
Χρ. Σπίρτζης: Σχεδόν... όλος ο πλανήτης ενδιαφέρεται για τη Σιδηροδρομική Εγνατία

2018/03/28 10:17 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Βιώσιμο έργο χαρακτήρισε τη Σιδηροδρομική Εγνατία και ειδικότερα, τη σιδηροδρομική σύνδεση των λιμένων της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης με τρεις λιμένες της Βουλγαρίας ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης, στην ομιλία του στο 11ο Περιφερειακό Συνέδριο «Κεντρική Μακεδονία: Πόλος Ανάπτυξης – Πύλη Συνεργασίας».

Ο υπουργός Μεταφορών σχολίασε ότι ενδιαφέρον έχουν εκδηλώσει ευρωπαϊκές, αμερικάνικες, κινέζικες και ρωσικές εταιρείες, υπογραμμίζοντας τη δημιουργία εμπορευματικών κέντρων στα ανωτέρω τρία ελληνικά λιμάνια.

Η ομιλία του υπουργού Μεταφορών

Να δούμε μία-μία τις προσπάθειες που κάναμε το προηγούμενο διάστημα.

Η χώρα που έχουμε τις καλύτερες σχέσεις και λόγω της συμμετοχής της στην Ευρωπαϊκή Ένωση και λόγω των σχέσεων που έχουν καλλιεργηθεί, είναι η Βουλγαρία.

Με τη Βουλγαρία και με το σχεδιασμό που υπήρχε για τα διευρωπαϊκά δίκτυα, αυτόν που γνωρίζαμε όλοι, ήταν ένας Σιδηροδρομικός Αξονας από τη Θεσσαλονίκη μέχρι τη Βουλγαρία.

Εμείς, προγραμματίσαμε το έργο, σύμφωνα με αυτά που είχαμε αναλάβει και τις υποχρεώσεις μας σαν χώρα τα προηγούμενα χρόνια. Ωστόσο, ήταν ένα έργο, σαν γέφυρα στην έρημο. Ήταν ένα έργο, που δε θα είχε πρόσβαση η χώρα μας σιδηροδρομικά, δεν θα είχε σύνδεση με την κεντρική Ευρώπη, πολύ απλά, γιατί η Βουλγαρία είχε επιλέξει να μην κάνει τα κάθετα σιδηροδρομικά δίκτυα και άξονες, αλλά τα οριζόντια. Επομένως με τον τρόπο αυτό, θα παρέκαμπτε τη δική μας χώρα, τα δικά μας λιμάνια, το δικό μας πλεονέκτημα.

Τι κάναμε λοιπόν; Επαναφέραμε, αυτό που έπρεπε, που οφείλαμε να κάνουμε, να εντάξουμε στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, τον παλιό παραδοσιακό δρόμο του εμπορίου των Βαλκανίων, αυτόν που ξεκινάει από τη Θεσσαλονίκη, διανύει τα Σκόπια, τη Σερβία και καταλήγει στην Κεντρική Ευρώπη. Και το καταφέραμε.

Και με τη Βουλγαρία αυτό που κάναμε, ήταν να κάνουμε μία πολύ στενή συνεργασία.

Μία συνεργασία, που θα έλυσε χρόνια προβλήματα, αιώνων. Κι αυτό ήταν η παράκαμψη των Δαρδανελίων στις εμπορευματικές μεταφορές.

Αυτό μπορούσε να γίνει μόνο μέσα από μία σύγχρονη σύνδεση των λιμανιών της Βορείου Ελλάδος με τα λιμάνια της Βουλγαρίας στον Εύξεινο Πόντο. Και στη διαφάνεια που βλέπετε, αυτό καταφέραμε, με την επιμέλεια και την επίβλεψη του Πρωθυπουργού και τη συνδρομή του Υπουργού Εξωτερικών.

