Αεροδρόμιο Ηρακλείου, αυτό δεν εγείρει αμφιβολία. Το έχουμε αναφέρει άλλωστε σε προηγούμενη συνεδρίαση. Βεβαίως, αναφύονται και κάποια ζητήματα τα οποία δεν πρέπει να εκφεύγουν της προσοχής μας, όπως προβλήματα θορύβου, κατά της προσ/απογειώσεις των αεροσκαφών, καθώς και κίνδυνο για τους κατοίκους της περιοχής, σε περίπτωση κάποιου αεροπορικού ατυχήματος. Διαθέτει έναν μόνο κύριο αεροδιάδρομο, ο οποίος είναι μη ορθά τοποθετημένος σε σχέση με τους επικρατούντες ανέμους και τον οικισμό της Νέας Αλικαρνασσού και σήμερα μάθαμε, μετά την ακρόαση των φορέων ότι δεν πληροί καν τους διεθνείς όρους ασφαλείας, διότι είναι μόνο 150 μέτρα, ενώ η ευρωπαϊκή οδηγία αναφέρει 300, δηλαδή, τα διπλάσια.

Στατιστικά τα υπόλοιπα αεροδρόμια της χώρας παρουσίασαν αθροιστική αύξηση 50,5%, ενώ λόγω των περιορισμών το υφιστάμενου αεροδρόμιου του Ηρακλείου παρουσίασε αύξηση μόλις 27%, κατά τα έτη 2013-2017. Επιδιώκεται, λοιπόν, με το εν λόγω έργο υποδομής η αύξηση της τουριστικής κίνησης και η ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας και των θέσεων απασχόλησης, όπως όλα τα μεγάλα έργα υποδομής. Αυτά είναι πράγματι θετικά στοιχεία, αλλά θα πρέπει να δοθούν υπό ένα ορθό πρίσμα και όχι με όρους νεοφιλελεύθερης και ιδιωτικής οικονομίας, καθώς πρόκειται για έργα μεγάλης εθνικής σημασίας, τα οποία σε περίοδο κρίσεων μπορούν να συμβάλουν ακόμη και στην αμυντική θωράκιση της χώρας μας, αρκεί να βρίσκονται πλήρως υπό εθνικό έλεγχο.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του προς υλοποίηση νέου αερολιμένα που περιγράφονται αναλυτικά στην αιτιολογική έκθεση του παρόντος, είναι πράγματι εντυπωσιακά και κανείς δεν θα μπορούσε να έχει αντίρρηση στη δημιουργία ενός τέτοιου σημαντικού έργου υποδομής εκ πρώτης όψεως. Το έργο αυτό προβλέπεται να ολοκληρωθεί σε συνολικά 60 μήνες, δηλαδή πέντε χρόνια, από την έναρξη του περιλαμβάνοντας συνολικά έξι τμηματικές προθεσμίες. Δεν θα μπούμε καν στην διαδικασία να σκεφτούμε πιθανές παρατάσεις και καθυστερήσεις που ενδέχεται να προκύψουν κατά την υλοποίηση του έργου.

Δεν θα αναφερθούμε στο γεγονός ότι δεν σκεφτήκατε τι θα γίνει στην περίπτωση που βρεθούν αρχαία στην περιοχή, που ακούσαμε τον φορέα ότι υπάρχουν πάρα πολλά αρχαία, τα οποία προφανώς και θα πρέπει να αναδειχθούν και να προστατευτούν πάση θυσία. Θα τονίσουμε όμως ιδιαίτερα ότι εδώ έχουμε μπροστά μας μια πραγματικά σκανδαλώδη σύμβαση που καλούμαστε να κυρώσουμε αν και κόπτεστε εσείς ότι βελτιώσατε σημαντικά τους όρους υπέρ του δημοσίου σε σχέση με παλαιότερες συμβάσεις παραχώρησης, όπως η περίπτωση του Ελευθέριος Βενιζέλος. Διότι μια σύμβαση παραχωρήσεως, παραμένει πάντα μια σύμβαση παραχωρήσεως όποιους όρους και να έχετε διαπραγματευτεί και συμφωνήσει.

Η κρυστάλλινη και εμπεριστατωμένη εικόνα που μας δίνει η ειδική έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, συνολική δαπάνη 520 εκατ. €, καταβολή από το ελληνικό δημόσιο 180 εκατομμύρια ευρώ στην Α.Ε., δαπάνες απαλλοτριώσεων του και επιβάρυνση του με το κόστος μετατοπίσεως των οργανισμών κοινής ωφέλειας αποτελεί περίτρανή απόδειξη ότι ο Έλληνας φορολογούμενος θα επωμιστεί και θα υποστεί αυτό το κόστος δια της πιστώσεως του βέβαια στον κρατικό προϋπολογισμό. Και το δημόσιο και η τοπική κοινωνία θα εισπράττει καραμέλες ενώ ο ιδιώτης θα θησαυρίζει. Από την άλλη, η εταιρεία έχει υποχρέωση να καταβάλλει στο δημόσιο για δικαιώματα και προνόμια που τους παραχωρούνται με τη σύμβαση, πρόσθετο αντάλλαγμα ίσο με 2% επί των συνολικών εσόδων εκμετάλλευσης της εταιρίας αεροδρομίου ως αντισταθμικό αντάλλαγμα. Το 1% θα καταβάλλεται στον δήμο Μινώα-Πεδιάδος και το άλλο 1% για την ενίσχυση της ανάπτυξης στους ΟΤΑ, της περιφερειακής ενότητας Ηρακλείου και σε άλλες κοινωφελείς δράσεις.

Ακούστηκε το επιχείρημα ότι αυτό το 2% αποτελεί πολύ μεγάλη επιτυχία των διαπραγματεύσεων γιατί στην περίπτωση του αεροδρομίου των Σπάτων δεν υπήρχε τέτοια πρόβλεψη. Και τότε και σήμερα ήσασταν παντελώς ανίκανοι να διαπραγματευτείτε οτιδήποτε. Αν όλα τα παραπάνω δεν είναι σκανδαλώδη, τότε τι είναι; Και όλα εις βάρος των Ελλήνων φορολογουμένων και υπέρ των λεγόμενων «εθνικών εργολάβων» με τους οποίους το πολιτικό σύστημα συνδιαλέγεται άψογα και κάνει μια χαρά «μπίζνες» εδώ και δεκαετίες.

Περαιτέρω, ορίζεται ότι η περίοδο παραχώρησης στον ιδιώτη ορίζεται στα 35 έτη με δυνατότητα παράτασης για 10 επιπλέον έτη. Η σύμβαση ισχύει για 37 έτη. Οι αρχικοί κοινοί μέτοχοι υποχρεούνται να μεταβιβάσουν στο δημόσιο το 45,9% των μετοχών της εταιρίας, ενώ το δημόσιο κατέχει τις μετοχές της εταιρίας και μέχρι του ποσοστού 35% είναι αναπαλλοτρίωτες και αμεταβίβαστες. Για εμάς αν δεχόταν κανείς θεωρητικά την συμμετοχή ιδιώτη σε ένα τέτοιο έργο θα έπρεπε να παραμένει τουλάχιστον η πλειοψηφία των μετοχών στο δημόσιο. Ούτε αυτό πετύχατε λοιπόν.

Σκανδαλώδες είναι επίσης το γεγονός ότι οι ποινικές ρήτρες προς την εταιρία περιορίζονται στο γέλιο ποσό των 50 εκατομμυρίων ευρώ. Στις απώλειες εσόδων του δημοσίου, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω περιλαμβάνονται και τα ποσά κατά τα οποία η εταιρία απαλλάσσεται από κάθε είδους δημοτικά τέλη, ή φόρους καθώς και από φόρους ή δασμούς ακίνητης περιουσίας αναφορικά με το αεροδρόμιο και τη ζώνη εμπορικών χρήσεων, ενώ ο Έλληνας φορολογούμενος πληρώνει ΕΝΦΙΑ για το σπιτάκι και το χωράφι του. Αποτελεί δε επικοινωνιακό τρυκ αν όχι κατάφορο εμπαιγμό, απορία βεβαίως της δόλιας απατηλότητας που κατατρέχει το πλουτοκρατικό πολιτικό σύστημά σας, το γεγονός ότι δήθεν η διαδικασία επιλογής του αντικειμένου της συμβάσεως εναρμονίζεται με την περιβαλλοντική συνείδηση, με τη διαφάνεια και με τις αρχές του υγιούς ανταγωνισμού.

Η εκμετάλλευση ενός τέτοιου εμβληματικού έργου από ιδιωτικούς κύκλους απέχει παρασάγγας από κάθε έννοια προασπίσεως του δημοσίου συμφέροντος ειδικώς όταν δεν διαφαίνονται καν οφέλη στην τοπική οικονομία. Και επειδή τόσα χρόνια γνωρίζουμε πως δουλεύει το σύστημα της πλουτοκρατίας και του αντιλαϊκού νεοφιλελεύθερου συστήματος είμαστε σε θέση να προβλέψουμε ότι οι ανακύπτουσες από αυτή την επένδυση θέσεις εργασίας που υπολογίζονται σε περίπου 1.500, προφανώς δεν θα καλυφθούν από Έλληνες εργαζόμενους αλλά από πάσης φύσεως αλλογενείς επήλυδες οι οποίοι κατονομάζονται καταχρηστικώς υπό το άνθος της σταθεροπολιτικής τυραννίας, οικονομικοί μετανάστες και αποτελούν την εύκολη λύση λόγω της μαύρης εργασίας και του χαμηλού κόστους.

Αυτό από τη μια μεριά είναι θετικό, αλλά από την άλλη πάλι όμως ακούσαμε, ότι θα ξεπατώσετε ελαιώνες, ένα πλούτο αμύθητο της ελληνικής γης και θα πληγούν καίρια οι αγρότες της περιοχής. Επιπλέον, δεν έχετε προβλέψει τίποτα για το υφιστάμενο αεροδρόμιο του Ηρακλείου και πώς θα αξιοποιηθεί η έκταση του στο μέλλον υπέρ των συμφερόντων των κατοίκων. Διαφορετικά θα έχουμε μία από τα ίδια, όπως στην περίπτωση του Ελληνικού που παραμένει μια απέραντη αναξιοποίητη έκταση, ένα νεκροταφείο στην κυριολεξία.

Το συμπέρασμα λοιπόν που εξάγεται είναι ότι, δυστυχώς πρεσβεύετε και προάγεται την απεχθέστερη μορφή του νεοφιλελευθερισμού εις βάρος του ελληνικού λαού και συνεχίζετε ακάθεκτοι την εκποίηση της δημόσιας περιουσίας και το ξεπούλημα των υποδομών της χώρας, εκχωρώντας τους δυσωνύμους κύκλους των γνωστών και μη εξαιρετέων ιδιωτών αρπακτικών. Η παραχώρηση έργου οδηγεί αναποδράστως στην εκχώρηση έργου και αυτό το γνωρίζετε πολύ καλά. Αυτό άλλωστε δρομολογείται και με τα υπόλοιπα αεροδρόμια, αφού κατόπιν αυτών των επονείδιστων ενεργειών ιδιωτικοποιούνται τα 39 πολιτικά αεροδρόμια.

Συμπερασματικά, ως εθνικό και λαϊκό κίνημα τιθέμεθα διαρρήδην υπέρ της δημιουργίας έργων υποδομής ως μοχλός αναβάθμισης της τοπικής και εθνικής οικονομίας και εφαλτήριο αντάξιο της, αλλά αυτά θα πρέπει να αναλαμβάνονται και να προωθούνται από το ελληνικό δημόσιο ως δημόσια περιουσία, άλλωστε και κτήμα του ελληνικού λαού. Η καταλυτική συνδρομή λοιπόν του ελληνικού δημοσίου στην υλοποίηση τέτοιων έργων, δεν γίνεται επ’ ουδενί να κατοχυρωθεί από νεοφιλελεύθερες κυβερνήσεις, αλλά από μια εθνική διακυβέρνηση που θα θέτει την ύπατη βαθμίδα των κοινωνικών και οικονομικών προτεραιοτήτων του συμφέρον του ελληνικού λαού.

