

ΚΥΠΡΟΣ:
Οι γυναίκες
δεν
διεκδικούν
το ρόλο
που τους
ανήκει...
**ΕΙΔΙΚΟ
ΕΝΘΕΤΟ**

Συμπράξεις δημοσίου -
ιδιωτικού τομέα

Σελ. 3

«**Π**άνω από τις τσέπες μας
είναι ο τόπος...»

Σελ. 6

Οχι σε «πράσινη ανάπτυξη»
με το κλειδί στο χέρι

Σελ. 7

Ανταγωνιστικότητα
και Τεχνολογία

Σελ. 9

Ενεργειακός κόμβος
η Ελλάδα...

Σελ. 11

Με ηγετικό ρόλο
στην ασφαλιστική αγορά

Σελ. 12

Ανακύκλωση απορριμάτων
και ενέργεια

Σελ. 14

**Η «πράσινη ανά-
πτυξη» μπορεί να
είναι απάντηση και
μέσα στην πρωτο-
φανή κρίση της ελ-
ληνικής οικονομίας.**

**Με συμ-
πράξεις
δημόσιου
και ιδιωτι-
κού τομέα
(ΣΔΙΤ),
επενδύ-
σεις και
με ρήτρα
απασχόλη-
σης.**

editorial

ΑΕΙΦΩΡΟΣ
Α Ν Α Π Τ Υ Ξ Η

Τριμηνιαίο περιοδικό - Τεύχος 41
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ - ΜΑΡΤΙΟΣ 2010

Τιμή τεύχους 0,01 €

Εκδοση:

Επιστημονική Εταιρία Ανάπτυξης
της Περιφέρειας

Λ. Αλεξάνδρας 62 - 11473 Αθήνα

Τηλ: 210 8254308 - 210 8250947

210 8250268, Fax: 210 8250391

E-mail: epistyp@otenet.gr

www.aeiforos-anartyxi.gr

Εκδότης - Διευθυντής:

Γ.Π. Νέζης

Σύμβουλος Σύνταξης:

Μ. Κουρμπέλα

Νομικός Σύμβουλος

Αντιγόνη Κίτσια

antikis@otenet.gr

Συνεργασίες:

Α. Χαραλάμπους

Δημ. Κλης

Τυπογραφική Παραγωγή:

ΤΥΠΟΣ ΗΕΛΛΑΣ

Μάνης 10 - 19002

ΤΗΛ.: 210 6041807/10, Fax: 210 6041811

e-mail: typhellas@otenet.gr

ΔΙΕΞΟΔΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

Συμπράξεις δημοσίου - ιδιωτικού τομέα

Σύντομα κυκλοφορεί σε συνεργασία με την Οικονομική Επιτροπή του ΟΗΕ (Γενεύη) ειδικός οδηγός για τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ).

Το άρθρο που ακολουθεί αποτελεί προδημοσίευση του Ειδικού Κεφαλαίου για την «πράσινη ανάπτυξη».

Ειδικότερα επισημαίνεται:

Τα έργα των ΣΔΙΤ πρέπει να συμβάλλουν στην αειφόρο ανάπτυξη και την προστασία του περιβάλλοντος, ως βασική προτεραιότητα. Αυτό πρέπει να επιτυγχάνεται με την εξισορρόπηση των τρεχουσών αναγκών του κοινού και την ευθύνη απέναντι των επερχομένων γενεών.

Η υπευθυνότητα των έργων ΣΔΙΤ συχνά ανήκει περισσότερο στα υπουργεία οικονομίας, οικονομικών και μεταφορών παρά στα υπουργεία περιβάλλοντος. Τα υπουργεία αυτά τείνουν να μην έχουν πλήρη ενημέρωση για τα περιβαλλοντικά θέματα, ενώ τα υπουργεία περιβάλλοντος συχνά δεν έχουν αντίληψη της οικονομικής και επιχειρηματικής βάσης των έργων ΣΔΙΤ.

Αρχή 7 – Η διαδικασία ΣΔΙΤ πρέπει να ενσωματώνει τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης στα έργα ΣΔΙΤ, απεικονίζοντας περιβαλλοντικές απόψεις στους στόχους του έργου, καθιερώνοντας προδιαγραφές και κατακυρώνοντας έργα σε εκείνους τους υποψηφίους που εκπληρώνουν τέλεια τα πράσινα κριτήρια.

Η πράσινη περίπτωση και η ιδιωτική χρη-

ματοδότηση στις ΣΔΙΤ δεν αποκλείουν η μία την άλλη...

Η παρεμβολή περιβαλλοντικών απόψεων στα έργα όχι μόνο επικουρεί τους περιβαλλοντικούς σκοπούς, αλλά και μειώνει το κόστος του έργου για τους ιδιώτες συμβαλλόμενους. Επί παραδείγματι, ενώ η απαίτηση τα υλικά, όπως η ξυλεία, να προέρχονται από νόμιμες και αειφόρες ελεγχόμενες πηγές αποτελεί καθ' εαυτή ένα καλό σκοπό, ένα αποτελεσματικό σύστημα θέρμανσης για ένα κτίριο γραφείων μπορεί και να μειώσει τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και την κατανάλωση ενέργειας και να απολήξει σε χαμηλότερο συνολικό κόστος για τον ανάδοχο.

...Καθώς οι ΣΔΙΤ παρέχουν κίνητρα για την παροχή δημοσίων υπηρεσιών με τρόπο περισσότερο ευαίσθητο περιβαλλοντικά...

Οι ιδιωτικές εταιρίες έχουν κίνητρο να προβληματίζονται αναφορικά με το ποιά χαρακτηριστικά σχεδίασης και υλικά κατασκευής θα δημιουργήσουν τα βέλτιστα συνολικά κόστη καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Αυτό μπορεί να σημαίνει ότι ο ανάδοχος επιλέγει να επενδύσει σε

χαρακτηριστικά σχεδίασης που έχουν μεγαλύτερο κόστος, όταν αυτά θα ισοφαρίζονται από χαμηλότερες δαπάνες συντήρησης και λειτουργίας κατά τη διάρκεια της επιχειρησιακής ζωής της σύμβασης και πέραν αυτής.

...Και οι περιβαλλοντικά φιλικές τεχνολογίες δεν είναι δαπανηρότερες...

Υπάρχει πρόβλημα με την αντίληψη ότι οι περιβαλλοντικές τεχνολογίες είναι πολυτέλειες που δεν μπορούν να τις 'σπκώσουν' τα κράτη. Όμως, τα έργα ΣΔΙΤ κατέδειξαν ότι οι επενδύσεις για την πραγμάτωση περιβαλλοντικών βελτιώσεων μπορεί να επιφέρουν μείωση των δαπανών λειτουργίας, να μειώσουν τη σπατάλη και να έχουν υγειονομικά και κοινωνικά οφέλη, όπως π.χ. καλύτερες συνθήκες εργασίας.

...Κάνοντας έτσι τον ιδιωτικό τομέα συχνά επιδεκτικό στην υιοθέτηση πράσινων κριτηρίων...

Οι επενδυτές σε ΣΔΙΤ έχουν το οικονομικό κίνητρο που περιγράφεται παραπάνω να λαμβάνουν υπόψη περιβαλλοντικές απόψεις, γιατί η αποτελεσματική χρήση των πόρων και ο

Η ενδυνάμωση και περαιτέρω προαγωγή της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης και της καθολικής επιχειρηματικής κοινωνικής και περιβαλλοντικής υπευθυνότητας θα διευκολύνει την συνεπή ένταξη αειφορίας στα ΣΔΙΤ.



Το θέμα

περιορισμός της σπατάλης στη σχεδίαση και κατασκευή σημαίνει χαμηλό συνολικό κόστος κατά τη διάρκεια ζωής του έργου και συνεπώς υψηλότερα περιθώρια. Ο ιδιωτικός τομέας, επιπρόσθετα, μπορεί να αποτελεί έναν ένθερμο εταίρο στην προώθηση πραγματικών και ενσωματωμένων αρχών αειφορίας στα προγράμματα ΣΔΙΤ που βασίζονται στη θεμελιώδη εσωτερική πολιτική μιας εταιρίας. Η εταιρική κοινωνική ευθύνη και οι στρατηγικές αειφόρου ανάπτυξης όλο και περισσότερο ενσωματώνονται στη λειτουργία της εταιρίας. Πολλές εταιρίες πράγματι οικειοθελώς εντάσσουν κριτήρια αειφορίας στις προσφορές τους για έργα και τα σχέδιά τους.

...Και αυτό αποκτά ιδιαίτερη σπουδαιότητα γιατί η παράλειψη ενέργειας μπορεί να κοστίζει ακριβά.

Η παράλειψη πράσινων παραμέτρων κατά την ανάπτυξη ενός προγράμματος ΣΔΙΤ, σημαίνει ότι μπορεί να χαθεί μια μοναδική ευκαιρία μείωσης του κόστους καθ' όλη τη διάρκεια του προγράμματος, μια και η σύμβαση μπορεί να λειτουργεί επί 25 έως 30 χρόνια και ενδεχόμενα και περισσότερο, ανάλογα με την διάρκεια ζωής των περιουσιακών στοιχείων.

Ο Ρόλος της Κυβέρνησης

Οι κυβερνήσεις πρέπει να δείχνουν ιδιαίτερη επιμέλεια στην προαγωγή πράσινων κριτηρίων στις ΣΔΙΤ...