Άρα, το Σεπτέμβριο του 2017, υπογράφηκε το Μνημόνιο Συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας, για την ανάπτυξη νέας σιδηροδρομικής γραμμής, που θα συνδέει τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας, της Αλεξανδρούπολης, με τα δύο λιμάνια της Βουλγαρίας στον Εύξεινο Πόντο, που είναι το Μπουργκάς και η Βάρνα και με το λιμάνι του Ρούσε στο Δούναβη.

Θεωρούμε, ότι ,αυτό είναι πραγματικά ένα έργο που αναβαθμίζει τη χώρα μας σε σχέση με τις Συνδυασμένες Μεταφορές. **Ποιο είναι όμως το επιχείρημα και γιατί είναι το έργο βιώσιμο;**

Στα Δαρδανέλια έχουμε μία πολύ μεγάλη συσσώρευση μεταφορών, έχουμε πολύ μεγάλο κόστος για να περάσουν τα πλοία από τα Δαρδανέλια και έχουμε και πολύ μεγάλη καθυστέρηση. Άρα, είναι κάτι που πραγματικά όλες οι Παρευξείνιες χώρες, η Κίνα, και η Ρωσία, θα ήθελαν να γίνει αυτό το έργο.

Αυτή τη στιγμή ολοκληρώνεται η τεχνοοικονομική διερεύνηση και η μελέτη σκοπιμότητας του έργου. Ήδη και ο Πρόεδρος Γιούνκερ και άλλες δυνάμεις της Ευρώπης ενδιαφέρονται για να διευρυνθεί η συμφωνία που κάναμε με τη Βουλγαρία και να ενταχθεί και η Ρουμανία.

Υπάρχει ενδιαφέρον, πραγματικά από όλο τον πλανήτη, για την υλοποίηση του έργου. Έχουν ενδιαφερθεί εταιρείες Ευρωπαϊκές, Αμερικάνικες, Κινέζικες, Ρωσικές, πραγματικά ο μισός πλανήτης, να μην πω όλος ο πλανήτης.

Αυτό είναι ένα κομμάτι της σιδηροδρομικής Εγνατίας. Πώς πάμε να υλοποιήσουμε το έργο; Δεν πάμε με τον παραδοσιακό τρόπο: Να κάνει δηλαδή η Ελλάδα το δικό της μέρος του σιδηροδρομικού δικτύου και των εμπορευματικών κέντρων και η Βουλγαρία το δικό της.

Μέσα στο μήνα, **θα γίνει μία κοινή εταιρεία Ελλάδας - Βουλγαρίας**. Θα τρέξει ενιαία το έργο. Θα βρει τη χρηματοδότηση με τη στήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας, του ιδιωτικού τομέα και στη χώρα μας και στη Βουλγαρία.

Και στη συνέχεια ενιαία, θα διαχειριστεί και το έργο. Είναι αυτό που είπε ο Αντιπρόεδρος πριν, ότι πρέπει να δούμε τι κάνει το Δημόσιο, τι κάνει ο ιδιωτικός

τομέας και που μπορούμε να έχουμε τη βέλτιστη συνεργασία και σύμπραξη. Αν πηγαίναμε σε μία λογική να κάνει η Ελλάδα το δικό της κομμάτι και η Βουλγαρία το δικό της, πολύ απλά δε θα γινόταν το έργο.

Γιατί, δεν θα ήταν ένα ενιαίο έργο, ενιαίας διαχείρισης, για αυτό που θέλουμε να κάνουμε, την παράκαμψη δηλαδή των Δαρδανελίων.

Καταλαβαίνετε όλοι, πάρα πολύ καλά, ποια είναι η γεωπολιτική σημασία του έργου, πώς αναβαθμίζει και την Ελλάδα και τη Βουλγαρία. Γιατί στις εξωτερικές σχέσεις μας και στα Βαλκάνια και με άλλες χώρες, δεν υπάρχουν μόνο φιλίες,

-επειδή έχουμε ένα συναισθηματισμό σαν λαός-, υπάρχουν κοινά συμφέροντα και υπάρχουν και μη κοινά συμφέροντα.