Επειδή λοιπόν οι όροι της υπογραφής της συμβάσεως είναι ιδιαζόντως επαχθείς, αλλά και οι συνέπειες που απορρέουν εξ αυτών ιδιαιτέρως καταστροφικές, καταψηφίζουμε το σχέδιο νόμου στο σύνολο του, όπως είχαμε τοποθετηθεί και στην πρώτη μας Επιτροπή. Ευχαριστώ.

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

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Θεωρούμε ότι η συζήτηση που προηγήθηκε στην ακρόαση των φορέων, ήταν ιδιαιτέρως αποκαλυπτική. Φανερά, ανοιχτά, Κυβέρνηση, Δήμος Μινώα – Πεδιάδος, Περιφέρεια, παίζουν το παιγνίδι των εταιριών. Αυτών τα συμφέροντα υπερασπίζονται και προωθούν προκλητικά και χωρίς προσχήματα, οι καπιταλιστές χαρακτήρισαν την κόλαση για το λαό που θα προκύψει με το νέο αεροδρόμιο ως επενδυτική όαση. Έφτασαν οι εκπρόσωποι της κοινοπραξίας να δώσουν τα εύσημα στον κ. Σπίρτζη τον Υπουργό Υποδομών, τον κ. Αρναουτάκη Περιφερειάρχη Κρήτης και υποψήφιο Περιφερειάρχη, τον κ. Καλογεράκη Δήμαρχο Μινώα – Πεδιάδος και υποψήφιο Δήμαρχο.

Η Κυβέρνηση, η Ν.Δ., το ΚΙΝΑΛ, ο Περιφερειάρχης, ο Δήμαρχος, εμφανίζονται ως οι πιο γνήσιοι αντιπροσωπευτικοί πολιτικοί εκπρόσωποι ιδιωτικών συμφερόντων, θυσιάζοντας τα συμφέροντα των κατοίκων της περιοχής του Καστελλίου. Αυτή η στρατηγική ταύτιση άλλωστε, εκφράζεται και στο ψηφοδέλτιο του κ. Αρναουτάκη στις επικείμενες περιφερειακές εκλογές, στο οποίο συναντιέται όλο το πολιτικό και οικονομικό κατεστημένο της Κρήτης. Εκφράστηκε άλλωστε σήμερα εδώ κατά την ακρόαση των φορέων.

Θέλουμε να πούμε ότι όλοι υπερασπίζονται μια επένδυση ληστρική σε βάρος της συντριπτικής πλειοψηφίας του λαού της περιοχής, με αλλαγή των χρήσεων γης, βίαιο εκτοπισμό μεγάλου αριθμού αγροτοκτηνοτρόφων, υποβάθμιση της ποιότητας των παραγόμενων προϊόντων με σοβαρές συνέπειες στην υγεία, στην ασφάλεια των κατοίκων, στην πολιτιστική κληρονομιά του τόπου. Το δημόσιο παραχωρεί σε ιδιωτικούς κολοσσούς το αποκλειστικό δικαίωμα μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του νέου διεθνούς αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης και μελέτη, κατασκευή και χρηματοδότηση των οδικών του συνδέσεων.

Ένα έργο που θα εξασφαλίζει τεράστια και σίγουρα κέρδη στην κοινοπραξία ξένων και ντόπιων μονοπωλιακών ομίλων, που σε τελική ανάλυση ο φορολογούμενος λαός είναι αυτός που θα πληρώσει το μάρμαρο και την τζάμπα εργασία εκατοντάδων εργαζομένων που θα εργάζονται ως σύγχρονοι σκλάβοι. Οι όποιες προτάσεις του δήμου και της περιφέρειας για κοινωνικά ανταλλάγματα που ακούστηκαν και εδώ, έχουν στόχο να χρυσώσουν το χάπι και να περάσει στα μαλακά η έγκριση της ληστρικής σύμβασης παραχώρησης και ενόψει φυσικά εκλογών.

Αν ζητούν να εξασφαλιστεί πρώτα -πριν την κατασκευή του έργου- ως ΧΟΑΠ που καθορίζει τις χρήσεις γης, γιατί τότε συμφωνούν με τη σύμβαση και την υπερψηφίζουν, αφού δεν έχει προηγηθεί;

Αν δεν εξασφαλίζει με σιγουριά τα αντισταθμιστικά οφέλη στο Δήμο, εφόσον αυτά θα καθορίζονται με απόφαση Υπουργού, όπως προβλέπεται στη σύμβαση, τότε γιατί συμφωνούν με τη σύμβαση;

Τόσο ο Υπουργός, ο Περιφερειάρχης και ο Δήμαρχος αγνόησαν πλήρως τον εκπρόσωπο των οικοδόμων, οι οποίοι κατά εκατοντάδες -οι οικοδόμοι- θα κληθούν να δουλέψουν σε αυτό το κατασκευαστικό έργο. Έθεσε το ζήτημα, ότι σε καμία των περιπτώσεων η σύμβαση δεν εξασφαλίζει, ούτε προοιωνίζει δουλειά με πλήρη εργασιακά δικαιώματα, θέτοντας την κατάργηση του νόμου Βρούτση, την επαναφορά και την υποχρεωτικότητα της συλλογικής σύμβασης εργασίας των οικοδομών στα όρια του 2009 και την επαναφορά του κατώτερου μισθού της Εθνικής Γενικής συλλογικής σύμβασης εργασίας στα 751 €. Την τήρηση των μέτρων ασφαλείας και ωραρίων των εργαζομένων στις κατασκευές και τη στελέχωση των ελεγκτικών μηχανισμών και των μέσων που χρειάζονται, ώστε να μπορούν να δημιουργούν τους ελέγχους. Ένα ιδιωτικό αεροδρόμιο -και το γνωρίζουν οι πάντες αυτό- ποτέ δεν μπορεί να διασφαλίσει εργασιακά, μισθολογικά και ασφαλιστικά δικαιώματα των οικοδόμων. Κέρδος των καπιταλιστών και συμφέροντα των εργαζομένων δεν συμβιβάζονται. Δεν ταιριάζουν. Είναι εκ διαμέτρου αντίθετα.

Γνωρίζετε, ότι επικρατούν συνθήκες «γαλέρας», τα εξευτελιστικά μεροκάματα, η τρομοκρατία σε χώρους δουλειάς, η καταστρατήγηση του ημερήσιου και εβδομαδιαίου χρόνου εργασίας και πολλά άλλα, εκτός εάν οι συγκεκριμένες κοινοπραξίες είναι «καλοί Σαμαρείτες» και δεν το ξέραμε. Βέβαια, κατά την άποψή μας ως Κ.Κ.Ε. ούτε ένα κρατικό Αεροδρόμιο μπορεί από μόνο του, να διασφαλίσει τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων, όταν το ίδιο αυτό αστικό κράτους και οι κυβερνήσεις του στον καπιταλισμό νομοθετούν αντεργατικά μέτρα και από την άλλη προωθούν ευνοϊκούς επενδυτικούς όρους και προϋποθέσεις για τους κατασκευαστικούς ομίλους.

Επιτρέψτε μας, να σας πούμε, λοιπόν, και να σας προσάψουμε, ότι παίζετε το παιχνίδι των εταιριών. Ακόμα και η βιασύνη να πέσουν γρήγορα οι «σκαπετιές» και να ολοκληρωθεί μέχρι το 2024 σχετίζεται με τα κέρδη που επιδιώκει να εξασφαλίσει η κοινοπραξία από τις διακυμάνσεις της αξίας του σπατόσημου. Με νόμο το 2017 το σπατόσημο από 20€ έπεσε στα 12 € και προβλέπεται το 2024 από τα 12 € η άξια του να πέσει στα 3 €. Να γιατί βιάζεται, λοιπόν, η Κυβέρνηση Δήμος και Περιφέρεια να τελειώσει το έργο του 2014, για να μη χάσει τα οφέλη η κοινοπραξία από το σπατόσημο.

Ο λαός, λοιπόν, και πάλι θα χρεωθεί το κόστος κατασκευής του Αεροδρομίου για να βγάζει αμύθητα κέρδη η κοινοπραξία. Σιγά μην επενδύσουν οι εργολάβοι για «την ψυχή της μάνας τους». Η κοινοπραξία μπαίνει με 5 εκατ. € μετοχικό κεφάλαιο, ενώ το Κράτος θα τους δώσει 180 εκατ. € -χρήματα του λαού- και μέσα σε έξι (6) χρόνια έχουν κάνει απόσβεση και η εταιρία θα έχει ετησίως 80 εκατ. κέρδη. Θα παίρνουν στο ακέραιο το σπατόσημο, όταν η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) για το Αεροδρόμιο Νίκος Καζαντζάκης δεν πήρε ούτε ένα σεντς όλα τα προηγούμενα χρόνια.

Επιπλέον, με την παρούσα σύμβαση, η Κυβέρνηση παραχωρεί το δικαίωμα στους ιδιώτες επενδυτές, να καθορίζουν, να επιβάλουν και να εισπράττουν τέλη αεροπορικών δραστηριοτήτων και έσοδα μη αεροπορικών δραστηριοτήτων από την εκμετάλλευση εμπορικών δραστηριοτήτων του νέου αεροδρομίου. Το ΝΑΤΟ από την παράλληλη στρατιωτική χρήση του αεροδρομίου θα εξαιρείται από την είσπραξη τελών αεροπορικών πτήσεων και δραστηριοτήτων.

Γι' αυτό επιχειρείτε με φθηνά επιχειρήματα, υποσχέσεις και ψευτό-αντισταθμιστικά, για να πείσετε τους κατοίκους, να αποδεχτούν το αεροδρόμιο, που όμως σε τίποτα δεν αντισταθμίζεται από τις ολέθριες συνέπειες που θα υποστούν οι κάτοικοι, οι οποίοι θα κληθούν στο υπόλοιπο της ζωής τους αυτοί και τα παιδιά τους να ζήσουν σε ένα κλουβί ή μάλλον σε μία σκάφη με κηροζίνη. Χαμένα θα βγουν τα λαϊκά στρώματα λόγω του υψηλού κόστους μεταφοράς, των διοδίων, λόγω του νέου βόρειου οδικού άξονα, που επίσης, θα είναι ιδιωτική επένδυση και ας λέει ο κ. Τσίπρας, προχθές που ήλθε στην Κρήτη, ότι δεν θα επιβληθούν διόδια -πρώτη φορά το ακούμε αυτό- ιδιωτική επένδυση, χωρίς διόδια. Δεν ξέρω ποιος είναι αυτός που θα έρθει να επενδύσει χωρίς διόδια, αλλά και λόγω των άθλιων εργασιακών σχέσεων και κατά τη διαδικασία κατασκευής και κατά τη λειτουργία του αεροδρομίου. Ζημιωμένοι θα βγουν και οι αυτοαπασχολούμενοι και οι μικροί στο χώρο του τουρισμού. Γενικά ο μικροτουρισμός θα βγει ζημιωμένος.

Ο Υπουργός προσπαθεί, κατά την άποψή μας, μ’ έναν ιδιαίτερα πονηρό τρόπο να στρέψει την αντιπαράθεση εάν θέλουμε Καστέλι ή λοξό στην Αλικαρνασσό. Το Κ.Κ.Ε. δεν μπήκε και δεν μπαίνει ποτέ σε αυτή τη λογική. Η αντίθεσή μας στη σύμβαση παραχώρησης στους μονοπωλιακούς ομίλους δε συνιστά μοιραία αποδοχή του λοξού. Του Κ.Κ.Ε. δεν είναι μελετητικό γραφείο! Θέτει τις πολιτικές συνισταμένες, λαμβάνει υπόψη του τις λαϊκές ανάγκες ως κριτήριο, θέτοντας το ερώτημα «ανάπτυξη από ποιον και για ποιον» και όχι ό,τι εξυπηρετεί τις κατασκευαστικές εταιρείες και τους μεγαλοξενοδόχους. Ρίχνει πολύ χαμηλά το επίπεδο που φτάνει στα όρια της πρόκλησης, όταν σαν δασκαλεύων ρωτά με ύφος 10 καρδιναλίων «ε, σιγά, και πόσοι είναι οι αγρότες στην περιοχή;» ή « πόσοι είναι οι κατά κύριο επάγγελμα αγρότες στην περιοχή;» σαν να μην ξέρει δηλαδή και σαν να τους λέει «ε, και τι έγινε εάν ξεκληριστούν κάποιοι λίγοι αγρότες;».

