
Τον αυτοκινητόδρομο Ελευσίνα - Θήβα - Υλίκη και την επέκταση της Αττικής Οδού προς τη λεωφόρο Βουλιαγμένης, εξήγγειλε η ΝΔ

2019/03/26 21:27 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Τον αυτοκινητόδρομο Ελευσίνα - Θήβα - Υλίκη και την επέκταση της Αττικής Οδού προς τη λεωφόρο Βουλιαγμένης στο Ελληνικό εξήγγειλε, μεταξύ άλλων, η ΝΔ, [παρουσιάζοντας σήμερα το πρόγραμμα Υποδομών του κόμματος](#).

Ειδικότερα, ένας νέος οδικός άξονας που θα παρακάμπτει την Αττική, συνδέοντας την Υλίκη με την Ελευσίνα, η σύνδεση μεγάλων πόλεων με τους κεντρικούς εθνικούς άξονες, ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου, η ενεργειακή διασύνδεση των νησιών, η επέκταση σε όλη τη χώρα του φυσικού αερίου και η επίλυση του προβλήματος των απορριμμάτων συγκαταλέγονται στις δεσμεύσεις που εξήγγειλε, σήμερα, ο πρόεδρος της ΝΔ Κυριάκος Μητσοτάκης, παρουσιάζοντας το σχέδιο της ΝΔ για τις νέες υποδομές στην Ελλάδα, με τίτλο «Ανάπτυξη και νέες δουλειές».

Σύμφωνα με ανακοίνωση του κόμματος, πρόκειται για έναν πλήρη προγραμματικό χάρτη με έργα εθνικής εμβέλειας σε κάθε τομέα, από τις οδικές, σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές μέχρι τη διαχείριση των φυσικών πόρων, την Ενέργεια, τα κτίρια και τις ψηφιακές υποδομές.

Ένα σχέδιο όμως, που, σύμφωνα με τον κ. Μητσοτάκη, δεν είναι ένα ευχολόγιο, αλλά ένα σχέδιο ρεαλιστικό και υλοποιήσιμο.

Οι σχετικές επενδύσεις **έχουν κοστολογηθεί σε 10-12 δισ ευρώ μέχρι το 2023**, γεγονός που θα αποφέρει έως 2% πρόσθετη αύξηση του ΑΕΠ ετησίως και θα δημιουργήσει 240.000 νέες θέσεις εργασίας εντός της επόμενης τετραετίας.

Η ανακοίνωση της ΝΔ

Η διαχείριση των φυσικών πόρων και των υποδομών επί της διακυβέρνησης της ΝΔ θα παρακολουθείται από ειδική επιτροπή, υπό τον Πρωθυπουργό, ενώ δέσμευση της ΝΔ είναι και η δημιουργία «Εθνικού Μητρώου Υποδομών», προκειμένου για κάθε υποδομή - νέα ή παλαιότερη - να υπάρχει πλέον ένας μόνον αρμόδιος φορέας για τη συντήρησή της, τον οποίο θα γνωρίζουν οι πολίτες για να μην υπάρξουν ποτέ ξανά οι γνωστές αλληλοκατηγορίες και αλληλοεπιρρίψεις ευθυνών.

Εκτός από το γεγονός ότι η ΝΔ εξαγγέλλει πολύ συγκεκριμένα έργα και δεν υποπίπτει στον πειρασμό των γνωστών μεγαλεπίβολων και διαχρονικά ανεκπλήρωτων υποσχέσεων, δύο ακόμη επισημάνσεις έχουν ιδιαίτερη σημασία και διαφοροποιούν το σχέδιο της ΝΔ από όλα τα παρελθόντα προγράμματα.

Ιδιαίτερο βάρος θα δοθεί στην ιδιωτική χρηματοδότηση των έργων, ώστε να καταστεί ταχύτερη αλλά και πιο οικονομική η υλοποίηση του Εθνικού Σχεδίου Υποδομών.

Και αυτό, γιατί είναι οξύμωρο σε μια χώρα που έχει περάσει τόσο μακριά οικονομική κρίση η χρηματοδότηση των έργων να έχει ακόμη και σήμερα ιδιωτική συμμετοχή μόλις 10-15%, όταν στη Μ. Βρετανία αυτή ξεπερνά το 60%.

Το πρόγραμμα της ΝΔ προβλέπει και την αξιοποίηση του ιδιωτικού τομέα στον σχεδιασμό των έργων, με το πρωτοποριακό εργαλείο “προτάσεις καινοτομίας”, κατά το παράδειγμα κρατών που έχουν υιοθετήσει με πολύ μεγάλη επιτυχία το συγκεκριμένο μοντέλο. Το εργαλείο αυτό θα επιτρέπει σε ιδιωτικούς φορείς να μπορούν να διαμορφώσουν και να υποβάλουν προτάσεις έργων.

Όλα τα έργα θα σχεδιαστούν με απολύτως διαφανείς και ευέλικτες διαδικασίες και θα υλοποιηθούν βάσει του πραγματικού συμφέροντος των πολιτών και όχι των εργολάβων. Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε ο κ. Μητσοτάκης “εμείς θα καθορίσουμε τις αναπτυξιακές προτεραιότητες και όχι όσοι έχουν συμφέρον να μας εγκλωβίσουν σε έργα που δεν περνούν την αυστηρή δοκιμασία της σχέσης κόστους-οφέλους”.

Ο προγραμματικός χάρτης της ΝΔ για τις Υποδομές, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνει:

1. Οδικές Υποδομές

A. Κατασκευή τριών μεγάλων οδικών έργων στην Αττική

Κατασκευή αυτοκινητοδρόμου μήκους 50 χιλιομέτρων που θα συνδέει απευθείας την Υλίκη με την Ελευσίνα.

Πρόκειται για ένα έργο πνοής που θα συνδέσει τις δύο εθνικές οδούς (Αθηνών-Θεσσαλονίκης και Αθηνών Πατρών) παρακάμπτοντας επί της ουσίας την Αθήνα και

την Αττική. Με τον τρόπο αυτό θα μειωθεί δραστικά ο χρόνος και το κόστος μετακίνησης από το Βορρά προς το Νότο, θα αποφορτισθεί η κίνηση του Κηφισού που τα τελευταία χρόνια χρησιμοποιείται για καθημερινές μετακινήσεις και θα βελτιωθεί η ποιότητα ζωής σχεδόν σε όλο το λεκανοπέδιο

Επέκταση της **Αττικής Οδού προς Λεωφόρο Βουλιαγμένης στο Ελληνικό**. Αυτή είναι η πραγματικά αναγκαία επέκταση της Αττικής Οδού που θα δώσει ανάσα στα Νότια Προάστια. Αυτήν θα προωθήσει η επόμενη κυβέρνηση προκειμένου να υπάρχει και δρόμος ταχείας κυκλοφορίας προς το εμβληματικό πρότζεκτ του Ελληνικού..

