**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 22 Μαΐου 2025, ημέρα Πέμπτη και ώρα 13.05΄, 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 Φωτεινής Αραμπατζή, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο».

Στη συνεδρίαση παρέστη ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστος Δήμας.

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. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλογερόπουλος Δημήτριος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριάκης Σπυρίδων, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Σταϊκούρας Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παππάς Νικόλαος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κτενά Αφροδίτη, Μεταξάς Βασίλειος Κωνσταντίνος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Κυριαζίδης Δημήτριος, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα) και Τζάκρη Θεοδώρα.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλησπέρα σας.

Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο».

Στη συνεδρίαση παρίσταται ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστος Δήμας.

Όσον αφορά στον προγραμματισμό των συνεδριάσεων του νομοσχεδίου, η πρόταση είναι η επεξεργασία και εξέταση να ολοκληρωθεί σε τρεις συνεδριάσεις. Ειδικότερα, η σημερινή συνεδρίαση θα αφιερωθεί στη συζήτηση επί της αρχής και οι δύο επόμενες προτείνω να διεξαχθούν την προσεχή Τετάρτη 28 Μαΐου και ώρα 13.00 για την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων και την ίδια μέρα στις 16.00 η συνεδρίαση επί των άρθρων. Και οι δύο συνεδριάσεις, ώρα 13.00 και ώρα 16.00, θα πραγματοποιηθούν στην Αίθουσα της Γερουσίας.

Ξεκινούμε με τους Εισηγητές και Ειδικούς Αγορητές και τις προτάσεις τους για τους φορείς που επιθυμούν να κληθούν στην επόμενη συνεδρίαση, αυτή της 28ης Μαΐου. Κατά το γνωστό, θα παρακαλούσα οι προτάσεις να κατατεθούν και γραπτώς, εδώ στη Γραμματεία της Επιτροπής, ώστε να καταρτιστεί ο σχετικός κατάλογος και να γίνουν εγκαίρως οι σχετικές ενημερώσεις.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Μάξιμος Σενετάκης, για να προτείνει φορείς.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Επειδή υπάρχει ιδιαιτερότητα, καθώς το έργο περνάει από τέσσερις δήμους, εγώ θα προτείνω τους φορείς και μπορεί να εκπροσωπηθούν και με κατά τόπους, όπως ας πούμε είναι το ΤΕΕ που προτείνω πρώτο και υπάρχει και ΤΕΕ Ανατολικής και Δυτικής Κρήτης. Ανάλογα, λοιπόν, τη συνεννόηση που θα γίνει, είτε θα εκπροσωπηθούν από τον Πρόεδρο του ΤΕΕ, είτε μπορεί να έρθουν οι δύο τοπικοί Πρόεδροι για να μιλήσουν για το έργο, αν συμφωνείτε με αυτό. Άρα, καλούμε το ΤΕΕ. Το λέω για να ξέρουν και οι άνθρωποι κάτω στην Κρήτη ότι μπορούν να έχουν λόγο για το έργο. Προτείνω το Οικονομικό Επιμελητήριο, τα 4 Επιμελητήρια της Κρήτης ή θα έρθουν με την εκπροσώπησή τους που έχουν το ενιαίο, τους Δημάρχους Ηρακλείου, Μαλεβιζίου σίγουρα οι οποίοι έχουν καταθέσει και μία προσφυγή για το έργο, αλλά και όλους τους Δημάρχους που διατρέχει ο Β.Ο.Α.Κ. στο κομμάτι που εξετάζουμε από Χερσόνησο μέχρι Χανιά, την ΠΕΔ Κρήτης όπου τυγχάνει να είναι Πρόεδρος και ο Δήμαρχος Ρεθύμνου, την Περιφέρεια Κρήτης, τον Σύλλογο Τουριστικών Πρακτόρων Κρήτης που μας ενδιαφέρει για τον τουρισμό, τον Σύλλογο Τουριστικών Λεωφορείων και νομίζω ότι μπορεί να έρθουν και τα ΚΤΕΛ τα οποία χρησιμοποιούν καθημερινά τον δρόμο για τις μετακινήσεις των πολιτών.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ωραία. Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Αναστάσιος (Τάσος) Νικολαΐδης.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ. Περιφερειάρχης και Χωρικοί Αντιπεριφερειάρχες της ΠΕ Ηρακλείου, Λασιθίου, Ρεθύμνου και Χανίων, Δήμαρχοι ή εκπρόσωποι των Δήμων Χανίων, Αποκορώνου, Ρεθύμνου, Μυλοποτάμου, Μαλεβιζίου και Ηρακλείου, Δήμαρχοι ή εκπρόσωποι των Δήμων Κισσάμου, Πλατανιά, Χερσονήσου, Αγίου Νικολάου, Σητείας και Ιεράπετρας, οι Πρόεδροι των Τμημάτων ΤΕΕ Ανατολικής και Δυτικής Κρήτης και οι Πρόεδροι των Εμπορικών και Βιομηχανικών Επιμελητηρίων Ηρακλείου, Λασιθίου, Ρεθύμνου και Χανίων.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ο κ. Μαμουλάκης.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»):** Προφανώς διατηρούμε ως πρόταση τη λίστα που ανέφεραν οι προλαλήσαντες και προσθέτουμε ακόμα την Ένωση Δημάρχων Κρήτης, ένα θεσμικό όργανο επιπρόσθετο της ΠΕΔ. Νομίζω για τους άλλους κοινωνικούς εταίρους με κάλυψαν οι προηγούμενοι.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ο κ. Συντυχάκης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Κυρία Πρόεδρε, νομίζω ειπώθηκαν οι φορείς. Δεν έχουμε κάποιον άλλο.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ.

Η εκπρόσωπος της «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ» η κυρία Αθανασίου είναι στην Ολομέλεια. Οπότε, το λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της «ΝΕΑΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ», η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Κι εγώ θα συμφωνήσω για όλους τους δημάρχους, τα επιμελητήρια, την περιφέρεια και την ΠΕΔ. Θα προσέθετα την ΕΜΔΙΔΑΣ, την Ένωση των Μηχανικών του Δημοσίου και την Ένωση Ξενοδόχων.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ο κ. Δελβερούδης.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Ευχαριστώ.

Συμφωνούμε με όσους φορείς προανέφεραν οι συνάδελφοι. Επιπροσθέτως, την Ένωση Ξενοδόχων κι εμείς και κάποιον εκπρόσωπο της Αρχιεπισκοπής Κρήτης. Πιθανόν να είναι διαφωτιστική η παρουσία του, όσον αφορά θυμωμένα θρησκευτικά μνημεία ή κάτι τέτοιο. Θα μας ενδιέφερε να ακούσουμε την άποψή τους.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ.

Απ’ ό,τι βλέπω, ο κ. Κόντης δεν είναι εδώ, ούτε η κυρία Κεφαλά.

Οπότε, εισερχόμαστε στον κύκλο των τοποθετήσεων των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών. Όποιος άλλος συνάδελφος θέλει να τοποθετηθεί, να ενημερώσει παρακαλώ την Γραμματεία της Επιτροπής. Δίνουμε τον λόγο στον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, στον κ. Σενετάκη, για 15 λεπτά. Κύριε συνάδελφε, έχετε το λόγο.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Η συζήτηση για την Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, συντήρησης και εκμετάλλευσης του βασικού τμήματος του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης Χανιά-Ηράκλειο, δεν είναι απλώς η θεσμική ολοκλήρωση μιας διαγωνιστικής διαδικασίας. Είναι μια ιστορική στιγμή για την Κρήτη και τους ανθρώπους της. Είναι ένα ορόσημο σε μια μακρά περίοδο προσμονής, για ένα έργο που φαινόταν ανεκπλήρωτο όνειρο για τους κρητικούς. Είναι η αρχή της υλοποίησης ενός οράματος που συνδέει την Κρήτη με το μέλλον της.

Η Κρήτη άξιζε και αξίζει έναν σύγχρονο αυτοκινητόδρομο. Είναι η τελευταία περιφέρεια της χώρας που δεν διαθέτει μια τέτοια υποδομή, παρότι είναι μια περιφέρεια που εισφέρει πολλά στο ΑΕΠ της χώρας και έχει τις προοπτικές να εισφέρει ακόμα περισσότερα. Και δεν είναι μόνο αυτό. Η Κρήτη είναι το μόνο μεγάλο νησί στη Μεσόγειο χωρίς σύγχρονο αυτοκινητόδρομο. Αυτό πλέον αλλάζει. Και αλλάζει όχι στα λόγια, αλλά με υπογραφές, με μηχανήματα, με εργοτάξια.

Με την ολοκλήρωση του ΒΟΑΚ, η Κρήτη θα αποκτήσει αυτό που της αξίζει και δικαιούται. Για όσους γνωρίζουν το Βόρειο Οδικό Άξονα όχι ως γραμμή σε ένα χάρτη, αλλά ως μέρος της καθημερινότητάς τους στο νησί, για όσους τον έχουν διασχίσει νύχτα και μέρα, σε χαρές και λύπες, ο δρόμος αυτός δεν είναι απλώς έργο υποδομής. Είναι «αρτηρία» ζωής. Είναι το «νήμα» που ενώνει ολόκληρο το νησί, από τη Δυτική Κρήτη έως την Ανατολική. Είναι το μέσο που συνδέει ανθρώπους, προϊόντα, υπηρεσίες, τουρισμό, πολιτισμό.

Επί χρόνια αναζητούσαμε το «νήμα» που θα ενώσει το νησί μας. Όμως, παλινδρομήσεις, καθυστερήσεις, έλλειψη χρημάτων, αδράνεια, γραφειοκρατία, δυσκόλευαν την υλοποίηση του έργου. Οι κρητικοί έμαθαν να περιμένουν, αλλά δεν έπαψαν ποτέ να απαιτούν. Μέχρι που ήρθε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, με Πρωθυπουργό τον Κυριάκο Μητσοτάκη, έναν άνθρωπο που γνωρίζει την Κρήτη όχι μόνο γεωγραφικά αλλά βιωματικά, που μετέτρεψε την απαίτηση σε στοίχημα υλοποίησης.

Από την πρώτη στιγμή έθεσε ως πρώτη του προτεραιότητα να βρει τη λύση σε ένα πολύπλοκο και δαπανηρό εγχείρημα. Γνώριζε πως με την εξεύρεση χρηματοδότησης «το νερό θα έμπαινε στο αυλάκι» και οι διαδικασίες θα έτρεχαν, όπως πλέον καλά γνωρίζουν οι κατασκευαστικές εταιρίες και οι τεχνικές υπηρεσίες του κράτους.

Έτσι, σε μια Ευρώπη που δεν χρηματοδοτούσε τέτοια έργα, ο Κυριάκος Μητσοτάκης πέτυχε την εξαίρεση. Κατάφερε και εξασφάλιση χρηματοδοτήσεις και μετά από έξι χρόνια, σήμερα, βρισκόμαστε στο σημείο να Κυρώνουμε τη Σύμβαση Παραχώρησης. Πριν από έξι χρόνια, αν έλεγες σε ένα κρητικό ότι θα φτάναμε στη σημερινή μέρα, θα σε κοίταζε με δυσπιστία και θα χαμογελούσε συγκαταβατικά. Όμως, ο Κυριάκος Μητσοτάκης και η κυβέρνησή του δεν τάζουν, εργάζονται μεθοδικά και πράττουν.

Σήμερα, έχουμε μπροστά μας τα πάντα. Έχουμε σχέδιο, σύμβαση, έργο και χρήματα για να το υλοποιήσουμε. Η σύμβαση που υπογράφηκε με την ΓΕΚ-ΤΕΡΝΑ αφορά το τμήμα Χανιά-Ηράκλειο, μήκους 157 χιλιομέτρων και προβλέπει έναν πλήρως σύγχρονο, ασφαλή, κλειστό αυτοκινητόδρομο, με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης, ανισόπεδους κόμβος, σήραγγες και γέφυρες.

Πιο συγκεκριμένα, προβλέπονται 25 ανισόπεδοι κόμβοι, 23 σήραγγες, 79 γέφυρες, 89 κάτω διαβάσεις, 12 άνω διαβάσεις, 18 car kaver, σταθμοί εξυπηρέτησης οδηγών και έκτακτης ανάγκης, συστήματα παρακολούθησης και ελέγχου κυκλοφορίας.

Επίσης, εντάσσεται η λειτουργία 51 χιλιομέτρων υφιστάμενων παρακάμψεων των πόλεων Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου, καθώς και παράπλευρων και τοπικών δικτύων που θα κατασκευαστούν και θα αποδοθούν στους Δήμους.

Όλα τα παραπάνω περιγράφουν τα χαρακτηριστικά ενός αυτοκινητόδρομου που αξίζει σε ένα νησί με το αναπτυξιακό δυναμισμό της Κρήτης. Παρόλο, το ότι ο τίτλος του έργου αναφέρεται στο τμήμα Χανιά – Ηράκλειο, στην πραγματικότητα το έργο περιλαμβάνει και τμήμα προαίρεσης, ήτοι το τμήμα Κίσσαμος – Χανιά, μήκος περίπου 30 χιλιομέτρων. Η προαίρεση αυτή, θα ασκηθεί από το Δημόσιο στο συντομότερο δυνατό, ήτοι αμέσως μετά την έκδοση των περιβαλλοντικών όρων του τμήματος αυτού. Η διάρκεια της Σύμβασης ορίζεται στα 35 έτη, εκ των οποίων τα 5 έτη, είναι η περίοδος μελετών κατασκευών. Σημειώνεται ότι από την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης, το Δημόσιο δικαιούται να ζητήσει από τον παραχωρησιούχο να εκτελέσει με δικές του δαπάνες, πρόδρομες εργασίες στο έργο προκειμένου να επιταχυνθεί η κατασκευή του.

Δέσμευση του Υπουργείου, όπως πρόσφατα είδαμε είναι να εκτελεστούν άμεσα έργα Οδικής ασφάλειας κατά το παράδειγμα του Πάτρα –Πύργου, προκειμένου να βελτιωθεί σημαντικά η Οδική ασφάλεια και να αποτρέπεται η πρόκληση ατυχημάτων για όσο χρόνο υλοποιείται το έργο. Εννοείται ότι η Σύμβαση, περιέχει λεπτομερείς υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου σχετικά με τον χρόνο και την ποιότητα κατασκευής του έργου της και στην περίπτωση που οι προβλεπόμενες υποχρεώσεις παραβιαστούν θα υπάρξουν κυρώσεις.

Μιλάμε για το μεγαλύτερο έργο υποδομής που γίνεται σήμερα στην Ελλάδα και έχει σταθερή χρηματοδοτική δομή, μέσα από το ΕΣΠΑ 2021 – 2027, το Ταμείο Ανάκαμψης, κρατικούς πόρους και ιδιωτική συμμετοχή. Με συνολικό προϋπολογισμό άνω των 2 δισεκατομμυρίων ευρώ, το Δημόσιο καταβάλλει περίπου 800 εκατομμύρια ευρώ, με τα υπόλοιπα να είναι ιδιωτικά κεφάλαια και τραπεζικός δανεισμός.

Σε ό, τι αφορά στο κόστος που θα καταβάλουν οι οδηγοί - χρήστες του έργου, η Σύμβαση προβλέπει ανώτατο ύψος διοδίων τελών 0,053 ευρώ ανά χιλιόμετρο, προ ΦΠΑ, σε τιμές 2022 για τα επιβατικά αυτοκίνητα και αναπροσαρμόζεται για τις λοιπές κατηγορίες. Ότι, δηλαδή, ισχύει σε όλους τους αυτοκινητόδρομους της χώρας, εξαιρούνται της καταβολής διοδίων τελών, τα οχήματα των Σωμάτων Ασφαλείας και των Ατόμων με Αναπηρία και εδώ επίσης, ότι προβλέπεται σε όλους τους αυτοκινητόδρομους της χώρας.

Τώρα δεδομένου, ότι με το καθορισμένο ύψος διοδίων δεν καλύπτεται η ανάκτηση του κόστους υποδομής, το Δημόσιο επέλεξε τη δυνατότητα καταβολής και οδών διοδίων, το ποσοστό των οποίων διαμορφώθηκε σε ποσοστό 64,62% επί του κατά περίπτωση επιβαλλόμενου διόδου ή τέλους.

Η Σύμβαση περιέχει επιπλέον «όρο», σύμφωνα με τον οποίο σε περίπτωση που η απόδοση δεσμευτικής επένδυσης του παραχωρησιούχου είναι μεγαλύτερη της συμφωνηθείσας, τότε το ποσοστό του σκιώδους διόδιου μειώνεται κλιμακωτά και εν τέλει, μηδενίζεται. Μπαίνει, δηλαδή, ένα ανώτατο όριο στο κέρδος του παραχωρησιούχου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλοι κατανοούμε ότι ο Β.Ο.Α.Κ. είναι μια επένδυση με βαθύ γεωπολιτικό κοινωνικό και αναπτυξιακό αποτύπωμα.

Γεωπολιτικό, γιατί μαζί με τα άλλα μεγάλα έργα υποδομής που βρίσκονται σε εξέλιξη στο νησί, ενισχύει τον κομβικό ρόλο που διαδραματίζει η Κρήτη σε μια σειρά ζητημάτων που διαμορφώνουν τις εξελίξεις στην Ανατολική Μεσόγειο.

Κοινωνικό, γιατί κάθε μέτρο ασφαλούς δρόμου σημαίνει λιγότερα τροχαία, σημαίνει ζωή και εμείς ως Κρητικοί και ως πολίτες, έχουμε μετρήσει πολλές ζωές χαμένες στον δρόμο αυτόν. Ήταν, λοιπόν, υποχρέωσή μας προς τη μνήμη όσων χάθηκαν και προς την ασφάλεια των επόμενων γενεών να κάνουμε ό,τι περνά από το χέρι μας, ώστε δρόμος αυτός να γίνει.

Αναπτυξιακό, γιατί θα ενώσει τα μεγάλα αστικά και τουριστικά κέντρα του νησιού, θα μειώσει τους χρόνους μεταφοράς, θα ενισχύσει την περιφερειακή συνοχή, θα δώσει ώθηση στον πρωτογενή τομέα, στον τουρισμό, στο εμπόριο, θα προσδώσει κύρος στην Κρήτη ως τόπος επενδύσεων και διεθνούς παρουσίας. Θα δημιουργήσει και ήδη δημιουργεί από τη φάση της κατασκευής χιλιάδες θέσεις εργασίας και όλα αυτά, χωρίς να παραβλέπεται ο Πράσινος χαρακτήρας του Β.Ο.Α.Κ., ο οποίος σχεδιάζεται και θα υλοποιηθεί με απόλυτο σεβασμό στο περιβάλλον, στις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών και στις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.

Είναι έργο του 21ου αιώνα και όχι απλώς ένα έργο του περασμένου αιώνα, που αναγεννάται. Έτσι, λοιπόν, με στόχο την εξασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος, ο παραχωρησιούχος υποχρεούται να συμμορφώνεται πλήρως με τους όρους που καθορίζονται, τους συγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους του έργου, ενώ ιδιαίτερη μέριμνα προβλέπεται στη σύμβαση για την αποφυγή της προσβολής τυχόν αρχαιολογικών χώρων και αντικειμένων, κατά την κατασκευή του έργου. Ο παραχωρησιούχος υποχρεώνεται να εκτελέσει με δικές του δαπάνες αρχαιολογικές τομές, συνολικού μήκους μέχρι 150 χιλιομέτρων, ενώ περιέχεται λεπτομερής κατάλογος μνημείων στην περιοχή εκτέλεσης του έργου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση απέδειξε στην πράξη, ότι η περιφερειακή ανάπτυξη δεν είναι σύνθημα. Είναι σχέδιο με χρονοδιάγραμμα. Το ίδιο συνέβη και με τα υπόλοιπα τμήματα του Β.Ο.Α.Κ., το κομμάτι Νεάπολη - Άγιος Νικόλαος και το Χερσόνησος - Νεάπολη που, ήδη, κατασκευάζονται. Όλο το νησί θα συνδεθεί, όχι μόνο γεωγραφικά, αλλά και αναπτυξιακά.

Παράλληλα, ο Πρωθυπουργός απέδειξε την αγάπη του για τον τόπο του και το κυριότερο, την προσήλωσή του για ενεργό, ισχυρό περιφερειακό ρόλο της Κρήτης στο μέλλον. Την ίδια προσήλωση επέδειξε σύσσωμη η πολιτική ηγεσία και τα στελέχη του Υπουργείου Υποδομών.

Κύριε Υπουργέ, τώρα είστε εσείς στη θέση του Υπουργού, οπότε παίρνετε τα εύσημα για όλη αυτή την προσπάθεια. Να σας ευχαριστήσουμε, λοιπόν, για τις άμεσες ενέργειες από την πρώτη στιγμή που αναλάβατε τα καθήκοντά σας. Στο πρόσωπό σας να ευχαριστήσουμε και τους προκατόχους σας, από το 2019 μέχρι σήμερα - είναι στην αίθουσα και ο κ. Σταϊκούρας - για τη συμβολή τους στην πραγματοποίηση ενός οράματος, που μέχρι το 2019 έδειχνε απραγματοποίητο. Γι’ αυτό και η παρουσία του ίδιου του Πρωθυπουργού στην υπογραφή της σύμβασης του Ηρακλείου, ήταν δήλωση ισχυρής πολιτικής βούλησης της Κυβέρνησης. ΉΉταν επιβεβαίωση πως ό,τι υπόσχεται, το υλοποιεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Β.Ο.Α.Κ. δεν είναι εύκολη υπόθεση, δεν υπήρξε ποτέ. Ήθελε τεχνική ωριμότητα, χρηματοδοτικό μοντέλο, θεσμικές συναινέσεις, τοπική συνεργασία, περιβαλλοντική στρατηγική, ευρωπαϊκή έγκριση. Και όλα αυτά έγιναν χωρίς υπερβολές, χωρίς μεγάλα λόγια, με πολλή δουλειά και τεχνοκρατική ακρίβεια. Ως βουλευτής της Πλειοψηφίας και Εισηγητής της Κύρωσης Παραχώρησης, νιώθω προσωπική ικανοποίηση, αλλά και ευθύνη, γιατί ο ρόλος μας δεν είναι να παρακολουθούμε τα έργα να προχωρούν από απόσταση. Είναι να τα στηρίζουμε καθημερινά, να λύνουμε προβλήματα, να είμαστε δίπλα στους πολίτες και τις τοπικές κοινωνίες.

Το Ηράκλειο, τα Χανιά, το Ρέθυμνο, ο Άγιος Νικόλαος και αργότερα η Σητεία, όλα τα χωριά και οι κωμοπόλεις κατά μήκος του άξονα, θα βλέπουν καθημερινά να αλλάζει η εικόνα του τόπου τους. Η υπογραφή της σύμβασης του Β.Ο.Α.Κ., είναι μια στιγμή εθνικής και τοπικής δικαίωσης. Είναι το επιστέγασμα μιας συλλογικής προσπάθειας του Πρωθυπουργού, των Υπουργείων, της Περιφέρειας, της Αυτοδιοίκησης, των τεχνικών υπηρεσιών, των τοπικών φορέων, των πολιτών. Και ταυτόχρονα, είναι η αρχή. Η αρχή για ένα έργο που θα μείνει για δεκαετίες, που θα αλλάξει τον τρόπο που ζούμε, που κινούμαστε, που συνεργαζόμαστε. Που θα κάνει την Κρήτη πιο ενωμένη, πιο ασφαλή πιο δυναμική. Η Κρήτη, μετά από πολλά χρόνια, δεν περιμένει πια. Προχωρά δυναμικά και μαζί της προχωρά και η Ελλάδα, με την Κρήτη πάντα στο επίκεντρο.

Σας ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Κι εμείς σας ευχαριστούμε κύριε συνάδελφε.

Πριν δώσω το λόγο στον Εισηγητή της Μειοψηφίας, τον κύριο Νικολαΐδη, να καλέσω την κυρία Αθανασίου, την Ειδική Αγορήτρια της Ελληνικής Λύσης, να μας πει για τους φορείς που επιθυμεί να προσκληθούν.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «Ελληνική Λύση – Κυριάκος Βελόπουλος») :** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, με έχουν ήδη καλύψει οι συνάδελφοι.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Προχωράμε, λοιπόν, δίνοντας το λόγο στον κύριο Νικολαΐδη, τον Εισηγητή της Μειοψηφίας.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας) :** Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου για την «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο», αφορά ένα διαχρονικό αίτημα της τοπικής κοινωνίας της Κρήτης. Πρόκειται για μία κρίσιμη υποδομή, η οποία, προφανώς και έχει αναπτυξιακή σημασία, ενώ επιπλέον, συμβάλλει στην αύξηση της οδικής ασφάλειας και στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

Βέβαια, από το περιεχόμενο της σύμβασης, αλλά και από διάφορες άλλες σχετικές παραμέτρους, προκύπτουν πολλά αντικειμενικά ζητήματα, τα οποία οφείλουμε να αναδείξουμε.

Πρώτα από όλα είναι χρέος μας να σταθούμε στο παγκρήτιο αίτημα για έναν ενιαίο ολοκληρωμένο δίκαιο και χωρίς αποκλεισμούς ΒΟΑΚ. Υπάρχει σχετική ανακοίνωση που εκδόθηκε πρόσφατα με αφορμή την υπογραφή της Σύμβασης από τους Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ στην Κρήτη την κυρία Ελένη Βατσινά, τον κύριο Φραγκίσκο Παρασύρη, την κυρία Αικατερίνη Σπυριδάκη και τον κύριο Μανώλη Χνάρη.

Με τον τρόπο που προχωράει ο ΒΟΑΚ στα διάφορα αιτήματα του και την απουσία από το υφιστάμενο σχεδιασμό της υλοποίησης του τμήματος Αγίου Νικολάου Σητείας το νησί της Κρήτης χωρίζεται πλέον σε δύο ζώνες, στη ζώνη προτεραιότητας και στη ζώνη αδιαφορίας, καθώς δυστυχώς επικρατούν λογικές κόστους οφέλους και πληθυσμιακής λογιστικής αντί να λαμβάνεται υπόψη η περιφερειακή συνοχή, η κοινωνική χρησιμότητα και το δικαίωμα όλων των πολιτών για ισότιμη πρόσβαση σε σύγχρονες και ασφαλείς υποδομές.

Η Σητεία και η Ιεράπετρα δεν ζητούν προνόμια ούτε χάρη, ζητούν το αυτονόητο, δηλαδή, ισότιμη μεταχείριση, σύνδεση με το βασικό οδικό δίκτυο της Κρήτης, την ελάχιστη ανταποδοτικότητα και τον ελάχιστο σεβασμό προς τους ταξιδιώτες.

Επίσης, συγχρόνως με την κατασκευή του ΒΟΑΚ κρίνεται άμεσης προτεραιότητας πρωτίστως για το Ρέθυμνο όσο και για τα Χανιά η κατασκευή του δρόμου Σούδας- Αεροδρομίου Χανίων για να διασφαλιστεί η ισότιμη πρόσβαση στις πύλες εισόδου του νησιού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλοι οι παραγωγικοί φορείς και οι πολίτες ζητούν μία Κρήτη οδικά και αναπτυξιακά αδιαίρετη και ενιαία, έναν ΒΟΑΚ από την Κίσσαμο μέχρι τη Σητεία που δεν θα αφήνει κανέναν απέξω, δεν θα παρακάμπτει κανέναν, αλλά θα ενώνει και θα εντάσσει κάθε γωνιά του νησιού στην αναπτυξιακή τροχιά του αύριο.

Η Κρήτη αξίζει ένα ενιαίο και πλήρες οδικό έργο και όχι μισές λύσεις, όπως υλοποιούνται από την παρούσα κυβέρνηση.

Ένα άλλο σημαντικό ζήτημα το οποίο οφείλουμε να αναφέρουμε αφορά την τεράστια καθυστέρηση στην υλοποίηση του συγκεκριμένου πολύ σημαντικού έργου. Υπάρχει πλήθος δηλώσεων του πρωθυπουργού και πρώην υπουργών και υφυπουργών σχετικά με χρονοδιαγράμματα που έχουν πέσει εντελώς έξω. Δεν χρειάζεται να τα παραθέσουμε και η αποτυχία σας είναι δεδομένη, οφείλετε, όμως, να εξηγήσετε τους λόγους καθυστέρησης και φυσικά να αναλάβετε τις ευθύνες σας ως κυβέρνηση απέναντι στους συμπολίτες μας στην Κρήτη που από το 2019 ακούν υποσχέσεις χωρίς αντίκρισμα, ενώ στο ενδιάμεσο έχει χαθεί πολύτιμος χρόνος.

Στον αντίποδα, βέβαια, οφείλουμε να σταθούμε στην υπεύθυνη στάση των συναδέλφων Βουλευτών του ΠΑΣΟΚ από την Κρήτη που με τις ερωτήσεις και τις παρεμβάσεις τους ανέδειξαν την κυβερνητική ασυνέπεια και παράλληλα ήταν φορείς άσκησης της αναγκαίας πίεσης μεταφέροντας το δίκαιο αίτημα της τοπικής κοινωνίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έρχεται σήμερα στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου η Σύμβαση για τον ΒΟΑΚ, όμως αυτή έχει ήδη υπογραφεί. Ακόμη και αν έχουμε προτάσεις που θα συμβάλλουν στη βελτίωσή της δεν μπορούν πλέον να ληφθούν υπόψη.

Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, προηγήθηκε διαβούλευση πριν προχωρήσετε στην υπογραφή της Σύμβασης που τώρα φέρνετε να επικυρώσουμε;

Αναμένουμε με ιδιαίτερο ενδιαφέρον τις τοποθετήσεις όλων των τοπικών φορέων στη συνεδρίαση με την ακρόαση των φορέων, ώστε να καταγραφούν όλες οι απόψεις και φυσικά να ενημερωθούμε για τις θέσεις τους όσον αφορά τον υφιστάμενο σχεδιασμό.

Πάντως εμείς έχουμε, ήδη, γίνει δέκτες παραπόνων ότι δεν είναι επαρκές το χρονικό διάστημα για επεξεργασία των 318 σελίδων της Σύμβασης, ώστε να κατατεθούν προβληματισμοί, ερωτήσεις και προτάσεις από τους εμπλεκόμενους φορείς.

Ένα πρώτο θέμα που προκύπτει είναι το κόστος του έργου. Μπορείτε να αναφέρετε συγκεκριμένο ποσό;

Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουμε στη διάθεσή μας τα δύο τρίτα του έργου προέρχονται από χρηματοδότηση του κράτους, άρα μιλάμε για ένα δημόσιο έργο. Από εκεί και πέρα, επειδή απουσιάζουν τα προσαρτήματα προκύπτουν σοβαρά ζητήματα ελέγχου.

Το κόστος κατασκευής και λειτουργίας, η απόδοση του έργου και οι πληρωμές του δημοσίου βασίζονται στο χρηματοοικονομικό μοντέλο του προσαρτήματος 5 της Σύμβασης. Πρόκειται για σοβαρή παράλειψη η οποία μας στερεί τη δυνατότητα για επιπλέον πληροφόρηση.

Ένα ακόμα θέμα που αφορά τη Σύμβαση έχει να κάνει με τον έλεγχό της. Ποιος ελέγχει τη Σύμβαση;

Πρέπει να είναι σαφές ποιος είναι ο κρατικός μηχανισμός που θα είναι αρμόδιος για τον έλεγχο και την ορθή λειτουργία. Πρέπει να είναι σαφής και να περιγράφεται πλήρως η συγκεκριμένη αρμοδιότητα.

Παρότι η Σύμβαση προβλέπει δικαιώματα επιθεώρησης, παροχής εγκρίσεων και δυνατότητα παρέμβασης σε περίπτωση αστοχιών η πραγματική εποπτεία του Δημοσίου είναι περιορισμένη.

