

## **ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ Ή ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΣΤΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΜΑΣ; (Απρίλιος 2009)**

**Συγγραφέας:** ΣΠΥΡΟΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ

Αρχικά ακούγεται σαν ταυτολογία: αν η Ελλάδα αποκτήσει μια ολοκληρωμένη πολιτική για το περιβάλλον- την οποία, για να είμαστε ειλικρινείς, ποτέ δεν είχε- θα λυθούν τα προβλήματα και το περιβάλλον θα έχει μπει στην εθνική μας πολιτική.

Για να είμαστε δίκαιοι, η Ελλάδα δεν είναι η μόνη χώρα η οποία απέκτησε μια αποσπασματική πολιτική για το περιβάλλον, με τη μορφή νομοθετημάτων και αποφάσεων που απαντούσαν κάθε φορά σε μια συγκεκριμένη ανάγκη, είτε αυτή ήταν απάντηση σε προβλήματα ή απλώς η υποχρέωση να ενσωματωθεί το περιβαλλοντικό δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το ίδιο συνέβη και σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες και στις ΗΠΑ, καθώς η περιβαλλοντική συνείδηση και η διαπίστωση των προβλημάτων προχωρούσαν σε επιστημονικό και κοινωνικό επίπεδο.

Σήμερα όμως ξέρουμε ότι η απάντηση δεν είναι μόνο να φτιάξουμε μια πλήρη, οργανωμένη, τεκμηριωμένη και καλά νομοθετημένη πολιτική, με τρόπο απλό ώστε να είναι εφαρμόσιμη και με τρόπο ουσιαστικό ώστε να αντιμετωπίζει τα προβλήματα. Αυτό είναι απαραίτητο, αλλά δεν αρκεί. Αν η ανάγκη της προστασίας του περιβάλλοντος δεν διατρέξει όλες τις πολιτικές που διαμορφώνουν το αναπτυξιακό, οικονομικό και κοινωνικό πλαίσιο της χώρας, μια αυτόνομη πολιτική για το περιβάλλον είναι καταδικασμένη να βρίσκεται σε συνεχή αντίθεση με τους στόχους και τις προτεραιότητες των υπόλοιπων πολιτικών.

Ένα παράδειγμα: στη συζήτηση η οποία γίνεται κάθε φορά που ανακοινώνεται ο σχεδιασμός νέων οδικών αρτηριών υπάρχει η διαμάχη ανάμεσα στο στρατόπεδο που βλέπει αυτά τα έργα ως αναπτυξιακή προοπτική και στο στρατόπεδο των ευαίσθητων πολιτών που αντιδρούν ανησυχώντας (δικαίως, κατά κύριο λόγο) για τις επιπτώσεις στο περιβάλλον. Πλέον πρόσφατο παράδειγμα οι ανακοινώσεις για την επέκταση της Αττικής οδού.

Θα αρκούσε άραγε μια ολοκληρωμένη πολιτική για την προστασία των περιστατικών ορεινών όγκων και μια πολιτική για την αέρια ρύπανση που θα μπορούσε να προφυλάξει τα βουνά γύρω από την Αθήνα, βάζοντας αυστηρούς περιορισμούς και

παρακολουθώντας την εξέλιξη των διαφόρων εκπομπών ρύπων; Απίθανο. Βάζοντας στη ζυγαριά από τη μια την προστασία του περιβάλλοντος και από την άλλη την ανάγκη να εξυπηρετηθεί ο αυξανόμενος όγκος μετακινήσεων σε μια πόλη που επεκτείνεται χαοτικά και εκτός του Λεκανοπεδίου πλέον, θα χρειάζονταν συμβιβασμοί και -αναγκαίες- πολιτικές αποφάσεις που θα ακύρωναν ένα μεγάλο μέρος της περιβαλλοντικής πολιτικής. Αυτός άλλωστε ήταν ο κανόνας ως σήμερα στην Ελλάδα.

Αν όμως η πολιτική για το περιβάλλον ήταν πραγματικά μέρος της πολιτικής για τις μεταφορές και της πολεοδομίας/χωροταξίας, τα πράγματα θα μπορούσαν να ακολουθήσουν έναν εντελώς διαφορετικό δρόμο: η πολεοδομική και χωροταξική ανάπτυξη θα προσπαθούσε να περιορίσει την ακατάσχετη δόμηση σε οποιοδήποτε σημείο εντός και εκτός του Λεκανοπεδίου, δημιουργώντας προβλέψιμα και επικεντρωμένα φορτία μεταφορών. Τα φορτία αυτά θα μπορούσαν πολύ αποτελεσματικότερα και με μικρότερο κόστος να εξυπηρετηθούν από μαζικά μέσα σταθερής τροχιάς, αφαιρώντας έτσι ένα τεράστιο μέρος της πίεσης για νέο οδικό δίκτυο, το οποίο είναι καταδικασμένο εκ των πραγμάτων να κορεσθεί μέσα σε λίγα χρόνια από την κατασκευή του.