Υποθαλάσσια ζεύξη Σαλαμίνας-Περάματος. Μια υπόσχεση δεκαετιών θα γίνει επιτέλους πράξη.

Β. Σύνδεση των αποκομμένων πόλεων με το Κεντρικό Οδικό Δίκτυο.

Μεταξύ άλλων το πρόγραμμα της ΝΔ προβλέπει τη σύνδεση:

Της Δράμας με την Εγνατία οδό

Του Καρπενησίου με τη Λαμία

Της Έδεσσας και των Γιαννιτσών με τον ΠΑΘΕ

Της Κακαβιάς με τα Ιωάννινα.

Γ. Επιτάχυνση της Ολοκλήρωσης του Κεντρικού Οδικού Δικτύου, και συγκεκριμένα:

Του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα - Πύργος

Του αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας (Ε65)

Κατασκευή του ΒΟΑΚ με ενιαία δημοπράτηση του τμήματος Χανιά - Αγ. Νικόλαος

2.Σιδηροδρομικές Υποδομές

Αναβάθμιση και συντήρηση του σιδηροδρομικού και του προαστιακού δικτύου. Αδιαπραγμάτευτος στόχος είναι στο τέλος της τετραετίας το ταξίδι Αθήνα-Θεσσαλονίκη να χρειάζεται 3 ώρες.

Σύνδεση του Ρίου με το νέο λιμάνι της Πάτρας.

Νέα χάραξη της γραμμής Θεσσαλονίκη - Καβάλα και εκσυγχρονισμός της υφιστάμενης μέχρι την Αλεξανδρούπολη.

3.Μετρό

Ολοκλήρωση του μετρό στη Θεσσαλονίκη (χωρίς μουσαμάδες).

Κατασκευή της γραμμής 4 του Μετρό στην Αθήνα (Άλσος Βεΐκου – Γουδή), με επέκταση από το Άλσος Βεΐκου στον **Περισσό και από το Γουδή στην Κατεχάκη**, ώστε να απολήγει στις γραμμές 1 και 3 αντίστοιχα και να βελτιωθεί η συνδεσιμότητα του Δικτύου, καθώς με το σημερινό σχεδιασμό η γραμμή 4 δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες του επιβατικού κοινού της Αττικής.

4.Ενεργειακές Υποδομές

Ολοκλήρωση των διασυνδέσεων των νησιών:

Σύνδεση της Κρήτης με την Αττική και των Δωδεκανήσων με την Κρήτη

Σύνδεση της Ικαρίας και της Σάμου με τις Κυκλάδες και των Κυκλάδων με την ηπειρωτική χώρα.

Σύνδεση των νησιών του Β. Αιγαίου με την Αν. Μακεδονία.

Προώθηση συστημάτων ανάκτησης ενέργειας από τα απορρίμματα, πάντοτε παράλληλα με την ανακύκλωση.

Σημειώνεται τέλος ότι ο κ. Μητσοτάκης δεσμευόμενος να υλοποιήσει στο ακέραιο τις συγκεκριμένες δεσμεύσεις του θα αναφερθεί εκτενώς στα “έργα” και τις ημέρες της σημερινής κυβέρνησης στον τομέα των υποδομών.

Μεταξύ άλλων θα καταλογίσει στο ΣΥΡΙΖΑ ότι:

-πετσόκοψε τις δημόσιες επενδύσεις κατά 2 δις ευρώ την περίοδο 2016-2018 για να «πετύχει» τα περιβόητα υπερπλεονάσματα,

-πάγωσε επί 4 χρόνια εμβληματικές επενδύσεις που ήταν έτοιμες να ξεκινήσουν, όπως το Ελληνικό και την κατασκευή του ΒΟΑΚ,

-προχώρησε σε αναιτιολόγητες κατατμήσεις έργων για να κάνει φωτογραφικούς διαγωνισμούς,

-αύξησε αναιτιολόγητα τις τιμές διοδίων και διπλασίασε τον αριθμό τους, με τη χώρα να καταβάλλει καθυστερημένα το κόστος της πολιτικής “Δεν πληρώνω”,

-επαίρεται για την υλοποίηση έργων που όχι μόνον είχαν δρομολογηθεί επί ΝΔ, αλλά ο ΣΥΡΙΖΑ τα πολεμούσε ως αντιπολίτευση, όπως η εμπλοκή της Fraport στα περιφερειακά αεροδρόμια και της Cosco στο λιμάνι του Πειραιά.

Μια χαρακτηριστική φράση που χρησιμοποίησε, τέλος, ο κ. Μητσοτάκης για να

περιγράψει την ανικανότητα του ΣΥΡΙΖΑ στον κρίσιμο τομέα των επενδύσεων είναι ότι «η προπαγάνδα της κυβέρνησης για τα μεγάλα έργα απεικονίστηκε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο στους ζωγραφισμένους μουσαμάδες του μετρό της Θεσσαλονίκης».

Η ομιλία του Κυριάκου Μητσοτάκη

Κύριε Αντιπρόεδρε, αγαπητέ Κώστα Καραμανλή, αγαπητέ Γιώργο Στεργίου, κύριε Πρόεδρε του Τεχνικού Επιμελητηρίου, κυρίες και κύριοι, σας ευχαριστώ θερμά για την παρουσία σας στην παρουσίαση του προγράμματός μας για τις υποδομές.

Η Νέα Δημοκρατία σας χρειάζεται κοντά της. Ήμεριδες όπως η σημερινή, σφυρηλατούν αυτήν τη στενή σχέση της Νέας Δημοκρατίας με τον τεχνικό κόσμο, αλλά και με την κοινωνία. Μια σχέση, την οποία, προσωπικά, αντιλαμβάνομαι ως μια γέφυρα διαλόγου σήμερα και συμπόρευσης αύριο. Γιατί, όπως λένε και τα συνθήματά μας, «Αξιζουμε καλύτερα» και «Μαζί, μπορούμε»!

Χτίζουμε, λοιπόν, βήμα-βήμα το σχέδιο διακυβέρνησης της επόμενης ημέρας σε κάθε τομέα πολιτικής. Ωστε σύντομα να κρατήσουμε με σιγουριά και προς μια νέα πορεία το τιμόνι της χώρας. Πρόκειται για μία πρωτοφανή σε εύρος και βάθος δουλειά, χωρίς προηγούμενο από κανένα Κόμμα στην Ελλάδα.

