

τερα στην περιφέρεια της Αθήνας απ' ότι στο κέντρο της πόλης. Για το λόγο αυτό νομίζουμε, ότι θα είχε ιδιαίτερο ενδιαφέρον η διεξαγωγή μετρήσεων όζοντος και PAN σε αρκετή απόσταση από το κέντρο της πόλης, π.χ. από τις παρυφές της Πάρνηθας μέχρι και την Αίγινα, δηλ. κατά το ΒΑ-ΝΔ άξονα, που είναι και ο άξονας των επικρατέστερων διευθύνσεων ανέμου. Μια τέτοια μελέτη, σε συνδυασμό με μετρήσεις των πρωτογενών ρύπων και των μετεωρολογικών παραμέτρων, θα συνέβαλε στην καλύτερη κατανόηση των μηχανισμών παραγωγής και κατανομής της φωτοχημικής ρύπανσης, και στη λήψη καταλληλότερων μέτρων για την αντιμετώπιση του προβλήματος.

Βιβλιογραφία

1. E.R. Sterhens, E.F. Darley, O.C. Taylor W.E. Scott Int. J. Air Water Poll., 4, 79 (1961).
2. I. Nouchi, H. Mayumi, F. Yamazoe, Atmos. Environ., 18 (2), 453 (1984).
3. P.J. Temple, O.C. Taylor, Atmos. Environ., 17 (8), 1583 (1983).
4. N. Tsalkani, P. Perros, G. Toupance Environ. Technol. Letters, 9, 143 (1988).
5. N. Tsalkani, Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Paris 7, Δεκέμβριος 1987.
6. R. Guicherit, Proc. Symp. Occur. Control Photochem. Pollut. (1976).
7. S.A. Penkett, F.J. Sandalls, B.M.R. Jones VDI-Berichte, 270, 47 (1977).
8. P. Bruchman, P. Eynck, Scrift Landessanst. Immission Lands NW, 29, 19 (1979).
9. N. Tsalkani, P. Perros, G. Toupance, J. Atmos. Chem., 5, 291 (1987).
10. E. Tsani-Bazaka, M. Petrakis, S. Glavas, Atmos. Environment (accepted for publication).
11. W.A. Lonneman, J.J. Bufalini, R.I. Seila, Environ. Sci. Technol., 10, (4), 374 (1976).

Ερωτήσεις, Παρεμβάσεις - Συζήτηση

Πρόεδρος (Α. Κοτζαμπασάκης): Ευχαριστούμε την κυρία Τσαλκάνη. Και τώρα πραχωράμε στο δεύτερο μέρος της συνεδρίασης, που θα γίνουν οι παρεμβάσεις και οι απαντήσεις στις ερωτήσεις που έχουν δοθεί.

Παράκληση μόνο, στις παρεμβάσεις, αλλά και στις απαντήσεις που θα γίνουν επάνω στις ερωτήσεις, όσο μπορούμε πιο σύντομα γιατί υπάρχει μία εκδήλωση απονομής βραβείων, που έχουν θεσμοθετηθεί για τους φοιτητές που ασχολήθηκαν με περιβαλλοντικά θέματα. Ξεκινάμε με τις παρεμβάσεις. Παρακαλούμε τον κ. Τζανάκη που έχει κάνει 3 παρεμβάσεις. Ο κύριος Τζανάκης είναι γιατρός, εκπρόσωπος της Ε.ΠΟΙ.ΖΩ.

Παρέμβαση: (κ. Ν. Τζανάκης, ιατρός εκπρόσωπος της Ε.ΠΟΙ.ΖΩ).

Η πηγή των ινών αμιάντου, που ανέφερε ο κ. Σινάνης, συγκεκριμένα τα φρένα των αυτοκινήτων, επειδή τυχαίνει να είμαι πνευμονολόγος και το έχω εν πάση περιπτώσει ψάξει στη βιβλιογραφία το θέμα, κατά τη γνώμη μου, παρόλο που είναι ένα πρόβλημα, δεν είναι η σημαντικότερη πηγή ινών αμιάντου στο περιβάλλον, δεν απο-

τελεί δηλαδή τη σημαντικότερη πηγή κοινοτικής έκθεσης, όπως λέγεται.

Σημαντικότερες πηγές είναι οι οωλήνες ύδρευσης — οι αμιαντοοωλήνες δηλαδή —, τα μονωτικά υλικά εσωτερικών χώρων κατά τη διάρκεια των επεμβάσεων αποδόμησης ή εγκατάστασής τους, καθώς και τα ανοιχτά εργαστήρια κοπής αμιαντοτσιμέντου, που υπάρχουν στην Αθήνα.

Ως προς τα τακάκια των φρένων, το πρόβλημα είναι πάρα πολύ απλό, γιατί ήδη υπάρχουν στην αγορά προϊόντα που δεν περιέχουν αμιάντο και, συνεπώς, η χρήση τους μπορεί να γενικευθεί και να πάψει το πρόβλημα. Για περισσότερες πληροφορίες παραπέμπω σε μελέτες της κυρίας Αγαθοκλή στο Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών.

Μια σπάνια πηγή έκθεσης κοινοτικού χαρακτήρα από αμιάντο, έχει ερευνηθεί τα τελευταία χρόνια από το πνευμονολογικό τμήμα του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων και αφορά τη χρήση για ασβέστωση σπιτιών ενός υλικού ορυκτού, του οφιολίθου, από τους κατοίκους χωριών της περιοχής του Μετσόβου. Αυτή η συνήθεια έπαψε εδώ και 20 χρόνια, αλλά τώρα ανιχνεύονται οι συνέπειές της. Δεδομένου δε, ότι αυτό το υλικό υπάρχει και σε άλλα μέ-

ρη της χώρας, ερευνάται το ενδεχόμενο έκθεσης και σε άλλους νομούς. Δηλαδή οι άνθρωποι έπαιρναν κάποιο χρώμα που έμοιαζε με άργιλο και αλείφανε τους τοίχους των εσωτερικών των σπιτιών και για άλλες απίθανες χρήσεις. Π.χ. το βράζανε για τα βρέφη, όταν πονάγανε, τα αλείφανε, και αυτά ήταν δολοφονικές ίνες αμιάντου, κυριολεκτικά, όπως έχουν αναλυθεί σε Αμερικάνικα εργαστήρια.

Μια δεύτερη επίσης παρέμβαση στην εισήγηση του κ. Σινάνη είναι, ότι όσον αφορά την υποκατάσταση υγρών συμβατικών καυσίμων με υγραέριο ή φυσικό αέριο, δεν γεννάται θέμα μελετών μόνο, αλλά ανάπτυξης, όπως αναφέρθηκε και από τον κ. Οικονομόπουλο, της αναγκαίας υποδομής, ώστε αυτή η αλλαγή να μην καταλήξει στην αύξηση, πιθανά, άλλων ρύπων, όπως των φωταχρημικών.

Παρέμβαση στην εισήγηση του κ. Γιαννάκη.