Ο ανεξάρτητος μηχανικός δεν αμείβεται από το Δημόσιο, αλλά από τον παραχωρησιούχο. Αν και απαιτείται έγκριση του Δημοσίου για τον ορισμό του, δεν υπάρχει μηχανισμός διαρκούς αξιολόγησης από το δημόσιο φορέα.

Το δημόσιο μπορεί να ζητήσει την αντικατάστασή του μόνο σε περίπτωση ουσιώδους παράβασης. Το μοντέλο εποπτείας είναι κυρίως έμμεσο και τυπικό, χωρίς εργαλεία ισχυρού δημοσίου ελέγχου σε επίπεδο λειτουργικής καθημερινότητας του έργου. Εμείς προτείνουμε, κύριε Υπουργέ, να οριστεί δημόσια αρχή εποπτείας του έργου.

Επιπλέον, όσο αφορά τη Σύμβαση, έτσι όπως είναι δομημένη, δεν γίνεται να μην αναφερθούμε ότι επιβαρύνεται δυσανάλογα το δημόσιο και προστατεύεται υπερβολικά ο παραχωρησιούχος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα ακόμη σημαντικό θέμα, στο οποίο οφείλουμε να σταθούμε, αφορά τις προσφυγές που έχουν γίνει από τους δήμους Ηρακλείου και Μαλεβιζίου. Σε περίπτωση που αυτές γίνουν δεκτές, τι θα συμβεί; Με ποια διαδικασία θα αντιμετωπιστεί αυτή η εξέλιξη; Τι προβλέπεται στη Σύμβαση; Αναμένουμε βέβαια να ακούσουμε τις απόψεις σας επί των ζητημάτων που θέτουν οι δύο δήμοι και κυρίως να μας εξηγήσετε όσα διαβάζουμε σε δημοσιεύματα, περί συμπληρωματικής σύμβασης που θα λαμβάνει υπόψη τα αιτήματα των δήμων Ηρακλείου και Μαλεβιζίου. Εύλογα βέβαια θα ρωτήσουμε γιατί δεν εντάξατε όσα ζητούν οι δήμοι στην παρούσα σύμβαση, ώστε να είναι και γραπτώς διασφαλισμένοι ότι θα γίνουν όσα επιθυμούν.

Ενδεικτικά σας αναφέρω ότι ο δήμος Ηρακλείου είναι αντίθετος στην καθιέρωση διοδίων ενώ ακόμη διεκδικεί την υπογειοποίηση σε τμήμα της νοτίου παράκαμψης, την αναβάθμιση των ανισόπεδου κόμβων, την αναβάθμιση του κυκλοφοριακού κόμβου Μεσαράς, τη σύνδεση Ηρακλείου με το νέο αεροδρόμιο Καστελίου, καθώς και την αναβάθμιση του παράπλευρου οδικού δικτύου.

Ειδικά για το ζήτημα των διοδίων αναμένουμε τις απόψεις της τοπικής κοινωνίας σχετικά με τους σταθμούς που θα τεθούν σε λειτουργία πριν καν ολοκληρωθεί το έργο, αλλά και για την απαλλαγή χρέωσης στους κόμβους που εξυπηρετούν αστικές μετακινήσεις. Πάντως είναι πολύ πιθανό οι χρήστες της οδού να πληρώνουν διόδια για 8 έως 10 χρόνια, χωρίς μάλιστα να έχουν δρόμο. Ειδικά πάντως για τα διόδια είναι απαραίτητο να υπάρξει διευκρίνιση, όσον αφορά το σύστημα αναλογικών διοδίων.

Πρώτα απ’ όλα ποιος είναι ο σχεδιασμός; Θα εφαρμοστεί σε όλη την Ελλάδα, στους αυτοκινητόδρομους όλης της χώρας, ακόμα και στη Βόρειο Ελλάδα; Σε ποια φάση βρίσκεται ο σχετικός διαγωνισμός και πώς θα διασφαλιστεί ότι οι οδηγοί στην Κρήτη δεν θα κληθούν να πληρώσουν διόδια για αστικές μετακινήσεις, επειδή δεν υπάρχει το εθνικό σύστημα;

Ένα άλλο ζήτημα σχετίζεται με τους υφιστάμενους κόμβους, στους οποίους γίνεται αναφορά ότι θα καταβάλλεται αντίτιμο διοδίων. Είναι κατασκευαστικά επαρκείς για μια τέτοια υποδομή; Υπάρχει ο ανάλογος σχεδιασμός, ώστε να μην εκτοξευτεί ο κυκλοφοριακός φόρτος και να μην έχουμε τεράστια αναμονή;

Επίσης αναμένουμε ενημέρωση για το ζήτημα των απαλλοτριώσεων, καθώς είναι πολύ σημαντικό να γνωρίζουμε σε ποιο σημείο βρίσκεται η διαδικασία και αν θα υπάρξουν καθυστερήσεις λόγω των απαλλοτριώσεων. Νομίζω ότι δεν χρειάζεται ιδιαίτερη επιχειρηματολογία για το πόσο σημαντικό ρόλο έχουν στη διαδικασία υλοποίησης ενός έργου. Πρέπει επιτέλους να αποφεύγονται οι παρατάσεις στα μεγάλα έργα πνοής.

Ειδικά στον Β.Ο.Α.Κ., θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία των απαλλοτριώσεων δεν θα προκαλέσει καθυστέρηση στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης ούτε για μία μέρα, ειδικά όταν υπάρχει ανοικτό ενδεχόμενο να επιβαρυνθεί το δημόσιο. Επιπλέον, θα πρέπει να φροντίσετε να μην υπάρξει κάποιος κίνδυνος για την ευρωπαϊκή χρηματοδότηση, λόγω εμποδίων και κωλυσιεργίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλα όσα αναφέρθηκαν αποδεικνύουν ότι η Κυβέρνηση και σε αυτό το σημαντικό ζήτημα για την Κρήτη, όπως και σε όλα τα άλλα, επιλέγει να προχωρήσει χωρίς να λάβει υπόψη της τις τοπικές κοινωνίες, που σχετίζονται άμεσα με τις πρωτοβουλίες που λαμβάνει. Σε αντίθεση όμως με την κυβερνητική στάση, δική μας επιλογή είναι να βρισκόμαστε μέσα στην κοινωνία, να καταγράφουμε προβλήματα και να τα θέτουμε εντός Βουλής, αποτελώντας την ισχυρή φωνή των συμπολιτών μας.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Μαμουλάκης.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Μια ιστορική εκκρεμότητα αναμφίβολα πολλών δεκαετιών για την Κρήτη δείχνει να μπαίνει σε μία πορεία, όμως με μία πολύ πολύ μεγάλη καθυστέρηση και θα εξηγήσω παρακάτω τι εννοώ και σίγουρα και με κάποιες αθέατες πτυχές που φαντάζομαι ότι στις συνεδριάσεις που έπονται θα αναδειχθούν καταλλήλως από το καθένα από τα κόμματα της Αντιπολίτευσης.

Μια ιστορική εκκρεμότητα που, επιτέλους, κατάφερε να μπει σε μια πρώτη ρότα, το 2018, οπότε, επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, ξεκίνησε ο διαγωνισμός που σήμερα ολοκληρώνεται. Μάλιστα, ήταν Ιούνιος του 2018, όταν δημοσιεύτηκε η πρόσκληση υποβολής προσφορών για τον διεθνή διαγωνισμό ανάθεσης Σύμβασης Παραχώρησης του έργου, μελέτη, κατασκευή, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του ΒΟΑΚ στο Τμήμα Χανιά Ηράκλειο, με ακριβώς τα ίδια στοιχεία. Μία πρώτη φάση, η οποία μπήκε σε μια τροχιά. Και εμφανίζεται η Νέα Δημοκρατία, δυστυχώς, 3 και πλέον χρόνια μετά και αρχίζει να ασχολείται με το πολύπαθο έργο, το 2022. Τον Δεκέμβρη του 2022 ενεκρίθη το Τεύχος Πρόσκλησης Δεσμευτικών Προσφορών. Το λέω αυτό γιατί είναι σημαντικό να δούμε τι έχει συμβεί για να φτάσουμε στο σημερινό σημείο. Και μια αναμφίβολα κοινωνική ανάγκη, που είναι η ολοκλήρωση αυτής της οδικής αρτηρίας, φαίνεται ότι εργαλειοποιείται από την Κυβέρνηση. Θα εξηγήσουμε περαιτέρω τι σημαίνει εργαλειοποίηση και δράση για ποιου το συμφέρον.

Βεβαίως και η Κρήτη χρειάζεται έναν ΒΟΑΚ ασφαλή. Δεν περιποιεί τιμή όταν έχουμε Εγνατία, Ολυμπία, Νέα Οδό, Αττική Οδό, σε όλη τη χώρα και έχουν ολοκληρωθεί τα έργα, κατά τις προηγούμενες δεκαετίες και η Κρήτη παρέμενε απούσα. Και παραμένει, ακόμα και τώρα, το ένα τέταρτο του νησιού. Διότι ο νομός Λασιθίου δεν υπάρχει ως νομός, πρακτικά -η Σητεία ή η Ιεράπετρα. Πόλεις, οι οποίες έχουν ακμή και έντονο αναπτυξιακό προφίλ, δυστυχώς, δεν εντάσσονται στην ένωση αυτού του δρόμου. Δεν ολοκληρώθηκε ούτε καν η μελέτη, αυτά τα 6 χρόνια, για τη σύνδεση με τη Σητεία.

Ακούσαμε τον Πρωθυπουργό, για 5η φορά σε 5 χρόνια, να δεσμεύεται ότι θα χρηματοδοτήσει τις μελέτες για να φτάσει ο δρόμος στη Σητεία, κάποια στιγμή. Και το πιο προκλητικό, σε αυτή την περίπτωση, είναι ο «συγκρητισμός» -με «η»- επιτελείται στην πράξη, είναι ότι για το εξ δυσμάς τμήμα του νησιού για την Κίσσαμο υπάρχει μια προαίρεση για χρηματοδότηση 90 εκατομμυρίων, ενώ για το εξ ανατολών τμήμα -εξίσου σημαντικό για μας- δυστυχώς δεν υπάρχει τίποτα. Έτσι αντιλαμβάνεται ο κρητικός Πρωθυπουργός το ΒΟΑΚ. Αλλά ο «συγκρητισμός» δεν είναι λόγια, είναι πράξεις και, δυστυχώς, η Κυβέρνηση δεν τις ακολουθεί.

Έχουμε μια Σύμβαση εν κρυπτώ. Ζήσαμε το καινοφανές: Τον Πρωθυπουργό, προ ολίγων ημερών, στο Πολιτιστικό Συνεδριακό Κέντρο Ηρακλείου, να υπογράφει με επικοινωνιακές πομφόλυγες τη συγκεκριμένη Σύμβαση Παραχώρησης, χωρίς οι παρόντες δήμαρχοι, περιφερειάρχες και λοιποί αυτοδιοικητικοί και άλλοι παράγοντες να γνωρίζουν τη Σύμβαση.

Το ζήσαμε και αυτό. Υπογραφείσα Σύμβαση, χωρίς να γνωρίζουν αυτοί που τούς αφορά το περιεχόμενό της. Τώρα γίνεται κατανοητό γιατί ήταν εν κρυπτώ η όλη διαδικασία και ήρθε μόλις 2 24ωρα πριν από τη συζήτηση. Και είναι κατανοητό γιατί μελετάμε, όσο μπορούμε, αυτές τις 318 σελίδες άνευ των Παραρτημάτων τους, ακόμα.

Και εδώ επιτρέψτε μου να πω και να ζητήσω από τον κύριο Δήμα.

Θέλω να πιστεύω ότι θα έχουμε στη διάθεσή μας, μέχρι αύριο τουλάχιστον, τα 12 Παραρτήματα που αρρήκτως συνδέονται με την εν λόγω Σύμβαση, όπως ορίζει ο νόμος. Είναι υποχρέωση της Βουλής των Ελλήνων, του Κοινοβουλίου, να είναι εδώ τα Παραρτήματα της Σύμβασης, γιατί όλη η ουσία της συγκεκριμένης Σύμβασης Παραχώρησης, κύριοι συνάδελφοι, βρίσκεται στα Παραρτήματα. Εκεί υπάρχει το business closed του κοινοπρακτικού σχήματος, για να δούμε ακριβώς τι συμβαίνει. Έθεσε ο προλαλήσας συνάδελφος, από το ΠΑΣΟΚ, το θέμα ότι έχουμε, για πρώτη φορά, στη Βουλή των Ελλήνων, Σύμβαση Παραχώρησης χωρίς να έχουμε τον προϋπολογισμό για το συγκεκριμένο έργο. Και αυτό απαντάται στα Παραρτήματα. Γι’ αυτό λέω ότι είναι πολύ σημαντικό να έχουμε τα 12 Παραρτήματα του έργου.

Ένας Προϋπολογισμός, που είναι καλό να δούμε σε τι επίπεδα κινείται. Διότι, εδώ, βλέπουμε, επίσης, κάτι άλλο. Υπάρχει μια οσμή αποικιοκρατικού χαρακτήρα σύμβασης. Τι εννοώ. Έχουμε μια συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου. Πάρα πολύ ωραία. Να διορθώσω τον συνάδελφο της Πλειοψηφίας, δεν υπάρχει το ΕΣΠΑ πια. Μάλλον θα είναι η προηγούμενη ενημέρωσή του. Το ΕΣΠΑ δεν υπάρχει στην ένταξη. Υπάρχει, όμως, βεβαίωση του ΠΔΕ και, βεβαίως, το Ταμείο Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης. Αυτά τα δύο αθροίζουν, εν συνόλω, ένα ποσό της τάξης των 693.700 εκατομμυρίων ευρώ. Δίνει το ελληνικό δημόσιο 700 εκατομμύρια ευρώ, όχι για δημόσιο έργο, όχι για ΣΔΙΤ, αλλά για Σύμβαση Παραχώρησης. Έχουμε λοιπόν 700 εκατομμύρια ευρώ, που δίδονται από τους φορολογούμενους, για μια Σύμβαση Παραχώρησης. Θυμίζω ότι κεντρική φιλοσοφία της Σύμβασης Παραχώρησης είναι ότι το Δημόσιο εκχωρεί, δίδει το πεδίο για να δουλέψει ο εργολάβος να κατασκευάσει μια υποδομή, που δια των διοδίων τελών θα την αποσβέσει. Εδώ τι έχουμε; Έχουμε μια πολιτεία που να χρηματοδοτεί ένα μεγάλο σκέλος αν μη τι άλλο του έργου και να επιβάλλει στους πολίτες διπλά διόδια. Θα εξηγήσω παρακάτω. Τελικά το ερώτημα είναι πόσα χρήματα επενδύει το κοινοπρακτικό σχήμα; Και λέω κοινοπρακτικό σχήμα, γιατί ναι μεν η ΤΕΡΝΑ έχει υπογράψει το έργο, πρέπει να δούμε τα παραρτήματα για να δούμε ποιοι συμμετέχουν εν τοις πράγμασι στο έργο. Και αυτό είναι εύλογο ερώτημα αφού μιλάμε για διαφάνεια.

Εδώ έχουμε λοιπόν μια Σύμβαση Παραχώρησης, με συμμετοχή μεγάλη χρηματοδοτική του Δημοσίου, που δεν είθισται τόσο μεγάλη τουλάχιστον ποσοστιαία, πόσος είναι ο προϋπολογισμός; Είχαμε προϋπολογισμό το 2018, επί ΣΥΡΙΖΑ θυμάμαι, στα 1,4 δισ.. Κάποια στιγμή το 2022 έρχεται ο κ. Καραμανλής και μας αναφέρει για 1,7 δισ.. Πόσο έχει φτάσει τελικά; Το Δημόσιο ήδη συμμετέχει κατά 700 εκατομμύρια και οι πολίτες και οι επισκέπτες θα συμμετέχουν για 35 χρόνια και θα πληρώνουν διπλά διόδια. Οι ίδιοι τα μετωπικά και το κράτος τα σκιώδη. Τα ποσά που σωρεύονται είναι απίστευτα υψηλά. Και ένα εύλογο ερώτημα. Πόσος είναι ο προϋπολογισμός του έργου; Τι θα επενδύσει ο ανάδοχος; Γιατί αυτά που φαίνονται στη Σύμβαση είναι μια υποχρέωση του μόλις 300 εκατομμύρια ευρώ. Προφανώς δεν είναι αυτό, είναι και το κατασκευαστικό σκέλος, αλλά πού είναι;

Άρα, λοιπόν, επανέρχομαι και λέω ότι τα παραρτήματα θεωρώ εκ των ων ουκ άνευ υποχρέωση της Κυβέρνησης. Θα έπρεπε ήδη να είναι εδώ. Αλλά, εν πάση περιπτώσει, να τα έχουμε μέχρι αύριο τουλάχιστον. Σε όλο αυτό το πλέγμα του συγκεκριμένου διαγωνισμού, έχουμε και δύο ιδιάζουσες περιστάσεις. Έχουμε μια άσκηση ένδικων μέσων των Δήμων Ηρακλείου και Δήμου Μαλεβιζίου. Εύλογων θα έλεγα εγώ. Ενστάσεις, δηλαδή, της αυτοδιοίκησης που έχουν πάρει έννομη μορφή - εννοώ διάδικου χαρακτήρα με την Κυβέρνηση - οι οποίες είναι τρία χρόνια κατατεθειμένες. Η Κυβέρνηση δεν έχει ενσκήψει στο ζήτημα τους.

Άφησε να χρονίζει το θέμα και υπέγραψε τη Σύμβαση με τα ένδικα μέσα εν ενεργεία. Το δικαστήριο είναι το φθινόπωρο. Μιλάμε για μια Σύμβαση που άπτεται της δικαστικής απόφασης. Μπορεί να αλλάξει άρδην αν δεν δοθεί λύση. Περιμέναμε μια κυβέρνηση που πραγματικά σέβεται το έργο και την τοπική αυτοδιοίκηση και τους Κρήτες, να συζητήσει με την τοπική αυτοδιοίκηση και όχι να πράττει όπως πράττει εν αγνοία τους. Είναι καινοφανές, αν μη τι άλλο, σήμερα να συζητάμε κύρωση Σύμβασης, που είναι στα δικαστήρια ήδη η Κυβέρνηση για αυτή τη Σύμβαση, γι’ αυτό το έργο, για την ΑΕΠΟ αυτής της Σύμβασης δηλαδή, με τους δήμους. Άλλο καυτό ζήτημα.

Πολλά μπορούμε να πούμε. Είναι η πρώτη συζήτηση άλλωστε. Νομίζω ότι ένα brain storing δεν θα ήταν άσχημο, αλλά είναι σημαντικό να το γνωρίσουν όσοι μας ακούν. Αντιλαμβάνονται φαντάζομαι πολλά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, απαλλοτριώσεις. Έξι ολόκληρα χρόνια η χάραξη παρέμεινε ως έχει- εξ όσων γνωρίζουμε, εξ’ ου και ο διαγωνισμός του 18 που ακολουθείται- στο μεγαλύτερο τμήμα. Δεν συνετελέστη καμία απαλλοτρίωση. Το 80% του έργου δεν έχει απαλλοτρίωση και την ίδια στιγμή ορίζεται σαφέστατα μέσα ότι με υποχρέωση του Δημοσίου πρέπει να ελευθερώσει το πεδίο, τους χώρους για τον παραχωρησιούχο. Ειδάλλως, φυσικά θα επιβληθούν σταλίες με υπαιτιότητα του δημοσίου. Δηλαδή, θα εισπράξει ο παραχωρησιούχους πολύ σοβαρά ποσά πολλών εκατομμυρίων ευρώ με υπαιτιότητα του δημοσίου γιατί δεν προεβλέφθη το προηγούμενο διάστημα να γίνουν οι απαλλοτριώσεις. Το ζήσαμε αυτό που σας περιγράφω ακριβώς δίπλα σε ένα μικρό σκέλος του Β.Ο.Α.Κ., που συζητάμε στο κομμάτι «Νεάπολη - Άγιος Νικόλαος» και κυρίως στο «Χερσόνησος – Νεάπολη».

Ένα άλλο χαρακτηριστικό παράδειγμα στην ομάδα που συζητάμε και μελετούμε το έργο πραγματικά ήταν καινοφανές. Ακούστε. Λέει penalty. Δηλαδή, τι είναι αυτό. Θυμάστε όλοι το μεγάλο χιονιά στην Αττική Οδό. Είναι πάντα υποχρέωση του παραχωρησιούχου σε όλα τα έργα παραχώρησης στον κόσμο να έχει ανοικτή την πρόσβαση σε όλες τις λωρίδες κυκλοφορίας. Αν την κλείσει, πληρώνει στην Κυβέρνηση ανά ώρα ένα συγκεκριμένο ποσό και ανά ποια χρονική στιγμή την κλείνει. Εξ’ ου και τα γνωστά περιστατικά αν θέλει να συντηρήσει ένα δρόμο. Το βλέπετε όλοι σας φαντάζομαι. Στην Αττική Οδό συμβαίνει βράδυ. Γιατί πληρώνει η παραχωρησιούχος εταιρεία για να κλείσει το δρόμο και να κάνει τα έργα συντήρησης. Τι έχουμε εδώ στον Β.Ο.Α.Κ.; Αυτό δεν έχει ξαναγίνει ποτέ. Δεν πληρώνει τίποτα. Μπορεί να κλείσει ανά πάσα στιγμή τον δρόμο. Δηλαδή, δεν υπάρχει πέναλτι, δεν υπάρχει ποινή για το λεγόμενο lane availability, η διαθεσιμότητα λωρίδας. Αλλά είναι σημαντικό και δείχνει, κύριε Δήμα- επιτρέψτε μου τώρα δράττομαι της ευκαιρίας- δείχνει και τελικά το πνεύμα του συντάξαντα της Σύμβασης. Προφανώς εσείς ως νέος στο θώκο ούτε ο κ. Σταϊκούρας. Φαντάζομαι ότι αυτή η Σύμβαση έχει κυοφορηθεί πολύ μεγάλο διάστημα πριν τη λήψη των καθηκόντων των δύο Υπουργών όμως, υπάρχουν σοβαρά ερωτήματα.

Σας έθεσα λοιπόν το θέμα των απαλλοτριώσεων, είναι αδιανόητο. Υπάρχουν πολιτικές ευθύνες εδώ, ποιος ευθύνεται γι’ αυτή την κωλυσιεργία που θα μας στοιχίσει εκατομμύρια ευρώ στους Έλληνες φορολογουμένους;

Για τα διόδια, είναι διπλά όπως είπανε, δεν αναφέρθηκε προφανώς από τον συνάδελφο της Συμπολίτευσης με το σωστό όρο, δεν είναι 00.52 ευρώ για το Ελληνικό Δημόσιο μάλλον για τον Παραχωρησιούχο, είναι 00.52 ευρώ συν 00.52 ευρώ επί 65%.

Παράδειγμα για να καταλάβουν και οι πολίτες που μας ακούν. Αυτή τη στιγμή αν ο δρόμος ήταν ολοκληρωμένος θα κόστιζε σε έναν, στο Κράτος, θα κόστιζε μάλλον, θα κέρδιζε ο Παραχωρησιούχος, να το πούμε απλά, περί τα 32 με 34 ευρώ, στο Ηράκλειο-Χανιά αλερετούρ. Είναι τα 153 χιλιόμετρα και πολλαπλασιάσουμε το 00.52 ευρώ συν 00.52 ευρώ επί 65%.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Συν ΦΠΑ

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ(ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ(Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ-ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»):** Συν ΦΠΑ, αλλά πάντα αναφέρονται τα καθαρά ποσά.

Άρα εδώ τι έχουμε: Έχουμε άλλη μία τακτική της Κυβέρνησης Μητσοτάκη, μία αδήριτη βεβαίως κοινωνική ανάγκη που είναι η κατασκευή του δρόμου, να μετατρέπεται σε μία ευκαιρία για την Κυβέρνηση και προφανώς και τους ιδιώτες Παραχωρησιούχους. Αυτό εκλαμβάνουμε.

Πολλές φορές είχαμε τονίσει με κάθε δυνατό τρόπο, τη δυνατότητα που έδινε η ίδια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τα Κράτη Μέλη που έχουν νησιωτικές περιοχές και κατασκευάζουν έργα υποδομής και είπαμε παραδείγματα, δεν το είπαμε τυχαία, Σικελία, Σαρδηνία, Μαγιόρκα, Μινόρκα, η BEIFA, Κύπρος, δεν έχουν διόδια-τέλη στην κατασκευή των αυτοκινητοδρόμων τους γιατί: Γιατί είναι νησιωτικές περιοχές και με μια σαφέστατη ντιρεκτίβα της Ευρωπαϊκής Ένωσης προστατεύονται όπου ισχύει και το μεταφορικό ισοδύναμο.

Δυστυχώς δεν αξιοποιήθηκε αυτό το «εργαλείο» όλα αυτά τα χρόνια που είχαμε τη δυνατότητα και ειδικά μέσα στην περίοδο του Covid με τη μεγάλη ευκαιρία για την πατρίδα μας που δεν είναι άλλη από το RRF, από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας άλλα πήγαμε και στο άλλο άκρο όχι μόνο δεν κατασκευάσαμε ένα έργο με δημόσιους πόρους αλλά πήγαμε σε ένα έργο, το οποίο αν μη τι άλλο όχι απλά, επικαλούμενοι το FUNDING GAP προφανώς και το χρηματοδοτικό κενό και ρωτώ άρα γιατί χρηματοδοτικό κενό όταν δίνει το Δημόσιο 700 εκατομμύρια επιβάλλονται και εισπράττει ο Εργολάβος διπλά διόδια, μονά για τον πολίτη αλλά διπλά για την είσπραξη του Εργολάβου και με αυτές τις νομικές εκκρεμότητες στο τραπέζι, εκκρεμότητες που για τους γνωρίζοντες μηχανικούς, να το πούμε αυτό και, δεν φαντάζομαι να μπορεί να σταθεί κανείς και να πει ότι το έργο θα αναπτυχθεί σε πλήρη διάσταση πριν το 2030. Αυτό νομίζω είναι κάτι ξεκάθαρο και πρέπει να πούμε την αλήθεια στον κόσμο με μη συντελεσθείσες τις απαλλοτριώσεις μεγάλα αναπτύγματα του έργου πλην των κόμβων που έχουν πάρει οι απαλλοτριώσεις από βασιλικά διατάγματα του 1962 και γι αυτό θα κατασκευαστούν πρώτα οι κόμβοι. Και να ξανακατασκευαστούν οι κόμβοι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και, να ζήσουμε κι άλλο ένα καινοφανές στην Κρήτη, πριν καν κατασκευαστεί το έργο να πληρώνουμε διόδια. Αυτό προβλέπει αυτή η Σύμβαση και «ο νοών νοείτο».

Θέλω να πω λοιπόν ότι όλα αυτά τα στοιχεία που παραθέτω στην πρώτη τοποθέτηση, θα έχουμε την ευκαιρία την επόμενη εβδομάδα και πραγματικά θέλω και εγώ να ακούσω τους Φορείς, τους οποίους αφορά το έργο και όχι μόνο τις απόψεις των, αλλά νομίζω ότι κάποια σημεία που έχουν μια ιδιάζουσα προβληματική διάσταση, οφείλαμε να τα καταθέσουμε. Προφανώς και είναι ένα έργο πολύ σημαντικό, αλλά αν πραγματικά το εννοούμε αυτό και αντιλαμβανόμεθα τη σημαντικότητα του έργου πρέπει να προνοήσουμε και να λέμε την αλήθεια στον κόσμο, τι προβληματικές διαστάσεις υπάρχουν και να μη δημιουργούμε μια επίπλαστη εικόνα για άλλη μια φορά όπως έχει συνηθίσει η Κυβέρνηση Μητσοτάκη αυτά τα έξι έτη.

Η αλήθεια, λοιπόν, είναι ότι υπάρχουν πολλά προβλήματα με τις απαλλοτριώσεις, ότι επίκεινται καθυστερήσεις, ότι η δαμόκλειος σπάθη της επιβολής σταλιών, δηλαδή τεράστια χρήματα που θα πληρώσουν οι φορολογούμενοι χωρίς να γίνει έργο, υπάρχει. Όλα αυτά, λοιπόν, πρέπει να δημιουργήσουν μια κατάσταση, αν μη τι άλλο, εγρήγορσης από πλευράς της κυβέρνησης για να μη δούμε άλλα ζητήματα που να διέπονται από μια τέτοια παραδοξότητα.

Κλείνοντας, θα ήθελα να θέσω δύο θέματα ακόμα, όσον αφορά τις διάρκειες, το πόσο πιεστικά είναι - προσέξτε γιατί μίλησα για τις απαλλοτριώσεις πάρα πολύ έντονα - στο 752 μιλάει για απαλλοτριώσεις που θα πρέπει να πραγματοποιηθούν από το δημόσιο εντός των προθεσμιών που αναγράφονται, κ. Δήμα προσέξτε, για εκτός σχεδίου 12 μήνες για εντός σχεδίου 18 μήνες. Δεν ξέρω, αν έχετε ασχοληθεί ποτέ με απαλλοτριώσεις και κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, 12 και 18 μήνες απαλλοτριώσεις, βλέπω τη συνάδελφο, την κυρία Σπυριδάκη που είναι από το Λασίθι και είχαμε ασχοληθεί με την υπόθεση από το 2020, τεσσεράμισι χρόνια πήραν οι απαλλοτριώσεις στο Λασίθι και γράφει εδώ η σύμβαση ότι αυτοεπιβάλλει το δημόσιο στον εαυτό του να ολοκληρώσει τις απαλλοτριώσεις σε 12 μήνες και 18. Τι σημαίνει αυτό, ξέρετε; Ότι τον 13ο μήνα και 19ο αντίστοιχα θα αρχίσει να επιβάλλει, και καλώς, ο κάθε εργολάβος κοιτάζει το συμφέρον του, θα αρχίσει να επιβάλλει και να καταθέτει σταλίες διότι θα είναι με υπαιτιότητα του δημοσίου η μη ολοκληρώσει της απαλλοτρίωσης. Είναι κρίσιμοι παράγοντες.

Δεν θέλω να εκφράσω προς ώρας, θέλω να ακούσω και τους άλλους φυσικά συναδέλφους, μια κρίσιμη στιγμή και κοινοβουλευτικά κρινόμαστε όλοι από τη στάση μας απέναντι σε αυτό το έργο και από την ψήφιση βεβαίως, αλλά και από τη στάση την οποία έχουμε σε όλη τη διαδικασία αυτή την κοινοβουλευτική. Δεν σας κρύβω ότι και εγώ από το 2019 ως Βουλευτής το παρακολουθώ στενά το έργο γιατί πραγματικά είναι μια ιστορική εκκρεμότητα για τον τόπο και πραγματικά θέλω να πιστεύω ότι θα υπάρχει μια βούληση να προχωρήσει, βέβαια εδώ είναι take it or leave it. Η Κύρωση ήλθε χωρίς δημόσια διαβούλευση, αναφέρθηκε προηγουμένως, οπότε δεν υπάρχει δυνατότητα ούτε το κόμμα να αλλάξει για αυτό λέγαμε ότι δεν θα έπρεπε εν κρυπτώ να κινηθείτε. Βέβαια, δικαιολογείτε η στάση σας με αυτά που διαβάζουμε, αλλά και πάλι υπάρχει ένα στοιχείο πολιτικής κριτικής που δεν μπορούμε να το αφήσουμε.

Κυρία Πρόεδρε, αυτά για την ώρα και φυσικά θα έχουμε την ευκαιρία την Τέταρτη να συνεχίσουμε στην ακρόαση φορέων. Ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς.

Στη συνέχεια η κυρία Κεφαλά από την «Πλεύση Ελευθερίας» θα προτείνει τους φορείς.

