

Οι εξαγγελίες του Χρ. Σπίρτζη για τις αστικές συγκοινωνίες, τα έργα του Μετρό, τον ΒΟΑΚ, τα ηλεκτρονικά δίοδια και το Καστέλι

2018/08/21 10:21 στην κατηγορία ΜΜΜ

Συνέντευξη εφ' όλης της ύλης παρέθεσε, στην ΕΡΤ, ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης, απαντώντας σε ερωτήσεις για τις αστικές συγκοινωνίες, τα έργα του Μετρό, τον ΒΟΑΚ, τα ηλεκτρονικά δίοδια, το Καστέλι και τα υδροπλάνα.

Ανά θεματική κατηγορία, οι τοποθετήσεις του ήταν οι ακόλουθες:

Για τις Αστικές Συγκοινωνίες

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Είμαι σίγουρος ότι είστε μάρτυρας ή σας έχουν μεταφερθεί περιστατικά στα Μέσα Μαζικής Συγκοινωνίας, είτε υπεύθυνοι της Υπηρεσίας είτε καλούν την Αστυνομία ή οτιδήποτε άλλο, να πετάνε από τα μέσα μαζικής συγκοινωνίας κυριολεκτικά είτε ανέργους είτε φοιτητές που να μην έχουν να πληρώσουν αλλά δεν πλήρωσαν. Είτε κάποιος ο οποίος δεν έχει εισιτήριο.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Αυτό έχει λήξει από το καλοκαίρι του '15 που μας κατηγορεί η αξιωματική αντιπολίτευση. Οι άνεργοι πλέον σε μια χώρα ευρωπαϊκή μετακινούνται δωρεάν και αξιοπρεπώς και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη. Αυτά δηλαδή που ζούσαμε με κεφαλοκυνηγούς στο παρελθόν έχουν τελειώσει εδώ και 3,5 χρόνια. Άρα, καλό θα είναι, να πάμε και στις Αστικές Συγκοινωνίες σε μια άλλη εποχή, η οποία όμως για να έρθει, -γιατί δε θα μπορούσαμε να έχουμε το κλέψιμο που είχαμε στις Αστικές Συγκοινωνίες-, δε θα μπορούσαμε να έχουμε πλαστά εισιτήρια... Ξέρετε τί κριτική έχουμε δεχτεί;

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Θυμάμαι εκείνη την ιστορία με το σκάνδαλο των εισιτηρίων, τα οποία ήταν κάποια εκατοντάδες εκατομμύρια.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Καλά, μόνο εκεί; Στους αρχαιολογικούς χώρους, παντού.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Το «παντού» σημαίνει ότι δεν έχουμε λεωφορεία σύγχρονα και μάλιστα νέας τεχνολογίας για να μη ρυπαίνουν τις μεγάλες πόλεις, αυτό σημαίνει ότι δεν έχουμε το προσωπικό που οφείλαμε να έχουμε. Να σας πω ένα παράδειγμα: Ζητούσαμε να εξαιρεθούν οι αστικές συγκοινωνίες από την πρόβλεψη του 1 προς 4 και του 1 προς 10 διότι από τα χρήματα που δίνουμε στις υπερωρίες και στην