Ήθελα επίσης να εκφράσω τις εξής απόψεις ως προς την εισήγηση του κ. Γιαννάκη.

α) Δεν συμφωνώ, ότι στον καύσιμα η κυριότερη αιτία αύξησης της θνησιμότητας ήταν η ατμοσφαιρική ρύπανση. Μέχρι στιγμής έχω παρακολουθήσει 4 περίπου ιστρικά συνέδρια και έχω δει όλες τις ανακοινώσεις που έχουν γίνει για το θέμα και, πραγματικά, το πρόβλημα δεν λύνεται απ' αυτές.

Βεβαίως, πιστεύω ότι σ' ένα πολύ μεγάλο ποσοστό ευθύνονται οι ακραίες διακυμάνσεις της θερμοκρασίας, κατά τη γνώμη μου, και βεβαίως θα πρέπει να ερευνηθεί, γιατί οι πιο πολλοί θάνατοι αναλογικά συνέβησαν στην Αθήνα. Εκκρεμεί αυτή η επιστημονική, ως το πούμε, διερεύνηση.

β) Το δίκτυο σταθμών του ΠΕΡΠΑ, παρά τις αδυναμίες του τις σημερινές, πάλι διαφωνώ με την άποψη του ότι είναι χειρότερο απ' ό,τι παλιότερα. Χωρίς να θέλω να εκφράσω οποιαδήποτε πολιτική υστεροβουλία, έχει αδυναμίες το δίκτυο του ΠΕΡΠΑ, αλλά έχει, κατά τη γνώμη μου, σημαντικά εκσυγχρονιστεί και χρειάζεται κι άλλο.

γ) Νομίζω ότι τα όρια των ρύπων, στα οποία λαμβάνονται τα έκτακτα μέτρα, θα πρέπει να μειωθούν δραστικά, ιδιαίτερα δε όταν συνυπάρχουν αντίξες μετεωρολογικές συνθήκες. Είναι σημείο, το οποίο θα έπρεπε ίσως να τονίσουμε παραπάνω πιο πολύ.

δ) Εκκρεμεί, εκτός από τις προτάσεις της Ιατρικής Εταιρείας, του Ιατρικού Συλλόγου Αθηνών, πρόταση της Ελληνικής Πνευμονολογικής Εταιρείας προς τους υπεύθυνους του κράτους και των υπηρεσιών, για συγκρότηση Εθνικής Επιτροπής Ατμοσφαιρικής ρύπανσης, κατά τα πρότυπα της επιτροπής κατά του AIDS, του Τσερνομπίλ και διαφόρων άλλων, η οποία και θα αναλάβει να τεκμηριώσει επιτέλους τις επιπτώσεις στην υγεία.

Πρόεδρος (Α. Κοτζαμπασάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Τζανάκη και παρακαλώ τον κ. Πλανάκη Οδυσσέα, Πολιτικό Μηχανικό-Υγειονολόγο για μια παρέμβαση σχετικά με το περιβάλλον γενικά.

Παρέμβαση: (Οδυσσέας Πλανάκης, Π-Μ, υγειονολόγος)

Σεβαστό Προεδρείο, αγαπητοί ακροατές, δεν θα ήμουν δίκαιος, αν έλεγα ότι η Κυβέρνηση, η Πολιτεία, δεν παίρνει τα μέτρα για τη ρύπανση. Το ίδιο, δεν θα ήμουν δίκαιος αν δεν εκτιμούσα τη δουλειά του ΠΕΡΠΑ. Έτσι δι-

νει μια σειρά στοιχεία, που τα εκμεταλλεύεται η Πολιτεία και όλοι οι επιστήμονες, που είναι πολύ συγκεκριμένα. Αλλά τα μέτρα που παίρνει η Πολιτεία σήμερα είναι μηδαμινά μπροστά στην αλματώδη εξέλιξη της κοινωνίας.

Συγκεκριμένα: Από χρόνο σε χρόνο έχουμε απο: 50-65.000 αύξηση αυτοκινήτων στην Αθήνα. Τα πρόχειρα μέτρα, ως πούμε το ύψος οικοδομής, εξαρτώμενα απ' το συντελεστή δόμησης. Βλέπουμε τα σπίτια μέσα στην Αθήνα να φυτρώνουν σαν μανιτάρια, το ένα ψηλότερο απ' το άλλο.

Αυτά τα σημεία μονάχα μπορούν να μας πείσουν, ότι τα μέτρα που παίρνει η Πολιτεία δεν επαρκούν. Κι' ένα άλλο βασικότερο είναι, ότι σήμερα μερικά προβλήματα σοβαρά τα βλέπει πολύ πρόχειρα και με εύκολες λύσεις.

Εύκολη λύση βρήκαμε μες στην Αθήνα και αυτό είναι το αίτιο των θυμάτων. Η πρόχειρη λύση είναι που καταντήσαμε να κλείνουμε τα ρέματα. Όλοι είπαμε ότι ξέρουμε: Είναι η μεγάλη θερμοκρασία που υπήρχε. Πρώτη φορά είχε η Ελλάδα τάση θερμοκρασία.

Είναι γεγονός ότι η εύκολη λύση να κλείνουμε τα ρέματα, να αφήσουμε την Αθήνα χωρίς πράσινο, χωρίς οξυγόνο, που είναι αποδειγμένα από διάφορες μελέτες, είχε αυτά τα αποτελέσματα. Και το βασικότερο και τα πιο λυπηρό είναι το έργο που γίνεται τώρα με το κλείσιμο του Κηφισού. Αυτό είναι μια χαριστική βολή για την Αθήνα. Δεν θέλω να πω λεπτομέρειες, αλλά μόνοι μας μπορούμε να φαντασθούμε τι θα μας στοιχίσει το κλείσιμο του Κηφισού. Γιατί ο Κηφισός είναι ένα κανάλι από όπου γίνεται ο αερισμός της πόλης. Είναι ένα σημείο μηδαμινό, ένα μικρό σημείο, που είναι ανάμεσα στη μια θερμοκρασία και στην άλλη, που κατεβαίνει η θερμοκρασία. Τα οφέλη από τον Κηφισό είναι πάρα πολλά και το κλείσιμο είναι πολύ καταστρεπτικό. Αυτό είναι το ένα μέρος. Το άλλο μέρος είναι το ζήτημα της ρύπανσης.

Μίλησα πολλές φορές για τη ρύπανση. Μίλησα πολλές φορές για τα αποτελέσματα και ποια πρέπει να εξαλειψουμε.

Τόσα άτομα εδώ πέρα και δεν βλέπουν τους αρμόδιους να είναι πουθενά να τα ακούσουν, γιατί εμείς τα λέμε, εμείς τα ακούμε. Θα πρέπει να ήταν εδώ πέρα και να μας πουν, να ήταν οι βιομήχανοι, εδώ πέρα να τα ακούσουν. Τα είπαμε πολλές φορές, τι τα λέμε και τα ξαναλέμε; Αυτό είναι το κύριο θέμα εδώ πέρα. Αφού τα λέμε εμείς και εμείς τα ακούμε, τι γίνεται; Γι' αυτό λέω, όπως είπαν και οι προηγούμενοι ομιλητές, ότι πρέπει να υπάρχει ένα συντονιστικό όργανο, να παίρνει τις προτάσεις του καθενός, γιατί δεν υπάρχει ούτε κουτή πρόταση, ούτε κουτή ερώτηση. Έχουν μάθει να υπάρχουν κουτές απαντήσεις, σύμφωνα με την κινέζικη μυθολογία. Γι' αυτό θέλουμε να μιλούσαν περισσότερο.