Τον λόγο έχει η κυρία Κεφαλά.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ (Ειδική Αγορήτρια της ΚΟ «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ-ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):**

Κυρία Πρόεδρε, να συμπληρώσουμε σε αυτά που έχουν ήδη προτείνει οι συνάδελφοι, το Επιμελητήριο Ηρακλείου, το «Psiloritis UNESCO Global Geopark», την Περιφερειακή Ένωση Δήμων Κρήτης, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Ταξί ΠΟΕΙ-ΑΤΑ, Ιδιοκτήτες Επιβατηγών Αυτοκινήτων Ταξί Ηρακλείου και τον Σύνδεσμο Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων Ταξί νομού Χανίων.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠ ΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της ΚΟ «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Κυρία Πρόεδρε, δεν θα προτείνουμε, έχουμε καλυφθεί από τους φορείς που επέλεξαν οι προλαλήσαντες.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, κ. Συντυχάκης, για 15 λεπτά.

Ορίστε, έχετε τον λόγο κ. Συντυχάκη.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής της ΚΟ «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης παραμένει σήμερα στο μεγαλύτερο μέρος του όπως φτιάχτηκε πριν 50 χρόνια περίπου. Ακόμα χειρότερη είναι η κατάσταση στον Νότιο Οδικό Άξονα Κρήτης, εξίσου σημαντικός, στους άλλους οδικούς άξονες και τη συντήρηση συνολικά του οδικού δικτύου, η οποία είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Η ευθύνη βέβαια για το σημερινό χάλι βαραίνει συνολικά όλες τις κυβερνήσεις διαχρονικά και της Νέας Δημοκρατίας και του ΣΥΡΙΖΑ και παλιότερα του ΠΑΣΟΚ. Δεκάδες νεκροί, ανάπηροι, βαριά τραυματισμένοι χιλιάδες άνθρωποι, οικογένειες ολόκληρες, νέοι άνθρωποι πάνω στο άνθος της ηλικίας τους έχουν φύγει από τη ζωή. Όλα αυτά τα χρόνια όλες οι κυβερνήσεις και τα «τρολ» τους μαζί εντόπιζαν ως κύρια αιτία αυτού του διαρκούς εγκλήματος την παραβατικότητα και τη μη συμμόρφωση των οδηγών στους Κανόνες Οδικής Κυκλοφορίας, χρήση αλκοόλ, μη χρήση ζώνης - κράνους, υπερβολική ταχύτητα και άλλα.

Αυτά είναι υπαρκτά προβλήματα, βέβαια, που δεν αντιμετωπίζονται όμως, ούτε με αυστηρά αστυνομικά μέσα, ούτε με αυστηροποίηση των ποινών. Έριχναν, όλες οι κυβερνήσεις, στους οδηγούς την ευθύνη, απειλώντας με αυστηρά πρόστιμα για να καλύψουν τις δικές τους ευθύνες για την άθλια κατάσταση του οδικού δικτύου της Κρήτης. Κρύβουν, ότι πολλά από τα τροχαία ατυχήματα-δυστυχήματα, είναι στην ουσία εργατικά, στην μετάβαση εργαζομένων από και προς τη δουλειά τους, λόγω των μεσαιωνικών εργασιακών σχέσεων και την παραβίαση του ωραρίου εργασίας που έχουν επιβάλλει με την αντιλαϊκή πολιτική τους.

Η καθυστέρηση της κατασκευής του Βόρειου Οδικού Άξονα δεν οφείλεται σε λόγους ανικανότητας ή έλλειψης αποφασιστικότητας της μιας ή της άλλης κυβέρνησης, αλλά πρωτίστως στο γεγονός, ότι ο Βόρειος Οδικός Άξονας δεν «χωρούσε» στις προτεραιότητες της καπιταλιστικής ανάπτυξης των προηγούμενων δεκαετιών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν χρειαζόταν μια τέτοια οδική σύνδεση, λόγω αποκοπής της Κρήτης από τα χερσαία δίκτυα.

Σήμερα όμως τα πράγματα άλλαξαν, ο Βόρειος Οδικός Άξονας είναι μέρος του συνολικού σχεδιασμού, όπως αυτός αποτυπώνεται στο Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, για την πραγματοποίηση επενδύσεων, προκειμένου να βρουν διέξοδο τα «λιμνάζοντα κεφάλαια», να εξασφαλίσουν ακόμα μεγαλύτερη κερδοφορία για τους επιχειρηματικούς ομίλους από τη ληστρική εκμετάλλευση του λαού, αφαιμάζοντάς τον ακόμη περισσότερο. Άρα, δεν είμαστε της άποψης, ότι πρόκειται για υπόσχεση χωρίς αντίκρισμα, αντίκρισμα θα έχει, αλλά θα είναι για λογαριασμό του κεφαλαίου που επιδιώκει την αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος, τις μεγάλες ιδιωτικές επενδύσεις, όπως στις Γούρνες, στην Αλικαρνασσό όταν θα φύγει το υφιστάμενο αεροδρόμιο, το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλι, την μετατροπή του νησιού σε εμπορικό διαμετακομιστικό κόμβο της Μεσογείου, την ενίσχυση των ενεργειακών δικτύων- Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας, θαλάσσια και υποθαλάσσια- και τη διασύνδεση της Κρήτης με την υπόλοιπη Ελλάδα και την Ευρώπη, που χρειάζεται οπωσδήποτε η χερσαία υποστήριξη.

Όλα αυτά μαζί, συνιστούν έναν νέο Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης, προκειμένου να ξεπεραστούν οι χαμηλές επιδόσεις στην προσβασιμότητα, στην εγγύτητα και απόδοση των μεταφορών, όπως λέει η Κυβέρνηση, για να σιγουρευτούν, χωρίς πολλά ρίσκα, οι επενδυτικές ανάγκες του κεφαλαίου, η ανταγωνιστικότητα και η κερδοφορία των ομίλων- κατασκευαστικών, ενεργειακών, εμπορικών ομίλων, μεταφορών είτε οδικών είτε θαλάσσιων είτε εναέριων- και ούτω καθεξής.

Άρα, η ανάγκη για να προχωρήσει η κατασκευή και η λειτουργία του ΒΟΑΚ, δεν είναι γιατί «έπιασε ο πόνος» την Κυβέρνηση για τα δεκάδες θύματα της ασφάλτου, για ασφαλείς και γρήγορες μετακινήσεις του λαού της Κρήτης. Αν πράγματι επιθυμούσε η Κυβέρνηση κάτι τέτοιο, θα το είχε ήδη κάνει- όχι μόνον αυτή και οι προηγούμενες- δεκαετίες πριν, σώζοντας ζωές και όχι κοροϊδεύοντας, στην κυριολεξία, τον λαό.

Αυτό που παρακινεί την Κυβέρνηση για να το κατασκευάσει τώρα, είναι γιατί πρέπει να επισπευσθούν οι σημερινές και μελλοντικές απαιτήσεις της καπιταλιστικής ανάπτυξης της Κρήτης. Η σύμβαση παραχώρησης που έχει έρθει για έγκριση στη Βουλή, υπηρετεί ακριβώς αυτό το στρατηγικό στόχο. Το ελληνικό Δημόσιο, εκτός από τη χρηματοδοτική του συμβολή, - δηλαδή, ο ιδρώτας και ο κόπος του ελληνικού λαού για την κατασκευή του έργου, 693 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων τα 200 εκατ. ευρώ θα προέλθουν από το Ταμείο Ανάκαμψης συν 99 εκατ. ευρώ στην περίπτωση άσκησης του δικαιώματος προαίρεσης για το τμήμα Κίσσαμος-Χανιά- αναλαμβάνει και την επιδότηση των στοιχειωδών διοδίων- εκτός από τα φανερά θα υπάρχουν και τα σκιώδη διόδια- καθόλη τη διάρκεια της παραχώρησης που θα έχει ισχύ 35 χρόνια. Πακτωλός εκατομμυρίων ευρώ και όμως, αυτό το έργο δεν θα καλύπτει την ελεύθερη, ασφαλή και απρόσκοπτη μετακίνηση του πληθυσμού από άκρη σε άκρη στο νησί.

Δεν θα την καλύπτει, διότι κατασκευάζεται, θα συντηρείται και θα λειτουργεί ως ιδιωτικός δρόμος. Ποτέ, για καμία Κυβέρνηση δεν αποτέλεσε κριτήριο το ζήτημα της ασφάλειας μετακίνησης και ούτε και αποτελεί και σήμερα για την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, η οποία προσπαθεί να εκμεταλλευτεί τη συγκυρία και να παρουσιαστεί ότι είναι η πρώτη Κυβέρνηση που θα το κάνει.

Γιατί αν πραγματικά ήταν αυτός ο σκοπός της, θα έπρεπε να εκτείνεται το έργο από την Κίσαμο μέχρι και τη Σητεία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα του αντιλαϊκού σχεδιασμού του ΒΟΑΚ, είναι η περίπτωση του Λασιθίου, της Σητείας και της Ιεράπετρας. Η ανάπτυξη αυτή, θεωρεί κόστος την επέκταση του νέου ΒΟΑΚ έως εκεί, αφού δεν αποτελεί ανάγκη για τα συμφέροντα του κεφαλαίου στην περιοχή, δεν συμφέρει τους κατασκευαστικούς ομίλους, το κόστος κατασκευής, ενώ με βάση την αναμενόμενη χρήση τα διόδια δεν θα αποδώσουν τα προσδοκώμενα κέρδη, σε σχέση με άλλα τμήματα του ΒΟΑΚ, δεν το λέμε εμείς, οι παραχωρησιούχοι τα λένε.

Το γεγονός, δηλαδή, ότι δεν φτάνει μέχρι τη Σητεία, δείχνει ότι το κριτήριο σας δεν είναι η ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών, αλλά το ότι αν ένα έργο και η διαχείρισή του είναι επικερδής επένδυση για τον ιδιώτη και μάλιστα όσοι φωνάζουμε και διεκδικούμε ενιαίο δημόσιο ΒΟΑΚ, χωρίς διόδια κλπ., χαρακτηρίζω Μαξιμαλιστές, υπερβολικοί και ότι άλλο σκαρφιστεί και μας κατηγορήσει η Κυβέρνηση.

Αυτό που λέμε, ως Κ.Κ.Ε., είναι το θέμα της ασφαλούς μετακίνησης του λαού, ότι ούτε ήταν, ούτε είναι, ούτε θα μπορούσε ποτέ να είναι ο λόγος, που θα προχωρούσε ποτέ μία Κυβέρνηση, μία αστική Κυβέρνηση, στην υλοποίηση ενός τέτοιου έργου. Για το κεφάλαιο και τις κυβερνήσεις του, μόνο ως ζήτημα αρνητικής διαφήμισης για τις επενδύσεις τους μπορεί να προσεγγιστεί το ζήτημα των τροχαίων ατυχημάτων και αυτό δεν το συζητάμε. Δεν μπορεί μία Κυβέρνηση να εγκληματεί με την αντιλαϊκή της πολιτική, σε όλους τους τομείς της ζωής, απόδειξη το έγκλημα στα Τέμπη, να βάζει ως ζήτημα και να το πάρουμε στα σοβαρά μάλιστα, την προάσπιση της ανθρώπινης ζωής στην άσφαλτο του ΒΟΑΚ.

Το γεγονός ότι η χρήση ενός τέτοιου αυτοκινητοδρόμου από το λαό, θα βελτιώσει το ζήτημα της μετακίνησης του, ως προς το χρόνο και την ασφάλεια, όσο τη βελτίωση με βάση τα προβλήματα στη χάραξη και τις προδιαγραφές, δεν μπορεί να γίνεται άλλοθι, για να αποδεχτεί ο λαός της Κρήτης, όλες εκείνες τις πλευρές της ζωής που θα επιδεινώσει συνολικά ο νέος αυτοκινητόδρομος στο πλαίσιο της ανάπτυξης, αυτής της ανάπτυξης που επαγγέλλεται η Κυβέρνηση και τα άλλα κόμματα, για αυτήν, όπως και για τις άλλες πολιτικές δυνάμεις, αποτελεί κομβικής σημασίας υποδομή για την υλοποίηση του σχεδιασμού της καπιταλιστικής ανάπτυξης που έχει το κεφάλαιο και η ανάγκη αυτή ωριμάζει και βρίσκει τρόπο σήμερα η Κυβέρνηση να προχωρήσει σε βάρος του λαού.

Η σύμβαση προβλέπει ότι ο ΒΟΑΚ από τη μελέτη, την κατασκευή έως και την αξιοποίηση, αποτελεί μια τεράστια επένδυση για το κεφάλαιο και όπως κάθε μεγάλη επένδυση προσδοκά πολλαπλά κέρδη για μεγάλο χρονικό διάστημα, που θα την χρυσοπληρώσει ο λαός, είτε με τα φανερά, είτε με τα σκιώδη διόδια, είτε άμεσα, είτε σταδιακά, η εμπορευματοποίηση λοιπόν, του βόρειου οδικού άξονα, συνεπώς, θα είναι ένας ακόμα κρίκος στην αλυσίδα που θα βαρύνει ίο λαϊκό εισόδημα, όπου το κόστος των διοδίων, πολλές φορές είναι μεγαλύτερο από το ίδιο το κόστος των καυσίμων.

Είναι υποκριτική επίσης, η στάση του ΠΑΣΟΚ, του Σύριζα και των άλλων αστικών κομμάτων που διατείνεται ότι θα το έκαναν καλύτερα τα πράγματα. Αλήθεια, δεν πιστεύουν στον ίδιο νομό, στο νομό δηλαδή του κέρδους. Τα ίδια εργαλεία που χρησιμοποιούν για τους ίδιους σκοπούς, άλλωστε αυτό αποδεικνύεται τόσο από τη δική τους κυβερνητική θητεία, στην υλοποίηση αντίστοιχων έργων, όσο και από την ουσιαστική ταύτιση που έχουν με την Κυβέρνηση όλο αυτό το διάστημα, τόσο στο θέμα του ΒΟΑΚ, όσο και σε άλλα έργα υποδομής στο νησί. Δεν αμφισβητούν ούτε την ιδιωτικότητα του δρόμου ούτε την επιβολή των διοδίων.

Άρα, προςτι ο καυγάς;

Όλοι τους όμως είτε βρίσκονται στην κυβέρνηση είτε σε ρόλο αντιπολίτευσης συνειδητά κρύβουν ότι το νέο αυτό αυτοκινητόδρομο θα το χρυσοπληρώνει ο λαός με τους σταθμούς διοδίων. Το επιχείρημα ότι από αυτή την κερδοφορία έχουν να κερδίσουν όλοι είναι παραπλανητικό και ψεύτικο. Οι χιλιάδες θέσεις εργασίας που τάζει η κυβέρνηση είναι «το τυράκι στη φάκα» για να αποδεχτούν οι εργαζόμενοι αυτή τη ληστρική λύση ενός, δηλαδή, ιδιωτικού εμπορευματοποιημένου αυτοκινητοδρόμου που κάθε φορά που διανύει θα πρέπει να βάζει βαθιά το χέρι στην τσέπη.

Προπαγανδίζει ότι θα μειωθεί το κόστος μεταφοράς των αγροτικών και κτηνοτροφικών κτηνοτροφικών προϊόντων, ειδικά για τα θερμοκηπιακά προϊόντα από Ιεράπετρα, Τυμπάκι, Κουντούτα και άλλες περιοχές αλλά την ίδια στιγμή θα επιβάλλονται και τα διόδια αγνοώντας ότι τα καύσιμα, οι ειδικοί φόροι πετρελαίου, το υψηλό κόστος παραγωγής, τα καλλιεργητικά εφόδια στα φάρμακα, στις ζωοτροφές, και ούτω καθεξής έχουν ήδη εκτοξευθεί.

Κι ενώ τα λέει όλα αυτά η κυβέρνηση, θα λέγαμε χωρίς ντροπή, έχετε απαλλάξει τους εφοπλιστές με πάνω από 50 φόρους και μόλις πριν από λίγο χρονικό διάστημα έχετε συμφωνήσει όλοι να δοθούν στους εφοπλιστές και άλλα προνόμια και χρήμα για να μην αυξάνουν τάχα τις τιμές των εισιτηρίων, ενώ ήδη από τον περασμένο Αύγουστο τα έχετε αυξήσει τέσσερις φορές. Άρα, ποιον κοροϊδεύετε;

Ο νέος αυτοκινητόδρομος δεν θα εξυπηρετεί μόνο τα Ι.Χ. του κρητικού λαού που θα πληρώνει πλέον δυσβάσταχτα διόδια για να έχει το αυτονόητο γρήγορη και ασφαλή μετακίνηση, πράγμα που ούτε αυτό είναι εξασφαλισμένο όπως έδειξε και η εμπειρία της Αττικής Οδού με τη χιονόπτωση, να το θυμόμαστε αυτό, αλλά και τους σχεδιασμούς των μεγάλων μονοπωλιακών ομίλων που στην ατζέντα τους προς χάριν της κερδοφορίας τους θα έχουν μπόλικη κακοπληρωμένη μισθωτή εργασία χωρίς δικαιώματα για το οποίο, φυσικά, έχει πλουτίσει όλο εκείνο το εργατικό νομοθετικό πλαίσιο διαχρονικά των κυβερνήσεων που έχουν περάσει οι λεγόμενες «βέλτιστες πρακτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης».

Η χάραξη ενός δρόμου, κυρίες και κύριοι, δεν είναι τεχνικό ζήτημα κατά την άποψή μας είναι πολιτικό, έχει πολιτικό πρόσημο. Οι τεχνικές πλευρές του έργου «κουμπώνουν» στον ανταγωνισμό και τα κέρδη των ξενοδοχειακών εμπορικών και κατασκευών κατασκευαστικών επιχειρηματικών ομίλων σε βάρος της ζωής των πολλών. «Κουμπώνουν» και με τα παζάρια ανάμεσα στις μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες για το μοίρασμα της πίτας των κερδών όπως αποδείχτηκε και στην περίπτωση αυτή με την προκήρυξη.

Η επιλογή ενός ιδιωτικού κλειστού αυτοκινητόδρομου με διόδια που πρακτικά σημαίνει ότι θα δημιουργήσει σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα και στις τρεις πόλεις και στο Ηράκλειο, και στα Χανιά, και στο Ρέθυμνο τις οποίες τις διχοτομεί. Θα εγκλωβίζει τους κατοίκους χωρίς καμία δυνατότητα διαφυγής σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, φυσικών καταστροφών, χωρίς ελεύθερες γρήγορες ασφαλείς μετακινήσεις προς και από τις δουλειές τους από το ένα προάστειο στο άλλο. Δεν θα επιτρέπει παράλληλες μετακινήσεις που λειτουργούν ανταγωνιστικά στο νέο αυτοκινητόδρομο. Θα υποχρεώνει κοντινές αστικές μετακινήσεις να γίνονται μέσω αυτοκινητόδρομου ενώ θα δημιουργήσει πολλά προβλήματα στην αντιπλημμυρική θωράκιση. Απόλυτα εγκληματική σχεδιασμοί. Είναι απαράδεκτο σήμερα να ξεκινά η συζήτηση για τη σύμβαση παραχώρησης του ΒΟΑΚ και να μην έχουμε τα παραρτήματα στα χέρια μας για να δούμε τις λεπτομέρειες στις οποίες «κρύβεται ο διάολος».

Πιθανά να βρεθεί κάποιος έξυπνος να προβοκάρει και να μας πει: «Δηλαδή, το Κ.Κ.Ε. δεν θέλει έναν δρόμο που να μην σκοτώνονται οι άνθρωποι»; Προφανώς και χρειάζεται, όχι σήμερα αλλά χθες, προχθές, παρά προχθές, δεκαετίες πριν ένας άλλος νέος σύγχρονος ΒΟΑΚ. Το θέμα είναι με ποιους όρους θα φτιαχτεί από ποιόν και επ’ ωφελεία ποιανού θα πραγματοποιηθεί αυτό το έργο. Το δίλημμα που πάντα έθετε και θέτει και σε αυτή την περίπτωση το Κ.Κ.Ε. είναι ανάπτυξη από ποιον και για ποιον σκοπό. Νέος ΒΟΑΚ από ποιον και για ποιον. Αυτό το βασικό πολιτικό ζήτημα δεν το αγγίζει κανείς, διότι εάν το αγγίξει θα είναι άκρως αποκαλυπτικές οι προθέσεις του.

Η κυβέρνηση, λοιπόν, και τα υπόλοιπα κόμματα είναι σε εντελώς αντίθετη κατεύθυνση από αυτή του Κ.Κ.Ε., ανεξαρτήτου της τελικής ψηφοφορίας. Ο τσακωμός είναι το ποιος θα έχει την πατρότητα ενός ιδιωτικοποιημένου αυτοκινητόδρομου, μιας εμπορευματοποιημένης υγείας, παιδείας, κοινωνικής ασφάλισης για το ποιος μπορεί να είναι καλύτερος διαχειριστής και εκφραστής των συμφερόντων των μονοπωλιακών ομίλων. Αν πράγματι το κριτήριο ήταν η κάλυψη των ασφαλών μετακινήσεων κατοίκων και τουριστών και όχι το κέρδος των παραχωρησιούχων ή οι δημοσιονομικές ανάγκες της οικονομίας που φροντίζει να μας υπενθυμίζει η κυβέρνηση κάθε λίγο και λιγάκι, τότε το κόστος κατασκευής δεν θα έπρεπε να αποτελεί εμπόδιο, ούτε να χαρακτηρίζεται ως μαξιμαλισμός ένα ασφαλές σύγχρονο οδικό δίκτυο σε όλα τα μήκη και πλάτη του νησιού που να καλύπτει πρωτίστως τις ανάγκες των κατοίκων του και των δραστηριοτήτων του.

Άρα, λοιπόν, το Κ.Κ.Ε. θεωρεί ότι ένας Β.Ο.Α.Κ., με τις προϋποθέσεις και το πλαίσιο που έθεσε το Κ.Κ.Ε., πρέπει να ξεκινά από την Κίσσαμο και να καταλήγει στη Σητεία με συνδετήριους άξονες Βορρά - Νότο και συνολικά ενός οδικού δικτύου σύγχρονου, ασφαλούς που να καλύπτει όλες τις σύγχρονες ανάγκες. Η χρηματοδότηση, κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία του να είναι στην αποκλειστική ευθύνη του κράτους. Να υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση, χωρίς διόδια ή άλλη μορφή εκμετάλλευσης, με σεβασμό στο περιβάλλον που να εντάσσεται σε ένα συνολικό ολοκληρωμένο σχεδιασμό έξω από τη λογική κόστους - οφέλους για ένα ασφαλές, ενιαίο, δημόσιο και δωρεάν οδικό δίκτυο που να εξυπηρετεί πραγματικά τις οικονομικές, παραγωγικές, ψυχαγωγικές ανάγκες των Κρητικών, από την Κίσσαμο, επαναλαμβάνω, μέχρι τη Σητεία, από τον Βορρά μέχρι τον Νότο.

Παράλληλα, χρειάζονται και άμεσα μέτρα για την αναβάθμιση του υπάρχοντος οδικού δικτύου του υφιστάμενου Β.Ο.Α.Κ. στα πιο επικίνδυνα σημεία των επαρχιακών και αγροτικών δρόμων όλου του υπόλοιπου οδικού δικτύου της Κρήτης. Σχεδιασμό και ανάπτυξη των δημόσιων μεταφορών σε όλα τα χωριά και τις πόλεις της Κρήτης. Αξιοποίηση και εκσυγχρονισμό όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένου και των μέσων σταθερής τροχιάς που θα λύσει πολλά θέματα εύκολης, ασφαλούς, γρήγορης και φθηνής μετακίνησης εργαζομένων και επισκεπτών. Αυτό, όμως, προϋποθέτει οι συγκοινωνίες, οι αυτοκινητόδρομοι, το υπόλοιπο οδικό δίκτυο να υπάγονται κατά 100% σε ένα ενιαίο κοινωνικοποιημένο φορέα κατασκευής, συντήρησης και λειτουργίας αυτών των έργων σε συνεργασία με τον αντίστοιχο ενιαίο φορέα μεταφορών. Αυτό με τη σειρά του απαιτεί άλλες κοινωνικές συνθήκες, με κοινωνικοποιημένα τα μέσα παραγωγής και με κεντρικό σχεδιασμό της οικονομίας. Γι’ αυτό και το Κ.Κ.Ε. παλεύει να ανοίξει αυτός ο δρόμος, για μια κοινωνία που θα έχει στο επίκεντρο την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών. Μία εργατική λαϊκή εξουσία που θα σχεδιάζει και θα οργανώνει κεντρικά, επιστημονικά την οικονομία, έχοντας στη διάθεσή τους για αυτόν τον σκοπό τα κοινωνικοποιημένα μέσα παραγωγής. Ενδιάμεσες λύσεις δεν υπάρχουν.

Με βάση, λοιπόν, όλα τα παραπάνω το Κ.Κ.Ε. καταψηφίζει τη σύμβαση παραχώρησης. Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε. Προχωράμε τη διαδικασία δίνοντας τον λόγο στην Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», κυρία Μαρία Αθανασίου, για 15 λεπτά.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, η Κρήτη, με μόνιμο πληθυσμό άνω του ενός εκατομμυρίου και με πολύ περισσότερα εκατομμύρια επισκέπτες ετησίως, είναι γνωστό ότι υποφέρει από ελλιπές οδικό δίκτυο το οποίο υπολείπεται των αναγκών τις οποίες καλείται να καλύψει. Λόγω του ιδιάζοντος ανάγλυφου με τις οροσειρές των Λευκών Ορέων, του Ψηλορείτη και της Δίκτης, δεκάδες από τις οποίες ξεπερνούν τα 2.000 μέτρα υψόμετρο και εκτείνονται καθ’ όλο το μήκος του νησιού, το οδικό δίκτυο από Βορρά προς Νότο είναι πολύ ιδιαίτερο, με στενούς φιδωτούς δρόμους οι οποίοι διατρέχουν εκατοντάδες φαράγγια. Ωστόσο, και ο Βόρειος Οδικός Άξονας, ο οποίος διατρέχει το νησί από ανατολάς προς δυσμάς, έχει πολλές ιδιαιτερότητες. Ιδιαίτερα στο εν θέματι τμήμα από Χανιά προς Ηράκλειο ο υφιστάμενος δρόμος καθίσταται λίαν επικίνδυνος, διότι εξακολουθεί να είναι μια παλιά Εθνική Οδός με μία λωρίδα ανά ρεύμα κυκλοφορίας, όπως ήταν δηλαδή μέχρι προ ολίγων ετών ολόκληρο το οδικό δίκτυο της πατρίδας μας, με στροφές και ανάποδες κλίσεις, ενώ παράλληλα δέχεται μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο.

Πολύς ο φόρος αίματος στην Κρήτη, ειδικά στο Βόρειο Οδικό Άξονα, με τα περισσότερα ατυχήματα να συμβαίνουν εξαιτίας της κατάστασης του υφιστάμενου οδικού δικτύου. Έτσι, η επέκταση του αυτοκινητόδρομου στο δυτικό τμήμα του νομού Ηρακλείου και στους νομούς Ρεθύμνης και στο ανατολικό τμήμα του νομού Χανίων καθίσταται επιτακτική ανάγκη.

Σχετικά με το υπό ψήφιση σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) στο τμήμα Χανιά – Ηράκλειο» στα άρθρα 1 έως 3, διαπιστώνουμε πως η συμφωνία, αν και μετά από διεθνή κρατικό διαγωνισμό, καταδεικνύει την αδυναμία της Κυβέρνησης και των προηγούμενων κυβερνήσεων, θα έλεγα, να δημιουργήσουν υποδομές και γενικότερα να παράγουν έργο στο πολύπαθο οδικό δίκτυο Κρήτης, προσφεύγοντας στην επιλογή της παραχωρησιούχου Ανώνυμης Εταιρείας Δικτύων Παραχώρησης Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία και εκ τρίτου στον αρχικό μέτοχο αυτής, στην Ανώνυμη Εταιρεία ΓΕΚ-ΤΕΡΝΑ ΑΕ. Η συμφωνία, αν και μετά από διεθνή διαγωνισμό, καταλήγει σε μια γνώριμη εταιρεία του Ελληνικού Δημοσίου, δημιουργώντας προβληματισμούς και αναδεικνύοντας ζητήματα τα οποία επιδέχονται προσοχής και μελέτης.

Στο άρθρο 4, Ισχύς Σύμβασης και ημερομηνία έναρξης παραχώρησης περίοδος παραχώρησης, προβληματισμούς δημιουργεί η παράγραφος 4.1 και 3, στην οποία προβλέπεται ότι οι ρυθμίσεις της παρούσας, οι οποίες εισάγουν παρέκκλιση από διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας, ισχύουν ή δεσμεύουν τρίτα μη συμβαλλόμενα στην παρούσα μέρη.

Ως προς την περίοδο της παραχώρησης, εκείνη ξεκινάει από την ημερομηνία έναρξης της παραχώρησης, η οποία τελεί υπό την αίρεση εκπλήρωσης σωρευτικά των προϋποθέσεων που αριθμούνται στο άρθρο 4.3 και 2, εντός προθεσμίας οκτώ μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος και λήγει την αντίστοιχη ημερομηνία μετά τα 35 έτη.

Η προθεσμία έναρξης παραχώρησης είναι δυνατόν να παρατείνεται ελευθέρως κατόπιν έγγραφης συμφωνίας μεταξύ του δημοσίου και του παραχωρησιούχου. Το σημείο το οποίο μας προβληματίζει είναι ότι, με αυτή τη διατύπωση δίνεται περιθώριο για καθυστερήσεις στην εκτέλεση του έργου με ορατό τον κίνδυνο να χρονίζει, ξεπερνώντας τα χρονικά πλαίσια. Η ημερομηνία κατά την οποία θα διαπιστωθεί και επιβεβαιωθεί εγγράφως από τα συμβαλλόμενα μέρη ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που αναφέρονται στο άρθρο και θα έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία υπολογισμού της αναπροσαρμογής χρηματοοικονομικού κλεισίματος, θα είναι και η ημερομηνία έναρξης παραχώρησης.

Με την επίτευξη της ημερομηνίας έναρξης παραχώρησης, η Σύμβαση Παραχώρησης τίθεται σε πλήρη ισχύ.

Ιδιαίτερη προσοχή δίνουμε σε όσα αφορούν στην αναπροσαρμογή χρηματοοικονομικού κλεισίματος του άρθρου 4.3 θεωρούμε ότι πρέπει να εξεταστούν από αρμόδιο οικονομολόγο, καθώς ορίζεται μεταξύ άλλων ότι κατά την ημερομηνία αναπροσαρμογής το ύψος της χρηματοδοτικής συμβολής δημοσίου είχε το ποσοστό σκιώδους διοδίου κατά την αποκλειστική ευχέρεια του δημοσίου, υπόκειται σε αναπροσαρμογή, αύξηση ή μείωση, προκειμένου να αντισταθμιστεί τυχόν ουσιώδης μεταβολή βασικών εμπλοκών. Αυτό πρακτικά μπορεί να οδηγήσει σε αυθαίρετες αυξήσεις των διοδίων με επιβάρυνση των πολιτών. Το ανέφεραν και πολλοί συνάδελφοι.

Στο άρθρο 4.5, 2 και 1 ορίζεται ότι αν η Σύμβαση Παραχώρησης λυθεί λόγω μη εκπλήρωσης από το δημόσιο των προϋποθέσεων που ορίζονται στο παρόν για λόγους που δεν ευθύνεται ο παραχωρησιούχος, τότε το δημόσιο θα επιστρέψει στον παραχωρησιούχο την ενδιάμεση εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης εντός 10 ημερών και τυχόν άλλες εγγυητικές επιστολές, αλλά και αποζημίωση ενός εκατομμυρίου ευρώ και ατόκως όλες τις άμεσες εύλογες δαπάνες που αποδεικνύεται ότι επιβαρύνθηκε από την ημερομηνία έναρξης ισχύος έως και την ημερομηνία λύσης της Σύμβασης.

