

Κώστας Σημίτης (1936-) Ο εκσυγχρονιστής πρωθυπουργός

Σειρά Άρθρων με τους Μακροβιότερους Πρωθυπουργούς της Ελλάδος

Μέρος δεύτερο Τα επιτεύγματα του Κώστα Σημίτη

Του Γεωργίου Μπόνου

Η ακριβής καταγραφή, παρουσίαση και απόδοση στην ιστορία του πλούσιου και σημαντικού έργου που άφησε πίσω του ο Κώστας Σημίτης αποτελεί δύσκολο εγχείρημα. Γιατί τα επιτελεσθέντα έργα που πραγματοποιήθηκαν στο πρόσφατο παρελθόν και η πραγματική αποτίμησή τους από τους ιστορικούς και ερευνητές δεν έχουν ακόμη μελετηθεί και εκτιμηθεί δεόντως. Ο μελετητής ή ο ερευνητής, που προσπαθεί να ασχοληθεί με το εγχείρημα της καταγραφής ενός τόσο πλούσιου και μεγάλου έργου που αναφέρεται στην συνεχόμενη δετή διακυβέρνηση της χώρα από τον Κώστα Σημίτη (1996-2004) είναι και δύσκολο και παρακινδυνευμένο. Το πρόσφατο παρελθόν με δυσκολία αποτιμάται. Όμως στη συνείδηση του ελληνικού λαού έχουν εντυπωθεί στη μνήμη του ζωντανά και η κοινωνία, όσο περνάει ο καιρός, εκτιμά και συγκρίνει τη μεγάλη προσφορά του. Η ζωντανή ιστορία αφήνει στη συνείδηση των πολιτών καθαρές μνήμες. Πέραν αυτών τα πολλά και μεγάλα έργα, όπως θα καταγράψουμε στη συνέχεια, αποτελούν βάλσαμο στα χρόνια της μίζερίας. Πριν προχωρήσω στην καταγραφή οφείλω να σημειώσω ότι ορισμένα μεγάλα έργα είναι διαχρονικά και η αξιολόγησή τους προσφορά δύσκολη. Όμως καταγράφονται και πιστώνονται στην δετή περίοδο, όσα εκτελέστηκαν πάνω από το 70% του συνολικού έργου ή χιλιομετρικά π.χ. η Εγνατία οδός. Στις 30.5.2009 το έργο ολοκληρώθηκε (Ηγουμενίτσα-Κήποι) μήκους 670 χιλ. Στα εγκαίνια, κατά δήλωση του αρμόδιου υπουργού (Σουφλιά) κατά την περίοδο Σημίτη είχε κατασκευασθεί το 47% του έργου.

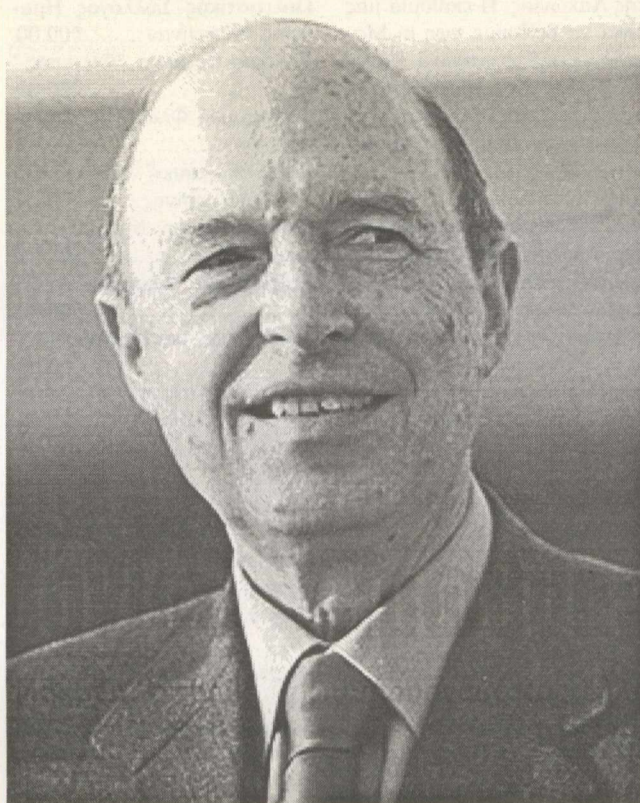
Ύστερα από προσωπική έρευνα και από τη διασταύρωση πληροφοριών και πηγών κατέληξα στην καταγραφή των επιτευγμάτων ώστε να ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Κλείνω το προεισαγωγικό αυτό σημείωμα με μια ήρεμη και νηφάλια φωνή του τέως Προέδρου της Δημοκρατίας Κωστή Στεφανόπουλου. Με μια επίσημη, σοβαρή, ειλικρινή και σαφή δήλωση ο τέως Πρόεδρος είπε: «Ότι τα επιτελεσθέντα έργα που έγιναν κατά την εποχή της δετίας Σημίτη (1996 - 2004) δεν έχουν γίνει από καμιά άλλη κυβέρνηση μέχρι σήμερα. Κατά κοινή ομολογία και προσωπικά πιστεύω ότι το δίδυμο Στεφανόπουλος - Σημίτης υπήρξε το πιο δημοφιλές, αποτελεσματικό και χρήσιμο τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό. Η χώρα μας είχε φωνή, είχε κύρος, είχε σοβαρότητα και έπαιξε επάξια το ρόλο της στις Ευρ. Κοινότητες και όχι μόνο».

