

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

ΤΕΥΧΟΣ 1603

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ 15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2018

ΔΙΑΒΑΣΤΕ ΣΗΜΕΡΑ

στην καθημερινή ηλεκτρονική ενημέρωση του ΤΕΕ (Newsletter) ΤΕΕ:

- Σελ. 1 e-adeies: υπηρεσία υποστήριξης (help-desk) για τις ΥΔΟΜ από το ΤΕΕ Σελ. 1 και 4
- Νέες αναρτήσεις δασικών χαρτών ανακοίνωσε το υπουργείο ΠΕΝ Σελ. 3
- Συνεδρίαση του Επιστημονικού Συμβουλίου του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Έρευνας στο Ηράκλειο Σελ. 4
- Λήρσια: Υλοποιούνται τα πρώτα έργα στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Σελ. 5
- ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ : Παρουσίαση του σχεδίου ο βιώσιμης αστικής κινητικότητας του δήμου Θεσσαλονίκης Σελ. 6
- Συνάντηση στην Αθήνα του Ευρωπαϊκού Δικτύου Παρακολούθησης και Πληροφοριών για το Περιβάλλον Σελ. 7
- Συνέδριο Αρχιτεκτόνων ΑΠΘ- Σε συρρίκνωση η θεσσαλονίκη με μαζική έξοδο του πληθυσμού από τον κεντρικό δόμο και πριν από την οικονομική κρίση Σελ. 8 και 9
- ΣΕΕΠΕ στο ΑΠΕ-ΜΠΕ: Ικανοποίηση για τους ελέγχους στην αγορά κουσίμων. Ανάγκη ολοκλήρωσης του συστήματος εισροών - εκροών Σελ. 9
- ΥΠΕΝ: Συνάντηση για τον ΑΗΣ Καρδιάς Σελ. 10
- ΔΕΗ : Η έκπτωση 15% για τους πελάτες τις ΔΕΗ που είναι συνεπείς δεν πρόκειται να καταργηθεί Σελ. 11
- Ειθεσία: Η υπερθέρμανση του πλανήτη τετραπλασίασε τις φυσικές καταστροφές από τη δεκαετία του 1970 Σελ. 12
- Ξεκινάει η αντίστροφη μέτρηση της ελεύθερης κυκλοφορίας πετρελαϊκίντων αυτοκινήτων στην Ευρώπη Σελ. 13
- Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας: Δηλώνει για το φαινόμενο της διάβρωσης των ακτών Σελ. 14
- Καθίσταται το Γεωδυναμικό Ινστιτούτο του Εθνικού Αστεροσκοπείου για την επάρκεια των σεισμολογικών σταθμών της χώρας Σελ. 15
- ΣΕΒ: Η μείωση της φορολογικής επιβάρυνσης στην Ελλάδα κατά 2 έως 2,5 ποσοπίες μονάδες του ΑΕΠ είναι απολύτως εφικτή μεσοπρόθεσμα Σελ. 16
- Θεσσαλονίκη: Υπεγράφη το πρωτόκολλο παράδοσης- παραλαβής τεσσάρων κτιρίων της Α' Προβλήτας του λιμανιού στον κεντρικό δόμο Σελ. 17
- ΣΑ: Ο ιαματικός τουρισμός πρόκειται να αποτελέσει μέχρι το 2025, τη 2η μεγαλύτερη βιομηχανία Σελ. 18
- Προκήρυξη για την υποβολή προτάσεων έργων για την χρηματοδότηση προμήθειας και εγκατάστασης συστημάτων ασφαλείας στους ελληνικούς λιμένες Σελ. 19
- Το πλαίσιο της Αίνας στη Σκελίδα μπορεί κάποια στιγμή να καταρρεύσει στη θάλασσα του Ιονίου και να προκαλέσει τσουνάμι, φοβούνται Γερμανοί και Ιταλοί επιστήμονες Σελ. 20
- Δημιουργία Κέντρου Απομακρυσμένων Ανάπτυξης (Remote Development Center) στην Πάτρα Σελ. 23
- Πρωτότυπο by ΤΕΕ & Attica Region: ένας τεχνολογικός (ψηφιακός) επιχειρηματίας καινοτόμων ιδεών. Σελ. 2
- Προσεκώς Σελ. 24, 25, 26
- Πρωτοσέλιδα θέματα και αποκόμματα τύπου

Και πολλές ακόμη τεχνικές και οικονομικές ειδήσεις.

Ε-ΑΔΕΙΕΣ: ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ (HELP-DESK) ΓΙΑ ΤΙΣ ΥΔΟΜ ΑΠΟ ΤΟ ΤΕΕ

Το ΤΕΕ δίπλα στα στελέχη του δημοσίου κατά τη μετάβαση στο νέο ηλεκτρονικό σύστημα έκδοσης οικοδομικών αδειών

Το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, θέτει από τη Δευτέρα 15 Οκτωβρίου 2018 στην υπηρεσία των μηχανικών και υπαλλήλων των ΥΔΟΜ και των αρμοδίων υπηρεσιών του Δημοσίου, εξειδικευμένα στελέχη του για την υποστήριξη της πρώτης εφαρμογής της **ηλεκτρονικής έκδοσης οικοδομικών αδειών** με το **νέο πληροφοριακό σύστημα e-adeies**.

Για την υποστήριξη του έργου των ΥΔΟΜ (Υπηρεσιών Δόμησης) των ΟΤΑ όλης της χώρας, το ΤΕΕ, με τα εξειδικευμένα στο σύστημα e-adeies στελέχη του, θα διαθέτει από τις 15/10/2018 τις εξής υπηρεσίες υποστήριξης:

- Ομάδα υποστήριξης (help desk), ειδικά των ΥΔΟΜ, η οποία είναι διαθέσιμη μέσω ηλεκτρονικής επικοινωνίας και σε εξαιρετικές περιπτώσεις τηλεφωνικά
- Ειδική ιστοσελίδα στον ιστότοπο του ΤΕΕ με ενημερωτικό υλικό και συχνές ερωτήσεις-απαντήσεις, ειδικά για τα στελέχη των ΥΔΟΜ

Ο Πρόεδρος του ΤΕΕ Γιώργος Στασινός δήλωσε:

«Λαμβάνουμε ειδικά μέριμνα για την υποστήριξη των υπηρεσιών του δημοσίου και ιδίως των ΥΔΟΜ και των υπαλλήλων που υπηρετούν σε αυτές προκειμένου να μεταβούμε όλοι πιο εύκολα, πιο γρήγορα και επιτυχημένα σε ένα νέο ηλεκτρονικό περιβάλλον για την αδειοδότηση των οικοδομικών έργων και εργασιών. Τη Δευτέρα 15 Οκτωβρίου ξεκινά επίσημα η ηλεκτρονική έκδοση οικοδομικών αδειών, μια πραγματική μεταρρύθμιση της χώρας στον τομέα της αδειοδότησης και του δομημένου περιβάλλοντος. Το ΤΕΕ ανέπτυξε το πληροφοριακό σύστημα e-adeies και υλοποίησε τις προβλέψεις του νόμου

4495, όπως έχουν εξειδικευθεί μέχρι σήμερα με τις αντίστοιχες υπουργικές αποφάσεις και κανονιστικές ρυθμίσεις. Ξεκινήσαμε την πιλοτική λειτουργία στις αρχές Σεπτεμβρίου, προχωρούμε τώρα στην εφαρμογή και θα συνεχίσουμε το επόμενο διάστημα με ενημέρωση όλων των μηχανικών και τυχόν προσαρμογές που θα προκύπτουν νομοθετικά. Τόσο οι ελεύθεροι επαγγελματίες μηχανικοί όσο και μηχανικοί του δημοσίου στις αρμόδιες υπηρεσίες αποτελούν, όχι μόνο τους χρήστες του συστήματος, αλλά και πολύτιμους συμπαραστάτες σε μια μεταρρύθμιση που καθυστέρησε αλλά μπορεί να αλλάξει τη χώρα. Με την καθημερινή μας πρακτική, τον επαγγελματισμό και την ευσυνειδησία του Έλληνα Μηχανικού, μπορούμε να αποδείξουμε ότι είμαστε μια σύγχρονη χώρα. Το ΤΕΕ, το οποίο σχεδίασε, ανέπτυξε και θα συντηρεί το πληροφοριακό σύστημα ηλεκτρονικής έκδοσης οικοδομικών αδειών, στέκεται, μαζί με τα στελέχη του, στο πλευρό του μάχιμου μηχανικού για να επιλύσει προβλήματα και να προτείνει εφαρμόσιμες και ρεαλιστικές λύσεις».

Το ΤΕΕ πρόθυμα θα δεχθεί τυχόν παρατηρήσεις των αρμοδίων στελεχών του δημοσίου και ειδικά των ΥΔΟΜ για βελτιώσεις, έτσι ώστε σε συνεννόηση με το ΥΠΕΝ να τις ενσωματώσει στο πληροφοριακό σύστημα στις προγραμματισμένες αναβαθμίσεις που προβλέπονται από την σχετική υπουργική απόφαση. Επίσης, στο επόμενο διάστημα θα επαναληφθούν ενημερωτικές εκδηλώσεις ειδικά για τους μηχανικούς και τα στελέχη των ΥΔΟΜ για την ανταλλαγή επιπρόσθετων πληροφοριών. Αναλυτικότερες πληροφορίες για τα ανωτέρω βρίσκονται στην ιστοσελίδα του ΤΕΕ και σε σχετικές επιστολές του ΤΕΕ προς τις ΥΔΟΜ όλης της χώρας.

ΝΕΕΣ ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΔΑΣΙΚΩΝ ΧΑΡΤΩΝ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΝ

Νέο πακέτο αναρτήσεων δασικών χαρτών αναμένεται να παρουσιαστεί την ερχόμενη εβδομάδα το υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ.

Όπως ανακοινώθηκε, την Παρασκευή, 19 Οκτωβρίου, θα αναρτηθούν δασικοί χάρτες στις παρακάτω περιοχές:

*Στη Διεύθυνση Δασών ανατολικής Αττικής οι χάρτες θα αφορούν τους προκαποδιστριακούς ΟΤΑ Ραφίνας, Νέας Μάκρας, Πικερμίου, Ζωγράφου, Βύρωνος, Καισαριανής, Ν. Ιωνίας, Αμαρουσίου, Μελισσίων, Φιλοθέης

*Στη Διεύθυνση Δασών δυτικής Αττικής τον προκαποδιστριακό ΟΤΑ Μεγαρέων

*Στη Διεύθυνση Δασών Δράμας θα αναρτηθούν χάρτες για το σύνολο της περιοχής αρμοδιότητας της Διεύθυνσης, εκτός των προκαποδιστριακών ΟΤΑ Δράμας, Καλαμακίου, Κεφαλαρίου,

Αγίου Αθανασίου, Καλαμώνος και Μεγάλου Αλεξάνδρου οι οποίοι έχουν ήδη αναρτηθεί.

*Στη Διεύθυνση Δασών Κυκλάδων θα αναρτηθούν χάρτες για τους προκαποδιστριακούς ΟΤΑ Αδάμαντος (Νήσος Μήλος), Ανάφης (Νήσος Ανάφη), Άνω Μεράς (Νήσος Μύκονος), Βόθωνος, Βουρβούλου, Έξω Γωνιάς, Ημεροβιγίου, Θήρας, Θηρασίας, Καρτεράδου, Μεσαριάς, Οίας (Νήσου Θήρας), Σικίνου (Νήσος Σίκινος), Άνω Μεριάς, Φολέγανδρου (Νήσος Φολέγανδρος)

*και στη Διεύθυνση Δασών Κοζάνης ο χάρτης θα αφορά χορτολιβαδικές εκτάσεις του προκαποδιστριακού ΟΤΑ Κοζάνης. Αναλυτικά στη σελ 4



ΒΑΛΤΕ ΣΤΗΝ ΑΤΖΕΝΤΑ ΣΑΣ

ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΗΣ ΗΑΕΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ



Την άνοιξη του 2019 θα πραγματοποιηθεί το 4ο διεθνές συνέδριο για την Ενέργεια που διοργανώνει η Ελληνική Δεξαμενή Σκέψης για την Ενεργειακή Οικονομία (ΗΑΕΕ) με τίτλο «Energy Transition IV SE Europe and beyond».

Στο πλαίσιο του συνεδρίου θα παρουσιαστούν papers φοιτητών σχετικά με την ενέργεια και την οικονομία και στοχευμένες εργασίες με επίκεντρο την Ελλάδα, τη ΝΑ Ευρώπη και τη θέση τους στο νέο περιβάλλον της ενεργειακής μετάβασης.

Πληροφορίες: www.haee.gr

Προσεχώς

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΗΜΕΡΙΔΕΣ - ΣΥΝΕΔΡΙΑ - ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ	ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ
16 Οκτωβρίου 2018	Ημερίδα: «Εξοικονόμηση Ενέργειας και εκμετάλλευση οργανικών απορριμμάτων στην ελληνική βιομηχανία τροφίμων» ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	Ελληνογερμανικό Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο
17 Οκτωβρίου 2018	Εκδήλωση: «Εμπειρία από την εφαρμογή του Ν.4412/2016 - Κρίσιμα νομοθετικά ζητήματα και μεταρρυθμίσεις στον κατασκευαστικό κλάδο» ΑΘΗΝΑ	Πανελλήνιος Σύνδεσμος Τεχνικών Εταιρειών
22 - 24 Οκτωβρίου 2018	6ο Διεθνές συνέδριο ΜΚΕ της ΕΛΕΜΚΕ και 1ο διεθνές συνέδριο Συγκολλήσεων του ΕΙΣ ΑΘΗΝΑ	Ελληνική Εταιρεία Μη Καταστροφικών Ελέγχων (ΕΛΕΜΚΕ) Ελληνικό Ινστιτούτο Συγκολλήσεων (ΕΙΣ)

«Η ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ ΚΡΙΣΕΩΝ»

Η Χαρτογραφική Επιστημονική Εταιρεία Ελλάδας διοργανώνει το 15ο εθνικό συνέδριο Χαρτογραφίας -στην πόλη της Θεσσαλονίκης, από τις 31 Οκτωβρίου ως τις 2 Νοεμβρίου 2018- με τίτλο: «Η Χαρτογραφία των Κρίσεων - Cartography of Crises» . «Οι κρίσεις δεν είναι ένα φαινόμενο σπάνιο ή ιδιαίτερο, αποτελούν οργανικό τμήμα και συστατικό των ανθρωπίνων κοινωνιών, τονίζεται σε ανακοίνωση. Κρίση είναι η φτώχεια, η ανεργία, η κοινωνική ανισότητα, ο διαχωρισμός, οι αρρώστιες, οι πόλεμοι, η περιβαλλοντική υποβάθμιση και οι φυσικές

καταστροφές. Ειδικότερα τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας, αλλά και σ' όλο τον κόσμο, υπάρχει μία ένταση των κρίσεων σε όλα τα επίπεδα (κοινωνία, περιβάλλον, οικονομία).

Παράλληλα η Χαρτογραφία εξελίσσεται και δεν παραμένει απλώς θεατής των κρίσεων αυτών. Ήδη από τον 16ο αιώνα, (π.χ. με τις πρώτες θεματικές χαρτογραφίες πολιορκίας πόλεων και πολεμικών επιχειρήσεων) και στη συνέχεια με την γεωχωρική απεικόνιση κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων συμμετέχει ενεργά και συμβάλλει, σε επιστημονικό αλλά και κοινωνικό επίπεδο, στην καλύτερη κατανόηση, ανάλυση και αποτύπωση των κρίσεων αυτών και κατά συνέπεια στις διαδικασίες πρόληψης, αντιμετώπισης και αποκατάστασης των συνεπειών τους. Και ακριβώς εδώ βρίσκεται το αντικείμενο που θέλει να αναδείξει το 15ο συνέδριο της ΧΕΕΕ, την Χαρτογραφία ως μία σύνθετη και διαθεματική επιστήμη με έντονη συμβολή στην κατανόηση του τρόπου λειτουργίας της κοινωνίας μας και την δυνατότητα να αναλύει και να προβάλλει εποπτικά την πολλαπλότητα και τις διακυμάνσεις των εμπλεκόμενων παραμέτρων στον γεωχώρο».

Θεματολογία:

- Χαρτογράφηση κρίσεων και Ιστορική Χαρτογραφία
- Χαρτογράφηση Κοινωνικών φαινομένων
- Χαρτογράφηση ποιότητας ζωής
- Χάρτες για πολεμικές συρράξεις και επακό-

λουθιά τους

- Επιδημίες, ασθένειες, υγειονομικοί δείκτες στον γεωχώρο
- Οικονομική Χαρτογραφία
- Μεταναστευτικές ροές, κινητικότητα και δίκτυα μετακίνησης πληθυσμών στους χώρες
- Χαρτογράφηση της κλιματικής αλλαγής
- Χαρτογράφηση φυσικών φαινομένων και καταστροφών
- Χαρτογράφηση της υποβάθμισης και καταστροφής του περιβάλλοντος
- Χαρτογράφηση μεταβολών
- 3D και 4D Χαρτογράφηση κρίσεων
- Διαδικτυακοί χάρτες ροών, μετακινήσεων, δικτύων
- Χάρτες δικτύων στη διαχείριση κρίσεων
- Πρότυπα, προδιαγραφές και ποιότητα χαρτών με έμφαση στη διαχείριση κρίσεων
- Τεχνολογία ανοικτού πηγαίου κώδικα και χάρτες διαχείρισης κρίσεων.



Πληροφορίες: <http://xeee.web.auth.gr>, email: xeee-conf@topo.auth.gr, τηλ: 2310 996121/ 2310 996138.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΤΥΠΟΥ ΤΕΕ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΤΕΕ

Γιώργος Στασινός

ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Αργύρης Δεμερτζής, Φρόσω Καβαλάρη

ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ

Θοδωρής Καραουλάνης

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ

Ελένη Τριάντη

press@central.tee.gr

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ

Από τις 15 έως τις 17 Οκτωβρίου 2018 στο Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας στο Ηράκλειο

Στο Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας (ΙΤΕ) θα πραγματοποιηθεί η συνεδρίαση του Επιστημονικού Συμβουλίου του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Έρευνας από τις 15 έως τις 17 Οκτωβρίου. Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ πρόκειται για την 67η συνεδρίαση του Επιστημονικού Συμβουλίου του διευθυντικού οργάνου του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Έρευνας (European Research Council - ERC), και είναι η δεύτερη που πραγματοποιείται στην Ελλάδα. Το ERC ιδρύθηκε από την Ε.Ε. το 2007 με έδρα στις Βρυξέλλες, με στόχο τη χρηματοδότηση εξαιρετικών επιστημόνων και την υποστήριξη των καινοτόμων ιδεών τους. Με προϋπολογισμό πάνω από 13 δισ. ευρώ για την περίοδο 2014 - 2020, το ERC υποστηρίζει την έρευνα αιχμής αποκλειστικά στη βάση της επιστημονικής αριστείας, σε όλους τους τομείς της επιστήμης και της τεχνολογίας. Επισημαίνεται ότι από το 2007 μέχρι σήμερα, το ERC έχει χρηματοδοτήσει πάνω από 8.500 ερευνητικά έργα, εκ των οποίων 49 στην Ελ-

λάδα, από τα οποία 16 υλοποιούνται στο ΙΤΕ (με περίπου 27 εκ. ευρώ συνολική χρηματοδότηση). Το ERC αποτελεί σήμερα βασικό πυλώνα για την υλοποίηση του Ορίζοντα 2020 (Horizon 2020), του ευρωπαϊκού προγράμματος για την Έρευνα και την Καινοτομία.

Ο πρόεδρος του ERC, καθηγητής Jean-Pierre Bourguignon, είχε πραγματοποιήσει επίσκεψη στην Ελλάδα και στο ΙΤΕ τον Σεπτέμβριο του 2017, στο πλαίσιο συναντήσεων με ερευνητές που έχουν χρηματοδοτηθεί από το ERC. Την ίδια ημερομηνία με τη συνεδρίαση, και με πρωτοβουλία του προέδρου του ΙΤΕ και μέλους του Επιστημονικού Συμβουλίου του ERC καθηγητή Νεκτάριου Ταβερναράκη, θα πραγματοποιηθεί στις εγκαταστάσεις του ιδρύματος το 1ο Διεθνές Συνέδριο των Ελλήνων επιστημόνων οι οποίοι έχουν λάβει χρηματοδότηση από το ERC (ERC Grantees). Η οργανωτική επιτροπή του συνεδρίου αποτελείται από τους ERC Grantees του ΙΤΕ Δρ. Παναγιώτα Ποϊράζη, Δρ.

Πέτρο Ρακίτζη και Δρ. Μαρίνο Σαρηνγιάννη.

Το συνέδριο θα είναι ανοιχτό στην επιστημονική κοινότητα, ενώ θα απευθύνουν χαιρετισμό ο πρόεδρος του ERC καθ. Jean-Pierre Bourguignon, ο αναπληρωτής υπουργός Έρευνας και Καινοτομίας καθ. Κώστας Φωτάκης και ο πρόεδρος του ΙΤΕ καθ. Νεκτάριος Ταβερναράκης. Το πρόγραμμα θα περιλαμβάνει παρουσιάσεις από μέλη του Επιστημονικού Συμβουλίου του ERC και από τριάντα έξι προσκεκλημένους Έλληνες ερευνητές ERC Grantees, οι οποίοι θα παρουσιάσουν τις καινοτόμες προτάσεις τους που χρηματοδοτήθηκαν από το ERC, και την πορεία του ερευνητικού τους έργου μέχρι σήμερα. Έχουν επίσης προγραμματιστεί κατ' ιδίαν συναντήσεις με τα μέλη του Επιστημονικού Συμβουλίου του ERC με στόχο την αλληλεπίδραση με τους ERC Grantees.

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΑΣΙΝΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ ΣΥΝΔΙΟΡΓΑΝΩΣΕ Η ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Περιφερειών και Πόλεων

Με επίκεντρο την πράσινη οικονομία στα νησιά, ως ένας μοχλός ανάπτυξης για τα ευρωπαϊκά νησιά, η Περιφέρεια Κρήτης συνδιοργάνωσε σε συνεργασία με τις Περιφέρειες Σαρδηνίας, Κορσικής και Βαλεαρίδων, θεματικό εργαστήριο στις Βρυξέλλες, στο πλαίσιο της 18ης Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Περιφερειών και Πόλεων. Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ οι εντυπώσεις για το εργαστήριο της Περιφέρειας κερδήθηκαν, σύμφωνα με ενημέρωση από τα στελέχη της Περιφέρειας που συμμετείχαν στην ευρωπαϊκή εβδομάδα των Περιφερειών και των Πόλεων, δεδομένης και της έμφασης που δόθηκε στη θεματολογία και αφορούσε τομείς όπως το περιβάλλον, την ενέργεια, την κλιματική αλλαγή, τον βιώσιμο τουρισμό.

Το εργαστήριο για την πράσινη οικονομία είχε στόχο να αναδείξει επίσης και να ενισχύσει το διάλογο για την αντιμετώπιση κοινών προκλήσεων μέσω της ανταλλαγής καλών πρακτικών και της διαπεριφερειακής συνεργασίας, αλλά και να ωθήσει τη συνεργασία μεταξύ των νησιών στον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου για την από κοινού υλοποίηση νέων έργων, με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη και την εδαφική συνοχή.

Στο εργαστήριο, σύμφωνα με την ίδια ενημέρωση, το οποίο παρακολούθησαν περισσότεροι από 60 συμμετέχοντες, εκπρόσωποι Περιφερειών, Διαχειριστικών Αρχών, Ερευνητικών/Ακαδημαϊκών κέντρων, δικτύων, ΜΚΟ, και λοιπών φορέων, λειτουργήσε πάνελ συζήτησης με εκπροσώπους από τα νησιά, όπου παρουσιάστηκαν οι δράσεις

των Περιφερειών, αναπτύχθηκε ένας δυναμικός διάλογος με τους συμμετέχοντες και το ακροατήριο, ενώ οργανώθηκε και ειδική θεματική ενότητα posters, όπου προβλήθηκαν σημαντικά έργα που υλοποιούν οι Περιφέρειες στο πλαίσιο Ευρωπαϊκών Ανταγωνιστικών Προγραμμάτων (Interreg, H2020, LIFE κ.ά.).

Εκ μέρους της Περιφέρειας Κρήτης, η διευθύντρια Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού καθώς και συντονίστρια ευρωπαϊκών έργων, Ε. Χατζηγιάννη, παρουσίασε τις δράσεις τις Περιφέρειας Κρήτης μέσω της διαπεριφερειακής συνεργασίας στη Μεσόγειο και στην Ευρώπη, και ειδικότερα μέσω των Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων SCREEN για την Κυκλική Οικονομία, BLUEISLANDS για την αντιμετώπιση της αύξησης των απορριμμάτων στις τουριστικές περιοχές, και SOCLIMPACT για την επίδραση της Κλιματικής Αλλαγής στη Γαλαξία Οικονομία.

Αναφέρθηκε επίσης στο δυναμικό ρόλο της Κρήτης ώστε να ενισχύσει τη συνεργασία μεταξύ των μεσογειακών νησιών για την κυκλική οικονομία σε σχέση και με τις ιδιαιτερότητες της νησιωτικότητας, στο πλαίσιο της κοινής προσπάθειας με τις άλλες Περιφέρειες για τη χρηματοδότηση νέων ευρωπαϊκών έργων.

Επίσης, με αφορμή την παρουσία των στελεχών της Περιφέρειας στις Βρυξέλλες διοργανώθηκε σημαντική συνάντηση εργασίας για την Κυκλική Οικονομία στα νησιά της Μεσογείου, σύμφωνα με την κα Χατζηγιάννη, ώστε να αναδειχθεί ο σημαντικός ρόλος της Κρήτης στις μελλο-

ντικές προοπτικές βιώσιμης ανάπτυξης των μεσογειακών νησιών.

Η συνάντηση συντονίστηκε από τον Γ. Κρεμλί, επίτιμο διευθυντή της Γενικής Διεύθυνσης Περιβάλλοντος της ΕΕ με θέματα συζήτησης, μεταξύ άλλων, την αξιοποίηση των σημαντικών ευρωπαϊκών κονδυλίων που διατίθενται από την τρέχουσα και επόμενη χρηματοδοτική περίοδο, τόσο σε σχέση με τα Περιφερειακά Προγράμματα καθώς και με τα Ανταγωνιστικά Χρηματοδοτικά Πλαίσια, η προώθηση νέων εφαρμογών κυκλικής οικονομίας στις τοπικές επιχειρήσεις και οι ευκαιρίες που ανακύπτουν για νέες θέσεις εργασίας, αλλά και την αξιοποίηση των σημαντικών ευκαιριών για τις Νησιωτικές Περιφέρειες μέσα από Στρατηγικές Ευρωπαϊκές Πρωτοβουλίες, όπως η Καθαρή Ενέργεια για τα Ευρωπαϊκά Νησιά και η συνεργασία των Περιφερειών για νέες προτάσεις και έργα.

Ιδιαίτερη έμφαση, σύμφωνα με την ίδια ενημέρωση, δόθηκε σε επόμενες ενέργειες και στο ρόλο της Κρήτης ως κέντρο δράσεων στη Μεσόγειο, κατόπιν της Διακήρυξης της Κρήτης για την Κυκλική Οικονομία και Νησιωτικότητα (στο πλαίσιο Συνεδρίου που διοργάνωσε η Περιφέρεια Κρήτης το 2016 στο Ηράκλειο), της Διακήρυξης της Μάλτας (Μάρτιος 2017), αλλά και όπως αναδείχθηκε και από τα συμπεράσματα του συνεδρίου CIRCLE2018 τον Σεπτέμβριο στα Χανιά, υπό την αιγίδα της ΕΕ.

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΛΑΡΙΣΣΑ: ΥΛΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΕΡΓΑ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Με στόχο τη συνολική αλλαγή της Λάρισσας στα ευρωπαϊκά πρότυπα, έχουν ξεκινήσει τον τελευταίο καιρό διάφορα έργα οδοποιίας, τα οποία εντάσσονται στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) που υλοποιεί ο δήμος Λαρισαίων. Το σχέδιο που υλοποιείται αφορά την κατασκευή πεζοδρόμων, δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου μέσω ποδηλατοδρόμων στο κέντρο της Λάρισσας, αλλά και προώθησης των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Σύμφωνα με το σχέδιο που παρουσιάζει το ΑΠΕ-ΜΠΕ, έχει ξεκινήσει να υλοποιείται από τον δήμο Λαρισαίων, η μετατροπή όλων των τοπικών σημασιών οδών σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, ενώ γίνονται παρεμβάσεις σε διάφορους οδούς στο πλαίσιο της βελτίωσης του κυκλοφοριακού ζητήματος.

Με αυτό τον τρόπο – όπως εξηγείται στο σχέδιο – δημιουργούνται συνθήκες γειτονιάς στον κεντρικό ιστό της πόλης, ενώ παράλληλα εξυπηρετούνται οι ανάγκες στάθμευσης των κατοίκων, οι οποίες είναι ανελαστικές. Επίσης με τα έργα αυτά επιτυγχάνεται η αποτροπή των διαμπερών κινήσεων μέσω των τοπικών οδών, ενώ δημιουργούνται κυκλοφοριακές κυψέλες κατοικίας - γειτονιών, προστατευμένων από κινήσεις που δεν έχουν ως τελικό προορισμό τις παρόδες ιδιοκτησίες.

Μεταξύ άλλων με βάση τα σχέδια που βρίσκονται σε φάση υλοποίησης ο δήμος Λαρισαίων θα προχωρήσει και στην ενοποίηση του δικτύου πεζοδρόμων, την κατασκευή καινούργιων και στη δημιουργία ενός ευρύτερου κεντρικού

πυρήνα της πόλης, απαλλαγμένου από την κυκλοφορία των οχημάτων.

Όπως εξήγησε στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο αντιδήμαρχος Τεχνικών Έργων του δήμου Λαρισαίων Γιώργος Σούλτης έχουν αρχίσει να υλοποιούνται τα πρώτα έργα του κέντρου της πόλης με βάση το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και σε πρώτη φάση αναμένεται να ολοκληρωθούν μέχρι τα Χριστούγεννα. Σύμφωνα με το κ. Σούλτη τα έργα που εξελίσσονται έχουν προϋπολογισμό 5 εκατ. ευρώ, ενώ αναμένονται να ενταχθούν στο ΕΣΠΑ και άλλα έργα προϋπολογισμού περίπου 13 εκατ. ευρώ. Μεταξύ άλλων ο κ. Σούλτης σημείωσε πως ταυτόχρονα με τα έργα που γίνονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και αλλάζουν το κέντρο της πόλης, η δημοτική αρχή προχωράει σε έργα συντηρήσεων της οδοποιίας σε διάφορες συνοικίες της πόλης, αλλά και έργα συντηρήσεων των μεγάλων αρτηριών και των χωριών.

