

1. Η Συνδιάσκεψη της Κοπεγχάγης (COP 15) με τη συμμετοχή 192 κρατών, σηματοδότησε την κορύφωση μιας διαπραγματευτικής διαδικασίας δύο ετών, από τη Συνδιάσκεψη του Μπαλί το 2007, και μια εργώδη διαδικασία δύο εβδομάδων από 7 έως 18 Δεκεμβρίου 2009. Τα αποτελέσματα ή-

γη έχασε τη δυναμική της. Πρόκειται για αρνητική εξέλιξη που μπορεί να αρθεί με κατάλληλες πρωτοβουλίες στο επόμενο διάστημα.

6. Η διαπραγμάτευση, το συντονισμό της οποίας είχε η Δανία, διέψευσε τις προσδοκίες, με δεδομένο το περιβαλλοντικό προφίλ της Δανίας. Οι διοργανωτές υπέκυψαν, ως

ρες να συνδράμουν τις αναπτυσσόμενες -και ιδίως τις πλέον ευάλωτες- με 30 δισεκατομμύρια δολάρια για το διάστημα 2010-2012, με ισόρροπη κατανομή ανάμεσα στην προσαρμογή και τη μείωση των εκπομπών, τη διατήρηση των δασών και νέες επενδύσεις μέσω διεθνών οργανισμών.

• Επιπλέον, οι ανεπτυγμένες χώρες θα συνδράμουν τις αναπτυσσόμενες με 100 δια. δολάρια κατ' έτος, μέχρι το 2020. Αυτά τα ποσά θα αντληθούν από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα, διμερώς και πολυμερώς, συμπεριλαμβανομένων και εναλλακτικών πηγών χρηματοδότησης.

• Θα δημιουργηθεί το ταμείο της Κοπεγχάγης για την Κλιματική Αλλαγή ως μια λειτουργική μονάδα του οικονομικού μηχανισμού της Σύμβασης για την Κλιματική Αλλαγή, με σκοπό την υποστήριξη σχεδίων, προγραμμάτων, πολιτικών και άλλων δραστηριοτήτων στις αναπτυσσόμενες χώρες που σχετίζονται με τη μείωση των εκπομπών, την προσαρμογή, τη δημιουργία ικανότητας, την ανάπτυξη της τεχνολογίας και τη μεταφορά της.

Στην Κοπεγχάγη χάθηκε μια σημαντική μάχη, όχι και ο πόλεμος

της δρος
ΧΡΙΣΤΙΝΑΣ ΘΕΟΧΑΡΗ*

ταν εξαιρετικά πενιχρά και απογοητευτικά, ενώ η διαδικασία, οριακά, χαρακτηρίστηκε φιάσκο.

2. Στην Κοπεγχάγη έγινε η μεγαλύτερη συνάντηση αρχηγών κρατών, την παρακολούθησαν πάνω από 40.000 κόσμου, εκπροσωπώντας κυβερνήσεις, διακυβερνητικές οργανώσεις, υπηρεσίες του ΟΗΕ, μη κυβερνητικές οργανώσεις, ΜΜΕ, συνδικάτα εργαζομένων, οργανώσεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, κ.ά.

3. Μεγάλο μέρος των εκπροσώπων των μη κυβερνητικών οργανώσεων έμειναν εκτός του χώρου των διαπραγματεύσεων κατά τις τελευταίες κρίσιμες ημέρες -επισήμως έγινε επίκληση λόγων ασφαλείας-, στην πραγματικότητα, όμως, επρόκειτο για μια απαράδεκτη κίνηση των διοργανωτών για να αποτραπεί η συμμετοχή ομάδων που θα ακούσαν πιέσεις για ένα νομικά δεσμευτικό αποτέλεσμα.

Παλιοί και νέοι παίκτες

4. Η Κοπεγχάγη ανέδειξε τους δύο νέους παίκτες στη σκακιέρα της κλιματικής αλλαγής: τις ΗΠΑ και την Κίνα. Πρόκειται για τους δύο μεγαλύτερους ρυπαντές του πλανήτη. Και οι δύο, όμως, είναι εκτός Πρωτοκόλλου Κιότο, χωρίς καμία δέσμευση μέχρι σήμερα, ενώ για το μέλλον επιδιώκουν χαλαρούς στόχους, χωρίς μηχανισμούς ελέγχου.

5. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, που μέχρι τώρα είχε ηγετικό ρόλο σε διεθνές επίπεδο για την προώθηση των δεσμεύσεων για τη μείωση των εκπομπών των αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου, στην Κοπεγχά-

μη όφειλαν, σε πιέσεις από ρυπογόνες χώρες και δεν επέδειξαν την αναγκαία πυγμή στη διαπραγμάτευση.

7. Η Συμφωνία της Κοπεγχάγης, ένα κείμενο που δεν έγινε αποδεκτό από όλους, ήταν το προϊόν της συνεργασίας της Κίνας και των ΗΠΑ με τη Βραζιλία, τη Νότια Αφρική και την Ινδία. Πολλές αναπτυσσόμενες χώρες κατηγορήσαν τους διοργανωτές και τις ανεπτυγμένες χώρες για αδιαφάνεια, έλλειψη δημοκρατίας και παρασκηνίο.