Με τη Βουλγαρία λοιπόν και με τις υπόλοιπες χώρες, έχουμε κοινά συμφέροντα. Ένα από αυτά που φαίνονται και έχουν γίνει και έχουν υλοποιηθεί πολύ γρήγορα, είναι το συγκεκριμένο έργο.

Εμπορευματικά κέντρα στα λιμάνια

Καταλαβαίνετε από το χάρτη που βλέπουμε, πάρα πολύ καλά, ποια είναι η σημασία να έχουμε αυτά τα τρία λιμάνια. Να έχουμε εμπορευματικά κέντρα σε αυτά τα τρία λιμάνια. Και εδώ, να δώσουμε και μία είδηση: Στη Θεσσαλονίκη, στις 20 Απριλίου, ξεκινάει ο διαγωνισμός για το Εμπορευματικό Κέντρο Θεσσαλονίκης.

Προετοιμάζεται της Αλεξανδρούπολης και στη συνέχεια της Καβάλας. Στο έργο αυτό θα ενταχθεί το ένα εμπορευματικό κέντρο, μάλλον της Καβάλας και στη Βουλγαρία, του Μπουργκάς.

Καταλαβαίνετε, ότι αυτό το έργο δεν παρακάμπτει μόνο τα Δαρδανέλια, αλλά συνδέει και τα λιμάνια της Βορείου Ελλάδος και κυρίως της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας, - αυτό είναι ένα σχεδιασμός, όταν η Τουρκία αλλάξει λίγο μυαλά-, με μία τεράστια αγορά, με την Κωνσταντινούπολη, με αρκετά εκατομμύρια κόσμου.

Τι είναι ώριμο από αυτό το έργο: **Ωριμο από αυτό το έργο, είναι η γραμμή από την Αλεξανδρούπολη μέχρι το Ορμένιο, από την Αλεξανδρούπολη μέχρι την Ξάνθη.**

Δεν είναι ώριμο από το Νέστο, από τους Τοξότες, μέχρι τη Θεσσαλονίκη, γιατί θέλουμε να έχουμε μία νέα όδευση και να μην ανεβαίνουμε με τον παλιό σχεδιασμό του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου πάνω στο Νευροκόπι για να φτάνουμε Θεσσαλονίκη.

Όσοι σπουδάσαμε στη Βόρεια Ελλάδα και έχουν περάσει αυτή τη διαδρομή, είναι υπέροχη διαδρομή, αλλά δεν είναι η βέλτιστη πρακτική που πρέπει να έχουμε για τις μεταφορές.

Οπως δεν είναι η βέλτιστη λογική -και το λέω για τις τοπικές κοινωνίες- να διαμαρτύρονται παραδείγματος χάριν οι Σέρρες ή η Δράμα, γιατί πάμε να κάνουμε μία νέα χάραξη, που θα συντομεύσει το δρόμο και το χρόνο για τις εμπορευματικές μεταφορές.

Αυτό είναι η λογική τού περνάει ο δρόμος μέσα από την πλατεία του χωριού, τού περνάει ο σιδηρόδρομος, κάνει βόλτα επάνω από όλη την Ελλάδα για να μην... την πιάνουν τα κανόνια του τουρκικού στόλου, προκειμένου να ικανοποιηθούν τοπικά συμφέροντα.

Δεν σημαίνει ότι σταματάει η παλιά σιδηροδρομική γραμμή. Μπορεί να παίξει άλλο ρόλο. Μπορεί να αναβαθμιστεί, το Σέρρες- Θεσσαλονίκη. Να γίνεται όχι με λεωφορεία, ΚΤΕΛ, και αυτοκίνητα, αλλά με έναν σύγχρονο Προαστιακό. Είναι ένα από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Βορείου Ελλάδος οι Σέρρες, θα είναι μία βιώσιμη γραμμή.

