
Χρ. Σπίρτζης: Η μόνη μαρμάρινη πλάκα με τα ονόματα Μητσοτάκη, Καραμανλή είναι η ταφόπλακα των έργων

2020/02/10 11:35 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Άρθρο απέστειλε στα μέσα ενημέρωσης ο πρώην υπουργός Υποδομών και Μεταφορών και νυν τομεάρχης Εσωτερικών του ΣΥΡΙΖΑ, Χρήστος Σπίρτζης, σχολιάζοντας τις κυβερνητικές εξαγγελίες για το Καστέλι και τον ΒΟΑΚ, αλλά και το Πάτρα - Πύργος, το Μετρό Θεσσαλονίκης, το ηλεκτρονικό σύστημα διοδίων, το Θριάσιο II, το Ε/Κ στο Γκόνο, κ.α.

Το άρθρο του Χρήστου Σπίρτζη

Η μόνη πραγματική μαρμάρινη πλάκα με τα ονόματα του Κυριάκου Μητσοτάκη και του Κώστα Καραμανλή είναι η ταφόπλακα των έργων, του ΒΟΑΚ, του τεχνικού κόσμου, της ανάπτυξης και των συμφερόντων του ελληνικού λαού.

Το Καστέλι, ο ΒΟΑΚ και τα μεγάλα έργα θα υλοποιηθούν την επόμενη τετραετία, με κυβέρνηση Αλέξη Τσίπρα...

Είναι κοινή διαπίστωση αλλά και ιστορικά πάγια τακτική όλων των χωρών που θέλουν να ξεπεράσουν βαριές οικονομικές κρίσεις και να επαναφέρουν την οικονομία και την κοινωνία σε κανονικούς ρυθμούς να επιχειρούν μέσα από τομείς εντάσεως εργασίας.

Ένας από αυτούς τους βασικούς τομείς είναι οι δημόσιες υποδομές, που διασφαλίζουν άμεσα έσοδα για το κράτος, για το ασφαλιστικό σύστημα και πολλές θέσεις εργασίας τόσο στη φάση της υλοποίησης όσο και στην λειτουργία και τη συντήρησή τους.

Η ύπαρξη δε ενός συγκεκριμένου και ιεραρχημένου σχεδίου υποδομών, που δίνει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και υπεραξία στις παραγωγικές δυνάμεις της χώρας και στις κοινωνικές ανάγκες δίνει ένα από τα αναγκαία κίνητρα προσέλκυσης παραγωγικών επενδύσεων και θέτει τη χώρα στη λίστα των επενδυτικών προορισμών.

Η ανάληψη της κυβέρνησης από τη ΝΔ και τον Κυριάκο Μητσοτάκη, συνοδεύτηκε από μια ρητορική επικοινωνία για ανάπτυξη και επενδύσεις, για ρυθμούς ανάπτυξης της τάξης του 4% και μείωση της φορολογίας ως επακόλουθο αυτής της ανάπτυξης. Ήδη αυτά αποτελούν άπιαστο όνειρο ακόμη και για τον πιο αισιόδοξο υποστηρικτή

της πολιτικής Μητσοτάκη.

Δεν θα σχολιάσω τις ακραίες νεοφιλελεύθερες δογματικές αντιλήψεις όμοιες με αυτές των απαιτήσεων του ΔΝΤ και των δανειστών για την ακύρωση των εργασιακών δικαιωμάτων, των συλλογικών συμβάσεων, τη μεταφορά δημόσιων αρμοδιοτήτων στον ιδιωτικό τομέα, την αντικοινωνική αντιμεταρρύθμιση στο ασφαλιστικό σύστημα και πολλών άλλων επικοινωνιακών θεσμικών αλλαγών, όπως του επιτελικού κράτους, που ζούμε ήδη τις δραματικές συνέπειες και τα αρνητικά αποτελέσματα.

Όλοι όμως γνωρίζουν ότι παρά τα 38 δισ. από τις θυσίες του ελληνικού λαού, διανύουμε μια κρίσιμη περίοδο, που ολιγωρίες, καθυστερήσεις και ανεπάρκειες μπορούν να φέρουν καταστροφικές συνέπειες και για κλάδους και για την οικονομία, βάζοντας ξανά την χώρα και τον ελληνικό λαό σε περιπέτειες δανειακών συμβάσεων.

