

01/ ΤΕΥΧΟΣ  
491  
1 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2014

491  
ΤΕΥΧΟΣ

# Τεχνογράφημα

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ / ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ



ΠΛΗΡΩΜΕΝΟ  
ΤΕΛΟΣ  
Ταχ. Γραφείο  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ 22  
Αριθμός Άδειας  
020037



## Τιμοκατάλογος Ενοικίασης Αιθουσών ΤΕΕ/ΤΚΜ\*

Αιθουσες	Καθημερινή πρωί ή απόγευμα	Καθημερινή όλη μέρα	Σάββατο-Κυριακή πρωί ή απόγευμα	Σάββατο-Κυριακή όλη μέρα
Αμφιθέατρο	400,00 €	500,00 €	500,00 €	700,00 €
Φουαγιέ	200,00 €	300,00 €	330,00 €	500,00 €

\* Οι παραπάνω τιμές επιβαρύνονται με ΦΠΑ 23%

### ➤ Ηλεκτρονικό “Τεχνογράφημα”: Πείτε τη γνώμη σας

Εδώ και αρκετούς μήνες, το “Τεχνογράφημα” έχει γίνει ηλεκτρονικό, προκειμένου να εξοικονομηθούν χρήματα, αλλά και να μειωθεί η κατανάλωση χαρτιού.

Θα θέλαμε τη γνώμη σας για το πώς μπορούμε να το κάνουμε πιο λειτουργικό και ευανάγνωστο:

-Βοηθούν στην εύκολη ανάγνωσή του τα **links** που παραπέμπουν στα κυριότερα περιεχόμενά του;

-Θα προτιμούσατε να το διαβάζετε σε μορφή **.pdf**, όπως σήμερα, ή ως **“flip”** (να “ξεφυλλίζεται” ηλεκτρονικά);

-Θα θέλατε τα άρθρα του να σας παραπέμπουν σε περισσότερες πληροφορίες μέσω **QR Codes** (τα γνωστά τετράγωνα “barcodes”, που σκανάρονται με το κινητό και όταν αναλύονται “επιστρέφουν” στον αναγνώστη περισσότερες φωτογραφίες, κείμενο, βίντεο κτλ);

• Θα θέλατε να περιλαμβάνει χρήσιμα **links προς άλλους ιστοτόπους** για περισσότερες πληροφορίες;

• Ποιες είναι οι προτάσεις σας για το “στήσιμο” του τεύχους και τον τρόπο προσέγγισης των θεμάτων του;

Η γνώμη σας πραγματικά μετράει, γιατί θέλουμε το “Τεχνογράφημα” ν’ αποτελεί μέσο ενημέρωσης και έκφρασης των μηχανικών.

Μπορείτε να αποστέλλετε τις προτάσεις σας **μέχρι την 30η Σεπτεμβρίου** στις παρακάτω ηλεκτρονικές διευθύνσεις:

• alexandragouta@gmail.com (Αλεξάνδρα Γούτα) και

• kiriakid@central.tee.gr (Κυριακή Διαβολίση)

διαφημιστικές  
καταχωρήσεις  
στο Τεχνογράφημα

## Τιμοκατάλογος Διαφημίσεων

	Σελίδες	Ολοσέλιδη	1/2	1/4
	2η σελίδα εξωφύλλου	700 €	400 €	
	3η σελίδα	700 €	400 €	
	4η σελίδα	450 €	300 €	
	Τελευταία εσωτερική σελίδα	450 €	300 €	
	Φάσα οπισθόφυλλου			1000 €
	Εσωτερική σελίδα	300 €	150 €	
	ΕΝΘΕΤΟ	2000 €		

Δεν περιλαμβάνονται η ένθεση στο τεύχος και τα εξτρα ταχυδρομικά έξοδα

## Εκπτώσεις επί του τιμοκαταλόγου

- Όλα τα Διαφημιστικά Γραφεία έχουν έκπτωση 20%
- Οι χορηγοί εκδηλώσεων του ΤΕΕ/ΤΚΜ έχουν έκπτωση 50%
- Ιδιώτες ή εταιρείες σε περίπτωση πολλαπλών ταυτόχρονων καταχωρήσεων έχουν τις ακόλουθες εκπτώσεις:
  - Από 1.000,00 € έως 2.000,00 € 5%
  - Από 2.000,00 € έως 5.000,00 € 8%
  - Από 5.000,00 € έως 10.000,00 € 10%

Όλες οι τιμές επιβαρύνονται με ΦΠΑ 23 %.

### Πληροφορίες:

Δόγμα Τοπουζίδου, τηλ. 2310 883170, fax: 2310 883161

e-mail: domnatop@central.tee.gr

■ **Ιδιοκτήτης:**  
**ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ** ΝΠΔΔ

Μ. Αλεξάνδρου 49, 546 43, Θεσσαλονίκη

www.tkm.tee.gr

15νθήμερη εφημερίδα του ΤΕΕ/ΤΚΜ, αποστέλλεται δωρεάν στα μέλη του

■ **Εκδότης - Διευθυντής**

Πάρις Μπίλλιας, Πρόεδρος ΤΕΕ/ΤΚΜ

■ **Υπεύθυνος τυπογραφείου**

Μαρία Σπυροπούλου

■ **Συνεργάτες**

Αλεξάνδρα Γούτα, δημοσιογράφος

Άγγελος Αγγελίδης, δημοσιογράφος

Χρύσα Λασκαρίδου, χημικός μηχανικός

Κυριακή Διαβολίτη, αγρ. - τοπογράφος μηχανικός

■ **Εξώφυλλο: Μπέτυ Βακάλη, (φωτογρ. εξωφύλλου Νώντας Στυλιανίδης)**

■ **e-mail Γραφείου Τύπου**

kiriakid@central.tee.gr

■ **Σελιδοποίηση-Διαχωρισμοί-Μοντάζ-Εκτύπωση**

Thessprint Α.Ε.,

ΒΙ.ΠΑ. Λακκώματος, Χαλκιδική,

Τ.Κ. 63 080, Τ. 23990 20393, Φ. 23990 51623

sales@thessprint.gr

■ **Διαφημίσεις**

Δόμνα Τοπουζίδου, τηλ. 2310 883170, fax: 2310 883161

e-mail: domnator@central.tee.gr

Το Τεχνολογικό Τμήμα δημοσιεύει ενυπόγραφες επιστολές αναγνωστών,

οι οποίες εκφράζουν την άποψη του συντάκτη τους. Η σύνταξη διατηρεί

το δικαίωμα να συντομεύει τα κείμενα.

## ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

Τα τηλέφωνα του ΤΕΕ/ΤΚΜ

Γραφείο Προέδρου: 2310 883170

Γραφείο Διεύθυνσης: 2310 883125

**Τμήμα Διοικητικών & Οικονομικών Υπηρεσιών**

Προϊσταμένη 2310 883118

Πρωτόκολλο 2310 883103 & 106

Λογιστήριο 2310 883104, 105, 106

Συνδρομές - Κρατήσεις 2310 883107

**Τμήμα Επιστημονικών & Αναπτυξιακών Θεμάτων**

Προϊσταμένη 2310 883125

Επιστημονικά - Αναπτυξιακά 2310 883120 & 121

Εκπροσωπήσεις 2310 883121

Τεχνολογία 2310 883120

**Τμήμα Επαγγελματικών Θεμάτων**

Προϊστάμενος 2310 883146

Άμοιβές 2310 883144, 145, 146

Σεμινάρια 2310 883145

Μητρώο μελών - Βεβαιώσεις 2310 883140

Πειθαρχικό Συμβούλιο 2310 883150

Άδεια Άσκησης Επαγγέλματος-Πραγματογνωμοσύνες

2310 883141 & 142

**Τμήμα Βιβλιοθήκης & Πληροφόρησης**

Προϊσταμένη 2310 883186

Αναγνωστήριο - Δανεισμός - Τράπεζα Πληροφοριών

2310 883187 & 186

## Σκέψεις και προτάσεις για την ανάπτυξη με 19 υπογραφές

Το τεύχος του "Τεχνολογικού Τμήματος" που κρατάτε στα χέρια σας διαφέρει από τα προηγούμενα. Είναι μόλις το δεύτερο του είδους του και το πρώτο από πολλά αντίστοιχα που θα ακολουθήσουν στο μέλλον.

Ίσως κάποιοι από εσάς θυμόσαστε να έχετε ξεφυλλίσει πριν από λίγα χρόνια το πρώτο θεματικό τεύχος στην ιστορία του περιοδικού του ΤΕΕ/ΤΚΜ: εκείνο ήταν εξ ολοκλήρου αφιερωμένο στο περιβάλλον και με χαρά πληροφορηθήκαμε ότι συμπεριλήφθηκε και σε κάποιες βιβλιοθήκες (όσοι θέλουν να το θυμηθούν, μπορούν να το βρουν στην ιστοσελίδα του ΤΕΕ/ΤΚΜ. Ήταν το τεύχος 377 του 2009).

Με το τεύχος που κρατάτε στα χέρια σας, εγκαινιάζεται σε μονιμότερη βάση ένας νέος θεσμός στην ιστορία του περιοδικού. Αυτός των θεματικών τευχών, που συγκεντρώνουν απόψεις, γνώμες και γνώσεις για ένα συγκεκριμένο θέμα κάθε φορά, είτε αυτό αφορά τις τελευταίες εξελίξεις στο επιστημονικό αντικείμενο των διαφόρων ειδικοτήτων μηχανικών είτε την ανάλυση ενός ευρύτερου θέματος.

Εν προκειμένω, το θέμα αυτό είναι το επιθυμητό αναπτυξιακό μοντέλο στην Κεντρική Μακεδονία. Πολλά έχουν ακουστεί για το τι χρειάζεται να γίνει. Σπάνια όμως έχουν συγκεντρωθεί σε ένα ενιαίο "corpus" οι απόψεις όλων των ανθρώπων που έχουν γνώση και λόγο για αυτό το θέμα.

Τα άρθρα που γράφτηκαν για το θεματικό τεύχος του "Τεχνολογικού Τμήματος" και φέρουν το βάρος -και το θάρρος- της υπογραφής των συγγραφέων τους, είναι χωρισμένα σε επτά κατηγορίες: *υποδομές, ανταγωνιστικότητα-επιχειρηματικότητα, καινοτομία, κατασκευή-ακίνητα, χωροταξία, δημόσιος χώρος και ενέργεια.*

Η ευχή μας είναι τα κείμενα αυτά να ανοίξουν πολλές συζητήσεις και να δημιουργήσουν τη μαγιά για έναν πιο δραστήριο, πιο ενεργό προβληματισμό, σχετικά με το τι χρειάζεται τελικά η Κεντρική Μακεδονία για να περάσει από την "πολυφορεμένη" θεωρία της ανάπτυξης στην πράξη.

*Τι λένε, τι ζητούν και τι προτείνουν οι επιχειρηματίες της Βόρειας Ελλάδας; Πόσο αποδοτικές είναι τελικά οι επενδύσεις στην καινοτομία; Ποιες είναι οι πραγματικές δυνατότητες στο κομμάτι των ESCO και της γεωθερμίας; Τι δεν έχει γίνει σωστά στα ελληνικά λιμάνια και ποιες ευκαιρίες παρουσιάζονται ειδικά για τη Θεσσαλονίκη, αλλά και γενικότερα; Πού οδηγεί την ανάπτυξη η Εγνατία Οδός; Ποιες είναι οι προοπτικές για τις κατασκευές και τα ακίνητα και ποια η σημερινή κατάσταση; Ποιες είναι οι προκλήσεις για τη χωροταξία και τον δημόσιο χώρο;*

Τις απόψεις τους για τα παραπάνω θέματα, αλλά και για πολλά ακόμη καταθέτουν 19 αρθρογράφοι. Οι δε θέσεις του ΤΕΕ/ΤΚΜ για τα υπό ανάλυση ζητήματα αναπτύσσονται στις πρώτες σελίδες του τεύχους, μέσα από τις προτάσεις που κατατίθενται, με την ευκαιρία της 79ης ΔΕΘ, στα υπομνήματα προς τον πρωθυπουργό και τους αρμόδιους υπουργούς.

## ΤΙ ΖΗΤΗΣΕ ΤΟ ΤΕΕ/ΤΚΜ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΤΗΣ 79<sup>ΗΣ</sup> ΔΕΘ

Την άμεση εφαρμογή νέου μοντέλου χωρικής και οικονομικής ανάπτυξης για τη Θεσσαλονίκη, που θα βάλει τέλος στην περιθωριοποίησή της τα τελευταία 30 χρόνια και θα δημιουργήσει ένα brand name διεθνούς εμβέλειας για την πόλη, θέτει ως προτεραιότητα η ΔΕ του ΤΕΕ/ΤΚΜ, με το υπόμνημά της προς τον πρωθυπουργό, **Αντώνη Σαμαρά**, με την ευκαιρία της 79ης Διεθνούς Έκθεσης.

Παράλληλα, ζητά την προσωπική παρέμβαση του για τη δρομολόγηση σειράς ανακουφιστικών μέτρων για τους Έλληνες μηχανικούς, ως ύστατη προσπάθεια ανάταξης ενός κλάδου, που έχει περιέλθει σε τραγική κατάσταση. Ξεχωριστές επιστολές, όπου εξειδικεύονται τα προτεινόμενα μέτρα, εστάλησαν στους υπουργούς Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, **Μιχάλη Χρυσοχοϊδή**, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, **Γιάννη Μανιάτη** και Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, **Νίκο Δένδια**.

Αναλυτικότερα, σε ό,τι αφορά τη Θεσσαλονίκη και δεδομένης της οικονομικής κρίσης, το ΤΕΕ/ΤΚΜ επισφαιρίζει ότι είναι απαραίτητο να επανακαθοριστεί το πλαίσιο ενός νέου οράματος για την πόλη. Ορισμένοι παράμετροι κομβικής σημασίας για την αναπτυξιακή προοπτική της, είναι:

- Το συγκριτικό πλεονέκτημα της Θεσσαλονίκης ως προς τον ρόλο που μπορεί πράγματι να διαδραματίσει στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, το οποίο κινδυνεύει να χαθεί εξαιτίας της έλλειψης κινήτρων, πρωτοβουλιών αλλά και υποδομών. Η υποβάθμιση της Διεθνούς Έκθεσης, η οκταετής ολιγωρία στην περίπτωση της Ζώνης Καινοτομίας, η απαξίωση του λιμανιού, η καθυστέρηση των έργων του αεροδρομίου, είναι βασικές αιτίες, μεταξύ πολλών άλλων, που δεν επιτρέπουν στην πόλη να διεκδικήσει τον ρόλο της στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.
- Ο αναχρονιστικός ανταγωνισμός μεταξύ κέντρου και περιφέρειας, ο οποίος οφείλει πλέον να δώσει τη θέση του σε ένα νέο αναπτυξιακό μοντέλο ανταγωνιζόμενων κέντρων, ώστε να ισορροπήσει το σύστημα υποδομών και κινήτρων, προς όφελος των περιφερειακών πόλεων.
- Η αναγνώριση της υψηλής υπεραξίας που παράγουν τα σύμβολα-τοπόσημα. Πόλεις του εξωτερικού, μεγάλοι και μεσαίου μεγέθους, επένδυσαν τα τελευταία χρόνια τεράστια κεφάλαια στην αστική αναζωογόνηση και σε αρχιτεκτονική υψηλής ποιότητας, υλοποιώντας φιλόδοξα αναπτυξιακά προγράμματα και κερδίζοντας το στοίχημα της ανταγωνιστικότητας. Η Θεσσαλονίκη χρειάζεται κι αυτή ένα νέο σημείο/πλαίσιο/δραστηριότητα/ αναφοράς, ένα brand name για να κινητοποιηθεί ξανά.

φωτο. Π. Νικηφορίδη



- Η αναζήτηση σύγχρονου αναπτυξιακού μοντέλου για την πόλη, με τη δραστηριοποίηση των δυνάμεων της αγοράς σε τομείς όπως την παροχή υπηρεσιών, τις τηλεπικοινωνίες, τη βιοτεχνολογία, την υψηλή τεχνολογία, το διεθνές εμπόριο, την κοινωνία της πληροφορίας, την εκπαίδευση, την έρευνα και την πιστοποίηση.
- Η ανάδειξη της Θεσσαλονίκης σε αυτόνομο τουριστικό προορισμό αλλά και η ενδυνάμωση του Μητροπολιτικού ρόλου της σε μία περιοχή με

σημαντικό μνημειακό πλούτο καθώς και περιοχές φυσικού κάλλους. Χρειάζεται να υιοθετήσουμε άλλες πρακτικές αξιοποίησης του μνημειακού πλούτου, των αναγνωρισμένων και προστατευόμενων περιοχών και της νεότερης αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, πρακτικές που οπωσδήποτε θα προβλέπουν την σύνδεσή τους. Διαφορετικά ακόμα και το νέο μεγάλο εύρημα της Αμφίπολης, θα μείνει μια στιγμή στο χρόνο και ένας χαρακτηρισμός στο χάρτη.

Επίσης η αντιμετώπιση μιας σειράς λειτουργικών προβλημάτων της πόλης, που μειώνουν την ελκυστικότητα της, καθώς και η έλλειψη υποστηρικτικών υποδομών για το συνεδριακό, τον πολιτιστικό ή το θαλάσσιο τουρισμό, αποτελούν ζητήματα πρώτης προτεραιότητας.

### Εν αμφιβόλω ακόμη και η ίδια η επιβίωση των μηχανικών

Όσον αφορά τα προβλήματα του κλάδου, το ΤΕΕ/ΤΚΜ επισφαιρίζει στο υπόμνημά του προς τον πρωθυπουργό ότι η ίδια η επιβίωση των Ελλήνων και Ελλήνων μηχανικών και των οικογενειών τους, τίθεται πλέον εν αμφιβόλω, στο ασφυκτικό για αυτούς οικονομικό πλαίσιο που έχει διαμορφωθεί από:

- την έλλειψη επαγγελματικής ύλης,
- την υπερφορολόγηση από το πρώτο ευρώ,
- τις αποσπασματικές και πρόχειρες αλλαγές στους κανόνες άσκησης του επαγγέλματος που προκαλούν σύγχυση,
- τις υπέρογκες αυξήσεις στις ασφαλιστικές εισφορές και
- τις αδικίες σε ότι αφορά το κόστος των υπηρεσιών που λαμβάνουν οι μηχανικοί από τον ΕΟΠΥΥ,



φωτο: Νώντας Στυλιανίδης

σε σχέση με ασφαλισμένους σε άλλα ταμεία. Οι ελεύθεροι επαγγελματίες μηχανικοί δεν μπορούν να έχουν φοροαπαλλαγές ούτε καν για τυχόν ιατρικά έξοδα που έκαναν για τα παιδιά τους.

Παράλληλα, με την ψήφιση του Ν.3986 / 2011 «Επείγοντα Μέτρα Εφαρμογής Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015», χωρίς να προηγηθεί καμία αναλυτική μελέτη, επιβλήθηκε στον κλάδο η υποχρεωτική άνοδος ασφαλιστικής κατηγορίας ανά τρία έτη με αποτέλεσμα τη σταδιακή εξωπραγματική αύξηση των εισφορών.

Η προφανής συνέπεια είναι οι νέοι συνάδελφοι να μην εγγράφονται σε αυτό και οι παλαιότεροι να αδυνατούν να τις πληρώσουν, με αποτέλεσμα οι οικογένειές τους να μην έχουν πρόσβαση ούτε καν σε ιατροφαρμακευτική περίθαλψη!

Τα παραπάνω συμβαίνουν παρά τη δημόσια δέσμευση του Υπουργού Εργασίας Κοινωνικής Ασφάλειας και Πρόνοιας κ. Βρούτση, από το περασμένο Φθινόπωρο για την ελεύθερη επιλογή ασφαλιστικής κατηγορίας από τους μηχανικούς.

Εντελώς απαράδεκτα τα μέτρα αναγκαστικής εκτέλεσης για τις ληξιπρόθεσμες οφειλές. Σχετικά με τη διαβίβαση των ληξιπρόθεσμων οφειλών των ασφαλιστικών εισφορών στο Κέντρο Είσπραξης Ασφαλιστικών Οφειλών (ΚΕΑΟ - άρθρο 101 του Ν. 4172/2013) για είσπραξη και λήψη

μέτρων αναγκαστικής εκτέλεσης, είναι εντελώς απαράδεκτη, δεδομένων των συνθηκών πρωτόγνωρης οικονομικής κρίσης για τον κλάδο, σε συνδυασμό με την αρχή της ασφάλισης της ιδιότητας του μηχανικού και όχι της άσκησης του επαγγέλματός του. Η μη πληρωμή των εισφορών δεν αποτελεί επιλογή, αλλά αποδεδειγμένη αδυναμία πληρωμής, ενώ τα συγκεκριμένα μέτρα οδηγούν σε απόγνωση τους ασφαλισμένους και θέτουν σε άμεσο κίνδυνο τη βιωσιμότητά του ΤΣΜΕΔΕ - ΕΤΑΑ.

### Να δοθεί μέχρι και 5ετής περίοδος χάριτος για τους ασφαλισμένους

Για τα ασφαλιστικά ζητήματα του κλάδου το ΤΕΕ/ΤΚΜ προτείνει:

- Να δοθεί περίοδος χάριτος 3 - 5 ετών κατά την οποία οι ασφαλισμένοι θα έχουν ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, ανεξάρτητα με το αν έχουν ασφαλιστική ενημερότητα. Εναλλακτικά, να μπορούν να πληρώνουν εισφορές μόνο του κλάδου υγείας.
- Να αρθεί άμεσα η επιβουλή κατά των περιουσιακών στοιχείων των μηχανικών που αδυνατούν να καλύψουν τις υπέρογκες ασφαλιστικές απαιτήσεις.
- Να εφαρμοστεί η κυβερνητική δέσμευση για την ελεύθερη επιλογή ασφαλιστικής κατηγορίας από τους συναδέλφους.
- Να δοθεί η δυνατότητα στο Τεχνικό Επιμελητήριο να προχωρήσει στην ίδρυση αυτοδιοικούμενου ταμείου επαγγελματικής ασφάλισης, το οποίο θα διαχειρίζεται τα αποθεματικά του ΤΣΜΕΔΕ, σύμφωνα με τις προδιαγραφές των ταμείων μηχανικών των ανεπτυγμένων δυτικών κρατών (Γερμανία, Καναδάς κτλ).
- Να γίνει μεταφορά δημόσιας περιουσίας ή δικαιωμάτων εκμετάλλευσής της, στο ταμείο για την απάλειψη των δισεκατομμυρίων ευρώ που υπέστη με το «κούρεμα» των ομολόγων.

### Η επιστολή προς τον υπουργό ΥΠΟΜΕΔΙ, Μ. Χρυσοχοϊδή

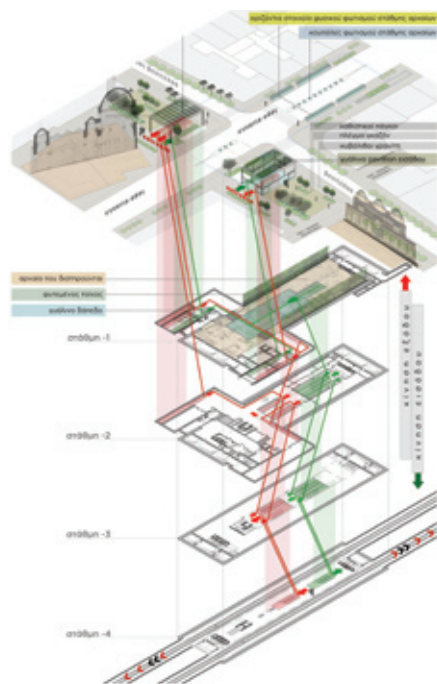
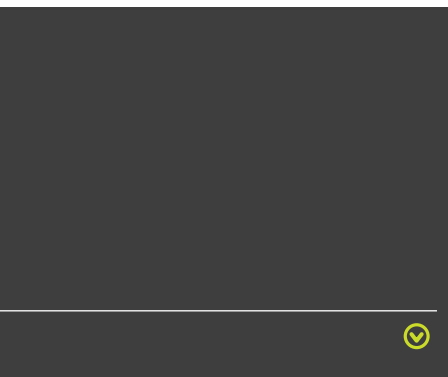
Στα σημαντικά ζητήματα που σχετίζονται με την ανάπτυξη, τους μηχανικούς και τον τεχνικό κόσμο αναφέρεται η επιστολή του προέδρου του ΤΕΕ/ΤΚΜ Πάρι Μπίλλια προς τον υπουργό ΥΠΟΜΕΔΙ Μιχάλη Χρυσοχοϊδή. Ο πρόεδρος της ΔΕ υπογραμμίζει ότι το ΤΕΕ/ΤΚΜ είναι πρόθυμο και έτοιμο να συνεργαστεί με το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, τόσο για τα αναπτυξιακά ζητήματα της αρμοδιότητάς του όσο και για τα επείγοντα και σοβαρότατα προβλήματα του κλάδου.

Στην εξασελίδη επιστολή γίνεται αναφορά στα απαραίτητα έργα για τη Θεσσαλονίκη και την Περιφέρεια και ειδικότερα στο ΜΕΤΡΟ, στο Αεροδρόμιο Μακεδονία, στα Έργα Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών 2010 - 2020, καθώς επίσης και στο λιμάνι.

Για το ΜΕΤΡΟ το ΤΕΕ/ΤΚΜ επαναλαμβάνει το πάγιο αίτημα για προώθηση της ολοκλήρωσης της

Παρουσίαση της πρότασης του ΤΕΕ/ΤΚΜ 3.4.2013  
φωτο: Νώντας Στυλιανίδης





Τομή από την πρόταση του ΤΕΕ, [www.tkm.tee.gr](http://www.tkm.tee.gr)

Βασικής γραμμής ως έργου πρώτης προτεραιότητας, ταυτόχρονα με την επέκταση προς Καλαμαριά. Ειδική μνεία γίνεται και για τις αρχαιότητες του σταθμού Βενιζέλου, όπου επισημαίνεται ότι είναι अपαράδεκτο να μην δρομολογείται μία λύση, δεδομένου ότι εδώ και ενάμιση χρόνο το ΤΕΕ/ΤΚΜ κατέθεσε πρόταση εφικτή και αποδεκτή από όλους.

#### Νέες ρυθμίσεις στο θεσμικό πλαίσιο μελετών και έργων δημοσίων

Σε ότι αφορά τις νέες νομοθετικές ρυθμίσεις που αφορούν το σύστημα αναθέσεων δημοσίων συμβάσεων (έργων, υπηρεσιών και προμηθειών), το ΤΕΕ/ΤΚΜ τονίζει ότι το επισπεύδον Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, δεν έλαβε υπόψη το πόρισμα της ειδικής Ομάδας Εργασίας που είχε συγκροτήσει το Υπουργείο Υποδομών,



Μεταφορών και Δικτύων, με τη συμμετοχή και εκπροσώπων του ΤΕΕ, αλλά ούτε τις νέες Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών.

Επισημαίνει επίσης μία σειρά ζητημάτων όπως την έκδοση πρότυπων τευχών προκηρύξεων, τη σύνταξη τεχνικών προδιαγραφών μελετών, την επικαιροποίηση του κανονισμού προεκτιμώμενων αμοιβών και, τα οποία πρέπει να αντιμετωπιστούν σε συνεργασία με το ΤΕΕ.

Σχετικά με την κατάργηση των ανώτατων και κατώτατων ορίων προϋπολογισμού δημοσίων έργων και προεκτιμώμενων αμοιβών μελετών, επισημαίνεται ότι παρότι αλλοιώνει άρδην τους κανόνες ανταγωνισμού, προωθήθηκε και ψηφίστηκε χωρίς απολύτως καμία διαβούλευση με το ΤΕΕ και τους φορείς των Μηχανικών, αλλά ούτε και προσπάθεια συζήτησης του θέματος με τις

αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία θεωρητικά ζήτησε τη ρύθμιση. Όπως επισημαίνεται, η διάταξη αυτή θα εξαφανίσει τις μικρές και μεσαίες εργοληπτικές επιχειρήσεις και μελετητικά γραφεία, που ούτως ή άλλως πλήττονται δραματικά από τη μείωση των αναθέσεων δημοσίων έργων, και θα λειτουργήσει σαφώς προς ωφέλεια των μεγάλων εργοληπτικών και μελετητικών εταιρειών.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ ζητά την απόσυρση της διάταξης και την έναρξη διαλόγου με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, για τη συντεταγμένη παρουσίαση των ιδιαιτεροτήτων της ελληνικής αγοράς και του ρόλου των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων στο σύστημα παραγωγής δημοσίων έργων.

Σε απανισμό τα ιδιωτικά έργα λόγω φόρων. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στον τομέα του ιδιωτικού έργου. Η υπέρμετρη φορολόγηση των ακινήτων οδήγησε τον κλάδο των ιδιωτικών έργων σε αφανισμό, μετά τη δραματική μείωση λόγω οικονομικής κρίσης. Το αποτέλεσμα αυτής της αλόγιστης πολιτικής είναι, χιλιάδες μηχανικοί να είναι στην ανεργία, οι εταιρείες παραγωγής δομικών υλικών (τσιμέντο, χάλυβας, αλουμίνιο κλπ) να κλείνουν ή να μεταφέρουν την παραγωγική τους δράση σε άλλες χώρες, τα ασφαλιστικά ταμεία να αυξάνουν τα ελλείμματά τους και δεκάδες χιλιάδες εργατοτεχνίτες να εξαφανίζονται.



Η οικοδομική δραστηριότητα χρειάζεται να εξελιχθεί και να ανακαταλάβει το ρόλο της στην Ελληνική οικονομία. Το οικονομικό προίον που προέρχονταν από το μέχρι προ κρίσης μοντέλο πρέπει να

συνεχιστεί να παράγεται από σύγχρονες, αειφόρες και ταυτόχρονα αποδοτικές πρακτικές, οι οποίες σχετίζονται άμεσα με τη βελτίωση του υφιστάμενου κτιριακού κεφαλαίου. Τα παραπάνω αναφέρονται και στο κείμενο προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.

Η επιστολή προς τον υπουργό ΠΕΚΑ, Γ. Μανιάτη. Στο μεταξύ, στην επιστολή/υπόμνημά του προς τον υπουργό ΠΕΚΑ, Γιάννη Μανιάτη, το ΤΕΕ/ΤΚΜ επισημαίνει την ανάγκη να θεσμοθετηθεί άμεσα το νέο ρυθμιστικό Θεσσαλονίκης. Προσθέτει όμως ότι η κυβερνητική υπόσχεση για θεσμοθέτηση του νέου ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης το Φθινόπωρο, σε άλλο νομοσχέδιο, δεν είναι δυνατόν να εκπληρωθεί, καθώς η σχετική διαδικασία απαιτεί χρόνο και είναι δύσκολο να "τρέξει" τόσο άμεσα. Παράλληλα, το ΤΕΕ/ΤΚΜ επαναλαμβάνει την πάγια θέση του για άμεση άρση της απόφασης μεταφοράς των αρμοδιοτήτων του Οργανισμού Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης στην Αθήνα. Σε κάθε περίπτωση, το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει καταθέσει στην κυβέρνηση συγκεκριμένες προτάσεις για το θέμα, με παρατηρήσεις κατά άρθρο του νομοσχεδίου, ενώ παράλληλα έχει προτείνει να αναλάβει τον συντονισμό ενός "σφικτού" από άποψη χρονοδιαγραμμάτων διαλόγου φορέων, ώστε να επιταχυνθούν όλες οι διαδικασίες.

