

Θετικά δείγματα από την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ διαπιστώνει ο Χρ. Σπίρτζης. Νέα κριτική στη Fraport

2018/05/09 00:24 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Στο πλαίσιο της επίσημης επίσκεψης της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στην Ήπειρο και κατά τη διάρκεια της συζήτησης που έλαβε στην Άρτα, με θέμα «Πρόσβαση και Συνδεσιμότητα Μεταφορών», ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, στην ανάγκη διασφάλισης της βιωσιμότητας των μεγάλων έργων, στην εξέλιξη των εργασιών στους αυτοκινητοδρόμους και τον σιδηρόδρομο και στα αποτελέσματα των ιδιωτικοποιήσεων.

Μάλιστα, για τις ιδιωτικοποιήσεις υποστήριξε ότι σε ΟΛΠ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχουν παρουσιαστεί τα πρώτα θετικά δείγματα, αντίθετα άσκησε νέα κριτική στην Fraport.

Η παρέμβαση του υπουργού Μεταφορών

Κύρια πρόεδρε της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού, αξιότιμοι κύριοι ευρωβουλευτές, αγαπητέ κύριε Μιλτιάδη Κύρκο που πήρατε την πρωτοβουλία και είσαστε και στη χώρα σας, να σας καλωσορίσουμε στην Ήπειρο, σε μια Περιφέρεια από τις φτωχότερες στη χώρα μας, σε σχέση με το κατά κεφαλήν εισόδημα και τις Υποδομές, αλλά και σε μια Περιφέρεια, που είναι πολύ πλούσια σε γνώσεις, πολιτισμό και ποιότητα ανθρώπων.

Πέρυσι, το 2017, παραδόθηκε ο δρόμος της Ιόνιας και έτσι ολοκληρώθηκαν τα έργα παραχώρησης, τέσσερα έργα και «εν τρίτο» και λέω το «εν τρίτο» γιατί το «Ένα», στην αναθεώρηση είχε μείνει το εν τρίτο, και μιλάω για τον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας ο οποίος είναι μια διεθνή και ευρωπαϊκή πρωτοτυπία!

Κανείς δεν πίστευε το 2015, ούτε στην Ευρώπη ούτε στη χώρα μας, ότι τα έργα με τις παθογένειες, με τις καθυστερήσεις που υπήρχαν, θα ολοκληρώνονταν.

Αποδείξαμε ότι με μια καλή συνεργασία όλων των αρμόδιων φορέων και όσων εμπλέκονταν, μπορούμε να καταφέρουμε τα ακατόρθωτα.

Και γι' αυτό οφείλω να ευχαριστήσω τις δύο Επιτρόπους, την Επίτροπο Μεταφορών κ. Β. Μπουλτζ, την Επίτροπο Ανάπτυξης κ. Κ. Κρέτσου, την Ευρωπαϊκή Τράπεζα, τη

Γενική Γραμματεία Υποδομών και όλες τις Δημόσιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού, του Υπουργείου Ανάπτυξης και των υπόλοιπων Υπουργείων που είχαν εμπλακεί στην ολοκλήρωση των έργων όπως και τον Υπουργό Επικρατείας για την ολοκλήρωση των διαδικασιών απαλλοτρίωσης που ήταν πολύ χαμηλά.

Αυτά ήταν παθογένειες που τις αντιμετωπίσαμε, ολοκληρώθηκαν τα έργα, αλλά μπορούμε να βγάλουμε μερικά συμπεράσματα.

Και ακούγοντας τη φίλη την κ. Καρίμα Ντελί -να μην πω συντρόφισσα- πιστεύω ότι ακούμε μία άλλη Ευρώπη. Ότι είμαστε σε μία άλλη Ευρώπη από αυτή που πραγματικά υπάρχει. Μία Ευρώπη, που προσπαθεί να έχει συνοχή και στις Υποδομές και στα υπόλοιπα, βγάζει συμπεράσματα απ' τα λάθη της και δεν κάνει πειράματα με χώρες, ιδιαίτερα με χώρες σα τη δική μας, που βρίσκονται σε οικονομική κρίση. Αυτά τα συμπεράσματα θα πω, δε θα επεκταθώ στα έργα.