Όσοι γνωρίζουν τα θέματα των υποδομών και όσοι παρακολουθούν την εξέλιξη υλοποίησης των αναγκαίων έργων για τη χώρα, για τις κοινωνικές και αναπτυξιακές ανάγκες, για τις τοπικές κοινωνίες, για τις παραγωγικές δυνάμεις, αναρωτιόμαστε εδώ και οκτώ μήνες ποιο είναι το κυβερνητικό σχέδιο. Προσπαθούμε να καταλάβουμε ποιες είναι οι βασικές κατευθύνσεις, ποιες είναι οι προτεραιότητες, τι προκρίνει η κυβέρνηση και τι όχι.

Παρακολουθούμε με απορία και αμηχανία τις ανεργμάτιστες εξαγγελίες Υπουργών και του Πρωθυπουργού, χωρίς κανείς να μπορεί να βγάλει κανένα συμπέρασμα για τις κυβερνητικές επιλογές.

Με πρωτόγνωρες επικοινωνιακές ακροβασίες, χωρίς καμία τεκμηρίωση νομική, διαχειριστική και τεχνοκρατική ακούμε για την ακύρωση συμβάσεων που υλοποιούνται και διαγωνισμών που βρίσκονται σε εξέλιξη και κάθε δίμηνο ένα άλλο σενάριο υλοποίησης χωρίς όμως κάποια συγκεκριμένη δέσμευση ή χρονοδιάγραμμα.

Η επίσκεψη του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών στην Κρήτη, αποτέλεσε την ολοκλήρωση του τρίπτυχου δόγματος της κυβέρνησης: «Επικοινωνία – επικοινωνία – επικοινωνία». Ένα δόγμα που τηρεί με θρησκευτική ευλάβεια.

Μόνο που τα έργα και οι δημόσιες υποδομές, μικρές ή μεγάλες, δεν είναι επικοινωνία, αλλά απαιτούν προσήλωση στο τρίπτυχο: «Δουλειά – δουλειά – δουλειά» και έχουν τέσσερις σημαντικές στιγμές, τέσσερις σημαντικούς σταθμούς:

Την αρχική απόφαση, την προκήρυξη της διαγωνιστικής διαδικασίας, την συμβασιοποίηση και στην συνέχεια την ολοκλήρωση της υποδομής, με την παράδοση προς χρήση στους πολίτες.

Σε κάθε μία από αυτές τις φάσεις αντιμετωπίζεις πολλά προβλήματα, περιορισμούς και δυσκολίες είτε γραφειοκρατικές, είτε προδιαγραφών και κανονισμών, είτε

απρόβλεπτων καταστάσεων. Στην αντιμετώπιση αυτών των καταστάσεων κρίνεται και η αποτελεσματικότητα κάθε κυβέρνησης, η επιτυχία ή η αποτυχία της κάθε πολιτικής ηγεσίας.

Με την επίσκεψη του Πρωθυπουργού επιχειρήθηκε να προστεθεί ένας πέμπτος σημαντικός σταθμός: το μυστρί της μαρμάρινης επιγραφής έναρξης των εργασιών για την υλοποίηση του αεροδρομίου στο Καστέλι Ηρακλείου Κρήτης.

Όμως ο διαγωνισμός έγινε από την κυβέρνηση Αλέξη Τσίπρα, μετά από παλινωδίες δεκαεπτά (17) χρόνων, μέσα στην κρίση, παρά τις πιέσεις για να μην δημοπρατηθεί.

Η σύμβαση είχε υπογραφεί επίσης από την κυβέρνηση Αλέξη Τσίπρα, στις 21 Φεβρουαρίου 2019, παρά τις πιέσεις διαφόρων κύκλων και συμφερόντων εντός και εκτός χώρας, που έκαναν τα πάντα για την μη ολοκλήρωση της διαγωνιστικής διαδικασίας.

Η σύμβαση είχε κυρωθεί από τη Βουλή, επίσης επί κυβέρνησης Αλέξη Τσίπρα, στις 14 Μαΐου 2019.