Η ευθύνη του δημοσίου περιορίζεται όπως προβλέπεται σε αυτά και ο παραχωρησιούχος και ο αρχικός μέτοχος δεν έχουν το δικαίωμα να εγείρουν άλλη απαίτηση. Ωστόσο, αν η Σύμβαση Παραχώρησης λυθεί λόγω μη εκπλήρωσης, από τον παραχωρησιούχο ή και τον αρχικό μέτοχο, των προϋποθέσεων για λόγους μη οφειλόμενους σε πράξη ή παράλειψη του δημοσίου ή σε γεγονός ανωτέρας βίας, προβλέπεται ότι το δημόσιο δικαιούται να ζητήσει την κατάπτωση της ενδιάμεσης εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης. Ωστόσο, δεν γίνεται μνεία περί του ότι το Ελληνικό Δημόσιο δύναται αντιστοίχως να ζητήσει αποζημίωση από τον παραχωρησιούχο ή και τον αρχικό μέτοχο για όσα τυχόν επιβαρυνθεί.

Στο άρθρο 8. Στο παρόν άρθρο προβλέπει ότι ο παραχωρησιούχος θα ολοκληρώσει όλες τις κατασκευές περιόδου Τ1 εντός 60 μηνών από την ημερομηνία έναρξης της παραχώρησης, όπως η προθεσμία αυτή τυχόν παραταθεί. Στο σημείο αυτό, πρέπει να δοθεί προσοχή στο να μη δίνονται συνεχείς παρατάσεις ώστε το έργο να χρονίσει και να βαλτώσει. Χρειάζεται πρόβλεψη ώστε να ελαχιστοποιούνται οι αιτίες καθυστέρησης.

Επίσης, ερωτήματα εγείρονται ως προς το άρθρο 8, 2 και 3, σύμφωνα με το οποίο προβλέπεται, ότι ο ανεξάρτητος μηχανικός θα έχει τη δυνατότητα μέσα σε προθεσμία 7 ημερών, από την ημερομηνία παραλαβής της ενημέρωσης από το Δημόσιο, αν συμφωνεί και κατά συνέπεια, τροποποιεί το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, εφαρμογής περιόδου ή απορρίπτει τα σχόλια ή και τις αντιρρήσεις του. Η απόφαση του ανεξάρτητου μηχανικού θα είναι οριστική και δεσμευτική εκτός, αν ανατραπεί από την Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, μετά από προσφυγή του Δημοσίου ή του παραχωρησιούχου.

Εν προκειμένω, απαιτούνται άμεσες ενέργειες οι οποίες θα επιλύουν κατά προτεραιότητα, αναφερόμενα ζητήματα. Η Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών οφείλει να κινείται άμεσα και αποτελεσματικά, χωρίς να δημιουργεί αδικαιολόγητες καθυστερήσεις.

Επίσης, σε αυτό το άρθρο προβλέπονται τα σχετικά με τις ποινικές ρήτρες.

Επίσης, ορίζεται ότι σε περίπτωση που συντρέχουν οι προϋποθέσεις για την επιβολή στον παραχωρησιούχο ποινικής ρήτρας, για υπέρβαση περισσοτέρων της μίας προθεσμιών τότε θα επιβάλλεται στον παραχωρησιούχο ενιαία ποινική ρήτρα, προσδιοριζόμενης στο ύψος της μεγαλύτερης από τις συντρέχουσες προσαυξανόμενη κατά 10%, για κάθε πέραν της μίας ποινικής ρήτρας. Για ποιους λόγους ρωτώ;

Όμως, το άθροισμα των ποσών των ποινικών ρητρών που επιβάλλονται στον παραχωρησιούχο, περιορίζεται σωρευτικά καθ’ όλη την περίοδο μελετών, κατασκευών στο ποσό των 115 εκατομμυρίων ευρώ;

Έχουν εκπονηθεί οικονομοτεχνικές μελέτες οι οποίες αποδεικνύουν ως, εύλογα τα προβλεπόμενα ποσά;

Στο άρθρο 9Α, ανεξάρτητος μηχανικός, ο νομοθέτης στο άρθρο αυτό αναφέρεται στην επιλογή του ανεξάρτητου μηχανικού και τις ευθύνες του. Οι αρμοδιότητές του μάλιστα, είναι πολύ ευρείες και εκτείνονται στο σύνολο σχεδόν του έργου. Ο ανεξάρτητος μηχανικός επιλέγεται από τον παραχωρησιούχο, ωστόσο δεν αναφέρεται ο τρόπος επιλογής του. Θα γίνεται με προκήρυξη διαγωνισμού ή όχι;

Ποια θα είναι τα κριτήρια επιλογής του, πως θα τον επιλέγει ο παραχωρησιούχος;

Το ερώτημα παραμένει, ορίζεται κάποιος θεσμικός μηχανισμός ελέγχου ή έγκρισης του προσώπου ή φορέα που θα αναλάβει το ρόλο του ανεξάρτητου μηχανικού;

Στο άρθρο 14, συμβάσεις με υπεργολάβους, ο παραχωρησιούχος έχει συμβληθεί με τους βασικούς υπεργολάβους της βασικής σύμβασης υπεργολαβίας, που προσαρτώνται στην παρούσα ως, προσαρτήματα 9 και 10. Δεν επιτρέπεται αντικατάσταση οποιουδήποτε εκ των βασικών υπεργολάβων, χωρίς την έγγραφη συναίνεση του Δημοσίου. Ο παραχωρησιούχος δικαιούται να επιτρέπει στους βασικούς υπεργολάβους να αναθέτουν υπεργολαβικά την οικεία, βασική σύμβαση εργολαβίας υποχρεώσεών τους με προϋποθέσεις. Ο παραχωρησιούχος, δεν απαλλάσσεται από τις ευθύνες του επειδή, τα εκτελεί άλλος. Η χορήγηση, ενγραφής συναίνεσης από Δημόσιο ως, προς τυχόν αντικατάσταση κάποιου υπεργολάβου, πάλι δεν απαλλάσσει τον παραχωρησιούχο από τις ευθύνες του. Ο παραχωρησιούχος αποζημιώνει αποκλειστικά τους υπεργολάβους και το Ελληνικό Δημόσιο, δεν έχει καμία ανάμειξη. Ο νομοθέτης, λοιπόν, αναφέρει ότι ο παραχωρησιούχος μπορεί να δώσει την υλοποίηση μεριδίου του έργου, σε υπεργολάβο. Οι υπεργολάβοι αυτοί, αμείβονται από τον παραχωρησιούχο και το Δημόσιο, δεν έχει καμία ευθύνη.

Επίσης, μια συμφωνία του παραχωρησιούχου με υπεργολάβο, για να πραγματοποιηθεί χρειάζεται την έγγραφη συναίνεση του Δημοσίου. Ωστόσο, δεν διευκρινίζονται τα κριτήρια με βάση τα οποία μπορεί ή όχι να δοθεί αυτή η συναίνεση, αυτό μπορεί να οδηγήσει σε πρακτικά αδιαφανείς συμφωνίες με περιορισμένη Κρατική παρέμβαση.

Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, το υπό ψήφιση σχέδιο νόμου για τη «Σύμβαση Παραχώρησης του Έργου του Βορείου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά – Ηράκλειο», εγείρει σοβαρούς προβληματισμούς για τη διαφάνεια, τη λογοδοσία, την ανεξαρτησία των κρίσιμων εποπτικών μηχανισμών, καθώς και για την πραγματική ικανότητα του Δημοσίου να ασκεί ουσιαστικό έλεγχο σε ένα έργο εθνικής σημασίας και διευκρινίζω.

Πρώτον, αδιαφάνεια στην επιλογή του ανεξάρτητου μηχανικού. Η επιλογή του ανεξάρτητου μηχανικού ο οποίος διαδραματίζει καταλυτικό ρόλο σε κάθε στάδιο του έργου από την έγκριση των μελετών έως την εποπτεία λειτουργίας και συντήρησης ανατίθεται απευθείας στον παραχωρησιούχο, χωρίς πρόβλεψη για διαγωνιστική διαδικασία, σαφή κριτήρια ή δημόσια λογοδοσία. Ένας θεσμός, που τιτλοφορείται ανεξάρτητος, δεν μπορεί να εξαρτά την ύπαρξή του και την αμοιβή του από τον ιδιώτη τον οποίο καλείται να ελέγξει.

Δεύτερον, περιθωριοποίηση του Δημοσίου και συγκέντρωση εξουσιών στον παραχωρησιούχο. Η Σύμβαση παραχωρεί υπερβολικά πολλές κρίσιμες αρμοδιότητες στον παραχωρησιούχο, δηλαδή, η επιλογή του ανεξάρτητου μηχανικού, η σύνταξη όλων των εγχειριδίων λειτουργίας και διαχείρισης και την ανάθεση τμημάτων του έργου σε υπεργολάβους. Το δημόσιο περιορίζεται σε έναν παθητικό εγκριτικό ρόλο, χωρίς σαφείς μηχανισμούς ελέγχου. Πρόκειται για επικίνδυνη μετατόπιση αρμοδιοτήτων από το κράτος στον ιδιώτη, με αμφίβολες εγγυήσεις διαφάνειας και αποτελεσματικότητας, θολά χρονοδιαγράμματα και ασαφείς τεχνικές απαιτήσεις. Παρά τις λεπτομερείς προβλέψεις για τα εγχειρίδια και τα εργαλεία λειτουργίας του έργου, δεν υπάρχει σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

Τρίτο. Πότε ξεκινά το έργο; Πότε πρέπει να είναι έτοιμα τα εγχειρίδια;

Ποιος θα τα συντάξει; Και πόσο λογικό είναι να τα συντάσσει ο παραχωρησιούχος και να τα εγκρίνει ο ανεξάρτητος μηχανικός, ο οποίος εξαρτάται οικονομικά από αυτόν;

Τέταρτον, έλλειψη ουσιαστικού περιβαλλοντικού και πολιτιστικού ελέγχου. Ενώ γίνεται γενική αναφορά στη συμμόρφωση με περιβαλλοντικούς και αρχαιολογικούς όρους, δεν προβλέπεται η ενεργή συμμετοχή των αρμόδιων δημόσιων υπηρεσιών, όπως Υπουργείο Πολιτισμού, Εφορεία Αρχαιοτήτων, Περιβαλλοντική Αρχή. Η απουσία ρητών διατάξεων ενισχύει τον κίνδυνο παράκαμψης ή υποβάθμισης αυτών των κρίσιμων ελέγχων.

Πέμπτον, υπεργολαβίες με ασαφή εποπτεία και χωρίς ευθύνη του δημοσίου. Το άρθρο 14 επιτρέπει στον παραχωρησιούχο να αναθέτει μεγάλο μέρος του έργου σε υπεργολάβους, με το ελληνικό δημόσιο να μην φέρει καμία ευθύνη για τις πράξεις ή παραλείψεις τους. Εάν, μάλιστα, τα κριτήρια επιλογής αυτών των υπεργολάβων, δεν είναι διαφανή ή ελεγχόμενα, δημιουργείται πρόσφορο έδαφος για ευνοιοκρατία και αδιαφάνεια. Η Κυβέρνηση, λοιπόν, καλείται να απαντήσει σε κρίσιμα ερωτήματα :

Πρώτον, γιατί δεν διασφαλίζεται η ανεξαρτησία του ανεξάρτητου μηχανικού;

Δεύτερον, γιατί το ελληνικό δημόσιο δεν έχει πιο ενεργό ρόλο στη διαχείριση του έργου;

Τρίτον, ποιος εγγυάται την προστασία του δημόσιου συμφέροντος;

Τέταρτον, πώς αποφεύγεται ο κίνδυνος νέας γενιάς φωτογραφικών διαγωνισμών και εργολαβιών;

Πρόκειται, τελικά, για μια σύμβαση πρότυπο ή για ακόμα μια παραχώρηση του κράτους σε ευνοούμενος ισχυρούς οικονομικούς παράγοντες, υπό το μανδύα της αναπτυξιακής προόδου; Γίνεται μνεία ότι το έργο χρηματοδοτείται, εν μέρει, 200 εκατομμύρια ευρώ από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας και, εν μέρει, από Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, ΑΠΔΕ 2025.

Η συμφωνία γίνεται μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και εκπροσωπείται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και της Ανώνυμης Εταιρείας Ειδικού Σκοπού, με την επωνυμία «ΔΙΚΤΑΙΟΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και το διακριτικό τίτλο «ΔΙΚΤΑΙΟΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ», εκπροσωπείται από τον κ. Εμμανουήλ Μουστάκα, που συστάθηκε με την υπ’ αριθμόν 9687/2.5.2025 καταστατική πράξη, δηλαδή, πριν μερικές μέρες, κύριε Υπουργέ - το επισημαίνω, γιατί έχει και αυτό τη σημασία του - και εκ τρίτου, από τη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, ως αρχικού μετόχου του παραχωρησιούχου.

Τέλος, η παρούσα αποτελεί μια τεράστια σε μέγεθος και σε σημασία σύμβαση, η οποία απαιτεί μέρες για να μελετηθεί ολοκληρωμένα, σωστά και σε βάθος. Η Κυβέρνηση κάτω από την ασφάλεια που της παρέχει το γεγονός ότι έχει εξασφαλίσει την ψήφο των βουλευτών της, την καταθέτει με την προσφιλή της συνήθεια, επειγόντως, χωρίς να δώσει το χρόνο για βαθιά μελέτη και επεξεργασία. Είναι προφανές. Δεν την θέλει.

Η Ελληνική Λύση, προφανώς και αμφισβητεί τη διαφάνεια, αλλά και τις προθέσεις της Κυβέρνησης για το έργο αυτό. Πέραν του ότι πρόκειται για ένα έργο που θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί εδώ και δεκαετίες, καθώς είναι ζωτικής σημασίας και για την Κρήτη και για ολόκληρη τη χώρα, διαπιστώνουμε, αφενός, αναθέσεις σε φίλους, παραχωρώντας προνόμια εν λευκώ, ενώ, αφετέρου, βλέπουμε επιβαρύνσεις για το ελληνικό δημόσιο, όπως αναλύονται παραπάνω στο κομμάτι που εξετάσθηκε που, τελικά, θα επιβαρύνουν τον Έλληνα φορολογούμενο.

Το μόνο σίγουρο είναι ότι η ανάπτυξη δεν έρχεται με παραχωρήσεις σε μεγαλοεργολάβους. Ο Β.Ο.Α.Κ. είναι έργο ασφάλειας, με σκοπό να σταματήσουμε επιτέλους να θρηνούμε θύματα. Το θέμα είναι να στηρίζουμε τα έργα και όχι τους εργολάβους. Η Ελληνική Λύση, επί της αρχής, επιφυλάσσεται.

Σας ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της Νέας Αριστεράς, κυρία Θεοπίστη Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «Νέα Αριστερά») :** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Συζητάμε σήμερα την κύρωση της από 9/5/2025 «Σύμβαση Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο», με δυνατότητα επέκτασης στο τμήμα Κίσαμος – Χανιά, μεταξύ του ελληνικού δημοσίου, του παραχωρησιούχου «ΔΙΚΤΑΙΟΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και του αρχικού μετόχου αυτής, της εταιρείας ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ.

Δεν μπορώ, παρά να ξεκινήσω λέγοντας, ότι αγαπητοί συνάδελφοι της Κυβέρνησης, δεν βάζετε μυαλό. Έρχεται στη Βουλή ακόμα μια σύμβαση παραχώρησης από την οποία είναι εμφανές, ότι δεν έχετε κάνει καμία αποτίμηση, κανέναν απολογισμό από την εμπειρία των προηγούμενων συμβάσεων παραχώρησης.

Ειδικά αυτή η κυβέρνηση η οποία διαθέτει τους περισσότερους πόρους από όλες τις προηγούμενες κυβερνήσεις θα έπρεπε να είχε εξετάσει ενδελεχώς την προηγούμενη εμπειρία των Συμβάσεων Παραχώρησης, αλλά και τις υπόλοιπες εναλλακτικές της για ένα έργο ιδιαίτερα κρίσιμο και αναγκαίο για την Κρήτη για τη σύνδεση του νησιού, για την οδική ασφάλεια και τα λοιπά. Ένα έργο που δικαίως το περιμένουν πώς και πώς οι Κρητικοί το οποίο θυμάμαι να συζητιέται και να σχεδιάζεται, όταν ακόμη ήμουν νέα μηχανικός και είχε πάει στην Κρήτη η αντιπροσωπεία του Τεχνικού Επιμελητηρίου με θέμα τον ΒΟΑΚ. Αυτό πρέπει να ήταν πριν από 20 - 25 χρόνια.

Έχω αναφέρει πολλές φορές το πώς τα ΣΔΙΤ και οι Συμβάσεις Παραχώρησης στην ουσία υποθηκεύουν τους μελλοντικούς προϋπολογισμούς. Έχουμε πολλά παραδείγματα στη χώρα μας από τα οποία αποδείχθηκε ότι τα έργα υποδομής που είναι απαραίτητα για την κοινωνική, παραγωγική, περιβαλλοντική και πολιτισμική συνοχή και ευημερία πρέπει να ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα του κράτους.

Προσφάτως συζητήσαμε για τη νέα Σύμβαση Παραχώρησης της Αττικής Οδού, άλλη μία λεόντεια Σύμβαση με την υπογραφή της Νέας Δημοκρατίας ενώ η Αττική Οδός μπορούσε και έπρεπε να επιστρέψει στο Δημόσιο. Ενώ στην αρχική Σύμβαση το Δημόσιο κατέβαλε το 32%, δηλαδή, 420 εκατομμύρια ευρώ τη στιγμή που η ίδια η συμμετοχή της Κοινοπραξίας ήταν περίπου 175 εκατομμύρια ευρώ και τα δάνεια που εξασφάλισε 675 εκατομμύρια ευρώ φυσικά με την εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου, μια Σύμβαση τελικά χωρίς κανένα όφελος για το Ελληνικό Δημόσιο στην οποία κατέρρευσε και όποια ρητορική για ανάληψη ρίσκου από τον παραχωρησιούχο. Θυμηθήκαμε και το κόστος για το Ελληνικό Δημόσιο λόγω προβλέψεων των Συμβάσεων Παραχώρησης των 5 αυτοκινητοδρόμων των οδικών αξόνων, όταν το κράτος διέσωσε τους χρεοκοπημένους παραχωρησιούχους αυξάνοντας τη συνολική τους συμμετοχή κατά περισσότερο από 2 δις ευρώ.

Έχω αναφερθεί ξανά στην Έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου για τις ΣΔΙΤ στη χώρα μας τα συμπεράσματα της οποίας είναι εξόχως αρνητικά και μιλούν για κονδύλια που χρησιμοποιήθηκαν με τρόπο μη αποδοτικό, για υπονόμευση της διαφάνειας, για έλλειψη πολιτικής και στρατηγικής και για ανεπαρκή ανάλυση. Η Έκθεση υπενθυμίζει ότι το Δημόσιο έβαλε πλάτη με πρόσθετη χρηματοδότηση επιβαρύνθηκε με τεράστια ποσά για απαλλοτριώσεις και τελικά το κόστος ανά χιλιόμετρο αυξήθηκε έως και κατά 69% ενώ το αντικείμενο των έργων μειώθηκε κατά 55%, καθώς και η ανάληψη των κινδύνων από πλευράς παραχωρησιούχων δεν ήταν η ενδεδειγμένη και καταλήγει η Έκθεση ότι δεν πρέπει να ενθαρρύνει τη χρήση ΣΔΙΤ, έως ότου μελετηθούν σε βάθος όλες οι δυσκολίες και όταν επιλέγεται πρέπει να βασίζεται σε τεκμηριωμένες συγκριτικές αναλύσεις όσον αφορά στη βέλτιστη μέθοδο ανάθεσης των σχετικών Συμβάσεων, ώστε να παρέχονται εγγυήσεις ότι μέσω αυτής μεγιστοποιείται η οικονομική αποδοτικότητα και προστατεύεται καλύτερα το δημόσιο συμφέρον.

Έχουμε πάρα πολλά παραδείγματα στην Ευρώπη και βεβαίως η Μεγάλη Βρετανία η οποία πλέον τα παίρνει όλα πίσω, έχει πάθει ζημιά με τις Συμβάσεις που είχε και τα ΣΔΙΤ, αλλά εμείς ακόμα να καταλάβουμε, για αυτό και σήμερα συζητάμε άλλη μια Σύμβαση Παραχώρησης η οποία δεν έχει καν βελτιωτικές ρυθμίσεις σε σχέση με προηγούμενες Συμβάσεις, είναι μια από τα ίδια. Βεβαίως και είναι σημαντικό αυτό, πρόκειται για μια Σύμβαση υπογεγραμμένη που εμείς θα θέσουμε τα θέματα, οι φορείς θα θέσουν επίσης τα θέματα, όμως τίποτα δεν μπορεί να αλλάξει.

Μια Σύμβαση που προβλέπει ασφυκτικές στην πραγματικότητα ανέφικτες της μη υλοποίησης υποχρεώσεων του Δημοσίου, όπως απαλλοτριώσεις σε 12 μήνες. Έχω κάνει πολλά χρόνια δημόσια έργα, αλλά αυτό δείχνει ανέφικτο. Έτσι γίνονταν και με τις Συμβάσεις Παραχώρησης έξι μήνες λέει η Αρχαιολογία 12 μήνες απαλλοτριώσεις, δεν γινόταν αυτά, ρήτρες στο Ελληνικό Δημόσιο.

Η εμπειρία μάς έχει διδάξει ότι το Ελληνικό Δημόσιο καταλήγει να πληρώνει εκατομμύρια ευρώ σε ρήτρες λόγω γεγονότων ευθύνης Δημοσίου, περιγράφεται και σε αυτήν τη Σύμβαση και δεν χρειάζεται να είμαστε Κασσάνδρες για να δεις ότι η ιστορία αυτή θα επαναληφθεί. Και σε αυτή τη Σύμβαση βλέπουμε τον ανεξάρτητο μηχανικό ο οποίος πληρώνεται από τον παραχωρησιούχο για να τον ελέγξει, δηλαδή, ο εργοδότης εξουσιάζει τον συμβαλλόμενο ο οποίος τελικά καταλήγει να είναι αρκετά εξαρτημένος ανεξάρτητος μηχανικός.

Και αυτό βέβαια το βλέπουμε σε κάθε νομοσχέδιο, κάποιος πιστοποιημένος αναλαμβάνει ρόλο που θα έπρεπε να έχουν οι δημόσιες υπηρεσίες οι οποίες αποδεκατίζονται, δεν υπάρχουν και μηχανισμοί ελέγχου πουθενά. Ουσιαστικά μιλάμε για απόσυρση του κράτους. Χαρακτηριστικά, το είχα πει στην προηγούμενη ομιλία μου ότι θα έχουμε κυβέρνηση Α.Ε..

Πάμε όμως σε αυτό το πραγματικά κρίσιμο και αναγκαίο έργο. Τα κυβερνητικά στελέχη και ο ίδιος ο πρωθυπουργός υποδέχθηκαν με τυμπανοκρουσίες την υπογραφή της Σύμβασης λίγες μέρες νωρίτερα στην Κρήτη.

Για ποιο λόγο πανηγυρίζουν;

Τους πήρε έξι χρόνια για να υπογράψουν μια Σύμβαση η οποία είχε σχεδιαστεί από την προηγούμενη κυβέρνηση και είχε δρομολογηθεί ο διαγωνισμός. Ο κύριος Καραμανλής κάποια στιγμή είχε πει ότι δεν υπάρχει τίποτε, είναι μια μολύβια στο χάρτη, αλλά τελικά συνεχίστηκε ο ίδιος σχεδιασμός και κατέληξε βέβαια σε αυτή τη Σύμβαση για την οποία μιλάμε. Δηλαδή, χρειάστηκαν έξι ολόκληρα χρόνια για την υπογραφή μιας Σύμβασης για την οποία ο κύριος Μητσοτάκης πριν τις εκλογές του 2019 δήλωνε ότι θα είναι το μεγάλο έργο της επόμενης κυβέρνησης. Τελικά γίνεται έργο της μεθεπόμενης κυβέρνησης και μάλιστα στο μέσον της θητείας της.

Πανηγυρίζουν που η ανατολική Κρήτη αποκλείστηκε από το έργο, ενώ άλλα έλεγαν προεκλογικά. Το αντικείμενο του έργου είναι συρρικνωμένο, αφού δεν τηρήθηκαν οι προεκλογικές δεσμεύσεις για ένταξη του τμήματος Άγιος Νικόλαος – Σητεία, δηλαδή η ανατολική άκρη του νησιού μένει χωρίς ασφαλή και σύγχρονη οδική πρόσβαση. Κάτοικοι των περιοχών χάλασαν βέβαια τη φιέστα της Κυβέρνησης για την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης με το δήμαρχο Σητείας να είναι έντονος απέναντι στον κ. Μητσοτάκη. Ο Πρωθυπουργός αρκέστηκε να πει ότι όλοι θα βάλουν τα δυνατά τους να προχωρήσει το συγκεκριμένο έργο. Να γίνουν αρχικά οι μελέτες.

Τελικά, λοιπόν, οργανώνουν φιέστες για ένα τμήμα του έργου, το οποίο σύμφωνα με δικές τους υποσχέσεις θα έπρεπε ήδη να κατασκευάζεται. Για να μην θυμηθούμε πριν 4 χρόνια περίπου, όταν σε αντίστοιχη φιέστα για τον Β.Ο.Α.Κ. ο κύριος Μητσοτάκης έλεγε για το Άγιος Νικόλαος - Σητεία ότι είναι περιβαλλοντικά αδειοδοτημένο και η δημοπράτησή του μπορεί να γίνει αρχές του 2022.

Τώρα τι λέει για τις μελέτες; Για να είναι περιβαλλοντικά αδειοδοτημένο, δεν είχαν ολοκληρωθεί οι μελέτες, για τις οποίες τώρα υπόσχεται να βρει χρηματοδότηση για να υλοποιηθούν;

Μάλλον πιο ειλικρινής ήταν πριν λίγους μήνες ο κ. Πλακιωτάκης, βουλευτής Λασιθίου της Νέας Δημοκρατίας και Αντιπρόεδρος της Βουλής, όταν έλεγε ότι για να φτάσει ο Β.Ο.Α.Κ. στη Σητεία χρειάζονται 300 εκατομμύρια, τα οποία αυτή τη στιγμή δεν υπάρχουν.

Και βεβαίως προσφάτως ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κύριος Ταχιάος, που είχε ξεκαθαρίσει το ίδιο πράγμα, λέγοντας μάλιστα ότι η σχέση κόστους - οφέλους δεν δικαιολογεί τη χρηματοδότηση του έργου.

Σε κάθε περίπτωση, γεγονός παραμένει ότι εδώ και πέντε χρόνια η Κυβέρνηση για αυτό το έργο δεν έχει κάνει απολύτως τίποτα. Μηδέν.

Υπογράφηκε, λοιπόν, η Σύμβαση με ερωτηματικό όμως να παραμένει το τελικό κόστος του έργου. Είναι πολύ σημαντικό ότι λείπουν τα Παραρτήματα που μπορούσαμε να βγάλουμε και ένα συμπέρασμα. Ποιος είναι ο προϋπολογισμός του έργου; Ποια είναι η συμμετοχή του δημοσίου, η συμμετοχή του ιδιώτη; Δεν υπάρχει τίποτα.

Και βεβαίως όπως ανέφερα και πριν, επειδή πραγματικά αυτό προκύπτει από μια μεγάλη εμπειρία που έχω, πολλές φορές οι απαλλοτριώσεις στοιχίζουν πιο πολύ από το ίδιο το έργο, υπάρχει αυτό το ζήτημα με τις απαλλοτριώσεις. Θα ακολουθηθεί η γνωστή διαδικασία του ν.2882/2001, ειδικότερα η έγκριση πραγματοποίησης εργασιών του άρθρου 7α. Κάθε καθυστέρηση ολοκλήρωσης των σχετικών ενεργειών από πλευράς δημοσίου συνιστά γεγονός ευθύνης δημοσίου και παράλληλα δικαίωμα των εργολάβων να αξιώσουν και να λάβουν αποζημίωση και βεβαίως άλλη μια σύμβαση που υπογράφηκε με την τοπική κοινωνία απέξω, ενώ το συγκεκριμένο έργο τους αφορά άμεσα, ειδικά αφού οι κάτοικοι θα κληθούν να πληρώνουν διόδια και την διέλευσή τους από τον οδικό άξονα.

Για παράδειγμα, από ό,τι γνωρίζω δεν έγινε καμία συζήτηση με το Δήμο Ηρακλείου σε ό,τι αφορά τα αναγκαία έργα του Β.Ο.Α.Κ. που πρέπει να υλοποιηθούν στα όρια της πόλης τα οποία προβλέπονται στη Σύμβαση Παραχώρησης.

Όλα αυτά την ώρα που το 2024 καταγράφεται ως μία από τις χειρότερες χρονιές για την Κρήτη ως προς τους νεκρούς στην άσφαλτο, με συνολικά 64 ανθρώπους να χάνουν τη ζωή τους σε σχέση με 32 νεκρούς το 2023, δηλαδή 100% αύξηση σε σχέση με το 2023. Τα στοιχεία είναι αποκαρδιωτικά, αφού 15 από τα 64 θύματα ήταν 18 έως 25 ετών, περίπου το 40% κάτω των 40 ετών. Επιπλέον, η Κρήτη θεωρείται πρωταθλήτρια ευρωπαϊκά σε ό,τι αφορά τους νεκρούς ανά ένα εκατομμύριο πληθυσμού με 104 νεκρούς για το 2024, όταν ευρωπαϊκός μέσος όρος για το 2023 ήταν 51 νεκροί.

Έχουμε πει και έχουμε ξαναπεί για τους παράγοντες της οδικής ασφάλειας, που είναι η υποδομή, ο οδηγός και το όχημα και λέμε ότι γενικώς η υποδομή και το όχημα έχουν βελτιωθεί πολύ, βέβαια στην Κρήτη η υποδομή υπολείπεται, άρα ήταν η ευθύνη του οδηγού.

Σε ό,τι αφορά το οδικό δίκτυο της Κρήτης, απέχει παρασάγγας από το να θεωρείται ασφαλές με αδήριτη την ανάγκη για κατασκευή νέων έργων και για συντήρηση του υφιστάμενου δικτύου, εκτός από τον Β.Ο.ΑΚ.. Αντί για έργα όμως έχουμε καταιγισμό εξαγγελιών σε σχέση με κονδύλια πολλών εκατομμυρίων, τα οποία διατίθενται ή θα διατεθούν σε έργα οδικής ασφάλειας.

Θυμόμαστε τον κ. Αρναουτάκη, τον Περιφερειάρχη, να ανακοινώνει το Μάρτη του 2017 την έγκριση 25 εκατομμυρίων ευρώ για έργα οδικής ασφάλειας, είναι το μεγαλύτερο έργο οδικής ασφάλειας της προγραμματικής περιόδου της περιόδου για το επαρχιακό δίκτυο του νησιού με 453 σημεία παρέμβασης και προϋπολογισμό 35 εκατομμύρια ευρώ.

Εκτός από τα παραπάνω είχε αναφέρει, ότι προετοιμάζεται και μια νέα γενιά έργων για το επαρχιακό δίκτυο μαζί και με τα έργα του Β.Ο.Α.Κ. και κατέληγε με το μήνυμα ότι στα επόμενα δύο – τρία χρόνια θα έχουμε ένα πολύ βελτιωμένο οδικό δίκτυο στην Κρήτη.