Για εμάς, προτεραιότητα είναι να ολοκληρωθούν οι Υποδομές της χώρας κυρίως στις Μεταφορές, και αυτό περιλαμβάνει τόσο τα οδικά δίκτυα, τη συμπλήρωση των οδικών δικτύων που το αναφέρουν πολλοί εκπρόσωποι πολλών φορέων, τις συνδέσεις με την Αλβανία, δηλαδή το Γιάννενα-Κακαβιά και το Ηγουμενίτσα - Σαγιάδα, τις συνδέσεις των αυτοκινητοδρόμων με τα αστικά κέντρα, με τις βιομηχανικές περιοχές, το κλείσιμο του δαχτυλιδιού στην Πελοπόννησο, -μιας και είναι εδώ και ο Αποστόλης ο Κατσιφάρας-, την ολοκλήρωση του Ε65 και των καθέτων της Εγνατίας, τις σιδηροδρομικές υποδομές, τις υποδομές για τα υδατοδρόμια, αλλά και τις κοινωνικές υποδομές που δεν είναι βιώσιμες.

Με πολλούς που κάθονται σήμερα στην αίθουσα γνωριστήκαμε την τρίτη ημέρα που είχαμε αναλάβει τη διακυβέρνηση της χώρας από τις πλημμύρες που είχε η Ήπειρος. Και έτσι είχαμε την απώλεια του Γεφυριού της Πλάκας που δημοπρατήθηκε. Τα συμπεράσματα που μπορούμε με ασφάλεια να βγάλουμε, είναι:

Το πρώτο, ότι δε θέλουμε ένα μοντέλο Υποδομών, είτε Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα είτε παραχωρήσεων είτε δημόσιων έργων συγχρηματοδοτούμενων, **που θα ελέγχεται μόνο η βιωσιμότητά τους για τις τράπεζες ή για τη βιωσιμότητα των έργων αλλά και για την κοινωνία.**

Δηλαδή, όταν κάνουμε ένα έργο παραχώρησης, ο πολίτης να μπορεί να το χρησιμοποιήσει. Γιατί οι τιμές που βγήκαν αυτοί οι δρόμοι είναι πολύ υψηλές. Και εκεί είναι πραγματικά, ένα στοίχημα για την κοινωνική Ευρώπη, να θεσμοθετηθεί -και όχι να προκύψει από τις διαπραγματεύσεις που κάναμε εμείς εκ των υστέρων- να μετακινούνται ελεύθερα οι συμπολίτες μας με αναπηρία, οι άνεργοι, να υπάρχει εναλλακτικό οδικό δίκτυο, να υπάρχει μια σειρά από δράσεις που πλέον στην Ελλάδα είναι θεσμοθετημένες.

Το δεύτερο, είναι στα έργα να **επαναπροσδιοριστεί η έννοια της βιωσιμότητας και να μην υπάρχουν μόνο οικονομικά κριτήρια για τη βιωσιμότητα των έργων**. Κριτήριο είναι να μην έχουμε θανατηφόρα ατυχήματα, που συγκρούεται με το πόσο οικονομικά βιώσιμο είναι ένα έργο.

Κριτήριο είναι η ασφάλεια και η υγεία των πολιτών. Κριτήριο είναι να βγάλεις μία περιοχή από την απομόνωση σαν αυτή που βρισκόμαστε σήμερα. Βέβαια, εκεί πρέπει να έχουμε τη στήριξη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ώστε οι συμβάσεις που έγιναν τα προηγούμενα χρόνια και είναι σε λάθος κατεύθυνση, να μας δοθεί η δυνατότητα και για τη μείωση των τελών χρήσης, ταυτοχρόνως με την αύξηση του χρόνου των παραχωρήσεων, αλλά και την αύξηση του φυσικού αντικειμένου μέσα στις ίδιες συμβάσεις.

Το τρίτο συμπέρασμα που μπορούμε να βγάλουμε, είναι το ξεπέραςμα της γραφειοκρατίας. Όχι στις χώρες, αλλά πλέον στα όργανα, στις Διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όπως και στην Ευρωπαϊκή Τράπεζα. Έλεγχοι ναι. Σκληροί έλεγχοι. Δε θέλουμε να έχουμε ούτε ψευδή στοιχεία, ούτε πασαλείμματα, αλλά δε μπορούμε άλλο, ειδικά όταν είμαστε σε κρίση, να έχουμε τις καθυστερήσεις που έχουμε.