Και αν σας κούρασε, ενδεχομένως λίγο, ο Νίκος Σταθόπουλος, με την παρουσίασή του, ήταν ακριβώς γιατί θέλουμε να καταδείξουμε ότι το πρόγραμμα αυτό δεν είναι απλά επικεφαλίδες, τίτλοι, προς εύκολη επικοινωνιακή κατανάλωση. Είναι καλά επεξεργασμένο, είναι καλά διαστασιοποιημένο, είναι καλά κοστολογημένο και κατά συνέπεια είναι και άμεσα εφαρμόσιμο. Γιατί ξέρω καλά πως την επομένη των εκλογών δεν θα υπάρχει ούτε ώρα για χάσιμο, ύστερα από τόση ζημιά που έγινε τα προηγούμενα χρόνια.

Το πρόγραμμά μας για τις Υποδομές, όπως το ακούσατε σήμερα, είναι ένα συνεκτικό και τεκμηριωμένο σχέδιο. Περιγράφει όλα όσα χρειάζεται, σήμερα, ο τόπος μας σε αυτόν το νευραλγικό τομέα πολιτικής. Πρώτον, ένα ολοκληρωμένο σχέδιο εθνικής εμβέλειας σε κάθε τομέα. Από την ενέργεια μέχρι τις μεταφορές και τις ψηφιακές υποδομές. Δεύτερον, και πολύ σημαντικό περιγράφει τα εργαλεία που θα βελτιώσουν την ποιότητα και το χρόνο ολοκλήρωσης των έργων, αλλά ταυτόχρονα θα μειώσουν και το κόστος αυτών των παρεμβάσεων. Με γρήγορη αξιολόγηση, με έλεγχο και διαφανείς διαγωνισμούς.

Και τρίτον, τις Προτάσεις Καινοτομίας, *unsolicited proposals*, δηλαδή με απλά λόγια ενεργή συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα σε αυτήν την εθνική προσπάθεια για έργα ανταποδοτικού χαρακτήρα. Πάντα, και θέλω να το τονίσω αυτό, με απόλυτη έμφαση στη σχέση κόστους-οφέλους για κάθε έργο. Πρέπει να ξέρουμε τι φτιάχνουμε και

γιατί το φτιάχνουμε. Και εκ των πραγμάτων αυτό μας υποχρεώνει να προτεραιοποιήσουμε έργα. Αλλά θέλουμε και τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην ωρίμανση αυτών των έργων όπως συμβαίνει παντού. Από την γειτονική Ιταλία και την Ελβετία, μέχρι τον Καναδά και την Αυστραλία.

Αξίζουν, λοιπόν, συγχαρητήρια σε όλα τα στελέχη που εργάστηκαν υπό την εποπτεία, του Γιώργου Στεργίου, για το σχέδιο αυτό. Όχι μόνο γιατί θεωρώ ότι είναι τεχνοκρατικά άρτιο, αλλά, κυρίως, γιατί το διαπερνούν οι πολιτικές αρχές της Νέας Δημοκρατίας: Εκσυγχρονισμός, Διαφάνεια, Αποτέλεσμα υπέρ της κοινωνίας. Εξάλλου το λέει και ο τίτλος της παρουσίασής μας: «Υποδομές για ανάπτυξη και για νέες δουλειές». Και ανάπτυξη, βέβαια, σε όλη την Ελλάδα σε στενή συνεργασία με τις Περιφέρειες, που έχουν επωμιστεί ένα μεγάλο μέρος της υλοποίησης σημαντικών έργων υποδομής. Ανοίγω μια παρένθεση: Αυτός είναι και ο λόγος που αποδίδουμε μεγάλη πολιτική σημασία στις Περιφερειακές εκλογές.

Διότι θέλουμε να συνεργαστούμε με Περιφερειάρχες οι οποίοι συμμερίζονται αυτή τη λογική και με την οποία θα μπορούμε σε κεντρικό επίπεδο να συνεννοηθούμε. Έτσι ώστε το κεντρικό κράτος να γνωρίζει ποιες είναι οι προτεραιότητες της Περιφέρειας και αντίστροφα. Να μην καταλήγουμε σε ένα αποσπασματικό κολάζ έργων τα οποία δεν διακρίνονται από καμία εσωτερική συνοχή και σίγουρα από κανέναν κεντρικό σχεδιασμό. Και γι' αυτό δεν είναι τυχαίο, άλλωστε, ότι η διαχείριση των υποδομών στο εξής θέλω να παρακολουθείται από μια ειδική επιτροπή, δίπλα στο Γραφείο του Πρωθυπουργού και τα έργα να εγκρίνονται από το αρμόδιο πάντα υποσύνολο του Υπουργικού Συμβουλίου.

Αγαπητοί φίλοι,

Η Ελλάδα τα επόμενα χρόνια έχει μπροστά της μια τεράστια πρόκληση. Η ανάταξη οικονομίας, η ένταξη στα διευρωπαϊκά δίκτυα με τις ευκαιρίες της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς, απαιτούν πολλές επενδύσεις σε κρίσιμες υποδομές, σε δίκτυα πάσης φύσεως. Όμως η κρίση αφήνει πίσω της μια κοινωνία τραυματισμένη, μία πρωτοφανή αποεπένδυση, η οποία υπολογίζεται στα 100 δις ευρώ.

Και όπως τονίστηκε και στις προηγούμενες παρουσιάσεις, ένα τεράστιο κενό -το γνωρίζει καλά ο τεχνικός κόσμος- σε επίπεδο ώριμων μελετών. Επιπλέον, η κυβέρνηση Τσίπρα για να «πετύχει» τα δήθεν υπερπλεονάσματα πετσόκοψε δημόσιες επενδύσεις κατά 2 δις ευρώ συνολικά, την περίοδο 2016-2018. Εμείς δεσμευόμαστε ότι το Πρόγραμμα των Δημοσίων Επενδύσεων θα υλοποιηθεί στο ακέραιο και ότι θα αξιοποιήσουμε κάθε ευρώ ιδιωτικής συγχρηματοδότησης.

Αλλά δεν ξεχνάμε τα διδάγματα της κρίσης και τη διεθνή εμπειρία. «Οι υποδομές για τις υποδομές», δηλαδή μεγάλα έργα που δεν συνδέονται με εθνικούς αναπτυξιακούς στόχους, με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα κάθε Περιφέρειας, αυτό είναι ένα μοντέλο

το οποίο χρεοκόπησε.

