



μα έχει σήμερα στη διεθνή αγορά ένα πτυχίο του ελληνικού Πολυτεχνείου;

Χάρης στην έντονη παρουσία πολλών συναδέλφων στο διεθνές ακαδημαϊκό στερέωμα, τόσο στη διδασκαλία, όσο και στην έρευνα, η Πολυτεχνική Σχολή έχει πολύ καλό όνομα στο εξωτερικό. Προ διετίας έγινε δεκτή, μετά από αξιολόγηση, στην ομάδα TIME που περιλαμβάνει 50 από τα πιο αξιόλογα Πολυτεχνεία της Ευρώπης. Ομάδες ερευνητών και φοιτητών της Σχολής διακρίνονται στο διεθνή ανταγωνισμό αποσπώντας σημαντικά βραβεία. Διάφορα εργαστήρια της Σχολής πρωτοστατούν σε διεθνή δίκτυα αριστείας δείχνοντας ότι παρά την έλλειψη υποδομών η Σχολή μας αποτελεί για τη χώρα μας ένα από τα πιο αποτελεσματικά οχήματα προώθησης της τεχνολογικής ανάπτυξης στην κοινωνία της γνώσης. Ως συνέπεια όλων αυτών, οι απόφοιτοί μας γίνονται εύκολα δεκτοί για μεταπτυχιακές σπουδές στο εξωτερικό και δεν είναι λίγα τα παραδείγματα πτυχιούχων της Σχολής που διαπρέπουν ως μηχανικοί σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες και στη Β. Αμερική.

■ Κάποια από τα εργαστήρια της Σχολής έχουν να παρουσιάσουν πραγματικά αξιόλογο έργο. Πόσα από αυτά χρηματοδοτούνται σήμερα από την ΕΕ (και πόσα έχουν χρηματοδοτηθεί τα προηγούμενα χρόνια, αν υπάρχουν διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία); «Τρέχει» σήμερα στο πανεπιστήμιο κάποιο πρότυπο πρόγραμμα;

Η Πολυτεχνική Σχολή είναι υπερήφανη για τις επιδόσεις της στη χρηματοδοτούμενη έρευνα, με τρία από τα τμήματά της να βρίσκονται, σε ό,τι αφορά το ύψος χρηματοδότησης από εθνικούς και διεθνείς φορείς, μεταξύ των τεσσάρων πρώτων στο σύνολο των 43 τμημάτων του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης. Χωρίς να θέλω να μπω σε λεπτομέρειες σχετικά με τις επιμέρους επιδόσεις μεμονωμένων εργαστηρίων, θέλω να σημειώσω ότι η αριστεία στην έρευνα αποτελεί εκέγγυο και για υψηλό επίπεδο στην παρεχόμενη εκπαίδευση: Στα ερευνητικά προγράμματα συμμετέχουν, εκτός του ερευνητικού προσωπικού, και μεταπτυχιακοί φοιτητές, που έχουν έτσι την ευκαιρία να αντλήσουν στοιχεία, π.χ. για την εκπόνηση της διατριβής τους. Θεωρώντας την

ερευνητική δραστηριότητα θέμα καθοριστικής σημασίας για το μέλλον της Πολυτεχνικής Σχολής, συγκρότησα ως νέο όργανο το Συμβούλιο Έρευνας της Σχολής που έχει επιφορτιστεί την υποστήριξη, ενίσχυση και προβολή των ερευνητικών της δράσεων, αλλά και τη διατύπωση της ερευνητικής στρατηγικής της Σχολής.

■ Τα τελευταία χρόνια, ο αριθμός των γυναικών μηχανικών αυξάνεται, αλλά η άνοδος αυτή δεν δείχνει μέχρι στιγμής να έχει αντίκτυπο στη διάρθρωση της αγοράς εργασίας. Πώς σχολιάζετε αυτή την τάση;

Είναι αλήθεια ότι μέχρι σήμερα η πανεπιστημιακή εκπαίδευση, ιδιαίτερα σε πολυτεχνικά ιδρύματα, δεν παρέχει όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για τη βελτίωση της θέσης των γυναικών στην κοινωνία, στην αγορά εργασίας, καθώς επίσης και στα όργανα λήψης αποφάσεων. Για το λόγο αυτό, συγκρότησα ήδη Ομάδα Εργασίας για Θέματα Σπουδών Φύλου και Ισότητας, που θα διερευνήσει την ανάπτυξη των θεμάτων αυτών στην Πολυτεχνική Σχολή.