#### Πρόταση δημιουργίας ειδικού ταμείου αστικών αναπλάσεων και για τη Θεσσαλονίκη

Σε ό,τι αφορά την κατασκευή και τα ιδιωτικά έργα, το ΤΕΕ/ΤΚΜ προτείνει -για τη βελτίωση του δο-

μημένου περιβάλλοντος και της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών πόλεων:

- την αντιμετώπιση των διαρθρωτικών προβλημάτων του ελληνικού μοντέλου παραγωγής του χώρου,

- την προώθηση των αστικών αναπλάσεων (με τη δημιουργία και στη Θεσσαλονίκη ειδικού ταμείου για την προώθηση σχεδίου αστικών παρεμβάσεων σε υποβαθμισμένες περιοχές),

- τη συντήρηση και αναβάθμιση του υφιστάμενου δομικού κεφαλαίου, όπως βελτίωση της ενεργειακής συμπεριφοράς των κτιρίων και αντισεισμική ενίσχυση των υφιστάμενων κατασκευών.



γιατικής συμπεριφοράς των κτιρίων και αντισεισμική ενίσχυση των υφιστάμενων κατασκευών.

- την ενίσχυση της «κλασσικής» οικοδομικής δραστηριότητας με δράσεις όπως η ανανέωση πεπαλαιωμένου αστικού ιστού.

- τον εκσυγχρονισμό του πλαισίου παραγωγής ιδιωτικού έργου με δράσεις όπως η θεσμοθέτηση του Μητρώου Συντελεστών Ιδιωτικών Έργων και η λειτουργία του από το ΤΕΕ, η άμεση εφαρμογή ηλεκτρονικής ταυτότητας σε όλα τα κτήρια κ.ά.

Στον τομέα του περιβάλλοντος και της ενέργειας προτείνει -μεταξύ άλλων- την επικαιροποίηση του ΠΕΣΔΑ ΠΚΜ.

Ιδιαίτερη μνεία γίνεται και στην επένδυση χρυσού στη Χαλκιδική, για την οποία επισημαίνεται ότι το συγκεκριμένο έργο, όπως διατυπώθηκε κατά την υποβολή παρατηρήσεων επί της ΜΠΕ της επένδυσης, στην ολοκληρωμένη του μορφή, αποτελεί τεράστια εγχείρημα για τη φέρουσα ικανότητα της περιοχής, ανατρέπει τις γενικές αρχές χωροταξικού σχεδιασμού και ακυρώνει κάθε δυνατότητα παράλληλης αξιολόγησης οικονομικής δραστηριότητας.

#### Η επιστολή προς τον υπουργό Ανάπτυξης, Νίκο Δένδια

Τα ζητήματα ανάπτυξης της Περιφέρειας με τις εξειδικευμένες θέσεις του Επιμελητηρίου, όπως έχουν παρουσιαστεί και σε προηγούμενες παρεμβάσεις, για:

- θέσπιση στοχευμένων χωρικών κινήτρων,
- ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Κεντρικής Μακεδονίας,

- υποστήριξη της εξωστρέφειας,
- μείωση της γραφειοκρατίας,
- αξιοποίηση του υψηλής ποιότητας επιστημονικού δυναμικού της Θεσσαλονίκης και της Πειραιάς και

- αναστροφή της πορείας διάλυσης του ιστού παραγωγής τεχνικού έργου

παρουσιάζονται στην επιστολή προς τον υπουργό Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, Νίκο Δένδια.

Παράλληλα, κατατίθενται και οι θέσεις του ΤΕΕ/ΤΚΜ για τις νέες ρυθμίσεις που αφορούν το θεσμικό πλαίσιο αναθέσεων, τις οποίες προώθησε το Υπουργείο Ανταγωνιστικότητας και Ανάπτυξης, όπως αναφέρονται και στην επιστολή προς τον Υπουργό ΥΠΟΜΕΔΙ. ■

Πού μπορώ να απευθυνθώ αν θέλω να διαβάσω αναλυτικά τις προτάσεις του ΤΕΕ/ΤΚΜ; Και τα τέσσερα κείμενα βρίσκονται αναρτημένα στην ιστοσελίδα του Τμήματος: [www.tkm.tee.gr](http://www.tkm.tee.gr).



## ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

Άνθιμος Αμανατίδης  
Μ.Μ., Γενικός γραμματέας ΔΕ του ΤΕΕ/ΤΚΜ

Η Σιδηροδρομική Εγνατία, ή αλλιώς άξονας Ανατολής-Δύσης θα συνδέει την Αλεξανδρούπολη ανατολικά με την Ηγουμενίτσα δυτικά. Θα αποτελέσει έναν σιδηροδρομικό διάδρομο, ο οποίος θα ξεκινά από το λιμένα Ηγουμενίτσας και διερχόμενος από τα Ιωάννινα θα φθάσει στην Καλαμπάκα και από εκεί μέσω της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Καλαμπάκα-Παλιοφάρασος θα συναντά τον υφιστάμενο βασικό αναβαθμισμένο σιδηροδρομικό άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης και μέσω αυτού φτάνει στη Θεσσαλονίκη. Από τη Θεσσαλονίκη θα οδεύει σε νέα χάραξη (παραλιακή χάραξη), που θα διέρχεται από την Αμφίπολη και την Καβάλα και θα συναντά την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης στην περιοχή των Τοξοτών Ξάνθης. Από τους Τοξότες Ξάνθης θα οδεύει επί της υπάρχουσας σιδηροδρομικής γραμμής και καταλήγει στα σύνορα με την Τουρκία (Πύθιο) και με τη Βουλγαρία (Ορμένιο). Το ΤΕΕ/ΤΚΜ, στα πλαίσια του ρόλου του ως Τεχνικού Συμβούλου της Πολιτείας, συγκρότησε την περίοδο 2004-2006 Ομάδα Εργασίας με θέμα την υλοποίηση της «Σιδηροδρομικής Εγνατίας». Αξίζει να σημειωθεί ότι επικοινωνήσε και με τα περιφερειακά τμήματα του ΤΕΕ, από τα οποία προβλέπεται η διέλευσή της, ώστε να διατυπώσουν τις θέσεις τους.

Από τότε έχουν περάσει 8 χρόνια και παρόλο που ο σιδηρόδρομος θεωρείται σε παγκόσμιο επίπεδο το πλέον οικονομικό, γρήγορο, ασφαλές και φιλικό προς το περιβάλλον Μέσο Μαζικής Μεταφοράς, στην Ελλάδα το όνειρο της Σιδηροδρομικής Εγνατίας και του σιδηροδρομικού δικτύου ευρύτερα στη Βόρεια Ελλάδα έχει αφεθεί στην τύχη του (Χάρτης 1), ακόμη και οι υφιστάμενοι άξονες:

- Θεσσαλονίκη- Πολυκάστρο- Ειδομένη
- Θεσσαλονίκη - Στρυμόνας - Προμαχώνας
- Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο, μήκους 632 km που είναι πλέον τμήματα των Διευρωπαϊκών Διαδρόμων IV, IX και X, μεγάλης μεταφορικής σημασίας.

Χάρτης 1: Υφιστάμενη κατάσταση Σιδηροδρομικού Δικτύου.



### Έναξη στις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Σε συνέχεια της αναθεώρησης της Πολιτικής της Ε.Ε. για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών για τη νέα περίοδο 2014-2020, τέθηκε σε ισχύ ο Κανονισμός 1315/2013 της 11ης/12/2013 "περί των προσανατολισμών της ένωσης για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΔΜ)". Ο Κανονισμός αυτός θεσπίζει προσανατολισμούς για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, που περιλαμβάνει δομή δύο επιπέδων και αποτελείται από το Εκτεταμένο δίκτυο (Comprehensive network) και το Κεντρικό δίκτυο (Core network), το οποίο συγκροτείται επί τη βάση του Εκτεταμένου δικτύου.

Επίσης, καθορίζει έργα κοινού ενδιαφέροντος, προσδιορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να τηρούνται για τη διαχείριση των υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και καθορίζει τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Το Κεντρικό δίκτυο, που αποτυπώνεται στο χάρτη που ακολουθεί, αποτελείται από τα μέρη του Εκτεταμένου δικτύου που είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας προς επίτευξη των στόχων της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών

Χάρτης 2: Κεντρικό Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΔΜ).



και ανταποκρίνεται στην εξέλιξη της ζήτησης της κυκλοφορίας και στην ανάγκη συνδυασμένων μεταφορών. Συμβάλλει, ιδίως, στην αντιμετώπιση της αυξανόμενης κινητικότητας και στην εξασφάλιση προτύπων υψηλής ασφάλειας καθώς και στην ανάπτυξη συστήματος μεταφορών με χαμηλό ανθρακικό αποτύπωμα. Το Κεντρικό δίκτυο δι-ασυνδέεται μέσω κόμβων και παρέχει συνδέσεις μεταξύ κρατών μελών καθώς και με τις υποδομές των δικτύων μεταφορών γειτονικών χωρών. Ο κανονισμός προβλέπει ότι τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου το Κεντρικό δίκτυο να αναπτυχθεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020. Όπως φαίνεται από τον Χάρτη 2, η Σιδηροδρομική Εγνατία έχει ενταχθεί στο Κεντρικό (Core) Δίκτυο των ΔΔΜ και άρα αποτελεί άξονα υψηλής προτεραιότητας για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

### Πορεία Υλοποίησης της Σιδηροδρομικής Εγνατίας

Με τα ως τώρα δεδομένα:

- έχει εκπονηθεί η Α' Φάση των τεχνικών μελετών της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Ηγουμενίτσα-Ιωάννινα-Καλαμπάκα και Καλαμπάκα-Κοζάνη με ευθύνη του ΟΣΕ,
- επίκειται η δημοπράτηση της Σύνδεσης του έκτου δού προβλήτα του Λιμένα Θεσσαλονίκης στα πλαίσια του έργου που περιλαμβάνει την εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης κατά μήκος του άξονα Θεσσαλονίκη - Στρυμόνας - Προμαχώνα, μήκους 143 χλμ., στα τέλη του 2014,
- έχει εκπονηθεί η Α' Φάση των τεχνικών μελετών της Παραλλαγής Μέσσης - Αλεξανδρούπολης με ευθύνη του ΟΣΕ,
- έχουν εκπονηθεί οι Α' και Β' φάσεις των μελετών, της σύνδεσης του εμπορικού Λιμένα Καβάλας (Λιμένας Φίλιππος), με νέα μονή γραμμή μήκους 39 χλμ, με το σιδηροδρομικό δίκτυο στην περιοχή των Τοξοτών Ξάνθης ενώ η τελευταία Γ' φάση, χρηματοδοτείται από πιστώσεις των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και προβλέπεται να δημοπρατηθεί έως τέλη Αυγούστου. Η ολοκλήρωσή της εκτιμάται το 2016.

Αξίζει να αναφερθεί ότι κατά την προγραμματική περίοδο 2014-2020 πόροι από πιστώσεις των ΔΔΜ, συνολικού ύψους 14,9 δις ευρώ, θα διατεθούν στα 28 Κράτη-Μέλη με ανταγωνιστική διαδικασία στο πλαίσιο Μονοετών και Πολυετών Προγραμμάτων Εργασιών. Δεδομένου ότι το ποσοστό συγχρηματοδότησης των σχετικών δράσεων στον τομέα μεταφορών είναι 50% για τις μελέτες, έναντι 20% για τα έργα, θα χρηματοδοτηθούν κατά προτεραιότητα μελέτες ωρίμανσης έργων ανάπτυξης των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, με ιδιαίτερη έμφαση στα έργα επί του Κεντρικού δικτύου. Οι προσκλήσεις της Ε.Ε. προς τα Κράτη-Μέλη για την υποβολή προτάσεων χρηματοδότησης δράσεων, αναμένονται το προσεχές Φθινόπωρο.



## Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ “ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ” ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

**Χρίστος Καραλής**

Αγρονόμος – Τοπογράφος Μηχανικός, Διευθυντής ΕΥΔΕ Α/Δ Β.Ε.



Η Θεσσαλονίκη ιστορικά είναι το σταθερό σημείο αναφοράς σημαντικών οικονομικών, πολιτικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων στην περιοχή των Βαλκανίων. Η Θεσσαλονίκη ως Ευρωπαϊκή και Βαλκανική Μητρόπολη διαθέτει όλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα ώστε να αναδειχθεί στον δεύτερο διεθνή αεροπορικό κόμβο της χώρας μας για τη διασύνδεση των χωρών της Βαλκανικής και της ευρύτερης Ανατολικής Ευρώπης με τις άλλες Ηπείρους.

Η «Ε.Υ.Δ.Ε. Αεροδρομίων Β. Ελλάδος» ανήκει στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και είναι αρμόδια για την εποπτεία, επίβλεψη και τον άμεσο έλεγχο της μελέτης και κατασκευής των έργων στα επτά αεροδρόμια της Β. Ελλάδος (Α/Δ Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» (ΚΑΘΜ), Α/Δ Αλεξανδρούπολης «ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ», Α/Δ Καβάλας «ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ», Α/Δ Καστοριάς «ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ», Α/Δ Κοζάνης «ΦΙΛΙΠΠΟΣ», Α/Δ Ιωαννίνων «ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΠΥΡΡΟΣ», Α/Δ Λάρισας). Κύριος των έργων, τα οποία επιβλέπει η ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Βορείου Ελλάδος, είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

Το 1996 εκπονήθηκε για το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» από την ΥΠΑ Master Plan, το οποίο προέβλεπε για την ανάπτυξη του αεροδρομίου σειρά έργων τα σημαντικότερα των οποίων είναι :

- Νέος Αεροσταθμός χωρητικότητας 8.000.000 επιβατών.
- Νέα δάπεδα στάθμευσης αεροσκαφών.
- Κατασκευή του κερσαίου τμήματος του παράλληλου τροχοδρόμου του διαδρόμου 10-28.
- Επέκταση διαδρόμου/τροχοδρόμου 10-28 κατά 1000m στη θάλασσα.
- Χώροι στάθμευσης οχημάτων και νέο οδικό δίκτυο πρόσβασης.

Από τα έργα που πρότεινε το Master Plan, έχει υλοποιηθεί η κατασκευή του παράλληλου τροχοδρόμου του διαδρόμου 10-28 (στο κερσαίο τμήμα του) και βρίσκεται σε εξέλιξη η επέκταση του διαδρόμου και τροχοδρόμου 10-28 κατά 1000m.

Πέραν των προβλέψεων του Master Plan, για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του Αεροδρομίου της Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», υλοποιείται ένα πρόγραμμα 20 έργων συνολικού προϋπολογισμού 433 εκ. €, από τα οποία έχουν περατωθεί τα 18 έργα όπως η επέκταση του αεροσταθμού από χώρους εμβαδού 15.000μ<sup>2</sup> σε χώρους 30.000μ<sup>2</sup>, η αύξηση των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών από 10 σε 27, η εκτεταμένη ανακατασκευή του διαδρόμου 16-34 με αντιολισθηρό τάπητα, η νέα κυκλοφοριακή ρύθμιση του αεροδρομίου, ο υπερδιπλασιασμός των θέσεων στάθμευσης οχημάτων Ι.Χ. και λεωφορείων. Επιπλέον αντιμετωπίστηκε η δυσλειτουργία του αεροδρομίου σε συνθήκες χαμηλής νέφωσης και ομίχλης, με εγκατάσταση νέου ILS στο διάδρομο 10-28 και αναβάθμιση του διαδρόμου 16-34 στην CATII, αντικαταστάθηκε ο απαραίτητος ή ανύπαρκτος ηλεκτρομηχανολογικός και ηλεκτρονικός εξοπλισμός του σημερινού αεροσταθμού με



σύγχρονο και αξιόπιστο εξοπλισμό που περιλαμβάνει ψύξη, θέρμανση, πυρανίχνευση, πυρασφάλεια, οπτικές αναγγελίες, Radar και άλλα ραδιοβοηθήματα.

### Επέκταση του διαδρόμου 10-28

Σε εξέλιξη βρίσκονται η επέκταση του διαδρόμου και τροχοδρόμου 10-28 κατά 1000m, εκ των οποίων τα 700μ. του διαδρόμου είναι μέσα στη θάλασσα και τα 300μ. στην ξηρά (η επέκταση υλοποιείται από το άκρο 10) προϋπολογισμού 246,0 εκ. € και η αναβάθμιση (πλήρης ανακατασκευή) του κερσαίου τμήματος του διαδρόμου 10-28 μήκους 2440μ, προϋπολογισμού 38,75 εκ. €.

Το έργο συγχρηματοδοτήθηκε από την Ε.Ε. (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης - Ε.Τ.Π.Α.) στο Γ'ΚΠΣ και είναι έργο γέφυρα στο ΕΣΠΑ (Ταμείο Συνοχής).

Το φυσικό αντικείμενο του έργου έχει υλοποιηθεί κατά 77%. Οι όποιες καθυστερήσεις παρατηρούνται οφείλονται στην επίτευξη της σταθεροποίησης της ταχύτητας των καθιζήσεων σε τιμές < 3mm/μήνα, όπως προβλέπει η μελέτη. Το έργο θα ολοκληρωθεί στα μέσα του 2016.

Η αναγκαιότητα επέκτασης του διαδρόμου,

όπως τεκμηριώθηκε στο Master Plan, προκύπτει από το γεγονός ότι με τα υφιστάμενα μήκη διαδρόμων το αεροδρόμιο μπορεί να εξυπηρετήσει μόνο το 22% των κυκλοφορούντων τύπων αεροσκαφών.

Για την εξυπηρέτηση μεγαλύτερων αεροσκαφών επιβάλλεται η μείωση του βάρους των αεροσκαφών και επομένως η πραγματοποίηση ενδιάμεσου σταθμού για ανεφοδιασμό. Ο περιορισμός αυτός έχει σαν συνέπεια τον αποκλεισμό της ανάπτυξης νέων αγορών για τον ΚΑΘΜ προς Αμερική, Ασία, Αυστραλία, αγορές που θα μπορούσαν να προσεγγισθούν μέσω τουριστικών και εμπορικών δραστηριοτήτων.

Η ανεπάρκεια του μήκους των υφιστάμενων διαδρόμων καθιστά επίσης το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης μη ανταγωνιστικό έναντι των γειτονικών αεροδρομίων άλλων χωρών (Κωνσταντινούπολης, Βελιγραδίου, Σόφιας και Σκοπίων) στο ενδεχόμενο ξένων αεροπορικών εταιρειών να χρησιμοποιήσουν κάποιο βαλκανικό αεροδρόμιο σαν κομβικό για την ανάπτυξή τους στα Βαλκάνια, στην Ανατολική Ευρώπη αλλά και στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Με την επέκταση του διαδρόμου και τροχοδρόμου 10-28, ο ΚΑΘΜ θα είναι σε θέση να εξυπηρετήσει το 90% των κυκλοφορούντων τύπων αεροσκαφών.

Σύμφωνα με τη Μελέτη Κόστους-Οφέλους που εκπονήθηκε για το έργο, το πρώτο έτος λειτουργίας του, ο νέος εκτεταμένος διάδρομος θα εξυπηρετήσει 80.000 επιπλέον επιβάτες μακρινών αποστάσεων, ενώ το 2035 ο αριθμός επιβατών μακρινών αποστάσεων θα φτάσει τους 590.000.

Αντίστοιχα, ο αριθμός αεροσκαφών μακρινών αποστάσεων που θα εξυπηρετηθούν λόγω της επέκτασης θα είναι 380 κατά το πρώτο έτος λειτουργίας και 2820 το 2035.

## ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.: ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

**Καθηγητής Παρασκευάς Σαββαΐδης**

*Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.*



Η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» στα 20 περίπου έτη λειτουργίας της έχει επιτύχει να ολοκληρώσει το σημαντικό έργο του αυτοκινητόδρομου του Κύριου Άξονα μήκους 670 χλμ. ο οποίος διέρχεται όλη τη Βόρεια Ελλάδα από τους Κήπους στον Έβρο μέχρι την Ηγουμενίτσα.

Η κατασκευή και λειτουργία του αυτοκινητόδρομου άλλαξε τελείως το τοπίο των οδικών μεταφορών και μετακινήσεων και έδωσε μεγάλη ώθηση στην κάθε είδους ανάπτυξη των περιοχών τις οποίες διασχίζει. Στον αυτοκινητόδρομο αυτόν περιλαμβάνονται 73 διδυμες σήραγγες μήκους 50+50 χλμ. και 177 μεγάλα τεχνικά (γέφυρες) εκ των οποίων η γέφυρα στον ποταμό Άραχθο έχει μήκος 1.000 μ. και στον ποταμό Γρεβενιώτικο έχει μήκος 920 μ.

Παράλληλα, η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» μελετά ή/και κατασκευάζει το μεγαλύτερο μέρος των 230 χλμ. Κάθετων Αξόνων (Σιάτιστα-Ιεροπηγή-Κρυσταλλοπηγή, Κοζάνη-Φλώρινα-Νίκη, Δερβένι-Σέρρες-Προμαχώνας, Ξάνθη-Εξίνος, Κομοτηνή-Νυμφαία και Αρδάνιο-Ορμένιο).

Η ΕΓΝΑΤΙΑ Οδός είναι το έργο που καθιστά τη Βόρεια Ελλάδα κυρίαρχο πόλο αναφοράς και ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή σε έναν όμορο, αλλά και ευρύτερο γεωγραφικό οικονομικό και γεωπολιτικό χώρο με εκτεταμένη ενδοχώρα και με εκατομμύρια πληθυσμό.

Η ΕΓΝΑΤΙΑ οδός είναι ένα έργο ζωτικής γεωπολιτικής προτεραιότητας, ένα έργο που εδραιώνει τη σημαντικότητα της Ελλάδας στην Ευρώπη, τα Βαλκάνια, τη Μεσόγειο και τις Παρευξείνιες Χώρες.

Η ΕΓΝΑΤΙΑ οδός όχι μόνο έβγαλε από τη γεωγραφική, κοινωνικό - οικονομική και πολιτισμική απομόνωση, αλλά έδωσε και δυναμική και πολύπλευρη ανάπτυξη σε 4 Περιφέρειες και 16 Νομούς της χώρας. Η ΕΓΝΑΤΙΑ οδός προκάλεσε δραστη βελτίωση της προσβασιμότητας σε 19 μεγάλες πόλεις, 332 κωμοπόλεις, 5 λιμάνια, 6 αεροδρόμια, δεκάδες τουριστικές, αρχαιολογικές και άλλου γενικού ενδιαφέροντος περιοχές, καθώς και σε σημαντικές βιομηχανικές περιοχές της Βόρειας Ελλάδας.

### Χωρική ολοκλήρωση

Η βελτίωση της προσβασιμότητας αποδεικνύεται ότι δημιούργησε συνθήκες χωρικής ολοκλήρωσης μιας μεγάλης ζώνης ανθρώπινου δυναμικού και αγοράς με δυνατότητες στενών διασυνδέσεων από όλα τα αστικά κέντρα της περιοχής της Οδού με πολύ μικρές χρονο-αποστάσεις.

Για παράδειγμα, με την πλήρη λειτουργία της ΕΓΝΑΤΙΑ Οδού, η διαδρομή Ιωάννινα - Θεσσαλονίκη μειώθηκε κατά 2,5 ώρες, η διαδρομή Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα κατά μία ώρα και η διαδρομή Ιωάννινα-Αλεξανδρούπολη μειώθηκε περισσότερο από 4,5 ώρες. Εντός 30 λεπτών, η πόλη των Ιωαννίνων είναι πλέον προσβάσιμη από 137.000 χιλιάδες κατοίκους, ενώ πριν ήταν προσβάσιμη από 95.000 κατοίκους (+70%). Επιπλέον, σε δύομισι ώρες η πόλη των Ιωαννίνων είναι προσβάσιμη οδικώς σε περισσότερους από 2,3 εκ. κατοίκους, ενώ πριν την κατασκευή της αυτός ο πληθυσμός δεν ξεπερνούσε τους 381 χιλ. κατοίκους. Έτσι, δημιουργούνται καλύτερες δυνατότητες δικτύωσης και σχέσης με την αγορά της Θεσσαλονίκης, των πόλεων της Μακεδονίας - Θράκης, αλλά και με τις αγο-



ρές των πόλεων στις γειτονικές χώρες.

Αλλά τα οδικά έργα, όπως η «Εγνατία Οδός Α.Ε.», μπορούν να αναμορφώσουν όχι μόνο τον συγκοινωνιακό, αλλά και τον τουριστικό και εμπορικό χάρτη μιας ολόκληρης περιοχής δημιουργώντας πραγματικές ευκαιρίες ανάπτυξης. Έτσι, το Σεπτέμβριο του 2013, η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» παρέδωσε σε κυκλοφορία το μεγαλύτερο τμήμα του Κάθετου Άξονα Κομοτηνή - Νυμφαία - Ελληνοβουλγαρικά σύνορα. Την ημέρα των εγκαίνιων, περισσότερα από 3.500 αυτοκίνητα ΙΧ εισήλθαν στη χώρα μας από τη γειτονική Βουλγαρία, αποκαλύπτοντας τις ωφέλειες από την κατασκευή του έργου. Ο δρόμος αυτός από την πρώτη στιγμή διευκόλυνε και αύξησε την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις μεταξύ των δύο χωρών προς όφελος του εμπορίου και του τουρισμού, ιδιαίτερα στην ευρύτερη περιοχή της Θράκης και της Ανατολικής Μακεδονίας. Χαρακτηριστικά, το Σάββατο, 21 Ιουνίου 2014, πραγματοποιήθηκε η είσοδος προς την Ελλάδα 12.600 οχημάτων σε μία ημέ-

ρα και περισσότερων από 44.000 επισκεπτών.

### Μείωση οχημάτων στην Εγνατία λόγω κρίσης

Η αύξηση της κινητικότητας είναι μία από τις βασικές επιδράσεις που καταγράφονται από τη λειτουργία της ΕΓΝΑΤΙΑ οδού. Ωστόσο, η αύξηση του κόστους μετακίνησης λόγω της λειτουργίας των διοδίων, αλλά κυρίως η οικονομική κρίση δείχνουν να έχουν επιδράσει σε μια μείωση της κυκλοφορίας στην Εγνατία Οδό. Πράγματι, σε ότι αφορά τον αριθμό των οχημάτων που κυκλοφορούν στην Οδό, παρατηρήθηκε μια μείωση από το έτος 2011, η οποία όμως κατά το πρώτο εξάμηνο του 2014 φαίνεται να αντιστρέφεται. Το γεγονός αυτό δημιουργεί αισιόδοξα μηνύματα για τη γενικότερη πορεία της οικονομίας της χώρας μας που δοκιμάζεται σκληρά αυτή την τελευταία περίοδο.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, είναι φανερό η σημασία των σύγχρονων οδικών δικτύων και αυτοκινητοδρόμων - και βέβαια της ΕΓΝΑΤΙΑ Οδός και των Κάθετων Αξόνων - για την ανάπτυξη και τη βελτίωση των οικονομικών και επιχειρηματικών δεδομένων των περιοχών και των κοινωνιών από τις οποίες διέρχονται.

Όμως, η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» δεν είναι αρμόδια μόνο για την κατασκευή και λειτουργία του ομώνυμου Άξονα και των Κάθετων Αξόνων, αλλά αναλαμβάνει διαχρονικά και μία σειρά άλλων έργων στο σύνολο της Επικράτειας, με σκοπό να υποστηρίξει τις Τοπικές Κοινωνίες αλλά και τις υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στην ταχεία και άρτια υλοποίησή τους.

Σήμερα, σε διάφορες φάσεις εξέλιξης είναι η κατασκευή από την «Εγνατία Οδός Α.Ε.» δεκάδων έργων σε όλη την Ελλάδα. Η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» διαχειρίζεται και επιβλέπει πολλά έργα (οικοδομικά, λιμενικά, Χ.Υ.Τ.Α., οδοποιίας, επεξεργασίας λυμάτων, αφαλάτωσης κ.λπ.) σε νησιά του Βορείου και Νοτίου Αιγαίου. Επίσης, έργα οδοποιίας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, όπως η αναβάθμιση της Δυτικής Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης με ανισοπεδοποίηση των υφιστάμενων κόμβων και η σύνδεση του δού προβλήτα του Λιμένα Θεσσαλονίκης με την ΠΑΘΕ. Υπό κατασκευή βρίσκεται το τμήμα Θέρμη-Γαλάτιστα του οδικού άξονα Θεσσαλονίκης-Πολυγύρου, σε επίπεδο βελτίωσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας, ενώ έχουν προχωρήσει οι εργασίες για την αναβάθμιση της οδού Ν. Μουδανιών-Ποτίδαιας.

Παράλληλα, με την υψηλή ευθύνη που δείχνει η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» για περιβαλλοντικά θέματα, ολοκληρώθηκε η τοποθέτηση ενισχυμένης υπερυψηλής περίφραξης για την προστασία της πανίδας και κυρίως της καφέ Αρκούδας, στο τμήμα Σιάτιστα - Κορομηλιά και σε τμήματα του Κύριου Άξονα της Εγνατίας Οδού από την Παναγιά έως τη Σιάτιστα.

Σε εξέλιξη βρίσκεται και το μεγάλο πρόγραμμα μελετών οδικής ασφάλειας στο Εθνικό και Επαρχιακό οδικό δίκτυο ολόκληρης της χώρας, για οδικά τμήματα συνολικού μήκους περίπου 15.000 χλμ., με στόχο τη μείωση των ατυχημά-





## ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΜΠΟΡΕΙ Ν' ΑΠΟΤΕΛΕΣΕΙ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΟΠΟΙΟΥΔΗΠΟΤΕ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

**Στυλιανός Αγγελούδης**

Πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος Οργανισμού Λιμένων Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ ΑΕ)



Οι μεταφορές αποτελούν σημαντική βιομηχανία παραγωγής προστιθέμενης αξίας σε μια οικονομία, πέρα από τα προφανή οφέλη της εξυπηρέτησης του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου μίας χώρας. Ιδιαίτερα σε μια παγκοσμιοποιημένη αγορά οι μεταφορικές υποδομές αποτελούν τον συνδεδεμένο κρίκο ανάμεσα στις διάφορες αγορές. Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν περίπου το 90% των παγκόσμιων εμπορευματικών μεταφορών και οι λιμένες αποτελούν το σημείο διασύνδεσης ανάμεσα στα θαλάσσια και τα χερσαία μέσα μεταφοράς, κάτι που τους καθιστά σημαντικό κόμβο στις αλυσίδες μεταφορών.