Κάθε μέρα καθυστέρησης από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα ή από τα Ευρωπαϊκά όργανα ή από την εγχώρια γραφειοκρατία σημαίνει χιλιάδες άνεργοι.

Το τέταρτο, είναι το ξεπέραςμα δογματισμών, που υπάρχουν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπως οι δογματισμοί των κρατικών ενισχύσεων. Πρέπει κάποια στιγμή για κάποιους τομείς να ξεπεραστούν αυτές οι νεοφιλελεύθεροι, κατά τη γνώμη μου, δογματισμοί, που μας έχουν φέρει σε πολλούς τομείς σε αδιέξοδο.

Τον πέμπτο, είναι όχι στην ενιαία αντιμετώπιση των Περιφερειών και των χωρών. Υπάρχουν διαφορετικές ανάγκες για τις Υποδομές της Ελλάδας, διαφορετικές για αυτές της Πολωνίας ή της Γερμανίας. Άρα πρέπει να γίνει ένας τέτοιος προγραμματισμός.

Το έκτο, είναι η ομογενοποίηση των πολιτικών των Ευρωπαϊκών Διευθύνσεων. Δε μπορεί δηλαδή το Ευρωκοινοβούλιο και οι Σύνοδοι των Υπουργών να λένε ότι θέλουμε να μειώσουμε πολύ μέχρι το 2020 τα ατυχήματα, -ένα στατιστικό είναι ότι στους εθνικούς δρόμους που ολοκληρώθηκαν, έχουν μηδενιστεί τα θανατηφόρα ατυχήματα- και να προσπαθούμε να πετύχουμε τη διαλειτουργικότητα, την ασφάλεια, τη συνεργασία με χώρες που είναι υπό ένταξη στα βόρεια σύνορά μας ή με τρίτες χώρες, αυτά που συζητήσαμε δηλαδή στη Λουμπλιάνα, στο TEN και την ίδια στιγμή, άλλες επιτροπές να ζητούν να μην κάνουμε ηλεκτρονικό αναλογικό σύστημα διοδίων για την Εγνατία, γιατί θέλουν να ρίξουν την τιμή της παραχώρησης, γιατί βολεύει

την αγορά.

Αυτά είναι δύο διαφορετικές κατευθύνσεις μέσα στις διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και πιστεύω, ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και ειδικά η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού πρέπει να βοηθήσει για να αλλάξει η ατζέντα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που δεν έχει τη δημοκρατική νομιμοποίηση, που έχετε εσείς.

Δευτερολογία του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών

Το δεύτερο είναι να ευχαριστήσω πάρα πολύ και τον Μιλτιάδη Κύρκο και την Ελίζα Βόζενμπεργκ για τη σημερινή διοργάνωση και για τη συνεισφορά τους στη στήριξη της χώρας, όλα αυτά τα δύσκολα χρόνια.

Πρέπει να στηρίζουν οι Ευρωβουλευτές τη χώρα, δεν το κάνουν όλοι. Εσείς είστε από αυτούς τους Ευρωβουλευτές. Όπως και δεν είναι κακό, λάθη που έχουν γίνει στο παρελθόν ανεξάρτητα σε ποιο πολιτικό κόμμα είναι ο καθένας και τι έχει επικρατήσει στην Ευρωπαϊκή πολιτική, να τα παραδεχόμαστε.

Μιας που συζητάμε αυτό το θέμα, για χρόνια στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στην Ευρωπαϊκή πολιτική επικράτησε το θέμα των πολιτικών της ανταγωνιστικότητας, μέσω της μείωσης του κόστους εργασίας. Απέτυχε αυτό. Τι να κάνουμε;

Είναι κάτι που το αναγνωρίζουν και αυτοί που το εισηγήθηκαν. Υπήρχε επίσης, ένας δογματισμός για τις κρατικές ενισχύσεις. Απέτυχε κι αυτό. Πολλές χώρες σαν τη δική μας, την Ιταλία και άλλες, αναγκάστηκαν λόγω της μη αποδοχής ή το να επιτραπούν οι κρατικές ενισχύσεις να κλείσουν τους εθνικούς τους αερομεταφορείς. Αυτό είχε και μία σκοπιμότητα.