Αν θέλετε πάμε στην επόμενη διαφάνεια: Εδώ μπορούμε να δούμε σημειωμένο, το οδικό Δίκτυο που έχει γίνει στη χώρα μας, μέχρι και εκεί φαίνεται το πόσο κακό σχεδιασμό είχαμε, το πώς υιοθετούσαμε τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα χωρίς να έχουμε εμείς ένα δικό μας σχεδιασμό πώς να τα εκμεταλλευτούμε για τις ανάγκες της δικής μας παραγωγικής δομής, σε όλες τις πτυχές. Επομένως, έχουμε την οδική Εγνατία. Είναι ένα καταπληκτικό έργο όπως ξέρετε.

Δε συνδέεται με κανένα λιμάνι, με καμιά τουριστική περιοχή, με καμιά βιομηχανική περιοχή, με τίποτα! Είναι για να πηγαίνουν νταλίκες στην Ηγουμενίτσα ή να μπαίνουν από τη Βουλγαρία και να πηγαίνουν στην Ασία. Και χωρίς διόδια. Αυτό είναι ένα άλλο θέμα που θα το συζητήσουμε αύριο.

Οδικά έργα

Επίσης, ένας άλλος πολύ... στιβαρός σχεδιασμός, είναι, ότι ενώ κάναμε τον καταπληκτικό δρόμο της Ιόνιας Οδού και φτάνει από το Αντίρριο μέχρι τα Γιάννενα, δεν έγινε το Γιάννενα - Κακαβιά. Δεν συνδεόμαστε με την Αλβανία δηλαδή. Επίσης είναι «πολύ καλός» αυτός ο σχεδιασμός...

Ένας άλλος σχεδιασμός, είναι, ότι δεν έχουμε προγραμματίσει να κάνουμε τον παραλιακό δρόμο από την Ηγουμενίτσα στη Σαγιάδα και μετά από πάρα πολλά χρόνια, τελειώσαμε με τον κάθετο άξονα της Ροδόπης.

Μετά από 12 περίπου χρόνια τελείωσε το πρώτο από τα δύο έργα, – **η Εγνατία είναι εδώ,- του κάθετου άξονα στον Έβρο.** Και ολοκληρώνεται και το δεύτερο όπου να ναι και ξεκινάμε τον τρίτο άξονα στην Ξάνθη, γιατί αλλιώς, δε θα σπάσουμε ποτέ αυτά που είπε ο Αντιπρόεδρος πριν, τα λάθη που έκανε η χώρα μας στο παρελθόν: Να δημιουργεί μία μεγάλη ζώνη στα βόρεια σύνορα μας, που ήταν χαρακτηρισμένη αν θυμάμαι καλά ως φοιτητής, ως παραμεθόριος περιοχή, οι εσχατιές της χώρας.

Για να πάμε στον ορεινό όγκο της Ξάνθης, έπρεπε να πάρουμε άδεια από την ασφάλεια, την ΕΥΠ και δε ξέρω εγώ ποιον άλλον και να μας παρακολουθούν κιόλας. Και βέβαια, όλη αυτή η περιοχή, ή να αποκόπτεται η μουσουλμανική μειονότητα και να γίνεται δώρο στο προξενείο της Τουρκίας ή να απαξιώνεται η υπόλοιπη περιοχή και να μην έχει ούτε πληθυσμό, ούτε οικονομικές δραστηριότητες, ούτε παραγωγικές δραστηριότητες.

Αυτό λοιπόν που πρέπει να κάνουμε -και σε αυτό βοηθάν οι υποδομές- και στη σχέση μας με τους άλλους λαούς, αλλά και στην παραγωγή, είναι, να φτιάξουμε τις συνδέσεις, τις οδικές, τις σιδηροδρομικές, τις τηλεπικοινωνιακές.

Δεν είναι δυνατόν να κάνουμε τέτοια έργα και να μην προβλέπουμε να μπαίνουν δύο πολυσωλήνια συστήματα, -τα συζητάμε με τον Νίκο Παπά τώρα- για να τα ολοκληρώσουμε και στους αυτοκινητόδρομους και στο σιδηροδρομικό δίκτυο και να έχουμε ένα σύγχρονο δημόσιο δίκτυο οπτικών ινών σε όλη τη χώρα.

Να φτιάξουμε το Δράμα – Αμφίπολη, γιατί και αυτός ο σχεδιασμός δεν έγινε, προφανώς, γιατί κάποιιοι σκέφτονταν ότι θα... ανησυχήσουν τον Μ. Αλέξανδρο στην Αμφίπολη. Ωστόσο, η αλήθεια είναι, ότι πάλι, ήταν στρεβλή η λογική, το σκεπτικό που είχαμε. Και ποιο ήταν αυτό; Να κουβαλάμε τα μάρμαρα της Δράμας από το λιμάνι της Καβάλας.

Θα μεταφερθώ σε μία άλλη περιοχή, για να δείτε πόσο στρεβλή είναι αυτή η αντίληψη. Στην πατρίδα του Αντιπροέδρου. Πήγαμε στην Ιεράπετρα. Ένα τοπικό αίτημα μιας μερίδας του Νομού Λασιθίου, ήταν να κάνουμε το λιμάνι της Σητείας. Έπρεπε να δώσουμε αρκετά εκατοντάδες εκατομμύρια, για να κάνουμε το δρόμο Ιεράπετρα – Σητεία, εκτός από το λιμάνι, για να κουβαλάνε από τα θερμοκήπια τα οπωροκηπευτικά.

Όταν ρωτήσαμε όμως τους αγρότες αν φτιάξουμε το λιμάνι και το δρόμο, πού θα πήγαιναν τα προϊόντα, είπαν, στο λιμάνι του Ηρακλείου... Άρα, τις πραγματικές ανάγκες του εμπορίου και της παραγωγής, δεν μπορούμε να τις αγνοούμε, αλλά να τις χρησιμοποιούμε για να αναβαθμίσουμε μία υποδομή. Η υποδομή θα αναβαθμιστεί για άλλους λόγους, θα τους πούμε στη συνέχεια.

Περιφερειακά αεροδρόμια

Εδώ λοιπόν, μπορείτε να δείτε ένα εκτεταμένο δίκτυο περιφερειακών αεροδρομίων. Δεν το έχει άλλη χώρα. Η Θεσσαλονίκη, η Αλεξανδρούπολη, η Καβάλα, η Αθήνα είναι κέντρα που συνδυάζουν λιμάνι, σιδηρόδρομο, και εμπορευματικό κέντρο – μόλις τα φτιάξουμε – και αεροδρόμιο, πάρα πολύ κοντά. Είναι λοιπόν η οδική και η σιδηροδρομική σύνδεση τους, το πλεονέκτημα μας, σε αυτό που χρόνια ήθελαν όλες οι βαλκανικές χώρες και όλες οι χώρες μετά τις βαλκανικές, η Ρωσία δηλαδή, να έχουν πρόσβαση στα λιμάνια μας.

Εμείς πρέπει να εκμεταλλευτούμε αυτή τη θέλησή τους, με το θετικό πρόσημο της λέξης.

Αν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης παραδείγματος χάριν, γινόταν ένα λιμάνι σαν του Πειραιά, ένα λιμάνι μόνο για κοντέινερ, θα έχανε την αξία του. Έπρεπε να διατηρήσει και τη φυσιογνωμία του για χύδην υλικά για να απευθύνεται στην ενδοχώρα των Βαλκανίων.

Άρα, αυτή είναι η λογική, που είπε πριν και ο Αντιπρόεδρος, μιας ισότιμης σχέσης και συνεργασίας με τις γειτονικές χώρες, με τις χώρες των Βαλκανίων, για να έχουμε μία αμοιβαιότητα. Γιατί τα κάνουμε αυτά; θέλουμε να γίνουμε καλοί μεταφορείς;

Λιμάνια και οι συνδέσεις με τρένο

Να πάμε και στην επόμενη διαφάνεια για να έχουμε μία πλήρη εικόνα του Σιδηροδρομικού Δικτύου όλης της Ευρώπης. Να πάμε και στην επόμενη για να καταλάβουμε ποιο είναι το πλεονέκτημα που έχει η χώρα μας σήμερα.

