

THE ECONOMIST

ΟΜΙΛΙΑ

CHRISTOS SPIRTZIS

**Minister of infrastructure and transport,
Greece**

**EASTMED INFRASTRUCTURE IN THE NEXT
DECADE**

**Is Greece on its way to becoming a major
regional hub?**

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 12 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2019

sound&visual 
κ.παπαθανασίου α.ε.

Ξάνθης 12 & Ποσειδώνος, 144 51, Μεταμόρφωση
T: 210 3805459 • praktika@soundandvisual.gr
www.soundandvisual.gr

**ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΝ - ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΟΠΤΙΚΟΑΚΟΥΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΣΥΝΕΔΡΙΩΝ & EVENT**

THE ECONOMIST

ΟΜΙΛΙΑ

CHRISTOS SPIRTZIS

Minister of infrastructure and transport, Greece

EASTMED INFRASTRUCTURE IN THE NEXT DECADE

Is Greece on its way to becoming a major regional hub?

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 12 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2019

Καλημέρα σε όλους. Κατ' αρχάς να ζητήσω από τους διοργανωτές να μη μετράει το πρώτο μέρος αυτό που θα πω στην ομιλία μου, γιατί θα ήθελα να μιλήσω για την καλεσμένη, την κα Violeta Bulc, την Επίτροπο Μεταφορών. Η Violeta είναι μια Επίτροπος που σε όποια χώρα κι αν πάει, θα τη δεχτούν με χαρά, με αγάπη, με δημιουργικές αναμνήσεις. Ήμουν ο πρώτος Υπουργός που συνάντησε όταν ανέλαβε το '15 με πλήθος προβλημάτων, λέγαμε και πριν ότι έχουμε μια φωτογραφία που με έχει αγκαλιάσει και δεν φαίνομαι...!

Είχαμε να αντιμετωπίσουμε εκτός από αυτό το πρόβλημα, προβλήματα σε εθνικό επίπεδο στην αεροπλοΐα, στις αερομεταφορές, πολύ σημαντικά στις καθυστερήσεις που είχαμε, στα έργα υποδομών, στη νομοθεσία, στην εναρμόνιση κοινοτικών οδηγιών και προτύπων και σε πολλά άλλα. Είχαμε να αντιμετωπίσουμε προβλήματα σε ευρωπαϊκό επίπεδο που αφορούσαν τη συνδεσιμότητα, τη διαλειτουργικότητα των δικτύων και των συστημάτων, την υλοποίηση των μεγάλων ευρωπαϊκών διαδρόμων, την οδική ασφάλεια, τις αερομεταφορές και πρέπει να αναγνωρίσουμε μετά από

τέσσερα χρόνια συνεργασίας, τρία πολύ σημαντικά χαρακτηριστικά σημεία της Violeta.

Το πρώτο είναι η ικανότητά της για σύνθεση διαφορετικών απόψεων, διαφορετικών πολιτικών. Το δεύτερο είναι η ζωντάνια και η εργατικότητα της που συμπαρέσυρε ένα πολύ μεγάλο μέρος του κόσμου των μεταφορών σε όλη την Ευρώπη και παρότρυνε για την υλοποίηση νέων υποδομών και συστημάτων. Και το τρίτο είναι η ανθρωπιά και η πραγματική φιλία που χτίσαμε αυτά τα χρόνια σε δύσκολες εποχές και οικονομικά και πολιτικά.

Δεν μπορώ να μην την ευχαριστήσω για τη στήριξή της στη χώρα μας και σε εμένα προσωπικά, σε μια σειρά από θέματα, όπως ήταν η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας η αναδιάρθρωσή της και ο δημόσιος χαρακτήρας της με τις ιδιαιτερότητες που έχουμε στη χώρα, οι μεγάλοι σιδηροδρομικοί διάδρομοι που σχεδιάστηκαν και έχουν πάρει το δρόμο τους, όπως ο διάδρομος 10 και το έργο «SEE to SEE» η σύνδεση της Μαύρης Θάλασσας με το Αιγαίο, το ηλεκτρονικό σύστημα διοδίων και πολλά άλλα.

Οπότε κα Επίτροπε, φίλη Violeta να σε ευχαριστήσουμε και διαζώσης.