Τα δύο - τρία χρόνια πέρασαν και θυμόμαστε τον Σεπτέμβρη του 2024 τον κ. Αρνατουτάκη να δηλώνει διαμαρτυρόμενος, ότι από τα 25 εκατομμύρια ευρώ που είχαν εγκριθεί έχουν απορροφηθεί μόλις τα εννέα και ότι η Περιφέρεια δεν διαχειρίστηκε ούτε ένα ευρώ, αφού από το 2020 τα έργα δημοπρατούνται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών υπό την επίβλεψη του Οργανισμού Ανάπτυξης Κρήτης.

Άραγε αυτή η καθυστέρηση στην υλοποίηση των έργων ισχύει μόνο για τα 25 εκατομμύρια του 2017; Τι συμβαίνει με το επαρχιακό δίκτυο και τα 452 σημεία παρέμβασης, με τη νέα γενιά έργων του επαρχιακού δικτύου, με τα έργα βελτίωσης του οδικού δικτύου, με τα περίφημα «κολωνάκια»;

Πριν από λίγες ημέρες, ο Πρωθυπουργός, από την Κρήτη δεν μας έκανε σοφότερους. Επανέλαβε τα ίδια. Είπε ότι ζήτησε, από τους παραχωρησιούχους, να δρομολογηθούν άμεσα έργα οδικής ασφάλειας, για να γίνει ο υφιστάμενος ΒΟΑΚ πιο ασφαλής. Δεν προσδιόρισε, όμως, πότε είναι το άμεσα, ούτε το κόστος των παρεμβάσεων. Άλλο ένα έργο που εξαγγέλθηκε, χωρίς χρονοδιάγραμμα και χωρίς προϋπολογισμό.

Το μόνο που ξέρουμε, από τον κύριο Σταϊκούρα που είναι εδώ, είναι πως τα έργα βελτίωσης θα ανατεθούν στον ανάδοχο του κυρίως Τμήματος του νέου ΒΟΑΚ, με επέκταση της σχετικής Σύμβασης.

Κατά τα άλλα, μείναμε στις περσινές υποσχέσεις ότι, το φετινό καλοκαίρι, θα έχουν ολοκληρωθεί οι παρεμβάσεις, οι οποίες δεν έχουν καν ξεκινήσει.

Σταματάω εδώ.

Θα πούμε τα υπόλοιπα στις επόμενες συνεδριάσεις και στην Ολομέλεια.

Κρατάμε μια επιφύλαξη σε ό,τι αφορά την ψηφοφορία.

Ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κυρία Πέρκα.

Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλογερόπουλος Δημήτριος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριάκης Σπυρίδων, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Σταϊκούρας Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παππάς Νικόλαος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κτενά Αφροδίτη, Μεταξάς Βασίλειος Κωνσταντίνος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Κυριαζίδης Δημήτριος, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα) και Τζάκρη Θεοδώρα.

Το λόγο έχει ο κ. Δελβερούδης. Ορίστε.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ ‘ΝΙΚΗ’»):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Μας ενημερώσατε, κύριε Υπουργέ, τη Δευτέρα, στις 12 τα μεσάνυχτα -τότε λάβαμε το email για τη σημερινή συνεδρίαση - για την πολύ αναμενόμενη και πολύ αναγγελλόμενη Σύμβαση Παραχώρησης, που αφορά σε ένα έργο, ιδιαιτέρως σημαντικό για τους Κρητικούς, δηλαδή το Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης, το τμήμα Χανιά-Ηράκλειο και η οποία Σύμβαση αποτελείται από 318 σελίδες και υπεγράφη στις 9 Μαΐου. Μάς ενημερώσατε για να τη συζητήσουμε σήμερα, δηλαδή μέσα 2 μέρες, για να κυρωθεί την ερχόμενη εβδομάδα. Είναι προφανές ότι αυτή η γνωστή τακτική νομοθέτησης δεν είναι σοβαρή.

Έχουμε, λοιπόν, αυτήν τη Σύμβαση Παραχώρησης του έργου για τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης, στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο, με συμβαλλόμενους, αφενός, το ελληνικό δημόσιο και, αφετέρου, την παραχωρησιούχο ανώνυμη εταιρεία ειδικού σκοπού με την επωνυμία «ΔΙΚΤΑΙΟΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και τον διακριτικό τίτλο ««ΔΙΚΤΑΙΟΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ», η οποία συστάθηκε –πότε;- στις 2 Μαΐου του 2025. Δηλαδή, μερικές ημέρες πριν από την υπογραφή της Σύμβασης και με μοναδικό μέτοχο τη γνωστή σε όλους εταιρεία ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε.

Στη Σύμβαση αυτή, δεν προσαρτώνται τα 17 Παραρτήματα που, σύμφωνα με τον όρο 3-3-2, αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της Σύμβασης και αποτελούν προσαρτήματά της. Ενδεικτικά αναφέρω:

Το Προσάρτημα 5, που αφορά στο χρηματοοικονομικό μοντέλο.

Το Προσάρτημα 8, που αφορά στην προσφορά και το οποίο, μάλιστα, δεν τροποποιείται, όπως αναφέρεται και στον όρο 353-2 της Σύμβασης.

Το Προσάρτημα 9, που αφορά στη Σύμβαση Μελέτης και Κατασκευής.

Και, τέλος, το Προσάρτημα 10, που αφορά στη Σύμβαση Λειτουργίας και Συντήρησης.

Αυτό είναι ιδιαιτέρως προβληματικό και ενδεχομένως παραπλανητικό. Θα πρέπει να μάς απαντήσετε για ποιο λόγο δεν μάς έχουν γνωστοποιηθεί αυτά τα Παραρτήματα.

Η χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου, σύμφωνα με τον όρο 152-1 της Σύμβασης ανέρχεται, συνολικά, στο ποσό των 693 εκατομμυρίων ευρώ, εκ των οποίων τα 200 εκατομμύρια προέρχονται από το Ταμείο Ανάκαμψης, όπως αναφέρεται στο Προοίμιο της Σύμβασης. Σύμφωνα με τον όρο 158-2.1, σε περίπτωση άσκησης του δικαιώματος προαίρεσης –δηλαδή, στην περίπτωση που περιληφθεί, κατά την επέλαση της πρώτης 12μηνης επετείου στο έργο το τμήμα Κίσαμος-Χανιά κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 15 παρ. 7.1 - τότε το δημόσιο θα κληθεί να καταβάλει άλλα 99 εκατομμύρια ευρώ. Ενώ, από την άλλη, η δεσμευτική συμβολή του παραχωρησιούχου ανέρχεται στα 243 εκατομμύρια ευρώ. Αν συνυπολογίσουμε και τα σκιώδη διόδια, τότε το ποσό συμβολής του ελληνικού δημοσίου αγγίζει το 1,05 δισεκατομμύρια ευρώ. Δηλαδή, σχεδόν πενταπλάσιο από το ποσό που θα βάλει ο ιδιώτης.

Και ρωτάμε: Σε όλο αυτό το έργο, πού είναι το δημόσιο, δηλαδή; Γιατί δεν συμμετέχει και το ελληνικό δημόσιο, αλλά μόνο πληρώνει;

Όπως πολύ εύστοχα επισήμανε ο Πρόεδρος της Αντιπροσωπείας του Εμπορικού Επιμελητηρίου του Τμήματος Δυτικής Κρήτης κ. Φώτης Καζάζης, στο έργο κατασκευής του νέου αεροδρομίου, στο Καστέλι, που κατασκευάζεται με το μοντέλο της παραχώρησης, ο ιδιώτης κατέχει ποσοστό 55% και το ελληνικό δημόσιο ποσοστό 45%.

Επίσης, δεν γίνεται καμία αναφορά στα 355 εκατομμύρια, από το ΕΣΠΑ, τα οποία έχει αναφέρει ο Πρωθυπουργός ότι θα αποτελούσαν χρηματοδότηση για τον ΒΟΑΚ. Πού είναι αυτά;

Ακόμη ο κ. Καζάσης επεσήμανε ότι παρόλο που το τμήμα «Γούρνες – Χερσόνησος» έχει κατασκευαστεί και ολοκληρωθεί μέσω ΕΣΠΑ, έναντι 65 εκατομμυρίων, δίνεται στον παραχωρησιούχο χωρίς να υπάρχει δέσμευση για κάποιο αντιστάθμισμα. Θέλουμε απάντηση και σε αυτό.

Να προσθέσουμε σε αυτά ότι οι Δήμοι Ηρακλείου και Μαλεβιζίου έχουν καταθέσει προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας και δεν είναι διατεθειμένοι να τις αποσύρουν, γεγονός που σημαίνει ότι μπορεί να υπάρξει ανατροπή των συμφωνηθέντων. Θα έπρεπε λοιπόν στο Υπουργείο να είχατε προνοήσει για ουσιαστική επικοινωνία με τους δήμους εγκαίρως και να είχατε αναβάλει την υπογραφή της Σύμβασης ανάθεσης του έργου αντί να μιλάτε για σενάριο συμπληρωματικής Σύμβασης.

Σχετικά με τα διόδια. Βασικό αίτημα της τοπικής αυτοδιοίκησης, αλλά και των Κρητικών γενικότερα, είναι να μην υπάρχουν διόδια στις αστικές μετακινήσεις. Δυστυχώς, για άλλη μια φορά δεν λαμβάνετε υπόψη τις τοπικές κοινωνίες και μάλιστα τις εκλεγμένες αρχές του. Προβλέπεται να μην πληρώνουν διόδια κάποιες κοινωνικές ομάδες, όπως τα άτομα με ειδικές ανάγκες και αν δεν κάνω λάθος και οι στρατιωτικοί. Εμείς προτείνουμε με έμφαση, κύριε Υπουργέ, να έχουν ελεύθερη διάβαση και οι πολύτεκνοι, ως κοινωνική ομάδα ύψιστης εθνικής σημασίας. Πρέπει επιτέλους η Κυβέρνηση να αναπτύξει εθνική στρατηγική για την αντιμετώπιση του δημογραφικού προβλήματος. Οπουδήποτε δίνεται η ευκαιρία, μπορούμε να συμβάλουμε προς αυτή την κατεύθυνση.

Η δημιουργία του ΒΟΑΚ είναι κάτι που έχει ανάγκη ο λαός της Κρήτης, αρκεί να μπορεί να τον χρησιμοποιεί. Αν με τα διόδια είναι απαγορευτική για τους πολίτες η χρήση του άξονα, το έργο δεν θα ανταποκριθεί στις προσδοκίες των Κρητικών. Ο δρόμος αυτός θα χρησιμοποιείται από αγρότες, επαγγελματίες, απλούς ανθρώπους και θα ήταν άδικο να τους επιβαρύνουμε για τη χρήση έστω και μικρού μέρους του νέου αυτοκινητοδρόμου. Αυτό που γίνεται στην Ηπειρωτική Ελλάδα, όπου για τη διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη με επιστροφή, χρειάζεται κάποιος περίπου 65 ευρώ μόνο για διόδια. Αντί να περιορίζεται αυτό το πράγμα, επεκτείνεται και στην Κρήτη επιβαρύνοντας τον ήδη βεβαρημένο προϋπολογισμό των οδηγών επιβατικών αυτοκινήτων και όχι μόνο. Επιβαρύνει και τις μεταφορές προσώπων αλλά και εμπορευμάτων.

Επιπλέον, όχι απλώς τοποθετείτε διόδια στον Β.Ο.Α.Κ., αλλά στον ψηφιακό παροξυσμό που έχει η Κυβέρνηση αυτή με την ψηφιακή μετάβαση που θέλετε, τοποθετείτε ηλεκτρονικά διόδια, τα οποία βέβαια θα δούμε πως θα λειτουργήσουν στην πράξη και τι αποτελέσματα θα έχουν. Τα ονομάζεται «σκιώδη διόδια». Θα τα ονομάσουμε και εμείς «σκιώδη», γιατί ο τρόπος λειτουργίας τους καλύπτεται από μία σκιά και με τα ψηφιακά διόδια εγκαινιάζεται η πλήρης καταγραφή των διερχόμενων οχημάτων φυσικά. Κάνοντας ένα ακόμη βήμα στο big brother που έχετε εγκαταστήσει με το πρόσχημα της τεχνολογίας, της εξυπηρέτησης και της ασφάλειας. Κάμερες παντού, ψηφιακό φακέλωμα, προσωπικός αριθμός, ψηφιακές ελεγχόμενες συναλλαγές, ψηφιακές συνταγογραφήσεις φαρμάκων.

Όλα μαζί οδηγούν στην κοινωνία του Όργουελ, στην οποία τη δεκαετία του ’80 και του ’90 η Νέα Δημοκρατία ασκούσε σκληρή κριτική. Με «τυρί» την εξυπηρέτηση και «φάκα» την ψηφιακή φυλακή οδηγούμαστε σε ένα καθεστώς διαρκούς επιτήρησης και παρακολούθησης όλων των πολιτών. Μάλιστα για το ηλεκτρονικό σύστημα διοδίων, το Υπουργείο έχει εξασφαλίσει πόρους από το Ταμείο Ανάκαμψης. Για την ισχυροποίηση του καθεστώτος ψηφιακής επιτήρησης, πάντοτε βρίσκουμε πόρους. Για δάσκαλους και γιατρούς στα δημόσια σχολεία και νοσοκομεία στα νησιά μας, δεν υπάρχουν χρήματα. Για τη λύση του στεγαστικού προβλήματος που μαστίζει τους νέους και δεν μπορούν να κάνουν νέες οικογένειες, δεν υπάρχουν δημοσιονομικά περιθώρια. Δεν θα επεκταθώ περαιτέρω στο πρόβλημα των ψηφιακών διοδίων. Θα είμαι αναλογικότερος στην Ολομέλεια και σίγουρα μας βρίσκει αντίθετους αυτή η διάταξη.

Στην υπό κύρωση Σύμβαση, υπάρχει η πρόβλεψη το δημόσιο να καταβάλει ένα επιπλέον διόδιο πάνω σε αυτό που πληρώνει ο χρήστης και αυτό είναι το «σκιώδες». Δηλαδή, πάλι το δημόσιο, οι Έλληνες φορολογούμενοι δηλαδή, το πληρώνουν. Πάλι το δημόσιο θα βγαίνει ζημιωμένο. Γιατί τέτοια ευνοϊκή μεταχείριση στους εργολάβους;

Επιπλέον, το δημόσιο παραιτείται από το δικαίωμα συμψηφισμού οποιασδήποτε απαίτησης του κατά του παραχωρησιούχου με την πληρωμή σχεδόν διοδίων. Οι απλοί φορολογούμενοι, όμως, δεν έχουν την ίδια μεταχείριση με τους μεγαλοεργολάβους. Γι’ αυτούς προβλέπονται συμψηφισμοί με οφειλές στο δημόσιο και δεν υπάρχουν διευκολύνσεις.

Καταλαβαίνετε ότι τέτοιες ρυθμίσεις διεγείρουν το κοινό αίσθημα και αφήνουν σκιές για αθέμιτα αλισβερίσια. Τηρήστε λοιπόν τα προσχήματα και αφαιρέστε αυτή την απαγόρευση συμψηφισμού δηλαδή, της οφειλής του δημοσίου με χρέη των εργολάβων προς το δημόσιο για να αισθανθεί και ο λαός ότι δεν νομοθετείτε άδικα και μεροληπτικά, να αισθανθούμε κι εμείς ότι όλοι οι Έλληνες είναι ίσοι απέναντι στο νόμο, όπως επιτάσσει το Σύνταγμα και δεν υπάρχουν προνομιούχοι ή ανώτεροι πολίτες.

Ένα άλλο σημείο που χρήζει προσοχής είναι η δυνατότητα ή μη ελέγχου των πραγματικών διελεύσεων από την πλευρά του Κράτους. Αναφέρει η Σύμβαση ότι το δημόσιο εντός 10 ημερών από τη γνωστοποίηση του Παραχωρησιούχου θα ελέγχει τα παρατιθέμενα στοιχεία και εφόσον συμφωνεί με το αίτημα πληρωμής των «σκιωδών διοδίων» τότε θα καταβάλλει το αιτούμενο ποσό πληρωμής μέχρι το τέλος του πρώτου μηνός μετά τη λήξη εκάστου εξαμήνου. Μάλιστα σε περίπτωση άπρακτης παρόδου της ανωτέρω προθεσμίας τεκμαίρεται η εκ μέρους του δημοσίου αποδοχή του αιτήματος πληρωμής «σκιωδών διοδίων».

Δεν διευκρινίζεται όμως, πώς θα γίνεται αυτό ο έλεγχος. Δηλαδή, πώς μπορούμε να ελέγξουμε την αξιοπιστία των στοιχείων που θα παρουσιάζει ο Εργολάβος-Παραχωρησιούχος; Είναι πρακτικά εφικτό; Μπορεί το Υπουργείο να μας το εγγυηθεί αυτό με στοιχεία;

Ένα άλλο σημαντικό ζήτημα είναι πότε θα ξεκινήσει το έργο διότι απ’ ότι πληροφορηθήκαμε δεν έχουν ολοκληρωθεί οι μελέτες και σε αυτό θα θέλαμε μια διευκρίνιση, κύριε Υπουργέ. Υπάρχει πλάνο και χρονοδιάγραμμα, αναφέρθηκαν και κάποιοι συνάδελφοι, έχουν προχωρήσει οι απαραίτητες απαλλοτριώσεις;

Επίσης και, ως προς το δικαίωμα προαίρεσης, να συμπεριληφθεί στο έργο το Τμήμα Κίσσαμος-Χανιά το ερώτημα μας είναι γιατί εξαρχής δεν υπάρχει πρόβλεψη για το Τμήμα αυτό; Κάτι που το θέλει και ο Κρητικός λαός και οι τοπικές αρχές της Κρήτης.

Η Σύμβαση είναι αρκετά μεγάλη και ο χρόνος να την αναλύσουμε λίγος, σίγουρα θέλουμε να προχωρήσει το έργο αλλά είμαστε πολύ επιφυλακτικοί με τα σημεία που αναφέραμε προηγουμένως.

Ως εκ τούτου «επιφυλασσόμαστε», κύριε Υπουργέ για την Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς σας ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ–ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ», κυρία Γεωργία(Τζώρτζια) Κεφαλά.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ–ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Βεβαίως να πω ότι η «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ» συντάσσεται με την έντονη διαμαρτυρία που υπάρχει στο κοινό για την εκτενέστερη διαβούλευση σε τοπικούς παράγοντες και φορείς. Ένα έργο που έχει ήδη καθυστερήσει έξι χρόνια και βέβαια είναι ύψιστης σημασίας για το νησί της Κρήτης.

Είναι ένα έργο που θα αλλάξει για πάντα το νησί, σε οδική ασφάλεια, στην καθημερινότητα, στις μετακινήσεις, στον τουρισμό, στο εμπόριο αλλά και στον ίδιο τον περιβαλλοντικό χάρτη της Κρήτης.

Και εμείς τι ακριβώς καλούμαστε να κάνουμε, κύριε Υπουργέ: Ήδη έχει ξεσηκωθεί όλο το νησί για να σας προλάβει και να μη βρεθεί προ τετελεσμένων και να συνεχίσουν ακάθεκτοι. Να αναφέρουμε ένα παράδειγμα, μια παρέμβαση της τοπικής κοινωνίας που εγκρίθηκε από την Επιτροπή Περιβάλλοντος, η οποία γνωμοδότησε θετικά στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για τη δίδυμη σήραγγα στη σύνδεση του Αεροδρομίου Καστελίου στο Ηράκλειο, στην οποία βέβαια εκκρεμεί η εξασφάλιση χρηματοδότησης, η οποία ήταν μια πρωτοβουλία των φορέων, των τοπικών φορέων. Δηλαδή, έχουν να πουν πράγματα αλλά νομίζω δεν υπάρχει χρόνος να εισακουστούν και πάρα πολλές άλλες παρεμβάσεις που έγιναν δεκτές ή εκκρεμούν με προτάσεις των τοπικών φορέων και δεν μπορούν να εισακουστούν λόγω της εξαιρετικής βιασύνης που μας έπιασε τώρα.

Μας είπε η κυρία Πέρκα ότι θυμάται να συζητάμε για τον ΒΟΑΚ από τότε που ήταν νέα. Περνάνε λοιπόν τα χρόνια, τώρα βιαζόμαστε πολύ και νομίζω ότι δεν αξίζει σε αυτό το έργο που είναι τόσο μεγάλης σημασίας αυτή η βιασύνη. Αρκετοί παράγοντες από εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης μέχρι Βουλευτές της Αντιπολίτευσης, το Τεχνικό Επιμελητήριο έχουν εκφράσει παράπονα ότι πληροφορίες κρίσιμες για τη Σύμβαση δεν γνωστοποιήθηκαν έγκαιρα και με σαφήνεια.

Κατ’ αρχάς, η δημοσιοποίηση του πλήρους κειμένου της Σύμβασης Παραχώρησης έγινε την τελευταία στιγμή απ’ ότι γνωρίζουμε λίγο πριν αυτή κατατεθεί προς κύρωση στη Βουλή. Το κείμενο Έκθεσης, 318 σελίδων, δόθηκε στη δημοσιότητα μόλις λίγα εικοσιτετράωρα πριν την Κοινοβουλευτική συζήτηση. Πράγματι, μέσα σε λίγες ημέρες είναι πραγματικά αδύνατο για τους τοπικούς φορείς, τους ειδικούς και εμάς βέβαια τους Βουλευτές, ιδίως της αντιπολίτευσης, να μελετήσουμε σε βάθος ένα τόσο τεχνικό κείμενο και να προτείνουμε και βελτιώσεις.

Ουσιαστικά δημιουργείται η εντύπωση ότι ο δημόσιος διάλογος περιορίστηκε στο ελάχιστο, αφού με την Κύρωση η Σύμβαση θα λάβει ισχύ νόμου και δύσκολα τροποποιείται εκ των υστέρων. Επιπλέον, διαπιστώθηκε ότι η δημοσιευμένη Σύμβαση δεν περιλάμβανε σημαντικά παραρτήματα, συγκεκριμένα λείπουν 17 γνωρίζω εγώ, βέβαια ο συνάδελφος, κ. Μαμουλάκης, είπε ότι είναι 12, αν δεν κάνω λάθος, τα προσαρτήματα, λοιπόν, που περιέχουν ουσιώδεις τεχνικές και οικονομικές πληροφορίες, όπως αναλυτικά κόστη σηράγγων, πρόγραμμα συντήρησης και λοιπά. Αυτό σημαίνει ότι το κοινό και οι φορείς δεν έχουν πλήρη εικόνα όλων των όρων του έργου παρά μόνο των κύριων άρθρων.

Ο ίδιος ο εκπρόσωπος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος τόνισε ότι στα κείμενα, όπως δημοσιοποιήθηκαν δεν είναι σαφές το ακριβές ύψος της επένδυσης από πλευράς παραχωρησιούχου ενώ η συμβολή του Δημοσίου αναγράφεται καθαρά. Η δεσμευτική ιδιωτική συμμετοχή φαίνεται να είναι μόλις 243 εκατομμύρια ευρώ. Η έλλειψη λεπτομερειών στα παραρτήματα δυσχεραίνει τον ανεξάρτητο έλεγχο και τον δημόσιο απολογισμό, παραδείγματος χάρη, πόσο θα κοστίζει η κάθε υποδομή; Δεν το γνωρίζουμε. Ποια η προβλεπόμενη κυκλοφορία; Επίσης, δεν γνωρίζουμε. Ποιο το σχέδιο διαχείρισης κινδύνων; Μεγάλο, πολύ σημαντικό, κατά τη γνώμη μας, η διαχείριση κινδύνων η οποία δεν έχει προβλεφθεί. Αυτά τα στοιχεία πιθανώς βρίσκονται στα παραρτήματα που δεν δόθηκαν στη δημοσιότητα κάτι που εγείρει θέματα διαφάνειας και λογοδοσίας.

Παράλληλα, ελλείψεις εντοπίζονται και στη φάση της διαβούλευσης με τις τοπικές κοινωνίες, αν και τυπικά διενεργήθηκε ανοικτή διαβούλευση επί της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου από την Περιφέρεια Κρήτης το φθινόπωρο του 2021, αρκετοί τοπικοί φορείς αισθάνονται ότι η φωνή τους δεν εισακούστηκε επαρκώς. Οι κάτοικοι της ανατολικής Κρήτης διαμαρτύρονται ότι ουδέποτε παρουσιάστηκε ένα ενιαίο σχέδιο που να περιλαμβάνει και την περιοχή τους ούτε ζητήθηκε η γνώμη τους για το πώς θα επεκταθεί ο άξονας πέρα από τη Νεάπολη. Η υπογραφή της Σύμβασης πραγματοποιήθηκε υπό το βάρος, όπως λένε, πολιτικών και κοινωνικών ρωγμών και εν μέσω προγραμματισμένων κινητοποιήσεων. Την ημέρα της υπογραφής 9 Μαΐου 2025 στο Ηράκλειο, πραγματοποιήθηκε συγκέντρωση διαμαρτυρίας των φορέων δείχνοντας το έλλειμμα ενημέρωσης και συναίνεσης. Είναι σαφές πως η κυβέρνηση δεν κατόρθωσε να επικοινωνήσει έγκαιρα και πειστικά το περιεχόμενο και τα οφέλη της Σύμβασης στους πολίτες της Κρήτης, ιδίως σε εκείνους που αισθάνονται αδικημένοι από τον σχεδιασμό.

Ο ΒΟΑΚ δεν καλύπτει όλη την Κρήτη, όπως είχε υποσχεθεί η κυβέρνηση, όπως ποτέ δεν αποτέλεσε και ενιαίο έργο κάτι που αποτυπώνεται και στην περιβαλλοντική μελέτη. Επιτρέπεται σε ένα έργο που ανήκει στον προγραμματισμό και σχεδιασμό του ΕΛΛΑΔΑ 2.0 να μην έχει σύγχρονα πρότυπα βιωσιμότητας; Έχετε κάνει τμηματικές περιβαλλοντικές μελέτες και όχι έναν στρατηγικό περιβαλλοντικό σχεδιασμό που θα βλέπει το σύνολο της επίδρασης του έργου. Ένα έργο 225 χιλιομέτρων με 15 σήραγγες 40 γέφυρες και γειτνίασης με ζώνες οικιστικού ελέγχου, περιοχές NATURA, αρχαιολογικούς χώρους, λίμνες, δάση, φυσικούς οικοτόπους, επιτρέπεται να μην έχει περιβαλλοντικές μελέτες και αυτές που έχει να αδυνατούν να αντιμετωπίσουν πλήρως τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και να διχοτομούν οικιστικές ενότητες χωρίς καμία πρόβλεψη για επικοινωνία του βορείου και νοτίου τμήματος τους; Ουσιαστικά κόβουμε την Κρήτη στα δύο. Τι θα γίνει με τις προσφυγές των δημάρχων Ηρακλείου και Μαλεβιζίου στο Συμβούλιο Επικρατείας;

Ζητάνε την κατασκευή υπόγειων διαβάσεων στην περιοχή Γαζίου, εμείς δεν πρέπει να ακούσουμε τα αιτήματα και να συναποφασίσουμε;

Δεν θα έπρεπε να συμμετάσχουν και άλλες Επιτροπές, κύριε Υπουργέ, εκτός από τη δική μας, για παράδειγμα, η Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας;

Θα κόψουμε την Κρήτη στα δύο κατασκευάζοντας για πάρα πολλά χρόνια. Έχετε προβλέψει μαζί με την εγκατάσταση ελικοπτέρου που θα υπάρξει στην Κρήτη και θα υπόκειται στον εθνικό σχεδιασμό αεροδιακομιδών «Θεοφάνης Ερμής Θεοχαρόπουλος», πώς θα γίνεται η γρήγορη μεταφορά ασθενών όταν αυτή επιβάλλεται, σε αυτές τις συνθήκες; Εδώ δεν έχετε προβλέψει πώς θα πηγαίνει κανείς στο χωράφι του αλλά προβλέψατε όμως την επιβολή διοδίων από την κατασκευή του δρόμου με κάποιες απαλλαγές στις σύντομες τοπικές διαδρομές που θα ισχύει υπό προϋποθέσεις.

Πρώτον, ότι θα έχει τεθεί σε λειτουργία το ηλεκτρονικό αναλογικό σύστημα διοδίων και δεύτερον, ότι το όχημα δεν έχει πραγματοποιήσει άλλη διέλευση εντός της τελευταίας μιας ώρας, κάτι που κανείς δεν έχει καταλάβει τι ακριβώς εννοείτε.

Στην πράξη, λοιπόν, αυτό σημαίνει, πως μέχρι να εγκατασταθεί το προηγμένο ηλεκτρονικό σύστημα- έργο που βρίσκεται ακόμα σε εκκρεμότητα πανελλαδικά- οι τοπικές μετακινήσεις πιθανώς δεν θα εξαιρούνται από χρέωση ή θα απαιτούν μηχανισμό που δεν είναι άμεσα διαθέσιμος. Το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας επισημαίνει, ότι η ευνοϊκή μεταχείριση των τοπικών οδηγών μέσω απαλλαγής διοδίων, θα εφαρμοστεί μόνο αφού υλοποιηθεί το Εθνικό Σύστημα Ηλεκτρονικών Διοδίων, ένα έργο που προς το παρόν καθυστερεί και αν δεν ολοκληρωθεί έγκαιρα, υπάρχει κίνδυνος οι οδηγοί να κληθούν να πληρώνουν διόδια στο μεταξύ διάστημα, παρόλη την ανακούφιση που προβλέπεται με τα σκιώδη διόδια, γιαυτό και τόσο το Τεχνικό Επιμελητήριο, όσο και ο Δήμος Ηρακλείου, ζητούν ρητή δέσμευση ότι οι αστικές μετακινήσεις θα εξαιρεθούν πλήρως και χωρίς αστερίσκους από τα διόδια.

Η Δημοτική Αρχή Ηρακλείου μάλιστα, θεωρεί ασαφή και περίπλοκη τη διατύπωση της σύμβασης, ως προς την απαλλαγή, ζητώντας αναδιατύπωση, για να είναι ξεκάθαρο ότι κανένα καθημερινό δρομολόγιο εντός πόλης δεν θα επιβαρύνεται. Γενικά, το ζήτημα των διοδίων αγγίζει ζητήματα κοινωνικής δικαιοσύνης. Από την απαλλαγή διοδίων εξαιρούνται και τα φορτηγά και τα τουριστικά λεωφορεία. Το αποτέλεσμα θα είναι η οικονομική επιβάρυνση των επιχειρήσεων και όλων όσων θα θέλουν να αποφύγουν τη χρέωση, που θα χρησιμοποιούν το αστικό δίκτυο με επιβάρυνση της κίνησης και βέβαια της μόλυνσης τοπικά. Δεν θα πρέπει το αντίτιμο- πιστεύουμε και προτείνουμε- να είναι υψηλό, τα σκιώδη διόδια μπορεί πρόσκαιρα να ανακουφίσουν τους πολίτες από ένα άμεσο χαράτσι, αλλά εγείρουν θέματα διαφάνειας και δίκαιης κατανομής κόστους. Θέλουμε να ενώσουμε την Κρήτη και όχι να τη χωρίσουμε σε προνομιούχους και μη.

Τέλος αξίζει να σημειωθεί, πως για ένα τόσο μεγάλο έργο, θα πρέπει να ληφθούν υπόψιν και θέματα κλιματικής ανθεκτικότητας. Η Κρήτη είναι ένα νησί που αντιμετωπίζει σεισμικότητα, πλημμυρικά φαινόμενα και διάβρωση, ο σχεδιασμός γεφυρών και γενικά υποδομών, θα πρέπει να διασφαλίζει αντοχή σε σεισμούς, ενώ η διαστασιολόγηση των υδραυλικών έργων πρέπει να λάβει υπόψη και ενδεχόμενες έντονες βροχοπτώσεις λόγω κλιματικής αλλαγής. Δεν έχει υπάρξει εκτενής δημόσια συζήτηση επί αυτών των πτυχών.