Τα βασικά σημεία της Συμφωνίας της Κοπεγχάγης

8. Τα βασικά σημεία της Συμφωνίας, η οποία ήταν πολύ κατώτερη των προσδοκιών και των περιστάσεων, συνοψίζονται στα εξής:

• Η Συμφωνία αναγνωρίζει την επιστημονική άποψη πως η αύξηση της παγκόσμιας θερμοκρασίας έως το 2050 πρέπει να είναι κάτω των 2 βαθμών Κελσίου και, επίσης, ότι απαιτούνται σημαντικές περικοπές στις παγκόσμιες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Δεν προβλέπει, όμως, καμία νέα νομική υποχρέωση για οποιαδήποτε χώρα, προκειμένου να μειώσει τις εκπομπές της, ούτε περιλαμβάνει κάποιον συγκεκριμένο ποσοτικό στόχο.

• Καλεί όλες τις χώρες να υποβάλουν έως τις 31 Ιανουαρίου 2010 τα σχέδιά τους όσον αφορά στον περιορισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα έως το 2020, χωρίς, όμως, να προβλέπει κυρώσεις για όσες χώρες δεν τηρήσουν αυτή τη δέσμευση.

• Δεσμεύει τις ανεπτυγμένες χώ-

Η επόμενη ημέρα

9. Η ζωή δεν σταματά στην Κοπεγχάγη και οι προκλήσεις βρίσκονται μπροστά μας. Οι διαπραγματεύσεις για το κλίμα πρέπει να συνεχιστούν μέσα στο 2010, καθώς τα επιστημονικά δεδομένα για την άνοδο της μέσης θερμοκρασίας της Γης είναι αδιάσειστα και οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής αμείλικτες.

Για τη χώρα μας

10. Για τη χώρα μας, ασχέτως του αποτελέσματος της Κοπεγχάγης, η δέσμευση 20-20-20, δηλαδή 20% μείωση των εκπομπών των αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου, 20% Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας στο ενεργειακό μείγμα, 20% εξοικονόμηση ενέργειας -όλα αυτά έως το 2020- είναι μια πραγματικότητα στην οποία πρέπει να ανταποκριθούμε. Αυτή θα έχει πολλαπλά οφέλη περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά, καθώς μπορεί να συμβάλει στην τόνωση της οικονομίας, στη δημιουργία απασχόλησης, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

* Περιβαλλοντολόγος, πολιτικός μηχανικός, επιμελήτρια ΜΕΠΠΑ

Προς τη διαφάνεια της πολεοδομικής νομοθεσίας

Εχει παρατηρηθεί ότι από το 2000 και μετά, μια σειρά από τροποποιήσεις της πολεοδομικής νομοθεσίας, μετά από μια συγκεκριμένη διαδικασία (που τείνει να γίνει κανόνας!), καταλήγει να εφαρμόζεται πάντα σε βάρος των συμφερόντων του πολίτη και των ελεύθερων επαγγελματιών μηχανικών.

Συγκεκριμένα:

- Οι τροποποιήσεις του ΓΟΚ 2000, έγιναν με την προσθαφαίρεση λέξεων, συνδέσμων και μικροφράσεων, που, όμως, άλλαξαν εντελώς το πνεύμα της συγκεκριμένης μέχρι τότε πολεοδομικής νομοθεσίας με τρόπο τόσο πολύπλοκο και αποσπασματικό, που για πολύ μεγάλη χρονική περίοδο ήταν σχεδόν αδύνατο και για την πλειοψηφία των μηχανικών, αλλά, ενδεχομένως, και για τους βουλευτές, να καταλάβουν τι γίνεται και τι ακριβώς αλλάζει.

- Το 2003 με τον Ν. 3212 για τον τρόπο έκδοσης αδειών, εγκρίθηκε πράγματι στα 8 πρώτα του άρθρα ένας τρόπος έκδοσης αδειών και ελέγχου των κατασκευών, σαφέστατα αντιγραφειοκρατικός και οικονομικός, που απλούστευε τις διαδικασίες τόσο για τον πολίτη και τους ελεύθερους επαγγελματίες μηχανικούς, όσο και για τους σωστούς δημόσιους υπάλληλους μηχανικούς.

Παράλληλα, στα υπόλοιπα άρθρα του, με την ίδια μέθοδο προσθήκης λέξεων, άρθρων και μικροφράσεων ή πολύπλοκων παραπομπών σε διάσπαρτα άρθρα και υποπαραγράφων, έγιναν τροποποιήσεις που στην ουσία άλλαξαν ουσιαστικά το πνεύμα της αρχικής νομοθεσίας. Με τον τρόπο αυτό καθιερώθηκαν έντονα αυστηρότεροι όροι για την καταπολέμηση της αυθαίρετης δόμησης, της οποίας, όμως, ο ορισμός διευρύνθηκε μάλλον υπερβολικά, ώστε να δίδεται η εντύπωση ότι αντικείμενο της νομοθεσίας δεν ήταν η παραγωγή όμορφου δομημένου χώρου, αλλά η δημιουργία προστιμοπαγίδων!

