



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ**

Αθήνα, 4 Ιανουαρίου 2019

Συνέντευξη του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κ Χρήστου Σπίρτζη στον ραδιοφωνικό σταθμό «Στο Κόκκινο» και στο δημοσιογράφο Στάθη Σχινά

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Καλή χρονιά κύριε Υπουργέ.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Καλή χρονιά. Χρόνια πολλά σε όλους. Και είναι βέβαιο ότι το 2019 θα είναι μία καλύτερη χρονιά για όλους, για την ελληνικό λαό. Οπότε να ευχηθούμε με υγεία και με αισιοδοξία πλέον να έρθει και να ολοκληρωθεί αυτή η χρονιά, θα είναι καλύτερη.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Είθε, να είναι μία χρονιά καλή για όλους. Κύριε Σπίρτζη, συζητούσαμε πριν από λίγο με τον Κώστα Μπαξεβάνη το θέμα των εξελίξεων στο μέτωπο Novartis, αλλά δεν ξέρω αν θέλετε να σχολιάσετε κάτι και εσείς, γιατί είναι θέμα της επικαιρότητας και είστε βέβαιοι πάντα και πέρα από Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών και πολιτικό ον. Αλλά δεν ξέρω αν θέλετε, αν δεν θέλετε να περάσουμε στα θέματα τα σχετιζόμενα με την αρμοδιότητά σας...

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Κύριε Σχινά αυτό που είναι μόνιμη πρακτική της αντιπολίτευσης είναι να στρεβλώνει τα πάντα. Οπότε για μία φορά ακόμη ζούμε για οποιαδήποτε ενέργεια ή έχει προχωρήσει η Δικαιοσύνη ή οποιαδήποτε ενέργεια θέλει να καταγγείλει ή να καταδικάσει η Νέα Δημοκρατία και η αντιπολίτευση, μάλιστα προχωρώντας σε κριτική που ακυρώνει προηγούμενες αναφορές της και εξαγγελίες της. Το κάνει σε όλα τα πράγματα, είναι τρομερό αυτό που κάνουν. Και δεν το κάνουν μόνο στη συγκεκριμένη υπόθεση, δεν το κάνουν μόνο για τη Novartis. Δεν ακυρώνουν

μόνο τον εαυτό τους, που έλεγαν ότι όλα αυτά με τους μάρτυρες με τις κουκούλες με τις αποκαλύψεις, θυμάστε, έχουν κατασκευαστεί από την κυβέρνηση και από το Μαξίμου, και τώρα αποκαλύπτεται ότι είναι δικοί τους άνθρωποι, και σύμβουλοί τους μάλιστα, αυτοί που ήταν προστατευόμενοι μάρτυρες. Προφανώς η Νέα Δημοκρατία και όχι μόνο η Νέα Δημοκρατία και όσοι θέλουν να συνεργάζονται με τη Νέα Δημοκρατία, κινούνται σε μία άλλη λογική από αυτή που θέλει ο ελληνικός λαός και θέλει και η χώρα να κινηθεί. Είναι του να κουκουλωθούν τα πάντα, να μην ασχολείται κανείς με το τι έγινε, να μην ασχολείται κανείς με το τι πρέπει να γίνει. Μάλλον ο στόχος τους είναι αυτός που είπε πριν λίγες μέρες ο κ Σημίτης: η επιστροφή στο μνημόνιο.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Ναι ο κύριος Σημίτης προέβλεψε και ότι η χώρα δεν θα βγει στις αγορές, αλλά νομίζω ότι θα υπάρξει μία δυσάρεστη έκπληξη για τον κύριο Σημίτη και όσους υποστηρίζουν αυτά, το επόμενο δεκαήμερο, δεκαπενθήμερο το πολύ. Αλλά για αυτό θα μιλήσουμε μία άλλη φορά. Να έρθουμε λίγο και στο κομμάτι των δικό σας αρμοδιοτήτων. Λίγο πριν τα Χριστούγεννα, μέσα στις μέρες των γιορτών, ήσασταν μαζί με τον Πρωθυπουργό τον Αλέξη τον Τσίπρα σε μία επίσκεψη, σε μία επιθεώρηση του έργου του Μετρό στη Θεσσαλονίκη, και ήσασταν παρόντες στον πρώτο σταθμό που ολοκληρώθηκε περίπου και ο οποίος έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον γιατί συνδυάζει ακριβώς μία σύγχρονη υποδομή...