Συνολικά τα ζητήματα διαφάνειας στη σύμβαση του ΒΟΑΚ συνοψίζονται ως εξής: Ελλιπής και καθυστερημένη ενημέρωση του κοινού, ελάχιστος χρόνος διαβούλευσης πριν την κύρωση, μη-δημοσιοποίηση όλων των παραρτημάτων, αδυναμία πλήρους ελέγχου δηλαδή και γενικότερα ένα αίσθημα, ότι πολλές κρίσιμες αποφάσεις πάρθηκαν χωρίς ουσιαστική συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας. Η σύσταση από το Τεχνικό Επιμελητήριο και τους φορείς είναι ξεκάθαρη, έπρεπε να υπάρχει περισσότερος χρόνος δημόσιου ελέγχου και δυνατότητα προσαρμογών. Μάλιστα, ζητείται τώρα από την Πολιτεία να δώσει εγγράφως δεσμεύσεις για το πώς θα αντιμετωπιστούν τα κενά, όπως είναι οι αλλαγές χάραξης σε Ηράκλειο και Μαλεβίζι, δηλαδή να καλυφθεί εκ των υστέρων αυτό που χάθηκε στη διαβούλευση.

Η περίπτωση του ΒΟΑΚ αναδεικνύει την ανάγκη για διαφανέστερες διαδικασίες σε έργα ΣΔΙΤ παραχώρησης, ώστε οι πολίτες να γνωρίζουν τι συμφωνίες γίνονται εκ μέρους τους και τι υποχρεώσεις αναλαμβάνουν για δεκαετίες, τελικά. Η Κυβέρνηση επιλέγει ένα μοντέλο, που το κράτος θα πληρώνει εκατομμύρια ευρώ το χρόνο για να καλυφθεί το κενό των διοδίων και ο φορολογούμενος θα χρηματοδοτεί τον δρόμο τελικά επί δεκαετίες είτε μέσω άμεσων πληρωμών διοδίων όταν το χρησιμοποιεί είτε μέσω έμμεσων πληρωμών από τον κρατικό Προϋπολογισμό προς τον παραχωρησιούχο.

Τέλος να σημειωθεί, πως η διάρκεια παραχώρησης των 35 ετών είναι σχετικά τυπική για τέτοιου μεγέθους έργα, όμως σε συνδυασμό με τον τρόπο ενσωμάτωσης της σύμβασης στον νόμο, σημαίνει ότι οποιαδήποτε αλλαγή στους όρους θα απαιτεί νομοθετική τροποποίηση, γεγονός που είναι δύσκαμπτο. Αυτό «δένει τα χέρια» του Δημοσίου για μακρύ χρονικό διάστημα, άρα η εν λόγω σύμβαση δεν αποτελεί εργαλείο εξυπηρέτησης του δημοσίου συμφέροντος, αλλά ένα ακόμη παράδειγμα ιδιωτικοποίησης κέρδους κοινωνικοποίησης ρίσκου. Εγείρει σοβαρά ζητήματα διαφάνειας και δικαιοσύνης και πολιτικής ηθικής και θα πρέπει να διαπραγματευτεί με όρους δημοκρατικού ελέγχου και κοινωνικής λογοδοσίας. Είναι επιβεβλημένη η παρέμβαση των θεσμικών Οργάνων και η ενεργή συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών.

Ουσιώδη ζητήματα, τα οποία θα τα πούμε και στις υπόλοιπες συνεδριάσεις, γιατί πιστεύουμε ότι η μη έγκαιρη κατάθεση της σύμβασης παραχώρησης στη Βουλή και η απουσία ουσιαστικής δημόσιας διαβούλευσης, παραβιάζει και τα άρθρα του Συντάγματος και τη νομολογία του συμβουλίου της επικρατείας και κανονιστικά πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ζητάμε άμεση δημοσιοποίηση της πλήρους σύμβασης και της σχετικής πράξης του ελεγκτικού συνεδρίου.

Να μην ξεχνάμε επίσης ότι τα υδραυλικά έργα, την αύξηση των πλημμυρικών φαινομένων, τα ηχοπετάσματα που ζητάνε, το ενδεχόμενο να προκύψουν προβλήματα περιβαλλοντικά έργα, άδειες, απαλλοτριώσεις, αμφισβητήσεις ιδιοκτησιών, λόγω προβλημάτων κτηματολογίου, που έχουν προκύψει και που μπορούν να προκαλέσουν όλα αυτά καθυστερήσεις και εν τέλει σημαντικό χάσιμο πόρων, που φυσικά δεν θα θέλαμε να αντιμετωπίσουμε, θα τα πούμε και σε επόμενες συνεδριάσεις, ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Να προχωρήσουμε και να κλείσουμε με τον κύκλο των ειδικών αγορητών, με τον Ιωάννη Κόντη της κοινοβουλευτικής ομάδας Σπαρτιάτες.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Συζητάμε τη σύμβαση αυτή, που όπως προαναφέρθηκε έχει ήδη υπογραφεί, οπότε είναι μια τυπική επικύρωση της εδώ, παρότι θα πάρει και αρκετές επιτροπές, αλλά είναι μια σύμβαση στην οποία δεν μπορούμε να αλλάξουμε τίποτα στην ουσία, όλα είναι υπογεγραμμένα ήδη, ούτε προτάσεις που μπορούν να υπάρξουν, απλή ανάγνωση και αναφορά θα κάνουμε, εμείς έχουμε την πάγια θέση, ειδικά αυτά τα έργα κοινής ωφελείας, δρόμοι, νοσοκομεία, οτιδήποτε άλλο θα έπρεπε να είναι υπό την άμεση εποπτεία και την άμεση διαχείριση του δημοσίου.

Όχι με το εύκολο πλέον που έχει επιφέρει η νεοφιλελεύθερη αντίληψη, στο ότι τα πάντα πρέπει να τα διαχειρίζονται ιδιώτες και ιδιώτες οι οποίοι σήμερα μπορεί να είναι καλοί και φερέγγυοι, αύριο μπορεί να μην είναι. Το δημόσιο, είναι εδώ και θα έπρεπε να είναι εδώ τουλάχιστον στα βασικά. Εδώ βλέπουμε τώρα χώρες της υποσαχάριας Αφρικής να δημιουργούν και να φτιάχνουν δρόμους στην έρημο, από το τίποτα, να αναπτύσσονται μόνο με την παρέμβαση και τη θέληση του κράτους, χώρες φτωχές και εμείς εδώ πέρα πρέπει να περιμένουμε την κάθε εταιρεία, θέλω να πω, ότι το κράτος θα έπρεπε να φροντίζει, να μεριμνά το ίδιο για τους πολίτες του, είναι ο απόλυτος προορισμός του.

Εδώ έχουμε μια σύμβαση που υπεγράφη στις 9 Μαΐου του 2025, μεταξύ του κράτους και της ΤΕΡΝΑ και επισημαίνει ότι τα παραρτήματα της σύμβασης δεν κυρώνονται με νόμο. Κατονομάζονται οι αντισυμβαλλόμενοι και εκπρόσωποι τους, η νομιμότητα των στοιχείων και υπάρχει και η ισχύς της σύμβασης όπως προαναφέρθηκε.

Τώρα, το επίμαχο θέμα για τους κατοίκους κυρίως της Κρήτης, είναι τα διόδια, γιατί από ότι βλέπουμε, προσδιορίζεται ένα ποσό το οποίο αντιστοιχεί, για κάθε 100 χιλιόμετρα γύρω στα 5 ευρώ και υπάρχει ένα περίεργο μεικτό σχέδιο, το οποίο αναφέρει για τα διόδια που θα πληρώνει το κράτος, αυτά τα “σιωπηλά” και τα διόδια που θα πληρώνουν οι πολίτες και μάλιστα δίνει και στην ΤΕΡΝΑ, το δικαίωμα να τους κυνηγάει κιόλας, εάν δεν πληρώσουν, να ανεβαίνουν επάνω στα στοιχεία τους και να τους κυνηγά για την άμεση είσπραξη εντός εικοσαήμερου κτλ.

Τα σκιώδη διόδια επιβαρύνουν το δημόσιο συνεχώς και ενώ προστατεύει τον πολίτη θεωρητικά από άμεσα διόδια, το κόστος επιμερίζεται στον κρατικό προϋπολογισμό, ποτέ πάλι στον φορολογούμενο καταλήγει.

Ο παραχωρησιούχος έχει αποκλειστική εκμετάλλευση και επιβάλλει τέλη. Όμως υπάρχει αντίφαση με το άρθρο 16 για τα «σκιώδη διόδια», γιατί χρειάζεται αποσαφήνιση, τι τελικά θα γίνεται στην πράξη. Επίσης, του δίνουμε το δικαίωμα κάθε χρόνο τον Ιανουάριο νομίζω, με την υποχρέωση να αποστέλλει ένα μήνα πριν την αίτηση του να «ανεβαίνουν» τα διόδια, όχι στον ΦΠΑ, το ΦΠΑ θα φτάνει ως ανώτατο όριο αλλά να ανεβαίνει το τίμημα των διοδίων. Και αυτό είναι ένα θέμα το οποίο είναι στη δυνητική του διάθεση και δεν βλέπουμε το πώς θα είναι αποτρεπτικό κάτι για αυτόν για να μην τα «ανεβάσει».

Για τις τροποποιήσεις της Σύμβασης που προβλέπονται στο άρθρο 35, λέει ότι οι αλλαγές στη σύμβαση των παραρτημάτων δεν απαιτούν κύρωση από τη Βουλή, και αυτή η πρόβλεψη πλήττει τη δημοκρατική διαφάνεια και ελέγχεται και ως αντισυνταγματική, γιατί θα έπρεπε να υπάρχει μία πρόβλεψη για έγκριση της Βουλής.

Τώρα δεν θέλω να μπω σε περισσότερες λεπτομέρειες, τα βασικά που ήθελα να πω είναι αυτά και για να μην μακρηγορούμε να πω τι είπαν και οι προηγούμενοι στην ουσία, θα έχουμε τη δυνατότητα να ακούσουμε τους φορείς και στις επόμενες Επιτροπές να καταλήξουμε κάπως καλύτερα, γιατί είναι μια μεγάλη Σύμβαση, είναι «ευαίσθητη» Σύμβαση και δεν θέλω να πω κάποια πράγματα που θα είναι και επιπόλαια. Αυτό που τόνισα περισσότερο είναι αυτό το θέμα των διοδίων και περιμένω να ακούσω και εγώ τους φορείς και να πούμε τα υπόλοιπα σε άλλες Επιτροπές.

Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε.

Θα περάσουμε στο κύκλο των ομιλητών.

Το λόγο έχει ο κ. Σταϊκούρας.

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

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου- και θέλω να συγχαρώ τον κ. Υπουργό- κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η Σύμβαση Παραχώρησης του έργου μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας συντήρησης και εκμετάλλευσης του ΒΟΑΚ στο τμήμα Χανιά- Ηράκλειο. Έχουμε το αντικείμενο της Σύμβασης, τη διάρκεια της παραχώρησης, το πλαίσιο χρηματοδότησης και αναχρηματοδότηση του έργου, τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών.

Αναμφίβολα, η υπογραφή της Σύμβασης, η κύρωση της από τη Βουλή και η έναρξη υλοποίησης του έργου είναι εξαιρετικά σημαντική εξέλιξη για την Κρήτη. Και αυτό γιατί όπως ακούστηκε ορθώς, είναι ένα οδικό έργο εντός της χωρικής αρμοδιότητας τριών Περιφερειακών Ενοτήτων Χανίων, Ρεθύμνου και Ηρακλείου, που αναβαθμίζεται σε αυτοκινητόδρομο σε μήκος 155 χιλιομέτρων με παράπλευρο και κάθετο οδικό δίκτυο περίπου 80 χιλιόμετρα.

Η διαδικασία για να φτάσουμε σήμερα εδώ, που είναι το τελευταίο και το πιο εύκολο βήμα, ήταν δύσκολη και εξαιρετικά απαιτητική. Εξαιτίας του ύψους και της συνθετότητας της χρηματοδότησης αλλά και της πολυπλοκότητας της διαγωνιστικής διαδικασίας.

Πράγματι, η διενέργεια του διεθνούς διαγωνισμού εγκρίθηκε στις 14 Ιουνίου 2018 με καταληκτική ημερομηνία εκδήλωσης ενδιαφέροντος στις 18 Οκτωβρίου του 2018 και σήμερα συζητάμε μετά από 7 χρόνια. Σχεδόν ένα χρόνο μετά στις 22 Μαρτίου 2019 εγκρίθηκε η συνέχιση των διαγωνιζόμενων στο επόμενο στάδιο. Μετά την ολοκλήρωση των απαιτούμενων μελετών και αδειοδοτήσεων συντάχθηκαν τα απαιτούμενα έγγραφα, δηλαδή, η πρόσκληση υποβολής δεσμευτικών προσφορών, η ειδική συγγραφή υποχρεώσεων, το σχέδιο σύμβασης παραχώρησης προκειμένου ο διαγωνισμός να προχωρήσει στη φάση της υποβολής δεσμευτικών προσφορών από τους επιλεγέντες.

Και τελικά, η πρόσκληση υποβολής δεσμευτικών προσφορών εκδόθηκε την 1η Δεκεμβρίου του ’22- από το ‘19 περάσαμε στο ’22- και η κατάθεση των προσφορών ορίστηκε για τις 8 Μαΐου 2023.

Την τελευταία διετία υπήρξε επιτάχυνση των εργασιών και όχι καθυστερήσεις ώστε να βρεθούμε στο σημερινό σημείο. Έγκριση πρακτικού ελέγχου και αξιολόγηση φακέλων (11 Αυγούστου ’23). Έγκριση πρακτικού εξέτασης των φακέλων δικαιολογητικών συμμετοχών (19 Σεπτεμβρίου ’23).

Έγκριση πρακτικού φακέλου εξέταση τεχνικών προσφορών (12 Ιανουαρίου ’24). Έγκριση πρακτικού εξέτασης φακέλων οικονομικών προσφορών (21 Μαρτίου ’24) και ανάδειξη προσωρινού αναδόχου. Για να γνωρίζουμε όλοι πόσο δύσκολη είναι η διαδικασία.

Παράλληλα, διασφαλίστηκε στις αρχές του 2025 η μερική χρηματοδότηση του έργου από το Ταμείο Ανάκαμψης Ανθεκτικότητας ύψους 200 εκατομμυρίων ευρώ, το τονίζω, με τροποποίηση της απόφασης ένταξης και του οροσήμου και με αναθεώρηση του φυσικού αντικειμένου.

Οριστικοποιήθηκαν τα συμβατικά έγγραφα, πότε; Στις 31 Ιανουαρίου του 2025, μια διαδικασία που υπερέβη τους 7 μήνες κατόπιν τριών αιτιολογημένων αιτημάτων παράτασης εκ μέρους του προσωρινού αναδόχου σε στενή συνεργασία του ιδίου, του τραπεζικού συστήματος και το Υπουργείου.

Σημειώνεται ότι από έναν συνολικό προϋπολογισμό, περίπου 1,75 δισεκατομμύρια ευρώ, τα 200 εκατομμύρια ευρώ είναι Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. 592 εκατομμύρια ευρώ προέρχονται από το Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης και το υπόλοιπο σχεδόν 1 δισεκατομμύριο ευρώ είναι ιδιωτική χρηματοδότηση με ίδια κεφάλαια και δάνεια, γι’ αυτό είναι και πολύ δύσκολη η ολοκλήρωση, η οριστικοποίηση των συμβατικών εγγράφων.

Επίσης, εστάλησαν τα σχετικά έγγραφα στη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού και Κινητικότητας και Μεταφορών, Digi Comp και Digi Move, και παρασχέθηκαν οι αναγκαίες ή απαραίτητες εγκρίσεις. Ολοκληρώθηκε ο προσυμβατικός έλεγχος του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Γνωστοποιήθηκε από το δημόσιο η πρόθεσή του να ασκήσει το δικαίωμα της προαίρεσης που προβλέπεται στη Σύμβαση Παραχώρησης για το τμήμα Κίσσαμος – Χανιά και βρέθηκε νομική λύση για να ενταχθεί στο σύνολο της Παραχώρησης. Τέλος, εγκρίθηκε το πρακτικό ελέγχου δικαιολογητικών κατακύρωσης προσωρινού αναδόχου και ανακηρύχθηκε ο ανάδοχος του έργου στις αρχές Μαρτίου του 2025.

Όλα αυτά έγιναν τα προηγούμενα δύο χρόνια, ώστε να βρεθούμε σήμερα σε αυτό το σημείο και παράλληλα, όπως διαπίστωσε ο κ. Υπουργός, που επισκέφθηκε τα υπόλοιπα δύο τμήματα του Β.Ο.Α.Κ., προχωρά και το Χερσόνησος - Νεάπολη και το Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος, ενώ όπως ανακοινώθηκε από τον Πρωθυπουργό και την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου κατά την τελική τελετή υπογραφής της παρούσας Σύμβασης θα χρηματοδοτηθούν μελέτες και για το τμήμα Παχιά Άμμος – Σητεία.

Άρα, αυτά ως απάντηση σε όσους με ευκολία μιλούν για καθυστερήσεις, για να αντιληφθούν τη δυσκολία υλοποίησης ενός μεγάλου δημόσιου έργου που έχει πολλά διαφορετικά χρηματοδοτικά εργαλεία τα οποία θα πρέπει να αθροίσουν τελικά στην αναγκαιότητα υπογραφής της Σύμβασης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να σταθώ ιδιαίτερα στο θέμα της οδικής ασφάλειας, επειδή ετέθη από συναδέλφους κατά το διάστημα που διαρκούν οι εργασίες κατασκευής του νέου αυτοκινητόδρομου. Δεδομένης της συχνότητας και της βαρύτητας των δυστυχημάτων στον υφιστάμενο αυτοκινητόδρομο θα εφαρμοστούν, όπως ανακοινώθηκε από τον ίδιο τον Πρωθυπουργό, δημόσια, τον Δεκέμβριο του 2024, στην Κρήτη, και επαναλήφθηκε κατά την υπογραφή της Σύμβασης, μέτρα οδικής ασφάλειας τα οποία εφαρμόστηκαν επιτυχώς και σε άλλα υπό κατασκευή οδικά έργα, όπως είναι ο αυτοκινητόδρομος Πάτρα – Πύργος που είναι από τα πρώτα έργα τα οποία θα δείτε να υλοποιούνται το επόμενο χρονικό διάστημα.

Άκουσα για κολωνάκια. Θέλω να καταθέσω στα πρακτικά την παρουσίαση που έγινε από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου τότε και τον Πρωθυπουργό στην Κρήτη. Είναι οριζόντια διαγράμμιση, εύκαμπτα διαχωριστικά κολωνάκια, φωτισμός κόμβων και τμημάτων οδού, αναμόρφωση κατακόρυφης σήμανσης, αντιολισθητική στρώση κυκλοφορίας, στηθαία ασφαλείας, οριοδείκτες, κλαδοκοπές και λοιπές εργασίες καθαρισμού ερεισμάτων οδού, μικροεπεμβάσεις διαμόρφωσης, φωτεινή σηματοδότηση κόμβων και αποκατάσταση καθιζήσεων οδοστρωμάτων. Και όπως είχαμε πει τότε δημόσια, με βάση τον σχεδιασμό, αυτές οι εργασίες θα εφαρμοστούν συνολικά ή μερικώς, αναλόγως της εφικτότητας και της αναγκαιότητας. Αυτές οι πρωτοβουλίες θα υλοποιηθούν το επόμενο χρονικό διάστημα.

Και παράλληλα, θα το καταθέσω κι αυτό στα Πρακτικά, προς την κατεύθυνση ενίσχυσης των υφιστάμενων υποδομών του αυτοκινητοδρόμου, έχει ενταχθεί το 2024 έργο ύψους 10 εκατομμυρίων ευρώ για την επισκευή βλαβών στις γέφυρες του ΒΟΑΚ, κατόπιν πρόσκλησης προς την Περιφέρεια Κρήτης και κατάθεσης τεχνικού δελτίου. Και αν τοποθετηθεί την επόμενη εβδομάδα όταν είναι η κλήση των φορέων ο κ. Περιφερειάρχης, μπορεί να επιβεβαιώσει ότι είμαστε στην τελική φάση υλοποίησης αυτών των έργων από την Περιφέρεια Κρήτης. Συμπληρωματικών έργων 10 εκατομμυρίων ευρώ.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να ευχαριστήσω και να συγχαρώ όσους εμπνεύστηκαν, δρομολόγησαν, συντέλεσαν, συντελούν και θα συντελέσουν στην ολοκλήρωση αυτής της διαχρονικής, συλλογικής, προσπάθειας που οδηγεί στην έναρξη υλοποίησης του έργου, πολιτικές ηγεσίες και υπηρεσιακούς παράγοντες και από διαφορετικές κυβερνήσεις από τα συναρμόδια Υπουργεία. Πρωτίστως, βέβαια, κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας του Κυριάκου Μητσοτάκη από το 2019 και έπειτα.

Αλλά και την τοπική κοινωνία και τους οικείους ΟΤΑ οι οποίοι πρέπει να συνδράμουν για την υλοποίηση του έργου. Ο ΒΟΑΚ στο σύνολό του αποτελεί την πιο εμβληματική κυβερνητική παρέμβαση στην Κρήτη στο πεδίο των υποδομών και επιβεβαιώνει ότι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας παραμένει συνεπής στη δέσμευσή της απέναντι στην τοπική κοινωνία για την πρόοδο των έργων που έχουν τεθεί ως προτεραιότητα στην Κρήτη.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε πολύ.

Να περάσουμε στον βουλευτή της Κ.Ο. του ΠΑΣΟΚ, τον κ. Φρέντυ Παρασύρη, ο οποίος παρακολουθεί μέσω Webex.

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

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρόκειται πράγματι για μια μεγάλη και σημαντική εξέλιξη, καθώς φαίνεται να κλείνει μια ιστορική εκκρεμότητα σε ό,τι αφορά τον Βόρειο Οδικό Άξονα, ο οποίος οδηγείται σε μια τροχιά υλοποίησης. Ωστόσο, αυτό συμβαίνει με πάρα πολλά κρυφά σημεία.

Και θα ήθελα να ξεκινήσω από αυτό, ότι θεωρώ αδιανόητο, όπως οι υπόλοιποι συνάδελφοι σχολίασαν προηγουμένως και οι εισηγητές από διάφορα κόμματα, να μην υπάρχουν τα προσαρτήματα στη Σύμβαση και να μην μπορούμε να έχουμε πρόσβαση σε αυτά.

Δεν θα μείνω στο να καυτηριάσω το γεγονός αυτό, αλλά θα σας ζητήσω, κ. Πρόεδρε και κ. Υπουργέ, όσο πιο σύντομα να τα έχουμε στη διάθεσή μας, έτσι ώστε να μπορούμε να αξιολογήσουμε πολύ κρίσιμα κεφάλαια της συγκεκριμένης σύμβασης και του συγκεκριμένου έργου.

Κεφάλια που αφορούν τον προϋπολογισμό του έργου το οποίο τελικά δεν το γνωρίζουμε και δεν προκύπτει από το κείμενο που έχουμε μπροστά μας σήμερα, το χρηματοοικονομικό μοντέλο, το χρονοδιάγραμμα και μια σειρά δηλαδή κεφαλαίων τα οποία θα μας οδηγήσουν να αξιολογήσουμε την αποτελεσματικότητα, αλλά και συνολικά το συγκεκριμένο έργο, το οποίο νομίζω ότι θα πρέπει να είναι υπόψη της Εθνικής Αντιπροσωπείας.

Πρόκειται για ένα μεγάλο αναπτυξιακό έργο, ένα έργο πνοής, το μεγαλύτερο που θα γίνει για τη χώρα, με σοβαρές οικονομικές, κοινωνικές και αναπτυξιακές διαστάσεις για τη χώρα, αλλά ειδικά για την Κρήτη.

Ένα διαχρονικό και διακομματικό αίτημα εδώ και πάρα πολλά χρόνια, το οποίο ωστόσο θα πρέπει να καυτηριάσω από την πρώτη στιγμή, διότι ήρθε με μια μεγάλη καθυστέρηση δεκαετιών, παρότι είχαμε τα τελευταία χρόνια πρωταθλήτρια την Κρήτη και τον συγκεκριμένο οδικό άξονα σε θανάτους και ατυχήματα στην Ευρώπη. Συνεπώς, είναι και ένα ζήτημα που αφορά προφανώς, πέρα από την αναπτυξιακή του διάσταση, την οικονομική και οικονομική και την οδική ασφάλεια.

Θα ήθελα να πω ότι η παρούσα Κυβέρνηση από το 2021 είχε δεσμευτεί ότι μέχρι το 2024 - για να καυτηριάσω δηλαδή την καθυστέρηση - θα είναι ανοικτό σε όλα τα μέτωπα το έργο. Ωστόσο, βρισκόμαστε στο 2025 και από εδώ και πέρα προχωράμε.

Συνεπώς, θα πρέπει να κερδηθεί αυτός ο χαμένος χρόνος και θα πρέπει σε τρεις βασικούς άξονες, να συμφωνήσουμε ότι θα υπάρχει τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων, τήρηση των Συμβατικών δεσμεύσεων του παραχωρησιούχου, και βεβαίως, μια ικανοποίηση των ζητημάτων που αφορούν και άπτονται σε σχέση με τα συμπληρωματικά έργα και τα Διόδια, τα οποία προέκυψαν την τελευταία στιγμή.

Να πω, πριν να μπω στα δύο ζητήματα που νομίζω ότι είναι πάρα πολύ σημαντικά. Να μπω σε ένα κυρίαρχο ζήτημα, το οποίο αφορά το ζήτημα της Σύνδεσης του (ΒΟΑΚ) με τη Σητεία. Με το συγκεκριμένο έργο, ουσιαστικά επιτυγχάνεται ένας ακρωτηριασμός της Κρήτης, ένας ιδιότυπος ακρωτηριασμός, ο οποίος νομίζω ότι δεν θα πρέπει να γίνει ανεκτός και από την Πολιτική Ηγεσία και από όλα τα Κόμματα, αλλά προφανώς και από την κοινωνία της Κρήτης.

Εδώ θα ήθελα για λόγους τυπικούς και δεσμευτικότητας, με κάποιο τρόπο το Υπουργείο, να κάνει μια αναφορά εκ προοιμίου γι’ αυτό το μεγάλο ζήτημα, το οποίο δεν απασχολεί προφανώς μόνο τους Λασιθιώτες, αλλά απασχολεί σημαντικά την Κρήτη.

Μπαίνω, λοιπόν, σε ότι αφορά το ζήτημα το μεγάλο των Διοδίων και παρά τις δεσμεύσεις που υπήρχαν από προηγούμενους Πρωθυπουργούς και τον σημερινό Πρωθυπουργό, η Κυβέρνηση το κρατούσε καλά κρυμμένο μυστικό το θέμα των Διοδίων, παρά την Νησιώτικο χαρακτήρα της Κρήτης και παρά τις εξαιρετικά λίγες περιπτώσεις που έχουμε στην Ευρώπη όπου νησί να έχει επιβολή Διοδίων.

Ξεκινάω ότι δεν λήφθηκαν υπόψη τους οι αποφάσεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Δήμων και Περιφέρειας, σε σχέση με την άρνησή τους απέναντι στα Διόδια, να πω ότι γίνεται μια αναφορά και προκαταβολικά οι χρήστες θα πληρώνουν το έργο με τους τοπικούς Σταθμούς Διοδίων.

Όπου θα τοποθετηθούν κατά τον άξονα του (ΒΟΑΚ), πριν ακόμα παραδοθεί συνολικά το έργο σε κρίση, αλλά επιμέρους κατά την περίοδο Τ1 την πρώτη χρονική περίοδο Τ1. Ουσιαστικά θα χρηματοδοτήσουν προκαταβολικά οι χρήστες το έργο και βέβαια, το μεγάλο θέμα που αφορά στα «σκιώδη Διόδια» με την ομάδα, με την οποία μελετήσαμε τη συγκεκριμένη Σύμβαση, αλλά και παρόμοιες Συμβάσεις σε όλη την Ευρώπη. Τουλάχιστον μέχρι σήμερα, δεν έχει πέσει στην αντίληψή μας να υπάρχει κάπου στην Ευρωπαϊκή Ένωση αυτό το διπλό σύστημα Διοδίων όπου ταυτόχρονα θα υπάρχει το τυπικό Σύστημα Διοδίων και η εφαρμογή των «σκιωδών Διοδίων».

Πρόκειται προφανώς περί Ελληνικής πατέντας όπου θα πληρώνει και ο οδηγός, αλλά και το Κράτος τα Διόδια και μάλιστα το Κράτος εξαιρετικά υψηλό ποσό που θα φτάνει μαζί με το Δικαίωμα Προαίρεσης, θα φτάνει μέχρι και τα 400 εκατομμύρια ευρώ. Και να πω εδώ ότι μέσα στο κόστος των Διοδίων, συμπεριλαμβάνονται δύο κόστη και το κόστος κατασκευής και το κόστος λειτουργίας προφανώς. Εμείς θεωρούμε ότι λόγω της εξαιρετικά μεγάλης καθυστέρησης που είχε το έργο για την Κρήτη, τουλάχιστον το κόστος κατασκευής δεν θα έπρεπε να ενσωματώνεται μέσα στο κόστος των Διοδίων, παρά μόνο αν θέλετε το κόστος λειτουργίας και συντήρησης του έργου.

Σε σχέση με την απαλλαγή των Διοδίων, υπάρχει μια πρόταση έτσι, ώστε να μπορούν να ενταχθούν και άλλες κατηγορίες πολιτών όπως οι μακροχρόνια άνεργοι, οι δικαιούχοι κοινωνικού τιμολογίου ρεύματος, οι φοιτητές του Πανεπιστημίου Κρήτης και του Ελληνικού Μεσογειακού Πανεπιστημίου.

Προφανώς, θα πρέπει να ξανά συζητήσουμε την πρόβλεψη που υπάρχει σε σχέση με τη διέλευση την τελευταία ώρα από το Σταθμό Διοδίων, διότι αφορά και επιχειρήσεις, οι οποίες πηγαινοέρχονται με τα οχήματα, συνεπώς θα πρέπει να αρθεί αυτή η πρόβλεψη.

Δεν έχει ενταχθεί μέσα στην απαλλαγή ο Κόμβος της Αλικαρνασσού, ο οποίος είναι ουσιαστικά ένας Αστικός Κόμβος και βέβαια, δεν έχουν ενταχθεί σε σχέση με την απαλλαγή όλοι οι κάτοικοι των Δήμων Μαλεβιζίου και Ηρακλείου, οι οποίοι βρίσκονται εκτός των κόμβων Γαζίου και αεροδρομίου όπως ας πούμε οι κάτοικοι Καρτερού, οι κάτοικοι της Ροδιάς, του Παλαίκαστρου, κάποιοι δηλαδή, των Δήμων, οι οποίοι μέχρι σήμερα να χρησιμοποιούν το συγκεκριμένο Οδικό Άξονα, για να πάνε στη δουλειά τους και να έρθουν τέλος πάντων, εντός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Ηρακλείου Γαζίου.