«Έξυπνο» σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης

Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ δεν έχει παραληφθεί όπως φαίνεται και το σχέδιο που αφορά την ελεγχόμενη στάθμευση στη πόλη της Λάρισσας. Σύμφωνα με τον σχεδιασμό λοιπόν και με βάση τα νέα δεδομένα που αλλάζουν ριζικά το κέντρο της πόλης, αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία και ένα νέο «έξυπνο» σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης. Ταυτόχρονα λόγω και των αλλαγών στο κέντρο της πόλης, ο δήμος Λαρισαίων βρίσκεται ήδη στην αναζήτηση χώρων πάρκινγκ ώστε να ενταχθούν στο ΣΒΑΚ.

Σύμφωνα με το σχέδιο για την ελεγχόμενη στάθμευση αναμένεται να δημιουργηθεί ένα σύστημα αισθητήρων για την ανίχνευση κατάληψης θέσης από όχημα, ένα σύστημα ελέγχου από τη δημοτική αστυνομία για τη διαχείριση παράβασης και κλήσεων, αλλά και μια εφαρμογή για έξυπνες φορητές συσκευές, μέσω της οποίας οι οδηγοί θα μπορούν να ενημερώνονται για τη διαθεσιμότητα των θέσεων στάθμευσης με χρήση διαδικτυακών υπηρεσιών χαρτογράφησης.

Μεταξύ άλλων το δίκτυο ελεγχόμενης στάθμευσης της πόλης θα αποτελείται από ένα δίκτυο «ζωνών» που περιλαμβάνουν περίπου 3000 θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων, οι οποίες χωροθετούνται σε όλους τους τοπικούς δρόμους, 650 θέσεις βραχυχρόνιας στάθμευσης επισκεπτών, με πληρωμή τέλους στάθμευσης και επιτρεπόμενη χρονική διάρκεια έως τρεις ώρες, αλλά και 450 θέσεις μακροχρόνιας στάθμευσης (έως 24 ώρες) επισκεπτών και εργαζομένων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στο πλαίσιο του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης ο δήμος Λαρισαίων θα προχωρήσει και σε εγκατάσταση συστήματος με βυθιζόμενες μπάρες, στους πεζοδρόμους.

Το έργο είναι προϋπολογισμού 1,1 εκατ. ευρώ και σύμφωνα με τον δήμο Λαρισαίων θεωρείται ιδιαίτερα σημαντικό στο πλαίσιο των αλλαγών που υλοποιούνται στο ευρύτερο κέντρο της πόλης.

ΝΕΕΣ ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΔΑΣΙΚΩΝ ΧΑΡΤΩΝ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕ ΤΟ ΥΠΕΝ

Νέες αναρτήσεις δασικών χαρτών ανακοίνωσε ότι ξεκινά το υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας υλοποιώντας ισχύουσες υπουργικές αποφάσεις, αλλά και ανακοινώσεις του αναπληρωτή υπουργού, Σωκράτη Φάμελλου, που αφορούν τις δεσμεύσεις του ΥΠΕΝ για την πορεία του έργου.

Σε αυτό το πλαίσιο, την Παρασκευή 19 Οκτωβρίου 2018 θα αναρτηθούν δασικοί χάρτες στις παρακάτω περιοχές:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΑΣΩΝ

Ανατολικής Αττικής

Δυτικής Αττικής

Δράμας

Κυκλάδων

Αδάμαντας (Νήσος Μήλος), Ανάφης (Νήσος Ανάφη), Άνω Μεράς (Νήσος Μύκονος), Βόθωνος, Βουρβούλου, Εξω Γωνιάς, Ημεροβηλίου, Θήρας, Θηρασίας, Καρτεράδου, Μεσαριάς, Οίας (Νήσος Θήρας), Σικίνου (Νήσος Σίκινος), Άνω Μεριάς, Φολέγανδρου (Νήσος Φολέγανδρος)

Κοζάνης

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΑΡΤΗΣΗΣ ΔΑΣΙΚΩΝ ΧΑΡΤΩΝ

Προκαποδιστριακοί ΟΤΑ: Ραφήνας, Νέας Μάρκας, Πικερμίου, Ζωγράφου, Βύρωνος, Καισαριανής, Ν. Ιωνίας, Αμαρουσίου, Μετσοβίου, Φιλοθέης

Προκαποδιστριακοί ΟΤΑ Μεγαρέων

Σύνολο περιοχής αρμοδιότητας Δ/νσης Δασών, εκτός των προκαποδιστριακών ΟΤΑ Δράμας, Καλαμακίου, Κεφαλαρίου, Αγίου Αθανασίου, Καλαμώνος και Μεγάλου Αλεξάνδρου οι οποίοι έχουν ήδη αναρτηθεί.

Προκαποδιστριακοί ΟΤΑ:

Χορτολιβαδικές εκτάσεις προκαποδιστριακού ΟΤΑ Κοζάνης

όπως είχε δεσμευτεί το ΥΠΕΝ. Η ενσωμάτωση στον δασικό χάρτη της περιοχής που κηρύχθηκε αναδασωτέα μετά την πυρκαγιά του Ιουλίου, πέρα από συνταγματική υποχρέωση, συμβάλλει στη διάφανη ενημέρωση των πολιτών και των φορέων της οικονομίας, αλλά και στον ολοκληρωμένο σχεδιασμό των χρήσεων γης και στην εφαρμογή της δασικής νομοθεσίας στις περιοχές ενδιαφέροντος. Πρόκειται για μια πρακτική που ακολουθήθηκε και πέρυσι στον Κάλαμο και στη Ζάκυνθο, όταν και το ΥΠΕΝ ενσωμάτωσε την κήρυξη των αναδασωτέων στην ανάρτηση των δασικών χαρτών.

Οι αποφάσεις κήρυξης ως αναδασωτέων των εκτάσεων των πυρκαγιών του Ιουλίου έχουν ολοκληρωθεί από τις αρμόδιες δασικές υπηρεσίες, έγκαιρα, σε χρόνο πολύ μικρότερο των προβλεπόμενων από τη νομοθεσία, σε εφαρμογή και της περσινής εγκυκλίου του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Σωκράτη Φάμελλου. Τις αμέσως επόμενες ημέρες, και πριν από την ανάρτηση των δασικών χαρτών, οι περιοχές που κηρύσσονται αναδασωτέες θα δημοσιευτούν σε ΦΕΚ.

Παράλληλα, πρέπει να διευκρινιστεί ότι:

- Με τον δασικό χάρτη Μεγαρέων κλείνει η ανάρτηση για όλη τη Δυτική Αττική, όπως και με τον δασικό χάρτη της Δράμας.

- Οι δασικοί χάρτες της Δράμας και των Κυκλάδων είναι χάρτες που υλοποιήθηκαν άμεσα από τις ίδιες δασικές υπηρεσίες με δικά τους μέσα και προσωπικό και περιλαμβάνονται στο τελευταίο κύμα καταρτίσεων χαρτών που λαμβάνει χώρα αυτή την περίοδο από μελετητές ή συγκεκριμένες δασικές υπηρεσίες (Δράμας, Κυκλάδων, Καβάλας).

- Στην Κοζάνη γίνεται χρήση πρόβλεψης του νόμου 4389/2016 των δασικών χαρτών περί συμπληρωματικής ανάρτησης σε μετέπειτα χρόνο των χορτολιβαδικών εκτάσεων.

Όπως σημειώνει το υπουργείο σε σχετική ανακοίνωση, οι δασικοί χάρτες σε Ανατολική και Δυτική Αττική θα περιλαμβάνουν και την πράξη αναδασώσεως μετά τις πυρκαγιές στις 23 και 24 Ιουλίου 2017,

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ : ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ Ο ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Σημαντικές αλλαγές και όχι απλά μεμονωμένες κινήσεις, σε σχέση με την πραγματικότητα των μεταφορών του 2018 για τους κατοίκους της Θεσσαλονίκης, μελετώνται στο πλαίσιο του Ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του κεντρικού δήμου, την εκπόνηση του οποίου έχει αναλάβει το Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (ΙΜΕΤ) του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ), αναφέρει το ΑΠΕ-ΜΠΕ.

Μιλώντας στον ραδιοφωνικό σταθμό του ΑΠΕ ΜΠΕ, «Πρακτορείο 104,9FM», η δρ Μαρία Μορφουλάκη, ειδική λειτουργική επιστήμονας Α' κι επικεφαλής του Εργαστηρίου «Ζήτηση και Διαχείριση Κινητικότητας και Ανάπτυξης Συστημάτων Βιώσιμη Κινητικότητα» του Ι.ΜΕΤ/Ε.Κ.Ε.Τ.Α., επισημαίνει πως «η αλλαγή σε όλο αυτό που λέμε ρυπογόνο περιβάλλον θα έρθει πρώτα απ' όλα από τους στόλους που κυκλοφορούν και θα κυκλοφορούν στην πόλη, αστικά λεωφορεία, μέσα μαζικής μεταφοράς και τα ταξί».

Κατά την ίδια, το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας (σ.σ. διάρκειας 36 μηνών, που ολοκληρώνεται τον Μάρτιο του 2019), αποτελεί «μια μελέτη, μια διερεύνηση που θα καταλήξει σε έργα και έτσι θα αλλάξει το προφίλ της πόλης», αλλαγή «την οποία μπορεί να περιμέναμε πολλά χρόνια». Πως λοιπόν θα είναι εφικτός αυτό ο μετασχηματισμός όχι μόνο μέσα από έργα και υποδομές αλλά και, κύρια μάλιστα, μέσα από αλλαγή στις νοοτροπίες και τη λειτουργία μιας πόλης που έχει συνθίσει να διαβιεί στο κέντρο της και να το θεωρεί πεδίο κίνησης και δράσης χωρίς σήμερα περιορισμούς;

«Πρέπει να αδειάσει κάποια στιγμή η πόλη» αναφέρει με έμφαση η ειδική επιστήμων του Ι.ΜΕΤ Ε.Κ.Ε.Τ.Α., που δεν εστιάζει μόνο στο τεχνικό κομμάτι των υποδομών μέσω των μεταφορών και των καυσίμων που θα χρησιμοποιούνται, αλλά και στον σχεδιασμό, αφού όπως τονίζει με έμφαση ότι «είναι πάρα πολύ σημαντικό ένα πολύ καλό σύστημα δημοσίων συγκοινωνιών και χώρος».

Αναφερόμενη στην αλλαγή που θα επέλθει σε επίπεδο μέσω των μαζικής μεταφοράς, η κα Μορφουλάκη επισημαίνει μεταξύ άλλων ότι «υπάρχει μια μεγάλη κίνηση που έχουμε ξεκινήσει ως Ινστιτούτο Μεταφορών με πολύ καλή συνεργασία με τους συλλόγους των ταξί της πόλης μας, ώστε να υπάρξει αντικατάσταση και του στόλου των ταξί. Αν (ο στόλος των ταξί) γυρίσει στην ηλεκτροκίνηση, όπως

καταλαβαίνετε, θα αλλάξει πάρα πολύ σημαντικά και εικόνα και θόρυβο της πόλης».

Αρκεί όμως αυτός ο συνδυασμός κινήσεων που αφορά κυρίως οχήματα δημόσιας χρήσης; Για τα κέντρα της πόλης και για το κέντρο της ίδιας της Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με την ειδική επιστήμονα, η κατεύθυνση είναι «να βγάλουμε όσο μπορούμε τα αυτοκίνητα τουλάχιστον των επισκεπτών, μέσα από την πόλη. Και εκεί πρέπει να κινηθούμε (...) Από εκεί και πέρα, σίγουρα η ηλεκτροκίνηση είναι το μέλλον, αυτό είναι δεδομένο με την τεχνολογία να εξελίσσεται και να δίνει μια αυτονομία πολύ μεγάλη μία φόρτιση σε τέσσερα και σε πέντε λεπτά» επισημαίνει και υπογραμμίζει και τη σπουδαιότητα του ρόλου των πολιτών στην ενίσχυση των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.

Γενικότερα δε σε ότι αφορά νέα σχέδια -τα ΣΒΑΚ- που εκπονούνται για αστικά κέντρα στην Ελλάδα, σύμφωνα με την κα Μορφουλάκη, οι αλλαγές μετά από μια μεταβατική περίοδο γίνονται αποδεκτές από τους πολίτες.

ΕΡ. Μετρό, αναπλάσεις και μετεξελίξεις βασικών κτιριακών υποδομών και από τον ιδιωτικό τομέα, εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης σε όλη την Ευρώπη και τα πρώτα βήματα στην Ελλάδα. Πως βλέπετε ως επιστήμονες το κέντρο της πόλης Θεσσαλονίκης σε πέντε με επτά χρόνια, ιδανικά όχι μόνο σε ό,τι αφορά τις υποδομές καθαυτές, αλλά και τις αλλαγές στη συμπεριφορά των πολιτών;

ΑΠ. Η Θεσσαλονίκη βρίσκεται στην περίοδο που γίνεται το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας, μια μελέτη, μια διερεύνηση που θα καταλήξει σε έργα και έτσι θα αλλάξει το προφίλ της πόλης γιατί βρισκόμαστε σε μια αλλαγή, την οποία μπορεί να περιμέναμε πολλά χρόνια. Όπως είπατε όμως, το Μετρό θα έρθει και το 2020 και θα είναι πλέον κομμάτι της ζωής μας, οπότε πλέον πάνω σε αυτό θα πρέπει να λειτουργήσει ένα καλύτερο σύστημα. Και στον ΟΣΕθ όπως Ξέρω -και με τη δική μας συνδρομή- θα προσπαθήσουμε να κάνουμε ένα διαφορετικό σύστημα δημοσίων συγκοινωνιών και θα έρθουν να λυθούν και διάφορα άλλα θέματα που αφορούν στόλους κ.λ.π, καθώς λόγω παιδιότητας, ήδη γνωρίζω ότι υπάρχει διερεύνηση στο να αλλαχθεί στόλος και να μπει ηλεκτροκίνηση και στα λεωφορεία.

Η αλλαγή σε όλο αυτό που λέμε ρυπογόνο περιβάλλον θα έρθει πρώτα απ όλα από τους στόλους που κυκλοφορούν

και θα κυκλοφορούν στην πόλη, αστικά λεωφορεία, μέσα μαζικής μεταφοράς και ταξί, υπάρχει λοιπόν μια μεγάλη κίνηση που έχουμε ξεκινήσει ως Ινστιτούτο Μεταφορών με πολύ καλή συνεργασία με τους συλλόγους των ταξί της πόλης μας ώστε να υπάρξει αντικατάσταση και του στόλου των ταξί. Αν γυρίσει στην ηλεκτροκίνηση, όπως καταλαβαίνετε, θα αλλάξει πάρα πολύ σημαντικά και εικόνα και θόρυβο της πόλης.

Ο ίδιος ο ΔΕΔΔΗΕ (Διαχειριστής του Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας) για να προωθήσει ηλεκτροκίνηση στη χώρα σχεδιάζει κινήσεις και συνεργάτες του ΙΜΕΤ αυτή τη στιγμή βρίσκονται σε συζητήσεις. Βρίσκουμε τα σημεία πανελλαδικά, ποσοτικοποιούμε πόσους σταθμούς χρειαζόμαστε για να καλυφθεί όλο το δίκτυο εθνικό και αστικό στα μεγάλα αστικά κέντρα και τώρα περνάμε μέσα στη δική μας την πόλη (σ.σ Θεσσαλονίκη). Έτσι, κινήσεις ηλεκτροκίνησης γίνονται και πιστεύω θα αρχίσουν να γίνονται αρκετά γοργά πλέον, ενώ και η αυτοκινητοβιομηχανία ακολουθεί με λύσεις πιο οικονομικές. Παρόλα αυτά δεν παύουν όλα αυτά να είναι αυτοκίνητα και καταλαμβάνουν χώρο από το το χώρο όπου πρέπει να κινηθούμε. Έτσι λοιπόν εκεί που πρέπει να καταλήξουμε είναι στο ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό ένα πολύ καλό σύστημα δημοσίων συγκοινωνιών και χώρος. Πρέπει να αδειάσει κάποια στιγμή η πόλη.

Ταυτόχρονα πρέπει να δούμε μια πολύ καλή λύση του ποδηλάτου και για τις κλίσεις (εδάφους), όπου η πόλη μας το επιτρέπει. Αλλά μη γελιόμαστε, για να μπει το ποδήλατο ποιοτικά στη ζωή μας πρέπει να υπάρξει ελεύθερος χώρος και σωστός ποδηλατόδρομος, έτσι μια από τις προτάσεις που θα κατατεθούν στο τραπέζι και θα δει ο κόσμος από το νέο σχεδιασμό της πόλης θα πρέπει επίσης κάποια στιγμή αυτό, το κέντρο της πόλης να πει «το δίνω και το παρέχω στον πεζό» και τον πολίτη που θέλει πραγματικά μια ποιότητα ζωής. 'Κλείνουμε' λοιπόν κάποια πράγματα για το αυτοκίνητο, στην ίδια λογική της Αγίας Σοφίας, και θεωρούμε ότι κάπως έτσι πρέπει να κινηθεί ένα κέντρο το οποίο θα προσφέρει μια πολύ καλή εναλλακτική λύση στην κίνηση των πολιτών του με εναλλακτικά μέσα. Όταν δεν δίνεις εναλλακτική, δεν μπορείς να απαιτήσεις από τον πολίτη να αφήσει το αυτοκίνητό του...

Συνέχεια στη σελ 6

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Για πρώτη φορά η Ελλάδα διοργάνωσε τη συνάντηση των Εθνικών Εστιάκων Σημείων του Ευρωπαϊκού Δικτύου Παρακολούθησης και Πληροφοριών για το Περιβάλλον (Eionet). Εκπρόσωποι 39 χωρών, στελέχη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής συζήτησαν τα νέα δεδομένα που δημιουργούνται για το Δίκτυο εν όψει της αξιολόγησης και αναθεώρησης των ευρωπαϊκών περιβαλλοντικών πολιτικών, καθώς και την αξιολόγηση του ίδιου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος και του Δικτύου Eionet από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Σύμφωνα με ανακοίνωση του ΥΠΕΝ στο πλαίσιο της επίσκεψής του στην Αθήνα ο Εκτελεστικός Διευθυντής του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, Dr Hans Bruyninckx, πραγματοποίησε επίσημη συνάντηση τόσο με τον Αναπληρωτή Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Σωκράτη Φάμελλο, όσο και με τα μέλη του Εθνικού Δικτύου το οποίο συλλέγει, αξιοποιεί, αξιολογεί και αποστέλλει στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος στοιχεία για την κατάσταση του περιβάλλοντος στη χώρα μας.

Στη συνέχεια τα στοιχεία αυτά ενσωματώνονται βάσει των προδιαγραφών και των κριτηρίων που χρησιμοποιεί ο Οργα-

νισμός στην 5ετή Έκθεση Περιβάλλοντος, η οποία αναμένεται να εκδοθεί το 2020. Η συγκεκριμένη Έκθεση υποστηρίζει με επιστημονικά στοιχεία τη λήψη πολιτικών αποφάσεων για το περιβάλλον και την ενημέρωση των πολιτών σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Σημειώνεται ότι η συνάντηση αποτέλεσε το εφελκυστήριο για την πλήρη ανανέωση του ελληνικού Δικτύου και την βελτιστοποίηση της συνεργασίας της Ελλάδας με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό και τις 39 χώρες μέλη του Δικτύου Eionet.

Ο Εκτελεστικός Διευθυντής του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, Dr Hans Bruyninckx, δήλωσε σχετικά:

«Η συνεργασία όλων των εταίρων του Δικτύου Eionet για τη συλλογή δεδομένων και την παραγωγή αξιόπιστων στοιχείων τόσο για την υποστήριξη των πολιτικών αποφάσεων, όσο και για την ενημέρωση των πολιτών σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο είναι βαρύνουσας σημασίας. Οι χώρες μπορούν να μάθουν η μία από την άλλη αξιοποιώντας καλές πρακτικές. Η υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος είναι δεδομένη για όλα τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σε όλους τους τομείς».

Ο Αναπληρωτής Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Σω-

κράτης Φάμελλος, δήλωσε σχετικά:

«Έχουμε επιλέξει να αναβαθμίσουμε την στρατηγική της χώρας στους τομείς της περιβαλλοντικής πολιτικής και της περιβαλλοντικής διπλωματίας, αλλά και στο πεδίο των μεταρρυθμιστικών τομών, όπως είναι οι δασικοί χάρτες, οι περιοχές Natura2000, η ανακύκλωση, η κλιματική αλλαγή, η κυκλική οικονομία κ.ά. Όλα αυτά δεν μπορούν να γίνουν χωρίς ισχυρούς δεσμούς με το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος. Το ζήτημα της περιβαλλοντικής πληροφορίας είναι ουσιαστικό πολιτικό ζήτημα για την Ευρώπη και δείχνει μεταξύ άλλων την αξιοπιστία των κρατών-μελών, αλλά και της άσκησης της ίδιας της πολιτικής. Διότι, πολύ απλά, χωρίς δεδομένα δεν μπορούμε να σχεδιάσουμε πολιτικές σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο».

Στη συνάντηση παραβρέθηκε και ο νέος Υφυπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Γιώργος Δημαράς, ο οποίος επιβεβαίωσε τη σπουδαιότητα της συνεργασίας όλων των εταίρων για τη λήψη ορθών περιβαλλοντικών αποφάσεων και πολιτικών.

ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ : ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ Ο ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Συνέχεια από τη σελ 5

ΕΡ. Κατά πόσο αποτελεί την «απόλυτη λύση» για τις πόλεις όπως η Θεσσαλονίκη και το κέντρο τους η ηλεκτροκίνηση, που έρχεται τελικά με γοργούς ρυθμούς; Και τελικά θα πρέπει να είναι προνομιοῦχοι χρήστες κέντρων οι ιδιοκτήτες ηλεκτρικών (EV) οχημάτων;

ΑΠ. (Η όληση) θα είναι αρκετά μικρότερη, επειδή δεν ρυπαίνουν και δεν κάνουν και θόρυβο. Σίγουρα θα υπάρχουν και οι τεχνολογίες για να μπορεί να φορτιστεί... Και όταν (αποφασιστεί να) κλείσει ένα κέντρο για τα οχήματα, (η ηλεκτροκίνηση) μπορεί ίσως να δώσει σε αυτά τα οχήματα κάποια πλεονεκτήματα στο να μπορούν να κινηθούν σε συγκεκριμένους άξονες. Ωστόσο, προφανώς, όταν κλείνει ένα κέντρο (για τα οχήματα), κλείνει για τους πάντες.

Παρόλα αυτά, το ηλεκτρικό όχημα είναι η λύση και στο επαγγελματικό όχημα αλλά και στο ατομικό όχημα. Αυτό μπορεί

να σημαίνει «αφήνω μόνο κάποια αυτοκίνητα τα οποία είναι δημοσίας χρήσεως», όπως κοινόχρηστα. Μπορώ δηλαδή να κατέβω στο κέντρο και αν πραγματικά το χρειάζομαι, θα το βρω στο σταθμό, θα το πάρω, θα το νοικιάσω, θα κάνω τη δουλειά μου, η οποία δεν μπορεί να γίνει με άλλο τρόπο και θα το επιστρέψω. Για τα κέντρα της πόλης και για το κέντρο της ίδιας της Θεσσαλονίκης νομίζω ότι η κατεύθυνση είναι στο να βγάλουμε όσο μπορούμε τα αυτοκίνητα, τουλάχιστον των επισκεπτών, μέσα από την πόλη. Και εκεί πρέπει να κινηθούμε. Από εκεί και πέρα, σίγουρα η ηλεκτροκίνηση είναι το μέλλον, αυτό είναι δεδομένο με την τεχνολογία να εξελίσσεται και να δίνει πλέον μια αυτονομία πολύ μεγάλη, όπως και μία φόρτιση σε 4 και σε 5 λεπτά. Για να μιλήσουμε όμως για βιώσιμη κινητικότητα στη Θεσσαλονίκη και αν πραγματικά θέλουμε αλλαγή, πρέπει να μιλήσουμε πραγματικά για ενίσχυση των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.

ΕΡ. Το μέγα ζητούμενο βέβαια είναι η αλλαγή νοοτροπίας.

Εφικτό στην Ελλάδα;

ΑΠ. Ως λαός δεν είμαστε τόσο πολύ απειθείς. Έχουμε πρόβλημα στην αρχική μας αντιμετώπιση κάποιων αλλαγών. Παρόλα αυτά, θα σας πω ότι στην Ελλάδα, κάθε πεζοδρόμος και κάθε τέτοια απαγόρευση έχει φέρει αντιδράσεις οι οποίες όμως αντιστράφηκαν στις περισσότερες περιπτώσεις. Χαρακτηριστικό είναι παράδειγμα της πόλης των Ιωαννίνων, κάνει και αυτή το δικό της Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Όταν έκανε μια ευρεία πεζοδρόμηση στο κέντρο οι μαγαζάτορες και οι πολίτες στο κέντρο είχαν κάνει επανάσταση. Δύο χρόνια μετά παρακαλάνε οι μαγαζάτορες των άλλων περιοχών τον δήμο να πεζοδρομήσει. Ξέρουμε πάρα πολύ καλά ότι όταν δώσεις κάτι το οποίο ευχάριστα κινείται στον πολίτη, θα το καλοδεχτεί και στο τέλος, θα αλλάξει την καθημερινότητά του και θα το χρησιμοποιήσει. Θα αλλάξει η νοοτροπία του, πρέπει να δώσεις κάτι για να αρχίσει επιτέλους αυτή η αλλαγή και ως έχει και τις αντιδράσεις της στην αρχή.

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΑΠΘ: ΣΕ ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗ Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΜΕ ΜΑΖΙΚΗ ΕΞΟΔΟ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΔΗΜΟ ΚΑΙ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Η Θεσσαλονίκη συρρικνώνεται και αυτό ξεκίνησε να εξελίσσεται πριν από την έναρξη της οικονομικής κρίσης, αναφέρει σε δημοσίευσμά του το ΑΠΕ-ΜΠΕ. Την εικόνα αυτή μαρτυρούν τα μεγέθη, τα οποία ορίζουν μία «συρρικνούμενη πόλη» (shrinking city), δηλαδή «μία πυκνοκατοικημένη αστική περιοχή με πληθυσμό τουλάχιστον 10.000 κατοίκων, η οποία αντιμετωπίζει μία συνεχή μείωση του πληθυσμού της, για περίοδο τουλάχιστον δύο ετών, ενώ συντελούνται οικονομικές αλλαγές και υπάρχουν συμπτώματα δομικής κρίσης».

Τα στοιχεία που αποτυπώνουν την αστική συρρίκνωση της δεύτερης μεγαλύτερης πόλης της χώρας παρουσιάζονται, μεταξύ πολλών ερευνητικών εργασιών, στο Διεθνές Διεπιστημονικό Συνέδριο με τίτλο «Πόλη υπό κατασκευή: σχέδια διαδικασίες και πρακτικές για τον χώρο της Θεσσαλονίκης», που διοργανώνει, σήμερα και αύριο, ο Τομέας Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ).

«Μείωση 38% στην πληθυσμιακή ομάδα 6-14 και αύξηση 85% στους 80+»

«Αν εξετάσουμε τα δημογραφικά στοιχεία για πολλές υπο-περιοχές του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, η συρρίκνωση ανάγεται πριν από την έναρξη της οικονομικής κρίσης. Για παράδειγμα ο πληθυσμός του Δήμου Θεσσαλονίκης μεταξύ 2001 και 2011 μειώθηκε κατά 13,4%, και μάλιστα η μείωση αυτή είναι ιδιαίτερα έντονη στις μικρές και παραγωγικές ηλικίες: Για την ηλικιακή ομάδα 6-14 ετών η μείωση είναι 37,85%, για την ομάδα 15-24 είναι 25,79% και για την ομάδα 25-39 είναι 24,01%. Μιλάμε, δηλαδή, για πραγματική έξοδο πληθυσμού από τον κεντρικό Δήμο», εξηγεί στο ΑΠΕ-ΜΠΕ η δρ. Αρχιτέκτων Μηχανικός του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης του ΑΠΘ, Φυλλώ Κατσαβουνίδου, για την εργασία που εκπόνησε από κοινού με την δρ. Αρχιτέκτονα μηχανική Παρασκευή Κούρτη.

Θα πρέπει να σημειωθεί πως η μόνη ηλικιακή ομάδα που παρουσιάζει αύξηση την ίδια χρονική περίοδο είναι τα άτομα ηλικίας 80 και άνω (+84,71%).

«Άδεια η πόλη, πού πήγαν όλοι...»

«Αναμφίβολα, αφού ήδη το 2011 η εικόνα ήταν αυτή, μπορούμε να υποθέσουμε, και δεδομένης της συνεκόμενης μείωσης του πληθυσμού της Ελλάδας συνολικά, ότι σε τρία χρόνια που θα γίνει η επόμενη απογραφή, θα είναι ακόμη δυσμενέστερη», προβλέπει η κ. Κατσαβουνίδου, ενώ σε ό,τι αφορά τα υπόλοιπα στοιχεία

που ορίζουν την αστική συρρίκνωση διευκρινίζει: «Τα κενά καταστήματα είναι τα πιο ορατά σημάδια της συρρίκνωσης, η απώλεια πληθυσμού είναι όμως η περισσότερο δύσκολη να μελετηθεί, γιατί φυσικά πρέπει να αναρωτηθούμε πού πήγε όλος αυτός ο πληθυσμός, πού έχει μετοικήσει, για ποιους λόγους έχει φύγει και φυσικά να διερευνήσουμε ποια στοιχεία του αστικού χώρου συνετέλεσαν σ' αυτήν την έξοδο, μαζί φυσικά με κοινωνικο-οικονομικούς παράγοντες. Η ποιότητα και/ή η παλαιότητα του διαθέσιμου κτιριακού αποθέματος, η κατάσταση και ποιότητα των δημόσιων χώρων, η επάρκεια ή μη σε κοινωφελείς και κοινόχρηστες υποδομές, είναι μερικοί τέτοιοι παράγοντες. Παραδείγματος χάριν, οικογένειες με μικρά παιδιά αναζήτησαν άλλες περιοχές κατοικίας με περισσότερους δημόσιους χώρους, πιο ήσυχους δρόμους, εγγύτερους στη φύση, με καλύτερες παροχές σε σχολεία».

Άλλωστε, και από τα δημογραφικά στοιχεία φαίνεται ότι η συρρίκνωση των κεντρικών περιοχών πυροδότησε ακριβώς τη μεγέθυνση των περιφερειακών περιοχών -χαρακτηριστικά, το Ρεντζίκι (Πεύκα) διπλασίασε τον πληθυσμό του μεταξύ 2001-2011, η Ευκαρπία τον υπερδιπλασίασε (αύξηση 110,74%).