Τίθεται, συνεπώς, ένα ζήτημα ποσότητας και ποιότητας των υποδομών που έχει ανάγκη ο τόπος. Και, ταυτόχρονα, το μείζον ζήτημα της χρηματοδότησης μιας νέας γενιάς έργων. Σε αυτά τα κρίσιμα ζητήματα δίνει απαντήσεις το πρόγραμμά μας.

Θέλω να σας θυμίσω ότι η Ελλάδα την 10ετία 2008-2017, παρά την κρίση, κατάφερε και υλοποίησε, τελικά, ένα μεγάλο πρόγραμμα κατασκευής αυτοκινητοδρόμων που τώρα ξεπερνούν τα 2.500 χλμ. Θυμάται πολύ καλά ο Κωστής Χατζηδάκης, πόσο μεγάλη προσπάθεια έκανε να επαναδιαπραγματευτεί τις συμβάσεις παραχώρησης. Θυμόμαστε επίσης τις καθυστερήσεις, από τη σημερινή Κυβέρνηση, οι οποίες τελικά αύξησαν το κόστος αυτών των έργων.

Καμία από αυτές τις συμβάσεις, βέβαια, δεν έχει την υπογραφή του ΣΥΡΙΖΑ. Ούτε και πρόκειται, βέβαια, στο ελάχιστο χρονικό διάστημα που μεσολαβεί από τώρα μέχρι τις εκλογές, να υπάρχουν νέες συμβάσεις από αυτή την κυβέρνηση.

Με τον Βόρειο Άξονα Κρήτης, την ολοκλήρωση του Ε65, τον άξονα Πάτρα-Πύργος, το συνολικό δίκτυο των κλειστών αυτοκινητοδρόμων θα ξεπεράσει τα 3.000 χλμ. Αλλά σ' αυτήν ακριβώς την πραγματικότητα συνοψίζονται και οι διαφορές μας με την κυβέρνηση σε ό,τι αφορά το σύνολο των υποδομών: Η Νέα Δημοκρατία, έστω και με λάθη, καθυστερήσεις, αστοχίες, παρήγαγε αποτελέσματα. Δεν υπάρχει έργο στους δρόμους, στον σιδηρόδρομο, στην ενέργεια, στις τηλεπικοινωνίες, που να μην έχει, ολικά ή σε μεγάλο βαθμό, τη σφραγίδα της Νέας Δημοκρατίας.

Αντίθετα, η συνεισφορά του ΣΥΡΙΖΑ ήταν στην αρχή το κίνημα «Δεν Πληρώνω», στη συνέχεια όμως αύξησε τις τιμές και διπλασίασε τελικά τον αριθμό των διοδίων στην Εγνατία. Είναι τα ψεύτικα δάκρυα για τις Συμβάσεις παραχώρησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων που τώρα ξαφνικά έχουν γίνει ύμνοι για τη συμβολή τους στην τουριστική ανάπτυξη. Είναι ο πόλεμος εναντίον της COSCO, την οποία ο κ. Τσίπρας ήθελε στην Τουρκία αντί για τον Πειραιά. Για να φωτογραφίζεται, τώρα, δίπλα στα στελέχη της, προσπαθώντας, μάλιστα, να μιλήσει και κινέζικα...

Τι να πρωτοθυμηθεί, κανείς, από τα έργα και τις ημέρες του ΣΥΡΙΖΑ; Η, καλύτερα, από τις ημέρες του ΣΥΡΙΖΑ -διότι έργα δεν υπάρχουν: Το Ελληνικό, είχα την ευκαιρία να το επισκεφτώ πριν από 10 ημέρες, 5 χρόνια από την υπογραφή της σύμβασης το 2014, παραμένει ακόμα κρανίου τόπος. Είναι ένα μνημείο όχι μόνο υποκρισίας, αλλά και ανικανότητας της σημερινής κυβέρνησης.

Τις εικονικές προκηρύξεις έργων; Όπως στον ΒΟΑΚ, με διόδια -κατά τον κ. Σπίρτζη- δήθεν μόνο για τους τουρίστες; Με τον κατακερματισμό του έργου σε κομμάτια με διαφορετικές διαδικασίες; Για το Πάτρα-Πύργος το οποίο κόπηκε σε 8 κομμάτια για

να πάρει κάποιος κυβερνητικός φίλος τα 4, να χρεοκοπήσει στη συνέχεια και να καθυστερήσει και άλλο το έργο;

Θα το πω με λίγα λόγια: Η ανεπάρκεια και η αδιαφορία του ΣΥΡΙΖΑ για τις υποδομές αποτυπώθηκαν, δυστυχώς όμως, σε δύο τραγωδίες: στην πλημμυρισμένη Μάνδρα και στο καμμένο Μάτι. Η προπαγάνδα του για τα μεγάλα έργα είναι οι ζωγραφισμένοι μουσαμάδες στο μετρό της Θεσσαλονίκης. Και η οικονομική του διαχείριση καθρεφτίζεται στα 100 εκ. ευρώ, που χάθηκαν από τον Ο.Σ.Ε.. Στις κατατμήσεις έργων. Σε φωτογραφικούς διαγωνισμούς υπέρ συγκεκριμένων συμφερόντων. Καθώς και στην τραγική διαχειριστική ανεπάρκεια στους Οργανισμούς Αστικών Συγκοινωνιών.

Με το πρόγραμμά μας, το οποίο παρουσιάσαμε σήμερα, δεν απευθυνόμαστε στην κυβέρνηση. Αυτή, ζυγίστηκε σε αυτόν τον τομέα και βρέθηκε ελλιποβαρής. Θέλουμε, όμως, να το συζητήσουμε με τον τεχνικό κόσμο της χώρας, να το κάνουμε κτήμα όλης της κοινωνίας, όλων των εργαζομένων. Αλλά και όλων των ανέργων. Γιατί υποδομές, καλά σχεδιασμένες υποδομές, σημαίνουν ανάπτυξη, κάθε ευρώ που επενδύεται σε αυτές επιστρέφεται περίπου στο διπλάσιο στην εθνική οικονομία.

Και γιατί τα έργα σημαίνουν θέσεις εργασίας. Το δικό μας σχέδιο σημαίνει 10-12 δις σε επενδύσεις υποδομών για την επόμενη 4ετία. Και περίπου 43.000-45.000 θέσεις εργασίας σταθερές καλά πληρωμένες, θέσεις εργασίας, κάθε χρόνο. Να γιατί το Πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας αφορά όλο τον ελληνικό λαό, ιδίως τους πιο αδύναμους, τους ανέργους.