Πριν από την απόφαση για την ανάληψη ενός έργου ή προγράμματος, οι δημόσιες αρχές πρέπει να αξιολογούν και να λαμβάνουν υπόψη τους περιβαλλοντικούς παράγοντες και εκείνους της υγείας. Σε ορισμένες περιπτώσεις, σε επίπεδο έργου, αναλαμβάνουν Εκτιμήσεις των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΕΠΕ) ως τμήμα της κατάρτισης των σχεδίων, προγραμμάτων, πολιτικών και νομοθεσίας που πιθανολογείται ότι έχουν σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Μπορεί επίσης να αναλαμβάνουν Στρατηγικές Αξιολογήσεις Περιβάλλοντος (SEA) για τους ίδιους επίσης σκοπούς.

Οι κυβερνήσεις, ως συμβαλλόμενη αρχή, φέρουν το βάρος για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης των ΣΔΙΤ με τα πράσινα κριτήρια. Αυτές πρέπει να καθορίζουν σαφείς σκοπούς και προδιαγραφές στις συμβάσεις. Πρέπει να προσδιορίζουν μερικούς περιβαλλοντικούς παράγοντες σαν βασικούς δείκτες απόδοσης, όπως επίσης περιβαλλοντικούς κινδύνους καθώς και το ποιός θα πρέπει να τους διαχειριστεί.

...Εξασφαλίζοντας την εναρμόνιση των εθνικών περιβαλλοντικών πολιτικών με τους στόχους του έργου...

Οι δημόσιες αρχές όλο και περισσότερο εξετάζονται από υπουργούς περιβάλλοντος, συνενδιαφερόμενους, μη κυβερνητικές οργανώσεις και το κοινό για να διαπιστωθεί αν οι πολιτικές τους είναι σε αρμονία με τα περιβαλλοντικά πρότυπα. Οι κρατικές υπηρεσίες που εμπλέκονται στις ΣΔΙΤ θα πρέπει συνεπώς να βαθμολογούν τη στρατηγική τους με βάση την περιβαλλοντική πολιτική της κυβέρνησης τους. Αυτό συμπεριλαμβάνει και τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις περιβαλλοντικές απόψεις στις προμήθειες. Βλέπε Ερμηνευτική Γλωσσολογία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις Πράσινες Προμήθειες (2001).



Τα έργα μερικές φορές αναλαμβάνονται με τον ρητό στόχο να επιτύχουν περιβαλλοντικούς σκοπούς. Στον Καναδά, π.χ., το Εργοστάσιο Landfill Συμπαράγωγής του Βανκούβερ, κατασκευασμένο ως ΣΔΙΤ, σχεδιάστηκε ώστε να μειώνει τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα σε αρμονία με την εκ μέρους της Κυβέρνησης του Καναδά υποστήριξη της εφαρμογής της Συμφωνίας του Κυότο.

...Και φέρνοντας περιβαλλοντικούς 'πρωταθλητές' και συμβούλους στη διαδικασία...

Πρέπει να ζητείται η άποψη συμβούλων ανάπτυξης για την υποβοήθηση των συμβαλλόμενων αρχών να συμπεριλαμβάνουν με συνέπεια στις ΣΔΙΤ απόψεις αειφορίας. Είναι απαραίτητο να ερμηνεύεται με συνέπεια η αρχή της αξίας σε σχέση με το δαπανώμενο χρήμα, με αφετηρία την κοστολόγηση της όλης ζωής του έργου και όχι με τη λογική

'κερδίζει η φτηνότερη προσφορά'. Αυτό θα επικουρείται από έμπειρους συμβούλους αειφορίας, σύμφωνα με τις εθνικές και διεθνείς νομικές υποχρεώσεις.

...Ενώ ενσωματώνονται υγιείς πρακτικοί περιβαλλοντικοί στόχοι στο έργο...

Κατά τη μελέτη έργων ΣΔΙΤ, το κράτος πρέπει να ερευνά αν περισσότερο φιλικές προς το περιβάλλον μέθοδοι δεν θα μπορούσαν να επιτύχουν τα ίδια αποτελέσματα. Για παράδειγμα, τόποι εργασίας, που εντοπίζονται από δορυφόρους και χρησιμοποιούνται από εναλλασσόμενους σ' αυτούς υπαλλήλους, και η πλεονεξία μπορεί να είναι οικονομικότερα, περιβαλλοντικά προτιμώμενα και κοινωνικά επωφελή υποκατάστατα των μεγάλων γραφείων σε μια προνομιακή θέση στο κέντρο της πόλης. Ακόμα, η διερεύνηση των ευκαιριών για περιορισμό αχρησιμοποίητου χώρου και μεγιστοποίηση της χρήσης βιομηχανικών περιοχών γύρω από τους δημόσιους χώρους θα μπορούσε να είναι μια λύση για ορισμένα έργα. Όταν σχεδιάζεται οικοδόμηση νέων κυρίων ή μετατοπίσεις, πρέπει να δίνεται προτεραιότητα σε θέσεις που εξυπηρετούνται ήδη καλά από τις δημόσιες συγκοινωνίες για τη μείωση των εκπαισόμενων καυσαερίων των αυτοκινήτων.

...Και στα συμβόλαια...

Τα κράτη μπορεί να εντάσσουν στις συμβάσεις περιβαλλοντικά προτιμώμενα προϊόντα, όπως χημικά που δεν εξαντλούν το όζον, επιλέγοντας ήπια υλικά συντήρησης με χαμηλή ενσωματωμένη ενέργεια και κατασκευασμένα από ανακυκλωμένα υλικά, όταν είναι δυνατόν. Πρέπει ακόμη να καθορίζουν το είδος των οικοδομών, όπως 'τα βιοκλιματικά σπίτια', που μπορεί να σχεδιάζονται από την αρχή για αποσυρμαολογηση και ανακύκλωση. Μπορεί ακόμη να ευνοούν τη χρήση οικοδομημένων αντί ανοικοδομημένων θέσεων που ελαχιστοποιούν την εξάρτηση από το αυτοκίνητο.

...Όταν επιλέγονται ανάδοχοι...

Η συμβαλλόμενη αρχή πρέπει να στέλνει ένα καθαρό μήνυμα στον ιδιωτικό τομέα ότι η αειφορία θα ανταμειφθεί στην αξιολόγηση των προσφορών και την κατακύρωση του συμβολαίου. Οι επιλεγόμενες προσφορές πρέπει να δείχνουν ότι αντιλαμβάνονται τις ανάγκες της τοποθεσίας και έχουν την ικανότητα να δημιουργούν κατάλληλες λύσεις, οι οποίες ανταποκρίνονται σε περιβαλλοντικές απαιτήσεις για προστασία των φυσικών πόρων, ελαχιστοποίηση των αποβλήτων και μείωση της ρύπανσης, τόσο κατά την κατασκευή, όσο και κατά τη ζωή του έργου. Η τελική αξιολόγηση των προσφορών δεν πρέπει να βασίζεται μόνο στην τιμή. Το αίτημα του δημόσιου τομέα να επιτύχει προσιθέμενη αξία υπέρ του φορολογουμένου

υπαγορεύει προοπτική που βλέπει πέρα από την αρχική τιμή, προοπτική με την οποία συνυπολογίζονται το κόστος και η ποιότητα καθ' όλη τη διάρκεια του έργου. Σχέδιο χαμηλού κόστους μπορεί να οδηγήσει σε μεγάλες δαπάνες συντήρησης και λειτουργίας και αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

...Όντας πάντα ιδιαίτερα προσεκτικοί στο τι ορίζεται και τι προσφέρεται από τον διαγωνιζόμενο.

Η ομάδα αξιολόγησης θα χρειαστεί να διασφαλίζει ότι οι αξιώσεις που εγείρονται από τους διαγωνιζομένους έχουν βάση, ικανοποιούν τις προδιαγραφές και να εκτιμά ακόμα αν προσφέρουν περισσότερα από τα αναμενόμενα. Οι απαντήσεις στα ζητήματα αυτά μπορεί να βρεθούν με προσφυγή σε διάφορα κατατοπιστικά έντυπα, όπως ο Πράσινος Κώδικας Απαιτήσεων.

Παράδοση και Πλεονεκτήματα

Το 'πρασίνισμα' των ΣΔΙΤ δεν σταματά με την κατακράτηση της σύμβασης. Οι κρατικές υπηρεσίες χρειάζεται να εργαστούν μαζί με τον ανάδοχο για την εξασφάλιση περιβαλλοντικής απόδοσης καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των έργων.

Απόλυτα αναγκαίος ο αποτελεσματικός μηχανισμός πληρωμής...

Τα ΣΔΙΤ δεν είναι απλές προμήθειες και απαιτούν μια εταιρική σχέση με τον ανάδοχο. Στην προκειμένη περίπτωση απαιτείται να συγκροτείται ένας αποτελεσματικός μηχανισμός πληρωμών για την διασφάλιση της συμμόρφωσης προς τα περιβαλλοντικά κριτήρια. Επιβάλλεται οι περιβαλλοντικοί όροι να μην αντιμετωπίζονται ως πολιτικά ορθή προσθήκη σε ένα συμβόλαιο, που μπορεί να παραμεληθεί αργότερα από έλλειψη κατανόησης της σημασίας τους. Στην προκειμένη περίπτωση, επιβάλλεται να εξασφαλίζεται ότι ο ανάδοχος γνωρίζει τις απαιτήσεις που υπαγορεύουν οι περιβαλλοντικές προδιαγραφές.

...Ιδιαίτερα όταν επιτυγχάνεται με ειδικούς χειρισμούς να οδηγούνται οι εταιρίες να εργαστούν μαζί με τις κυβερνήσεις για το πώς θα βελιωθεί η περιβαλλοντική απόδοση...