Κλείνω εδώ πέρα για να μη βάλω ζήτημα και συγκεκριμένα έχω δώσει γραπτά. Και νομίζω, ότι η πολιτεία δεν έχει υποχρέωση να απαντάει σε άρθρα διαφόρων που δημοσιεύονται, αλλά έχει υποχρέωση η πολιτεία να απαντάει όταν στέλνονται έγγραφα επίσημα. Ευχαριστώ.

Πρόεδρος (Α. Κοτζαμπασάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Πλανάκη. Ο κ. Χρυσοστομίδης, δικηγόρος από το Νομικό Τμήμα του ΠΕΡΠΑ, θα κάνει μία παρέμβαση σχετικά με τον Ν. 1650/86.

Παρέμβαση: (Τάσος Χρυσόστομιδης, δικηγόρος από το Νομ. Τμήμα του ΠΕΡΠΑ).

Θα ήθελα, σε σχέση με τα θέματα των δύο εισηγήσεων, της μιας που παρουσίασε ο Εκπρόσωπος του Συλλόγου Χημικών Μηχανικών και της δεύτερης που παρουσίασαν οι τρεις πάλι Χημικοί Μηχανικοί, να πω ορισμένα πράγματα σε σχέση με την πορεία του Ν. 1650/86, γιατί — φυσικά καλοπροαίρετα — ό,τι ειπώθηκε, διατυπώθηκε απόλυτα και δεν είναι ακριβές.

Όλοι εμείς και εμείς που εργαζόμαστε στο ΠΕΡΠΑ, ειλικρινά θα ευχόμασταν ο Ν. 1650 να περπατήσει πιο γρήγορα.

Αυτό δεν σημαίνει όμως, ότι δεν έχει γίνει τίποτα, όπως ειπώθηκε. Θα ήθελα απλώς να δώσω μια πληροφόρηση σύντομη, αλλά συγκεκριμένη. Θα αναφέρω συγκεκριμένα κάποιες διατάξεις που έχουν βγει, θα αναφέρω ΦΕΚ. Έχουμε μια απόφαση εδώ πέρα, κατ' αρχήν δυο αποφάσεις με βάση το άρθρο 21 του Ν.1650: η μία είναι για την προστασία της θαλάσσιας χελώνας καρέτα - καρέτα στη Ζάκυνθο, η άλλη είναι για τη φώκια στις Σποράδες. Αυτές βγήκαν το Μάρτιο του '88 και το Μάιο του '88.

Έχουμε μια παλιότερη υπουργική απόφαση με βάση το άρθρο 8, που αφορά μέτρα προστασίας της ατμόσφαιρας. Είναι βέβαια τομεσκή-σημειακή, δηλαδή με βάση το άρθρο 8 που αφορά την προστασία της ατμόσφαιρας, μπορεί να βγουν πολλές αποφάσεις για διάφορους βιομηχανικούς κλάδους. Αυτή εδώ αφορά την προστασία της ατμόσφαιρας από εκπομπές που προέρχονται από αρτοποιεία, από κλιβάνους αρτοποιείων. Είναι αποκλειστικά για το Ν.1650 όσο μνημονεύω.

Πριν μια εβδομάδα υπαγράφηκε από τον Υπουργό Κουλουμπή — και θα έχει πάει τώρα και στο συναρμόδιο, τον Υπουργό Βιομηχανίας — μια Απόφαση που έχει τίτλο: «Εφαρμογή μέτρων αντιρρύπανσης στους λιγνιτικούς σταθμούς της Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού, στους Νομούς Κοζάνης και Φλώρινας, και άλλες συναφείς διατάξεις». Δηλαδή, αυτή σε μερικές μέρες, μια εβδομάδα, 10-15 μέρες, θα έχει δημοσιευτεί.

Μια άλλη Απόφαση, βασική του Ν. 1650, με βάση το άρθρο 30 του Ν.1650, που έχει τίτλο: «Τρόπος, όργανα και διαδικασία επιβολής και είσπραξης των διοικητικών προστίμων του άρθρου 30 του Ν.1650». Την υπογράφουν 7 συναρμόδιοι Υπουργοί. Την περασμένη εβδομάδα πληροφορήθηκα ότι την είχαν υπογράψει 4, κυκλοφορούσε και στους υπόλοιπους και σε λίγες μέρες, 10-15 μέρες, θα δημοσιευτεί.

Βρίσκεται σε πολύ προχωρημένο στάδιο επεξεργασίας μια άλλη Απόφαση, με βάση το άρθρο 8 πάλι του Ν.1650, που αφορά την προστασία της ατμόσφαιρας, όρους λειτουργίας και επιτρεπόμενα όρια ποιότητας αερίων αποβλήτων από τις μηχανές καύσης των πλοίων κατά την παραμονή τους στα ελληνικά λιμάνια και κατά τους χειρισμούς κατάπλου και απόπλου αυτών.

Επίσης μια άλλη βασική Κοινή Υπουργική Απόφαση, που θα εκδοθεί με βάση το άρθρο 4, έγκριση περιβαλλοντικών όρων, είναι σ' ένα καλό δρόμο και σε λίγο καιρό θα εμφανιστεί και αυτή. Η διαδικασία, απαιτούμενα δικαιολογητικά, προθεσμίες υποβολής τους και λοιπές συναφείς λεπτομέρειες και την κατά το άρθρο 4 του Ν.1650

πρόεγκριση χωροθέτησης και την έγκριση περιβαλλοντικών όρων κλπ. κλπ.

Υπάρχουν 2 Αποφάσεις, που επίσης προωθούνται για υπογραφή, με βάση του Ν.1650. Είναι 2 Αποφάσεις για 2 ξεχωριστούς τομείς της βιομηχανίας-βιοτεχνίας. Η μια αφορά τα Επιμεταλλωτήρια στην περιοχή των Αθηνών και η άλλη τα βαφεία-φινιριστήρια.

Επίσης, μια άλλη Απόφαση με βάση το άρθρο 21 του Ν.1650, που προβλέπει διαδικασία ανάθεσης και έγκρισης των ειδικών περιβαλλοντικών μελετών του άρθρου 21. Το κεφάλαιο εκείνο, βρίσκεται στα τελευταία στάδια της προώθησής της.