πληρωμή των ρεπό μπορούσαμε να προσλάβουμε πολύ περισσότερους ανθρώπους να δουλεύουν και να μπορούν να ικανοποιήσουν και τις μεταφορικές ανάγκες των πολιτών. Και δε μας επιτρεπόταν.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Τί σημαίνει «δε μας επιτρεπόταν»; Από ποιον;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Από τους Θεσμούς.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Τώρα ξέρετε, βάζετε μια πολύ μεγάλη συζήτηση κ. Υπουργέ. Αυτό ήταν μια μόνιμη δικαιολογία, 8 χρόνια τώρα, όλων των κυβερνήσεων. Και εσείς όμως το χρησιμοποιήσατε, δε μπορούμε να κάνουμε κάτι, έχετε δίκιο, το πρόγραμμα της Θεσσαλονίκης του ΣΥΡΙΖΑ ήταν υψηλό, έχετε δίκιο, αλλά τα μνημόνια.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Υπάρχει η από δω μεριά του λόφου, που δεν πανηγυρίζει που βγήκαμε από το μνημόνιο, αλλά χαίρεται στην ψυχή της γιατί βγαίνουμε από το μνημόνιο και υπάρχει και η από κει πλευρά του λόφου, είναι οι συντηρητικές δυνάμεις που είναι πολύ στεναχωρημένες που βγαίνουμε από το μνημόνιο γιατί δε θα έχουν καμία αιτιολογία για τις αντικοινωνικές πολιτικές που θέλουν να εφαρμόσουν.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Πάμε στην επόμενη μέρα, είναι μόλις αύριο. Μιλάτε για προσλήψεις στο Δημόσιο.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Δε μίλησα για προσλήψεις στο Δημόσιο.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Για στελέχωση κι εκσυγχρονισμό. Και προσλήψεις, είπαμε για το ΑΣΕΠ πριν.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Να κρατηθούν οι αναγκαίες θέσεις που πρέπει να έχει το Δημόσιο...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Είπατε λοιπόν ότι διαφωνούσαν οι Θεσμοί σε πολλές πρωτοβουλίες που χρειαζόταν να πάρετε για να λειτουργήσει το κράτος.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Δεν είχαμε, και θα μου απαντήσετε εσείς αν θέλετε, σε κρίσιμους τομείς που δεν είχαν τη στελέχωση που έπρεπε: ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, οδηγούς σε λεωφορεία, οδηγούς στο μετρό. Όταν χάριζαν, χωρίς έλεγχο εκατοντάδες εκατομμύρια στον ιδιωτικό ΟΑΣΘ. Όταν τα κυκλώματα των πλαστών εισιτηρίων, μια που μιλάμε για τις Αστικές Συγκοινωνίες, τα βρήκαμε μέσα στους Οργανισμούς Αστικών Συγκοινωνιών και έξω, σε εργοστάσια που τύπωναν τα πλαστά εισιτήρια. Τί έγιναν όλα αυτά τα εκατομμύρια όλα αυτά τα χρόνια κι από ποιους; Να πάμε λίγο στο παρακάτω: Με ποιες Υπηρεσίες θα έχουμε μια νέα χωροταξική πολιτική, με ποιες Υπηρεσίες θα έχουμε αξιόπιστη υλοποίηση δημοσίων έργων, μικρών έργων, στους Δήμους, στις Περιφέρειες, με ποιες Υπηρεσίες θα έχουμε έλεγχο στα μεγάλα έργα, όχι για να πάμε στη λογική του να κάνουμε το ρουσφέτι, του να κάνουμε ένα δρόμο στον τάδε οικισμό, όπως είχε εθιστεί το πολιτικό σύστημα και

κάποιοι άρχοντες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης να κάνουν έργα...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Ο εκσυγχρονισμός όμως του κράτους απαιτεί και μια γρήγορη υιοθέτηση των νέων τεχνολογιών, η 5^η γενιά, οι τηλεπικοινωνίες 5^{ης} γενιάς είναι εδώ και είστε συναρμόδιος Υπουργός γι' αυτά.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όχι δεν είμαι συναρμόδιος.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Για τα δίκτυα νομίζω ότι είστε.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Αυτό επιτέλους μετά από δεκαετίες έχει συγκεντρωθεί σ' ένα Υπουργείο, στο Υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής, επιτέλους, για να μπορεί ν' αποδώσει και η προσπάθεια που γίνεται και στις Τηλεπικοινωνίες και στην Ψηφιακή Πολιτική. Θεωρώ ότι έχουν γίνει άλματα σ' αυτό τον τομέα και τα άλματα αυτά φαίνονται.

Για το Μετρό της Θεσσαλονίκης και τις επεκτάσεις του στη Δυτική Θεσσαλονίκη και τη Γραμμή 4 του Μετρό στην Αθήνα