Παράλληλα με την διαθεσιμότητα κατάλληλου μηχανισμού πληρωμής, υπάρχουν και άλλες ευκαιρίες για την διερεύνηση πώς αντιμετωπίζονται οι περιβαλλοντικές πλευρές μιας σύμβασης ΣΔΙΤ. Πρέπει να γίνονται αναθεωρήσεις της απόδοσης κατά περιόδους. Είναι ακόμα ενδεχόμενο να χρειάζεται να ενισχυθούν οι περιβαλλοντικοί κανόνες κατά τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης. Στην περίπτωση αυτή είναι σημαντική η συνεργασία της κυβέρνησης με τον ιδιώτη εταίρο για

την προώθηση 'πράσινων' ΣΔΙΤ. Οι εταιρίες συχνά έχουν καλή αντίληψη της περιβαλλοντικής αειφορίας και αυτή είναι καλή ευκαιρία για αμοιβαία μάθηση.

...Αλλά πάντα χρειάζεται η διάδοση των καλύτερων πρακτικών στα Πράσινα ΣΔΙΤ.

Ενώ μερικές εταιρείες ισχυρίζονται ότι η αειφορία είναι ένας ισχυρός παράγων για δουλειές, άλλοι στον

ιδιωτικό τομέα αντιλαμβάνονται ότι αυτή εγκυμονεί μεγάλους κινδύνους. Επιβάλλεται μια πολύ ευρύτερη διάδοση των μελετών περιπτώσεων για την καλύτερη πρακτική, και ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των επαγγελματιών του ιδιωτικού τομέα στις ΣΔΙΤ, για την ενσωμάτωση των αρχών της αειφορίας στους διαγωνισμούς και την λειτουργία των ΣΔΙΤ. Αυτό θα γεφύρωνε το υπάρχον χάσμα αντιλήψεων και θα συνέβαλλε σε μια συνεπέστερη εφαρμογή των κριτηρίων της περιβαλλοντικής αειφορίας στα δημόσια – ιδιωτικά οχήματα σύμπραξης.



Πράσινος Κώδικας Απαιτήσεων

Ο Κώδικας αυτός παρέχει συμβουλές γύρω από περιβαλλοντικές αξιώσεις που προβάλλουν οι συμβαλλόμενοι και οι οποίες δεν αποδεικνύονται, όπως και αξιώσεις για προϊόντα ή περιβαλλοντικά σήματα που δεν έχουν επίσημη αναγνώριση. Μερικά τυπικά παραδείγματα που πρέπει να αποτελούν αντικείμενο προσοχής:

Δεν περιέχει Χ

Όπου τα προϊόντα του τύπου αυτού δεν περιέχουν πλέον Χ ή όταν το Χ απαγορεύεται από το νόμο

Βιοδιασπώμενο

Αν δεν εξηγηθεί, δεν έχει έννοια. Ένα είδος μπορεί να είναι βιοδιασπώμενο σε πέντε μέρες ή μπορεί να πάρει μερικά χρόνια με τις κατάλληλες συνθήκες.

Περιβαλλοντικά φιλικό ή Κατασκευασμένο με φροντίδα για το περιβάλλον

Αν δεν εξηγηθεί, δεν έχει νόημα. Δεν χαρακτηρίζει αναγκαίως το όλο προϊόν ως περιβαλλοντικά προτιμυτέο, αν εφαρμόζεται σε μια μόνο άποψη της παραγωγής.

Ο Πράσινος Κώδικας Απαιτήσεων μπορεί να βρεθεί στο:

<http://www.defra.gov.uk/environment/consumerprod/gcc/index.htm>

ΣΗΜΕΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Για την ενσωμάτωση της αειφόρου ανάπτυξης στις ΣΔΙΤ, μπορεί να υιοθετηθεί μια διττή προσέγγιση. Το πρώτο βήμα είναι η διάδοση των μελετών περιπτώσεων για την καλύτερη πρακτική, σχετικά με την πραγματικότητα της ενσωμάτωσης των αρχών της αειφορίας στους διαγωνισμούς και τη λειτουργία των ΣΔΙΤ, πράγμα που θα γεφύρωνε το υπάρχον χάσμα οικονομικών αντιλήψεων. Το δεύτερο βήμα είναι η βελτίωση του συντονισμού της πολιτικής μεταξύ των υπουργείων οικονομίας και οικονομικών που έχουν αρμοδιότητα για ένα σχετικό έργο ή πρόγραμμα ΣΔΙΤ αφενός, και των περιβαλλοντικών υπουργείων αφετέρου, για τη μεγιστοποίηση της συνεισφοράς των ΣΔΙΤ στην αειφόρο ανάπτυξη.

ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

«Πάνω από τις τσέπες μας είναι ο τόπος...»

Επενδυτικό πρόγραμμα ύψους 1,5 δισ. ευρώ για «πράσινες» επιχειρήσεις και περιβαλλοντικές υποδομές, όπως είναι η δημιουργία 10 περιβαλλοντικών πάρκων σε νησιά, που θα δημιουργήσουν την επόμενη τριετία 12.000 νέες θέσεις εργασίας, ανακοίνωσαν οι υπουργοί Οικονομίας και Περιβάλλοντος κ.κ. Λούκα Κατσέλη και Τίνα Μπιρμπίλη και ο πρόεδρος της Τράπεζας Πειραιώς Μιχάλης Σάλλας.

Είναι χρέος και καθήκον όλων μας να ανοίξουμε τα πανιά μας, να επενδύσουμε, να δημιουργήσουμε νέες θέσεις εργασίας, να πάρουμε τα ρίσκα μας όλοι, κυβέρνηση, κόμματα, επιχειρηματίες, εργαζόμενοι», υπογράμμισε ο κ. Σάλλας, τονίζοντας πως «πάνω από τις τσέπες μας είναι ο τόπος».

Οι επενδύσεις θα πραγματοποιηθούν μέσω της ΕΤΒΑ-ΒΙΠΕ σχήμα στο οποίο συμμετέχει κατά 65% η Τράπεζα Πειραιώς και κατά 35% το δημόσιο. Τα κονδύλια προέρχονται από ίδια κεφάλαια, το ΕΣΠΑ, την ΕΤΕπ. Μάλιστα στόχος είναι να «τρέξουν» και άλλα αντίστοιχα προγράμματα με συνολικές επενδύσεις ύψους 12 δισ. ευρώ (εκ των οποίων τα 8δισ. ευρώ από τραπεζικό δανεισμό) και δημιουργία 40.000 νέων θέσεων εργασίας μέχρι το 2014, ενώ ως το 2022, συνολικά



Η υπουργός Περιβάλλοντος Τ. Μπιρμπίλη, η υπουργός Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας Λ. Κατσέλη και ο Πρόεδρος της Τρ. Πειραιώς Μ. Σάλλας

υπολογίζεται να έχουν επενδυθεί στην «πράσινη» ανάπτυξη περίπου 50δισ. ευρώ.

Το πρόγραμμα της Τράπεζας Πειραιώς είναι έτοιμο να «τρέξει» αμέσως και θα κινηθεί σε 5 βασικούς άξονες ήτοι:

- Επενδύσεις για βιολογικό καθαρισμό ύψους 70 εκατ. ευρώ.
- Βιομηχανικές φωτοβολταϊκές στέγες (350 εκατ. ευρώ)
- Δημιουργία 10 μονάδων ανακύκλωσης και κομποστοποίησης απορριμμάτων (80 εκατ. ευρώ)
- Δημιουργία νέων «πρασινών» βιομηχανικών περιοχών - ΒΙΠΕ (440 εκατ. ευρώ)
- Δημιουργία 10 περιβαλλοντικών πάρκων σε 10 ήδη επιλεγμένα νησιά σε Ιόνιο και Αιγαίο, ύψους 560 εκατ. ευρώ.

Στόχος είναι να επιτευχθεί "η αυτάρκεια των νησιών σε ενέργεια, υδροδότηση, διαχείριση απορριμμάτων και βιολογικές καλλιέργειες.

- «Αν καταφέρουμε μέχρι το 2022 να έχουμε επενδύσει τα 50 δισ. ευρώ, η Ελλάδα θα ανέβει στην 6η θέση παγκοσμίως

σε πράσινες επενδύσεις ως ποσοστό επί του ΑΕΠ» ανέφερε ο κ. Σάλλας και χαρακτήρισε το πρόγραμμα του 1,5δισ. ως «το καλύτερο που έχει ανακοινωθεί την τελευταία 25ετία».

• «Προχωράμε σε μία μεγάλη απόφαση, να αναδιοργανώσουμε τις ΒΙΠΕ σε σύγχρονους και αναβαθμισμένους χώρους βιομηχανικών επενδύσεων» τόνισε η υπουργός Οικονομίας- Ανταγωνιστικότητας - Ναυτιλίας κ. Λούκα Κατσέλη. Όπως είπε μόλις το 1,2% των μεταποιητικών επιχειρήσεων είναι εγκαταστημένες σε ΒΙΠΕ και χαρακτήρισε το πρόγραμμα ως «υπόδειγμα χρηματοδότησης αιεφόρου ανάπτυξης».

• Η κ. Μπιρμπίλη σημείωσε πως το προτεινόμενο νέο αναπτυξιακό πρότυπο βάζει τη χώρα σε μια νέα τροχιά πράσινης ανάπτυξης και διευκρίνισε ότι στις ΒΙΠΕ θα δοθεί προτεραιότητα στη ανακύκλωση, την κομποστοποίηση και στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας ενώ για την ορθή διαχείριση των λυμάτων θα κατασκευαστούν νέες μονάδες βιολογικού καθαρισμού και θα αναβαθμιστούν οι υπάρχουσες.

