**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, 28 Μαΐου 2025, ημέρα Τετάρτη και ώρα 17.15΄, στην Αίθουσα της **Γερουσίας** του Μεγάρου της Βουλής,συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Αντιπροέδρου αυτής, κύριου Βασίλειου (Λάκη) Βασιλειάδη, με θέμα ημερήσιας διάταξης: Συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο» (3η συνεδρίαση).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κύριος Νικόλαος Ταχιάος, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο Αντιπρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. 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, Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Βατσινά Ελένη, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κομνηνάκα Μαρία, Μεταξάς Βασίλειος Κωνσταντίνος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, 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), Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά - Ηράκλειο.

Στο σημείο αυτό καλούνται οι Εισηγητές και Ειδικοί Αγορητές να ψηφίσουν επί της αρχής του νομοσχεδίου.

Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κύριος Σενετάκης.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**: Ψηφίζουμε υπέρ, κύριε Πρόεδρε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κύριος Νικολαΐδης.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Μαμουλάκης.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ»)**: Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχειο Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, κύριος Συντυχάκης.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΚΚΕ»)**: Καταψηφίζουμε κύριε Πρόεδρε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», κυρία Αθανασίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»)**: Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια, κύριε Πρόεδρε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια από τη «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ», κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»)**: Καταψηφίζουμε, κύριε Πρόεδρε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΝΙΚΗ», κ. Δελβερούδης.

**ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ «ΝΙΚΗ»)**: Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια, κύριε Πρόεδρε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ», κυρία Κεφαλά.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»)**: Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια, κύριε Πρόεδρε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής από τους «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», κ. Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»)**: Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια, κύριε Πρόεδρε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής** Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο» γίνεται δεκτό επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζουμε τη συνεδρίαση με τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών για την ολοκλήρωση της επεξεργασίας του σχεδίου νόμου.

Τον λόγο είχε ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Σενετάκης.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Η κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης για το Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης στο τμήμα Χανιά - Ηράκλειο σηματοδοτεί ένα ιστορικό ορόσημο για την Κρήτη, αλλά και για τη σύγχρονη ιστορία των μεγάλων υποδομών στη χώρα. Δεν πρόκειται απλώς για την ολοκλήρωση μιας διαγωνιστικής διαδικασίας. Πρόκειται για την υλοποίηση ενός έργου με έντονο αναπτυξιακό, κοινωνικό, γεωπολιτικό και περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Έργο που αποκαθιστά καθυστερήσεις δεκαετιών και απαντά σε ένα πάνδημο κοινωνικό αίτημα των Κρητικών να αποκτήσουν ένα σύγχρονο και ασφαλή αυτοκινητόδρομο που θα ενώσει από άκρη σε άκρη την Κρήτη.

Το σύνολο του έργου ανέρχεται σε μήκος περίπου 187 χιλιομέτρων. Πρόκειται για ένα εκτενές, πολύπλοκο αλλά πλήρως τεκμηριωμένο νομικό και τεχνικό έγγραφο. Η κύρωση της Σύμβασης από τη Βουλή αντικατοπτρίζει όχι μόνο την ανάγκη έναρξης κατασκευής ενός έργου μείζονος σημασίας, αλλά και την ανάγκη θεσμικής κατοχύρωσης ενός πλαισίου διαφάνειας, υποχρεώσεων και ρήτρων μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του παραχωρησιούχου.

Η κύρωση παρόμοιων Συμβάσεων παραχώρησης με νόμο συνιστά πάγια πρακτική καθόσον περιέχουν διατάξεις που αφορούν και σε τρίτα πρόσωπα, όπως λόγου χάρη η χρήση του αυτοκινητοδρόμου ή σε παρεκκλίσεις από διατάξεις της νομοθεσίας περί δημοσίων έργων, όπως λόγου χάρη η επίβλεψη του έργου από ανεξάρτητο μηχανικό. Η κατανόηση της δομής της Σύμβασης και του περιεχομένου των άρθρων της είναι απαραίτητη για τη δημόσια λογοδοσία, την πολιτική ανάλυση και την παρακολούθηση της υλοποίησης του έργου.

Η Σύμβαση είναι οργανωμένη σε τρία κεφάλαια. Το κεφάλαιο α΄ αφορά στην κύρωση Σύμβασης παραχώρησης και αποτελείται από 37 άρθρα. Το κεφάλαιο β΄ αφορά σε ρυθμίσεις για την ολοκλήρωση της παραχώρησης και αποτελείται από πέντε άρθρα και το κεφάλαιο γ΄ με ένα άρθρο αφορά στην έναρξη ισχύος της Σύμβασης. Οπότε πιο αναλυτικά έχουμε τα άρθρα 1 έως 4 που εκεί φαίνονται οι ορισμοί, το αντικείμενο και η έναρξη της παραχώρησης.

Έχουμε το άρθρο 5 έως 10, παραχώρηση, πρόδρομες εργασίες, δικαιώματα και υποχρεώσεις. Εδώ θα επιλέξω να πω ότι σημειώνεται από την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης το δημόσιο δικαιούται να ζητήσει από τον παραχωρησιούχο να εκτελέσει με δαπάνες του πρόδρομες εργασίες στο έργο αυτό, προκειμένου να επιταχυνθεί η κατασκευή του. Εδώ να πούμε ότι έχει πάρει τη δέσμευση το Υπουργείο σε αυτές τις πρόδρομες εργασίες να εκτελεστούν και άμεσα έργα οδικής ασφάλειας, προκειμένου να μετριάσουν τα ατυχήματα στον υφιστάμενο άξονα. Κάτι άλλο που μπορούμε σε αυτά τα εδάφια να σημειώσουμε είναι ότι καθορίζονται οι κύριοι δείκτες απόδοσης ΚΔΑ, οι οποίοι παρακολουθούνται από το δημόσιο και προβλέπονται ρητά αποζημιώσεις σε περίπτωση μη επίτευξης των τιμών τους. Συνεπώς, το έργο παρακολουθείται, γιατί ακούστηκε και αυτή η κριτική ότι δεν υπάρχει παρακολούθηση, συνεχώς ως προς τη λειτουργία του και η παραβίαση των υποχρεώσεων αυτών από τον παραχωρησιούχο συνεπάγεται οικονομικές κυρώσεις σε βάρος του.

Άρθρα 11 έως 13, προστασία περιβάλλοντος, αρχαιολογικά ευρήματα, προστασία αρχαιοτήτων. Εδώ περιγράφονται κατά τη φάση εργασιών πως πρέπει να γίνονται οι εργασίες, προκειμένου και για την όχληση των κατοικημένων περιοχών, αλλά και για να μη θιγούν οι αρχαιότητες, πιθανόν είναι στην πορεία του έργου και να υπάρξει μέριμνα ώστε αυτές να διασωθούν και να μην έχουμε ζημιές.

Άρθρα 14 ως 18, συμβάσεις με υπεργολάβους, χρηματοδότηση, αναχρηματοδότηση του έργου, εταιρεία μετοχικό κεφάλαιο, χρηματοδοτικό μοντέλο, εκμετάλλευση έργου και διόδια τέλη. Η χρηματοδότηση του έργου προέρχεται από τρεις διαφορετικές πηγές. Ίδια κεφάλαια δευτερογενές χρέος 219 εκατ. ευρώ ή 243 εκατ. ευρώ με την προαίρεση, η οποία προαίρεση θεωρείται σχεδόν βέβαιη, συμβολή δημοσίου 693 εκατ. ευρώ συν 100 ευρώ για την προαίρεση και τραπεζικά δάνεια 971 εκατ. ευρώ, ύψος το οποίο θα φτάσει στα 1,079 δισ. ευρώ με την προαίρεση. Εδώ να πω για τα διόδια, εκτός από το σημαντικό ότι το κόστος είναι 0,053 ευρώ ανά χιλιόμετρο, επειδή έχουμε μια σύγχρονη σύμβαση, αυτό θα χρεώνεται ανά χιλιομετρική απόσταση αφού έχει ολοκληρωθεί η περίοδος Τ1 του έργου. Να πούμε ότι αυτό που ανησυχεί τους πολίτες και έχει σημειωθεί στο δημόσιο λόγο κατά τη συζήτηση της σύμβασης για τα διόδια, τα οποία θα τοποθετηθούν με τους τοπικούς προσωρινούς σταθμούς διοδίων, να εξηγήσουμε ότι αυτά θα μπουν σε συγκεκριμένα σημεία και θα μπουν αφού έχουν ολοκληρωθεί τα αντίστοιχα τμήματα, συν κάποια άλλα τμήματα τα οποία προδιαγράφονται. Επομένως λέμε ρητά ότι δεν θα υπάρχουν διόδια για μη κατασκευασμένο τμήμα. Μάλιστα αυτά τα διόδια θα είναι προς το τέλος της περιόδου Τ1 που θα απαιτηθεί και ο χρόνος για να υλοποιηθούν οι απαραίτητες εργασίες.

 Στο άρθρο 19 και 23 έχουμε τις σήραγγες, την ασφάλιση και τις αποζημιώσεις. Εδώ να πούμε για τις σήραγγες του έργου μήκους άνω των 500 μέτρων, οι οποίες εμπίπτουν στις ρυθμίσεις του π.δ.230/2007 και η υποχρέωση του παραχωρησιούχου να εκπονήσει μελέτη ανάλυση κινδύνου και να υποβάλει προς έγκριση στο φάκελο ασφάλειας κάθε σήραγγας σε διοικητική αρχή σηράγγων.

 Άρθρα 24 έως 31. Εδώ περιγράφονται ανωτέρα βία, καταγγελία εκ μέρους του δημοσίου και του παραχωρησιούχου.

 Άρθρα 32 έως 36, επίλυση διαφορών, φορολογικά ζητήματα. Δεν μπαίνω σε λεπτομέρειες, απλά λέω σε τίτλους τι περιγράφουν τα άρθρα αυτά.

 Η κατασκευή του ΒΟΑΚ αφορά σε ένα πλήρες, ώριμο, ισορροπημένο έργο, που αντανακλά στην προσήλωση της κυβέρνησης, στην περιφερειακή ανάπτυξη, τη θεσμική ασφάλεια, την περιβαλλοντική προστασία και την ποιότητα κατασκευής. Είναι ένα έργο πνοής για την Κρήτη, που θα την ενώσει από το ένα άκρο στο άλλο με 25 ανισόπεδους κόμβους, 23 σήραγγες, 79 γέφυρες, 89 κάτω και 12 άνω διαβάσεις, 18 cut and cover, σταθμούς εξυπηρέτησης και σύστημα παρακολούθησης. Το δημόσιο θα διατηρεί ισχυρούς μηχανισμούς εποπτείας και διαφάνειας. Η χρηματοδοτική δομή είναι σταθερή και οι διαδικασίες είναι ρεαλιστικές. Η κύρωση αυτή της σύμβασης παραχώρησης δεν αφορά μόνο το παρόν, αφορά κυρίως το μέλλον της Κρήτης και της χώρας. Είναι ένα ακόμα παράδειγμα πολιτικής βούλησης που μετατρέπεται σε πράξη προς όφελος της κοινωνίας και της οικονομίας. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

 Το λόγο έχει ο κ. Νικολαϊδης.

 **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

 Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά την ολοκλήρωση της συνεδρίασης για την ακρόαση των φορέων έχουμε εισέλθει πλέον στη β’ ανάγνωση. 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», έτσι όπως έχει κατατεθεί περιλαμβάνει έξι άρθρα, όμως θα σταθούμε ουσιαστικά στο πρώτο από αυτά και θα θέσουμε τα ερωτήματα μας για τα επιμέρους άρθρα της Σύμβασης.

Πρώτα απ’ όλα επαναλαμβάνουμε ότι η Σύμβαση έχει ήδη υπογραφεί από τις 9 Μαΐου οπότε φαίνεται ότι δεν υπάρχουν δυνατότητες παρέμβασης από την πλευρά μας. Από εκεί και πέρα παρά τη διαβεβαίωση του κυρίου Υπουργού στο τέλος της1ης συνεδρίασης δεν έχουμε λάβει ακόμη τα προσαρτήματα της Σύμβασης. Είναι πραγματικά εντελώς παράδοξο και σίγουρα αντικοινοβουλευτικό να μας ζητάτε να τοποθετηθούμε για τη σύμβαση ενός έργου για το οποίο δεν γνωρίζουμε τον προϋπολογισμό του. Αναφέρθηκαν ποσά όμως αυτά δεν προκύπτουν από τα έγγραφα που έχουμε στη διάθεσή μας. Παράλληλα, υπάρχουν και άλλα σημαντικά στοιχεία τα οποία περιλαμβάνονται στα αιτήματα και για τα οποία δεν έχουμε γνώση. Κατανοούμε ότι δεν περιλαμβάνεται στο αντικείμενο της ψήφισης όμως νομίζω ότι συμφωνείτε και εσείς, κύριε Υπουργέ, ότι πρόκειται για ουσιώδεις πληροφορίες.

Επιπλέον, όπως καταγράφηκε και από την προηγούμενη συνεδρίαση ουσιαστική διαβούλευση με τους τοπικούς φορείς δεν προηγήθηκε για ένα έργο, μάλιστα, το οποίο είναι τόσο σημαντικό για την τοπική κοινωνία. Πρόκειται για μια κρίσιμη υποδομή για το νησί της Κρήτης με αναπτυξιακή σημασία και εξίσου σημαντικό ρόλο στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και της απώλειας ζωών συνανθρώπων μας. Όμως, ο τρόπος με τον οποίο προχωράει το έργο του ΒΟΑΚ προκαλεί έντονο προβληματισμό.

Ένα από τα σημεία που οι απαντήσεις δεν είναι πειστικές είναι το ζήτημα της αποκοπής της περιφερειακής ενότητας Λασιθίου. Η εικόνα που έχουμε για τα τμήματα στο Λασίθι και το στάδιο υλοποίησής τους είναι πραγματικά αποκαρδιωτική. Συγκεκριμένα: Χερσόνησος- Νεάπολη: υπό κατασκευή με εκκρεμότητες σε απαλλοτριώσεις.

Νεάπολη- Άγιος Νικόλαος: υπό κατασκευή με καθυστέρηση περίπου 30 μήνες, προβλήματα με την ΑΕΠΟ και μη ενεργοποίηση της προαίρεσης για το παλιό δίκτυο.

Άγιος Νικόλαος- Καλό Χωριό: ολοκληρωμένο αλλά δεν υλοποιήθηκε η παράκαμψη Καλού Χωριού.

Καλό Χωριό- Γέφυρα Φρουζή είναι σε αναμονή. Υπάρχουν εγκεκριμένοι περιβαλλοντικοί όροι από το 2016 δεν έχει εγκριθεί όμως η οριστική μελέτη.

 Γέφυρα Φρουζή- Παχιά Άμμος έχει πλήρη ωριμότητα. Έχουν υποβληθεί μελέτες αλλά δεν έχει ενταχθεί στο ΕΣΠΑ.

Καβούσι- Αυχήν Αγκαθιάς σε ωριμότητα. Εκκρεμούν οι εγκρίσεις μελετών από το 2023, δεν έχουν προσληφθεί τεχνικοί σύμβουλοι.

 Ανατολική παράκαμψη Σητείας χωρίς σαφές χρονοδιάγραμμα. Είναι ξεκάθαρο ότι οι αντιδράσεις από πλευράς όχι μόνο των κατοίκων του Λασιθίου αλλά και όλης της Κρήτης είναι απολύτως δικαιολογημένες, καθώς ο ΒΟΑΚ δεν προχωρά ενιαία για όλες τις περιοχές και στο ανατολικό μέρος του καταγράφονται σημαντικές καθυστερήσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε σχέση με τη συνεδρίαση της προηγούμενης βδομάδας της 1ης της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου για το παρόν νομοσχέδιο επαναφέρω ένα θέμα το οποίο τέθηκε από την πλευρά μας και δεν λάβαμε απάντηση. Αφορά τις προσφυγές των δήμων Ηρακλείου και Μαλεβιζίου. Ποιος είναι ο σχεδιασμός του Υπουργείου, εφόσον γίνουν δεκτές; Ή είστε σίγουροι, κύριε Υπουργέ, ότι θα καλύψετε όλα τα αιτήματα και θα αποσυρθούν. Τι αφορά η συμπληρωματική σύμβαση η οποία αναφέρεται ότι θα υπογραφεί στο μέλλον και με ποιον τρόπο θα λαμβάνει υπόψη τα αιτήματα των δήμων Ηρακλείου και Μαλεβιζίου; Οι δήμοι συγκεντρώνουν πρόσθετα στοιχεία για να στηρίξουν τις διεκδικήσεις τους. Πώς, πότε, πάνω σε ποια άρθρα και ποιες διεκδικήσεις των δήμων σκοπεύει να αποδεχτεί το Υπουργείο;

Από εκεί και πέρα θα σταθούμε σε κάποια άρθρα της Σύμβασης για τα οποία θεωρούμε πως είτε έχουν προβληματικό περιεχόμενο, είτε χρειάζονται επεξηγήσεις. Το άρθρο 4, αναφέρεται στις πρόδρομες εργασίες. Υπήρξε αναφορά από πλευράς του κ. Υπουργού αλλά και του κ. πρώην Υπουργού ότι θα ζητηθούν κατά προτεραιότητα να γίνουν έργα οδικής ασφάλειας. Στο άρθρο αναφαίνεται ότι οι πρόδρομες εργασίες δεν μπορούν να υπερβούν το 5% του τμήματος μελετών κατασκευών.

Το ερώτημα που θέτουμε. Εφόσον λέτε ότι υπάρχει ο σχεδιασμός από πλευράς σας, είναι ποια έργα οδικής ασφάλειας θέλετε να βάλετε σε προτεραιότητα. Ποια θα ζητήσετε να γίνουν πρώτα.

Το άρθρο 7 αφορά τις απαλλοτριώσεις όπου τα χρονικά πλαίσια που τίθενται είναι εντελώς ασφυκτικά. Γίνεται λόγος για απαλλοτριώσεις εκτός σχεδίου πόλεως σε 12 μήνες και απαλλοτριώσεις εντός σχεδίου πόλεως σε 18 μήνες. Το θέμα των απαλλοτριώσεων τέθηκε από την πλευρά μας και στην πρώτη συνεδρίαση αλλά δεν πήραμε απάντηση. Είναι πολύ σημαντικό, καθώς αφορά επιβαρύνσεις που θα υποστούν οι πολίτες λόγω των πέναλτι που θα καταβάλει το δημόσιο. Αναμένουμε ξεκάθαρη ενημέρωση για το πού βρίσκεται η διαδικασία και αν θα υπάρξουν καθυστερήσεις.

Επίσης, αν η διαδικασία καθυστερήσει πρέπει να γνωρίζουμε για τον εκτιμώμενο χρόνο καθυστέρησης καθώς και το ποσό με το οποίο αναμένεται να επιβαρυνθεί το δημόσιο.

Το άρθρο 9 της σύμβασης αναφέρεται στον ανεξάρτητο μηχανικό. Γενικότερα για τον έλεγχο της σύμβασης αναφερθήκαμε και στην πρώτη συνεδρίαση και επαναφέρουμε το ζήτημα αναμένοντας σαφείς απαντήσεις.

Τα ερωτήματα είναι τα εξής. Ποιος ελέγχει τη σύμβαση. Ποιος είναι ο κρατικός μηχανισμός που θα είναι αρμόδιος για τον έλεγχο και για την ορθή λειτουργία. Θεωρούμε ότι 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 περιπτώσεις ουσιώδους παράβασης.

Το μοντέλο εποπτείας είναι κυρίως έμμεσο και τυπικό χωρίς εργαλεία ισχυρού δημοσίου ελέγχου σε επίπεδο λειτουργικής καθημερινότητας του έργου.

Εμείς κύριε Υπουργέ επαναφέρουμε την πρόταση ορισμού δημόσιας αρχής εποπτείας του έργου.

Ένα ακόμη άρθρο το οποίο χρήζει περαιτέρω συζήτηση είναι το άρθρο 18 το οποίο αφορά τα διόδια.

Πρώτα απ’ όλα οφείλουμε να γνωρίζουμε αν στο σχεδιασμό έχουν ληφθεί υπόψη οι υφιστάμενες συνθήκες αλλά και τυχόν επιβαρύνσεις στην κυκλοφορία που θα προκύψουν στο μέλλον, γιατί μόνο έτσι δεν πρόκειται στα σημεία που θα δημιουργηθούν σταθμοί διοδίων να υπάρξουν καθυστερήσεις στην κίνηση των οχημάτων και τεράστιες αναμονές.

Οι εκτιμήσεις που υπάρχουν είναι ότι αυτό θα συμβεί παρά τα όσα αναφέρονται στη σύμβαση περί δέσμευσης για μάξιμουμ αναμονή ορισμένου αριθμού οχημάτων.

Ένα άλλο ζήτημα που αφορά τα διόδια σχετίζεται με την αναφορά της σύμβασης του Εθνικού Συστήματος Χρέωσης Ηλεκτρονικών Διοδίων. Σε ποια φάση βρίσκεται το 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; Θα πρέπει να εφαρμοστεί το σύστημα στο σύνολο της χώρας για να μην πληρώνουν διόδια ή αρκεί η τοπική εφαρμογή του στον ΒΟΑΚ;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Ο ΒΟΑΚ είναι πολύ σημαντικός οδικός άξονας για όλη την Κρήτη και η κατασκευή του είναι σίγουρο ότι θα επιφέρει θετικές μεταβολές σε μία σειρά από κοινωνικούς και οικονομικούς τομείς. Μετά από σημαντικές καθυστερήσεις και υποσχέσεις που δεν τηρήθηκαν από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, επιτέλους το έργο μπαίνει σε τροχιά υλοποίησης με σαφή ευθύνη όλων των πλευρών για τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων ώστε να μην υπάρξει άλλος χαμένος χρόνος. Όμως ακόμα και σε ένα τόσο σημαντικό έργο όπου όλη η Κρήτη το αναμένει με τεράστια αδημονία βλέπουμε ο σχεδιασμός και η υλοποίηση να γίνονται με την τοπική κοινωνία απούσα. Ενώ ο διάλογος και η διαβούλευση θα έπρεπε να έχουν προηγηθεί εδώ και χρόνια, τελικά οι τοπικοί φορείς ακούστηκαν μόλις λίγες ώρες πριν τη συζήτηση στην Ολομέλεια της Βουλής.

Εμείς επιφυλασσόμαστε και θα τοποθετηθούμε με την ψήφο μας στην Ολομέλεια.

Φυσικά αναμένουμε απαντήσεις στα ζητήματα που θέσαμε τα οποία θεωρούμε ότι είναι σημαντικά. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ. Να περάσουμε στον Ειδικό Αγορητή της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Συνασπισμός Ριζοσπαστικής Αριστεράς - Προοδευτική Συμμαχία», τον κ. Χαράλαμπο Μαμουλάκη.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ – ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ενημερωθήκαμε, ήμασταν παρόντες στην ακρόαση φορέων που νομίζω ότι αν μη τι άλλο ευδιάκριτα αποτυπώθηκε αυτό που ουσιαστικά είχαμε εντοπίσει εδώ και πολύ καιρό και από την προηγούμενη εβδομάδα στην πρώτη Επιτροπή για την κύρωση της σύμβασης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης, κατασκευή, παραχώρηση, λειτουργία.