Το 2004 και μετά από μία σειρά αναστολών των διατάξεων αυτών, από τη νέα ηγεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ, καταλήξαμε να ακυρωθούν τα καλά για τους πολίτες και τους μηχανικούς άρθρα για τον αντιγραφειοκρατικό τρόπο έκδοσης αδειών και να μείνουν μόνο εκείνα τα άρθρα που αφορούσαν τα πρόστιμα και την ιδιαίτερα διευρυμένη εκδοχή για την αυθαίρετη δόμηση.

Αποτέλεσμα αυτών των μεθοδεύσεων ήταν η νεκρανάσταση του καταργημένου νόμου έκδοσης αδειών του 1993 και η δημιουργία ενός «φρανκενσταϊνικού» νομοθετικού κατασκευάσματος, που προέκυψε

από το συνδυασμό διατάξεων του 2003 με διατάξεις του 1993 που είχαν συνταχθεί με τελειώς διαφορετική φιλοσοφία!

- Το 2009 με τον γνωστό νόμο για τους ημιυπαίθριους, προσπάθησε η ηγεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ να αντιμετωπίσει ένα χρονίζον πρόβλημα του ελληνικού δομημένου χώρου. Πάλι εγκρίθηκαν κάποιες διατάξεις, ας πούμε, φιλικές προς τον πολίτη (το αν είναι συνταγματικές ή όχι ας το κρίνουν οι αρμόδιοι), και κάποιες άλλες περιοριστικές για τους ημιυπαίθριους και τα υπόγεια, όχι ιδιαίτερα προσφιλείς στους πολίτες και τους μηχανικούς.

Ακολούθησαν οι πρωτοφανείς σε έκταση, σέναες συζητήσεις για τις διατάξεις αυτές, για να καταλήξουμε, μετά τις εκλογές του 2009, να γίνουν ενέργειες από τη νέα ηγεσία του ΥΠΕΚΑ, που καταργούσαν πάλι τις διατάξεις που, καλώς ή κακώς, θεωρούνταν φιλικές για τους πολίτες και τους ελεύθερους επαγγελματίες, αλλά αφήνοντας σε ισχύ τις περιοριστικές διατάξεις για τους νέους ημιυπαίθριους και τα υπόγεια.

του **ΘΑΝΑΣΗ ΖΟΥΛΙΑ***

Επειδή αυτή η μέθοδος τροποποιήσεων και εφαρμογής της νομοθεσίας, που τείνει να αποκτήσει πάγιο χαρακτήρα, δημιουργεί ένα αδιαφανές και πολύπλοκο νομοθετικό περιβάλλον, το οποίο μπορούν να ερμηνεύσουν μόνο οι δεινοί λύτες πολύπλοκων σπαζοκεφαλιών και το οποίο φυσικά σε τίποτα δεν συνάδει με τις διακηρύξεις από όλα σχεδόν τα κόμματα, αλλά και ιδιαίτερα από τον σημερινό πρωθυπουργό, για διαφάνεια και απλοποίηση της νομοθεσίας, ώστε να είναι εύκολα προσιτή στον απλό πολίτη, προτείνουμε και στο ΤΕΕ και στους φορείς των ελεύθερων επαγγελματιών μηχανικών να είναι εξαιρετικά ευαίσθητοι (κάτι σαν συνήγοροι του πολίτη για πολεοδομικά θέματα) σε τέτοιες πρακτικές αδιαφανούς τροποποίησης της πολεοδομικής νομοθεσίας, που καταλήγει να δημιουργεί ένας χαστικό νομοθετικό περιβάλλον, κατάλληλο για τη δημιουργία συνθηκών διαπλοκής.

Επίσης, πιστεύω ότι, τόσο σε ιδιωτική βάση, αλλά και μέσα από τους φορείς μας, θα πρέπει να προχωρήσουμε στη διερεύνηση σε βάθος και στην αποκάλυψη των πραγματικών στόχων, αλλά και των διαδικασιών που δημιουργούν αυτές οι αδιαφάνειες.

Είναι αυτονόητο ότι η δικαιολογημένη ανασφάλεια και σύγχυση που προκαλούν αυτές οι πρακτικές, έχουν σοβαρότατες επιδράσεις, και στην ποιότητα του δομημένου χώρου αλλά και στις όποιες πρωτοβουλίες για το ξεκίνημα κάποιων νέων δουλειών που θα ανατρέψουν το καταστροφικό οικονομικό κλίμα και την κρίση στην οποία είμαστε βυθισμένοι.