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Μας κατήγγειλαν και για αυτό.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Εκεί λοιπόν είδα, νομίζω παλιό επί Νέας Δημοκρατίας Γενικό Γραμματέα Μεταφορών, (δεν θυμάμαι καλά αν ήταν αυτή η ιδιότητα του), να καταγγέλλει ότι το έργο λέει έχει καθυστερήσει και γίνονται εγκαίνια σε μακέτες. Δεν του άρεσε αυτό το οποίο έγινε, θεώρησε ότι είναι ψευδής η αναφορά ιδίως του Πρωθυπουργού ότι το έργο σε μεγάλο ποσοστό έχει ολοκληρωθεί και ότι θα ξεκινήσει μέσα στο 2019. Προσπαθώ να θυμηθώ το όνομά του, ομολογώ ότι δεν τον θυμάμαι αλλά υπήρξαν...

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Μιλάτε για το Γενικό Γραμματέα Υποδομών τον κύριο Σιμόπουλο.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Ακριβώς, σας ευχαριστώ πάρα πολύ που με βοηθήσατε να το θυμηθώ.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Δεν είναι μόνο ο κύριος Σιμόπουλος, είναι η Νέα Δημοκρατία Θεσσαλονίκης, είναι ο κύριος Καλαφάτης που είναι πρώην Υπουργός, είναι ο

κύριος Μανιάτης και το ΚΙΝΑΛ. Δυστυχώς, είναι μία σειρά από ανθρώπους, οι οποίοι υπηρέτησαν σε υπουργικούς θώκους, σε κρίσιμους θώκους στη χώρα και την υπηρέτησαν με τόσο καλό τρόπο ώστε τα δύο αυτά κόμματα και τα στελέχη τους από το 1986 μέχρι το 2015 κατάφεραν να υλοποιήσουν το 33% του έργου. Και μάλιστα για αυτό το 33% όπως ανέφερε και ο Πρωθυπουργός στην ομιλία του να αφήσουν διεκδικήσεις από τους εργολάβους, μεγαλύτερες από ότι ήταν το σύνολο του έργου. Το συνολικό, το συμβατικό τίμημα ήταν 900 εκατομμύρια ευρώ και οι διεκδικούμενες αποζημιώσεις από την κοινοπραξία εργοληπτών ήταν 1,1 δις για το 33% του έργου. Αυτό δείχνει πολλά πράγματα κύριε Σχινά.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Τώρα που βρίσκεται το έργο;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Το έργο βρίσκεται στο 95%