Μια Απόφαση που αφορά την κεντρική θέρμανση, με την οποία σήμερα δουλεύουμε, είχε βγει λίγο πριν το Ν.1650. Επί της ουσίας ικανοποιεί τις προβλέψεις και απαιτήσεις του Ν.1650, αλλά προηγήθηκε, επειδή υπήρχε μια κάποια καθυστέρηση του Ν.1650. Εν τω μεταξύ υπήρχε ανάγκη να αντιμετωπιστούν άμεσα τα προβλήματα της κεντρικής θέρμανσης και βγήκε. Αυτή εδώ η Απόφαση χρειάζεται μια απλή μετατροπή για να υπαχθεί απλώς στο σύστημα κυρώσεων του Ν.1650.

Απ' ό,τι έχω πληροφορηθεί, η ομάδα τεχνικών στην οποία έχει ανατεθεί το θέμα της κατάταξης των Δημόσιων Έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες, σε λίγες μέρες παραδίδει την τεχνική της εισήγηση και θα έρθει στο νομικό τμήμα για τη νομική της μορφοποίηση.

Υπάρχει μια προεργασία στα άρθρα 9, αν θυμάμαι καλά, για τα νερά και το δίκτυο, άρθρο 9 παρ. 4, για το σχεδιασμό και εγκατάσταση Εθνικού δικτύου σταθμών μέτρησης παραμέτρων ποιότητας των νερών της χώρας.

Στο θέμα των νερών υπάρχουν μερικές αποφάσεις προσαρμοστικές του κοινοτικού δικαίου στο ελληνικό, που είχαν προεκδοθεί λίγο πριν το Ν.1650 και αυτό, γιατί υπήρχαν προθεσμίες επιτακτικές συμμόρφωσης προς το κοινοτικό δίκαιο και βγήκαν λίγο πριν το Ν.1650. Επί της ουσίας όμως ικανοποιούν προβλέψεις και εξουσιοδοτήσεις του Ν.1650: Θα σας αναφέρω λίγο πιο κάτω συγκεκριμένα.

Αυτά που σας είπα είναι αποκλειστικά με το Ν.1650. Μια σειρά Αποφάσεις, κοινές Υπουργικές Αποφάσεις, που ενσωματώνουν το κοινοτικό δίκαιο στο ελληνικό. Έχουν εκδοθεί με στήριξη ταυτόχρονη, τόσο στις αντίστοιχες Οδηγίες της ΕΟΚ, όσο και στις ανάλογες, αντίστοιχες προβλέψεις του Ν. 1650. Είναι μια πρόσφατη Απόφαση, τίτλο έχει: «Επιτήρηση και έλεγχος των διασυνοριακών μεταφορών επικινδύνων αποβλήτων». Υπάρχει μια αντίστοιχη Οδηγία της ΕΟΚ και στο προοίμιο γίνεται επίκληση και του άρθρου 15 παρ.2, 28, 29 και 30 του Ν. 1650.

Υπάρχουν 2 Υπουργικές Αποφάσεις άλλες, είναι οι εξής: «Μέτρα και περιορισμοί για την προστασία του υδάτινου περιβάλλοντος και ειδικότερα ο καθορισμός οριακών τιμών των επικινδύνων ουσιών στα υγρά απόβλητα» η μία. Η άλλη είναι: «Ο καθορισμός μέτρων και περιορισμών για την αντιμετώπιση κινδύνων από ατυχήματα μεγάλης έκτασης, (ΣΟΒΕΖΟ), που περικλείουν ορισμένες βιομηχανικές δραστηριότητες». Το ίδιο κι αυτές, είναι 2 Αποφάσεις, που στηρίζονται ταυτόχρονα και στις Οδηγίες της ΕΟΚ και στις ανάλογες προβλέψεις του Ν. 1650.

Δύο άλλες, ίδιες Αποφάσεις, παρόμοιες, «Μέτρα και πε-

ριορισμοί για την προστασία των υπόγειων νερών από απορρίψεις ορισμένων επικινδύνων ουσιών». Η άλλη: «Μέτρα περιορισμού κυκλοφορίας οχημάτων».

Μια άλλη: «Οριακές τιμές ποιότητας της ατμόσφαιρας σε διοξείδιο του αζώτου». Η τροποποίηση των υπ' αριθμ. 98 και 99 Πράξεων του Υπουργικού Συμβουλίου.

Άλλες δύο: «Οριακή τιμή ποιότητας της ατμόσφαιρας σε μόλυβδο» και η άλλη: «Οριακές τιμές ποιότητας της ατμόσφαιρας σε διοξείδιο του θείου και αιωρούμενα σωματίδια». Ακριβώς στο ίδιο μοτίβο οι αντίστοιχες Οδηγίες της ΕΟΚ και ο Ν. 1650, μνημονεύονται και τα δύο.

Και τέλος μια άλλη: «Προστασία του υδάτινου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προκαλείται από ορισμένες επικίνδυνες ουσίες, που εκχέονται σ' αυτό και, ειδικότερα, καθορισμός οριακών τιμών ποιότητας του νεραού σε κάδμιο, υδράργυρο και εξαχλωροκυκλοεξάνιο».

Είναι αυτά που είχα να σας πω συγκεκριμένα. Γενικότερα γίνεται μια δουλειά-προεργασία στο ΠΕΡΠΑ. Δεν είναι πάντα εύκολα, υπάρχουν και ζητήματα απ' ό,τι πληροφορούμαι — εγώ είμαι νομικός — ζητήματα επιλογών, ζητήματα, όπου τα μέλη των ομάδων βρίσκουν κάποιες δυσκολίες, πρέπει να επιλέξουν, πρέπει να συζητήσουν, να ανταλλάξουν γνώμες κλπ. Πάντως μια προεργασία γίνεται. Και συνεχώς εμφανίζονται κάποια πράγματα. Αυτές είναι οι εξελίξεις οι τελευταίες.

Πρόεδρος (Α. Κοτζαμπασάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Χρυσοστομίδα. Τελείωσαν οι παρεμβάσεις και τώρα θα απαντηθούν οι ερωτήσεις που έχουν γίνει. Ξεκινάμε από τον κ. Στεργίου.

Ερώτηση (κ. Παναγιώτης Κόλλιας, πολιτικός-υγειονομολόγος μηχανικός)

« Όπως είδαμε από τις προτάσεις, αναμένεται μεγιστοποίηση του ρόλου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, συμμετοχή της στον έλεγχο και άλλες λειτουργίες για την αντιμετώπιση περιβαλλοντικών προβλημάτων. Ερωτάται εάν, εκτός από ορισμένους μεγάλους Δήμους, που έχουν υπηρεσίες ή γραφεία περιβάλλοντος, αντιμετωπίζονται ή δημιουργία γραφείων περιβάλλοντος και σε άλλους Δήμους και, ειδικότερα, για τους Δήμους του Λεκανοπεδίου Αθηνών».

Απάντηση: (κ. Βασ. Στεργίου, ειδικός σύμβουλος Υπουργείου Εσωτερικών).