Πριν από λίγο είδαμε τα 10 πεδία των έργων εθνικής εμβέλειας που σχεδιάζουμε. Τα συνοψίζω:

1^ο. Η ολοκλήρωση του δικτύου κλειστών αυτοκινητοδρόμων μεγάλης ταχύτητας που θα συνδέσει με ασφάλεια ολόκληρη τη χώρα: Τρία έργα, Πάτρα-Πύργος, Ε65 και Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης. Μια πονεμένη ιστορία, ένα έργο για το οποίο έχω δεσμευτεί προσωπικά στους συμπολίτες μου τους Κρητικούς, όχι μόνο γιατί είναι απολύτως καθοριστικό για την αναπτυξιακή πορεία του νησιού μας, αλλά και για αυτό που συμβαίνει κάθε χρόνο στους δρόμους της Κρήτης.

Είναι μια ανείπωτη τραγωδία. Μαζί, με αυτά τα έργα που ολοκληρώνουν το βασικό κορμό των αυτοκινητοδρόμων, σπάμε και την απομόνωση όλων των πρωτεύουσών περιφερειακών ενοτήτων της χώρας: Αγρίνιο-Ιόνια οδός, ολοκλήρωση της Αμβρακίας με την υποθαλάσσια ζεύξη Λευκάδος, Ιωάννινα-Κακαβιά, η τόσο σημαντική διέξοδος προς την Αλβανία, Δράμα- Εγνατία, το κομμάτι του δρόμου Γιαννιτσά-Έδεσσα-Θεσσαλονίκη, καθώς και το κομμάτι Καρπενήσι-Λαμία.

Ως την Αττική, προτεραιοποιούμε τρία έργα: το εμβληματικό έργο Ελευσίνα-Υλίκη,

την υποθαλάσσια ζεύξη Σαλαμίνας-Περάματος και την επέκταση της Αττικής Οδού προς Λ. Βουλιαγμένης στο Ελληνικό. Οι έμπειροι από εσάς στα έργα τα οποία προτεραιοποιούμε, μπορείτε να διαγνώσετε και τα έργα τα οποία δεν προτεραιοποιούμε και τα οποία μερικές φορές έχουν γίνει αντικείμενο εύκολων κυβερνητικών εξαγγελιών. Όμως εμείς για την Αττική πιστεύουμε ότι αυτά τα τρία έργα είναι απολύτως απαραίτητα. Υπογραμμίζω το έργο Ελευσίνα-Υλίκη, που θα διευκολύνει ιδιαίτερα τους κατοίκους των δυτικών συνοικιών της Αθήνας και του Πειραιά. Θα αποσυμφορήσει το Ποτάμι και θα μειώσει τον χρόνο και το κόστος μετακίνησης προς και από το Βορρά, ενώ θα βελτιώσει και την ποιότητα ζωής σε αυτές τις περιοχές του Λεκανοπεδίου.

Είναι ένα έργο εξαιρετικά σημαντικό, εμβληματικό, αν το δει κανείς στο χάρτη, παντελώς αυτονόητο. Είναι εντελώς αδιανόητο ότι πρέπει να περνάμε μέσα από την Αθήνα και να κάνουμε ένα μεγάλο κύκλο για να πάμε από την Πελοπόννησο στη Βόρεια Ελλάδα ή και αντίστροφα. Είναι έργο απόλυτης πολιτικής προτεραιότητας για τη Νέα Δημοκρατία.

2^ο. Όσον αφορά τους σιδηροδρόμους, επιμένουμε σε παρεμβάσεις οι οποίες δεν είναι πολύ ελκυστικές, να το πω πολύ απλά, δεν είναι πολύ σέξυ, δεν αφορούν τραίνα που έρχονται για δέκα μέρες από την Ιταλία, για να μας πείσουν ότι ξαφνικά ως δια μαγείας θα κινούνται με αστρονομικές ταχύτητες σε δίκτυα τα οποία είναι εγκαταλελειμμένα. Μάλλον θα εκτροχιάζονταν, αν επιχειρούσαμε να τα κινήσουμε με αυτές τις ταχύτητες, για αυτό και επιμένουμε τόσο πολύ στα έργα της συντήρησης και της αναβάθμισης αυτού του δικτύου που από το 2015 και μετά εγκαταλείφθηκε.

Μέσα σε 4 χρόνια η διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη πρέπει να γίνεται σε τρεις ώρες. Μόνο αν γίνεται σε τρεις ώρες, μπορεί το τραίνο πραγματικά να είναι ανταγωνιστικό προς το αεροπλάνο και προς το αυτοκίνητο, αλλιώς δεν έχει νόημα να συζητάμε για ανταγωνιστικό τραίνο, στον κορμό του σιδηροδρομικού δικτύου Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Και αυτό μπορεί να γίνει με αναβάθμιση του υφιστάμενου δικτύου και όχι με καινούρια φαραωνικά έργα. Παράλληλα ξεκινάμε -και επιμένω σε αυτό- και την αναβάθμιση της γραμμής Θεσσαλονίκη - Αλεξανρούπολη με πεδινή χάραξη στο τμήμα Θεσσαλονίκη - Καβάλα. Μιλάμε δηλαδή για την ανατολική Εγνατία, δεν μιλάμε για τη δυτική Εγνατία. Επειδή δεν μου αρέσει να μασάω τα λόγια μου, η δυτική σιδηροδρομική Εγνατία είναι ένα έργο, το οποίο δεν πρόκειται να γίνει ποτέ.

Είναι ένα φαραωνικό έργο χωρίς χρηματοδότηση, χωρίς καμία μελέτη, τεχνικά πάρα πολύ δύσκολο, πανάκριβο, ένα έργο το οποίο απλά, μπορεί κάποιος να το φαντάζονται, πλην όμως στην πράξη δεν θα γίνει. Για αυτό και προτεραιοποιούμε το πεδινό κομμάτι Θεσσαλονίκη - Καβάλα, ώστε να κλείσει το σιδηροδρομικό δίκτυο, από την Πάτρα μέχρι και την Αλεξανρούπολη, με τις διακλαδώσεις προς τα βόρεια σύνορά μας. Και βέβαια για να γίνει αυτό απόλυτη προτεραιότητα,, είναι και η

σύνδεση του Ρίου με το νέο λιμάνι της Πάτρας.

3^ο. Η ανάπτυξη του μετρό σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη: Η γραμμή Βεΐκου-Γουδή, πραγματικά απορώ ποιός την σχεδίασε έτσι ώστε να παραμένει τυφλή. Πρέπει να αποκτήσει και άλλες απολήξεις με προεκτάσεις προς τον Περισσό και την Κατεχάκη. Ενώ για την πρωτεύουσα της Μακεδονίας, το έργο πρέπει, επιτέλους, να ολοκληρωθεί.