Τώρα αρχίζει η ομιλία. Θα ήθελα να ευχαριστήσω για την πρόσκληση τους διοργανωτές και να πω ότι είναι πολύ σημαντικό για τη χώρα και τη ζητούμενη πλέον απόδοση εμπιστοσύνης στην ελληνικής οικονομίας η συνεχής παρουσία ενός εντύπου όπως είναι το Economist με παγκόσμια απήχηση, αναγνώριση και δημιουργική συμμετοχή στο πολιτικό και στο οικονομικό γίγνεσθαι.

Θα μπω κατ' ευθείαν στο θέμα, ποιο είναι το όραμά μας για τις μεταφορές, για τις υποδομές στη χώρα μας και στην περιοχή των Βαλκανίων και ποιος είναι ο ρόλος που μπορεί να διαδραματίσει η χώρα μας.

Θα μεταφερθούμε για δυο λεπτά στις Βρυξέλλες, όλοι έχετε πάει, θα θυμηθείτε τι γίνεται καθημερινά στο οδικό δίκτυο μεταξύ Βρυξελλών – Λουξεμβούργου, πόσα εκατομμύρια δηλαδή, πόσοι εκατοντάδες χιλιάδες πολίτες μετακινούνται κάθε μέρα το πρωί και επιστρέφουν στο Βέλγιο ή στις Βρυξέλλες μετά την εργασία τους, πόση ώρα κάνουμε για να πάμε από τις

Βρυξέλλες στο Παρίσι, στο Άμστερνταμ με ένα γρήγορο σιδηρόδρομο και με ασφάλεια, προφανώς με διαφορετικό γεωγραφικό ανάγλυφο πολύ πιο εύκολο αλλά με μια υποδομή που είναι ζηλευτή και να επιστρέψουμε εδώ στη γειτονιά μας και να δούμε πόση ώρα κάναμε από την Αθήνα μέχρι τη Θεσσαλονίκη, γιατί η Πάτρα είναι στόχος για τα επόμενα χρόνια, από τη Θεσσαλονίκη στα Σκόπια και το Βελιγράδι, από τη Θεσσαλονίκη στη Σόφια και στο Βουκουρέστι, από την Καβάλα που δεν είναι διασυνδεδεμένη και το λιμάνι μέχρι την Αλεξανδρούπολη, το Μπουργκάς, την Βάρνα και την Κωνσταντζα.

Θα δούμε, αν πάμε και πιο κοντά στα σύνορα των χωρών μικρότερες αποστάσεις, μικρότερα δίκτυα στις περιοχές που είναι κοντά στα σύνορα και μπορούσαν να διασυνδέσουν τις τοπικές κοινωνίες για να μην ερημωθούν είτε από δραστηριότητες, είτε από ανθρώπινο δυναμικό στα σύνορα της χώρας μας και αυτές που υπήρχαν σταμάτησαν να λειτουργούν.

Στόχος μας είναι να αποκτήσουν οι χώρες των Βαλκανίων τα ίδια χαρακτηριστικά συνεργασίας και μετακίνησης ανθρώπων και εμπορευμάτων όπως ακριβώς με τους ίδιους όρους, τις ίδιες συνθήκες που υπάρχουν στις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, να διέρχεστε δηλαδή τα σύνορα από τη μια χώρα στην άλλη και να μην καταλαβαίνεις που είναι.

Και αυτό το όραμα, αυτός ο στόχος πιστεύω ότι υπηρετείται με τον καλύτερο τρόπο μέσα από τη στενή συνεργασία με τις χώρες της βαλκανικής που μετέχουν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κυρίως όμως υπηρετείται με τη μεγάλη, με την ιστορική Συμφωνία των Πρεσπών που είναι και μια αχτίδα ελπίδας όχι μόνο για τα Βαλκάνια που αλλάζει το κλίμα, αλλά και για την Ευρώπη σε μια εποχή που και η Ακροδεξιά και ο εθνικισμός παίρνει κεφάλι, αυξάνεται.

Επιτέλους πρέπει οι βαλκανικές χώρες, οι βαλκανικοί λαοί να αξιοποιήσουν τη σπάνια γεωπολιτική τους θέση και αυτό δεν μπορεί να γίνει ούτε μια λογικές ψυχρού πολέμου δηλαδή τα βόρεια σύνορα της χώρας και ο κίνδυνος από βορρά, ούτε με άλλες λογικές που ιστορικά επικράτησαν στην περιοχή.