Δεν μπορώ να σας δώσω μια συγκεκριμένη απάντηση στο τι προβλέπεται για συγκεκριμένους Δήμους και ορισμένα τέτοια στοιχεία, αλλά, γενικά, μπορώ να πω, ότι προβλέπεται μια ισχυροποίηση των υπηρεσιών των Δήμων και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, για να μπορέσουν να παίξουν το ρόλο που θέλουν να επωμιστούν. Πιστεύω, ότι με την οικονομική αυτοτέλεια που θα θεσπιστεί και με τους οικονομικούς τους πόρους, θα μπορούν οι Δήμοι, ανάλογα με τις προτεραιότητες που θα έχουν, να προλάβουν το αναγκαίο προσωπικό, για να δημιουργήσουν τα γραφεία αυτά.

Εξαρτάται βεβαίως, εάν μπορούν οι Δήμοι να φτάσουν σε ένα τέτοιο σημείο, να έχει ο καθένας ένα ειδικό γραφείο ή μια υπηρεσία περιβάλλοντος με ειδικούς.

Πιθανόστα να πρέπει ένα σύνολο, σε προσωπικό επίπεδο θα το έλεγα — δεν ξέρω εάν μπορεί ο κάθε ένας Δή-

μος και η Κοινότητα του Λεκανοπεδίου να έχει αυτή την πολυτέλεια — ίσως όμως θα μπορεί σε ένα επίπεδο Δευτεροβάθμιας, του δεύτερου βαθμού, Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή μέσα στη Νομαρχία ή ένας Σύνδεσμος Δήμων και Κοινοτήτων, να μπορεί να διατηρεί ένα προσωπικό εξειδικευμένο, το οποίο να επιλαμβάνεται των προβλημάτων 3,4,5 ή 10 Δήμων της περιοχής.

Πρόεδρος (Α. Κοτζαμπασάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Στεργίου. Σειρά έχει ο κ. Σινάνης.

Χ. Σινάνης: Υπάρχει μια ερώτηση από το συναδέλφο το Γιάννη τον Παντέκη, Αντιπρόεδρο της Διοικούσας. Πριν την πω, θέλω να πω δυο πράγματα: Ο φίλτατος κ. Λάλος μίλησε για την αύρα, ότι κατά την άποψή του δεν θα ωφελήσει, δεν ωφελεί. Δεν είναι δική μου άποψη, είναι του κ. Κατσούλη, του Καθηγητή του Πανεπιστημίου των Ιωαννίνων. Την έχει δημοσιεύσει στο περιοδικό του Συλλόγου Μηχανολόγων-Ηλεκτρολόγων το Φλεβάρη του '88. Ευχαριστώ να σας το στείλω. Δεν είμαι ειδικός εγώ.

Για τον κύριο από την Πνευμονολογική Εταιρεία: Το πρόβλημα δεν είναι αν ο αμιάντος, αν οι ίνες του αμιάντου, από τα τακάκια ή από τα φερμουίτ, είναι η μεγαλύτερη έκλυση αμιαντόσκονης. Σίγουρα, σε περιπτώσεις τέτοιες, όπως λέτε, εάν βρισκόμαστε κοντά σε μία κοπή αμιαντοτσιμεντοσωλήνων ή οτιδήποτε άλλο, είναι μεγαλύτερη η εκπομπή. Όμως, επειδή στα λεωφορεία, κυρίως της ΕΑΣ, χρησιμοποιούνται κατ' αρχήν μεγάλοι τάκοι και με μεγάλη επιφάνεια από αμιάντο και τα φερμουίτ είναι επίσης μεγάλου μεγέθους, στις περιπτώσεις εκείνες των δρόμων, όπως π.χ. είναι η οδός Ακαδημίας, όπου ξεκινάμε πάμε και ερχόμαστε με πάρα πολύ μικρές ταχύτητες και πατάμε συνεχώς και αλλάζουμε συνεχώς ταχύτητες, έχουμε την υποψία — και δεν την έχουμε μόνο εμείς, αλλά και οι συνάδελφοι που δουλεύουν στην ΕΑΣ — ότι η έκλυση που παρουσιάζεται, είναι μια έκλυση που δεν είναι καλή.

Για τα μεν τακάκια, η αντικατάσταση με τακάκια που δεν έχουν αμιάντο στοιχίζει 5 φορές περισσότερα και, άρα, για το Δημόσιο είναι ιδιαίτερα δύσκολο. Για δε το ζήτημα της συνεχούς αλλαγής ταχύτητας, νομίζουμε ότι τα ατόμετρα κιβώτια ταχυτήτων θα βοηθούσαν πάρα πολύ στα λεωφορεία.

Φοβάμαι όμως, ότι ακριβώς είναι ένα πρόβλημα, που, ενώ ο αμιάντος ξέρουμε από αρκετό καιρό τώρα ότι είναι καρκινογόνος, η έκλυση αυτή ήταν μια από τις εκλύσεις, οι οποίες εν γένει δεν πολυκυκλοφορεί ότι είναι επικίνδυνη και κάποτε πρέπει να το πούμε και αυτό.

Ερώτηση (Γ. Παντέκης, ΜΜΜ, Β' αντιπρόεδρος Δ.Ε. / ΤΕΕ)

«Στην πρωινή του ομιλία ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ δήλωσε, ότι η Αθήνα δεν υποφέρει σήμερα από μόλυνση μολύβδου. Θεωρώντας αυτή τη δήλωση έγκυρη, πιστεύετε ότι υπάρχει πράγματι θέμα αντικατάστασης των συμβατικών κινητήρων με άλλους αμόλυβδης Βενζίνης, όταν:

1) Μια τέτοια αντικατάσταση ενδέχεται να κοστίζει πολλά εκατομμύρια σε συνάλλαγμα στην Εθνική Οικονομία και

2) Η (από άλλους ρύπους) επιβάρυνση του περιβάλλοντος της Αθήνας απαιτεί διαρκώς μεγαλύτερα κονδύλια,

που η Πολιτεία, κατά σημερινή επίσημη δήλωση του κ. Γείτονα, δυσκολεύεται να συγκεντρώσει:»

Απάντηση: (κ. Χρ. Σινάνης, Πρόεδρος του Συλλόγου Μηχ/γων-Ηλ/γων Μηχανικών).

Έχω την εντύπωση, ότι υπάρχει και μια σχετική, ας πούμε, παρανόηση στο θέμα αυτό, όπως το έβαλε ο συνάδελφος. Κατ' αρχήν ο μόλυβδος, γιατί χρησιμοποιείται: Αυξάνει τα οκτάνια στη βενζίνη, αυτό είναι το βασικό θέμα. Από την άλλη μεριά, αυξάνουμε τα οκτάνια, αλλά συμβαίνει και κάτι άλλο: όταν υπάρχει, καταστρέφει τις δυνατότητες καταλυτών, καταλυτικών μετατροπών, που μπορεί να μειώσουν κάποιους ρύπους, και αυτό είναι ένα πρόβλημα. Γι' αυτό δεν θα τον θέλαμε στη βενζίνη, για να μπορούμε να προσθέσουμε καταλυτικούς μετατροπείς τέτοιους, που να μην τους καταστρέφει ο μόλυβδος.