4^ο. Στην Ενέργεια. Πρώτο και κυριότερο στοίχημα είναι οι διασυνδέσεις. Και βέβαια από όλες τις διασυνδέσεις, η πιο σημαντική είναι η μεγάλη διασύνδεση της Κρήτης με την ηπειρωτική Ελλάδα. Και η σύνδεση αυτή πρέπει να προχωρήσει, ανεξάρτητα από άλλα ενεργειακά έργα, που αφορούν τη διασύνδεση της χώρας μας με την Κύπρο και το Ισραήλ, τα οποία και αυτά είναι σημαντικά.

Σε καμία περίπτωση όμως δεν μπορούν να καθυστερήσουν το κύριο έργο της διασύνδεσης της Κρήτης με την ηπειρωτική Ελλάδα, το οποίο τόσο απαραίτητο είναι. Για να μην πληρώνουμε πρόστιμα, για να μην πληρώνουμε ΥΚΩ και για να μπορέσει η Κρήτη να αξιοποιήσει πραγματικά το αναξιποίητο δυναμικό της σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, έτσι ώστε να μπορεί να εξάγει ενέργεια στο κεντρικό σύστημα.

Και βέβαια σε δεύτερη φάση είναι η διασύνδεση της Ικαρίας και της Σάμου με τις Κυκλάδες και αυτών με την ηπειρωτική χώρα. Και η διασύνδεση των νησιών του Β. Αιγαίου με την Αν. Μακεδονία. Ξεχωριστό βάρος δίνω στην επέκταση του φυσικού αερίου σε όσο το δυνατόν περισσότερες πόλεις. Έργα τα οποία μπορούν να υλοποιηθούν μαζί με τις Περιφέρειες. Για παράδειγμα η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης δρομολογεί ήδη την επέκταση του δικτύου φυσικού αερίου σε έξι μεγάλες πόλεις .

5^ο και πάρα πολύ σημαντικό. Θα μπορούσα ίσως να το κατατάξω και πρώτο στη λίστα μας αγαπητέ Γιώργο Πατούλη, το πρόβλημα της διαχείρισης των απορριμμάτων. Μια ιστορία με την οποία έχω ασχοληθεί εδώ και παραπάνω από μια δεκαετία, από τότε που ήμουν πρόεδρος της Επιτροπής Περιβάλλοντος. Ένα πρόβλημα το οποίο ο ΣΥΡΙΖΑ το γιγάντωσε ως κυβέρνηση.

Και εδώ, μην κοροϊδευόμαστε, απάντηση μπορούν να δώσουν μόνο οι ΣΔΙΤ, με αιχμή τα έργα στην Αττική και σε απόλυτη συνεργασία με την επόμενη περιφερειακή διοίκηση. Στηρίζουμε τον Γιώργο Πατούλη να εκλεγεί Περιφερειάρχης Αττικής, όχι μόνο γιατί είναι ο υποψήφιος της Νέας Δημοκρατίας, αλλά και γιατί ξέρουμε ότι μπορούμε την επόμενη μέρα να συνεργαστούμε, ώστε να κάνουμε πράξη αυτά τα έργα, τα οποία τόσο έχουν καθυστερήσει.

Η κατάσταση με τα σκουπίδια στην Αττική αρχίζει και αποκτά χαρακτηριστικά εθνικής απειλής και θα κάνω ό,τι χρειάζεται, ώστε τα έργα αυτά να τρέξουν το

συντομότερο δυνατό. Και έτσι μπορούμε να μετατρέψουμε την απειλή σε ευκαιρία. Για καλύτερη ποιότητα ζωής, αλλά και για συνολική ανάπτυξη. Σας έδειξε ο Νίκος το σχετικό έργο στο Βελιγράδι, το οποίο φυσικά συμπεριλαμβάνει και ενεργειακή αξιοποίηση με καύση, το τονίζω, θερμική επεξεργασία δευτερογενούς καυσίμου.

Και χωρίς φυσικά να κάνουμε υπαναχωρήσεις από τις συνολικές ευρωπαϊκές μας δεσμεύσεις όσον αφορά την ανακύκλωση και την επαναχρησιμοποίηση. Και εκεί είναι που χρειαζόμαστε και τη συνεργασία των Δήμων. Αλλά να πιστεύουμε, όπως πίστευε η κυρία Δούρου, ότι με κάποιον μαγικό τρόπο οι Δήμοι μπορούν να διαχειριστούν τα απορρίμματά τους τοπικά σε πυκνοκατοικημένες περιοχές όπως είναι η Καλλιθέα και το Φάληρο, ήταν άλλη μια ουτοπική φαντασίωση του ΣΥΡΙΖΑ, που οδήγησε στο να χαθούν πολύτιμοι ευρωπαϊκοί πόροι.

Και μας υποχρεώνουν να ξεκινήσουμε από την αρχή διαδικασίες χωροθέτησης και να χάσουμε και άλλο χρόνο. Θα χρειαστούν πυροσβεστικές παρεμβάσεις στη Φυλή την επόμενη μέρα και άμεση προκήρυξη των νέων έργων στην κατεύθυνση που σας περιέγραψα.

6^ο, 7^ο και 8^ο, προτεραιότητες που αναφέρθηκαν στο πρόγραμμα τρεις εμβληματικές παρεμβάσεις με ξεχωριστές σηματοδοτήσεις: Ο Σταθμός του ΚΤΕΛ στον Ελαιώνα, για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και για τη δυνατότητα που μας δίνεται να αναβαθμιστεί μια περιοχή η οποία εδώ και δεκαετίες είναι ουσιαστικά εγκαταλειμμένη.

Το Ελληνικό, για το οποίο έχουμε μιλήσει πάρα πολλές φορές, θύμα της ανευθυνότητας της ιδεοληψίας, της μιζέριας του ΣΥΡΙΖΑ, θα γίνει σύμβολο της νέας Ελλάδος, της νέας Αθήνας, σύμβολο αποτελεσματικότητας και ανάπτυξης. Το Θριάσιο Πεδίο θα αναδειχθεί σε κέντρο διεθνών μεταφορών.

Το πρόγραμμά μας, τέλος, συμπληρώνουν ο 9^{ος} και 10^{ος} τομέας εθνικών έργων: Λιμάνια και μαρίνες. Υπάρχουν ακόμα αρκετά λιμάνια προς μελλοντική αξιοποίηση. Καβάλα, Αλεξανδρούπολη, Βόλος, Λαύριο για να αναφέρω μόνο ενδεικτικά κάποια.