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Σε λίγες μέρες θα πάτε στη Θεσσαλονίκη. Μη μου εξαγγείλετε πάλι το μετρό. Το ακούω από φοιτητής. Από τη δεκαετία του '80.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Εμείς να εξαγγείλουμε το μετρό; Εμείς το τελειώνουμε. Εμείς τελειώνουμε αυτό που άλλοι εξήγγειλαν. Εμείς τελειώσαμε τα οδικά δίκτυα της χώρας μετά από δεκαετίες, εμείς κάναμε διαγωνισμούς που εκκρεμούσαν 15 χρόνια και με άλλους όρους που συμφέρουν το Ελληνικό Δημόσιο, όπως είναι το Θριάσιο, όπως είναι το Καστέλι. Δεκαπέντε χρόνια. Ήταν να γίνουν διαγωνισμοί, όχι να έχουν και ανάδοχο.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Σωστό είναι αυτό, το θυμάμαι ως ρεπορτάζ ΥΠΕΧΩΔΕ.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Και άλλα τόσα χρόνια ήταν οι αυτοκινητόδρομοι. Σήριαλ. Για το μετρό της Θεσσαλονίκης δεν το συζητάμε. Τί να εξαγγείλουμε; Εμείς τελειώνουμε τα έργα που οι άλλοι εξήγγειλαν.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Πότε τελειώνει το μετρό της Θεσσαλονίκης; Πότε παραδίδεται δηλαδή στους πολίτες προς χρήση;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Το '19 μπαίνει σε δοκιμαστική λειτουργία, ήδη κάποιοι σταθμοί είναι έτοιμοι και θ' ανοίξουν τις πύλες τους στους πολίτες.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Πότε;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Φέτος. Μπορούμε να πάμε όποτε θέλετε και όποιος θέλει...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Θα βλέπουμε τους σταθμούς ή θα περνάει και βαγόνι;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όχι, δε θα περνάει βαγόνι, βαγόνι θα περνάει το '19 γιατί πρέπει να υπάρχουν αρκετοί μήνες δοκιμαστικής λειτουργίας. Είναι νέο σύστημα, δεν έχει οδηγούς, όπως έχει στην Αθήνα, είναι αυτοματοποιημένο. Δώσαμε λύση σε πολύ κρίσιμα θέματα του έργου όπως είναι ο σταθμός Βενιζέλου και άλλοι σταθμοί που αναδείχτηκαν πραγματικά αρχαιότητες και πήγαμε στη λογική, του ότι τα έργα υποδομής και οι νέες τεχνολογίες δεν είναι ασύμβατες με τον πολιτισμό και με το περιβάλλον, προφανώς...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Μπορούν ν' αναδειχθούν όπως έγινε και στην Αθήνα.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Και καλύτερα. Στη Θεσσαλονίκη ακόμη καλύτερα. Στη Θεσσαλονίκη ο σταθμός Βενιζέλου θ' αναδείξει στο σύνολό του τον ρωμαϊκό δρόμο, το δρόμο που περνούσαν οι Ρωμαίοι αυτοκράτορες στο σύνολό του, την ίδια στιγμή που θα λειτουργεί σταθμός του μετρό κάτω από τ' αρχαία. Θα γίνει δηλαδή ένας μοναδικός σταθμός όπου από πάνω θα υπάρχει αυτή η έκθεση των αρχαιοτήτων που βρέθηκαν που είναι πραγματικά μοναδική και θα λειτουργεί και το μετρό κανονικότερα. Και προετοιμάζουμε την επέκταση του μετρό Θεσσαλονίκης προς τις δυτικές συνοικίες.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Εύοσμο, Σταυρούπολη κτλ.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Βεβαίως. Γιατί μου φαίνεται ότι ο παλαιοκομματισμός είχε ξέρετε, έναν δογματισμό και στις δυτικές συνοικίες και την Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, όπου υπήρχαν φτωχογειτονίες. Εκεί που έπρεπε να υπάρχει μετρό, εκεί που έχουμε ένα εκατομμύριο κόσμο στη Θεσσαλονίκη, δεν υπάρχει μετρό, δεν είχε σχεδιαστεί καν. Άρα αυτό που προωθούμε, είναι την επέκταση του μετρό της Θεσσαλονίκης προς τις δυτικές συνοικίες και την επέκταση του μετρό προς το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Μια που μιλάμε για το μετρό, να μας πείτε τί εξέλιξη για το μετρό 4 στην Αθήνα.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Είμαστε στη διαγωνιστική φάση.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Έλεγα χτες στο Γαλάτσι ότι σας έχουμε σήμερα και μου έλεγαν «ρώτα τον πότε θα γίνει».