Για να το υλοποιήσουμε αυτό, για να γίνει η χώρα μας και τα Βαλκάνια ένα πολύ σημαντικό σημείο στις διεθνείς μεταφορές δηλαδή να

αποκτήσει η χώρα μας ενδοχώρα να μην είναι σαν νησί απομονωμένη για να υπάρχουν οι συνθήκες οι παλιές και να απευθυνόμαστε να φτάνουμε γρήγορα στην Κεντρική Ευρώπη, στη Ρωσία, στις Παραευξείνιες χώρες, θα πρέπει να γίνουν και να υλοποιηθούν οι υποδομές και να έχουμε μια άλλη, τελείως διαφορετική λογική συνεργασία.

Για να γίνει αυτό στη χώρα μας αυτό που έπρεπε να εγκαταλειφθεί πρώτο ήταν η παλιά λογική του κάνω δημόσια έργα, ή κάνω έργα γενικά, χωρίς σχέδιο. Έπρεπε να υπάρχει στρατηγικό σχέδιο και έπρεπε να υπάρχει ένα στρατηγικό σχέδιο υποδομών και μεταφορών, που δεν θα υπηρετούσε μόνο τον ευρωπαϊκό σχεδιασμό αλλά θα υπηρετούσε και τους εθνικούς στόχους.

Αυτό το σχέδιο μετά από πολλές επισκέψεις, συζητήσεις και διοργανώσεις αναπτυξιακών Συνεδρίων σε όλη τη χώρα όπου καταγράφηκαν οι ανάγκες και οι προτάσεις των τοπικών κοινωνιών, των παραγωγικών δυνάμεων πήρε σάρκα και οστά. Εκπονήθηκε μια μελέτη, ολοκληρώνεται αυτή την περίοδο η διαβούλευση για τα περιβαλλοντικά, στο στρατηγικό σχέδιο αυτό υπάρχει και προβλέπεται το μοντέλο και το σύστημα για τη συνεχή παρακολούθηση, προβλέπονται συγκεκριμένοι δείκτες παρακολούθησης.

Μέσα από αυτό το μοντέλο επιλέχθηκαν και ιεραρχήθηκαν οι υποδομές που πρέπει να υλοποιηθούν, το βέλτιστο σενάριο. Προβλέφθηκε η ομάδα συνεχούς παρακολούθησης, ιδρύθηκαν οι δομές στο Υπουργείο στρατηγικού σχεδιασμού, μεταφορών και υποδομών και σε λίγο καιρό που ολοκληρώνεται και η διαβούλευση και τα περιβαλλοντικά η χώρα επιτέλους θα ένα στρατηγικό σχέδιο μεταφορών και υποδομών όχι στη λογική τι τάζει μια Κυβέρνηση ή ένας Υπουργός, όχι στη λογική του να κάθονται πέντε σοφοί άνθρωποι και να παρουσιάζουν ένα σχέδιο υποδομών, αλλά στη λογική του να έχουμε υποδομές με συγκεκριμένους στόχους, να παρακολουθούμε αυτούς τους στόχους αν καλύπτονται και το σχέδιο φτάνει μέχρι το 2037, έχει ένα σταθμό το 2027 προκειμένου να επικαιροποιηθεί αν δεν έχουμε πιάσει τους στόχους. Είναι κάτι που έπρεπε να το έχουμε κάνει από τις αρχές της

δεκαετίας του '70 και πιο πριν από το 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο, αλλά ήταν άλλες και οι πολιτικές επιλογές και οι πολιτικές συνθήκες.

Για να δούμε όμως τι κάναμε αυτά τα χρόνια και τι έχουμε προχωρήσει. Δεν θα μιλήσω για τους αυτοκινητόδρομους τα ξέρετε πολύ καλά, ίσως και καλύτερα από εμένα, είναι οι εταιρείες εδώ που έχουν υλοποιήσει αυτά τα έργα και πως ξεπεράστηκαν τα προβλήματα που υπήρχαν.

Έχουμε όμως εκτός από τους αυτοκινητόδρομους την πιο κρίσιμη υποδομή που έπρεπε να έχει η χώρα και είναι ο σιδηρόδρομος. Άρα ο σιδηρόδρομος από την Πάτρα στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη και μετά στα βόρεια σύνορά μας, στην Ειδομένη και στον Προμαχώνα έπρεπε να υλοποιηθεί, ήταν αναγκαιότητα για τη χώρα μαζί με ένα ευρύ δίκτυο εμπορευματικών κέντρων.