Αυτό υπονοεί ο κ. Σπίρτζης! Λες και είναι αριθμητικό το ζήτημα! Δείχνει, όμως, πόσο λίγα και φθηνά είναι τα επιχειρήματα που χρησιμοποιεί η κυβέρνηση για να δικαιολογεί τη στήριξη στους επενδυτές. Ας μας πει ο Υπουργός ποια μελέτη σκοπιμότητας δική του έχει υπογραφεί, με σφραγίδα κρατική, του Υπουργείου, κάποιας κυβέρνησης! Πολλές μελέτες, φυσικά, έχουν αναφερθεί, έχουν γίνει, αλλά ήταν μελέτες κατά παραγγελία και όχι οι επίσημες κρατικές μελέτες σκοπιμότητας. Ποτέ δεν υπήρξε ουσιαστικός διάλογος, ποτέ δεν υπήρξε ουσιαστική διαβούλευση, όπως λέτε, κυρίως με τους κατοίκους της περιοχής ή ακόμη και όταν γίνονταν το κάνατε με το πιστόλι στον κρόταφο. Ο εκβιασμός γνωστός: Θέλετε ανάπτυξη ή φτώχεια; Ποιοι το λένε τώρα αυτό; Εκείνοι που οδήγησαν τη νέα γενιά στη φτώχεια και την ανεργία, τώρα τους πήρε ο πόνος για το πώς θα ξεφύγουν από τη φτώχεια. Κατά την άποψή μας, ήταν αποκαλυπτική η τοποθέτηση της εκπροσώπου του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ανατολικής Κρήτης στην ακρόαση φορέων, ενός από τους πλέον αρμοδιότερους φορείς, που έπρεπε να είχαν λόγο κι όμως ποτέ δε ρωτήθηκαν, ποτέ δε κλήθηκαν στη διαβούλευση.

Το Κ.Κ.Ε. στηρίζει με όλες του τις δυνάμεις τους αγώνες των κατοίκων της περιοχής, όλων των εργαζομένων που αντιτίθενται σ’ ένα έργο για λογαριασμό του κεφαλαίου, ενάντια στην υλοποίηση της επένδυσης και τους καλεί να εντείνουν τον αγώνα τους, να βγάλουν συμπεράσματα, να εναντιωθούν στο σύνολο των αντιλαϊκών πολιτικών κυβέρνησης - Ε.Ε. - κεφαλαίου, ενάντια στην ιδιωτικοποίηση των αερομεταφορών συνολικά, όπου στα πλαίσια αυτά εντάσσεται και η σύμβαση για το νέο αεροδρόμιο, προκειμένου μέσα απ’ αυτό τον αγώνα να παραμείνουν στο χωράφι τους, ενάντια στην κοινή αγροτική πολιτική που τους καταστρέφει, ενάντια στην επένδυση που τους ξεσπιτώνει και να διεκδικήσουν ένα αγροτικό εισόδημα ώστε να μπορούν να ζήσουν αυτοί και οι οικογένειές τους, παιδεία, υγεία, πρόνοια, κατάργηση των χαρατσιών και των δυσβάσταχτων ασφαλιστικών εισφορών.

Το Κ.Κ.Ε. έχει αντίληψη ότι το πού θα κατασκευαστεί το αεροδρόμιο δεν πρέπει να το πουν οι μονοπωλιακοί κατασκευαστικοί και τουριστικοί όμιλοι που ως κριτήριο έχουν την κερδοφορία τους και αδιαφορούν για την ανθρώπινη ζωή, αλλά το κριτήριο πρέπει να είναι η ικανοποίηση των σύγχρονων λαϊκών αναγκών για άνετες, φθηνές και ασφαλείς αερομεταφορές. Η απομόνωση, λοιπόν, του χωροταξικού ζητήματος από τον χαρακτήρα του αεροδρομίου και τα συνολικά κριτήρια που τον καθορίζουν, κρύβει, κατά την άποψή μας, και τη ουσία. Θα αναπτύξουμε, βέβαια, στην Ολομέλεια τη συνολική μας πρόταση για το ζήτημα των αερομεταφορών και πώς το αντιλαμβανόμαστε, για τα ζητήματα των δημοσίων συμβάσεων, τη σχέση τους με τους ιδιωτικούς φορείς και πώς η κυβέρνηση υπηρετεί αυτές τις πολιτικές στα πλαίσια των οδηγιών της Ε.Ε. για τη στήριξη της κερδοφορίας και της ανταγωνιστικότητας του μεγάλου κεφαλαίου και, φυσικά, όπως προείπαμε, καταψηφίζουμε τη σύμβαση. Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αποστόλου Ευάγγελος, Ψυχογιός Γεώργιος, Καββαδία Αννέτα, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Ηγουμενίδης Νικόλαος, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Βαρδάκης Σωκράτης, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Ιωάννης, Τόσκας Νικόλαος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Λαζαρίδης Γεώργιος, Κεφαλογιάννης Ιωάννης, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Κεγκέρογλου Βασίλειος, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Τάσσος Σταύρος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Καβαδέλλας Δημήτριος, Κατσίκης Κωνσταντίνος και Λυμπεράκη Αντιγόνη.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ. Θα περάσουμε τώρα στους Βουλευτές. Το λόγο έχει ο κ. Τσιρώνης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΙΡΩΝΗΣ:** Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Ήδη, από την πρώτη ανάγνωση είχα εκφράσει σοβαρές επιφυλάξεις για το έργο.

Καταρχάς, να ξεκαθαρίσω διαδικαστικά ότι θεωρώ άκομψο το γεγονός, ότι ελέχθη, ότι σήμερα δεν συζητάμε για το έργο, συζητάμε για τη Σύμβαση. Όχι, σήμερα συζητάμε για το έργο, γιατί η Βουλή ποτέ δεν έχει συζητήσει για το έργο. Δεν έτυχε να συζητήσει για το έργο, δεν θυμάμαι να έχει γίνει τέτοια συζήτηση, ούτε να έχει παρθεί κάποια απόφαση. Συζητάμε, λοιπόν και για το έργο και για τη Σύμβαση. Δεν είναι, λοιπόν, να θεωρούμε και να ακούμε και από ορισμένους φορείς, ότι ήταν τετελεσμένο και εδώ ήρθαμε απλώς για να πάρουμε καλύτερα ανταποδοτικά. Είναι λάθος αυτή η προσέγγιση και θεωρώ ότι το Προεδρείο έπρεπε να σταματήσει αυτές τις αιτιάσεις και αυτές τις προσεγγίσεις. Και προχωράω στην ουσία.

Είναι τελικά αυτό το έργο λύση στη χωρητικότητα του αεροδρομίου της Νέας Αλικαρνασσού; Η απάντηση είναι όχι.

Το έργο αυτό από τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων φαίνεται ότι το capacity είναι 30 περίπου από προσεγγίσεις ή απογειώσεις την ώρα. Δηλαδή, αυτό που έχουμε και σήμερα, ακριβώς το ίδιο πράγμα. Η δυνατότητα να μεγαλώσει ίσως το αεροδρόμιο με το να πάρουμε και τον στρατιωτικό διάδρομο, δεν είναι επιχείρημα, γιατί, αντιστοίχως, είπα και εγώ το επιχείρημα, ότι θα μπορούσε να φτιαχτεί ο λοξός και όχι ο λοξός, ο οποίος, αυτή τη στιγμή προβλήθηκε εδώ πέρα των 380 εκατομμυρίων, αλλά ο λοξός εκεί που, ήδη, υπάρχει σήμερα λοξός διάδρομος και απλώς θα επεκταθεί προς Νότο. Πράγμα πάρα πολύ εύκολο και φτηνό, με λιγότερο από 300 μέτρα μπαζώματα στη θάλασσα και το οποίο, βέβαια, ενώ υπήρχε τέτοια μελέτη έχει εξαφανιστεί. Εγώ δεν την έχω δει ποτέ, ας τη δούμε, να δούμε, αν είναι τεχνικά εφικτή ή ανέφικτη και όλα τα άλλα περί ρήματος κ.λπ. είναι προσχήματα.

Εάν, λοιπόν, συγκρίνουμε απόλυτα τεχνικά τα δύο έργα, τι συμφέρει, να πάμε στον χιαστή διάδρομο ή να κάνουμε ένα τελείως καινούργιο αεροδρόμιο στο Καστέλι; Νομίζω ότι η απάντηση ήταν συντριπτική.

Σε τελευταία ανάλυση, εγώ προσωπικά δεν μπορώ να ψηφίσω μια τέτοια δαπάνη, αν δεν έβλεπα μπροστά το ανέφικτο μιας τέτοιας μελέτης, που δεν το έχω και ότι δεν το έχω καλύτερα το αποδείξει το Υπουργείο, όχι να το αποδείξω εγώ, ότι είναι ανέφικτο ή δεν είναι ανέφικτο.

Πάμε τώρα στη χωροθέτηση. Το να λέμε αυτή τη στιγμή, ότι είναι κεντροβαρικά πιο ορθό αυτό το αεροδρόμιο από το αεροδρόμιο στη Νέα Αλικαρνασσό, νομίζω ότι δεν μπορεί να σταθεί και ο λόγος είναι απλός. Κοιτάξτε σήμερα πόσο χρόνο χρειάζεται να πάει κάποιος από το Καστέλι στην Ιεράπετρα. Στην Ιεράπετρα που είναι το πιο δύσκολο σημείο, όχι στα Μάλια, όχι ανατολικά του Ηρακλείου, όχι στο ίδιο το Ηράκλειο, κεντροβαρικά που βρίσκονται οι περισσότερες μονάδες και θα διαπιστώσετε -παρόλο που η Ιεράπετρα εξυπηρετείται θαυμάσια και από το αεροδρόμιο της Σητείας, είναι αρκετά πιο κοντά- ότι αυτή η απόσταση αυτή τη στιγμή και για τον Αγίου Νικολάου και για την Ιεράπετρα είναι χρονικά απόλυτα ισότιμη, γιατί είναι πολύ πιο εύκολος ο δρόμος. Δεν θέλει φιλοσοφία, ο άλλος ορεινός δρόμος. Εκτός και αν φτιάξουμε έναν άλλο αυτοκινητόδρομο, να μας πείτε πόσο θα κοστίσει και αυτό. Έναν εντελώς καινούργιο, ισοδύναμο, ίσης αξίας αυτοκινητόδρομο.

Άρα, λοιπόν, αυτή τη στιγμή αυτό το επιχείρημα δεν υπάρχει.

Ξαναλέω, όμως, το σημαντικό στη χωροταξία είναι το γεγονός, ότι απέχει τρομακτικά από το Ηράκλειο και εδώ πέρα έχουμε κάτι δεδομένο οικονομικά.

Πόσο επιβαρύνεται ο κάθε τουρίστας, όταν το αεροπλάνο θα έρχεται από τον Βορρά, κατά κανόνα και όχι από την Αίγυπτο;

Είναι 20 λεπτά περίπου παραπάνω πτήση και θα πληρώσουμε και άλλα τόσα χρήματα στο οδικό δίκτυο, στις μεταφορές, στις βενζίνες κ.λπ.. Πόσο παραπάνω;

Τα στοιχεία, νομίζω ότι δόθηκαν πριν από λίγο και ήταν συντριπτικά, πάνω από 65 ευρώ για κάθε τουρίστα παραπάνω από τη λειτουργία του καινούργιου αεροδρομίου.

Να θυμίσω, βέβαια, ότι τα έσοδα του ελληνικού κράτους θα μειωθούν πάρα πολύ σημαντικά, γιατί πλέον θα παίρνει ένα πολύ μικρό ποσοστό, εφόσον το έργο είναι ΣΔΙΤ.

Άρα, ούτε από οικονομικής, ούτε από χωροταξικής, ούτε από ουσιαστικής άποψης το αεροδρόμιο του Ηρακλείου που πρόσφατα βραβεύτηκε από διεθνή οργανισμό, είναι επιχειρήματα υπέρ αυτού του έργου.