### Αύξηση 18% στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στην τετραετία

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το δεύτερο μεγαλύτερο της Ελλάδας, αποτελεί την πύλη εξυπηρέτησης του εμπορίου όχι μόνο της Βόρειας Ελλάδας αλλά και των χωρών της Νότιας Βαλκανικής χάρη στην στρατηγική του τοποθεσία. Τα τελευταία χρόνια έχει γίνει μία σημαντική προσπάθεια για την προσέλκυση φορτίων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης το οποίο απώλεσε μεγάλο μέρος της διακίνησής του την περίοδο 2008-2009. Η αύξηση της διακίνησης είναι σημαντική με αποκορύφωμα την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων η οποία την τελευταία τετραετία έχει αυξηθεί κατά 18% ενώ ήδη για το πρώτο εξάμηνο του 2014 η αύξηση προσεγγίζει το 12,7%.

### “Κλειδί” η εγγύτητα στις Βαλκανικές αγορές

Η εγγύτητα του λιμένα στις Βαλκανικές αγορές δημιουργεί προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης προς όφελος του λιμένα, της πόλης αλλά και της Κεντρικής Μακεδονίας, μίας περιοχής η οποία ταλανίζεται έντονα από την οικονομική ύφεση και την αυξανόμενη ανεργία. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μπορεί να αποτελέσει κεντρικό στοιχείο οποιουδήποτε αναπτυξιακού σχεδιασμού καθώς αποτελεί την διέξοδο για τις ροές εισαγωγών και εξαγωγών της ευρύτερης περιοχής. Το όραμα για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα μπορούσε να συνοψιστεί στο τρίπτυχο επενδύσεις, απασχόληση, προστιθέμενη αξία.

### Προστιθέμενη αξία σε “ράγες” και υψίστης σημασίας επενδύσεις

Η βελτίωση των σιδηροδρομικών συνδέσεων σε συνδυασμό με την αύξηση της διακίνησης μπορεί να δημιουργήσει προστιθέμενη αξία στην οικονομία της ευρύτερης περιοχής, να αυξήσει την δραστηριότητα των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται εντός και πέριξ του λιμένα συμβάλλοντας ουσιαστικά στην δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Για να γίνει όμως αυτό απαιτείται η πραγματοποίηση επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές και ανωδομές ώστε το λιμάνι να είναι σε θέση να εξυπηρετήσει με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα τις εμπορευματικές ροές αλλά και να είναι σε θέση να προσελκύσει νέα φορτία και να εξυπηρετήσει μεγαλύτερα πλοία. Προς αυτήν την κατεύθυνση η επέκταση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων αλλά και η

έχουν πραγματοποιηθεί, σχεδόν αποκλειστικά από την ιδιωτική πρωτοβουλία, τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας έχουν ανάγκη από επενδύσεις σε σύγχρονο εξοπλισμό αλλά και σε υποδομές και ανωδομές.

### Περί παραχώρησης λιμενικών χρήσεων

Η λιμενική αγορά θα πρέπει να «ανοίξει» ώστε να εισέλθουν ιδιώτες επενδυτές μέσω της παραχώρησης λιμενικών χρήσεων (υπηρεσιών). Αυτό θα έπρεπε να έχει συμβεί και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και ειδικότερα στον τομέα της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Με τη συνδρομή ιδιωτικών κεφαλαίων θα μπορούσαν να έχουν πραγματοποιηθεί



φωτο: από αρχείο ΟΛΘ

επέκταση του κρηπιδώματος 24 (διακίνηση χύδην φορτίου) είναι υψίστης σημασίας για το μέλλον του λιμένα, καθώς θα του δώσει την δυνατότητα να εξυπηρετεί μεγαλύτερα πλοία προσφέροντας με αυτόν τον τρόπο δυνατότητες επίτευξης οικονομικών κλίμακας στους χρήστες του. Στην βάση αυτών των στοιχείων, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα αποτελεί σημαντικό αναπτυξιακό εργαλείο για την ευρύτερη περιφέρεια. Αυτό θα πρέπει να είναι και το τρίπτυχο δράσης συνολικά για τη λιμενική βιομηχανία της χώρας.

### Έλλειμμα υποδομών στα περισσότερα ελληνικά λιμάνια

Το Ελληνικό λιμενικό σύστημα δεν έχει ακολουθήσει, όπως θα έπρεπε, τις εξελίξεις στο Ευρωπαϊκό λιμενικό σύστημα, προσαρμοζόμενο στις ευρύτερες αλλαγές του οικονομικού περιβάλλοντος. Οι λιμένες στην Ελλάδα, στην πλειονότητα των περιπτώσεων παρουσιάζουν έλλειμμα υποδομών. Με εξαίρεση το λιμάνι του Πειραιά και τις επενδύσεις που

είναι αναγκαίες επενδύσεις σε υποδομές, η έλλειψη των οποίων έχει στοιχίσει στο λιμάνι την περαιτέρω ανάπτυξή του.

### Η καλύτερη χρονιά της πενταετίας στην κρουαζιέρα

Πέρα από τη διακίνηση φορτίων το λιμάνι μπορεί να αποτελέσει σημαντικό πόλο για την τουριστική ανάπτυξη της πόλης αλλά και της ευρύτερης περιοχής, μέσω της αύξησης της κρουαζιέρας, η οποία αποτελεί μεγάλο στοιχείο για την ΟΛΘ Α.Ε.

Ήδη η φετινή χρονιά αναμένεται να είναι η καλύτερη της τελευταίας πενταετίας καθώς 30 κρουαζιερόπλοια θα προσεγγίσουν την πόλη δίνοντας μία ανάσα στην οικονομία της περιοχής.

Ως εκ τούτου, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μπορεί και πρέπει να διαδραματίσει κυρίαρχο ρόλο σε οποιοδήποτε αναπτυξιακό μοντέλο υιοθετηθεί για την Κεντρική Μακεδονία, αποτελώντας την πύλη εξυπηρέτησης των εμπορευματικών ροών της Περιφέρειας αλλά και μία πύλη εισόδου τουριστών. ■

## ΝΑ ΒΓΟΥΜΕ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ, ΝΑ ΚΥΝΗΓΗΣΟΥΜΕ ΤΟΝ ΞΕΝΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΝΑ ΤΑ ΦΕΡΟΥΜΕ ΣΤΗΝ Κ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ!



**Πάρις Κοκορότσιος**

*Πρόεδρος και βασικός μέτοχος της εταιρείας ΕΥΡΩΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΑΕ*

Ο επαναπροσδιορισμός του αναπτυξιακού μοντέλου της ελληνικής οικονομίας αποτελεί εκ των ων ουκ άνευ προϋπόθεση, ώστε η κρίση, που την πλήττει τα τελευταία έξι χρόνια, να αρχίσει να αντιμετωπίζεται πειστικά και η χώρα να περάσει σταδιακά στην ανάπτυξη.

Τα βήματα που έχουν γίνει μέχρι τώρα σε επίπεδο δημοσιονομικής προσαρμογής, αλλά και μεταρρυθμίσεων συνιστούν σίγουρα μια πρόοδο, αλλά χρειάζεται ακόμη να γίνουν πολλά, πριν το φως στο τούνελ αρχίσει να γίνεται ορατό και όχι απλώς να αχνοφαίνεται. Για να γίνει αυτό απαιτείται η αύξηση του ΑΕΠ να βασιστεί στην παραγωγή και στην εξωστρέφεια και όχι στα δανεικά και στην εσωτερική κατανάλωση. Να αναδειχθούν και να αξιοποιηθούν τομείς της ελληνικής οικονομίας που διαθέτουν ανταγωνιστικά συγκριτικά πλεονεκτήματα και πάνω σε αυτούς να χτιστεί το νέο παραγωγικό μοντέλο, το οποίο για να είναι βιώσιμο και διατηρήσιμο, θα πρέπει πρωτίστως να είναι ανατροφοδοτούμενο.

Στην πρόκληση αυτή, καλείται να απαντήσει και η περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας, η οποία, μάλιστα, παρά το δυναμικό που κρύβει σε πολλούς τομείς, ξεκινά από πιο δυσμενή αφετηρία στην προσπάθειά της αυτή, σε σχέση με την Αθήνα. Η αποβιομηχάνιση, η υψηλή ανεργία και η απόσταση από το κέντρο λήψης των αποφάσεων, δημιουργούν ένα πλέγμα παραμέτρων που δυσκολεύει την επιτυχία του επιχειρήματος. Δεν είναι όμως μόνο αυτά.

### “Αγκάθι” η πλήρης απουσία χρηματοοικονομικών οίκων με έδρα την Κ.Μακεδονία

Ένα σοβαρό μειονέκτημα που έχει η περιοχή, για να συγκροτήσει και να υπηρετήσει το νέο αναπτυξιακό της μοντέλο, είναι η παντελής απουσία χρηματοοικονομικών οίκων με έδρα διοίκησης, κεφαλαίου κι ανάπτυξης στη Θεσσαλονίκη ή στην Κεντρική Μακεδονία εν γένει. Οι τοπικές επιχειρήσεις στην ουσία δεν έχουν εύκολη πρόσβαση στους χρηματοδοτικούς πόρους, αφού συνήθως τα τραπεζικά στελέχη στη Βόρεια Ελλάδα έχουν περιορισμένες αρμοδιότητες και αυτό με τη σειρά του γεννά δυσκολίες και συχνά καθυστερήσεις, όσον αφορά στη διευθέτηση ακόμη και απλών ζητημάτων. Για να μην πούμε για την έλλειψη venture capital ή equate funds που να δρουν στην περιοχή ή το ό,τι ακόμη και τα καινούρια funds, που έχουν έρθει στην Ελλάδα προκειμένου να επενδύσουν και αυτά αναζητούν επιχειρηματικές ευκαιρίες πρώτα στην Αθήνα και πέριξ αυτής.

Δυστυχώς, είμαστε πίσω και μακριά από αυτό που άρχισε να εξελίσσεται στην ελληνική οικονομία αυτή την περίοδο και θα είμαστε μακριά και από το turn around, το οποίο θα έρθει κάποια στιγμή, αλλά θα γίνει αισθητό πρώτα στις περιοχές, που είναι κοντά στον κύκλο του αρχικού και άμεσου ενδιαφέροντος για το διεθνές επενδυτικό κεφάλαιο. Αυτό το φαινόμενο, όμως, δημιουργεί πολλές στρεβλώσεις για τη βορειοελλαδική οικονομία και τη θέτει σε μειονεκτική θέση.

### Οικοδομή και τουρισμός

Ένας ακόμη περιοριστικός παράγοντας για την πυροδότηση της ανάπτυξης στην Κεντρική Μακεδονία είναι η μεγάλη διασύνδεση, της βιομηχανίας και των επιχειρήσεων από τη



Βόρεια Ελλάδα με τον κλάδο της οικοδομής. Ο τελευταίος είναι ο πρώτος που χτυπήθηκε από την κρίση και δύσκολα θα ανακάμψει στα προηγούμενα επίπεδα, τουλάχιστον για τον αστικό πληθυσμό. Γιατί σε επίπεδο τουριστικής κατοικίας, ιδίως στα μεγάλα project, κάτι θα αρχίσει να κινείται προσεχώς. Αντιστοίχως, η τουριστική ανάπτυξη που, είναι ένας από τους πυλώνες στους οποίους μπορεί να στηριχθεί η ελληνική οικονομία για να ανακάμψει, βλέπουμε κατά βάση ότι επικεντρώνεται στην Κρήτη, στα νησιά του Αιγαίου και γύρω από την Αθήνα. Αντιθέτως η Βόρεια Ελλάδα και ιδιαίτερα η Κεντρική Μακεδονία δείχνει ισχυρή εξάρτηση στον τουρισμό που προέρχεται από τις σταθικές χώρες και κυρίως τη Ρωσία, την Ουκρανία και τις γειτονικές βαλκανικές και αυτό εύκολα μπορεί να αποδειχθεί σε Αχιλλείο Πτέρνα. Το ζούμε άλλωστε φέτος, καθώς η κρίση στις ρωσο-ουκρανικές σχέσεις έχει άμεσο αντίκτυπο στη Χαλκιδική, η οποία ως τουριστικός προορισμός δεν εμφανίζει πλουραλισμό στην εισροή τουριστικού ρεύματος, όπως συμβαίνει στην υπόλοιπη νησιωτική Ελλάδα.



Οι ίδιοι οι φορείς της περιοχής δημιουργήσουν ελκυστικό περιβάλλον για επενδύσεις. Τι σημαίνουν όλα αυτά; Ότι πρώτο ζητούμενο, αφού προσδιορίσουμε τους τομείς στους οποίους έχουμε πλεονέκτημα, είναι να βρούμε τρόπο να προσελκύσουμε νέο κεφαλαιακό και επιχειρηματικό «αίμα», διότι λείπει από την περιοχή της Κεντρικής Μακεδονίας. Αν δεν ασχοληθεί ενεργά η περιοχή, μέσω μιας πολιτικής attraction of investors από το εξωτερικό, δεν πρόκειται να γίνει τίποτε. Η περίπτωση του κ. Ιβάν Σαββίδη, ο οποίος ήρθε από μόνος του και αμέσως υλοποίησε 6-7 επενδύσεις στη Βόρεια Ελλάδα σε μια εξαιρετικά δύσκολη περίοδο, είναι διδακτική. Κανονικά, η Θεσσαλονίκη, η περιφέρεια, οι τοπικοί σύνδεσμοι, τα

επιμελητήρια και γενικά οι φορείς που ασχολούνται με την ανάπτυξη αυτής της περιοχής, θα πρέπει με δική τους πρωτοβουλία να δημιουργήσουν ένα ελκυστικό περιβάλλον και να προσπαθήσουν να εντοπίσουν και να φέρουν κι άλλους επιχειρηματίες σαν τον κ. Σαββίδη για να επενδύσουν. Εμείς ως Ευρωσύμβουλοι το κάναμε αυτό. Φέραμε κάποιους αμερικανούς επιχειρηματίες, οι οποίοι συνήθως πήγαιναν στην Αθήνα και τους κάναμε μια ξενάγηση σε όλο αυτό που λέμε Ζώνη Καινοτομίας, στο ΕΚΕΤΑ, στις θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων που υπάρχουν στην ανατολική Θεσσαλονίκη, αλλά και σε τουριστικές περιοχές στη Χαλκιδική. Και οι άνθρωποι πραγματικά έδειξαν πολύ μεγάλο ενδιαφέρον. Είδαν μια διαφορετική Ελλάδα από αυτή που βλέπουν στην Αθήνα.

### Δεν εκμεταλλευόμαστε τα “ατού” μας

Ειδικά στον τομέα της έντασης γνώσης, στην περιοχή της Κεντρικής Μακεδονίας υπάρχουν τεράστιες δυνατότητες. Τους ξεναγήσαμε σε εργαστήρια τα οποία είναι εφάμιλλα τόσο σε ποιότητα και ανθρώπινο δυναμικό, όσο και σε υποδομές, με εκείνα σε ερευνητικά κέντρα στις ΗΠΑ. Και έδειξαν έκπληξη για αυτό που αντίκρισαν. Όμως εμείς δεν το προβάλλουμε, δεν το αναδεικνύουμε και δεν το εκμεταλλευόμαστε.

Το ίδιο επιβάλλεται να γίνει και με τον ποιοτικό τουρισμό, καθώς και με τη βιομηχανία της περιοχής. Διότι ακόμη και αυτή η προβληματική βιομηχανία που εξαρτάται από τον κλάδο της οικοδομής, είναι υψηλής ποιότητας.

Αν προσφερθούν για επιχειρηματικές συνεργασίες με ξένους και προσπαθήσουν να αλλάξουν το πελατολόγιό τους και το μοντέλο ανάπτυξης που ακολουθούν, μπορούν να επεκταθούν σε διαφορετικές αγορές στο εξωτερικό και να αξιοποιήσουν το παραγωγικό δυναμικό τους, που σήμερα μένει αδρανές λόγω έλλειψης παραγγελιών.

Παράλληλα, υπάρχει η βιομηχανία στο χώρο των τροφίμων, η οποία λόγω των πολύ υψηλών ποιοτήτων προϊόντων που παράγει και σε συνδυασμό με τις διατροφικές αλλαγές στις ΗΠΑ, όσο και στη Βόρεια Ευρώπη, έχει μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης. Για τις τεχνικές εταιρείες δε, όσες έχουν μείνει να λειτουργούν, θα πρέπει να ξαναδοούν το θέμα των μεγάλων ιδιωτικών project στο χώρο της τουριστικής αξιοποίησης εντός Ελλάδος, διότι εκεί είναι βέβαιο ότι θα υπάρξει ανάπτυξη. Όσοι δεν θα μπορέσουν να ανταποκριθούν σε αυτή την πρόκληση, υπάρχουν μικρότερα κατασκευαστικά έργα να διεκδικήσουν είτε εντός των ελληνικών συνόρων, καθώς θα προκύψουν τέτοια από την ανάπτυξη που θα έρθει στη χώρα, είτε στις γειτονικές αγορές. Έχουμε τη «μαγιά» για να στηρίξουμε το αναπτυξιακό μας μοντέλο για τα επόμενα δέκα χρόνια, όμως απαιτείται να γίνουμε πιο εξωστρεφείς. Να βγούμε στο εξωτερικό να κυνηγήσουμε τον ξένο επιχειρηματία, τα διεθνή κεφάλαια που είναι διαθέσιμα και τους πελάτες εκτός ελληνικών συνόρων για τα προϊόντα μας και να τους φέρουμε στην Κεντρική Μακεδονία.

Προηγούμενες βέβαια πρέπει δημιουργήσουμε το κατάλληλο επιχειρηματικό περιβάλλον για να πειστούν όλοι αυτοί να επενδύσουν, να δημιουργήσουν θέσεις εργασίας και να δώσουν ώθηση στην τοπική ανάπτυξη κι οικονομία. ■



## ΜΟΝΟΣ ΒΙΩΣΙΜΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΟΔΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ Η ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΞΑΓΩΓΩΝ

**Δρ Κυριάκος Λουφάκης**  
*Πρόεδρος Συνδέσμου Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος (ΣΕΒΕ)*



Η κρίση μας έδωσε να καταλάβουμε ότι ανάπτυξη που δεν στηρίζεται στην παραγωγή, αλλά μόνο στην κατανάλωση και μάλιστα με δανειακά δεν είναι μακροπρόθεσμα βιώσιμη. Έπρεπε να αλλάξουμε και να μεταβούμε σε ένα πιο εξωστρεφές μοντέλο ανάπτυξης, που στηρίζεται στην παραγωγή ελληνικών ανταγωνιστικών προϊόντων, με στόχευση στις διεθνείς αγορές. Πράγματι έχουμε δει σαφή βελτίωση σε βασικά μακροοικονομικά μεγέθη και ελπίζουμε βάσιμα ότι το μεγαλύτερο μέρος της κρίσης έχει περάσει. Το επιχειρηματικό κλίμα έχει σαφώς βελτιωθεί, συγκεκριμένα σε επίπεδο Βορείου Ελλάδος, οι ΜμΕ της Θεσσαλονίκης συγκεντρώνουν τις υψηλότερες προσδοκίες για αύξηση της ζήτησης στο επόμενο εξάμηνο (έρευνα συγκυρίας ΕΤΕ).

Ωστόσο, στο πεδίο των εξαγωγών μετά από μια έντονα ανοδική πορεία από την απαρχή της κρίσης το 2009 μέχρι και το 2013 (συνολική αύξηση κατά 56,3%), από τον Δεκέμβριο 2012 και έπειτα ξεκίνησε μια κάμψη της ανοδικής τους πορείας με μικρές διακυμάνσεις, ενώ από τον Οκτώβριο 2013 μέχρι και τον Μάιο 2014 η πορεία των εξαγωγών μας είναι καθοδική. Οι εξαγωγές της Βόρειας Ελλάδας το 2013 κατέγραψαν πτώση κατά 5,7% σε ετήσια βάση, με μεγαλύτερες απώλειες στα πετρελαιολειδή, στα παρασκευάσματα λαχανικών και φρούτων, στο βαμβάκι και στα καπνά.

Από την άλλη, ο μέσος ρυθμός αύξησης εισαγωγών των χωρών του ΟΟΣΑ το διάστημα Ιαν-Μάρτιος 2009-14 υπολογίζεται σε 5%, γεγονός που αναδεικνύει την αυξανόμενη ζήτηση σε βασικές αγορές - στόχους των ελληνικών επιχειρήσεων. Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι υπάρχει σημαντικό περιθώριο περαιτέρω διεύδυσης των ελληνικών εξαγωγικών επιχειρήσεων στις διεθνείς αγορές και σαφώς υπάρχει δυνητική ζήτηση για τα ελληνικά προϊόντα, ειδικά σε αγορές όπως αυτές της Δυτικής Ευρώπης. Αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι περίπου το 30% των ελληνικών εξαγωγών προέρχεται από την ζήτηση των εισαγωγέων.

**Κόπωση εξαγωγών λόγω έλλειψης ρευστότητας και κεφαλαίων κίνησης**  
 Θεωρώ πως σε ένα μεγάλο βαθμό η κόπωση των εξαγωγών οφείλεται στην έλλειψη ρευστότητας και κεφαλαίων κίνησης από την αγορά. Δεν θα ήθελα να περιορίσω το πρόβλημα εντός της Βορείου Ελλάδος, γιατί πραγματικά αφορά την συντριπτική πλειοψηφία των ελληνικών επιχειρήσεων, σε κάθε περιφέρεια.

Υπάρχει σήμερα μεγάλος όγκος σχολάζουσας παραγωγικής δυναμικότητας στις ελληνικές επιχειρήσεις. Το μεγαλύτερο ποσοστό των επιχειρήσεων σήμερα -ακόμα και των εξαγωγικών- υπολειπονται και υπάρχουν επενδύσεις και υποδομές οι οποίες αξιοποιούνται στο ελάχιστο, καθώς δεν υπάρχουν τα αναγκαία κεφάλαια κίνησης, προκειμένου να επανεκκινηθεί η λειτουργία της επιχείρησης.



ϊόντων, αλλά και παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών υψηλής προστιθέμενης αξίας [ενδεικτικά αναφέρω: αποθήκευση εμπορευμάτων, ενεργητική τελειοποίηση, επαναπρόωθηση κτ].

**Αναγκαία η δημιουργία ολοκληρωμένων υποδομών εφοδιαστικής αλυσίδας**  
 Αναγκαία και ικανή συνθήκη για να αξιοποιηθούν οι μεγάλες δυνατότητες της περιοχής είναι η δημιουργία σύγχρονων ολοκληρωμένων δομών εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως συνδυασμένες μεταφορές, με επίκεντρο την αξιοποίηση του Λιμένα Θεσσαλονίκης.



Πηγή φωτογρ.: i-pressblog.blogspot.com

Είναι ξεκάθαρο πως ο μόνος βιώσιμος δρόμος για την έξοδο από την κρίση είναι η στήριξη της παραγωγής και των εξαγωγών και για να γίνει αυτό χρειάζεται άμεσα αύξηση της τραπεζικής χρηματοδότησης των επιχειρήσεων με ευνοϊκούς ανταγωνιστικούς όρους, ανάλογους των άλλων χωρών-μελών της ΕΕ καθώς και δημιουργία εναλλακτικών πηγών χρηματοδότησης εξωτραπεζικού χαρακτήρα.

**Να εκμεταλλευτούμε το βασικό ανταγωνιστικό μας πλεονέκτημα: το λιμάνι**  
 Σε ότι αφορά το αναπτυξιακό μοντέλο της Κεντρικής Μακεδονίας του «αύριο», θεωρώ ότι πρέπει να εκμεταλλευτούμε το βασικό ανταγωνιστικό μας πλεονέκτημα, το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Το μεγαλύτερο αναπτυξιακό συγκριτικό πλεονέκτημα στον παγκόσμιο επενδυτικό χάρτη της Θεσσαλονίκης και ευρύτερα της Βορείου Ελλάδος είναι η στρατηγική της γεωγραφική θέση. Το φυσικό hub της Θεσσαλονίκης μπορεί να αναδείξει την περιοχή ως εξελιγμένο διαμετακομιστικό κέντρο, διαδραματίζοντας πρωταγωνιστικό ρόλο στην πορεία από την Ανατολή προς την Ευρώπη και αντίστροφα. Αυτό με τη σειρά του δημιουργεί μια μεγάλη ευκαιρία για την περιοχή μας, διότι logistics δεν σημαίνει μόνο μια απλή μεταφορά προ-

θα πρέπει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να μπει «χθες» ξανά στις διεθνείς γραμμές και να προχωρήσουμε στην αξιοποίηση του, ενώ πρέπει να γίνει κατανοητό από όλες τις πλευρές, ότι διλήμματα όπως αν στον ιδιώτη παραχωρηθεί μόνο ένα κομμάτι ή το σύνολο του λιμανιού (φυσικά για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα) είναι ήσσονος σημασίας σε σχέση με την αμεσότητα που πρέπει να γίνει αυτό.

Με αυτή τη λογική, θα πρέπει οπωσδήποτε να συνεχιστεί και ολοκληρωθεί μαλαά ο τρέχων διαγωνισμός από το ΤΑΙΠΕΔ, γιατί στην αντίθετη περίπτωση που κάτι πάει στραβά και δεν εκμεταλλευτούμε την ευκαιρία που τώρα μας ανοίγεται, μετά από λίγα χρόνια θα μιλάμε για άλλη μια χαμένη ευκαιρία και τότε οι συνθήκες θα είναι ακόμα χειρότερες από τις σημερινές, διότι κάθε μέρα που περνάει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης απαξιώνεται εις όφελος των ανταγωνιστών μας.

Η επίλυση των προβλημάτων ρευστότητας αφορά στο σήμερα, στην επιβίωση των ελληνικών επιχειρήσεων, έχει να κάνει με την διασφάλιση της σταθερότητας του οικονομικού περιβάλλοντος και είναι θέμα άμεσης προτεραιότητας. Η αξιοποίηση του Λιμένα Θεσσαλονίκης έχει να κάνει με το μέλλον. Είναι το μεσο-μακροπρόθεσμο όραμα, που θα αλλάξει την οικονομική ιστορία της περιοχής. ■

## Ν' ΑΥΞΗΘΕΙ ΜΕ ΚΑΘΕ ΤΡΟΠΟ Η ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟ 80% ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΠΕΠ ΝΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΘΕΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ

**Αθανάσιος Σαββάκης**

*Πρόεδρος του Συνδέσμου Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδος (ΣΒΒΕ)*



Η κατάσταση σήμερα στη Βορειοελλαδική βιομηχανία παραμένει κρίσιμη μιας και η οικονομική κρίση εξακολουθεί να πλήττει την τοπική βιομηχανία. Τα προβλήματα είναι πολλά με κυριότερο όλων την έλλειψη ρευστότητας η οποία αποτελεί το μεγαλύτερο πρόβλημα στην καθημερινή δραστηριοποίηση των επιχειρήσεων. Επιπλέον, η επενδυτική δραστηριότητα στη Βόρεια Ελλάδα θεωρώ ότι είναι ανύπαρκτη, γεγονός το οποίο ο Σύνδεσμος έχει επισημάνει κατ' επανάληψη ζητώντας από την πολιτεία να ληφθούν άμεσα μέτρα για την αναστροφή του επενδυτικού κλίματος στην περιοχή. Κατά την άποψή μου, επειδή το δημοσιονομικό έχει μπει σε τροχιά επίλυσης, ειδικά μετά την επίτευξη πλεονάσμα-



ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ  
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ  
ΒΟΡΕΙΟΥ  
ΕΛΛΑΔΟΣ

Οι βιομηχανίες δομικών υλικών, και γενικότερα ο ευρύτερος τομέας των δομικών υλικών, αποτελεί ένα από τα πλέον δυναμικά κομμάτια της εγχώριας μεταποιητικής δραστηριότητας. Στις τάξεις του συμπεριλαμβάνονται δυναμικές επιχειρήσεις που διαθέτουν ισχυρά τμήματα έρευνας και ανάπτυξης, παράγουν νέα προϊόντα, βελτιώνουν τα υφιστάμενα, κι ό'λα αυτά γιατί είχαν αντιληφθεί έγκαιρα ότι μόνο με την ανάπτυξη νέας γνώσης και τεχνολογίας μπορούν να είναι διεθνώς ανταγωνιστικές.

Αυτό που απαιτείται στην παρούσα χρονική συγκυρία, και όχι μόνο για τις επιχειρήσεις που ανήκουν στον ευρύτερο τομέα των δομικών υλικών, αλλά για το σύνολο της εγχώριας επιχειρηματικότητας, είναι η βελτίωση του εξωτερικού τους περιβάλλοντος.

Στο πλαίσιο αυτό, και για την αναθέρμανση του συγκεκριμένου κλάδου, του οποίου η «δορυφορική» δραστηριότητα, η έμμεση δηλαδή αναπτυξιακή δραστηριότητα που δημιουργεί είναι πολύ μεγάλη, προτείνουμε τη λήψη μέτρων σε δύο κατευθύνσεις:

1. Μέτρα που θα διευκολύνουν την επανεκκίνηση των αγοραπωλησιών ακινήτων, όπως για παράδειγμα η μείωση των συμβολαιογραφικών εξόδων κατά τις μεταβιβάσεις ακινήτων, η μείωση του ΦΠΑ πώλησης στις νέες άδειες στο 13% κτλ., και,
2. Μέτρα οριζόντιου χαρακτήρα για την αναθέρμανση της οικοδομικής δραστηριότητας, όπως η επιτάχυνση και η ολοκλήρωση του κτηματολογίου, η Κατάρτιση Μητρώου Κατασκευαστών Ιδιωτικών Έργων (ΚΜΚΙΕ), και η εφαρμογή του στα ιδιωτικά τεχνικά έργα των Εθνικών Τεχνικών Προδιαγραφών (ΕΤΕΠ), όπως ισχύει για τα δημόσια έργα από τον Οκτώβριο του 2012, με ταυτόχρονη ενσωμάτωση της απόφασης αρ. 305/211 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που αφορά τη θέσπιση εναρμονισμένων όρων εμπορίας προϊόντων του τομέα δομικών κατασκευών. Με αυτόν τον τρόπο και η ποιότητα των υλικών και κατασκευών των ιδιωτικών έργων θα διασφαλίζεται, αλλά και η νοθεία και το λαθρεμπόριο υλικών θα παταχθεί.