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Άρα θα ξεκινήσουν οι δοκιμαστικές διαδρομές, είναι θέμα χρόνου πλέον; Δηλαδή όταν λέω θέμα χρόνου εννοώ θα γίνει μέσα στο 2019;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ναι, ναι. Μέσα στο 2019 θα γίνει. Μέσα στο 2019 ολοκληρώνεται το 100% του έργου, ολοκληρώνονται τα ηλεκτρονικά συστήματα, γιατί είναι το πρώτο Μετρό στη χώρα, που γίνεται χωρίς οδηγό και τα ηλεκτρονικά συστήματα και το έργο είναι πολύ υψηλής τεχνολογίας, επομένως απαιτούνται και αρκετοί μήνες δοκιμαστικής λειτουργίας για να υπάρχει ένα έργο, που θα λειτουργεί με ασφάλεια και για τον πολίτη και για τις εγκαταστάσεις. Άρα μέσα στη χρονιά, μετά τα ηλεκτρονικά συστήματα έρχεται ειδικό software που ρυθμίζει την κυκλοφορία και πριν από αυτό έρχονται οι συρμοί, οι οποίοι θα μπουν επιτέλους, στο Μετρό της Θεσσαλονίκης μετά από 30 χρόνια και θα ξεκινήσει η δοκιμαστική λειτουργία. Το 2020 θα δοθεί το Μετρό στους Θεσσαλονικείς για χρήση και τρεις μήνες αργότερα θα δοθεί η επέκταση, για Καλαμαριά.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Άρα, θεωρείται πια δεδομένο ότι το 2019 ξεκινάει το Μετρό ;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Το έργο τελειώνει το 2019 και αυτό έχει ταραξεί πάρα πολύ, όσους όλες αυτές τις δεκαετίες έταζαν στη Θεσσαλονίκη, σε μία πόλη που την είχαν καταντήσει λαμαρινούπολη, ότι θα ολοκλήρωναν το έργο.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κύριε Σπίρτζη, προσωπικά ως οικονομικός συντάκτης, ακούω από τις αρχές της δεκαετίας του '90 ότι γίνεται το Μετρό στη

Θεσσαλονίκη, όταν περίπου ξεκινούσε και το Μετρό της Αθήνας. Λοιπόν είμαστε τώρα, 28 χρόνια μετά, τα δύο τελευταία χρόνια φουλάρανε οι μηχανές από ότι γνωρίζουν όλοι. Τώρα για την πλευρά της αντιπολίτευσης, το σχόλιο στους ακροατές μας...

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Δεν γίνεται σε 30 χρόνια να έχουν ολοκληρώσει το 33% του έργου. Και σε αυτή την κατάσταση και το έργο και η πόλη. Η ταλαιπωρία των πολιτών και τα προβλήματα στην αγορά και μία απαξίωση, που υπήρχε μέσα από αυτό το έργο και στην πολιτιστική κληρονομιά αυτής της πόλης, γιατί είχε διαιρεθεί η τοπική κοινωνία, για το τι θα γίνει με τα αρχαία.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Τώρα τα αρχαία θα είναι σε χώρο, στο σταθμό μέσα σε βιτρίνες; Κάτι ανάλογο με αυτό που έχει γίνει στην Αθήνα φαντάζομαι σε σταθμούς που βρέθηκαν αρχαία.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Όχι, όχι. Στη Θεσσαλονίκη έχουμε ευρήματα σπάνια, έχουμε βρει ένα τμήμα της αρχαίας Εγνατίας και μάλιστα ένα εύρημα πολύ ιδιαίτερο. Η πρόταση που υπήρχε από τον κύριο Σιμόπουλο, που τον αναφέρατε, την Αττικό Μετρό και ένα μέρος, αν θέλετε, των υπηρεσιών, ήταν αυτά τα αρχαία να βγούνε από το συγκεκριμένο σημείο που βρέθηκαν και να εκθέτονται ξεχωριστά. Αυτό είχε διαιρέσει την πόλη. Εμείς προχωρήσαμε σε μία τεχνική λύση που κάποιος που επισκέπτεται το Μετρό, γιατί είναι αρκετά μεγάλος ο χώρος και η ανασκαφή που έχει γίνει, θα βλέπει αυτά τα αρχαία, κάποιος που θέλει να επισκεφτεί την ανάδειξη του τμήματος της Εγνατίας και ότι άλλο έχει βρεθεί σε αυτή την περιοχή θα μπορεί να το επισκέπτεται και να αποτελέσει ένα τοπόσημο αυτός ο αρχαιολογικός πλούτος που βρέθηκε μέσω των ανασκαφών και του έργου του Μετρό. Άρα θα υπάρχει μία συνύπαρξη και ενός έργου πολύ υψηλής τεχνολογίας, μιας μεγάλης υποδομής, αλλά και της πολιτιστικής μας κληρονομιάς.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Με σεβασμό των ευρημάτων και της παράδοσης της πόλης. Για να περάσουμε τώρα στη στόχευσή σας για το 2019, για τις υπόλοιπες υποδομές. Το 2017 και 2018 ολοκληρώθηκαν αρκετοί οδικοί άξονες ή το μεγαλύτερο κομμάτι τους δημιουργώντας ένα εντελώς διαφορετικό χάρτη μεταφοράς ανθρώπων αλλά και εμπορευμάτων. Είναι γεγονός ότι περιοχές σαν την Ήπειρο για παράδειγμα σαν τη Δυτική Ελλάδα, στο κομμάτι που αφορά βέβαια την Ήπειρο και τη Στερεά, μπήκαν στο χαρτί