Ο προγραμματισμός του έργου και της έναρξης των εργασιών ήταν δύο μήνες από την κύρωση στη Βουλή. Μπορεί κανείς να δει την ημέρα υπογραφής της σύμβασης και την δέσμευση τόσο τη δική μας όσο και της Κοινοπραξίας, που υλοποιεί το αεροδρόμιο, παρουσία στελεχών από όλο το πολιτικό φάσμα, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, πολιτών και προφανώς πολλών στελεχών της ΝΔ. (Δελτίο τύπου Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών 21 Φεβρουαρίου 2019 και ομιλίες κατά την υπογραφή της σύμβασης).

Όλα τα παραπάνω, τα γνωρίζει όλη η Κρήτη και προφανώς η ΝΔ, ο Κυριάκος Μητσοτάκης και ο Κώστας Καραμανλής.

Προέκυψαν οι εκλογές και η κυβέρνηση Μητσοτάκη. Έτσι το έργο αντί να ξεκινήσει τον Ιούλιο, έπρεπε να ξεκινήσει την πρώτη εβδομάδα από την ανάληψη καθηκόντων της νέας κυβέρνησης.

Δεν εκδόθηκε όμως απόφαση ούτε για την έναρξη των πρόδρομων εργασιών, ούτε καν του οδικού δικτύου μήκους 24 χιλιομέτρων, εκ των οποίων τα 18 είναι αυτοκινητόδρομος και θα συνδέει το αεροδρόμιο με το ΒΟΑΚ.

Η δήθεν δικαιολογία του Υπουργού Υποδομών, για να καλύψει την οκτάμηνη καθυστέρηση, ήταν η τυπική διαδικασία ελέγχου από την Διεύθυνση Ανταγωνισμού, με τις υπηρεσίες και το Υπουργείο εφοδιασμένο με όλα τα απαραίτητα επιχειρήματα αλλά και σενάρια εδώ και δύο χρόνια.

Έτσι αντί να πιεστεί ο ανάδοχος για να ολοκληρώσει το έργο σε τέσσερα χρόνια και

να εγκαινιάσει ο Πρωθυπουργός, με τον Υπουργό Υποδομών, το νέο αεροδρόμιο, προτιμήθηκε η οκτάμηνη καθυστέρηση, τιμώντας την παράδοση της δεξιάς παράταξης για την πάγια καθυστέρηση των έργων.

Η επίσκεψη όμως δεν περιορίστηκε στο επικοινωνιακό μυστρί, στο Καστέλι.

Υπήρξαν εξαγγελίες για τον ΒΟΑΚ. Ενημερωθήκαμε αυτή τη φορά ότι ο διαγωνισμός θα προκηρυχθεί το 2021. Ότι ο ΒΟΑΚ θα ξεκινήσει από το Καστέλι Χανίων και θα φτάσει μέχρι τη Σητεία και ότι θα έχει διόδια.

Η εξαγγελία για διαγωνισμό του ΒΟΑΚ το 2021, σημαίνει ότι αυτή την τετραετία δεν θα υπάρχει καν ολοκλήρωση των διαγωνισμών. Αφορά την επόμενη κυβέρνηση και η Κρήτη για μια ακόμη φορά πληρώνει το τίμημα των κυβερνήσεων της ΝΔ.

Ο ΒΟΑΚ θα γίνει όπως έγιναν και οι υπόλοιποι αυτοκινητόδρομοι σε όλη τη χώρα και τα επί 20 χρόνια ατελείωτα έργα της Κρήτης: με κυβέρνηση Αλέξη Τσίπρα.

Δεν ακούσαμε λέξη για τους δύο διαγωνισμούς που προκηρύχθηκαν τον Ιούνιο του 2018 από την δική μας κυβέρνηση, βρίσκονται σε εξέλιξη και έχει ολοκληρωθεί η πρώτη φάση.

Το δικό μας χρονοδιάγραμμα, που είχε ανακοινωθεί προέβλεπε την έναρξη της δεύτερης φάσης των διαγωνιστικών διαδικασιών τον Σεπτέμβριο του 2019, την κατάθεση των τεχνικών και οικονομικών προσφορών τον Νοέμβριο του 2019, μαζί με τις γεωλογικές μελέτες που θα υλοποιούσαν οι συμμετέχοντες, στο πλαίσιο της διαγωνιστικής διαδικασίας και την προκήρυξη αναδόχου τον Δεκέμβριο του 2019.