Έμειναν δύομιση εταιρείες σε όλη την Ευρώπη, οι οποίες συνεχίζουν και έχουν πρόβλημα, γιατί δε μπορούν να ανταγωνιστούν τις κρατικές ενισχύσεις τρίτων χωρών. Τι να γίνει; Και μέσα από αυτή την πολιτική, η Ευρώπη κατόρθωσε να κάνει ένα διεθνές κέντρο, το Αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης, το οποίο δε μπορούν να το ανταγωνιστούν τα κεντρικά αεροδρόμια της Ευρώπης, παρακάμπτοντας όλη την Ευρώπη.

Δε γίνεται να μην δεν τα δούμε αυτά σαν Ευρώπη. Δε γίνεται. Είναι λάθος. Είτε τεχνοκρατικά από την νεοφιλελεύθερη πλευρά τα δεις, είτε από τη σοσιαλιστική πλευρά τα δεις, είναι λάθη.

Αν θέλουμε να συνεχίσουμε την ανταγωνιστικότητα έχουμε να ρίξουμε τέσσερα «κόστη»:

-Το ένα είναι του Κοινωνικού Κράτους.

-Το δεύτερο είναι της Προστασίας του Περιβάλλοντος.

-Το τρίτο κόστος είναι της Δικαιοσύνης και

-Το τέταρτο κόστος είναι το κόστος της Δημοκρατίας.

Θα είμαστε πιο ανταγωνιστικοί από την Κίνα, αλλά δε θα είμαστε Ευρώπη. Άρα μάλλον, πρέπει να αναθεωρήσουμε συνολικά τις πολιτικές της Ευρώπης.

Το δεύτερο θετικό από τη σημερινή συνάντηση είναι ότι μπορείτε να ακούσετε εσείς τους φορείς, για να βγάλετε και τα δικά σας συμπεράσματα από πρώτο χέρι για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο πολίτης και στην περιφέρεια Ηπείρου και γενικότερα.

Να κάνουμε επίσης και μία... εξάσκηση και στα επίθετα μας, γιατί η Elżbieta Katarzyna Lukacjewska έχει επίσης δύσκολο όνομα σαν το δικό μου, ενώ Delli (Ντελί) βρίσκεις και στην Ελλάδα. Στη γειτονιά μου έχει δέκα Ντελήδες.

Μπορούμε να δούμε μερικά θέματα που είναι κοινός τόπος. Μέσα σε αυτά τα λάθη, που συζητούσαμε πριν, ήταν και πως χρησιμοποιήθηκε η Ελλάδα, ως πειραματόζωο. Δεν ήταν μόνο τα χρόνια της κρίσης για το μνημόνιο, ήταν και οι συμπράξεις σαν αυτές που συζητάμε: Των αυτοκινητοδρόμων. Να δούμε αν πέτυχαν αυτές οι συμβάσεις ή απέτυχαν; Οι συμβάσεις έγιναν το 2007. Έπρεπε να ολοκληρωθούν το 2011 και το 2014 δεν είχαν ολοκληρωθεί ούτε οι μισοί αυτοκινητόδρομοι! Δε τα λέμε εμείς αυτά.

Τα λέει η έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, που δίνει το μοντέλο της αποτυχίας. Πώς δηλαδή το 2015 εμείς κληρονομήσαμε αιτήματα αποζημιώσεων 1,254 δισεκατομμύρια ευρώ, λόγω των καθυστερήσεων που υπήρχαν.

Και πως μετά τη διαπραγμάτευση μειώθηκαν στους τέσσερις αυτοκινητόδρομους 764 εκατομμύρια ευρώ και με τον πέμπτο, κοντά στα 900 εκατομμύρια ευρώ.