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Κοιτάξτε, οι διαγωνιστικές διαδικασίες σε τέτοια έργα, είναι το μεγαλύτερο έργο που γίνεται σ' ευρωπαϊκό επίπεδο, είναι προϋπολογισμού 1,5 δις, η πρώτη φάση και θα πάμε και στη δεύτερη. Οι διαδικασίες αυτές είναι διαφανέστατες, είναι όμως και βαριές. Επομένως πιστεύουμε ότι τους πρώτους μήνες του '19 θα έχουμε ανάδοχο για τη γραμμή 4 του μετρό για να ξεκινήσει, για να μην έχουμε τα φαινόμενα που είχαμε στο μετρό της Θεσσαλονίκης. Όταν ένα έργο προετοιμάζεται σωστά και σοβαρά, δεν έχει τα προβλήματα που είχε το μετρό Θεσσαλονίκης.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Εκεί είχε η εταιρεία βέβαια, τέλος πάντων.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όχι, εκεί είχε το έργο, εκεί είχε η προετοιμασία του έργου. Όπως είχε και τους αυτοκινητόδρομους. Όταν έχουμε ένα έργο που δεν έχει σοβαρές μελέτες, που δεν έχει σωστές περιβαλλοντικές μελέτες, που δεν έχει μελέτες εφαρμογές, που δεν έχει απαλλοτριώσεις, που δεν έχει περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις, όλα αυτά γεννούν καθυστερήσεις και αποζημιώσεις εκατοντάδων εκατομμυρίων προς τους αναδόχους, χωρίς να ολοκληρώνονται τα έργα. Αυτή ήταν η πολιτική της Νέας Δημοκρατίας στα έργα κι όχι μόνο... Άρα μη μου πείτε ότι θα εξαγγείλουμε στη Θεσσαλονίκη το μετρό. Τί να εξαγγείλουμε; Την τρύπα του Δημάρχου Θεσσαλονίκης πριν εκατό χρόνια; Τις φιέστες ότι γίνεται το μετρό; Τι να εξαγγείλουμε; Το κώλυμα που βρήκαμε 5 χρόνια; Ή το κώλυμα των αυτοκινητοδρόμων που γίνονταν εικονικά εγκαίνια με μεταφερόμενους εργαζομένους και μηχανήματα;

Για την τιμή του εισιτηρίου στα ΜΜΜ και τη ζωνική χρέωση

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Μια και μιλάμε για Μέσα Συγκοινωνίας λοιπόν, υπήρχε κάποια σκέψη από τη δική σας τη μεριά να μειώσετε το εισιτήριο, ένα μειωμένο εισιτήριο 60 λεπτών.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Υπάρχει, υπάρχει όχι η σκέψη, αλλά η πολιτική κατεύθυνση ότι δε μπορεί στα δυο μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας, στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, να έχουμε το χάος που έχουμε στις Αστικές Συγκοινωνίες. Δεν μπορεί δηλαδή..

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Θα το μειώσετε το εισιτήριο κ. Υπουργέ;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ναι, το εισιτήριο, απ' τη στιγμή που έχουμε να καλύψουμε πολλά λεφτά που κλέβονταν από αυτούς τους Οργανισμούς, θα αναδιαρθρωθεί, έχουμε πλέον το εργαλείο που είναι το ηλεκτρονικό εισιτήριο, θα γίνει ζωνικό, δηλαδή ανάλογα με το τί απόσταση διανύει κάποιος επιβάτης για να είναι και δίκαιο...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Αυτό που δεν έχει γίνει στα διόδια.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Αυτό που δεν έχει γίνει στα διόδια και θα γίνει.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Και στα διόδια θα μειώσετε την τιμή; Να πάρουμε μια

συγκεκριμένη απάντηση. Θα μειώσετε την τιμή του εισιτηρίου;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Ναι, θα υπάρχουν διαδρομές που θα μειωθεί η τιμή του εισιτηρίου, διαδρομές που θα μείνει η ίδια και διαδρομές που θ' αυξηθεί.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Σαν τον ΕΝΦΙΑ ένα πράγμα.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όχι, στον ΕΝΦΙΑ μειώνεται μόνο.

Για τις τιμές των διοδίων και την εξέλιξη του διαγωνισμού του Υπουργείου για το Ηλεκτρονικό Αναλογικό Σύστημα Διοδίων

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Πρέπει να βγάλω την είδηση. Θα μειωθούν οι τιμές των διοδίων κ. Υπουργέ; Για να πάω Αθήνα - Θεσσαλονίκη μου στοιχίζει σχεδόν το διπλάσιο από το να πάρω αεροπλάνο. .