Είναι ένα έργο πολύ μεγάλο, πάρα πολύ ακριβό και δεν μας έχετε τεκμηριώσει ούτε μια φορά σοβαρά και με στοιχεία, που το ζήτησα και την προηγούμενη φορά, το γιατί είναι ανέφικτο αυτή τη στιγμή να αναπτυχθεί με λοξό διάδρομο, που λύνει όλα τα προβλήματα του Ηρακλείου. Να μην έχουμε, για παράδειγμα, τις απογειώσεις λοξά προς Βορρά και όχι πάνω από την πόλη, να είναι ασφαλές όσο το δυνατόν στην προσέγγιση κ.λπ.. δεν μας τα έχετε τεκμηριώσει. Δεν άκουσα πειστικές απαντήσεις και φοβάμαι ότι εγώ προσωπικά, αν, τουλάχιστον, μπούμε σε ονομαστική διαδικασία θα καταψηφίσω αυτό το έργο.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε. Επειδή έκανε κριτική στο Προεδρείο, ο κ. Τσιρώνης, ότι δεν διέκοψα. Θα πω ότι το Προεδρείο δεν επεμβαίνει στο τι λένε οι προσκεκλημένοι. Τον λόγο έχει ο κ. Μπουκώρος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ**: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, έγινε αντιληπτό και από τη σημερινή συζήτηση τόσο στην Επιτροπή όσο και στη συνεδρίαση των φορέων, ότι καθυστερήσεις στο έργο του Καστελίου υπήρξαν και βαρύνουν διαχρονικά όλες τις κυβερνήσεις. Βεβαίως, δράττομαι της ευκαιρίας, ξέρετε ότι προσεγγίζουμε τα θέματα πάντα με τρόπο ψύχραιμο και αντικειμενικό, να απαντήσω και στους εκπροσώπους ορισμένων άλλων κομμάτων που λένε, ότι η Ν.Δ. έβαλε το έργο προεκλογικά το 2008. Δεν ήταν προεκλογικό έτος το 2008, το 2007 είχαν γίνει εκλογές άσχετα εάν ακολούθησαν έκτακτες εκλογές το 2009. Προεκλογικό θα ήταν το 2010 ή το 2011. Άρα, είναι και η απόδειξη ότι το ήθελε διαχρονικά το έργο αυτό η Ν.Δ..

Καθυστερήσεις υπάρχουν. Από ό,τι βλέπω εδώ πέρα έχετε και εσείς προβλήματα και στον τοπικό κομματικό σας μηχανισμό, αλλά και στον κεντρικό κομματικό σας μηχανισμό με τους εταίρους. Μόλις πριν τοποθετήθηκε ο κ. Τσιρώνης.

Αυτό που έχω αντιληφθεί είναι, όμως, ότι η πλειοψηφία του πολιτικού κόσμου, αλλά και η πλειοψηφία των τοπικών φορέων θέλουν αυτό το έργο και εύχομαι να μην έχει περαιτέρω καθυστερήσεις, γιατί γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, ότι η συμβασιοποίηση ενός έργου δεν σημαίνει και έναρξη εργασιών σε καμία περίπτωση. Στο συγκεκριμένο έργο του αεροδρομίου του Καστελίου πρέπει να ξεπεραστούν σοβαρά εμπόδια, όπως είναι οι απαλλοτριώσεις, όπως είναι οι υπηρεσίες που καθυστερούν τέτοιου είδους έργα, ακούσαμε και την Αρχαιολογία και όλα αυτά. Τέθηκε το ζήτημα της αξιοποίησης του αεροδρομίου του Ηρακλείου «ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ» και ακούμε πολλά.

Δράττομαι της ευκαιρίας, λοιπόν, με τη συζήτηση αυτή για την αξιοποίηση των εγκαταστάσεων του σημερινού αεροδρομίου Ηρακλείου, κύριε Υπουργέ, για να επαναφέρω ένα θέμα που είναι σχετικό. Μπορεί να μην σχετίζεται με το Καστέλι, αλλά σχετίζεται με την αξιοποίηση αεροδρομίων και μιλάω για τα 23 περιφερειακά αεροδρόμια.

Ξέρετε, κύριε Υπουργέ, ότι έχουμε τον πόνο μας με το αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου που αποτελεί μια σπουδαία υποδομή για ολόκληρη την κεντρική Ελλάδα και θέλω να σας πω, ότι δεν έχετε κάνει 4,5 χρόνια τώρα απολύτως τίποτα για το αεροδρόμιο αυτό. Δεν μιλάμε για ένα αεροδρόμιο ενός νησιού, θα σας τα πω τώρα και θα μου απαντήσετε, γιατί ξέρετε ότι θέλω να μιλάω πάντα με στοιχεία και να είμαι ακριβής.

Δεν μιλάμε τώρα για το αεροδρόμιο ενός μικρού νησιού που περιμένει τρεις ή τέσσερις μήνες το καλοκαίρι την τουριστική σεζόν, αλλά μιλάμε για μια σπουδαία υποδομή, η οποία είναι σε απόσταση αναπνοής 2΄ από τον εθνικό οδικό άξονα, πολύ κοντά στο λιμάνι του Βόλου και εξυπηρετεί μια περιοχή πληθυσμού άνω του ενός εκατομμυρίου ( Βόλος, Λάρισα, Τρίκαλα, Καρδίτσα, Λαμία, Εύβοια, τουλάχιστον, το βόρειο τμήμα της, Καρπενήσι, ακόμα και τα παράλια της Κατερίνης). Μιλάμε, λοιπόν, για μια εκτεταμένη γεωγραφικά και πληθυσμιακά περιοχή, η οποία και πληθυσμό έχει και σπουδαία αγροτική και βιομηχανική παραγωγή και σπουδαίους τουριστικούς προορισμούς και παραμένει αυτή η υποδομή αναξιοποίητη.

Είχαμε εφησυχάσει μέχρι το 2013. Υπήρχαν κάποιες εταιρείες πέραν των τσάρτερς, όπως είναι η Ryanair που έδιναν μία κίνηση στο αεροδρόμιο, αλλά έκτοτε αυτή η υποδομή είναι εγκαταλελειμμένη. Έρχομαι στις δικές σας ευθύνες για να κάνω μια κριτική όσο μπορώ τεκμηριωμένη, κύριε Υπουργέ.

Ο ν.4412/2016 στο άρθρο 128 προέβλεπε την αξιοποίηση των 23 περιφερειακών αεροδρομίων. Αφήσατε να παρέλθουν τρία ολόκληρα χρόνια για να βγάλετε τον Οκτώβριο του 2018 μια υπουργική απόφαση για την αξιοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων. Καθυστερημένα, οκ, βγήκε αυτή η απόφαση, το ζητάμε όλοι και το ζητάνε περιοχές με τέτοια αεροδρόμια σαν της Νέας Αγχιάλου που έχουν τεράστιες αναπτυξιακές προοπτικές και μπορούν να βοηθήσουν την ανάπτυξη του τόπου.

Περνάνε άλλοι εφτά μήνες για να πληροφορηθούμε την προηγούμενη εβδομάδα από δημοσίευμα της «ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗΣ», ότι αναθέσατε στη «Λαμδα Χρηματοοικονομικοί Σύμβουλοι» την εκπόνηση μιας μελέτης για την αξιοποίηση αυτών των 23 αεροδρομίων κόστους 120.000 €. Κανείς δεν πιστεύει, ότι με 120.000 € μπορεί να γίνει μια μελέτη, ζητάτε βέβαια και συγκεκριμένα στοιχεία, τα έχω διαβάσει και τα έχω μελετήσει.

Καλά είναι όλα αυτά και θα μας δώσουν μια εικόνα, όμως, κύριε Υπουργέ, δεν βάζετε κανένα δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα για την εκπόνηση και για την κατεύθυνση αυτής της μελέτης. Θα μου πείτε, οι μελετητές θα μας πουν τι θα κάνουμε με τα 23 αεροδρόμια συνολικά ή με το καθένα ξεχωριστά από όλα αυτά. Όμως, νομίζω, ότι αυτό που κάνετε είναι πολύ λίγο, είναι πολύ αργά και είναι πολύ προεκλογικό. Θα έπρεπε όλα αυτά να έχουν γίνει νωρίτερα, να μη χάνουμε συνεχώς κάθε χρόνο μία τουριστική σεζόν. Μπορεί η FRAPORT να μην ενδιαφέρθηκε σε πρώτη φάση για τα είκοσι τρία αυτά αεροδρόμια, αλλά μιας και έχετε προσχωρήσει στη λογική των παραχωρήσεων και το λέτε αυτό και με την ανάθεση της μελέτης στην ΛΑΜΔΑ χρηματοοικονομικοί σύμβουλοι, ότι θα δούμε και το ζήτημα των παραχωρήσεων, που σημαίνει, άρδην αλλαγή της θέσης σας, γιατί θυμάστε, πώς αντιδρούσατε για τα 14 αεροδρόμια. Τώρα πάτε λοιπόν, σε αυτή τη λογική. Αλλά υπάρχουν μεγάλες καθυστερήσεις και θέλω να σας επισημάνω, κύριε Υπουργέ, ότι αυτά τα 23 αεροδρόμια δεν είναι ίδια όλα τα αεροδρόμια. Είναι εντελώς διαφορετικές οι αναπτυξιακές δυνατότητες που προσφέρει το κάθε αεροδρόμιο και εντελώς διαφορετικές οι περιοχές που εκπροσωπεί το κάθε αεροδρόμιο.

Θέλω, έστω και τώρα, προεκλογικά, εφόσον υπάρχει και η δική μας συναίνεση, για τέτοιου είδους υποδομές που πληρώθηκαν δεκάδες εκατομμύρια ευρώ, η νέα Αγχίαλος δεν είναι ένα απλό αεροδρόμιο. Χρησιμοποιεί βεβαίως τον αεροδιάδρομο του στρατιωτικού αεροδρομίου, αλλά είναι ένας από τους μεγαλύτερους αεροδιαδρόμους της χώρας. Και ο σταθμός είναι υπερσύγχρονος, είναι ευρωπαϊκών προδιαγραφών. Τα έκαναν κάποιες κυβερνήσεις βεβαίως, αυτά τα έργα, που δεν έκαναν τίποτα τα 40 προηγούμενα χρόνια. Το γνωρίζετε εσείς αυτό. Αλλά, το να μένουν τέτοιες υποδομές αναξιοποίητες είναι εις βάρος της τοπικής κοινωνίας και κυρίως, είναι εις βάρος της εθνικής οικονομίας. Πρέπει αεροδρόμια, σαν και αυτό της νέας Αγχιάλου να τυγχάνουν μεγαλύτερης προσοχής και να αξιοποιηθούν, είτε μέσω της υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, είτε μέσω της παραχώρησης τους σε ιδιώτες. Το αποτέλεσμα είναι αυτό που μετράει και το αποτύπωμα που, εν τέλει, αφήνουν αυτά τα αεροδρόμια στην εθνική οικονομία. Άλλωστε, χωρίς αεροδρόμιο και χωρίς σιδηρόδρομο είναι δύσκολο μια περιοχή και εσείς το γνωρίζετε καλύτερα από εμένα, να επιτύχει ανάπτυξη και κυρίως τουριστική ανάπτυξη, αλλά και γενικότερα οικονομική ανάπτυξη. Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, ακούσαμε τους φορείς και νομίζω, ότι η εντύπωση είναι ότι η πλειονότητά τους συμφωνεί με την κατασκευή του έργου στη συγκεκριμένη θέση. Εκφράστηκαν βεβαίως επιφυλάξεις από μερίδα αυτών των εκπροσώπων των φορέων. Θα έλεγα, ότι απαντήθηκαν κάποιες ανησυχίες, ιδιαίτερα αυτές που αφορούν στο αρχαιολογικό έργο.

