

«Περιβάλλον και Πολιτική: Οι Προκλήσεις»

Του Στέφανου Μάνου

5 Ιουνίου 2007

Ζητώ συγγνώμη διότι, παρά τη θέληση μου, δεν μπορώ να είμαι παρών. Ένα κατάγμα με κρατά καθηλωμένο για περισσότερο χρόνο από όσο φανταζόμουν.

Το 1980, ως Υφυπουργός Δημοσίων Έργων, εισηγήθηκα τη δημιουργία Υπουργείου Περιβάλλοντος. Η πρόταση έγινε δεκτή και έτσι δημιουργήθηκε το Υπουργείο Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος –το ΥΧΟΠ- και ανέλαβα ως πρώτος Υπουργός του νεοσύστατου Υπουργείου.

Δύο μήνες αργότερα παραιτήθηκε ο πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής και ανέλαβε νέα κυβέρνηση υπό τον Γεώργιο Ράλλη.

Αμέσως φάνηκε πόσο στενά συνδεδεμένη με το περιβάλλον είναι η πολιτική. Ο Ράλλης, μολονότι το νέο Υπουργείο δεν είχε καλά-καλά συσταθεί και δεν είχε πάρει τη μορφή που οραματιζόμουν, αποφάσισε ότι η παράταξη (η ΝΔ) δεν με άντεχε άλλο σε αυτή τη θέση. Είχε προηγηθεί, επί των ημερών μου ως Υφυπουργού Δημοσίων Έργων, σειρά σημαντικών επεμβάσεων που προκάλεσαν τη μήνι ιδιοκτητών γης, καταπατητών, εργολάβων κλπ. Σας θυμίζω μερικές:

- Μπήκε στην πολεοδομική νομοθεσία η έννοια του συντελεστή δόμησης και μειώθηκαν δραστικά οι συντελεστές σε όλη την Ελλάδα. Χιλιάδες ιδιοκτήτες θεώρησαν ότι η περιουσία τους δημεύτηκε.
- Εκατοντάδες οικισμοί χαρακτηρίστηκαν παραδοσιακοί με αποτέλεσμα την εισαγωγή πολύ αυστηρότερων κανόνων οικοδόμησης.
- Η αρτιότητα στις εκτός σχεδίου περιοχές της Αττικής αυξήθηκε στα 20 στρέμματα.
- Με το νόμο 960/79 έγινε υποχρεωτική η δημιουργία χώρων στάθμευσης σε όλα τα νέα κτίρια.

- Με το νόμο 947/79 ενεργοποιήθηκε η συνταγματική επιταγή που υποχρεώνει όσες ιδιοκτησίες χαρακτηρίζονται οικιστικές να συνεισφέρουν γη και χρήμα για τη διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων και για τη χρηματοδότηση της αστικής υποδομής.
- Ο νόμος 947/79 εισήγαγε στην ελληνική νομοθεσία την έννοια των χρήσεων γης που επιτρέπει μια πολύ πιο ουσιαστική πολεοδομική παρέμβαση.
- Οι παρεμβάσεις στη λειτουργία της πόλης με τη δημιουργία πεζόδρομων και παιδότοπων σήμανε την επιθυμία της πολιτείας να μην αφήσει στην τύχη και την αστική μικροκλίμακα.
- Θυμίζω ακόμη ότι το 1979 εκπονήθηκε το Ρυθμιστικό Σχέδιο της πρωτεύουσας που προέβλεπε μεταξύ άλλων το μετρό, την Αττική Οδό (λεωφ. Ελευσίνας Σπάτων) και το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος (στα Σπάτα).
- Το 1980 η κυβέρνηση δέχτηκε εισήγηση μου και υιοθετήθηκε μια πολιτική αποκέντρωσης. Τα ΜΜΕ τη βάφτισαν «η πολιτική των αντιπάλων πόλεων». Στην πραγματικότητα η πολιτική προέβλεπε ότι σε 7 κέντρα θα δημιουργούνταν κίνητρα ικανά να προσελκύσουν τον πληθυσμό που αλλιώς θα συνέρρεε στην Αθήνα.