Ερωτηθείσα εάν με την παρατήρηση της εξέλιξης του φαινομένου της αστικής συρρίκνωσης μπορεί να γίνει προβολή του και στο μέλλον, ώστε να οδηγήσει και στον σχεδιασμό πολιτικών για την αναστροφή του η κ. Κατσαβουνίδου απαντά: «Ένα σημαντικό ζήτημα που υπάρχει στη χώρα μας είναι το πώς χαράσσονται και σχεδιάζονται οι πολιτικές και κυρίως πότε. Πολλές φορές αυτό δυστυχώς συμβαίνει όταν είναι πια πολύ αργά! Η συρρίκνωση είναι ένα κατεξοχόν πολυ-παραγοντικό αστικό φαινόμενο, είναι απόλυτα υπαρκτό στη Θεσσαλονίκη, αλλά δεν έχει μέχρι τώρα αναδειχθεί στη δημόσια συζήτηση, ούτε και στην ακαδημαϊκή σφαίρα, ως πρόβλημα. [...] Οπωσδήποτε, θα πρέπει στη συνέχεια η διερεύνηση του φαινομένου της συρρίκνωσης να προχωρήσει σε μικρο-γεωγραφική ανάλυση, αφού επιλέξουμε χαρακτηριστικές, συγκεκριμένες, μικρές σε έκταση υπο-περιοχές, και να φτάσουμε μέχρι την κλίμακα του οικοδομικού τετραγώνου. Η χωρική έρευνα είναι επίπονη και χρονοβόρα, αλλά πιστεύουμε ότι για να γίνει αυτή η προβολή στο μέλλον, απαραίτητο είναι να γνωρίζουμε το σήμερα, και εδώ η χώρα μας πάσχει».

«Ο χάρτης της πόλης στην εποχή του Airbnb»

Πώς όμως αλλάζουν τον αστικό χάρτη νέες δραστηριότητες και κυριαρχούσες τάσεις, όπως για παρά-

δειγμα η αξιοποίηση των ακινήτων για βραχυχρόνια ενοίκια μέσα από πλατφόρμες τύπου Airbnb;

«Η βραχυχρόνια μίσθωση μπορεί εφήμερα να γεμίζει τα κενά στο κτηριακό απόθεμα, αλλά δεν μπορεί να αποτελεί μια στρατηγική επανάκαμψης της αστικής ζωής. Ως πρακτική, είναι μία ακόμη έκφανση της μετατροπής του αστικού χώρου σε εμπόρευμα, άρσης της τοπικότητας και του δικαιώματος στην πόλη, που ανήκει πρωτίτως στους κατοίκους της», απαντά η κ. Κατσαβουνίδου.

«Η συρρίκνωση και ταυτόχρονη γήρανση του πληθυσμού στις κεντρικές περιοχές δημιουργεί, μικρογεωγραφικά, συνθήκες υποβάθμισης, άλλες πολύ ορατές -π.χ. μακριές σειρές από άδεια καταστήματα στους συνοικιακούς δρόμους- και άλλες λιγότερο, όπως η ερήμωση των δρόμων και των δημόσιων χώρων από ανθρώπους και το αίσθημα ανασφάλειας, η σμίκρυνση του σχολικού πληθυσμού, αλλά και μια σειρά από φαύλους κύκλους, που προκαλούν τα κενά διαμερίσματα, όπως πρακτικές δυσκολίες στη συντήρηση των πολυκατοικιών, και άρα ακόμη μεγαλύτερη υποβάθμιση», εξηγεί.

«Θεσσαλονίκη όπως Ρίγα»

Προφανώς, η Θεσσαλονίκη δεν είναι η μοναδική συρρικνούμενη πόλη ούτε στην Ελλάδα ούτε στην Ευρώπη. «Σε εκθέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αν δει κανείς τον χάρτη των ευρωπαϊκών πόλεων όσον αφορά τη μεταβολή πληθυσμού, η Θεσσαλονίκη κατατάσσεται στην ίδια κατηγορία -δηλαδή έχει παρόμοιο μέγεθος και παρόμοια συρρίκνωση- με τη Ρίγα, την πρωτεύουσα της Λετονίας, που θεωρείται «η πρωτεύουσα των άδειων χώρων (The Capital of Empty Spaces)», σημειώνει η κ. Κατσαβουνίδου καταλήγοντας, όμως, με μία αισιόδοξη διαπίστωση: «Στον ίδιο χάρτη, ως μητροπολιτική περιοχή και όχι ως πόλη, η Θεσσαλονίκη φαίνεται ότι αυξάνει τον πληθυσμό της, εμφανίζεται ως αναπτυσσόμενη! Αυτό, με απλά λόγια, σημαίνει ότι η συρρίκνωση συμβαίνει ταυτόχρονα με τη διάχυση - και άρα τίθεται ένα θέμα σχέσης κέντρου-περιφέρειας, μία ιδιόζουσα πόλωση, και άρα πρέπει κι αυτό να ληφθεί υπόψη στην έρευνα».

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΣΞΕΠΕ ΣΤΟ ΑΠΕ-ΜΠΕ: ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΕΓΧΟΥΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ - ΑΝΑΓΚΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΙΣΡΟΩΝ - ΕΚΡΩΩΝ

Το εΐσημα στην ΑΑΔΕ για τις συντονισμένες προσπάθειες που διενεργεί το τελευταίο διάστημα στην προσπάθεια καταπολέμησης της παραβατικότητας και του λαθρεμπορίου στην αγορά καυσίμων, αποδίδει με συνέντευξή του στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο πρόεδρος του Συνδέσμου Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος (ΣΞΕΠΕ) και γενικός διευθυντής Εγχώριας και Διεθνούς Εμπορίας του Ομίλου ΕΛΠΕ Ρομπέρτο Καραχάννας. Επισημαίνει ωστόσο, την αναγκαιότητα να θεθεί το συντομότερο σε πλήρη λειτουργία το σύστημα ελέγχου εισροών - εκροών, το οποίο δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί καθώς λείπει η απαραίτητη χρηματοδότηση για την πιστοποίησή του.

«Είναι ντροπή κάποιοι να κλέβουν τον Έλληνα καταναλωτή, που τα τελευταία χρόνια βιώνει δύσκολες στιγμές», αναφέρει χαρακτηριστικά ο κ. Καραχάννας και εισηγείται δέσμη μέτρων που περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την άμεση επιβολή ποινών για νοθεία και λαθρεμπόριο, με διασφάλιση αδιάβλητων ελέγχων που θα διενεργούνται παρουσία εισαγγελέα.

Παράλληλα, προβλέπει ριζική αλλαγή του τοπίου στην αγορά καυσίμων σε εφαρμογή των ευρωπαϊκών Οδηγιών για εξοικονόμηση ενέργειας, μείωση των αερίων του θερμοκηπίου και αύξηση των ανανεώσιμων πηγών. «Όσο πιστεύουν ότι μετά από πέντε χρόνια θα πωλούν μόνο πετρέλαιο κίνησης και βενζίνες και θα ζήσουν, θα διαψευστούν», υποστηρίζει στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο πρόεδρος του ΣΞΕΠΕ και επισημαίνει ότι τα μέλη του Συνδέσμου επιθυμούν να είναι μέρος της εξίσωσης της λύσης για τον ενεργειακό μετασχηματισμό της χώρας και την επίτευξη των στόχων που έχουν θεθεί.

Για την εγχώρια αγορά καυσίμων, ο κ. Καραχάννας επαναλαμβάνει ότι μέσα στην τελευταία δεκαετία έχει συρρικνωθεί περίπου κατά 40% και το 2018 παραμένει στάσιμη, με τον τουρισμό να αποτελεί την κινητήρια δύναμη για τις πωλήσεις. Η συνέντευξη του γενικού διευθυντή Εγχώριας και Διεθνούς Εμπορίας του Ομίλου ΕΛΠΕ Ρομπέρτο Καραχάννα στον δημοσιογράφο Κώστα Βουτσασδάκη για το Αθηναϊκό-Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων

Σε σχέση με την παραβατικότητα, ο ΣΞΕΠΕ ανέφερε πρόσφατα ότι «το τελευταίο διάστημα με τη δραστηριοποίηση της ΑΑΔΕ έχουν γίνει πολύ σημαντικά βήματα προόδου, αλλά συνεχίζουν να υπάρχουν εκκρεμότητες». Σε τι συνίσταται η δραστηριοποίηση και ποια είναι τα επόμενα βήματα που θα θέλατε να δείτε για την πάταξη της παράνομης διακίνησης;

Είναι η πρώτη φορά ίσως που βλέπουμε μία Ανεξάρτητη Αρχή να δημοσιοποιεί σε τέτοια λεπτομέρεια κάποια στοιχεία

για τους ελέγχους στα πετρελαιοειδή και αυτό μας ικανοποιεί. Βλέποντας δε ποιοι έχουν κάνει τους ελέγχους, διαπιστώνουμε ότι διενεργούνται έλεγχοι σε πολλές περιοχές και από πολλές υπηρεσίες.

Τώρα, σε σχέση με το σύστημα ελέγχου εισροών-εκροών, οφείλω να πω ότι είμαστε λίγο απογοητευμένοι. Διότι έγιναν επενδύσεις πάνω από 100 εκατομμύρια το 2014 από έναν κλάδο που έχει χάσει το 40% των πωλήσεών του και μετά από 4 χρόνια βλέπουμε ότι αυτό δεν έχει ολοκληρωθεί. Η ΑΑΔΕ έχει πει ότι μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου θα το έχει ολοκληρώσει, σήμερα όμως είμαστε στον Οκτώβριο και μαθαίνουμε ότι δεν υπάρχουν τα χρήματα για να πιστοποιηθούν τα συστήματα εισροών-εκροών. Εγώ οφείλω να πω, χωρίς να απευθύνω καμία μομφή, ότι εάν παραδέχεται ότι υπάρχει τέτοιο μέγεθος παραβατικότητας και χρειάζεται ένα ποσό της τάξεως του 1 εκατομμυρίου ευρώ για να ολοκληρωθεί ένα σύστημα που θα βοηθήσει και στην αύξηση των εσόδων του κράτους, τότε αυτά τα λεφτά πρέπει να βρεθούν. Να θυμίσω ακόμη ότι πέρυσι με την επέτειο των 40 χρόνων λειτουργίας του ΣΞΕΠΕ είχαμε δωρίσει ένα βανάκι για ποιοτικούς ελέγχους, κάτω υπό προϋποθέσεις που είχαν να κάνουν με την ψήφιση νόμων που θα αυστηροποιούσαν τους ελέγχους κ.λπ. Το βανάκι ακόμα περιμένει να παραληφθεί.

Η παράκληση η δική μας είναι να τελειώνουμε με το σύστημα εισροών - εκροών, να ολοκληρωθεί η τοποθέτηση GPS στα βυτία, όπως επίσης να απαγορευτεί σε ένα βυτίο να φορτώνει φορολογημένο και αφορολόγητο προϊόν στο ίδιο δρομολόγιο. Να μπει επίσης με ουστό τρόπο το σύστημα εισροών - εκροών και στα πρατήρια υγραερίου που σήμερα δεν έχουν ούτε αυτό, ούτε ταμειακές μηχανές.

Σε ό,τι αφορά το θεσμικό πλαίσιο, το βασικό ζήτημα είναι οι ποινές και ο τρόπος με τον οποίο γίνονται οι έλεγχοι. Σήμερα ο ποσοτικός και ο ποιοτικός έλεγχος είναι στο υπουργείο Ενέργειας και στο υπουργείο Εμπορίου, ενώ το κομμάτι που αναφέρεται στο σύστημα εισροών-εκροών είναι αρμοδιότητα της ΑΑΔΕ. Μιλάμε όμως για το ίδιο πράτριο. Χρειάζονται γρήγορες κινήσεις από μία ομάδα κρούσης η οποία θα έχει την αμεσότητα επιβολής των ποινών, οι οποίες δεν πρέπει να είναι ασαφείς. Πρέπει ένα κλιμάκιο με Εισαγγελέα να κάνει ανάλυση στο δείγμα και το αποτέλεσμα να είναι τελεσίδικο.

Αναφέρατε εκτιμήσεις σύμφωνα με τις οποίες το ύψος των απωλειών εσόδων του Δημοσίου από την παράνομη διακίνηση καυσίμων κυμαίνεται μεταξύ 123 και 255 εκατ. ευρώ το χρόνο. Πώς προκύπτουν αυτά τα μεγέθη; Επίσης, έχουν ακουστεί

πολύ μεγαλύτερα, μέχρι 2 δισ. Πού βρίσκεται η αλήθεια;

Καθένας μπορεί να κάνει τους υπολογισμούς με βάση τα αποτελέσματα των ελέγχων της ΑΑΔΕ, ανάγοντάς τα στη συνολική αγορά. Οι εκτιμήσεις που κάναμε ίσως και να είναι συντηρητικές, γιατί εκείνοι που διοικούνται το λαθραίο καύσιμο στην αγορά έχουν κατά κανόνα χαμηλότερες τιμές, άρα και περισσότερη κίνηση. Από την άλλη, τα μεγέθη που έχουν αναφερθεί για 2 δισ. ευρώ είναι προφανώς υπερβολικά. Όμως για μένα το θέμα δεν είναι αν το ποσό είναι 200, 300 ή 500 εκατομμύρια. Το θέμα είναι ότι σαν κοινωνία δεν πρέπει να δεχόμαστε την παραβατικότητα. Έχουμε έναν καταναλωτή ο οποίος πάει να βάλει 50 λίτρα και βάζει 45 γιατί υπάρχουν οι ελλειμματικές παραδόσεις. Πάει να πληρώσει κάτι που κάποτε το πλήρωνε 1 ευρώ και το πληρώνει τώρα 1,70. Πάει να βάλει diesel, του έχουν φέρει μέσα όλη τη «θάλασσα» (πετρέλαιο ναυτιλίας) και το θείο προκαλεί ζημιά στον κινητήρα του οχήματός του. Υπάρχει δυστυχώς, κόσμος που κρυώνει το χειμώνα. Οι συνθήκες τις οποίες βιώνει η χώρα μας τα τελευταία χρόνια είναι τέτοιες, που είναι ντροπή να κλέβουμε τον Έλληνα καταναλωτή.

Η πολιτική της ΕΕ στους τομείς της ενέργειας και του περιβάλλοντος οδηγεί σε μετασχηματισμό του ενεργειακού τομέα και στη χώρα μας. Τι σημαίνει αυτό πρακτικά για την αγορά υγρών καυσίμων;

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θέσει τρεις συγκεκριμένους στόχους: εξοικονόμηση ενέργειας, αύξηση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών, μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Ειδικά στον τομέα των μεταφορών για την Ελλάδα οι στόχοι ως το 2020 είναι εξοικονόμηση 200 χιλιάδων τόνων ισοδύναμου πετρελαίου (ktoe), συμμετοχή των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας κατά 14 % (σήμερα είναι 6,8 %) και μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 6% (ως τώρα έχει επιτευχθεί μείωση 1%). Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρακτικά για την αγορά υγρών καυσίμων σημαίνει μείωση της κατανάλωσης. Γιατί η εξοικονόμηση σημαίνει αυτονομία λιγότερες πωλήσεις, ενώ οι στόχοι για τις ΑΠΕ και το διοξειδίο του άνθρακα δεν μπορεί να επιτευχθούν χωρίς περισσότερα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, αυτοκίνητα που κινούνται με φυσικό αέριο, κ.λπ. Οπότε το πρατήριο πλέον θα μετατραπεί σε ενεργειακό κόμβο. Όσοι πιστεύουν ότι μετά από πέντε χρόνια θα πωλούν μόνο πετρέλαιο κίνησης και βενζίνες και θα μπορούν να επιβιώσουν, θα διαψευστούν.

Συνέχεια στη σελ 9

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΥΠΕΝ: ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΗΣ ΚΑΡΔΙΑΣ

Ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας Γιώργος Σταθάκης, συναντήθηκε με βουλευτές Κοζάνης και Φλώρινας του ΣΥΡΙΖΑ (Μίμν Δημητριάδη, Θέμν Μουμουλίδη, Γιάννη Θεοφύλακτο, Γιώργο Ντζιμάνη, Κώστα Σέλτσα), εκπροσώπους της Νομαρχιακής Επιτροπής Κοζάνης του ΣΥΡΙΖΑ, τον Περιφερειάρχη Δυτικής Μακεδονίας Θεόδωρο Καρυπίδη, τον Πρόεδρο της ΔΕΗ Μανώλη Παναγιωτάκη και τον Πρόεδρο της ΓΕΝΟΠ-ΔΕΗ Γιώργο Αδαμίδη. Σύμφωνα με ανακοίνωση του ΥΠΕΝ στη συνάντηση τέθηκε το ζήτημα της λειτουργίας του ΑΗΣ Καρδιάς, με αφορμή δημοσιεύματα που κάνουν λόγο για λουκέτο της μονάδας. Ο Υπουργός τόνισε ότι τα σενάρια καταστροφολογίας για τη ΔΕΗ καταδεικνύουν τη δεινή θέση στην οποία έχουν περιέλθει οι εμπνευστές τους. Η συστηματική αυτή παραφιλολογία, που συντηρείται συνειδητά στο βωμό του μικροκομματικού οφέλους, είναι αποτέλεσμα της ακύρωσης από την παρούσα κυβέρνηση ενός προϋπάρχοντος σχεδίου για τη διάλυση της ΔΕΗ. Υπενθύμισε ότι η ΝΔ ήθελε τη «μικρή ΔΕΗ» και την ιδιωτικοποίηση του 17%

της επιχείρησης. Στον αντίποδα η κυβέρνηση διατήρησε τη ΔΕΗ και τον ΑΔΜΗΕ υπό δημόσιο έλεγχο και προστάτευσε τα υδρονλεκτρικά, το αποδοτικότερο τμήμα της ΔΕΗ. Για τον ΑΗΣ Καρδιάς, ο κ. Σταθάκης επισήμανε ότι η συζήτηση σχετικά με την παράταση των ωρών λειτουργίας στις 32.000 ώρες -έναντι 17.000 ωρών, όπως είχε αποφασίσει η κυβέρνηση Σαμαρά-Βενιζέλου- γίνεται με συντεταγμένο τρόπο στη διαπραγμάτευση με την Κομισιόν και βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη, μετά και από νέα στοιχεία που η ελληνική πλευρά προσκόμισε. Η Υπουργική Απόφαση του 2016 για τις 32.000 ώρες λειτουργίας της συγκεκριμένης μονάδας στην Κοζάνη, εξακολουθεί να είναι σε ισχύ, δεν έχει καταργηθεί. Ο Υπουργός, υπενθύμισε, επίσης, ότι η κυβέρνηση πέτυχε ο ΑΗΣ Αμύνταιου να τεθεί, εν λευκώ, εκτός της συμφωνίας με τους θεσμούς για την αποεπένδυση των λιγνιτικών μονάδων της ΔΕΗ και ότι ανοίγουν οι διαδικασίες για την περιβαλλοντική και λειτουργική αναβάθμιση της μονάδας. Η διαμόρφωση των αξόνων και προτεραιοτήτων του

Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα, είναι σε εξέλιξη, σε στενή και εντατική διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς και την κοινωνία, εξασφαλίζοντας την ευρύτερη δυνατή συναίνεση. Στόχος είναι να αποτυπωθεί επακριβώς ο μετασχηματισμός του ενεργειακού μείγματος και συνολικότερα η ενεργειακή πορεία της χώρας, με ορίζοντα το 2030, στο νέο τοπίο που διαμορφώνεται διεθνώς.

Τέλος ο κ. Σταθάκης διαβεβαίωσε ότι δεν πρόκειται να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια του ενεργειακού συστήματος και οι τηλεθερμάνσεις στην περιοχή και ότι η επάρκεια εφοδιασμού είναι διασφαλισμένη. Σε αντίθεση με την καταστροφολογία της αντιπολίτευσης, που στόχο έχει τον κατακερματισμό και την πλήρη ιδιωτικοποίηση της ΔΕΗ, το σχέδιο της κυβέρνησης την καθιστά πιο δυνατή και εξωστρεφή, κεντρικό πυλώνα του ενεργειακού συστήματος.

ΣΞΕΠΕ ΣΤΟ ΑΠΕ-ΜΠΕ: ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΕΓΧΟΥΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ - ΑΝΑΓΚΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΙΣΡΟΩΝ - ΕΚΡΟΩΝ

Συνέχεια από τη σελ 8

Η νομοθεσία επιβάλλει στους προμηθευτές, την επίτευξη των στόχων εξοικονόμησης. Είναι πραγματικός ο στόχος των 200 κιλιάδων τόνων ισοδύναμου πετρελαίου; Και ποιος θα είναι οι συνέπειες αν δεν τους πετύχετε;

Πράγματι ως το 2020 πρέπει να φτάσουμε στα 200 κτοε, με μέτρα που θα υλοποιήσουμε εμείς. Αν δεν πιάσουμε το στόχο θα πληρώσουμε μισό εκατομμύριο ευρώ ανά κτοε. Δηλαδή μιλάμε για συνολικό πρόστιμο 100 εκατομμύρια ευρώ στον κλάδο. Σας θυμίζω ότι το ΙΟΒΕ έκανε πρόσφατα οικονομική μελέτη για τον κλάδο, σύμφωνα με την οποία το 2016 όλες οι εταιρίες του κλάδου μαζί βγάλαμε 7 εκατομμύρια ευρώ. Προφανώς δεν είμαστε αντίθετοι με τις ευρωπαϊκές οδηγίες. Θέλουμε να είμαστε μέρος της εξίσωσης της λύσης όχι του προβλήματος. Όμως ο στόχος είναι ανέφικτος, γι' αυτό τον Ιούνιο του 2017 αλλά και τον Μάιο του 2018 προσφύγαμε στο Συμβούλιο της Επικρατείας σε ό,τι αφορά τον στόχο της εξοικονόμησης ενέργειας και ελπίζουμε σε παραπομπή του θέματος στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

Για να υλοποιηθεί η διάθεση νέων ενεργειακών προϊόντων από τα πρατήρια (φυσικό αέριο, ηλεκτρική ενέργεια) απαιτούνται προφανώς σημαντικές επενδύσεις. Πώς θα χρηματοδοτηθούν;

Όπως σας περιέγραψα, η κατανάλωση πετρελαιοειδών τα επόμενα χρόνια αναμένεται καθοδική, τουλάχιστον στη χώρα μας. Και οι στόχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υπάρχει περίπτωση να καλυφθούν εάν δεν βάλει κάποιος το χέρι στην τσέπη για να πει ότι, «για να πιάσω το στόχο πρέπει να έχουμε ηλεκτρικά αυτοκίνητα, και αυτοκίνητα με φυσικό αέριο». Πώς θα αναπτύξεις την αγορά χωρίς υποδομή; Έτσι λοιπόν αυτό που λέμε είναι: εμείς να σας βοηθήσουμε να φτάσετε εκεί που πρέπει, και εσείς να μας βοηθήσετε να εξελιχθούμε σε ενεργειακές εταιρίες που θα επιβιώνουν όχι μόνο μέσα από το πετρέλαιο αλλά μέσα από την ενέργεια. Και αν με βοηθήσεις να βάλω φορτιστές και φυσικό αέριο θα έχουμε το φαινόμενο με την κότα και το αυγό. Γιατί σήμερα κανείς δεν νιώθει άνετα να πάρει ηλεκτρικό αυτοκίνητο όταν δεν έχει που να το φορτίσει, ούτε αυτοκίνητο με φυσικό αέριο όταν δεν υπάρχουν αρκετά πρατήρια φυσικού αερίου. Δεν μπορεί να υπάρξει αγορά όταν δεν υπάρχει το κομμάτι του εφοδιασμού. Λέμε λοιπόν ότι καλύτερα τα κίνητρα, αντί για πρόστιμα - και μάλιστα πρόστιμα που δεν τα αντέχει η αγορά.

Η αγορά πετρελαιοειδών είναι στάσιμη αν δεν μειώνεται. Πώς εξηγείται αυτό ενώ έχουμε αύξηση στις πωλήσεις αυτοκινήτων και περισσότερο τουρισμό;

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, στο οκτάμηνο έχουμε στη

φορολογούμενη εταιρική αγορά μια σημαντική πτώση της τάξεως του 3,1%. Συγκεκριμένα στις Βενζίνες έχουμε πτώση 1,2%, στο πετρέλαιο κίνησης αύξηση 4,3% και στα υπόλοιπα (πετρέλαιο θέρμανσης, υγραέριο, μαζούτ, άσφαλτος) μείωση 15,5%. Στη φορολογημένη αγορά η μεγάλη μείωση προέρχεται από το πετρέλαιο θέρμανσης όπου η κατανάλωση από το 2008 έχει μειωθεί κατά 62%. Στις Βενζίνες ένα κομμάτι της πτώσης οφείλεται στην μετατόπιση στο ντίζελ. Στην αδασημολόγητη αγορά, δηλαδή τα αεροπορικά καύσιμα και τα ναυτιλιακά, έχουμε θετικό πρόσημο +2,9%. Η αφορολόγητη αγορά έχει ένα πολύ μεγάλο κομμάτι τουρισμού. Βλέπουμε άνοδο και στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» αλλά και στα περιφερειακά αεροδρόμια, στη ναυτιλία και στην κρουαζιέρα, όπως επίσης και στα λιμάνια που ιδιωτικοποιούνται και μετατρέπονται σε εμπορικά κέντρα, όπου ανεφοδιάζονται φορτηγά πλοία.

Όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμων, τα αυτοκίνητα νέας τεχνολογίας είναι σημαντικά πιο αποδοτικά σε σχέση με παλαιότερα αυτοκίνητα που αντικαθίστανται. Γι' αυτό το λόγο η μεταβολή του αριθμού των αυτοκινήτων δεν συσχετίζεται κατά ανάγκη με τη διαφοροποίηση στην κατανάλωση καυσίμων. Με την ίδια λογική δεν σημαίνει ότι η αύξηση στον τουρισμό θα έχει κατά ανάγκη ισόποση αύξηση στην κατανάλωση καυσίμων. Να θυμίσω ότι η νησιωτική Ελλάδα καταναλώνει μόνο το 16% του όγκου πετρελαιοειδών στην Ελλάδα.

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΕΗ : Η ΕΚΠΤΩΣΗ 15% ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΕΛΑΤΕΣ ΤΗΣ ΔΕΗ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΣ ΔΕΝ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΚΑΤΑΡΓΗΘΕΙ

Η έκπτωση 15% για τους πελάτες της ΔΕΗ που είναι συνεπείς στην πληρωμή των λογαριασμών τους δεν πρόκειται να καταργηθεί, επισμαίνει ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ΔΕΗ Μανώλης Παναγιωτάκης σε συνέντευξη στην «Εφημερίδα των Συντακτών», τονίζοντας ότι αποτελεί θέμα αρχής, όπως μεταδίδει το ΑΠΕ-ΜΠΕ.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παραθέτει τα ληξιπρόθεσμα χρέη προς τη ΔΕΗ διαμορφώνονται σε 2,33 δισ. ευρώ και είναι 1,6 δισ. από οικιακούς και επαγγελματικούς πελάτες (από αυτά 800 εκατ. αφορούν σε τελικούς πελάτες, δηλαδή πελάτες οι οποίοι έχουν διακόψει την ηλεκτροδότηση των εγκαταστάσεων τους ή έχουν αλλάξει προμηθευτή), 155 εκατ. από μεσαίους βιομηχανικούς καταναλωτές, 380 εκατ. από τη μεγάλη βιομηχανία (εκ των οποίων τα 280 εκατ. είναι χρέη της ΛΑΡΚΟ) και 200 εκατ. δημόσιοι φορείς (Δήμοι, δημοτικές επιχειρήσεις, αγροτικοί φορείς άρδευσης κ.λπ.).

Ο κ. Παναγιωτάκης απορρίπτει τις θεωρίες, όπως τις χαρακτηρίζει, σύμφωνα με τις οποίες η αύξηση των ρευματοκλοπιών είναι συνέπεια της κρίσης και προσθέτει: «Όσοι επιδίδονται σε ρευματοκλοπή μπορούν να πληρώσουν. Οι πτωχοί και οι αδύναμοι δεν κλέβουν».

Γενικά το θέμα των ρευματοκλοπιών είναι στην ευθύνη του ΔΕΔΔΗΕ και της ΡΑΕ. Η ΔΕΗ το έχει αναδείξει κατ' επανάληψη. Η υποβάθμιση και ο στρουθοκαμηλισμός δεν συμβάλλουν στην αντιμετώπιση του φαινομένου».

Καταλογίζει ολιγωρίες και λανθασμένους χειρισμούς στο θέμα των «ξέπνων» μετρητών καθώς και συγκρούσεις επιχειρηματικών συμφερόντων που έχουν συντελέσει όπως τονίζει σε απaráδεκτες καθυστερήσεις.

Για την εξαγορά της εταιρίας εμπορίας ενέργειας EDS στα Σκόπια επαναλαμβάνει ότι ήταν μια καθαρά επιχειρηματική απόφαση, η οποία ελήφθη από το Δ.Σ. της ΔΕΗ ομόφωνα, ύστερα από εισήγηση όλων των συναρμόδιων υπηρεσιών της ΔΕΗ.

Τέλος ο επικεφαλής της ΔΕΗ αναφέρει ότι στο εξής ο κύριος προσανατολισμός της ΔΕΗ θα είναι η ανάπτυξη των Ανανεώσιμων Πηγών, ωστόσο η λιγνιτική παραγωγή είναι απαραίτητη

για τη χώρα, για τα επόμενα 15-20 χρόνια τουλάχιστον. -Δήλωση Μ.Παναγιωτάκη, Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου της ΔΕΗ: Δήλωση Μ.Παναγιωτάκη, Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου της ΔΕΗ στην εφημερίδα Documento, μετέδωσε το ΑΠΕ-ΜΠΕ, η οποία αναλυτικά έχει ως εξής:

«Το τελευταίο διάστημα είμαστε μάρτυρες ενός πρωτοφανούς ορυμαγδού επιθέσεων και αρνητικών δημοσιότητας εναντίον της Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού από συγκεκριμένες πολιτικές δυνάμεις και ΜΜΕ.

Ανασύρονται επουσιώδεις ή και ανύπαρκτες υποθέσεις του παρελθόντος, με ανυπόστατα στοιχεία, ψεύδη και σαθρά επιχειρήματα και "αναλύσεις", που καταπίπτουν κατά κανόνα στη γένεσή τους. Άγγιξαν και ξεπέρασαν τα όρια σοβαρότητας εμπλέκοντας τη ΔΕΗ στη Συμφωνία των Πρεσβών (!) λόγω της εξαγοράς εταιρείας στην ΠΓΔΜ.

Η επωδός είναι πάντα η ίδια: η ΔΕΗ καταρρέει. Ο θεσμικός μου ρόλος δεν μου επιτρέπει να εμπλακώ σε πολιτικές αντιπαραθέσεις.

Είμαι όμως υποχρεωμένος να υπερασπιστώ τη ΔΕΗ, και βέβαια τα εκατομμύρια των πελατών της, τους εργαζομένους της, τους μετόχους της, ιδιαίτερα τους μικρομετόχους, οι οποίοι επηρεασμένοι από την ατμόσφαιρα που δημιουργείται πωλούν τις μετοχές τους όσο – όσο.

Η ΔΕΗ όχι μόνο δεν καταρρέει αλλά είναι ισχυρότατη, και έχει όλες τις προϋποθέσεις να γίνει ακόμη ισχυρότερη με διεθνή παρουσία, γιγής στην αγορά της Βαλκανικής.

Τα προβλήματα που προκύπτουν κυρίως από τη ραγδαία αύξηση των τιμών των δικαιωμάτων CO2 με κατάλληλα μέτρα θα ξεπεραστούν.