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ No 1
Κατά την πρωθυπουργική θητεία του Σημίτη πραγματοποιήθηκε η μεγαλύτερη διοικητική μεταρρύθμιση των τελευταίων 10ετιών. Ήταν ο Νόμος «Καποδίστρια No 1» που προέβλεπε την αναγκαστική συνένωση δήμων και κοινοτήτων. Στη χώρα μας μέχρι το 1997 υπήρχαν 457 δήμοι και 5.318 κοινότητες. Με το σχέδιο διαμορφώθηκαν συνολικά 900 δήμοι και 130 κοινότητες. Παρά τις έντονες πιέσεις και διαμαρτυρίες τόσο από το χώρο της

συμπολίτευσης όσο και της αντιπολίτευσης, που απειλούσε την κατάργησή του, ο αρμόδιος υπουργός Αλ. Παπαδόπουλος, έχοντας και την αμερίστη στήριξη και του πρωθυπουργού Κώστα Σημίτη, εισηγήθηκε την ψήφιση του Νόμου που τέθηκε σε εφαρμογή. «Η συνένωση αυτή των Δήμων και Κοινοτήτων στα πλαίσια της μεταρρύθμισης στην τοπική αυτοδιοίκηση στάθηκε ένα πρώτο και αποφασιστικό βήμα στον ουσιαστικό εκσυγχρονισμό και τη δομική αλλαγή της Δημόσιας Διοίκησης στη χώρα μας» γράφει το ΒΗΜΑ (16.9.2008) ο καθηγητής Παν/μίου Αθηνών Αντ. Μακρυνδημήτρης. Σημαντική προσφορά στην εξυπηρέτηση των πολιτών ήταν η θεσμική καινοτομία της δημιουργίας των Κέντρων Εξυπηρέτησης των Πολιτών (ΚΕΠ). Τα κέντρα αυτά λειτουργούν στις έδρες των Καποδιστριακών Δήμων και αποτελούν υπηρεσίες που βρίσκουν τρόπους για να ξεπεράσουν δυσκολίες και χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες.

2. Το ΜΕΤΡΟ της Αθήνας. Στις αρχές της 10ετίας του 1990 παραδόθηκαν οι πρώτες μελέτες για το από πολλά χρόνια προγραμματισμένο ΜΕΤΡΟ της Αθήνας. Η κατασκευή ενός τόσο μεγάλου και σημαντικού έργου για την εξυπηρέτηση των πολιτών της Αθήνας ήταν πλέον και αναγκαία και απαραίτητη. Η μελέτη και η κατασκευή έχει ανατεθεί σε κοινοπραξία γαλλικών, γερμανικών και ελληνικών εταιρειών και τη διαχείριση του έργου έχει αναλάβει η εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.. Στα μέσα της 10ετίας του '90 ξεκίνησε σταθερά με αποτέλεσμα αρχές του 2000 να έχουν κατασκευαστεί γραμμές 20 χιλ. περίπου με 19 σταθμούς. Μεταξύ 2000 και 2004 εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων οι εργασίες άρχισαν πιο εντατικά και ταυτόχρονα ένα εκτεταμένο πρόγραμμα αναπλάσεως των παλαιών σταθμών. Οι δε σταθμοί του Σύνταγματος, Ομόνοιας, Ευαγγελισμού, Μεγάρου Μουσικής κ.λ. σχεδιάστηκαν και φιλοτεχνήθηκαν από ειδικούς και αποτελούν κοσμήματα τέχνης. Ο πρωθυπουργός τότε Κώστας Σημίτης δήλωσε την πλήρη ικανοποίησή του και το θαυμασμό του για το έργο. (σελίς 255 βιβλίου του). Πράγματι το ΜΕΤΡΟ της Αθήνας είναι ένα από τα Μεγάλα Έργα Υποδομής που κατασκευάζονται σήμερα στον ελληνικό χώρο και αποτελεί το πολυπλοκότερο έργο στην Ελλάδα και από τα σημαντικότερα στην Ευρώπη. Παρέχει αξιοπιστία, ταχύτητα και άνεση. Μετακινούνται σήμερα 500.000 επιβάτες κάθε μέρα.

3. ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ. Ένα από τα δυσκολότερα οδικά έργα που κατασκευάστηκε σε κατοικημένο χώρο, στο λεκανοπέδιο της Αττικής, είναι αναμφίβολα η ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ. Συνδέει το νέο Διεθνές Αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» με την Ελευσίνα μήκους 70 χιλ. περίπου, που μαζί με τη Δυτική περιφερειακή λεωφόρο Υμηττού δημιουργούν υποδομές για την βελτίωση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πρωτεύουσας. Στην απόσταση αυτή έχουν κατασκευαστεί σημαντικοί και μεγάλοι ανισόπεδοι κόμβοι και σήραγγες. Σήμερα διέρχονται από την Αττική Οδό περίπου 250.000 οχήματα την ημέρα. Σε πρόσφατο ενημερωτικό έντυπο της Αττικής Οδού (Απρίλιος 2009) η Διεθνής Οδική Ομοσπονδία μας πληροφορεί ότι απένεμε στην Αττική Οδό το πρώτο διεθνές βραβείο στην κατηγορία «περιβαλλοντικών επιπτώσεων οδικών



υποδομών» ως διάκριση και επιβράβευση των προσπαθειών για φιλικές προς το περιβάλλον διαδικασίες. Και δεύτερο βραβείο Αειφόρου κατασκευής για την περιβαλλοντική διαχείριση. Πάνω από 1 εκατομμύριο δένδρα και φυτά έχουν φυτευτεί στα πρανή και κατά μήκος του αυτοκινητοδρόμου. Η απονομή των βραβείων έγινε στις 12 Ιανουαρίου 2009 στην Ουάσινγκτον των Η.Π.Α..

4. ΔΙΕΘΝΕΣ Αεροδρόμιο «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ». Η ιδέα κατασκευής του Νέου Αεροδρομίου παρουσιάστηκε με μελέτη στην Ελληνική Κυβέρνηση το 1976. Ως ιδανική θέση υποδείκνυε την περιοχή των Σπάτων. Άρχισαν αρχικά απαλλοτριώσεις και σε μεγάλη έκταση χωματουργικές εργασίες. Τα έργα για μια περίοδο διεκόπηκαν, ύστερα από εσωτερικά και εξωτερικά προβλήματα. Τον Ιούνιο όμως του 1996 ιδρύεται η εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» με τη συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου και της ιδιωτικής κοινοπραξίας Χόχπφ γερμανικών συμφερόντων άρχισε η κατασκευή του. Ύστερα από 5 περίπου χρόνια το Αεροδρόμιο ήταν έτοιμο. Έτσι τον Μάρτιο του 2001 ξεκίνησε να λειτουργεί ως Διεθνές Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος προς τιμήν του μεγάλου Έλληνα πολιτικού Ελευθερίου Βενιζέλου γιατί ως πρωθυπουργός της Ελλάδος ίδρυσε το Υπουργείο Αεροπορίας και ο πρώτος που προσπάθησε να οργανώσει Πολιτική Αεροπορία στην Ελλάδα. Θεωρείται ότι είναι ένα από τα πιο σύγχρονα, λειτουργικά και ασφαλή αεροδρόμια στον κόσμο. Αποτελεί το μεγαλύτερο κέντρο αερομεταφορών στην νοτιοανατολική Ευρώπη και ισχυρό πόλο οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης του λεκανοπεδίου Αττικής.