### Τα βασικά ζητούμενα για το αναπτυξιακό μοντέλο της Κ. Μακεδονίας

Αυτό που απαιτείται για την Κεντρική Μακεδονία τα επόμενα χρόνια είναι η με κάθε τρόπο αύξηση της παραγωγικής της βάσης. Στην Κεντρική Μακεδονία είναι χωροθετημένες πολλές δυναμικές μεταποιητικές επιχειρήσεις οι οποίες παράγουν προϊόντα σύμφωνα με τις αυστηρές προδιαγραφές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα οποία είναι επαρκώς τυποποιημένα και συσκευασμένα. Αυτό που προτείνουμε λοιπόν για τα επόμενα χρόνια για την Κεντρική Μακεδονία είναι να πολλαπλασιαστούν αυτές οι επιχειρήσεις δημιουργώντας έτσι μια ισχυρή παραγωγική βάση στην περιοχή, με τελικό στόχο η βιομηχανία να πρωταγωνιστήσει στην ανάπτυξη της τα επόμενα χρόνια.

Μάλιστα, στο πλαίσιο του νέου ΕΣΠΑ, προτείνουμε το 80% των σχετικών κονδυλίων που αφορά το νέο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) να διοχετευθεί στις τοπικές μεταποιητικές επιχειρήσεις. ■



τος και την έξοδο στις αγορές, πρέπει άμεσα να δούμε κι άλλα σημαντικά ζητήματα που χρήζουν για μας επείγουσας αντιμετώπισης. Αυτά περιμένουμε να τα δούμε να δρομολογούνται, με τη δημοσιοποίηση ρεαλιστικών χρονοδιαγραμμάτων εφαρμογής και με την ανάθεσή τους σε συγκεκριμένες υπηρεσίες που θα είναι υπεύθυνες για τα συγκεκριμένα ζητήματα.

#### -Το θέμα της απουσίας ρευστότητας.

Ο ΣΒΒΕ εδώ και εννέα μήνες έχει δημοσιοποιήσει πρόταση για την εναλλακτική υποστήριξη της ρευστότητας. Το νομικό πλαίσιο υπάρχει στη χώρα μας. Δημόσια διοίκηση και επιχειρήσεις είναι θετικές στην υλοποίησή της. Όσο καθυστερούμε, τόσο αυξάνουν οι πιθανότητες για λουκέτα και νέο κύμα απώλειας θέσεων εργασίας.

#### -Το θέμα της υλοποίησης επενδύσεων.

Είναι το κορυφαίο θέμα για να παράσουμε πλούτο που θα μας βοηθήσει στην αποπληρωμή του χρέους. Κάποιοι μας έλεγαν ότι οι επενδυτές είναι προ των πυλών. Ακόμη και οι αποκρατικοποιήσεις δεν έχουν αποδώσει μέχρι σήμερα τα αναμενόμενα.

#### -Το θέμα της βιομηχανικής πολιτικής.

Και πάλι ο ΣΒΒΕ, εισφέροντας θετικά στο δημόσιο διάλογο, πρότεινε τη δημιουργία ενός «Εθνικού Συμβουλίου Βιομηχανίας», που θα λειτουργεί σαν ανώτερο γνωμοδοτικό όργανο για την προσαρμογή των εθνικών πολιτικών στήριξης της βιομηχανίας, κατά το πρότυπο άλλων χωρών. Μάλιστα, προτείναμε το «Συμβούλιο» να αναφέρεται απευθείας στον Πρωθυπουργό και να εποπτεύεται από τον εκάστοτε Υπουργό Ανάπτυξης.

-Το συνολικότερο ζήτημα της ανάπτυξης.

• Χρειαζόμαστε επειγόντως μείωση της φορολογίας και απλοποίηση της φορολογικής νομοθεσίας. Και βέβαια σταθερό και διάφανο φορολογικό σύστημα που δεν θα είναι ευθέως εξαρτώμενο από τη διάθεση ιδιαίτερης ερμηνείας των πολλών εγκυκλίων, πολυγραφημένων αποφάσεων, κλπ., από τον κάθε κρατικό υπάλληλο.

• Επιτέλους, το ζήτημα της φοροδιαφυγής και της εσφοροδιαφυγής πρέπει να περιοριστεί δραματικά. Δεν είναι δυνατόν οι υγιείς επιχειρήσεις να πληρώνουν διαρκώς το μάρμαρο, ενώ είναι οι συνεπείς του συστήματος. Δεν είναι δυνατόν οι φοροεισπρακτικοί μηχανισμοί του κράτους να αδυνατούν να συλλέξουν το μεγαλύτερο μέρος των ληξιπρόθεσμων οφειλών προς το δημόσιο και από τη συγκεκριμένη αποτυχία να προκύπτουν νέοι φόροι, κ.ο.κ. Αυτός ο φαύλος κύκλος επιτέλους πρέπει να σταματήσει.

• Απαιτείται άρση των αντικινήτρων για την υλοποίηση επενδύσεων.

• Αποτελεί επείγουσα ανάγκη να εξορθολογισθούν τα τιμολόγια της ενέργειας για να μειωθεί επιτέλους το κόστος ενέργειας για τη βιομηχανία.

• Πρέπει επιτέλους να λυθεί το μείζον ζήτημα της αδειοδότησης των επιχειρήσεων, και ειδικά των μεταποιητικών επιχειρήσεων.

• Η περιβόητη και πολυσυζητημένη σύνδεση της έρευνας με τη βιομηχανία, για την παραγωγή καινοτομίας πρέπει να γίνει πράξη. Τα δυο μέρη πρέπει να βρεθούν στο ίδιο τραπέζι δημιουργώντας κοινά συμφέροντα που θα δημιουργήσουν πλούτο. Και ας πάψει να είναι θέμα ταμπού το θέμα της απευθείας χρηματοδότησης ερευνητικών έργων από τη βιομηχανία.

**Πώς μπορούν να αντιδράσουν στην κρίση οι εναπομείνουσες βιομηχανίες δομικών υλικών;**



## ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ: Η ΡΑΧΟΚΟΚΚΑΛΙΑ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

**Αθανάσιος Κωνσταντόπουλος**

Πρόεδρος Διοικητικού Συμβουλίου Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ)



Με δεδομένη τη σημερινή οικονομική κατάσταση της χώρας συχνά προβάλλεται η ανάγκη επενδύσεων (συχνά με την υποστήριξη δημοσίων κινήτρων και επιδοτήσεων) σε παραδοσιακούς τομείς όπως ο τουρισμός, η γεωργία/κτηνοτροφία, οι εμπορικές δραστηριότητες, κ.α. όπου κυρίως η μείωση του κόστους ελπίζεται ότι θα προσφέρει άμεση και αποδοτική διέξοδο από την κρίση.

Χωρίς να υποβαθμίζεται η σημασία των παραδοσιακών τομέων (όπου όμως μπορούμε να περιμένουμε μόνο γραμμικές αποδόσεις σε σχέση με τα επενδύσιμα ποσά), θεωρούμε ότι η οικονομική ανάπτυξη θα πρέπει να στηριχθεί στην παραγωγή προϊόντων με υψηλή προστιθέμενη αξία, τα οποία όχι μόνο θα πρέπει να μπορούν να «επιζήσουν» στην παγκόσμια αγορά αλλά και να δημιουργήσουν μη-γραμμικές, βηματικές αποδόσεις.

Αυτά τα άλματα προϋποθέτουν την ύπαρξη μιας «οικονομίας της γνώσης» η οποία προκύπτει από την καλλιέργεια της Έρευνας, Τεχνολογικής Ανάπτυξης και Καινοτομίας (ΕΤΑΚ) αλλά και από την καθιέρωση στη συνείδηση των πολιτών της σημασίας αυτών των εννοιών και της αξίας τους για την βελτίωση του βιοτικού τους επιπέδου.

### Το ΕΚΕΤΑ

Το Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ) με έδρα τη Θέρμη, αποτελεί σημαντικό φορέα επιστημονικής και τεχνολογικής αριστείας και κόμβο καινοτομίας, στη χώρα και στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το ΕΚΕΤΑ έχει λάβει παγκόσμια αναγνώριση, με πολλά διεθνή βραβεία (μεταξύ των οποίων το Βραβείο Καρτέσιος την υψηλότερη επιστημονική διάκριση στην Ευρωπαϊκή Ένωση) και καταλαμβάνει την 16η θέση στους πρώτους 20 ερευνητικούς οργανισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης με το μεγαλύτερο αριθμό συμμετοχών σε ερευνητικά έργα του 7ου προγράμματος πλαισίου, προσελκύνοντας πάνω από το 60% των ανταγωνιστικών ευρωπαϊκών ερευνητικών κονδυλίων της περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας). Στόχος του ΕΚΕΤΑ είναι να συμβάλει στην επέκταση, αξιοποίηση και σύνθεση των ανωτέρω πλεονεκτημάτων σε ένα κοινό, λειτουργικό και βιώσιμο όραμα ώστε η περιοχή να καταστεί υπόδειγμα ανάπτυξης για τη χώρα αλλά και την Ευρωπαϊκή Ένωση.

### Τρεις αξονες για την πολιτική στήριξης και εξάπλωσης του οικοσυστήματος ΕΤΑΚ

Η επένδυση στην Έρευνα, Τεχνολογική Ανάπτυξη και Καινοτομία απαιτεί χρόνο για να αποδώσει, αυτό όμως δεν θα πρέπει να αποτελεί δικαιολογία για απραξία. Ακριβώς λόγω του μακροπρόθεσμου χαρακτήρα της επένδυσης αυτής (η οποία αν και απαιτεί χρονοβόρες προσπάθειες και δοκιμές μέχρι το τελικό επιτυχές αποτέλεσμα είναι η μόνη που μπορεί να εξασφαλίσει πολλαπλασιαστικά αποδόσεις) θα πρέπει άμεσα να υιοθετηθεί μια συνεκτική πολιτική ενεργού υποστήριξης και εξάπλωσης του «οικοσυστήματος» ΕΤΑΚ (οργανισμοί παραγωγής γνώσης και καινοτομικές επιχειρήσεις).

Αυτή η πολιτική θα πρέπει να περιλαμβάνει μεταξύ άλλων μέτρα για την:



τεχνολογίες κ.α.) που μπορούν εάν ενισχυθούν ανταγωνιστικά μέσω της κατάλληλης πολιτικής ΕΤΑΚ να παρέχουν πολλές ευκαιρίες ανάπτυξης στην περιοχή ενισχύοντας πλήθος παραδοσιακών αλλά και νέων κλάδων.

### Το νέο παράδειγμα «έξυπνης εξειδίκευσης»

Πολλές φορές μπορεί να μπούμε στον πειρασμό να προκαθορίσουμε τομείς στους οποίους θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα (συνήθως με βάση υποκειμενικά ή τοπικιστικά κριτήρια) παραβλέποντας το γεγονός ότι σήμερα οι μεγάλες προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε έχουν σύνθετο και πολύπλοκο χαρακτήρα, όπως για παράδειγμα το λεγόμενο πλέγμα Ενέργεια-



## Ενεργειακοί Διάδρομοι Μακεδονίας-Θράκης



- Εξάλειψη των γραφειοκρατικών αγκυλώσεων και του αντιαναπτυξιακού κλίματος που δημιουργούν ώστε να προσελκύνονται νέες επενδύσεις σε καινοτομικά προϊόντα

- Προσέλκυση και διατήρηση εξειδικευμένου επιστημονικού και τεχνικού προσωπικού στη χώρα και για την υποστήριξη της προ-ανταγωνιστικής έρευνας και ανάπτυξης

- Μόχλευση των δημοσίων επενδύσεων με στόχο την αξιοποίηση των διαθέσιμων φυσικών, ανθρωπίνων, τεχνολογικών και ερευνητικών πόρων της χώρας

Η περιοχή της Βορείου Ελλάδας (Μακεδονία-Θράκη) αποτελεί έναν χώρο που εμφανίζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, τόσο σε επίπεδο χώρας όσο και Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Μακεδονία-Θράκη έχει κομβική θέση στη διασύνδεση της χώρας με την υπόλοιπη ηπειρωτική Ευρώπη, εγγύτητα στις αναδυόμενες αγορές της Μαύρης Θάλασσας και της Ανατολικής Μεσογείου, διαθέτει σημαντικά δίκτυα και υποδομές μεταφορών και ενέργειας, έχει σημαντική αγροτική παραγωγή και κέντρα μεταποίησης, ενώ παράλληλα χαρακτηρίζεται από πλούσιο απόθεμα πολιτιστικών και τουριστικών πόρων.

Επιπλέον η περιοχή διαθέτει ένα σημαντικό δυναμικό σε φυσικούς πόρους (ορυκτές και ανανεώσιμες ενεργειακές πρώτες ύλες), βιομηχανικές υποδομές και δραστηριότητες (π.χ. ενέργεια, τρόφιμα, υλικά, περιβαλλοντικές τε-

Περιβάλλον-Κλίμα-Νερό-Τροφή (Energy-Environment-Climate-Water-Food Nexus). Έτσι αυτό που έχει σημασία είναι η συστημική και πολυκλαδική προσέγγιση για τη στρατηγική ανάπτυξη της χώρας που θα στηρίζεται σε ένα νέο παράδειγμα «έξυπνης εξειδίκευσης».

Ένα τέτοιο παράδειγμα όπου έχουμε σημαντικά πλεονεκτήματα ως χώρα (και ιδιαίτερα στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας) αποτελεί η ολοκληρωμένη αλυσίδα: ενεργειακοί φορείς/πρώτες ύλες – τεχνολογίες και διεργασίες μετασχηματισμού/μετατροπής-μεταφορά, διανομή και αποθήκευση τους – βιώσιμες εφαρμογές/έξυπνες χρήσεις – επιπτώσεις στο περιβάλλον, στον άνθρωπο και στην οικονομία.

### Η αναπτυξιακή πρόκληση των ενεργειακών διαδρόμων για την Κεντρική Μακεδονία

Σε ότι αφορά στην περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, το ΕΚΕΤΑ έχει διαμορφώσει και έχει επικοινωνήσει το αναπτυξιακό του όραμα για την περιοχή, που βασίζεται στην ανάδειξη της στρατηγικής θέσης της σε σχέση με τους ενεργειακούς διαδρόμους που διατρέχουν την Ν.Α Ευρώπη και την αξιοποίηση των ιδιαίτερων τοπικών χαρακτηριστικών, των πρώτων υλών, της ερευνητικής, τεχνολογικής και επιχειρηματι-

# ΤΟ RE-BRANDING ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΙΣ ΑΓΟΡΕΣ ΠΕΡΝΑ ΑΠΟ ΤΟ ΤΡΙΠΤΥΧΟ “ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗΣ ΒΑΣΗΣ-ΕΞΩΣΤΡΕΦΕΙΑ-ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ”

ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ



Δημήτρης Λακασάς

Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Αλεξάνδρειας Ζώνης Καινοτομίας Α.Ε.

Στις ανεπτυγμένες οικονομίες, η ανταγωνιστικότητα ταυτίζεται σε μεγάλο βαθμό με παράγοντες όπως καινοτομία, υψηλή τεχνολογία, ποιότητα παραγωγής και δημιουργία brand name, δηλαδή αναγνωρίσιμης ετικέτας προϊόντος. Με βάση τα πιο πρόσφατα στοιχεία (2012), η Ελλάδα δαπανά μόλις το 0,69% του ΑΕΠ για επιστημονική έρευνα. Ενώ ο μέσος όρος της Ε.Ε. είναι στο 1,5% της ΗΠΑ και Ιαπωνίας στο 2,9%, του Ισραήλ ξεπερνά το 4% και της Κίνας ξεπερνά το 8%. Ωστόσο κατά την άποψη μου δεν θα πρέπει να συγκλίνουμε μόνο ποσοτικά με τις προαναφερθείσες χώρες αλλά κυρίως ποιοτικά δηλαδή να στραφούμε κυρίως σε εφαρμοσμένη έρευνα με βάθος αγοράς, δηλαδή στην ανάπτυξη καινοτομικών διεθνώς εμπορευσίμων προϊόντων και υπηρεσιών.

Για να μπορέσουν οι ελληνικές επιχειρήσεις να επιβιώσουν στο άκρως ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον απαιτείται η δημιουργία καινοτομίας. Ως καινοτομία μπορεί να θεωρηθεί όχι μόνο ένα νέο προϊόν, αλλά και μια νέα υπηρεσία, μέθοδος, οργάνωση ή ιδέα που μπορεί να λειτουργήσει ως πολλαπλασιαστής ενός συγκριτικού πλεονεκτήματος που έχει η επιχείρηση έναντι άλλων σε διεθνές επίπεδο. Η αγορά και ο πελάτης είναι αυτοί που θα επιβεβαιώσουν ποια από τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες είναι πραγματικά καινοτόμα, με την επιλογή τους να καταβάλλουν ή όχι χρήματα για να τα αποκτήσουν.

Προτεραιότητα στην προσπάθεια ανάταξης της οικονομίας πρέπει να δοθεί στους κλάδους εκείνους που συγκεντρώνουν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και παράλληλα η καλλιέργεια μιας ανοιχτής, δημοκρατικής κουλτούρας θα επιτρέψει την καλύτερη αξιοποίηση της γνώσης συμβάλλοντας αποφασιστικά στην συστηματική παραγωγή καινοτομίας. Στην Ελλάδα και ειδικότερα στην Κεντρική Μακεδονία, συγκριτικό μας πλεονέκτημα είναι η συγκέντρωση και η συνύπαρξη εξειδικευμένου και άρτια καταρτισμένου ερευνητικού και ακαδημαϊκού προσωπικού.

Η απάντηση λοιπόν βρίσκεται στο τρίπτυχο: Αναγέννηση ελληνικής παραγωγικής βάσης – Εξωστρέφεια – Καινοτομία ώστε να επανοποθετηθεί η ελληνική οικονομία στις Διεθνείς αγορές (Re-Branding) με όχημα την Καινοτομία GRINNOVATION.

Το προτεινόμενο Νέο Αναπτυξιακό μοντέλο της Οικονομίας βασίζεται στους ακόλουθους 3 πυλώνες:

## 1ος Πυλώνας – Αναγέννηση ελληνικής παραγωγικής βάσης με όχημα την καινοτομία

Στο μέσο του 2014 καλούμαστε να ενώσουμε το ρίσκο με την γνώση, την καινοτομία με το κέρδος, στο πλαίσιο μιας εξωστρεφούς και καινοτομικής Ελλάδος. Ωστόσο, χωρίς την αναγέννηση της παραγωγικής βάσης με έμφαση την καινοτομία, το στοιχείο της ανάπτυξης στην Ελλάδα δεν πρόκειται να το κερδίσουμε ποτέ. Γιατί θα βρεθούμε ξανά σε νέα δυσθεώρητα ελλείμματα και υπέρογκα χρέη. Η αλλαγή που απαιτείται είναι καθολική, βαθιά, ριζική. Βασικός μοχλός ανάπτυξης είναι η παραγωγή σε άμεση συνάρτηση με την εξωστρέφεια και την καινοτομία. Η Ευρώπη έχει ήδη συνειδητοποιήσει τη σημασία της Βιομηχανίας για αυτό και έχει θέσει ως στόχο συμμετοχή του ΑΕΠ 20% της μεταποίησης για το 2020 και αυτό δεν μπορεί να συμβεί χωρίς την καινοτομία και την εξωστρέφεια.

THESSALONIKI  
INNOVATION  
ZONEThessmart  
INNOHUB  
new business starts here!

## 2ος Πυλώνας – Εξωστρέφεια

Με δεδομένη την ανασυγκρότηση της ελληνικής παραγωγής, για να θεθεί η ελληνική οικονομία ξανά σε στέρεες βάσεις, θα πρέπει να μεταφέρει ένα επιπλέον 20% με 25% του ετήσιου ΑΕΠ σε νέες εξαγωγικές δραστηριότητες. Εθνικός στόχος συμμετοχής της συνολικής εξωστρέφειας στο ΑΕΠ είναι να φτάσει στο 50% με ορίζοντα το 2020, ουσιαστικά να προσεγγίσουμε τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο εξωστρέφειας. Επιπλέον, παράλληλα με την αύξηση της εξωστρέφειας θα επιτύχουμε και μείωση ανεργίας σε ανεκτά για την κοινωνία επίπεδα έως το 12% από 28% που είναι σήμερα, με ορίζοντα το 2020. Πρόκειται για τον στόχο της διπλής σύγκλισης με την Ευρωπαϊκή Ένωση σε εξωστρέφεια και απασχόληση, με ορίζοντα το 2020.

## 3ος Πυλώνας – Καινοτομία

Δυστυχώς, από στοιχεία της Παγκόσμιας Τράπεζας προκύπτει ότι το βασικό γνώρισμα των ελληνικών εξαγωγών είναι η πολύ μικρή προστιθέμενη τους αξία και κατά συνέπεια ο πολύ μικρός βαθμός εξειδίκευσης. Χώρες με πολύ υψηλότερα επίπεδα εργατικού κόστους και ασφαλιστικών εισφορών από την Ελλάδα έχουν καταφέρει να δημιουργήσουν συγκριτικά πλεονεκτήματα που στηρίζονται στην υψηλή προστιθέμενη αξία και την καινοτομία των προϊόντων τους.

Σχετικά με την ενίσχυση της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα, τη λύση δίνει η εφαρμογή του μοντέλου του «τριπλού έλικα»: Βιομηχανία – Πανεπιστήμια – Κυβέρνηση. Σύμφωνα με το συγκεκριμένο μοντέλο και τον Etzkowitz (2003), η αλληλεπίδραση των τριών κέντρων είναι το κλειδί για τη βελτίωση των συνθηκών που απαιτούνται για την προώθηση της καινοτομίας και της ανάπτυξης στην τοπική οικονομία. Αυτό πιστεύω πως χρειαζόμαστε. Η Βιομηχανία να αναλάβει το

ρόλο μιας ανταγωνιστικής παραγωγής, τα Πανεπιστήμια να αναλάβουν τον ρόλο της παραγωγής νέας γνώσης και τεχνολογίας και η Κυβέρνηση να αναλάβει τον ρόλο της επίβλεψης των σταθερών και ομαλών σχέσεων και αλληλεπιδράσεων Βιομηχανίας & Πανεπιστημίων. Εφαρμόζοντας αυτό το μοντέλο στην οικονομία μας θα κερδίσουμε το στοίχημα της κοινωνίας της γνώσης.

Η Αλεξάνδρεια Ζώνη Καινοτομίας στοχεύει στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος καινοτομίας στην τοπική οικονομία. Σε αυτό το πλαίσιο υπογράψαμε το Μνημόνιο Συνεργασίας ανάμεσα στην ΑΖΚ και 13 ερευνητικούς φορείς και φορείς στήριξης της καινοτόμου επιχειρηματικότητας στην Θεσσαλονίκη.

Ειδικότερα, όταν μιλάμε για νεοφυείς επιχειρήσεις, για νέα προϊόντα που βασίζονται σε τεχνολογικές εξελίξεις και αναζητούν τον δρόμο τους προς την αγορά, ο υποστηρικτικός ρόλος του οικοσυστήματος αποκτά ιδιαίτερη βαρύτητα και τοπικό χαρακτήρα. Ένα καλά οργανωμένο οικοσύστημα καινοτομίας μπορεί να προσελκύσει όχι μόνο νεοφυείς επιχειρήσεις που θα επιλέξουν να εγκατασταθούν εντός του οικοσυστήματος αλλά και τμήματα R&D μεγάλων επιχειρήσεων που θα θελήσουν να συνεργαστούν με τις start ups ώστε να επωφεληθούν από την προηγμένη τεχνολογία τους. Αυτό σημαίνει μια στρατιά εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού καθώς και πληθώρα επενδύσεων που συγκεντρώνονται σε μία περιοχή.

Αυτό το μοντέλο ανάπτυξης βέβαια δε μπορεί να αποτελέσει πανάκεια, κάτι που οποιαδήποτε περιοχική μπορεί να εφαρμόσει με τον ίδιο τρόπο. Θα πρέπει να γίνει προσεκτικός σχεδιασμός για τον εντοπισμό εκείνων των στοιχείων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την επίτευξη ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος για κάθε περιοχή.

Αξιοσημείωτο χαρακτηριστικό του οικοσυστήματος καινοτομίας της Θεσσαλονίκης είναι ο εξαιρετικά μεγάλη χωροταξική συγκέντρωση, (πρωτοφανής ίσως και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο) όλων των παικτών του οικοσυστήματος στην ανατολική πλευρά της, στη Ζώνη Καινοτομίας Θεσσαλονίκης.

Όμως η παραχώρηση δημόσιας έκτασης για την ίδρυση του πρώτου Θύλακα Υποδοχής Καινοτόμων Δραστηριοτήτων αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την δημιουργία ενός πλαισίου κινήτρων προσέλκυσης καινοτόμων δραστηριοτήτων εντός του Θ.Υ.Κ.Δ. Προς την κατεύθυνση αυτή γίνονται οι απαραίτητες διαβουλεύσεις για την παραχώρηση τμήματος του αγροκτήματος του Ε.Θ.Ι.Α.Γ.Ε./ΕΛΓΟ ΔΗΜΗΤΡΑ στη Θέρμη.

**Η Αλεξάνδρεια Ζώνη Καινοτομίας Α.Ε.** έχει μπει σε φάση πλήρους λειτουργίας των εργασιών της, οι οποίες εκφράζονται με την ολοκλήρωση του Στρατηγικού Σχεδίου ανάπτυξης της Ζώνης Καινοτομίας Θεσσαλονίκης, τη δεύτερη έδρα της Α.Ζ.Κ. Α.Ε. στο ΝΟΗΣΙΣ και τη λειτουργία του Thessaloniki Smart up Innovation Hub υποστήριξης νεοφυών επιχειρηματιών. Ήδη έχουν ολοκληρωθεί 2 κύκλοι αξιολόγησης επιχειρηματικών ιδεών και μεγάλος αριθμός ομάδων νεοφυών επιχειρηματιών (περίπου 35) ήδη λαμβάνουν 3μηνη εξατομικευμένη συμβουλευτική υποστήριξη με τελικό στόχο τα ώριμα επιχειρηματικά τους σχέδια να προσελκύσουν χρηματοδότηση με τη διαδικασία “pitching process” από επενδυτικούς οίκους της Ελλάδας και του εξωτερικού σε εκδήλωση περί τα τέλη Οκτωβρίου 2014. ■



## ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΗΓΕΤΗΣ

Πετρος Παπαϊωάννου

Εκδότης-πολιτικός μηχανικός

Πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων για Ποιότητα και Ανάπτυξη των Κατασκευών (ΣΕΠΑΚ- [www.sepak.gr](http://www.sepak.gr))



Στην προσπάθειά μου να συμβάλλω με τις απόψεις μου στον προβληματισμό για το σχεδιασμό του νέου προτύπου ανάπτυξης της χώρας και ειδικότερα της Περιφέρειας της Κ. Μακεδονίας, θα αποφύγω να εκφραστώ με τη νοοτροπία και την επιστημονική γλώσσα των οικονομικών.

Θα προσπαθήσω να προσεγγίσω το θέμα με την αναλυτική σκέψη του μηχανικού και τις εμπειρίες του επιχειρηματία και του επαγγελματία, που "βίωσε" επί 30 χρόνια τη στρεβλή ανάπτυξη της χώρας. Μια ανάπτυξη που στηρίχθηκε κυρίως στην κατανάλωση που προκαλούσαν οι παροχές και η διαρκής μεγέθυνση του δημόσιου τομέα.

Σε αυτά τα χρόνια ο κλάδος των κατασκευών γνώρισε μεγάλη "άνθιση" και έγινε μεγάλη πηγή δημόσιων εσόδων, αλλά και "ατμομηχανή" της οικονομίας της χώρας, καλύπτοντας τις ανάγκες του κόσμου για βελτίωση της ποιότητας ζωής του.

Σήμερα όμως, ο κλάδος που έχει ενταχθεί και αυτός στο φαύλο κύκλο της οικονομικής ύφεσης της χώρας, έχει υποστεί υπερβολική μείωση των δραστηριοτήτων του κατά 80%. Αυτή η μείωση των δραστηριοτήτων του όμως προκάλεσε ανάλογη στένωση εσόδων στο Δημόσιο, που υποχρεώνεται να υπερφορολογεί τα ακίνητα, να τα μετατρέψει σε ανεπιθύμητο προϊόν και έτσι να καθλώνει ολόκληρο επαγγελματικό κλάδο στην απραξία.

Τώρα, το ερώτημα που τίθεται στις παρούσες συνθήκες είναι, αν ο κλάδος σήμερα μπορεί να ανατρέψει τις συνθήκες και να "σπρώξει" την οικονομία της χώρας, ώστε να έρθει η ανάπτυξη και πώς μπορεί να γίνει αυτό?

### Ανάγκη να ανοίξει νέος "κύκλος"

Αναλύοντας την έννοια "ανάπτυξη" πρέπει να παραδεχτούμε ότι την επιθυμούν όλοι, διότι όταν δημιουργείται αποδίδει πλούτο σε όλους και βελτιώνει τις συνθήκες διαβίωσης όλων. Ο πλούτος αυτός παράγεται από τις πρωτοβουλίες και τις δράσεις όσων εντάσσονται στο "επιχειρείν" και όσων αγωνίζονται να ζήσουν πιο άνετα και ποιητικά και να κερδίσουν μια καλύτερη θέση μέσα στην κοινωνία.

Ας σημειώσουμε σε αυτό το σημείο, ότι τέτοιους επαγγελματίες και επιχειρήσεις, που μπορούν να παράγουν πλούτο πρέπει να τους προσελκύουμε στον τόπο μας, να τους υποστηρίζουμε και να τους διευκολύνουμε στη δουλειά τους, ώστε να μην "μετακομίζουν" αλλού για τη διατήρηση της ανάπτυξής της δραστηριότητός τους.

Ως προς τη σημασία τώρα αυτού του παραγόμενου πλούτου, πρέπει να γίνει κατανοητό ότι μεγάλο μέρος του γίνεται δημόσια έσοδα, που καλύπτουν τις υποχρεώσεις του κράτους, τις κοινωνικές του παροχές, αλλά και τις νέες αναπτυξιακές δημόσιες επενδύσεις, για να έχει συνέχεια ο κύκλος της ανάπτυξης της χώρας.

Επειδή ο προηγούμενος κύκλος έχει ήδη "κλείσει" και υπάρχει ανάγκη να ανοίξει ένας νέος, πρέπει σοφότεροι πλέον να μην επαναλάβουμε τα λάθη του παρελθόντος. Τώρα θα πρέπει πρώτα να ανακαλυφθούν οι κατάλληλοι και αποτελεσματικοί άνθρωποι. Αυτοί που θα σχεδιάσουν την ανάπτυξη, θα εξασφαλίσουν τη χρηματοδότηση και θα επιλέξουν αυτούς που θα την πραγματοποιήσουν και αυτούς που θα ελέγχουν τα αποτελέσματά της.

Έτσι, με αποκλειστικό γνώμονα το μέλλον της χώρας, θα πρέπει να διαμορφωθεί το νέο πρότυπο ανάπτυξής της, απαλλαγμένο από κομματικά και



στενά οικονομικά συμφέροντα. Η ίδια μέθοδος δηλαδή και η ίδια τεχνική νοοτροπία που ακολουθείται για να πραγματοποιηθεί ένα σημαντικό ποιοτικό τεχνικό έργο.