Οι Ελληνικές Τράπεζες και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων αυτές ακριβώς τις ημέρες έδειξαν έμπρακτα την εμπιστοσύνη τους.

Τα οικονομικά μεγέθη μιλούν μόνα τους.

- Την Ζετία 2015-2018 η ΔΕΗ δαπάνησε πάνω από € 1,2 δισ. για επενδύσεις που είχαν αποφασιστεί τα προηγούμενα χρόνια (π.χ. Πτολεμαίδα V)
- Κατέβαλε € 1,2 δισ. για την άφρονα πολιτική του παρελθό-

ντος για τις ΑΠΕ, για το άνοιγμα της αγοράς (NOME), για την περιβόητη υπόθεση ENERGA και HELLAS POWER.

- Μείωσε το δανεισμό της κατά 20% δηλαδή € 820 εκατ.
- Πλήρωσε φόρους στο κράτος € 1,495 δισ.
- Στήριξε και στηρίζει τη μεγάλη Βιομηχανία και την αγροτική παραγωγή με ειδικά τιμολόγια. Στήριξε και στηρίζει εκατοντάδες χιλιάδες πτωχούς συμπολίτες μας: 580.000 ηλεκτροδοτούνται σήμερα από τη ΔΕΗ, ενταγμένοι στο Κοινωνικό Τιμολόγιο. Και όλα αυτά, μειώνοντας τα τιμολόγιά της με την έκπτωση του 15% και εφαρμόζοντας την πιο ολοκληρωμένη κοινωνική πολιτική.

Είναι αυτή εικόνα επιχείρησης που καταρρέει;

Απευθύνω μια ερώτηση προς τις δυνάμεις που επιτίθενται στη ΔΕΗ. Αλήθεια, δεν έχουν, με βάση τις δικές τους θέσεις και πολιτικές σοβαρά θέματα ελέγχου και κριτικής, που θα μας έκαναν όλους καλύτερους, από το να κατασκευάζουν ψευδή γεγονότα και να συκοφαντούν; Τόσο μεγάλη ένδεια ουσιαστικής πολιτικής;

Θεωρούν ότι συμβάλλουν στη βελτίωση της απόδοσης και της λειτουργίας της ΔΕΗ πράγματα απαραίτητα για την οικονομία και την κοινωνία, όταν αντί της εποικοδομητικής κριτικής και των προτάσεων επιδίδονται σε πόλεμο φθοράς και μάλιστα για επουσιώδη ζητήματα που – δικό τους βέβαια πρόβλημα – τους εκθέτουν;

Όλοι αυτοί που φαντασιώνονται καταστροφές και σκάνδαλα νομίζουν ίσως ότι βλέπουν μέσα από το τζάμι. Στην πραγματικότητα κοιτάζουν στον καθρέφτη τον εαυτό τους. Αντί λοιπόν να κουνούν το δάχτυλο, ας σκύψουν το κεφάλι, ας αναστοχαστούν. Κάτι καλό θα προκύψει!

Η ΔΕΗ χρειάζεται μεγάλες αλλαγές και τομές για την προσαρμογή της στα νέα δεδομένα και απαιτήσεις. Εμείς, εργαζόμενοι γι' αυτό. Όσοι πολεμούμε, εργαζόμαστε προς την αντίθετη κατεύθυνση, όσους επικοινωνιακούς μηχανισμούς κι αν επιστρατεύουν, θα μείνουν στο περιθώριο!»

ΞΕΚΙΝΑΕΙ Η ΔΙΑΘΕΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ

Σήμερα, Δευτέρα 15 Οκτωβρίου, ξεκινά η διάθεση του πετρελαίου θέρμανσης σε τιμή που αναμένεται υψηλότερη σε σχέση με πέρυσι, εξαιτίας της αύξησης των διεθνών τιμών που μεσολάβησε. Το ΑΠΕ-ΜΠΕ γράφει ότι σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του υπουργείου Οικονομίας η μέση τιμή διάθεσης του πετρελαίου στην έναρξη της χειμερινής περιόδου τον Οκτώβριο του 2017 ήταν 94,4 λεπτά το λίτρο ενώ τον Απρίλιο, στη λήξη ήταν 1,025 ευρώ και σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της αγοράς, η τιμή εκκίνησης εφέτος θα κυμανθεί στο 1,14 ευρώ.

Η τελική επιβάρυνση των καταναλωτών εξαρτάται ωστόσο, εκτός από την τιμή και από τις καιρικές συνθήκες δηλαδή το

κατά πόσο ο χειμώνας θα είναι ήπιος ή βαρύς.

Η άνοδος των τιμών του πετρελαίου τα τελευταία χρόνια, που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αύξηση των φόρων αλλά και των διεθνών τιμών έχουν οδηγήσει σε μεγάλη πτώση της κατανάλωσης πετρελαίου θέρμανσης καθώς τα νοικοκυριά είτε αδυνατούν να καλύψουν το κόστος είτε στρέφονται σε εναλλακτικές πηγές θέρμανσης (κλιματιστικά, σόμπες, φυσικό αέριο στις περιοχές όπου υπάρχει δίκτυο).

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, η ζήτηση πετρελαίου θέρμανσης σε σχέση με το 2003, οπότε καταγράφηκε το μέγιστο της κατανάλωσης με 4.248.403 μετρικούς τόνους, μειώθηκε

κατά 72% καθώς το 2017 έκλεισε στους 1.172.142 μ.τ.(η μείωση προσέγγισε το 80% το 2013 οπότε η κατανάλωση είχε πέσει στους 959.233 μ.τ.)

Οι Ομοσπονδίες των Βενζινοπωλών και των πρατηριούκων ζητούν μείωση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης στα 60 ευρώ το χιλιόλιτρο (6 λεπτά το λίτρο) από 280 ευρώ που είναι σήμερα προκειμένου να μειωθούν αντίστοιχα οι τελικές τιμές.

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΕΛΒΕΤΙΑ: Η ΥΠΕΡΘΕΡΜΑΝΣΗ ΤΟΥ ΠΛΑΝΗΤΗ ΤΕΤΡΑΠΛΑΣΙΑΣΕ ΤΙΣ ΦΥΣΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ 1970

Ο αριθμός των φυσικών καταστροφών που σχετίζονται με το κλίμα έχει τετραπλασιαστεί από τη δεκαετία του 1970, λόγω της υπερθέρμανσης του πλανήτη, επισημαίνουν – σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ- στελέχη ανθρωπιστικών οργανώσεων, προειδοποιώντας ότι η κατάσταση αυτή μπορεί να οδηγήσει σε λιμούς και μαζικές μεταναστεύσεις. «Τη δεκαετία του 1970 αντιμετωπίζαμε 80 με 100 σοβαρούς κινδύνους» που συνδέονταν με τις καιρικές συνθήκες κάθε χρόνο. Πέρσι ήταν περίπου 400, δηλαδή «τέσσερις φορές περισσότεροι», τόνισε ο Ελκάζτ Ας Σι, ο γενικός γραμματέας της Διεθνούς Ομοσπονδίας του Ερυθρού Σταυρού και της Ερυθράς Ημισελήνου, σε συνέντευξη που παραχώρησε στο

Γαλλικό Πρακτορείο. Μιλώντας στο περιθώριο ενός συνεδρίου που έγινε στη Γενεύη με θέμα την επίδραση του ανθρώπου στην κλιματική αλλαγή, άλλα στελέχη ανθρωπιστικών οργανώσεων τόνισαν ότι αν δεν μπει ένας φραγμός στην άνοδο της θερμοκρασίας, ο κόσμος θα βρεθεί αντιμέτωπος με μετακινήσεις πληθυσμών και με λιμό. Σύμφωνα με τον Ζερνό Λαγκάντα, που είναι υπεύθυνος για την εκτίμηση των καταστροφών που σχετίζονται με το κλίμα στο Παγκόσμιο Επιστημολογικό Πρόγραμμα, αν η θερμοκρασία του πλανήτη αυξηθεί κατά 2 βαθμούς Κελσίου, 189 εκατομμύρια άνθρωποι θα αντιμετωπίσουν διατροφική ανασφάλεια. «Αν ανέβει κατά 4 βαθ-

μούς, θα ξεπεράσουμε το 1 δισεκατομμύριο», είπε. Ο Λαγκάντα υπενθύμισε ότι τα ακραία καιρικά φαινόμενα προκαλούν κάθε χρόνο τη μετακίνηση 22,5 εκατομμυρίων ανθρώπων και έχουν σημαντικές επιπτώσεις στις εμπόλεμες χώρες, όπως τη Συρία, την Υεμένη και τη ΛΔ του Κογκό. Σε μια έκθεσή τους που έδωσαν στη δημοσιότητα την Δευτέρα οι εμπειρογνώμονες της Διακυβερνητικής επιτροπής για την κλιματική αλλαγή (Giec) ζήτησαν να αναληφθεί «τάχιστα» δράση προκειμένου να περιοστεί η άνοδος της θερμοκρασίας του πλανήτη στον 1,5 βαθμό Κελσίου.

ΑΝ. ΥΠΕΝ: “Η ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΣΥΝΔΙΑΜΟΡΦΩΝΕΤΑΙ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥΣ ΕΤΑΙΡΟΥΣ”

Στη συνεδρίαση της Ολομέλειας της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (ΟΚΕ), την Παρασκευή ο Αν. ΥΠΕΝ, Σωκράτης Φάμελλος, πρότεινε το περιβάλλον να αποτελέσει πεδίο κοινής δραστηριότητας, με δεδομένο ότι τα περιβαλλοντικά θέματα δεν αφορούν μόνο τον εργαζόμενο, τον επιχειρηματία, μόνο μία τάξη ή μία ομάδα της κοινωνίας μας, αλλά το σύνολο της κοινωνίας. «Το περιβάλλον αφορά την αλλαγή και της δικιάς μας προσωπικής λειτουργίας και τις θεσμικές και επιχειρηματικές παραγωγές, αλλά και της διοίκησης και αυτοδιοίκησης. Δεν μπορούν να γίνουν μεγάλες αλλαγές στο περιβάλλον εάν δεν είναι καθολικές, εάν δηλαδή σε αυτές τις αλλαγές δεν συμμετέχει ολόκληρη η κοινωνία», είπε χαρακτηριστικά. Ο Αν. ΥΠΕΝ στη συνέχεια της τοποθέτησής του τόνισε για ακόμα μία φορά τη σπουδαιότητα της περιβαλλοντικής διπλωματίας για την οικονομική και αναπτυξιακή προοπτική της χώρας μας, αλλά και για την ποιότητα ζωής των πολιτών: “Ένας μεγάλος πυλώνας της παγκόσμιας πολιτικής είναι η βιώσιμη ανάπτυξη, αλλά ο αμέσως επόμενος μεγάλος παγκόσμιος πυλώνας είναι τα θέματα της κλιματικής αλλαγής. Μόλις την προηγούμενη Δευτέρα ανακοινώθηκαν τα αποτελέσματα της διακυβερνητικής επιτροπής για το κλίμα, τα οποία δεν είναι καθόλου ενθαρρυντικά, αντίθετα είναι τραγικά. Οι προβλέψεις λένε ότι, αν συνεχιστούν οι υφιστάμενες πολιτικές, το 2100 η αύξηση της θερμοκρασίας θα είναι 3 βαθμοί Κελσίου, διπλάσια από τη θεωρητικά επιδιωκόμενη. Αυτό αποδεικνύει ότι πρέπει να αλλάξουν και οι πολιτικές και η κοινωνία, αλλά και η ατομική πρακτική”, πρόσθεσε. Επεσήμανε δε ότι η μεγάλη απόσταση ανάμεσα στα λόγια και στις πράξεις είναι πάντα ένας υπαρκτός κίνδυνος. Θα πρέπει, λοιπόν, οι όποιες αλλαγές γίνουν στο πεδίο του περιβάλλοντος να συμπεριλαμβάνουν στην πράξη και τους κοινωνικούς εταίρους: “Η πολιτική Βούληση αποδεικνύεται όταν ασκείται πολιτική. Γι’ αυτό εμείς, στο Υπουργείο και

στην Κυβέρνηση, διεκδικούμε να κριθούμε από αυτά που κάνουμε. Αποδεικνύουμε, λοιπόν, με τη στρατηγική της κυκλικής οικονομίας, με τη στρατηγική της βιώσιμης ανάπτυξης, ότι όταν ασκείται σωστά η πολιτική μπορεί να είναι και συμβατή με τη διάθεση των κοινωνικών εταίρων, αλλά και προοδευτική επί της ουσίας, να πηγαίνει δηλαδή την κοινωνία μπροστά. Στην αντίθετη περίπτωση, όλοι παραμένουμε στη διατύπωση λόγων και δεν προχωράμε στις πράξεις. Και στο τέλος της μέρας όλοι θα κριθούμε από τα έργα που κάναμε και εμείς και οι προηγούμενες κυβερνήσεις”. Επίσης, ανέφερε ότι η επισήμανση της ΟΚΕ σχετικά με την ανάγκη αύξησης των βιώσιμων και ανταγωνιστικών επενδύσεων βρίσκει σύμφωνο και το ΥΠΕΝ, ενώ ξεκαθάρισε ότι η κυκλική οικονομία αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της εθνικής αναπτυξιακής στρατηγικής. Ως προς το θέμα των ιδιωτικών και δημοσίων τεχνικών έργων, σημείωσε ότι οι προδιαγραφές στα υλικά τους πρέπει να έχουν αξιόπιστη τεκμηρίωση για τα επαναχρησιμοποιούμενα αδρανή υλικά, ενώ ως προς τη χρηματοδότηση των επιχειρήσεων επανέλαβε ότι μία καλή πρακτική είναι η εισαγωγή της κυκλικότητας στην αξιολόγηση των επενδύσεων. Ανέφερε, επίσης, ότι το ΥΠΕΝ ενημερώνει μέσω σχετικής επιστολής όλες τις αδειοδοτούσες αρχές ότι στο εξής όσοι αδειοδοτούνται περιβαλλοντικά θα πρέπει να έχουν –με βάση τον νόμο που ψηφίστηκε πέρυσι τον Νοέμβριο- διαλογή στην πηγή για τα απόβλητά τους και για το οργανικό κλάσμα και για τα κλασικά ανακυκλώσιμα, χαρτί, γυαλί, πλαστικό και μέταλλα. Από την άλλη πλευρά, η ενίσχυση των επιχειρήσεων μέσω δανειοδοτήσεων θα πρέπει να γίνεται πάνω στη λογική του “Zero waste Zero carbon”, δηλαδή οι επιχειρήσεις μας να έχουν καλύτερη δανειοδοτήση εάν μειώνουν τις εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου, εάν κάνουν πλήρη ανακύκλωση ή πλήρη διαλογή στην πηγή, κάτι που ο ίδιος επεσήμανε και στο πρόσφατο Συμβούλιο Υπουργών Περιβάλ-

λοντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης: “Εάν θέλουμε στ’ αλήθεια κυκλική οικονομία, θα πρέπει να χρηματοδοτήσουμε την κυκλική οικονομία με τα κατάλληλα χρηματοδοτικά εργαλεία”. Αναφορικά με τα ζητήματα του πρωτογενούς τομέα, ο Σωκράτης Φάμελλος επιβεβαίωσε τη σύμπτωση των πορισμάτων της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με τις προθέσεις του ΥΠΕΝ και επεσήμανε ότι θα πρέπει να υπάρξει κοινωνική συναίνεση για τη χωροθέτηση μονάδων βιοαποβλήτων, είτε αστικών είτε κτηνοτροφικών και αγροτικών. Δεν μπορεί να αρνείται μια περιοχή τη χωροθέτηση μονάδων για οργανικά απόβλητα και να επιλέγει έτσι αυτά τα απόβλητα να διατίθενται ελεύθερα στα ρέματα και στους δρόμους. «Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι κοινωνικοί εταίροι έχουν πολύ σημαντικό ρόλο να παίξουν και στον τομέα της ενημέρωσης των τοπικών κοινωνιών», σχολίασε ο Αν. ΥΠΕΝ. Τέλος, ως προς τέλος ταφής, ο Σωκράτης Φάμελλος ενημέρωσε ότι πρόθεση του υπουργείου είναι να ημεροδοτούνται οι πολίτες και οι δήμοι που εμπιστεύονται δραστηριότητες επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και επεξεργασίας και όχι ταφής. Άρα, ως επακόλουθο, η ταφή θα “χρηματοδοτεί” την ανακύκλωση. Αντί, λοιπόν, ως κοινωνία να συζητάμε για τις αρνητικές επιπτώσεις της ταφής, ως κάνουμε την πολιτική επιλογή να συζητάμε για αποτροπή της ταφής, δίνοντας ταυτόχρονα διέξοδο και στην κοινωνία και στην επιχειρηματικότητα. “Η πρόθεσή μας είναι μια μακροπρόθεσμη στόχευση στα θέματα του περιβάλλοντος και σε αυτό ο ρόλος της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής είναι ιδιαίτερα σημαντικός, ώστε ο διάλογος να είναι ανοιχτός και γόνιμος. Εμείς θα αναλάβουμε την πολιτική πρωτοβουλία, τα χρηματοδοτικά εργαλεία και τις μεταρρυθμιστικές τομές. Είναι πολύ σημαντικό, όμως, να συμβάλουμε όλοι σε αυτό, γιατί οι αλλαγές δεν μπορούν να περιμένουν”, κατέληξε ο Αν. ΥΠΕΝ.

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΞΕΚΙΝΑΕΙ Η ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΗ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Ο κύβος ερρίφθη στη Γερμανία η οποία πλέον μετά από απόφαση γερμανικού δικαστηρίου δεν θα επιτρέπει την κυκλοφορία παλιών πετρελαιοκίνητων οχημάτων. Η απόφαση είναι ειλημμένη και σε καμιά περίπτωση δεν θα μεταθεθεί για τους επόμενους μήνες, παρά την επιθυμία της κυβέρνησης να καθυστερήσει την εφαρμογή της η οποία θίγει πολλούς επαγγελματικούς κλάδους. Η δικαστική απόφαση ορίζει ως άμεση την ανάγκη της απαγόρευσης των παλιών diesel αυτοκινήτων καθώς μέσω αυτής επισημαίνεται ότι δεν έχουν ληφθεί ισοδύναμα μέτρα από τις τοπικές αρχές για να μην εφαρμοστεί ο νόμος. Το ΑΠΕ-ΜΠΕ γράφει ότι σύμφωνα με την απόφαση άμεσα έχει απαγορευθεί η κίνηση των «ρυπογόνων» μοντέλων (οχήματα που δεν πληρούν τα πρότυπα του Euro6) σε τουλάχιστον έντεκα δρόμους του Βερολίνου. Από την άλλη εντείνονται οι προσπάθειες από τους επικεφαλής να επεκταθεί το μέτρο και σε άλλες γερμανικές πόλεις. Το σίγουρο είναι πολύ άμεσα θα υπάρξει απαγόρευση κυκλοφορίας στο κέντρο του Βερολίνου που παρουσιάζει αυξημένο όριο οξειδίου του αζώτου που είναι άνω των 40 μικρογραμμάρια ανά κυβικό μέτρο αέρα.

Πριν από λίγες εβδομάδες η κυβέρνηση της Γερμανίας επεξεργαζόταν αρκετά σχέδια για τη μείωση της ρύπανσης ζητώντας από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων να προσφέρουν στους ιδιοκτήτες εμπορικά κίνητρα για να αλλάξουν τα οχήματά τους.

Οι απαγορεύσεις πετρελαιοκίνητων οχημάτων Euro5 ή παλιότερης τεχνολογίας ισχύουν στο Αμβούργο, στην Φρανκφούρτη και στη Στουτγάρδη, που θεωρείται το σπύτι της γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας.

Σύμφωνα με τις κινητοποιήσεις περιβαλλοντολογικών ομάδων πολύ σύντομα θα ζητήσουν την απαγόρευση και σε άλλες 26 γερμανικές πόλεις καθώς έχουν κατατεθεί μαζικές αγωγές.

Το θέμα απασχολεί τους επικεφαλής της γερμανικής κυβέρνησης, ειδικά μετά το σκάνδαλο της Volkswagen το 2015 που είχε χρησιμοποιηθεί παράνομο λογισμικό, πυροδοτώντας το γνωστό σκάνδαλο που έχει κοστίσει περισσότερα από 27 δισεκατομμύρια ευρώ σε κυρώσεις και πρόστιμα.

Ωστόσο, υπάρχουν και οι αντίθετες απόψεις τις οποίες υιοθετούν και αρκετοί επικεφαλής της κυβέρνησης που κάνουν λόγο ότι οι απαγορεύσεις θα έκαναν περισσότερο κακό παρά καλό, καθώς θα αναγκαστούν να κλείσουν εκατοντάδες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο του αυτοκινήτου. Αυτό συνεπάγεται μεγάλη αύξηση της

ανεργίας σε έναν κλάδο που παίζει πρωταρχικό ρόλο στην γερμανική οικονομία. Άλλωστε, δεν θα πρέπει να παραγνωρίσουμε ότι και μόνο η προοπτική μίας τέτοιας απόφασης επιτάχυνε την πτώση των πωλήσεων αυτοκινήτων ντίτζελ στη Γερμανία, με το μερίδιο αγοράς να περνάει από το 48% το 2015 στο 29% το 2017.

Το σίγουρο είναι ότι οποιαδήποτε απόφαση για την απαγόρευση κυκλοφορίας των ρυπογόνων πετρελαιοκίνητων οχημάτων θα πάρει αρκετούς μήνες και ειδικό κάνουν λόγο ότι παρά την δικαστική απόφαση χρειάζεται ένα εύλογο χρονικό περιθώριο, ενώ σήμερα, υπάρχει το δεδομένο ότι οι ιδιοκτήτες πετρελαιοκίνητων οχημάτων με τεχνολογία Euro6 μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα στο κέντρο των μεγάλων γερμανικών πόλεων.

Τους τελευταίους μήνες περίπου 70 γερμανικές πόλεις παρουσίαζαν αυξημένες τιμές διοξειδίου του αζώτου. Το Μόναχο, η Στουτγάρδη και η Κολωνία είναι οι πόλεις με την υψηλότερη ατμοσφαιρική ρύπανση. Το 47% των Γερμανών τάσσεται κατά της απαγόρευσης σε κάθε περίπτωση, ενώ το 25% συμφωνεί με την επιβολή περιορισμένων μέτρων σε περίπτωση υψηλών επιπέδων ρύπανσης και το 20% τάσσεται υπέρ της απαγόρευσης της κυκλοφορίας τους στην πόλη, σύμφωνα με δημοσκόπηση που διενεργήθηκε για την εφημερίδα Handelsblatt.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι η Καγκελάρια Άγγελα Μέρκελ, η οποία έχει επικριθεί για τις στενές της σχέσεις με την γερμανική αυτοκινητοβιομηχανία, έχει συγκροτήσει ταμείο με ένα δισεκατομμύριο ευρώ για να βοηθήσει τις πόλεις να αναπτύξουν το δίκτυο των μέσων μεταφοράς ή τους στόλους των ηλεκτρικών τους οχημάτων.

Οι συγκεκριμένες αποφάσεις ουσιαστικά βγάζουν εκτός χρήσης 12 εκατομμύρια αυτοκίνητα (Euro5 και παλαιότερα) στη Γερμανία. Αριθμός πολύ μεγάλος που πρέπει να υπάρξει ειδικός τρόπος διαχείρισης της απόφασης, καθώς εκτός από την απαγόρευση στο κέντρο των μεγάλων πόλεων θα επιβαρυνθούν με μεγάλους φόρους.

Την ίδια στιγμή οι κατασκευαστές έχουν ξεκινήσει μια σειρά από ενέργειες προκειμένου να πείσουν τους ιδιοκτήτες για την τεχνολογική αρτιότητα των ντίτζελ αυτοκινήτων, ενώ υπόσχονται δωρεάν αναβαθμίσεις για μείωση των εκπομπών ρύπων. Ενέργειες που σύμφωνα με τις πρώτες εκτιμήσεις θα ξεπεράσουν τα 15 δισ. ευρώ.

Μετά τα νέα μέτρα μέτρησης του κύκλου μέτρησης της κατανάλωσης WLTP που εφαρμόστηκαν από την 1η Σεπτεμβρίου δημιουργείται μια νέα πραγματικότητα που φέρνει αλλαγές στις γραμμές παραγωγής των αυτοκι-

νητοβιομηχανιών. Αυτό σημαίνει ότι πολλά μοντέλα θα σταματήσουν να παράγονται καθώς θα χαρακτηρίζονται ασύμφορα, ενώ τα αυτοκίνητα Euro5 και παλιότερα θα διατεθούν σε ιδιαίτερα χαμηλές τιμές σε χώρες των Βαλκανίων και στην Ελλάδα που παραδοσιακά εδώ και πολλά χρόνια αποτελούν καλούς πελάτες των γερμανικών αυτοκινήτων.

«Δυστυχώς με το νόμο 43/89 της 1/6/2016 αυξάνεται υπέρμετρα η φορολογία στα καινούρια αυτοκίνητα που πληρούν τους όρους Euro6 και νεότερα αυτής, ενώ υπήρξε μικρότερη αύξηση του φόρου στα παλιά αυτοκίνητα. Αυτό σημαίνει ότι στην Ελλάδα παρά την αύξηση του φόρου, θα εξακολουθήσουν να έρχονται αυτοκίνητα παλιότερης τεχνολογίας, αφού οι αγοραστές δεν μπορούν να αγοράσουν σε καλή τιμή αυτοκίνητα νέας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας», αναφέρει στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο γενικός γραμματέας του Συνδέσμου Εμπόρων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων Ελλάδας, Κωνσταντίνος Κυράτσος ο οποίος αναφέρει ότι «οι Έλληνες θα μπορούν να κυκλοφορούν με βάση της ισχύουσας νομοθεσίας ακόμη και αυτοκίνητα που έχουν φέρει από το εξωτερικό και είναι τεχνολογίας Euro5 και κάτω. Σήμερα έχει απαγορευτεί στις δύο μεγάλες πόλεις της Ελλάδας η κυκλοφορία επαγγελματικών πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων Euro4. Όμως κάτι τέτοιο δεν ισχύει για τα επιβατικά. Και εδώ υπάρχει μια αδικία, καθώς τα επιβατικά αυτοκίνητα παλιότερης τεχνολογίας που αγοράστηκαν στην Ελλάδα δεν φορολογούνται, ενώ αντίθετα φορολογούνται τα αυτοκίνητα εισαγωγής της ίδιας τεχνολογίας».

Αξίζει να σημειώσουμε ότι ο αριθμός των εισαγόμενων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων το πρώτο εννεάμηνο του 2018 ήταν ιδιαίτερα μεγάλο, καθώς γνώρισε αύξηση 47,4% (47.001 μονάδες) σε σχέση με τα 31.889 οχήματα που πουλήθηκαν το 2017. Όσο για την εγχώρια αγορά και τις μεταβιβάσεις που έχουν γίνει αυτές ξεπερνούν κάθε προηγούμενο. Το πρώτο εννεάμηνο του 2017 είχαν γίνει 240.061 μεταβιβάσεις στην Ελλάδα, ενώ φέτος την ίδια περίοδο έχουν γίνει 260.389 μεταβιβάσεις με στόχο να ξεπεράσουν κατά πολύ τις 300.000 στο τέλος του έτους. «Θα πρέπει να δοθούν κίνητρα στους ιδιοκτήτες να αγοράσουν νέα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα. Σήμερα ο οποιοσδήποτε μπορεί να φέρει ότι θέλει ικανοποιώντας τις ελάχιστες προϋποθέσεις που υπάρχουν στην ελληνική νομοθεσία», ολοκλήρωσε ο κ. Κυράτσος.

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ: ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΗΣ ΤΩΝ ΑΚΤΩΝ

Έχουμε ξεκινήσει και λαμβάνουμε μέτρα στη Δυτική Ελλάδα, λέει στο ΑΠΕ – ΜΠΕ ο αντιπεριφερειάρχης Ν. Μπαλαμπάνης

«Το φαινόμενο της διάβρωσης των ακτών, σύμφωνα με τα στοιχεία που υπάρχουν, είναι δεδομένο πως θα γίνει πιο έντονο τα επόμενα χρόνια», λέει στο Αθηναϊκό – Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων ο αντιπεριφερειάρχης Νίκος Μπαλαμπάνης, προσθέτοντας ότι «έχουμε ξεκινήσει και λαμβάνουμε τα μέτρα μας στη Δυτική Ελλάδα, με σκοπό την προστασία των παράκτιων περιοχών και των οικοσυστημάτων».

Τα εργαλεία αυτά, όπως λέει ο αντιπεριφερειάρχης, είναι οι μελέτες για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή και την αντιμετώπιση του φαινομένου της διάβρωσης των ακτών στη Δυτική Αχαΐα και στις ακτές του Κορινθιακού, αλλά και η συμμετοχή σε ευρωπαϊκά πρόγραμμα για την παρακολούθηση του φαινομένου.

Ειδικότερα, όσον αφορά τη μελέτη για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, ο Νίκος Μπαλαμπάνης λέει στο ΑΠΕ – ΜΠΕ ότι «έχουμε ανάδοχο εταιρεία που εκπονεί τον περιφερειακό σχεδιασμό για την προσαρμογή και μέσα στο αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα θα ξεκινήσει η διαβούλευση με θεσμικούς φορείς και με δήμους, ώστε να εντάξουμε στη μελέτη όλα τα στοιχεία που θα συγκεντρωθούν». «Βασικός μας σκοπός,» όπως τονίζει, «είναι να οχυρωθούμε όσο περισσότερο γίνεται και να αντιμετωπίσουμε αποτελεσματικά οποιοδήποτε καιρικό φαινόμενο».

Μάλιστα, κατά τη διάρκεια συνάντησης εργασίας που πραγματοποιήθηκε στην Περιφέρεια, συζητήθηκε η πορεία της μελέτης και ήδη έχουν εξεταστεί οι κύριες κλιματικές μεταβλητές, όπως η θερμοκρασία, η βροχόπτωση, η σχετική υγρασία, η ταχύτητα του ανέμου, ο αριθμός ημερών παγετού, τροπικών νυκτών και υγρών

ημερών για βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα και για τα τρία σενάρια κλιματικής αλλαγής, δηλαδή ευμενές, μέσο, και δυσμενές. Ακολούθως, και λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα για τα κλιματικά δεδομένα, θα εκτιμηθεί, σύμφωνα με την Περιφέρεια, η τρωτότητα της Δυτικής Ελλάδας, στην κλιματική αλλαγή.

Σύμφωνα με τον αντιπεριφερειάρχη, «από τον περιφερειακό σχεδιασμό θα προκύψουν οι κύριες και βασικές ανάγκες των απαιτούμενων έργων και υποδομών για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή στην περιφέρειά μας και παράλληλα θα αποτελέσει βασικό εργαλείο για τη στοχευμένη αναζήτηση των απαραίτητων χρηματοδοτικών εργαλείων, με στόχο την υλοποίησή τους».

Σχετικά με το ζήτημα της χρηματοδότησης, ο Νίκος Μπαλαμπάνης σημειώνει ότι «αυτή θα έχει να κάνει με τις πραγματικές ανάγκες της κάθε περιοχής, για αυτό και εμείς θέλουμε να αποτυπώσουμε και να προτεραιοποιήσουμε αυτές τις ανάγκες, όπως και την επικινδυνότητα ανά περιοχή», προσθέτοντας ότι «τα χρήματα που θα έρχονται στις περιφέρειες, θα αφορούν αποκλειστικά τις προτεραιότητες που θα έχουν τεθεί για την αντιπλημμυρική και περιβαλλοντική προστασία».

Όσον αφορά την αντιμετώπιση του φαινομένου της διάβρωσης των ακτών στη Δυτική Αχαΐα, μελέτη που εκπονείται από την περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας προτείνει τεχνικές λύσεις που περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων παρεμβάσεις, τόσο μέσα στη θάλασσα, όσο και στην ακτογραμμή.

Σχετικά με τον Κορινθιακό κόλπο, δηλαδή από το Ρίο, έως την Αιγείρα, εκεί, σύμφωνα με την Περιφέρεια, γίνε-

ται μία άλλη ενιαία μελέτη από το υπουργείο Υποδομών για να αντιμετωπίσει όλο το φαινόμενο της διάβρωσης των ακτών μέχρι και το Λουτράκι.

Στο μεταξύ, στο πλαίσιο της συμμετοχής στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα «Trítton» για τη μείωση των συνεπειών της διάβρωσης των ακτών, η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας θα προμηθευτεί και θα εγκαταστήσει στην Αχαΐα δύο μετεωρολογικούς σταθμούς, δύο παλιρροϊογραφικούς σταθμούς και έναν κυματογράφο για τη μελέτη του φαινομένου.

Το συγκεκριμένο πρόγραμμα, σύμφωνα με την Περιφέρεια, αποτελεί ένα μοντέλο ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών μεταξύ Απουλίας της Ιταλίας και Δυτικής Ελλάδας, για την προστασία των παράκτιων περιοχών, με κύριο στόχο τη μείωση των συνεπειών της διάβρωσης των ακτών.

Άλλωστε, σύμφωνα με την Περιφέρεια, οι παράκτιες περιοχές της Απουλίας και της Δυτικής Ελλάδας πλήττονται από εκτεταμένη διάβρωση ακτών, τόσο λόγω φυσικών αιτιών, δηλαδή εκτεταμένες προσβολές, θεαλλώδεις άνεμοι, υψηλά κύματα και ισχυρά ρεύματα, όσο και ανθρωπογενών δραστηριοτήτων, όπως για παράδειγμα, η αστική επέκταση, η τουριστική ανάπτυξη και οι παράκτιες υποδομές.

Τέλος, ανάμεσα στους κύριους σκοπούς αυτού του προγράμματος είναι η βελτίωση του κόστους και της αποτελεσματικότητας των αποφάσεων που λαμβάνονται για την διαχείριση των παράκτιων ζωνών, ο σχεδιασμός κατάλληλων εργαλείων εκτίμησης της διακινδύνευσης, λόγω διάβρωσης, καθώς και η υποστήριξη των παράκτιων δήμων.

ΑΝΑΒΑΘΜΙΖΕΤΑΙ Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΤΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Ένα από τα σημαντικότερα μειονεκτήματα των αμιγώς ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο οδηγός στη διαδικασία φόρτισης των μπαταριών, αναφέρει δημοσίευμα του ΑΠΕ-ΜΠΕ. Εκτός από τον μεγάλο χρόνο που απαιτείται για την πλήρη φόρτιση των μπαταριών, προβλήματα θα αντιμετωπίσουν και όσοι κατοικούν σε πολυκατοικίες και συγκροτήματα κατοικιών χωρίς γκαράζ.

Οι κατασκευαστές ηλεκτρικών αυτοκινήτων έχουν εντοπίσει τα προβλήματα και αναζητούν τις καλύτερες λύσεις για να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις των μελλοντικών τους πελατών.

Η Volkswagen ανακοίνωσε ότι οι έρευνες έδειξαν πως τα περισσότερα νέα ηλεκτρικά αυτοκίνητα της καινούργιας σειράς ID, θα έχουν ανάγκη μόνο από μια φόρτιση την εβδομάδα. Οι προδιάγραφες τους αναφέρουν ότι η αυτονομία με πλήρη φόρτιση ανέρχεται έως τα 550 χλμ.

Καθώς η πλειονότητα των οδηγών που θα χρησιμοποιούν τα νέα αμιγώς ηλεκτρικά αυτοκίνητα θα διανύει περίπου 50 χλμ., η αυτονομία αρκεί για να καλύψει τις εργάσιμες ημέρες. Με βάση τις αναλύσεις της Volkswagen, εκτιμάται ότι περίπου το 50% των φορτίσεων θα πραγματοποιούνται στο σπίτι κατά την διάρκεια της νύκτας ενώ το 20% θα πραγματοποιείται στους χώρους της εργασίας. Η Volkswagen θα προσφέρει ταχυφορτιστές νέας γενιάς οι οποίοι θα τοποθετηθούν σε φορτηγά, γκαράζ ή εταιρικά πάρκινγκ.

Η τιμή εκκίνησης για τους ταχυφορτιστές της Volkswagen θα είναι περίπου 300 ευρώ, συν το κόστος εγκατάστασης. Η γερμανική εταιρεία σχεδιάζει επίσης να παράγει ταχυφορτιστές οι οποίοι δουλεύουν αμφίδρομα, δηλαδή επιτρέπουν την παροχή της ενέργειας που περισσεύει από τις μπαταρίες του αυτοκινήτου στο δημόσιο δίκτυο. Τη νύκτα (σε περιόδους

χαμηλής κατανάλωσης ενέργειας σε ιδιωτικές κατοικίες και επιχειρήσεις), τα ηλεκτρικά οχήματα που συνδέονται με τους αμφίδρομους ταχυφορτιστές χρησιμοποιούν επίσης ως μπαταρία για πλεονάζουσα χωρητικότητα.

Επίσης, η έρευνα έδειξε ότι το 25% των φορτίσεων θα πραγματοποιείται σε δημόσιους σταθμούς γρήγορης φόρτισης, ενώ το 5% θα πραγματοποιείται στους αυτοκινητοδρόμους. Η εταιρεία εκτιμά ότι με πλήρη φόρτιση και μια γρήγορη φόρτιση στον δρόμο τα νέα ηλεκτρικά της μοντέλα θα διανύουν ακόμη και 700 χλμ. Σε σταθμό ταχείας φόρτισης με ισχύ 125 kW, η φόρτιση θα ολοκληρώνεται σε περίπου 30 λεπτά.

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΚΑΘΗΣΥΧΑΖΕΙ ΤΟ ΓΕΩΔΥΝΑΜΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΑΣΤΕΡΟΣΚΟΠΕΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΤΩΝ ΣΕΙΣΜΟΛΟΓΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Το Γεωδυναμικό Ινστιτούτο του Εθνικού Αστεροσκοπείου (ΕΑΑ), ως συντονιστής του Εθνικού Σεισμολογικού δικτύου (ΕΣΔ), αναφέρει σε ανακοίνωσή του ότι είναι 100% επιχειρησιακά έτοιμο, με αφορμή πρόσφατα δημοσιεύματα σχετικά με υπόνοιες ατελούς σεισμολογικής παρακολούθησης της χώρας, λόγω της οικονομικής κρίσης των τελευταίων ετών.

Όπως επισημαίνει το Ινστιτούτο, σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ, το ίδιο λειτουργεί πανελλαδικά ένα πολύ μεγάλο δίκτυο εκατοντά-

δων μετρητικών σταθμών (σεισμογράφων, επιταχυνσιογράφων, σταθμών GPS, σταθμών παρακολούθησης προσεισμικών φαινομένων κλπ.), σε συνδυασμό με ένα επίσης μεγάλο αριθμό σεισμολογικών σταθμών που λειτουργούν οι άλλοι σεισμολογικοί φορείς της χώρας.

Σε περιοχές της Ελλάδας όπου, λόγω ενδογενών προβλημάτων ή τεχνικών δυσκολιών, υπάρχει παροδικά ελλιπής λειτουργία του δικτύου κάποιων σεισμολογικών φορέων, το Γεωδυναμικό

Ινστιτούτο αναφέρει ότι έχει ξεκινήσει την πύκνωση των δικών του δικτύων στην περιοχή, εγκαθιστώντας επιπλέον σταθμούς. Επιπλέον, κάνει γνωστό ότι εντοπίζονται στη φάση της υλοποίησης συγκεκριμένα προγράμματα ενίσχυσης των σεισμολογικών φορέων της χώρας, συνολικού ύψους άνω των 3,5 εκατ. ευρώ, ενώ με πρόσφατες ενέργειες της διοίκησης του Εθνικού Αστεροσκοπείου και της προϊσταμένης αρχής, έχει ενισχυθεί σημαντικά το τεχνικό και επιστημονικό προσωπικό του Ινστιτούτου.

ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΕΝ ΘΑ ΣΤΑΜΑΤΟΥΝ ΣΕ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΕΣ ΣΕ ΜΙΑ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ

Μπορείτε να φανταστείτε τον εαυτό σας σε μία διασταύρωση, όπου δεν θα χρειάζεται να περιμένετε σε κόκκινο φανάρι; Η Ford δοκιμάζει το τελευταίο διάστημα μία νέα μέθοδο με την οποία η τεχνολογία συνδεδεμένων αυτοκινήτων μπορεί να πετύχει κάτι τέτοιο, έχοντας ως πρότυπο τον τρόπο που οι άνθρωποι κινούνται μέσα στο πλήθος, επιβραδύνοντας ή επιταχύνοντας για να μην πέφτουν ο ένας πάνω στον άλλον, χωρίς να χρειάζεται να σταματούν. Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ η τεχνολογία Intersection Priority Management (IPM), που δοκιμάζεται αυτή την εβδομάδα στην Μ. Βρετανία, στο πλαίσιο του προγράμματος κυβερνητικής χρηματοδότησης που έχει στόχο την οδήγηση και την άφιξη στον προορισμό χωρίς

περιττές στάσεις στις διασταυρώσεις, διευκολύνοντας την ροή της κυκλοφορίας και αυξάνοντας την ασφάλεια και απόδοση. Κάθε χρόνο, ο μέσος οδηγός περνά 48 ώρες αναμονής σε κόκκινα φανάρια. Και δεν είναι μόνο το άγχος που προκαλούν οι διασταυρώσεις, αφού είναι και αιτία για το 60% των τροχαίων ατυχημάτων. Εκτός από την εξοικονόμηση χρόνου, όταν οι οδηγοί δεν σταματάνε στα φανάρια εξοικονομούν καύσιμο, αφού δεν φρενάρουν, ούτε επιταχύνουν μετά από στάση. Η τεχνολογία IPM χρησιμοποιεί επικοινωνίες V2V συντονισμό με άλλα οχήματα που βρίσκονται στην περιοχή, ώστε να προτείνει βέλτιστες ταχύτητες για ασφαλή διέλευσή τους από τις διασταυρώσεις, χωρίς να χρειαστεί να σταματήσουν.

Για τη δοκιμή, τα αυτοκίνητα εφοδιάζονται με συστήματα επικοινωνίας V2V που μεταδίδουν τη θέση, την κατεύθυνση του ταξιδιού και την ταχύτητα των οχημάτων. Τα ενσωματωμένα συστήματα IPM μπορούν να αναγνωρίζουν μία προσεχή διασταύρωση και την πορεία άλλων οχημάτων που πλησιάζουν. Μετά μπορούν υποδείξουν μία βέλτιστη ταχύτητα για κάθε όχημα που πλησιάζει στη διασταύρωση, ώστε να περάσουν όλα με ασφάλεια. Τα αυτοκίνητα της δοκιμής έχουν οδηγούς πίσω από το τιμόνι. Σύντομα αυτό θα εφαρμόζεται στα αυτόνομα οχήματα που θα ωφελούνται από αυτή την τεχνολογία και θα μπορούν να κινούνται με ασφάλεια χωρίς φωτεινούς σηματοδότες ή κυκλοφορικά σήματα.

ΑΚΟΥΣΤΙΚΟΙ ΑΙΣΘΗΤΗΡΕΣ ΤΟΠΟΘΕΤΟΥΝΤΑΙ ΣΕ ΔΑΣΟΣ ΣΤΗ ΡΟΔΟΠΗ, ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

Το δάσος αποκτά... «αυτιά», αφουγκράζεται εχθρικές δραστηριότητες και «καταδίδει» τους εισβολείς του μέσα από ένα πρωτοποριακό πιλοτικό έργο που υλοποιείται για πρώτη φορά στην Ελλάδα. Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ είκοσι επίγειοι ακουστικοί αισθητήρες που καταγράφουν τους ήχους περιβάλλοντος είτε συνεχώς είτε σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα, αποθηκευόντας τους ψηφιακά σε κάρτες SD, θα τοποθετηθούν σε δέντρα σε περιοχή εντός του Εθνικού Πάρκου Ροδόπης από ερευνητές του Ινστιτούτου Δασικών Ερευνών του ΕΛΓΟ-ΔΗΜΗΤΡΑ. Η δράση εντάσσεται στο πλαίσιο ευρύτερου έργου με τίτλο «Εφαρμογή επίγειων οπτικών και ακουστικών αισθητήρων σε προστατευόμενες περιοχές της Ελλάδας για τη παρακολούθηση της πανίδας και των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων» που αποτελεί σύμπραξη επιχειρήσεων και ερευνητικών οργανισμών, συμπεριλαμβανομένων και του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης και του Ιδρύματος Τεχνολογίας και Έρευνας στο Ηράκλειο.

Όπως εξήγησε στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο επιστημονικός υπεύθυνος της σχετικής δράσης του έργου Δρ Χρήστος Αστάρας, «ουσιαστικά θα καταγράφεται ό,τι ακούει ένα ανθρώπινο αυτί».

«Στόχος μας είναι η εκτίμηση της ανθρώπινης δραστηριότητας στην περιοχή. Εκτός από τους πυροβολισμούς λοιπόν, μπορούν να ανιχνευθούν και άλλες δραστηριότητες, όπως η υλοτομία (π.χ. ήχοι από αλυσοπρίονα) ή η χρήση δασικών δρόμων από αυτοκίνητα. Οι ακουστικοί αισθητήρες, τα δεδομένα των οποί-

ων θα συλλέγονται ανά τρίμηνο, μπορούν να αποτελέσουν ένα αποτελεσματικό και οικονομικά αποδοτικό εργαλείο παρακολούθησης που θα προωθήσει τη διαχείριση των προστατευόμενων περιοχών» ανέφερε ο κ. Αστάρας. Πρόσθεσε δε, ότι «ενώ η Παθητική Ακουστική Παρακολούθηση (ΠΑΠ) έχει χρησιμοποιηθεί ευρέως για οικολογικές μελέτες για νυχτερίδες και πουλιά, η χρήση του ως εργαλείο παρακολούθησης για την επιβολή του νόμου είναι παγκοσμίως πρωτότυπη με πολύ λίγες παρόμοιες εφαρμογές να έχουν γίνει σε τροπικές περιοχές».

Η πρώτη πιλοτική εφαρμογή ακουστικών αισθητήρων στο δάσος της Ροδόπης θα αποτελέσει και εφαλτήριο για τους επιστήμονες προκειμένου να δουν πώς ανταποκρίνονται οι συγκεκριμένοι μηχανισμοί στην ελληνική πραγματικότητα.

«Θα εξετάσουμε δηλαδή, μεταξύ άλλων, πόσο αντέχουν οι μπαταρίες των αισθητήρων και πόσο αυτοί ανταποκρίνονται στο ορεινό μας περιβάλλον», διευκρίνισε ο κ. Αστάρας. Για τον ίδιο, η ακουστική παρακολούθηση μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στις προσπάθειες καταπολέμησης του δασικού εγκλήματος προς ενίσχυση των δασικών περιπόλων που αν και είναι βασικό εργαλείο για την πάταξη του δασικού εγκλήματος, «συντάχεται με ελλιπή δεδομένα πεδίου και χωρίς ένα αξιόπιστο σύστημα αξιολόγησης της αποτελεσματικότητάς τους, παρόλο που επενδύονται σε αυτά σημαντικό ποσοστό των ανθρωπίνων και οικονομικών πόρων των σχετικών φορέων διαχείρισης».

«Χρησιμοποιώντας αλγόριθμους εντοπισμού ήχων, τα περιστατικά ενδιαφέροντος (π.χ. πυροβολισμοί, χρήση αλυσοπρίονου, κίνηση σε δασικά οδικά δίκτυα) εξάγονται από τα δεδομένα των ακουστικών καταγραφικών για την δημιουργία χαρτών «θερμών σημείων» (heatmaps) δασικού εγκλήματος. Αυτές οι πληροφορίες αξιοποιούνται για την αποστολή κατά προτεραιότητα περιπόλων σε αυτά τα σημεία, σε χρόνο που η πιθανότητα εντοπισμού παραβατών θα είναι μέγιστη. Επίσης, τα τακτικά επικαιροποιούμενα δεδομένα πεδίου θα επιτρέπουν την αξιολόγηση των δράσεων ώστε να είναι δυνατή η έγκαιρη προσαρμογή τους σε αναδυόμενες απειλές».

Για τον κ. Αστάρτα, τα πλεονεκτήματα της χρήσης ενός δικτύου Παθητικής Ακουστικής Παρακολούθησης ως εργαλείου καταπολέμησης του δασικού εγκλήματος είναι μεταξύ άλλων, το μικρό σχετικά κόστος της επένδυσης, η μεγάλη περιοχή κάλυψης ανά αισθητήρα, η ικανότητα εντοπισμού πολλαπλών ήχων ενδιαφέροντος με υψηλή και χρονική ακρίβεια, καθώς και εκτίμηση της ολικής όλησης για περιόδους ενδιαφέροντος, το χαμηλό κόστος λειτουργίας (μπαταρίες), χωρίς ανάγκη σύνδεσης σε ηλεκτρικό δίκτυο, η ικανότητα συνεχόμενης καταγραφής καθ' όλο το 24ωρο για περιόδους έως και 3 μήνες και η δημιουργία ιστορικού αναφοράς του ηχοστοιχείου μίας περιοχής, για μελλοντική συγκριτική ανάλυση.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ - ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ΣΕΒ: Η ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΤΑ 2 ΕΩΣ 2,5 ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΟΥ ΑΕΠ ΕΙΝΑΙ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΕΦΙΚΤΗ ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΑ

Η μείωση της φορολογικής επιβάρυνσης στην Ελλάδα κατά 2 έως 2,5 ποσοστιαίες μονάδες του ΑΕΠ είναι απολύτως εφικτή μεσοπρόθεσμα, σύμφωνα με τον ΣΕΒ, αναφέρει το ΑΠΕ-ΜΠΕ. «Απλώς, θα πρέπει το θέμα να αντιμετωπισθεί, και από την πλευρά των δαπανών λειτουργίας του κρατικού μηχανισμού (εκσυγχρονισμός μέσω αύξησης της παραγωγικότητας) και από την πλευρά των φορολογικών εσόδων (μείωση φορολογικών συντελεστών με ταυτόχρονες αναπτυξιακές μεταρρυθμίσεις)», τονίζει ο Σύνδεσμος στο εβδομαδιαίο οικονομικό δελτίο. «Στην πλευρά των δαπανών καλό θα ήταν να σκεφτούμε πώς μπορεί να αυξηθεί η παραγωγικότητα του κράτους, με την εισαγωγή νέων μεθόδων και τεχνολογιών, όπως κάνουν όλες οι επιχειρήσεις του κόσμου, καθώς και πολλές άλλες κυβερνήσεις».

Σύμφωνα με τα στοιχεία που αναφέρει, έχουμε υψηλότερη φορολογική επιβάρυνση, ως ποσοστό του ΑΕΠ, σε φόρους και εισφορές από το μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τα

συνολικά μας έσοδα να είναι κατά 4 ποσοστιαίες μονάδες περίπου υψηλότερα. Τονίζει ακόμη ότι αν και μαζεύουμε περισσότερα έσοδα, γιατί έχουμε να πληρώσουμε 1,2 ποσοστιαίες μονάδες παραπάνω σε τόκους, 3,5 ποσοστιαίες μονάδες παραπάνω σε συντάξεις και κοινωνικές παροχές σε χρήμα, και 2 ποσοστιαίες μονάδες παραπάνω σε μισθούς, ξεδουλεύουμε πολύ λιγότερα (5 ποσοστιαίες μονάδες λιγότερα) απ' ό,τι η μέση ευρωπαϊκή χώρα, σε μη μισθολογικές δαπάνες για την παροχή των δημοσίων αγαθών παιδείας, υγείας, άμυνας, τάξης και ασφάλειας, δικαστήρια, εφορίες, τελωνεία, συντήρηση γεφυρών, δρόμων, λεωφορείων, κ.ο.κ.

«Η χώρα είναι πλέον ώριμη για να περάσει σε μια νέα φάση όπου η δημοσιονομική πειθαρχία μπορεί να συμβαδίσει με χαμηλότερους φορολογικούς συντελεστές και υψηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης. Απαιτείται να θέσουμε ως γενικότερο στόχο τη μεταρρύθμιση της κρατικής μηχανής και τον εκσυγχρονισμό του ρυθμιστικού περιβάλλοντος, χωρίς να κρατάμε

τα μάτια ερμητικά κλειστά στις ανάγκες της υγιούς επιχειρηματικότητας και των δυναμικών, οργανωμένων επιχειρήσεων που πληρώνουν εισφορές και φόρους, και, παράλληλα, να βουλώσουμε τα αυτιά μας στις σειρήνες των προσοδοθηρικών κοινωνικών και επιχειρηματικών ομάδων πίεσης», υποστηρίζει ο ΣΕΒ.

Τέλος σχολιάζοντας τις τρέχουσες εξελίξεις επισημαίνει ότι η μέση μηνιαία δαπάνη των νοικοκυριών παρουσίασε αύξηση το 2017 (+1,6%) για πρώτη φορά από το 2008, ακολουθώντας τη βελτίωση της καταναλωτικής εμπιστοσύνης και την ενίσχυση της απασχόλησης και των αμοιβών ανά μισθωτό (+2,1% και +0,1% αντίστοιχα το 2017). Τέλος, καλωσορίζει την αυξανόμενη δραστηριότητα βεβαίωσης φόρων και προστίμων που αντιστοιχούν στις αναφορές για αδικήματα φοροδιαφυγής από την ΑΑΔΕ προς την Αρχή Καταπολέμησης και Νομιμοποίησης Εσόδων από Εγκληματικές Δραστηριότητες.

ΤΤΕ: «ΑΝΑΓΚΗ ΘΩΡΑΚΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ»

Την ανάγκη θωράκισης της ελληνικής οικονομίας, μέσω της τήρησης των όσων έχουν συμφωνηθεί με τους εταίρους, απέναντι στις διεθνείς αναταράξεις, επισήμανε, με παρέμβαση του στην εφημερίδα «Παραπολιτικά» ο διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος, Γιάννης Στουρνάρας, σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ

«Το διεθνές οικονομικό περιβάλλον είναι λιγότερο φιλικό απ' ό,τι είχε υποθεθεί», σημείωσε ο κ. Στουρνάρας, αναφερόμενος στα προβλήματα σε Τουρκία και Ιταλία, που επηρεάζουν τις αγορές σε τοπικό επίπεδο, αλλά και σε διεθνές επίπεδο στην

επεκτατική δημοσιονομική πολιτική των ΗΠΑ, αλλά και τη λήξη του προγράμματος Ποσοτικής Χαλάρωσης της ΕΕ.

Το συμπέρασμα για τον κεντρικό τραπεζίτη της χώρας είναι «αυτονόητο», όπως τόνισε: «Η συνέχιση μιας οικονομικής πολιτικής η οποία θα πρέπει να θωρακίσει τη χώρα έναντι αυτών των κινδύνων, εφ' όσον πρωταρχικός μας στόχος είναι η πρόσβαση στις αγορές με βιώσιμους όρους. Όχι απόκλιση από τους δημοσιονομικούς στόχους τώρα και στο μέλλον, τήρηση των συμφωνηθέντων με τους εταίρους μας, συνέχιση των μεταρρυθμίσεων, έμφαση στις ιδιωτικοποιήσεις και στην

αξιοποίηση της περιουσίας του Δημοσίου (ένα θέμα που συζητείται αυτές τις ημέρες στη Σύνοδο του ΔΝΤ είναι η αξιοποίηση των στοιχείων ενεργητικού του Δημοσίου όλων χωρών), προσέλκυση επενδύσεων, καθώς επίσης και έμφαση στους κανόνες σωστής εταιρικής διακυβέρνησης εισηγμένων και μη εταιρειών και τραπεζών».

Παράλληλα, όσον αφορά τις τράπεζες, ο κ. Στουρνάρας σημείωσε την ανάγκη επίτευξης του στόχου μείωσης των μη εξυπηρετούμενων δανείων.

ΑΥΞΗΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑ 849 ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ ΟΙ ΛΗΞΙΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΟΦΕΙΛΕΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΤΟΝ ΑΥΓΟΥΣΤΟ, ΕΝΑΝΤΙ ΤΟΥ ΙΟΥΛΙΟΥ

Αξιοσημείωτη η μείωση του αριθμού των οφειλετών

Αύξηση κατά 849 εκατομμύρια ευρώ παρουσίασαν οι νέες ληξιπρόθεσμες οφειλές προς το δημόσιο τον Αύγουστο του 2018, συγκριτικά με τον Ιούλιο, ενώ αξιοσημείωτη μείωση κατά 128.661 σημείωσε τον ίδιο μήνα ο αριθμός των οφειλετών, σημειώνει σε δημοσίευσμά του το ΑΠΕ-ΜΠΕ.

Αυτό προκύπτει από τα στοιχεία της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων σύμφωνα με τα οποία τον Αύγουστο οι νέες ληξιπρόθεσμες οφειλές προς το δημόσιο (δημιουργήθηκαν απ την αρχή του έτους) ανήλθαν στα 6,418 δις ευρώ έναντι

5,569 δις ευρώ τον προηγούμενο μήνα Ιούλιο.

Οι παλιές ληξιπρόθεσμες οφειλές τον Αύγουστο μειώθηκαν κατά 190 εκατομμύρια ευρώ και διαμορφώθηκαν στα 96,394 δις ευρώ από 96,584 δις ευρώ τον Ιούλιο. Έτσι το σύνολο των παλαιών και νέων ληξιπρόθεσμων οφειλών τον Αύγουστο διαμορφώθηκε στο ποσό των 102,644 δις ευρώ έναντι 101,704 δις ευρώ τον Ιούλιο.

Τον Αύγουστο σημειώθηκε σημαντική μείωση στον συνολικό αριθμό των οφειλετών προς το δημόσιο οι οποίοι ανήλθαν

στα 3.801.967 έναντι 3.933.628 τον Ιούλιο γεγονός που δείχνει ότι οι οφειλέτες αυτοί εξόφλησαν τις υποχρεώσεις τους.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΑΑΔΕ, οι οφειλέτες στους οποίους δύναται να εφαρμοσθούν αναγκαστικά μέτρα είσπραξης ανέρχονταν τον Αύγουστο σε 1.732.862 έναντι 1.742.903 τον Ιούλιο. Επίσης οι οφειλέτες που βρίσκονταν σε καθεστώς αναγκαστικών μέτρων ανέρχονταν σε 1.143.356 έναντι 1.143.308 τον Ιούλιο.

ΔΗΜ. ΛΙΑΚΟΣ: Η ΕΛΛΑΔΑ ΕΠΗΡΕΑΖΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΑΣΤΑΘΕΙΑΣ

«Η Ελλάδα, παρά τα θετικά στοιχεία που έχει πια να επιδείξει, βρίσκεται ακόμη σε μεταβατικό στάδιο και γι' αυτό επηρεάζεται από το περιβάλλον αστάθειας», σημείωσε σε συνέντευξη στην εφημερίδα «Real News» ο υφυπουργός παρά τω πρωθυπουργό, Δημήτρης Λιάκος, σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ.

«Ζούμε μια περίοδο έντονων ανακατατάξεων και αυτό κάνει τις αγορές νευρικές και ευαίσθητες ως προς την αξιολόγηση και

τημολόγηση του ρίσκου», τόνισε και προέθεσε ειδικότερα για την ιταλική οικονομία, ότι στη λογική των αγορών εκλαμβάνεται ως διάχυση συστημικού κινδύνου προς την Ελλάδα.

Εξάλλου, ο υφυπουργός αναφέρθηκε στα «κόκκινα δάνεια», λέγοντας ότι όταν οριστικοποιηθεί η τεχνική λύση, αυτή θα λειτουργήσει «ως ένα επιπλέον σήμα στις αγορές ότι το τραπεζικό σύστημα είναι σταθερό και εξυγιανείται διαρκώς». Πάντως, σημείωσε ότι

για τους δανειολήπτες δεν αλλάζει τίποτα σε αυτή τη φάση.

Τέλος, ανέφερε ότι για το επόμενο διάστημα υπάρχει ένα σημαντικό χαρτοφυλάκιο «μεγάλων επενδυτικών έργων σε ώριμη ή τελική φάση», καθώς επίσης και νέες προτάσεις προς υλοποίηση.

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΥΠΕΓΡΑΦΗ ΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ- ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΤΕΣΣΑΡΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΗΣ Α' ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΣΤΟΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΔΗΜΟ

Στα «χέρια» του δήμου Θεσσαλονίκης περνούν τα τέσσερα κτίρια που βρίσκονται στην πρώτη προβλήτα του λιμανιού, συνολικού εμβαδού 3.000 τετραγωνικών μέτρων, μετά το πρωτόκολλο παράδοσης – παραλαβής, που υπέγραψαν ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου και διευθύνων σύμβουλος της Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) ΑΕ, Σωτήρης Θεοφάνης και ο δήμαρχος, Γιάννης Μπουτάρης, αναφέρει το ΑΠΕ-ΜΠΕ.

Με το συγκεκριμένο πρωτόκολλο ορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την παραχώρηση στον δήμο Θεσσαλονίκης της αποθήκης Δ', που θα χρησιμοποιείται για πολιτιστικές εκδηλώσεις και δραστηριότητες. Επίσης, παραχωρείται το κτίριο Ναυτικής Διοίκησης Βορείου Ελλάδος -που θα διατεθεί στο πανεπιστήμιο για να γίνει Μουσείο Φυσικής Ιστορίας- και το κτίριο του Βρεφονηπιακού Σταθμού, που είναι σε αρκετά καλή

κατάσταση και θα καλύψει τις ανάγκες φιλοξενίας βρεφών και νηπίων της πόλης.

Ο τέταρτος χώρος που παραχωρείται στον δήμο Θεσσαλονίκης είναι το πρώην κτίριο του Υπολιμενάρχη στην περιοχή της Πύλης 4, το οποίο έχει κάποια στατικά προβλήματα και δεν έχει αποφασιστεί ακόμη η μελλοντική του χρήση.