Νομίζω, ότι είναι τουλάχιστον προσβλητικό για όλους μας που είμαστε μέλη της Εθνικής Αντιπροσωπείας, η στάση που κρατά η Κυβέρνηση του κυρίου Μητσοτάκη, για άλλη μια φορά. Είναι, ουσιαστικά, επιβεβαίωση ενός κανόνα που διέπει το Κοινοβούλιο έξι χρόνια τώρα.

Το σημαντικότερο, το άρρηκτα συνδεδεμένο σκέλος που αφορά τη Σύμβαση και προφανώς, ενέχει και τις αθέατες πτυχές της, κόστος έργου, οι subcontractor, υπεργολάβοι και όλα τα παρελκόμενα, δηλαδή, τα παραρτήματα, τα 17 προσαρτήματα της Σύμβασης, τώρα, σήμερα, λιγότερο από ένα εικοσιτετράωρο πριν τη συζήτηση σε επίπεδο Ολομέλειας, απουσιάζουν εκκωφαντικά, όταν ο ίδιος ο κ. Δήμας, την προηγούμενη εβδομάδα, δεσμεύτηκε στην Επιτροπή μας, ότι θα τα παρέχει. Τώρα μαθαίνουμε από τον κ. Ταχιάο, ότι θα έρθουν αύριο. Μήπως θα έρθουν και κατά την διάρκεια της συζήτησης 240 σελίδες, που αφορούν όλη την ουσία της συζήτησης; Έτσι αντιλαμβάνεστε τη δημοκρατία; Έτσι αντιλαμβάνεστε τον κοινοβουλευτισμό; Θεωρώ, τουλάχιστον, από ηθικής καθαρά απόψεως, να μη γίνει αύριο η συζήτηση. Να μετατεθεί χρονικά, τουλάχιστον για μία βδομάδα, μέχρι να μελετήσουμε την ουσία της Σύμβασης, που είναι τα παραρτήματα. Τι πιο φυσιολογικό; Τι πιο ορθό και δημοκρατικό από αυτό;

Ξεκινάω από εκεί, εκτός αν μας τα φέρετε σήμερα, που δεν νομίζω. Είναι τακτική σας αυτό. Τακτική σας η αδιαφάνεια. Είναι στοιχείο χαρακτηριστικό της Νέας Δημοκρατίας και στον τρόπο που κυβερνά. Δεν είναι μόνο η αμετροέπεια, η αλαζονεία. Είναι και η προσβολή στον κοινοβουλευτισμό. Κι αυτό έτσι το εκλαμβάνουμε, τουλάχιστον, εμείς, που παρακολουθούμε τα δρώμενα. Είναι αδιανόητο.

Ξεκίνησα από εκεί, γιατί έχω μια αίσθηση ότι δεν είναι τυχαία η απόκρυψη των παραρτημάτων. Όπως δεν ήταν και τυχαία η απόκρυψη της Σύμβασης, η οποία συνετάχθη μήνες πριν τη συζήτηση σήμερα στην Ολομέλεια. Άραγε, γιατί δεν ήταν γνωστό στην τοπική κοινωνία; Ήρθε ο κ. Πρωθυπουργός προ δύο εβδομάδων, 18 - 19 ημερών, στην Κρήτη, να υπογράψει τη σύμβαση, με παρόντες το σύνολο της Αυτοδιοίκησης που παρακολουθούσε τη διαδικασία του επικοινωνιακού αυτού ντεμαράζ, χωρίς να υπάρχει Σύμβαση. Κάποιοι, μάλιστα, χειροκροτούσαν και αλαλάζοντες, χωρίς να έχουν την ουσία αυτού που συζητούσαν και υπέγραφαν. O tempora o mores θα μου πείτε.

 Τώρα, πάμε στην ουσία. Πάμε στο σκέλος, δηλαδή, αυτό που έχουμε τουλάχιστον στα χέρια μας, αυτά που μπορούμε να κρίνουμε, να ασκήσουμε την κριτική μας, πάντα με μια καλή διάθεση, γιατί, αν μη τι άλλο, είναι πραγματικά μια ιστορική εκκρεμότητα για τον τόπο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης. Είναι αναμφίβολα μια ιστορική εκκρεμότητα και μια διαχρονική αδικία για την Κρήτη, που έβλεπε να κατασκευάζονται μεγάλες οδικές αρτηρίες, ακόμα και σε δρόμους που δεν έχουν τη διελευσιμότητα για να είναι βιώσιμες οι συμβάσεις παραχώρησης, όπως ο Ε65 για παράδειγμα, όπως και άλλες αρτηρίες. Δυστυχώς, Ολυμπία Οδός, Εγνατία Οδός, Ιονία Οδός, Αττική Οδός, Νέα Οδός, συνετελέστησαν.

Εμείς τι λέγαμε από την πρώτη στιγμή και ακόμη και τώρα, στο έσχατο χρονικό σημείο που θεωρούμε ότι είναι, τουλάχιστον, υποχρέωσή μας σθεναρά να το αποτυπώσουμε; Ότι ένας τέτοιος δρόμος και ειδικά, η Κρήτη, αξίζει να είναι μια σοβαρή δημόσια επένδυση και όχι να εκχωρηθεί για 35 χρόνια. Και γιατί το λέμε αυτό; Γιατί ο δημοσιονομικός χώρος υπάρχει. Μα μόλις προχθές εισπράχθηκαν 3,3 δις από την Εγνατία Οδό, ελάχιστα σε σχέση με τα 10 και πλέον δις που θα κερδίσει ο παραχωρησιούχος, αλλά εισπράχθηκαν. Υπάρχουν «ματωμένα πλεονάσματα», τα διατυμπανίζει άλλωστε, πλέον, και ο κ. Πιερρακάκης.

Χρήματα, λοιπόν, υπό αυτή την έννοια και συσσωρευμένα, υπάρχουν στα δημόσια ταμεία. Το ερώτημα είναι πού οδηγούνται. Αν, πραγματικά, οραματίζεσαι και πιστεύεις ότι η Κρήτη μπορεί να γίνει αναπτυξιακή ναυαρχίδα του τόπου, δεν της βάζεις τάκλιν μέσω διοδίων, τελών και μάλιστα, εις διπλούν - θα τα αναφέρουμε παρακάτω - να τη βυθίσεις σε μια αντιαναπτυξιακή τροχιά. Την ενισχύεις. Και η δημόσια υποδομή είναι σε αυτή την κατεύθυνση. Αλλά, φυσικά, η αντίληψη, είναι διαφορετική και εκεί κρινόμαστε όλοι. Και θα κριθούμε - και το λέω και στα υπόλοιπα κόμματα, στο ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής, στα υπόλοιπα κόμματα που επιφυλάχθηκαν - για τη στάση που θα κρατήσουμε αύριο ή όποτε συζητηθεί σε επίπεδο Ολομέλειας η κύρωση.

Το λέω αυτό, γιατί είναι σημαντικό και είναι και ένα στοιχείο που θα μελετήσουμε και στο μέλλον. Και λέω στο μέλλον, γιατί - επιτρέψτε μου να μιλήσει ο κύριος πολιτικός μηχανικός – πρακτικά, για να καταλαβαίνουμε τι λέμε, μέχρι το 2033- 2034 - όχι εν συνόλω, προφανώς, γιατί η Σητεία πάει για άλλη δεκαετία - Β.Ο.Α.Κ. δεν πρόκειται να δούμε εν συνόλω, ολοκληρωμένο. Αυτή είναι μια πραγματικότητα.

Γιατί;

Γιατί επί 6 ολόκληρα χρόνια οι άριστοι του Μαξίμου που δεν ολοκλήρωσαν, όχι ο κ. Ταχιάος, οφείλω να το πω αυτό, ο μοιραίος Υπουργός των Τεμπών Κώστας Αχ. Καραμανλής, δεν ασχολήθηκε σε βάθος με τις απαλλοτριώσεις, ειρωνεία, οίηση και προκλητικότητα, ήταν αυτά τα στοιχεία που τον χαρακτήριζαν και διέπονται μέσα από το Ελληνικό Κοινοβούλιο, στις αλλεπάλληλες Κοινοβουλευτικές Ερωτήσεις που θέσαμε για τον ΒΟΑΚ από το 2019. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Έχουμε, λοιπόν, εδώ ένα έργο ημιτελές, γιατί πράγματι, το εξ ανατολών τμήμα του νησιού δεν υπάρχει στο χάρτη, λείπει ένας νομός, το οποίο έχουμε πολλές μα πολλές πρωτοτυπίες.

Ας ξεκινήσουμε από την πρώτη. Η Κρήτη είναι το μόνο νησί στην Ε.Ε., στην Ευρώπη των 27, που θα επιβάλλονται διόδια. Σικελία, Κορσική, Σαρδηνία, Μαγιόρκα Μινόρκα, Ιμπίθα, Κύπρος, πουθενά δεν θα δείτε διόδια. Γιατί; Γιατί η ίδια η Ε.Ε, αντιλαμβανόμενη το χάντικαπ του πόσο υπολείπεται ένα νησί από την κυρίως ενδοχώρα, το εξαιρεί. Γι’ αυτό και πήρε ο κ. Μητσοτάκης τα 200 εκατομμύρια ευρώ από το Ταμείο Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης γι’ αυτή την υποδομή, γιατί μπορεί η Ευρώπη και επιτρέπει τέτοιες υποδομές, χωρίς να επιβάλλονται διόδια, χωρίς να είναι ιδιωτικά έργα. Εδώ, βέβαια, έχουμε άλλες αντιλήψεις. Η ουσία πια είναι; Ότι έχουμε ένα έργο που δεν γνωρίζουμε το μπάτζετ, αναφέρονται για πάνω από 2 δισεκατομμύρια. Άραγε, 2 δισεκατομμύρια ευρώ έργο και τα ίδια κεφάλαια του αναδόχου εργολάβου παραχωρησιούχου είναι 200 εκατομμύρια;

Είναι αυτή η λογική το OPM investors, Other People's Money, με άλλων χρήματα κάνουν τις κατασκευές. Ποια χρήματα; Τα δικά μας, των πολιτών. Διότι πράγματι, επιβάλλονται διόδια, όχι στους 54 μήνες, που είναι ένα σκέλος της Τ1 και στους 32 και τους 38, πολύ πριν ολοκληρωθεί το έργο, πολλά χρόνια πριν ολοκληρωθεί το έργο, αυτή είναι η αλήθεια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γιατί άκουσα κάποιες τουλάχιστον ανακρίβειες από προλαλήσαντες, αυτή είναι η πραγματικότητα, πολύ πριν την ολοκλήρωση του έργου θα έχουμε επιβολή διοδίων.

Πάμε στα διόδια. Διττού χαρακτήρα παρακαλώ και με τοπικά, τα γνωστά τα διά ζώσης, με το κτίριο και την ράμπα που ανεβοκατεβαίνει αφού πληρώσεις, αλλά και τα σκιώδη, έχουμε και καινούργιο όρο τώρα και με τοπικά και σκιώδη διπλού χαρακτήρα διόδια και έχουμε και μια δέσμευση της πολιτείας, της κυβέρνησης, του κράτους, ότι θα ολοκληρώσει τις απαλλοτριώσεις σε 12 έως 18 μήνες, από αστικό έως υπεραστικό σκέλος. Αλήθεια τώρα, τολμάτε και αναφέρεται στη Σύμβαση τέτοιο όρο, όταν ξέρετε εκ προοιμίου, δίπλα, στο Λασίθι, πέρασαν 25 μήνες και ακόμα δεν έχουν ολοκληρωθεί οι απαλλοτριώσεις, για πολλούς λόγους, ετερόκλητους, διαφορετικούς, αλλά πολλούς λόγους; Ξέρουμε όλοι που ασχολούμαστε με τεχνικά ζητήματα, ότι οι απαλλοτριώσεις είναι μια χρονοβόρα διαδικασία. Όταν, λοιπόν, εσύ βάζεις ως νόρμα στη Σύμβασή σου ότι θα το έχεις ολοκληρώσει σε 12 μήνες, τι λες ουσιαστικά; Έλα κύριε εργολάβε να εισπράξεις διαφυγόντα κέρδη από εμάς.

Γιατί; Γιατί ο εργολάβος θα εγκατασταθεί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο έργο, θα περιμένει και με υπαιτιότητα του ελληνικού δημοσίου θα πληρώνεται χωρίς να εκτελεί έργο.

Αυτές είναι οι λεγόμενες σταλίες για όσους γνωρίζουν ή δεν γνωρίζουν το ζήτημα. Άρα, εδώ έχουμε σοβαρά ζητήματα δημοσίου συμφέροντος και όλοι έχουν ευθύνες γι’ αυτό και από το τι λένε μέσα σε αυτή την αίθουσα και τι θα πουν και αύριο στην Ολομέλεια και πώς επικαλούνται. Δεν χωρούν εδώ ούτε ανακρίβειες, ούτε πολλώ δε μάλλον ψέματα.

Τώρα, είπαμε το ζήτημα που αφορά τα διόδια και πως επιβάλλονται, είπαμε το ζήτημα το πολύ σημαντικό των απαλλοτριώσεων, τελείως ανώριμα είχε 6 χρόνια και δεν έγινε καμία μα καμία απαλλοτρίωση. Αυτές που υπάρχουν, γιατί υπάρχει και ένα 20% απαλλοτριωμένο, είναι από τη δεκαετία του 60’ και του 70’, όταν πρωτοκατασκευάστηκε ο τότε ΒΟΑΚ, εν πάση περιπτώσει, όπως κατασκευάστηκε, είναι, δηλαδή, στις εισόδους των πόλεων Χανίων, Ρεθύμνου, Ηρακλείου και όχι στα μεγάλα σχοινοτενή αναπτύγματα, που εκεί έχουμε και τις πολλές και μεγάλες τεχνικές δυσκολίες, με κοιλαδογέφυρες και με άλλα δύσκολα τεχνικά αναμφίβολα έργα. Έχουμε, λοιπόν, εδώ μια σειρά από παραδοξότητες.

Παραδοξότητα είναι τα διπλά διόδια, παραδοξότητα είναι το γεγονός ότι ξεκινούν χωρίς απαλλοτριώσεις, παραδοξότητα είναι το γεγονός ότι δεν υπάρχει ένας νομός από τους τρεις, αλλά λέμε ότι είναι βόρειος ο οδικός άξονας Κρήτης, γίνεται μια πλειοδοσία παραδοξοτήτων εδώ πέρα σε αυτό το έργο.

Συνεχίζω γύρω από τα ζητήματα του τεχνικού χαρακτήρα. Εδώ έχουμε μια σειρά από αστοχίες. Καθώς διάβαζα τις 318 σελίδες της Σύμβασης, ξέρετε τι αναρωτήθηκα; Κύριε Ταχιάο, ποιος συνέταξε τη Σύμβαση; Δεν είναι μαιευτικό το ερώτημα, είναι και πρακτικό. Επιτελείο του Υπουργείου Υποδομών; Πώς ενεκρίθη; Διότι, αν ήμουν εγώ εργολάβος ανάδοχος παραχωρησιούχος, ίσως και με πιο μεγάλη συστολή και φειδώ θα τη συνέτασσα. Αυτή είναι η άποψη μου. Δηλαδή, πραγματικά, δεν βλέπω πώς θωρακίζει το δημόσιο συμφέρον, όταν αυτοπεριορίζεται το ίδιο το δημόσιο ότι θα τρέξει με απίστευτους ρυθμούς, εξωπραγματικούς, ουτοπικούς, να ολοκληρώσει τις απαλλοτριώσεις -που δεν θα τις ολοκληρώσει και θα πληρώσουμε εκατομμύρια ευρώ ατασθαλίες.

Είναι παραδοξότητα το γεγονός ότι θα κοστίζει η διαδρομή, από το Ηράκλειο στα Χανιά και με επιστροφή, 32 ευρώ. Γιατί; Για όλους. Τόσα θα εισπράξει εργολάβος. Ο πολίτης θα επωμίζεται ένα ποσό της τάξης των 5,3 λεπτά. Αλλά είναι και τα σκιώδη διόδια, τα οποία θα πληρώνουν όλοι οι Έλληνες φορολογούμενοι στον εργολάβο. Από δύο, λοιπόν, εισόδους θα εισπράττει ο εργολάβος παραχωρησιούχος. Γι’ αυτό ρωτώ ποιος συνέταξε αυτήν τη Σύμβαση, επιτέλους.

Τώρα, δεν είναι μόνο αυτό. Είναι μια σειρά από πράγματα, τα οποία πρέπει να τα παραθέσουμε. Πάμε σε ένα εύλογο ζήτημα, για το οποίο ακούσαμε τους εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Προσέξτε.

Εν ενεργεία έχουν ασκηθεί ένδικα, 4 χρόνια τώρα. Προσέξτε πώς αντιλαμβάνεται η Κυβέρνηση το δημόσιο διάλογο. Τέσσερα χρόνια φωνάζει η Τοπική Αυτοδιοίκηση του Ηρακλείου, του Μαλεβιζίου «Δεν γίνεται να μου τέμνεις την πόλη στη μέση. Δεν γίνεται να με στραγγαλίζεις με διόδια εξ ανατολών και εκ δυσμάς». Και τι συμβαίνει; Ποια είναι η δημόσια διαβούλευση; Πόσο ενέσκηψαν στο ζήτημα του τέταρτου δήμου της χώρας και ενός άλλου μεγάλου και κεντροβαρούς δήμου της Κρήτης; Πόσο η Κυβέρνηση; Καθόλου. Έτσι εκλαμβάνεται. Ξέρετε, όταν η αμετροέπεια και η αλαζονεία φτάνουν σε άλλα επίπεδα, είναι λογικό να μην ασχολείσαι με μικρότερα, όπως εσύ αντιλαμβάνεσαι, ζητήματα.

Και φτάσαμε εδώ, σήμερα, ένα 24ωρο πριν τη συζήτηση σε επίπεδο Ολομέλειας, να έρχονται οι δήμαρχοι και δικαίως να λένε quo vadis –πού πάμε; Πού πάμε, κύριοι της Κυβέρνησης, με εν ενεργεία κατατεθειμένες τις ενστάσεις, στο Συμβούλιο της Επικρατείας, των δήμων; Τι θα συμβεί αν, το Νοέμβρη που είναι η εκδίκαση, δικαιωθούν επί της ΑΕΠΟ οι δήμοι; Ποια πορεία θα έχει το έργο; Μήπως κινδυνεύει και εμφιλοχωρεί σοβαρός κίνδυνος να πάμε ακόμα παρακάτω χρονικά και να μην έχουμε ολοκλήρωση το 2033-2034, αλλά το 2040; Αυτό θέλετε; Βλέπετε όταν υπάρχει δομικό έλλειμμα διαλόγου και σύνθεσης και συναίνεσης, έχουμε και επιπτώσεις στο έργο. Αυτό είναι το ζήτημα γύρω από την Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Πολλά θέματα τεχνικού χαρακτήρα αναφέρθηκαν. Μένω σε ένα σκέλος, που είναι πολύ σημαντικό. Κατασκευάζεται το νέο αεροδρόμιο, το 2027 -2028 ενδεχομένως. Ο φόρτος που θα δημιουργηθεί προς την πρωτεύουσα του νησιού, το Ηράκλειο, αλλά και το παραλιακό μέτωπο, που αναπτυξιακά και τουριστικά προχωρά, θα είναι μεγάλος. Και τι έχουμε; Έχουμε τετράιχνο δρόμο. Δηλαδή, έχουμε δρόμο διπλής κατεύθυνσης μεν με διαχωριστικό στηθαίο στη μέση, αλλά έχουμε δύο λωρίδες. Μιλάμε, πραγματικά, για το «λαιμό του μπουκαλιού». Θα έχουμε τεράστια προβλήματα μπροστά μας. Και τι λέμε; Έγκαιρα. Το λέει και η Αυτοδιοίκηση αυτό. Να μπορέσουν λίγο τα γεωμετρικά στοιχεία της εν λόγω αρτηρίας, από τη σύνδεση του ΒΟΑΚ από το αεροδρόμιο μέχρι την πόλη του Ηρακλείου να ανοίξουν.

Σοβαρό ζήτημα είναι φυσικά και το τούνελ που είχαν υποσχεθεί. Όχι εσείς, κύριε Ταχιάο, αλλά ένας προκάτοχός σας και ο μοιραίος υπουργός των Τεμπών και άλλοι. Είχαν υποσχεθεί ότι θα γίνει στην περιοχή του Κακού Όρους, γιατί πράγματι έχουμε μεγάλες δυσκολίες και πολύ δύσκολο ανάγλυφο και πολλούς μαιανδρισμούς, που παρατηρούνται στην πορεία του του συγκεκριμένου έργου.

Μπορώ να πω πολλά, δεν θέλω να καταχραστώ το χρόνο σας.

Φαντάζομαι, σε επίπεδο Ολομέλειας και ως Εισηγητής, θα έχουμε την ευκαιρία -και όλοι μας- να τοποθετηθούμε.

Θα ήθελα, όμως, να θέσω μερικές χαρακτηριστικές περιπτώσεις για μια ωρίμανση ενός έργου που πραγματικά οι πρωτοτυπίες, που το διέπουν, έχουν όλες έναν κοινό παρονομαστή. Είναι εναντίον του δημοσίου συμφέροντος. Πλην, φυσικά, ενός, που είναι η κατασκευή του δρόμου. Προφανώς, όλοι το θέλουμε τον δρόμο. Είναι εκκρεμότητα. Χάνονται ανθρώπινες ζωές. Έχει ματώσει η Κρήτη από την αβελτηρία και κωλυσιεργία κυβερνήσεων 50 ετών. Για την ιστορία, θα πω ότι, το 2018, ξεκίνησε ο διαγωνισμός, σε μια πολύ δύσκολη συνθήκη εκείνη την εποχή, με την πρώτη φάση ολοκληρωμένη μάλιστα το Σεπτέμβρη του 2018. Η β’ φάση ολοκληρώθηκε 6,5 χρόνια μετά και ο νοών νοείτω.