5. Η ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ ΤΟΥ 2001. Την άνοιξη του 2001 ψηφίστηκε μια νέα πολύ εκτεταμένη αυτή τη φορά αναθεώρηση του Συντ/τος και μάλιστα μέσα σε ένα συναινετικό κλίμα. Η αναθεώρηση έγινε στη μεγάλη πλειοψηφία των περιπτώσεων αποδεκτή από τα 4/5 του συνόλου των βουλευτών. «Θεωρήθηκε ότι διαθέτει και πολιτική και ιστορική νομιμοποίηση. Είναι σύγχρονο και προσαρμοσμένο στις διεθνείς εξελίξεις». Ο Νίκος Αλιβιζάτος, καθ. συντ/κού Δικαίου Παν/μίου Αθηνών σε μελέτη του γράφει: Εί-

να εγχείρημα ευρείας εμβέλειας η αναθεώρηση του Συντ/τος. Χαρακτηρίζεται ως σπάνια και κορυφαία στιγμή για τον εκσυγχρονισμό όχι μόνο του Κράτους αλλά και της κοινωνίας. Ο δε Ευάγγελος Βενιζέλος σε μια πλήρη αναλυτική μελέτη για το Αναθεωρημένο Σύνταγμα του 2001 γράφει ότι διαμορφώθηκε ένα νέο σύγχρονο, δημοκρατικό κεκτημένο της χώρας που χάρη στην Αναθεώρηση περιλαμβάνει αναλυτικά πολλές διατάξεις. Σταχυολογώ ορισμένες: Την πλήρη απαγόρευση των ατομικών διοικητικών μέτρων που περιορίζουν την προσωπική ελευθερία. Το νέο ατομικό δικαίωμα συμμετοχής στην κοινωνία της πληροφορίας. Την συνταγματική κατάργηση της θανατικής ποινής. Το δικαίωμα προστασίας των προσωπικών δεδομένων και την αρμόδια ανεξάρτητη αρχή. Τη θωράκιση του απορρήτου των επικοινωνιών με την εγκαθίδρυση ειδικής ανεξάρτητης αρχής. Τη λήψη θετικών μέτρων με στόχο την άρση ανισοτήτων που έχουν επιβληθεί εκ των πραγμάτων ή εκ του νόμου σε βάρος των γυναικών ή άλλων ομάδων. Την δυνατότητα προαγωγής των τακτικών διοικητικών δικαστών στο βαθμό του Συμβούλου της Επικρατείας. Την ίδρυση πέντε ανεξάρτητων αρχών Δηλ. την αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων, το Εθνικό Συμβούλιο Ραδιοτηλεόρασης, την αρχή Προστασίας του Απορρήτου Τηλεπικοινωνιών, το Ανώτατο Συμβούλιο Επιλογής Προσωπικού (ΑΣΕΠ), και τον Συνήγορο του Πολίτη. Ο τότε πρωθυπουργός Κώστας Σημίτης στον επίλογό της ομιλίας του για το Σύνταγμα (6.4.2001) γράφει: Το Σύνταγμα είναι ο μοχλός για την πρόωθηση και εδραίωση του θεσμικού εκσυγχρονισμού της χώρας. Ο θεσμικός εκσυγχρονισμός δεν επιτελείται και δεν ολοκληρώνεται μόνο με τη θέσπιση συνταγματικών διατάξεων. Απαιτεί τη συνεπή και πιστή εφαρμογή του. Απαιτεί καθημερινή δουλειά και τη διαμόρφωση πρακτικών που επιτρέπουν ν' αναδειχθεί η σημασία των θεσμών. Απαιτεί οι θεσμοί και οι διαδικασίες να μη χρησιμοποιούνται ως προσχήματα για την επιδίωξη ειδικών συμφερόντων, αλλά ως ουσιαστικοί κανόνες δράσης που διαμορφώνουν την κοινωνική μας ζωή».

6. Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥ ΕΛΣΙΝΚΙ. Το 1999 επετεύχθη