Είναι άξιο αναφοράς το ότι σήμερα στις ΗΠΑ, όπου η καθημερινότητα και η μετακίνηση είναι απόλυτα συνυφασμένες με το ιδιωτικό αυτοκίνητο, γίνεται μια μεγάλη προσπάθεια μέσα από το πρόγραμμα smart growth (έξυπνη ανάπτυξη) να δοθούν κίνητρα για τη συγκέντρωση των δομημένων χώρων γύρω από τα αστικά κέντρα, με την αξιοποίηση των υπαρχουσών υποδομών, την αναβίωση της έννοιας της γειτονιάς και την εγκατάλειψη σταδιακά των υπερκαταστημάτων τύπου mall. Σύμφωνα με στοιχεία της US EPA (US Environmental Protection Agency), τα τελευταία τέσσερα χρόνια κατασκευάστηκε μόλις ένα μεγάλο mall σε όλες τις ΗΠΑ, με βασικό στόχο να ανακοπεί το τεράστιο ρεύμα μετακίνησης από τα προάστια (χώροι κατοικίας) προς το κέντρο (χώροι εργασίας) και αντίστροφα, αφού όσα οδικά έργα κι αν κατασκευαστούν δεν είναι αρκετά.

Θα μπορούσε κανείς να αναφέρει πάμπολλα αντίστοιχα παραδείγματα από τον χώρο του τουρισμού,

της γεωργίας, της βιομηχανίας: σε κάθε περίπτωση, η συμπερίληψη του περιβαλλοντικού σχεδιασμού στις τομεακές πολιτικές όχι μόνο βοηθάει στην αποτελεσματική προστασία του, αλλά συνήθως επιτρέπει την υλοποίηση σχεδίων σε πολύ πιο σύντομο χρόνο και με μικρότερο κόστος.

Η ανάγκη όμως για περισσότερο περιβάλλον στις πολιτικές μας δεν επιβάλλεται μόνο από την πρόθεση να προστατέψουμε το περιβάλλον πιο αποτελεσματικά. Οι λόγοι είναι και οικονομικοί. Σε ένα περιβάλλον κρίσης, οι μεγάλες οικονομικές δυνάμεις αναζητούν τις παραγωγικές διεξόδους από αυτήν. Επιστρέφουν σε παραγωγικές δομές στον πρωτογενή (γεωργία) και στον δευτερογενή τομέα (μεταποίηση), δίνοντας όμως τεράστια έμφαση στην αύξηση της ποιότητας και στην εξοικονόμηση φυσικών πόρων, συνθήκες αναγκαίες για να μπορέσουν να ανταγωνιστούν φθηνότερες αγορές.

Π.χ., για την εξοικονόμηση στην κατανάλωση ενέργειας και παραγωγή από ανανεώσιμες πηγές οι ΗΠΑ μόνο τη διετία 2009-2011 θα διαθέσουν μέσα από το σχέδιο αναθέρμανσης της οικονομίας περίπου 20 δισ. δολάρια σε αυτόν τον τομέα, με σκοπό την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και την εφαρμογή τους. Ήδη στην Ευρώπη, η Γερμανία και η Ισπανία δημιουργούν χιλιάδες θέσεις εργασίας με επενδύσεις και κίνητρα στον τομέα αυτόν.

Το νέο αναπτυξιακό τρένο περνάει από τις τεχνολογίες περιβάλλοντος και για να το προλάβει κανείς δεν αρκεί απλώς να θέλει να τις αξιοποιήσει. Χρειάζεται μια ολοκληρωμένη, κάθετη οργάνωση που ξεκινάει από το εκπαιδευτικό σύστημα ώστε να παράγει έρευνα, ιδέες και τεχνολογία. Στη συνέχεια, περνάει από τους παραγωγικούς τομείς που με την κατάλληλη στήριξη θα κάνουν αυτή την τεχνολογία διαθέσιμη στο εμπόριο και τέλος φτάνει ως τους πολίτες που πρέπει να είναι ενήμεροι και να έχουν κίνητρα για την αξιοποίηση της τεχνολογίας στο σπίτι και στην επιχείρησή τους.

Το ζητούμενο δεν είναι αν «πιάνουμε» ή όχι τους στόχους της Συνθήκης του Κιότο. Αυτή είναι η σχεδόν γραφειοκρατική πλευρά της περιβαλλοντικής πολιτικής. Το πραγματικό ζητούμενο είναι αν η οικονομική πολιτική μιας χώρας περιλαμβάνει στον σχεδιασμό της αυτούς τους στόχους και αν δίνει κίνητρα για την κινητοποίηση ιδιωτικών επενδύσεων για την επίτευξή τους. Το ζητούμενο είναι αν η παιδεία στοχεύει να δημιουργήσει τους επιστήμονες και τους τεχνικούς του αύριο που θα μπορούν να σχεδιάζουν αυτή την τεχνολογία και να την εξάγουν στις γύρω από την Ελλάδα χώρες.

Έχει γίνει πολλή συζήτηση σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια, ιδιαίτερα μετά τις καταστρεπτικές πυρκαϊές του

2007. Οι ενεργοί πολίτες και οι μη κυβερνητικές οργανώσεις έπαιξαν πολύ σημαντικό ρόλο ώστε το περιβάλλον να γίνει πρωταρχικό θέμα και οι πολιτικές δυνάμεις «άκουσαν» το μήνυμα και προσπαθούν να ανταποκριθούν. Μπορεί να το κάνουν επικοινωνιακά και ανούσια, η δημιουργία ενός ανεξάρτητου υπουργείου Περιβάλλοντος άλλωστε δεν έχει κόστος, εκτός ίσως από την αντίδραση του υπουργού ΠΕΧΩΔΕ. Αν όμως μείνει εκεί και δεν εξασφαλίσει ότι το περιβάλλον διατρέχει όλες τις πολιτικές μιας κυβέρνησης, είναι κενό γράμμα.

Το άρθρο δημοσιεύθηκε στο ένθετο «ΒΗΜΑ ΙΔΕΩΝ» της Εφημερίδας «ΤΟ ΒΗΜΑ», 3 Απριλίου 2009, σ. 15.