Θέλω να ξεκαθαρίσω, ότι το αρχαιολογικό έργο είναι ένα δημόσιο έργο. Υπάρχει καθεστώς προστασίας τόσο από τον Ν. 3028 του 2002, όσο και από τον νόμο που ψηφίσαμε εμείς το 2019 και εδώ νομίζω, ότι τίθενται τέτοια ζητήματα. Από περιβαλλοντικής άποψης δεν υπάρχει καμία αμφιβολία, ότι μια τέτοια δραστηριότητα αφήνει το αποτύπωμα της. Ωστόσο, το αφήνει οπουδήποτε και εάν κατασκευασθεί. Τέθηκαν από τον Περιφερειάρχη της Κρήτης και από τον δήμαρχο του δήμου Μίνωα, ότι υπάρχει συναίνεση της τοπικής κοινωνίας. Αυτό είναι θετικό καταρχάς. Ωστόσο, δεν διασφαλίζει απόλυτα, θα έλεγα, η κοινωνική συναίνεση την απαιτούμενη τεκμηρίωση, σε ό,τι αφορά την αποτελεσματικότητα του έργου. Όμως και οι επιστημονικοί φορείς, όπως εκφράστηκαν, νομίζω ότι δικαιολογούν την συναίνεση της τοπικής κοινωνίας.

Στα Σπάτα μέχρι την κατασκευή του «Ελευθέριος Βενιζέλος» πέρασε ένα τέταρτο του αιώνα, μέχρι να κατασκευαστεί. Κάτι ανάλογο συμβαίνει και τώρα με το Καστέλι. Περίπου είκοσι χρόνια συζητάμε. Βίοι παράλληλοι θα έλεγα. Νομίζω ότι η επιλογή παραωρίμασε. Θα έπρεπε από καιρό να έχουν δείξει οι προηγούμενες κυβερνήσεις την απαιτούμενη σοβαρότητα. Δεν μπορώ να υποθέσω τι τις κράτησε. Σήμερα εμφανίζονται εδώ όλα τα κόμματα να συναινούν προς το έργο. Άρα λοιπόν, κάτι άλλο συνέβαινε, κάποια άλλα συμφέροντα εμπόδιζαν την κατασκευή και αυτού του έργου.

Σε ό,τι αφορά τώρα την κατασκευή γενικότερα και την κατάσταση που επικρατεί στη χώρα μας, σε σχέση με την κατασκευή των έργων, επειδή προκλήθηκα από τον εκπρόσωπο της Ν.Δ., σε ό,τι αφορά την αποτελεσματικότητα αυτής της κυβέρνησης, θέλω απλά να τονίσω ότι με την Έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, την 9 του 2018, περιγράφονται κάποια έργα τα οποία αφορούν στον τρόπο κατασκευής τα προηγούμενα χρόνια.

Συγκεκριμένα έργα, όπως η Ε65 με περίοδο κατασκευής 31/3/2008 και προβλεπόμενο έτος παράδοσης 2017. Η Ολυμπία Οδός, με υπογραφή σύμβασης 4/8/2008 και προβλεπόμενη ημερομηνία παράδοσης του έργου 31/8/2017 και ο αυτοκινητόδρομος Μορέας, με υπογραφή σύμβασης 3/3/2008 και προβλεπόμενος χρόνος παράδοσης ο 12ος του 2016, όλοι λίγο-πολύ γνωρίζουμε ότι αυτά τα έργα, είτε αναβλήθηκε σημαντικό μέρος, 55% από την κεντρική οδό Ε65, αναβλήθηκε η κατασκευή του, 45% από την Ολυμπία Οδό. Το κόστος, το αποτέλεσμα 1,2 δις επιπλέον δαπάνη για τους Έλληνες πολίτες, δηλαδή, για το μέρος της σύμβασης που αφορά το Ελληνικό Δημόσιο, δηλαδή, το Ελληνικό λαό. Τα 1,2 δις, για να καταλάβει ο Έλληνας πολίτης, αφορά σε 12 χρόνια, το «μαξιλάρι» το οποίο ψηφίσαμε, των 100 εκατομμυρίων για την προστασία της πρώτης κατοικίας. Είναι περίπου 22 νοσοκομεία, σαν αυτό που ξεκινά η κατασκευή του στην Κομοτηνή, προϋπολογισμού 55 εκατομμυρίων. Είναι ένα Μετρό ακριβώς, όπως αυτό της Θεσσαλονίκης, στην κεντρική του χάραξη, δηλαδή, στα 9,6 χιλιόμετρα, που είχε προϋπολογισμό 1 δις και μάλιστα περισσεύαν και 200 εκατομμύρια. Για να έχουμε μια τάξη μεγέθους, για να μην λέμε πράγματα, τα οποία, πολύ εύκολα αποδεικνύονται και μάλιστα από τρίτους, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε και θέλω να πω, ότι ένα τόσο μεγάλο έργο, όσο αυτό το συγκεκριμένο αεροδρόμιο, δεν μπορεί παρά να παρασύρει και τους οδικούς άξονες, για να γίνει πλήρης εκμετάλλευση αυτού του μεγάλου έργου. Δηλαδή, και ο βόρειος οδικός άξονας, αναγκαστικά πλέον, θα πάρει άλλες ταχύτητες όσον αφορά την εκτέλεση του και οι κάθετοι που θα συνδέουν το αεροδρόμιο με τους επιμέρους προορισμούς της Κρήτης.

Κλείνοντας, θα είναι μεγάλη αστοχία, θα έλεγα, αν το πρώτο αεροδρόμιο της χώρας, που πήρε το όνομα ενός πολύ μεγάλου Κρητικού, του Ελευθερίου Βενιζέλου, αν και αυτό το αεροδρόμιο δεν διατηρήσει το όνομα «Νίκος Καζαντζάκης». Η άποψή μου είναι αυτή, ότι οι δύο πολύ μεγάλοι Κρητικοί πρέπει να τιμηθούν, όπως στο παρελθόν έχει συμβεί, απόλυτα εύστοχα, θα έλεγα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ ( Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ.Τον λόγο έχει ο κ. Παπαδόπουλος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ. Μια σύντομη παρέμβαση, έχουν φύγει βέβαια οι συνάδελφοι, που θα ήθελα, βασικά, να απαντήσω. Στον μεν συνάδελφό του Κ.Κ.Ε., έχει βαρεθεί, να λένε συνέχεια με τους αγρότες, ψέματα για τον ΕΦΚΑ, τα δυσβάσταχτα και τη φορολογία των αγροτών, επιτέλους έχουμε τόσα χρόνια τώρα, που έχει αποδειχθεί στην πράξη, ποιος στηρίζει τους κατά κύριο επάγγελμα αγρότες και πως στηρίζουμε τον αγροτικό τομέα. Νισάφι πλέον, αυτή η ιστορία τους, με πρώτη έμφαση στη μείωση του αφορολόγητου, δηλαδή, δεν πάει άλλο με αυτούς.

Ένα δεύτερο, τελικά η αντιπολίτευση κάνει μια κριτική, τώρα άκουσα το συνάδελφό, τον κ. Μπουκώρο, για το αεροδρόμιο, γιατί τυχαίνει να είμαστε στην ίδια, γενικότερη περιοχή της Θεσσαλίας, για το αεροδρόμιο στο Βόλο. Πώς έγινε αυτό; Με ποιο σχέδιο έγινε; Γιατί, τελικά αυτό το αεροδρόμιο της Αγχιάλου, έκλεισε και δεν δούλεψε; Τι είναι αυτό που μας κάνει να ανοίγουμε, να κάνουμε υποδομές και στο τέλος να μη δουλεύουν; Δεν ξέρω, κύριε Υπουργέ, εάν αυτό πρέπει να είναι ζωντανό ή θα πρέπει να κλείσει, πραγματικά δεν το ξέρω, αλλά λέω το εξής, όταν έγινε το αεροδρόμιο, είχε ένα σχέδιο. Με ποιο σχέδιο, το κάνανε και κάνανε το αεροδρόμιο και έφτασε να κλείσει; Να το δούμε, να δούμε τις υποδομές, κύριε Υπουργέ. Εγώ συμφωνώ με το συνάδελφό, διότι, είναι εκλογές τώρα και πετάμε τα πάντα, «βάλε κι αυτό μέσα» και τα λοιπά.

Ακριβώς, είναι ένα σημαντικό ζήτημα, διότι υπάρχει υποδομή, αλλά πρέπει να δούμε πού πήγαν τα λεφτά αυτά. Γιατί έγινε; Με ποιο σκεπτικό το κάνανε; Ποιος τα πλήρωσε αυτά τα λεφτά; Λέει ο συνάδελφος, ότι έχει σύγχρονες υποδομές, πιστεύω κτιριακές, αυτό εννοεί, διότι, ο αεροδιάδρομος πρέπει να είναι της Πτέρυγας Μάχης, της Αεροπορίας. Να τα δούμε όλα αυτά και να μην πέσουμε, κύριε Υπουργέ, στην παγίδα της αντιπολίτευσης για να κάνουμε έργα, για να λέμε ότι κάνουμε έργα. Θα ενταχθούνε όλα αυτά τα έργα, μέσα στον αναπτυξιακό που έχουμε βάλει.

Νομίζω ότι η Θεσσαλία στο αναπτυξιακό πρόγραμμα που είχαμε κάνει πριν από λίγο καιρό, διατυπώσαμε και καταλήξαμε ότι θέλουμε καλύτερο σιδηροδρομικό δίκτυο, κέντρα μεταφοράς, εμπορευματικά κέντρα και νομίζω ότι και το αεροδρόμιο -κατά τη γνώμη μου- μπορεί να ωφελήσει προς αυτή την κατεύθυνση. Άρα, θα πρέπει να το δούμε μελετημένα και όχι «άρπα κόλα» για να πούμε ότι κάναμε κάτι. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Πριν απαντήσω στα ερωτήματα για το συγκεκριμένο θέμα στο Καστέλλι και επειδή ακούστηκαν πολλά, κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω μερικές γενικές παρατηρήσεις, γι’ αυτά που ακούστηκαν. Το πρώτο είναι, ότι ο κύριος Καραμανλής, έχει απόλυτο δίκαιο. Ήταν τόσο αποτελεσματική η Νέα Δημοκρατία, που δεν υπήρξε υποδομή, που να χρειαστεί εμείς να συμβάλλουμε για να ολοκληρωθεί. Δηλαδή, σύμφωνα με τα χρονοδιαγράμματα των έργων που βρήκαμε από το παρελθόν, τα τήρησε στο ακέραιο. Δεν είχε υπερβεί ποτέ προϋπολογισμό και ούτε μία ημέρα από τα χρονοδιαγράμματα στους αυτοκινητόδρομους, στα αεροδρόμια, στο Ελληνικό, αλλά και στο Πάτρα – Πύργος, το είχε βγάλει από τη σύμβαση. Επίσης, το Θριάσειο έπρεπε πριν πολλά χρόνια να το έχει ολοκληρώσει, αλλά έχουμε και το παράδειγμα του Ελληνικού. Πραγματικά για όλα αυτά, θέλω να δώσω συγχαρητήρια στις προηγούμενες κυβερνήσεις, όπου μας απάλλαξαν εμάς από «τον κόπο και την βάσανο», να τελειώσουμε τις υποδομές που μερικές δεκαετίες δεν τελειώνανε κατά παράξενο τρόπο.

Να συμφωνήσω μαζί του ότι ο ΣΥΡΙΖΑ ήταν αντίθετος, όταν η Ν.Δ. επιχείρησε και έβγαλε διαγωνισμό για το Καστέλλι. Έχει απόλυτο δίκαιο. Πιστεύω ότι κάθε λογικός άνθρωπος, θα ήταν αντίθετος με τις προβλέψεις και τους όρους που είχε ο διαγωνισμός που ακυρώθηκε και θα τα πω και στη συνέχεια. Όπως κάθε λογικός άνθρωπος θα ήταν αντίθετος, σε άλλες παραχωρήσεις που προχώρησε η Ν.Δ. και δέσμευσε τη χώρα, γιατί όταν κάνει μία κυβέρνηση ένα διαγωνισμό και προχωράει στη σύμβαση, δεσμεύει τη χώρα και δεν μπορεί να έρθει η επόμενη και να την ανατρέψει; Θα το πληρώσει υπέρ πολλαπλάσια ο ελληνικός λαός.