Αγαπημένο μου περιοδικό, υπάρχει, αλήθεια, ανάπτυξη χωρίς κόστος; Πρόσδος χωρίς διακύβευμα; Η επιστημονική και τεχνολογική δραστηριότητα, ο πολιτισμός μας, δημιουργεί τελικά έναν ασφαλές ή έναν πιο επικίνδυνο κόσμο; Μήπως θα πρέπει να αποποιηθούμε, τελικά, τον ίδιο τον πολιτισμό, που σύμφωνα με τις μελέτες του Φρόυντ, αποτελεί «πηγή δυστυχίας» και μόνο; Ή κι αν ακόμη δεχτούμε τον πολιτισμό της βιώσιμης κοινωνίας και τη βιώσιμη ανάπτυξη που σήμερα επιβάλλει, δεν μπορούμε, τελικά, να αποφύγουμε την «αήτητη» ανοησία που εκπορεύεται από την κάθε λογής ανθρώπινη διαχείριση; Από εκείνη της επέλασης του αστικού πολιτισμού, των μικρών ή μεγαλύτερων πόλεων, μέχρι την με όρους «πολιτισμού» απαξίωση της φύσης, της βιοποικιλότητας και της ανθρώπινης αισθητικής;

Γιατί, τι είδους πολιτισμός είναι αυτός που στερείται σεβασμού και αισθητικής, από τον οποίο, τελικά, πηγάζει η «αφθονία», αλλά και η «δυστυχία» της ανάπτυξης; Και πόσο, τελικά, ευφυής είναι ο άνθρωπος που δεν εκμεταλλεύεται κανένα από τα δώρα που του προσέφερε απλόχερα η φύση και το τοπίο και κάνει τα πάντα για να τα αποποιωθεί; Που από τη μια διαμαρτύρεται για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της πρωτογενούς παραγωγής κι από την άλλη δεν κάνει τίποτα γι' αυτές, αντίθετα καταναλώνει συνεχώς περισσότερη ενέργεια και φυσικούς πόρους και συσσωρεύει πλούτο χωρίς μέτρο και ίχνος συστολής; Που από τη μια προσπαθεί να οικοδομήσει τη μελλοντική αναπτυξιακή στρατηγική του, στηρίζοντάς την στη γνώση, την περιβαλλοντική καινοτομία, την ψηφιακή τεχνολογία και την οικοαποδοτικότητα, ενώ από την άλλη καταναλώνει με μανία υλικά χωρίς σκέψη για το κόστος στην παρούσα, αλλά και τις επόμενες, γενιές; Και που ακόμη διαρκώς υποκρίνεται οικολογικά; Η ΕΕ, για παράδειγμα, από τη μια προσπαθεί να καταρτίσει τη δική της πράσινη ευρωπαϊκή στζέντα προωθώντας διαβούλευση για τη στρατηγική ΕΕ-2020 και γιορτάζει φέτος το (διεθνές) έτος για τη βιοποικιλότητα κι από την άλλη... αγκομαχεί να εφαρμόσει στοιχειώδη διαχείριση σε πρωτογενή επίπεδα περιβαλλοντικής πολιτικής, όπως τα αστικά λύματα, η ατμοσφαιρική ρύπανση, οι βιότοποι και οι προστατευόμενες περιοχές, τα λατομεία...

Μήπως το αναπτυξιακό μας μοντέλο πρέπει να γίνει πιο ρεαλιστικό και λιγότερο

* Αρχιτέκτων - Πολεοδόμος

υποκριτικό; Και να αποδεχτούμε το γκριζο, το μόνο χρώμα που ταιριάζει στον πολιτισμό μας; Αντί να υποκρινόμαστε, παίρνοντας ρόλους άλλοτε από τη μία κι άλλοτε από την άλλη μεριά, μια στο καρφί (ως «καταπράσινοι οικολογούντες») και μια στο πέταλο (ως «κατάμαυροι ομορφοφιλάδες»), μπορούμε απλά να σκεφτούμε. Κάθε σύγχρονη μορφή ανάπτυξης, μηχανοποιημένη ή ηλεκτρονική, έχει κόστος. Από την πρωτογενή παραγωγή της γεωργίας και των ορυχείων μέχρι τον τουριστικό «πολιτισμό» της κλιματικής κρίσης και της ομοιόμορφης αναψυχής του all inclusive. Από τον «πολιτισμό» του εμφωτισμένου

ακτινοβολίας (MIHMA), κλπ., στα οποία οι πολίτες εκτίθενται καθημερινά και για τις επιπτώσεις των οποίων δεν υπάρχουν ανεξάρτητες έρευνες ή υπάρχουν «προσανατολισμένες» έρευνες, με συγκεκριμένα καθησυχαστικά αποτελέσματα, με επίσης προφανείς σκοπιμότητες. Αλήθεια, πόσο σημαντικά είναι η άνεση και το τεχνολογικό όφελος της σύγχρονης ανάπτυξης, μπροστά στον κίνδυνο απώλειας της ίδιας της υγείας και της ζωής; Πόσο βιώσιμη είναι η οικονομική ανάπτυξη που δεν βελτιώνει ουσιαστικά το επίπεδο της ζωής, απλώς δημιουργεί γενιές ανθρώπων εθισμένες στην αέναη κατανάλωση των ιδίων και των ί-

με τους ορισμούς της Επιτροπής Brundtland ή άλλων επιτροπών, αλλά απλά συμβατή με τη ζωή μας, το βίο μας. Αυτή που δεν παραβιάζει το δικαίωμά μας για έναν αξιοβίωτο βίο. Που σημαίνει να πάσουμε, επιτέλους, να ασχηνούμε πάνω στη φύση, αλλά και στην ίδια τη ζωή μας. Που δεν σημαίνει να μην κάνουμε «ανάπτυξη» ποτέ και πουθενά, αλλά να έχουμε πάντα ένα καμπανάκι σε ό,τι κάνουμε: το καμπανάκι της υπευθυνότητας και του σεβασμού σε κάθε παρακλάδι της ζωής και της φύσης.