Κλείνοντας λέω για άλλη μια φορά αυτό, με το οποίο ξεκίνησα. Μου φαντάζει αδιανόητο στη δική μου τουλάχιστον κοινοβουλευτική και ηθική αντίληψη, να μην έχουμε έστω και σήμερα την ουσία και η ουσία είναι τα παραρτήματα. Για όσους γνωρίζουν από συμβάσεις, ειδικά παραχωρήσεων, δεν λέω για μια δημόσια σύμβαση, ένα δημόσιο έργο, για παραχωρήσεις, τα παραρτήματα είναι το α και το ω, είναι η ουσία της όλης σύμβασης. Οπότε περιμένουμε να δούμε τη στάση σας, κ. Ταχιάο και της κυβέρνησης φαντάζομαι προκειμένου, γιατί δεν είναι προσωπική επιλογή και του κ. Δήμα η δέσμευση ότι θα έρθουν τα παραρτήματα. Αν δεν έρθουν τα παραρτήματα θα αναγκαστούμε να πάμε σε μια άλλη λογική, πολύ πιο σκληροπυρηνική από μία προειδοποίηση. Δεν μπορείτε να αγνοείτε την αντιπροσωπεία. Δεν μπορείτε να αγνοείτε με τόσο επιδεικτικό τρόπο τη διαφάνεια. Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Θα συνεχίσουμε με τον Ειδικό Αγορητή της κοινοβουλευτικής ομάδας Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος, κ. Μανώλη Συντυχάκη.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. ΚΚΕ)**: Με αφορμή την κύρωση της σύμβασης εδώ στη Βουλή, αλλά και τη συζήτηση κατά την ακρόαση των φορέων, ειπώθηκαν διάφορες προτάσεις για νέες χαράξεις του βόρειου οδικού άξονα. Υπήρξαν ανακοινώσεις για πρωτοβουλίες τεχνικού κοινωνικού χαρακτήρα για την παράκαμψη του Ηρακλείου από τον βόρειο οδικό άξονα. Άλλα έχουν βάση, άλλα έρχονται εντελώς μα εντελώς καθυστερημένα και άλλα ακούγονται για να ακούγονται, με την κυβέρνηση να αφήνει να εξελίσσεται αυτή η συζήτηση, βολική γι’ αυτήν, διότι εκτός όλων των άλλων λειτουργεί και αποπροσανατολιστικά. Ο χρόνος ροκανίζεται για να περάσει το βασικό πολιτικό διακύβευμα που είναι η παραχώρηση του νέου βόρειου οδικού άξονα Κρήτης από τη μελέτη, κατασκευή, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση στους ιδιώτες, στη «ΔΙΚΤΑΙΟΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» - αρχικός μέτοχος η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε. - για 35 χρόνια, 5 χρόνια κατασκευής συν 30 χρόνια εκμετάλλευσης, για να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις μεγαλοξενοδόχων, τουριστικών πρακτόρων, ενεργειακών και εμπορικών ομίλων και όχι τις λαϊκές ανάγκες. Και η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ και ο ΣΥΡΙΖΑ είτε βρίσκονται άλλοτε στην κυβέρνηση και άλλοτε σε ρόλο αντιπολίτευσης, συνειδητά, συνειδητότατα αποφεύγουν να απαντήσουν στο ερώτημα, έργα από ποιον και για ποιον. Δημόσιος βόρειος οδικός άξονας ή ιδιωτικός βόρειος οδικός άξονας;

Αυτή η τακτική και «ολίγον έγκυος» και «με τον αστυφύλαξ και με τον χωροφύλαξ» και ναι, μεν, αλλά και τα λοιπά, ναι μεν αλλά διόδια για τους άλλους αλλά όχι για μας, πέρα και έξω από εμάς και όπου θέλει ας πάνε, θεωρούμε ότι είναι υποκριτικό και ανέντιμο. Στην πραγματικότητα θέλουν να κρύψουν ότι αυτό τον νέο αυτοκινητόδρομο θα τον χρυσοπληρώνει για πάρα πολλά χρόνια ο εργαζόμενος λαός της Κρήτης με τους σταθμούς διοδίων, είτε κρυφών είτε φανερών, όπως γίνεται και στην υπόλοιπη Ελλάδα για να κερδίζουν τα μονοπώλια στον κλάδο των κατασκευών. Πραγματικά ευχόμαστε, η ευχή που δίνουμε για έναν νέο ασφαλή και λειτουργικό βόρειο οδικό άξονα να μην μετατραπεί σε κατάρα, διότι αντί για βόρειο οδικό άξονα χωρίς διόδια, τελικά θα έχουμε διόδια, χαράτσια δηλαδή, χωρίς βόρειο οδικό άξονα.

Το δημόσιο, δηλαδή ο λαός, έχει δώσει δισεκατομμύρια μέχρι και σήμερα για το υφιστάμενο δίκτυο της Κρήτης. Τώρα θα δώσει το μεγαλύτερο μέρος. Θα συνεχίσει να δίνει μέσω σκιωδών διοδίων και θα πληρώνει για τις διελεύσεις. Ο ιδιώτης δίνει ψίχουλα και του παραχωρείται για να εισπράττει για 35 χρόνια πριν καν την παράδοση του έργου. Η ΤΕΡΝΑ προσέξτε, θα μπει με 220 εκατομμύρια στην επένδυση, το ελληνικό δημόσιο με 891 εκατομμύρια συν το δικαίωμα προαίρεσης του δημοσίου για το τμήμα Κίσσαμου Χανιά από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων το εθνικό σκέλος.

Αντιστοιχεί του 64,62% το καταβαλλόμενο από τον χρήστη ποσού, θα μηδενίζεται μόνο, όταν υπερβαίνει την απόδοση δεσμευτικής επένδυσης σε ετήσια βάση. Πρόκειται να συμβεί κάτι τέτοιο ποτέ;

Ποτέ δεν πρόκειται να συμβεί και το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά. Προσέξτε, για να ταξιδέψει από Ηράκλειο για Χανιά, 145 χιλιόμετρα, το κόστος διοδίων θα είναι ένας πραγματικός εφιάλτης για τους κατοίκους, 30 με 32 ευρώ, συν 40 ευρώ, αν μιλάμε για την αμόλυβδη βενζίνη, μιλάμε για 70 έως 72 ευρώ, πήγαινε-έλα, Ηράκλειο-Χανιά, δηλαδή, ο λαός θα πληρώσει για την κατασκευή του, θα πληρώσει και για τη λειτουργία, αυτό είναι πραγματικό γράψιμο και όλα αυτά θα βγουν από τις τσέπες του φορολογούμενου και θα έλεγα ότι είναι νομοθετικά ανορθολογικό.

Eιλικρινά μιλάω, παρ’ όλο που δεν είμαστε τόσο πολύ οι θεσμολάγνοι και νομολάγνοι με τη Βουλή, εμείς στο Κ.Κ.Ε., αλλά να πούμε στη δική σας λογική.

Θεωρούμε νομοθετικά ανορθολογικό, να καλούμαστε να ψηφίσουμε μία σύμβαση παραχώρησης, χωρίς να έχουμε στα χέρια μας τα παραρτήματα, είναι δυνατό να συμβαίνουν αυτά τα πράγματα, επίσης, δεν ισχύει ότι δεσμεύτηκε ότι θα τα δώσει ο κ. Υπουργός, είπε και κάτι άλλο πηγαίνετε να τα ζητήσετε από τον κοινοβουλευτικό έλεγχο, “εδώ γελάει και το άλλο κατσίκι”, δηλαδή, αύριο ψηφίζεται η σύμβαση και να πάμε να τα ζητήσουμε από τον κοινοβουλευτικό έλεγχο αφού θα έχει ήδη ψηφιστεί η σύμβαση. Δεν ξέρω, υπάρχει λογική σε αυτά τα πράγματα; Δηλαδή, δεν πρέπει να μάθουμε ποιος ο προϋπολογισμός και τι ρήτρες μπαίνουν, ποια είναι τα χρονοδιαγράμματα;

Δεν πρέπει να τα γνωρίζουν όλα αυτά;

 Η σύμβαση παραχώρησης συνιστά μια τεράστια επένδυση για το κεφάλαιο και όπως κάθε μεγάλη επένδυση, προσδοκά πολλαπλά κέρδη για μεγάλο χρονικό διάστημα που θα την χρυσοπληρώνει ο λαός, επαναλαμβάνω, είτε με τα φανερά, είτε με τα σκιώδη διόδια.

Άρα η εμπορευματοποίηση του βόρειου οδικού άξονα θα είναι ακόμα ένας κρίκος στην αλυσίδα που θα βαραίνει το λαϊκό εισόδημα πάνω σε όλα τα υπόλοιπα.

Εδώ υπάρχει άσφαιρα αντιπολίτευση, η άσφαιρα αντιπολίτευση του Σύριζα, ότι αυτός θα είχε τον Β.Ο.Α.Κ. χωρίς διόδια για τους κρητικούς, παρά μόνο για τους τουρίστες, τα θυμόμαστε αυτά, ο κ. Σπίρτζης τα έλεγε και εδώ και στην Κρήτη όταν κατέβαινε, είναι παραπλανητική, είναι αβάσιμη, υποτιμά τη νοημοσύνη των κρητικών και οφείλει να απαντήσει γιατί δεν ίσχυσε το ίδιο στους οδικούς άξονες που είχε εγκαινιάσει, όπως για παράδειγμα τον άξονα Κόρινθος-Πάτρα, όταν ήταν στην Κυβέρνηση.

Παλιότερα, επί ΠΑΣΟΚ, την περίοδο 1985 – 1990, που δόθηκαν για κατασκευή με παραχώρηση σε εταιρείες οι μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι στην βόρεια Ελλάδα, εξαιρέθηκε η Κρήτη, με την καθησυχαστική ψεύτικη υπόσχεση ότι ο ΒΟΑΚ θα κατασκευαστεί ως δημόσιο έργο.

Μετρήστε από τότε μέχρι σήμερα τους νεκρούς σε αυτό τον αυτοκινητόδρομο, σε αυτόν τον δρόμο.

Από το 2000, έπεσε στη δημόσια συζήτηση, στην αρχή δειλά δειλά μετά όλο και πιο ανοιχτά, η λύση παραχώρησης με διόδια, δηλαδή να πληρώσει ο λαός τη χρήση, το κόστος κατασκευής. Τα διόδια επιβλήθηκαν στους άλλους αυτοκινητόδρομους, στην υπόλοιπη Ελλάδα, έπεσε στη συζήτηση να μπει στο πακέτο πέρα από την κατασκευή η συντήρηση του Βόρειου Οδικού Άξονα, τότε υπολογίζονταν στα 100 εκατομμύρια ευρώ ετησίως.

Οργανώθηκαν, μάλιστα και δημοσκοπήσεις για να αποσπάσουν τη συγκατάθεση των Κρητικών, για να περάσουν στα μαλακά την επιβολή των διοδίων. Ακόμα και αυτό το άθλιο παιχνίδι ότι «ας γίνει, μωρέ, ο ΒΟΑΚ», όπως το λένε και οι Κρητικοί «κι ας μπούνε και διόδια».

Δε ντρεπόμαστε λίγο;

Κατά τη διάρκεια, λοιπόν, συζήτησης της παρούσας σύμβασης, ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α., με πολλές δόσεις λαϊκισμού και από κοντά και το ΠΑΣΟΚ, έχουν εφεύρει αυτή τη θεωρία της νησιωτικότητας για τα διόδια. Να εξαιρεθεί, δηλαδή, η Κρήτη από τα διόδια και ας χαρατσώνονται όλοι οι υπόλοιποι στην υπόλοιπη Ελλάδα.

Βεβαίως, να μη μπουν διόδια στα νησιά αλλά να μην πούμε γενικώς διόδια. Αυτό είναι το ζήτημα.

Μα, τέτοια δημαγωγία, τέτοιος λαϊκισμός;

Και όλα αυτά για να ρίξουν στάχτη στα μάτια του κόσμου, να κρύψουν ότι συμφωνούν με ένα ιδιωτικό δρόμο, να σκεπάσουν τις δικές τους ευθύνες, της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για να την αθωώσουν, να πετάξουν την μπάλα στην κερκίδα ενώ χρησιμοποιούν τα ίδια εργαλεία, τους ίδιους νόμους του καπιταλισμού, για τους ίδιους ακριβώς σκοπούς.

Αυτό αποδεικνύεται άλλωστε και από την δική τους κυβερνητική θητεία στην υλοποίηση αντίστοιχων έργων.

Ποτέ, για καμία κυβέρνηση, δεν αποτέλεσε κριτήριο το ζήτημα της ασφάλειας μετακίνησης και ούτε αποτελεί και σήμερα για την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, η οποία προσπαθεί να εκμεταλλευτεί τη συγκυρία και να παρουσιαστεί ότι είναι η πρώτη κυβέρνηση που θα το κάνει.

Μάλιστα, κατέβηκε κάτω με τον ίδιο τον Πρωθυπουργό, φωτογραφίες, κουστωδίες ολόκληρες κ.λπ. και από πίσω και οι κλακαδόροι πάσης φύσεως.

Γιατί;

Για να δημιουργήσουνε τις σχετικές εντυπώσεις.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα η περίπτωση της Σητείας, που κινητοποιήθηκε όταν κατέβηκε ο Πρωθυπουργός κάτω. Δε συμφέρει τους κατασκευαστικούς ομίλους η περιοχή του Λασιθίου, μετά τον Άγιο Νικόλαο ιδιαίτερα, ενώ υπάρχουν οι ώριμες μελέτες, αφού το γεωλογικό ανάγλυφο επηρεάζει το κόστος και σε συνδυασμό με τα οχήματα που θα το χρησιμοποιούν, τα διόδια θα κάνουν δεκαετίες να αποδώσουν τα προσδοκώμενα κέρδη σε σχέση με άλλα τμήματα του Βόρειου Οδικού Άξονα.

Το ξέρουν πέρα από τους … (δεν ακούγεται), οι κάτοικοι του Καλού Χωριού και άλλων, με τις δικαιολογημένες παρατηρήσεις και ενστάσεις που έχουν, που αφορούν την ασφάλεια και την καθημερινότητά τους και να απορρίπτονται οι προτάσεις τους ως μαξιμαλιστικές.

Ο δρόμος προς Σητεία, ειδικά από το Καλό Χωριό μέχρι τη Σητεία, είναι άθλιο το οδικό δίκτυο, είναι το πιο επικίνδυνο. Όλα τα βορινά χωριά του Δήμου Σητείας, από τη Λάστρο, τη Σφάκα, που είναι και το χωριό μου, Τουρλωτή, μέσα έξω Μουλιανά, Μυρσίνη, αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα με καθιζήσεις, περνά μέσα από τα χωριά ο εθνικός δρόμος, χωρίς σημάνσεις, φανάρια, διαγραμμίσεις, πεζοδρόμια για πεζούς, διαβάσεις για άτομα με ειδικές ανάγκες.

Ο Μόχλος, ένα τουριστικό κομμάτι, πολύ σημαντικό στην περιοχή της Σητείας, έχει τις επιπτώσεις του αναπτυξιακά, τουριστικά και οφείλεται στο ότι το οδικό δίκτυο είναι απαρχαιωμένο. Η Σητεία έχει λιμάνι και αεροδρόμιο. Η Ιεράπετρα έχει θερμοκήπια, δυναμική περιοχή αγροτική, μεγάλη τουριστική κίνηση και όλοι αυτοί μπαίνουν σε κινδύνους για τη μετακίνησή τους.

Το κυριότερο είναι ότι οι προτεραιότητες της καπιταλιστικής ανάπτυξης έχει διαμορφώσει όρους απομόνωσης στη Σητεία, ιδιαίτερα οι ενεργειακές επενδύσεις σε ανανεώσιμες πηγές και είναι φως φανάρι ότι η χάραξη του Βόρειου Οδικού Άξονα μέχρι τη Σητεία δεν αποτελεί προτεραιότητα της καπιταλιστικής ανάπτυξης στην περιοχή.

Σε κάθε περίπτωση οι μελέτες που υπάρχουν για το νέο σχέδιο χάραξης του νέου ΒΟΑΚ συνδέονται με την επιδίωξη να διοχετευτούν και να εγκλωβιστούν όσο γίνεται περισσότερες μετακινήσεις στον ΒΟΑΚ και ταυτόχρονα να αποκλειστεί κάθε δυνατότητα να χρησιμοποιείται εναλλακτικά κάποιος άλλος δρόμος για όσους θέλουν να αποφύγουν τα διόδια. Αυτό, εκτός άλλων, σημαίνει ο όρος «κλειστός αυτοκινητόδρομος». Με βάση, λοιπόν, αυτό το κριτήριο έγινε η επιλογή των τμημάτων που διατηρείται η υφιστάμενη χάραξη του Βόρειου Οδικού Άξονα και των τμημάτων με νέα χάραξη. Και, ξέρετε, το κριτήριο δεν είναι τεχνικό, είναι πολιτικό.

Νέα χάραξη γίνεται στα εντελώς απαραίτητα τμήματα, κύρια λόγω γεωγραφικών δυσκολιών και από την άλλη χρησιμοποιούνται όσο γίνεται περισσότερα τμήματα της παλιάς χάραξης με τρόπο που να μην αφήνει περιθώρια να συνεχίσει να χρησιμοποιείται ο παλιός ΒΟΑΚ παρά μόνο για κάποιες τοπικές μετακινήσεις, αλλά να πηγαίνουν αναγκαστικά από τον νέο Βόρειο Οδικό Άξονα. Πολλά προβλήματα θα προκύψουν από την υλοποίηση της σύμβασης. Ειδικά για το Ηράκλειο ο Βόρειος Οδικός Άξονας οδηγεί στην οριστική διχοτόμηση της ενότητας του Ηρακλείου, προβλέποντας, όπως σας είπα, κάποιες απλές εργασίες συντήρησης του οδοστρώματος.

Τα προβλήματα που προκύπτουν έχουν σαν βασική αιτία το σκοπό με τον οποίο υλοποιείται το συγκεκριμένο έργο που είναι η εξυπηρέτηση της κερδοφορίας του κεφαλαίου και για μεταφορές, τουρισμό, εμπορεύματα, αλλά και για την κατασκευή του με το μικρότερο δυνατό κόστος, τη μέγιστη απόδοση, με την εκμετάλλευση του. Η εμπορευματική χρήση του δρόμου και η εξασφάλιση ικανοποιητικής κερδοφορίας στις εταιρείες, με την ενσωμάτωση όσο γίνεται περισσότερο μετακινήσεων εντός αυτοκινητοδρόμου, καθορίζει και μια σειρά ζητήματα στο σχεδιασμό του έργου που θα επιδεινώσει τη ζωή των Κρητικών. Τη χάραξη, τη διχοτόμηση της πόλης, ανύπαρκτες εναλλακτικές οδοί εντός και εκτός πόλης και πολλά άλλα ζητήματα. Με ποιους όρους θα πραγματοποιηθεί το έργο; Επαναλαμβάνω, είναι ζήτημα πολιτικό και όχι τεχνοκρατικό.

Λοιπόν, για τα διόδια. Μετακινήσεις χωρίς αναλογικά διόδια, προσέξτε, θα γίνονται μεταξύ των κόμβων Γαζίου έως Βιομηχανικής Περιοχής για μία ώρα ανά κατεύθυνση. Όμως θα καταγράφονται και θα πληρώνονται τα σκιώδη διόδια, άρα θα πληρώνονται εμμέσως. Δηλαδή, διόδια - χαράτσι για να πάει και να έρθει στη δουλειά του που μπορεί να απαιτεί πιο συχνές διελεύσεις εντός ώρας για εργασία εκτός ορίων αστικών μετακινήσεων, όπως για παράδειγμα οι ξενοδοχοϋπάλληλοι ή αν θέλει να πάει κάποιος ένα μπάνιο σε κοντινές παραλίες που αποτελεί διέξοδο αναψυχής σε πολλές οικογένειες το καλοκαίρι.

Έλλειψη εναλλακτικών οδών. Όλοι γνωρίζουν ότι εντός Ηρακλείου υπάρχει ένα τριτοκοσμικό εναλλακτικό οδικό δίκτυο, για να μην πω ανύπαρκτο. Άθλιοι, στενοί παράπλευροι δρόμοι, δεν είναι ενιαίοι ούτε εκατέρωθεν του Βόρειου Οδικού Άξονα. Κόμβος

Γαζίου, στο Γιόφυρο. Η μη διασύνδεση στο ύψος της Ούλωφ Πάλμε, ο κόμβος Κνωσού, ο κόμβος Βιομηχανικής Περιοχής που χρειάζονται γέφυρες, βελτίωση των κάτω διαβάσεων και πολλά άλλα ζητήματα. Και θα αναρωτηθεί κάποιος. Μα είναι δυνατόν να μην έχουν προβλεφθεί όλα αυτά σε ένα νέο αυτοκινητόδρομο; Ναι, απαντάμε εμείς, διότι αυτός ο στόχος. Να εγκλωβίσετε μετακινήσεις στον ΒΟΑΚ. Γι’ αυτό δεν θα αναπτυχθεί ολοκληρωμένο εναλλακτικό δίκτυο, με αποτέλεσμα να αποτελεί ατομική επιλογή το δίλημμα διόδια ή αυξημένη επικινδυνότητα και μποτιλιάρισμα.

Είναι και άλλα ζητήματα που αφορούν τον κόμβο του Αγίου Ιωάννη του Χωστού και του Γιόφυρου, τα θέματα της διασύνδεσης με το αεροδρόμιο Καστελίου, η διασύνδεση με την ύπαιθρο του Νομού Ηρακλείου και άλλα ζητήματα τα οποία θα έχουμε τη δυνατότητα στην Ολομέλεια να τα πούμε. Σε κάθε περίπτωση όμως, αυτό που έχει προτείνει το Κ.Κ.Ε. είναι η ανάγκη να υπάρξει υπογειοποίηση του δρόμου στο ύψος του Ηρακλείου, κάτι που απορρίφθηκε.

Kαι απορρίφθηκε από όλους σας, ανεξαιρέτως, γιατί αν δεν γίνει αυτό θα υπάρξει μια απερίγραπτη ταλαιπωρία στις αστικές μετακινήσεις των εργαζομένων όλου του πολεοδομικού συγκροτήματος Γάζι-Ηράκλειο-Αλικαρνασσός.

Η μοναδική τεχνική λύση που μπορεί να δοθεί το συντομότερο δυνατό χρονοδιάγραμμα και με το μικρότερο δυνατό κόστος συγκριτικά και με κάθε άλλη λύση στο πρόβλημα της διχοτόμησης του Ηρακλείου είναι η λύση της υπογειοποίησης, με διπλή σήραγγα από τον κόμβο Γαζίου μέχρι τον Καρτερού. Και ξέρετε γιατί;

Γιατί αυτή η σήραγγα μήκους 10,5 χιλιομέτρων θα συντομεύσει τη σημερινή διαδρομή κατά 1,5 χιλιόμετρο, θα είναι περίπου αντίστοιχη σε μήκος με τη σήραγγα που προβλέπεται να διανοιχθεί στην περιοχή Σίσες-Φόδελε, άρα είναι τεχνικά και οικονομικά υλοποιήσιμη σε πολύ σύντομο χρόνο. Δεν θα χρειαστεί σχεδόν καμία απαλλοτρίωση, εκτός ίσως από τα σημεία εισόδου και εξόδου. Να λοιπόν γιατί με την υπογειοποίηση θα μπορέσει να γίνει άρση της διχοτόμησης της πόλης του Ηρακλείου. Βέβαια, για να γίνει αυτό πρέπει να έρθει κόντρα με τα συμφέροντα του παραχωρησιούχου. Διότι σε αυτή την περίπτωση δεν θα έχει διόδια. Είναι φανερό.