Αυτό έγινε με τις συμβάσεις των παραχωρήσεων στους αυτοκινητόδρομους. Αυτό έγινε και με τα 14 αεροδρόμια. Το ίδιο έγινε και με το Ελληνικό, αλλά προσπαθήσαμε και στις τρεις περιπτώσεις να διορθώσουμε τις συμβάσεις, σε κάποιες τα καταφέραμε περισσότερο και σε κάποιες λιγότερο. Αλλά, θα ήθελα να καθίσουμε και να δούμε αυτές τις διαφορές και θα τις αναφέρω σήμερα, για να καταλάβουμε, γιατί κάποιοι ήταν αντίθετοι στο παρελθόν. Βέβαια, εμείς δεν είμαστε και της λογικής του Κ.Κ.Ε., θέλουμε και επιθυμούμε μέσα από πολιτική διεργασία να ομογενοποιηθούμε, αλλά άμα κάποιος έχει άλλη άποψη δεν τον διαγράφουμε. Θεωρώ ότι στη δημοκρατία, αυτό είναι κάτι απόλυτα λογικό.

Ο κύριος Καραμανλή, όμως, είπε και άλλα ωραία πράγματα. Είπε ότι υστερούμε σε γνώσεις, σε αποτελεσματικότητα και δεν αναγνωρίζουμε τα λάθη μας. Επειδή, πραγματικά υστερούμε σε γνώσεις και σε αποτελεσματικότητα, εγώ θέλω να συμφωνήσω μαζί του και θα κάνω μόνο 2 - 3 παρατηρήσεις για το πρόγραμμα δημόσιων υποδομών που παρουσίασε ο κύριος Μητσοτάκης και ο κύριος Χατζηδάκης σε μια εκδήλωση, για να δούμε ποιες είναι οι πολιτικές διαφορές και ποιος υστερεί σε γνώσεις ή σε αποτελεσματικότητα.

Ας πάρουμε το παράδειγμα με τους αυτοκινητόδρομους. Έναν αυτοκινητόδρομο που εξήγγειλε η Ν.Δ., είναι το Ελευσίνα - Θήβα – Υλίκη. Εμείς, το 2016, καταργήσαμε αυτό το διαγωνισμό. Ευτυχώς για τον ελληνικό λαό και τη χώρα, η Ν.Δ. θέλει να τον υλοποιήσει, όταν η ίδια είχε προβλέψει στην σύμβαση της Ιόνιας Οδού και της Ε-65, ότι αν υλοποιηθεί αυτός ο αυτοκινητόδρομος, θα υπάρχουν αποζημιώσεις στην Ιόνια και την Ε-65. Εδώ, λοιπόν, και επειδή εμείς υστερούμε σε γνώσεις, η Ν.Δ. δεν υστερεί, μάλλον υπάρχει σκοπιμότητα να δώσει αποζημιώσεις στην «Ιόνια Οδό» και στον «Ε-65» αυτοκινητόδρομο. Δηλαδή ή εσείς υστερείτε σε γνώσεις και άρα κάνατε ένα τραγικό λάθος που «αλητεύσατε» και τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας με αυτά που λέει ή έχετε σκοπιμότητα να δίνετε αποζημιώσεις εκεί που είχατε φροντίσει να δίνετε.

Μια δεύτερη απόδειξη, που δεν την λέμε εμείς, την λέει το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, είναι οι αποζημιώσεις που δόθηκαν στην περίοδο 2010 -2014, που δέσμευσαν τη χώρα για να δοθούν, από τις συμβάσεις των παραχωρήσεων των αυτοκινητοδρόμων.

Ένα τρίτο θέμα - γιατί είναι πολλά, άμα κάτσουμε και συζητήσουμε το πρόγραμμα της Ν.Δ., όχι ότι θα διαφωνήσουμε - που είναι σε αυτή τη λογική που λέω, αλλά υπάρχουν και μερικά που είναι πραγματικά φοβερά, που είναι και θεσμικά φοβερά. Εγώ, κύριε Μπουκώρο θέλω να μεταφέρετε, γιατί έφυγε ο κ. Καραμανλής, ότι περιμένω την πρότασή σας, ειλικρινά μιλάω τώρα, επειδή είσαστε λάτρης σαν χώρος των ανεξάρτητων αρχών, περιμένω την πρότασή σας για αυτό που λέτε «πρότεινε και συμβάσεις» να την στείλω στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στις ανεξάρτητες αρχές για να γνωμοδοτήσουν για το πόσο δίκαιο έχετε στο θεσμικό πλαίσιο που θέλετε να κάνετε στη χώρα. Και επειδή και εκεί δεν έχετε πλήρη γνώση, όπως το είπε ο κ. Καραμανλής, «υστερείτε σε γνώσεις», απ' ό,τι φαίνεται, μάλλον δεν θα έχετε υπόψη σας, ότι αυτά που προτείνετε δεν μπορούν να θεσμοθετηθούν μέσα στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού δικαίου. Αυτές είναι κάποιες γενικές παρατηρήσεις, αλλά επειδή έχουμε μπροστά μας και Ευρωεκλογές, υπάρχουν και κάποιες πολύ ειδικές. Οι δυνάμεις που έχουν επικρατήσει στην Ευρώπη τις τελευταίες δεκαετίες είναι της αντίληψης της Ν.Δ., δεν είναι της αντίληψης του ΣΥΡΙΖΑ. Έρχεται, λοιπόν, σήμερα η Ν.Δ., τα στελέχη της, οι Βουλευτές της και «η δεξιά σοσιαλδημοκρατία», γιατί έκανε και ο κ. Κεγκέρογλου κάποιες παρατηρήσεις.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Πώς το είπατε: «δεξιά σοσιαλδημοκρατία»;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ο όρος είναι επιεικής. Δεν θέλω τώρα να πολωθούμε. Μπορείτε και να τους αποκαλέσετε και συνοδοιπόρους σας. Λείπει ο κ. Κεγκέρογλου και γι' αυτό δεν θέλω να χρησιμοποιήσουμε τέτοια έκφραση. Αν ήταν εδώ θα το έλεγα. Έχει το εξής. Λέτε, ερωτάτε για διάφορες υποδομές, όπως μελέτη για να κάνουμε έναν αυτοκινητόδρομο, μου φαίνεται το είπε ο κ. Κεγκέρογλου, από το Καστέλι προς το νότο, τετράϊχνο και ξεπερνάμε το κόστος ή λέτε εσείς για το αεροδρόμιο, π.χ. της Αγχιάλου ή άλλες υποδομές, όμως, δεν έχετε δώσει κάποια μάχη στο ευρωπαϊκό λαϊκό κόμμα που μετέχετε, όταν ήσασταν κυβερνήσεις, να ανατρέψετε την πολιτική που τα έργα πρέπει να είναι βιώσιμα.

Με αυτή τη λογική τα υπερασπιστήκατε αυτά τα έργα να είναι βιώσιμα. Δεν κοιτάξατε τα έργα από την άποψη της οδικής ασφάλειας, της ασφάλειας των μεταφορών, της κοινωνικής πλευράς τους, της αναπτυξιακής πλευράς τους και υπερασπιστήκατε και εφαρμόσατε μια πολιτική, ως Ν.Δ. και όχι μόνο, που λέει για έργα βιώσιμα και τα βιώσιμα έργα σημαίνουν ότι δεν είναι έργα κοινωνικά, έργα που μπορείς να κάνεις έναν αυτοκινητόδρομο, π.χ., τετράϊχνο, γιατί θα ωφελήσει την συγκεκριμένη περιοχή και θα έχουμε οδική ασφάλεια.

Σε αυτή τη λογική, επειδή ακούστηκαν και μερικά πράγματα για τα έργα της Κρήτης, αφού εσείς είστε τόσο αποτελεσματικοί, γιατί 16 – 17 χρόνια δεν τελειώσατε τη Μεσσαρά; Αυτή ήταν η τρίτη εργολαβία και είχε πάλι ελλείψεις σε μελέτες, αστοχίες. Γιατί για την Αγχίαλο που ρώτησε πιο πριν ο κ. Νίκος Παπαδόπουλος έχετε το αίτημα να κάνει κάτι η Κυβέρνηση για να κάνει τι; Φαντάζομαι για να προσελκύσει επιβάτες. Γιατί η γέφυρα στο Χαμέζι χρειάστηκε άλλα 16 με 17 χρόνια; Γιατί 16 χρόνια δεν καρποφόρησε αυτός ο διαγωνισμός να τον φέρετε στη Βουλή, αφού ήσασταν αποτελεσματικοί και γνώστες; Η απάντηση είναι πάρα πολύ απλή. Γιατί, στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, σύμφωνα με την κομψή λογική, είχατε έλλειμμα σε αποτελεσματικότητα. Η δεύτερη είναι ότι είχατε έναν σχεδιασμό για τις δημόσιες υποδομές παλαιοκομματικού τύπου με χαρακτηριστικό παράδειγμα το δρόμο της Μεσαράς, όπου αστόχησε και η χάραξη για λόγους ψηφοθηρικούς να πάει από άλλη περιοχή από αυτή που έπρεπε. Χρησιμοποιούσατε τις δημόσιες υποδομές για το εάν είναι για παράδειγμα ο Νίκος φίλος του Σπίρτζη και τι θα κάνουμε στο χωριό του. Δεν είχατε ποτέ στρατηγικό σχέδιο υποδομών, δεν είχατε ιεράρχηση για το ποιες υποδομές πρέπει να γίνουν στη χώρα, δεν είχατε τίποτε από όλα αυτά και δεν θέλατε να έχετε, για να είσαστε στη λογική ότι θα πάμε να κάνουμε το δρόμο στο χωριό για να πάρουμε τους ψήφους και δεν κάνατε και τον δρόμο.

Αυτός είναι ο λόγος που ολοκληρώθηκε το στρατηγικό σχέδιο υποδομών και μεταφορών που μαζί σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπήκε σε διαβούλευση, ολοκληρώνεται ο σχεδιασμός και επιτέλους έγιναν δύο γενικές διευθύνσεις στο Υπουργείο, η μια είναι στρατηγικού σχεδιασμού υποδομών και η άλλη στρατηγικού σχεδιασμού μεταφορών, για να έχει χώρο ένα συγκεκριμένο σχέδιο μετρήσιμο, πολύ συγκεκριμένο, να μην κάνει ο εκάστοτε Υπουργός ότι θέλει και να μπορούμε να προχωράμε.

Το δεύτερο είναι οι θεσμικές τομές. Πάμε να τις δούμε σε σχέση με το αεροδρόμιο στο Καστέλι για να καταλάβουν όλοι οι πολίτες, αλλά και εμείς εδώ τι εννοούμε. Σήμερα, που έρχεται η κύρωση της σύμβασης έχουμε απαλλοτριώσεις άνω του 90%. Στους αυτοκινητόδρομους το 2015, δηλαδή 10 χρόνια περίπου μετά τους διαγωνισμούς δεν είχαμε ούτε το 50%. Πώς να μην πληρώνει ο ελληνικός λαός αποζημιώσεις χωρίς λόγο;

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ):** Έχετε πληρώσει το 90%;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σήμερα έχει τελειώσει το 90%. Στις απαλλοτριώσεις είναι ΦΕΚ πηγαίνετε κύριε Κεγκέρογλου, στις 12/4/2019 στο ΦΕΚ 167 «ειδοποίηση παρακατάθεσης είναι 7,6 εκατομμύρια …..»

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ):** Αυτή δεν είναι πληρωμή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αφήστε με να ολοκληρώσω. Το ξέρω ότι σας πονά, αλλά δεν πειράζει. Ειδοποίηση παρακατάθεσης είναι 7,6 εκατομμύρια ευρώ για απαλλοτρίωση 1300 στρεμμάτων, από τα 9300 στρέμματα που είναι τα υπόλοιπα.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ):** Αυτοί που σας ακούν ξέρουν ότι δεν έχουν πάρει φράγκο, οπότε ξέρουν ότι λέτε ψέματα. Μην τα λέτε αυτά. Πείτε ότι παρακατατέθηκαν τα χρήματα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν έχουν πάρει, διότι διεκδικούν περισσότερα. Είναι άλλο το ένα και άλλο το άλλο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ):** Αυτό έλειπε να μην πάνε και σε δευτεροβάθμιο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Με τη δημοσίευση του κυρωτικού νόμου καταβάλλεται και το υπόλοιπο 10% για να καταλάβετε γιατί δεν θα πληρώσει ο Έλληνας πολίτης αποζημιώσεις λόγω απαλλοτριώσεων, όπως κάναμε με όλα τα έργα που είχατε κάνει εσείς. Δεν θα έχουμε καθυστέρηση του έργου …..