Και πιο συγκεκριμένα: Θα πρέπει να ποσοτικοποιήσουμε με αξιοπιστία τα υποθετικά κόστη και οφέλη της κά-

Μιλάμε για το δυσκολότερο, ενδεχομένως, εγχείρημα, τη δυσκολότερη πρόκληση του σύγχρονου ανθρώπου. Ένα εγχείρημα που απαιτεί όλες μας τις δυνάμεις: επιστήμη, τεχνολογία, πολιτική, παιδεία, δικαιοσύνη, φαντασία, ήθος. Που, όμως, εμείς με την παντοειδή μας σύγχυση μέσα από τα πρότυπα επικοινωνίας, τα ΜΜΕ και τις τηλεοπτικές «Κασσάνδρες» κλπ., αλλά και την καταναλωτική μας μανία, δεν δείχνουμε ότι καταλαβαίνουμε πόσο επείγον είναι το θέμα.

Πελαγοδρομούμε, δυστυχώς και πάλι, μεσοσύνης της κρίσης, σε έναν νέο γύρο διαχειριστικού παρεμβατισμού που δημιουργεί νέα ιδεολογική

Η διαρκής διελκυστίνδα της βιώσιμης ανάπτυξης

νερού μέχρι το ορόσημο του ψηφιακού νέου κόσμου μας, που απουλοποιεί σταδιακά την ανάπτυξη, μετουσιώνοντάς την σε αόρατα, αλλά όχι ανώδυνα, ηλεκτρομαγνητικά σήματα.

Κόστος περιβαλλοντικό, κόστος στην ποιότητα ζωής, στην ασφάλεια, στην υγεία του πολίτη, σωματική και ψυχική. Άλλη μορφή ανάπτυξης έχει εμφανέστερο και πρόδηλο κόστος, άλλη λιγότερο εμφανές, περισσότερο υποχθόνιο και με κάποια χρονοκαθυστέρηση στον εντοπισμό των συνεπειών. Που συχνά δεν περιορίζεται στον υλικό κόσμο (ρύπανση αέρα, νερών κλπ.) αλλά υποσκάπτει και θέτει σε κίνδυνο την ηθική και πολιτιστική μας υπόσταση μέσω άυλων τοξικών αποβλήτων (υποκλοπή και παραβίαση προσωπικών δεδομένων, ενθάρρυνση της παιδικής πορνογραφίας, νεανική και σχολική παραβατικότητα - bullying κλπ.).

Δεν είναι τυχαία, άλλωστε, η μεγάλη ανησυχία των επιστημόνων σχετικά με την εφαρμογή της πάγιας αρχής του κοινοτικού δικαίου, της αρχής της προφύλαξης (precautionary principle), και τα όρια που κάθε φορά τίθενται και αφορούν τα κοκτέιλ των σύγχρονων περιβαλλοντικών ρυπαντών: βιολογικές δράσεις, ενδοκρινικοί διαταράκτες, καρκινογόνες και μεταλλαξιογόνες χημικές ουσίες, ποιότητα εσωτερικού αέρα, ιον(τ)ίζουσες και μη ιον(τ)ίζουσες

του δρος **ΠΕΤΡΟΥ ΤΖΕΦΕΡΗ***

διων προϊόντων, σε νέο κάθε τόσο περιτύλιγμα. Κι ακόμη, πόσο βιώσιμη είναι η ανάπτυξη που βελτιώνει την ποιότητα της ζωής αλλά υπονομεύει την ίδια τη ζωή;

Εξάλλου, με την κατοχύρωση των αρχών της πρόληψης και προφύλαξης ως βασικών αρχών της περιβαλλοντικής προστασίας, επέρχεται μια σημαντική αλλαγή στον τρόπο αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών προβλημάτων. Ενώ μέχρι τώρα έπρεπε να υπάρχει πλήρης επιστημονική απόδειξη σχετικά με τους κινδύνους βλάβης, ώστε να ληφθούν προληπτικά μέτρα, με την υιοθέτηση των ως άνω αρχών δεν τίθεται ως προϋπόθεση η πλήρης επιστημονική απόδειξη παρά μόνο ο επιστημονικά εύλογος κίνδυνος βλάβης, ο οποίος μπορεί να στηρίζεται ακόμη και σε ενδείξεις. Με άλλες λέξεις, η επιστήμη δεν προσεγγίζεται από την πλευρά των βεβαιωτήτων, αλλά από την πλευρά των αβεβαιωτήτων, της απροσδιοριστίας και του κινδύνου, τον οποίο καλούμαστε να διαχειριστούμε, χωρίς πολλές φορές να τον γνωρίζουμε επακριβώς!