Σε δηλώσεις που ακολούθησαν μετά την υπογραφή του πρωτοκόλλου, ο κ.Θεοφάνης υπογράμμισε πως «το πείραμα που ξεκίνησε το 1998, με την ανάπλαση των χώρων του πρώτου προβλήτα, στο πλαίσιο του θεσμού της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας και στη συνέχεια με την υποδοχή των πολιτιστικών θεσμών απεδείχθη ένα πολύ αξιόλογο πείραμα στη σχέση πόλης - λιμανιού. Ξεπεράστηκαν όλες οι φοβίες που υπήρχαν σε σχέση με το λιμάνι. Ελπίζω και εύχομαι να συνεχιστεί η συνεργασία και οι χώροι να επιτελέσουν δυο ρόλους. Να αξιοποιη-

θούν δημιουργικά στο πλαίσιο της πόλης και να ενισχύσουν περισσότερο τις σχέσεις της πόλης με το λιμάνι».

Από την πλευρά του, ο κ.Μπουτάρης στάθηκε στις καλές σχέσεις του δήμου με το λιμάνι: «Με τον ΟΛΘ έχουμε πολύ καλή συνεργασία. Έγινε το πρώτο βήμα με την ανάπλαση του προβλήτα και περνάμε στη Β' φάση όπου με τον ΟΛΘ έχουμε ταύτιση απόψεων για το πως θα αξιοποιηθούν οι χώροι. Εκτός από τον δήμο στη διαχείριση πρέπει να μετέχουν και τα πανεπιστήμια και να ξεκαθαρίσουμε πως θα χρησιμοποιηθούν».

Το «παρών» στην υπογραφή του πρωτοκόλλου παράδοσης- παραλαβής έδωσαν ο πρόεδρος του ΑΠΘ, Περικλής Μήτκας, η πρόεδρος του δημοτικού συμβουλίου, Καλυψώ Γούλα και αντιδήμαρχοι.

ΤΗΝ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΓΗΠΕΔΟΥ ΕΔΕΣΣΗΣ ΣΤΟ ΑΙΓΑΛΕΩ ΕΝΕΚΡΙΝΕ ΤΟ ΠΕΣΥ ΑΤΤΙΚΗΣ

Την ανακατασκευή του γηπέδου Εδέσσης στον δήμο Αιγάλεω, συνολικού προϋπολογισμού 800.000 ευρώ, ενέκρινε το Περιφερειακό Συμβούλιο Αττικής, σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ.

Συγκεκριμένα, το ΠΕΣΥ ενέκρινε τη σύναψη προγραμματικής σύμβασης μεταξύ της περιφέρειας και του δήμου για το έργο της ανακατασκευής και αναβάθμισης του γηπέδου και των λοιπών εγκαταστάσεων του στην περιοχή «ΜΠΑΡΟΥΤΑΔΙΚΟ», στο πλαίσιο της «ενίσχυσης του μαζικού αθλητισμού σε κατάλληλες και ασφαλείς συνθήκες», όπως τόνισε στην εισήγηση του ο αντιπεριφερειάρχης, Σπύρος Τζόκας.

Συνοπτικά, στον υφιστάμενο χώρο του γηπέδου προβλέπε-

ται η διαμόρφωση αγωνιστικού χώρου διαστάσεων 90 μ. Χ 47 μ. και εργασίες μεταξύ των οποίων: αντικατάσταση χλοοτάπητα και εγκαταστάσεις αποστραγγιστικού και αρδευτικού συστήματος ειδικού για συνθετικούς χλοοτάπητες. Κατασκευή κρυσπέδων, νέων εστιών και πάγκων αναπληρωματικών, νέου δικτύου φωτισμού, άρδευσης και αποχέτευσης ομβρίων. Επίσης, στα αποδυτήρια θα κατασκευαστούν WC θεατών (ανδρών, γυναικών και ΑΜΕΑ) και τρεις ανεξάρτητες ενότητες αποδυτηρίων (γηπεδούχων, φιλοξενούμενων και διαιτητών), με αυτοτελείς βοηθητικούς χώρους έκαστη και ιατρείο.

Στις κερκίδες θα αντικατασταθεί η υπάρχουσα μεταλλική εγκατάσταση με νέα τριών επιπέδων από το +1,20μ ως το +2μ, όπου θα τοποθετηθούν πλαστικά καθίσματα κατάλληλων προδιαγραφών ασφαλείας και αντοχής.

Σημειώνεται ότι στο πλαίσιο των παρεμβάσεων θα γίνουν όλες οι απαραίτητες επισκευές και συντηρήσεις δαπέδων και περιφράξεων των άλλων γηπέδων ώστε να είναι κατάλληλα προς χρήση.

Τέλος, το έργο συγχρηματοδοτείται από ίδιους πόρους της Περιφέρειας Αττικής έως το ποσό των 450.000 ευρώ και από πόρους του δήμου για το επιπλέον ποσό (350.000 ευρώ).

ΕΛΣΤΑΤ: ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Ανοδικά –σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ- κινήθηκε η ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα τον Ιούλιο εφέτος, με τον όγκο να αυξάνεται κατά 17,8%. Όπως ανακοίνωσε η ΕΛΣΤΑΤ, τον Ιούλιο εκδόθηκαν 1.500 οικοδομικές άδειες, που αντιστοιχούν σε 323,0 χιλιάδες m² επιφάνειας και 1.563,2 χιλιάδες m³ όγκου. Παρουσιάστηκε αύξηση 9,4% στον αριθμό των οικοδομικών αδειών, 13,6% στην επιφάνεια και 17,8% στον όγκο σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του 2017.

Το επτάμηνο, η ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα εμφανίζει αύξηση 8,1% στον αριθμό των οικοδομικών αδειών, 15,3% στην επιφάνεια και 14,2% στον όγκο, σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο Ιανουαρίου- Ιουλίου 2017.

• Αύξηση 10% σημείωσε ο γενικός δείκτης τιμών εισαγωγών στη βιομηχανία τον Αύγουστο εφέτος σε σύγκριση με τον αντί-

στοιχο δείκτη του Αυγούστου 2017, έναντι αύξησης 3,8% που σημειώθηκε κατά την σύγκριση των αντίστοιχων δεικτών το 2017 με το 2016.

Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ, η αύξηση αυτή στον λεγόμενο «εισαγόμενο πληθωρισμό» οφείλεται:

α. Στην αύξηση του δείκτη τιμών εισαγωγών από χώρες ευρωζώνης κατά 0,4%, και

β. Στην αύξηση του δείκτη τιμών εισαγωγών από χώρες εκτός ευρωζώνης κατά 19% (λόγω κυρίως των ανατιμήσεων στις διεθνείς τιμές του πετρελαίου).

Ο γενικός δείκτης τον Αύγουστο 2018 σε σύγκριση με τον δείκτη του Ιουλίου 2018 παρουσίασε αύξηση 0,3%. Ο δείκτης κατά την αντίστοιχη σύγκριση πέρυσι παρέμεινε αμετάβλητος.

• Αύξηση 11,2% σημειώθηκε στον αριθμό των επισκεπών στα

μουσεία της χώρας τον Ιούνιο εφέτος, ενώ υπήρξε επίσης αύξηση των επισκεπών ελεύθερης εισόδου κατά 6,2% και αύξηση των εισπράξεων κατά 13,1%. Το α' εξάμηνο, καταγράφηκε αύξηση κατά 9,6% στους επισκέπτες κατά 5,6% στους επισκέπτες ελεύθερης εισόδου και κατά 13,9% στις εισπράξεις.

Σύμφωνα επίσης με την ΕΛΣΤΑΤ, στους αρχαιολογικούς χώρους σημειώθηκε τον Ιούνιο αύξηση των επισκεπών κατά 14,5%, ενώ ο αριθμός των επισκεπών ελεύθερης εισόδου παρουσίασε αύξηση 12,6% και οι εισπράξεις αυξήθηκαν 18,3%. Το α' εξάμηνο, υπήρξε αύξηση των επισκεπών κατά 18%, αύξηση των επισκεπών ελεύθερης εισόδου κατά 14,7% και αύξηση των εισπράξεων κατά 19,4%.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ - ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ΙΣΑ: Ο ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΕΙ ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2025, ΤΗ 2Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Θέμα: Στην ανάπτυξη του ιαματικού τουρισμού που πρόκειται να αποτελέσει μέχρι το 2025, τη 2η μεγαλύτερη βιομηχανία, αναφέρθηκε ο πρόεδρος του ΙΣΑ Γ. Πατούλης, στο πλαίσιο του χαιρετισμού του στο 4ο Συνέδριο Ιαματικής Ιατρικής στα Καμένα Βούρλα, σύμφωνα με το ΑΠΕ- ΜΠΕ ενώ τόνισε ότι οι 696 από τις 750 ιαματικές πηγές της Ελλάδας, παραμένουν ανεκμετάλλευτες

Στις σημαντικές προοπτικές για τη χώρα μας, στην ανάπτυξη του ιαματικού τουρισμού που πρόκειται να αποτελέσει μέχρι το 2025, τη δεύτερη μεγαλύτερη βιομηχανία στον κόσμο -μετά την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη-, αναφέρθηκε ο Γ. Πατούλης, πρόεδρος ΙΣΑ, ΚΕΔΕ και ΕΛΙΤΟΥΡ, στο πλαίσιο του χαιρετισμού του, στο 4ο Συνέδριο Ιαματικής Ιατρικής στα Καμένα Βούρλα.

Ο πρόεδρος του ΙΣΑ, τόνισε τα μοναδικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει η Ελλάδα, για την ανάπτυξη του Ιαματικού Τουρισμού και κάλεσε την επίσημη πολιτεία, σε συστράτευση με την Τοπική Αυτοδιοίκηση, για την αξιοποίηση των 750 φυσικών μεταλλικών πηγών, με θεραπευτικές ιδιότητες. Ωστόσο σήμερα οι 696 από τις 750 πηγές της χώρας παραμένουν ανεκμετάλλευτες.

Σύμφωνα με τον κ. Πατούλη, ο Ιαματικός Τουρισμός αναβαθμίζει τις ελληνικές πόλεις και περιφέρειες, σε τόπους Υγείας και Ευεξίας, μοναδικούς για τους Ταξιδιώτες του κόσμου και η Ελλάδα σπεύδει να επιτύχει να κερδίσει το στοίχημα της

παγκόσμιας έκρηξης των Τουριστών Υγείας, που στη χώρα μας ανακαλύπτουν εκ νέου τον πρώτο προορισμό Ιατρικού Τουρισμού της αρχαιότητας

«Αποσκοπούμε να καθιερώσουμε την Ελλάδα ως ένα από τα μεγαλύτερα θερμολιστικά κέντρα της Ευρώπης. Θέλουμε να προσφέρουμε στην Αττική, τη δυνατότητα σε διεθνές επίπεδο να αποτελέσει το σημείο της γης που θα μπορεί να θεραπεύεται ο παγκόσμιος ασθενής», τόνισε ο πρόεδρος του ΙΣΑ.

Το 4ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ιαματικής Ιατρικής με θέμα την «Επικαιροποίηση της Ιαματικής Ιατρικής υπό το πρίσμα της ολιστικής προσέγγισης», διεξάγεται με την συνδιοργάνωση της Ελληνικής Ακαδημίας Ιαματικής Ιατρικής και της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδας, υπό την προεδρεία του καθηγητή Δερματολογίας και προέδρου της Ακαδημίας Ιαματικής Ιατρικής Κωνσταντίνου Κουσκούκη, και τη συμμετοχή διακεκριμένων Ελλήνων και ξένων επιστημόνων, εκπροσώπων ξένων πρεσβειών, εκπροσώπων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, και παραγόντων του επιχειρηματικού και επενδυτικού τομέα της χώρας.

Από την πλευρά του ο κ. Κουσκούκης, υπογράμμισε ότι «η επικαιροποίηση της Ιαματικής Ιατρικής επιβάλλεται στην Ελλάδα, πρώτον από την απαίτηση των ασθενών σε διεθνές επίπεδο, για εφαρμογή συμπληρωματικών θεραπειών, δεύτερον από την ένταξη των Μονάδων Ιαματικής Θεραπείας και Κέντρων Θαλασσοθεραπείας στη Πρωτοβάθμια Φροντίδα

Υγείας, καθώς και από την εφαρμογή των διατάξεων περί διακίνησης ασθενών και για ιαματική θεραπεία, εντός των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης».

Ο Πρόεδρος του ΙΣΑ, συνεχάρη το Δήμαρχο Καμμένων Βούρλων- Μώλου -Αγ. Κωνσταντίνου Ιωάννη Συκιώτη ο οποίος, όπως τόνισε ο Γιώργος Πατούλης, «δημιούργησε Σχολή Δημοτικής Ανάπτυξης στον Τομέα του Θερμολισμού, και επέτυχε να αναδείξει τον ιαματικό πλούτο της περιοχής στη συνείδηση του ελληνικού και διεθνούς ταξιδιωτικού κοινού, ξεκινώντας από την αλλαγή της ονομασίας του Δήμου Μώλου- Αγίου Κωνσταντίνου, σε Δήμο Καμμένων Βούρλων».

«Καλούμε την Τοπική Αυτοδιοίκηση να επιμείνει ώστε να μετατρέψουμε τις θερμολιστικές περιοχές της χώρας και τις Ελληνικές Περιφέρειες σε μια αλυσίδα πιστοποιημένων σημείων Ιαματικού Τουρισμού, που θα παροτρύνουν τον Ταξιδιώτη να επαναλαμβάνει τις επισκέψεις στη χώρα μας για την αναζωογόνηση και την Υγεία του. Υποσχόμαστε η Αττική να μετατραπεί σε λίκνο Ιαματικού Τουρισμού και Τουρισμού Υγείας της 3ης χιλιετίας», κατέληξε ο κ. Πατούλης.

Οι εργασίες, ολοκληρώνονται σήμερα, Κυριακή 14 Οκτωβρίου, και τα συμπεράσματα του συνεδρίου, που τελεί υπό την αιγίδα του Υπουργείου Τουρισμού αναμένονται με ενδιαφέρον από την ελληνική και διεθνή επιστημονική κοινότητα.

ΕΒΕΑ: ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ, ΕΧΟΝΤΑΣ ΔΩΣΕΙ ΜΙΑ ΔΥΣΚΟΛΗ ΜΑΧΗ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΣΤΗΝ ΚΡΙΣΗ, ΘΑ ΟΔΗΓΗΣΟΥΝ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΤΗΝ ΕΠΟΜΕΝΗ ΗΜΕΡΑ

«Οι ελληνικές επιχειρήσεις, έχοντας δώσει μια μεγάλη και δύσκολη μάχη απέναντι στην κρίση, είναι αυτές που θα αναλάβουν να οδηγήσουν την ελληνική οικονομία στην επόμενη ημέρα. Είναι αυτές που δεν έπαψαν να κοιτάζουν μπροστά, να έχουν όραμα, σκέφτονται δημιουργικά, να παραμένουν - παρά τις αντιθεότητες - αξιόπιστοι και αποτελεσματικοί συνεργάτες για τους εταίρους τους».

Αυτό σημείωσε -σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ- ο πρόεδρος της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων και του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Αθήνας Κωνσταντίνος Μίχαλος στη σημερινή συνάντηση με τη Γαλλική Ένωση Επιχειρήσεων PRISME.

Όπως είπε στη συνέχεια ο κ. Μίχαλος, η Ελλάδα καλείται να προσελκύσει κεφάλαια και επενδύσεις, κυρίως από το εξωτερικό, να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά της και να αξιοποιήσει - από κοινού με αξιόπιστους οικονομικούς εταίρους - τα

συγκριτικά της πλεονεκτήματα και σε αυτή την προσπάθεια, η Γαλλία και οι γαλλικές επιχειρήσεις, δίνουν - έμπρακτα και ουσιαστικά - το παρόν.

Επίσης τόνισε ότι, χρειάζεται συνέχιση των μεταρρυθμίσεων και υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης στα επόμενα χρόνια, προκειμένου το χρέος της χώρας να καταστεί και μακροπρόθεσμα βιώσιμο και να καλυφθούν οι απώλειες της κρίσης.

Σε ό,τι αφορά στην οικονομική συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών είπε ότι αυτή στηρίζεται ήδη σε ισχυρές βάσεις και υπενθύμισε ότι η Γαλλία είναι ήδη από τους σημαντικότερους οικονομικούς εταίρους της Ελλάδας. Με το συνολικό διμερές εμπόριο να φθάνει σε αξία τα 2,7 δισεκατομμύρια ευρώ και με τις γαλλικές επενδύσεις να ξεπερνούν σε αξία τα 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ.

«Με περισσότερες από 100 γαλλικές επιχειρήσεις, οι οποίες - στη συντριπτική τους πλειοψηφία - παρέμειναν πιστές στη

χώρα μας, στη διάρκεια της κρίσης. Έμειναν εδώ, συνέχισαν να συνεισφέρουν στην ελληνική οικονομία, συνέχισαν να στηρίζουν την απασχόληση προσφέροντας εισόδημα σε 30.000 εργαζόμενους. Συνέχισαν, με τα κεφάλαια και την τεχνολογία τους, να συμβάλλουν στην ανάπτυξη κρίσιμων τομέων, όπως οι μεταφορές, οι τηλεπικοινωνίες κ.ά. Επιπλέον, η επίσκεψη του προέδρου της Γαλλικής Δημοκρατίας τον περασμένο Σεπτέμβριο, με τη συνοδεία περισσότερων από 40 σημαντικών επιχειρηματιών, άνοιξε το δρόμο για την περαιτέρω διεύρυνση και ενίσχυση αυτής της συνεργασίας».

Ο πρόεδρος ανέφερε στη συνέχεια ότι υπάρχουν ευκαιρίες σε μια σειρά από τομείς: στην ενέργεια, στη γεωργία και τα τρόφιμα, στις μεταφορές και στα logistics, στο περιβάλλον και στον τουρισμό. Ειδικότερα για τον κλάδο του real estate, για τον κλάδο της ασφάλειας τροφίμων, για τον κλάδο της υγείας και για τον κλάδο των χρηματοοικονομικών υπηρεσιών.

ΘΕΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΒΟΛΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΕΡΓΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Δημοσιεύτηκε η πρόσκληση της ΕΥΔ Ε.Π. ΥΜΕΠΕΡΑΑ με τίτλο «Εγκατάσταση / Βελτίωση Συστημάτων Διαχείρισης της Θαλάσσιας Κυκλοφορίας, Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και Έρευνας και Διάσωσης στη Θάλασσα» (ΑΔΑ: 65ΝΩ465ΧΙ8-9ΜΕ) για την υποβολή προτάσεων από ελληνικούς λιμένες του Διερωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΔΜ) με στόχο την προμήθεια και εγκατάσταση συστημάτων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων (εφαρμογή Κώδικα ISPS), σύμφωνα με Δελτίο Τύπου του υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Η πρόσκληση έχει ενταχθεί για χρηματοδότηση στον Άξονα Προτεραιότητας 06 «Θαλάσσιες Μεταφορικές Υποδομές και Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας (ΤΣ)» του Επιχειρησιακού Προγράμματος

“Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη” 2014-2020 που συγχρηματοδοτείται από το Ταμείο Συνοχής. Η πρόσκληση απευθύνεται στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και σε εποπτευόμενους από το Υπουργείο φορείς. Στην προκείμενη περίπτωση δυνητικοί δικαιούχοι είναι οι Οργανισμοί Λιμένων Ηγουμενίτσας, Πάτρας, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Ελευσίνας, Λαυρίου, Βόλου και Νομού Ευβοίας, καθώς επίσης και τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία Κυλλήνης, Πύργου, Καλαμάτας, Πάρου, Νάξου και Μυκόνου. Ο συνολικός προϋπολογισμός των ενεργειών που θα χρηματοδοτηθούν αναμένεται να φτάσει τα 14 εκ. €. Η πρόσκληση είναι το αποτέλεσμα πρωτοβουλίας της Γεν.

Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων (ΓΓΛΠΝΕ) η οποία τον Ιανουάριο 2018 σε συνεργασία με την Επιτελική Δομή ΕΣΠΑ του ΥΝΑΝΠ ξεκίνησε διπραγματεύσεις με την ΕΥΔ Ε.Π. ΥΜΕΠΕΡΑΑ. Σε ειδική ημερίδα που διοργάνωσε η ΓΓΛΠΝΕ για τον σκοπό αυτό στην οποία είχαν προσκληθεί πολλοί φορείς διαχείρισης, είχαν παρουσιαστεί και συζητηθεί οι διαδικασίες και οι προϋποθέσεις για την υποβολή των σχετικών αιτήσεων. Στην συνέχεια, οι φορείς διαχείρισης λιμένων υπέβαλαν τα αιτήματά τους με συγκεκριμένες τεχνικές λεπτομέρειες και προϋπολογισμό τα οποία προωθήθηκαν μέσω της Επιτελικής Δομής ΕΣΠΑ του ΥΝΑΝΠ στην ΕΥΔ Ε.Π. ΥΜΕΠΕΡΑΑ.

Ο ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕ ΤΙΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

Τις πρωτοβουλίες του δήμου για την αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου της Πάτρας, έπειτα από την παραχώρηση, παρουσίασάντες, κατά τη διάρκεια συνέντευξης Τύπου, ο δήμαρχος, Κώστας Πελετίδης και ο αντιδήμαρχος, Χρήστος Κορδάς, σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ.
«Ανοίγουμε δημόσιο διάλογο για τις κατευθύνσεις που θα έχουν όσοι θα εμπλακούν στον αρχιτεκτονικό διαγωνισμό, που πρέπει να έχει ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του επόμενου μήνα, ενώ οι προτάσεις που θα υποβάλλονται, θα συγκεντρώνονται από τη διεύθυνση αρχιτεκτονικού έργου του δήμου» ανέφερε ο κ. Πελετίδης και αμέσως μετά «θα γίνει η προκήρυξη μελέτης για τη χρηματοδότηση και την κατασκευή του έργου.
Ο δήμαρχος Πάτρας σημείωσε ότι «ο αρχιτεκτονικός διαγωνισμός, που είναι σε στάδιο προμελέτης, προϋποθέτει ότι ο δήμος πρέπει να εγκρίνει με τον πιο σαφή τρόπο τις παραμέτρους, στις οποίες θα βασιστούν οι προτάσεις των διαγωνιζόμενων». Επί-

σης, τόνισε ότι «αυτό που πρέπει να γίνει άμεσα -και πιέζουμε- είναι η εκκένωση του χώρου από δημόσιες υπηρεσίες και προς αυτήν την κατεύθυνση προχωρούν οι διαδικασίες, σε συνεργασία με το αρμόδιο υπουργείο και τον Οργανισμό Λιμένων Πατρών». Στη συνέχεια ο κ. Κορδάς επισήμανε ότι «ζητούμενο είναι η ριζική αναδιοργάνωση του παραλιακού περιβάλλοντος και σύνδεση του κεντρικού τμήματος της πόλης με το υγρό στοιχείο, η αισθητική και η λειτουργική αναβάθμισή του, η καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των υπαρχόντων υποδομών, καθώς και η προσθήκη νέων». «Στόχος είναι οι ικανοποιηθούν οι λαϊκές ανάγκες για ελεύθερους ανοικτούς κοινόχρηστους χώρους, με πάρκα, πράσινο, παιδότοπους, ψυχαγωγία, ναυαθλητισμό, αθλητισμό, πολιτισμό και μορφωτικές δραστηριότητες, η ανάδειξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της Πάτρας, η οργάνωση λειτουργιών, όπως στάθμευση σκαφών στη μαρίνα, καθώς και αυτοκινήτων»,

πρόσθεσε.
«Τα έργα δεν θα πρέπει να έχουν λιμενικό χαρακτήρα που είναι μεγάλου κόστους και να διατηρούνται, με λίγες παρεμβάσεις, οι υπάρχουσες αποβάθρες, προβλήτες, η μαρίνα κ.ά. Κατεύθυνση είναι να έχουν οι χώροι κοινόχρηστο χαρακτήρα και με κοινωνικές χρήσεις που να συνοδεύονται με ορισμένα μικρά αναψυκτήρια κ.λπ., ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών», υποστήριξε ο αντιδήμαρχος.
«Ο αρχιτεκτονικός διαγωνισμός πρέπει να περιλαμβάνει πρόταση πολεοδομικού σχεδίου, πέραν των χερσαίων χώρων που μας παραχωρήθηκαν, δηλαδή την αξιοποίηση του κυματοθραύστη του παλιού λιμανιού για περίπατο και αναψυχή, την αξιοποίηση της νότιας λιμενολεκάνης για ναυαθλητισμό, πλωτές κατασκευές, συντριβάνια κ.λπ., ώστε να ενισχυθεί και να επεκταθεί ο παραθαλάσσιος και θαλάσσιος ζωτικός-λειτουργικός χώρος της Πάτρας, κατά 150 στρέμματα» κατέληξε ο κ. Κορδάς.

ΡWС : ΑΝΑΓΚΑΙΑ Η ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΤΟΥ BLOCKCHAIN ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΜΟΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΚΛΗΣΕΩΝ

Τον τρόπο με τον οποίο οι παγκόσμιες πλατφόρμες μπορούν να λειτουργήσουν ως «εκκολαπήρια» για οικοσυστήματα «blockchain» εξετάζει μελέτη της PwC με τίτλο Building blockchains for a better planet που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ και παρουσιάστηκε στο Global Climate Action Summit, αναφέρει το ΑΠΕ-ΜΠΕ.
Οι προτάσεις που εξετάζει η μελέτη ποικίλλουν από την αποκεντρωμένη διαχείριση φυσικών πόρων όπως η ενέργεια και το νερό, έως τη δημιουργία εφοδιαστικών αλυσίδων με περισσότερη διαφάνεια για την επίτευξη μεγαλύτερης βιωσιμότητας, και την παροχή νέων μηχανισμών για την άντληση τρισεκατομμυρίων δολαρίων απαραίτητα για την επίτευξη χαμηλών εκπομπών άνθρακα και βιώσιμης οικονομικής.
Επί του παρόντος εξετάζονται λύσεις που βασίζονται στο Blockchain, για την ενίσχυση της βιωσιμότητας των παγκόσμι-

ων εφοδιαστικών αλυσίδων, οι οποίες θα μπορούσαν να βοηθήσουν στην αντιμετώπιση παράνομων δραστηριοτήτων, όπως είναι για παράδειγμα η ικνηλασιμότητα των ψαριών «από τη θάλασσα στο πιάτο», ή αγαθών όπως το φοινικέλαιο, το μοσχάρι και η σόγια «από τον αγρό στο πιάτο». Η διαφάνεια αυτή είναι ζωτικής σημασίας για τη λήψη καταναλωτικών αποφάσεων, τη διαμόρφωση των πρακτικών που εφαρμόζονται στις εφοδιαστικές αλυσίδες και την θέσπιση νέων μηχανισμών διακυβέρνησης. Η Celine Herweijer, Partner στην PwC UK, σχολίασε σχετικά: «Οι εφαρμογές που στηρίζονται στην τεχνολογία Blockchain παρουσιάζουν ευκαιρία για αξιοποίηση με απόδοση σημαντικών οφελών για το περιβάλλον. Από αξιόπιστες εφοδιαστικές αλυσίδες που λειτουργούν βάσει διαφάνειας έως την παροχή κινήτρων για βιώσιμη κατανάλωση και παραγωγή, ή ακόμα και την στήριξη της μετάβασης σε αποκεντρωμένα συστήματα χαμηλών εκπομπών άνθρακα για την ενέργεια, το νερό και την

κινητικότητα». Η σωστή αξιοποίηση του Blockchain μπορεί να οδηγήσει στην μετάβαση σε πιο «καθαρές» αποκεντρωμένες λύσεις εξοικονόμησης ενέργειας, την απελευθέρωση φυσικού κεφαλαίου και την ενίσχυση των τοπικών κοινοτήτων.
«Αν μας έχει διδάξει κάτι η ιστορία, αυτό είναι ότι οι μεγάλες αλλαγές δεν συμβαίνουν αυτόματα», σημειώνει ο Dominic Waughray, Επικεφαλής του Κέντρου για τα Παγκόσμια Δημόσια Αγαθά του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ. «Απαιτούν εκούσια συνεργασία μεταξύ των διαφόρων εμπλεκόμενων μερών, από τις βιομηχανίες τεχνολογίας ως τους υπεύθυνους χάραξης περιβαλλοντικών πολιτικών, ενώ οι νέες πλατφόρμες είναι απαραίτητες για να στηρίξουν τους ενδιαφερόμενους αυτούς στην προώθηση όχι απλά μιας τεχνολογικής εφαρμογής, αλλά μιας μεταβολής στα συστήματα που θα επιτρέψουν την πραγματική επικράτησή της».

ΓΕΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΟ ΗΦΑΙΣΤΕΙΟ ΤΗΣ ΑΙΤΝΑΣ ΣΤΗ ΣΙΚΕΛΙΑ ΜΠΟΡΕΙ ΚΑΠΟΙΑ ΣΤΙΓΜΗ ΝΑ ΚΑΤΑΡΡΕΥΣΕΙ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΤΟΥ ΙΟΝΙΟΥ ΚΑΙ ΝΑ ΠΡΟΚΑΛΕΣΕΙ ΤΣΟΥΝΑΜΙ, ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΥΝ ΓΕΡΜΑΝΟΙ ΚΑΙ ΙΤΑΛΟΙ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΕΣ

Η Αίτνα στη Σικελία, το μεγαλύτερο ενεργό ηφαιστείο της Ευρώπης που κατά καιρούς ξερνάει λάβα, «γλιστράει» αργά προς τη θάλασσα του Ιονίου στα ανατολικά του, μία κίνηση η οποία στο μέλλον μπορεί να επιταχυνθεί και να οδηγήσει σε μαζική κατάρρευση της νοτιοανατολικής πλευράς του, κάτι που πιθανώς θα προκαλέσει επικίνδυνο τσουνάμι, αναφέρει δημοσίευμα του ΑΠΕ-ΜΠΕ.

Το σενάριο αυτό, που μπορεί να συμβεί σε μερικές χιλιάδες χρόνια, σε μερικούς αιώνες ή σε μερικά χρόνια (είναι αδύνατη η πρόβλεψη), φοβούνται Γερμανοί και Ιταλοί επιστήμονες που μελετούν το ηφαιστείο και οι οποίοι κάνουν λόγο για «κίνδυνο καταστροφικής κατάρρευσης».

Εδώ και δεκαετίες οι γεωλόγοι -κάνοντας επιφανειακές μετρήσεις- γνωρίζουν ότι οι νοτιοανατολικές πλευρές της Αίτνας που είναι ορατές, μετακινούνται προς τη θάλασσα με ρυθμό περίπου δύο έως τριών εκατοστών κάθε χρόνο. Όμως τώρα, για πρώτη φορά οι γεωεπιστήμονες διαπίστωσαν -έχοντας τοποθετήσει πλέον και υποθαλάσσια επιστημονικά όργανα-αι-

σθητήρες- ότι οι πλευρές του ηφαιστείου που βρίσκονται κάτω από το νερό, μέσα σε οκτώ μόνο μέρες του Μαΐου 2017 ξαφνικά μετακινήθηκαν κατά τέσσερα εκατοστά προς τα ανατολικά.