Όπως φυσικά και η ολοκλήρωση της κομβικής σημασίας επένδυσης της Cosco στον Πειραιά για την οποία πάλι κάποιοι επιθυμούν να βάλουν προσκόμματα ιδεολογικών αποχρώσεων. Είναι επίσης το δεύτερο πακέτο παραχώρησης των αεροδρομίων και φυσικά τα περιβόητα και πονεμένα υδατοδρόμια. Παρεμβάσεις τόσο κρίσιμες για τα νησιά μας, που ευνοούν, ταυτόχρονα, τουρισμό, εμπόριο και μεταφορές.

Κυρίες και κύριοι,

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά όλων των παραπάνω παρεμβάσεων τα παρακολουθήσαμε ήδη αναλυτικά. Κι όχι μόνο αυτά, αλλά και τις διαδικασίες τους, την κοστολόγηση, και τις πηγές χρηματοδότησής τους. Πρόκειται, επαναλαμβάνω, για ένα συνεκτικό

και μελετημένο σχέδιο. Επιτρέψτε μου, να σταθώ μόνο σε 3 πολιτικά χαρακτηριστικά του:

Χαρακτηριστικό πρώτο: Το Πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας για τις υποδομές έχει διδαχθεί από το παρελθόν. Από αποτελέσματα, αλλά και από αστοχίες δεκαετιών. Γι' αυτό και, όπως είδατε, δεν είναι απλά ένας κατάλογος έργων. Εντάσσεται σε ένα συνολικό αναπτυξιακό μοντέλο που έχει ανάγκη η χώρα για μια βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη. Με τον κατάλληλο σχεδιασμό, διευκολύνουμε την ωρίμανση των έργων. Τα παρακολουθούμε συστηματικά.

Ένα παράδειγμα μόνο: Μισό δις κόστισε η οικονομική επιδείνωση της κατάστασης των συγκοινωνιών της Αθήνας από το 2014 έως 2018. Όσο, δηλαδή, το Πάτρα-Πύργος ή όσο ένα μεγάλο εργοστάσιο διαχείρισης απορριμμάτων. Αυτό δεν θα μπορούσε να συμβεί ποτέ με τον δικό μας τρόπο δουλειάς. Και ποτέ υπό την δική μου ηγεσία. Φέρνοντας, λοιπόν, το σχεδιασμό στο επίκεντρο, ξεπερνούμε και τις επικαλύψεις φορέων.

Πρωθούμε αντιγραφειοκρατικές διαδικασίες έγκρισης, αξιολόγησης και υλοποίησης έργων. Και, βέβαια, ενοποιούμε -το ξανα είπα πριν και επιμένω πάρα πολύ σε αυτό- όλες τις ανάγκες της επικράτειας, πάντα, σε συνεργασία με τις Περιφέρειες. Το είχα πει με αφορμή τη Μάνδρα και το Μάτι, το ξαναλέω και σήμερα: Ο σχεδιασμός πρέπει να είναι ενιαίος. Οι προτεραιότητές του δημόσιες. Και η εκτέλεσή του θα παρακολουθείται κεντρικά, από το πρωθυπουργικό γραφείο.

Χαρακτηριστικό δεύτερο: Σας μίλησα για τις Προτάσεις Καινοτομίας, για τον ιδιωτικό τομέα, για τα ανταποδοτικά έργα. Είναι μία τολμηρή προσέγγιση αυτή η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα η οποία θα βοηθήσει, όμως, την ανάπτυξη. Θα φέρει θέσεις εργασίας. Θα ωριμάσει γρήγορα έργα, θα αναθερμάνει την Οικονομία. Είναι καιρός, πια, να ξεπεράσουμε συμπλέγματα του παρελθόντος, να σηκώσουμε το κεφάλι, να δούμε, επιτέλους, τι γίνεται γύρω μας, στον υπόλοιπο κόσμο.

Η χρηματοδότηση έργων στην Ελλάδα έχει ιδιωτική συμμετοχή της τάξης του 15%, όταν στη Μ. Βρετανία ξεπερνά το 60%. Εδώ αναζητούμε ακόμα πόρους, όταν η Παγκόσμια Τράπεζα έχει ήδη κωδικοποιήσει τα σχήματα που θα δίνει δάνεια για τους σκοπούς αυτούς. Το πεδίο δράσης, όπως σας είπα, είναι μεγάλο, αφού ο ΣΥΡΙΖΑ δεν ωρίμασε κανένα έργο, ώστε να ξεκινήσει στο επόμενο διάστημα.

Και επειδή, δεν έχω καμία διάθεση να κάνουμε σχεδιασμό για τη μεθεπόμενη κυβέρνηση, ο σχεδιασμός αυτός πρέπει να αφορά την επόμενη τετραετία. Εξηγώντας όμως ξεκάθαρα στους πολίτες ποιο είναι το χρονοδιάγραμμά μας, τι μπορούν και τι δεν μπορούν να περιμένουν από εμάς. Παράλληλα, διευρύνεται αυτός ο σχεδιασμός, διότι για εμάς σημαντικά, -και θέλω να το τονίσω αυτό- δεν είναι μόνο τα νέα έργα. Κουβεντιάζαμε και με τον Πρόεδρο του Τεχνικού Επιμελητηρίου, τον καλό φίλο, τον

Γιώργο Στασινό, τι θα κάνουμε με τη συντήρηση των υπαρχουσών υποδομών, που αποτελεί μεγάλο κεφάλαιο για τη χώρα με προστιθέμενη αξία. Σήμερα, δεν υπάρχουν πουθενά καταγεγραμμένα όλα τα έργα υποδομής, ποιος φορέας -Δήμος, Περιφέρεια, Υπουργείο- είναι αρμόδιος για τον τακτικό έλεγχο και τη συντήρησή τους.

Το αποτέλεσμα είναι ιστορικές γέφυρες να καταρρέουν, άλλες να παθαίνουν βλάβες - όπως στην Καβάλα- και κανείς τελικά να μην αναλαμβάνει την ευθύνη της επισκευής τους. Και μπροστά στις εικόνες καταστροφής που είδαμε πρόσφατα, στον τόπο μου, την Κρήτη, δεν μπορούμε να παραμένουμε απαθείς. Χρειαζόμαστε, λοιπόν, ένα «Εθνικό Μητρώο Υποδομών», ώστε σε κάθε μία από αυτές να υπάρχει ένας και μοναδικός αρμόδιος για τη συντήρησή της. Και να σκεφτούμε έξυπνά χρηματοδοτικά εργαλεία για να εμπλέξουμε τον ιδιωτικό τομέα στη συντήρηση των κρίσιμων υποδομών. Ειδικά στις γέφυρές μας.