Η ουσία, λοιπόν, δεν είναι τι είδους και χρώματος ανάπτυξη διαλέγουμε, πράσινη, καφέ ή γκριζα, αλλά πώς και με ποιους μηχανισμούς και ασφαλιστικές δικλίδες την διαχειριζόμαστε έτσι ώστε να είναι βιώσιμη. Βιώσιμη, όχι



και πολιτική σύγχυση. Κι αντί να αποφασίσουμε σύντομα για τους κώδικες της βιώσιμης ανάπτυξης, τις αρχές και τα εργαλεία της διαχείρισης, κι ακόμη ποιοι θα είναι οι θεματοφύλακες, ποιοι θα φροντίσουν να την μεταδώσουν σε επικοινωνιακό επίπεδο και με ποια εργαλεία, εμείς ακόμη ασχολούμαστε «οικολογούντες» με το αν... υπάρχουν κλιματικές αλλαγές, αν η ανάπτυξη θα είναι πράσινη ή καφέ και πώς κάποιοι από εμάς, οι «παθό μηχανής» σωτήρες, θα σώσουμε τον πλανήτη...

Ο πλανήτης δεν έχει θε δραστηριότητας, ώστε να γνωρίζουμε πότε τα κόστη «υπερακοντίζουν προδήλως» τα οφέλη, για να χρησιμοποιήσουμε την πάγια έκφραση της νομολογίας του δικού μας ΣτΕ. Πρέπει να μπορούμε να προσδιορίσουμε, με σαφήνεια, σε ποιο βαθμό η αβεβαιότητα περί του κινδύνου δικαιολογεί την ακύρωση μιας αναπτυξιακής δραστηριότητας, διαφορετικά θα ζούμε διαρκώς στη «διελκυστίνδα», είτε υπό το φάσμα του «φόβου της προόδου» ή υπό το φάσμα του «αειφόρου τίποτε».

Η ανάγκη μας, θα επιβιώσει και πολύ μετά από εμάς, όπως εξηγεί με τον γλαφυρό του τρόπο και ο αείμνηστος κωμικός George Carlin. Εμείς πρέπει να ασχοληθούμε με τον εαυτό μας, το γένος μας. Αν σώσουμε τον εγωκεντρικό, αφέλη και σπάταλο εαυτό μας, μοιραία θα σωθεί και ο πλανήτης!

Μόνη μας ελπίδα το ένστικτο επιβίωσής μας, το «εγωιστικό» μας γονίδιο... Και κάποιο πιο πίσω φωλιασμένα, αλλά, πιστεύω, έτοιμα να ξεπροβάλουν, όταν οι συνθήκες το απαιτήσουν, η ανθρωπιά μας και η πίστη μας.

* Δρ. μηχανικός ΕΜΠ,
<http://elladitsamas.blogspot.com/>

Οι μεταφορικές, ενεργειακές και ψηφιακές υποδομές διεθνούς κλίμακας και εμβέλειας αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξη της επικοινωνίας και των σχέσεων συνεργασίας μεταξύ των κρατών. Ιδιαίτερα όσον αφορά στις μεταφορές στην Ευρώπη, τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα

Η άσκηση εξωτερικής πολιτικής για τις υποδομές μπορεί να συνδράμει ενεργητικά στην ανάπτυξη της οικονομικής (ή και ανθρωπιστικής) συνεργασίας και της πολιτικής σταθερότητας μεταξύ των κρατών. Τομείς της οικονομίας, που δύνανται συνήθως να επηρεαστούν περισσότερο από διακρατικές συμφωνίες και βελτιώσεις στις υποδο-

πό την προώθηση συνεργιών στη χρήση/εκμετάλλευση των υποδομών και την ενίσχυση των οικονομιών της κλίμακας και της συγκέντρωσης, μέσω της προσέλκυσης επενδύσεων κοινών συμφερόντων. Τέτοιες συνεργίες αναπτύσσονται στο πλαίσιο κοινών πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις μεταφορές, σε διακρατικό επίπεδο (π.χ., χερ-

Η διπλωματία των υποδομών

Μεταφορών (Trans - European Networks - Transport ή TEN-T), οι Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι Μεταφορών (Pan - European Transport Corridors), και οι συνδέσεις τους με τους ευρασιατικούς οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες, προσβλέπουν στην τόνωση της διεθνούς κυκλοφορίας εργαζομένων, εμπορευμάτων και υπηρεσιών.

Ως εκ τούτου, συνιστούν ένα από τα βασικότερα εργαλεία εφαρμογής της πολιτικής της ΕΕ για την περιφερειακή ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή, την προώθηση του διεθνούς εμπορίου και της ανταγωνιστικότητας, όπως, επίσης, και την ολοκλήρωση της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς. Παράλληλα, η ύπαρξη επαρκών και σύγχρονων φυσικών υποδομών, ιδιαίτερα αυτών των δικτύων μεταφορών, έχει ευρέως αναγνωριστεί ως κρίσιμος παράγοντας τόσο για τη βελτίωση των εμπορικών εισαγωγικών και εξαγωγικών επιδόσεων μιας χώρας, όσο και για την προσέλκυση άμεσων ξένων επενδύσεων, μειώνοντας το κόστος παραγωγής και αυξάνοντας το βαθμό απόδοσής τους.