Να πω ότι με την εισαγωγή των διοδίων, θα υπάρχει μια τρομερή κυκλοφοριακή επιβάρυνση εντός των πόλεων. Και παρόλα ταύτα, δεν προβλέπεται η αναγκαιότητα ελέγχου των κυκλοφοριακών επιπτώσεων του συστήματος διοδίων στα αστικά κέντρα, για τον μητροπολιτικό Δήμο Ηρακλείου, που συμπεριλαμβάνει, δηλαδή, το συγκρότημα Αλικαρνασσός, Γκάζι, Ηράκλειο με την επιρροή που θα έχει αυτό στο παραλιακό μέτωπο και στους επιμέρους βασικούς Οδικούς Άξονες, αλλά και στο παράπλευρο δίκτυο.

Διευκρινήσεις θα πρέπει να πάρουμε και χρειάζονται περαιτέρω, σε σχέση με το χρόνο υλοποίησης των συστημάτων που αποτελούν προϋποθέσεις για την εφαρμογή των παραπάνω απαλλαγών, σε σχέση και με την εφαρμογή των σκιωδών διοδίων.

Δηλαδή, είναι προαπαιτούμενο να έχει υπάρξει σε πλήρη λειτουργία το «εθνικό σύστημα χρέωση ηλεκτρονικών` διοδίων». Θα πρέπει να υπάρξει μια δέσμευση κατά πόσο θα είναι εφικτό αυτό σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα και να μην λειτουργήσει ο σταθμός διοδίων, πριν την λειτουργία αυτού του «εθνικού συστήματος ηλεκτρονικών διοδίων» και των σημείων καταγραφής ηλεκτρονικών διοδίων.

Κλείνοντας, θα πρέπει να πω ότι δεν γνωρίζουμε με βάση τη Σύμβαση των 318 σελίδων, τι γίνεται σε σχέση με την άσκηση και την πορεία των ένδικων μέσων που έχουν ασκήσει οι Δήμοι Ηρακλείου και Μαλεβιζίου. Υπάρχει, μια προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας και αυτό είναι κάτι το οποίο θα μας απασχολήσει στο μέλλον. Θα μας βοηθούσε εξαιρετικά, αν είχαμε τα προσαρτήματα, να μπορούμε να γνωρίζουμε τουλάχιστον σε τι μελετητικό επίπεδο βρίσκονται όλα αυτά και πόσο θα μπορούσε να επηρεαστεί και σε επίπεδο χρηματοδοτικό και χρηματοοικονομικό οι συγκεκριμένες προσφυγές, στο Συμβούλιο της Επικρατείας. Κάτι το οποίο όμως, δεν μπορούμε να το αξιολογήσουμε στην παρούσα φάση ακριβώς επειδή, δεν έχουμε όλη αυτή την πληροφορία.

Επίσης, δεν επιλύεται το βασικό ζητούμενο που είναι από τον Δήμο Ηρακλείου και από την κοινωνία του Ηρακλείου, της παύσης, δηλαδή, της λειτουργίας του ΒΟΑΚ ως ενός περιφερειακού δρόμου του Ηρακλείου και του πολεοδομικού συγκροτήματος του Ηρακλείου.

Άρα, δεν ξέρουμε κατά πόσο υπάρχει και το ενδεχόμενο της νότιας …..

Επίσης, δεν είναι σαφής η υποχρέωση κατασκευής βοηθητικών οδών και παράπλευρων δρόμων που εξυπηρετούν και το Β.Ο.Α.Κ, αλλά και τον υπόλοιπο κόσμο και να μην είναι υποχρεωτική η διέλευση των κατοίκων εν γένει. Δεν είναι σαφής και η υποχρέωση της μελέτης κατασκευής των συνοδών έργων, ειδικά για τα αντιπλημμυρικά έργα….

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (Λάκης) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Να ολοκληρώστε παρακαλώ.

**ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΥ (Φρέντυ) ΠΑΡΑΣΥΡΗ:** Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Ειδικά σε ότι αφορά τα αντιπλημμυρικά έργα, τα έχουμε ζήσει με το αεροδρόμιο Καστελλίου, όπου παρότι βρίσκεται σε εξέλιξη η κατασκευή του, προσπαθούμε τώρα να βρούμε χρηματοδότηση/επιδότηση εκατομμυρίων για να μην πλημμυρίζει η περιοχή πέριξ αυτού. Υπάρχει ένα σχετικό υπόμνημα του ΤΕΕ λοιπόν, το οποίο πρέπει να το λάβουμε υπ’ όψιν - το Υπουργείο και συνολικά η Βουλή, να το κουβεντιάσουμε στις επόμενες συνεδριάσεις.

Τέλος, δεν είναι στην πρώτη φάση παράδοσης για το Ηράκλειο το έργο για το πανεπιστημιακό, ούτε οι κόμβοι, ούτε η σήραγγα για το όρος, για τα οποία θα μπορούσαμε να είχαμε μεγαλύτερη και καλύτερη εικόνα, εάν είχαμε τα προσαρτήματα.

Τελειώνοντας λέω και πάλι κύριε Πρόεδρε και κύριε Υπουργέ, ότι θα έπρεπε σε πολύ εύλογο χρονικό διάστημα να τεθούν υπόψη μας και τα προσαρτήματα να κάνουμε μια καλύτερη αξιολόγηση. Υπάρχει ένας συνολικός προβληματισμός για την αξιολόγηση του συγκεκριμένου έργου και για το πως η κυβέρνηση επιλέγει να το καταθέσει για να το ολοκληρώσουμε στη Βουλή.

Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (Λάκης) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε,πολύ.Να προχωρήσουμε με την Ανεξάρτητη Βουλευτή, την κυρία Θεοδώρα Τζάκρη.

**ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΖΑΚΡΗ :** Κύριε Υπουργέ, σήμερα συζητούμε τον κυρωτικό νόμο της Σύμβασης Παραχώρησης του Β.Ο.Α.Κ. που αυτή τη στιγμή είναι το μεγαλύτερο δημόσιο έργο που υλοποιείται στη χώρα μας.

Η πρώτη παρατήρηση που έχω να κάνω είναι για την μεγάλη εικόνα της αναβάθμισης του Β.Ο.Α.Κ.. Σύμφωνα με τον ορισμό του, ο Β.Ο.Α.Κ. ενώνει τη δυτικότερα η πόλη της Κρήτης, δηλαδή, την Κίσσαμο Χανίων με την ανατολικότερη πόλη που είναι η Σητεία μέσα από έναν αυτοκινητόδρομο συνολικού μήκους 310 χιλιομέτρων.

Εδώ, όμως, έχουμε ένα σχήμα παραχώρησης από τα Χανιά μέχρι τη Χερσόνησο Ηρακλείου με μήκος περίπου 147 χιλιόμετρα, δηλαδή, σχεδόν το μισό μήκος του Β.Ο.Α.Κ. και το υπόλοιπο, το δυτικό τμήμα από την Κίσσαμο μέχρι τα Χανιά, περίπου 31 χλμ., αποτελεί προαίρεση για τη Σύμβαση Παραχώρησης και θεωρείται βέβαιο ότι θα ενταχθεί στη συνέχεια, άλλο αν δεν πρόλαβε να ενταχθεί από την αρχή.

Το ανατολικό τμήμα όμως, από τη Χερσόνησο μέχρι τη Σητεία, έχει μια ενδιαφέρουσα ιστορία. Το πρώτο κομμάτι από την Χερσόνησο μέχρι τη Νεάπολη περίπου 22 χιλιόμετρα αναβαθμίζεται σε αυτοκινητόδρομο μέσω ΣΔΙΤ, ενώ το επόμενο, Νεάπολη - Άγιος Νικόλαος, περίπου 15 χιλιόμετρα, αναβαθμίζεται σε αυτοκινητόδρομο ως δημόσιο έργο. Στη συνέχεια βέβαια θα ενταχθεί στη ΣΔΙΤ του προηγούμενου τμήματος για τη συντήρηση και τη λειτουργία του. Για το τμήμα Άγιος Νικόλαος - Σητεία έχει ο Θεός. Γνωρίζουμε βέβαια ότι αυτό το περίεργο σκηνικό είχε στηθεί παλιότερα, αλλά η δική σας κυβέρνηση που θα τα άλλαζε όλα προτίμησε να διατηρήσει το σχεδιασμό ως είχε.

Η δεύτερη παρατήρηση αφορά τους λειτουργούς και τους κατασκευαστές του Β.Ο.Α.Κ.. Έχουμε λοιπόν και εδώ πολύ ενδιαφέροντα στοιχεία. Η Κίσσαμος Χανίων – Χερσόνησος Ηρακλείου, το τμήμα αυτό, η Σύμβαση Παραχώρησης με παραχωρησιούχο την ΤΕΡΝΑ και κατασκευαστές το τμήμα ΤΕΡΝΑ, ΑΚΤΩΡ και METLEN. Tο τμήμα Χερσόνησος – Νεάπολη, ΣΔΙΤ με ιδιωτικό φορέα σύμπραξης το σχήμα ΤΕΡΝΑ, ΑΚΤΩΡ, ΙΝΤΡΑΚΑΤ, δηλαδή, ΤΕΡΝΑ, ΑΚΤΩΡ πλέον και κατασκευαστές το τμήμα ΤΕΡΝΑ, ΙΝΤΡΑΚΑΤ, δηλαδή, ΤΕΡΝΑ, ΑΚΤΩΡ. Το τμήμα Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος, δημόσιο έργο με κατασκευαστή την ΑΚΤΩΡ, το οποίο στη συνέχεια θα ενταχθεί στη ΣΔΙΤ, όπως ήδη είπα, του προηγούμενου τμήματος, με ιδιωτικό φορέα σύμπραξης στο σχήμα ΤΕΡΝΑ, ΑΚΤΩΡ, ΙΝΤΡΑΚΑΤ, δηλαδή, ΤΕΡΝΑ, ΑΚΤΩΡ. Νομίζω ότι εδώ, κύριε Υπουργέ, δικαιούμαστε να ξαναθυμηθούμε τις επιστολές διαμαρτυρίας όλων των εργοληπτικών οργανώσεων προς τον Υπουργό και τον Πρωθυπουργό τον περασμένο Δεκέμβριο για τη γιγάντωση συγκεκριμένων οικονομικών φορέων ως αποτέλεσμα της ακολουθούμενης κυβερνητικής πολιτικής.

Η τρίτη παρατήρηση έχει να κάνει με το πώς φτάσαμε ως εδώ. Κύριε Υπουργέ, η μελέτη που είχε εκπονηθεί από την προηγούμενη κυβέρνηση είχε καταλήξει σε εκτεταμένη αξιοποίηση του υπάρχοντος δρόμου για λειτουργικούς, οικονομικούς και περιβαλλοντικούς λόγους. Η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ανέτρεψε εκείνον το σχεδιασμό και κατέληξε σε ένα έργο με πάνω από 100 χιλιόμετρα νέου αυτοκινητόδρομου, την ώρα που θα πρέπει βεβαίως προφανώς να συντηρεί και το σημερινό δρόμο.

Ως αποτέλεσμα έχουμε έναν υπερδιπλασιασμό του κόστους του έργου που θα το πληρώσουν οι φορολογούμενοι, εκτός, βεβαίως, από τα διόδια που θα πληρώνουν οι χρήστες του έργου. Λέμε ότι θα το πληρώνουν οι φορολογούμενοι, διότι το έργο δεν αναμένεται να βγάλει τα λεφτά του από τα διόδια που θα καταβάλουν οι χρήστες του. Τη διαφορά θα την καλύπτει το δημόσιο, δηλαδή, εμείς όλοι οι φορολογούμενοι. Γι΄ αυτό άλλωστε η Ειδική Υπουργική Έκθεση του άρθρου 75 παράγραφος 3 του Συντάγματος εκτιμά δαπάνη σκιωδών διοδίων 343,8 ή 400,7 εκατομμυρίων ευρώ χωρίς ή με την προαίρεση αντίστοιχα σε παρούσα αξία για όλη τη διάρκεια της Σύμβασης.

Η τέταρτη παρατήρηση έχει να κάνει με την έλλειψη πληροφόρησης και ενημέρωσης. Κύριε Υπουργέ είναι αδιανόητο να εξελίσσονται τέτοιες γιγαντιαίες συμβάσεις εν κρυπτώ. Έπρεπε να υπογραφεί η Σύμβαση Παραχώρησης για να έρθει στη Βουλή για κύρωση για να μάθουμε τι περιλαμβάνει και πάλι μόνο η Σύμβαση. Τα σχεδόν 20 προσαρτήματα πού βρίσκονται; Τι λένε ακριβώς;

Αν η Σύμβαση έρχεται στη Βουλή μόνο και μόνο για να συνευλογήσουμε τα τετελεσμένα, χωρίς γνώση του περιεχομένου τους και να δεσμεύουμε τον ελληνικό λαό, επικυρώνοντας μια Σύμβαση που εξελίχθηκε ερήμην μας και ερήμην του, λυπούμαστε αλλά δεν μπορούμε να το κάνουμε.

Η πέμπτη και τελευταία παρατήρηση αφορά τις επικείμενες αντιδράσεις. Κύριε Υπουργέ, είναι βέβαιο ότι η υλοποίηση του έργου θα συναντήσει ισχυρές αντιδράσεις και αυτό θα πρέπει να είναι αναμενόμενο λόγω του τρόπου με τον οποίον ωρίμασε. Αναρωτιόμαστε, έχουν συμφωνήσει οι δήμοι για τα διαλαμβανόμενα στη Σύμβαση; Τι θα γίνει με τις παρακάμψεις των Χανίων, του Ρεθύμνου και του Ηρακλείου; Τι προβλέπεται από τη Σύμβαση να υλοποιηθεί εκεί; Θα αλλάξετε την άσφαλτο και θα την ξαναβάψετε; Φτάνει αυτό στους δήμους; Δεν αναφέρομαι βεβαίως μόνο στους δήμους που έχουν προσφύγει ήδη στο Συμβούλιο της Επικρατείας αλλά και στους υπόλοιπους. Φοβάμαι ότι έχουμε να ζήσουμε πολλά ακόμα.

Εν κατακλείδι, κύριε Υπουργέ, η ανάγκη αναβάθμισης του ΒΟΑΚ σε αυτοκινητόδρομο δεν αμφισβητείται, νομίζω, από κανέναν στη χώρα μας. Ωστόσο, οι εξελίξεις δεν είναι καθόλου καθησυχαστικές. Το αντίθετο, φοβόμαστε ότι το έργο εισέρχεται σε μια περιπετειώδη φάση με άδηλη κατάληξη.

Ας το δούμε. Περιπέτεια νούμερο 1. Θα προλάβει η παραχωρησιούχος να απορροφήσει τα 200 εκατομμύρια ευρώ του Ταμείου Ανάκαμψης ή θα τα πληρώσουν κι αυτά από την τσέπη τους οι φορολογούμενοι; Περιπέτεια νούμερο 2. Θα προλάβει το δημόσιο να διαθέσει έγκαιρα τους χώρους εκτέλεσης του έργου, σύμφωνα με το άρθρο 7. 3. 2 ή θα οδηγηθούμε, όπως έχουμε συνηθίσει βέβαια, σε γεγονός καθυστέρησης, γεγονός ......... δημοσίου, που θα το πληρώσουν και αυτό οι φορολογούμενοι; Η περιπέτεια νούμερο 3. Θα κατασκευαστεί το έργο με βάση όσα προβλέπονται στα συμβατικά τεύχη ή θα οδηγηθούμε σε τροποποιήσεις του φυσικού αντικειμένου, που θα επιβαρύνουν βαρύτατα το έργο και θα τις πληρώσουν και αυτές οι φορολογούμενοι;

Αυτές, λοιπόν, οι πέντε παρατηρήσεις και περιμένω, βεβαίως, τις απαντήσεις σας και την τοποθέτησή σας.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και περνάμε τώρα μέσω webex στον κύριο Γεώργιο Μανούσο, ανεξάρτητο βουλευτή που έχει ζητήσει να παρέμβει. Έχετε το λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΟΥΣΟΣ:** Ευχαριστώ πάρα πολύ. Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ. Συζητούμε σήμερα μια σύμβαση με εξαιρετικά βαρύ αποτύπωμα για τα δημόσια οικονομικά και για τις επόμενες γενιές. Μια σύμβαση για το βόρειο οδικό άξονα Κρήτης, ένα έργο με ζωτική σημασία, που μετατρέπεται ωστόσο σε υπόγεια μεταφορά πλούτου από το κράτος στους παραχωρησιούχους.

Ο ΒΟΑΚ, πράγματι, είναι ένα όνειρο δεκαετιών. Από τη δεκαετία του 1960 μέχρι σήμερα, το κράτος δεν κατάφερε να παραδώσει στην Κρήτη ένα σύγχρονο, ασφαλή και τάχιστο αυτοκινητόδρομο. Αποτέλεσμα, δεκάδες νεκροί κάθε χρόνο. Μάλιστα, μόνο το 2024 καταγράφηκαν 64 θάνατοι στην Κρήτη από τροχαία, οι 20 επί του ΒΟΑΚ. Πριν από λίγες ώρες, μάλιστα, στο ύψος του Γερανίου στα Χανιά, είχαμε ένα ακόμα ατύχημα, ευτυχώς όχι θανατηφόρο.

Εις ότι με αφορά, λόγω εντοπιότητας, τον ΒΟΑΚ τον έχω περιδιαβεί πάμπολλες φορές, ίσως και δεκάδες, αν όχι εκατοντάδες. Σε κάθε στροφή υπάρχει σαν μια θλιβερή ανάμνηση ένα εκκλησάκι, από τους νέους συμπατριώτες μας που έχασαν τη ζωή τους σε αυτό τον αυτοκινητόδρομο. Και ενώ η τραγική αυτή στατιστική θα έπρεπε να μας αφυπνίσει, η κυβέρνηση μετατρέπει το έργο αυτό σε εργολαβική εκμετάλλευση 35 ετών, με το δημόσιο εγγυητή των εσόδων του ιδιώτη, μέσω των περιβόητων σκιωδών διοδίων.

Η σύμβαση παραχώρησης είναι επιζήμια. Θα απαριθμήσω, ένα προς ένα, για ποιο λόγο συμβαίνει αυτό, δίνοντας στην ουσία μια σύμβαση κομμένη και ραμμένη στον εθνικό εργολάβο, δηλαδή στην ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ. Πρώτον, το κράτος δεν εισπράττει διόδια, αλλά πληρώνει ανά όχημα στον παραχωρησιούχο, με ετήσιο κόστος που βαραίνει αποκλειστικά τους φορολογούμενους. Δεύτερον, το ποσοστό αποζημίωσης ξεκινά από 64,62% του διοδίου τέλους και δεν υπάρχει μηχανισμός οροφής ή ελέγχου αποδοτικότητας. Τρίτον, σε περίπτωση απόκλισης από αυτές τις προσδοκίες, το δημόσιο πληρώνει ρήτρες διαφοράς ακόμη και για ανωτέρα βία. Δεν υπάρχει πρόβλεψη για επανεξέταση, αναπροσαρμογή ή επιμερισμό κερδών, ακόμη κι αν το έργο αποσβεστεί νωρίτερα. Πέμπτον, αυτό δεν είναι σύμβαση ισότητας. Είναι μια δανειακή σύμβαση, υποθήκη επί της ουσίας 35 ετών, εις βάρος των επόμενων κυβερνήσεων, των Κρητικών, αλλά και όλων των Ελλήνων πολιτών.

Το ερώτημα είναι αν υπάρχει εναλλακτική ή τελοσπάντων ένας διαφορετικός δρόμος. Κι όμως υπάρχει. Κατά τη γνώμη μου, ο σιδηρόδρομος Κρήτης. Θα εξηγήσω τώρα αμέσως τους λόγους γιατί το προτείνω αυτό το μέτρο. Διότι, αντί να επενδύσουμε 2,3 δις ευρώ σε ρήτρες και αποζημιώσεις εργολάβων, γιατί να μη σχεδιάζουμε παράλληλη σιδηροδρομική γραμμή Σητεία - Κίσσαμος. Το κόστος εκτιμάται σε 4,2 δισεκατομμύρια ευρώ για ανεξάρτητη, ωστόσο, κατασκευή, αλλά μειώνεται στο μισό σχεδόν, δηλαδή περίπου στα δυόμιση δισεκατομμύρια ευρώ, αν κατασκευαστεί παραπλεύρως του ΒΟΑΚ, στο δρόμο δηλαδή που επίκειται να κατασκευαστεί, επωφελούμενοι από τις ίδιες απαλλοτριώσεις, τα τεχνικά έργα, τους σταθμούς και τα ενεργειακά δίκτυα.

Τι θα κερδίζαμε από ένα τέτοιο έργο. Πρώτον, μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Δεύτερον, πολυτροπικό τουριστικό μοντέλο. Τρίτον, μηδενικές εκπομπές ρύπων. Τέταρτον, ανάπτυξη χωρίς μονοπωλιακή εκμετάλλευση και πέμπτον, αποσυμφόρηση του ίδιου του ΒΟΑΚ. Είναι αυτό μια ουτοπία ή στρατηγική επιλογή; Εγώ θεωρώ ότι είναι πολιτική βούληση. Θα κάνω κάποια ερωτήματα στην κυβέρνηση και θέλω να απαντήσει ο κύριος Υπουργός εν συνεχεία.

Το πρώτο ερώτημα είναι γιατί δεν εξετάστηκε ποτέ σοβαρά ο παράλληλος σιδηρόδρομος, ως εναλλακτικό ή συμπληρωματικό έργο. Δεύτερον, γιατί αποδέχεστε μια σύμβαση που εγγυάται κέρδη στον ιδιώτη και ρίσκο στο δημόσιο; Τρίτον, γιατί δεν μπήκε ανώτατο πλαφόν κόστους για τα σκιώδη διόδια και τέταρτον, ποιο θα είναι το πραγματικό δημοσιονομικό αποτύπωμα στα πρώτα 10, 20, 30 έτη.

Εγώ προσωπικά δεν είμαι κατά του έργου, όντας κρητικός θεωρώ ότι αποτελεί μια εμβληματική προσπάθεια για όλους τους Κρήτες συμπατριώτες μου, όμως είμαι κατά των λογικών που το μετατρέπουν σε εργολαβικό ταμείο 35 ετών.

Η Κρήτη δικαιούται δρόμο και όχι χαράτσι. Η Ελλάδα δικαιούται υποδομές, όχι δέσμευση εγγυημένων κερδών για μία εταιρεία. Μην ξεχνάμε άλλωστε ότι η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ έχει αναλάβει σχεδόν τα περισσότερα δημόσια έργα στην Ελλάδα σήμερα, μεταξύ αυτών και το αεροδρόμιο Καστελίου και δεν ξέρουμε αν θα είναι και μέσα στο πλάνο της να τελειώσει το 2027, όπως είχε προγραμματιστεί.

Μακάρι να τελειώσει. Η ανάπτυξη πρέπει να είναι εθνική, οικολογική και δημοκρατικά ελεγχόμενη. Παρακαλώ λοιπόν τον κύριο Υπουργό να απαντήσει στα 4 ερωτήματα που του έκανα και κυρίως για τον παράλληλο σιδηρόδρομο, διότι θεωρώ ότι θα είναι στο μισό κόστος. Θα έχουμε ένα παράλληλο μέσο μεταφοράς τάχιστο, που θα εξοικονομήσει πάρα πολύ χρόνο, θα διεμβολίζει στην ουσία το νησί από το ένα άκρο στο άλλο.

Αυτά είχα να πω, σας ευχαριστώ και αναμένω τις απαντήσεις του Υπουργού.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει τώρα η κυρία Σπυριδάκη από το ΠΑΣΟΚ.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΣΠΥΡΙΔΑΚΗ**: Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μεγάλωσα στην Ιεράπετρα Λασιθίου ακούγοντας από παιδί να λέμε ότι η Κρήτη έχει τέσσερις νομούς, τους εξής τρεις. Τότε νόμιζα ότι είναι κακόγουστο αστείο, αλλά μεγαλώνοντας κατάλαβα ότι είναι η ωμή πραγματικότητα. Δεν χρειάζεται κανείς να είναι ούτε τεχνικός ούτε μηχανικός ούτε συγκοινωνιολόγος για να δει το αυτονόητο ότι ο ΒΟΑΚ είναι ένα έργο που καθορίζει την ενδοπεριφερειακή ισότητα και την ισοκατανομή στην ανάπτυξη της Κρήτης.

Εδώ και πέντε χρόνια ακούμε υποσχέσεις, πανηγυρικές εξαγγελίες, εγκαίνια, κορδέλες χωρίς έργο. Φτάσαμε στο σήμερα, να έχει καταστεί ένα σύμβολο άνισης μεταχείρισης.

Θα σας γυρίσω πίσω ενάμιση χρόνο πριν, σε επίκαιρη ερώτησή μου για το τμήμα Νεάπολη - Άγιος Νικόλαος, εκεί που υποτίθεται θα ξεκινούσαν τα έργα, εκεί που θα ολοκληρωνόντουσαν πιο γρήγορα, εκεί όπου υπήρχε σύμβαση και η χρηματοδότησή του ταμείου ανάκαμψης και ανθεκτικότητας και εγκεκριμένο σχέδιο. Εκεί που το ποσοστό προόδου είναι μικρό. Τότε ακούσαμε ότι είναι απίθανο να ολοκληρωθεί το κομμάτι του έργου εντός του χρονοδιαγράμματος του ταμείου ανάκαμψης και ανθεκτικότητας, με τον ίδιο τον Υφυπουργό να το παραδέχεται. Ένα τμήμα του έργου όπου το δημόσιο ξεκίνησε διαγωνισμούς και συμβάσεις, χωρίς να έχει διασφαλίσει τις απαλλοτριώσεις, εκδόθηκαν αποφάσεις αποζημίωσης μετά την ανάθεση χωρίς το κτηματολόγιο να είναι έτοιμο με άπειρες λανθασμένες κτηματολογικές εγγραφές, με λανθασμένους υπολογισμούς, χωρίς διοικητική ωριμότητα χωρίς σεβασμό στα ίδια τα εργαλεία που η πολιτεία είχε στη διάθεσή της.

Αντί να αναλάβει κανείς την ευθύνη γι’ αυτή τη διαχειριστική αποτυχία, ακούμε μισόλογα περί δομικών προβλημάτων. Όχι κύριε Υπουργέ, δεν είναι δομικό το πρόβλημα, είναι βαθιά πολιτικό και έχει ονοματεπώνυμο. Την αδράνεια, την αβελτηρία και την προχειρότητα με την οποία η κυβέρνηση αντιμετωπίζει την ανατολική Κρήτη. Πρόσφατα μάλιστα ταξιδέψατε στο τμήμα Νεάπολη - Άγιος Νικόλαος. Είδατε στρατηγικά έργα; Είδατε αναπτυξιακά άλματα; Γιατί η δική μου καθημερινή πραγματικότητα όταν επιστρέφω στην περιφέρειά μου μία φορά κάθε εβδομάδα και τον δρόμο αυτόν τον περνάω τουλάχιστον τέσσερις φορές, δεν είναι αναπτυξιακά άλματα. Είναι κολλημένα φορτηγά, επισκέπτες που αγχώνονται να προλάβουν την πτήση τους, παραγωγοί και έμποροι που αγχώνονται να προλάβουν την αγορά τους και να φτάσουν στο λιμάνι στην προκαθορισμένη ώρα για να μην πληρώσουν πρόστιμο.

Είναι όλα αυτά που ορίζουν τη δική μας καθημερινότητα. Αυτό το κομμάτι του ΒΟΑΚ, το κρίσιμο για την καθημερινότητα, την οικονομία και τον τουρισμό της ανατολικής Κρήτης, έχει γίνει ένα σύμβολο αδιαφορίας και το χειρότερο, η κυβέρνηση έχει στα χέρια της τη δυνατότητα να βελτιώσει την κατάσταση με την ενεργοποίηση της προαίρεσης και δεν το κάνει. Κάνει ότι δεν τη βλέπει.

Έχετε λοιπόν τα 17 εκατομμύρια ευρώ – όπως είχε δεσμευτεί ο Υπουργός πέρσι στην ερώτησή μου – προϋπολογισμένα για να τα βάλετε στην προαίρεση της παλαιάς εθνικής οδού και δεν το κάνετε ή δεν έχουμε τα χρήματα; Ούτε λόγος ούτε σχέδιο ούτε τοπική διαβούλευση. Μόνο δεσμεύσεις που δεν τις βλέπουμε να γίνονται έργο.

Το Υπουργείο Υποδομών απόν. Η εργολήπτρια εταιρεία περιμένει ένα σήμα και το κράτος σιωπά. Αν αυτό δεν είναι απλώς αμέλεια, είναι η επιτομή της πολιτικής απάθειας. Εάν ήσασταν έστω μία φορά σ’ ένα φορτηγό που αγωνιά να προλάβει το καράβι, τότε θα είχατε ενεργοποιήσει την προαίρεση, αν ήσασταν Ι.Χ. πίσω από ένα τουριστικό λεωφορείο που προσπαθεί να στρίψει σε δρόμο μιας λωρίδας με κολωνάκια, δεν θα ανεχόσασταν άλλο αυτή την κοροϊδία. Αν βλέπατε το ασθενοφόρο να μη μπορεί να περάσει, δεν θα γιορτάζατε κατά την τελευταία επίσκεψή που κάνατε στην Κρήτη.

Αντ’ αυτού τι κάνει η κυβέρνηση;

Προχωρά μονομερώς στην ενεργοποίηση της … Ηράκλειο Χανιά και αφήνει την ανατολική Κρήτη. Την περιοχή που διαθέτει τμήμα με ώριμες μελέτες, με απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων και εθνικές ανάγκες. Από εσάς τίποτα. Τις εξαγγελίες σας για ΕΣΠΑ τις είδαμε, έμεναν στα συρτάρια. Και τώρα μας λέτε για πέμπτη φορά ότι θα χρηματοδοτήσετε τις μελέτες μέχρι τη Σητεία. Ξανά μελέτες, μελέτες που σε ορισμένα τμήματα ήδη έχουν ολοκληρωθεί με δημόσιο χρήμα. Τι ακριβώς θα πληρώσουμε, την ακινησία σας;

Σαν να μην έφτανε αυτό, μας φέρνετε και το θέμα των διοδίων χωρίς διαφάνεια. Για πρώτη φορά στην Ευρώπη οι κάτοικοι ενός νησιού καλούνται να πληρώσουν διόδια από την πρώτη μέρα έναρξη των έργων, όχι γιατί τα έργα ολοκληρώθηκαν, αλλά για να εξοικειωθούμε.

Δεν είναι μόνο αυτό, στην καθημερινότητα μας ακόμα και στις αστικές μετακινήσεις σε Ηράκλειο Χανιά και Ρέθυμνο, εφαρμόζετε την παγκόσμια πατέντα των σχεδόν διοδίων. Δεν τα πληρώνει απευθείας ο πολίτης, τα πληρώνει το δημόσιο, δηλαδή έμμεσα ο πολίτης, μέσα από τον κρατικό προϋπολογισμό. Κι όλα αυτά τη στιγμή που η Ε.Ε. έχει ρητά θεσπίσει εξαιρέσεις για την νησιωτικότητα, με χαρακτηριστικά παραδείγματα τη Σικελία, τη Μαγιόρκα, τη Μάλτα, και την Κύπρο, όπου τέτοιες επιβαρύνσεις δεν επιβάλλονται. Αλλά τελικά για εσάς η Κρήτη είναι νησί; Αν αυτό δεν είναι πολιτική υποκρισία εις βάρος της ανατολικής Κρήτης τότε τι είναι.

Σας ρωτώ, θα ισχύσουν διόδια και στο νομό Λασιθίου, θα πληρώσουμε για δρόμους που δεν υπάρχουν; Αυτός είναι ο σχεδιασμός σας, χωρίς κοινωνικό πρόσημο, χωρίς ισόρροπη ανάπτυξη. Ένας σχεδιασμός που αφήνει πίσω την ανατολική Κρήτη, το Λασίθι, τους ανθρώπους που δεν ζητούν ρουσφέτι, ζητούν ισότητα και αξιοπρέπεια.