Με όποιες καθυστερήσεις ή εμπλοκές σήμερα έπρεπε να υπήρχε τουλάχιστον προσωρινός ανάδοχος και στις δύο διαγωνιστικές διαδικασίες. (δελτίο τύπου 27 Μαρτίου 2019 και παρουσίαση μελετών και χρονοδιαγράμματος για τον ΒΟΑΚ).

Δεν ενημέρωσαν τον Πρωθυπουργό ότι σε αυτούς τους διαγωνισμούς προβλέπεται να ξεκινήσει ο ΒΟΑΚ, από το Καστέλι Χανίων και είχε ανακοινωθεί; Δεν τον ενημέρωσαν ότι αυτό προέκυψε από τις μελέτες που έγιναν από την κυβέρνηση του Αλέξη Τσίπρα και όχι από τα «γονατογραφήματα» που διαλαλεί οκτώ μήνες τώρα ο Υπουργός Υποδομών και δικαιολογούν την ένταξη του τμήματος Καστέλι Χανίων – Χανιά από τους κυκλοφοριακούς φόρτους που μετρήθηκαν, με διατομή αυτοκινητοδρόμου;

Δεν ακούσαμε τίποτα για την ανατροπή του χρονοδιαγράμματος, μιας και έπρεπε ο Κυριάκος Μητσοτάκης να κατέβει στην Κρήτη για την υπογραφή των συμβάσεων και όχι για εξαγγελία διαγωνισμού το 2021.

Γιατί δεν ολοκληρώθηκαν οι μελέτες που είχαν ανατεθεί, εντός του Σεπτεμβρίου του 2019; Γιατί ανατέθηκαν οι γεωλογικές μελέτες από το Υπουργείο Υποδομών, όταν

είχε προγραμματιστεί να ζητηθούν στο πλαίσιο του ανταγωνιστικού διαλόγου από τα συμμετέχοντα σχήματα, γλιτώνοντας και χρόνο και χρήμα, για το ελληνικό δημόσιο; Τι έκαναν οκτώ μήνες για τον ΒΟΑΚ και δεν προχώρησαν στην δεύτερη φάση των δύο διαγωνιστικών διαδικασιών;

Με ποια μέθοδο θα δημοπρατήσουν ενιαία τον ΒΟΑΚ, όπως έχουν εξαγγείλει κατ' επανάληψη στο παρελθόν; Γιατί δεν ακύρωσαν ακόμη τις δύο διαγωνιστικές διαδικασίες, αν ισχύουν όσα έχουν ως σήμερα εξαγγείλει;

Θα συνδέσουν την υλοποίηση του ΒΟΑΚ, με την Αττική οδό ή άλλη παραχώρηση, όπως πάλι έχουν εξαγγείλει στο παρελθόν;

Θα έχει ο ΒΟΑΚ διατομή αυτοκινητοδρόμου από το Καστέλι Χανίων, ως την Σητεία που εξήγγειλαν ή έστω ως τον Αγ. Νικόλαο, με έναν διαγωνισμό, που έχουν εξαγγείλει; Με ποιες μελέτες θα εντάξουν το τμήμα ως τη Σητεία στον ένα διαγωνισμό που εξαγγέλλουν; Θα είναι αυτοκινητόδρομος σε όλα τα τμήματα ή θα έχει μικρότερη διατομή και σε ποια τμήματα;

Γιατί δεν ακυρώνουν λοιπόν τις δύο διαγωνιστικές διαδικασίες αφού έχουν συγκεκριμένο σχέδιο και χρονοδιάγραμμα, που υλοποιούν;

Η απάντηση είναι απλή. Δεν ξέρουν και δεν έχουν σχέδιο.

Συνεχίζουν την αντιπολιτευτική ρητορική και ως κυβέρνηση παραπέμπουν για τις τελικές αποφάσεις στο μέλλον. Δυστυχώς όχι μόνο δεν ξεκινούν έργα πάνω από 5 δις., είτε συμβασιοποιημένα είτε σε διαγωνιστικές διαδικασίες σε εξέλιξη, αλλά τα ακυρώνουν το ένα μετά το άλλο και αναβάλλουν στο απώτερο μέλλον τη λήψη αποφάσεων και την ενημέρωση των πολιτών.