και τον τουριστικό με τις νέες υποδομές. Τώρα για το 2019 ποιες είναι οι προτεραιότητες;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ο στόχος μας είναι μέχρι το τέλος του 2019 να είναι συμβασιοποιημένες, (ξεκινούν νέες δημόσιες συμβάσεις), πάνω από 9 δισεκατομμύρια ευρώ. Το πρώτο εξάμηνο πιστεύω ότι θα καταφέρουμε να υπερβαίνουμε τα 6 δισεκατομμύρια. Ήδη, έχει εγκριθεί από το Κοινοβούλιο το Νότιο Τμήμα του Ε65, τις πρώτες ημέρες του Ιανουαρίου στέλνουμε για κύρωση τη σύμβαση για το αεροδρόμιο στο Καστέλι, έχει εγκριθεί από την Βουλή η σύμβαση για το Θριάσιο Πεδίο και ακολουθούν οι έξι από τις οκτώ διαγωνιστικές διαδικασίες για το Πάτρα – Πύργος, που θα ενημερωθεί η αρμόδια Επιτροπή του Κοινοβουλίου. Ακολουθεί το τμήμα και ο διαγωνισμός από τον Πύργο μέχρι το Καλό Νερό και μετά από το Καλό Νερό μέχρι την Τσακώνα. Η προτεραιότητα μας είναι για τις τρεις διαγωνιστικές διαδικασίες, οι δύο βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη, του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης. Είναι ένα έργο πνοής για την Κρήτη, ένα έργο που θα σταματήσει τον βαρύ φόρο αίματος που πληρώνουν οι Κρητικοί και οι επισκέπτες στο νησί. Δυστυχώς, είναι ένας δρόμος ο οποίος και κίνηση έχει και μη κατάλληλες προδιαγραφές για τον κυκλοφοριακό φόρτο που έχει. Από εκεί και πέρα υπάρχει σε εξέλιξη ο διαγωνισμός για το αναλογικό ηλεκτρονικό σύστημα διοδίων...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Η περιβόητη χιλιομετρική χρέωση πότε θα αρχίσει να εφαρμόζεται κ. Υπουργέ;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ο διαγωνισμός θα τελειώσει Απρίλιο με Μάιο και στη συνέχεια χρειάζεται 12 έως 18 μήνες για να εγκατασταθεί, για να είναι σε πλήρη εφαρμογή...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Άρα μιλάμε για αρχές, μέσα του 2020 να είναι σε πλήρη εφαρμογή στο Εθνικό οδικό δίκτυο...

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Και σε κάποιους αυτοκινητόδρομους μπορεί να ολοκληρωθεί νωρίτερα, γιατί οι υποδομές και ο τρόπος που έχουν γίνει οι οδικοί άξονες συνάδει, αν θέλετε, με έναν τέτοιου είδους σχεδιασμό. Είναι πιο εύκολο. Αυτό είναι μία δική μας δέσμευση, που συμβάλει στην μείωση των διοδίων. Είναι προαπαιτούμενο να έχεις τέτοιου είδους ηλεκτρονικά συστήματα, που σου επιτρέπουν και καλύτερη εξυπηρέτηση και ασφάλεια προς τους πολίτες, μιας και στους δρόμους δεν θα υπάρχουν αυτοί οι σταθμοί που βλέπουμε τώρα, που σταματάμε κάθε 50 χιλιόμετρα...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Είναι και πολλά, είναι και ακριβά πάντως τα διόδια κ. Υπουργέ. Αν θέλει κανείς να πάει μέχρι την Καλαμάτα, μέχρι την Θεσσαλονίκη θέλει 40 με 50 ευρώ αλέ-ρετούρ , ίσως και παραπάνω...