Οι δύο βασικοί ρύποι, που συνεισφέρουν πολύ και στο φωτοχημικό, είναι τα οξειδία του αζώτου και οι υδρογονάνθρακες οι άκαυστοι. Αυτούς τους δυό, μαζί με το μονοξείδιο, υπάρχουν μετατροπείς καταλυτικοί οι οποίοι τους περιορίζουν. Στα μεν μεγάλα αυτοκίνητα, αυτούς τους καταλύτες έχουν αρχίσει να τους βάζουν, παρ' όλο ότι έχουν πολύ μεγάλο κόστος και απαιτούν και πολύ καύσιμο. Σε μικρά αυτοκίνητα τελευταία αναπτύσσεται μια τεχνολογία, δεν είμαι και ειδικός του αυτοκινήτου, για τους λεγόμενους κινητήρες της λεπτής καύσης όπως λέγεται, όπου γίνεται μια πολύ μεγάλη συμπίεση. Η συμπίεση αυτή δημιουργεί λιγότερα καυσαέρια και απαιτεί όχι μεγάλες ποσότητες καυσίμου.

Εν πάση περιπτώσει, αυτή είναι η δουλειά που κάνει ο αμιάντος και ο μόλυβδος και έτσι αντιμετωπίζεται. Τώρα παράλληλα ο μόλυβδος, όταν βγει έξω δια μέσου των καυσαερίων, είναι και επικίνδυνος για την υγεία. Γι' αυτό έχουν τεθεί και τα διάφορα όρια, που απ' τα 0,4 gr/lit κατεβήκαμε στα 0,15 gr/lit. Παλιότερα ήταν 0,6 ή 0,8 γραμμάρια ανά λίτρο. Μιλώ για την προηγούμενη δεκαετία.

Η άλλη δυνατότητα αύξησης των οκτανίων είναι, αν βάλουμε κάποιους αιθέρες, κάποιες αλκοόλες, οι οποίες όμως δεν μπορεί να φθάσουν τα οκτάνια στο βαθμό του 97-98 που ζητάει η ΕΟΚ για τη SUPER. Επομένως, το ότι δεν έχουμε επίπεδο μολύβδου επικίνδυνο στην Αθήνα, δεν είναι θέμα που σώνει και καλά μπορεί να έρθει σε αντιπαράθεση με το αν θα μειώσουμε την ύπαρξη του μολύβδου μέσα στη βενζίνη, για να έχουμε δυνατότητα μεγαλύτερων καταλυτών, άρα μικρότερης ρύπανσης, και για να αντικαταστήσουμε τις δυνατότητες των οκτανίων, με άλλο τρόπο.

Ήδη η ΕΟΚ τα 97-98 τα έχει καταργήσει. Έχει φτάσει, νομίζω, σ' ένα όριο 95 οκτάνια, επομένως δεν μπορεί να προκύψει από την ερώτηση, ότι η αντικατάσταση της βενζίνης με αμόλυβδη είναι κάτι που δεν χρειάζεται, επειδή δεν έχουμε ιδιαίτερη ρύπανση από το μόλυβδο.

Το αν τώρα αυτή η αντικατάσταση είναι εκείνη που πρέπει να πάει σε προτεραιότητα, σε σχέση με άλλες δυνατότητες να δώσουμε πόρους για τη ρύπανση, είναι κάτι το οποίο φυσικά εγώ δεν μπορώ να το πω. Είναι θέμα ουσιαστικής οικονομικής ανάλυσης, ανάμεσα στο τι κάνουμε τα μικρά αυτοκίνητα, εάν προωθούμε κινητήρες μικρής καύσης, εάν αντικαθίστούμε το καύσιμο, πόσο θα στοιχίσει η αντικατάσταση του καυσίμου, τι πολιτική έχουμε όσον αφορά τα λεωφορεία, τι πολιτική έχουμε ό-

σον αφορά τα αυτοκίνητα κτλ.

Πάντως είναι ένα ζήτημα, δηλαδή φαίνεται αυτή τη στιγμή, ότι η αμόλυβδη βενζίνη είναι μία από τις αναγκαιότητες, τις οποίες πρέπει να αντιμετωπίσουμε σύντομα. Δεν έχουμε φτάσει σε καλή ποιότητα και ας λέγεται ότι λέγεται, τουλάχιστον οι πληροφορίες μας αυτές είναι.

Θα το αντιμετωπίσουμε σύντομα, και δεν είναι 100% σίγουρο, ότι μπορεί να μην το αντιμετωπίσουμε, γιατί τα χρήματα αυτά θα τα δώσουμε κάπου αλλού. Πάντως, η επιτυχία του να βγάλουμε αμόλυβδη βενζίνη, πραγματικά έχει ένα πάρα πολύ μεγάλο κόστος. Η αύξηση αυτής της αφαίρεσης στοιχίζει πάρα - πάρα πολύ.

Η μείωση από 0,6 σε 0,4 ήταν πολύ μικρότερη σχεδόν, απ' ό,τι συζητείται, γιατί αυτά είναι και μυστικά των Διυλιστηρίων κλπ. Ήταν της τάξης του 20% της δαπάνης που απαιτείται για τη μετατροπή από 0,4 σε 0,15 γραμ./λίτρο. Ευχαριστώ.

Πρόεδρος (Α. Κοτζαμπασάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Σινάνη. Ο κ. Γιαννάκης έχει το λόγο.

Χρ. Γιαννάκης: Ευχαριστώ για την παρέμβαση του συνάδελφου του κυρίου Τζανάκη και αρχίζω με το τελευταίο που ανέφερε, σχετικά με τη μείωση των τιμών των ρύπων. Ακριβώς αυτό είναι που ζητάμε κι εμείς.

Μόνο ότι, προηγουμένως, θα θέλαμε να υπάρχει ένα ελληνικό προφίλ, μια συσχέτιση μεταξύ των τιμών των ρύπων και της νοσηρότητας.

Σχετικά με τους σταθμούς του ΠΕΡΠΑ, προσωπικά δεν θα είχα να πω κανένα κακό λόγο. Έχω και ο ίδιος προσωπικά παρατηρήσει το πώς δουλεύουν, άλλο τώρα το ότι κατά την εκτίμηση του Ιατρικού Συλλόγου οι σταθμοί είναι ανεπαρκείς, σε αριθμό, όχι σε δουλειά.

Ως προς τη σχέση καύσιμου και ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ήδη, μια παρατήρηση που έκανε ο κ. Τζανάκης σχετικά με το ότι εκκρεμεί η επίπτωση των θανάτων Αθήνας και επαρχίας, αποτελεί και την απάντηση. Είναι γνωστό, ότι το σύνολο σχεδόν των θανάτων που παρατηρήθηκαν ήταν στην πρωτεύουσα και ότι ελάχιστα μόνο θάνατοι αναφέρθηκαν σε άλλες περιοχές εκτός πρωτεύουσας.