Τρίτο χαρακτηριστικό της πρότασης που ακούσατε, είναι οι διαφανείς και ευέλικτες διαδικασίες. Με το λιγότερο κόστος, το μεγαλύτερο αποτέλεσμα για την οικονομία και την κοινωνία. Δεν υποσχόμαστε τα πάντα στους πάντες. Παρουσιάζουμε μόνο τον κορμό των εθνικών έργων γιατί αυτά θέλουμε να ξεκινήσουν να υλοποιούνται στην πρώτη θητεία της διακυβέρνησής μας.

Δεν αποτελούν προεκλογικές υποσχέσεις που αύριο θα ξεχαστούν. Δεν είναι έργα που τα λέμε για να ανακοινωθούν, αλλά έργα τα οποία θα πραγματοποιηθούν. Πώς θα γίνει αυτό; Λέγοντας αντίο στις πολιτικές παρεμβάσεις, στις κατατμήσεις έργων ή στις κάθε είδους «εξυπηρετήσεις». Με ανεξάρτητη -και επιμένω σε αυτό- επαλήθευση των μελετών σκοπιμότητας.

Και με επίβλεψη και από ιδιώτες -το είπε ο Κώστας Καραμανλής- όταν δεν επαρκούν οι μηχανικοί του Δημοσίου. Με ποιους θα τα κάνουμε αυτά; Με όλο το δυναμικό μας. Με επέκταση των ΣΔΙΤ. Με συμβόλαια ανάθεσης υπηρεσιών και σε ιδιωτικούς φορείς, έχοντας μάθει τώρα πια από συμβάσεις παραχώρησης που μπορεί να υπογράψαμε στο παρελθόν, κάποιες εκ των οποίων, ας μην κοροϊδευόμαστε είναι αρκετά λεόντιες, για τους παραχωρησιούχους.

Έχουμε, σήμερα μεγαλύτερη εμπειρία στο να διαπραγματευόμαστε συμβάσεις παραχώρησης. Να ξεκαθαρίσω εδώ, όμως, κάτι: Η επέκταση της σημαντικότερης σύμβασης παραχώρησης, η οποία λήγει σύντομα, της Αττικής Οδού θα τεθεί σε διαγωνισμό πριν τη λήξη της, το 2024. Διασφαλίζουμε με διαφάνεια το δημόσιο συμφέρον. Λέμε όχι σε ύποπτες παρατάσεις, μικρής διάρκειας, που δεν αυξάνουν τα δημόσια έσοδα. Ο ανταγωνισμός θα φέρει περισσότερα κέρδη για την κοινωνία. Και, ναι, τα χρήματα που θα πάρει το κράτος από αυτή τη νέα σύμβαση παραχώρησης θα πάνε σε έργα σε ολόκληρη τη χώρα.

Το επαναλαμβάνω είναι ένας κουμπαράς που θα τον αξιοποιήσουμε για έργα σε

ολόκληρη τη χώρα. Όχι κατ' ανάγκη για έργα τα οποία συνδέονται με το δίκτυο της Αττικής Οδού. Εμείς, το κράτος, η πολιτεία, θα καθορίσουμε αναπτυξιακές προτεραιότητες. Δεν μπορεί όσοι έχουν συμφέρον -θεμιτό ή αθέμιτο- να μας εγκλωβίσουν σε έργα που δεν περνούν την αυστηρή δοκιμασία της σχέσης κόστους-οφέλους. Και, τελικά, το είπα ήδη, για ποιους όλα αυτά; Η απάντησή μου είναι σαφής: Για όλους τους Έλληνες. Γιατί οι υποδομές αποτελούν μία οριζόντια πολιτική, που εκδηλώνεται σε όλους τους τομείς της καθημερινότητας του πολίτη.

Μίλησα ήδη για τη Φυλή, μια υγειονομική βόμβα για τους κατοίκους της Αττικής. Μια μεγάλη απειλή. Αλλά ταυτόχρονα και απώλεια εσόδων και θέσεων εργασίας, που θα προέκυπταν από την αξιοποίηση των απορριμμάτων. Και βέβαια μια νάρκη για τον τουρισμό, αφού το πρόβλημα της Φυλής φέρνει τους όγκους των σκουπιδιών μέχρι την Ακρόπολη. Είναι και άλλα μέρη στην Ελλάδα που έχουν τέτοια προβλήματα. Γύρισα από την Κέρκυρα πριν από δύο μέρες. Τι κοινό έχει η Κέρκυρα με την Αττική; Είναι οι δύο Περιφέρειες που εξέλεξαν Περιφερειάρχη του ΣΥΡΙΖΑ. Και στις δύο περιπτώσεις είχαμε τραγική αποτυχία στη διαχείριση των απορριμμάτων.

Κυρίες και κύριοι θέλω να κλείσω την τοποθέτησή μου λέγοντάς σας πόσο σημαντική είναι αυτή η αναπτυξιακή διάσταση την οποία δίνουμε στο πρόγραμμα των υποδομών. Αλλά όλη αυτή η συζήτηση παραμένει τελείως θεωρητική εάν στον τόπο μας δεν έρθει μια μεγάλη πολιτική αλλαγή. Το 2019 είναι έτος εκλογών. Το 2019 είναι το έτος που θα χρειαστούμε τη συμμετοχή όλων των Ελλήνων πολιτών στη μεγάλη προσπάθεια την οποία θα κάνουμε για να έρθει επιτέλους στον τόπο μια σοβαρή κυβέρνηση.

Μια κυβέρνηση η οποία θα μπορεί να υλοποιεί προγραμματικές δεσμεύσεις της ποιότητας που μόλις ακούσατε. Το διακύβευμα των επόμενων εκλογών είναι συγκεκριμένο. Αν θέλουμε π.χ. στον τομέα των υποδομών να ακολουθήσουμε την κατάσταση την οποία βιώσαμε τα τελευταία 4 χρόνια ή αν θέλουμε κάτι καλύτερο. Πιστεύω ακράδαντα ότι αξίζουμε κάτι πολύ καλύτερο. Μπορούμε να το κάνουμε πράξη μαζί με τον τεχνικό κόσμο της χώρας, μαζί με τους Έλληνες πολίτες.

Και στον τομέα των υποδομών, μπορούμε να προτάξουμε ένα πρόγραμμα εφαρμόσιμο που θα κάνει καλύτερη τη ζωή όλων των Ελλήνων.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για την παρουσία σας και για την προσοχή σας.