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Είναι προφανές, ότι είναι υψηλά τα διόδια. Και είναι προφανές και γι' αυτό μας έχει καταγγείλει η Νέα Δημοκρατία, ότι είναι υψηλά τα διόδια σε συμβάσεις τις οποίες εκείνη έκανε...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Τα διόδια εισπράττονται από τους παραχωρησιούχους έτσι δεν είναι ;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Και μπαίνουν από τους παραχωρησιούχους . Καθορίζονται από αυτούς...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ : Ήταν καθορισμένα από τις παλιές συμβάσεις, αν καταλαβαίνω καλά ;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Βεβαίως, βεβαίως. Ο στόχος λοιπόν είναι να μπορέσουμε να έχουμε ένα ηλεκτρονικό σύστημα, που θα είναι δίκαιο από την μία πλευρά, από την άλλη να μπορέσουμε να εντάξουμε τμήματα των οδικών αξόνων στο δίκτυο που επί της ουσίας θα πριμοδοτούν, θα χρηματοδοτούν την μείωση των διοδίων στον πολίτη. Αυτός είναι ο δικός μας στόχος. Και αυτό μπορεί να γίνει μόνο με ένα ολοκληρωμένο σύστημα σε ολόκληρη την χώρα .

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Είπατε για τις οδικές υποδομές, για το Θριάσιο που είναι μία γενικότερη υποδομή στον τομέα των μεταφορών, των logistics και αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο κυρίως , το αεροδρόμιο στο Καστέλι για άλλες υποδομές...

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Άλλες υποδομές είναι τα εμπορευματικά κέντρα στην υπόλοιπη Ελλάδα, τρέχει ο διαγωνισμός για το αντίστοιχο εμπορευματικό κέντρο στη Θεσσαλονίκη, στο στρατόπεδο Γκόνου και ακολουθεί το εμπορευματικό κέντρο σε όλα τα λιμάνια της χώρας, δηλαδή στον Έβρο, στην Καβάλα, στην Ηγουμενίτσα, στο Βόλο, στην Πάτρα και στη Λάρισα. Και είναι τα σιδηροδρομικά έργα, όπως ξέρετε σε λίγες μέρες ολοκληρώνεται η διπλή σιδηροδρομική ηλεκτροδοτούμενη γραμμή από την Αθήνα μέχρι τη Θεσσαλονίκη, είναι κι αυτό, αν θέλετε τη γνώμη μου, ένα έργο που έπρεπε όχι απλά να γίνει πριν από δεκαετίες, είναι το πρώτο έργο που έπρεπε να γίνει πριν από δεκαετίες...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Πότε δηλαδή θα μπορεί να γίνεται χρήση της διπλής ηλεκτροκινούμενης γραμμής, σε καθημερινή βάση χωρίς προβλήματα;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Η εκτίμησή μου είναι, γιατί υπήρχαν τεχνικά προβλήματα σε δύο σημεία, κυρίως σε μια γέφυρα πολύ υψηλής τεχνολογίας, η οποία είναι πάνω σε σεισμικό ρήγμα, στη Φθιώτιδα, έχουμε λοιπόν ξεπεράσει τα προβλήματα, άρα εκτιμούμε ότι 15 Ιανουαρίου θα μπορεί με ηλεκτροκίνηση...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Α τόσο κοντά...

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ναι, είπα τις επόμενες ημέρες. Ένα τρένο θα μπορεί με ηλεκτροκίνηση να ξεκινήσει από την Αθήνα για να πάει στη Θεσσαλονίκη, σε ένα μικρό τμήμα θα είναι μονή η γραμμή, ηλεκτροδοτούμενη γραμμή, θα είναι διπλή αλλά δεν θα είναι ηλεκτροδοτούμενη. Για αυτό το μικρό τμήμα, στις 30 Ιανουαρίου ή αρχές Φλεβάρη θα έχει ολοκληρωθεί και η δεύτερη γραμμή. Αυτό είναι ένα έργο, που όλοι καταλαβαίνουμε ότι, αλλάζει τον χάρτη και των εμπορευματικών μεταφορών αλλά και των επιβατικών μεταφορών. Επίσης τις επόμενες ημέρες ολοκληρώνεται η ηλεκτροδοτούμενη γραμμή από την Θεσσαλονίκη μέχρι την Ειδομένη και προχωρούν τα έργα από την Αθήνα, την Κόρινθο μέχρι το Ρίο, στη συνέχεια...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Αυτό αφορά και τον Προαστιακό...

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Βέβαια αφορά και τον Προαστιακό.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Μάλιστα.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Και στη Θεσσαλονίκη και στην Αθήνα.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Μέχρι το Ρίο θα φτάσει ο Προαστιακός δηλαδή.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ο Προαστιακός θα φτάσει μέχρι την Πάτρα.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Μέχρι την Πάτρα, μάλιστα.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Τα έργα που γίνονται αυτή τη στιγμή...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Αυτό θα γίνει μέσα στο 2019;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Μέσα στο 2019 πιστεύουμε ότι θα έχουμε ολοκληρώσει ένα τμήμα πριν το Ρίο, μέσα στο 2019 θα ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός από το Ρίο μέχρι τον Άγιο Διονύσιο και στη συνέχεια από τον Άγιο Διονύσιο μέχρι το νέο λιμάνι της Πάτρας, που το μεγαλύτερο τμήμα αυτής της υποδομής στις αστικές περιοχές της Πάτρας θα είναι υπόγειο.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κι επειδή έχουμε ένα σωρό ερωτήματα για το πότε ο Προαστιακός θα φτάσει στο Αίγιο, φαντάζομαι από αυτά που λέτε θα έχει φτάσει πολύ νωρίτερα στο Αίγιο από ότι θα φτάσει στο Ρίο.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Προφανώς.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Θα φτάσει μέσα στο 2019 δηλαδή;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Το Αίγιο είναι θέμα λίγων μηνών η υποδομή να ολοκληρωθεί. Και θα μένει μόνο η ηλεκτροδότηση και η σήμανση της γραμμής. Ξέρετε κ. Σχοινά στους σιδηροδρόμους είχαμε ένα μεγάλο πρόβλημα, ήταν πολλά έργα για τη σήμανση για τους αυτοματισμούς που είχαν ολοκληρωθεί το 2006, δεν είχαν παραληφθεί από τον ΟΣΕ...

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Και με αυτό να τελειώσουμε γιατί δεν έχουμε κι άλλο χρόνο.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Δεν είχαν παραληφθεί, δεν τα είχε δώσει δηλαδή επίσημα η ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ και στο ενδιάμεσο αυτά τα συστήματα λεηλατήθηκαν, κλάπηκε μέρος τους και δεν μπορεί να λειτουργήσουν. Είναι τραγικό.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για αυτή την πολύ ενδιαφέρουσα συζήτηση και για το πώς ξεδιπλώσατε το χάρτη των νέων υποδομών, που θα προχωρήσουν και θα ολοκληρωθούν μέσα στο 2019...

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Φαντάζομαι θα μας καταγγείλει η ΝΔ και για αυτό ε;

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Αυτό είναι δικό σας πρόβλημα.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Πρόβλεψη είναι.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κύριε Σπίρτζη σας ευχαριστώ πολύ, καλή χρονιά, να είστε καλά.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Καλή χρονιά κύριε Σχοινά.