Το Κ.Κ.Ε. θεωρεί ότι ένας ΒΟΑΚ με τις προϋποθέσεις και το πλαίσιο που έθεσα, πρέπει να ξεκινά από την Κίσσαμο μέχρι τη Σητεία, με συνδετήριους άξονες βορρά-νότο και συνολικά ένα οδικό δίκτυο σύγχρονο, ασφαλές, που να καλύπτει όλες τις σύγχρονες ανάγκες, με σεβασμό στο περιβάλλον, ένα συνολικό ολοκληρωμένο σχέδιο έξω από τη λογική του κόστους-οφέλους, ενιαίο, δημόσιο, δωρεάν οδικό δίκτυο, χωρίς διόδια, χωρίς επιπλέον χαράτσια. Αλλά αυτό φυσικά απαιτεί άλλες κοινωνικές συνθήκες, με κοινωνικοποιημένα τα μέσα παραγωγής και με κεντρικό σχεδιασμό της οικονομίας, που γι΄αυτό παλεύει το Κ.Κ.Ε. Ενδιάμεσες λύσεις δεν υπάρχουν. Και γι΄αυτό καταψηφίζουμε αυτή τη συγκεκριμένη Σύμβαση.

Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεχίζουμε με Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ», την κυρία Μαρία Αθανασίου. Παρακαλώ, κυρία Αθανασίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «**[**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ**](https://www.hellenicparliament.gr/Vouleftes/Ana-Koinovouleftiki-Omada/?partyId=c69150dd-3ea9-4abb-a756-aa8d00a2f334)**»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι. Συνεχίζοντας την παροχή απόψεων επί της ήδη υπογεγραμμένης σύμβασης η οποία αφορά τον ΒΟΑΚ, επισημαίνουμε ότι το εν λόγω έργο πέραν της προφανούς ωφέλειας, ωστόσο λόγω αστοχίας στον σχεδιασμό του σε τοπικό επίπεδο έχει εγείρει σοβαρές ενστάσεις τοπικών φορέων και έντονες διαμαρτυρίες κατοίκων. Έτσι, στις ήδη γνωστές προσφυγές των Δήμων Ηρακλείου και Μαλεβιζίου, ήρθαν να προστεθούν και οι διαμαρτυρίες των κατοίκων της κωμόπολης Καλύβες Αποκορώνου Χανίων, διότι σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία και τις επίσημες μακέτες του έργου η νέα χάραξη προβλέπεται να διέρχεται σε απόσταση μόλις 250 μέτρων από την ακτογραμμή, γεγονός που όπως υποστηρίζουν τοπικοί παράγοντες θα επιφέρει μη αναστρέψιμες συνέπειες στο φυσικό περιβάλλον, την κοινωνική συνοχή και τον τουριστικό χαρακτήρα της περιοχής και θα διασπάσει τον οικισμό στα δύο.

Ο Σύλλογος Καταστηματαρχών υπενθυμίζει πως το 2021 έχει κατατεθεί πρόταση για την υπόγεια διέλευση του δρόμου στο συγκεκριμένο τμήμα, μία λύση η οποία έχει εφαρμοστεί με επιτυχία σε άλλες περιοχές της χώρας και θεωρείται σωστή τεχνικά. Σε ανακοίνωση του ο Σύλλογος κάνει λόγο για διαμελισμό της κοινότητας ενώ καταγγέλλει ότι το χωριό δεν ενημερώθηκε εσκεμμένα, παρά το γεγονός ότι όλες οι αρμόδιες υπηρεσίες γνώριζαν εγκαίρως τις επιπτώσεις του σχεδίου. Όπως ενημερώνει ο σύλλογος από το 2021, έχουν ήδη κατατεθεί υπογραφές και αιτήματα προς τον Δήμο Αποκορώνου, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, τα Υπουργεία Υποδομών και Περιβάλλοντος, καθώς και την Περιφέρεια Κρήτης ζητώντας επανεξέταση της χάραξης. Η υπόθεση έχει ήδη οδηγηθεί πλέον στη δικαιοσύνη καθώς έχει κατατεθεί προσφυγή στο Συμβούλιο Επικρατείας του ΣΤΕ η οποία αναμένεται να εκδικαστεί στις 4 Ιουνίου 2025.

Κάτω από αυτό το πνεύμα λοιπόν ξεκινά η εκτέλεση του έργου. Στο άρθρο 17 τώρα, χρηματοοικονομικό μοντέλο. Στο παρόν ορίζεται ότι το χρηματοοικονομικό μοντέλο προσαρτάται κατά η ημερομηνία έναρξης παραχώρησης της παρούσας σύμβασης ως προσάρτημα 5, ενώ θα επικαιροποιείται με ευθύνη και δαπάνη του παραχωρησιούχου. Είναι εύλογο ότι αφενός για τη μελέτη και την επικαιροποίηση καθώς και αφετέρου για την εφαρμογή του μοντέλου απαιτείται εξέταση και έλεγχος από εξειδικευμένο οικονομολόγο.

Επιπροσθέτως, το παρόν άρθρο προβλέπει μεταξύ άλλων στο 17, 3 και 4, ότι η επικαιροποίηση των προβλέψεων στην περίπτωση που έχει συμβεί ή και συνεχίζει να υφίσταται γεγονός καθυστέρησης ή γεγονός που εμπίπτει στη σφαίρα ευθύνης του ελληνικού δημοσίου θα πρέπει να αναφέρονται στο χρηματοοικονομικό μοντέλο συγκεκριμένα οικονομοτεχνικά στοιχεία, τα οποία, η Ελληνική Λύση θεωρεί ότι πρέπει να εξεταστούν από εξειδικευμένο οικονομολόγο, ομοίως.

Στο άρθρο 18, σχετικά με εκμετάλλευση του έργου παραχώρησης, διόδια, τέλη, προβλέπεται η εγκατάσταση ηλεκτρονικού συστήματος είσπραξης διοδίων. Η χρέωση προβλέπεται αναλογική με βάση τη διανυόμενη απόσταση μέσω πομποδέκτη για εγγεγραμμένους χρήστες. Κατά τα λοιπά, η χρέωση είναι μη αναλογική για τους μη εγγεγραμμένους. Φτάσαμε και εκεί.

Προβλέπεται η δυνατότητα να κατασκευάσει ο παραχωρησιούχος και πλευρικούς σταθμούς. Ο τελευταίος έχει αποκλειστικό δικαίωμα επιβολής και είσπραξης διοδίων για ίδιο όφελος. Τίθενται ανώτατα όρια διοδίων τελών σύμφωνα με όσα ισχύουν για τους λοιπούς αυτοκινητόδρομους, καθώς και πίνακες προσδιορισμού τους.

Ο παραχωρησιούχος μπορεί να αναπροσαρμόζει τα ποσά καθ’ έτος. Τέλος, δηλώνονται τα οχήματα που απαλλάσσονται, όπως ασθενοφόρα κ.λπ.. Κατά τα λοιπά, ρυθμίζονται απαγορεύσεις και όροι σύμφωνα με όσα ισχύουν για τους αυτοκινητόδρομους της χώρας.

Διαπιστώνουμε ότι με το προς κύρωση άρθρο παραχωρείται το σύνολο των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης του αυτοκινητοδρόμου στον παραχωρησιούχο με όρους που διασφαλίζουν τα συμφέροντα του τελευταίου περισσότερο από αυτά του ελληνικού δημοσίου. Προβλέπεται η κατασκευή διοδίων κατά τη βούληση του παραχωρησιούχου κατά μήκος του νέου δρόμου και παρέχεται ακόμα και η δυνατότητα μονομερούς αναπροσαρμογής των τελών με προφανή επιβάρυνση των πολιτών.

Θα σταθώ σε αυτό καθ’ αυτό το σημείο της επιβολής διοδίων στην Κρήτη. Είναι γεγονός ότι σε κάθε αυτοκινητόδρομο στον οποίον επιβάλλονται διόδια υφίσταται υποχρέωση για κατασκευή παράπλευρων οδών, ως εναλλακτικής λύσης για τους οδηγούς, για τους κατοίκους γενικώς. Εν προκειμένω, στον ΒΟΑΚ δεν υφίσταται τέτοια πρόβλεψη.

Είναι σαφές ότι η επιβολή διοδίων δεν είναι συμβατή με τη συνταγματική και ευρωπαϊκή υποχρέωση ειδικής μεταχείρισης των νησιών, όπως επίσης η πρόωρη είσπραξη τελών, χωρίς να έχουν παραδοθεί ολοκληρωμένες υποδομές δεν είναι θεμιτή.

Όταν λέμε ολοκληρωμένες, κ. Υπουργέ, λέμε όλο το έργο και όχι, κομμάτι κομμάτι και τούτο, διότι, με το άρθρο 101 του Συντάγματος επιβάλλει τη νομική υποχρέωση του κράτους να μεριμνά ειδικά και για τις νησιωτικές περιοχές, ακριβώς λόγω των φυσικών τους μειονεκτήματα και αντίστοιχα η συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, άρθρο 174, προτάσσει την ανάγκη γεωγραφικής συνοχής και ίσης προσβασιμότητας. Ωστόσο, στην Κρήτη δεν υπάρχουν εναλλακτικές οδικές διαδρομές όπως στην ηπειρωτική χώρα.

Επίσης, δεν έχει υπάρξει ανάλογη πρακτική επιβολής διοδίων σε άλλα μεγάλα νησιά της Ευρωπαϊκής Ένωσης και επειδή εγώ έζησα πολλά χρόνια στη Σικελία και την επισκέπτομαι, έχει μόνο ένα μικρό κομμάτι 90 χιλιομέτρων Κατάνια – Μεσίνα, που όμως αν κάποιος δεν θέλει να το κάνει υπάρχει μια παράπλευρη οδός. Δεν είναι υποχρεωμένος να πάει και να πληρώσει τα διόδια.

Όπως και συνάδελφος άλλος είπε για την Κύπρο μας, η οποία και αυτή που την έχω επισκεφτεί δεν έχει διόδια. όπως η Σαρδηνία δεν έχει. Δεν μπορώ να μιλήσω για άλλα νησιά, όπως η Μαγιόρκα που ακούστηκε, αλλά πιστεύω ότι για να το λέει ο συνάδελφος, έτσι ισχύει.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τη Συνταγματική Αρχή της Ισότητας και Νησιωτικότητας, η επιβολή διοδίων στην Κρήτη έχει χαρακτηριστεί ως πρωτοφανής άνιση μεταχείριση των κατοίκων του νησιού. Το άρθρο 4, λοιπόν, παράγραφος 1, του Ελληνικού Συντάγματος κατοχυρώνει ότι όλοι οι Έλληνες είναι ίσοι ενώπιον του νόμου, ενώ το άρθρο 101 μετά την αναθεώρηση 2001/19 απαιτεί από τον κοινό νομοθέτη και τη διοίκηση να λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες των νησιωτικών περιοχών κατά την κανονιστική τους δράση.

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

Η ισότιμη πρόσβαση στις μεταφορές θεωρείται μέρος της αρχής της ισότητας. Οι πολίτες της Κρήτης δεν θα πρέπει να στερούνται πρόσβασης σε ένα ασφαλές οδικό δίκτυο υπό όρους αντίστοιχους με της ηπειρωτικής Ελλάδας. Στην πράξη, μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι της ηπειρωτικής Ελλάδας διαθέτουν μεν διόδια, όμως, κατά κανόνα υπάρχουν παράλληλες εναλλακτικές διαδρομές χωρίς χρέωση. Οι παλαιότερες, δηλαδή, εθνικές οδοί ή άλλοι τρόποι μετακίνησης.

Αντιθέτως στην Κρήτη, o βασικός άξονας BOAK αποτελεί μοναδική οδική αρτηρία που διατρέχει το νησί και δεν υπάρχει πραγματικά ισοδύναμη εναλλακτική χωρίς διόδια. Η επιβολή τέλους διέλευσης στους Κρητικούς για τις ενδονησιωτικές μετακινήσεις τους δημιουργεί ζήτημα ίσης μεταχείρισης σε σχέση με κατοίκους άλλων περιοχών, ιδίως εάν ληφθεί υπόψη ότι ουδέποτε έως σήμερα ευρωπαϊκή περιοχή νησιωτικού χαρακτήρα δεν επιβαρύνθηκε με διόδια σε εσωτερικό οδικό δίκτυο. Επιπροσθέτως, η επιβολή διοδίων χωρίς εξαιρέσεις ή εκπτώσεις για κατοίκους ερμηνεύεται ως παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας και της ίσης μεταχείρισης. Η Κρήτη, λοιπόν, κινδυνεύει να αποτελέσει το πρώτο μεγάλο νησί της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου ο πολίτης θα πληρώσει διόδια για εσωτερικές μετακινήσεις χωρίς άλλη επιλογή διαδρομής.

Το ζήτημα, επίσης, να επιβάλλονται διόδια πριν την ολική παράδοση του έργου συνιστά συνταγματική πρόκληση. Το μοντέλο αυτό περιλαμβάνει μετοπικούς σταθμούς σε τμήματα του ΒΟΑΚ πριν την ολοκλήρωση και σκιώδη διόδια εντός των πόλεων που πληρώνονται έμμεσα από το δημόσιο.

Το ερώτημα που ανακύπτει είναι πώς μπορεί να θεωρηθεί νόμιμη και αναλογική μία πληρωμή για υπηρεσία που δεν έχει παραδοθεί από τη στιγμή κατά την οποία η αρχή της ανταποδοτικότητας, θεμελιώδης στο δίκαιο των τελών, προϋποθέτει ανταπόδοση με πραγματική παροχή. Όταν ο πολίτης πληρώνει για έναν ημιτελή δρόμο υπό ταλαιπωρία, εργοτάξια και εκτροπές, παραβιάζεται η σχέση κόστους - οφέλους.

Άρθρο 22, αποζημιώσεις. Με αυτό το άρθρο ορίζεται το πλαίσιο των αποζημιώσεων για γεγονότα καθυστέρησης που δεν αφορούν τον παραχωρησιούχο ή για γεγονότα ευθύνης ελληνικού δημοσίου. Το δημόσιο καταβάλει αποζημίωση μετά από αίτημα. Ο παραχωρησιούχος οφείλει να ενημερώνει για κάθε γεγονός. Εάν υπάρχει διαφωνία το θέμα εισάγεται στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών, προβλέπονται δαπάνες επιτάχυνσης που φτάνουν έως και 30% των εργασιών, προβλέπεται αποζημίωση για μείωση εσόδων και την υποχρέωση του δημοσίου να καταβάλλει τη διαφορά. Ο παραχωρησιούχος ευθύνεται για κάθε παράνομη ή αντισυμβατική ενέργεια από την πλευρά του. Προβλέπονται, επίσης, εξαιρέσεις από την ευθύνη του όταν το δημόσιο έχει και αυτό ευθύνη. Ακόμη, προβλέπονται διαδικασίες διακανονισμού. Ωστόσο, από μία απλή ανασκόπηση του άρθρου προκύπτει το συμπέρασμα ότι ο παραχωρησιούχος, παρότι αποκτά το σύνολο των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης, δεν επωμίζεται και το σχετικό επιχειρηματικό ρίσκο. Το δημόσιο αποζημιώνει τον παραχωρησιούχο ακόμα και σε περίπτωση που μειωθούν τα έσοδά του.

Στο άρθρο 26, καταγγελία εκ μέρους του παραχωρησιούχου και συνέπειες. Σε αυτή τη διάταξη προβλέπονται αντιστοίχως οι λόγοι και οι προϋποθέσεις άσκησης του δικαιώματος καταγγελίας εκ μέρους του παραχωρησιούχου και οι συνέπειες αυτής. Στα γεγονότα αθέτησης συμπεριλαμβάνονται η μη πληρωμή ποσού στον παραχωρησιούχο, η συνδρομή γεγονότος ανωτέρας βίας ή κατάργησης ή μονομερούς τροποποίησης της σύμβασης, καθώς και η δήμευση ή και η εθνικοποίηση του παραχωρησιούχου ή μέρους των περιουσιακών στοιχείων του κ.λπ. Με λίγα λόγια, εάν ο παραχωρησιούχος οφείλει ή υποστεί δήμευση στα περιουσιακά του στοιχεία, για οποιοδήποτε λόγο, από το ελληνικό δημόσιο, τούτο αυτομάτως αποτελεί λόγο αθέτησης των υποχρεώσεων από πλευράς του δημοσίου για την παρούσα σύμβαση. Ειδικά εάν υποστεί εθνικοποίηση που θα είναι για λόγους δημοσίου συμφέροντος, δεν θα πρέπει να θίγονται οι συμβατικές υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτή τη σύμβαση.

Εν προκειμένω, διαπιστώνουμε ότι η σύμβαση παρέχει μεγάλη ασφάλεια και προστασία στα περιουσιακά στοιχεία του παραχωρησιούχου. Το γεγονός ότι αρχικός μέτοχος είναι η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ και παραχωρησιούχος είναι η νεοσύστατη εταιρεία κρητικών συμφερόντων μας προβληματίζει.

Επιπροσθέτως, σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης από τον παραχωρησιούχο λόγω αθέτησης από το ελληνικό δημόσιο λαμβάνει αυτοδικαίως την κτήση και χωρίς αντάλλαγμα των κατασκευών και της κινητής περιουσίας και τυχόν ακινήτων που ανήκουν στον ίδιο. Το ελληνικό δημόσιο οφείλει, επίσης, να καταβάλει στον παραχωρησιούχο τις υποχρεώσεις έναντι δανειστών, στους μετόχους το ποσό της δεσμευτικής επένδυσης, τυχόν ασφαλίσματα που έχει εισπράξει ο παραχωρησιούχος τα οποία δεν εξασφαλίζουν τις απαιτήσεις των δανειστών και να επιστρέψει τις εγγυητικές στον παραχωρησιούχο, ενώ, αντίστοιχα, σε αντίστροφη περίπτωση, στον παραχωρησιούχο προβλέπεται η καταβολή της αποζημίωσης προς το δημόσιο σε ισόποσες συνεχόμενες εξαμηνιαίες δόσεις και η πρώτη θα άρχεται έξι μήνες από την ημερομηνία καταγγελίας, παράγραφος 25.4. Στο δημόσιο προβλέπεται ότι η καταβολή της αποζημίωσης λόγω αθέτησης του δημοσίου θα γίνεται σε δύο δόσεις μόνο, οι οποίες και θα καταβάλλονται σε 9 και 18 μήνες από την καταγγελία αντίστοιχα. Το πλάνο καταβολής των δόσεων για τον παραχωρησιούχο είναι πιο επιεικές.

Η συνέχεια στην Ολομέλεια.

Σας ευχαριστώ και για την ανοχή σας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε πολύ. Το λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Νέα Αριστερά», κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Κύριε Πρόεδρε, τα είπαμε, τα ξαναείπαμε, αλλά φαίνεται ότι μυαλό δεν βάζει η Κυβέρνηση. Θα τα ξαναπούμε άλλη μια φορά, μια από τα ίδια, θα τα πω όμως πιο αναλυτικά, μάλλον πιο συνοπτικά τα πρώτα.

Η αλήθεια είναι ότι ο ΒΟΑΚ αποτελεί ένα διαχρονικό αίτημα της τοπικής κοινωνίας της Κρήτης, μια κρίσιμη οδική υποδομή που θα βελτιώσει την οδική σύνδεση του νησιού, θα ενισχύσει την οδική ασφάλεια που τόσο έχει ανάγκη και παράλληλα έχει και αναπτυξιακό χαρακτήρα, λόγω και της τουριστικής φυσιογνωμίας του νησιού. Αυτό, όμως, το διαχρονικό αίτημα αφορά σε έναν ενιαίο ΒΟΑΚ, χωρίς αποκλεισμούς.

Με την παρούσα λοιπόν Σύμβαση Παραχώρησης αποκλείεται το ανατολικό τμήμα του νησιού, ακούσαμε τους δημάρχους, τους φορείς, νομίζω είχαν όλοι κάτι να πουν ενάντια σε αυτή τη Σύμβαση Παραχώρησης. Εδώ υπάρχει αποκλεισμός σε ό,τι αφορά τη γεωγραφική έκταση του ΒΟΑΚ και δεν υπάρχει καν σχετική μελέτη για να φτάσει ο δρόμος μέχρι τη Σητεία, ενώ όπως έχει δηλώσει και ο κ. Υπουργός αυτή τη στιγμή δεν υπάρχουν και χρήματα.

Η Σύμβαση, λοιπόν, για τον ΒΟΑΚ είναι ήδη υπογεγραμμένη. Αυτό έχει πολύ μεγάλη σημασία, έρχεται τυπικά στη Βουλή, ξέρουμε ότι δεν μπορούμε να αλλάξουμε τίποτα.

Υπογράφτηκε βέβαια και αυτή η Σύμβαση, όπως πολλές άλλες, χωρίς να προηγηθεί καμία ουσιαστική διαβούλευση με τους φορείς, τους ακούσαμε σήμερα, τίποτα δεν έχει ληφθεί υπόψη, προφανώς δεν έγινε και εγκαίρως, η τοπική κοινωνία για άλλη μια φορά απέξω. Ο Δήμος, η Περιφέρεια, η Αυτοδιοίκηση, όλοι δεν γνωρίζουν το περιεχόμενο της Σύμβασης.

Ένα πολύ σημαντικό θέμα είναι ποιο είναι το κόστος του έργου. Δεν ξέρουμε πόσο θα μας διαφώτιζαν τα 12 Προσαρτήματα, τα οποία όμως αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της Σύμβασης, μαζί θα τα ψηφίσουμε και δεν τα ξέρουμε, δεν μας έχουν κοινοποιηθεί. Αυτό είναι απαράδεκτο αλλά είναι και ύποπτο. Φοβάμαι ότι στα Παραρτήματα κρύβονται οι σημαντικές παραχωρήσεις του ελληνικού δημοσίου ή τέλος πάντων θα τα δούμε εκ των υστέρων και θα ασκήσουμε κριτική, αλλά θα είναι πια αργά.

Το δημόσιο λέμε ότι θα βάλει περίπου 700 εκατομμύρια ευρώ, δεν τα λες και λίγα, ουσιαστικά βάζει πλάτη για ένα έργο όχι δημόσιο, αλλά για σύμβαση παραχώρησης και θα δώσει βεβαίως ένα σοβαρό ποσό για τα σκιώδη διόδια και οι πολίτες βεβαίως θα επιβαρυνθούν με το κόστος των διοδίων για τις μετακινήσεις τους για 35 χρόνια και όλοι οι πολίτες της χώρας για τα σκιώδη διόδια.

Τελικά, ο παραχωρησιούχος με πόσα χρήματα θα συμβάλει σ’ αυτό το έργο δεν μπορούμε να καταλάβουμε. Και βεβαίως αυτό που κυρίως δεν καταλαβαίνουμε είναι πού βρίσκεται η ανάληψη κινδύνου, το ρίσκο που λέμε.

Επίσης, ποιος είναι ο κρατικός μηχανισμός που είναι αρμόδιος για την παρακολούθηση και τον έλεγχο της Σύμβασης Παραχώρησης;

Υπάρχει ένας ανεξάρτητος μηχανικός που αμείβεται από τον παραχωρησιούχο, τελικά έχει μια σχέση εξάρτησης, ο ανεξάρτητος μηχανικός πληρώνεται από τον παραχωρησιούχο. Ο τελευταίος ως εργοδότης εξουσιάζει το συμβαλλόμενο, ο οποίος τελικά καταλήγει να είναι ένας εξαρτημένος ανεξάρτητος μηχανικός. Πραγματικά σε κάθε νομοσχέδιο κάποιος πιστοποιημένος αναλαμβάνει ρόλο που θα έπρεπε να έχουν δημόσιες υπηρεσίες, οι οποίες βεβαίως αποδεκατίζονται, αυτή είναι όμως και η φιλοσοφία της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, η απόσυρση του κράτους. Προσφάτως έχουμε και την άρση της μονιμότητας των δημοσίων υπαλλήλων, δεν θέλουμε κράτος, δεν θέλουμε δημόσιες υπηρεσίες, δεν ελέγχει κανείς τους παραχωρησιούχους.

Σοβαρό θέμα οι απαλλοτριώσεις. Θα πω και παρακάτω την εμπειρία από τις προηγούμενες Συμβάσεις, δεν μπορώ να μην τις αναφέρω, γιατί πραγματικά τις έχω μελετήσει αρκετά.

Το 80% του έργου δεν έχει απαλλοτρίωση και ενώ η χάραξη παραμένει η ίδια από το 2018, δηλαδή πέντε χρόνια δεν έγινε απολύτως τίποτα. Προφανώς, το επόμενο διάστημα ο παραχωρησιούχος θα εισπράξει εκατομμύρια ευρώ, λόγω καθυστερήσεων που θα οφείλονται σε υπαιτιότητα του δημοσίου, γιατί η Κυβέρνηση δεν φρόντισε να ξεκινήσει εγκαίρως τις απαλλοτριώσεις. Κλασική μέθοδος για να δίνεις παραπάνω λεφτά στους παραχωρησιούχους.

Οι προθεσμίες άλλωστε για τις απαλλοτριώσεις, κύριε Υπουργέ, είναι ασφυκτικές και μη ρεαλιστικές. Θυμάμαι τους 12 μήνες στις συμβάσεις παραχώρησης, 6 μήνες για την αρχαιολογία, ΟΚΩ, μετακίνηση των ΟΚΩ, ρήτρες. Η εμπειρία μάς έχει διδάξει ότι το ελληνικό δημόσιο καταλήγει να πληρώνει εκατομμύρια ευρώ σε ρήτρες, λόγω γεγονότων ευθύνης δημοσίου και προφανώς μπορούμε να καταλάβουμε ότι αυτή η ιστορία επαναλαμβάνεται.

Επίσης, έχουν γίνει προσφυγές από τους Δήμους Ηρακλείου και Μαλεβιζίου εδώ και τρία χρόνια, σημαντικό ζήτημα που αφορά τη Σύμβαση και η Κυβέρνηση δεν ξέρω γιατί δεν φρόντισε να το επιλύσει, το ακούσαμε πάλι σήμερα. Δηλαδή υπογράφεται μια Σύμβαση με ένα ανοικτό θέμα προσφυγών με τους Δημάρχους.

Ακούγεται ότι θα συμπεριληφθούν σε συμπληρωματική σύμβαση, αλλά γιατί δεν εντάχθηκαν τα αιτήματα στην παρούσα Σύμβαση.

Συνεχίζουμε με τα διόδια. Έχουν ειπωθεί πολλά, το θέμα είναι ότι οι χρήστες θα πληρώνουν διόδια, ενώ ο δρόμος δεν θα έχει ακόμα ολοκληρωθεί.

Οι δήμαρχοι, οι τοπικοί φορείς αντιδρούν, αλλά πραγματικά, πολύ φοβάμαι ότι δεν ξέρουν τι τους περιμένει.

Θα αναφερθώ πάλι στην εμπειρία μου από τις Συμβάσεις παραχώρησης των 5 οδικών αξόνων.

Αυτή η Σύμβαση, λοιπόν, έρχεται, χωρίς να έχει γίνει καμία αποτίμηση, δεν έχει γίνει κανένας απολογισμός από αυτή την εμπειρία. Έχω αναφέρει πολλές φορές ότι τα ΣΔΙΤ και οι Συμβάσεις Παραχωρήσεις στην ουσία υποθηκεύουν μελλοντικούς προϋπολογισμούς, μειώνουν και το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, προφανώς και συγχρηματοδοτούμενα από άλλα έργα κρίσιμα για την Περιφέρεια.

Έχουμε πολλά παραδείγματα στη χώρα μας από το ..……, που αποδείχθηκαν ότι τα έργα υποδομής είναι απαραίτητα για την κοινωνική, παραγωγική, περιβαλλοντική και πολιτισμική συνοχή και ευημερία, πρέπει να ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα του κράτους.

Προσφάτως, συζητήσαμε για τη Σύμβαση Παραχώρησης Αττικής Οδού, μια λεόντειο Σύμβαση. Το Δημόσιο κατέχει το 32% του κόστους, δηλαδή, 420 εκατομμύρια που η ιδία η συμμετοχή της κοινοπραξίας ήταν περίπου 175 εκατομμύρια ευρώ. Τα δάνεια, που εξασφάλισαν ήταν 675 εκατομμύρια και φυσικά, με εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου. Προφανώς, δεν γύρισε ποτέ στο Ελληνικό Δημόσιο, γιατί έπαιξαν και οι ενδοομιλικές συναλλαγές με τη συντήρηση που ήταν ίδιες εταιρείες.

Άρα, αυξημένο κόστος συντήρησης.

Γνωστά όλα, αλλά η Αττική Οδός παραμένει ιδιωτικός δρόμος.

Θυμηθήκαμε το κόστος για το Ελληνικό Δημόσιο λόγω προβλέψεων των 5 οδικών αξόνων, όταν το κράτος διέσωσε -είναι πρόσφατη ιστορία- τους χρεοκοπημένους παραχωρησιούχους αυξάνοντας τη συνολική τους συμμετοχή περισσότερο από 2 δισ. ευρώ..

Να μην ξανά αναφερθώ στην Έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου για τα ΣΔΙΤ στη χώρας μας. Τα συμπεράσματα είναι εξόχως αρνητικά, μιλούν για κονδύλια που χρησιμοποιήθηκαν με τρόπο μη αποδοτικό, για υπονόμευση της διαφάνειας, για έλλειψη πολιτικής και στρατηγικής και για ανεπαρκή ανάλυση.

Η Έκθεση αναφέρει 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%. Αυτό είναι το αποτέλεσμα.

Για αυτό λέμε σήμερα ότι συζητάμε άλλη μία Σύμβαση Παραχώρησης, η οποία δεν έχει βελτιώσει τίποτα, είναι μία από τα ίδια.

Ανέφερα στην αρχή για το ζήτημα των απαλλοτριώσεων. Και εδώ θα ακολουθηθεί η γνωστή διαδικασία και ειδικότερα, κάθε καθυστέρηση ολοκλήρωσης των σχετικών ενεργειών από πλευράς Δημοσίου θα συνιστά γεγονός ευθύνης Δημοσίου και παράλληλα, δικαίωμα των εργολάβων να αξιώσουν και να λάβουν αποζημίωση.

Άραγε το Δημόσιο έχει και κάποιες ρήτρες υπέρ του;

Είναι ένα ωραίο ερώτημα αυτό.

Όταν ψάξαμε, λοιπόν, εκείνες τις Συμβάσεις Παραχώρησης, όμως, βρήκαμε.

Αντιθέτως, το Ελληνικό Δημόσιο δεν ζήτησε να εφαρμοστεί η συμβατική πρόβλεψη, που υπήρχε σε αυτές τις Συμβάσεις, ότι όταν συντρέχει γεγονός αθέτησης παραχωρησιούχου - και συνέτρεχε για τις Συμβάσεις Παραχώρησης - ανάμεσα στις υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου ήταν και η υποχρέωση να χρηματοδοτεί το έργο με ίδια και δάνεια κεφάλαια. Όταν, λοιπόν, σταμάτησαν οι τράπεζες να τους χρηματοδοτούν έριξαν την ευθύνη στο Ελληνικό Δημόσιο, το Ελληνικό Δημόσιο δεν διεκδίκησε και μετά πλήρωσε για να ξεκινήσουν.

Τι έκαναν;

Διέκοψαν τις εργασίες και σταμάτησαν τα έργα για 2 χρόνια. Επενδεδυμένο κεφάλαιο το οποίο καταστρεφόταν και, βεβαίως, δεν υπήρχαν οι δρόμοι. Ήρθε η άλλη κυβέρνηση έδωσε 500 εκατομμύρια από τα 1.200.000 που ζητούσαν, προκειμένου επιτέλους να γίνουν αυτές οι Συμβάσεις. Αυτό είναι ιστορία.

Όσον αφορά τα διόδια είναι πολύ σημαντικό, διότι εδώ έχουμε δύο γενιές Συμβάσεων Παραχώρησης. Η πρώτη που ήταν τα Σπάτα, η Αττική Οδός, η Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου, για να βάλουν διόδια ήταν απαραίτητη προϋπόθεση να έχει προηγηθεί η ολοκλήρωση των έργων αυτών. Αντίθετα, η δεύτερη γενιά, οι υπόλοιποι 5 οδικοί άξονες, δεν είχαν αυτόν τον περιορισμό, αλλά τους δόθηκε η άμεση δυνατότητα εκμετάλλευσης, με την είσπραξη διοδίων σε κατασκευασμένο τμήμα του Εθνικού Οδικού Δικτύου, που παραχωρήθηκαν από το Ελληνικό Δημόσιο με την έναρξη παραχώρησης, αποσυνδέοντας την εκμετάλλευση των έργων με την υποχρέωση ολοκλήρωσής τους, όπως συνέβη και στο παρελθόν.

Θα προχωρούσαν στη διακοπή των εργασιών, αν γνώριζαν ότι δεν θα εισέπρατταν και κατά τη διάρκεια αυτής το ζεστό χρήμα των εσόδων από τα διόδια;

Μήπως η εξασφαλισμένη χρηματοδότηση, με οποιοσδήποτε συνθήκες, ακόμα και με διακοπή των εργασιών, χωρίς, μάλιστα, την υποχρέωση να παραδώσουν ολοκληρωμένο έργο, η εκμετάλλευση τους οδήγησε στην αντισυμβατική ενέργεια της διακοπής των εργασιών;

Για αυτό λέμε ότι πρόκειται για λεόντειες Συμβάσεις, που στοίχισαν εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ στο καθημαγμένο ελληνικό λαό.

Προβλέπεται σε αυτή τη Σύμβαση παύση πληρωμής διοδίων ή δραστική μείωσή τους σε δρόμους που δεν προσφέρουν τις προβλεπόμενη ασφάλεια;

Όχι.

Προβλέπεται δίκαιη επίλυση υπέρ των κατοίκων για τις περιπτώσεις τοπικών μετακινήσεων, όταν δεν υφίστανται ασφαλείς βοηθητικοί δρόμοι;

Όχι.

Για όλα αυτά, δεν βρήκα την αντίστοιχη οδηγία, ξέρω όμως ότι ισχύει σίγουρα η αρχή της αναλογικότητας, της διαφάνειας και της μη διάκρισης. Έχουμε, λοιπόν, μια κυβέρνηση, που πανηγυρίζει για τις οικονομικές της επιδόσεις, που πράγματι έχει τους περισσότερους πόρους απ’ όλες τις κυβερνήσεις μεταπολιτευτικά. Δεν σκέφτηκε, όμως, ούτε ένα λεπτό να υλοποιήσει τον ΒΟΑΚ ως δημόσιο έργο. Με αυτά και με άλλα που θα πούμε αύριο στην Ολομέλεια, εμείς καταψηφίζουμε τη σύμβαση αυτή και περιμένουμε να δούμε τα παραρτήματα, για να γίνει και η κριτική μας πιο ολοκληρωμένη. Ευχαριστώ.

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

Στο σημείο αυτό ο Αντιπρόεδρος 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, Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Βατσινά Ελένη, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κομνηνάκα Μαρία, Μεταξάς Βασίλειος Κωνσταντίνος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, 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), Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Ο Ειδικός Αγορητής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα ΝΙΚΗ, ο κ. Κομνηνός Δελβερούδης έχει το λόγο.

 **ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Δημοκρατικό Πατριωτικό Κίνημα “ΝΙΚΗ”»:):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Να ξεκινήσω και εγώ και να επισημάνω και πάλι, αν και τα έχουμε πει επανειλημμένως, το παράδοξο της απουσίας των προσαρτημάτων της σύμβασης, τα οποία είναι εξαιρετικά σημαντικά, για να μπορέσουμε να αντιληφθούμε τι πραγματικά ισχύει με αυτή τη σύμβαση. Ποιος, δηλαδή, είναι ο προϋπολογισμός του έργου και πόσα τελικά θα καταβάλει το ελληνικό δημόσιο, δηλαδή οι Έλληνες φορολογούμενοι. Η απάντηση των φορέων ήταν ότι δεν μπορεί να υπολογιστεί με ακρίβεια, αλλά ούτε και να προβλεφθεί, διότι εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, οι οποίοι είναι και ετερόκλητοι και δεν μπορούν να προσδιοριστούν.

Καταλάβαμε ότι το ελληνικό δημόσιο θα επιβαρυνθεί με 800 περίπου εκατομμύρια, εκ των οποίων τα 200 εκατομμύρια θα είναι από το Ταμείο Ανάκαμψης και το υπόλοιπο από πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Όμως, στο ποσό αυτό δεν υπολογίζονται τα σκιώδη διόδια που θα καταβάλει το δημόσιο. Μας ενημέρωσε ο Πρόεδρος του Οικονομικού Επιμελητηρίου ότι είναι 400 εκατομμύρια επιπλέον, τα σκιώδη. Το πιο παράδοξο είναι ότι το ελληνικό δημόσιο δεν θα έχει καμία συμμετοχή στο μετοχικό αυτό σχήμα, αφού θα έχουμε μια μόνο εταιρεία ως μέτοχο της παραχωρησιούχου.

Επίσης, στον όρο 8 της σύμβασης, ο παραχωρησιούχος εντός 5 ετών, θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει την πρώτη φάση των έργων, που είναι οι παρακάμψεις των πόλεων Χανίων – Ρεθύμνου – Ηρακλείου, τους κόμβους περιμετρικά των αστικών κέντρων, καθώς και τα τμήματα Βρύσες – Ατσιπόπουλο, Αμάρι – Σκαλέτα και Φόδελε - Λινοπεράματα. Ενώ, εντός των 12 πρώτων μηνών, θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί μελέτες και έργα, που αφορούν τις επεμβάσεις οδικής ασφάλειας στο υφιστάμενο δίκτυο των τμημάτων Σούδα – Γεωργιούπολη και Σκαλέτα – Φόδελε. Μόλις ολοκληρωθούν οι παραπάνω πρώτες επεμβάσεις ή κάθε ένα τμήμα από αυτά, θα καλούνται οι κρητικοί να πληρώνουν διόδια προκαταβολικά, χωρίς επί της ουσίας να έχουν ολοκληρωμένο νέο ΒΟΑΚ οι κρητικοί, αλλά θα πληρώνουν για τα έργα που θα συνεχίζουν να βρίσκονται σε εξέλιξη.

Συγκεκριμένα, για σύμβαση που προβλέπεται να ολοκληρωθεί σε 60 μήνες, μας είπε ο κ. Υπουργός, δίνει τη δυνατότητα να εισπράττονται διόδια –το λέει και η σύμβαση δηλαδή- από τον 54ο μήνα. Μάλιστα, όπως αναφέρεται στη σύμβαση και συγκεκριμένα στον όρο 18.8.1, η πρόβλεψη αυτή γίνεται για λόγους «εμπέδωσης» στους χρήστες της επιβολής διοδίων τελών για τη χρήση του αυτοκινητοδρόμου, οπότε και θα υπάρχει η προσωρινή λειτουργία με τοπικό σταθμό διοδίων κατά την περίοδο μελετών, κατασκευών, δηλαδή κατά την περίοδο μερικής λειτουργίας.

Με λίγα λόγια, η ΤΕΡΝΑ θα εισπράττει σχεδόν από την πρώτη μέρα της ολοκλήρωσης ενός τμήματος κατασκευής του έργου και με βάση τη σύμβαση, οι σταθμοί αυτοί των διοδίων θα λειτουργούν για όσο κρατήσει η κατασκευή του έργου. Αυτό καταλαβαίνουμε, πράγμα που δεν μπορεί να προβλεφθεί όπως είπαμε και θα καταργηθούν αυτά τα διόδια όταν τεθεί σε πλήρη λειτουργία ο δρόμος, οπότε και θα ξεκινήσει η λειτουργία του αναλογικού ηλεκτρονικού συστήματος διοδίων. Και όλα αυτά για ένα δρόμο, που εξαιτίας της καθυστέρησης του ελληνικού κράτους και της ίδιας της κυβέρνησης, εδώ και έξι χρόνια, να προχωρήσει σε ένα σύγχρονο αυτοκινητόδρομο, έχει στοιχίσει στους κρητικούς και ανθρώπινες ζωές, αλλά και χρήματα.

Αυτά είναι απαράδεκτα πράγματα, είναι ντροπή. Θα πρέπει να καταργηθεί αυτή η πρόβλεψη. Αλλά, μας εξήγησε πάλι με λίγα λόγια ο Υπουργός, ότι ο ιδιώτης πρέπει να δανειστεί 1 δις, για να ολοκληρώσει το έργο. Άρα, αφού θέλετε αγαπητοί κρητικοί σύγχρονο οδικό δίκτυο διακαώς, πρέπει να υπογράψετε τη σύμβαση με όλους αυτούς τους ευνοϊκούς όρους, σκανδαλωδώς ευνοϊκούς, που προβλέπονται για τον ιδιώτη.

Ξεχάσαμε να πούμε, επίσης, ότι στον όρο 18.4.1 της σύμβασης, προβλέπεται η δυνατότητα στον παραχωρησιούχο να αναπροσαρμόζει ετησίως τα τέλη, με βάση τον τιμάριθμο και να επιβάλει νέες τιμές κάθε 1η Ιανουαρίου.

Λέω και ερωτώ, δεν θα μπορούσε το κράτος να έχει μία κατασκευαστική εταιρεία να δανείζεστε χρήματα με ευνοϊκότερους όρους ως κρατική οντότητα; Να κατασκευάζει αυτή η εταιρεία τα έργα με τον καλύτερο τρόπο και να τα εκμεταλλεύεται με πρόσημο κοινωνικής ωφέλειας, αλλά φυσικά και με μακροπρόθεσμη αποπληρωμή; Αλλά εσείς εφόσον ξεπουλάτε όλες τις υποδομές του κράτους, χωρίς κανέναν ενδοιασμό, δηλαδή λιμάνια, αεροδρόμια, ενεργειακές υποδομές, επικοινωνίες, οδικές αρτηρίες, θα αλλάξετε εδώ τακτική; Πιθανώς να απαντήσετε ότι αυτές οι πολιτικές επιβάλλονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Φαντάζομαι αυτό θα απαντήσετε. Τελικά τι είμαστε; Είμαστε ισότιμο κράτος μέλος στην Ευρωπαϊκή Ένωση ή είμαστε παροικία της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

Να πούμε ότι μια άλλη πρωτοτυπία που βλέπουμε στη Σύμβαση είναι και αυτή στην ίδια κατεύθυνση της ύποπτης καινοτομίας των διοδίων και των σκιωδών και τα εξοικείωσης. Βρίσκεται και στον όρο 18 3 3 που αναφέρεται ότι το δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση να θεσπίσει σύστημα έκδοσης ειδικού σήματος, το οποίο θα τοποθετείται σε εμφανές σημείο του οχήματος και στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος και θα επιτρέπει την άμεση αναγνώριση της κλάσης εκπομπών ρύπων των οχημάτων. Δηλαδή, αυτή η διάταξη συμπεριλαμβάνεται στη γενικότερη αντιδημοκρατική επιβολή ελέγχων με τη δημιουργία όλων των εχθρών, όπως είναι η κλιματική αλλαγή. Νωρίτερα ήταν η πανδημία και οτιδήποτε άλλο. Θα μπορούσε να παρέχει την κάλυψη για τη θέσπιση αυτών των υποχρεωτικοτήτων. Εμείς δεν αρνούμαστε ότι χρειάζεται να γίνουν ενέργειες για την προστασία του περιβάλλοντος και την ανάσχεση της κλιματικής αλλαγής. Αρνούμαστε, όμως, κατηγορηματικά την επίκληση της ατομικής ευθύνης στους πολίτες, όπως συνηθίζετε να κάνετε και όπως κάνατε και στον καιρό της πανδημίας. Αν θα έπρεπε να μπει ειδική σήμανση εκπομπής ρύπων, στην προκειμένη περίπτωση, να τη βάλετε πρώτα στο πρωθυπουργικό αεροσκάφος, το οποίο εκπέμπει μεγαλύτερους ρύπους και από τα οχήματα των απλών πολιτών που χρησιμοποιούν τους ελληνικούς δρόμους για να πάνε να εργαστούν και να εξυπηρετήσουν τις οικογένειές τους.

Ένα άλλο πολύ σημαντικό θέμα. Στο άρθρο 18, παράγραφος 5, αναφέρονται οι περιπτώσεις απαλλαγής από την καταβολή τελών διοδίων. Ορθώς απαλλάσσονται από διόδια τα άτομα με αναπηρία, τα ασθενοφόρα, τα οχήματα των σωμάτων ασφαλείας και των ενόπλων δυνάμεων. Αυτό είναι αυτονόητο νομίζω. Κατά τη γνώμη μας, θα έπρεπε να απαλλάσσονται και οι επαγγελματίες οδηγοί ταξί, οι οποίοι πολλές φορές την μέρα θα χρειαστεί να κινηθούν στο ΒΟΑΚ για να εξυπηρετήσουν τους πολίτες. Αν το κόστος των διοδίων μετακυλιστεί στους πελάτες -το ρωτήσαμε και προηγουμένως στους φορείς - τότε η χρήση ταξί θα είναι απαγορευτική. Με συνέπεια να πληγεί τόσο ο κλάδος των ταξιτζήδων, όσο και οι πολίτες που δεν έχουν ιδιόκτητο όχημα και χρησιμοποιούν ταξί. Κυρίως όμως και είναι η δικιά μας θέση αυτή, θα πρέπει να υπάρχει πλήρης απαλλαγή και για τους πολύτεκνους. Κάτι που θα μπορούσε να ξεκινήσει από τον ΒΟΑΚ και να επεκταθεί και στα υπόλοιπα διόδια της χώρας.

Θέλουμε να λυθεί το δημογραφικό πρόβλημα; Αν το θέλουμε πραγματικά, θα πρέπει να κάνουμε κινήσεις σε κάθε νομοσχέδιο και κάθε σύμβαση που θα δίνουν κίνητρα για τη δημιουργία πολύτεκνων οικογενειών. Το έχουμε ξαναπεί και ας γινόμαστε και κουραστικοί. Για εμάς προτεραιότητα είναι το δημογραφικό και μέσα από αυτό το πρίσμα ζητάμε να υπάρχει αυτή η απαλλαγή των πολυτέκνων από τα τέλη διοδίων και επιπλέον να υπάρχει και επίσης σημαντική έκπτωση της τάξης του 50% στους τρίτεκνους. Δεν χρειάζεται να πληροφορήσω, γιατί είμαι και πολύτεκνος, ότι τα έξοδα κίνησης των πολυτέκνων είναι πολύ μεγαλύτερα, πολλαπλάσια, από τα αντίστοιχα των ανθρώπων που έχουν ολιγομελής οικογένειες ή δεν έχουν τέκνα. Αυτό σημαίνει ότι ο πολύτεκνος Έλληνας θα ανακουφιστεί σημαντικά όταν του δοθούν κάποιες απαλλαγές, όπως ακόμη και αυτή των διοδίων αν υπολογίσουμε ότι ο ΒΟΑΚ θα εξυπηρετεί χιλιάδες ανθρώπους σε καθημερινή βάση.

Πιστεύουμε ότι η πρότασή μας είναι στη σωστή κατεύθυνση και μπορεί να γίνει οδηγός και σε άλλες παρόμοιες συμβάσεις και νομοσχέδια, ώστε η πολυτεκνία και εν γένει ο θεσμός της οικογένειας να ενισχύεται σημαντικά στην καθημερινότητα, όπως απαιτεί και το άρθρο 21 του Συντάγματος.

Η ανάσχεση της δραματικής υπογεννητικότητας των Ελλήνων δεν είναι υπόθεση μόνο του ανύπαρκτου στην πράξη Υπουργείου Οικογένειας, αλλά είναι υπόθεση όλων των Υπουργείων, όλων των κομμάτων και όλων των Επιτροπών. Διότι, μικρές, απλές νομοθετικές κινήσεις σε όλους τους τομείς θα μπορούσαν να βοηθήσουν με ένα μικρό λιθαράκι στην ανάσχεση αυτής της εθνικής αυτοκτονίας. Αρκεί να υπάρχει βούληση και ευρύτερη συναίνεση.

Τέλος, να το επισημάνουμε ξανά, ότι είναι αναγκαίο άμεσα και κατά προτεραιότητα να οριστικοποιηθεί η μελέτη του νέου κόμβου Σούδας, που αποτελεί και τμήμα προαίρεσης, για τη σύνδεση ΒΟΑΚ αερολιμένα Χανίων. Να κατατεθεί η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου και να υπάρξει αναθεώρηση του τομεακού μεταφορών 2021 – 2027, ώστε να συμπεριληφθεί προς χρηματοδότηση το τμήμα αυτό. Το γεγονός ότι μέχρι σήμερα δεν έχει υπάρξει καμία επίσημη πληροφόρηση για την ωρίμανση των μελετών ούτε και έχει κατατεθεί προς διαβούλευση μελέτη του έργου είναι βέβαιο ότι θα δημιουργήσει συνθήκες επισφάλειας ως προς την χρηματοδότηση και την ημερομηνία υλοποίησης του τμήματος αυτού.

Είναι τεράστιας σημασίας η σύνδεση του βόρειου οδικού άξονα Κρήτης με τον λιμένα της Σούδας και τον αερολιμένα Χανίων, όμως παρά τις κατά καιρούς δηλώσεις της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου ότι μέχρι τις αρχές του 2023 θα έχει κατατεθεί για περιβαλλοντική αδειοδότηση η μελέτη του έργου, δύο χρόνια μετά δεν έχει υπάρξει ουδεμία επίσημη πληροφόρηση για την ωρίμανση των μελετών. Δυστυχώς, έτσι έχει η πραγματικότητα και οι κρητικοί το γνωρίζουν καλά, παρά τις προσπάθειες της κυβέρνησης για πανηγυρικές φιέστες κατά την υπογραφή της σύμβασης. Επιφυλασσόμαστε για την ολομέλεια. Σας ευχαριστώ.

 **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Κεφαλά.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Να πούμε και από την μεριά μας ότι οι φορείς ήταν καθοριστικοί για όλη τη συζήτηση. Νομίζω ότι θέσανε όλα τα προβλήματα, τα θέσαμε και εμείς από την αρχή της πρώτης ανάγνωσης, αλλά ας πούμε τουλάχιστον τα πράγματα που δεν έχουμε πει μέχρι στιγμής. Ένα από τα πράγματα που έχουμε ζητήσει ήδη και το ζητάμε ξανά είναι να παραδοθούν τα παραρτήματα, κύριε Υπουργέ, και να παραταθεί η συζήτηση. Γιατί, πραγματικά, δεν είναι δυνατόν να κάνουμε αυτές τις συζητήσεις στο σκοτάδι, όπως δεν είναι δυνατόν να μας λέτε πως θα έρθουν από στιγμή σε στιγμή, από μέρα σε μέρα. Δεν βοηθάει στη διαφάνεια. Ξέρουμε ότι η διαφάνεια δεν είναι το καλύτερο σας σημείο, αλλά υπάρχουν φορές που η έλλειψή της είναι τρομακτική.

 Είπατε πως θα έρθετε σε επαφή εκ νέου με τους φορείς και ίσως να ενημερώσετε και τους βουλευτές. Δεν νοείται έτσι η διαβούλευση και η ψήφιση. Είμαστε κατ’ ουσίαν κατά της σύμβασης έτσι όπως έχει, αλλά επειδή περιμένουμε, έστω και την τελευταία στιγμή, να γίνει κάποια διορθωτική κίνηση, κρατάμε την επιφύλαξη για την Ολομέλεια, με την ελπίδα να διορθωθεί η κατάσταση.

Σίγουρα το δημόσιο χάνει χωρίς αμφιβολία και το δημόσιο είμαστε εμείς όλοι. Στο άρθρο 15, έχουμε ένα σύνθετο μοντέλο χρηματοδότησης με πόρους από το δημόσιο, από την Ε.Ε., αλλά και από ιδιωτικά κεφάλαια. Η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ θα δανειστεί από τέσσερις τράπεζες συστημικές με κοινοπρακτικό ομολογιακό δάνειο 1,301 δισ.. Αυτό το δάνειο θα αποπληρωθεί σταδιακά από τα έσοδα που θα έχει ο αυτοκινητόδρομος, όπως είναι τα διόδια και διάφορες αποζημιώσεις. Τέλος, υπάρχει η ίδια η συμμετοχή της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ με ίδια κεφάλαια με συμβολή της τάξης των 243 εκατομμυρίων ευρώ. Από τα παραπάνω διαφαίνεται ότι το μεγαλύτερο βάρος της επένδυσης στηρίζεται σε δημόσιους πόρους και δανεισμό. Συγκεκριμένα, το ελληνικό δημόσιο μαζί με την ευρωπαϊκή στήριξη καλύπτει προκαταβολικά περίπου το 40% με 45% της δαπάνης, ενώ ο ιδιώτης καταβάλλει γύρω στο 12%, με ίδια κεφάλαια γύρω στα 243 εκατομμύρια ευρώ και το υπόλοιπο 43% με 48% είναι δανεικά κεφάλαια που θα αποπληρωθούν από μελλοντικές ροές.

Αυτό το μοντέλο, λοιπόν, έχει ένα θέμα κατανομής κινδύνου. Με τόσο ισχυρή κρατική συμμετοχή εκ των προτέρων ο ιδιώτης μειώνει αισθητά το ρίσκο του στην κατασκευή καθώς σχεδόν ο μισός προϋπολογισμός καλύπτεται από επιδοτήσεις.

Επιπλέον, η υψηλή δανειακή μόχλευση σημαίνει ότι οι τράπεζες παρέχουν χρήμα με την προσδοκία ότι τα έσοδα λειτουργίας από τα διόδια και τις πληρωμές του δημοσίου θα είναι επαρκή και εγγυημένα σε βάθος χρόνου. Βέβαια, ο μηχανισμός σκιωδών διοδίων είναι ουσιαστικά η εισαγωγή έμμεσων πληρωμών από το δημόσιο προς τον παραχωρησιούχο αντί για άμεση πληρωμή διοδίων από τον χρήστη και στο άρθρο 15.4, το μοντέλο της σκιώδους των διοδίων προσφέρει σημαντική προστασία στον ιδιώτη, βέβαια, αφού σε χαμηλή κυκλοφορία θα έχει το 64,6% εξασφαλισμένο από το δημόσιο.

Αν η κυκλοφορία είναι υψηλή θα έχει αυξημένα έσοδα απευθείας από τους χρήστες και το δημόσιο περιορίζει την επιδότηση. Άρα η ΤΕΡΝΑ κερδίζει ένα σίγουρο επίπεδο απόδοσης. Με αυτόν τον τρόπο όμως ο επιχειρηματικός κίνδυνος μεταφέρεται σε μεγάλο βαθμό στο δημόσιο που λειτουργεί ως ασφαλιστής εσόδων ουσιαστικά. Σε άλλες χώρες και αντίστοιχα έργα παραχώρησης είτε αφήνουν το ρίσκο στον ιδιώτη στην τάξη του 100% των εσόδων και των ζημιών από τα διόδια, είτε αν το κράτος καλείται να παράσχει εγγυήσεις εσόδων συμμετέχει και στα υπερκέρδη. Εδώ, η μείωση του 64,6% λειτουργεί κάπως έτσι αλλά δεν φαίνεται να υπάρχει συμμετοχή του δημοσίου στα κέρδη.

Αξίζει, επίσης, να συγκριθεί με την παραχώρηση του Νέου Αεροδρομίου Καστελίου, γιατί εκεί το δημόσιο συνεισφέρει μικρότερο ποσοστό της επένδυσης, δηλαδή, είναι στο 40% περίπου κράτησε το 45% των μετοχών της εταιρείας παραχώρησης με τον ιδιώτη στο 55%. Στον ΒΟΑΚ παρά το γεγονός ότι το δημόσιο βάζει πολύ περισσότερα χρήματα σχεδόν 5 φορές περισσότερα από τον ιδιώτη βάσει των άμεσων εισφορών δεν έχει κανένα μερίδιο στην εταιρεία παραχώρησης. Αυτό θεωρείται από πολλούς ανισορροπία η δημόσια πλευρά αναλαμβάνει μεγάλο μέρος κόστους και κινδύνων αλλά δεν συμμετέχει στα ενδεχόμενα οφέλη.

Δεν θα σχολιάσουμε τα προκαταβολικά διόδια και για ένα υπό κατασκευή δρόμο προβληματίζει, φυσικά, πολλούς και θα εισπράττεται μόνο από τους χρήστες χωρίς τη συμμετοχή του δημοσίου κάτι που βέβαια είναι συνήθης πρακτική. Η έκθεση του Λογιστηρίου του Κράτους αναφέρει τη συνολική δαπάνη σκιωδών διοδίων για το δημόσιο στα 400,7 εκατ. μαζί με το κόστος κατασκευής φτάνουμε στα 1,5 δισ. που είναι σχεδόν τα πενταπλάσια των δύο κεφαλαίων του ιδιώτη. Θα τον πληρώσουμε χρυσό του δρόμο, δηλαδή. Στο μέλλον υπάρχει πρόβλεψη μεταβίβασης μεριδίων αλλά για την πολιτεία η συμφωνία θα παραμείνει ως έχει.

Το συμπέρασμα είναι ότι ο φορολογούμενος θα πληρώνει τον δρόμο ακόμα και όταν δεν το χρησιμοποιεί εκεί καταλήγουμε και σε περίπτωση χαμηλής κυκλοφορίας η οικονομική απόδοση για το δημόσιο θα είναι επιβαρυντική. Θα μπορούσε να υπάρξει ένα σύστημα αναλογικής χρέωσης στους χρήστες με μειωμένα κοινωνικά τιμολόγια, όπως ζήτησαν και πολλοί συνάδελφοι για ευπαθείς ομάδες αλλά και για τους ντόπιους, και ο κυκλοφοριακό κινδύνους να αξιολογηθεί με ρήτρες επιμερισμού, ώστε να μην καλύπτεται μονομερώς από το δημόσιο και μάλιστα χωρίς καμία εγγύηση ότι ο παραχωρησιούχος θα αποδώσει ένα έργο αποδοτικό ή κοινωνικά δίκαιο.

Έχουμε και άλλα μοντέλα εγγυημένου κέρδους για τον ιδιώτη όπως είναι η Ολυμπία Οδός, η Αττική Οδός χωρίς μάλιστα δυνατότητα άμεσης διοικητικής παρέμβασης για λόγους δημοσίου συμφέροντος ή για δυνατότητα ελέγχων, για παράδειγμα, στην ασφάλεια ή την ποιότητα. Ελέγχων που θα έπρεπε να γίνονται από ανεξάρτητη δημόσια αρχή με δικαίωμα παρέμβασης όπως λέει στο σύνταγμα στο άρθρο 106 και όπως βέβαια είπαν και οι φορείς.

 Η Σύμβαση προβλέπει εξωφρενικά υψηλές αποζημιώσεις γιατί για την περίπτωση που το δημόσιο καταγγείλει τη Σύμβαση ακόμη και για λόγους δημοσίου συμφέροντος, βέβαια, όπως ανέφεραν επίσης άλλοι συνάδελφοι λόγω των απαλλοτριώσεων στο τέλος θα πληρώσει εκατομμύρια ευρώ σε ρήτρες για διαφυγόντα κέρδη που είναι το μόνο σίγουρο ότι θα συμβεί, ενώ περιλαμβάνει πρόβλεψη για απώλεια προσδοκώμενων κερδών του αναδόχου κάτι το οποίο αντιβαίνει στις αρχές δημοσιονομικής δικαιοσύνης και επιβραβεύει την κερδοσκοπία, τελικά.

Υπάρχουν διάφορες αντιπροτάσεις. Δηλαδή θα μπορούσε να είναι μια αντιπρόταση η κατάργηση της πρόβλεψης αποζημίωσης για απολεσθέντα κέρδη και η υιοθέτηση αντικειμενικών κριτηρίων για λύση της σύμβασης με ισομερή κατανομή ευθυνών, αλλά προφανώς δεν είναι ζητούμενα από την κυβέρνηση.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα νομίζουμε ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι φυσικά τα όμβρια ύδατα όπως ανέφερα και όπως είπαν και από το Τεχνικό Επιμελητήριο ότι πραγματικά είναι το μεγαλύτερο ζήτημα και δεν υπάρχει καμία πρόληψη και καμία μελέτη για το θέμα αυτό. Πραγματικά δηλαδή θα βρούμε πάλι δρόμους καινούργιους να εξαφανίζονται. Θα δούμε περιοχές να καλύπτονται από το νερό. Μας τα είπε και ο δήμαρχος Ρεθύμνου. Μιλάμε για πολύ σοβαρές καταστάσεις που τελικά θα οδηγήσουν αλλά για άλλη μια φορά σε ένα έργο το οποίο δεν θα είναι βιώσιμο και θα έχει βέβαια μια συντήρηση υψηλού κόστους. Ξανά τα ίδια προβλήματα.

Όπως επίσης και ένα από τα μεγαλύτερα θέματα είναι η έλλειψη στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Δεν γίνεται ένα τόσο μεγάλο έργο που δυστυχώς δεν φτάνει στη Σητεία, αλλά εξακολουθεί να είναι πάρα πολύ μεγάλο, να μην έχει ενιαία μελέτη και να έχει κάποιες τμηματικές περιβαλλοντικές μελέτες οι οποίες θα κοιτάνε την περιοχή ανά τμήματα και δεν θα μπορέσουν να μας παραδώσουν τελικά τις επιπτώσεις σε όλη την Κρήτη. Οι περιβαλλοντικές προβλέψεις είναι γενικόλογες, χωρίς συγκεκριμένους δείκτες, χωρίς αναφορά σε κλιματική προσαρμογή και χωρίς δεσμευτικές υποχρεώσεις για αποκατάσταση.

Η Κρήτη ως νησί με μοναδική βιοποικιλότητα εκτίθεται σε υψηλό ρίσκο αλλοίωσης. Απουσιάζει πλήρως κάθε έννοια της αρχής της πρόληψης. Θα μπορούσαμε να έχουμε εδώ τουλάχιστον μια δέσμευση του παραχωρησιούχου σε εφαρμογή ESG πλαισίου, του Environmental, social, and governance και ρήτρες βιοποικιλότητας με οικονομικές συνέπειες σε περιβαλλοντική βλάβη. Δεν υπάρχει τίποτα ανάλογο. Η έλλειψή τους λοιπόν παραβιάζει τις αρχές του Ευρωπαϊκού και Περιβαλλοντικού Δικαίου ειδικά στην πρόβλεψη και στην προφύλαξη.

Επίσης χρειαζόμαστε ετήσιες εκθέσεις συμμόρφωσης, ώστε να δημοσιοποιούνται υποχρεωτικά και να παρακολουθούμε τη διαδικασία.

Εδώ, μας είπαν βέβαια και για οικονομικές εκθέσεις με ανεξάρτητη επιτροπή όπως είπε και ο Πρόεδρος του Οικονομικού Επιμελητηρίου. Κάτι που επίσης δεν έχει προβλεφθεί. Βλέπουμε ανεξέλεγκτες φορολογικές διευκολύνσεις. Η σύμβαση επιτρέπει απεριόριστο συμψηφισμό ζημιών του παραχωρησιούχου, εσωτερικές μεταφορές κεφαλαίων σε θυγατρικές ή μητρικές χωρίς έλεγχο κρατικής ενίσχυσης. Δεν πρέπει να υπάρξει ένταξη μηχανισμού ελέγχου κρατικής ενίσχυσης κατά άρθρα 107 και 109 και ενημέρωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής;

Είναι λοιπόν ένας κλειστός αυτοκινητόδρομος. Χαρακτηρίζεται ρητά ως αυτοκινητόδρομος με ανισόπεδους κόμβους και σταθμούς διοδίων. Η πρόσβαση επομένως για τους κατοίκους της υπαίθρου ή για μικρές τοπικές διαδρομές δυσχεραίνεται σημαντικά εντείνοντας την τοπική ανισότητα στην κινητικότητα και την πρόσβαση. Αυτά σας τα είπαν λεπτομερώς οι φορείς. Ζητήσανε παράλληλη οδό οδοποιία η οποία επίσης δεν έχει προβλεφθεί. Παράλληλο δίκτυο ζητάνε, ώστε να υπάρχει εναλλακτική ακόμα και στο θέμα των διοδίων και στις τοπικές μετακινήσεις αλλά και στις μεγαλύτερες.

Καταλαβαίνουμε βέβαια ότι αυτό δεν υπάρχει περίπτωση να γίνει γιατί είναι κόντρα στα συμφέροντα. Οπότε ας μην το ελπίζουν οι κάτοικοι της Κρήτης και ας ξεκαθαρίσουν λίγο και οι ίδιοι μέσα τους το τι ακριβώς πρέπει να ζητήσουνε και τι να απαιτήσουνε για την κατασκευή του δρόμου που όλοι θέλουμε να γίνει αλλά όχι με οποιοδήποτε κόστος.

Το δημόσιο λοιπόν αναλαμβάνει μεγάλο μέρος της ευθύνης για χωροταξικά και διοικητικά ζητήματα, άδειες, υποδομές, ρυθμίσεις, χωρίς δυνατότητα επιβολής όρων κοινωνικής ή περιβαλλοντικής ανταπόδοσης, κάτι που αφήνει την τοπική κοινωνία θεσμικά απροστάτευτη από δυσμενείς συνέπειες.

Στην προστασία του περιβάλλοντος, θεωρούμε ότι είναι πολύ ρηχή η πρόβλεψη για παρακολούθηση και έλεγχο. Η προστασία του περιβάλλοντος περιορίζεται σε διατάξεις ενημέρωσης και τήρησης υφιστάμενων όρων, χωρίς συμμετοχικούς μηχανισμούς ή τοπικό έλεγχο. Δεν κατοχυρώνεται έλεγχος από ανεξάρτητους περιβαλλοντικούς φορείς ή συμμετοχή ΟΤΑ. Οι διατάξεις 11.2 δίνουν βάρος στην αποκατάσταση, γεγονός που προϋποθέτει πρόκληση βλάβης.

Έτσι συμπεραίνουμε, τουλάχιστον, εμείς. Όταν μιλάμε για αποκατάσταση, αλλά δεν μιλάμε για πρόληψη, κάτι «μυρίζει» στην όλη υπόθεση. Απουσιάζει, λοιπόν, προληπτική προσέγγιση, γεγονός που δε συνάδει με τις αρχές της περιβαλλοντικής δικαιοσύνης και της αειφορίας. Ανεπαρκής ρητή αναφορά σε στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Η σύμβαση περιορίζεται σε γενικές αναφορές.

Για να κλείσω, επειδή τελειώνει ο χρόνος, το έργο ενδέχεται να δημιουργήσει νέες γεωγραφικές και κοινωνικές ανισότητες, αποκλεισμό χρηστών, αποκοπή τοπικών διαδρομών, αύξηση κόστους για μετακινήσεις εντός νομού και κίνδυνο για τις διακομιδές ασθενών εγώ θα πω, επίσης, επειδή θα δημιουργήσει τοπικούς αποκλεισμούς.

Ναι μεν, μπορεί να είναι ταχύτατος ο δρόμος, αλλά η πρόσβαση στο δρόμο θα είναι δύσκολη.

Θα υπάρχει, επίσης, κίνδυνος από προβλήματα λόγω έλλειψης διαχείρισης των όμβριων υδάτων, όπως αναφέραμε. Η αλήθεια είναι ότι από αυτά που έχουμε συζητήσει, δεν υπάρχει κατανόηση, μέχρι στιγμής, του κινδύνου για το ίδιο το έργο, που έχει να κάνει με το νερό. Ακόμα δεν έχετε αντιληφθεί τη δύναμη του νερού. Δεν νομίζω, όμως, να είναι εκεί το θέμα σας, γιατί το θέμα σας είναι η ταχύτητα, ότι όλα πρέπει να γίνουν γρήγορα και πρόχειρα. Δεν σας ενδιαφέρει η ασφάλεια, η βιωσιμότητα και φυσικά, η διαφάνεια, αλλά, δυστυχώς, έτσι δεν γίνονται τόσο μεγάλα έργα.

Ευχαριστούμε πολύ, θα τα πούμε και στην Ολομέλεια.

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

Ο Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Σπαρτιάτες», ο κ. Ιωάννης Κόντης, έχει το λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «Σπαρτιάτες»):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, συζητάμε για ένα έργο το οποίο, όντως, είναι μια μεγάλη ανάγκη της Κρήτης εδώ και πολλά χρόνια. Η Κρήτη πληρώνει μεγάλο φόρο αίματος κάθε χρόνο, ειδικά την τουριστική περίοδο, αλλά και όλο τον χρόνο, από τις κακοτεχνίες, από τους κακούς δρόμους, τους μικρούς, στενούς που υπήρχαν από άκρο σε άκρο και είναι, όντως, ένα έργο, το οποίο χρειάζεται.