Οι επεμβάσεις αυτές προκάλεσαν θυελλώδεις αντιδράσεις κυρίως στην ίδια τη Νέα Δημοκρατία αλλά και στο ΠΑΣΟΚ. Θυμάμαι ακόμη το εξώφυλλο περιοδικού μεγάλης κυκλοφορίας που με απεικόνιζε να κατεδαφίζω το αστικό καθεστώς.

Ο Καραμανλής άντεξε, ο Ράλλης όμως υπέκυψε και ανέθεσε το ΥΧΟΠ στον Γ Πλυτά που είχε διατελέσει δήμαρχος της Αθήνας. Οι αντιλήψεις του Πλυτά ήταν πολύ πιο κοντά στις παραδοσιακές προτιμήσεις της ΝΔ. Το αποτέλεσμα ήταν ότι για τους επόμενους 18 μήνες, μέχρι τις εκλογές του 1981, περιορίστηκε στη διαχείριση και το κλείσιμο των ανοικτών μετώπων που είχα αφήσει. Βρήκε το ΥΧΟΠ σε κατάσταση διαμόρφωσης και σε συνεργασία με τη ΝΔ το γέμισαν με προσλήψεις που καμιά σχέση δεν είχαν με ό,τι είχα οραματισθεί. Το ΥΧΟΠ έγινε μόνο κατ'όνομα Υπουργείο Περιβάλλοντος. Σε ό,τι με αφορά έμεινα εκτός Βουλής το 1981. Η ΝΔ με εκδικήθηκε.

Τον Απρίλιο του 1990 επανήλθα στο Υπουργείο που στο μεταξύ είχε συγχωνευθεί με το Υπουργείο Δημοσίων Έργων για να γίνει ΥΠΕΧΩΔΕ.

Δεν θέλω να σας κουράσω, και να κουράσω τον αναγνώστη αυτού του σημειώματος, με πολλές αναφορές στο παρελθόν. Θα περιορισθώ σε δύο, κυρίως διότι θέλω να εξάρω δύο σημεία.

Το Δεκέμβριο του 1990 ανακοίνωσα και έθεσα σε εφαρμογή ένα πρόγραμμα περιορισμού της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Από το πρόγραμμα αυτό θυμούνται πολλοί την απόσυρση παλαιών αυτοκινήτων και την αντικατάστασή τους με αυτοκίνητα καταλυτικής τεχνολογίας που είχαν αρχίσει τότε να κυκλοφορούν. Τα υπόλοιπα στοιχεία του προγράμματος (επειδή θα προκαλούσαν αντιδράσεις) εγκαταλείφθηκαν από τον διάδοχο μου στο Υπουργείο Αχ.Καραμανλή. Το σημαντικό στο πρόγραμμα της απόσυρσης, πέραν βέβαια του γεγονότος ότι επέτυχε πλήρως, ήταν ότι απέδειξε πόσο αποτελεσματικός ήταν ο συνδυασμός περιβαλλοντικών στόχων και φορολογικής πολιτικής. Για πολλά χρόνια η ΕΕ εκθειάζε αυτήν ακριβώς την πτυχή του προγράμματος. Η αγορά ρύπων που τέθηκε σε λειτουργία την 1.1.2005 είναι ένα πιο πρόσφατο παράδειγμα.

Στην πολιτεία θα συνιστούσα, ως γενική αρχή, να θέτει φιλόδοξους περιβαλλοντικούς στόχους και αντί να επικεντρώνεται σε μεθόδους ελέγχου και καταστολής να αναζητεί –όπου είναι δυνατόν– έξυπνα οικονομικά κίνητρα που να εξωθούν τους πολίτες να ενεργούν περιβαλλοντικά σωστά. Τα προβλήματα που δημιουργούνται από τα σκουπίδια προσφέρονται για μια τέτοια προσέγγιση.

Την 5^η Ιουνίου 1991, Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος όπως σήμερα, διένειμα σε όλα τα παιδιά της 6^{ης} Δημοτικού ένα βιβλίο με τίτλο «50 απλά πράγματα που μπορούν να κάνουν τα παιδιά για να σώσουν τη γη». Το βιβλίο αυτό είχε εκδοθεί από το Earth Works Group στις ΗΠΑ και είχε μεταφραστεί στα Ελληνικά από την εφημερίδα Ποντίκι. Όταν είδα το βιβλίο παρακάλεσα το Ποντίκι να επιτρέψει στο ΥΠΕΧΩΔΕ να το αναδημοσιεύσει. Το Ποντίκι, τελείως αφιλοκερδώς, το επέτρεψε και έτσι χιλιάδες παιδιά που σήμερα πλησιάζουν την ηλικία των 30 μπόρεσαν να έλθουν σε επαφή με την έννοια περιβάλλον και να καταλάβουν ότι εκατοντάδες φαινομενικά ασήμαντες καθημερινές πράξεις επηρεάζουν το περιβάλλον. Για άλλη μια φορά, μετά από 16 χρόνια, ευχαριστώ το Ποντίκι.

Στην πολιτεία θα συνιστούσα να αφιερώσει τα λίγα χρήματα που απαιτούνται για να ενημερώνει κάθε χρόνο τα παιδιά για το περιβάλλον.

Παρά τις καταστροφές που έχουν συντελεστεί, θεωρώ σήμερα, όπως ακριβώς και πριν από 16 χρόνια, ότι το περιβάλλον είναι το μεγαλύτερο συγκριτικό πλεονέκτημα της Ελλάδας στον παγκόσμιο ανταγωνισμό. Για τον λόγο αυτό δεν θα δίσταζα να θέσω ως πολιτεία τις αυστηρότερες, τεχνικά επιβεβλημένες προδιαγραφές, σε όλες τις δραστηριότητες. Θα παραγνώριζα τις κοντόφθαλμες διαμαρτυρίες με την απόλυτη πεποίθηση ότι, αν καταφέρουμε να είμαστε στην παγκόσμια πρωτοπορία για το περιβάλλον, θα εξασφαλίσουμε τη μακροχρόνια ευημερία της Ελλάδας.

Δεν θα ήθελα να τελειώσω χωρίς να αναφέρω μερικά πράγματα που θα επεδίωκα αν είχα την ευθύνη της κυβέρνησης. Θα τα αναφέρω έτσι, χωρίς ιεράρχηση. Διότι θα τα έκανα όλα.

1. Θα δημιουργούσα ένα νέο παντοδύναμο Υπουργείο Περιβάλλοντος από μηδενική βάση χωρίς δημόσια έργα και χωρίς οικιστικές και χωροταξικές αρμοδιότητες. Δεν θα δίσταζα να το στελεχώσω ακόμα και με ξένους αν έτσι μπορούσα να ανεβάσω το επίπεδο του Υπουργείου.

2. Θα απαλλοτριώνα υπέρ του Δημοσίου τον Υμηττό και το Αιγάλεω, με ελάχιστο κόστος μια και τα περισσότερα τμήματα ανήκουν ήδη στο Δημόσιο. Στη συνέχεια θα προχωρούσα στην καθολική αναδάσωση των δύο βουνών και θα φρόντιζα για την άρδευση των νέων δένδρων με αφαλατωμένο νερό. Την ενέργεια για την αφαλάτωση και την άντληση του θαλάσσιου νερού θα την κέρδιζα από ανεμογεννήτριες και ηλιακούς συσσωρευτές. Αυτό θα ήταν ένα μεγάλο έργο για την Αθήνα που αν ανατεθεί συνολικά μπορεί να ολοκληρωθεί σε μια κυβερνητική θητεία.

3. Για τα σκουπίδια είναι κατά τη γνώμη μου ανάγκη να θεσπιστεί ότι κάθε δήμος έχει την αρμοδιότητα και την ευθύνη να διαχειριστεί τα σκουπίδια του σύμφωνα με τους κανόνες της περιβαλλοντικής νομοθεσίας. Αν ένας δήμος αδυνατεί να διεκπεραιώσει την υποχρέωση του αυτή μέσα στα διοικητικά του όρια και δεν μπορεί να έλθει σε συμφωνία με άλλο δήμο που θα αναλάβει την υποχρέωση αυτή, τότε ο δήμος που αδυνατεί να διαχειριστεί τα σκουπίδια του θα συνενώνεται υποχρεωτικά με όμορο δήμο που μπορεί.

4. Στα πλαίσια του νέου Υπουργείου Περιβάλλοντος θα ήθελα να λειτουργεί Εθνική Υπηρεσία Διαχείρισης Υδάτινων Πόρων που θα συγκέντρωνε όλες τις διάσπαρτες αρμοδιότητες για το νερό. Θα είχαμε Τσάρο των Νερών. Αλλά και Τσάρο για τον Ήλιο και τον Αέρα.

5. Θα περιορίζα μέχρι κατάργησης την γενικευμένη δυνατότητα οικοδόμησης εκτός σχεδίου.
6. Θα νομοθετούσα σημαντικά κίνητρα για την ανακύκλωση και θα υιοθετούσα για τους παραγωγούς και τους ενδιάμεσους εμπόρους κανόνες ανάλογους με εκείνους που ισχύουν στη Γερμανία.
7. Θα επέβαλλα ηλεκτρονικά τέλη κυκλοφορίας στα ΙΧ αυτοκίνητα ανάλογα με την κυκλοφοριακή συμφόρηση που επικρατεί. Δεν πληρώνεις τίποτε όταν η ροή είναι ομαλή. Πληρώνεις όταν υπάρχει συμφόρηση και πληρώνεις πολλά όταν υπάρχει μεγάλη συμφόρηση.

Για άλλη μια φορά θέλω να πω ότι λυπάμαι που δεν μπορώ να είμαι μαζί σας και δεν μπορώ να απαντήσω στα σχόλια και τις παρατηρήσεις σας. Όσα περιέγραψα πιο πάνω δεν είναι καινούργια, τα επαναλαμβάνω χρόνια τώρα. Τα πιστεύω, και αν είχα την ευκαιρία θα τα πραγματοποιούσα.

Θα ήθελα να ευχηθώ στο Κέντρο Ερευνών Προοδευτικής Πολιτικής καλή επιτυχία στο έργο του και να εξάρω την πρωτοβουλία του κ. Παπαντωνίου. Χρειαζόμαστε ομάδες ανθρώπων που σκέπτονται. Καμιά κυβέρνηση δεν μπορεί να είναι χρήσιμη αν δεν προηγηθεί σκέψη. Πρόσεξα ότι στην πρόσκληση ο τίτλος Κέντρο Ερευνών Προοδευτικής Πολιτικής γράφεται με μεγάλα γράμματα και δεξιά του τίτλου με πολύ μικρά γράμματα υπάρχει η επεξήγηση Ανεξάρτητη Σοσιαλδημοκρατική Δεξαμενή Σκέψης. Πρέπει να είναι τόσο μικρά τα γράμματα ώστε να μη διαβάζονται. Διότι αυτό που χρειάζεται, είναι μια Ανεξάρτητη Δεξαμενή Σκέψης. Αν είναι Σοσιαλδημοκρατική δεν θα είναι Ανεξάρτητη αλλά απλώς Σοσιαλδημοκρατική. Τις σκέψεις του Κέντρου ελπίζω να μελετούν όλοι: σοσιαλδημοκράτες, κομμουνιστές, κρατιστές και φιλελεύθεροι. Όλοι έχουν την ανάγκη μιας Ανεξάρτητης Δεξαμενής Σκέψης.