■ Τις τελευταίες εβδομάδες γινόμαστε μάρτυρες σημαντικών κινητοποιήσεων στο χώρο της παιδείας. Ποια είναι η άποψή σας για το θέμα;

Η παιδεία είναι ένας νευραλγικός και ιδιαίτερα ευαίσθητος τομέας που δεν επιδέχεται αυτοσχεδιασμούς και αυταρχισμούς. Δυστυχώς στη χώρα μας δεν έχει ακόμα ωριμάσει η άποψη ότι η εκπαιδευτική πολιτική θα πρέπει να είναι υπερκομματική και μακρόπνοη, ενώ ως ιδιαίτερα λυπηρό θεωρώ το γεγονός ότι παραμένουμε ουραγοί σε ό,τι αφορά τη δημόσια χρηματοδότηση της παιδείας. Ειδικά στο χώρο της ανώτατης εκπαίδευσης, η εμπειρία των τελευταίων μηνών αποδεικνύει ότι μόνο μέσα από διαδικασίες ουσιαστικού διαλόγου και συναίνεσης θα μπορέσουμε να βελτιώσουμε το νομικό πλαίσιο λειτουργίας του δημοσίου πανεπιστημίου στη χώρα μας, με βασική απαίτηση την κατοχύρωση της ακαδημαϊκής, διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας των Α.Ε.Ι.

■ Και για να «μπούμε» λίγο στα της Θεσσαλονίκης, που τόσο αγαπάμε και τόσο μας «πο-

νάει». Από τη σκοπιά του μηχανικού και ειδικά των τηλεγραφικών, ποια πιστεύετε ότι είναι τα σημαντικότερα προβλήματα για την πόλη και ποιες λύσεις προτείνετε;

Η Θεσσαλονίκη πάσχει από την έλλειψη υποδομών που στις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις θεωρούνται αυτονόητες. Μέγιστο πρόβλημα είναι το κυκλοφοριακό που συνδέεται στενά με το ανεπίτρεπτο επίπεδο αστικών συγκοινωνιών. Κύρια αιτία για την απαράδεκτη σημερινή κατάσταση είναι η αδυναμία μακρόπνοου προγραμματισμού που σε μεγάλο βαθμό οφείλεται στην ασυνεννοησία των αρμοδίων φορέων. Ως χαρακτηριστικό παράδειγμα θα ήθελα να αναφέρω την κατασκευή της υποθαλάσσιας αρτηρίας, έργο που μετά από πολυετείς καθυστερήσεις και ακόμα μακρύτερες συζητήσεις δεν θα εκπλαγώ αν τελικά ματαιωθεί. Φυσικά, απαράδεκτη είναι και η κατάσταση σε ό,τι αφορά το χωροταξικό σχεδιασμό και την τήρηση πολεοδομικών διατάξεων, αλλά εδώ θεωρώ ότι μέγιστη ευθύνη έχει ο ίδιος ο πολίτης, που σε πολλές περιπτώσεις δεν διστάζει να εξαπατήσει το κράτος, χωρίς να καταλαβαίνει ότι με τον τρόπο αυτό ζημιώνει τον ίδιο του τον εαυτό. Λύση σε αυτό το αδιέξοδο δεν θα μπορέσει να υπάρξει αν δεν περάσουμε σε μια μητροπολιτική διακυβέρνηση της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης που θα έχει τη βούληση, αλλά και θα είναι σε θέση να εκσυγχρονίσει τις υποδομές στη βάση ενός ολοκληρωμένου μακροπρόθεσμου σχεδιασμού.

■ Ζήσαμε πρόσφατα την πυρκαγιά των Ταγαράδων. Ως πολίτης και ως επιστήμονας, τι πιστεύετε ότι πρέπει να γίνει στο «μέτωπο» των χωματερών;

Ο τρόπος με τον οποίο διαχειριζόμαστε τα στερεά απόβλητα αποτελεί όνειδος για την ελληνική κοινωνία στο σύνολό της. Είναι ανεπίτρεπτο να λειτουργούν σε όλη την επικράτεια χωματερές που εγκυμονούν σοβαρότατους κινδύνους για τον άνθρωπο και το περιβάλλον. Η πρόσφατη οικολογική καταστροφή στους Ταγαράδες σηματοδότησε, ελπίζω, την ανάγκη άμεσων ενεργειών για μια αποτελεσματικότερη προστασία του περιβάλλοντος.