An 1.5 billion € investment program for "green" businesses and environmental infrastructures, such as the creation of 10 environmental parks in various islands which in the next 10 years will generate 12,000 new jobs was announced by the Ministers of Economy and the Environment Mmes. Louka Katseli and Tina Mpirmpili and the Chairman of the Bank of Piraeus Mr. Mihalis Sallas.

"It is the duty of all of us, the government, the political parties, the businesses and the employees, to open our sails, to invest, to generate new jobs, to take our risks" underlined Mr. Sallas, stressing the fact "above our pockets is the homeland".

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Όχι σε «πράσινη ανάπτυξη» με το κλειδί στο χέρι!

Πράσινη ανάπτυξη με αξιοποίηση της ελληνικής βιομηχανίας υποδεικνύει με παρέμβασή του ο Καθηγητής Δημήτρης Κ. Παπαμαντέλλος επισημαίνοντας κινδύνους και προτείνοντας λύσεις.



Του Δημήτρη Κ. Παπαμαντέλλου

Στην κατεύθυνση αυτή έχουν ρόλο οι Κοινωνικοί φορείς, η Εκπαιδευτική Κοινότητα, τα Επιμελητήρια και η νέα γενιά.

Στο πλαίσιο της πολιτικής της «πράσινης ανάπτυξης» προτείνεται η Ελλάδα αντί να είναι να είναι απλώς εισαγωγέας εξοπλισμού Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) να δημιουργήσει νέους βιομηχανικούς κλάδους παραγωγής εξοπλισμού ΑΠΕ.

Πράσινη ανάπτυξη και ΑΠΕ

Σήμερα δίδεται μία νέα μεγάλη ευκαιρία για τη χώρα τα έργα ΑΠΕ (μεγάλα, μικρά και οικιακά έργα ΑΠΕ, μετατροπείς ρεύματος, συσκευές ελέγχου, χαλύβδινοι στύλοι ανεμογεννητριών, χαλύβδινα περύγια και περύγια σύνθετων υλικών ανεμογεννητριών, γεννήτριες, συμπλέκτες, κιβώτια μετάδοσης κίνησης, φωτοβολταϊκά

συστήματα, αυτοτελή συστήματα ηλεκτροπαραγωγής και αποθήκευσης ενέργειας και πρόβλεψη φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτρικών αυτοκινήτων).

Οι τεχνολογίες αντιρρύπανσης, ο εκσυγχρονισμός των Θερμο Ηλεκτρικών Σταθμών (ΘΗΣ) στερεού καυσίμου, η ανακύκλωση, η ενεργειακή εκμετάλλευση Αστικών Στερεών Αποβλήτων (ΑΣΑ) και ιλύος Μονάδων Βιολογικού Καθαρισμού (ΜΒΚ) μπορούν να αποτελέσουν μοχλό ενδυνάμωσης της εγκάριας βιομηχανικής παραγωγής και των εξαγωγών προϊόντων υψηλής προστιθέμενης αξίας.

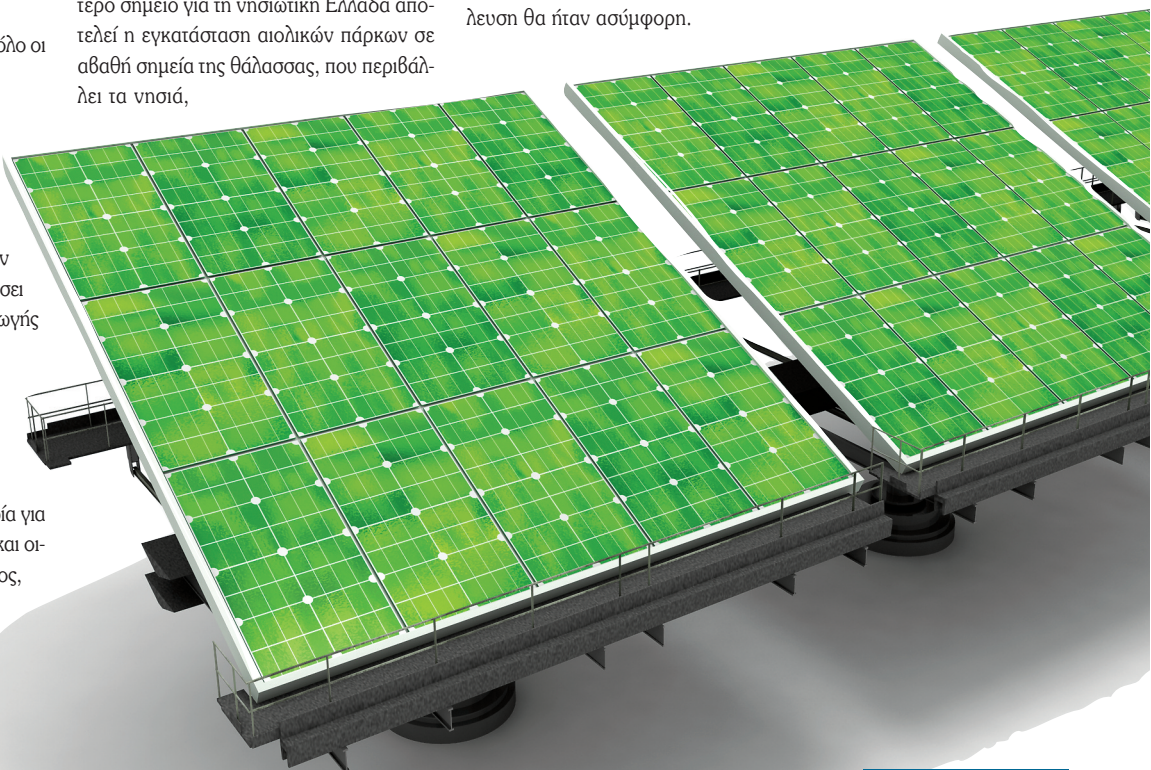
Η χρησιμοποίηση ύδατος ΜΒΚ για αναδασώσεις θα προστατεύσει υδάτινους πόρους και θα συμβάλει στην εθνική προσπάθεια αναδάσωσης, ιδιαίτερα των καμένων εκτάσεων.

Νησιωτική Ελλάδα

Το μέχρι σήμερα αναξιοποίητο γεωθερμικό πεδίο ελληνικών νήσων (Νίσσρος, Μήλος) αξίζει να τύχει προσοχής υπό το πρίσμα των νέων τεχνολογικών εξελίξεων στην τεχνολογία αντιρρύπανσης. Ένα δεύτερο σημείο για τη νησιωτική Ελλάδα αποτελεί η εγκατάσταση αιολικών πάρκων σε αβαθή σημεία της θάλασσας, που περιβάλλει τα νησιά,

προκειμένου να μην υπάρχουν οι γνωστές αντιδράσεις από «επαγγελματίες» περιβαλλοντολόγους. Η νησιωτική Ελλάδα με την μεγάλη ανάπτυξη του Τουρισμού οφείλει να εκμεταλλευτεί ενεργειακά τα παραγόμενα ΑΣΑ και την ιλύ και τα ύδατα ΜΒΚ για πότισμα και λίπασμα αντίστοιχα στις άκρως αναγκαίες αναδασώσεις των νησιών μας.

Ένα παράδειγμα εφαρμογής μπορεί να είναι το βόρειο συγκρότημα Δωδεκανήσου. Ιδιαίτερα, η επαρχία Κω-Νισήρου προσφέρεται για την εφαρμογή των παραπάνω πολιτικών για αιολικά πάρκα στα αβαθή της βόρειας ακτής της Κω, εγκατάσταση WTE στο Γυαλί με συγκέντρωση ΑΣΑ από πλωτά μέσα από τα γύρω νησιά, όπως έχουμε περιγράψει σε άρθρα και ανακοινώσει σε διεθνή συνέδρια. Εναλλακτικά, αντί της νήσου Γυαλί μπορεί να αξιοποιηθεί η Καλόλιμνος, σύμφωνα με την επιθυμία του Δημάρχου Καλύμνου. Θα ήταν παράλειψη να μην αναφέρουμε την εξαιρετικά προηγμένη διαχείριση ΑΣΑ στο Δήμο Λειψών, όπου δυστυχώς λόγω οικονομίας κλίμακος η ενεργειακή εκμετάλλευση θα ήταν ασύμφορη.



Πολιτική



Ελληνοποιήσεις ενεργειακών έργων ΔΕΗ και εξαγωγές τους

Την δεκαετία του '80, κατά την οποία η χώρα χρησιμοποίησε τις επενδύσεις της ΔΕΗ στον ενεργειακό τομέα ως όχημα ανάπτυξης της εγχώριας Βιομηχανίας δημιουργώντας, έτσι, 10.000 νέες θέσεις εργασίας σε αυτήν. Η εγχώρια Βιομηχανία προχώρησε αυτοδύναμα στην κατασκευή του εξοπλισμού ορυχείων, ΘΗΣ και ΥΗΣ (Υδρο Ηλεκτρικοί Σταθμοί) σε ποσοστά 95%, 60% και 50% αντίστοιχα (συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων αντρυπάνων για τους ΘΗΣ) προμηθευόμενη μόνο την τεχνολογία από κατασκευαστικούς οίκους του εξωτερικού (ποσοστό ~3% επί της συνολικής επένδυσης του εκάστοτε έργου) και απορρίπτοντας την πολιτική των αναθέσεων ενεργειακών επενδύσεων με το κλειδί στο χέρι, την οποία έχει πληρώσει πανάκριβα ο ελληνικός λαός.

Τα έργα πολιτικού μηχανικού των ενεργειακών επενδύσεων της ΔΕΗ, όπως κτίρια ΘΗΣ, πύργοι ψύξεως, καμινάδες, καθώς και φράγματα, σήραγγες και υπόγειοι ΥΗΣ κατασκευάστηκαν και κατασκευάζονται κατά 100% από Ελληνικές Τεχνικές Εταιρείες. Η Ελληνική Βιομηχανία κι οι Τεχνικές Εταιρείες απέκτησαν, έτσι, την απαραίτητη τεχνολογία, ώστε σήμερα να αναλαμβάνουν την

κατασκευή σημαντικών ενεργειακών, κατασκευαστικών και δημοσίων έργων σε Τουρκία, Dubai, Ισραήλ, Λίβανο, Αλβανία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Ουκρανία, Ρωσία κ.α.

Νέα ευκαιρία ανάπτυξης εξαγωγικής εγχώριας βιομηχανίας ΑΠΕ

Τα οφέλη, τα οποία θα προκύψουν από την εφαρμογή της πολιτικής αυτής Βιομηχανικής Ανάπτυξης για την Κοινωνία και Εθνική Οικονομία



θα είναι σημαντικά, ώστε να αντισταθμίζουν εν μέρει το πολλαπλάσιο κόστος των επενδύσεων σε ΑΠΕ σε σχέση με αυτές των ΘΗΣ. Η Βιομηχανία παραγωγής εξοπλισμού και τεχνολογίας ΑΠΕ, θα εξυπηρετήσει την εγχώρια αγορά και θα έχει εξαγωγικό

προσανατολισμό. Θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας στην ελεύθερη οικονομία.

Οι ευκαιρίες και οι ευθύνες της νέας γενιάς Η εξοικειωμένη με την πληροφορική και τις νέες τεχνολογίες νέα γενιά θα έχει μία νέα ευκαιρία δραστηριοποίησης σε ένα διεθνώς ραγδαία αναπτυσσόμενο βιομηχανικό κλάδο και να ξεφύγει από την ανεργία, την υπο- και ετεροαπασχόληση και την χαμηλά αμοιβόμενη εργασία. Στην προώθηση αυτής της πολιτικής τα ΑΕΙ, ΑΤΕΙ και ΚΕΚ της χώρας έχουν να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο με στοχευμένη υποστήριξη από το ΤΕΕ, ΣΕΒ και άλλα Επιμελητήρια της χώρας. Οι φοιτητικοί και επιστημονικοί σύλλογοι μπορεί και πρέπει να αναπροσανατολίσουν τους στόχους τους, ώστε να συμβάλλουν ουσιαστικά στην προώθηση της ελπιδοφόρου αυτής ευκαιρίας βιομηχανικής ανάπτυξης. Η νέα γενιά οφείλει να αντιπαλέψει την κυρίαρχη νοοτροπία του εύκολου κέρδους από επιτίδειους, εξειδικευμένους στην κατασπατάληση και ιδιοποίηση επιδοτήσεων ΑΠΕ.

Ευθύνες της Κυβέρνησης

Η Κυβέρνηση οφείλει να βάλει φραγμούς στους διάφορους μεσάζοντες, τους εκπροσώ-

πους οίκων του εξωτερικού κτλ., που έχουν ως μοναδικό στόχο τα εύκολα και γρήγορα κέρδη από την προσφερόμενη «λεία» των ενεργειακών επενδύσεων στα πλαίσια της «πράσινης ανάπτυξης». Η χώρα δεν χρειάζεται παρασιτικές υπηρεσίες διαμεσολάβησης αποστερώντας την Εθνική

της Οικονομία από μακρόχρονα οφέλη, ιδιαίτερα σε μια εποχή δομικής κρίσης.

Πρόταση

Προτείνεται στη Κυβέρνηση να ακολουθήσει την παραπάνω πολιτική και να μην χαθεί μία μεγάλη ευκαιρία ανάπτυξης της εγχώριας Βιομηχανίας ΑΠΕ, δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, αντιμετώπιση της ανεργίας νέων πτυχιούχων, υποστήριξη και ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας και δυνατότητα εξαγωγών εξοπλισμού και τεχνολογίας «made in Greece» σε άλλες χώρες.

Δεν αρμόζει στη σύγχρονη Ελλάδα να παραμείνει αιμοδότης των Οικονομιών των ήδη ανεπτυγμένων βιομηχανικών χωρών. Η νέα γενιά καλείται να δώσει μάχη και να στηρίξει την προσπάθεια αυτή, ώστε να μην πέσει θύμα της προώθησης μιας «πράσινης ανάπτυξης» με το κλειδί της στα χέρια των μεσάζοντων, αντιπροσώπων και μεσολαβητών.



Ανταγωνιστικότητα και Τεχνολογία

Το στοίχημα για την ελληνική οικονομία είναι να αξιοποιήσει τις δομικές πηγές πλούτου και όχι αυτές που απορρέουν από την φτηνή εργασία.

Τούτο επεσήμανε η υπουργός Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ανάπτυξης **Λούκα Κατσέλη** μιλώντας στην Τράπεζα της Ελλάδος σε εκδήλωση για την παρουσίαση του βιβλίου "Ανταγωνιστικότητα και Τεχνολογία στην Ελλάδα" το οποίο συνέγραψε ομάδα συγγραφέων υπό τον κ. **Τάσο Γιαννίτση**.



Ο καθηγητής
Τ. Γιαννίτσης

Στην παρέμβαση της η κα **Κατσέλη** παρατήρησε ότι η ανταγωνιστικότητα της χώρας μας από το 1995 έως το 2008 επιδεινώθηκε όπως άλλωστε συνέβη και στην Πορτογαλία. Το 1995 και οι δύο χώρες ήταν ουραγοί στους δείκτες ανταγωνιστικότητας, γεγονός που προδίκασε σε μεγάλο βαθμό την εξέλιξη τους. Η υπουργός αναφέρθηκε στη συνέχεια στους πέντε άξονες πολιτικής που προωθεί η Κυβέρνηση προκειμένου να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της οικονομίας και να ενισχυθεί η ανάκαμψή της.

Η υπουργός Παιδείας **Άννα Διαμαντοπούλου** μιλώντας στην ίδια εκδήλωση παρατήρησε ότι η κρίση που βιώνει σήμερα η



Η υπουργός
Ανταγωνιστικότητας
και Ναυτιλίας
Λ. Κατσέλη

ελληνική οικονομία ευθύνονται οι πολιτικές επιλογές που εφαρμόστηκαν τα προηγούμενα χρόνια. Όπως είπε χαρακτηριστικά η «κώρα ξόδεψε τους πόρους ενός ολόκληρου Κοινωνικού Πλαισίου Στήριξης και συγκεκριμένα του Τρίτου, χωρίς να κατορθώσει να βελτιώσει κανέναν από τους δείκτες της». Όπως ανέ-

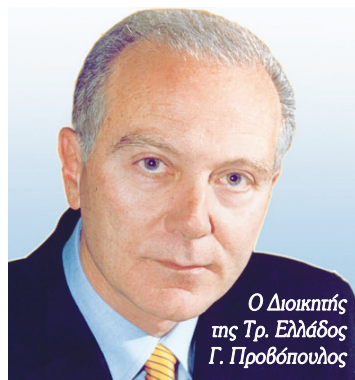


Η υπουργός
Παιδείας
Α. Διαμαντοπούλου

φερε χαρακτηριστικά η Ελλάδα δεν έχει πετύχει κανέναν από τους στόχους της Λισσαβόνας. Εκτίμησε ότι τα συσσωρευμένα προβλήματα που ταλανίζουν την οικονομία δεν μπορούν να επιλυθούν ταυτόχρονα εδώ και τώρα. Χαρακτήρισε τέλος ότι το δίλημμα περισσότερο κράτος ή περισσότερη αγορά είναι κενό περιεχομένου καθώς απαιτείται ο συνδυασμός και των δύο.

Ο διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος **Γ. Προβόπουλος** στην παρέμβαση του τόνισε ότι ο έλλειμμα του Ισοζυγίου πληρωμών της χώρας, το οποίο το 2008 είχε εκπιναχθεί στο

14,6% του ΑΕΠ, δεν είναι διατηρήσιμο. Για το λόγο αυτό όπως είπε απαιτείται ένα μίγμα πολιτικής που θα επαναφέρει την μακροοικονομική και μικροοικονομική ισορροπία και θα βελτιώνει την ανταγωνιστικότητα και την παραγωγικότητα της οικονομίας. Η κρίση που περνάμε, υπογράμμισε ο διοικητής της ΤτΕ, είναι συνολική και αγγίζει όλες τις πτυχές της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας. Εκτίμησε ότι η κρίση θα μπορούσε να αποτελέσει ευκαιρία για την πραγματοποίηση των αναγκαίων μεταρρυθμίσεων και όχι απλώς για συζήτηση σχετικές με αυτές. Στην αντίθετη πε-



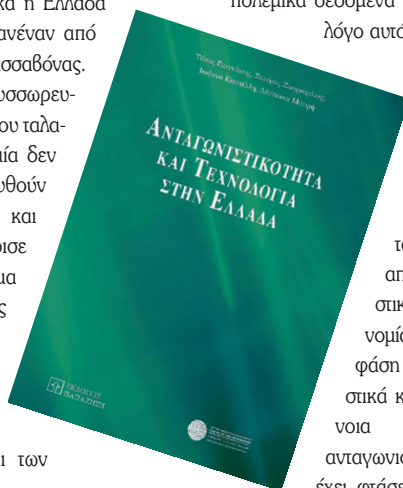
Ο Διοικητής
της Τρ. Ελλάδος
Γ. Προβόπουλος

ρίπτωση, προειδοποίησε, ότι το κόστος από την μη υλοποίηση των μεταρρυθμίσεων αυτών θα είναι τεράστιο. Όπως είπε χαρακτηριστικά στην Ελλάδα η κρίση που βιώνουμε είναι πρωτόγνωρη, τουλάχιστον για τα μεταπολεμικά δεδομένα της χώρας, και για το λόγο αυτό δεν μπορεί ν' αντιμε-

τωπιστεί με λογικές άλλων εποχών.

Το βιβλίο που παρουσιάστηκε διαπιστώνει πάντως ότι η αδύναμη διεθνής ανταγωνιστικότητα δεν αποτελεί νέο χαρακτηριστικό της ελληνικής οικονομίας. Όμως στη σημερινή φάση έχει λάβει χαρακτηριστικά κορύφωσης με την έννοια ότι το έλλειμμα ανταγωνιστικότητας της χώρας έχει φτάσει σε ιστορικά πρωτόγνωρα επίπεδα, όπως αυτό αποτυπώνεται στο δυσθεώρητο έλλειμμα του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών.

(Πηγή ΑΠΕ)



ΕΠΙΚΑΙΡΑ



ΔΕΠΑ: Δύναμη ενέργειας, δύναμη ανάπτυξης

Η ενέργεια κινεί τον πλανήτη, ενώνει τους λαούς, διασφαλίζει τη σταθερότητα και την ευημερία σε όλο τον κόσμο

Σε μία εποχή που οι ενεργειακές εξελίξεις είναι έντονες και συνεχείς, η ΔΕΠΑ (Δημόσια Επιχείρηση Αερίου) είναι η δύναμη που συνδέει το μέλλον της χώρας μας με το φυσικό αέριο, το καύσιμο του 21ου αιώνα. Είναι ο σύγχρονος και ανταγωνιστικός όμιλος εταιριών που ενισχύει το ρόλο του στο νέο επιχειρηματικό πλαίσιο των απελευθερωμένων ενεργειακών αγορών, συμβάλλει δυναμικά στην ανάπτυξη της οικονομίας, αναδεικνύει το γεωπολιτικό ρόλο της Ελλάδας ως παράγοντα σταθερότητας σε μια εποχή έντονων ενεργειακών και γεωπολιτικών ανακατατάξεων, διασφαλίζει την προστασία του περιβάλλοντος, υπόσχεται μία καλύτερη ποιότητα ζωής.

Η ΔΕΠΑ συμβάλλει ουσιαστικά στη λύση του ενεργειακού ζητήματος εξασφαλίζοντας την επάρκεια και τον ομαλό εφοδιασμό, σε πλήρη ακολουθία με την Εθνική Ενεργειακή πολιτική ως προς την απεξάρτηση από το πετρέλαιο και την αναζήτηση νέων πηγών ενεργειακής τροφοδοσίας.

Η υλοποίηση και ο προγραμματισμός έργων για την κατασκευή μεγάλων ενεργειακών υποδομών, όπως οι αγωγοί φυσικού αερίου Ελλάδας – Τουρκίας και Ελλάδας – Ιταλίας, αναδεικνύουν τη χώρα μας σε ενεργειακό δίαυλο για τη μεταφορά του αερίου από τις παραγωγούς χώρες, προς τις χώρες κατανάλωσης στην Ευρώπη.

Στην Ελλάδα, η ΔΕΠΑ και οι θυγατρικές της εταιρίες εκτελούν

έργα επέκτασης της χρήσης του φυσικού αερίου στην ηλεκτροπαραγωγή, τη βιομηχανία, το εμπόριο και τα νοικοκυριά, συγχρηματοδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων «Ανταγωνιστικότητα» και «Ανταγωνιστικότητα και Επιχειρηματικότητα».

Η ΔΕΠΑ προγραμματίζει την επέκταση της χρήσης του φυσικού αερίου και σε νέες περιοχές, εκτός από τις περιοχές Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Λαρίσης και Βόλου που ήδη τροφοδοτούνται, με την προκήρυξη διαγωνισμού για τη σύσταση τριών νέων Εταιριών Παροχής Αερίου (ΕΠΑ) στη Στερεά Ελλάδα, την Κεντρική Μακεδονία και την Ανατολική Μακεδονία – Θράκη.

Προβλέπεται ότι τα 500.000 νοικοκυριά και οι 250 βιομηχανίες, που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο, θα διπλασιαστούν στο βραχυπρόθεσμο μέλλον.

Με τον επενδυτικό σχεδιασμό και τον ανάλογο αναπτυξιακό προγραμματισμό, οι θέσεις εργασίας θα αυξηθούν επίσης.

Η σημαντική αύξηση του κύκλου εργασιών του Ομίλου, που καταλήγει σε θετικά οικονομικά αποτελέσματα, το ισχυρό όραμα, η συγκροτημένη στρατηγική και η καινοτόμα απάντηση στις ενεργειακές προκλήσεις της εποχής καθιστούν ρεαλιστική την προοπτική της ΔΕΠΑ για περαιτέρω ανάπτυξη.

Φορέας εποπτευόμενος από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής

Ενεργειακός κόμβος η Ελλάδα...

Η ΔΕΠΑ πρωτοστατεί στην μετατροπή της Ελλάδας σε ενεργειακό κόμβο της ΝΑ Ευρώπης.

Όπως δήλωσε χαρακτηριστικά στο ΑΠΕ, κατά το πρόσφατο διεθνές φόρουμ για την ενεργειακή ασφάλεια, που πραγματοποιήθηκε στη Σόφια ο Πρόεδρος της ΔΕΠΑ κ. **Χάρης Σαχίνης** «είμαστε σε θέση να γίνουμε και κόμβος για την διαφοροποίηση των ενεργειακών πηγών και σε όλα τα Βαλκάνια». Η εταιρία IGI Poseidon SA (στην οποία συμμετέχουν ισομερώς η Δημόσια Επιχείρηση Αερίου-ΔΕΠΑ και η Ιταλική Edison) και η ΒΕΗ (Bulgarian Energy Holding) υπέγραψαν στη Θεσσαλονίκη τη συμφωνία ίδρυσης της εταιρίας που θα κατασκευάσει τον αγωγό Φυσικού Αερίου Ελλάδος-Βουλγαρίας (Greece-Bulgaria Pipeline-IGB). Οι δύο εταιρίες IGI Poseidon και ΒΕΗ θα

συμμετέχουν ισομερώς στην εταιρία κατασκευής του αγωγού.

Η Ελληνο-Βουλγαρική διασύνδεση φυσικού αερίου θα έχει αφετηρία την έξοδο του Ελληνο-Τουρκικού αγωγού (ITG) στην Κομοτηνή και θα φτάνει στη Βουλγαρία, στην περιοχή Stara Zagora με συνολικό μήκος περίπου 168 χλμ και με αρχική αναμενόμενη μεταφορική ικανότητα 3-5 δις κυβικά μέτρα το χρόνο. Υπάρχει δυνατότητα επέκτασης του ανάλογα με τη διαθεσιμότητα του αερίου και τις συνθήκες προσφοράς και ζήτησης.

Ο Ελληνο-Βουλγαρικός αγωγός αποτελεί διακλάδωση του αγωγού Φυσικού Αερίου Τουρκίας-Ελλάδας-Ιταλίας (ITGI) που θα τροφοδοτήσει την Ευρώπη με περίπου 8 δις κυβικά μέτρα φυσικού αερίου το χρόνο, ποσότητες προερχόμενες από τις χώρες της Κασπίας.

Ο αγωγός θα μεταφέρει στη Βουλγαρία Φυσικό Αέριο από την Κασπία (αρχικά από το Αζερμπαϊτζάν και εν συνεχεία και από άλλα κράτη της περιοχής), από τη Μέση Ανατολή αλλά και υγροποιημένο Φυσικό



Ο κ. Χ. Σαχίνης Πρόεδρος ΔΕΠΑ

Αέριο (LNG) από τη Ρεβουθούσα και από άλλους σταθμούς υγροποιημένου φυσικού αερίου που θα κατασκευαστούν μελλοντικά στην Ελλάδα.

Ο προϋπολογισμός του έργου θα φθάσει τα 140 εκατομμύρια ευρώ ενώ υπάρχει δυνατότητα χρηματοδότησης του έργου από την Ευρωπαϊκή Ένωση με περίπου 45 εκατομμύρια ευρώ. Το έργο αναμένεται να λειτουργήσει περί το 2013.

Ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΔΕΠΑ κ. Χάρης Σαχίνης δήλωσε μεταξύ άλλων μετά την υπογραφή της συμφωνίας: «Ο διασυνδεδεμένος αγωγός IGB θα τροφοδοτήσει με φυσικό αέριο τη Βουλγαρία και, μέσω Βουλγαρίας, άλλες χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και θα διαφοροποιήσει τις πηγές τροφοδοσίας της περιοχής, τόσο με τη μορφή φυσικού αερίου από την Κασπία μέσω αγωγών, όσο και με τη μορφή υγροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ) από τον υφιστάμενο ή μελλοντικούς Τερματικούς Σταθμούς ΥΦΑ στην Ελλάδα, καθιστώντας έτσι την Ελλάδα σημαντικό ενεργειακό κόμβο και την ΔΕΠΑ βασικό παράγοντα στην ευρύτερη περιοχή».