Αυτή η μεγαλύτερη και ταχύτερη υποθαλάσσια μετακίνηση, σε σχέση με εκείνη που έχει παρατηρηθεί στην Ξηρά, βάζει σε υποψίες τους επιστήμονες ότι η Αίτνα έχει αρχίσει να καταρρέει περισσότερο από το ίδιο το βάρος της, παρά από την κίνηση του μάγματος στο εσωτερικό της, όπως νόμιζαν έως τώρα.

Είναι αδύνατο να πουν αν και πότε αυτή η αργή κατολίσθηση μπορεί να γίνει απότομη, αλλά είναι γνωστό ότι σε ανάλογες περιπτώσεις σε άλλα μέρη του κόσμου, αν συμβεί κάτι τέτοιο, μπορεί να προκαλέσει τσουνάμι, που θα απειλήσει τις γειτονικές παράκτιες περιοχές. Περίπου ένα εκατομμύριο άνθρωποι ζουν στις πλαγιές της Αίτνας και πολλοί περισσότεροι στις ακτές του Ιονίου.

Οι ερευνητές, με επικεφαλής τη Μορέλια Ουρλάουμπ του γερμανικού Κέντρου Ωκεάνιων Ερευνών Geomar Helmholtz στο Κίελο, που έκαναν τη σχετική δημοσίευση στο περιοδικό

«Science Advances», σύμφωνα με το «Science», τη βρετανική «Ιντιπέντεντ» και το «National Geographic», ανέφεραν ότι το μόνο που μπορούν να κάνουν, είναι να παρατηρούν στενά την εξέλιξη του φαινομένου.

«Προς το παρόν, η κίνηση είναι πραγματικά αργή, όμως υπάρχει κίνδυνος να επιταχυνθεί και να δημιουργήσει μια κατολίσθηση που θα κινηθεί γρήγορα προς τη θάλασσα», δήλωσε η Ουρλάουμπ. «Παρακολουθούμε την Αίτνα στην Ξηρά εδώ και περίπου 30 χρόνια, όμως 30 χρόνια δεν είναι τίποτε σε σύγκριση με την ηλικία της, που είναι σχεδόν 500.000 ετών. Είναι κάτι που μπορεί να συμβεί σε δεκά ή σε 100 ή σε 100.000 χρόνια. Πρέπει να κάνουμε περισσότερη έρευνα, να συναδητοποιήσουμε ότι υπάρχει ένας κίνδυνος και να έχουμε το νου μας στην πλαγιά της Αίτνας», πρόσθεσε.

Σύνδεσμος για την επιστημονική δημοσίευση:
<http://advances.sciencemag.org/content/4/10/eaat9700>

ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΗΣ INTRASOFT INTERNATIONAL ΣΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ WEMETRIX

Τη συμμετοχή της στην εταιρεία WeMetrix (www.wemetrix.com) ανακοίνωσε η εταιρεία πληροφορικής INTRASOFT International, παγκόσμια, στο πλαίσιο της στρατηγικής ανάπτυξης μέσω της τεχνολογικής καινοτομίας και συνεργασιών με τη νεοφυή επιχειρηματικότητα (start-ups), αναφέρει το ΑΠΕ-ΜΠΕ. Σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση, η WeMetrix, η οποία αναπτύσσει data analytics λύσεις που εστιάζουν στον χώρο διαχείρισης πιστωτικού κινδύνου, καινοτομεί προσφέροντας σε επιχειρήσεις και τράπεζες μία ολοκληρωμένη SaaS εργαλειοθήκη, η οποία με απλό και εύχρηστο τρόπο αξιοποιεί πολύπλοκες

μεθοδολογίες οικονομτρίας, predictive and prescriptive data analytics τελευταίας γενιάς.

Ο διευθύνων σύμβουλος της INTRASOFT International, Αλέξανδρος Μάνος σχολίασε: «Τα προϊόντα και υπηρεσίες που διαθέτει η INTRASOFT International στον επιχειρησιακό τομέα έχουν σαν προτεραιότητα την επίλυση πρακτικών προβλημάτων που αντιμετωπίζει η σημερινή επιχείρηση, όπως και την διαφοροποίηση της σε σχέση με τον ανταγωνισμό μέσω της προηγμένης τεχνολογίας. Το portfolio της WeMetrix επιτρέπει την καλύτερη αξιολόγηση των πιστώσεων που μια επιχείρηση καλείται να διαχειρι-

στεί, θωρακίζοντάς την από πιθανές απώλειες, αλλά ταυτόχρονα προφέροντάς της ένα εξαιρετικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα». Ο Πάνος Μιχαλόπουλος, Διευθύνων Σύμβουλος και συνιδρυτής της WEMETRIX, ανέφερε σχετικά: «Η εταιρεία μας τοποθετεί λύσεις τεχνολογίας και επιστήμης στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων διαχείρισης πιστωτικών κινδύνων και συμμόρφωσης, αντικαθιστώντας το ένστικτο και την υποκειμενική εμπειρική γνώση, εξασφαλίζοντας στους πελάτες μας σημαντική βελτίωση της κερδοφορίας και της ρευστότητας τους χωρίς να καταναλώνουν σημαντικούς πόρους».

ΕΝΤΟΠΙΣΘΗΚΑΝ 20 ΝΕΕΣ ΜΥΣΤΗΡΙΩΔΕΙΣ ΓΡΗΓΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΥ ΦΩΤΕΙΝΕΣ ΕΚΛΑΜΨΕΙΣ ΡΑΔΙΟΚΥΜΑΤΩΝ (FRB) ΑΠΟ ΤΑ ΒΑΘΗ ΤΟΥ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΟΣ

Αστρονόμοι στην Αυστραλία ανίχνευσαν μέσα σε ένα χρόνο άλλες 20 μυστηριώδεις γρήγορες «εκρήξεις» ραδιοκυμάτων (Fast Radio Bursts-FRB), που προέρχονταν από τα βάθη του διαστήματος, αναφέρει το ΑΠΕ-ΜΠΕ.

Μεταξύ των σημάτων που εντοπίστηκαν, είναι οι πιο κοντινές και πιο φωτεινές FRB που έχουν ποτέ βρεθεί. Μετά τη νέα ανακάλυψη, που έγινε με τη διάταξη ραδιοτηλεσκοπίων ASKAP (Australia Square Kilometer Array Pathfinder) στη Δυτική Αυστραλία, σχεδόν διπλασιάστηκε ο αριθμός των γνωστών FRB, οι οποίες ήταν 34 από τότε που έγινε η πρώτη ανακάλυψη το 2007.

Οι ερευνητές, με επικεφαλής τον αστρονόμο δρ Ράιαν Σάνον του Πανεπιστημίου Τεχνολογίας Σουίνμπερν και του Διεθνούς

Κέντρου Ερευνών Ραδιοαστρονομίας (ICRAR), που έκαναν τη σχετική δημοσίευση στο περιοδικό «Nature», δήλωσαν ότι οι νέες ραδιοεκπομπές «έρχονται από την άλλη πλευρά του σύμπαντος και όχι από τη γαλαξιακή μας γειτονιά».

Οι FRB, που ταξιδεύουν δισεκατομμύρια έτη φωτός στο χωροχρόνο για να φθάσουν στη Γη, προέρχονται από όλα τα σημεία του ουρανού και διαρκούν μόλις ελάχιστα χιλιοστά του δευτερολέπτου. Οι επιστήμονες δεν γνωρίζουν τι τις προκαλεί και δηλώνουν εντυπωσιασμένοι από το γεγονός ότι η πηγή τους διαθέτει απίστευτα ισχυρή ενέργεια, ισοδύναμη με όση απελευθερώνει ο Ήλιος μας μέσα σε 80 χρόνια.

Οι FRB είναι πολύ σύντομης διάρκειας αλλά πολύ μεγάλης ισχύος παλμοί ενέργειας, που αποτελούν τα πιο φωτεινά

«φλας» του σύμπαντος, καθώς λάμπουν με την ένταση 100 ήλων. Επειδή είναι ραδιοκύματα, παραμένουν πλήρως άρατοι από τα ανθρώπινα μάτια και είναι δυνατό να ανιχνευθούν μόνο από ραδιοτηλεσκόπια.

Έχουν προταθεί διάφορες εξηγήσεις για την προέλευσή τους, όπως ότι είναι εκρήξεις πολύ μακρινών υπερκαινοφανών αστέρων (σούπερ-νόβα), ακτινοβολία από ταχέως περιστρεφόμενα άστρα νετρονίων (πάλσαρ) ή σήματα... εξωγήινων. Προς το παρόν, κανείς δεν ξέρει με σιγουριά.

Σύνδεσμος για την επιστημονική δημοσίευση:
<https://www.nature.com/articles/s41586-018-0588-y>

ΕΠΙΣΤΗΜΗ - ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΕΝΤΡΟΥ ΑΠΟΜΑΚΡΥΣΜΕΝΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (REMOTE DEVELOPMENT CENTER) ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ

Συμφωνία συνεργασίας Uni Systems και Knowledge Broadband Services

Τη σύναψη συμφωνίας συνεργασίας για τη δημιουργία Κέντρου Απομακρυσμένης Ανάπτυξης (Remote Development Center) στην Πάτρα ανακοίνωσαν οι εταιρείες Uni Systems και Knowledge Broadband Services ΑΕ.

Σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση, αναφέρει το ΑΠΕ-ΜΠΕ, ο σημαντικός ρυθμός ανάπτυξης της Uni Systems στις αγορές του εξωτερικού που τα τελευταία πέντε χρόνια αγγίζει το 30% και ο μεγάλος αριθμός έργων, τα οποία στη μεγάλη πλειοψηφία τους αφορούν σε ανάπτυξη λογισμικού, οδήγησαν την εταιρεία στην απόφαση να επενδύσει σε ένα Remote Development Center με στόχο την εξυπηρέτηση των αυξανόμενων υποχρεώσεών της. Σε αυτό το πλαίσιο, αναπτύχθηκε η συνεργασία με τη Knowledge Broadband Services, εταιρεία με 30ετή εμπειρία στην πληροφορική, αίσθησή της για τεχνολογία σε εύρος αντικειμένων και τεχνολογιών, για ένα Κέντρο Απομακρυσμένης Ανάπτυξης με βασική επιδίωξη χαλύτερες και ποιοτικότερες υπηρεσίες και αύξηση της παραγωγικότητας.

Ο Γιάννης Λουμάκης, Διευθύνων Σύμβουλος της Uni Systems δήλωσε: «Το Remote Development Center που δημιουργούμε στην Πάτρα με τη συνεργασία της Knowledge Broadband Services, μιας αξιόπιστης εταιρείας με σημαντική τεχνολογία, αποτελεί ένα από τα σημεία αναφοράς στη διαδικασία μετασχηματισμού της Εταιρείας μας. Στην ανανεωμένη στρατηγική μας εντάσσονται νέα πλαίσια λειτουργίας και επιχειρηματικές πρακτικές που θα μας επιτρέψουν να κινηθούμε με μεγαλύτερη ευελιξία στις αγορές που μας ενδιαφέρουν. Με τη νέα μας επιχειρηματική δραστηριότητα αποδεικνύουμε ότι διατηρούμε πάντοτε την προσηλωσή μας στο κύριο στόχο μας που είναι η δημιουργία αξίας για τους πελάτες τους εργαζομένους και τους μετόχους μας διευρύνοντας τη δυναμική μας».

Ο Βασίλης Χρηστίδης, Διευθύνων Σύμβουλος της Knowledge Broadband Services δήλωσε: «Το Remote Development Center που δημιουργούμε στην Πάτρα με τη συνεργασία της Uni Systems είναι μια πολύ σημαντική εξέλιξη τόσο για την εταιρεία μας, όσο και για την περιοχή. Το μοντέλο αυτό δοκι-

μάστηκε ήδη με επιτυχία και τώρα για μπαίνει σε νέες βάσεις με πιο στενή συνεργασία, σημαντική επένδυση και μέγεθος, που εξασφαλίζουν όλες τις προϋποθέσεις για ακόμη καλύτερα αποτελέσματα και μια δυναμική περαιτέρω ανάπτυξης. Η συνεργασία με την Uni Systems και μάλιστα σε μεγάλα και ιδιαίτερα απαιτητικά και σύνθετα έργα πληροφορικής για αγορές του εξωτερικού, θα προσδώσει σημαντική προστιθέμενη αξία στην εταιρεία μας. Είναι επίσης ιδιαίτερη η χαρά μας, που μέσα από τη νέα αυτή επιχειρηματική δραστηριότητα θα δημιουργήσουμε άμεσα στην Πάτρα μεγάλο αριθμό νέων θέσεων εργασίας για μηχανικούς πληροφορικής υψηλής κατάρτισης και εξειδικεύσεις, αξιοποιώντας με τον καλύτερο τρόπο τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής».

Το Remote Development Center στην Πάτρα εντάσσεται σε ένα νέο λειτουργικό μοντέλο που υιοθετεί η Uni Systems στο πλαίσιο του ευρύτερου οργανωτικού μετασχηματισμού της, το οποίο θα επιτρέψει ευέλικτες επιχειρηματικές πρακτικές με άμεσο θετικό επιχειρησιακό και οικονομικό αποτύπωμα.

ΔΗΜΟΣΙΕΥΘΗΚΕ ΜΕΤΑΘΑΝΑΤΙΑ Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΣΤΙΒΕΝ ΧΟΚΙΝΓΚ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΑΥΡΕΣ ΤΡΥΠΕΣ ΚΑΙ ΤΟ «ΠΑΡΑΔΟΞΟ ΤΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ»

Η τελευταία επιστημονική εργασία του Στιβεν Χόκινγκ σχετικά με τις μαύρες τρύπες και το «παράδοξο της πληροφορίας» δημοσιεύθηκε μεταθανάτια, από τους άλλους φυσικούς με τους οποίους είχε συνεργασθεί, αναφέρει το ΑΠΕ-ΜΠΕ.

Η μελέτη είναι μια ακόμη προσπάθεια να κατανοηθεί τι συμβαίνει στην πληροφορία, όταν ένα αντικείμενο πέφτει μέσα σε μια μαύρη τρύπα. Δεν δίνει μια οριστική απάντηση, αλλά στρώνει το δρόμο προς αυτή την κατεύθυνση. Η εργασία, που είχε τελειώσει λίγες μέρες πριν το θάνατο του διάσημου Βρετανού φυσικομαθηματικού και κοσμολόγου φέτος τον Μάρτιο, δημοσιεύθηκε online από συναδέλφους του των πανεπιστημίων Κέμπριτζ και Χάρβαρντ.

Το «παράδοξο της πληροφορίας», που ανακάλυψε ο Χόκινγκ πριν 43 χρόνια, βρέθηκε στο επίκεντρο της ζωής και της σκέψης του έκτοτε, όπως δήλωσε στη «Γκάρντνερ» ο καθηγητής θεωρητικής φυσικής του Κέμπριτζ Μάλκολμ Πέρι, ο οποίος συνυπογράφει το κύκνειο άσμα του εμβληματικού επιστήμονα, που είχε καθλωθεί σε αναπηρικό αμαξίδιο και μιλούσε με ηλεκτρονική φωνή λόγω σοβαρής ασθένειας.

Το λεγόμενο «παράδοξο της πληροφορίας» προκύπτει από το ότι,

σύμφωνα με τον Χόκινγκ, οι μαύρες τρύπες έχουν θερμότητα και παράγουν θερμική ακτινοβολία (γνωστή πλέον ως «ακτινοβολία Χόκινγκ»). Επειδή όλα τα θερμά αντικείμενα στη φύση σταδιακά χάνουν αυτή τη θερμότητα στο διάστημα (λόγω της εντροπίας), η ύστατη μοίρα μιας μαύρης τρύπας θεωρητικά θα είναι η εξάτμισή της. Όμως, σύμφωνα με την κβαντομηχανική, οι πληροφορίες ποτέ δεν χάνονται, οπότε τι άραγε συμβαίνει με τις πληροφορίες που περιέχονται σε ένα αντικείμενο, όταν αυτό απορροφάται βαρυτικά από μια μαύρη τρύπα;

Όπως είπε ο Πέρι, «η δυσκολία έγκειται στο ότι αν ρίξει κανείς κάτι μέσα σε μια μαύρη τρύπα, αυτό δείχνει να εξαφανίζεται. Όμως, πώς θα μπορούσε οι πληροφορίες σε αυτό το αντικείμενο να ανακτηθούν κάποτε, αν η ίδια η μαύρη τρύπα στη συνέχεια εξαφανισθεί».

Στην τελευταία εργασία τους οι Χόκινγκ, Πέρι, Σάσα Χάκο και Αντριου Στρόμινγκερ δείχνουν ότι η εντροπία μιας μαύρης τρύπας (άρα και η πληροφορία) μπορεί να καταγραφεί από τα φωτόνια που περιβάλλουν τον «ορίζοντα γεγονότων» της μελανής οπής, δηλαδή το σύνορο πέρα από το οποίο το φως δεν μπορεί να δραπέτευσει λόγω της τεράστιας βαρυτικής έλξης που ασκεί η μαύρη τρύπα.

Αυτά τα φωτόνια-καταγραφείς της πληροφορίας αποκαλούνται μεταφορικά «απαλές τρίχες» («soft hairs»).

Από την άλλη, σύμφωνα με τον Πέρι, «δεν ξέρουμε αν η εντροπία Χόκινγκ περιλαμβάνει τα πάντα που μπορεί να ρίξει κανείς σε μια μαύρη τρύπα, συνεπώς έχουμε κάνει στην πραγματικότητα ένα αρκετά καλό βήμα, αλλά υπάρχει ακόμη πολλή δουλειά να γίνει», όσον αφορά μια ολοκληρωμένη απάντηση στο «παράδοξο της πληροφορίας». Μια τέτοια απάντηση, όπως είπε ο Βρετανός φυσικός, ουσιαστικά θα «παντρέψει» τη γενική θεωρία σχετικότητας (βαρύτητας και χωροχρόνου) του Αϊνστάιν με τη θεωρία της κβαντομηχανικής, οι οποίες μέχρι σήμερα παραμένουν ασύμβατες. Ένα βασικό ζήτημα προς διερεύνηση είναι πώς η πληροφορία που σχετίζεται με την εντροπία, αποθηκεύεται ως φυσική οντότητα στα φωτόνια «soft hair» και πώς στη συνέχεια αυτή η πληροφορία βγαίνει από τη μαύρη τρύπα, όταν η τελευταία σβήνει.

Σύνδεσμος για την επιστημονική προδημοσίευση:
<https://arxiv.org/abs/1810.01847>

ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΙΚΟ ΤΗΛΕΣΚΟΠΙΟ ΑΚΤΙΝΩΝ-Χ CHANDRA ΤΗΣ NASA ΤΕΘΗΚΕ ΕΚΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΛΟΓΩ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Ένα ακόμη αμερικανικό διαστημικό τηλεσκόπιο σταμάτησε να κάνει αστρονομικές παρατηρήσεις λόγω απροσδιόριστου τεχνικού προβλήματος. Η Αμερικανική Διαστημική Υπηρεσία (NASA) ανακοίνωσε ότι το τηλεσκόπιο ακτίνων-Χ Chandra τέθηκε μόνο του σε κατάσταση «ασφαλούς λειτουργίας» (safe mode), αυτοπεριορίζοντας τις λειτουργίες του στις ελάχιστες αναγκαίες. Σύμφωνα με το ΑΠΕ-ΜΠΕ είναι το δεύτερο τεχνικό πρόβλημα που πλήττει αμερικανικό διαστημικό τηλεσκόπιο, καθώς εδώ και μερικές μέρες κάτι ανάλογο έχει

συμβεί στο Hubble, το οποίο, έχοντας χάσει ένα ακόμη γυροσκόπιο προσανατολισμού του, έχει υποχρεωθεί και αυτό να λειτουργήσει σε καθεστώς «ασφαλούς λειτουργίας», σταματώντας τις παρατηρήσεις του ουρανού. Είναι πιθανό ότι η δυσλειτουργία του Chandra οφείλεται επίσης σε απώλεια γυροσκοπίου, κάτι που δεν έχει επιβεβαιωθεί ακόμη.

Και τα δύο τηλεσκόπια έχουν τα... χρονάκια τους, καθώς το μεν Hubble είναι πλέον 28 ετών, ενώ το Chandra X-ray Observatory 19 ετών. Οι μηχανικοί της NASA προσπαθούν

να αποκαταστήσουν την ομαλή λειτουργία και των δύο αστρονομικών παρατηρητήριων.

Η NASA δήλωσε ότι θεωρεί απλώς σύμπτωση πως τα δύο τηλεσκόπια εμφάνισαν πρόβλημα με διαφορά μόλις λίγων ημερών. Προς το παρόν, πάντως, λειτουργεί κανονικά το τρίτο αμερικανικό διαστημικό τηλεσκόπιο, το παρατηρητήριο ακτίνων γάμα Spitzer.

ΣΤΟ «εξοικονομώ κατ'οίκον II»...

...ένας είναι ο πρωταγωνιστής!

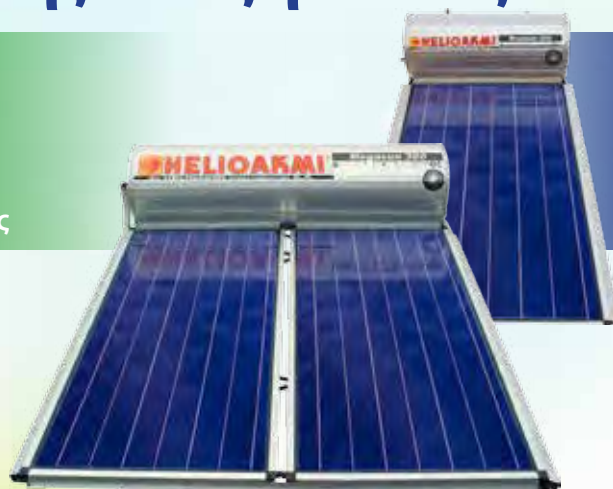


 **HELIOAKMI®**

Πρωταγωνιστής στους ηλιακούς όλων των εποχών

Στηρίζουμε
τους **ενεργειακούς**
επιθεωρητές και
διευκολύνουμε τις
διαδικασίες επιδότησης

Προσφέρουμε
οικονομικές
διευκολύνσεις
σε εμπόρους και
εγκαταστάτες



10 Βραβείο
Επιχειρηματικής
Αρίστευσης

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας
ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ



Διεθνής Αναγνώριση
με αποδείξεις: **26** πιστοποιητικά ποιότητας



SUPER ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ
σε επιλεγμένα καταστήματα

ΚΑΛΕΣΤΕ ΜΑΣ στο **210 5595624-5**
και επωφεληθείτε!

www.helioakmi.com

Διοργάνωση:

ΤΕΕ ΤΕΧΝΙΚΟ
ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ
ΕΛΛΑΔΑΣ



Με τη συνεργασία:



Υπό την αιγίδα



ATHENS INVESTMENT Forum 2018

Το **Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος** και η **Vertical Solutions SA** διοργανώνουν σε συνεργασία με το **World Energy Council Greece** και το **Ελληνικό Ινστιτούτο Επιχειρηματικότητας & Αειφόρου Ανάπτυξης**, το Στρατηγικό Συνέδριο:

Athens Investment Forum 2018:

“Ο Ρόλος των Ελληνικών Επιχειρήσεων στη Μελλοντική Ανάπτυξη”

Δευτέρα, 5 Νοεμβρίου 2018

στο Ξενοδοχείο King George, στην Αθήνα.

<http://investment.forum.iea.org.gr>

Το Συνέδριο διοργανώνεται υπό την τιμητική αιγίδα της **Ελληνικής Ένωσης Τραπεζών**. Πραγματεύεται τη συμβολή των Ελληνικών Επιχειρήσεων και των ξένων Επενδυτών στο υπό διαμόρφωση, νέο πρότυπο επιχειρηματικότητας, με γνώμονα την ανάπτυξη, την εξωστρέφεια, την καινοτομία και την ενεργειακή επάρκεια.

Το Συνέδριο υλοποιείται βάσει των πιστοποιημένων προτύπων ποιότητας και βιώσιμης διαχείρισης εκδηλώσεων, ISO 9001, ISO 14001 και ISO 20121.



Πληροφορίες – Συμμετοχές: Αφροδίτη Δαμιανού,
Τηλ.: 210 51 21 021, 6984 56 0000,
email: marketing@iea.org.gr

ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ



Plant

the COLLER



energypress

PROTOTYPE

THE START-UP SUPPORT NETWORK

by TEE & ATTICA REGION

ΤΕΧΝΟΔΙΚΤΥΑΚΟΣ
ΕΠΙΤΑΧΥΝΤΗΣ
ΚΑΙΝΟΤΟΜΩΝ ΙΔΕΩΝ

Το Prototype by TEE & ATTICA REGION είναι ένας τεχνοδίκτυακός (ψηφιακός) επιταχυντής καινοτόμων ιδεών, τις οποίες στηρίζει στο επίπεδο της τεχνογνωσίας, οργάνωσης, διοίκησης, διαχείρισης και προώθησης, ώστε να υλοποιηθούν όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικά και προς όφελος της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας.

Το Prototype by TEE & ATTICA REGION είναι μία πρωτοβουλία του TEE και της Περιφέρειας Αττικής, η οποία υλοποιείται καταρχάς με τη συνεργασία του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών καθώς και με τη συμμετοχή εξειδικευμένων επιμέρους επιστημονικών, τεχνολογικών, ερευνητικών φορέων και ιδρυμάτων.

Στηρίζεται και αξιοποιεί την επιστημονική, διοικητική, οικονομική και αναπτυξιακή γνώση που δίνουν οι 110 χιλιάδες μηχανικοί-μέλη του TEE και φιλοδοξεί να ενισχύσει στην πράξη την επόμενη γενιά επιχειρηματικών ιδεών και εφαρμοσμένης έρευνας της χώρας μας.

THE START-UP SUPPORT NETWORK

Μπες στο <https://prototype.tee.gr/>
και ξεκίνα το ταξίδι στον κόσμο της καινοτομίας
με υποστηρικτές και μέντορες τους συναδέλφους σου!



ΑΠΟΚΟΜΜΑΤΑ ΕΦΗΜΕΡΙΔΩΝ

ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΑΠΕΙΛΕΣ ΣΚΙΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

ΣΕΛΙΔΕΣ 1-23

15/10/2018

Ηχηρό μήνυμα από τους υπεύθυνους χάραξης οικονομικής πολιτικής και κεντρικούς τραπεζίτες ότι οι εντάσεις στο παγκόσμιο εμπόριο έχουν ήδη αρχίσει να επισκιάζουν την παγκόσμια ανάπτυξη, απευθύνοντας έκκληση για την επίλυση των εμπορικών διενέξεων. Κατά την ολοκλήρωση των εργασιών της φθινοπωρινής συνόδου του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και της Παγκόσμιας Τράπεζας, στο Μπαλί, οι αξιωματούχοι προειδοποίησαν για τους σημαντικότερους κινδύνους που απειλούν με εκτροχιασμό την παγκόσμια οικονομία, όπως μια απότομη αύξηση των επιτοκίων, δυσάρεστες «εκπλήξεις» στον πληθωρισμό και γεωπολιτικές προκλήσεις.

Ο πρόεδρος της κεντρικής τράπεζας της Βραζιλίας, Ιλάν Γκολντφαν, χαρακτήρισε τον εμπορικό πόλεμο ως μια από τις μεγαλύτερες απειλές για τις αναδυόμενες οικονομίες, ενώ ο διοικητής της ιαπωνικής κεντρικής τράπεζας, Χαρουχίκο Κουρόντα, υπογράμμισε ότι είναι ζωτικής σημασίας να υπάρξει διάλογος στο εμπόριο. Στο ίδιο μήκος κύματος, ο γενικός διευθυντής της Τράπεζας Διεθνών Διακανονισμών (BIS), Αγκουστίν Κάρστενς, υπογράμμισε ότι ελλοχεύει ο κίνδυνος οπισθοδρόμησης της παγκόσμιας οικονομίας εξαιτίας προστατευτισμού.

«Καμπανάκι» και από τη γενική διευθύντρια του ΔΝΤ, Κριστίν Λαγκάρντ. «Το μήνυμά μας είναι σαφές: Αποκλιμάκωση των εντάσεων» δήλωσε σε συνέντευξή της στην τηλεόραση του Bloomberg. Οι αξιωματούχοι θα πρέπει να προετοιμαστούν μεγαλύτερη μεταβλητότητα στις αγορές, εν μέσω νομισματικής σύσφιγξης από τις κεντρικές τράπεζες και «κραδασμούς» στην παγκόσμια οικονομία, λόγω εμπορικών εντάσεων. Η συμβουλή του Ταμείου προς τους κεντρικούς τραπεζίτες και υπεύθυνους χάραξης οικονομικής πολιτικής είναι να συνεχίσουν να δημιουργούν νομισματικά και δημοσιονομικά «μαξιλάρια» για τους δυνητικούς κινδύνους, ανέφερε στη συνέντευξή της, μετά την ολοκλήρωση της συνόδου του ΔΝΤ και της Παγκόσμιας Τράπεζας. «Δεν είναι τώρα η εποχή να πει κανείς ως χαλαρώσουμε και να επιτρέψουμε δημοσιονομική χαλάρωση και επιβράδυνση των μεταρρυθμίσεων» τόνισε κ. Λαγκάρντ. Όσον αφορά τις εμπορικές αντιπαράθεσεις, κάλεσε για τέλος του εμπορικού πολέμου και για έναν ανοικτό διάλογο.

Η αύξηση των επιτοκίων

Στις συναντήσεις στο Μπαλί κυριάρχησαν οι συζητήσεις για τους κινδύνους από τον εμπορικό προστατευτισμό και τη στρόφη των κεντρικών τραπεζών προς την αυστηρότερη νομισματική πολιτική, σε μια εποχή έντονων ανατα-

ράξεων στις διεθνείς αγορές, από τις ΗΠΑ έως την Ασία.

Μια απότομη άνοδος των επιτοκίων, λόγω αστάθειας στις χρηματοοικονομικές αγορές, δυσάρεστες «εκπλήξεις» στον πληθωρισμό και γεωπολιτικό ρίσκο αποτελούν τις κυριότερες απειλές που αντιμετωπίζει η παγκόσμια οικονομία, σύμφωνα με τον πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, Μάριο Ντράγκι. «Είναι σαφές ότι ο βασικότερος κίνδυνος στον οποίο θα πρέπει να εστιάσουμε είναι μια απότομη αναπροσαρμογή τιμών στα στοιχεία ενεργητικού ή μια απότομη αύξηση, απότομη και αιφνίδια, των επιτοκίων», δήλωσε ενώπιον δημοσιογράφων στο Μπαλί. Μεταξύ των κινδύνων επικαλέστηκε και μια αιφνίδια αύξηση του πληθωρισμού, ένα σενάριο αρκετά πιθανό για τις ΗΠΑ, όχι όμως για την Ευρωζώνη. Για τον πρόεδρο της ΕΚΤ ο σημαντικότερος γεωπολιτικός κίνδυνος είναι ο εμπορικός προστατευτισμός, ενώ εξέφρασε ανησυχίες και για τις επιθέσεις στην ανεξαρτησία των κεντρικών τραπεζών, με αφορμή την πρόσφατη κριτική του προέδρου Τραμπ στις αποφάσεις της Φέντενταλ Ριζέρβ, αλλά και την επιρροή που ασκεί ο πρόεδρος Ερντογάν της Τουρκίας στη νομισματική πολιτική.