* Διδάκτωρ ΕΜΠ και ερευνητής ΚΕΠΕ

** Διδάσκων Παντείου Πανεπιστημίου

των **ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΤΣΕΚΕΡΗ***
& **ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥ ΤΣΕΚΕΡΗ****

μές, είναι αυτοί του εμπορίου, του τουρισμού, των μεταφορών, της ενέργειας και άλλων υπηρεσιών. Τέτοιες συμφωνίες αποβλέπουν στη δημιουργία και ανάδειξη *συμπληρωματικών* αλληλεπιδράσεων (συνεργιών), ή/και την αποφυγή πιθανών ανταγωνιστικών σχέσεων μεταξύ έργων υποδομής.

Οι διακρατικές συνεργίες μπορεί να είναι *ενδοκλαδικές*, όταν οι επενδύσεις μιας χώρας σε έναν συγκεκριμένο κλάδο ή τύπο υποδομής (π.χ., οδικές) προκαλούν επιπρόσθετες επενδύσεις μιας άλλης χώρας στον ίδιο κλάδο ή τύπο υποδομής, ή *διακλαδικές* ή και *διατομεακές*, όταν οι επενδύσεις μιας χώρας σε έναν κλάδο (π.χ. οδικές) ή τομέα υποδομών (π.χ. μεταφορές) προκαλούν συστηματική αύξηση των επενδύσεων μιας άλλης χώρας σε έναν διαφορετικό κλάδο (π.χ. αεροδρόμια) ή και τομέα (π.χ. ενέργεια) υποδομών. Τέτοια έργα έχουν συνήθως τη μορφή αξόνων (οδικών, σιδηροδρομικών, σωληνωγών πετρελαίου και φυσικού αερίου, οπτικών ινών), που διαπερνούν τις συνεργαζόμενες χώρες.

Οι συμπληρωματικές επιδράσεις δύνανται να προκύψουν α-

σάσεις συνδέσεις και αγωγός πετρελαίου Ελλάδας - Βουλγαρίας, και αεροπορικές συνδέσεις Ελλάδας - Τουρκίας), καθώς και σε διαπεριφερειακό επίπεδο (π.χ. οδικός και σιδηροδρομικός δακτύλιος μεταξύ των χωρών του Εύξεινου Πόντου).

Από την άλλη πλευρά, η εξωτερική πολιτική μιας χώρας στις υποδομές μπορεί να προσβλέπει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς της (ή κάποιων συγκεκριμένων περιφερειών αυτής) έναντι γειτονικών χωρών (ή περιφερειών αυτών). Τέτοιες υποδομές μπορεί να αφορούν σε παράλληλους (συγκοινωνιακούς, ενεργειακούς κ.ά.) άξονες ή κόμβους μεταφορικών δικτύων, όπως εμπορευματικά κέντρα, λιμάνια και αεροδρόμια. Ωστόσο, δύναται κάποιες εγκαταστάσεις των μεταφορών ή άλλων υποδομών να λειτουργούν συγχρόνως τόσο ανταγωνιστικά μεταξύ δυο κρατών όσο και αλληλοσυμπληρωματικά στην ευρύτερη περιφέρεια στην οποία ανήκουν, όπως τα συστήματα των περιφερειακών αεροδρομίων.

Επιπλέον, κάποιες διακρατικές ενδοκλαδικές συμπληρωματικότητες μπορεί να επιφέρουν εγχώριο διακλαδικό ανταγωνι-



σμό στη χρήση δύο τύπων υποδομών (π.χ. η περίπτωση υποκατάστασης του μεταφορικού έργου του ΟΣΕ από τον αγωγό μεταξύ Σκοπίων – Θεσσαλονίκης, για μεταφορά αργού πετρελαίου). Τέλος, τρέχουσες εθνικές και ευρωπαϊκές πολιτικές, που επικεντρώνονται στην περιβαλλοντική αειφορία και ενεργειακή απόδοση των συστημάτων μεταφορών, μπορούν να επηρεάσουν σε σημαντικό βαθμό τις εγχώριες και διακρατικές διακλαδικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ επενδύσεων σε δίκτυα υποδομών.

Η Ελλάδα ως περιφερειακή χώρα έχει ζωτικά συμφέροντα από όλα τα είδη των διεθνών δικτύων μεταφορών και άλλων υποδομών, που θα τη φέρουν ευκολότερα σε επικοινωνία με τις βαλκανικές και υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης και της Μεσογείου. Η συμμετοχή της χώρας



ρών, της ενέργειας, του ηλεκτρισμού και των Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ). Τέτοιες ζώνες σύνδεσης μπορούν να αναπτυχθούν σε σημαντικούς κόμβους και σημεία εισόδου/εξόδου των διευρωπαϊκών αξόνων προς/από τη χώρα (π.χ. στο σταθμό Προμαχώνα με το εμπορευματικό κέντρο) και σε διεθνείς θαλάσσιες πύλες (π.χ. στα λιμάνια Θεσσαλονίκης και Αλεξανδρούπολης, στα οποία θα καταλήγουν και αγωγοί ενέργειας).