### Περιφέρεια Ηγέτης

Προσαρμόζοντας λοιπόν αυτές τις σκέψεις, για τη αναζητούμενη οικονομική ανάπτυξη της Κ. Μακεδονίας και τη συμβολή του κλάδου των κατασκευών σε αυτήν, πιστεύω αρχικά ότι:

- Πρέπει να απαιτήσουμε η Περιφέρεια να μεταμορφωθεί σε ισχυρό ΗΓΕΤΗ, που θα ενώνει και θα συνεργάζεται αποκλειστικά για το σκοπό αυτό, με τους δήμους και τα οικονομικά και τεχνικά επιμελητήρια της περιοχής. Το πρώτο μέλημά της δε, θα πρέπει να είναι η δημιουργία μιας "ομάδας ανάπτυξης" αποτελούμενη από κατάλληλους και αποτελεσματικούς τεχνοκράτες, απαλλαγμένους από κομματικές, αθηνοκεντρικές, συνδικαλιστικές, οικονομικές και ιδιοτελείς "αγκυλώσεις".

- Πρέπει επίσης να απαιτήσουμε από τους δημόσιους φορείς της περιοχής μας να αλλάξουν νοοτροπία. Να υποστηρίξουν δηλαδή και να διευκολύνουν τους ελεύθερους επαγγελματίες και τις επιχειρήσεις και να τους αντιμετωπίζουν με την αναγκαία συμπεριφορά και σεβασμό, όπως αξίζει σε κάθε μεγάλο "πελάτη" και σε κάθε χρηματοδοτή.

Λαμβάνοντας λοιπόν υπόψη όλα τα προηγούμενα, πρέπει να αναδείξουμε τα βασικά περιουσιακά στοιχεία της Κ. Μακεδονίας και κυρίως, όσα από αυτά είναι ικανά να μας δημιουργήσουν πλούτο και ποιότητα ζωής.

- Ως φυσικός πλούτος η Χαλκιδική, ο Όλυμπος και το Αγ. Όρος, όπως και τα ιστορικά αξιοθέατα της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής πρέπει να αναδεικτούν και να αξιοποιηθούν τουριστικά και οικονομικά. Εκεί μπορεί πράγματι ο κλάδος των κατασκευών, αρωγός αυτής της προσπάθειας της Περιφέρειας, να αξιοποιήσει και να αναβαθμίσει αυτές τις περιοχές, με συνεχή βελτίωση των χώρων των μνημείων, με βελτίωση των μεταφορών και υποδομών και με κατασκευή ποιοτικών εξοχικών κατοικιών και επώνυμων πολυτελών ξενοδοχείων.

- Παράλληλα, πρέπει να αναπτύξουμε σε ανταγωνιστική βάση και με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, συγκρινόμενα διαρκώς με τις άλλες χώρες, τα πανεπιστήμια, το λιμάνι, το αεροδρόμιο και την έκθεση.

- Συγχρόνως πρέπει να αναπτύξουμε τη γεωργία στην περιοχή, με πρωτότυπες και εξαγωγίμες καλλιέργειες, αξιοποιώντας με τον καλύτερο δυνατό τρόπο την εύφορη πεδιάδα της Μακεδονίας.



Αρχιτέκτ. Ρούλα Κοτσιλάτη, φωτογραφία Δ. Μπενέτος

- Κυρίως δε, να προσελκύσουμε με φορολογικά κίνητρα και διευκολύνσεις την ίδρυση βιομηχανικών μονάδων και μεγάλων εμπορικών επιχειρήσεων στην περιοχή μας, ώστε να επιθυμούμε να εδρεύουν στην Ελλάδα αντί στις γειτονικές χώρες.

- Τελευταίο αναφέρω το νέο ΕΣΠΑ 2014-2020 για την Ελλάδα ύψους 20,8 δις ως κοινοτική συμμετοχή και 26 δις ως δημόσια δαπάνη, πρόκειται να χρηματοδοτήσει και την ανάπτυξη της Κ. Μακεδονίας. Πρέπει όλο αυτό το ποσό να οδηγηθεί μόνο σε ουσιαστικές κατευθύνσεις, ενώ τμήμα του πρέπει να διατεθεί στην ενεργειακή αναβάθμιση και αντισεισμική θωράκιση των μεγάλων δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων για εξοικονόμηση ενέργειας και ασφάλεια των δημόσιων χώρων. Πρέπει όμως να ελέγχονται συνεχώς αυτοί που θα το διαχειριστούν, ώστε να μην ξοδευτεί ούτε 1€ σε μη αναπτυξιακά έργα ή σε δημόσιες μισθολογικές ή διοικητικές ανάγκες.

Συνοψίζοντας τελικά τις απόψεις μου, πιστεύω ότι η ανάπτυξη στην Κ. Μακεδονία θα προκύψει αν η Περιφέρεια λειτουργήσει ως ηγέτης με όραμα, αν οι δημόσιες υπηρεσίες υποστηρίξουν την ντόπια επιχειρηματικότητα και αν ενεργοποιηθούν σε ανταγωνιστική βάση με τις γειτονικές χώρες, το πανεπιστήμιο, το λιμάνι, το αεροδρόμιο και η έκθεση και αν η χρηματοδότηση του ΕΣΠΑ αξιοποιηθεί για την ανάπτυξη του τουρισμού της περιοχής, την ανάπτυξη της γεωργίας και τη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την επιστροφή των μεγάλων βιομηχανικών μονάδων στην περιοχή μας. Σημαντικό ρόλο στα περισσότερα από αυτά έχει ο κλάδος των κατασκευών, που με τα Δημόσια έσοδα και τις θέσιες εργασίες που δημιουργεί, γίνεται και "εργαλείο ανάπτυξης" της οικονομίας μας. ■

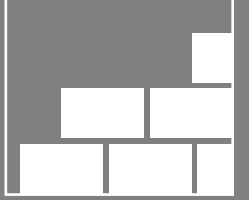


Αρχιτέκτ. Ευθ. Καριώτη, φωτογραφία Stereosis

# Η ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΑ ΘΕΤΕΙ ΕΜΠΟΔΙΑ ΣΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Στέφανος Τζιρίτης  
πρόεδρος ISOMAT

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ



Ο κλάδος των κατασκευών πλήττεται σήμερα και περνά μια βαθιά κρίση στην Ελλάδα, με την οικονομική δραστηριότητα να έχει σημειώσει πτώση από το 2007 έως το 2013 της τάξης του 90% σε τ.μ. και σε όγκο. Παράλληλα, οι κατοικίες και γενικότερα τα ακίνητα, αποτελούν την εύκολη λύση για την αύξηση των εσόδων του κράτους, με την επιβολή πληθώρας φόρων επί των ακινήτων, καθιστώντας πλέον ασύμφορη οποιαδήποτε επένδυση σε αυτά, με αποτέλεσμα να συρρικνώνεται ακόμα περισσότερο η ήδη πενιχρή οικοδομική δραστηριότητα.

Ο κλάδος των κατασκευών, ο οποίος αποτελούσε πυλώνα ανάπτυξης και συγχρόνως συνέβαλε στη δημιουργία πάρα πολλών θέσεων απασχόλησης στη χώρα μας, βρίσκεται ήδη σε πλήρη κατάρρευση και οι προοπτικές είναι ζοφερές, καθώς υπάρχουν ακόμα πάνω από 150.000 απούλητες κατοικίες, ενώ έχει μειωθεί συνάμα το εισόδημα των καταναλωτών αλλά και η δανειοδότηση από τις τράπεζες.

Εκτός από τις δύσκολες οικονομικές συνθήκες που επικρατούν στη χώρα μας και που επηρέασαν τον κατασκευαστικό κλάδο, μια οποιαδήποτε επιχείρηση είναι επίσης καθημερινά αντιμέτωπη με έναν ογκώδη και δυσλειτουργικό δημόσιο τομέα, ο οποίος εξαιτίας της γραφειοκρατίας περισσότερα εμπόδια θέτει στην επιχειρηματικότητα παρά διευκολύνσεις.

## η επιτυχία της ISOMAT

Παρόλα ταύτα, η ISOMAT έδειξε μια αξιοσημείωτη αντοχή στην κρίση, σημειώνοντας από το 2007 έως το 2013 συνολική πτώση τζίρου της τάξεως του 12%, γεγονός που κάποιος θα μπορούσε να θεωρήσει επιτυχία, λαμβάνοντας υπόψη τη γενικότερη κατάσταση στις εταιρίες του κλάδου. Αξίζει να αναφερθεί επίσης ότι το πρώτο εξάμηνο του 2014 σημείωσε άνοδο 9,3%. Η έναρξη της κρίσης το 2008, όποτε και άρχισε να βγαίνει στην επιφάνεια όλη η κακοπάθεια της ελληνικής οικονομίας και η φούσκα της οικοδομής, ήταν μία πρόκληση για εμάς, που έπρεπε να αντιμετωπίσουμε με ψυχραιμία και σύνεση, παίρνοντας αποφάσεις. Με βάση την προβλεπόμενη μείωση των εσόδων και την κρίση του κλάδου, μια λύση θα ήταν να συρρικνωθούμε σαν εταιρία, προσαρμοζόμενοι στην υφιστάμενη κατάσταση. Αυτό θα συνεπάγονταν αντίστοιχη μείωση του προσωπικού, μείωση των δαπανών σε διαφήμιση και σε κάθε άλλο έξοδο και αναμονή με καρτερία για την αλλαγή των συνθηκών. Με πλήρη γνώση της κρισιμότητας της κατάστασης ακολουθήσαμε αντίθετη πορεία.

## Αποφασίσαμε να δράσουμε με συνδυασμένες ενέργειες:

1. Η πρώτη μας κίνηση για την αντιμετώπιση της κρίσης, ήταν η ενίσχυση της εξωστρέφειάς μας. Στελεχώσαμε το τμήμα εξαγωγών και εντειναμε τις προσπάθειες μας για ενδυνάμωση της θέσης μας στις αγορές που ήδη δραστηριοποιούμαστε καθώς και για την είσοδό μας σε νέες.

Η ενίσχυση της εξωστρέφειας αποτελεί για την



ISOMAT στρατηγικής σημασίας απόφαση, καθώς πιστεύουμε ότι η δραστηριοποίηση μας στις χώρες του εξωτερικού είναι μονόδρομος για την μελλοντική μας ανάπτυξη. Για το λόγο αυτό έχουμε πιστοποιήσει τα προϊόντα μας σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Ευρωπαϊκών προδιαγραφών, έτσι ώστε να μπορούμε να είναι εξαγωγίμα.

Οι εξαγωγές αντιπροσωπεύουν πλέον περίπου το 32% του συνολικού τζίρου μας και εντεινόμε συνεχώς τις προσπάθειες για περαιτέρω αύξηση του ποσοστού αυτού.

Την παρούσα χρονική στιγμή τα προϊόντα μας εξαγονται σε περισσότερες από 35 χώρες σε όλο τον κόσμο. Ανάμεσα σε αυτές είναι και η Γερμανία, η οποία αποτελεί ίσως την πιο ανταγωνιστική αγορά και θεωρούμε επιτυχία την είσοδό μας σε αυτή.

Στις αγορές της Ρουμανίας, της Σερβίας, της Βουλγαρίας και της Τουρκίας δραστηριοποιούμαστε μέσω θυγατρικών εταιριών. Στη Σερβία, λειτουργεί από το 2011 μια υπερσύγχρονη μονάδα παραγωγής της ISOMAT στο Βελιγράδι ενώ και στο Βουκουρέστι της Ρουμανίας, έχουμε ξεκινήσει παραγωγή προσιμικών σκυροδέματος και κονιαμάτων.

Επίσης, και στη αγορά της Ρωσίας δραστηριοποιούμαστε με δικό μας γραφείο αντιπροσωπείας, ώστε να είμαστε σε θέση να παρακολουθούμε τις εξελίξεις στον κατασκευαστικό κλάδο της εν λόγω χώρας από πολύ πιο κοντά. Ταυτόχρονα, ενισχύουμε την προσπάθειά μας στις αραβικές χώρες, στις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης και της Λατινικής Αμερικής, παίρνοντας μέρος κάθε χρόνο στις μεγαλύτερες και σημαντικότερες εκθέσεις των περιοχών αυτών.

2. Δώσαμε ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάπτυξη νέων προϊόντων μέσω του τμήματος R&D της εταιρίας και κατά κύριο λόγο, προϊόντων που απευθύνονται στη συντήρηση και ανακαίνιση των υφιστάμενων κατασκευών, που είναι η νέα τάση στην οικοδομή μετά την έναρξη της κρίσης. Έτσι εισήλαμε και στην αγορά των οικοδομικών βαφών με τη νέα σειρά χρωμάτων για εξωτερικούς και εσωτερικούς χώρους ISOMAT COLOR SYSTEM.

3. Παράλληλα, αφουγκραστήκαμε και ανταποκριθήκαμε άμεσα στην ανάγκη της αγοράς για εξοικονόμηση ενέργειας στα κτίρια, αναπτύσσοντας μια σειρά νέων προϊόντων, τα οποία είναι κατάλληλα για την ενεργειακή αναβάθμιση των κτιρίων. Επίσης, σε συνεργασία με την DOW δημιουργήσαμε το σύστημα εξωτερικής θερμομόνωσης με την επωνυμία "KELFOS", το οποίο προσφέρει πολύ σημαντική εξοικονόμηση στην απαιτούμενη ενέργεια τόσο για τη θέρμανση όσο και για την ψύξη ενός κτιρίου.

4. Εξαιρετικής σημασίας είναι και η επένδυση που κάναμε για τη δημιουργία μονάδας παραγωγής πολυουρεθαιικών προϊόντων, όπως στεγανωτικών και δαπέδων, τα οποία ήρθαν να δώσουν νέα ώθηση στις πωλήσεις της εταιρίας και ιδιαίτερα στις αγορές του εξωτερικού.

5. Στην ISOMAT πιστεύουμε ότι οι εργαζόμενοι μας αποτελούν το πολυτιμότερο κεφάλαιο, στο οποίο η εταιρία επενδύει συνεχώς για την περαιτέρω ανάπτυξή της. Για το λόγο αυτό από την αρχή της κρίσης έως σήμερα αυξήσαμε αντί να μειώσουμε το προσωπικό μας. Συγκεκριμένα στην Ελλάδα από το 2007 έως και σήμερα το προσωπικό της εταιρίας αυξήθηκε κατά 25 άτομα, ενώ στο εξωτερικό κατά 33.

6. Περικόψαμε όλα τα άσκοπα και περιττά λειτουργικά έξοδα, όπως εταιρικές γιορτές σε ξενοδοχεία κλπ.

7. Επαναδιαπραγματευτήκαμε με τους προμηθευτές μας τις τιμές πολλών προϊόντων, όπως των απαραίτητων για τη λειτουργία (π.χ. χαρτικά) αλλά και τις τιμές βασικών υλών. Διαπιστώσαμε με έκπληξη ότι σε αρκετά υπήρχε η δυνατότητα μεγάλης μείωσης, που σε καιρούς ευνημερίας δεν διεκδικούσαμε.

8. Προσλαμβάνοντας εξειδικευμένο εξωτερικό συνεργάτη διεκπεραιώσαμε μεγάλο εύρος έρευνας σε όλα τα τμήματα της εταιρίας, για τον εντοπισμό και την καταγραφή των νεκρών χρόνων στις λειτουργίες των τμημάτων. Στόχος ήταν η αύξηση της αποδοτικότητας των πωλήσεων, της παραγωγής και των logistics μέσω καλύτερης οργάνωσης και βελτίωσης της παραγωγικότητας των επί μέρους τμημάτων. Το όλο εγχείρημα διήρκεσε 6 μήνες και κατέληξε σε νέες βελτιωμένες πρακτικές.

9. Ενισχύσαμε την προσπάθεια για εκπαίδευση των πελατών μας σχετικά με τα προϊόντα μας, μέσω σεμιναρίων, θεωρώντας ότι όσο βαθύτερη η γνώση τους για τις ιδιότητες των προϊόντων και τις λύσεις που προσφέρουν, τόσο μεγαλύτερη η αποτελεσματικότητα τους στην πώληση και τη σωστή εφαρμογή τους.

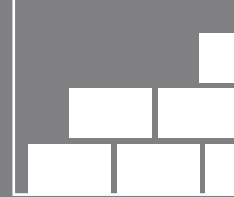
10. Εφαρμόσαμε επιθετικότερη πολιτική πωλήσεων π.χ. μέσω συνεχών προσφορών, που εναλλάσσονται ανά ομάδα / είδος προϊόντων.

11. Τέλος, ενισχύσαμε σημαντικά τις διαφημιστικές μας δαπάνες σε σύγκριση με το παρελθόν, και μάλιστα, για πρώτη φορά με τηλεοπτικά σποτ, σε μια εποχή που οι περισσότεροι μειώνουν τις διαφημιστικές τους δαπάνες.

Η σημαντική δαπάνη της τηλεοπτικής διαφήμισης ισοσκελίστηκε από τις περικοπές των περιπτώσεων και άσκοπων εξόδων και έτσι δεν αύξησε τις λειτουργικές δαπάνες της εταιρίας. ■







## ΑΚΙΝΗΤΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Κωνσταντίνος Ζήκας

π. πρόεδρος του Συνδέσμου Ιδιοκτητών Ακινήτων Βορείου Ελλάδος



**Ζοφερό προβλέπεται το μέλλον της αγοράς των ακινήτων την επομένη δεκαετία, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων.**

Η αγορά ακινήτων έχει μπει σε βαθύ τέλμα και δεν πρόκειται να ανακάμψει εύκολα. Τα στοιχεία που έρχονται καθημερινά στο φως δείχνουν ότι η αγορά ακινήτων θα επιδεινωθεί περαιτέρω.

Σήμερα ο αριθμός των αγοραπωλησιών ακινήτων περιορίστηκε κατά 85% από τα προ της κρίσης επίπεδα. Η μείωση δε της αξίας των συναλλαγών εκτιμάται ότι είναι της τάξεως του 95%, καθόσον τα σπίτια που πωλούνται σήμερα είναι κατά ποσοστό 75-80% παλαιά και πωλούνται σε τιμές ευκαιρίας.

**Προς νέα συμπίεση στις τιμές των ακινήτων. Τι πρέπει να γίνει για την ανάκαμψη;**

**Αναμένεται και νέα συμπίεση των τιμών των ακινήτων** όταν εφαρμοσθούν οι διατάξεις που θα επιτρέπουν τον πλειστηριασμό των ακινήτων σε τιμές ίσες με το 1/3 των αντικειμενικών τιμών. Σήμερα, σχεδόν όλοι οι πλειστηριασμοί με αντικειμενικές τιμές καθίστανται άγονοι. Για να ανακάμψει η αγορά ακινήτων πρέπει να εξαλειφθούν οι αιτίες που οδήγησαν στην κρίση αυτή και που είναι οι ακόλουθες:

**Α) Στον τομέα της κατοικίας.**

α) Σήμερα το 84% των Ελλήνων ζει σε ιδιόκτητα σπίτια (Είναι το μεγαλύτερο ποσοστό ιδιοκατοίκησης στην Ευρώπη και δείχνει υπερεπάρκεια κατοικιών).

β) Επί πλέον, προ της κρίσης υπήρχαν προς πώληση περίπου 200.000 σπίτια, αυτό σημαίνει ότι μπορούν να κατοικήσουν σε αυτά περίπου άλλα 600.000 άτομα.

γ) Οι εν δυνάμει νέοι αγοραστές ήτοι τόσο οι νέοι επιστήμονες όσο και ξένοι εργαζόμενοι εδώ, εγκαταλείπουν την Ελλάδα και οι κάτοικοι της Ελλάδος μειώνονται.

δ) Η οικονομική κρίση οδήγησε σε συγκέντρωση των οικογενειών σε μία κατοικία. Τα παιδιά που έμεναν χωριστά επιστρέφουν στις κατοικίες των γονέων για να μειώσουν τα έξοδα. Αυτό οδήγησε σε αύξηση των ενοικιαστηρίων.

ε) Η συρρίκνωση των εισοδημάτων και των διαθέσιμων μετρητών των ενδιαφερομένων απομακρύνει το ενδεχόμενο αγοράς νέας κατοικίας, καθόσον μάλιστα τα χορηγούμενα στεγαστικά δάνεια έχουν σχεδόν μηδενισθεί.

στ) **Η δραματική πτώση των ενοικίων** καθιστά πλέον ασύμφορη την αγορά κατοικίας.

ζ) **Η υψηλή φορολογία της ακίνητης περιουσίας** είναι τελειώς αποτρεπτική για αγοραστές νέων ακινήτων.

**Β) Στον τομέα των εμπορικών ακινήτων.**

α) Η πληθώρα των επιχειρήσεων που έκλεισαν και των γραφείων και καταστημάτων που έμειναν άδεια ακόμα και στις κεντρικές περιοχές των πόλεων δίνει και εδώ το στίγμα.

β) Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται και για τις κατοικίες. Υπάρχουν πλέον πολλά διαθέσιμα ακίνητα με πολύ χαμηλές τιμές ενοίκιασης ή πώλησης.

γ) Ειδικά δε, τα εμπορικά καταστήματα εντός των μεγάλων πόλεων, είχαν αρχίσει να έχουν προβλήματα στην πώληση ή την ενοίκιαση και προ της οικονομικής κρίσης. Ο λόγος ήταν η δημιουργία των μεγάλων εμπορικών κέντρων,



τα οποία προτιμούν οι καταναλωτές διότι έχουν ευκολότερη πρόσβαση και ελεύθερη στάθμευση.

Μετά την έξοδο από την οικονομική κρίση, θα πρέπει να υπάρξει περίοδος κάποιων ετών μέσα στην οποία θα πρέπει να συσσωρεύσουν και πάλι οι ιδιώτες και οι επιχειρήσεις τα κεφάλαια που είναι απαραίτητα για την αγορά νέων ακινήτων. **Θα υπάρξει λοιπόν σημαντική υστέρηση στην ανάπτυξη της αγοράς ακινήτων σε σχέση με την έξοδο από την οικονομική κρίση.**



**Γ) Τομείς στους οποίους μπορεί να υπάρξει ανάπτυξη**

**α) Εξοχική κατοικία.** Η κατασκευή οργανωμένων τουριστικών καταλυμάτων και κατοικιών θα οδηγήσει πολλούς ξένους στην αγορά εξοχικής κατοικίας. Πρέπει όμως τα συγκροτήματα αυτά να παρέχουν όλες τις ανέσεις και να εξυπηρετούν όλες τις ανάγκες των ξένων αγοραστών. Ελάχιστα τέτοια καταλύματα προς πώληση υπάρχουν σήμερα. Η πολιτεία πρέπει να προχωρήσει στις απαραίτητες νομοθετικές ρυθμίσεις για να υπάρξει ανάπτυξη σε αυτόν

τον τομέα.

**β) Αναβαθμίσεις κατοικιών.** Οι αναβαθμίσεις περιλαμβάνουν κατά κύριο λόγο την αλλαγή του συστήματος θέρμανσης και την βελτίωση της θερμομόνωσης με αλλαγή των κουφωμάτων και με θερμοπροσόψεις. Κατά δεύτερο δε λόγο γίνονται αισθητικές βελτιώσεις των κατοικιών.

**Προτάσεις για τη βελτίωση του κλίματος στην κτηματαγορά**

Μερικές εκ των προτάσεων που μπορούν να βελτιώσουν το κλίμα στην κτηματαγορά, αλλά και στις νέες κατασκευές, είναι οι ακόλουθες:

**α) Μείωση του ΦΠΑ στην αγορά νέων ακινήτων από το 23% στο 6,5%.**

Όταν σήμερα στα παλαιότερα ακίνητα ο φόρος μεταβίβασης είναι 3% και ο ΦΠΑ που επιβαρύνει την μεταβίβαση νέου ακινήτου 23%, ποιος αγοραστής θα δεχθεί αυτήν την επιβάρυνση; Αυτός είναι ένας εκ των λόγων για τους οποίους οι πωλήσεις που γίνονται σήμερα είναι κατά 75%-80% σε παλαιά ακίνητα. Πωλούνται μόνον λίγα καινούργια ακίνητα ως πρώτη κατοικία, διότι η πρώτη κατοικία έχει απαλλαγεί του ΦΠΑ.

**β) Κατάργηση του Πόθεν Έσχες για την αγορά ακινήτων.**

Σήμερα η αγορά ακινήτων πλήττεται, αντίθετα κερδοσκοπικές επενδύσεις πολλών εκατομμυρίων στο χρηματιστήριο ακόμη και ολίγων ημερών έχουν απαλλαγή από το του πόθεν έσχες.

**γ) Ο φόρος επί του ακινήτου, να υπολογίζεται μετά την αφαίρεση από την αξία του ακινήτου των ενυποθηκών δανείων.**

Αυτό ίσχυε στο παρελθόν. Η κατάργησή της δι-άταξης αυτής, ωθεί πλέον τους αγοραστές των κατοικιών με ενυπόθηκα δάνεια στην απώλεια της κατοικίας τους, διότι οι αγοραστές σήμερα, λόγω μείωσης μισθών αδυνατούν να καλύψουν τις υποχρεώσεις τους προς τις τράπεζες, πόσο μάλλον και του ΕΝΦΙΑ.

**δ) Κατάργηση για μια 10ετία μετά την πώληση ακινήτων των φόρων επί του ακινήτου αυτού (Ένφια, κ.λπ.)**

**ε) Κατάργηση της αυτοπαράδοσης των απούλων ακινήτων στους κατασκευαστές.**

Οι κατασκευαστές εάν δεν μπορούν να πουλήσουν κάποια ακίνητα επί τετραετία από την αποπεράτωση, οφείλουν να πληρώσουν οι ίδιοι τον ΦΠΑ. Το μέτρο αυτό είναι εξοντωτικό και απαγορευτικό για την έναρξη νέων κατασκευών.

**στ) Ακίνητα κλειστά να μην φορολογούνται.**

Όσα ακίνητα δεν αποδίδουν εισόδημα, να μην φορολογούνται διότι οδηγούν σε Δήμευση του ακινήτου.

Ήδη σε 2 Βόρειες χώρες της Ε.Ε. τα Ανώτατα Δικαστήρια έκριναν αντισυνταγματική την επιβολή φόρου των ακινήτων σε ποσοστό μεγαλύτερο του 25% των προσόδων που αποφέρει.

Εάν εφαρμοσθούν οι προτάσεις αυτές, το όφελος του δημοσίου θα είναι πολύ μεγαλύτερο από την απώλεια των φόρων. Σήμερα που οι τιμές των ακινήτων έχουν πέσει σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα, πωλούν ακίνητα μόνον όσοι έχουν υποχρεώσεις προς το κράτος ή προς τρίτους, και το κράτος θα εισπράξει τις οφειλές των πωλητών προς αυτούς, αλλά και θα αυξηθεί η ρευστότητα στην αγορά. ■

# ΑΠΟ ΤΗ ΖΩΝΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟ ΠΟΥ; ΤΟ ΧΘΕΣ, ΤΟ ΣΗΜΕΡΑ ΚΑΙ ΤΟ ΑΥΡΙΟ ΤΟΥ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ

Χρυσός Μακράκης – Καραχάλιος

Μηχανικός Χωροταξίας-Πολοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης



Ο χώρος ως πεδίο παρέμβασης είναι ένα ιδιαίτερα σύνθετο αντικείμενο, καθώς προκύπτει από το συνδυασμό υλικών και άυλων στοιχείων. Ο χωρικός σχεδιασμός αποτελεί διαδικασία μέσω της οποίας οργανώνουμε το χώρο, δηλαδή τον παράγουμε ή τον τροποποιούμε.

Η αναγκαιότητά του, με τα σημερινά του χαρακτηριστικά, προέκυψε ως αντίδραση στις τραγικές συνθήκες διαβίωσης των φτωχότερων στρωμάτων των μεγάλων αστικών κέντρων των βιομηχανικών χωρών του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Η ουμανιστική αυτή προσέγγιση, σήμερα θα εκφραζόταν πληρέστερα ως μία προσπάθεια αποφυγής και αντιστάθμισης του εξωτερικού κόστους που προκαλούν συγκεκριμένες δραστηριότητες (λογική πάνω στην οποία βασίστηκε μεταγενέστερα η αρχή ότι «ο ρυπαίνων πληρώνει»). Κατ' επέκταση, από το χρονικό αυτό σημείο και έπειτα υπάρχει μια τομή σε σχέση με προγενέστερες παρεμβάσεις (κηποτεχνικές, αρχιτεκτονικές, κ.ο.κ.), που είχαν ως κύριο στοιχείο τους την αισθητική. Πλέον η παρέμβαση στο χώρο έχει και κοινωνικό περιεχόμενο.

Η αδιαφιλονίκητη διατομεακότητα του αντικείμενου είχε ως αποτέλεσμα τη μετεξέλιξη του και την περαιτέρω διεύρυνσή του. Ο χωρικός σχεδιασμός σταδιακά συμπεριέλαβε και την έννοια του προγραμματισμού. Επιπρόσθετα, η προσπάθεια να απαντηθεί το ερώτημα γιατί ορισμένες περιοχές ακμάζουν, ενώ άλλες φθίνουν ή παραμένουν στάσιμες, παρά την εισροή κεφαλαίων σε αυτές, αποτέλεσε το έναυσμα για την εισαγωγή της έννοιας του αναπτυξιακού σχεδιασμού και προγραμματισμού, ως μιας εκ των πιθανών λύσεων. Σήμερα, ο σχεδιασμός έχει ενσωματώσει έντονα και την περιβαλλοντική διάσταση: μείωση της ρύπανσης, μείωση της κατανάλωσης μη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, αποφυγή δραστηριοτήτων που προκαλούν μη αναστρέψιμες βλάβες στο περιβάλλον και -πλέον- προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.

Ιδιαίτερη σημασία έχει ότι αν και σε ορισμένες περιόδους ο σχεδιασμός αμφισβητήθηκε, τελικά επιβίωσε και μάλιστα εμπλουτισμένος με νέες ιδέες και πρακτικές. Τη δεκαετία του '70, η άνοδος των μαρξιστικών σπουδών οδήγησε σε συζητήσεις αναφορικά με το ρόλο του κράτους. Ο σχεδιασμός θεωρήθηκε ότι μέσω της συμβολής του στην αναπαραγωγή του εργατικού δυναμικού άμβλυσε την ταξική πάλη και διασφάλιζε την επιβίωση του συστήματος. Οι προσεγγίσεις αυτές, πλούσιες σε ανάλυση, αλλά με λίγες προτάσεις περιθωριοποιήθηκαν σταδιακά. Εμπλούτισαν, ωστόσο, τη θεωρία του σχεδιασμού και άνοιξαν νέους δρόμους σκέψης, όπως η ενσωμάτωση της έμφυλλης προσέγγισης στο σχεδιασμό. Τη δεκαετία του '80 οι νεοφιλελεύθερες κυβερνήσεις της θάτσερ επιχειρήσαν να «διαβρώσουν» το σύστημα σχεδιασμού.



φωτο: Νώντας Στυλιανίδης

Το αποτέλεσμα δεν δικαίωσε τους εμπνευστές του και οδήγησε σε επαναφορά πολλών ρυθμίσεων και φορέων που είχαν αβασάνιστα καταργηθεί. Απεδείχθη τελικά ότι, η διατήρηση βασικών παραμέτρων που διασφαλίζουν την ποιότητα στη ζωή μας απαιτεί διαδικασίες κοινωνικού ελέγχου. Στην Ελλάδα, υπήρξαν αρχικά μεγάλες προσδοκίες για την καθιέρωση ενός ολοκληρωμένου συστήματος χωρικού σχεδιασμού. Σε αυτό συνέβαλε αφενός η εμπλοκή σημαντικών προσωπικοτήτων, όπως ο Στέφανος Μάνος και ο Αντώνης Τρίτσης, αφετέρου το αισιόδοξο μεταπολιτευτικό κλίμα, που συνοδεύτηκε από την επιστροφή πολλών επιστημόνων από το εξωτερικό. Ο μεταρρυθμιστικός «πυρετός» εκείνης της περιόδου διήρκεσε λίγο. Η ιστορία είναι γνωστή σε όλους τους μηχανικούς και δεν χρειάζεται να αναλυθεί. Με λίγες αναλαμπές, η συμβολή του χωρικού σχεδιασμού και προγραμματισμού στην ανάπτυξη της χώρας ήταν περιορισμένη.

## Η κρίση επιβάλλει ένα σύγχρονο σύστημα χωρικού σχεδιασμού

Όμως, στις σημερινές συνθήκες, η ύπαρξη ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού συστήματος χωρικού σχεδιασμού και προγραμματισμού είναι καθοριστική τόσο για την άμβλυση των επιπτώσεων της κρίσης, όσο και για την προώθηση της ανάπτυξης. Μπορεί η οικοδομική δραστηριότητα να εμφανίζει πρωτοφανή καθίζηση, αλλά ο χωρικός σχεδιασμός δεν αφορά αποκλειστικά στις επεκτάσεις των σχεδίων πόλης. Ο ρόλος του επαγγελματία του χώρου είναι να επιτυγχάνει το συντονισμό μεταξύ τομέων και πολιτικών, διασφαλίζοντας παράλληλα την επικοινωνία μεταξύ κοινωνικών ομάδων και αλληλοσυγκρουόμενων συμφερόντων. Με αυτόν τον τρόπο, προωθεί αποτελεσματικά την υλοποίηση σχεδίων και έργων, κάτι που είναι ιδιαίτερα χρήσιμο στη σημερινή συγκυρία και οι οικονομικοί πόροι είναι περιορισμένοι. Παράλληλα, η φτώχεια και ο φαύλος κύκλος που γεννάται από

αυτήν δεν είναι θέμα πλέον μεμονωμένων ατόμων ή νοικοκυριών. Η συνολική αποτυχία της οικονομίας και του μοντέλου ανάπτυξης που ακολουθήθηκε αντανακλάται σε μεγάλα τμήματα της κοινωνίας και του χώρου (γειτονιές, πόλεις και Περιφέρειες). Επομένως, απαιτείται ο σχεδιασμός και η εφαρμογή εστιασμένων δράσεων για την αντιμετώπιση της κρίσης στις περιοχές αυτές.

## Ένα σύστημα σε πρωτοφανή σύγχυση...

Ωστόσο, το ελληνικό σύστημα χωρικού σχεδιασμού τελεί σε πρωτοφανή σύγχυση. Ένα σύστημα που ήταν, έτσι κι αλλιώς, προσανατολισμένο στον τύπο και όχι την ουσία, δηλ. στο αποτέλεσμα, παρέμεινε αλώβητο με τις νέες διατάξεις και επιπρόσθετα γιγαντώθηκε ως προς τον κανονιστικό του χαρακτήρα, τον πληθωρισμό των ρυθμίσεων και την πολυπλοκότητά του. Αντίθετα από την εικόνα απορρύθμισης που δίνεται συχνά από τον Τύπο, το σύστημα χωρικού σχεδιασμού οδηγείται στην «υπερύθμιση» με δαιδαλώδεις διατάξεις, αλλά και πολλά «παράθυρα» (στοιχεία ενός «πελατειακού» συστήματος). Σε καμία περίπτωση δε συμβάλει στην ενίσχυση της ασφάλειας δικαίου και θα απομακρύνει το συντεταγμένο και σοβαρό επενδυτή. Τέλος, παρά τη χρονική σύμπτωση της εκπόνησης των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της νέας προγραμματικής περιόδου 2014-2020 με τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωρικού Σχεδιασμού και της προώθησης της έννοιας της εδαφικής συνοχής στα πρώτα, δεν είναι προφανής η συμπληρωματικότητα και η μεταξύ τους συνέργεια.

## Μπορούμε να είμαστε αισιόδοξοι;

Μπορούμε να είμαστε αισιόδοξοι; Δεν υπάρχει μονοσήμαντη απάντηση στο συγκεκριμένο ερώτημα. Αναμφισβήτητα βρισκόμαστε σε μια καμπή, πρωτίστως για τον τόπο και δευτερευόντως για το σύστημα χωρικού σχεδιασμού και προγραμματισμού. Όμως, το ευρύτερο πλαίσιο δεν προδιαθέτει θετικά. Σε μια πρόσφατη προσέγγιση με βάση τα θεσμικά οικονομικά, ο Νίκος Καραδημητρίου, υφυπουργός πολεοδομίας στο UCL, επιχειρήσε να σκιαγραφήσει αυτό το πλαίσιο. Παρατήρησε, λοιπόν ότι μια κοινωνία με το βαθμό ανάπτυξης και τα χαρακτηριστικά της δικής μας κυριαρχείται από ελίτ σε όλους τους τομείς, τα μέλη των οποίων ενδιαφέρονται πρωτίστως για την αναπαραγωγή τους. Ως εκ τούτου, η προσπάθεια για ουσιαστική μεταρρύθμιση συναντά ισχυρή αντίδραση (βλ. το περιεχόμενο των προωθούμενων «μεταρρυθμιστικών» νόμων, αλλά και τις αντιδράσεις που προκαλούν). Σε κάθε περίπτωση, η αναπαράξια διαφανών διαδικασιών διαλόγου μεταξύ των ελίτ, πόσο μάλλον στο σύνολο της κοινωνίας, αλλά και η αμοιβαία καχυποψία περιορίζουν και την όποια δυναμική του εγχειρήματος. Επιπρόσθετα, τα δείγματα γραφής που έχουμε μέχρι σήμερα από τους «μεταρρυθμιστικούς» νόμους για το χωρικό σχεδιασμό είναι αποθαρρυντικά. Σε αυτό το προβληματικό πλαίσιο, που δυσχεραίνει η γενικότερη ρευστότητα (πολιτική, οικονομική, δικαστική) και η αποψίλωση των αρμόδιων υπηρεσιών, υλοποιούνται δύο σημαντικά σχέδια για την περιοχή. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Θεσσαλονίκης και το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωρικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Κεντρικής Μακεδονίας. Υπό το πρίσμα των όσων αναφέρθηκαν, θα πρέπει να υπάρξουν ριζικές αλλαγές στο ευρύτερο πλαίσιο, ώστε να έχουν ουσιαστική προστιθέμενη αξία για την περιοχή, όσο άρτο και αν είναι το μελετητικό αποτέλεσμα. ■





## Η ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Γιώργος Μιχαηλίδης

Επ. Καθηγητής Περιφερειακής Ανάπτυξης και Προγραμματισμού, ΑΠΘ και Επιστημονικός Σύμβουλος BCS ΕΠΕ



Η κρίση ανέδειξε τον λανθασμένο τρόπο με τον οποίο αναλύαμε και αντιμετωπίζαμε το πρόβλημα της περιφερειακής και αστικής ανάπτυξης. Μία νέα πολιτική είναι επειγόντως αναγκαία.

Πιστεύαμε ότι οι σημαντικές ανισότητες είναι αυτές ανάμεσα στο «φτωχό» αγροτικό χώρο και στις «πλούσιες» αστικές περιοχές. Η κρίση ήλθε να δείξει ότι οι αγροτικές περιοχές αντιστέκονται ενώ οι ιδίως οι μητροπολιτικές βλέπουν τον οικονομικό και κοινωνικό τους ιστό να καταρρέει και το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον να αναλώνεται ταχύτατα. Με κριτήριο το εισόδημα, είναι οι αστικές περιοχές που «κοκκινίζουν» ενώ σε όλη τη χώρα εντοπίζεται μια δειλή «επιστροφή στη γεωργία». Δεν αναλύσαμε ποτέ τις ενδοπεριφερειακές ανισότητες, ανθεκτικές και «ιστορικές». Από το 1981 δεν συντελείται σύγκλιση των Νομών της χώρας με την «πλουσιότερη» περιοχή», στους μισούς Νομούς της χώρας η ανεργία ήταν, το 2007, έως και εκπληκτικά υψηλότερη από ό,τι το 1971 (!), το 2008 επτά Νομοί της χώρας ΔΕΝ είχαν βιομηχανία, σε 5 επιζούσαν λιγότερες από 5 βιομηχανίες.

Μας αρκούσε το ότι χάρις σε εισροές πόρων (μετανάστες, ναυτιλία και τουρισμός, μετά ευρωπαϊκοί πόροι και τουρισμός, τέλος δημόσιος δανεισμός και ευρωπαϊκοί πόροι), το παραγωγικό έλλειμμα δεν «φαινόταν», η κυκλοφορία πόρων στις υπηρεσίες και η ευρωπαϊκή στήριξη του αγροτικού προϊόντος εξασφάλιζαν διατήρηση απασχόλησης και εισοδήματος, η σκληρή αποταμίευση δεν ήταν αναγκαία και η συσσωρευμένη μπορούσε να ξεδουλευθεί, η παραγωγική επένδυση μπορούσε να εγκαταλειφθεί αφού άλλες τοποθετήσεις παρείχαν ασφαλέστερες ή ταχύτερες αποδόσεις (κατοικία, χρηματιστήριο, ομόλογα). Οι «ειδικοί» ήμασταν εγκλωβισμένοι στα κλασικά θεωρητικά υποδείγματα ή απασχολημένοι στο κυνήγι «προγραμμάτων», η καινοτομία ήταν αχρεία και ο ανταγωνισμός δεν είχε «λόγο» ύπαρξης, η εισαγωγική διείσδυση κατέστρεφε τα τοπικά παραγωγικά συστήματα, η μεταξύ μας ανταλλαγή υπηρεσιών και η επέκταση του κράτους στρέβλωναν τις τοπικές οικονομίες και κοινωνίες, με πρώτες - πρώτες τις μεγάλες πόλεις όπου κράτος και κατανάλωση συγκεντρώνονται και όπου η αξία της γης εκτοξεύεται. Διάχυση ανάπτυξης, διάχυση υπηρεσιών, διάχυση αστικού ιστού και υποβάθμιση των κέντρων, ανάλωση περιβαλλοντικών πόρων, νέες ανάγκες για δαπανηρότερες υποδομές. Και, ως επιστέγασμα, φαραωνικά έργα.

Η Ελλάδα ουδέποτε είχε δική της πολιτική περιφερειακής και αστικής ανάπτυξης. Την έλλειψη αντιστάθμισαν τα ΜΟΠ, ΚΠΣ και ΕΣΠΑ. Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (με Νόμο του 1952 ...) μπορούσε να συνεχίσει ως «κουβάς» ανώριμων έργων, να επιβαρύνεται με επιδόματα και επιχορηγήσεις, να δεσμεύει πόρους χωρίς μελέτες, να «παρακολουθείται» χειρόγραφα, να χρηματοδοτείται με δανεισμό. Ως πολιτική εξειδικεύαμε την ευρωπαϊκή Πολιτική Συνοχής, πάντοτε επιμένοντας στο συνδυασμό μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών, κλασικών επενδυτικών ενισχύσεων, αποτυχημένων εργαλείων εκπαίδευσης και τοπικών έργων «αυταπόδεικτες» σκοπιμότητας. Ιεραρχούσαμε τις ανάγκες μας έτσι ώστε Έρευνα και Καινοτομία να εμφανίζονται ως η τελευταία μας προτεραιότητα, η Απασχόληση 15<sup>η</sup>, η Βιομηχανία - Βιοτε-



χνία 17<sup>η</sup>, οι Μεταφορές - Συγκοινωνίες 1<sup>η</sup>.

Διακατεχόμεσταν στο χωρικό σχεδιασμό από τις ακαδημαϊκές συνταγές του '70 και από λογική της Επιχείρησης Πολεοδομική Ανασυγκρότηση και επιβεβαιώναμε τη διάκριση άλλο χωρική ρύθμιση, άλλο αναπτυξιακή πολιτική, άλλο προοπτική του περιβάλλοντος. Παράξαμε περίπου είκοσι νόμους για χωροταξία, πολεοδομία και περιβάλλον και τρεις τουλάχιστον γενικές πολεοδομικών και χωροταξικών σχεδίων, που εγκρίνονταν με διαδικασίες που διαρκούσαν έως και 10 χρόνια.

### Η κρίση μας βυθίζει

Μη σχεδιάζοντας εθνικές πολιτικές πορευόμαστε με πυξίδα της μνημονιακής υποχρέωσης σήμερα, το ενωσιακό «Ενισχυμένο οικονομικό θεματολόγιο» αύριο και η κρίση μας βυθίζει στην απασάθρωση οικονομικών δομών, κοινωνικών σχέσεων, συμπεριφορών, θεσμών και εργαλείων πολιτικής. Ως μοναδική επιλογή προβάλλεται ο τριτοκοσμικός συνδυασμός αποπληθωρισμού, εκποίησης πόρων, κατάργησης του σχεδιασμού. Τα χωρικά μας σχέδια (αναποτελεσματικά) αντικαθίστανται από ΕΣΧΑΣΕ, ΕΣΧΑΔΑ, ΠΠΑΙΠ, ΤΧΣ, ΕΧΣ, ΡΣ, ΣΟΑΠ, ΠΕΧΠ κ.α. που θα αλλάζουν με Υπουργικές Αποφάσεις (!), και τα αναπτυξιακά μας προγράμματα εντάσσονται στο ασφυκτικό πλαίσιο της Στρατηγικής Ευρώπη 2020.

### Παραγωγική αναγέννηση

Χωρίς παραγωγικό ιστό, δεν υπάρχει διέξοδος από την κρίση ΚΑΙ στη χωρική της διάσταση: ποια «δημιουργική καταστροφή» να συντελεστεί όταν δεν υπάρχει τι να «καταστραφεί»; ποια «βέλτιστη κατανομή συντελεστών παραγωγής» να αναμένουμε όταν την «σπάνι» τους δεν την θεραπεύσαμε όταν είχαμε πόρους και εργαλεία; Η μακρόχρονη «λιποναρρόφηση» θα μας οδηγήσει σε μακρόχρονη κακεκτικότητα και η πρόταση «πρώτα καταστροφή του κρατισμού, έπειτα ανάδυση επιχειρηματικότητας, τέλος ανάκαμψη και, κάποτε, ανάπτυξη», είναι μύθος. Δεν υπάρχει ανάκαμψη αορίστως και αυτομάτως, μόνο παραγωγική αναγέννηση, όπως συνέβη σε όλες τις μετά-κρίση εποχές σαν προϋπόθεση για ξεπέρασμα της κρίσης.

Πρώτο στοιχείο πρότασης: αποδέσμευση από κάθε δογματισμό, ακαδημαϊκό ή τεχνοκρατικό, μνημονιακό ή αντιμνημονιακό, συμπεριεριστικό ή μαρξιστικό, κενυσιανό ή νεοφιλελεύθερο. Σε βάθος ανάλυση του τι συνιστά σήμερα στην Ελλάδα περιφερειακό και αστικό πρόβλημα, αναγκαστική προαγωγή στην πραγματικότητα,

εξαναγκαστική «δημιουργία ικανότητας» για κατανόηση, εξειδίκευση και εφαρμογή όσων εργαλείων μας επιτρέπονται και για παραγωγική αξιοποίηση όσων πόρων μας δίνονται.

Στοιχείο δεύτερο: κυρίαρχη χωρική διάσταση στη στρατηγική. Παρέμβαση στο χωρικό επίπεδο, όπου εκδηλώνονται οι ανισότητες, δρουν οι παράγοντες δημιουργίας τους και προκύπτουν οι στενώσεις, όπου υπάρχει ενδογενές δυναμικό για αντιστροφή τους, μπορούν να υπάρξουν συνέργιες για παραγωγική ανασυγκρότηση και καταπολέμηση της ανεργίας, μπορούν να συνδυαστούν οι παρεμβάσεις, μπορεί να εξασφαλισθεί ότι δεν θα προκαλούνται μη αντιστρέψιμες ανισότητες, όπου μπορεί να αναπτυχθεί τοπική συνευθύνη.

Στοιχείο τρίτο: σαφείς προτεραιότητες, ούτε προσπάθεια (μάταιη) «αναδιανομής» ούτε «εργημοποίηση»: συνδυασμένη αντιμετώπιση όλων των προκλήσεων, αναγέννηση αστικών και περιφερειακών παραγωγικών συστημάτων, παράλληλη αντιμετώπιση και των οξυτερων εκδηλώσεων της κρίσης και των παραγόντων που μακροπρόθεσμα δημιουργούν ανισότητες, έμφαση στην αστική ανάπτυξη (% του πληθυσμού ζουν σε πόλεις άνω των 10.000 κατοίκων), καταπολέμηση της αστικής διάχυσης (σαν οικιστικού ιστού, πυκνότητας δόμησης, οδικού «πολύποδα», «πρότυπου» τοπίου - μετακίνησης - κατανάλωσης - αναψυχής), συνδυασμένη αντιμετώπιση αστικών κέντρων και περιμετρικού χώρου.

Στοιχείο τέταρτο: ολοκληρωμένη προσέγγιση και περιορισμός των αποσπασματικών έργων, που συντηρούν την τοπική διαπλοκή και καταδικάζουν σε αδράνεια τις τοπικές δυνάμεις. Να εξειδικεύσουμε στις τοπικές ανάγκες και δυνατότητες τα χρηματοδοτούμενα από τα ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά Ταμεία προγράμματα με βάση την αρχή της «place-based approach»: ολοκληρωμένα σχέδια τοπικής ανάπτυξης (όχι εκεί όπου «βολεύονταν» οι αναπτυξιακές εταιρίες αλλά εκεί όπου τα προβλήματα είναι τα πιο οξυμένα), ολοκληρωμένα σχέδια βιώσιμης αστικής ανάπτυξης (όχι εκεί όπου πολεοδομικοί ονειρεύονται «αναπλάσεις» και εργολάβοι αναθέσεις αλλά όπου ο κόσμος ζει υπό αφόρητες συνθήκες), ολοκληρωμένες χωρικές επενδύσεις όπου μια περιοχή αντιμετωπίζει ένα σύνθετο σύνολο προβλημάτων.

Στοιχείο πέμπτο: αντιστροφή των ψευδώνυμων «μεταρρυθμίσεων»: ναι στην απλοποίηση διαδικασιών, ναι στην καταπολέμηση της πολυνομίας, όχι στην «υποτίμηση» της γης απλά διότι ΣΗΜΕΡΑ μόνο αυτή προσελκύει επενδύσεις, όχι στην ανάλωση πόρων που συνιστούν ένα από τα ελάχιστα συγκριτικά μας πλεονεκτήματα, όχι στη γενίκευση της «ευκολίας» για τους «μεγάλους» που θα διογκώσει την ανομία των «μικρομεσαίων».

Τέλος, ενοποίηση «εθνικού» και «συγχρηματοδοτούμενου» αναπτυξιακού σχεδιασμού, ενοποίηση αναπτυξιακού και χωρικού σχεδιασμού. Δεν έχουμε την πολυτέλεια πρώτα να σχεδιάζουμε «κοινωνικά» προγράμματα, μετά να κυνηγούμε επενδύσεις, μετά να αλλάζουμε τη χωρική νομοθεσία, μετά να ξαναζητούμε πόρους για να αποκαταστήσουμε τις βλάβες που προκάλεσε η λειτουργία μας και στο τέλος να παραιτούμαστε, διότι «αυτά θέλει ο λαός» ή «ν Ένωση». ■

## Ο ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Νίκος Παπαρίκος  
Χωροτάκτης - πολεοδόμος



Ο χωρικός σχεδιασμός της Μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης και της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, όπως θεσμοθετήθηκε και εφαρμόστηκε στο παρελθόν, είχε περιορισμένα αποτελέσματα ως προς την ορθολογική χρήση του χώρου, την αξιοποίηση φυσικών πόρων και γεωγραφικών πλεονεκτημάτων και την περιβαλλοντική προστασία. Οι προσπάθειες των αρμόδιων περιφερειακών υπηρεσιών και κυρίως του Οργανισμού Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης δεν στάθηκαν ικανές να αντιμετωπίσουν ούτε τις διαχρονικές αδυναμίες της δημόσιας διοίκησης όσον αφορά τη συνεπή εφαρμογή των σχεδίων, αλλά ούτε τη διαφθορά και τις πελατειακές λογικές. Η προνομιακή μεταχείριση ιδιωτικών συμφερόντων σε βάρος του γενι-



φωτο: Νώντας Στυλιανίδης

κού συμφέροντος καθώς και η αδιαφάνεια στη λήψη αποφάσεων ακύρωναν στην πράξη ρυθμίσεις των σχεδίων. Υπήρχε όμως και μια εγγενής αδυναμία των ιδίων των σχεδίων να ανταποκριθούν στα εκάστοτε ζητούμενα καθώς το οικονομικό περιβάλλον γινόταν δυσκολότερα προβλέψιμο και οι διεθνείς και εσωτερικές συνθήκες άλλαζαν ραγδαία. Τα σχέδια αυτά, τόσο με τη μορφή του Εθνικού, όσο κυρίως με τη μορφή των ειδικών και περιφερειακών πλαισίων, ήταν σχέδια στατικά. Βασίζονταν στα δεδομένα του χρόνου εκπόνησής τους και τα σενάρια για τις μελλοντικές εξελίξεις (συνήθως αισιόδοξα) αποτελούσαν λίγο - πολύ γραμμικές προβολές των πληθυσμιακών και οικονομικών μεγεθών σε ένα πλαίσιο σταθερής ανάπτυξης. Εκ των πραγμάτων, ως σχέδια καθολικού προγραμματισμού, επιδίωκαν συνολική ρύθμιση των δραστηριοτήτων στο χώρο, και διαμόρφωσαν ένα άκαμπτο κανονιστικό πλαίσιο. Παρά τις δυνατότητες αναθεώρησης που παρείχαν, οι τροποποιήσεις ήταν δύσκολες και οι προβλεπόμενες διαδικασίες χρονοβόρες και αυστηρά νομοθετημένες.

### Εύκαμπτα εργαλεία σχεδιασμού

Σήμερα, σε συνθήκες αστάθμητες και δύσκολα προβλέψιμες, που υπερκαθορίζονται από δυνάμεις και εξελίξεις της παγκόσμιας οικονομίας, χρειαζόμαστε εύκαμπτα εργαλεία σχεδιασμού, δυναμικά, εύπλαστα και ευέλικτα που να επιτρέπουν την έγκαιρη αναθεώρηση επιμέρους ρυθμίσεων, υπηρετώντας τους μακροπρόθεσμους στόχους. Στόχους που η κοινωνία θα έχει αποφασίσει δημοκρατικά, με τις προβλεπόμενες από το Σύνταγμα και τους νόμους διαδικασίες, και τους οποίους Διοίκηση και πολίτες

θα σέβονται και θα δεσμεύονται να υπηρετούν. Από εκεί και πέρα, ο σχεδιασμός θα πρέπει να διαθέτει περιθώρια αναπροσαρμογής των επί μέρους επιλογών, δράσεων και μέτρων ώστε να ανταποκρίνονται στις τρέχουσες εξελίξεις, απαιτήσεις και δυνατότητες. Το νέο θεσμικό πλαίσιο σχεδιασμού διαπνέεται από αυτές τις αρχές. Όμως, σε κάθε περίπτωση αναθεώρησης, απαιτείται εγρήγορση των υπηρεσιών και των πολιτών για να διασφαλίζονται το γενικό συμφέρον και οι αρχές της βιωσιμότητας. Απαιτούνται διαφανείς διαδικασίες, στις οποίες Διοίκηση, τοπική κοινωνία και ιδιωτικά συμφέροντα θα έχουν μια ισορροπημένη συμμετοχή. Το μείζον πρόβλημα για την Κεντρική Μακεδονία, φυσικά και για τη Θεσσαλονίκη, είναι η ανεργία που οδηγεί τους ανθρώπους στην απόγνωση, υπονομεύει την κοινωνική συνοχή και βάζει σε κίνδυνο τη δημοκρατία. Περιορισμός της ανεργίας δεν μπορεί να γίνει παρά μόνο με νέες θέσεις απασχόλησης, που θα προσφέρουν επενδύσεις ιδιωτικές και δημόσιες, αξιοποιώντας τα συγκριτικά πλεονεκτήματα κάθε τόπου. Η ανεργία δεν είναι πρόσφατο φαινόμενο. Ενδημεί για δύο περίπου δεκαετίες. Από το 2000 η ανάπτυξη της Κεντρικής Μακεδονίας σταδιακά επιβραδύνεται ενώ η αποβιομηχάνιση είχε ήδη αρχίσει από τη δεκαετία του '90. Στην περιφέρεια, η καθοδική πορεία προς την ύφεση είχε προηγηθεί της γενικότερης κρίσης. Μερικοί ενδεικτικοί αριθμοί: η συμμετοχή της περιφέρειας στην εθνική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία μειώθηκε την πενταετία 2000-05 από 14,5% σε 13,8%, ενώ στο ίδιο διάστημα η θέση της Αττικής ισχυροποιήθηκε με τη συμμετοχή της να αυξάνεται από 45,5% σε 47,9%. Το μερίδιο της Κεντρικής Μακεδονίας στο ΑΕΠ της

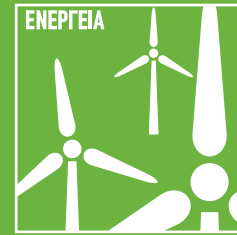
χώρας μειώθηκε από 15,6% το 2004 σε 15,02 το 2009 και η συμμετοχή της στις συνολικές εξαγωγές μεταξύ 2003 και 2006 περιορίστηκε από 27,4 σε 21,7.

Πώς μπορεί να συμβάλει ο χωρικός σχεδιασμός στην ανατροπή αυτής της πορείας; Σε γενικές γραμμές το νέο πλαίσιο σχεδιασμού επαναλαμβάνει τις παραδοχές και τις κατευθύνσεις που υπάρχουν τόσο στο Χωροταξικό Πλαίσιο της Κεντρικής Μακεδονίας όσο και στο υπό ψήφιση Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης: αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και των δυνατοτήτων της περιφέρειας σε φυσικούς και ανθρώπινους πόρους, ενδυνάμωση του μητροπολιτικού ρόλου της Θεσσαλονίκης σε εθνική και διεθνή κλίμακα, συγκεκριμένη στρατηγική για τη χωρική οργάνωση της περιφέρειας και της μητροπολιτικής περιοχής.

### Νέες επενδύσεις

Για να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι είναι ζωτική ανάγκη να σχεδιαστεί κατάλληλα ο χώρος ώστε να προσελκυσθούν νέες επενδύσεις. Το σαφές και ασφαλές καθεστώς χρήσεων γης και δόμησης, η οριστικοποίηση των περιοχών προστασίας, η απλούστευση των διαδικασιών αδειοδότησης, εγκατάστασης και λειτουργίας, είναι μερικές από τις ρυθμίσεις που θα συμβάλουν στην ταχύτητα και, κυρίως, στη διαφάνεια των αποφάσεων της διοίκησης, ώστε μια περιοχή να γίνει ελκυστική για τις επιχειρήσεις. Αλλά και οι γενικότερες κατευθύνσεις χωρικής ανάπτυξης, όπως για παράδειγμα, ο ρόλος τον οποίο προορίζεται να παίξει η πόλη στον εθνικό και ευρύτερο χώρο, οι άξονες ανάπτυξης, οι διεθνείς συνδέσεις κλπ, είναι κρίσιμα κριτήρια επιλογής τόπου εγκατάστασης, ιδιαίτερα για τις μεγάλες επενδύσεις στρατηγικού χαρακτήρα. Αλλάζοντας επίπεδο, ο σχεδιασμός ιδιαίτερα του μητροπολιτικού κέντρου αλλά και των άλλων πόλεων, πρέπει να στραφεί στην αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κρίσης στον αστικό χώρο, όπου τα προβλήματα είναι αναμενόμενο να επιδεινωθούν. Για να αναφερθούν τα πιο προφανή: είναι βέβαιο ότι ο περιορισμός των δημόσιων επενδύσεων θα έχει μια συνολικότερη αρνητική επίπτωση στις αστικές υποδομές, η ανεργία και η γενικότερη ανέχεια θα γεννήσουν νέους θύλακες κοινωνικού αποκλεισμού, η αδυναμία ανανέωσης και εκσυγχρονισμού του οικιστικού αποθέματος θα υποβαθμίσει περαιτέρω τις συνθήκες κατοικίας. Ακόμη, περιοχές ενδέχεται να μαραζώσουν, στο κέντρο λόγω παλινδρόστησης μεταναστών και στην περιφέρεια λόγω ανακοπής των τάσεων εξόδου προς προάστια, κελύφη και εκτάσεις θα αδρανοποιηθούν εξαιτίας της παραγωγικής αναδιάρθρωσης και της αλλαγής των καταναλωτικών προτύπων.

Τα προβλήματα είναι πολύπλοκα και σύνθετα. Εκτείνονται από το επίπεδο της περιφέρειας μέχρι το επίπεδο της γειτονιάς. Δηλαδή σε ολόκληρο το χώρο επιρροής της μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης. Είναι προβλήματα ανάπτυξης, περιβαλλοντικής ισορροπίας, ποιότητα ζωής. Απαιτείται επομένως ένα στρατηγικό σχέδιο προβλέψεων, μέτρων και στόχων του μητροπολιτικού συστήματος. Δυστυχώς, η μη ψήφιση του Ρυθμιστικού Σχεδίου αφήνει τη Θεσσαλονίκη και την Περιφέρεια χωρίς αναπτυξιακή στρατηγική. Οι ιδιωτικές επενδύσεις δεν καθοδηγούνται προς επιθυμητούς στόχους, οι εθνικοί και κοινοτικοί πόροι δεν κατευθύνονται όπου χρειάζονται αλλά σύμφωνα με τα μικροπολιτικά συμφέροντα, και τελικά κάθε μακροπρόθεσμος προγραμματισμός ακυρώνεται και η βιώσιμη ανάπτυξη υπονομεύεται. Η παράταση της εκκρεμότητας δεν ωφελεί τελικά κανέναν. ■



## ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΓΕΩΘΕΡΜΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

**Νίκος Ανδρίτσος**  
Τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Με τον όρο «γεωθερμική ενέργεια» εννοούμε το τμήμα της γήινης θερμότητας που βρίσκεται αποθηκευμένο με τη μορφή θερμού νερού, ατμού ή πετρωμάτων σε ευνοϊκές γεωλογικές συνθήκες, περιορίζεται στα πρώτα πέντε περίπου χιλιόμετρα από την επιφάνεια της γης και μπορούμε να το εκμεταλλευθούμε. Στη γεωθερμική ενέργεια συμπεριλαμβάνεται και η αξιοποίηση της θερμότητας που υπάρχει κοντά στην επιφάνεια του εδάφους (όπου η θερμοκρασία του παραμένει σχετικά σταθερή μεταξύ 10 και 20 °C) με τη βοήθεια **γεωθερμικών αντλιών θερμότητας (ΓΑΘ)**.