Στο Πατρών - Πύργου, πριν μήνες ανακάλυψαν ότι κάποιος Δήμος είχε ρίξει σκουπίδια. Αντί να τα μαζέψουν σταμάτησαν τη χρηματοδότηση και εξήγγειλαν ότι θα ακυρώσουν τις υπάρχουσες συμβάσεις, για να προχωρήσουν σε απευθείας ανάθεση με επέκταση της Παραχώρησης της Ολυμπίας οδού, που οι ίδιοι επί κυβέρνησης Σαμαρά έβγαλαν. Πως θα υλοποιήσουν αυτή την εκπληκτική διαδικασία, έξω από κάθε λογική νομιμότητας θα μας το πουν σε έξι μήνες όπως είπε ο Υπουργός Υποδομών.

Σε περίπτωση που δεν εγκριθεί από τις διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης (!!!!!!!!!), θα προχωρήσουν σε νέο διαγωνισμό για το σύνολο του τμήματος Πατρών - Πύργου.

Για τον διαγωνισμό του ηλεκτρονικού συστήματος αναλογικών διοδίων ελεύθερης διέλευσης, ο Υπουργός είπε ότι τον ακύρωσε το ΣΤΕ. Όμως η αλήθεια είναι ότι το ΣΤΕ δεν τον ακύρωσε, όπως αλήθεια είναι ότι οι παραχωρησιούχοι δεν θέλουν να υπάρχει ενιαίο ηλεκτρονικό σύστημα ελευθέρως ροής.

Την υπογειοποίηση του σιδηροδρόμου στην Πάτρα, εξήγγειλαν ότι θα τον ματαιώσουν. Αλλά ακόμη δεν έχουν πει τι θα κάνουν, πως και πότε.

Στον διαγωνισμό για το Θριάσειο, έδωσαν δύο παρατάσεις και τελικά κατάφεραν να βγει άγονος. Αρκούσαν οι δύο παρατάσεις για να βγει η χώρα εκτός χρονοδιαγραμμάτων και να διακινδυνεύουν να ζητηθούν από την ΕΕ επιστροφές χρημάτων για την μη λειτουργία ενός ολοκληρωμένου έργου.

Το βόρειο τμήμα του Ε65, με όλο τον φάκελο έτοιμο και σταλμένο στην ΕΕ, δεν τον παρακολουθεί κανείς, εδώ και οκτώ μήνες. Και έτσι κι αυτό παραπέμπεται στο μέλλον.

Τα αντιπλημμυρικά έργα στην Αττική και σε όλη τη χώρα, άλλα με ολοκληρωμένες διαγωνιστικές διαδικασίες, αλλά με διαγωνιστικές διαδικασίες σε εξέλιξη και άλλα ώριμα για ανάθεση ή δημοπράτηση αποτελούν μαύρο κουτί. Δεν υπάρχει καμία ενημέρωση.

Η υποθαλάσσια Σαλαμίνας, ένας διαγωνισμός σε εξέλιξη επίσης από την κυβέρνηση Αλέξη Τσίπρα, και με επίλυση πληθώρας θεμάτων πριν τις εκλογές, εδώ και οκτώ μήνες δεν έχει ανακοινωθεί οτιδήποτε.

Η Παραϊόνια μετά την απόφαση της Επιτροπής Προδικαστικών Προσφυγών, αφήνεται επίσης στο απώτερο μέλλον.

Το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης, μετά την τρίχρονη παράταση που πρωτόγνωρα έδωσε ο Πρωθυπουργός από την έκθεση της Θεσσαλονίκης αλλά και η τεχνική λύση απόσπασης των αρχαίων, που επίσης έδωσε ο Πρωθυπουργός, δρομολογήθηκε να μην ολοκληρωθεί ποτέ. Τουλάχιστον όσο παραμένει η ΝΔ στην κυβέρνηση. Έπρεπε να έχει ξεκινήσει ήδη η δοκιμαστική λειτουργία του, σύμφωνα με το δικό μας χρονοδιάγραμμα.

Το εμπορευματικό κέντρο Θεσσαλονίκης, στο στρατόπεδο Γκόνου, ένας διαγωνισμός σε εξέλιξη, επίσης εξαγγέλθηκε ότι θα γίνει ελεύθερη οικονομική ζώνη, αφήνοντας οκτώ μήνες τώρα την Βόρειο Ελλάδα με την απορία που θα γίνει και αν θα γίνει εμπορευματικό κέντρο.