Είναι το ίδιο ακριβώς που παρατηρήθηκε και στο Λονδίνο, και ακόμη περισσότερο, ξέρουμε ότι σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, δεν είναι μόνο οι μεγάλοι που πάσχουν, αλλά είναι και τα παιδιά. Είναι τα παιδιά εκείνα, τα οποία μάλιστα δεν επιβαρύνονται και με το κάπνισμα. Και ότι ακόμη και στις μικρές ηλικίες, 10-12 ετών, σύμφωνα με στατιστικές επίσημες που έχουν γίνει στην Αγγλία, υποφέρουν περισσότερο από τις διάφορες παρενέργειες των ρύπων που υπάρχουν στον ατμοσφαιρικό αέρα, υποφέρουν περισσότερο στα μεγάλα αστικά κέντρα, παρά στην περιφέρεια.

Σχετικά βέβαια με το τι έδρασε, καύσιμου ή ατμοσφαιρική ρύπανση, στην αύξηση αυτών των μεγάλων θανάτων, που έγινε εκείνη την εποχή, θα ήθελα να συστήσω να περιμένουμε, γιατί ανάλογα επιδημιολογικά αποτελέσματα σε όλο τον κόσμο βγαίνουν μετά από αρκετό χρονικό διάστημα.

Οι έρευνες πρέπει να ολοκληρωθούν. Διερωτώμαι όμως πραγματικά, έχουν αρχίσει να γίνονται έρευνες ως προς τον τομέα αυτό; Και είναι οι έρευνες όπως θα έπρεπε να

έχουν γίνει; Εάν είναι έτσι, τότε θα περιμένω με πάρα πολύ μεγάλο ενδιαφέρον να δούμε, που θα πέσει το κύριο βάρος, στην ατμοσφαιρική ρύπανση ή στον καύσωνα; Αυτό που θέλω όμως να πω είναι, ότι έχουμε την τύχη ή ατυχία να έχουμε τις ίδιες κλιματολογικές συνθήκες και την ίδια ρύπανση με μια άλλη πόλη, με το Λος Άτζελες. Εκεί έχει παρατηρηθεί το εξής φαινόμενο και επειδή βλέπω ότι σας ενδιαφέρει πάρα πολύ το θέμα, έχω γραφικές παραστάσεις να σας δώσω, που βέβαια χρονολογούνται από λίγο παλιότερα, 1958, και οι οποίες δεν ξέρω γιατί ήρθαν εδώ με ένα φυλλάδιο του NATO στα χέρια μας, σαν Ιατρικός Σύλλογος, όχι από το NATO, από άλλους παράγοντες. Και έφτασαν εδώ εγκαίρως σαν μια προειδοποίηση του τι θα μπορούσε να συμβεί. Οι πίνακες αυτοί δείχνουν, ότι εάν ανεβεί λιγάκι η θερμοκρασία, δηλαδή δεν υπάρχει ανάγκη να υπάρχει θερμοπληξία, τότε διπλασιάζονται, τριπλασιάζονται τα βλαπτικά αποτελέσματα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Μάλιστα, με τη μέση θερμοκρασία 40 βαθμών, φτάνει η επίδραση να γίνεται 600 φορές μεγαλύτερη. Ευχαριστώ.

Ερώτηση (κ. Παναγιώτης Κόλλιας, πολιτικός-υγειονομολόγος Μηχανικός)

«Δεν αναφέρθηκε πώς εντάσσεται ο ρόλος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην αναζητούμενη πολιτική για το περιβάλλον».

Απάντηση: (κ. Ε. Παπακωνσταντίνου, Χ.Μ. εκπρόσωπος της ΑΣΜΕ).

Έπρεπε να γίνει κάποια οικονομία χρόνου και μας απασχόλησε πολύ. Αυτό έγινε στο κεφάλαιο που λέγεται Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Σύντομα θα απαντήσω. Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρέπει να αναλάβουν καθοριστικό ρόλο στα θέματα του περιβάλλοντος.

1. Με συμμετοχή στη νομοθετική δραστηριότητα.
2. Με μεταφορά αρμοδιοτήτων και πόρων στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης για δραστηριότητες ελέγχου και για αρμοδιότητες για έκδοση κανονιστικών διατάξεων.
3. Μεταφορά αρμοδιοτήτων στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, για έγκριση περιβαλλοντικών όρων και αδειών εγκατάστασης. Το λέει επιγραμματικά.

Τελείωσα με την ερώτηση του συναδέλφου. Για την παρέμβαση του κυρίου Νομικού Συμβούλου από το ΠΕΡΠΑ κι εγώ ήθελα να τον ευχαριστήσω για την ενημέρωση που έγινε, όμως συμφωνούμε απόλυτα. Δηλαδή, κι εμείς αυτό λέμε, ότι ελάχιστα Προεδρικά Διατάγματα έχουν εκδοθεί. Τα όσα ανέφερε ότι έχουν εκδοθεί, προκαλούν δέος για το όσα πρόκειται να εκδοθούν. Και ευχόμαστε κι εμείς, να γίνουν το γρηγορότερο και όχι στα χρονοδιαγράμματα που προβλέψαμε. Και κάτι ακόμα: Στην ομιλία μου έκανα κι εγώ μια ερώτηση προς το ΠΕΡΠΑ, για το αν είναι αλήθεια ότι ο φετεινός προϋπολογισμός του ΠΕΡΠΑ υποτριπλασιάστηκε και από 120 εκατομμύρια έγινε 40. Θα ήθελα, εάν είναι δυνατό, να έχουμε μια απάντηση.

Ερώτηση (κ. Νέλλη Τσαλκάνη, δρ. χημικός, περιβαλλοντολόγος)

«Ποιες ήταν οι τιμές των φωτοχημικών ρύπων (όζον και διοξειδίο του αζώτου), που σημειώθηκαν κατά τη διάρκεια του επεισοδίου του Δεκεμβρίου του '87».

Απάντηση: (κ. Α. Λάλος, δρ. φυσικός - μετεωρολόγος). Θα ήθελα να πω δυο λόγια. Δεν έχω τιμές, οι λόγοι είναι πολλοί, θα σας πω τους δύο, έστω κι αν χρειαστεί να φάμε ένα λεπτό παραπάνω. Ο ένας είναι ότι, όταν έγινε το πρώτο επεισόδιο καπνού, από προσωπική μου γνώμη τουλάχιστον, επειδή υπήρχε νέφωση, νομίζω ότι δεν πρέπει να έπαιξε κανένα ιδιαίτερο ρόλο η φωτοχημική ρύπανση, ιδιαίτερο τουλάχιστον ρόλο εκείνη τη φορά.