Παράλληλα, καθίσταται απαραίτητη η ολοκλήρωση έργων εντός της χώρας (αυτοκινητόδρομοι, σιδηρόδρομοι, αεροδρόμια, λιμάνια) που θα επιτρέψουν την επαρκή και αξιόπιστη σύνδεση της ελληνικής περιφέρειας με τα διεθνή δίκτυα υποδομών. Επιπλέον, οι συνθήκες ποιοτικής και ασφαλούς σύνδεσης μπορούν να βελτιωθούν με εισαγωγή νέων τεχνολογιών (μεταφόρτωσης, αποθήκευσης, ελέγχου φορτίων, πληροφόρησης των διεθνών διαμεταφορέων) και τη λήψη διοικητικών μέτρων για μείωση του χρόνου αναμονής στις διασυνοριακές διελεύσεις, την ενίσχυση του προσωπικού των ελληνικών τελωνείων, και τη διεθνή εναρμόνιση των κανονισμών οδικής μεταφοράς φορτίων.

Επιπροσθέτως, ενδείκνυται ο σχεδιασμός μιας ενιαίας διπλωματικής στρατηγικής, που θα συνδυάζει την ανάπτυξη διεθνών δικτύων υποδομών με μια εξωτερική περιβαλλοντική πολιτική, που θα υποστηρίζει την επίτευξη εθνικών στόχων (π.χ. πο-

σοστό διείσδυσης των βιοκαυσίμων στην αγορά των οδικών μεταφορών και προώθηση χρήσης των μη οδικών μέσων μεταφοράς), όσο και διεθνών στόχων (π.χ. όροι της Συνθήκης του Κιότο και της Κοπεγχάγης) για την εξοικονόμηση ενέργειας και την προστασία του περιβάλλοντος. Μια τέτοια πολιτική οφείλει να δίνει έμφαση στην ανάπτυξη διεθνών σιδηροδρομικών αξόνων και θαλάσσιων αρτηριών στην ευρύτερη περιοχή. Προτεραιότητα πρέπει να δοθεί, επίσης, στις υποδομές των δικτύων παραγωγής και διανομής καυσίμων που βασίζονται στο φυσικό αέριο και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Επιπλέον, θεωρείται αναγκαία η επέκταση των ευρωζωνικών δικτύων στην περιφέρεια για την αύξηση της διείσδυσης ψηφιακών υπηρεσιών πληροφόρησης, που δύνανται να μειώσουν τη χρήση επιβατικών μεταφορών με ΙΧ και να αναβαθμίσουν την ποιότητα εξυπηρέτησης των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Σημαντικό ρόλο στην περαιτέρω διαμόρφωση της σχετικής πολιτικής αναμένεται να διαδραματίσουν και οι πρόσφατες πρωτοβουλίες της ΕΕ για ανάπτυξη των συντροπικών «πράσινων διαδρόμων» (green routes) στις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές. Στους διαδρόμους αυτούς, η ακτοπλοΐα, ο σιδηρόδρομος και οι οδικές μεταφορές αλληλοσυμπληρώνονται, με τη βοήθεια των προηγμένων τεχνολογιών. Ο στόχος είναι να παρέχεται στις επιχειρήσεις η δυνατότητα επιλογής περιβαλλοντικά φιλικής μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ κύριων κόμβων (λιμένων, σιδηροδρομικών σταθμών, εμπορευματικών κέντρων) και σημείων εφοδιασμού (για χρήση βιοκαυσίμων και άλλων οικολογικών μορφών ενέργειας) από σχετικά μακρές αποστάσεις. ■

στην ανάπτυξη αυτών των δικτύων υποδομών, π.χ., μέσω του Ελληνικού Σχεδίου για την Οικονομική Ανασυγκρότηση των Βαλκανίων (ΕΣΟΑΒ) και διασυνοριακών, διακρατικών και διαπεριφερειακών προγραμμάτων (στα Βαλκάνια, τη Μεσόγειο και τον Εύξεινο Πόντο) που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ, θα συμβάλει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς της και στην αναβάθμιση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της.

Η ολοκληρωμένη ανάπτυξη δικτύων υποδομών, με υπερεθνική εμβέλεια, αποτελεί στρατηγική ζωτικής σημασίας για την προώθηση των γεωπολιτικών και οικονομικών συμφερόντων και την ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Ελλάδας στην περιοχή της Ν/Α Ευρώπης και Μεσογείου. Τα περιφερειακά δίκτυα υποδομών μπορούν να συμβάλουν στην ε-

νίσχυση των οικονομικών συνεργασιών και της πολιτικής σταθερότητας και ασφάλειας στην περιοχή, καθώς και στη λήψη συντεταγμένων δράσεων για την προστασία του περιβάλλοντος. Η υπό εξέταση σύνδεση του αγωγού «Nabucco» με το ελληνικό δίκτυο αγωγών φυσικού αερίου, σε συνδυασμό με τον South-stream ή/και τον ITGI μεταξύ Τουρκίας - Ελλάδας - Ιταλίας, θα επιτρέψουν τη διαφοροποίηση των πηγών τροφοδοσίας και των οδών μεταφοράς στην εγχώρια αγορά.

Στο σχεδιασμό και την υλοποίηση αυτής της ολοκληρωμένης στρατηγικής, σημαντικό ρόλο μπορεί να διαδραματίσει και ο καθορισμός ζωνών σύνδεσης μεταξύ διαφορετικών τύπων υποδομών για την ανάδειξη σχέσεων συνεργίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων κλάδων, όπως των οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφο-