

ΑΝΑΓΚΑΙΑ Η ΤΑΧΙΣΤΗ ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑΔΡΙΑΤΙΚΟΥ ΑΓΩΓΟΥ (TAP)



Την ανάγκη τάχισης προώθησης του έργου του Διαδριατικού Αγωγού Φυσικού Αερίου (Trans Adriatic Pipeline – TAP), επισημαίνει το ΤΕΕ/ΤΚΜ, σημειώνοντας ότι η συζήτηση για τη βιώσιμη ή/και βέλτιστη χάραξη της οδούσής του, που πρέπει -μεταξύ άλλων- να γίνει για τη μεγιστοποίηση της κοινωνικής συναίνεσης, απαιτείται να λάβει χώρα εντός συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος και να μην αποτελεί δικαιολογία για επιζήμιες καθυστερήσεις.

Σύμφωνα με το πόρισμα της ομάδας εργασίας που συγκροτήθηκε για τον TAP, πρόκειται για έργο μεγάλης εθνικής σημασίας καθώς με την κατασκευή του η Ελλάδα αποκτά για πρώτη φορά γεωστρατηγικό ρόλο στα ενεργειακά δρώμενα της ευρύτερης περιοχής. Για το λόγο αυτό, επισημαίνει ότι είναι ανάγκη τέτοια έργα να μην καθυστερούν αδικαιολόγητα.

“Επιπρόσθετα, την περίοδο της οικονομικής κρίσης που διανύει η χώρα μας, η δημιουργία του TAP (άμεση ξένη επένδυση 1,5 δις ευρώ) αυξάνει την επενδυτική εμπιστοσύνη και βελτιώνει το επενδυτικό κλίμα απέναντι στην Ελλάδα με πιθανότητα προσέλκυσης και νέων επενδύσεων” υπογραμμίζεται στο πόρισμα.

Με βάση τα ευρήματα της ομάδας εργασίας, οι πιθανές περιβαλλοντικές επιπτώσεις/οχλήσεις κατά τη λειτουργία του έργου (περιβαλλοντικό κριτήριο) δεν αναμένονται να είναι σημαντικές για την ευρύτερη περιοχή από την οποία θα οδεύσει ο TAP και σε κάθε περίπτωση δεν αντισταθμίζουν σε κανένα βαθμό την ισχύ του γεωστρατηγικού, του οικονομικού και του τεχνολογικού κριτηρίου. Ακολουθεί το πλήρες κείμενο του συνοπτικού πορίσματος της ομάδας, η οποία αποτελείται από τους Δρ. Βλαχοκώστα Χρίστο, ΜΜ, Β’ Αντιπρόεδρο Αντιπροσωπείας Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, Γραμματικό-Πουλο Αθανάσιο, ΜΜ, Μέλος Μόνιμης Επιτροπής Ανταγωνιστικότητας και Καινοτομίας, Λαμπρίδη Μαρία, Μηχανολόγο Μηχανικό, Μέλος Μόνιμης Επιτροπής Ενέργειας και Περιβάλλοντος και Πασπαλά Κωνσταντίνo, Ηλεκτρολόγο-Μηχανολόγο Μηχανικό.

Η Ο.Ε. για τον «Διαδριατικό Αγωγό Φυσικού Αερίου (Trans Adriatic Pipeline – TAP)» του ΤΕΕ/ΤΚΜ επιδιώκοντας μια συνοπτική, αλλά ταυτόχρονα ουσιαστική ποιοτική αξιολόγηση τύπου πολυκριτήριας ανάλυσης, λαμβάνοντας υπόψη και τα ως σήμερα δεδομένα, καταλήγει στα εξής:

1. Γεωστρατηγικό - Οικονομικό κριτήριο

Οι Ευρωπαϊκές ανάγκες σε φυσικό αέριο καλύπτονται σήμερα από τρεις ενεργειακές ατραπούς: το Βορρά (Νορβηγία), τη Ρωσία και από την Αφρική μέσω της μεταφοράς LNG. Αποτελεί ωστόσο αναμφισβήτητο γεγονός, ότι ο κύριος και βασικός προμηθευτής της Ευρώπης σε φυσικό αέριο είναι ως σήμερα η Ρωσία. Στη βάση αυτή, αποτελεί **γεωστρατηγική αναγκαιότητα** η απεξάρτηση από έναν και μόνο ουσιαστικό προμηθευτή φυσικού αερίου, με δευτερεύουσες και τις αυξανόμενες ενεργειακές ανάγκες της ΕΕ.

Ο Διαδριατικός Αγωγός (Trans Adriatic Pipeline – TAP) είναι ένα προτεινόμενο σύστημα αγωγού μεταφοράς φυσικού αερίου από το κοιτάσμα Shah Deniz II στο Αζερμπαϊτζάν προς τη Δυτική και Νότιο - Ανατολική Ευρώπη (εικόνα 1). Ο

αγωγός θα ξεκινάει από την Ελλάδα, θα διασχίζει την Αλβανία και την Αδριατική Θάλασσα και θα καταλήγει στα παράλια της Νότιας Ιταλίας, κοντά στην περιοχή San Foca (Lecce). Η διαδρομή αυτή φαίνεται να είναι και η πιο άμεση. Ο TAP θα επιτρέπει την άμεση ροή του φυσικού αερίου από την περιοχή της Κασπίας προς τις ευρωπαϊκές αγορές.



Εικόνα 1

Με τη λειτουργία του TAP, η Ευρώπη «ανοίγει» το νότιο Ευρωπαϊκό διάδρομο γεγονός που ενισχύει τη διαφοροποίηση της από το Ρωσικό παράγοντα. (ενεργειακή ασφάλεια). Ο TAP αποτελεί γεωστρατηγική επιλογή και διευρωπαϊκή υποδομή προτεραιότητας για την ΕΕ. Στόχος της υποδομής αυτής αποτελεί η αγορά και πώληση αερίου οπούδήποτε στην ΕΕ, από οποιαδήποτε πηγή, ανεξάρτητα από εθνικά όρια.

Σε αυτό το πλαίσιο, ο TAP γεωστρατηγικά, πολιτικά και οικονομικά:

- Συμβάλλει ουσιαστικά στην αύξηση της ασφάλειας της προμήθειας φυσικού αερίου στο χώρο της ΕΕ.
- Εντάσσει την Ελλάδα στο χάρτη των βασικών ενεργειακών παίκτων με τη δημιουργία του κόμβου φυσικού αερίου.
- Αποτελεί ένα έργο μέγιστης γεωστρατηγικής και εθνικής σημασίας για την Ελλάδα.
- Δημιουργεί οικονομικές ευκαιρίες άμεσης και έμμεσης παράγωγης απασχόλησης η οποία θα προκύψει από την κατασκευή και λειτουργία του TAP.

• Η κατασκευή όσο και η λειτουργία του αγωγού απαιτεί πλειάδα προϊόντων και υπηρεσιών τα οποία θα καλυφθούν από ελληνικές εταιρίες. Κατά συνέπεια δύναται να επωφεληθεί μεγαλύτερος αριθμός ατόμων πέραν των εργαζομένων.

• Συμβάλλει στην παραγωγή εθνικού εισοδήματος από τη μεταφορά αερίου για τις εμπλεκόμενες χώρες ή και από πιθανές κοινοτικές επενδύσεις.

Κατά συνέπεια, η συμβολή του έργου στη δημιουργία ενεργειακού κόμβου (γεωστρατηγικό κριτήριο) και η συμβολή του έργου στην αγορά φυσικού αερίου και στην ελληνική οικονομία γενικότερα (οικονομικό κριτήριο) μπορεί να χαρακτηριστεί ως μέγιστη. Αξίζει να σημειωθεί ότι βάσει σχεδιασμού, η διάρκεια ζωής του αγωγού είναι 50 χρόνια. **Ωστόσο σύμφωνα με τη διεθνή εμπειρία στην τεχνολογία των αγωγών, μπορεί βάσιμα να θεωρηθεί ότι ο αγωγός θα λειτουργήσει πολύ περισσότερο.** Σε κάθε περίπτωση, μεταξύ αρκετών μελετών και πορισμάτων που αναφέρονται στις θετικές οικονομικές επιπτώσεις του TAP, μελέτη του Ιδρύματος Οικονομικής και Βιομηχανικής Έρευνας (IOBE) εκτίμησε ότι τα οικονομικά οφέλη του Ελληνικού Δημοσίου για το σύνολο της διάρκειας ζωής του έργου (50 έτη) ανέρχονται σε 1,2 δισεκατομμύρια €.

Παράλληλα, ο σχεδιασμός του TAP τεχνικά θα επιτρέπει και την παροχή φυσικού αερίου και στο ελληνικό δίκτυο γεγονός που ενισχύει τη

διαπραγματευτική ικανότητα της χώρας απέναντι στους προμηθευτές της, αυξάνοντας τις επιλογές της, ενώ παράλληλα δίνεται η δυνατότητα τροφοδοσίας περισσότερων περιοχών. **Αυτό αποτελεί και απαίτηση των Δήμων και των υπόλοιπων περιοχών της Κεντρικής Μακεδονίας από τις οποίες θα διέλθει ο αγωγός για τις οποίες πρέπει να προβλεφθεί τροφοδοσία με δίκτυο φυσικού αερίου χαμηλής πίεσης.** Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο Δήμος Σερρών που δεν έχει έως σήμερα εκτεταμένο δίκτυο φυσικού αερίου. Σε κάθε περίπτωση, ένα τέτοιο ενδεχόμενο πιθανόν να οδηγήσει μεσοπρόθεσμα σε μείωση των τιμών του φυσικού αερίου καθιστώντας το μια φθηνότερη πηγή ενέργειας (π.χ. για θέρμανση) ευνοώντας τις περιοχές γύρω από τον αγωγό και κατά συνέπεια τις τοπικές κοινωνίες που λόγω της κρίσης στρέφονται σε άλλες λιγότερο φιλικές προς το περιβάλλον πηγές ενέργειας, όπως το ξύλο και η βιομάζα. Εν κατακλείδι, αξίζει να σημειωθεί, ότι πέρα της τράνζιτ μεταφοράς του φυσικού αερίου προς την Κεντρική και Δυτική Ευρώπη είναι δυνατή και η δυνατότητα μεταφοράς ποσοτήτων και στα Βαλκάνια μέσω διασυνδεδετήριων αγωγών.

2 Τεχνολογικό κριτήριο

2.1 Τεχνικά χαρακτηριστικά

Η διαδρομή του TAP θα έχει μήκος περίπου 870 km (κατά προσέγγιση: Ελλάδα 550 km, Αλβανία 210 km, υποθαλάσσιο τμήμα στην Αδριατική Θάλασσα 105 km, Ιταλία 5 km). Το μεγαλύτερο υψόμετρο από το οποίο θα περάσει ο TAP θα είναι τα 1.800 m στα αλβανικά όρη, ενώ το βαθύτερο σημείο που θα υποδεχτεί το υποθαλάσσιο τμήμα θα είναι τα 810 m.

Το χερσαίο τμήμα του αγωγού θα έχει διάμετρο 48” (1,2 m), ενώ η διάμετρος του υποθαλάσσιου τμήματος θα είναι 36 ίντσες (0,91 m). Το χαλύβδινο τοίχωμα του αγωγού θα έχει πάχος 17,5±31 mm στο χερσαίο τμήμα, και 21±34 mm στο υποθαλάσσιο.

Οι ανωτέρω αριθμοί είναι εκτιμήσεις που μπορεί να μεταβληθούν κατά την ανάπτυξη του έργου.

2.2 Τεχνικοί κανονισμοί και πρότυπα

2.2.1 Γενικά

Η κατασκευή των αγωγών μεταφοράς φυσικού αερίου καλύπτεται από τεχνικούς κανονισμούς και πρότυπα.

Οι τεχνικοί κανονισμοί και τα πρότυπα καλύπτουν:

- τα υλικά κατασκευής,
- την κατασκευή,
- την τοποθέτηση,
- τη δοκιμή,
- τη θέση σε λειτουργία των αγωγών φυσικού αερίου.

2.2.2 Τεχνικοί κανονισμοί

Στη χώρα μας οι αγωγοί μεταφοράς φυσικού αερίου πρέπει να κατασκευάζονται με βάση την ΥΑ Αριθμ. Δ3/Α/οικ. 4303 ΠΕ 26510 “Τεχνικός Κα-

ΑΝΑΓΚΑΙΑ Η ΤΑΧΙΣΤΗ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑΔΡΙΑΤΙΚΟΥ ΑΓΩΓΟΥ (ΤΑΡ)

Συνέχεια από τη σελίδα 07

νονισμός Συστήματα μεταφοράς Φυσικού Αερίου με Μέγιστη Πίεση Λειτουργίας άνω των 16 bar (ΦΕΚ 603 Β/5.3.2012)". Ο Τεχνικός Κανονισμός βασίζεται στο Ευρωπαϊκό πρότυπο EN 1594: "Gas infrastructure - Pipelines for maximum operating pressure over 16 bar - Functional requirements" αλλά και στις προδιαγραφές του ΔΕΣΦΑ, ο οποίος είχε ξεκινήσει τις κατασκευές με βάση τον αμερικανικό κώδικα ASME Code B31. Gas Transmission and Distribution Piping Systems. Το πρότυπο EN 1594 ενσωματώνει τη γνώση και εμπειρία των ευρωπαϊκών κρατών, ενώ ο κώδικας ASME Code B31 την αντίστοιχη αμερικανική.

2.2.3 Πρότυπα

Τα ισχύοντα πρότυπα για τους αγωγούς μεταφοράς φυσικού αερίου διακρίνονται σε

- πρότυπα υλικών και
- λειτουργικά πρότυπα (functional)

Για παράδειγμα αναφέρεται ότι σήμερα η ποιότητα των χαλυβδωσώνων κατασκευών των αγωγών μεταφοράς φυσικού αερίου καλύπτεται από το διεθνές πρότυπο EN ISO 3183: Petroleum and natural gas industries - Steel pipe for pipeline transportation systems, το οποίο αντικατέστησε το ευρωπαϊκό πρότυπο EN 10208-2: Steel pipes for pipelines for combustible fluids. Technical delivery conditions Pipes of requirement class B, αφού το EN ISO 3183 προσαρμόστηκε στις ευρωπαϊκές απαιτήσεις. Αντίστοιχα αναφέρεται ότι η κατασκευή, τοποθέτηση, η δοκιμή, η θέση σε λειτουργία κ.λ.π. αγωγών μεταφοράς φυσικού αερίου καλύπτεται από το ευρωπαϊκό πρότυπο EN 1594 καθώς και από άλλα πρότυπα της Ευρωπαϊκής Τεχνικής Επιτροπής Τυποποίησης CEN/TC 234 Gas infrastructure.

2.2.4 Εκτίμηση ποιότητας των τεχνικών κανονισμών και προτύπων

Τα ισχύοντα πρότυπα για τους αγωγούς μεταφοράς φυσικού αερίου θεωρούνται ότι βρίσκονται σε πλήρη ωριμότητα ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής κατασκευή των αγωγών, όσο μεγάλη και αν είναι η πίεση λειτουργίας και η διάμετρος του αγωγού, υπό οποιοδήποτε λοιπές εξωτερικές συνθήκες. Επιπρόσθετα, τονίζεται ότι η προτεινόμενη οδευση, αν και αυτή τη στιγμή είναι από συζήτηση η αρχική σχεδιαζόμενη οδευση από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, ακολουθεί σε μεγάλο βαθμό τον υφιστάμενο εθνικό αγωγό φυσικού αερίου τον οποίον λειτουργεί η ΔΕΣΦΑ. Κατά συνέπεια ακολουθείται η Αρχή Ομαδοποίησης με τις υφιστάμενες υποδομές, που αποτελεί τη βέλτιστη πρακτική για τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον, στην κοινωνία και στην πολιτιστική κληρονομιά.

Κατά συνέπεια, και στη βάση της συνοπτικής επισκόπησης των τεχνικών χαρακτηριστικών του έργου (κανονισμοί, πρότυπα), πρόκειται για ένα άρτια σχεδιαζόμενο τεχνολογικό έργο (τεχνολογικό κριτήριο). Συγκρίνοντας τις τεχνικές παραμέτρους του σχεδιασμού του ΤΑΡ με τα στατιστικά στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Περιστατικών Αγωγών Φυσικού Αερίου (ΕΕΠΑ-ΦΑ) προκύπτει ότι η συχνότητα αστοχίας ενός αγωγού με παρόμοια χαρακτηριστικά, όπως

αυτό του ΤΑΡ είναι μηδενική. Μηδενική είναι επίσης η πιθανότητα εκρήξεων, διαρροών και επιπτώσεων στους ανθρώπους, θέμα που αναδεικνύεται πρωτίστως ως κοινωνικός προβληματισμός υγείας και ασφάλειας.

3 Περιβαλλοντικό κριτήριο

3.1 Τεχνικά χαρακτηριστικά

Ο ΤΑΡ θα οδεύει υπόγειος (θαμμένος). Η ελάχιστη κάλυψη του αγωγού είναι 1 m σε κανονικά τμήματα, η οποία μπορεί να αυξηθεί, αν κριθεί απαραίτητο, προκειμένου να εξασφαλισθεί μεγαλύτερη προστασία. Προβλέπεται ζώνη απαγόρευσης επέκτασης των οικισμών σε απόσταση 200 m από τον αγωγό. Προβλέπονται σταθμοί συμπίεσης στο Νομό Έβρου και στο Νομό Σερρών. Η ονομαστική ισχύς του σταθμού συμπίεσης στο νομό Σερρών προβλέπεται να είναι 100 MW και θα παράγει 950 m³/h καυσαέριο με περιεκτικότητα 50 mg/m³ NO_x.

3.2 Επιδράσεις στο περιβάλλον

3.2.1 Γενικά

Η υπόγεια οδευση του ΤΑΡ δημιουργεί προβλήματα στο περιβάλλον μόνον κατά τη φάση της κατασκευής, η οποία θα γίνει σύμφωνα με εγκεκριμένη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Κατά τη φάση της λειτουργίας θα υφίσταται όχληση από τη λειτουργία του σταθμού συμπίεσης στη γύρω περιοχή. Η όχληση αφορά κυρίως:

- ατμοσφαιρικούς ρύπους
- παραγόμενο θόρυβο.

3.2.2 Ατμοσφαιρικοί ρύποι

Κατά τη φάση της λειτουργίας του σταθμού συμπίεσης στο νομό Σερρών ισχύος 100 MW θα παράγονται, όπως προαναφέρθηκε, από τους 4 αεριοστρόβιλους 950 m³/h με περιεκτικότητα 50 mg/m³ NO_x. Η εγκεκριμένη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων καταλήγει ότι οι συγκεντρώσεις των εκπομπών NO_x και CO ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις τις 2010/75/ΕΕ για τους αεριοστρόβιλους.

Προβάλλονται ενστάσεις από κατοίκους ότι προβλήματα με θερμοκρασιακές αναστροφές θα παγιδεύουν ρύπους. Όμως οι ενστάσεις δεν βασίζονται σε κάποιους υπολογισμούς. Αν πράγματι έχουν βάση οι ενστάσεις, το πρόβλημα μπορεί να αντιμετωπισθεί με αύξηση του ύψους των καπνοδόχων.

3.2.3 Θόρυβος

Με βάση τα στοιχεία της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων το επίπεδο του παραγόμενου θορύβου θα είναι 60 dB(A) στην περιφέρεια του σταθμού.

Τα 60 dB(A) καλύπτουν τις απαιτήσεις του ΠΔ 1180/81 (ΦΕΚ 293/Α/6-10-81). Απόσταση του σταθμού συμπίεσης περίπου 2 km από οικισμούς, κρίνεται ότι δημιουργεί ανεκτό επίπεδο παραγόμενου θορύβου για τους μόνιμους κατοίκους των οικισμών, αλλά και τους εργαζόμενους αγρότες στην περιοχή γύρω από το σταθμό.

3.2.4 Εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Οι πιθανές περιβαλλοντικές επιπτώσεις/οχλήσεις κατά τη λειτουργία του έργου (περιβαλλοντικό κριτήριο) δεν αναμένονται να είναι σημαντικές για την ευρύτερη περιοχή από την οποία θα οδεύσει ο ΤΑΡ και σε κάθε περίπτωση δεν

αντισταθμίζουν σε κανένα βαθμό την ισχύ του γεωστρατηγικού, του οικονομικού και του τεχνολογικού κριτηρίου. Θέματα που έχουν τεθεί από διάφορους φορείς όπως πιθανή απώλεια μέσω διαβίωσης και βιοπορισμού, ιδιαιτέρως αγροτικής παραγωγής, αποζημιώσεις και υποτίμηση γης, αποκατάσταση τοπίου, προβλήματα στην άρδευση κτλ, δεν αναμένεται κατά την άποψή μας να δημιουργήσουν ουσιαστικά προβλήματα στην περιοχή από την οποία θα οδεύσει τελικά ο ΤΑΡ στην Κεντρική Μακεδονία. Σε κάθε περίπτωση καλό θα είναι, εφόσον αυτό είναι εφικτό, να ελαχιστοποιηθεί η διέλευση του αγωγού μέσα από εκτάσεις υψηλής παραγωγικότητας, κυρίως για την επίτευξη της μέγιστης δυνατής συναίνεσης με την τοπική κοινωνία.

4. Βασικό συμπέρασμα

Ο αγωγός φυσικού αερίου ΤΑΡ αποτελεί ένα ενεργειακό έργο με πολύ σημαντική γεωστρατηγική σημασία για τη χώρα μας, αλλά και τη Νότια Ευρώπη γενικότερα. Όπως προαναφέρθηκε, ο αγωγός θα προμηθεύει με φυσικό αέριο ολόκληρη την αγορά της Κεντρικής Ευρώπης. Η Ελλάδα, έως σήμερα δεν διαθέτει ενεργειακό κόμβο διακίνησης φυσικού αερίου. Η κατασκευή του ΤΑΡ αποτελεί ένα έργο που θα ενισχύσει την ενεργειακή ανεξάρτηση της χώρας από μονοπωλιακές καταστάσεις και θα δημιουργήσει έναν εθνικό ενεργειακό κόμβο διακίνησης φυσικού αερίου, κατ'επέκταση θα έχει πολλαπλασιαστικά οφέλη για την «ενεργειακά απομονωμένη» χώρα μας. Το ΤΕΕ/ΤΚΜ επιδιώκοντας μια συνοπτική ποιοτική αξιολόγηση τύπου πολυκριτηριακής ανάλυσης στο παρόν πόρισμα, λαμβάνοντας υπόψη και τα ως σήμερα δεδομένα, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το έργο είναι αναγκαίο να προχωρήσει τάχιιστα.

Η συζήτηση για την όποια βιώσιμη ή/και βέλτιστη χάρση, απαιτείται να λαμβάνει χώρα τόσο για τη μεγιστοποίηση της κοινωνικής συναίνεσης, όσο και την ανάδειξη πιθανών σημαντικών ζητημάτων σε τοπικές κοινωνίες. Ωστόσο αυτό απαιτείται να γίνει με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και να μην αποτελεί δικαιολογία για καθυστερήσεις που μπορούν να αποβούν επιβαρυντικές στην ομαλή κατασκευή και λειτουργία του έργου, κάτι που δεν ευνοεί τα γεωστρατηγικά συμφέροντα της χώρας μας. Το ΤΕΕ/ΤΚΜ θεωρεί ότι πρόκειται για ένα έργο μεγάλης εθνικής σημασίας καθώς με την κατασκευή του ΤΑΡ η Ελλάδα απόκτησε για πρώτη φορά γεωστρατηγικό ρόλο στα ενεργειακά δρώμενα της ευρύτερης περιοχής. Για το λόγο αυτό είναι ανάγκη τέτοια έργα να μην καθυστερούν αδικαιολόγητα. Επιπρόσθετα, την περίοδο της οικονομικής κρίσης που διανύει η χώρα μας, η δημιουργία του ΤΑΡ (άμεση ξένη επένδυση 1,5 δις ευρώ) αυξάνει τον επενδυτικό εμπιστοσύνη και βελτιώνει το επενδυτικό κλίμα απέναντι στην Ελλάδα με πιθανότητα προσέλκυσης και νέων επενδύσεων.

Οι πιθανές περιβαλλοντικές επιπτώσεις/οχλήσεις κατά τη λειτουργία του έργου (περιβαλλοντικό κριτήριο) δεν αναμένονται να είναι σημαντικές για την ευρύτερη περιοχή από την οποία θα οδεύσει ο ΤΑΡ και σε κάθε περίπτωση δεν αντισταθμίζουν σε κανένα βαθμό την ισχύ του γεωστρατηγικού, του οικονομικού και του τεχνολογικού κριτηρίου. ■