Η ανεξαρτησία των κεντρικών τραπεζών ανά τον κόσμο απειλείται από κυβερνήσεις που απαιτούν νομισματική στήριξη με διάφορους τρόπους, από ακύρωση χρέους μέχρι αγορές ομολόγων και χαμηλότερα επιτόκια. «Ζητούν αλλαγές στα επιτόκια, ακύρωση χρέους, ζητούν από τις κεντρικές τράπεζες να κάνουν διάφορα, όπως να αγοράσουν ομόλογα», ανέφερε ο κ. Ντράγκι στη συνέντευξη Τύπου. Η συμβουλευτική επιτροπή του ΔΝΤ προειδοποίησε ότι η παγκόσμια οικονομία είναι ανισομερής και οι προοπτικές επισκιάζονται από «εντεινόμενες εμπορικές εντάσεις και γεωπολιτικές ανησυχίες, με τις συνθήκες νομισματικής σύσφιγξης να επηρεάζουν κυρίως τις αναδυόμενες αγορές και αναπτυσσόμενες χώρες» ανέφερε η επιτροπή, ενώ προειδοποίησε και για τον αντίκτυπο από την άνοδο των επιτοκίων και τη μεταβλητότητα των αγορών. Τα μέλη της ομάδας επίσης αναγνωρίζουν την ανάγκη να συνεχισθεί ο διάλογος για το εμπόριο και να υπάρξουν βελτιώσεις στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, προστίθεται στην ίδια ανακοίνωση. «Αναγνωρίζουμε πως το ελεύθερο, δίκαιο και αμοιβαία επωφελές εμπόριο αγαθών και υπηρεσιών και οι επενδύσεις αποτελούν τις κύριες ατμοσφαιρικές για την ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας», επισημαίνεται στο ανακοινωθέν.

- Λύση ζητεί η Κίνα

Σε αναζήτηση εμποικοδομητικής λύσης βρίσκεται η Κίνα ώστε να αποφευχθεί ένας εμπορικός πόλεμος με τις ΗΠΑ, κάτι που θα ήταν επιζήμιο για την παγκόσμια οικονομία, ανέφερε ο διοικητής της κινεζικής κεντρικής τράπεζας, Γι Γκανγκ, σε τραπεζικό σεμινάριο στο Μπαλί. Ένας εμπορικό πόλεμος θα ήταν επιζήμιος για όλους, τόνισε ο Κινέζος κεντρικός τραπεζίτης, αναφέροντας πως γι' αυτόν ακρι-

βώς τον λόγο θα πρέπει να αναζητηθεί μία λύση για τις εμπορικές τριβές, οι οποίες δεν είναι επιβλαβείς μόνον για την Κίνα, αλλά επίσης για τους γείτονες της χώρας του και τα δίκτυα τροφοδοσίας.

Στο περιθώριο των εργασιών του ΔΝΤ και της Παγκόσμιας Τράπεζας ο Γι Γκανγκ υπογράμμισε πως η κυβέρνησή του θα συνεχίσει να επιτρέπει στην αγορά να διαδραματίζει αποφασιστικό ρόλο στον καθορισμό της ισοτιμίας του νομίσματός της και δεν πρόκειται να το χρησιμοποιήσει ως όπλο στον εμπορικό πόλεμο με τις ΗΠΑ.

ΑΤΕΛΕΙΩΤΕΣ ΟΥΡΕΣ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ ΓΙΑ ΕΝΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ

ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ

ΣΕΛΙΔΕΣ 1-11

15/10/2018

Μπορεί ο ΟΑΣΑ να επικοινωνεί πως περίπου στο 1 εκατ. έχουν ανέλθει οι προσωποποιημένες κάρτες που έχει διαθέσει στο επιβατικό κοινό, ωστόσο οι τεράστιες ουρές στα εκδοτήρια των σταθμών του μετρό αποτυπώνουν την ταλαιπωρία που υφίστανται οι πολίτες μέχρι αυτές να εκδοθούν. Βασικός παράγοντας για το μέγεθος του προβλήματος είναι και τα ολοένα περισσότερα χαλασμένα μηχανήματα, με πολλά εξ αυτών να λειτουργούν καθαρά και μόνο για επαναφόρτιση.

Πολίτες περιμένουν παραπάνω από μία ώρα για να εξυπηρετηθούν, καταγγέλλοντας πως αν δεν αλλάξει στρατηγική ο Οργανισμός και το υπουργείο, η κατάσταση θα επαναλαμβάνεται κάθε αρχές του μήνα όπου και κάνουν την προβλεπόμενη ανανέωση. Στα γκισέ περιμένουν στωικά κυρίως επιβάτες που δικαιούνται μειωμένο κόμιστρο, αφού από 11ης Οκτωβρίου έχει θεωρητικά καταργηθεί το μισό εισιτήριο (έχει δοθεί άτυπη παράταση μέχρι νωτέρας).

Στο μεταξύ, ο ΟΑΣΑ έχει «ρίξει» στο κυνήγι της εισιτηριοδιαφυγής το διαθέσιμο προσωπικό, με τους ελέγχους να έχουν εντατικοποιηθεί σημαντικά, ενώ, σύμφωνα με πληροφορίες του Ελεύθερου Τύπου, η πρώτη εικόνα δείχνει μείωση του φαινομένου. Σε αυτή τη λογική, αναμένεται μέσα στις επόμενες μέρες να επιστρέψουν και οι 32 εργαζόμενοι του Οργανισμού, οι οποίοι είχαν μετατεθεί τα προηγούμενα έτη σε άλλες θέσεις του Δημοσίου.

Το υπουργείο

Αντίθετη άποψη φαίνεται να έχει η πολιτική ηγεσία του υπουργείου Μεταφορών για το πρόβλημα με τις τεράστιες ουρές, καθώς, όπως διαμνύνουν, πρόκειται να εξομαλυνθεί σύντομα με την αναβάθμιση των παλιών μηχανημάτων. «Είχε προβλεφθεί η ανακατασκευή των παλιών, αυτό έχει καθυστερήσει πάρα πολύ από την ανάδοχο εταιρία, γιατί έπρεπε να προσαρμοστεί το λογισμικό και να

Συνέχεια στη σελ 25



ΑΠΟΚΟΜΜΑΤΑ ΕΦΗΜΕΡΙΔΩΝ

συνεργάζεται με το νέο σύστημα. Από ό,τι έχω ενημερωθεί τα προβλήματα λύθηκαν και αρχίζουν να εντάσσονται στο δίκτυο», είχε αναφέρει σε πρόσφατη συνέντευξή του ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης, χωρίς βέβαια αυτό μέχρι στιγμής να έχει γίνει.

Κατά τον υπουργό, ευθύνη για την ταλαιπωρία που υφίστανται οι πολίτες φέρουν και οι ίδιοι εν μέρει, αφού δεν επωφελούνται της δυνατότητας που έχουν, δηλαδή να εκδίδουν την κάρτα τους κατόπιν διαδικτυακής αίτησης. Το γεγονός, όμως, ότι περισσότερα από 30 μηχανήματα βρίσκονται εκτός λειτουργίας ή χρησιμοποιούνται μόνο για επαναφόρτιση, στη γραμμή 1 είναι ανοιχτά μόλις 5 εκδοτήρια, τα περίπτερα που πουλούν εισιτήρια είναι περιορισμένα και το μεγαλύτερο ποσοστό πολιτών που περιμένουν στις ουρές είναι ηλικιωμένοι, αποδεικνύει πως δεν είναι μάλλον τελικά επιλογή τους.

Μεγαλύτερες

Παράλληλα, η έλλειψη προσωπικού έχει κλείσει τα εκδοτήρια με αποτέλεσμα οι ουρές να έχουν συνεχώς αυξητική τάση. Πιο συγκεκριμένα, από τους 24 σταθμούς της γραμμής 1 μόλις οι 5 έχουν ανοιχτά εκδοτήρια. Πρόκειται για τους σταθμούς: Κηφισιά, Κάτω Πατήσια, Αττική, Ομόνοια και Πειραιά. Στις γραμμές 2 και 3 λειτουργούν 13 εκδοτήρια από τους συνολικά 38 σταθμούς. Είναι σε: Ανθούπολη, Πανεπιστήμιο, Σύνταγμα, Συγγρού Φιξ, Νέος Κόσμος, Ελληνικό, Αγία Μαρίνα, Μοναστηράκι, Ευαγγελισμό, Αμπελόκηπους, Δουκίσσης Πλακεντίας και Αεροδρόμιο. Εκδοτήρια ωστόσο υπάρχουν και στη γραμμή του τραμ, δηλαδή σε Σύνταγμα και Αγία Φωτεινή.

Στοιχεία ΟΑΣΑ

Το 1 εκατ. προσεγγίζουν οι προσωποποιημένες κάρτες ΑΤΗ.ΕΝΑ Card του ΟΑΣΑ, ενώ πλέον σε όλο το δίκτυο (298 αυτόματα μηχανήματα, εκδοτήρια ΣΤΑΣΥ και ΟΣΥ, 500 περίπτερα) είναι δυνατή η χρήση πιστωτικής κάρτας για την αγορά και επαναφόρτιση εισιτηρίου, σύμφωνα με στοιχεία του ΟΑΣΑ. Ειδικότερα, ο Οργανισμός γνωστοποίησε ότι έχει διαθέσει περισσότερες από 960.000 προσωποποιημένες και 420.000 ανώνυμες κάρτες, κάτι το οποίο σημαίνει ότι 1,38 εκατ. επιβάτες μετακινούνται με κάρτες.

ΑΠΟ ΣΗΜΕΡΑ ΞΕΚΙΝΑ Η ΔΙΑΘΕΣΗ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ: 20% ΑΚΡΙΒΟΤΕΡΑ ΦΕΤΟΣ

www.protothema.gr

Πιο δύσκολα από ποτέ θα είναι φέτος τα πράγματα για τα φτωχά νοικοκυριά που χρειάζονται να ζεσταθούν.

Από σήμερα ξεκινά η περίοδος διάθεσης του πετρελαίου θέρμανσης και η μέση τιμή αναμένεται μεν να διαμορφωθεί στα 1,14 ευρώ το λίτρο, αλλά σε πολλές γειτονιές στα μεγάλα αστικά

κέντρα (όπου κατοικεί το 80% του πληθυσμού) εκτιμάται ότι θα ξεπεράσει τα 1,17 ευρώ, ενώ για την ηπειρωτική Ελλάδα και τις απομακρυσμένες περιοχές θα υπερβεί το 1,20 και στα νησιά το 1,28 ή 1,30 ευρώ.

Έτσι η τιμή είναι 20% ακριβότερη από πέρυσι, αφού τον Οκτώβριο του 2017 είχε ξεκινήσει από 0,95 ευρώ.

Ωστόσο δεν έχει εκδοθεί ακόμα νέα απόφαση του υπουργείου Οικονομικών που να αλλάζει τους δικαιούχους επιδόματος, ενώ το κονδύλι που έχει απομείνει στον κρατικό προϋπολογισμό για το επίδομα πετρελαίου δεν ξεπερνά τα 15 εκατ. ευρώ, που επαρκούν μόλις για τη διάθεση επιδόματος 12,5 λεπτών ανά λίτρο σε όσους πληρούν πολύ χαμηλά εισοδηματικά και περιουσιακά κριτήρια.

Υπενθυμίζεται ότι πριν το Μνημόνιο το πετρέλαιο θέρμανσης διέτιθετο με χαμηλό φόρο για να είναι προστό στα νοικοκυριά που το έχουν ανάγκη, ενώ σε ειδικές περιπτώσεις δινόταν και επίδομα πετρελαίου. Επί Α' Μνημονίου καταργήθηκε η μείωση του ειδικού φόρου αλλά προβλέφθηκε επίδομα πετρελαίου, για να επιστρέφεται ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης στα λαϊκά νοικοκυριά (με το επιχείρημα «να μη ζεσταίνουν τις πισίνες τους με φτηνό επιδοτούμενο καύσιμο ο πλούσιος»).

Ως το 2014 διατίθεντο περίπου 200 εκατομμύρια ευρώ - και προκαταβολικά για να μπορούν τα φτωχά νοικοκυριά να κάνουν τις αγορές τους και μετά να λαμβάνουν την επιστροφή. Από το 2015 το κονδύλι όμως μειώνεται έως εξαλείφεται και η προκαταβολή επιδόματος πριν την αγορά καταργήθηκε.

Κατά την τελευταία τριετία οι φόροι στα καύσιμα ανεβαίνουν και το επίδομα μειωνόταν, ενώ οι διεθνείς τιμές των καυσίμων έπεσαν 50%-60% σε σχέση με το 2014 (σε 40-50 δολάρια από 100 δολάρια το βαρέλι το 2014). Έτσι οι τιμές αγοράς έμειναν στα ίδια περίπου επίπεδα, αλλά πλέον οι διεθνείς τιμές ανεβαίνουν ξανά πάνω από τα 70 δολάρια. Και έτσι οι τιμές διάθεσης του πετρελαίου θέρμανσης είναι 20% ακριβότερες από πέρυσι, αλλά και 7%-8% από τον περασμένο Μάιο, οπότε έκλεισε η περσινή περίοδος επιδόματος του πετρελαίου.

Με βάση όσα ισχύουν σήμερα και εάν δεν εκδοθεί απόφαση που να αλλάζει τα δεδομένα, δικαιούχοι του επιδόματος θέρμανσης για την περίοδο από 15/10/2018 έως 30/4/2019 θα είναι:

α) Άγαμοι φορολογούμενοι οι οποίοι κατά το προηγούμενο έτος (2017) είχαν επίσης συνολικό εισόδημα μέχρι 12.000 ευρώ και την 1η Ιανουαρίου 2018 κατείχαν αστική ακίνητη περιουσία (κτίσματα και εντός σχεδίου πόλεως οικόπεδα) συνολικής αντικειμενικής αξίας μέχρι 100.000 ευρώ.

β) Έγγαμοι φορολογούμενοι, καθώς και φορολογούμενοι που είναι μέλη συμφώνων συμβίωσης οι οποίοι το 2017 είχαν επίσης συνολικό οικογενειακό εισόδημα μέχρι 20.000 ευρώ και την 1η-1-2018 κατείχαν αστική ακίνητη περιουσία αντικειμενικής αξίας μέχρι 200.000 ευρώ. Το εισοδηματικό όριο των 20.000 ευρώ θα προσαυξάνεται κατά 2.000 ευρώ για κάθε εξαρτώμενο τέκνο.

γ) Μονογονεϊκές οικογένειες που είχαν το 2017 επίσης συνολικό

εισόδημα μέχρι 22.000 ευρώ και την 1η-1-2018 κατείχαν αστική ακίνητη περιουσία αντικειμενικής αξίας μέχρι 200.000 ευρώ. Το εισοδηματικό όριο των 22.000 ευρώ θα προσαυξάνεται κατά 2.000 ευρώ για κάθε εξαρτώμενο τέκνο μετά το πρώτο.

2. Το ποσό του επιδόματος ανέρχεται σε 0,125 ευρώ για κάθε λίτρο πετρελαίου θέρμανσης που αγοράζεται. Το ύψος του συνολικού ποσού του επιδόματος διαμορφώνεται για κάθε δικαιούχο ανάλογα με την Κλιματική Γεωγραφική Ζώνη στην οποία βρίσκεται η κύρια κατοικία του.

Συγκεκριμένα, θα προβλέπεται και φέτος διαχωρισμός της επικράτειας της χώρας σε τέσσερις μεγάλες Κλιματικές Γεωγραφικές Ζώνες, σε κάθε μία από τις οποίες θα ισχύει διαφορετικό ανώτατο όριο επιδοτούμενων λίτρων ανά τετραγωνικό μέτρο κύριας κατοικίας. Ειδικότερα:

- Στην Α' ζώνη, στην οποία περιλαμβάνονται οι νομοί Γρεβενών, Δράμας, Έβρου, Ευρυτανίας, Ιωαννίνων, Καστοριάς, Κοζάνης, Σερρών και Φλώρινας, το επίδομα θα χορηγείται για ποσότητα 25 λίτρων πετρελαίου θέρμανσης ανά τ.μ. κύριας κατοικίας. Συνεπώς, το επίδομα θέρμανσης στις περιοχές της ζώνης αυτής θα ανέρχεται σε 3,125 ευρώ ανά τ.μ. κύριας κατοικίας (25 επιδοτούμενα λίτρα Χ επίδομα 0,125 ευρώ ανά επιδοτούμενο λίτρο).

- Στη Β' ζώνη, η οποία περιλαμβάνει τους νομούς Αρκαδίας, Ημαθίας, Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Καρδίτσας, Κιλκίς, Λάρισας, Μαγνησίας, Ξάνθης, Πέλλας, Πιερίας, Ροδόπης, Τρικάλων και Χαλκιδικής, θα επιδοτούνται 15 λίτρα πετρελαίου θέρμανσης ανά τ.μ. κύριας κατοικίας. Συνεπώς, το επίδομα θέρμανσης στις περιοχές της ζώνης αυτής θα ανέρχεται σε 1,875 ευρώ ανά τ.μ. κύριας κατοικίας (15 επιδοτούμενα λίτρα Χ επίδομα 0,125 ευρώ ανά επιδοτούμενο λίτρο).

- Στη Γ' ζώνη, στην οποία εντάσσονται οι νομοί Αιτωλοακαρνανίας, Αρτας, Αττικής (εκτός Κυθήρων και νησιών Σαρωνικού), Αχαΐας, Βοιωτίας, Ευβοίας, Ηλείας, Θεσπρωτίας, Κέρκυρας, Κορινθίας, Λέσβου, Λευκάδας, Πρέβεζας, Φθιώτιδας, Φωκίδας και Χίου, επιδοτούνται μέχρι οκτώ λίτρα πετρελαίου θέρμανσης ανά τ.μ. κύριας κατοικίας. Ως εκ τούτου, το επίδομα θέρμανσης στις περιοχές της ζώνης αυτής θα ανέρχεται σε ένα ευρώ ανά τ.μ. κύριας κατοικίας (8 επιδοτούμενα λίτρα Χ επίδομα 0,125 ευρώ ανά επιδοτούμενο λίτρο).

- Στη Δ' ζώνη, στην οποία εντάσσονται οι νομοί Αργολίδας, Δωδεκανήσου, Ζακύνθου, Ηρακλείου, Κυκλάδων, Λασιθίου, Μεσσηνίας, Λακωνίας, Κεφαλληνίας και Ιθάκης, Ρεθύμνου, Σάμου, Χανίων, τα Κύθηρα και τα νησιά του Σαρωνικού, επιδοτούνται μέχρι πέντε λίτρα πετρελαίου θέρμανσης ανά τ.μ. κύριας κατοικίας. Άρα, το επίδομα θέρμανσης στις περιοχές της ζώνης αυτής θα ανέρχεται σε 0,625 ευρώ ανά τ.μ. κύριας κατοικίας (5 επιδοτούμενα λίτρα Χ επίδομα 0,125 ευρώ ανά επιδοτούμενο λίτρο).

Επιπλέον, οι ορεινοί Καλλικρατικοί δήμοι που βρίσκονται στους νομούς των ζωνών Β', Γ' και Δ' εντάσσονται στην αμέσως ανώτερη κλιματική ζώνη από αυτή στην οποία εντάσσεται ο νομός στον οποίο ανήκουν, δηλαδή στις ζώνες Α', Β' και Γ' αντίστοιχα.



ΑΠΟΚΟΜΜΑΤΑ ΕΦΗΜΕΡΙΔΩΝ

ΠΩΣ ΠΡΟΣΑΥΞΑΝΟΝΤΑΙ ΚΥΡΙΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΕΣ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΟΣΟΥΣ ΚΑΤΕΒΑΛΜΑΝ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΕΙΣΦΟΡΕΣ

www.capital.gr

Προσαυξημένη κατά μόλις 0,075% θα είναι η κύρια, αλλά και η επικουρική σύνταξη όποιου ασφαλισμένου καταβάλλει 1% επιπλέον εισφορές.

Αυτό διευκρινίζει εγκύκλιος την οποία εξέδωσε ο ΕΦΚΑ κατ' εφαρμογή του νόμου Κατρούγκαλου για τη δυνατότητα προσαύξησης του ποσού της σύνταξης για όσους έχουν καταβάλει ασφαλιστικές εισφορές.

Κύριες συντάξεις

Συγκεκριμένα, η εν λόγω εγκύκλιος αφορά όσους ασφαλισμένους υποβάλλουν αίτηση συνταξιοδότησης από την έναρξη ισχύος του (13.5.2016).

Εφόσον, σύμφωνα με το προϊσχύον νομικό καθεστώς, κατέβαλαν εισφορές υψηλότερες σε σχέση με εκείνες του τέως ΙΚΑ - ΕΤΑΜ, τότε στον υπολογισμό του ανταποδοτικού μέρους της σύνταξής τους, θα υπολογίζεται και επίσης συντελεστής αναπλήρωσης 0,075% για κάθε ποσοστιαία μονάδα (1%) επιπλέον εισφοράς σε κάθε έτος που έχει καταβληθεί επιπλέον εισφορά, τονίζεται.

Παράλληλα, ο συντάξιμος μισθός στην περίπτωση αυτή θα προκύπτει λαμβάνοντας υπόψη τη βάση υπολογισμού της επιπλέον εισφοράς.

Ωστόσο, σύμφωνα με την ίδια εγκύκλιο, εμφανίστηκαν τεχνικές δυσχερείες και ελλείψεις στα μηχανογραφικά των τέως ασφαλιστικών Ταμείων (σ.σ. εκείνα που εντάχθηκαν από 1.1.2017 στον ΕΦΚΑ, δηλαδή το ΙΚΑ, κλπ.).

Για αυτό το λόγο, ισχύουν τα ακόλουθα:

- Για τον υπολογισμό του ανταποδοτικού μέρους των συντάξεων για αιτήσεις συνταξιοδότησης που υποβάλλονται από 13.5.2016 έως 31.12.2016, οι συντάξιμες αποδοχές καθορίζονται από το μέσο όρο των μηνιαίων αποδοχών επί των οποίων έχουν καταβληθεί εισφορές κλάδου σύνταξης, από το έτος 2002 και εντεύθεν.

Από 1.1.2017 και για κάθε επόμενο έτος η περίοδος αυτή αναφοράς αυξάνεται κατά ένα έτος.

- Για τον προσδιορισμό των συντάξιμων αποδοχών ασφαλισμένων για τους οποίους δεν προκύπτει χρόνος ασφάλισης (τουλάχιστον πενταετίας) από το έτος 2002 και έως την υποβολή της αίτησης συνταξιοδότησης, αναζητείται χρόνος ασφάλισης και κατά το, πριν το 2002, χρονικό διάστημα και μέχρι τη συμπλήρωση συνολικά έως πέντε ετών ασφάλισης.

Προσαύξηση επικουρικής σύνταξης

Επίσης, η ίδια εγκύκλιος τονίζεται πως προβλέπεται, μεταξύ άλλων, προσαύξηση του ποσού της επικουρικής σύνταξης για όσους κατέβαλαν αυξημένες εισφορές σε ενταχθέντες στο ΕΤΕΑΕΠ (τ.ΕΤΕΑ) φορείς - τομείς επικουρικής ασφάλισης.

Η προσαύξηση 0,075% για καθεμία ποσοστιαία μονάδα (1%) επιπλέον εισφοράς για κάθε έτος που έχει καταβληθεί επιπλέον εισφορά επί του συντάξιμου μισθού στον οποίο υπολογίστηκε η επιπλέον εισφορά, εφαρμόζεται μόνο στο α' τμήμα της επικουρικής σύνταξης που αντιστοιχεί στο χρόνο ασφάλισης μέχρι 31.12.2014 και το οποίο υπολογίζεται με το σύστημα καθορισμένων παροχών και με επίσης ποσοστό αναπλήρωσης 0,45% για κάθε έτος ασφάλισης επί του συντάξιμου μισθού.

Και στην περίπτωση των επικουρικών συντάξεων, λόγω των τεχνικών δυσχερειών και ελλείψεων στα μηχανογραφικά συστήματα των ενταχθέντων στο ΕΤΕΑΕΠ (τ.ΕΤΕΑ) φορέων - τομείων επικουρικής ασφάλισης, ισχύουν τα εξής:

- Για τον υπολογισμό του Α' τμήματος της επικουρικής σύνταξης που αντιστοιχεί στο χρόνο ασφάλισης μέχρι και 31.12.2014 για αιτήσεις συνταξιοδότησης που υποβάλλονται από 1.1.2015 και εφεξής, οι συντάξιμες αποδοχές καθορίζονται από το μέσο όρο των μηνιαίων αποδοχών του ασφαλισμένου, που υπεβλήθησαν σε εισφορές υπέρ επικουρικής ασφάλισης, για το χρονικό διάστημα από 1.1.2002 έως και 31.12.2014.

- Για τον προσδιορισμό των συντάξιμων αποδοχών ασφαλισμένων για τους οποίους δεν προκύπτει χρόνος ασφάλισης (τουλάχιστον πενταετίας) από το έτος 2002 και έως 31.12.2014, αναζητείται χρόνος ασφάλισης και κατά το, πριν το 2002, χρονικό διάστημα και μέχρι τη συμπλήρωση συνολικά έως πέντε ετών ασφάλισης.

ΤΟ ΦΥΤΟΠΛΑΓΚΤΟΝ ΕΒΑΨΕ ΠΑΛΙ ΚΙΤΡΙΝΟ ΤΟΝ ΘΕΡΜΑΪΚΟ ΚΟΛΠΟ

ΕΘΝΟΣ

ΣΕΛΙΔΕΣ 1-37

15/10/2018

«Επανεμφανίστηκε» το φυτοπλαγκτόν στην Παραλία της Θεσσαλονίκης, η οποία τις τελευταίες ημέρες παρουσιάζει την εικόνα που είχε πέρσει το καλοκαίρι, όταν ο θερμαικός Κόλπος είχε βαφτεί κίτρινος. Στα αβαθή κυρίως νερά παρατηρούνται αφροί και έντονα καφέ φυσαλίδες, κατά μήκος τόσο της Παλιάς όσο και της Νέας Παραλίας. Σύμφωνα με τον κ. Φυτιάνο, «το φαινόμενο του φυτοπλαγκτού αλλά και της ερυθράς παλίρροιας θα εμφανίζεται ολοένα και πιο συχνά το επόμενο διάστημα στην Παραλία της Θεσσαλονίκης, δεδομένου ότι ο θερμαικός είναι ιδιαίτερα επιβαρυνμένος και τα λύματα αποτελούν πρώτης ποιότητας τροφή για το φυτοπλαγκτόν, καθώς είναι πλούσια σε ενώσεις φωσφόρου και αζώτου. Τα επόμενα χρόνια αυτό θα ενταθεί τόσο σε διάρκεια όσο και σε έκταση» προβλέπει ο καθηγητής Χημείας Περιβάλλοντος του ΑΠΘ Κώστας Φυτιάνος μιλώντας στο «Εθνος», καθώς η κατάσταση του θερμαικού Κόλπου, όπως τονίζει, υποβαθμίζεται μέρα με τη μέρα. Την ίδια ώρα, στο κόκκινο βρίσκεται η κατάσταση του Κόλπου όπως δείχνουν οι μετρήσεις που πραγματοποίησε την προηγούμενη βδομάδα το Εργαστήριο Βιολογίας του ΑΠΘ. Σύμφωνα με

αυτές, στην πεντάβαθμη κλίμακα (όπου 5 το άριστα), όπως αυτή ορίζεται από ευρωπαϊκή οδηγία, η οποία αποτυπώνει την κατάσταση της επιφάνειας του νερού σε ποτάμια και θάλασσες, ο θερμαικός Κόλπος βαθμολογείται μόλις με 1! «Υψηλές τιμές ρύπανσης»

«Η κατάσταση είναι πολύ κακή και οι τιμές ρύπανσης του κόλπου πολύ υψηλές. Ο κόλπος μοιάζει περισσότερο με μια υπερτροφική λίμνη γεμάτη λύματα παρά με θάλασσα» ανέφερε στο «Εθνος» η καθηγήτρια Βιολογίας Μαρία Μουστάκα. Η ανάλυση του νερού έδειξε «αφθονία βιομάζας, φυτοπλαγκτού και συμμετοχή γνωστών τοξικών ειδών, μεγάλη συγκέντρωση μικροφυκών που έχουν καφετί χρώμα, υπέρμετρη αύξηση πρωτοζώων και εμφάνιση ζελατινωδών ζωικών οργανισμών». Νέες μετρήσεις αναμένεται να πραγματοποιηθούν μέσα στην εβδομάδα από τα εργαστήρια του ΑΠΘ. Όπως υπογραμμίζουν και οι δύο επιστήμονες, το φαινόμενο προκύπτει κάθε φορά που δεν φυσάει ο Βαρδάρης και δεν ανανεώνονται τα νερά του κόλπου, μόνιμο μειονέκτημα αποτελεί το ότι ο κόλπος είναι κλειστός, ενώ δεν είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό για την υγεία των πολιτών προς το παρόν.

ΚΙΝΑ-ΙΣΡΑΗΛ: Η ΠΡΩΤΗ ΡΟΜΠΟΤΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΑΡΚΙΝΓΚ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΚΕ ΑΠΟ ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ, ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΚΦΑΡ-ΣΑΜΠΑ

ΑΘΗΝΑΪΚΟ – ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΕΙΔΗΣΕΩΝ

Η πρώτη ρομποτική εγκατάσταση πάρκινγκ αυτοκινήτων κατασκευάστηκε από κινεζική εταιρία και εγκαταστάθηκε χθες, σε σταθμό τρένου, στην πόλη Κφαρ-Σαμπά του Ισραήλ.

Η εγκατάσταση ανεβάσει τα αυτοκίνητα στους ορόφους του πάρκινγκ, ενώ κατασκευάστηκε από την θυγατρική στο Ισραήλ, της Tangshan Parking Equipment Company (TOPP) σε συνεργασία με την δημαρχία της Κφαρ-Σαμπά.

Η εγκατάσταση που έγινε, έχει στόχο την εμπορική προβολή ενός μοντέλου ρομποτικής εγκατάστασης και διαθέτει 12 θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων.

Σε ρεαλιστικές διαστάσεις, η εγκατάσταση αυτή, μπορεί να προσφέρει εκατοντάδες θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων, ανάλογα με τις ανάγκες που υπάρχουν.

Το οικονομικό κόστος για την κατασκευή μιας ρομποτικής εγκατάστασης 500 θέσεων στάθμευσης σε ένα πενταώροφο ή εξαώροφο κτίριο, φτάνει στα 18 εκατομμύρια δολάρια, ενώ το σύστημα της TOPP έχει κόστος 6,9 εκατομμυρίων δολαρίων.