Η παράκαμψη της Χαλκίδας, ένα έργο έτοιμο για δημοπράτηση, περιμένει στα συρτάρια του Υπουργείου οκτώ μήνες.

Τα σιδηροδρομικά έργα, έχουν βγει οριστικά από τους σχεδιασμούς και από τις

ανακοινώσεις της κυβέρνησης.

Ο διαγωνισμός προμήθειας και συντήρησης λεωφορείων για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη ακυρώθηκε, αντί να διορθωθούν οι παρατηρήσεις της Αρχής Προδικαστικών Προσφυγών. Η εξαγγελία για άμεση δημοπράτηση νέου, ξεπέρασε τον προσδιορισμό του άμεσου και έχει τεθεί σε αναμονή.

Και τέλος δύο διαγωνισμοί σε εξέλιξη που η κυβέρνηση εξήγγειλε ότι θα συνεχίσει και δεν θα ματαιώσει όπως τους προαναφερόμενους, το Καλαμάτα - Ριζόμυλος - Πύλος - Μεθώνη και η γραμμή 4 του ΜΕΤΡΟ Αθήνας εδώ και οκτώ μήνες δεν έχουν κάνει ένα βήμα ολοκλήρωσης.

Θα ήταν ανιαρό να συνεχίσω τον κατάλογο των έργων, που δεν δημοπρατούνται ενώ είναι ώριμα και με χρηματοδότηση, εξαγγέλλετε η ακύρωση τους ή παραπέμπονται στο μέλλον.

Δυστυχώς αυτή η τραγική κατάσταση δεν αφορά μόνο το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών.

Το Ελληνικό που θα ξεκινούσε σε μια εβδομάδα, αφού έφυγαν οι δύο κολοσσοί χρηματοδότησης (πρωτοφανές για έργο που πρόκειται να ξεκινήσει) και αφού ενημερωθήκαμε για δάνειο από τις ελληνικές τράπεζες ενός δις. περίπου, στέκεται ακίνητο.

Η απολιγνιτοποίηση εξαγγέλθηκε για το 2023 αλλά το σχέδιο θα το δώσει η κυβέρνηση τον Ιούνιο, όπως δήλωσαν οι Υπουργοί της, με την Δυτική Μακεδονία σε πλήρη απόγνωση για την θύελλα της ερημοποίησης της Περιφέρειας που ακολουθεί, από την πολιτική της Κυβέρνησης Μητσοτάκη.

Το ίδιο για μια σειρά από έργα σε όλα τα παραγωγικά υπουργεία.

Αυτή η αναβλητική κατάσταση είτε οφείλεται στον εγκλωβισμό της προηγούμενης ανεύθυνης αντιπολιτευτικής τακτικής της ΝΔ είτε οφείλεται σε επικοινωνιακή τακτική πρόωρων εκλογών είτε σε ανικανότητα είτε σε μεθοδεύσεις συμφερόντων είτε σε έλλειψη σχεδίου είναι καταστροφική για τη χώρα, για τους πολίτες, για τους άνεργους νέους μας, για τις τοπικές κοινωνίες και για τον τεχνικό κόσμο.

Οι οκτώ προηγούμενοι κρίσιμοι μήνες, πλήρους αδράνειας και η συνεχιζόμενη ακινησία, μπορεί να αποβεί μη αναστρέψιμη για μεγάλο μέρος του τεχνικού κόσμου, πολύ σύντομα.

Παρά ταύτα χαιρετίζω ότι ο Κώστας Καραμανλής υιοθέτησε την δική μας αρχή στις ομιλίες του: Τα έργα δεν ανήκουν σε καμία Κυβέρνηση, κανένα Υπουργό, Περιφερειάρχη ή Δήμαρχο. Ανήκουν στον μοναδικό του ιδιοκτήτη τον ελληνικό λαό,

που τα πληρώνει.

Να θυμίσω τη συνέχεια που εμείς πιστεύουμε και διακηρύσσουμε: Εμείς κρινόμαστε για την αποτελεσματικότητα, την διαφάνεια των διαδικασιών και το κόστος των υποδομών που πληρώνει ο Έλληνας πολίτης.

Χρήστος Σπίρτζης

Βουλευτής Ανατολικής Αττικής ΣΥΡΙΖΑ – Προοδευτική Συμμαχία,

πρώην Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών