
Ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα της Πελοποννήσου στις υποδομές. Οι εξαγγελίες Χρ. Σπίρτζη

2018/02/28 12:10 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Στην ενίσχυση των υποδομών της Πελοποννήσου, όπως την ολοκλήρωση αντιπλημμυρικών έργων, των οδικών συνδέσεων και των σιδηροδρομικών έργων, αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, στο 10^ο Περιφερειακό Συνέδριο για την Παραγωγική Ανασυγκρότηση: «Η προστιθέμενη Αξία της Πελοποννήσου», στην Τρίπολη, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης.

Τα βασικά σημεία της ομιλίας του υπουργού Μεταφορών

-Δε γίνεται λοιπόν μία χώρα με τα πλεονεκτήματα που έχει η δική μας χώρα, αντί για κέντρα συνδυασμένων μεταφορών, αντί για παραγωγικά κέντρα, αντί για τουριστικές περιοχές και θέρετρα, αντί για περιοχές υψηλής ποιοτικής πρωτογενούς παραγωγής και μεταποίησης ή νέων τεχνολογιών, να έχει περιοχές μαραζωμένες παραγωγικά και πληθυσμιακά, περιοχές που υπάρχουν στην Πελοπόννησο, δυστυχώς, παρότι, θα μπορούσε σε πολλά σημεία της, η Πελοπόννησος, να είναι και είναι η φυσική πύλη εισόδου της χώρας και από τη Βόρειο Αφρική και από τη Δυτική Ευρώπη.

Για να μην είχαμε αυτή την υπανάπτυξη που είχαμε, έπρεπε η χώρα και οι προηγούμενες κυβερνήσεις να κάνουν το αυτονόητο: Να βασιστούν στις υγιείς παραγωγικές δυνάμεις.

Δυστυχώς βασίστηκαν σε ένα παλαιοκομματικού τύπου μεταπρατισμό που έβαζε όρια και οικονομικά και παραγωγικά στη χώρα. Δεν είχαμε σύνορα μόνο στο Βορρά και την Ανατολή είχαμε σύνορα δυστυχώς μέσα στη Χώρα.

Η Πελοπόννησος αυτό το ξέρει πάρα πολύ καλά, πώς γινόταν με ένα ελλιπές θεσμικό πλαίσιο με γκρίζες διαδικασίες, με μαύρες διαδικασίες, να priμοδοτούνται όχι οι δυνάμεις της παραγωγής αλλά οι δυνάμεις που η εκάστοτε πολιτική εξουσία ήθελε να priμοδοτήσει. Και βέβαια, είχαμε ένα μεγάλο έλλειμμα δημοκρατικών διαδικασιών για τη διαμόρφωση αυτού του σχεδίου ανάπτυξης, της παραγωγικής ανασυγκρότησης και των υποδομών. Είχαμε σκοπιμότητα, γιατί μέσα από αυτά εξυπηρετήθηκαν πολύ συγκεκριμένα συμφέροντα ενώ έμειναν οι πολίτες και η κοινωνία σε ομηρία.

Πιστεύω ότι πρέπει επιτέλους να συζητήσουμε σε μία άλλη κατεύθυνση. Να ξεπεράσουμε τον παλαιοκομματισμό, τις ψευδεπίγραφες αντιθέσεις, είτε αυτές έχουν τοπικιστικό χαρακτήρα, είτε έχουν κλαδικό χαρακτήρα, είτε συντεχνιακό χαρακτήρα, να ξεπεράσουμε τη λογική της ψωροκώσταινας.

Η Πελοπόννησος έχει το δυναμικό, έχει την ιστορία, έχει και τα πλεονεκτήματα να συνεισφέρει σε αυτή την κατεύθυνση και να είναι για μία ακόμα φορά πρωτοπόρος. Να καταστρώσουμε ένα εθνικό στρατηγικό σχέδιο για να το διαμορφώσουμε όλοι μαζί και να το ιεραρχήσουμε μαζί.

-Για να κάνουμε επομένως μεγάλα έργα υποδομής πρέπει να δανειστούμε και αυτοί που μας δανείζουν, δυστυχώς, δεν κάθονται να σκεφτούν τις κοινωνικές ανάγκες. Δεν σκέφτονται, όπως ήδη έχετε δει όλα τα προηγούμενα χρόνια, το έλλειμμα των κοινωνικών υποδομών. Δεν βγάζουν την αγωνία που βγάζουν οι δήμαρχοι και η κοινωνία. Δεν κοιτάνε τα αντιπλημμυρικά που έπρεπε να έχουν γίνει εδώ και δεκαετίες στην Καλαμάτα για να μην πνίγεται ο κόσμος.

Αυτοί που μας δανείζουν για να κάνουμε υποδομές βλέπουν αν είναι ένα έργο βιώσιμο. Αν είναι κερδοφόρο δηλαδή, αν αποσβένει και αν είναι κερδοφόρο. Και αυτό το βλέπουν και οι ιδιώτες όταν συμμετέχουν σε ένα έργο και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Παγκόσμια Τράπεζα και όλοι.

Επομένως, αν τα τμήματα αυτά του στρατηγικού σχεδιασμού που έχουμε να εκπονήσουμε, που έχουμε να υλοποιήσουμε, θα χρηματοδοτηθούν από την ιδιωτική αγορά και από τα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα, αν είναι βιώσιμα. Να πω ένα παράδειγμα που αποτελεί και έγκλημα για την αναθεώρηση των αυτοκινητοδρόμων.

Η Ολυμπία οδός δεν είχε σχεδιαστεί αρχικά να φτάνει μέχρι την Πάτρα. Είχε σχεδιαστεί να φτάνει μέχρι την Καλαμάτα. Προφανώς ο μισός αυτοκινητόδρομος κόπηκε στην αναθεώρηση γιατί τα στοιχεία που είχε σχεδιαστεί στην καλύτερη περίπτωση ήταν λαθεμένα, για να μην πω τίποτα πιο βαρύ...

Βγήκε το φυσικό αντικείμενο και με τον τρόπο που βγήκε και προβλέφθηκε να συνεχιστεί, έπρεπε να ξεκινήσουμε από την αρχή, να αποδείξουμε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ότι ο υπόλοιπος αυτοκινητόδρομος είναι βιώσιμος. Αλλιώς θα μας έβαζαν να κάνουμε ένα μονοπάτι πάλι.

Μία λωρίδα και ΛΕΑ από τη μία μεριά και μία λωρίδα και ΛΕΑ από την άλλη, χωρίς διάζωμα στη μέση και με τους πολίτες, τους Έλληνες πολίτες να χύνουν το αίμα τους κάθε εβδομάδα σε αυτό το δρόμο.

-Και τα ίδια δεν έγιναν μόνο στην Πελοπόννησο, έγιναν και στον αυτοκινητόδρομο κεντρικής Ελλάδας τον Ε65, έγιναν και στην Ιόνια οδό σε σχέση με τη σύνδεση με την

Ήπειρο και σε ότι κόπηκε με τον τρόπο που κόπηκε από τις προηγούμενες κυβερνήσεις, από το φυσικό αντικείμενο των αυτοκινητόδρομων, αντί να έχουν προβλεφθεί και όλες οι συνδέσεις με τις περιοχές και τα αστικά κέντρα που έπρεπε να προβλεφθούν.

Επομένως πρέπει να ενημερωθούμε όλοι, φορείς και πολίτες, για να ξέρουμε για το ιεραρχημένο σχέδιο που έχουμε: ποια έργα μπορούν να χρηματοδοτηθούν από τον ιδιωτικό τομέα και εκεί να χρησιμοποιήσουμε το σύστημα των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, ποια έργα είναι βιώσιμα και μπορούν να χρηματοδοτηθούν και από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και ποια όχι, και ποια δεν είναι, και αναφέρονται στις κοινωνικές υποδομές και πρέπει να χρηματοδοτηθούν από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Αν δεν πάμε σε μια τέτοιου είδους καταγραφή και ιεράρχηση των υποδομών που θέλουμε να υλοποιήσουμε, πολύ απλά, θα αναπαράγουμε το παλιό μοντέλο: να έρθει ο Υπουργός, ο Γενικός Γραμματέας, ο Περιφερειάρχης, να πει τα κάνουμε όλα και συμφέρουμε και να μη γίνεται τίποτα.

-Και πιστεύω, ότι πλέον έχει αναδειχθεί στο σύνολό του το τι κάναμε αυτά τα τρία χρόνια, γιατί δε τελείωναν τα έργα πάνω από μία δεκαετία και τι έχει γίνει με την Πελοπόννησο η οποία είχε δύο κύριους αυτοκινητόδρομους από τους πέντε.

Στον αυτοκινητόδρομο του Μορέα, **δυστυχώς ο αυτοκινητόδρομος του Μορέα, δυστυχώς για τους παραχωρησιούχους και τους εργολήπτες, ευτυχώς για τον ελληνικό λαό, δεν είχε αναθεωρηθεί η σύμβασή του.** Αυτό έφερε πολύ συγκεκριμένα αποτελέσματα και ήταν και ο πρώτος αυτοκινητόδρομος που παραδόθηκε.

Να τα δούμε λίγο τα αποτελέσματα του πρώτου άξονα: Μειώθηκαν οι αρχικές οικονομικές απαιτήσεις από παραχωρησιούχο και κατασκευαστή κατά 526 εκατομμύρια ευρώ.

Σε τελική συμφωνία 180 εκατομμύρια ευρώ και δημιούργησε άμεσο οικονομικό όφελος για το ελληνικό δημόσιο 346 εκατομμύρια ευρώ. Είναι το οικονομικό κομμάτι.

Τέθηκαν όροι και υλοποιήθηκαν για την κοινωνική ευθύνη των παραχωρησιούχων απέναντι στις τοπικές κοινωνίες. Οπότε, μέσα στη σύμβαση παραχώρησης υπάρχουν μέτρα που ανακουφίζουν τις τοπικές κοινωνίες και τους πολίτες, τα οποία τίθενται σε πλήρη εφαρμογή στις αρχές του 2019, όπως είναι η ελεύθερη διέλευση των ΑμΕΑ, με εκπτώσεις μέχρι και 70% για τους συχνούς χρήστες του αυτοκινητοδρόμου.

Και προφανώς, θα συνεχιστούν, γιατί τα έργα αυτά είχαν ελλιπή σχεδιασμό με την εγκατάσταση του ηλεκτρονικού αναλογικού συστήματος διοδίων.

-Το υπουργείο έβγαλε τον διαγωνισμό για να υπάρχει ενιαίο σύστημα σε όλους τους αυτοκινητόδρομους της χώρας και προχωράει την ολοκλήρωση των αντιπλημμυρικών δικτύων για να μην πλημμυρίζουν η Καλαμάτα, η Τρίπολη, οι δήμοι της Πελοποννήσου, από την αδιαφορία και τον ελλιπή σχεδιασμό..

Μέρος αυτών των αντιπλημμυρικών έργων θα γίνει με τις παραχωρήσεις, γιατί ο σχεδιασμός ήταν τουλάχιστον ελλιπής.

Δεν μπορεί δηλαδή τα όμβρια ύδατα του αυτοκινητόδρομου να τα ρίχνεις μέσα σε ένα ρέμα ή σε έναν συλλεκτήριο αγωγό, χωρίς να έχει μελετήσει κανείς ποτέ, αν αυτό το ρέμα έχει να καθαριστεί 20 χρόνια, αν υπάρχει, αν έχει χτιστεί, αν έχει κλείσει, αν επαρκεί ο αγωγός και η διατομή του.

Και βέβαια την ολοκλήρωση των συνδέσεων των αυτοκινητοδρόμων με τα μεγάλα αστικά κέντρα, την ολοκλήρωση της Ολυμπίας Οδού μετά τον Πύργο, στο Καλό Νερό και την Τσακώνα, τη σύνδεση της Αργολίδας με τον αυτοκινητόδρομο του Μορέα και όταν λέμε Αργολίδα, εννοούμε όλης της Αργολίδας και το Άργος, για να μην έχουμε καμία παρεξήγηση, τη σύνδεση των αρχαιολογικών χώρων, δηλαδή της Αρχαίας Ολυμπίας μέχρι τις Μυκήνες και πλήθος άλλων οδικών έργων που αναλυτικά θα σας τα παρουσιάσει ο Γενικός Γραμματέας στην τοποθέτηση του.

-Θα ήταν λοιπόν καλό, αυτό να το συσχετίσουμε με τους άλλους αυτοκινητοδρόμους που αναθεωρήθηκαν, για να δούμε: Τι κέρδη είχε ο Μορέας. Με τι ποσοστό ήταν το κόστος του χρήματος. Τι κέρδη είχαν οι άλλοι αυτοκινητόδρομοι και να δούμε:

Τι προέβλεπαν οι συμβάσεις των υπόλοιπων αυτοκινητοδρόμων για αποζημιώσεις λόγω των καθυστερήσεων, των απαλλοτριώσεων, των αρχαιολογικών εργασιών, των περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων και τι τελικά πήραν.

Εμείς κάναμε την προσπάθεια να διαπραγματευτούμε τις αποζημιώσεις. Από τους τέσσερις αυτοκινητόδρομους μειώθηκαν αυτά που ζητούσαν οι παραχωρησιούχοι και οι εργολήπτες κατά 746 εκατομμύρια. Αν υπολογίσει κανείς και την παραχώρηση στα Τέμπη, φτάνουν τα 900 εκατομμύρια.

Ταυτόχρονα με τα προηγούμενα, η παραχώρηση του Μορέα ανέλαβε να μελετήσει δύο άξονες. Ο ένας είναι ο οδικός άξονας από την Καλαμάτα στο Ριζόμυλο, στη Πύλο και στη Μεθώνη. Έχει ολοκληρωθεί η μελέτη. Βρίσκεται για έγκριση περιβαλλοντικών όρων στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και η υλοποίηση αυτού του δρόμου είναι δέσμευση μας, αμέσως μετά την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων. Και προφανώς, έχουμε μια σειρά άλλα έργα για να κλείσει το δαχτυλίδι από την Πάτρα μέχρι την Καλαμάτα.

Για την Ολυμπία Οδό δε θα τα επαναλάβουμε.

-Αυτό που προφανώς ξέρετε είναι ότι μειώθηκαν επίσης οι αποζημιώσεις. Οι δύο αυτοκινητόδρομοι συνολικά σε σχέση με αυτό που ζητούσαν οι εργολήπτες και προβλέπονταν στις συμβάσεις. Είχαμε οικονομικό όφελος για το ελληνικό δημόσιο κοντά στα 520 εκατομμύρια.

Με την ολοκλήρωση αυτών των δύο αξόνων, το Υπουργείο Υποδομών προώθησε μια σειρά κρίσιμων έργων και μελετών, που αφορά στην κατασκευή και την ολοκλήρωση του συνολικού δικτύου της Πελοποννήσου. Αυτά θα σας τα πει ο Γενικός Γραμματέας.

Εγώ αυτό που θέλω να τονίσω, τους άξονες που θέλω να τονίσω και που αποτελούν και αίτημα και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και των τοπικών φορέων, είναι, αυτό που είπα πριν, για να κλείσει το δαχτυλίδι.

Μετά την ολοκλήρωση της μελέτης να ξεκινήσει η παράκαμψη των Λαγκαδίων. Αυτή τη στιγμή έχουμε τη μελέτη του οδικού άξονα Τρίπολη - Βυτίνα - Αρχαία Ολυμπία και αυτό γιατί βρήκαμε και εκεί μια μελέτη κολλημένη, που είχε σταματήσει.

-Εξασφαλίσαμε πιστώσεις 2,8 εκατομμυρίων ευρώ μέσα από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Έχουν ήδη πληρωθεί περίπου το 1,300 από αυτά. Ολοκληρώνεται η μελέτη και επομένως μπορεί το πρώτο τμήμα που είναι και το μεγάλο κομμάτι του έργου να μπορέσει να δημοπρατηθεί στις αρχές του 2019.

Το δεύτερο μεγάλο έργο έχει να κάνει με τα Δερβενάκια - Εκκλησιαστικά - Μυκήνες και να μη ξεχνάμε, όταν βάζουμε αυτόν τον τίτλο του έργου το Άργος, γιατί η Αργολίδα είναι μια περιοχή που είναι ριγμένη σε σχέση με τις υποδομές και τους οδικούς άξονες.

Και από Μυκήνες μετά Νεμέα. Τα είπαμε χθες και με τον Δήμαρχο και το Δημοτικό Συμβούλιο. Είναι ο δρόμος κάτω, η παράκαμψη Βλαχιώτη - Σκάλας. Η βελτίωση δηλαδή της Σπάρτης - Γυθείου. Αυτά τα έργα θα γίνουν σε συνεργασία με την Περιφέρεια και με προγραμματικές συμβάσεις που θα γίνουν από την Περιφέρεια προς το Υπουργείο και ανάποδα, σε ότι χρειάζεται και αποτελεί και δική μας δέσμευση, γιατί αυτό που θα λέμε θα γίνεται, δεν είναι η κατασκευή, αλλά είναι η ωρίμανση του οδικού έργου, από τον Ισθμό μέχρι την Επίδαυρο, με την παράκαμψη των οικισμών στην Κορινθία.

-Πάμε στις σιδηροδρομικές υποδομές. Σιδηρόδρομο, όπως ξέρετε οι προηγούμενες κυβερνήσεις είχαν ένα θέμα με τα μέσα σταθερής τροχιάς. Δεν ήθελαν να έχουμε μέσα σταθερής τροχιάς παραδοσιακά και αυτό τους οδήγησε να απαγορεύσουν όπως είπα και πριν την χρήση των μετρικών γραμμών.

Το 2016 με το νέο θεσμικό πλαίσιο που πέρασε επιτράπηκε στη χώρα να ξαναχρησιμοποιήσουμε τις μετρικές γραμμές. Επομένως, σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Πλαίσιο επιτρέπεται να έχουμε τουριστικά δρομολόγια στις μετρικές γραμμές. Να μην είναι μια χαμένη υποδομή, για την Πελοπόννησο, για την τοπική αυτοδιοίκηση και τους δήμους.

Ξέρω ότι σε συνεργασία του ΟΣΕ, με την Περιφέρεια και ξένων Πανεπιστημίων γίνονται οι απαραίτητες μελέτες βιωσιμότητας. Επομένως οι φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης, ιδιώτες και όποιος άλλος ενδιαφέρεται θα μπορέσει επιτέλους να βάλει στις μετρικές γραμμές δρομολόγια και να εξυπηρετείται και το μεταφορικό έργο, αλλά και το τουριστικό έργο της περιοχής.

Είναι πραγματικά κρίμα, ακόμη και το έργο που έφτιαξε ο Χαρίλαος Τρικούπης να μη θέλουμε να το διατηρήσουμε και να λειτουργεί και να το συντηρήσουμε.

Ένα ακόμη σημαντικό έργο, που θα εξυπηρετήσει, κατά τη γνώμη μου, το να αναβαθμιστεί όχι μόνο τουριστικά, αλλά και παραγωγικά η Πελοπόννησος είναι το αεροδρόμιο της Καλαμάτας.

Η Καλαμάτα, η Μεσσηνία είναι ένα στρατηγικό σημείο, – τα εντόπισαν και οι προηγούμενοι ομιλητές – , **έχει λιμάνι, έχει πλέον οδική υποδομή και σε λίγο θα έχει οδική υποδομή που θα συνδέεται και με την Πάτρα.**

Πρέπει να έχει κι ένα αεροδρόμιο κατάλληλο, για να μπορεί να αναβαθμιστεί και η εμπορική κίνηση, αλλά και η τουριστική και η επιβατική κίνηση. Για το λόγο αυτό σε συνεργασία με το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας το αεροδρόμιο της Καλαμάτας θα γίνει ένα διεθνές αεροδρόμιο, στο πρότυπο που έγινε ο διαγωνισμός μετά από 15 χρόνια, του αεροδρομίου του Ηρακλείου στο Καστέλι του Ηρακλείου, μέσα στη χρονιά. Πραγματικά, θεωρώ ότι αυτό είναι ένα μεγάλο άλμα για την Πελοπόννησο, μιας που θα έχει στην Καλαμάτα ένα κέντρο συνδυασμένων μεταφορών, που θα τα περιλαμβάνει όλα.

Βέβαια, και με τον αυτοκινητόδρομο Καλαμάτα – Ριζόμυλος – Πύλος – Μεθώνη θα μπορέσει να αποκτήσει η Καλαμάτα ενδοχώρα, να αναπτυχθεί όλη η Μεσσηνία τουριστικά και όχι μόνο οι περιοχές γύρω από την πόλη της Καλαμάτας.

Θα ήθελα να πω ότι στις αεροπορικές υποδομές το επόμενο δεκαπενθήμερο κατατίθεται το νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια. Εμείς έχουμε προβλέψει για να

γίνουν υδατοδρόμια σε κάθε νομό της Πελοποννήσου, για να μπορέσουν να εξυπηρετήσουν, να έχουμε ένα επαρκές δίκτυο υδατοδρομίων, τόσο με τα νησιά του Αργοσαρωνικού, όσο και με την Αττική.

Και καταλαβαίνετε όλοι πάρα πολύ καλά και για τις επιβατικές μεταφορές το χειμώνα, αλλά και για τις τουριστικές μετακινήσεις το καλοκαίρι, πόσο σημαντικό είναι να έχουμε υδατοδρόμια στην Κορινθία, στην Αργολίδα, στο Ναύπλιο ή στο Πόρτο Χέλι, στην Αρκαδία. Δε ξέρω σε ποια περιοχή θα τα χωροθετήσουμε, εκεί θα πρέπει να συνεργαστούμε με τους δήμους και την Περιφέρεια και να γίνει μια διαβούλευση για αυτό το θέμα. Εκεί πρέπει να έρθει η Περιφέρεια και οι τοπικές κοινωνίες, για να έχουμε μια σωστή χωροθέτηση. Προφανώς και στην Σπάρτη και την Καλαμάτα.

Θα ήθελα να πω, γιατί η Τρίπολη μας φιλοξενεί σήμερα, τρία έργα τα οποία δεν είναι μεγάλου προϋπολογισμού, αλλά είναι σημειολογικά.

Το ένα έχει να κάνει με το αντιπλημμυρικό της πόλης. Θα μας ο Γιώργος Δέδες μετά πως θα υλοποιηθεί, αλλά μετά από 25 – 30 χρόνια. Πόσο έχει να καθαριστεί το ρέμα; Επιτέλους θα γίνει.

Το δεύτερο, είναι ότι παραχωρούνται από την ΓΑΙΑΟΣΕ, – ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΓΑΙΑΟΣΕ έχει τη σύμβαση για να τη δώσει στο Δήμαρχο και για να πάρει απόφαση το Δημοτικό Συμβούλιο -, τα 11 στρέμματα και το κτίριο γύρω από τον σιδηροδρομικό σταθμό, για να αλλάξει επιτέλους η Τρίπολη εικόνα, όπως γίνεται σε όλες τις περιοχές.

Το τρίτο, είναι η συνδρομή του Υπουργείου Υποδομών στο Δήμο Τρίπολης, προκειμένου να ιδρυθεί «Μουσείο Εθνικής Αντίστασης και Μνήμης» στα υπόγεια του Δικαστικού Μεγάρου, εκεί που κρατούνταν οι συμπατριώτες μας από τους Γερμανούς, λίγο πριν τους εκτελέσουν. Πιστεύω ότι αυτός είναι ένας ιερός τόπος, για την Τρίπολη, για την Πελοπόννησο και για όλους μας, να βλέπουμε κι εμείς και τα παιδιά μας τι είναι γραμμένα στους τοίχους από τα παλικάρια μας ,πριν τα εκτελέσουν οι Γερμανοί, για να μην ξεχνάμε.

-Τελειώνω με αυτό που είπα στην αρχή, με την ιεράρχηση που πρέπει να δώσουμε. Πρέπει να ολοκληρωθούν επιτέλους τα αρδευτικά έργα της Πελοποννήσου.

Πρέπει να ολοκληρωθούν και τα φράγματα που όλα αυτά τα χρόνια παλεύουμε να τα ολοκληρώσουμε και δεν ολοκληρώνονται, είτε έχουν να κάνουν με τον Ασωπό, είτε με τον Ανάβαλο είτε με αλλού. Πρέπει να υλοποιηθούν τα δίκτυα για τα φράγματα, γιατί ο «καλός σχεδιασμός» που υπήρχε στη χώρα, δεν είναι μόνο στην Πελοπόννησο, είναι σε όλη την Ελλάδα.

Κάναμε φράγματα χωρίς δίκτυα. Κάναμε φράγματα και δεν είχαν προβλεφτεί τα

δίκτυα των περιοχών που θα υδρεύουν ή θα αρδεύουν. Άρα εκεί έχουμε πάρα πάρα πολλή δουλειά και έχει γίνει συνεννόηση με τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης, ότι πλέον τον σχεδιασμό, την ιεράρχηση, την επιλογή, θα τον έχει το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και όχι επτά υπουργεία και επτά φορείς. Και την υλοποίηση τέτοιων έργων θα την έχει το υπουργείο υποδομών ώστε να ολοκληρώνονται και κάποια στιγμή στην ώρα τους.

Αγαπητές φίλες και φίλοι έχουμε μία τελείως διαφορετική λογική στο πως πάμε, πού πάμε και γιατί πάμε εκεί που πάμε, δηλαδή έξω από τη μιζέρια, έξω από την ύφεση, έξω από τα μνημόνια. Στο τι υποδομές χρειάζονται και με ποιους διαμορφώνεται το στρατηγικό σχέδιο υποδομών. Και δε θα σταματήσουμε να λέμε σε όλα τα περιφερειακά συνέδρια και σε κάθε στιγμή ότι τα έργα και οι υποδομές δεν ανήκουν σε κανέναν Υπουργό σε καμία κυβέρνηση και σε κανέναν περιφερειάρχη και σε κανένα Δήμαρχο.