Είμαι ιδιαίτερα χαρούμενος που μετά από πολλές δεκαετίες σήμερα κοινοποιήθηκε από τον ΟΣΕ ότι η Γραμμή από την Αθήνα μέχρι τη Θεσσαλονίκη είναι πλήρως ηλεκτροδοτούμενη.

Αγαπητή Violeta είχαμε πει όταν έρθεις μήπως κάναμε και το δρομολόγιο, δυστυχώς τουλάχιστον τρεις εταιρείες που βρίσκονται στο χώρο καθυστέρησαν 20 μέρες, οπότε θα γίνει... Μακάρι όλες οι καθυστερήσεις που έχουμε να είναι μόνο 20 ημερών. Θα τα πει και ο Γενικός Γραμματέας όταν μιλήσει.

Θα ήθελα να πω επίσης ολοκληρώθηκε μετά από πολλά χρόνια το εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο, τελείωσε ο διαγωνισμός για το Θριάσιο I, τελείωσε η υποδομή που δεν το περίμενε κανείς, κάτι σαν τους αυτοκινητόδρομους ήταν καμία 15ριά χρόνια περιμέναμε και ολοκληρώνεται και ο διαγωνισμός για την παραχώρηση της λειτουργίας του Θριάσιου II.

Είναι σε εξέλιξη ο διαγωνισμός για το εμπορευματικό κέντρο Θεσσαλονίκης στο στρατόπεδο Γκώνου και βέβαια προχωράνε η Συμφωνία με τη Βουλγαρία υλοποιείται, τον Ιούνιο θα υπογραφεί και θα κυρωθεί από τα δυο Κοινοβούλια οι Συμφωνίες για την ίδρυση κοινής εταιρείας Ελλάδας και Βουλγαρίας προκειμένου μια κοινή εταιρεία με την παρότρυνση της Violeta επιλέχθηκε αυτό το μοντέλο, να προχωρήσουν στην ωρίμανση των τμημάτων

που δεν είναι ώριμα, γιατί υπάρχουν αρκετά που είναι, στην υλοποίηση και στην λειτουργία του Θεσσαλονίκη – Καβάλα – Αλεξανδρούπολη – Μπουργκάς – Βάρνα – Ρουσό και στη συνέχεια θα μπορεί να μπει και η Ρουμανία.

Η δεύτερη κοινή εταιρεία που θα γίνει και υπογράφηκε η Συμφωνία πριν λίγες μέρες στην επίσκεψη που είχαμε στη Βόρεια Μακεδονία είναι με τη Βόρεια Μακεδονία και στη συνέχεια με τη Σερβία η ηλεκτροδοτούμενη Γραμμή Θεσσαλονίκη – Ειδομένη ολοκληρώθηκε, μένει να γίνει διπλή αν χρειάζεται και μένει να γίνει το υπόλοιπο τμήμα μέσα στη Βόρεια Μακεδονία και μέσα στη Σερβία.

Έχουμε ολοκληρώσει μια σειρά από σιδηροδρομικές υποδομές με τη συμφωνία των τοπικών κοινωνιών σε σχέση με τη σύνδεση του λιμανιού της Πάτρας ώστε να μην έχουμε και άλλου είδους κόστος, να μην διαιρεί ο σιδηρόδρομος την πόλη των Πατρών και βέβαια έχουμε αρκετούς οδικούς κάθετους άξονες για να υπηρετήσουμε το σχέδιο που σας είπα πριν.

Είναι καταπληκτικό να σκεφτεί κανείς ότι ο ελληνικός λαός έχει δώσει 6,5 με 7 δις για την κατασκευή της Εγνατίας Οδού, ένας υπέροχος δρόμος και αυτός ο υπέροχος δρόμος δεν συνδέεται ούτε με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, δεν συνδέεται με καμία αστική περιοχή, με καμία βιομηχανική περιοχή, με καμία τουριστική περιοχή και βέβαια δεν υπήρχε και προτεραιότητα να έχουμε πολλές κάθετες συνδέσεις με τους βόρειους γείτονές μας προκειμένου να υπηρετήσουμε το σχέδιο που είπα πριν και η Επίτροπος.

Δεν γίνεται δηλαδή να μην απευθύνεται η Ελλάδα στην φυσική της ενδοχώρα, τα Βαλκάνια και στις Παρευξινίες χώρες και δεν γίνεται η ενδοχώρα των Βαλκανίων να μην βρίσκει διέξοδο στο Αιγαίο μέσω των λιμανιών μας και μέσω των κοινών υποδομών που θα κάνουμε.