Το θέμα είναι, κύριε Υπουργέ, όμως, ότι κάνουμε τέσσερις συνεδριάσεις και συζητάμε - και έχει συμβεί και σε άλλες συμβάσεις αυτό – όταν, ήδη, έχουν υπογραφεί οι συμβάσεις. Δηλαδή, είναι μια ενημέρωση για εμάς. Δεν είναι μια εποικοδομητική συζήτηση τεσσάρων συνεδριάσεων μιας Επιτροπής, η οποία δεν θα αποφέρει κάποια αποτελέσματα σε προτάσεις, γιατί είμαστε σίγουροι ότι δεν πρόκειται να αποδεχθεί κανένα αποτέλεσμα, γιατί έχει υπογραφεί ό,τι έχει υπογραφεί. Ακόμα και το θέμα των διοδίων που συζητάμε, στο χέρι τους είναι να δεχτούν να μην ανεβάζουν τα διόδια, να μη βάλουν διόδια στους πλαϊνούς δρόμους, οι οποίοι θα είναι σε όμορα χωριά. Συζητάμε απλά για να ενημερωθούμε. Κι αυτό έχει γίνει σε όλες τις συμβάσεις, στις οποίες, κατά σύμπτωση, θα έλεγα εγώ ή κατά επικρατούσα συνθήκη, είναι η ΤΕΡΝΑ. Σε όλες, είτε είναι λιμάνια, είτε είναι κατασκευαστικά έργα.

Κύριε Υπουργέ, θα σας πω κάτι. Ο πατέρας μου ήταν σε κατασκευαστικές εταιρείες. Φτιάξαμε το 1964 την ESSO PAPPAS στη Θεσσαλονίκη. Το 1967 φτιάξαμε στον Κάραβο το λιγνιτωρυχείο του Αλιβερίου. Το 1970 το αεροδρόμιο του Ηρακλείου. Το 1972 τη Μεγαλόπολη. Ξέρετε τι θυμάμαι; Τον πατέρα μου να αγχώνεται, γιατί συμμετείχε στις δημοπρατήσεις των έργων κτλ., αν θα την πάρει ο «Σκαπανέας», αν θα την πάρει ο ΕΔΟΚ- ΕΤΕΡ.

Να αγχώνονται για τους χρόνους, να αγχώνονται για τα χρήματα, να αγχώνονται για όλα. Είχε γίνει καρδιακός μόνο και μόνο για να έρθει το έργο σε πέρας στον καθορισμένο χρόνο. Όλα έγιναν σε δύο χρόνια. Η Μεγαλόπολη άρχισε το 1969 και το 1971 λειτουργούσε το ένα και το δύο. Εδώ υπάρχει μία ΤΕΡΝΑ, η οποία παίρνει τα πάντα χωρίς να ενδιαφέρεται για χρόνους, χωρίς να ενδιαφέρεται για ελέγχους, έχει δικό της ανεξάρτητο ελεγκτή, ο οποίος θα ελέγχει τα οικονομικά στοιχεία, τον οποίο θα πληρώνει αυτή.

Έχουν αλλάξει τόσο πολύ οι καταστάσεις και οι απαιτήσεις, που αντί να καλυτερεύουν και να είμαστε πιο απαιτητικοί, είμαστε πιο γαλαντόμοι και πιο εύκολοι στο να κάνει το έργο η εταιρεία που αναλαμβάνει. Έχουν μείνει σήμερα δύο, είτε ο ένας είναι είτε ο άλλος.

Εγώ θα επικεντρωθώ σε ένα δύο σημεία, δεν έχει νόημα να πω παραπάνω, γιατί είπαμε, ότι και να πούμε δεν πρόκειται να μπει μέσα στη Σύμβαση και να αλλάξει κάτι. Απ’ ότι είπε ο κ. Κοντεζάκης, θεωρώ, ότι είναι μια καλή πρόταση, να υπάρχει μια ανεξάρτητη οικονομική επιτροπή, ο κ. Κοντεζάκης, ο Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του ΤΕΕ Δυτικής Κρήτης, του Επιμελητηρίου Δυτικής Κρήτης, για την παρακολούθηση του έργου. Αυτό θα ήταν κάτι σωστό και δεν ξέρω αν είναι εφικτό, το λέω τώρα για να το πω.

Επίσης για το θέμα των διοδίων, εμείς, πιστεύουμε, ότι αυτοί οι δρόμοι είναι περιουσία των Ελλήνων, είναι περιουσία του ελληνικού δημοσίου. Σίγουρα, όποιος τους φτιάχνει μένει στην ιστορία. Κακά τα ψέματα, όποιος τελειώσει ένα τέτοιο δρόμο ή ένα τέτοιο έργο, είναι αυτός που το τελείωσε και το έφτιαξε. Εσείς θα πάρετε το credit, αλλά πάρτε το credit δίνοντάς το στον ελληνικό λαό, σαν περιουσία του, σαν κάτι το οποίο θα περηφανεύεται και θα λέει ότι είναι ένα έργο που έγινε για αυτόν, μην τον βάλετε να πληρώνει διόδια τα οποία δεν ξέρει και αυτός κάθε πόσο θα αυξάνονται, κάθε πότε θα αυξάνονται και μάλιστα διόδια τα οποία θα ισχύουν πριν την κατασκευή και πριν την αποπεράτωση του έργου και μάλιστα υπάρχουν τα διόδια που θα πληρώνει το κράτος, τα διόδια που θα πληρώνει ο ιδιώτης.

Καταλαβαίνουμε όλοι, ότι σιγά σιγά θα φτάσουμε σε ένα ατέρμονο χαρακτήρα διοδίων, ο οποίος θα κάνει και δύσκολη τη μετακίνηση των πολιτών κυρίως. Μπορεί να βολεύει στην τουριστική περίοδο, να περνάνε πούλμαν, να περνάνε όλοι, γιατί εξυπηρετεί όλη την Κρήτη, από άκρο σε άκρο, αλλά υπάρχουν και οι ντόπιοι, οι οποίοι, όπως μας είπε ο κ. Δήμαρχος Ηρακλείου, έχουν διπλασιαστεί τα τελευταία χρόνια, από 90.000 στο Ηράκλειο όταν ήμουν και εγώ που ήταν 80.000, έχουν πάει 200.000 πληθυσμό. Φαντάζομαι, ότι όλη η Κρήτη είναι πάνω από 700 χιλιάδες, μαζί με τους εφήμερους και τους εργαζόμενους κτλ. Δεν πρέπει να δώσουμε τη δυνατότητα να μετακινούνται, να πηγαίνουν στις επαρχίες τους;

Ξέρετε, το Βόρεια Κρήτη Νότια Κρήτη, πολύ το κάνουν κάθε μέρα, φεύγουν από τη Βόρεια Κρήτη και πάνε στη Νότια, είναι μια ώρα δρόμος. Αυτοί θα περνάνε διόδια συνέχεια, συν τα έξοδα που έχουν, θα πληρώνουν, όπως λέει ο κατασκευαστής, περίπου 5,10 τα 100 χιλιόμετρα, τα οποία γύρω στα 0,057 το χιλιόμετρο, κάπου εκεί θα βγαίνει, γύρω στα 5,10 ευρώ.

Πιστεύουμε, ότι πρέπει να υπάρξει μια πίεση στην εταιρεία αυτή, να καταλάβει, ότι κάνει το έργο, σωστό είναι να υπάρξουν κάποια διόδια, έστω από την κατασκευή, αλλά πολύ πιο μειωμένα και σε κόστος και σε περιοχές σταθμούς, αλλά να δώσει κυρίως τη δυνατότητα σε κόμβους κεντρικούς, δηλαδή, άμα φύγει να πάει από το Ρέθυμνο να πάει στα Ανώγεια, ή να πάει σε άλλα μέρη, από το Ηράκλειο, από οπουδήποτε πάει, σε αυτούς τους κάθετους δρόμους που διασχίζουν κάθετα τον ΒΟΑΚ, να έχει τη δυνατότητα να μπει ή να βγει χωρίς να πληρώνουν διόδια.

Είναι σημαντικό να μπορεί να επιβιώσει. Μπορεί κάποιος να πάει 5 φορές τη μέρα στα χωράφια του, κύριε Υπουργέ, να φύγει, δηλαδή, από το Ηράκλειο, να μένει και να έχει χωράφια έξω και να πάει 5 φορές τη μέρα, να πάει το πρωί, να γυρίσει στις 2, να ξαναπάει το μεσημέρι και να πάει και το απόγευμα. Είναι τεράστιο το έξοδο, φανταστείτε το, σε ανθρώπους οι οποίοι δύσκολα επιβιώνουν σήμερα και δεν είναι όλοι ωφελημένοι του ΟΠΕΚΕΠΕ που λέμε για την Κρήτη κτλ., αυτοί οι έξυπνοι είναι λίγοι, το θέμα είναι ότι ο περισσότερος κόσμος μοχθεί, έχει θέμα να επιβιώσει, κάνει διαφορετικές δουλειές, δεν είναι όλες σχετικές με τον τουρισμό και πρέπει να τους δώσουμε τη δυνατότητα να επιβιώσουν.

Τώρα, στα άλλα θέματα που ανέφεραν οι Δήμαρχοι και που βλέπουμε στο νομοσχέδιο, μπορούμε να πούμε το ίδιο, ότι δυστυχώς και αυτοί το διατυπώνουν, δεν υπήρξε μια ολόκληρη διαβούλευση να συμμετάσχουν και να πουν τις ιδέες τους, να πουν τις προτάσεις τους, τις οποίες φέρνουν κατόπιν εορτής. Εγώ χθες πήρα υπομνήματα στο mail μου, για να έρθουμε να μιλήσουμε και να τα συζητήσουμε σήμερα. Δεν έχει νόημα να συζητήσουμε κάτι το οποίο δεν πρόκειται να ενταχθεί, είναι απλό.

Αυτές οι Συμβάσεις, εάν ήθελε, όποιος τις κάνει, το κράτος, ΤΕΡΝΑ κτλ., θα ήταν καλό να γίνονται σε μια συνεδρίαση εδώ παρόντων και των κατασκευαστών, των ίδιων των κατασκευαστών, να σας βγάλουμε και εσάς από τον πονοκέφαλο, να σας φορτώνουμε τα του κατασκευαστή και να είστε ο ενδιάμεσος κρίκος και να συζητάμε εδώ να τους έχουμε εδώ και να τους λέμε γιατί κύριοι δεν κάνετε τα διόδια έτσι, γιατί δεν κάνετε εδώ, γιατί δεν κάνετε αλλιώς. Αυτό θα ήταν το ιδανικότερο. Από τη στιγμή που δεν γίνεται αυτό, λυπάμαι, δεν έχω εγώ προσωπικά να συνεισφέρω κάτι και να πω κάτι παραπάνω. Θα είναι απλά σχολιασμός ή επίκριση, χωρίς να έχει, όμως, νόημα, στο τέλος ημέρας.

Θα πούμε και στην Ολομέλεια, αύριο, τα υπόλοιπα.

Τουλάχιστον να γίνει σωστά το έργο για το καλό των Κρητών και να γίνει σωστά για το καλό γενικά των Ελλήνων πολιτών. Και να ακολουθήσουν έργα, τα οποία τουλάχιστον να έχουν την τακτική και την πολιτική ότι γίνονται για το λαό και όχι για τους κατασκευαστές ή για να υπάρξει κάποια εύφημος μνεία. Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Κόντη, με τον οποίον ολοκληρώθηκε ο κύκλος των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών.

Εισερχόμαστε στον κατάλογο των ομιλητών και δίνουμε αμέσως τον λόγο στην κυρία Βατσινά.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Σύμβαση Παραχώρησης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης, στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο, δεν είναι απλώς μια τυπική διαδικασία κύρωσης. Είναι μια στιγμή με έντονη πολιτική, κοινωνική και ηθική βαρύτητα, γιατί αφορά ένα έργο που αγγίζει το σύνολο της ζωής στο νησί της Κρήτης, την ασφάλεια, την ανάπτυξη, την Τοπική Αυτοδιοίκηση, τη νομιμότητα.

Ο ΒΟΑΚ είναι ένα διαχρονικό αίτημα της κοινωνίας της Κρήτης. Δεν υπάρχει ούτε ένας άνθρωπος στην Κρήτη που δεν ελπίζει σε ένα καλύτερο και ασφαλή δρόμο για την καθημερινότητα του. Το έργο αυτό έχει στοιχίσει πολλές ανθρώπινες ζωές, λόγω της επικινδυνότητας του υφιστάμενου δρόμου. Επομένως, δεν μιλάμε για πανηγυρισμούς και τυμπανοκρουσίες. Μιλάμε για το αυτονόητο δικαίωμα κάθε ανθρώπου, στην Κρήτη, να οδηγεί ασφαλής στη δουλειά του, στο σπίτι και στις διακοπές του. Δεν είναι πολυτέλεια που μας έκανε δώρο ο Πρωθυπουργός. Είναι ανάγκη και οφείλει να υλοποιηθεί ολιστικά, δίκαια και ισόρροπα.

Να πάμε, τώρα, στο ουσιαστικό ζήτημα της κύρωσης αυτής καθ’ αυτής. Σας είπα και στην αρχή ότι αυτό, που έχουμε εδώ, δεν είναι μια κύρωση τυπική, δεν είναι μία ευρωπαϊκή Οδηγία. Είναι μια Σύμβαση, ένα κείμενο νομικού περιεχομένου, το οποίο συνδιαμορφώνουμε και το οποίο θα έχει ένα περιεχόμενο που πρέπει να τηρηθεί στο ακέραιο.

Άρα, αυτό που φέρνετε, σήμερα, κύριε Υπουργέ, είναι μια Σύμβαση που θα παραδώσετε στους πολίτες της Κρήτης και θα τηρηθεί στο ακέραιο; Αυτά μάς είπαν οι φορείς, προ ολίγου; Βέβαια, πώς να τούς λάβετε υπόψη σας τους φορείς, όταν προγραμματίζετε Επιτροπές και ψήφιση νομοσχεδίων, μέσα σε 12 ώρες; Τέτοια ώρα, αύριο, εσείς θα θέλετε να έχει κιόλας κυρωθεί, ενώ έχετε ακούσει πολύ σοβαρές παρατηρήσεις επί της Συμβάσεως, η οποία είναι αποσπασματική και ελλιπής. Θα πετάξετε όλα αυτά στον κάλαθο των αχρήστων.

Οι δήμοι Ηρακλείου και Μαλεβιζίου έχουν καταθέσει εύλογες ενστάσεις που αφορούν, μεταξύ άλλων, την υπογειοποίηση, τη σύνδεση στο Καστέλι, τη διαχείριση των κόμβων και κυρίως τα διόδια.

Είναι αδιανόητο να πληρώνουν οι πολίτες της Κρήτης διόδια για δρόμους που δεν έχουν ολοκληρωθεί.

Είναι, επίσης, αδιανόητο να μην υπάρχει σαφής πρόβλεψη για το σύστημα αναλογικής χρέωσης και ασφαλιστικές δικλείδες, ώστε να μην μετατραπούν οι μετακινήσεις σε πολυτέλεια. Ξέρετε, εμείς περνάμε, από εκεί, 3 με 4 φορές, την ημέρα.

Επιβεβαιώνεται έτσι μια κυβερνητική λογική κόστους-οφέλους αντί μιας περιφερειακής συνοχής. Το γεγονός ότι η Ανατολική Κρήτη -ο Άγιος Νικόλαος, η Σητεία και η Ιεράπετρα- εξαιρούνται από τον κύριο σχεδιασμό, δημιουργεί ένα νησί δύο ταχυτήτων. Ζητάμε το αυτονόητο. Έναν ενιαίο και πλήρη ΒΟΑΚ, από την Κίσσαμο στη Σητεία, χωρίς αποκλεισμούς.

Σημαντικά ερωτήματα παραμένουν αναπάντητα. Ποιος έχει την ευθύνη εποπτείας του έργου; Γιατί ο ανεξάρτητος μηχανισμός αμείβεται από τον παραχωρησιούχο και όχι από το δημόσιο; Ποιο είναι το πραγματικό κόστος και πώς θα διασφαλιστεί ο δημόσιος έλεγχος; Σε ποια σημεία βρίσκεται η διαδικασία απαλλοτριώσεων και τι προβλέψεις υπάρχουν για αποφυγή καθυστερήσεων;

Η Σύμβαση, όπως την έχουμε εδώ μπροστά μας, προστατεύει υπερβολικά τον παραχωρησιούχο και επιβαρύνει το δημόσιο.

Ζητάμε τροποποιήσεις και ουσιαστικό έλεγχο, με δημιουργία δημόσιας Αρχής εποπτείας. Ζητάμε πλήρη διαφάνεια στη χρηματοδότηση, το κόστος και τα χρονοδιαγράμματα.

Κλείνοντας, θα ήθελα να σας πω ότι αυτές τις συνεδριάσεις τις παρακολουθούν, με πολλή αγωνία, όχι μόνο οι φορείς, αλλά και οι πολίτες. Δεν είμαστε εδώ για να κάνουμε διαχείριση συμβάσεων, αλλά για να εκφράζουμε τη φωνή των πολιτών. Είμαστε υπέρ του ΒΟΑΚ, αλλά όχι υπέρ ενός έργου που διαιρεί την Κρήτη. Η Κρήτη αξίζει ένα δίκαιο, ασφαλές και ενιαίο οδικό δίκτυο. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ(Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Σπυριδάκη.

**ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΣΠΥΡΙΔΑΚΗ**: Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ και την Επιτροπή που δέχτηκε να μπορώ να τοποθετηθώ.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από πού να ξεκινήσει κανείς; Από το γεγονός, ότι έχουμε μια κύρωση σύμβασης παραχώρησης μετά την υπογραφή της και όταν όλα έχουν τελειώσει, απλώς για να την επικυρώσουμε ως τυπικοί θεατές; Από το ότι ακόμα και σήμερα, δεν γνωρίζουμε ποιος θα είναι ο προϋπολογισμός του έργου ή από το ότι έχουμε μια σύμβαση που θα επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό περισσότερο από ότι έναν παραχωρησιούχο, για ένα έργο που δεν θα είναι καν δημόσιο;

Μιλάμε κυρίες και κύριοι για πρωτοτυπία ευρωπαϊκού επιπέδου, σύμβαση παραχώρησης χωρίς σαφή οικονομικά στοιχεία, χωρίς τα απαραίτητα παραρτήματα στη διάθεση του Σώματος της Βουλής, χωρίς ενημέρωση των τοπικών κοινωνιών και κυρίως χωρίς προηγούμενη διαβούλευση και παντελή έλλειψη αίσθησης δικαιοσύνης και ανταποδοτικότητας. Οι φορείς ήταν ξεκάθαροι. Οι επιφυλάξεις που είχαν εκφραστεί εδώ και μήνες από το τεχνικό επιμελητήριο αγνοήθηκαν. Οι παρατηρήσεις τους δεν ενσωματώθηκαν. Οι δήμοι ιδιαίτερα της ανατολικής Κρήτης, δεν ρωτήθηκαν και εμείς καλούμαστε τώρα να κυρώσουμε μια σύμβαση που δεν σέβεται ούτε τη θεσμική τάξη ούτε την κοινωνική ανάγκη.

Επιτρέψτε μου να σταθώ σε ένα κραυγαλέο παράδειγμα, το νομό Λασιθίου, την ανατολική Κρήτη. Το πραγματικό ερώτημα είναι ένα. Ποια είναι η ανταποδοτικότητα για τις τοπικές κοινωνίες του Λασιθίου; Ο ΒΟΑΚ είναι ένας ενιαίος, αδιαίρετος και τον διεκδικούμε για την ασφάλεια των πολιτών μας και για τις επόμενες γενιές. Το τμήμα Άγιος Νικόλαος - Σητεία είναι το χειρότερο οδικό τμήμα της χώρας. Είναι ένας δρόμος που φτιάχτηκε την δεκαετία του ’60, ένας δρόμος επικίνδυνος, στενός, παλιός, ένας δρόμος που στοιχίζει ανθρώπινες ζωές, ένας δρόμος που πληρώνεται με αίμα και όχι με διόδια και όμως αυτό το τμήμα δεν προτεραιοποιείται. Δεν εντάσσεται στον συλλογικό σχεδιασμό, δεν έχει σαφές χρονοδιάγραμμα, δεν έχει χρηματοδότηση, δεν έχει πολιτική βούληση. Αντίθετα, παρακολουθούμε την ανατολική Κρήτη να μένει σε κόφτη των έργων, αλλά οργασμό υπογραφών. Θέλω να ευχαριστήσω τον Υπουργό που αναγνώρισε πως το Λασίθι και η Σητεία είναι μια εκκρεμότητα. Αυτό μας φέρνει λίγο πιο κοντά στη θεωρητική πορεία προς την υπογραφή, όχι προς την υλοποίηση, προς την υπογραφή.

Ο νομός Λασιθίου με τα συγκριτικά του πλεονεκτήματα μένει εκτός σχεδιασμού, εκτός χρονοδιαγράμματος, ενώ θα μπορούσε και θα έπρεπε να είχε σημασιοποιηθεί. Το τμήμα Άγιος Νικόλαος - Παχιά Άμμος έχει ώριμες μελέτες, θα μπορούσε να προκηρυχθεί αύριο κιόλας όπως επιβεβαίωσε ο πρόεδρος του τεχνικού επιμελητηρίου ανατολικής Κρήτης. Ποιος εμποδίζει αυτή την προκήρυξη; Μα τι άλλο, η πολιτική σας βούληση. Ο δήμαρχος Σητείας το είπε ξεκάθαρα, φτάσαμε να πρέπει να αποδείξουμε για ποιο λόγο πρέπει και αξίζει να φτάσει ο ΒΟΑΚ μέχρι τη Σητεία. Δηλαδή σε έναν νόμο που καλύπτει μέχρι το 30% σε σύγκριση με το 100% των υπολοίπων, εμείς απολογούμαστε γιατί ζητάμε ίση μεταχείριση. Η περιοχή μας δεν ζητά προνόμια, ζητάει ισότητα και αξιοπρέπεια. Έχει ώριμες μελέτες, έχει εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους, έχει αεροδρόμιο, έχει λιμάνι, έχει παραγωγή, έχει τουρισμό, δεν της λείπει τίποτα εκτός από την πολιτική σας βούληση για να αξιοποιηθούν όλα αυτά. Μέσα σε όλα αυτά έχετε και μια άλλη πρωτοτυπία, τα διόδια και μάλιστα διόδια εξοικείωσης. Δηλαδή θα πληρώνουμε για να συνηθίσουμε, να πληρώνουμε λέτε διόδια σε δρόμους που δεν υπάρχουν, να γίνουμε viral για τους τουρίστες που θα πληρώνουν εικονικά χιλιόμετρα και εικονικούς δρόμους και όλα αυτά ενώ η οδηγία 2011/76 της Ευρωπαϊκής Ένωσης του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου, δίνει ξεκάθαρη δυνατότητα στα κράτη μέλη να εξαιρούν νησιωτικές περιοχές από τέλη εξωτερικού κόστους για να διασφαλίσουν πρόσβαση στην ανταγωνιστικότητα. Το ερώτημα προς εσάς κύριε Υπουργέ και προς την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας είναι ένα. Η Κρήτη τελικά είναι νησί; Αλλιώς γιατί δεν εφαρμόζεται το ίδιο που εφαρμόστηκε στη Μαγιόρκα, στη Σικελία, την Κύπρο και τη Μάλτα; Σας ρωτώ - γιατί για εσάς είναι αυτονόητο ότι σε έναν αυτοκινητόδρομο θα υπάρχουν διόδια - θα ακολουθούν διόδια και στο νομό Λασιθίου; Θα φτάσει το Λασίθι να χρηματοδοτήσει τις όποιες μελέτες και την κατασκευή του από έναν κουμπαρά διοδίων;

Υπάρχει και κάτι άλλο, κύριε Υπουργέ. Οι καθυστερήσεις των απαλλοτριώσεων. Μαζί ήμασταν, μαζί συζητούσαμε στην επίκαιρη ερώτηση που κατέθεσα πέρυσι στο τμήμα Νεάπολη - Άγιος Νικόλαος. Μιλήσατε για τις απαλλοτριώσεις, λες και δεν είναι ευθύνη δημοσίου. Οι απαλλοτριώσεις είναι ευθύνη δημοσίου, δεν είναι ευθύνη ιδιωτών κι όμως σε αυτή τη σύμβαση προβλέπω ότι αν δεν προχωρήσουν οι απαλλοτριώσεις στην ώρα τους, ο εργολάβος θα αποζημιώνεται με ρήτρες από το δημόσιο. Δηλαδή θα πληρώσουμε εκατομμύρια, χωρίς να έχουν μπει καν οι μπουλντόζες. Αλήθεια, ποιος ελέγχει την πρόοδο των έργων κατά την κατασκευή; Το δημόσιο είναι πλήρως απόν. Δεν έχει ούτε ρόλο ούτε λόγο ούτε εποπτικό μηχανισμό, όλα μεταβιβάζονται στον ανεξάρτητο μηχανικό ο οποίος πληρώνεται από τον παραχωρησιούχο. Με άλλα λόγια ο ιδιώτης ελέγχει τον εαυτό του. Αν αυτό δεν είναι η σύγκρουση συμφερόντων, τότε τι είναι;

Αυτή δεν είναι σοβαρή η δημόσια εποπτεία, δεν είναι ούτε διαφάνεια, ούτε ανταποδοτικότητα, ούτε χρηστή διαχείριση, είναι παράδοση άνευ όρων. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαι Βουλευτής Λασιθίου, δεν μπορώ να δεχτώ ότι το μέλλον του τόπου μου εξαρτάται από όρους που δεν γνωρίζουμε, από το χρονοδιάγραμμα που δεν ανακοινώνεται, από προαίρεση που δεν ενεργοποιείται και από ώριμες μελέτες που απλά δεν υπάρχει πολιτική βούληση να επιλεχθούν.

Ο Β.Ο.Α.Κ. πρέπει να φτάσει μέχρι τη Σητεία όχι ως ρητορική φιέστα, όχι ως φόντο σε φωτογραφίες, αλλά ως πραγματικότητα που σέβεται την ασφάλεια και την ανάπτυξη και την αξιοπρέπεια της Ανατολικής Κρήτης και του Λασιθίου.

 Η Κρήτη δεν έχει τρεις νομούς, έχει τέσσερις και θα αποδείξουμε, όχι στα λόγια, αλλά στην πράξη. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, νομίζω ότι είχαμε μια χρήσιμη συζήτηση με τους φορείς και μία ενδιαφέρουσα και αρκετά αποκαλυπτική συζήτηση στην δεύτερη ανάγνωση, στην επιτροπή. Βεβαίως, δεν είναι κάτι το οποίο δεν περίμενα ότι άκουσα. Θέλω να σας πω, ότι ο ίδιος έχω περάσει από την τοπική αυτοδιοίκηση, οπότε καταλαβαίνω τη διεκδικητική διάθεση και αυτή την mentality που έχει η τοπική αυτοδιοίκηση, εξ ορισμού στις διεκδικήσεις της και έχω περάσει 7,5 χρόνια από τη διοίκηση του τεχνικού επιμελητηρίου Ελλάδος, οπότε ξέρω πολύ καλά και πως το τεχνικό επιμελητήριο και τα τοπικά παραρτήματα ανακοινώσουν τα έργα.

Νομίζω ότι μπορούμε προτάσεις οι οποίες έχουν υποβληθεί και είναι σοβαρές να ληφθούν υπόψη στην πορεία, όμως τώρα μιλάμε στην επιτροπή της Βουλής και το περίεργο είναι ότι εδώ πέρα ζούμε μία παράσταση επαναλαμβανόμενη, μία παράσταση η οποία θα επαναληφθεί βεβαίως και αύριο με τα ίδια λόγια στην ολομέλεια, αλλά η οποία επαναλαμβάνεται, γιατί κανένας δεν έρχεται να προσεγγίσει την ουσία ενός ζητήματος όπως αυτό το οποίο σήμερα συζητάμε και υπάρχουν οι εύκολοι αφορισμοί, οι εύκολοι εξοργισμένοι, αυτές οι εύκολες κουβέντες, οι οποίες μεταφέρονται μέσα στην αίθουσα του Κοινοβουλίου.

Σας είπα ότι πρέπει να δούμε γιατί προχωράμε σε μία σύμβαση παραχώρησης, κατ’ αρχάς, η σύμβαση παραχώρησης όπως είχα την ευκαιρία να πω και προηγουμένως, είναι ένα εργαλείο. Αυτό το εργαλείο, είναι κάτι το οποίο έρχεται να καλύψει ένα χρηματοδοτικό κενό γιατί υπάρχει το χρηματοδοτικό κενό, γιατί έχουμε ένα δημόσιο έργο, το οποίο είναι πραγματικά τεράστιο, δεν έχει γίνει σε τέτοιο μήκος άλλος αυτοκινητόδρομος στην Ελλάδα ως ενιαίο έργο. Είναι το πρώτο παρόμοιο εγχείρημα, τα υπόλοιπα έγιναν κατά τμήματα και για αυτό ήταν απολύτως κρίσιμο να εξασφαλιστούν οι πόροι με τους διαφορετικούς τρόπους που υπογράψαμε προηγουμένως.

Υπάρχει η συμμετοχή του δημοσίου η οποία, όπως αναφέρθηκε είναι ένα ποσό της τάξεως των 243 εκατομμυρίων, πάντα μιλάω με την προαίρεση μέσα, δεν θα αφαιρέσω την προαίρεση, γιατί είναι ένα έργο που θα το εκτελέσουμε, έχουμε τη συμμετοχή του δημοσίου που είναι 643 εκατ. ευρώ και έχουμε και ένα δανεισμό από τον παραχωρησιούχο, της τάξεως του 1,79 δισεκατομμύρια ευρώ.

Αυτό μας κάνει ένα κόστος έργου, το οποίο υπερβαίνει τα 2 δισεκατομμύρια ευρώ, ας υποθέσουμε ότι αυτό είναι το κατασκευαστικό κόστος και ας υποθέσουμε ότι η Ελλάδα έπρεπε να δανειστεί, αυτή το περίπου 1,250, το οποίο βάζει ο παραχωρησιούχος, σας έχει πει κανένας ότι αυτό θα πληρωνόταν χωρίς τόκους;

Σας έχουν πει ότι θα παίρναμε ένα έργο στο οποίο δεν θα πληρώναμε ποτέ τόκους και αυτοί οι τόκοι δεν θα είχαν μια παρούσα αξία η οποία έπρεπε να προστεθεί στο έργο.

Όχι, φυσικά. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Δεν υπάρχει κανένα έργο το οποίο να μην έχει εξοφληθεί με τόκους όταν παίρνει δάνειο. Αυτό συμβαίνει σε όλα τα δημόσια έργα και έχω αναφέρει και τέτοια παραδείγματα, με την ευκαιρία ερωτήσεων στη Βουλή.

Κατά συνέπεια, οι συγκρίσεις που γίνονται είναι μάλλον περίεργες να γίνει ως δημόσιο έργο. Να γίνει ως δημόσιο έργο πώς;

Για να γίνει ένα δημόσιο πρέπει την ίδια ώρα να έχεις όλο το ποσό, με το οποίο θα χρειαστεί να δημοπρατήσεις το έργο, στο τραπέζι, από πριν. Το είδατε αυτό στη Θεσσαλία, χρειάστηκε να συγκεντρώσουμε πόρους της τάξεως του 1,4 δις για να μπορούμε να συμβασιοποιήσουμε τα έργα για την αποκατάσταση των ζημιών από τον Ντάνιελ. Εάν κάναμε αυτό το έργο θα έπρεπε να έχουμε βγάλει, ως δημόσιο έργο, πάνω στο τραπέζι πάνω από 2 δισεκατομμύρια ευρώ.

Καταλαβαίνετε ότι αυτό δεν είναι εφικτό. Επιλέγεις ένα εργαλείο και το εργαλείο αυτό είναι η παραχώρηση και είναι ένα σύνθετο εργαλείο. Δεν είναι απλό εργαλείο, είναι ένα εργαλείο το οποίο έχει πτυχές, οι οποίες πραγματικά δεν είναι ευεξήγητες στον απλό πολίτη, νομίζω όμως ότι η Βουλή θα έπρεπε με μεγαλύτερη εμβρίθεια να δει το συγκεκριμένο ζήτημα.

Θα μου πείτε, μα, μέσα στο πλαίσιο αυτής της σύμβασης παραχώρησης βάζετε διόδια. Ναι, βεβαίως.

Μου λέτε, λοιπόν, ότι πληρώνετε και σκιώδη διόδια. Βεβαίως και θα σας εξηγήσω γιατί. Διότι η Κρήτη, προφανώς, πρέπει να έχει το ίδιο κόστος χιλιομέτρου που έχει και η ηπειρωτική Ελλάδα, όλες οι παραχωρήσεις.

Κατά συνέπεια, η τιμή του διοδίου ήταν εκ προοιμίου προγραμματισμένη. Όταν για να γίνουν οι αποσβέσεις των δανείων, για να γίνει απόσβεση της επένδυσης χρειάζεται ένα ποσό το οποίο είναι μεγαλύτερο, τότε είναι προφανές ότι αυτό πρέπει να καλυφθεί με μία συμβολή του δημοσίου και αυτό είναι το σκιώδες διόδιο, το οποίο είχε έναν περιορισμό ότι θα έπρεπε να υπερβαίνει το 100% του δικτύου το οποίο θα πλήρωνε ο χρήστης.

Θέλω να σας πω το εξής, ότι χωρίς την προαίρεση αυτό το όριο 100% θα έπρεπε να είναι 120%, για να υπάρξει παραχωρησιούχος, για να υπάρξει προσφορά. Αυτό διότι η προαίρεση προσφέρει πάρα πολύ μεγάλη κίνηση στον αυτοκινητόδρομο ΒΟΑΚ ως έργο, για να μπορέσει να κινηθεί και το ζήτημα της χρηματοδότησης.

Θα σας δώσω μερικά στοιχεία, τα οποία δεν είναι γνωστά, από την κυκλοφοριακή μελέτη, διότι για να προχωρήσει ένα χρηματοδοτικό μοντέλο πρέπει να έχει προϋπάρξει μία κυκλοφοριακή μελέτη προέλευσης – προορισμού, η οποία είναι πάρα πολύ σημαντική, για να ξέρει κανείς τι έχει να περιμένει στο έργο. Από τα Χανιά προς το Ρέθυμνο, η μέση ετήσια κυκλοφορία είναι το 14,5% της συνολικής κυκλοφορίας στο νησί, από το Ρέθυμνο προς το Ηράκλειο είναι το 13,2%.

Προσέξτε, σε αυτά τα ποσά που σας δίνω δε σημαίνει ότι όλοι φτάνουν μέχρι το Ρέθυμνο. Σημαίνει ότι μπορεί να βγουν και σε κάποιο κόμβο πριν από το Ρέθυμνο. Μιλάω για κατευθύνσεις, δε μιλάω για το σύνολο της απόστασης.

Αποκλειστικά από τα Χανιά προς το Ηράκλειο και σας το είπα προηγουμένως και ακούγεται περίεργο, η μέση ετήσια κυκλοφορία είναι το 1,77% της ετήσιας κυκλοφορίας. Το 1,77%, από τις δύο μεγαλύτερες πόλεις του νησιού και από τα δύο αεροδρόμια.

Από το Ρέθυμνο βγαίνουν σε κόμβους του Ηρακλείου το 4,5%, σε κόμβους που μπορούμε να πούμε ότι είναι στη περιοχή του Ηρακλείου, από τον Κίσσαμο στα Χανιά, έχουμε 16,93% της κίνησης, από τα Χανιά αποκλειστική έξοδο προς το Ρέθυμνο και αντίστροφα, έχουμε το 2,88% της ετήσιας κυκλοφορίας και από το Ρέθυμνο αποκλειστικά στο Ηράκλειο, με το αεροδρόμιο, διότι, ξέρετε, ότι πάρα πολλοί εξυπηρετούνται από το Αεροδρόμιο του Ηρακλείου, το 4,5% της ετήσιας κυκλοφορίας.

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι οι μετακινήσεις στο νησί είναι κατά βάση τοπικές. Δεν υπάρχουν εκτεταμένες διανομαρχιακές μετακινήσεις, για πάρα πολλούς λόγους, αλλά αυτή είναι η ουσία, αυτό είναι το συμπέρασμα από μία μελέτη προέλευσης – προορισμού, που ήταν καθοριστική για να βγει το χρηματοδοτικό μοντέλο.

Όλα αυτά, λοιπόν, μπαίνουν σε μία εξίσωση και χρειάζεται να μπορέσεις να βρεις όλους εκείνους τους πόρους που είναι απαραίτητοι για να γίνει το έργο. Σας ξαναλέω, λοιπόν. Θα μπορούσαμε να το κάνουμε ως δημόσιο έργο; Όχι. Δεν θα μπορούσαμε, διότι αυτά τα λεφτά δεν υπάρχουν στο τραπέζι σήμερα και είναι πάρα πολύ δύσκολο να υπάρξουν πόροι. Το ΚΚΕ ισχυρίζεται ότι πρέπει να μιλάμε για ένα δημόσιο έργο. Προφανώς, αλλά το ΚΚΕ τα λέει αυτά γιατί φαντάζεται ή φαντασιώνεται ένα άλλο δημόσιο. Στο σημερινό δημόσιο αυτό δεν ήταν εφικτό να λειτουργήσει ως ένα αποκλειστικά δημόσιο έργο, να εκτελεστεί ως ένα αποκλειστικά δημόσιο έργο.

Τώρα, υπάρχει ρίσκο του αναδόχου; Φυσικά υπάρχει ρίσκο του αναδόχου. Υπάρχει ρίσκο του αναδόχου σε σχέση με την επαλήθευση ή μη της κυκλοφοριακής μελέτης. Ξέρετε, σε αυτή την εξίσωση που σας είπα προηγουμένως δεν είμαστε μόνοι μας εμείς και ο παραχωρησιούχος. Είμαστε εμείς, ο παραχωρησιούχος και οι τράπεζες που χρηματοδοτούν το έργο. Το μοντέλο έχει ελεγχθεί από τις τράπεζες, έχει εξαντλητικά ελεγχθεί. Ο βασικός στόχος δεν είναι το κέρδος του αναδόχου, αλλά είναι η διασφάλιση των απαιτήσεων των τραπεζών από τον ανάδοχο, όπως και να κινηθεί το έργο. Και το κίνδυνο αυτόν τον αναλαμβάνει ο παραχωρησιούχος.

Τώρα, παρακολουθεί κανένας αυτό το δημόσιο το έργο; Ανεξάρτητος μηχανικός. Ξαφνικά δαιμονοποιήθηκε ο ανεξάρτητος μηχανικός. Και μου κάνει εντύπωση, καλά οι άλλοι, το ΠΑΣΟΚ; Δεν ήμασταν μαζί στην κυβέρνηση των αρχών του 2010 μέχρι το 2015 η οποία έκανε το reset στους αυτοκινητόδρομους; Δεν ξέρει ότι σε όλους τους αυτοκινητόδρομους υπάρχουν ανεξάρτητοι μηχανικοί και με τη δικής του συμβολή; Δεν ξέρουν ότι ο θεσμός του ανεξάρτητου μηχανικού ακολουθεί και την παραχώρηση, γιατί και στη διάρκεια της παραχώρησης χρειάζεται να γίνουν πάρα πολλά έργα και είναι και οι παρόντες και είναι ο φόβος και ο τρόμος του εργολάβου; Και, ναι, πληρώνεται.

Αυτή είναι η σύμβαση από την οποία είναι ξεκάθαρο ότι θα πληρωθεί από τον παραχωρησιούχο, αλλά δεν λειτουργεί για τον παραχωρησιούχο. Λειτουργεί και για το δημόσιο και κυρίως για το δημόσιο. Υπάρχει δημόσια υπηρεσία η οποία ελέγχει την παραχώρηση; Βεβαίως είναι η ΕΥΔΕ – ΞΕΣΠ. Υπάρχει Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων, η ΞΕΣΠ, η οποία παρακολουθεί όλες τις παραχωρήσεις, έχει όλα τα στοιχεία και πρέπει να ξέρετε ότι ακόμα και τα χρηματοδοτικά μοντέλα έχουν την υποχρέωση να επικαιροποιούνται τακτικά και ανά εξάμηνο υποβάλλονται στην ΞΕΣΠ η οποία τα παρακολουθεί. Αυτή είναι μία διαδικασία που «τρέχει» παντού.

Δεν θέλω να μιλήσω για τα πάντα, γιατί ακούστηκαν πάρα πολλά και δεν είναι εύκολο να τα κλείσουμε όλα στην Επιτροπή. Έχουμε την Ολομέλεια αύριο, αλλά άκουσα πολλά για την απαλλαγή από τα διόδια. Πρέπει να πούμε ότι είναι πολύ σημαντικό ότι απαλλάσσονται οι κατηγορίες που μέχρι πριν από την Αττική Οδό δεν προβλέπονταν στις προηγούμενες παραχωρήσεις, όπως οι ανάπηροι. Υπάρχει πρόβλεψη ειδική για την απαλλαγή των αναπήρων από τα διόδια.

Αλλά θέλω να σας πω ότι αυτό που λέμε για απαλλαγή από τα διόδια δεν είναι κάτι απλό. Όταν ανοίγουμε τα διόδια για συγκεκριμένες κατηγορίες που δεν προβλέπονται στην αρχική σύμβαση και ξαφνικά βάζουμε τον έναν, βάζουμε τον άλλο, βάζουμε το τρίτο, την απώλεια εσόδων την πληρώνει το δημόσιο. Το δημόσιο πρέπει να καλύψει αυτούς οι οποίοι δεν προβλέπονται από τις συμβάσεις και στην περίπτωση αυτή θα έπρεπε να το έχει προβλέψει και στο χρηματοδοτικό μοντέλο προκαταβολικά.

Όπως είπα, για να το τελειώσω εδώ. Ο μεγάλος στόχος ήταν η οδική ασφάλεια. Η οδική ασφάλεια είναι κάτι το οποίο ο σύγχρονος ΒΟΑΚ, ο οποίος θα παραδοθεί στο τέλος της Τ1 περιόδου θα το προσφέρει στους χρήστες του αυτοκινητόδρομου. Η οδική ασφάλεια, φυσικά, αλλά και η λειτουργικότητα δεν αφορούν μόνο το τμήμα από το Κίσαμο στον Άγιο Νικόλαο και, φυσικά, αφορούν και το υπόλοιπο έργο. Προφανώς αφορούν και το υπόλοιπο έργο. Εννοώ το έργο μέχρι τη Σητεία και περίπου γνωρίζουμε και ποιο θα ήταν το κόστος ενός έργου από τον Άγιο Νικόλαο μέχρι τη Σητεία.

Σας λέω, λοιπόν, ότι έχει λεχθεί ότι, στο πλαίσιο της παραχώρησης, ήταν αδύνατο να γίνει χρηματοδότηση αυτού του έργου, όπως αυτή τη στιγμή δεν ήταν δυνατόν αυτό να γίνει με τους τρέχοντες πόρους οι οποίοι είναι διαθέσιμοι. Αυτό δεν σημαίνει ότι το έργο δεν θα γίνει. Ασφαλώς και ο ΒΟΑΚ ξεκίνησε από την Κίσσαμο και θα τελειώσει στη Σητεία και, ασφαλώς, συνεχίζει να υπάρχει η δέσμευση του Κυριάκου Μητσοτάκη ότι αυτό το έργο θα προχωρήσει με αυτόν τον τρόπο, αλλά, όπως σας είπα προηγουμένως, ένα έργο πρέπει να είναι βιώσιμο, ένα έργο πρέπει να γίνει με τρόπο ο οποίος θα μπορέσει να είναι διαχειρίσιμος στη βάση της κατασκευής και ο οποίος θα διευκολύνει και την ένταξη σε χρηματοδοτικά προγράμματα.

Εμείς ήμασταν υποχρεωμένοι να προχωρήσουμε στον ΒΟΑΚ όπως το είχαμε υποσχεθεί και ήμασταν και είμαστε υποχρεωμένοι να προχωρήσουμε στην κατασκευή του ΒΟΑΚ όπως αυτός είναι εφικτός σήμερα να γίνει. Δεν εξαντλούμε εδώ πέρα το έργο, ούτε αυτό το οποίο καλούμε τη Βουλή αύριο να κυρώσει, αλλά ούτε και το άλλο το οποίο χρωστάμε στους πολίτες της Σητείας και, φυσικά, ούτε αυτά τα οποία προηγουμένως υπαινίχθησαν προς τους δημάρχους ότι μπορούμε να συζητήσουμε μαζί τους, όχι στο πλαίσιο ενός διεκδικητικού μαξιμαλισμού, αλλά στο πλαίσιο μιας ωριμότητας την οποία είδα σε όλες τις συζητήσεις που κατ’ επανάληψη είχα μαζί τους.

Γι’ αυτό θέλω να παρακαλέσω την Επιτροπή να δώσει τη θετική ψήφο της, ώστε αυτό το σχέδιο νόμου που κυρώνει τη σύμβαση παραχώρησης του ΒΟΑΚ να οδηγηθεί αύριο στην Ολομέλεια προς ψήφιση. Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Σας ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο».

Στο σημείο αυτό ανακεφαλαιώνουμε τις θέσεις των κομμάτων επί της αρχής.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Σενετάκης, ψήφισε υπέρ.

Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, κ. Νικολαΐδης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Μαμουλάκης, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε., κ. Συντυχάκης, καταψήφισε.

Η Ειδική Αγορήτρια της Ελληνικής Λύσης, κυρία Αθανασίου, επιφυλάχθηκε.

Η Ειδική Αγορήτρια από την Νέα Αριστερά, κυρία Πέρκα, καταψήφισε.

Ο Ειδικός Αγορητής της ΝΙΚΗΣ, κ. Δελβερούδης, επιφυλάχθηκε.

Η Ειδική Αγορήτρια της Πλεύσης Ελευθερίας, κυρία Κεφαλά, επιφυλάχθηκε.

Ο Ειδικός Αγορητής από τους ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ, κ. Κόντης, επιφυλάχθηκε.

Όπως προκύπτει, λοιπόν, από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (Β.Ο.Α.Κ.) στο τμήμα Χανιά-Ηράκλειο» γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του ως έχει κατά πλειοψηφία.

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, Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Βατσινά Ελένη, Νικητιάδης Γεώργιος, Νικολαΐδης Αναστάσιος (Τάσος), Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Βέττα Καλλιόπη, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Κομνηνάκα Μαρία, Μεταξάς Βασίλειος Κωνσταντίνος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, 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), Τζάκρη Θεοδώρα και Χουρδάκης Μιχαήλ.

Τέλος και περί ώρα 19:40΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

 **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**