Θα πρέπει να τα δούμε για να μας γίνουν παράδειγμα για τα επόμενα έργα. Δεν είναι το θέμα της πολιτικής διαχείρισης, της μικροπολιτικής. Αυτό μας οδήγησε στο να θεσμοθετήσουμε. Αν σήμερα πηγαίναμε να βγάλουμε τα ίδια έργα, με τα ίδια χαρακτηριστικά, να μην επιτρέπεται να κάνουμε συμβάσεις, αν δεν έχουν ολοκληρωθεί οι απαλλοτριώσεις και οι αρχαιολογικές εργασίες.

Αν δεν είναι πλήρεις οι μελέτες και οι μελέτες εφαρμογής, αν δεν έχουμε εγκρίσεις περιβαλλοντικών όρων, αλλά κι αν δεν έχουμε και άλλα πράγματα στην ωριμότητα των έργων.

Αυτό που είναι κατά τη γνώμη μου σημαντικό και πρέπει να απαντήσω και στον

ευρωβουλευτή τον κύριο Jacek Saryusz-wolksi. Ναι στα μικρά έργα. Προφανώς αυτό είναι και το δικό μας σχέδιο και το δικό μας πρόγραμμα, για να τονώσουμε όχι τα έργα για τα έργα, αλλά τα έργα για την παραγωγική ανασυγκρότηση της Ελλάδας. Αλλά Εδώ πρέπει να κάνουμε μία μεγάλη κουβέντα.

Προτείνετε να δούμε λιγότερο ενεργοβόρα ή καλύτερης τεχνολογίας οχήματα. Κι ένα αντίστοιχο αίτημα είχε και ο εκπρόσωπος των μεταφορέων. Εδώ λοιπόν πρέπει να γίνει μία κουβέντα, ποιο κομμάτι της ευρωπαϊκής παραγωγής ανήκει σε κάθε χώρα. Διότι, δε μπορεί η Ελλάδα να συνεχίσει να δανείζεται για να αγοράζει οχήματα από άλλες χώρες και μετά να περνάει μνημόνια.

Δε μπορεί την ίδια στιγμή την Ελληνική Βιομηχανία Οχημάτων στη Θεσσαλονίκη να την εκκαθαρίζουμε και να την κλείνουμε ή τα Αμυντικά Συστήματα και μάλιστα να είναι και μνημονιακή υποχρέωση αυτή. Δε γίνεται. Άρα πρέπει ένα κομμάτι αυτών των οχημάτων να παράγεται, σε συνεργασία με άλλους κατασκευαστικούς οίκους, στη χώρα μας.

Είναι η καλύτερη επιδότηση που μπορεί να δοθεί και όσο άμεσα γίνει, τόσο ευκολότερα θα δώσουμε και εμείς κίνητρα για την αντικατάσταση του στόλου των λεωφορείων και των φορτηγών σε αντιρρυπαντική τεχνολογία, σε ηλεκτροκίνηση και όλα τα υπόλοιπα. Αλλά σας υποσχόμαστε κιόλας ότι δεν πρόκειται να αγοράσουμε ένα λεωφορείο. Καλύτερα να πηγαίνουμε με γαϊδούρι, παρά να δανειζόμαστε για να καταναλώνουμε. Το είπαμε και στην ΕΙΒ για να είμαστε καθαροί.

Ιδιωτικοποιήσεις: Υπάρχουν κατά τη γνώμη μου ιδιωτικοποιήσεις που έχουν αποδώσει και ιδιωτικοποιήσεις που είναι τελείως λάθος. Και πρέπει να ξεπεράσουμε τα διλήμματα, γιατί είναι ψεύτικα διλήμματα, μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα.

Το θέμα είναι πώς κάνεις μία ιδιωτικοποίηση, να λειτουργεί και όχι αν γίνει ιδιωτικοποίηση ή όχι. Επομένως, με βάση αυτή την αρχή, **η ιδιωτικοποίηση της Fraport - είναι πολύ νωρίς για να το πούμε, αλλά μέχρι στιγμής -, δεν έχει δείξει θετικά πράγματα**, παρά μόνο αύξηση της κίνησης που είναι θετικό για τον τουρισμό, αλλά δεν είναι για την ποιότητα των αεροδρομίων και πολλά άλλα.

Το λιμάνι του Πειραιά έχει δείξει θετικά δείγματα. Ο σιδηρόδρομος, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, έχει δείξει θετικά δείγματα. Πρέπει να είμαστε ειλικρινείς και άλλες ιδιωτικοποιήσεις με τον τρόπο που πάνε να γίνουν ή έχουν προγραμματιστεί από το ΤΑΙΠΕΔ, δε δείχνουν θετικά πράγματα. Άρα σημαντικό είναι να δούμε πώς γίνεται μία ιδιωτικοποίηση και με ποιούς μηχανισμούς ελέγχεις τη λειτουργία της μετά, για να μπορεί να εξυπηρετείται το κοινωνικό σύνολο.

Και ποιο είναι το πρόγραμμά μας; Το πρόγραμμά μας είναι να δώσουμε προτεραιότητα στα μέσα σταθερής τροχιάς και συγκεκριμένα στο σιδηρόδρομο.

Ολοκληρώνεται το φθινόπωρο το έργο Αθήνας – Θεσσαλονίκης μετά από δεκαετίες, όπως ήταν και το οδικό δίκτυο. Ολοκληρώνεται το Αθήνα Πάτρα, δύο χρόνια αργότερα, με ηλεκτροκίνηση που εξυπηρετεί και προαστιακό σιδηρόδρομο, δηλαδή και εμπορικές μεταφορές και επιβατικές. Έχουν βγει οι διαγωνισμοί για τα δύο μεγάλα εμπορευματικά κέντρα της χώρας, του Πειραιά, της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.

Σε λίγο θα γίνει και στην Πάτρα, από ότι γνωρίζω, και στην Καβάλα και στην Αλεξανδρούπολη. Το μεγάλο στοίχημα για το σιδηρόδρομο είναι η σύνδεση των λιμανιών της Βορείου Ελλάδος, με αυτά της Μαύρης Θάλασσας, όπως και οι συνδέσεις της Θεσσαλονίκης με τη FYROM και τη Σερβία, που έχουν γίνει αντίστοιχες συμφωνίες και μετά, με τον άξονα των Δυτικών Βαλκανίων. Σημαντικό είναι η επέκταση του μετρό στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη και όλα τα υπόλοιπα.

Είναι σημαντικό να συνδέσουμε τη Θεσσαλονίκη με την Ηγουμενίτσα; Προφανώς. Άρα με χαρά θα μας στηρίξετε να βρούμε χρηματοδότηση 2,5 – 3 δισεκατομμύρια ευρώ, να συνδέσουμε τη Θεσσαλονίκη με την Ηγουμενίτσα και να κάνουμε και δεύτερη γέφυρα Ρίο-Αντίριο για τη σιδηροδρομική υποδομή ή υποθαλάσσια. Ποιος θα πει όχι;

Εκεί θα κάνετε τη δική σας παρέμβαση προκειμένου να πετύχουμε αυτό το στόχο και δε λέω για τους Έλληνες ευρωβουλευτές που είναι δεδομένη η δική τους στήριξη, αλλά μιλάω για όλους τους υπόλοιπους.

Πιστεύω ότι κάποια έργα έχουν προτεραιότητα, εκτός από αυτά τα βαριά έργα των υποδομών και των μεταφορών και θα έπρεπε να ενταχθούν -και να είναι κανόνας αυτό- να εντάσσονται σε αυτά τα μεγάλα έργα.

Είναι ανεπίτρεπτο να έχουμε αυτοκινητόδρομους που να μη συνδέονται με τα αστικά κέντρα και είναι ανεπίτρεπτο τα όμβρια ύδατα των αυτοκινητοδρόμων να μην πηγαίνουν σε υποδοχείς που είναι καθαροί, που έχουν εξεταστεί, που έχουν γίνει τα αντίστοιχα και αυτό πάμε να κάνουμε.

Θεωρώ, ότι η παρουσίαση που πρέπει να κάνουμε στο Ευρωκοινοβούλιο, στις Βρυξέλλες, πρέπει να δρομολογηθεί και περιμένουμε και τη στήριξή σας για την επέκταση των υπαρχουσών παραχωρήσεων, προκειμένου να εντάξουμε περιβαλλοντικά έργα, έργα ολοκλήρωσης των αυτοκινητοδρόμων, αλλά και κοινωνικά έργα σαν τα αντιπλημμυρικά έργα.