Ένα σύστημα ΓΑΘ αποτελείται από μία αντλία θερμότητας, την πηγή θερμότητας (υπόγειο ή επιφανειακό νερό ή ρευστό που θερμαίνεται στον «γεωεναλλάκτη», δηλ. σε ένα σύστημα αγωγών τοποθετημένο οριζόντια στο έδαφος σε χαμηλό βάθος ή κατακόρυφα σε μία γεώτρηση) και το σύστημα θέρμανσης/ψύξης του χώρου. Οι χρήσεις της γεωθερμικής ενέργειας διακρίνονται συνήθως σε **ηλεκτρικές** και σε **άμεσες χρήσεις**. Η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας είναι εφικτή με ρευστά με θερμοκρασία μεγαλύτερη από 90 °C. Στη δεύτερη κατηγορία γίνεται εκμετάλλευση της θερμότητας των νερών χωρίς να παραχθεί ενδιάμεσα ηλεκτρική ενέργεια. Οι κυριότερες άμεσες χρήσεις της γεωθερμικής ενέργειας είναι: θέρμανση-ψύξη με τη χρήση ΓΑΘ, θέρμανση χώρων-ηλεκθέρμανση, αγροτικές χρήσεις (θέρμανση θερμοκηπίων, θέρμανση εδάφους, ξήρανση λαχανικών και φρούτων κτλ.), λουτροθεραπεία και θέρμανση δεξαμενών κολύμβησης και αναψυχής και ορισμένες βιομηχανικές χρήσεις.

### Γεωθερμική ηλεκτροπαραγωγή σε 28 χώρες

Αν και η συνολική ενεργειακή χρήση της γεωθερμίας είναι πολύ μικρή σε σχέση με τις παγκόσμιες ανάγκες (μόλις το 0,4%), για ορισμένες χώρες ο ρόλος της γεωθερμίας είναι σημαντικός. Για παράδειγμα στην Ισλανδία το 40% της πρωτογενούς παραγωγής ενέργειας της χώρας προέρχεται από τα γεωθερμικά ρευστά. Κατά το 2010, γεωθερμική ηλεκτροπαραγωγή γινόταν σε 28 χώρες και σε 78 χώρες υπήρχαν άμεσες χρήσεις. Η εγκατεστημένη θερμική ισχύς των άμεσων γεωθερμικών μονάδων μέσης και χαμηλής θερμοκρασίας στον κόσμο υπερβαίνει τα 50 GWt. Σε παγκόσμιο επίπεδο η κατανομή των διαφόρων γεωθερμικών χρήσεων αναφορικά με την χρήση ενέργειας στις αρχές του 2010 ήταν ως εξής: θέρμανση χώρων με αντλίες θερμότητας 49%, θέρμανση χώρων με θερμά νερά 14%, λουτροθεραπεία και πισίνες 25%, θερμοκήπια και θέρμανση εδάφους 5%, υδατοκαλλιέργειες 4% και βιομηχανικές χρήσεις 3%.

### Μόλις το 1,1% της συνολικής παραγωγής ΑΠΕ στην Ελλάδα

Η χώρα μας, παρά το πλούσιο δυναμικό, δεν έχει αξιοποιήσει σημαντικά την εναλλακτική και αναανεώσιμη πηγή ενέργειας που λέγεται γεωθερμική ενέργεια. Αν και το βεβαιωμένο δυναμικό για ηλεκτροπαραγωγή στα νησιά Μήλος και Νίσυρος υπερβαίνει τα 250 MWt, δεν υπάρχει σήμερα παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας στη χώρα μας. Η εγκατεστημένη ισχύς των άμεσων γεωθερμικών χρήσεων στη χώρα μας, σύμφωνα με στοιχεία που θα παρουσιαστούν στο Παγκόσμιο Συνέδριο Γεωθερμίας 2015, ανέρχεται στις αρχές του 2014 στα 220 MWt. Η γεωθερμική ενέργεια κατέχει ένα πολύ μικρό μερίδιο της πρωτογενούς ενέργειας στη χώρα μας, συμβάλλοντας περίπου το 1,1% της συνολικής παραγωγής ΑΠΕ.



Πίνακας 1. Σύνοψη των γεωθερμικών χρήσεων στην Ελλάδα κατά το 2014.

Χρήση	Εγκατεστημένη ισχύς (MWt)	Ετήσια χρήση ενέργειας (TJ/yr = 10 <sup>12</sup> J/έτος)
Θέρμανση χώρων	1,7	18
Θέρμανση θερμοκηπίων & εδάφους	33,8	335
Ιχθυοκαλλιέργεια	7,1	60
Ξήρανση αγροτικών προϊόντων	0,3	2
Λουτροθεραπευτικές μονάδες	43*	260*
Γεωθερμικές αντλίες θερμότητας	135	648
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>221</b>	<b>1423</b>

\* συντηρητικές εκτιμήσεις

### Οι εφαρμογές στην Ελλάδα

Η κυριότερη εφαρμογή της γεωθερμικής ενέργειας στην Ελλάδα σήμερα είναι οι αντλίες θερμότητας και ακολουθούν η λουτροθεραπεία και οι αγροτικές χρήσεις (θερμοκήπια και θέρμανση εδάφους για πρωίμιση σπαργιών). Άλλες γεωθερμικές εφαρμογές σε μικρή κλίμακα στη χώρα μας είναι η αντιπαγετική προστασία ιχθυοκαλλιέργειών, η παραγωγή σπιρουλίνας και η ξήρανση τομάτας. Η κατανομή των άμεσων γεωθερμικών χρήσεων στην χώρα μας παρουσιάζεται στον Πίνακα 1. Σημειώνεται πάντως ότι η γεωθερμική πρωίμιση σπαργιών και η ξήρανση τομάτας αποτελούν παγκόσμιες πρωτίες.

Η λειτουργία της μονάδας αφυδάτωσης βιομηχανικής τομάτας στο Νέο Εράσμιο Ξάνθης ξεκίνησε το 2001 και μέχρι σήμερα έχουν αφυδατωθεί περισσότεροι από 150 τόνοι τομάτας, αλλά και αξιόλογες ποσότητες άλλων αγροτικών προϊόντων (μήλα, κεράσια, πεπόνια, ελιές κ.ά.).

### Τα κυριότερα γεωθερμικά πεδία στην Κεντρική Μακεδονία

Στο χώρο της Κεντρικής Μακεδονίας τα κυριότερα πεδία (με θερμοκρασία νερών μέχρι 75 °C) βρίσκονται στη λεκάνη των λιμνών Βόλβης και Λαγκαδά (πεδία Λαγκαδά, Νυμφόπετρας και Νέας Απολλωνίας) και στην ευρύτερη λεκάνη του Στρυμόνα (πεδία Νιγρίτας, Λιθότοπου-Ηράκλειας, Σιδηροκάστρου και Αγγίστρου). Αναφορικά με την εγκατεστημένη ισχύ, τα μισά γεωθερμικά θερμοκήπια της χώρας βρίσκονται στα πεδία Λαγκαδά, Νέας Απολλωνίας, Νιγρίτας και Σιδηροκάστρου. Παλαιότερα υπήρξαν εφαρμογές πρωίμισης σπαργιών στην Νιγρίτα και στη Νυμφόπετρα, που όμως εγκαταλείφθηκαν. Στο πεδίο Νιγρίτας είναι εγκατεστημένες δύο μονάδες παραγωγής σπιρουλίνας.

### Στασιμότητα στα συστήματα ΓΑΘ λόγω ύφεσης

Αναφορικά με τα συστήματα ΓΑΘ, αν και υπήρξε σημαντική ανάπτυξη από το 2005 και μετά, παρατηρείται μία μάλλον στασιμότητα λόγω της οικονομικής ύφεσης. Το κυριότερο μειονέκτημα των ΓΑΘ έναντι των εναλλακτικών τρόπων θέρμανσης είναι το υψηλότερο αρχικό κόστος εγκατάστασης. Με τα σημερινά δεδομένα ο χρόνος απόσβεσης μιας τέτοιας εγκατάστασης εκτιμάται στο 6-8 χρόνια. Με τη θέσπιση κάποιων επιδοτήσεων ή φορολογικών απαλλαγών, αυτός ο χρόνος απόσβεσης θα μπορούσε να μειωθεί. Δύο σημαντικά έργα στο χώρο της Κεντρικής Μακεδονίας είναι η θέρμανση-ψύξη του Δημαρχείου της Πυλαίας (λειτουργεί από το 2001, με ισχύ θέρμανσης 155 kW και ψύ-

ξης 215 kW), καθώς και η θέρμανση-ψύξη του Κτιρίου της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (αναμένεται η λειτουργία του την επόμενη χρονιά), όπου χρησιμοποιούνται τρία διαφορετικά συστήματα ΓΑΘ.

### Τα κυριότερα εμπόδια

Τα κυριότερα εμπόδια και προβλήματα για την ανάπτυξη της γεωθερμίας στη χώρα μας σχετίζονται κυρίως με την:

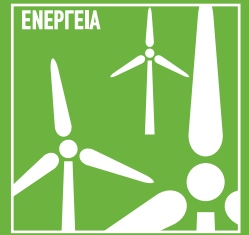
(α) Έλλειψη ενημέρωσης για τις δυνατότητες αξιοποίησης και για τα πλεονεκτήματα της γεωθερμίας, σε συνδυασμό με την προκατάληψη που έχει δημιουργηθεί από αστοχίες και παραλείψεις του παρελθόντος.  
(β) Ύπαρξη ενός γραφειοκρατικού και σύνθετου νομοθετικού πλαισίου (κυρίως για την κλασική γεωθερμική ενέργεια και όχι για τις ΓΑΘ).  
(γ) Αντιμέτωπιση του γεωλογικού ρίσκου από τους ιδιώτες υποψήφιους διαχειριστές πεδίων και του αυξημένου αρχικού κόστους κατασκευής των έργων υποδομής και εγκατάστασης των γεωθερμικών μονάδων.

Μονάδα παραγωγής σπιρουλίνας στη Νιγρίτα



Φωτογραφία της θερμοκηπιακής μονάδας 42 στρεμμάτων στο Νέο Εράσμιο Ξάνθης

# ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΔΡΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ (ΣΕΑ) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



**Δρ. Κώστας Κωνσταντίνου**

Μηχανολόγος Μηχανικός, Διευθυντής Τοπικής Ανάπτυξης  
Περιφερειακό Ενεργειακό Κέντρο Κεντρικής Μακεδονίας / ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΕ

Αυτό το κείμενο έχει παραχθεί στο πλαίσιο του διακρατικού Ευρωπαϊκού έργου «TRANSPARENSE - Αύξηση της διαφάνειας των Αγορών Ενεργειακών Υπηρεσιών» που συγχρηματοδοτείται από το πρόγραμμα της ΕΕ «Ευφυής Ενέργεια για την Ευρώπη-Intelligent Energy Europe».

**1. Τι είναι οι Συμβάσεις Ενεργειακής Απόδοσης «Σύμβαση ενεργειακής απόδοσης» (ΣΕΑ)** είναι η συμφωνία που καταρτίζεται εγγράφως μεταξύ του δικαιούχου και του παρόχου ενεργειακής υπηρεσίας, με αντικείμενο την εφαρμογή μέτρων βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης και σύμφωνα με την οποία το οικονομικό αντάλλαγμα του παρόχου για την πραγματοποιούμενη επένδυση συναρτάται από το μεταξύ αυτών συμβατικά οριζόμενο επίπεδο βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης.

«Πάροχος ΣΕΑ» (ή ΕΕΥ) νοείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει ενεργειακές υπηρεσίες με τη μορφή Συμβάσεων Ενεργειακής Απόδοσης (ΣΕΑ) στις εγκαταστάσεις ή την ιδιοκτησία του τελικού καταναλωτή»

Ένα τυπικό έργο ΣΕΑ πραγματοποιείται από μία Εταιρεία Ενεργειακών Υπηρεσιών (ΕΕΥ) και αποτελείται από τα ακόλουθα στοιχεία :

- **Υπηρεσία με το κλειδί στο χέρι** - Η ΕΕΥ παρέχει όλες τις υπηρεσίες που απαιτούνται για να σχεδιάσει και να εφαρμόσει ένα ολοκληρωμένο έργο στις εγκαταστάσεις του πελάτη, από την αρχική ενεργειακή επιθεώρηση έως την μακροπρόθεσμη διαδικασία Μέτρησης και Επαλήθευσης (M & E) της επιτευχθείσας εξοικονόμησης.
- **Χρηματοδότηση του έργου** - Η ΕΕΥ φροντίζει για τη μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση του έργου που παρέχεται από μια εταιρεία χρηματοδότησης από τρίτους, συνήθως με τη μορφή τραπεζικού δανείου.
- **Έργο Εγγυημένης Εξοικονόμησης** - Η ΕΕΥ παρέχει εγγύηση ότι η εξοικονόμηση που παράγεται από το έργο θα είναι αρκετή για να καλύψει το κόστος της χρηματοδότησης του έργου κατά τη διάρκεια ζωής του έργου.

Η ΕΕΥ αμειβεται από αυτήν την εξοικονόμηση (αν δεν υπάρξει εξοικονόμηση, δεν υπάρχει πληρωμή) και είναι συνήθως υποχρεωμένη να επιστρέψει την τυχόν αδυναμία εξοικονόμησης κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Στο τέλος της συγκεκριμένης περιόδου της σύμβασης τα πλήρη οφέλη από την εξοικονόμηση χρημάτων περιέχονται στον ιδιοκτήτη της εγκατάστασης.

## 2. Κώδικας Δεοντολογίας ΣΕΑ

Ένα σημαντικό βήμα προς μια διαφανή και αξιόπιστη αγορά ΣΕΑ είναι η αποδοχή και η ευρεία χρήση του Κώδικα Δεοντολογίας των ΣΕΑ. Ο Κώδικας Δεοντολογίας είναι ένα σύνολο αρχών σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές από τους παρόχους ΣΕΑ (κυρίως) και των πελατών (δευτερευόντως) στην προετοιμασία και υλοποίηση των έργων ΣΕΑ, προκειμένου να πετύχει, μεγιστοποιώντας την εξοικονόμηση ενέργειας και κόστους που προκύπτει από τις ΣΕΑ. Ο Κώδικας είναι μια εθελοντική δέσμευση και δεν είναι συνώνυμη με οποιαδήποτε νομική υποχρέωση αλλά ενθαρρύνει την ανάπτυξη προαιρετικών σημάτων ποιότητας και εργαλεία για την πιστοποίηση της εξοικονόμησης ενέργειας, και τελικά αναπτύσσει περαιτέρω την πολιτική της ενεργειακής



Εκσυγχρονισμός δημοτικού οδοφωτισμού με φως τύπου led, το παράδειγμα δύο οδών στη Θέρμη.

απόδοσης.

## 3. Κυβερνητική στρατηγική για την τόνωση της αγοράς ΣΕΑ

Μια κοινή διαπίστωση του συνεδρίου του IENE «Ενέργεια και Ανάπτυξη 2013» είναι ότι ο ενεργειακός τομέας έχει χάσει την ανταγωνιστικότητά της, δεδομένου ότι έχει σοβαρά θεσμικά προβλήματα και υψηλές τιμές. Οι ασθενείς είναι ο ηλεκτρισμός και η αγορά ενέργειας<sup>1</sup>.

Το αρμόδιο Υπουργείο Ενέργειας και Περιβάλλοντος (ΥΠΕΚΑ) προτείνει οι ΣΕΑ να μη γίνουν με το Δημόσιο Τομέα, αλλά ο ιδιωτικός τομέας να γίνει ο πρωτοπόρος σε αυτά. Το ΥΠΕΚΑ σχεδιάζει να δημιουργήσει ένα ταμείο για τις ΕΕΥ, αλλά η τρέχουσα οικονομική κατάσταση και η έλλειψη εμπειρίας το αποτρέπει.

Οι πιο πολλά υποσχόμενες στρατηγικές μάρκετινγκ στην ελληνική αγορά ΣΕΑ πρέπει να προσανατολιστούν προς :

- Αύξηση της διάδοσης των δυνητικών ΕΕΥ και έργων που θα προωθήσει την κατανόηση του τρόπου που οι ΕΕΥ προσφέρουν τις υπηρεσίες τους και τα οφέλη που προκύπτουν από τις ΣΕΑ.
- Ένα κατάλληλο σύστημα για αξιόπιστες και εξειδικευμένες ΕΕΥ το οποίο θα αυξήσει την αξιοπιστία των ΕΕΥ στην αγορά.
- Ανάπτυξη των μηχανισμών χρηματοδότησης από τις τράπεζες σύμφωνα με τις προσφερόμενες υπηρεσίες τους. Στην Ελλάδα, οι τράπεζες δεν έχουν συμπεριλάβει τη χρηματοδότηση των ΣΕΑ στις υπηρεσίες τους.
- Τυποποιημένη Μέτρηση και Επαλήθευση της εξοικονόμησης ενέργειας
- Η κρατική στήριξη μέσω σαφούς και απλού νομικού πλαισίου
- Δημόσια κτίρια που θα λειτουργήσουν ως παραδείγματα.
- Εκτέλεση των διεθνών συμφωνιών για περιβαλ-

λοντικά ζητήματα (Κοπεγχάγη 2010)

## 4. Άρση των νομοθετικών και διοικητικών εμποδίων

Η νομοθεσία πρέπει να τροποποιηθεί, προκειμένου οι δήμοι να είναι σε θέση να κάνουν τους διαγωνισμούς, τόσο για τη διαχείριση, καθώς και για την κατασκευή. Οι δομές επιχειρήσεων τύπου "ΚΟΙΝΣΕΠ" (Κοινωνικές Συνεταιριστικές Επιχειρήσεις) μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο σε συνδυασμό με τις ΕΕΥ. Ωστόσο, το σχετικό εθνικό νομοθετικό πλαίσιο για την ενέργεια είναι πολύ νεοεισαχθέν, έχει πολλές γκρίζες ζώνες, όπως η μέθοδος επαλήθευσης και μέτρησης, επιβάλλοντας έτσι τα εμπόδια για την ορθή εφαρμογή των εν λόγω έργων.

Πρωτίστως, θα πρέπει να υπάρχουν σαφείς κανόνες σχετικά με το πώς ένα έργο ΣΕΑ πληρώνεται από δημόσιους πόρους, π.χ. ένα δημόσιο κτίριο λαμβάνει ειδικό κονδύλι για την πληρωμή των λογαριασμών ενέργειας, το ύψος της οποιού βασίζεται στην κατανάλωση των προηγούμενων ετών. Το αντίστοιχο κονδύλι μειώνεται και το ενεργειακό κόστος μειώνεται. Έτσι, θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι ο δημόσιος τομέας αντιλαμβάνεται τις ενεργειακές υπηρεσίες της ΕΕΥ ως ενεργειακό κόστος και να δεσμεύσει έτσι το αντίστοιχο ποσό για την πληρωμή της ΕΕΥ. Επίσης, το εξοικονομούμενο κόστος θα πρέπει να δοθεί στο κτίριο ως ανταμοιβή για τη συμμετοχή του στο έργο, και αυτό είναι ένα ισχυρό κίνητρο για την εξοικονόμηση ενέργειας. Αυτό θα πρέπει να εφαρμοστεί σε όλα τα δημόσια κτίρια στην Ελλάδα.

## 5. Η διάδοση των πληροφοριών, η εκπαίδευση και η δικτύωση

Με την ισχύ του Νόμου 3389/2005 για Συμπράξεις του Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) στην τοπική αυτοδιοίκηση, υπάρχουν προσκλήσεις για ενεργειακά έργα ΣΔΙΤ. Η δημιουργία ενεργειακών υποδομών είναι μεταξύ των περιοχών για την υλοποίηση έργων. Το χρηματοδοτικό εργαλείο για την τοπική αυτοδιοίκηση «Θησέας» παρέχει χρηματοδότηση στους δήμους για την έγκαιρη προετοιμασία και αξιοποίηση του χρηματοδοτικού εργαλείου των ΣΔΙΤ. Το Μητρώο Επιχειρήσεων Ενεργειακών Υπηρεσιών (ΕΕΥ) έχει συσταθεί πολύ πρόσφατα και τηρείται από τη Διεύθυνση Αποδοτικής Χρήσης και Εξοικονόμησης Ενέργειας της Γενικής Γραμματείας Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ, <http://www.ypeka.gr>), στο πλαίσιο εφαρμογής της Υπουργικής Απόφασης Δ6/Β/13280/07.06.2011 (ΦΕΚ Β', 1228).

## 6. Χρηματοοικονομικά μέσα για την υποστήριξη ΣΕΑ

Στην Ελλάδα, που δεν έχει αναπτυχθεί ακόμη καμία αγορά ΕΕΥ ή με μικρές μόνο ΕΕΥ που δραστηριοποιούνται στην αγορά, είναι απαραίτητο να υπάρξουν χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (ΧΟ) πρόθυμα να χρηματοδοτήσουν τα έργα. Δυστυχώς, τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα δεν είναι εξοικειωμένα με την έννοια των έργων ΕΕΥ. Οι νεοσύστατες ελληνικές ΕΕΥ προσπαθούν να αποκτήσουν χρηματοδότηση κυρίως από τις τράπεζες, σπάνια χρησιμοποιούν ίδια κεφάλαια για τη χρηματοδότηση, λόγω των περιορισμένων ιδίων κεφαλαίων καθώς αυτό θα περιορίσει την ικανότητά τους για την βιώσιμη εκτέλεση έργων. Υπάρχουν πρωτοβουλίες, όπως το JESSICA και Ταμείο Ενεργειακής Απόδοσης, κυρίως για το δημόσιο τομέα, και η πρωτοβουλία JEREMIE για τις ΜΜΕ, που μόλις έχουν αρχίσει να χρησιμοποιούνται. ■



## ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ, ΕΝΑ ΑΓΝΩΣΤΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟ

Πρόδρομος Νικηφορίδης  
Αρχιτέκτων



Ο δημόσιος χώρος αποτελεί το σημαντικότερο συστατικό στοιχείο των πόλεων μας, αντανακλά την εικόνα τους στα μάτια των κατοίκων και επισκεπτών της. Αντιμετωπίστηκε εδώ και πολλές δεκαετίες με απαξίωση τόσο από τα κέντρα λήψης αποφάσεων όσο και από την συντριπτική πλειοψηφία των πολιτών. Η λειτουργική και αισθητική απαξίωση του αστικού περιβάλλοντος προέρχεται από τα συσσωρευμένα προβλήματα του.

Ο δημόσιος χώρος υπερβαίνει το χρόνο της ζωής μας, υπήρχε πριν από εμάς και θα εξακολουθεί να υπάρχει μετά από εμάς. Είναι ότι έχουμε από κοινού με όσους ζουν μαζί μας. Το σημαντικότερο εργαλείο στη διαμόρφωση και εξέλιξη του δημόσιου χώρου είναι οι αστικές αναπλάσεις. Παίζουν ένα πολύ σημαντικό ρόλο για τμήματα ή ολόκληρες πόλεις με αποτέλεσμα να επηρεάζεται και το αντίστοιχο κοινωνικό σύνολο.

Η πόλη οφείλει να εξασφαλίζει στους κατοίκους της τις απαραίτητες και αναγκαίες προϋποθέσεις για στοιχειώδη ποιότητα διαβίωσης. Οι σύγχρονες πόλεις έχουν να αντιμετωπίσουν πολλά προβλήματα που σχετίζονται με την ανεπάρκεια κοινόχρηστων χώρων, την υποβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης, την εγκληματικότητα, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και σίγουρα την γενικότερη περιβαλλοντική υποβάθμιση.

Στο επίκεντρο του προβληματισμού για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις βρίσκονται πλέον οι αναπλάσεις υποβαθμισμένων περιοχών, κάποιες από τις οποίες είχαν πολύ καλά αποτελέσματα.

Οι λόγοι που οδηγούν στην υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος δεν είναι πάντα οι ίδιοι. Στην Ελλάδα ίσως ο πιο σημαντικός παράγοντας να είναι η επικράτηση του ιδιωτικού επί του δημοσίου, που συνοδεύτηκε από γενικευμένη υποβάθμιση και του φυσικού περιβάλλοντος. Πρωταρχικός στόχος των αναπλάσεων είναι η βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων που μπορεί να επιτευχθεί μέσα από την βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την ανάδειξη του ιστορικής, μορφολογικής και πολιτιστικής ταυτότητας της περιοχής.

Σύμφωνα με τον Ν.2508/1997 «Ανάπλαση περιοχής είναι το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, που προκύπτουν από σχετική μελέτη και που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής».

Το πλέον φιλόδοξο πρόγραμμα που υλοποιήθηκε ποτέ είναι αυτό της ΕΑΧΑ (Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων της Αθήνας) που προεπάθησε με την ανάπλαση του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας να δημιουργήσει ένα ανοιχτό μουσείο στο κέντρο της πόλης. Στόχος της ΕΑΧΑ ήταν η δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου αρχαιολογικών χώρων και μνημείων που θα ενσωμάτωνε παράλληλα χώρους πρασίνου, χώρους πολιτιστικών δραστηριοτήτων, αναψυχής και κοινωνικές εγκαταστάσεις.



ράλληλα θέματα σχετικά με την απόδοση της συνολικής περιοχής στην πόλη, την ανάκτηση σημαντικών κοινόχρηστων χώρων με τη δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου, την διατήρηση αξιόλογων κτιρίων, την ενίσχυση και επέκταση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, την δημιουργία σημαντικού αριθμού θέσεων στάθμευσης για την ανακούφιση της ευρύτερης περιοχής.

### Μερική ανάπλαση, όπως ευρύτερη περιοχή Πλατείας Χρηματιστηρίου:

Στην περίπτωση της ανάπλασης και βιοκλιματικής αναβάθμισης της ευρύτερης περιοχής της Πλατείας Χρηματιστηρίου δεν πε-

στη Θεσσαλονίκη δεν υπήρξε μέχρι σήμερα μία ανάπλαση αντίστοιχης κλίμακας ή τουλάχιστον μία ανάπλαση που να αποτελεί ένα πλήρες επιχειρησιακό σχέδιο. Την ανάπλαση ως μία ολοκληρωμένη παρέμβαση στοχεύει στην ανασυγκρότηση και αειφόρο οικονομική και κοινωνική αναζωογόνηση αστικών περιοχών μπορούμε να διακρίνουμε σε δύο βασικές κατηγορίες, την ριζική και την μερική ανάπλαση.

### Ριζική ανάπλαση, όπως Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης:

Η ριζική ανάπλαση έχει ως αφετηρία την ολοκληρωτική ανασυγκρότηση της περιοχής που ξεκινά με την κατεδάφιση και ακύρωση της προϋπάρχουσας κατάστασης και την εκ νέου ανοικοδόμηση και διαμόρφωση της. Πρόκειται για μία δραστηκή παρέμβαση που έχει υλοποιηθεί σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, σε έντονα υποβαθμισμένες περιοχές. Η ανάπλαση της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης εφόσον αποφασιστεί θα μπορούσε να γίνει με την ριζική ανάπλαση της περιοχής. Σε αυτή την περίπτωση πέρα από την απόφαση για ολοκληρωτική ανασυγκρότηση της κτιριακής υποδομής θα πρέπει να τεθούν πα-

ριλαμβάνονται αλλαγές πέρα από αυτές που σχετίζονται με τον δημόσιο χώρο. Πρόκειται για μία μερική ανάπλαση της περιοχής που γίνεται μόνο με την συμμετοχή ενός φορέα, του Δήμου Θεσσαλονίκης, που στόχο έχει την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου. Η μερική ανάπλαση δυστυχώς δεν «ακουμπάει» τα κρίσιμα θέματα των πυκνοδομημένων περιοχών, των υποβαθμισμένων και ανενεργών κτιριακών κελυφών και βέβαια δεν ρυθμίζει θέματα χρήσεων.

Αναφορικά με το εύρος της ανάπλασης μπορούμε να διακρίνουμε τις αναπλάσεις περιορισμένης και ευρείας κλίμακας.


### Περιορισμένης κλίμακας, όπως ανάπλαση περιβάλλοντος χώρου της εκκλησίας των Δώδεκα Αποστόλων.

Πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό μνημείο της Θεσσαλονίκης που βρίσκεται σε μία υποβαθμισμένη περιοχή του ιστορικού κέντρου δίπλα στα ανατολικά τείχη. Η περιοχή λόγω του χαμηλού οικονομικού ενδιαφέροντος που παρουσίαζε παρέμεινε αδιαμόρφωτη ειδικά μετά τις καταστροφές

## ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ, ΕΝΑ ΑΓΝΩΣΤΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟ

Πρόδρομος Νικηφορίδης  
Αρχιτέκτων



Συνέχεια από τη σελίδα 23 

του σεισμού του 1978 και την απομάκρυνση των κατασκευών γύρω από το τείχος. Σήμερα είναι μία σημειακή παρέμβαση στον ιστό της πόλης που φιλοδοξεί να αναβαθμίσει το δημόσιο χώρο και να εντάξει το μνημείο στον κατακερματισμένο αστικό ιστό. Παράλληλα, έμμεσος στόχος είναι η αναβάθμιση του ευρύτερου περιβάλλοντος που ίσως προκληθεί από τα νέα δεδομένα.

### Ευρείας κλίμακας, όπως Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Θεσσαλονίκης:

Το ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης χαρακτηρίζεται από έντονη οικιστική πυκνότητα, από έλλειψη δημόσιων χώρων, από χώρους πρασίνου και αναψυχής, γενικότερα από χώρους εκτόνωσης από την ιδιαίτερα συμπαγή σύγχρονη πόλη. Από την άλλη μεριά η έντονη ιστορική στρωματογραφία της πόλης προσφέρει απλόχερα αν και με τυχαίο τρόπο, την ανάδυση αρχαιολογικών ευρημάτων μέσα στη σύγχρονη δομή του ιστορικού κέντρου.