Τα έργα των υποδομών συμπληρώνονται με τους διαγωνισμούς που είναι σε εξέλιξη όπως είναι ο βόρειος οδικός άξονας Κρήτης, το οδικό δίκτυο, η παράκαμψη της Χαλκίδας, το Καλαμάτα – Ριζόμυλος – Πύλος – Μεθώνη, η σύνδεση του Αγρινίου, το Άκτιο Αμβρακία, η υποθαλάσσια της Σαλαμίνας και μια σειρά από έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη οι διαγωνιστικές διαδικασίες.

Και η πρότασή μας είναι ότι έχει γίνει μια τέτοια συζήτηση και με την Επιτροπο Ανταγωνισμού ότι τα υπόλοιπα μεγάλα τμήματα του οδικού δικτύου που δείχνουν τη διασυνδεσιμότητα που πρέπει να έχουμε, όπως είναι το Γιάννενα – Κακαβιά, όπως είναι Ηγουμενίτσα – Σαγιάδα, όπως είναι άλλα τμήματα του οδικού δικτύου μπορούν να γίνουν όπως έγιναν σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες με κανόνες διαφάνειας και προστατεύοντας τον ανταγωνισμό με επέκταση των πέντε παραχωρήσεων που έχουν ολοκληρωθεί.

Ταυτόχρονα όμως με τη μείωση των διοδίων που είναι τσουχτερά και για τους πολίτες και για την ανάπτυξη και βέβαια για τα απαραίτητα περιβαλλοντικά έργα που πρέπει να γίνουν και είχαν παραληφθεί. Είχαν δυστυχώς ακόμη και τα αντιπλημμυρικά δεν είχαν μπει μέσα στον σχεδιασμό των αυτοκινητοδρόμων.

Και βέβαια όπως είπε και η Violeta πρέπει να δούμε το θέμα των πράσινων μεταφορών. Οι πράσινες μεταφορές είναι κυρίως τα Μέσα σταθερής τροχιάς και γι' αυτό τον λόγο τελειώνει τους επόμενους μήνες ο διαγωνισμός για την Γραμμή 4 του Μετρό την πρώτη φάση, ολοκληρώνεται το Μετρό της Θεσσαλονίκης και ξεκινάμε την επέκταση για τις δυτικές συνοικίες, ολοκληρώνεται και η επέκταση για Καλαμαριά και βέβαια πρέπει να δούμε στη συνέχεια -βλέπω εδώ και τον κ. Καλτσά από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα- τη φάση II για τη Γραμμή 4 του Μετρό ώστε από την Κατεχάκη να πάει βορειότερα.

Προφανώς πράσινες μεταφορές είναι τα ηλεκτρικά λεωφορεία, αλλά εκεί εκτός από την προμήθεια που με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα βγαίνει ο διαγωνισμός και έχει και μια πρωτοτυπία. Δηλαδή τα επόμενα χρόνια τη συντήρηση και τα ανταλλακτικά θα την καλύπτουμε μέσα από το διαγωνισμό της προμήθειας των λεωφορείων για να μην έχουμε άλλες γκρίζες Ζώνες στους Οργανισμούς των αστικών συγκοινωνιών, αλλά για να κάνουμε μια ευρεία εφαρμογή ηλεκτρικών οχημάτων στη χώρα, αγαπητή Violeta, πρέπει και χώρες του Νότου ή μικρότερες χώρες όπως είναι η Ελλάδα και αυτός είναι ο δικός μας στόχος να έχουν και ένα κομμάτι της παραγωγής. Διότι δεν μπορεί οι μικρότερες χώρες και ο Νότος να είναι μόνο χώρες που θα

δανείζονται και θα καταναλώνουν. Πρέπει να σταθούμε και στα δικά μας πόδια.

Αυτό σημαίνει ότι πρέπει κάποια στιγμή το ευρωπαϊκό παραγόμενο προϊόν να μην συγκεντρώνεται στις χώρες του Βορρά και στην Άπω Ανατολή για να κερδοσκοπούν κάποιοι. Πρέπει να μπουν και να μεταφερθούν παραγωγικές δομές και στις δικές μας χώρες και αυτός είναι ο στόχος.

Ο επόμενος στόχος που σχετίζεται με τις διασυνοριακές συνεργασίες υπηρετείται μέσα από το ηλεκτρονικό αναλογικό σύστημα διοδίων ελευθέρας ροής, άρα θα βρεθούμε σε μεγάλη χαρά να μην σταματάμε κάθε 30-40 χλμ., να έχουμε ψηφιακές υπηρεσίες σε όλους τους αυτοκινητόδρομους που σήμερα δεν έχουμε ούτε σήμα για το κινητό μας και για τα data. Να συνδυάσουμε το ηλεκτρονικό σύστημα διοδίων με τον ψηφιακό ταχογράφο προκειμένου να έχουμε ασφάλεια στους δρόμους αλλά και σωστή επιτήρηση και κυρίως να έχουμε κοινές βάσεις με τις βαλκανικές χώρες για να ξέρουμε όλοι ποια βαριά οχήματα μπαίνουν από την Ασία, που πηγαίνουν. Να μην έχουμε καθυστερήσεις στα σύνορα, να είναι διαλειτουργικά και τα συστήματα και οι βάσεις δεδομένων.

Αλλά πως θα τα κάνουμε αγαπητές φίλες και φίλοι όλα αυτά όταν δεν μπορούσαμε να κάνουμε ούτε διμερή συνάντηση με την ΠΓΔΜ, δηλαδή την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας; Πως θα μπορούσαμε να προβλέψουμε ή να έχουμε μια Συμφωνία που δεν θα έχουμε πολλές ώρες καθυστέρησης στα σύνορά μας στο σιδηρόδρομο, όταν δεν μπορούσαμε να έχουμε ούτε διμερή Συμφωνία με το γειτονικό φίλο λαό;

Και το λέω αυτό, για να αντιληφθούμε τι σημαίνει η Συμφωνία των Πρεσπών και πως βγάζει τη χώρα μας από την απομόνωση και στο χώρο των μεταφορών και στο χώρο των υποδομών και σε πολλούς άλλους τομείς και στην ενέργεια και σε όλα τα υπόλοιπα.

Τρίτος τομέας είναι η οδική ασφάλεια. Πάλι με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα, το Υπουργείο Οικονομίας έχει διαπραγματευτεί για 500 εκατομμύρια ευρώ που θα είναι στη βελτίωση εκατοντάδων σημείων σε όλο το οδικό δίκτυο

της χώρας όχι στις εθνικές οδούς που έχουμε παρατηρήσει πραγματικά απίστευτη μείωση των θανατηφόρων και των βαριών ατυχημάτων.

Τώρα πρέπει να βελτιώσουμε τις υποδομές και την οδική ασφάλεια στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο και παράλληλα να προχωρήσουμε αυτά που έχουμε κάνει, μια σειρά από δράσεις όπως είναι η αλλαγή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως είναι η αλλαγή και η εγκαινίαση για την παιδεία της οδικής ασφάλειας το πώς συμπεριφερόμαστε.

Υπάρχουν και έγιναν πλατφόρμες εκπαιδευτική ύλη για όλες τις τάξεις του Δημοτικού και μπαίνει στα σχολεία σε όλες τις τάξεις, την ενημέρωση και μια σειρά από άλλες δράσεις, για να πιάσουμε όχι αυτό που έχει βάλει στόχο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να μειώσουμε κατά 50% τα ατυχήματα μέχρι το '20, να μπορέσουμε να βελτιώσουμε ακόμη περισσότερο - έχουμε πολύ μεγάλα περιθώρια ειδικά από την οδική μας συμπεριφορά σαν λαός- δραστικά όλο αυτό το φόρο αίματος που πληρώνει η χώρα και οι Έλληνες.

Επειδή τα έργα -αυτό δεν θα κουραστούμε να το λέμε- δεν ανήκουν σε κανέναν Υπουργό σε καμία Κυβέρνηση σε κανέναν Περιφερειάρχη, ανήκουν μόνο στον ελληνικό λαό που τα πληρώνει, θα ήθελα και πιστεύω ότι αυτό το στρατηγικό σχεδιασμό να τον υπηρετήσουμε και να τον στηρίξουμε και να τον υπηρετήσουμε για να τον υλοποιήσουμε σύντομα όλοι, είτε είναι άνθρωποι που είναι στην αγορά και είναι στελέχη εταιρειών, είτε είναι πολιτικά πρόσωπα και πολιτικές δυνάμεις, είναι ένας ευρωπαϊκός σχεδιασμός προσαρμοσμένος στο εθνικό συμφέρον και σε μια άλλη εποχή για τα Βαλκάνια, σε μια εποχή συνεργασίας και συνανάπτυξης μέσω των μεταφορών και των υποδομών.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.