Με τη διάνοιξη της διώρυγας του Σουέζ έχουν υπερδιπλασιαστεί οι δυνατότητες να περνάνε πολύ μεγάλα πλοία.

Τα πρώτα λιμάνια που μπορούν να συναντήσουν, είναι του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Επίσης η φυσική μας συνέχεια εκτός από τα Βαλκάνια είναι οι χώρες της Βόρειας Αφρικής.

Και μία στενή σχέση φιλίας που έχουμε για πάρα πολλά χρόνια είναι με τις χώρες της Μέσης Ανατολής και τα τελευταία χρόνια και με το Ισραήλ. Άρα, τα δικά μας λιμάνια μπορούν να παίξουν το ρόλο της μεταφοράς αερίου στο δίκτυο που γίνεται, για να προμηθεύσουν την κεντρική Ευρώπη.

Τα δικά μας λιμάνια μπορούν να είναι ανταγωνιστικά σε σχέση με τα λιμάνια του Ρότερνταμ και της υπόλοιπης Ευρώπης για το χρόνο που φτάνουν τα εμπορεύματα και στα Βαλκάνια και στη Ρωσία και στις παρευξείνιες χώρες και στην Κεντρική Ευρώπη.

Αρκεί, να έχουμε τις κατάλληλες υποδομές. Γιατί το κάνουμε αυτό; Θέλουμε να γίνουμε καλοί μεταφορείς ; Όχι. Γιατί αν έχουμε αυτές τις υποδομές, αν έχουμε ποιοτικές και **ανταγωνιστικές Συνδυασμένες Μεταφορές στα Εμπορευματικά Κέντρα που σχεδιάζουμε και υλοποιούμε και στον Πειραιά στο Θριάσιο** -που τον επόμενο μήνα θα έρθει στη Βουλή- και στη Θεσσαλονίκη που ξεκινάει ο διαγωνισμός, αυτό που προσελκύεις, είναι παραγωγικές δομές, παραγωγικές επενδύσεις.

Άρα δεν είναι μόνο η μόχλευση των Συνδυασμένων Μεταφορών και ο πλούτος που φέρνει αυτή η δραστηριότητα, δεν είναι ότι αναβαθμίζεται η γεωπολιτική σου θέση μέσα από αυτές τις υποδομές. Δεν είναι ότι παρακάμπτεται χώρες όπως η Τουρκία για άλλους γεωπολιτικούς λόγους. Είναι, γιατί μπορείς να προσελκύσεις το ζητούμενο, που είναι ένα κομμάτι του παγκόσμιου ή του ευρωπαϊκού παραγωγικού ιστού στη δική μας χώρα. Και είχαμε μάθει όλα αυτά τα χρόνια να δανειζόμαστε και να καταναλώνουμε.

Ένα από τα παραδείγματα που έχουμε στη Θεσσαλονίκη, -είναι εδώ ο Στέλιος ο Παπάς-, το ίδιο συμβαίνει και στην Αθήνα, είναι τα λεωφορεία. Είναι στην αίθουσα και εργαζόμενοι της ΕΛΒΟ. Δε γίνεται λοιπόν να συνεχίσουμε την ίδια λογική που είχαμε στο παρελθόν:

Να πάρουμε δάνειο από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, να αγοράσουμε λεωφορεία, -είναι μια πολύ ωραία μεγάλη προμήθεια, χρειαζόμαστε στην επόμενη 7ετία 2.000 λεωφορεία σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη και άλλα 1.000 τα αστικά ΚΤΕΛ, 3.000-, άρα θα πάρουμε σαν χώρα 3.000 λεωφορεία και θα κλείσουμε την ΕΛΒΟ. Και στη συνέχεια θα κάνουμε πρόχειρους διαγωνισμούς για τα ανταλλακτικά των λεωφορείων και θα κάνουμε και μία γκρίζα διαδικασία για τη συντήρησή τους για να ανεβαίνει το κόστος των αστικών συγκοινωνιών, να ανεβαίνει και το εισιτήριο...

Επομένως αυτό που χρειαζόμαστε και εδώ χρειαζόμαστε και τους γείτονες, γιατί και οι γείτονες έχουν μια αγορά και μπορούμε να αναπτύξουμε συνεργασία τέτοιων παραγωγικών δομών και στην πρωτογενή παραγωγή και στη μεταποίηση, αλλά και σε τέτοιες δραστηριότητες, είναι, να κρατήσουμε ή να δημιουργήσουμε παραγωγικές δομές εκμεταλλευόμενοι τις προμήθειες και τις υποδομές που χρειάζεται η χώρα.

Εδώ, μπορούμε να δούμε ότι μέσα στη χρονιά τελειώνει τον Ιούνιο το Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Δεν έχει να κάνει αυτό, μόνο με τις επιβατικές μεταφορές που θα κάνουμε 3 ώρες και 20 λεπτά. Τον Σεπτέμβριο θα υπάρχει το δρομολόγιο αυτό.

Ελπίζουμε να είναι έτοιμο στην έκθεση της Θεσσαλονίκης για να κατεβάσουμε τον Τζιτζικώστα μόλις τελειώσει με τρένο κάτω... Το θέμα, είναι, ότι ολοκληρώνεται το δίκτυο για Πάτρα.

Αυτό σημαίνει ότι από τον Εύξεινο Πόντο θα έχουμε ένα σιδηροδρομικό δίκτυο που θα μεταφέρουμε εμπορεύματα μέχρι το Ιόνιο και την Αδριατική.

Αυτό σημαίνει, ότι πλοία από την Αίγυπτο ή το Ισραήλ μπορούν να φέρουν φυσικό αέριο στην Αλεξανδρούπολη.

Αυτό σημαίνει, ότι θα αξιοποιηθεί παραπλεύρως με τη Θεσσαλονίκη το λιμάνι της Καβάλας, στο δικό της εμπορευματικό κέντρο, στο νέο λιμάνι.

Κι αυτό σημαίνει, ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν θα είναι ένα σύγχρονο λιμάνι μόνο γιατί ιδιωτικοποιήθηκε, αλλά γιατί έχει και όλες τις υπόλοιπες υποδομές και τη ζήτηση από πολύ μεγάλο κομμάτι του πλανήτη για να το χρησιμοποιήσει.

Καταλαβαίνετε τις θετικές συνέπειες για όλες τις παρευξείνιες χώρες, για την ενδοχώρα των Βαλκανίων, για τη Ρωσία, για τα δυτικά Βαλκάνια.

Αν δεν πάμε λοιπόν σε αυτή τη λογική και πάμε στη λογική, το λέω πολλές φορές, με βρίζουν κάποιοι, δεν πειράζει, πάμε στη λογική των «Μακεδονομάχων», και δε λύσουμε τα προβλήματα με τους γείτονές μας, είτε αυτά είναι τα Σκόπια, είτε είναι η Τουρκία, είτε αφήσουμε χώρες των δυτικών Βαλκανίων να είναι στη σφαίρα επιρροής της Τουρκίας με την ισλαμική κατεύθυνση που έχει, ε, πολύ απλά δε χρειάζεται να τα κάνουμε όλα αυτά.

Ας μείνουμε στην ψυχροπολεμική λογική που υπήρχε στη δεκαετία του '50 και του '60 να μαραζώνει και η δική μας χώρα και οι άλλες. Ας πάμε σε μία λογική που έκανε τη μουσουλμανική μειονότητα ή ένα μέρος της μουσουλμανικής μειονότητας τούρκικη. Βλέπω εδώ και τον Παναγιώτη που τα έχει ζήσει από κοντά. Ας πάμε σε μία λογική να μην κάνουμε κάθετους άξονες οδικούς με τις γείτονες χώρες, να μην κάνουμε σύγχρονες υποδομές στα αεροδρόμια γιατί μας πιέζουν κάποια συμφέροντα ή να μην κάνουμε σιδηροδρομική υποδομή, για να είναι ανταγωνιστικά τα λιμάνια της δυτικής Ευρώπης.