Στη σύγχρονη πόλη οι αρχαιολογικοί χώροι εμφανίζονται ως τα μοναδικά πλέον κενά μέσα στο συνεχές του αστικού ιστού, άλλοτε ως εκτεταμένοι αρχαιολογικοί χώροι και άλλοτε ως αρχαιολογικά θραύσματα. Η ύπαρξη τους και η λειτουργία τους είναι αποσπασματική τόσο με το άμεσο περιβάλλον, όσο και με τα υπόλοιπα μνημεία. Η ιστορική συνέχεια της πόλης διακόπτεται στη συνείδηση όσων την βιώνουν, είτε ως κάτοικοι, καθημερινοί περιπατητές και επισκέπτες των περιοχών αυτών, είτε ως ξένοι τουρίστες.

Η αποσπασματικότητα με την οποία εμφανίζεται η ιστορική στρωματογραφία ενισχύεται από την αποσπασματικότητα με την οποία αντιμετωπίζεται ο κάθε αρχαιολογικός χώρος. Σημαντικό ζητούμενο είναι ο τρόπος ένταξής του στη ζωή της πόλης, η αξιοποίησή του ως δημόσιος ανοικτός χώρος, η αναβάθμιση της αντιληπτικής του εικόνας και η ενσωμάτωσή του σε ένα διευρυνόμενο ιστορικό πλέγμα που αυξάνει και την "διδασκτική" του τελικά λειτουργία.

Σήμερα πρέπει να δημιουργήσουμε εκείνο το ενοποιητικό μοντέλο που θα αναρέσει τον κατακερματισμό των αρχαιολογικών χώρων, θα διαμορφώσει τα νέα δεδομένα, προκειμένου οι θύλακες απομόνωσης να μετατραπούν σε τόπους ένταξης. Πρέπει να αναζητήσουμε τη δυνατότητα ξεδιπλώνοντας την ιστορική συνέχεια να αναδείξουμε την πολιτισμική πολυμορφία της Θεσσαλονίκης.

Το στοιχείο για την Θεσσαλονίκη, ιδιαίτερα στην τρέχουσα περίοδο της κρίσης και της στροφής προς τον ιστορικό τουρισμό, είναι η ενίσχυση της πολυπολιτισμικής ταυτότητας μέσα από την αναβάθμιση και αξιοποίηση του δυναμικού της. ■



## ΟΙ ΜΙΚΡΟΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΙ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΙ ΤΟΥ ΤΕΕ ΚΑΙ ΤΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ

Νίκος Σουλάκας

Δρ Αρχιτέκτων Μηχανικός, μέλος της Μόνιμης Επιτροπής Αρχιτεκτονικών Θεμάτων του ΤΕΕ/ΤΚΜ 2010-2014



Η σύγχρονη προσέγγιση επιγραμματικά τοποθετεί τον δημόσιο αστικό χώρο ως κοινωνικό χώρο που είναι ανοικτός και προσελάσιμος χωρίς διακρίσεις από το σύνολο των πολιτών με έντονη τη περιβαλλοντική διάσταση ως απαραίτητο στοιχείο της αστικής ζωής. Η έννοια της προσβασιμότητας αποτελεί πλέον κριτήριο ποιότητας του σχεδιασμού των δημόσιων χώρων. Οι δρόμοι, οι πλατείες, τα πάρκα και οι παραλίες θεωρούνται δημόσιος χώρος. Συνάμα, οι όψεις των κτηρίων (ιδιωτικών και μη) που περιβάλουν τον χρηστικό δημόσιο χώρο και συνδιαμορφώνουν με αυτόν το -δημόσιο- αστικό τοπίο συμπεριλαμβάνονται πλέον στη θεώρηση του δημόσιου χώρου ως αναπόσπαστο στοιχείο του.

Ως απόρροια αυτού του πλαισίου προσέγγισης, κατά την τελευταία περίοδο ενισχύεται στη διεθνή εμπειρία η απόδοση δημόσιων χώρων με ιστορικά εξειδικευμένες χρήσεις στο σύνολο των πολιτών (π.χ. λιμάνια). Οι αναπλάσεις αυτές αποκτούν έντονο αστικό συμβολισμό και σε πολλές περιπτώσεις εμβληματικό χαρακτήρα.

Στην περίπτωση της σύγχρονης Θεσσαλονίκης τα παραπάνω στοιχεία δεν υφίστανται με καθαρότητα ούτε ως προς τον ορισμό του δημόσιου χώρου ούτε ως προς την δυναμική της



διεκδικησή του ως κοινωνικό αγαθό.

Κατ' αρχήν η πόλη πάσχει εκ γενετής από έλλειψη σχεδιασμένων δημόσιων χώρων με εξαίρεση ολιγάριθμες πλατείες του κέντρου. Συγχρόνως, ο μεγάλος πρωταγωνιστής του αστικού τοπίου της, οι δρόμοι, είναι αποτέλεσμα της μεταπολεμικής ανοικοδόμησής και επάλληλων οικοδομικών κανονισμών, εξαιρέσεων και παρεκκλίσεων όπου δεν υπάρχει μέριμνα για την ποιότητα του αστικού τοπίου. Εξαίρεση και εδώ αποτελούν συγκεκριμένοι δρόμοι του κέντρου που διαμορφώθηκαν πριν την ανοικοδόμηση πάνω σε συγκροτημένο σχέδιο χαράξεων των οδών (σχέδιο Heibgard) και διατηρούν το κτηριακό αποθεματικό τους, διασώζοντας κάποια ποιοτικά στοιχεία συγκεκριμένου αστικού χαρακτήρα: αυτού που κατανοούμε συλλογικά ως "Θεσσαλονίκη" ανεξαρτήτως του τόπου διαμονής μας στη πόλη.

Η έλλειψη συγκροτημένων σχεδίων και η αισθητική κληρονομιά που άφησαν γενιές εργολάβων-κατασκευαστών και οικοπεδούχων δεν δημιούργησαν προϋποθέσεις για την διαμόρφωση υψηλού αισθητικού κριτηρίου στους κατοίκους της πόλης, ούτε διεκδικήσεις για ποιοτικό δημόσιο χώρο. Αντίθετα, πήραν με-

Η έννοια του δημόσιου χώρου της πόλης είναι ένας πλούσιος θεματικός κύκλος με πολλαπλές προσεγγίσεις -κριτικής- θεωρίας του αστικού σχεδιασμού, αλλά και στους τομείς της αστικής γεωγραφίας, των κοινωνικών επιστημών και της κοινωνικής οικονομίας, της φιλοσοφίας και των εικαστικών τεχνών. Η χωρική παραγωγή του έχει περάσει στη διάρκεια της ιστορίας από πολυάριθμες φάσεις και κάθε φορά εκφράζει την οργάνωση και κοσμοθεωρία της κοινωνίας που τον δημιουργεί. Ανεξαρτήτως των συνθηκών που παράχτηκε, ο δημόσιος χώρος ήταν πάντα χώρος κοινωνικής συνάντησης (όχι απλός "τόπος συγκέντρωσης", που αποτελεί ένα μόνο μέρος της ευρύτερης έννοιας του κοινωνικού χώρου), ανοικτός σε περιορισμένο ή σε ευρύτερο αριθμό κοινωνικών ομάδων.



## ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ



## ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΝ



## ΗΜΕΡΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΩΣ ΚΑΙ ΤΟΝ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ 2014

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ, αποφάσισε τη συνέχιση της ημέρας εξυπηρέτησης μηχανικών για φορολογικά θέματα

Η εξυπηρέτηση των συναδέλφων θα γίνεται από τις 12.00 μ. – 14.30 μ.μ. στον 1ο όροφο του ΤΕΕ/ΤΚΜ (γραφείο ΓΟΚ) τις Πέμπτες: 11 και 25 Σεπτεμβρίου, 9 και 23 Οκτωβρίου, 6 και 20 Νοεμβρίου και 4 και 18 Δεκεμβρίου. ■

## 4<sup>ο</sup> ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Το 4<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συνέδριο Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών, διοργανώνει ο Πανελλήνιος Σύλλογος Διπλωματούχων Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών (ΠΣΔΑΤΜ), για πρώτη φορά στη Θεσσαλονίκη, με τίτλο «Ο ρόλος του Αγρονόμου τοπογράφου Μηχανικού στην ανασυγκρότηση της χώρας» σε συνεργασία με τον Σύλλογο Διπλωματούχων Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών Β.Ελλάδας, με την υποστήριξη και συνεργασία του ΤΕΕ, του Τμήματος Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών της Πολυτεχνικής Σχολής ΑΠΘ, της Σχολής Αγρονόμων Τοπογράφων ΕΜΠ και των περιφερειακών και τοπικών τμημάτων και συλλόγων ΑΤΜ.

Στις 26, 27 & 28 Σεπτεμβρίου 2014, στο Κέντρο Διάδοσης Ερευνητικών Αποτελεσμάτων (ΚΕΔΕΑ) του ΑΠΘ (κόκκινο κτήριο - οδός 3ης Σεπτεμβρίου), με παράλληλη έκθεση εταιρειών και φορέων, που ασχολούνται με θέματα τοπογραφίας, γεωπληροφορικής και έργων υποδομής. Πληρ.: Στάθη Ε, γραμματεία ΠΣΔΑΤΜ, e-mail: psdatm@tee.gr, τηλ. 210 3301045, 3301089, φαξ. 210 3300972. ■



γάλη διάσταση τα φαινόμενα της καταπάτησης και της ιδιοποίησης του. Το γεγονός αυτό οδηγεί στην σταδιακή υποβάθμιση, στην ασάφεια του ορισμού του και στην απαξίωση του δημόσιου χώρου. Οι συνέπειες όμως είναι σοβαρότερες όσον αφορά στην συρρίκνωση της συλλογικής έκφρασης της κοινότητας των κατοίκων και την απομείωση του πολιτισμού του δημόσιου χώρου. Ο δημόσιος χρηστικός χώρος της πόλης ως αστική υποδομή είναι πεινιχρή όχι μόνο ποσοτικά αλλά και ως ένταση χρήσης και συμβολισμού. Επί πλέον, κρίνοντας εκ του αποτελέσματος διαπιστώνεται ένα τεράστιο έλλειμμα γνώσης που έχει το ευρύ κοινό για τα οφέλη του δημόσιου χώρου ως κοινό αγαθό έναντι των "ωφελειών" που αποκομίζει από την ιδιοποίησή του.

Η ζωτική σημασία του δημόσιου χώρου ως χώρου κοινωνικής έκφρασης και διαμόρφωσης αστικού πολιτισμού δεν περιορίζεται στους επώνυμους κεντρικούς δημόσιους χώρους της πόλης. Σχετίζεται εξ ίσου και με τον δημόσιο χώρο μικρής κλίμακας και τοπικής χρήσης στην περιφέρεια, καθόσον και εκεί παράγεται ανάλογο κοινωνικό αποτέλεσμα. Μπορούμε να φανταστούμε ότι αν οι κεντρικοί επώνυμοι και με έντονο συμβολισμό δημόσιοι χώροι αποδυναμώνονται από τα φαινόμενα που περιγράψαμε, οι περιφερειακοί δημόσιοι χώροι για τους ίδιους λόγους μπορούν να απογυμνωθούν από την συλλογική τους διάσταση με άμεσες αρνητικές επιπτώσεις στη συνοχή του κοινωνικού ιστού. Η διαφύλαξη και ενδυνάμωσή τους είναι λοιπόν εξ ίσου σημαντική για μία ευνομούμενη και δίκαια πόλη.

Η Μόνιμη Επιτροπή Αρχιτεκτονικών Θεμάτων του ΤΕΕ/ΤΚΜ της θητείας 2010-2014 στόχευσε εξ αρχής στα θέματα ανάκτησης του δημόσιου χώρου της πόλης. Η Επιτροπή ενσωμάτωσε μία κριτική στάση απέναντι στην κυρίαρχη αντίληψη για την διαχείριση του δημόσιου χώρου που είναι συνήθως εντοπισμένη στους επώνυμους χώρους μεγάλης κλίμακας. Η προσοχή της εντοπίστηκε στην επισκόπηση του απαξιωμένου και μικρής κλίμακας δημόσιου χώρου ως ζωτικού χώρου της καθημερινότητας των κατοίκων της και εκφράστηκε μέσω της διοργάνωσης των Μικρών Αρχιτεκτονικών Διαγωνισμών.

Η απόσταση που πρέπει να καλυφθεί μέχρι την ανάκτηση του δημόσιου χώρου περνάει σε πρώτο στάδιο από την αναγνώριση και καταξίωση της αξίας του ως δημόσιο αγαθό, κατόπιν η ανάκτησή του οφείλει να απαιτηθεί συλλογικά και συγχρόνως να λειτουργήσουν οι μηχανισμοί δημιουργίας και διατήρησής του. Η συνεισφορά της Μόνιμης Επιτροπής Αρχιτεκτονικών Θεμάτων εντοπίστηκε στην αναγνώριση της αξίας του διάσπαρτου αδρανούς αποθεματικού δημόσιου χώρου όπου κι αν είναι αυτό διαθέσιμο στο σύνολο της πόλης και στο ξεκίνημα μίας συστηματικής διαδικασίας ανάκτησής του μέσω της πραγματοποίησης αναπλάσεων μικρού προϋπολογισμού σε δεύτερο χρόνο.

Μπορεί η ανάπλαση αυτών των χώρων να έχει και αναπτυξιακή διάσταση; και πόσο μπορεί να είναι μέρος ενός ευρύτερου αναπτυξιακού μοντέλου;

Η απάντηση στο πρώτο ερώτημα οφείλει να είναι θετική. Και λέω οφείλει διότι αφενός

μεν οι οικονομικές συνθήκες του παρόντος δεν επιτρέπουν μη στοχευμένες οικονομικές κινήσεις και επενδύσεις και αφετέρου οι συνθήκες του δημόσιου χώρου της Θεσσαλονίκης έχουν πολλά περιθώρια βελτίωσης προς κάθε κατεύθυνση με μεγάλο προσδόκιμο επιτυχίας. Το ερώτημα μετατοπίζεται στο ποιες είναι οι κατάλληλες κινήσεις ώστε η ανάπλαση του δημόσιου χώρου να έχει ανταποδοτικά οφέλη.

Κατ' αρχήν η αναβάθμιση του δημόσιου χώρου δεν ανταποκρίνεται στη λογική της αγοράς ακινήτων (δημιουργία υπεραξίας από το προϊόν που αξιοποιείται στο πλαίσιο μιας υφιστάμενης αγοράς με όρους ανταγωνισμού). Ο δημόσιος χώρος είναι μία υποθηκευμένη αξία που ενεργοποιείται από την ανάπλασή του απευθυνόμενος στο σύνολο του πληθυσμού η/και των επισκεπτών της πόλης, δηλαδή σε έναν μεγάλο αριθμό δυνάμει χρηστών που βρίσκονται ήδη εν αναμονή της χρήσης του.

Η αναβάθμισή του μπορεί να δημιουργήσει ή να δυναμοποιήσει υπεραξία-ες σε πολλαπλά επίπεδα (κοινωνικό, ιδιωτικό, κλαδικό, τοπικό κλπ.), ανάλογα με τα στοιχεία που πλαισιώνουν το πρόγραμμα της ανάπλασής του και ανάλογα με την εκάστοτε στόχευση (π.χ. η αναβάθμιση του δημόσιου χώρου με στόχευση την ανάδειξη της μνημειακότητας και της ιστορικής του διάστασης ενεργοποιεί διαφορετικούς οικονομικούς τομείς και έχει διαφορετική βαρύνοση σημασία για τη κοινωνική συνοχή σε σχέση με την ανάπλαση μιας παραλιακής ζώνης αναψυχής με γνώμονα την τουριστική προώθηση).

Σημαντικός λοιπόν παράγοντας είναι η καθαρότητα των στόχων της αναβάθμισης. Ως πολλαπλασιαστής όμως του οφέλους και με αναπτυξιακές προοπτικές λειτουργεί η ένταξη των επί μέρους επεμβάσεων ανάπλασης σε ευρύτερα προγράμματα με πολλαπλή στόχευση που καλύπτουν όλες τις παραμέτρους της βιώσιμης ανάπτυξης: οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές.

Ομοίως συμβαίνει και με την ανάπλαση του περιφερειακού δημόσιου χώρου σε επίπεδο γειτονιάς. Η αναζωογόνηση τοπικών οικονομικών και η ενδυνάμωση της συνοχής της τοπικής κοινωνίας συγκαταλέγονται στα άμεσα οφέλη. Ωστόσο τα πολλαπλά οφέλη προκύπτουν από την ένταξη σε ευρύτερα δίκτυα μέσα στον αστικό ιστό. Οι δράσεις ανάπλασης του αδρανούς αποθεματικού του δημόσιου χώρου μικρής κλίμακας θα έχει πολλαπλή ανταποδοτική αξία και αναπτυξιακή διάσταση σε άμεση σχέση με την αναβάθμιση υποδομών μετακίνησης και, ιδιαίτερα για την Θεσσαλονίκη, η κατά το δυνατόν ιδιαίτερη έμφαση στα δημόσια μέσα μεταφοράς, στοχεύοντας συγχρόνως σε θέματα αστικής ένταξης και βιώσιμης κινητικότητας με στόχο μία πιο ισόρροπη αστική ανάπτυξη σε επίπεδο πολεοδομικού συγκροτήματος.

Υπό αυτές τις προϋποθέσεις η αναβάθμιση του απαξιωμένου και μικρής κλίμακας δημόσιου χώρου μπορεί και πρέπει να αποτελέσει μέρος ενός ευρύτερου αναπτυξιακού μοντέλου, που θα συνδέσει το κύτταρο της γειτονιάς με την ενότητα της ευρύτερης αστικής και υπεραστικής περιφέρειας ως μέρος ενός ευρύτερου αναπτυξιακού μοντέλου. ■

## ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

Άνθιμος Αμανατίδης  
Μ.Μ., Γενικός γραμματέας ΔΕ του ΤΕΕ/ΤΚΜ

Συνέχεια από τη σελίδα 06

Η Σιδηροδρομική Εγνατία αποτελεί έργο πνοής στην Κεντρική Μακεδονία αφού συμβάλλει:

- Στην αναβάθμιση και ανάπτυξη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης αφού θα γίνεται γρήγορη και ασφαλή διακίνηση φορτίων στο εσωτερικό των Βαλκανίων και της Κεντρικής Ευρώπης με συνέπεια την αύξηση των εξαγωγών του πρωτογενούς, αλλά και του δευτερογενούς τομέα, ενισχύοντας τη γεωστρατηγική του θέση ως πύλη όχι μόνο των Βαλκανίων αλλά ολόκληρης της Ευρώπης.
- Στην ανάπτυξη του καλοκαιρινού (Ασπροβάλτα-Χαλκιδική) και του χειμερινού τουρισμού (Καϊμακτσαλάν).
- Στην ανάδειξη των πολιτιστικών και αρχαιολογικών χώρων της Κεντρικής Μακεδονίας.
- Στην εύκολη πρόσβαση των Περιφερειακών Ενοτήτων την Κεντρικής Μακεδονίας στην Θεσσαλονίκη με την χρήση προαστιακού σιδηροδρόμου με αποτέλεσμα την στήριξη της οικονομικής και κοινωνικής τους ανάπτυξης και άμβλυσης των ανισοτήτων μεταξύ κέντρου και περιφέρειας.
- Στην αύξηση της αξίας γης στις περιοχές, όπου διέρχεται το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Η δημιουργία ενός σύγχρονου συστήματος παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς που αναδεικνύει το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο σε ουσιαστικό και αναπόσπαστο τμήμα των διευρωπαϊκών δικτύων, ικανοποιεί τις ανάγκες των πολιτών και των επιχειρήσεων για γρήγορη, ασφαλή, άνετη και οικονομική μετακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων και συμβάλλει στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη της χώρας μας. ■

## ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΓΕΩ- ΘΕΡΜΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Νίκος Ανδρίτσος  
Τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών  
Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Συνέχεια από τη σελίδα 21

Η αναπτυξιακή ευκαιρία

Η επίλυση των προβλημάτων αυτών σε συνδυασμό με την ενημέρωση της κοινής γνώμης για τις δυνατότητες αξιοποίησης και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της γεωθερμίας, αλλά και ενδεχομένως η επιτυχημένη ολοκλήρωση πρότυπων προγραμμάτων αξιοποίησης της γεωθερμικής ενέργειας σε πεδία της χώρας μας και σε δημόσια κτίρια, εκτιμάται ότι θα έδινε σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη της γεωθερμίας στην Ελλάδα. Ένα πρόσφατο επιτυχημένο παράδειγμα, που ελπίζουμε να έχει συνέχεια, είναι η κατασκευή και λειτουργία (μέσα σε λιγότερο από ένα χρόνο) θερμοκηπιακής μονάδας 42 στρεμμάτων στο Νέο Εράσμιο Ξάνθης, αξιοποιώντας γεωθερμικό νερό με θερμοκρασία 60 °C και απασχολώντας 60 άτομα. ■

## ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.: ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Καθηγητής Παρασκευάς Σαββαΐδης  
Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

Συνέχεια από τη σελίδα 08

των και την ασφαλή χρήση των οδών.

Υπό εκπόνηση βρίσκονται δεκάδες μελέτες προς ωρίμανση διαφόρων έργων σε πολλές περιοχές της χώρας. Επίσης, σε εξέλιξη βρίσκονται μελέτες αναπλάσεων για ΧΑΔΑ στην περιοχή της Κεντρικής και Ανατολικής Μακεδονίας, ενώ πρόσφατα η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» ορίσθηκε δικαιούχος για τη χρηματοδότηση των μελετών για την αστική θαλάσσια συγκοινωνία Θεσσαλονίκης (κύριοι του έργου η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και οι Δήμοι Θεσσαλονίκης, Καλαμαριάς και Θερμαϊκού).

Εκτός συνόρων

Τέλος, η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» δραστηριοποιείται και εκτός των ελληνικών συνόρων στον τομέα παροχής υπηρεσιών τεχνικού συμβούλου, στον ευρύτερο χώρο της ΝΑ Ευρώπης καθώς και στην περιοχή του Καυκάσου. Έτσι, έχει ήδη τη διαχείριση και επίβλεψη 6 έργων στην Αλβανία, Ρουμανία και Σερβία, ενώ έχει υποβάλει εκδηλώσεις ενδιαφέροντος σε διεθνείς διαγωνισμούς άλλων γειτονικών χωρών. Επίσης, στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότη-

τας, έχει υπογραφεί Μνημόνιο Συνεργασίας για την κατασκευή δεύτερης διασυνοριακής οδικής γέφυρας στη δίοδο Κήποι -Υψαλα μεταξύ της «Εγνατία Οδός Α.Ε.» και της Τουρκικής Αρχής Αυτοκινητοδρόμων. Και βέβαια, η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» είναι υπεύθυνη για την Τεχνική Γραμματεία προς υλοποίηση του Οδικού Δακτυλίου της Μαύρης Θάλασσας, όπου πρόσφατα ανέλαβε την εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας για ένα τμήμα του Δακτυλίου στο Τουρκμενιστάν.

Η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» μπορεί να αποτελέσει τον πυλώνα για την αποτελεσματική κατασκευή οδικών και άλλων κόμης υποδομών της χώρας, εξελισσόμενη ενδεχομένως σε εποπτικό φορέα των έργων αυτοκινητοδρόμων της χώρας, ενώ ταυτόχρονα θα υλοποιεί τα τεχνικά έργα που της ανατίθενται από το Δημόσιο και την Τοπική Αυτοδιοίκηση προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας, αλλά και της οικονομίας. Όπως λοιπόν ο αυτοκινητόδρομος έφερε ανάπτυξη στις περιοχές από τις οποίες διέρχεται, έτσι και η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» μπορεί να έχει έναν σημαντικότερο ρόλο για την αποτελεσματική ανάπτυξη των υποδομών της χώρας. ■

## ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ: Η ΡΑΧΟΚΟΚΚΑΛΙΑ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Αθανάσιος Κωνσταντόπουλος  
Πρόεδρος Διοικητικού Συμβουλίου Εθνικού Κέντρου Έρευνας και  
Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ)

Συνέχεια από τη σελίδα 13

κής αριστείας της, με στόχο την αναστροφή της αποβιομηχάνισης και την βιώσιμη ανάπτυξη της περιφέρειας και της χώρας.

Στο ΕΚΕΤΑ θεωρούμε ότι μια τέτοια ολιστική προσέγγιση στο πλέγμα Ενέργεια-Περιβάλλον-Κλίμα-Νερό-Τροφή αποτελεί καταλύτη για την ενίσχυση της καινοτόμου επιχειρηματικότητας στην περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας, ανοίγοντας νέα πεδία δράσης σε υπάρχουσες εταιρείες αλλά και δημιουργώντας ευκαιρίες για δραστηριοποίηση νέων εταιρειών υψηλής τεχνολογίας στο χώρο, συμβάλλοντας στην ανάσχεση του φαινομένου της διαφυγής διανοητικού δυναμικού στο εξωτερικό ("brain-drain").

Το cluster CHORUS

Για την επίτευξη αυτού του στόχου δημιουργήθηκε η συστάδα επιχειρήσεων (cluster) CHORUS. Το cluster CHORUS συντονίζεται από το ΕΚΕΤΑ και σε αυτό συμμετέχουν επιχειρήσεις της Μακεδονίας με παραγωγικές δυνατότητες που επιτρέπουν την ανάπτυξη καινοτομικών ολοκληρωμένων προϊόντων και λύσεων στον τομέα της καθαρής ενέργειας, της βιώσιμης κινητικότητας και της προστασίας του περιβάλλοντος για την παγκόσμια αγορά. Σήμερα η προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων αν υπάρχουν καλές ιδέες (και υπάρχουν στην Ελλάδα πολλές καλές ιδέες) μπορεί να γίνει με πολλούς τρόπους.

Το κρίσιμο ερώτημα είναι πως αυτές οι επενδύσεις θα γίνουν στη χώρα και όχι κάπου αλλού, όπου θα μεταφερθούν οι φορείς των καλών ιδεών, λόγω των πολλών εμποδίων που εξακολουθούν να υπάρχουν στη χώρα για την ανάπτυξη καινοτομικής επιχειρηματικότητας αλλά και τη συνεχιζόμενη ανορθολογικότητα με την οποία αντιμετωπίζονται οι οργανισμοί παραγωγής γνώσης, όπως τα Ερευνητικά Κέντρα.

Αύξηση 40% στην προσέλκυση χρηματοδοτήσεων από ανταγωνιστικά ερευνητικά έργα

Αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι παρά τις συνεχείς μειώσεις τα τελευταία τέσσερα χρόνια στις (ούτως ή άλλως ελλειμματικές) τακτικές επιχορηγήσεις των Ερευνητικών Κέντρων της χώρας αυτά όχι μόνο διατήρησαν αλλά και αύξησαν σημαντικά (~40%) την προσέλκυση χρηματοδοτήσεων από ανταγωνιστικά ερευνητικά έργα και συνέχισαν την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας υψηλής ποιότητας. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι κατά μέσο όρο τα Ερευνητικά Κέντρα της χώρας προσελκύουν 2.5 € για κάθε 1 € δημόσιας επιχορήγησης (το ΕΚΕΤΑ μάλιστα προσελκύει 12 € για κάθε 1€ δημόσιας επιχορήγησης). Επομένως η στήριξη της λειτουργίας των Ερευνητικών Κέντρων και η απαλλαγή τους από κάθε γραφειοκρατικό εμπόδιο και ανορθολογικά «οριζόντια μέτρα» θα πρέπει να αποτελέσει βασική επιλογή για την ανάπτυξη της χώρας. ■



## 03

- Σκέψεις και προτάσεις για την ανάπτυξη με 19 υπογραφές

## 04-05

- Τι ζήτησε το ΤΕΕ/ΤΚΜ από τον πρωθυπουργό με την ευκαιρία της 79ης ΔΕΘ

## 06-09

- Σιδηροδρομική Εγνατία- Προοπτικές υλοποίησης  
*Άνθιμος Αμανατίδης*
- Η συμβολή του αεροδρομίου "Μακεδονία" στην ανάπτυξη της περιοχής  
*Χρίστος Καραλής*

- ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.: Αυτοκινητόδρομος και υποδομές για την ανάπτυξη της χώρας  
*Παρασκευάς Σαββαΐδης*

- Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μπορεί ν' αποτελέσει κεντρικό στοιχείο οποιουδήποτε αναπτυξιακού σχεδιασμού  
*Στυλιανός Αγγελούδης*

## 10-12

- Να βγούμε στο εξωτερικό, να κυνηγήσουμε τον ξένο επιχειρηματία και τα διεθνή κεφάλαια και να τα φέρουμε στην Κ. Μακεδονία!  
*Πάρις Κοκορότσικος*

- Μόνος βιώσιμος δρόμος για την έξοδο από την κρίση η στήριξη της παραγωγής και των εξαγωγών  
*Δρ Κυριάκος Λουφάκης*

- Ν' αυξηθεί με κάθε τρόπο η παραγωγική βάση της Κεντρικής Μακεδονίας και το 80% του νέου ΠΕΠ να κατευθυνθεί στη μεταποίηση  
*Αθανάσιος Σαββάκης*

## 13-14

- Έρευνα και καινοτομία: η ραχοκοκκαλιά της ανάπτυξης  
*Αθανάσιος Κωνσταντόπουλος*

- Το re-branding της Ελλάδας στις αγορές περνά από το τρίπτυχο "αναγέννηση της ελληνικής παραγωγικής βάσης-εξωστρέφεια-καινοτομία"  
*Δημήτρης Λακασάς*

## 15-17

- Περιφέρεια Ηγέτης  
*Πέτρος Παπαϊωάννου*
- Η γραφειοκρατία θέτει εμπόδια στην επιχειρηματικότητα  
*Στέφανος Τζιρίτης*
- Ακίνητα, κατάσταση της αγοράς - προοπτικές  
*Κωνσταντίνος Ζήκας*

## 18-20

- Από τη ζωνοποίηση στο πού; Το χθες, το σήμερα και το αύριο του χωρικού σχεδιασμού και προγραμματισμού  
*Χρυσός Μακράκης - Καραχάλιος*

- Η αναγκαία πολιτική για την περιφερειακή και αστική ανάπτυξη  
*Γιώργος Μιχαηλίδης*

- Ο χωρικός σχεδιασμός προϋπόθεση της βιώσιμης ανάπτυξης  
*Νίκος Παπαμίχος*

## 21-22

- Δυνατότητες αξιοποίησης της γεωθερμικής ενέργειας στην Ελλάδα  
*Νίκος Ανδρίτσος*

- Συστάσεις Δράσεων για την Ανάπτυξη της Αγοράς των Συμβάσεων Ενεργειακής Απόδοσης (ΣΕΑ) στην Ελλάδα  
*Κώστας Κωνσταντίνου*

## 23-25

- Αναπλάσεις, ένα άγνωστο αναπτυξιακό εργαλείο  
*Πρόδρομος Νικηφορίδης*

- Οι μικροί αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί του ΤΕΕ και το αναπτυξιακό μοντέλο της Κεντρικής Μακεδονίας  
*Νίκος Σουλιάκης*

## 25

- Ενδιαφέρουν

## 27

- Ζητείται