η συμφωνία του Ελσίνκι «που υπήρξε μια ρηξικέλευτη ενέργεια της Κυβέρνησης Σημίτη στην εξωτερική πολιτική μετατρέποντας το πρόβλημα της Ελλάδος - Τουρκίας σε πρόβλημα Ευρώπης - Τουρκίας με παράλληλη επίλυση των διαφορών των δύο χωρών». Η συμφωνία αυτή συνέδεε την έναρξη των ενταξιακών διαπραγματεύσεων με την άρση των τουρκικών διεκδικήσεων. «Ορισμένες πτυχές των σχέσεων αυτών βρέθηκαν να κινούνται ταυτόχρονα και σ' ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο με διπλή έννοια. Από τη μια η έναρξη των διαπραγματευτικών διαδικασιών την έναρξη της Τουρκίας στην Ε.Ε. είχε συνδεθεί με τον όρο παραπομπής των διαφορών των δύο χωρών στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης» γράφει ο τέως υπουργός εξωτερικών Τάσος Γιαννίτης. Στις 11.6.2006 ο γνωστός έγκριτος δημοσιογράφος Αλ. Παπαγελάς έγραφε στο ΒΗΜΑ της Κυριακής: Όσοι γνωρίζουν τον φάκελο της προετοιμασίας Ελλάδος - Τουρκίας το 2003 είχαν εντυπωσιαστεί από την μεθοδικότητα και τη συστηματική προετοιμασία. Ήταν μια «πρόικα» Σημίτη για την προσφυγή στη Χάγη με μια εξαιρετική υποδομή. Ήταν μια υποθήκη της Κυβέρνησης για μελλοντικές ενέργειες. Ελήφθησαν υπόψη: Η Τουρκία αναγκάστηκε να εγκαταλείψει την πάγια πολιτική που ακολουθούσε στο Κυπριακό μετά το 1974 γιατί το Ελσίνκι υπήρξε ο καταλύτης για τις περαιτέρω εξελίξεις στις ελληνοτουρκικές σχέσεις. Η πράσινη γραμμή στη Λευκωσία χωρίζεται την Άγκυρα από τις Βρυξέλλες θα τονίσει ο τότε πρωθυπουργός Κώστας Σημίτης. Με τη φράση αυτή, ο σχολιαστής του ΒΗΜΑΤΟΣ Παύλος Παπαδόπουλος, συνόνησε την πρώτη μετά την εποχή του Ελ. Βενιζέλου εθνική στρατηγική υπεροχή έναντι της Τουρκίας, τη στρατηγική του Ελσίνκι, η οποία επρόκειτο να διασφαλίσει την έναρξη της Κύπρου στην Ε.Ε. και εν συνεχεία να οδηγήσει στην επίλυση του Κυπριακού και την οριοθέτηση, μέσω Χάγης, της υφαλοκρηπίδας του Αιγαίου. Με τη συμφωνία του Ελσίνκι η Ελλάδα είχε πετύχει να θέσει υπό περιορισμό τις διεκδικήσεις της Τουρκίας στο Αιγαίο, έγραψε πρόσφατα διπλωματικός συντάκτης του ΒΗΜΑΤΟΣ.

7. ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΠΠΙΟΥ. Το όραμα του Μεγάλου πολιτικού Χαρ. Τρικούπη γίνεται πραγματικότητα. Το παγκόσμιο αυτό κόσμημα κατασκευάστηκε σχεδόν την περίοδο της δεύτερης 4ετίας του Κώστα Σημίτη. Δόθηκε στην κυκλοφορία τον Αύγουστο του 2004. Το μεγάλο αυτό έργο της ζεύξης ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΠΠΙΟΥ, έργο πρωτοφανούς μεγέθους για την ελληνική πραγματικότητα θεωρείται η μεγαλύτερη πρακτική γέφυρα στον κόσμο (έχει μήκος περίπου 2,5 χιλ. και με τις προβάσεις περνάει τα 3,5 χιλ.). Ονομάστηκε «ΧΑΡΙΑΛΟΣ ΤΡΙΚΟΥΠΗΣ» προς τιμήν του πρωθυπουργού που ονειρεύτηκε την ζεύξη πριν από 100 και πλέον χρόνια. Ο Κώστας Σημίτης στο βιβλίο του «ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΜΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ» έγραψε ορισμένα έργα όπως το Αεροδρόμιο ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, η γέφυρα ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΠΠΙΟΥ, ΤΟ ΜΕΤΡΟ, Η ΕΓΝΑΤΙΑ σφράγισαν την περίοδο μετά το 2001 και υπήρξαν κατά κοινή ομολογία ορόσημα μιας πολιτικής δημιουργίας υποδομών». Παράλληλα την ίδια περίοδο κατασκευάστηκε και η υποθαλάσσια ζεύξη Άκτιου - Πρέβεζας μήκους

5 χιλ. περίπου. Αφήσαμε οριστικά πίσω μας την εποχή της ψωροκόσταινας, προσεγγίσαμε τις πιο αναπτυγμένες χώρες, σημειώνει και πάλι ο Σημίτης στη σελ. 547 του βιβλίου του.

8. ΕΘΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ. Η δημιουργία Εθνικής Σχολής Δημόσιας Διοίκησης, που μαζί με το ΑΣΕΠ αποτέλεσαν φορείς για την ανάδειξη υπαλλήλων με προσδοκίες για την βελτίωση της Δημόσιας Διοίκησης. Επίσης η δημιουργία Ανεξάρτητων Αρχών για την προστασία των δικαιωμάτων των πολιτών ήταν μεγάλη προσφορά. Η σημαντικότερη όλων ο Συνήγορος του Πολίτη. Θεσμός που λειτουργεί με απόλυτη επιτυχία σε όλες τις χώρες της Ευρώπης. Θεωρείται η πιο επιτυχημένη ανεξάρτητη αρχή που θέτει όρια στην κρατική αυδοσία «Στην επιτυχία αυτή συνετέλεσε ο εξαιρετικά δραστήριος πρώτος Συνήγορος του Πολίτη καθ. Διαμαντούρος». Σήμερα ο κ. Διαμαντούρος προϊστάται της Αρχής του Ευρωπαϊκού Πολίτη. Επίσης και η δημιουργηθείσα αρχή της προστασίας της προσωπικότητας και της αξιοπρέπειας του ατόμου υπήρξε ιδιαίτερα αποτελεσματική.

Θ Ε Ρ Μ Ο Η Λ Ε Κ Τ Ρ Ι Κ Ε Σ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΗΣ ΔΕΗ. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι δημιουργήθηκαν κατά την δετία Σημίτη οι παρακάτω μονάδες: Το 1996 No 3 μονάδα Φυσικού Αερίου στο Λαύριο, το 1997 η εκμετάλλευση λιγνίτη στον Άγιο Δημήτριο Κοζάνης και τον ίδιο χρόνο η μονάδα No 4 Φυσικού Αερίου στο Λαύριο, το 1998 νέα μονάδα No 9 Φυσ. Αερίου στο Κερατσίνι, το 2002 μονάδα Φυσικού Αερίου στην Κομοτηνή και τέλος το 2003 εκμετάλλευση λιγνίτη στη Μελίτη Φλώρινας.

9. ΤΡΑΜ, ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ, ΣΙΔΗΡ. ΔΙΚΤΥΟ. Ύστερα από την κατάργησή του τη 10ετία του '50 αποφασίστηκε την περίοδο της δετίας Σημίτη η κατασκευή γραμμών ΤΡΑΜ εντός της Αθήνας. Για την επαναιδρυση του κατασκευάστηκαν γραμμές 30 χιλ. περίπου με κύρια γραμμή αρχικά Ζάππειο - Γλυφάδα. Έτσι επέστρεψε στους δρόμους της πρωτεύουσας, πλήρως εκσυγχρονισμένο που ξεκίνησε να λειτουργεί κανονικά στις 19 Ιουλίου 2004. Το 2003 επίσης ιδρύθηκε η Εταιρεία ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. με στόχο να λειτουργήσει γραμμή προαστιακού σιδηροδρόμου. Αρχικά κατασκευάστηκε γραμμή από το Διεθνές Αεροδρόμιο μέχρι το Σιδηροδρομικό Κέντρο Αθηνών (ΣΚΑ) και στη συνέχεια μέχρι την Κόρινθο. Σήμερα φτάνει μέχρι το Κιάτο. Τέλος βελτιώθηκε και εκσυγχρονίστηκε σημαντικά το ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ της χώρας. Ιδιαίτερα η γραμμή Αθηνών - Θεσ/κης μέσω νέας μεγάλης σήραγγας στον Όλυμπο (ο χρόνος μειώθηκε κατά 1 ώρα περίπου) και μέχρι την Αλεξ/πολη. Ταυτόχρονα άρχισε να κατασκευάζεται μεγάλη επίσης σήραγγα στο Καλλίδρομο μήκους 12 περίπου χιλ. (παρακάμφη Μπράλου) από το σταθμό Τιθορέας μέχρι βορείως των Καμένων Βούρλων. Εκεί υπάρχουν μεγάλη ανισόπεδη γέφυρα με προορισμό το Λιανοκλάδι. Τα έργα κάπου σκόνησαν ή συνεχίζονται; Έγινε η διαπλάτυνση της παλιάς Θεσσαλικής γραμμής από σταθμό Παλαιοφρασιών μέχρι Καλαμπάκα. Έτσι λειτουργήσε γραμμή κατευθείαν Αθήνα - Καλαμπάκα.

**Συνέχεια στο επόμενο
το τρίτο μέρος**