Φυσικό αέριο

DEPA plays a leading role in the effort to make Greece an energy hub of the SE Europe.

As the President of DEPA Mr. Haris Sahinis stated to the AP during the recent international forum on the energy safety that was held in Sofia "we are in a position to become a hub for the differentiation of the energy sources in the Balkans".





ΕΘΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

Με ηγετικό ρόλο στην ασφαλιστική αγορά

Ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στα ασφαλιστικά ζητήματα στην αγορά και στις αναμενόμενες εξελίξεις διαδραματίζει η «Εθνική Ασφαλιστική».

Η διοίκηση της Εθνικής Τράπεζας αποδίδει στρατηγική σημασία στην Εθνική Ασφαλιστική η οποία, κατέχοντας την πρώτη θέση τόσο στον κλάδο ζωής όσο και στους γενικούς κλάδους ασφάλισης, είναι ο αδιαμφισβήτητος ηγέτης της αγοράς. Οι πρόσφατες εξελίξεις στην ασφαλιστική αγορά και το γενικότερο οικονομικό περιβάλλον ευνοούν την περαιτέρω διάδοση της χρήσης των ασφαλιστικών προϊόντων και δημιουργούν ευκαιρίες περαιτέρω ανάπτυξης της Εθνικής Ασφαλιστικής, τις οποίες η εταιρία

καλείται να αξιοποιήσει ταχύτατα και αποτελεσματικά προς όφελος των πελατών, των εργαζομένων και του μετόχου της. Πρόεδρος του ΔΣ ανέλαβε ο κ. **Λεωνίδας Θεόκλητος** και Διευθύνων Σύμβουλος ο κ. **Μίνος Μωυσιάς**.

Ο κ. Λ. Θεόκλητος έχει διατελέσει αναπληρωτής γενικός διευθυντής της Εγνατίας Τράπεζας, διευθύνων σύμβουλος στην Τράπεζα Κεντρικής Ελλάδος, αντιπρόεδρος του Ταχυδρομικού Ταμειοτηρίου και υπήρξε μέλος σε διοικητικά συμβούλια εταιριών του χρηματοπιστω-





Ο Διευθύνων Σύμβουλος Εθνικής Ασφαλιστικής Μίνος Μωυσής

τικού τομέα και εμπορικών εταιριών. Ο κ. Μ. Μωυσής είναι αναλογιστής, με μακρόχρονη εμπειρία στο αντικείμενο της ιδιωτικής ασφάλισης. Στην Εθνική Τράπεζα είχε μια 5ετή πορεία αρχικά ως επικεφαλής του Bancassurance, στη συνέχεια ως γενικός διευθυντής του δικτύου των καταστημάτων της και ως γενικός διευθυντής λιανικής τραπεζικής

και μέλος της εκτελεστικής επιτροπής του ομίλου της Εθνικής.

Η νέα διοίκηση της Εθνικής Ασφαλιστικής αναλαμβάνει το έργο της σε μια κρίσιμη περίοδο, με στόχο:

- Την περαιτέρω ενδυνάμωση των αποτελεσμάτων της εταιρίας.
- Την προετοιμασία της, ενόψει του νέου κανονιστικού περιβάλλοντος για τις ασφαλιστικές εταιρίες.
- Την αξιοποίηση των μεγάλων περιθωρίων συνεργειών της με την Εθνική Τράπεζα.
- Τη δημιουργία νέων προϊόντων σε όλους τους τομείς της δραστηριότητάς της.
- Την αποτελεσματικότερη οργάνωση των λειτουργιών της.
- Τη δυναμική ανάπτυξη των πωλήσεών της, μέσω των πολλαπλών δικτύων παραγωγής, που διαθέτει. Μια μεγάλη ευκαιρία είναι πλέον τα συνταξιοδοτικά προγράμματα, ειδικά για όσους απολύονται ή δεν βρίσκουν εύ-

κολα δουλειά λόγω ηλικίας, προκειμένου να φτάνουν στην εκπλήρωση του στόχου της σύνταξης.

Το γεγονός επισήμανε άλλωστε με πρόσφατες δηλώσεις του στην διάρκεια ειδικής εκδήλωσης στην Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος ο Γεν. Γραμματέας του Υπουργείου Οικονομίας κ. Πλασκοβίτης τονίζοντας ότι: ανοικτή και θετική στην πρόταση των ασφαλιστικών εταιριών για την δημιουργία επαγγελματικού ταμείου παραμένει η ηγεσία του υπουργείου Οικονομίας.

Ήδη τα θέματα αυτά έχουν απασχολήσει την νέα ηγεσία της Εθνικής Ασφαλιστικής, ενώ Πρόεδρος της αρμόδιας επιτροπής της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών για τα συγκεκριμένα προγράμματα και την ανάπτυξη των επαγγελματικών ταμείων είχε διατελέσει ο κ. Μωυσής, έχοντας από τότε ειδική ενσχόληση με την ανάπτυξη της συγκεκριμένης δραστηριότητας.



“Ethniki Asphalistikiki” is playing an important role in the insurance developments in the relevant market and in view of the eminent developments.

The administration of the National Bank has given a strategic role to Ethniki Asphalistikiki which being at the top in the insurance industry both in the life branch and the general insurance branches is the undoubted leader in this market. The recent developments in the insurance market and the general economic environment favour the further spreading of insurance products creating thus the opportunities for further development of Ethniki Asphalistikiki which the Company is invited to utilise immediately and efficiently for the benefit of its clients, employees and its share holder.

Mr. Leonidas Theoklitos has assumed the post of the Chairman of the B.D and Mr. Minos Moisis that of the CEO.

Ανακύκλωση απορριμάτων και ενέργεια

Με μεγάλη επιτυχία διεξήχθη η ημερίδα «Ανακύκλωση και Ενεργειακή Αξιοποίηση: Βιώσιμες προοπτικές για την Ανάπτυξη» που συνδιοργάνωσε ο Σύνδεσμος Ενεργειακών Βιομηχανιών Ανακύκλωσης και Ενεργειακής Αξιοποίησης (ΣΕΒΙΑΝ) και το FORUM «Αγορα Ιδεών».

Την ημερίδα χαιρέτησαν η υπουργός Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής Τίνα Μπιρμπίλη και ο βουλευτής και υπεύθυνος Περιβάλλοντος της Ν.Δ Κυριάκος Μπισσιτάκης.

Από την πλευρά της κυβέρνησης, η υπουργός ανέφερε ότι: «Το πρόβλημα διαχείρισης απορριμμάτων αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα περιβαλλοντικά προβλήματα παγκοσμίως.

Ως εκ τούτου η κυβέρνηση και το ΥΠΕΚΑ έχουν εντάξει στις προτεραιότητες τους την ολοκληρωμένη διαχείριση και αξιοποίηση των αποβλήτων».

Η υπουργός ανέφερε ακόμα ότι: «το κυριότερο πρόβλημα είναι η απουσία ενόσολοκληρωμένου σχεδίου για την αντιμετώπιση προβλημάτων που αφορούν στα απόβλητα για τη λύση του οποίου το υπουργείο θα κινηθεί σε τρεις άξονες: μείωση αποβλήτων, βελτίωση της ανακύκλωσης, εκτροπή του οργανικού κλάσματος των αποβλήτων

και ανάκτηση ενέργειας από τα απόβλητα».

Τέλος ανέδειξε «την ανάγκη συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και την δέσμευσή της κυβέρνησης για επικαιροποίηση του εθνικού σχεδιασμού για την διαχείριση αποβλήτων λαμβάνοντας υπόψη τις νεότερες εξελίξεις στην ευρωπαϊκή νομοθεσία (ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία της οδηγίας πλαίσιο 98/2008)».

Στο χαιρετισμό του ο κ. Μπισσιτάκης αναφέρθηκε στην ανάγκη στήριξης της πράσινης επιχειρηματικότητας και τόνισε πως η αξιωματική αντιπολίτευση θα σταθεί δίπλα στο υπουργείο και στις δράσεις του.

Από την πλευρά των διοργανωτών την έναρξη της ημερίδας κήρυξε ο πρόεδρος του ΣΕΒΙΑΝ κ. Θανάσης Κατρίης, ο οποίος αναφέρθηκε στους σκοπούς ίδρυσης του Συνδέσμου όπως και στις ανάγκες που ανακύπτουν σχετικά με την επεξεργασία Βιομηχανικών Αποβλήτων.

Στην ημερίδα εθίγησαν θέματα που αφορούν την ανακύκλωση των Αστικών Απορριμμάτων και της Ενεργειακής Αξιοποίησης των Αποβλήτων. Λόγω του χαρακτήρα του ΣΕΒΙΑΝ, ιδιαίτερη μνεία έγινε στην διαχείριση Βιομηχανικών Αποβλήτων, σε συνδυασμό με την διεθνή εμπειρία



Ο υπεύθυνος Περιβάλλοντος της Ν.Δ. Κυριάκος Μπισσιτάκης



Η υπουργός Περιβάλλοντος Τίνα Μπιρμπίλη

από ήδη εφαρμοσμένα και επιτυχημένα παραδείγματα του εξωτερικού.

Μεταξύ άλλων στην ημερίδα μίλησε ο Κώστας Καρτάλης, πρόεδρος της Επιτροπής Περιβάλλοντος της Βουλής των Ελλήνων, ο Κωστής Χατζηδόκης τομέας ανταγωνιστικότητας της ΝΔ, ο

Βαγγέλης Τερζής, Σύμβουλος υπουργού στο ΥΠΕΚΑ, ο Νίκος

Μαντζούφας, ειδικός γραμματέας ΣΔΙΤ στο υπουργείο

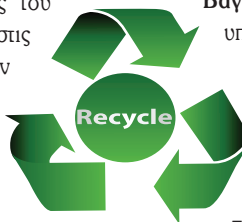
Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και

ο Αντώνης Μαυρόπουλος πρόεδρος της Διεθνούς Ένωσης Διαχείρισης στερεών αποβλήτων.

Οι εκπρόσωποι 21 εταιρειών προχώρησαν στη συγκρότηση συνδέσμου Ελληνικών Βιομηχανιών Ανακύκλωσης και Ενεργειακής Αξιοποίησης (ΣΕΒΙΑΝ), που έχει ως στόχο την ενημέρωση των πολιτών σε θέματα που αφορούν τη διαχείριση αποβλήτων, σύμφωνα με δημοσίευμα της εφημερίδας «Καθημερινή».

Τα μέλη του ΣΕΒΙΑΝ είναι: ΑΓΕΤ Ηρακλής, ΒΕΑΛ ΑΕ, ΒΕΚΑ ΑΕ, Γενική Ανακυκλώσεως ΧΑΡΤΟΥ ΑΕ, ΠΙΟΥΛΑ Υαλουργική Βιομηχανία ΑΕ, ΕΠ. ΑΝ. Α. ΑΕ, ΕΚΑΝ, ΕΛΒΑΛ ΑΕ, Ηλέκτωρ ΑΕ, ΜΕΛ, Σιδενόρ, Τίπν, Χαλκόρ, Χαλυβουργία Ελλάδος, Χαλυβουργική, Χαρτοποιία Φθιώτιδος, Cyclon Ελλάς ΑΕ, Ecomel ΑΕ, Greensteel, Polyeco ΑΕ, Sonoco Recycling.

(Πηγή ECONEWS)



ΥΒΡΙΔΙΚΑ Ι.Χ.

Η ..εκδίκηση των Οικολόγων συνεχίζεται

Υβριδικό αυτοκίνητο: Η οικολογική πρόταση. Το να αφήσουμε τα αυτοκίνητα μας στο γκαράζ και να ανέβουμε στο ποδήλατο για να πάμε στη δουλειά θα μπορούσε να είναι μια ευνοϊκή πρόταση για το περιβάλλον.

Ευτυχώς όμως υπάρχουν τα υβριδικά. Το πρώτο υβριδικό αυτοκίνητο το εφηύρε ο Ferdinand Porsche το 1900. Το 1997 η Toyota λανσάρισε στην αγορά το Prius, το πρώτο υβριδικό αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής. Ακολούθησαν οι περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες. Έτσι το υβριδικό είναι η... εκδίκηση των οικολόγων στην βενζοκίνηση και πετρελαιοκίνηση.

Πως λειτουργεί

Το υβριδικό αυτοκίνητο συνδυάζει και χρησιμοποιεί δύο πηγές ενέργειας. Τη θερμοδυναμική που προέρχεται από τον κινητήρα εσωτερικής καύσης και την ηλεκτρική που προέρχεται από τον ηλεκτροκινητήρα. Για τη συνδυασμένη λειτουργία είναι απαραίτητη η ύπαρξη μπαταριών, γεννήτριας και μετασχηματιστή. Ένα υβριδικό αυτοκίνητο μπορεί να κινείται είτε με τον έναν από τους δύο κινητή

ρες είτε με το συνδυασμό τους. Ο ηλεκτροκινητήρας αναλαμβάνει τη κίνηση σε κάθε ξεκίνημα (στην κίνηση των μεγαλουπόλων είναι πολλά και συχνά) και σε πορεία χαμηλής ταχύτητας ενώ σε ανοιχτό δρόμο τον κύριο λόγο έχει ο βενζινοκινητήρας. Όταν όμως απαιτείται η μέγιστη ισχύς όπως σε ένα προσπέρασμα ή σε μια ανηφόρα αυτή εξασφαλίζεται από τη συνδυασμένη λειτουργία και των δύο. Στο υβριδικό αυτοκίνητο οι μπαταρίες φορτίζονται από μία γεννήτρια η οποία λειτουργεί χάρη στον βενζινοκινητήρα. Η κινητική ενέργεια μετατρέπεται με τη σειρά της σε ηλεκτρική από τη γεννήτρια. Η ηλεκτρική ενέργεια διοχετεύεται στον ηλεκτροκινητήρα που τη μετατρέπει ξανά σε κινητική ενέργεια κινώντας τους τροχούς. Η περισσευούμενη ηλεκτρική ενέργεια αποθηκεύεται στις μπαταρίες.

Ο ηλεκτροκινητήρας αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου την κίνηση του αυτοκινήτου σε σταθερή, ομαλή πορεία και μη κεκλιμένο επίπεδο. Παρέχει επιπλέον ισχύ στο βενζινοκινητήρα μόνο στις υπόλοιπες περιπτώσεις όπως κατά την επιτάχυνση, στο κεκλιμένο επίπεδο (ανηφόρα).

Κατά το φρενάρισμα μετατρέπεται σε γεννήτρια η οποία επαναφορτίζει τις μπαταρίες. Ο κινητήρας εσωτερικής καύσης (βενζινοκινητήρας) καταναλώνει αμολυβδη βενζίνη, όπως και οι συμβατικοί κινητήρες. Το μπλοκ, όπως και η κυλινδροκεφαλή, είναι κατασκευασμένα από κράμα αλουμινίου, ενώ η εξαγωγή αποτελείται από ανοξείδωτο χάλυβα χαμηλής μάζας μειώνοντας το συνολικό βάρος κατασκευής.

Το γκάζι είναι ηλεκτρονικό για ακριβέστερη "πληροφόρηση" προς το σύστημα ψεκασμού, ενώ την ποιότητα των καυσαερίων "επιβλέπει" ένας τριδοκός καταλυτικός μετατροπέας υψηλής πυκνότητας και ταχείας προθέρμανσης για μέγιστη απόδοση.

Η γεννήτρια λειτουργεί μέσω του βενζινοκινητήρα και χρησιμεύει, επαναφορτίζει την συστοιχία των μπαταριών και ενισχύει τον ηλεκτροκινητήρα. Ως δευτερεύουσες λειτουργίες εκκινεί τον βενζινοκινητήρα (αφού δεν υπάρχει μίζα), και λειτουργεί όπως και μια απλή γεννήτρια στους συμβατικούς κινητήρες. "Γιατί όμως τόσο φασαρία; Στο κάτω - κάτω πάλι βενζίνη καίμε. Ποίο λοιπόν το περιβαλλοντικό όφελος";

Η απάντηση είναι απλή. Η χρήση του συν-

δυασμού των δύο κινητήρων εξασφαλίζει οικονομικότερη κίνηση. Ο βενζινοκινητήρας είναι πιο αποδοτικός όταν λειτουργεί σε συγκεκριμένες στροφές δίνοντας ενέργεια στη γεννήτρια. Αντίθετα σε ένα συμβατικό αυτοκίνητο έχουμε υψηλή κατανάλωση στον βενζινοκινητήρα λόγω της απαίτησης να λειτουργεί σε μεγάλο εύρος στροφών προκειμένου να ικανοποιήσει όλες τις ανάγκες της κίνησης. Ένα υβριδικό αυτοκίνητο επιτυγχάνει μείωση της καταναλισκόμενης ενέργειας έως 40% με 50%. Αυτό σημαίνει μεγάλη οικονομία στα καύσιμα που αποσβένουν πολύ γρήγορα το κόστος κτήσης του



υβριδικού αυτοκινήτου. Γενικότερα τα «πίπα» και πλήρως υβριδικά οχήματα επιτυγχάνουν μεγάλα οφέλη στην εξοικονόμηση καυσίμου και στις εκπομπές CO₂. Ο νόμος 2960/2001 αναφέρει πως για ηλεκτροκίνητα ή υβριδικά αυτοκίνητα με κινητήρα του οποίου οι εκπομπές ρύπων είναι σύμφωνες με τις ισχύουσες διατάξεις για τα οχήματα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας της Οδηγίας 94/12/Ε.Κ. ή μεταγενέστερης, δεν υπόκεινται στο προβλεπόμενο από τις διατάξεις του άρθρου Τέλος Ταξινόμησης αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης.



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ





International
Labour
Office

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΤΗΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ

Απάντηση με κοινωνική ευθύνη

ΣΤΗΝ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



Στην τρέχουσα συγκυρία η διεθνής οικονομία βιώνει τις επιπτώσεις της πιο σφοδρής κερδοσκοπικής καταιγίδας των τελευταίων 80 ετών.

Στην δίνη της κρίσης δεν υπάρχει πολυτέλεια κοινωνικού ανταγωνισμού.

Αντιμέτωπη με την ύφεση, η επιχειρηματικότητα δεν μπορεί να έχει ως αντίπαλο τον εργαζόμενο.

Ούτε βέβαια το κόστος της κρίσης μπορεί να επωμισθεί το κεφάλαιο απασχόληση.

Προέχει η ανάπτυξη της πραγματικής οικονομίας, η τόνωση της ρευστότητας, οι θέσεις εργασίας, η ενίσχυση της ζήτησης.

Η αναδιάρθρωση λοιπόν των επιχειρήσεων με ανθρώπινο πρόσωπο, και κοινωνικό σχέδιο αποτελεί ρήτρα προοπτικής, που δίνει διέξοδο.

Ιδιαίτερα στο σημερινό κομβικό σημείο που η πρόκληση για αειφορία και βιώσιμη ανάπτυξη δεν μπορεί να μείνει χωρίς απάντηση.