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ):** Δίνετε περισσότερα δηλαδή εκεί για να μην πληρώσει ο ελληνικός λαός παραπάνω; Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υπουργέ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μπορείτε να στρεβλώνετε αυτά που λέω όσο θέλετε. Δεν θα δοθεί ένα ευρώ αποζημιώσεων στον παραχωρησιούχο και στους εργολάβους γιατί δεν είχαν γίνει οι απαλλοτριώσεις, δηλαδή ότι έκαναν οι προηγούμενες κυβερνήσεις σε όλα τα έργα και κυρίως στα έργα παραχώρησης που ήταν δισεκατομμύρια. Αυτά τα λέει το ευρωπαϊκό ελεγκτικό συνέδριο, δεν τα λέω εγώ. Εσείς υπογράψατε την αναθεώρηση των συμβάσεων και η Νέα Δημοκρατία τις αρχικές συμβάσεις.

Το δεύτερο είναι τα ανταποδοτικά. Στα ανταποδοτικά που δεν υπήρχαν στο διαγωνισμό που είχε τρέξει και είχε βγει άγονος επειδή είσαστε αποτελεσματικοί, δεν υπήρχε το 2% του τζίρου. Δυστυχώς, κυρία πρόεδρε, υπάρχουν δημοσιεύματα σε έγκριτες εφημερίδες, που οι δημοσιογράφοι είτε δεν διαβάζουν καλά τη σύμβαση είτε για κάποιο λόγο στρεβλώνουν τα πραγματικά στοιχεία. Δεν θα αναφέρω την εφημερίδα, γιατί είναι έγκυρη και έγκριτη εφημερίδα και η πλειοψηφία τους, αλλά διάβασα χθες ένα δημοσίευμα και τρελάθηκα, τα μισά είναι ψέματα ή στρεβλωμένα. Είναι το 2% στο τζίρο όλου του αεροδρομίου, όχι όπως το παρουσιάζουν. Προβλέπεται για πρώτη φορά μουσείο, σε έργο υποδομής που θα περιλαμβάνει αρχαιολογικά ευρήματα, προβλέπεται εκθεσιακός χώρος κρητικά προϊόντα και τις κρητικές εταιρείες, προβλέπεται ο βιολογικός καθαρισμός, να έχει δυναμικότητα που να μπορεί να αναλάβει και τους γύρω οικισμούς. Να σας πω, τι άλλο προβλέπεται και ποιες ήταν οι διαφορές με τον διαγωνισμό, που μας λέτε, ότι, διαφωνούσαμε στο παρελθόν.

Προβλεπόταν ελάχιστο 45% να έχει το Ελληνικό δημόσιο, στο διαγωνισμό που βγήκε άγονος, ήταν 35%. Προβλέπεται, άνω των 6,5 εκατομμυρίων επιβάτες στο «Νίκος Καζαντζάκης», να πηγαίνουν όλα τα έσοδα στο Ελληνικό δημόσιο, γιατί είπε ο κ. Συντυχάκης για το «Σπατόσημο»

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ):** Στην εταιρία πάνε**,** μη λέτε ψέματα.Τα χρόνια κατασκευής που πάνε; το 60% πάει στην εταιρία. Το λέει η σύμβαση μέσα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μην χρησιμοποιείται τέτοιες εκφράσεις γιατί θα διαψευσθείτε.Διαβάστε το κείμενο, πάνω από 6,5 εκατομμύριαεπιβάτες δεν υπήρχε στο διαγωνισμό αυτό**.** Πολύ απλά, γιατίκανείς δεν πίστευε ότι θα ξεπεράσει τα 6,5 εκατομμύρια επιβατική κίνηση το «Νίκος Καζαντζάκης». Πάνω από τα 6,5 εκατομμύρια, πηγαίνουν όλα στο Ελληνικό δημόσιο. Μέχρι τα 6,5 εκατομμύρια, ένα ποσοστό, πηγαίνει και χρηματοδοτεί, είναι η κρατική συμμετοχή των αεροδρομίων, πάνω από τα 6,5 πηγαίνουνε στο Ελληνικό δημόσιο. Τι να κάνουμε, δεν λέμε ψέματα, δεν υπήρχε αυτό κ. Κεγκέρογλου και θα σας το εξηγήσω γιατί.

Στο διαγωνισμό που βγήκε άγονος, δεν το είχατε βάλει, γιατί πολύ απλά -και αυτό το είχατε στρέβλωση όταν το κάναμε- δεν περίμενε κανείς ότι θα γίνει δωρεάν επέκταση των εγκαταστάσεων του «Νίκος Καζαντζάκης» από τα καταστήματα αφορολογήτων ειδών και ανακαίνιση του υπάρχοντος αεροδρομίου, για να μπορεί να φιλοξενήσει περισσότερους επισκέπτες, όπως δεν περίμενε κανείς, να γίνει πάλι δωρεάν –με δωρεά- το αεροδρόμιο στην Πάρο, γιατί δεν είναι μόνο το αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης», είναι και το αεροδρόμιο στην Πάρο και απορώ, τόσα χρόνια, τόση εμπειρία, που είχε η Ν.Δ. όπως είπε ο κ. Καραμανλής, δεν μπορούσε να βρει μια δωρεά να λειτουργήσει το αεροδρόμιο της Πάρου και δίναμε 4,5 εκατομμύρια για τις άγονες γραμμές; Άντε, για το Ηράκλειο, υπήρχε μια ιδέα, γιατί, έστω αυτή την ιδέα δεν υλοποιήσετε τόσα χρόνια από τα καταστήματα αφορολογήτων ειδών (ΚΑΕ). Να γίνει μια μελέτη συγκεκριμένη, να προχωρήσει, να γίνει ο εκσυγχρονισμός και η επέκταση. Γιατί; Που είστε τόσο αποτελεσματικοί σαν κυβέρνηση.

Θα πω και άλλες διαφορές. Οι διαφορές είναι, ότι, προβλέψαμε και προβλέπουμε σύμβαση, το 34% να είναι αμεταβίβαστο από το Ελληνικό δημόσιο, μην τυχόν ποτέ και βγείτε κυβέρνηση και επαναφέρεται –ποτέ δεν θα βγείτε- πάλι τις δεσμεύσεις που φέρατε στη χώρα για τα υπόλοιπα αεροδρόμια και το πουλήσετε και αυτό, όπως κάνατε με τα 14. Παρουσιάζεται, ότι, εγώ συμφώνησα δήθεν, στη λογική των δεκατεσσάρων αεροδρομίων. Ούτε ψητός στο Σύνταγμα δεν θα συμφωνήσω και θα σας εξηγήσω γιατί. Ακούστε τι κάνατε λοιπόν με τα 14 αεροδρόμια. Κάνατε μια αξιολόγηση, μάλιστα την αφήσατε και στην αγορά ελεύθερη, να πάρει τα πιο κερδοφόρα αεροδρόμια και να μείνει ο ελληνικός λαός με τον μουτζούρη των 23 αεροδρομίων στο χέρι και τώρα ζητάτε και τα ρέστα και στρεβλώνετε και αυτά που λέμε. Εμείς, λοιπόν, ακούστε τι λέμε, γιατί δεν έχουμε, όπως θέλετε να παρουσιάζεται, καμία αντιπαλότητα, με τον ιδιωτικό τομέα. Εμείς συνεργαζόμαστε με τον ιδιωτικό τομέα εκεί που πρέπει και όπως πρέπει. Και μπορεί η συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα να έχει κοινωνικό πρόσωπο, κοινωνική πολιτική, εσείς δεν θέλετε να το κάνετε.

Εμείς λοιπόν, λέμε, ότι, τα υπόλοιπα 23 αεροδρόμια, θα πρέπει να αντιμετωπισθούν ως μια ενότητα. Αυτή είναι η ανάθεση του συμβούλου που κάναμε. Δεν είναι κάτι δύσκολο, να μας πει δύο-τρία σενάρια που είναι το βέλτιστο σενάριο για τα 23 αεροδρόμια, για το Ελληνικό Δημόσιο, για τον ελληνικό λαό, ώστε να μην πληρώνει ο ελληνικός λαός από την τσέπη του αεροδρόμια, που δεν πρέπει να κλείσουν και για εθνικούς και για αναπτυξιακούς και για κοινωνικούς λόγους, όπως είναι της Αγχιάλου, όπως είναι το αεροδρόμιο στο Καστελόριζο, όπως είναι τα αεροδρόμια σε παραμεθόριες περιοχές και σε μικρά νησιά. Άρα, μπορείς να συνεργαστείς με τον ιδιωτικό τομέα, όχι δίνοντας τα αεροδρόμια όπως είχατε προβλέψει εσείς για τα 14, αλλά συνεργαζόμενος σε μερικά κομμάτια εμπορικά που το Ελληνικό Δημόσιο δεν είναι μέχρι τώρα, όπως έχει αποδειχθεί….

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Έχετε βάλει κάποιο ορισμένο χρονικό διάγραμμα;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Βέβαια, όταν δίνεις μια σύμβαση έχεις και δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα και εμείς το τηρούμε, ξέρετε, το χρονοδιάγραμμα που βάζουμε. Δεν κάνουμε 16-17 χρόνια. Αλλά, εγώ θέλω να αντιστρέψω την ερώτηση. Εσείς που κάνατε την Αγχίαλο, με βάση ποια μελέτη για τη βιωσιμότητα την κάνατε; Που κάνατε τη Σητεία, που δεν έχει ένα δρόμο να πας στο αεροδρόμιο, με βάση ποια μελέτη βιωσιμότητας το κάνατε αυτό; Επειδή με ρωτήσατε. Εγώ λέω λοιπόν το εξής: δεν μπορεί τη μια να έχετε αυτή τη λογική και την άλλη στη Ευρώπη να έχετε τη λογική της βιωσιμότητας των έργων και να ζητάτε και τα ρέστα.

Να σας θυμίσω κιόλας, για να τα λέμε και όλα, ότι τα 23 αεροδρόμια με υπογραφή της δική σας κυβέρνησης και μάλιστα του τότε Αντιπροέδρου του κ. Βενιζέλου, είχαν πάει στο ΤΑΥΠΕΔ και σήμερα είναι στο «Υπερταμείο» και μπορεί το Υπουργείο να αναθέτει μελέτη, για το πώς θα το αξιοποιήσουμε τα 23 δημόσια αεροδρόμια, σε συνεργασία με το «Υπερταμείο» και όχι να τα κλείσουμε, να τα «ξεπουλήσουμε», όπως είχατε πει.

Γιατί, ο νόμος που είχατε περάσει, ήταν να γίνει μια ανώνυμη εταιρεία ανά αεροδρόμιο, που σημαίνει ότι κάθε αεροδρόμιο που θα έμπαινε μέσα, από τα 23 περιφερειακά, η συντριπτική πλειοψηφία θα έκλεινε. Άρα, μην ζητάτε και τα ρέστα. Λοιπόν, πάμε στα υπόλοιπα. Προβλέπεται Αρχιτεκτονική Επιτροπή, που δεν προβλεπόταν, προβλέπεται χαμηλό ενεργειακό αποτύπωμα, που δεν προβλεπόταν, προβλέφθηκε, το ακούσατε κιόλας, ανεξάρτητος μηχανικός, που προέρχεται από διεθνή διαγωνισμό και όχι όπως γινόταν στις υπόλοιπες παραχωρήσεις να έρχεται ο παραχωρησιούχος, αυτός που θέλει να δώσει προσφορά, με το δικό του ανεξάρτητο μηχανικό και πληρώνετε από την κοινή εταιρεία με το Ελληνικό Δημόσιο.

Λέτε, για το «Σπατόσημο». Από τα έσοδα του «Σπατόσημου», το 46,5% θα τα έχει το Ελληνικό Δημόσιο. Δεν ξέρω αν το έχετε καταλάβει. Δεν το είχε ο παραχωρησιούχος. Τα μισά σχεδόν θα τα έχει το Ελληνικό Δημόσιο. Έχουμε ένα χρονοδιάγραμμα πέντε χρόνια, όπου ο πρώτος χρόνος είναι γιατις αδειοδοτήσεις, παράλληλα, όμως, για να μην έχουμε καμία καθυστέρηση, μπορούν να ξεκινήσουν οι πρόδρομες εργασίες. Προφανώς, υπάρχει προστασία τις Πολιτιστικής μας Κληρονομιάς και των αρχαιοτήτων - δεν τα συζητάμε αυτά - αλλά υπάρχουν και προβλέψεις να μην έχουμε καθυστερήσεις, να μην έχουμε άλλου είδους στρεβλώσεις. Τα είπαμε και με την Αρχαιολογική Υπηρεσία.

Τώρα, μπορούσε να μπει στη σύμβαση ότι θα δοθεί προτεραιότητα στους μόνιμους κατοίκους; Όχι, από την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Αυτό, όμως είναι μια δέσμευση των εκπροσώπων του δημοσίου στην κοινή εταιρία που έχει δημιουργηθεί και απ' ό,τι το έχουμε συζητήσει και με την κοινοπραξία που κέρδισε τον διαγωνισμό συμφωνεί και εκείνη.

Πάμε στις απαλλοτριώσεις. Στις απαλλοτριώσεις εγώ θα συμφωνήσω ότι οι άνθρωποι που χάνουν το μεγαλύτερο ποσοστό της περιουσίας τους, πάνω από 70-75%, μπορεί και πρέπει να ληφθεί μια άλλη πρόβλεψη - άκουσα τον εκπρόσωπο εδώ - εφόσον όμως είναι κατά κύριο επάγγελμα αγρότες. Δεν μπορεί, δηλαδή, από τη μια να μας λέει ο εκπρόσωπος αυτών των ανθρώπων, να ρωτήσετε πόσα από αυτά τα χωράφια είναι εγκαταλελειμμένα και από την άλλη το επιχείρημα να είναι «ξεπατώνουμε» τον ελαιώνα - που δεν τον «ξεπατώνουμε». Έγινε μια πολύ μεγάλη διαβούλευση, έγινε και συνάντηση με αυτούς τους ανθρώπους.

Θα παρακαλέσω τις υπηρεσίες και το Υπουργείο, μέχρι να έρθει στην Ολομέλεια το νομοσχέδιο, να υπάρχει μια πρόβλεψη όπου το ελληνικό δημόσιο, χωρίς να παίρνουν την αποζημίωσή τους, να μπορεί με δημόσιο διαγωνισμό να αντικαθιστά τα αντίστοιχα στρέμματα για αυτές τις περιπτώσεις - και είμαι σίγουρος, ότι μπορούν να βρεθούν τέτοια οικόπεδα με πρωτογενή παραγωγή, με ελιές στην περιοχή ή στους όμορους δήμους - ή για αυτούς που είναι πάνω από το 75% - 80%, να γίνει μια καταγραφή, να πάρουν ένα πρόσθετο ποσό, που μπορεί να αντέξει το ελληνικό δημόσιο. Αυτοί όμως, που είναι κατά κύριο επάγγελμα αγρότες και που τους απαλλοτριώνουμε πάνω από το 75% της περιουσίας τους. Κατά τα λοιπά, το λόγο έχουν τα δικαστήρια.

Θέλω να εκφράσω την ενόχληση μου, για αυτά που είπε ο κ. Συντυχάκης. Είναι κρίμα πραγματικά, γιατί δεν το συνηθίζει το Κ.Κ.Ε.. Προσπάθησε να στρεβλώσει αυτά, που είπα για τον αριθμό των αγροτών. Ένας από τους εκπροσώπους, είπε ότι 15.000 αγρότες σταματάνε τη δραστηριότητά τους. Όλο το Καστέλι δεν έχει 15.000 κατοίκους, όχι αγρότες, γι' αυτό και έκανα διευκρινιστική ερώτηση και μετά το στρέβλωσε. Σχετικά με αυτό που είπε ο κ. Τσιρώνης, το αεροδρόμιο Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης» βραβεύτηκε όντως πριν τρία χρόνια, ως το χειρότερο της Ευρώπης. Δεν βραβεύτηκε ως καλό. Στην βαθμονόμηση και στην αξιολόγηση που είχε γίνει, ήταν το χειρότερο της Ευρώπης. Αντιστράφηκε αυτό το πράγμα, όταν ολοκληρώθηκε το έργο της αναβάθμισης των κτιριακών υποδομών. Επειδή κάποιοι τα θεωρούν όλα πολύ εύκολα, δεν μπορούμε να προχωρήσουμε το χώρο που η πολεμική αεροπορία συμφώνησε, λόγω διαφόρων αγκυλώσεων για να μην γίνεται αυτός ο χαμός έξω από το αεροδρόμιο και να έχουμε χώρο στάθμευσης.

Πώς με τόση ευκολία, λένε κάποιοι ότι θα κάνουμε ένα διάδρομο και θα μπούμε μέσα στις εγκαταστάσεις της πολεμικής αεροπορίας, χωρίς να έχουν ερωτήσει; Τεχνικά, πραγματικά είναι τρελό αυτό το πράγμα, σαν πρόταση. Όταν στη Θεσσαλονίκη, μέσα στο Θερμαϊκό, με πολύ διαφορετικές, πολύ πιο εύκολες συνθήκες, πολύ χαμηλότερο υψόμετρο από το επίπεδο της θάλασσας, έχουμε αυτό το κόστος για την επέκταση μόνο του διαδρόμου μέσα στη θάλασσα, καταλαβαίνετε τι θα είχε γίνει στο Ηράκλειο. Δηλαδή, θέλαμε 250 εκατ. στη Θεσσαλονίκη, που δεν έχουμε γκρεμούς, δεν έχουμε τα ρεύματα και όλη την ανοιχτή θάλασσα που υπάρχει και το βάθος της θάλασσας, δεν έχουμε όλα αυτά τα χαρακτηριστικά, για λιγότερο από 500 μέτρα επέκταση. Εδώ κοστίζει 500 εκατ. όλο το Καστέλι. Πώς βλέπουμε φαραωνικό έργο το Καστέλι, όταν η επέκταση μόνο θα έκανε όσο το Καστέλι; Με τη μελέτη και τον προϋπολογισμό που έκανε τότε η Υ.Π.Α., ήταν 388 εκατ.. Κάτι αντίστοιχο ήταν και στη Θεσσαλονίκη, αλλά όταν υλοποιήθηκε το έργο δεν πήγε στον αρχικό προϋπολογισμό και έκανε 14 χρόνια και αυτό το έργο, τώρα τελείωσε. Αυτό το λέω για τη Ν.Δ., που έχουν επάρκεια γνώσης και αποτελεσματικότητας.

Επίσης, σχετικά με τις παρατηρήσεις που έκανε ο κ. Τσιρώνης. Σέβομαι την άποψή των ανθρώπων που διαφωνούν γιατί έχουν περιβαλλοντολογικές ή άλλες ανησυχίες. Δεν νομίζω όμως, ότι κανείς από μας έχει μικρότερες ανησυχίες για τέτοια θέματα. Το πρώτο είναι τα ευρωπαϊκά πρότυπα, το ακούσατε από τα στελέχη της Υ.Π.Α.. Το υπάρχον αεροδρόμιο, δεν μπορούσε. Αν πάμε να κάνουμε πιστοποίηση με τα ευρωπαϊκά πρότυπα σήμερα ή αύριο, θα πρέπει να ηρεμήσουμε ένα μεγάλο κομμάτι της Αλικαρνασσού, για να πετύχουμε τις στοιχειώδεις ζώνες ασφαλείας, όχι για το αεροδρόμιο, αλλά για τους κατοίκους και βέβαια για τα αεροπλάνα, για την πυραμίδα που ανέφεραν τα στελέχη της πολιτικής αεροπορίας.

Μπορεί, λοιπόν, να υπάρχουν αυτές οι αναζητήσεις, έστω και 16 χρόνια, είναι σεβαστές απόλυτα και πρέπει πάντα να ψάχνονται και να είναι σεβαστές. Υπάρχουν, όμως, και άλλες ανησυχίες, υπάρχουν ανησυχίες συμφερόντων γύρω από το παλιό αεροδρόμιο, υπάρχουν κατεστημένες λογικές από τουριστικές επιχειρήσεις μεγάλων συμφερόντων και υπάρχουν και συμφέροντα του ανταγωνισμού, που είτε δεν ήθελε να γίνει ένα διεθνές αεροδρόμιο στην Κρήτη είτε δεν ήθελε να προχωρήσει ο συγκεκριμένος διαγωνισμός. Αυτό το έχουμε συναντήσει και σε άλλες διαγωνιστικές διαδικασίες, που κάποιοι πιέζουν να αναβάλλονται συνέχεια διαγωνισμοί, μέχρι να μείνουν μόνοι τους και να έχουν ένα τίμημα πολύ χαμηλό.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Εισηγητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ):** Μην το λέτε αυτό, μετά από 9 αναβολές που δόθηκαν.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Έντεκα έδωσα εγώ, αλλά οι άλλοι πίεζαν για να αναβληθεί ή να βγει άγονος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Εισηγητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ):** Μην το λέτε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το λέω.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Εισηγητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ):** Είπατε για να είναι μόνος, μόνος είναι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το ανάποδο έγινε στη συγκεκριμένη περίπτωση.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Εισηγητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ):** Αυτοεκτεθήκατε, κύριε Σπίρτζη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν εκτέθηκα καθόλου.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ (Εισηγητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ):** Έστω και εάν εκτίθεστε εσείς, το έργο δεν εκτίθεται, είναι αναγκαίο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν εκτέθηκα καθόλου, γιατί κάποιοι, ήθελαν να βγει άγονος και άλλη φορά και αυτός ο διαγωνισμός και άλλοι διαγωνισμοί, που καταγγέλλει η αντιπολίτευση, όπως του Θριάσιου. Εμείς είμαστε πραγματικά περήφανοι που ένα τέτοιο έργο προχωρά στην Κρήτη. Μην έχετε καμία ανησυχία, θα προχωρήσουν κανονικά οι δύο διαγωνιστικές διαδικασίες για το Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης, οι ωριμάνσεις για τις επεκτάσεις στο Λασίθι, τέλη Ιουνίου αρχές Ιουλίου θα βγει η στρατηγική μελέτη, που θα περιλαμβάνει το υπόλοιπο οδικό δίκτυο της Κρήτης και είμαι σίγουρος ότι δεν θα κάνει 17 χρόνια αυτό το έργο, όπως έκαναν τα τρία έργα που παραδόθηκαν την προηγούμενη εβδομάδα και εγκαινίασε ο Πρωθυπουργός, ένα ακόμη θα παραδοθεί την επόμενη, όπως δε θα κάνει και πάνω από 14 χρόνια, που έκαναν οι παραχωρήσεις των αυτοκινητοδρόμων. Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Υπουργό. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση για το σχέδιο 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».

Ανακεφαλαιώνουμε με τις θέσεις των κομμάτων.

Ο ΣΥΡΙΖΑ ψηφίζει ΥΠΕΡ.

Η Ν.Δ. ΥΠΕΡ.

Η Δημοκρατική Συμπαράταξη ΥΠΕΡ.

Ο Λαϊκός Σύνδεσμος Χ.Α. ΚΑΤΑ.

Το ΚΚΕ ΚΑΤΑ και

η Ένωση Κεντρώων ΕΠΙΦΥΛΑΞΗ.

Όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα 1 έως 3 γίνονται δεκτά ως έχουν, κατά πλειοψηφία.

Γίνεται δεκτό και το ακροτελεύτιο άρθρο και ερωτάται η Επιτροπή, εάν γίνεται δεκτό το σχέδιο νόμου στο σύνολό του.

Δεκτό, κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς, το σχέδιο 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» γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Δρίτσας Θεόδωρος, Ηγουμενίδης Νικόλαος, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Βαρδάκης Σωκράτης, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Τζάκρη Θεοδώρα, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κεγκέρογλου Βασίλειος και Συντυχάκης Εμμανουήλ.

Τέλος και περί ώρα 17.35’ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ** **ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**