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Για ρωτήστε τη Νέα Δημοκρατία γι' αυτό, που έκανε και τις συμβάσεις.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Όχι, εγώ ρωτάω το αυτοκίνητό μου που πάω.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όχι, ρωτήστε και το ΚΙΝΑΛ που έκανε την αναθεώρηση μαζί με τη Νέα Δημοκρατία ποια είναι η άποψή τους. Για ρωτήστε τους. Τί θέλουν; Θέλουν να μειωθούν; Θέλουν ν' αυξηθούν; Τί θέλουν; Εμείς έχουμε πει, ότι για εμάς, τα έργα των αυτοκινητοδρόμων θα ολοκληρωθούν όταν εγκατασταθεί το ηλεκτρονικό σύστημα. Και ο διαγωνισμός του είναι στον αέρα, έχουμε περάσει τη β' φάση, επιτέλους, για να πληρώνει ο καθένας όποια απόσταση διανύει και έχουμε έναν πολύ συγκεκριμένο σχεδιασμό, προκειμένου να μειωθούν σε όλη τη χώρα οι τιμές των διοδίων. Η χρέωση ανά χιλιόμετρο. Αν δεν είχαμε τις μνημονιακές δεσμεύσεις, 3,5 χρόνια κι από αύριο δε θα τις έχουμε, θα μπορούσαμε να είχαμε προχωρήσει με μεγαλύτερα βήματα.

Για τον Βόρειο Οδικό Αξονα Κρήτης και το Αεροδρόμιο του Καστελίου

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Επειδή ανάπτυξη χωρίς υποδομές δεν υπάρχει, βόρειος οδικός άξονας Κρήτης και Καστέλι. Πού είμαστε;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Στο Καστέλι έχει ολοκληρωθεί σχεδόν η διαγωνιστική διαδικασία, έχουμε πάρει τις περισσότερες εγκρίσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, επομένως το Σεπτέμβριο θα έρθει η συμφωνία του διαγωνισμού, το αποτέλεσμα του διαγωνισμού, για κύρωση στο Ελληνικό Κοινοβούλιο, μέσα στα θερινά τμήματα θα έρθει και ο διαγωνισμός που έγινε για το Θριάσιο και έχουμε και το Βόρειο Οδικό Αξονα Κρήτης, ένα από τα μεγαλύτερα έργα που έχει ανάγκη η παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας και όχι η ανάπτυξη απλά. Γιατί εκεί πρέπει να κινηθούμε, να σταθούμε στα πόδια μας. Άρα τα έργα υποδομής που σχεδιάζονται πρέπει να σχετίζονται με τη στήριξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων που έχουμε. Και η Κρήτη έχει ανάγκη

από υποδομές για να στηρίξουμε την παραγωγή της.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Τί θα γίνει με το ΒΟΑΚ;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Για τον ΒΟΑΚ ξεκίνησαν όπως γνωρίζετε οι διαγωνιστικές διαδικασίες, είναι τρεις διαγωνισμοί, ο ένας διαγωνισμός είναι από τα Χανιά μέχρι τη Χερσόνησο Ηρακλείου, ο δεύτερος που είναι με ΣΔΙΤ είναι από τη Χερσόνησο Ηρακλείου μέχρι τη Νεάπολη και ο τρίτος θα είναι διαγωνισμός δημόσιου έργου από τη Νεάπολη μέχρι τον Άγιο Νικόλαο.

Για τα υδατοδρόμια

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Πότε πετάει υδροπλάνο;

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Λοιπόν, πότε πετάει υδροπλάνο

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Γιατί δεν πετάει υδροπλάνο.

Χ. ΣΠΙΡΤΖΗΣ: Όχι δεν είναι έτσι. Για τα υδατοδρόμια, υπάρχει διαδικασία, έχουν αδειοδοτηθεί αν θυμάμαι καλά δυο υδατοδρόμια. Ήταν άλλη η λογική που ήθελαν κάποιοι να περάσουν για τα υδατοδρόμια: Ήταν πώς κάνουμε εμπόριο αδειοδοτήσεων στα υδατοδρόμια όπως είχε γίνει παλιότερα με τα φωτοβολταϊκά, όπως είχε γίνει με τις ανεμογεννήτριες, όπως είχε γίνει με μια σειρά από παραγωγικές δράσεις που κάποιοι ήταν από πάνω σαν κοράκια και εμπορεύονταν τι άδειες.

Δεν έκαναν έργα. Το Νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια είναι στη Βουλή, αν θυμάμαι καλά έμενε μια υπογραφή από το Υπουργείο Οικονομικών που πρέπει να έχει μπει και επομένως θα ψηφιστεί μέσα στο καλοκαίρι. Και προβλέπεται το πώς πρέπει να γίνει και η αδειοδότηση των υδατοδρομίων αλλά και πώς δεν προβλέπεται και απαγορεύεται να γίνει το εμπόριο αδειών των υδατοδρομίων.