Η δική μας θέση είναι σταθερή και έχει μέσα του το εξής, ο ΒΟΑΚ πρέπει να φτάνει μέχρι τη Σητεία ολόκληρος, όχι αποσπασματικά, όχι επιλεκτικά, όχι φωτογραφικά. Και επιτρέψτε μου να είμαι σαφής, σίγουρα δεν είμαστε κατά των έργων. Θέλουμε έργα, θέλουμε ανάπτυξη, αλλά θέλουμε υλοποίηση και όχι λόγια, όχι υπογραφές, φωτογραφίες και φιέστες, όχι ψιλά γράμματα, καθυστερήσεις, επιπλέον κόστη και χαμένα χρονοδιαγράμματα.

Σας το είπα ξανά, κύριε Υπουργέ, στην προηγούμενη Επιτροπή για το φράγμα των Μπραμιανών, η ευθύνη δεν ολοκληρώνεται στην υπογραφή μιας σύμβασης, εκεί ξεκινάει. Εμείς στο Λασίθι θέλουμε ένα βόρειο οδικό άξονα ενιαίο, σύγχρονο, αδιαίρετο, δίκαιο, από την Κίσαμο μέχρι τη Σητεία. Χρειαζόμαστε έναν βόρειο οδικό άξονα να καλύπτει την ασφάλεια και ένα νότιο οδικό άξονα ο οποίος να ενώνει και τη νότια Κρήτη με την ανάπτυξη, την οικονομία, την υγεία και την ασφάλεια. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Πριν δώσω το λόγο στον Υπουργό, να ανακοινώσω τους φορείς, οι οποίοι έχουν προταθεί και θα κληθούν για την ακρόαση φορέων. Το ΤΕΕ, το Οικονομικό Επιμελητήριο Ελλάδος, τμήμα ανατολικής Κρήτης και τμήμα δυτικής Κρήτης, Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Ηρακλείου, Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Χανίων, Δήμοι Χανίων, Αποκορώνου, Ρεθύμνου, Μυλοποτάμου, Μαλεβιζίου, Ηρακλείου, Κισάμου, Πλατανιά, Χερσονήσου, Αγίου Νικολάου, Σητείας, Ιεράπετρας, Περιφέρεια Κρήτης, Σύλλογος Τουριστικών Πρακτόρων Κρήτης, Σύλλογος Τουριστικών Πούλμαν Κρήτης, ΚΤΕΛ Κρήτης, Ένωση Ξενοδόχων Κρήτης, Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων. Όλα αυτά κάνουν 23 φορείς.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»):** Μια διευκρίνιση, ξεκινήσατε με το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, είναι καλό να κατατμηθεί, επειδή δεν το ανέφερε η Πρόεδρος, να έχουμε και τα δύο τμήματα, ανατολικής και δυτικής Κρήτης. Αυτό εννοούμε ως Τεχνικό, μην τυχόν και προσκληθεί το κεντρικό ΤΕΕ που δεν έχει νομίζω επί της ουσίας.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ως επικεφαλής φορέας, θα φροντίζει η Γραμματεία της Επιτροπής όπως είπαμε κατά τη διαδικασία εκφώνησης των προτάσεων.

Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

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

Αρχικά, θέλω να τονίσω πως ο σχεδιασμός της Κυβέρνησης για τον Β.Ο.Α.Κ. είναι από την Κίσσαμο μέχρι τη Σητεία. Να το επαναλάβω, ο σχεδιασμός της Κυβέρνησης για το Β.Ο.Α.Κ. είναι από την Κίσσαμο μέχρι τη Σητεία.

Βεβαίως, υπάρχουν διαφορετικές φάσεις ωρίμανσης ανά τμήματα του Β.Ο.Α.Κ. και αυτό νομίζω, ότι είναι κάτι το οποίο είναι κατανοητό από όλους μας.

Πιο συγκεκριμένα, ο Β.Ο.Α.Κ. ήδη εκτελούνται έργα και όποιος πηγαίνει στην Κρήτη περνάει και βλέπει τα εργοτάξια. Άρα, δεν είναι θεωρία αυτό. Ήδη, έχουμε έργα από τον Άγιο Νικόλαο μέχρι τη Νεάπολη, το τμήμα του Δημόσιου έργου και από τη Νεάπολη μέχρι τη Χερσόνησο. Άρα, στο Νομό Ηρακλείου και στο Νομό Λασιθίου, ήδη έχουμε σημαντική εξέλιξη των εργασιών.

Αυτό το οποίο υπογράψαμε στις 9 Μαΐου, που πράγματι είναι μια πολύ σημαντική μέρα για την Κρήτη, εγώ θα σας πω και για όλη την Ελλάδα, είναι η Σύμβαση Παραχώρησης για το Κεντρικό Τμήμα του Β.Ο.Α.Κ. Χανιά – Ηράκλειο, τα 157 χιλιόμετρα και βεβαίως, μετά ακολουθεί όσο το δυνατόν γρηγορότερα μπορούμε και το κομμάτι της προαίρεσης από τα Χανιά μέχρι την Κίσσαμο.

Από κει και έπειτα, ξεκινώντας από τον Άγιο Νικόλαο φτάνοντας μέχρι την Παχιά Άμμο, στο ανατολικό κομμάτι του νησιού, έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί οι μελέτες που απαιτούνται και από την Παχιά Άμμο στην Σητεία έχουμε πει, ότι θα χρηματοδοτήσουμε τις μελέτες από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα.

Πάμε τώρα όμως, να δούμε κάποιες από τις κριτικές που άκουσα, από κάποιους συναδέλφους.

Προφανώς θέλουμε τον Β.Ο.Α.Κ. από την Κίσσαμο μέχρι τη Σητεία. Δεν θέλουμε όμως, διόδια. Δεν υπάρχει αυτοκινητόδρομος χωρίς διόδια, να το ξεκαθαρίσουμε αυτό το πράγμα. Άρα, δεν μπορούμε να έχουμε και όλο το Οδικό Δίκτυο, έναν αυτοκινητόδρομο και να μην υπάρχουν διόδια.

Επίσης, όμως άκουσα να ολοκληρωθεί πιο γρήγορα και αναρωτιέμαι τι θέλετε να αλλάξουμε;

Θέλετε να μην δώσουμε σημασία στους περιβαλλοντικούς όρους, στους όρους της αρχαιολογίας, θέλετε να μπορέσουμε να πάμε τις διαγωνιστικές διαδικασίες πιο γρήγορα απ’ ότι απαιτούνται, να μην περάσει από το Ελεγκτικό Συνέδριο; Υπάρχουν συγκεκριμένες διαδικασίες, τις οποίες νομίζω όλοι καταλαβαίνουμε πως πρέπει να τηρηθούν.

Μετά άκουσα «να μη χάσουμε τα χρήματα του Ταμείου Ανάκαμψης», τα οποία πράγματι έχει εξασφαλίσει η Κυβέρνηση, όμως πρέπει να συζητήσουμε ακόμα περισσότερο μεταξύ μας, κάποια στιγμή πρέπει να λαμβάνεται και απόφαση. Άρα, άμα θέλουμε να αξιοποιήσουμε τα χρήματα του Ταμείου Ανάκαμψης πρέπει να προχωρήσουμε με πολύ πιο γρήγορους ρυθμούς. Θα το πω πολύ απλά, όπως λένε στο χωριό μου, δεν μπορούμε να έχουμε και την «πίτα ολάκερη και το σκύλο χορτάτο», πρέπει να λαμβάνουμε αποφάσεις.

Πάμε τώρα λίγο στη Σύμβαση Παραχώρησης αυτή, καθαυτή και πριν αναλύσω 25 σημαντικά στοιχεία για την Σύμβαση, θέλω να πω πως για να φτάσουμε σήμερα στην Κύρωση της Σύμβασης στο Κοινοβούλιο, έχουν συμβάλλει πολλοί άνθρωποι διαχρονικά. Προηγουμένως, πήρε τον λόγο και ο πρώην Υπουργός, ο κ. Χρήστος Σταϊκούρας, ο οποίος θέλω να το πω δημόσια έχει συμβάλει καθοριστικά, όπως και οι προηγούμενες ηγεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και θέλω να τους ευχαριστήσω για τη σημαντική τους δουλειά, όπως οφείλω να ευχαριστήσω βέβαια και τους υπηρεσιακούς παράγοντες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και βεβαίως, την Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Πάμε τώρα, να δούμε τα σημεία ένα προς ένα.

Πρώτον. Το προς συζήτηση σχέδιο νόμου αφορά στην Κύρωση της από 9 Μαΐου 2025, Σύμβαση Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα (Β.Ο.Α.Κ) στο τμήμα Χανιά – Ηράκλειο, μεταξύ αφενός του Ελληνικού Δημοσίου και της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΔΙΚΤΑΙΟΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και εκ τρίτου της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε.»

Δεύτερον. Η Κύρωση παρόμοιων Συμβάσεων Παραχώρησης με νόμο, συνιστά πάγια πρακτική, καθόσον περιέχουν διατάξεις που αφορούν και σε τρίτα πρόσωπα, όπως λόγου χάρη, οι χρήστες του αυτοκινητόδρομου ή σε παρεκκλίσεις από διατάξεις της νομοθεσίας περί Δημοσίων έργων, όπως λόγου χάρη, η επίβλεψη του έργου από ανεξάρτητο μηχανικό.

Τρίτον. Παρόλο ότι ο τίτλος του έργου αναφέρεται στο τμήμα Χανιά – Ηράκλειο, στην πραγματικότητα, το έργο περιλαμβάνει και τμήμα προαίρεσης, ήτοι το τμήμα Κίσσαμος – Χανιά, περίπου 30 χιλιόμετρα. Η προαίρεση αυτή θα ασκηθεί από το δημόσιο το συντομότερο δυνατόν, δηλαδή, αμέσως μετά την έκδοση των περιβαλλοντικών όρων του τμήματος αυτού. Και νομίζω ότι με αυτό τον τρόπο, απαντώ κιόλας για ποιο λόγο δεν συμπεριλαμβάνεται στην παραχώρηση.

Τέταρτον. Το τμήμα αυτό του Β.Ο.Α.Κ, Χανιά - Ηράκλειο ή και Κίσσαμος – Ηράκλειο, είναι το κρισιμότερο του βόρειου οδικού άξονα Κρήτης, με τη μεγαλύτερη κυκλοφορία και σύνδεση των κυριότερων λιμένων και αεροδρομίων της Κρήτης.

Πέμπτον. Η διάρκεια της σύμβασης ορίζεται στα 35 έτη, εκ των οποίων, τα 5 είναι η περίοδος μελετών, κατασκευών. Η ισχύς της σύμβασης άρχεται από την υπογραφή της, από την οποία ισχύουν ορισμένα άρθρα της, προκειμένου να είναι δυνατές κάποιες ενέργειες για την επίτευξη της ημερομηνίας έναρξης παραχώρησης, από την οποία άρχονται όλες οι προθεσμίες της σύμβασης. Οι προϋποθέσεις για την επίτευξη της ημερομηνίας έναρξης παραχώρησης, μεταξύ των οποίων είναι προφανώς και η κύρωση από τη Βουλή, ορίζονται στο άρθρο 4.

Έκτον. Σημειώνεται ότι από την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης, το δημόσιο δικαιούται να ζητήσει από τον παραχωρησιούχο να εκτελεί με δαπάνες του πρόδρομες εργασίες στο έργο, προκειμένου να επιταχυνθεί η κατασκευή του. Πρόθεση του Υπουργείου είναι στις πρόδρομες εργασίες να εκτελεστούν άμεσα και έργα οδικής ασφάλειας, προκειμένου να μετριαστούν τα ατυχήματα στον υφιστάμενο άξονα. Εδώ θέλω λίγο να σταθώ. Για εμάς, τα μέτρα αυξημένης οδικής ασφάλειας, είναι προτεραιότητα. Και όπως τα υλοποιήσαμε, με πολύ μεγάλη επιτυχία, τον τελευταίο ενάμιση χρόνο στο τμήμα Πάτρα - Πύργος, όπου μειώθηκαν αισθητά τα ατυχήματα - και νομίζω ότι αυτό είναι ένας κοινός στόχος όλων μας – αντιστοίχως, θα υλοποιήσουμε, όσο το δυνατόν γρηγορότερα μπορούμε, μέτρα οδικής ασφάλειας και σε τμήματα του Β.Ο.Α.Κ.. Νομίζω, ότι αυτό είναι κάτι το οποίο όλοι αναφέρατε. Όλοι θέλουμε να το κάνουμε και πολύ σύντομα θα μπορέσουμε να έχουμε και πολύ πιο συγκεκριμένες ανακοινώσεις.

Έβδομον. Η σύμβαση περιέχει λεπτομερείς υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου σχετικά με τον χρόνο κατασκευής του έργου, δηλαδή, τη διάρκεια της περιόδου μελετών- κατασκευών, σε 60 μήνες από την έναρξη της παραχώρησης, τα χρονοδιαγράμματα εφαρμογής, οι μελέτες, κατασκευές, περιόδου T1 και οι αποκλειστικές και ενδεικτικές προθεσμίες του έργου. Ορίζονται, επίσης, οι ποινικές ρήτρες, σε περίπτωση παραβίασης εκ μέρους του παραχωρησιούχου, των προθεσμιών αυτών. Τέλος, ορίζονται οι προϋποθέσεις και η διαδικασία έκδοσης των βεβαιώσεων περάτωσης εργασιών από τον ανεξάρτητο μηχανικό.

Όγδοον. Περιγράφονται λεπτομερώς οι υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου ως προς τη λειτουργία, συντήρηση και επισκευή του έργου παραχώρησης, την διαρκή διαθεσιμότητα του έργου παραχώρησης, τα εγχειρίδια λειτουργίας, τη λειτουργία των σταθμών διοδίων, τη διέλευση επικίνδυνων φορτίων και υπερμεγέθων και υπέρβαρων οχημάτων, την αστυνόμευση του έργου παραχώρησης και τα σχέδια δράσης, την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων, την τακτική συντήρηση του αυτοκινητόδρομου, το εγχειρίδιο επιθεώρησης και συντήρησης, το σύστημα διαχείρισης αυτοκινητοδρόμου, το λεγόμενο Accent Management System.

Ένατον. Επίσης, καθορίζονται οι κύριοι δείκτες απόδοσης και το σύστημα αξιολόγησης, η διαδικασία ελέγχου τήρησης των δεικτών αυτών και η εκ μέρους του παραχωρησιούχου, οφειλόμενες στο δημόσιο αποζημιώσεις, σε περιπτώσεις μη επίτευξης των απαιτούμενων τιμών των κύριων δεικτών απόδοσης. Συνεπώς, το έργο παρακολουθείται συνεχώς ως προς τη λειτουργία του και η παραβίαση των υποχρεώσεων αυτών από τον παραχωρησιούχο, συνεπάγεται οικονομικές κυρώσεις σε βάρος του.

Δέκατον. Με στόχο την εξασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος, ο παραχωρησιούχος υποχρεούται να συμμορφώνεται πλήρως με τους όρους που καθορίζονται στους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους του έργου, τις απαιτήσεις της ειδικής συγγραφής υποχρεώσεων και του κανονισμού μελετών έργου, καθώς και με περιβαλλοντικές άδειες και με τη νομοθεσία περί προστασίας του περιβάλλοντος.

Επίσης, ο παραχωρησιούχος υποχρεούται να προβεί με δαπάνες και ευθύνη του και σύμφωνα με τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις, στην εκτέλεση όλων των έργων που είναι απαραίτητα για την τήρηση των εκάστοτε ισχυόντων ορίων οδικού θορύβου και αέριων ρύπων, καθ’ όλη τη διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης και στην εγκατάσταση ηχοπετασμάτων ή και στην κατάλληλη φύτευση, για τη συμμόρφωση με τα όρια οδικού θορύβου στις θέσεις εκείνες που υπάρχει οργανωμένη δόμηση, όρια σχεδίου πόλεως ή όρια οικισμών ή υπάρχει ειδική εγκατάσταση, όπως μπορεί να είναι νοσοκομείο ή σχολείο.

Ενδέκατον. Ιδιαίτερη μέριμνα προβλέπεται στη Σύμβαση για την αποφυγή της προσβολής τυχόν αρχαιολογικών χώρων και αντικειμένων κατά την κατασκευή του έργου. Ο παραχωρησιούχος υποχρεούται να εκτελέσει με δαπάνες του αρχαιολογικές τομές συνολικού μήκους μέχρι 150 χιλιομέτρων ή με άλλες ενδεδειγμένες μεθόδους, όπως γίνεται γεωραντάρ έρευνα ανάλογης έκτασης. Τέλος, η Σύμβαση περιέχει λεπτομερή κατάλογο μνημείων στην περιοχή εκτέλεσης του έργου.

Δωδέκατον, για τη χρηματοδότηση που άκουσα πολλά. Η χρηματοδότηση του έργου προέρχεται από τρεις διαφορετικές πηγές:

α) ο παραχωρησιούχος υποχρεούται να επενδύσει εξ ιδίων ως μετοχικό κεφάλαιο και δευτερογενές χρέος συνολικά 219.375.477,92 ευρώ. Σε περίπτωση που ασκηθεί το δικαίωμα προαίρεσης τότε η επένδυση αυτή του παραχωρησιούχου αυξάνεται και φτάνει στα 243.567.830,40 ευρώ.

γ) Η χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου ανέρχεται σε 693 εκατομμύρια ευρώ και αν ασκηθεί το δικαίωμα προαίρεσης τότε η χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου αυξάνεται κατά 99 εκατ., άρα φτάνουμε στα 792 εκατομμύρια ευρώ και

γ) δάνεια προς τον παραχωρησιούχο από εμπορικές τράπεζες, τα δάνεια αυτά ανέρχονται σε 971,8 εκατομμύρια ευρώ χωρίς να έχει ενεργοποιηθεί το δικαίωμα προαίρεσης του τμήματος Κίσσαμος – Χανιά. Αν ενεργοποιηθεί η προαίρεση στα δάνεια αυτά ανέρχεται στο 1 δις 79 εκατομμύρια ευρώ.

Δεκατρία, διόδια – τέλη. Η Σύμβαση προβλέπει ανώτατο ύψος διοδίων - τελών 0,053 ευρώ ανά χιλιόμετρο προς ΦΠΑ, ότι δηλαδή ισχύει σε όλους τους αυτοκινητόδρομους της χώρας προς αποφυγή δυσμενούς ή ευμενούς διακριτικής μεταχείρισης σε τιμές 2022 για τα οχήματα κατηγορίας 2, δηλαδή, τα οχήματα με ή χωρίς ρυμουλκούμενο και ύψος μέχρι 2,2 μέτρα ενώ οι λοιπές κατηγορίες είναι οι ίδιες με τους άλλους αυτοκινητόδρομους. Επίσης, προβλέπεται η δυνατότητα του Δημοσίου να ζητεί την τροποποίηση των κατηγοριών οχημάτων με βάση τους εκπεμπόμενους ρύπους και το υπερβάλλον ποσό που προκύπτει θεωρείται ως Περιβαλλοντικό Τέλος και αποδίδεται στο Δημόσιο.

Τέλος, εξαιρούνται της καταβολής διοδίων - τελών τα οχήματα της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, της Ελληνικής Αστυνομίας, του Λιμενικού Σώματος, της Ελληνικής Ακτοφυλακής, των Ελληνικών και Συμμαχικών Ενόπλων Δυνάμεων, καθώς και οχήματα Πρώτων Βοηθειών του Εθνικού Κέντρου Άμεσης Βοήθειας, των Ατόμων με Αναπηρία περιλαμβανομένων και των Αναπήρων Πολέμου, του παραχωρησιούχου, του κατασκευαστή, του ανεξάρτητου μηχανικού και του λειτουργού του προσωπικού του Δημοσίου που ασκεί εποπτεία, επίβλεψη της εκτέλεσης της σύμβασης και τα Οχήματα Εταιρειών Οδικής Βοήθειας,

Δεκατέσσερα, σκιώδη διόδια. Δεδομένου ότι με το καθορισθέν ύψος διοδίων δεν καλύπτεται η ανάκτηση του κόστους της υποδομής περιλαμβανομένων των δαπανών λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης, εξυπηρέτησης των δανείων και απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων του παραχωρησιούχου, το Δημόσιο επέλεξε τη δυνατότητα καταβολής σκιωδών διοδίων το ποσοστό των οποίων επί του επιβαλλόμενου διοδίου αποτέλεσε στοιχείο ανάδειξης του διαγωνισμού και διαμορφώθηκε σε ποσοστό 64, 62% επί του κατά περίπτωση επιβαλλόμενου διοδίου - τέλους.

Η Σύμβαση περιέχει επιπλέον όρο που είναι το άρθρο 25 4.3 σύμφωνα με το οποίο σε περίπτωση που η απόδοση δεσμευτικής επένδυσης του παραχωρησιούχου είναι μεγαλύτερη της συμφωνηθείσας τότε το ποσοστό του σκιώδους διοδίου μειώνεται κλιμακωτά και εν τέλει μηδενίζεται.

Δεκαπέντε, προβλέπονται ειδικές διατάξεις για τις σήραγγες του έργου σηράγγων μήκους άνω των 500 μέτρων οι οποίες εμπίπτουν στις ρυθμίσεις του Προεδρικού Διατάγματος 230 του 2007 και την υποχρέωση του παραχωρησιούχου να εκπονήσει μελέτη ανάλυσης κινδύνου και να υποβάλει προς έγκριση τον φάκελο ασφάλειας κάθε σήραγγας στη Διοικητική Αρχή Σηράγγων.

Δεκαέξι, προβλέπεται υποχρέωση του παραχωρησιούχου για ασφαλιστική κάλυψη περιλαμβανομένου του Δημοσίου απορρέουσα είτε από το νόμο είτε από τη Σύμβαση η υποχρέωσή του περί μη μείωσης ή περιορισμού αυτής, όπως και ο χρόνος και τρόπος υποβολής των ασφαλιστικών συμβάσεων στο Δημόσιο το πρώτο ή μετά από ανανέωση ή παράταση.

Δεκαεπτά. Καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις άσκησης του δικαιώματος παρέμβασης και πρόσβασης από πλευράς δημοσίου στη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του έργου παραχώρησης.

Δεκαοκτώ. Αποτυπώνεται ο ορισμός των γεγονότων ανωτέρας βίας και παρατεταμένης ανωτέρας βίας και οι όροι και οι προϋποθέσεις ευθύνης, τόσο του δημοσίου, όσο και του παραχωρησιούχου, σε κάθε περίπτωση.

Δεκαεννέα. Προβλέπονται οι λόγοι, γεγονότα αθέτησης παραχωρησιούχου και οι προϋποθέσεις άσκησης του δικαιώματος καταγγελίας της Σύμβασης Παραχώρησης από το δημόσιο, όπως και ο χρόνος και τα αποτελέσματα, οικονομικά και μη, της καταγγελίας αυτής, όπως επίσης και οι λόγοι, γεγονότα αθέτησης δημοσίου και οι προϋποθέσεις άσκησης του δικαιώματος καταγγελίας της Σύμβασης Παραχώρησης από τον παραχωρησιούχο, όπως και ο χρόνος και τα αποτελέσματα της καταγγελίας αυτής.

Είκοσι. Θεσπίζεται η διαδικασία επιστροφής του έργου στο δημόσιο κατά τη λήξη της περιόδου παραχώρησης. Οι επάλληλες επιθεωρήσεις του έργου προς διαπίστωση της κατάστασής του, σύμφωνα με τις συμβατικές απαιτήσεις και η φορολογική μεταχείριση της μεταβίβασης, όπως και η μη εφαρμογή του άρθρου 479 του Αστικού Κώδικα.

Είκοσι ένα. Καθορίζεται λεπτομερώς ο τρόπος επίλυσης των διαφορών που τυχόν ανακύπτουν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος και εν συνεχεία από την ημερομηνία έναρξης παραχώρησης και καθ’ όλη τη διάρκεια αυτής, ήτοι διαδικασίες τεχνικών διαφορών και διαιτησίας.

Είκοσι δύο. Διευκρινίζονται θέματα φορολογικής φύσης, σχετικά με τη Σύμβαση Παραχώρησης, κατά τρόπο όμοιο με όλες τις μέχρι σήμερα συμβάσεις παραχώρησης.

Είκοσι τρία. Ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τροποποιήσεις με πρωτοβουλία του δημοσίου, περιλαμβανομένων και των συμπληρωματικών εργασιών, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του ν. 4413/2016 και ρυθμίζονται οι σχετικές οικονομικές επιπτώσεις τους.

Είκοσι τέσσερα. Καθορίζεται το εφαρμοστέο δίκαιο και η διαδικασία επίλυσης των ζητημάτων που θα ανακύψουν από την τυχόν μεταβολή της νομοθεσίας.

Είκοσι πέντε. Με τις λοιπές διατάξεις του σχεδίου νόμου ρυθμίζονται θέματα μη καταβολής διοδίων, τελών από τους χρήστες, έκδοση οικοδομικών αδειών, απαλλαγής από ανταποδοτικά τέλη των υπηρεσιών κοινής ωφέλειας, που παρέχει ο παραχωρησιούχος και την απαλλαγή από το φόρο μεταβίβασης κατά την επιστροφή του έργου στο δημόσιο.

Σημειώνεται ότι παρόμοιες διατάξεις απαντώνται σε όλες τις παραχωρήσεις οδικών αξόνων της χώρας.

Ενόψει των ανωτέρω η προς Κύρωση Σύμβαση Παραχώρησης είναι πλήρης, προστατεύει αποτελεσματικά τα συμφέροντα του δημοσίου και των πολιτών και εξασφαλίζει όχι μόνο την άρτια κατασκευή του έργου, αλλά και τη λειτουργία και συντήρησή του με τρόπο απόλυτα ελεγχόμενο από το δημόσιο. Το ίδιο μάλιστα το έργο θα συμβάλει με αποτελεσματικό τρόπο στην ανάπτυξη της Κρήτης, στη μείωση των ατυχημάτων και γενικότερα στην απασχόληση, στην αύξηση της απασχόλησης, την ανάδειξη αρχαιολογικών ευρημάτων, στην προστασία του περιβάλλοντος και γενικά στην οικονομία και φυσικά το δημόσιο συμφέρον.

Πριν κλείσω, επειδή έγινε αναφορά για τα αναπτυξιακά έργα της Κρήτης, θέλω να πω με μεγάλη χαρά πως στις 8 Μαΐου, μία ημέρα πριν την υπογραφή της Σύμβασης του Β.Ο.Α.Κ., ήμουν στην Ιεράπετρα, όπου υπογράψαμε ένα πολύ σημαντικό αναπτυξιακό έργο, ένα έργο για το οποίο και εσείς κυρία Σπυριδάκη έχετε εκφραστεί πάρα πολύ θετικά και στο κοινοβούλιο στην επιτροπή.

Άρα, νομίζω ότι το γεγονός ότι έχει υπογραφεί η Σύμβαση για την ενίσχυση του ταμιευτήρα των Μπραμιανών είναι ένα εξαιρετικά σημαντικό επίσης αναπτυξιακό έργο. Την ίδια μέρα με την υπογραφή της Σύμβασης του Β.Ο.Α.Κ. στις 9 Μαΐου στη συνέχεια με τον Πρωθυπουργό πήγαμε στην Πλακιώτισσα στη Μεσαρά, όπου εκεί έχει ολοκληρωθεί από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών η κατασκευή του φράγματος της Πλακιώτισσας. Η Περιφέρεια Κρήτης έχει ολοκληρώσει τις μελέτες για τα δίκτυα και ανακοίνωσε και ο Πρωθυπουργός τη χρηματοδότηση από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών των δικτύων των φραγμάτων.

Άρα, αμέσως-αμέσως, απλώς θέλω να πω ότι, το τελευταίο δίμηνο, έχουμε 3 πολύ σημαντικά αναπτυξιακά έργα, για όλη την Κρήτη. Και νομίζω ότι όλοι αντιλαμβανόμαστε τη σημασία αυτών των έργων.

Μού δίνεται και η δυνατότητα να πω πως, προφανώς, τα έργα δεν ανήκουν ποτέ σε μία κυβέρνηση, σε ένα φυσικό πρόσωπο. Τα έργα γίνονται με τα χρήματα του Έλληνα φορολογούμενου. Είναι συλλογικές προσπάθειες, που κάνουμε όλοι μαζί και εγώ θα πω και η Κυβέρνηση και η αντιπολίτευση, όλα τα πολιτικά κόμματα, οι τοπικοί φορείς, η Αυτοδιοίκηση. Όλοι προσπαθούμε, ο καθένας από τη θέση που υπηρετεί, να συμβάλλουμε στην ολοκλήρωση αυτών των έργων.

Και αυτό σκοπεύουμε να κάνουμε και στον ΒΟΑΚ.

Και είμαι βέβαιος, επειδή ακόμα και αν υπάρχουν διαφορετικές αντιλήψεις όσον αφορά την οικονομική πολιτική του τόπου ή την παγκόσμια οικονομική πολιτική -για να το πω πιο απλά- ότι, στο τέλος, οι περισσότεροι από εμάς, σε αυτή την αίθουσα, συμφωνούμε ότι είναι πραγματικά πολύ μεγάλη ανάγκη να προχωρήσουμε στα έργα κατασκευής του ΒΟΑΚ. Και, ναι, κύριε Μαμουλάκη, θα συμφωνήσω μαζί σας ότι η στάση των πολιτικών κομμάτων και όλων μας, εδώ πέρα, είναι κάτι που και εγώ πιστεύω ότι θα μας ακολουθήσει. Γι’ αυτόν το λόγο, κιόλας, σάς καλώ να υπερψηφίσετε την κύρωση του ΒΟΑΚ, στο Κοινοβούλιο. Ευχαριστώ πολύ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς ευχαριστούμε, κ. Υπουργέ.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ-ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»):** Κυρία Πρόεδρε, μια ερώτηση διευκρινιστική που είχα ζητήσει, από την αρχή, στην πρωτολογία μου. Διότι, το είπε και ο κ. Υπουργός, προηγουμένως, ότι είναι η στάση μας πολύ σημαντική. Τα Παραρτήματα, κύριε Υπουργέ; Ευχαριστώ.

**ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Τα Παραρτήματα θα κατατεθούν. Αυτό θα μπορούσε να ήταν και στοιχείο Κοινοβουλευτικού Ελέγχου. Βεβαίως θα τα καταθέσουμε τα Παραρτήματα. Ευχαριστώ.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, περαιώσαμε τη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο».

Η συνεδρίαση με τους φορείς θα διεξαχθεί Τετάρτη 28 Μαΐου, ώρα 13.00 και η συζήτηση επί των άρθρων, την ίδια ημέρα, ώρα 16.00, στην Αίθουσα της Γερουσίας.

Καλό απόγευμα σε όλους.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες είναι οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γιώργος Ιωάννης, Ζεμπίλης Αθανάσιος, Καλογερόπουλος Δημήτριος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριάκης Σπυρίδων, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Παπακώστα – Παλιούρα Αικατερίνη (Κατερίνα), Παπάς Θεοφάνης (Φάνης), Πέτσας Στυλιανός, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη – Βιλιάλη Μαρία – Ελένη (Μαριλένα), Σταϊκούρας Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος, Παππάς Νικόλαος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κτενά Αφροδίτη, Μεταξάς Βασίλειος Κωνσταντίνος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Κυριαζίδης Δημήτριος, Μανούσος Γεώργιος, Παπαϊωάννου Αρετή, Πούλου Παναγιού (Γιώτα) και Τζάκρη Θεοδώρα.

Τέλος και περί ώρα 16.20΄ λύθηκε η συνεδρίαση

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**