Για τη δεύτερη νομίζω, ότι κάποιο ρόλο θα έπαιξε, δυστυχώς δεν έχω τις τιμές. Θα σας πω το λόγο που δεν έχω τις τιμές: Ο ένας λόγος ήταν, ότι είχα ξεκινήσει εντελώς έτσι πρόχειρα στην αρχή και τώρα, ας πούμε, αρχίζω και το μαζεύω αυτό το θέμα. Είχαμε κάνει ένα σεμινάριο, η Ένωση Φυσικών, επειδή αναφέρονταν εκείνες τις ημέρες αυτό που βγαίνουν και στις εφημερίδες — ήταν τα στοιχεία που ανέφερα — έριξα το βάρος εκεί, επειδή ήταν πράγμα που το ήξερε κι ο κόσμος. Δεν μπήκε η φάση που έλεγε για φωτοχημικές ρυπάνσεις κτλ. Κι ένας άλλος λόγος ήταν - αυτό σαν καυτοομπολιό υπηρεσιακό - επειδή θεωρήθηκα υπεύθυνος για την επιβολή των πρώτων μέτρων από το ΠΕΡΠΑ. Σας λέω ότι το ΠΕΡΠΑ κάθε μέρα παίρνει ένα τηλέφωνο στη Μετεωρολογική Υπηρεσία και μας ρωτάει τις συνθήκες. Εκείνη την ημέρα υπεύθυνος ήμουν εγώ να δώσω τις συνθήκες, εν πάση περιπτώσει, επειδή υπάρχουν και διάφορα προβλήματα που δεν έχει σημασία να τα αναφέρουμε, θεωρήθηκα υπεύθυνος, ενώ τελικά εγώ πιστεύω ότι είχα δικιο. Είχε μια αναστροφή την άλλη μέρα της τάξης των 3,7 βαθμών, είπαν ότι «κοιτάξτε, δεν έχει νέφος». Είχαν παρθεί τα μέτρα, άντε να βρεις άκρη δηλαδή, εάν είχε νέφος, επειδή είχαν παρθεί τα μέτρα ή επειδή υπήρχαν άλλα προβλήματα.

Εν πάση περιπτώσει, λοιπόν, πραγματικά δεν έχω κάποια στοιχεία. Πιστεύω ότι η εισήγησή μου δεν ήθελε κύρια να ρίξει το βάρος της επάνω σ' αυτά που ανέφερα, απλά ήταν ένα κέντρισμα για να μπει κάποια άλλη κουβέντα.

Πιστεύω ότι είναι θετικά όλα όσα λέγονται. Θετική είναι και η απάντηση που μου έδωσε ο κύριος Πρόεδρος των Μηχανολόγων. Εγώ πιστεύω ότι είναι θετικό και αυτό που είπα εγώ, άρα νομίζω ότι κλίνουμε πραγματικά στο να τα βάλουμε όλα κάτω κάποια στιγμή και να καταλήξουμε κάπου. Κανείς δεν θέλω αυτή τη στιγμή να πει, ότι είναι ο καλύτερος απ' όλους.

Θα ήθελα πάλι να σας πω κάτι άλλο. Σχετικά με αυτά που ακούστηκαν, γίνανε και παρεμβάσεις κτλ., δεν θέλω πραγματικά να παίξω το ρόλο ότι τα ξέρω όλα ή ότι είμαι ο ειδικός σε κανένα συγκεκριμένο θέμα. Απλά θα σας πω ένα προσωπικό γεγονός για μια εισήγηση που επρόκειτο να γίνει στο Λονδίνο από ένα νοσοκομείο — εάν θέλετε σας λέω και το όνομά του, από το Ιπποκράτειο — και παραμονή, πριν φύγει για το Λονδίνο έντρομος, ας πούμε, ο καθηγητής, μου ζήτησε στοιχεία από τη Μετεωρολογική Υπηρεσία για τις μέρες του καύσωνα, τα οποία του τα έδωσα κι εγώ τρέχοντας. Αμφιβάλλω εάν πρόλαβε να καταλάβει ή να γίνει κάποιος συσχετισμός, τελικά, τι μπορεί να έφταιγε. Αμφιβάλλω εάν πήρε στοιχεία να δει τους ρύπους κτλ., άρα πιστεύω πραγματικά ότι κάποτε, αντί να αρχίζουμε να τρέχουμε και να γίνεται αυτό που είπα πριν, ο καθένας για τον εαυτό του, να αρχίσουμε να τρέχουμε τελικά για όλους.

Ερώτηση (κ. Ν. Τζανάκης, ιατρός)

«Κατά τη γνώμη σας και σε σχέση με τη γεωγραφική κατανομή της ρύπανσης, σας ικανοποιεί το υπάρχον δίκτυο σταθμών του ΠΕΡΠΑ;»

Απάντηση: (κ. Α. Λάλος, δρ. φυσικός-μετεωρολόγος).

Δεν έχουμε πάρει χαμπάρι ορισμένα πράγματα, όπως και άλλοι φορείς δεν έχουν πάρει χαμπάρι τι κάνουμε εμείς. Δεν είμαι ο ειδικός να κρίνω κατά πόσο είναι επαρκές το δίκτυο του ΠΕΡΠΑ. Είναι αίγουρο ότι θα υπάρχουν προβλήματα και στις άλλες περιοχές. Λοιπόν, νομίζω ότι η απάντηση θα ήταν κάπως επικίνδυνη.

Ερώτηση (κ. Γεώργιος Βλάχος, δρ. μηχανολόγος μηχανικός)

«Έχει παρατηρηθεί κατά τα τελευταία χρόνια μείωση της έντασης των πνεόντων ανέμων στο Λεκανοπέδιο της Αττικής; Εάν ναι, πώς εξηγείται;»

Απάντηση: (κ. Α. Λάλος, δρ. φυσικός-μετεωρολόγος).

Αυτό είναι κάτι που, θα έλεγα, δεν έχει άμεση απάντηση με τη λογική, ότι για να μιλήσουμε για κάτι αωστό στη Μετεωρολογία, πρέπει να χρησιμοποιούμε στατιστικά στοιχεία. Όσο περισσότερα είναι τα στατιστικά στοιχεία, τόσο καλύτερα. Εάν πάρουμε, επί παραδείγματι, ένα χρόνο και το συγκρίνουμε με τα προηγούμενα, μπορούμε να βγάσουμε αποτελέσματα, τα οποία θα μας δημιουργήσουν τάσεις αυτοκτονίας.

Παράδειγμα, ο περαινός χειμώνας και ο περαινός καύσωνας.

Αυτά τα πράγματα, αν βγουν στατιστικά μέσα σε 30-40 χρόνια που υπάρχουν κάποια στατιστικά στοιχεία, αίγουρα εξομαλύνονται κάπως και ταυτόχρονα, θα ήθελα να πω, ότι αίγουρα, τα πεδία των ανέμων, τη στιγμή που έχει δημιουργήσει κτίρια, υπάρχουν περιοχές όπου ο άνεμος δεν έχει ιδιαίτερες προσβάσεις. Τότε μιλάμε για μικρομέγεθη, για τον άνεμο σε μικρή κλίμακα πλέον, οπότε είναι μια άλλη κουβέντα.

Η συνοπτική κατάσταση πάντως, χαντρικά, διατηρείται σταθερή και μιλάμε για τη συνοπτική: Οι άνεμοι που πνέουν σε όλη την Ελλάδα και όχι εάν φυσάει στο δρόμο τάδε της περιοχής τάδε, που έχουν σηκωθεί 20 πολυκατοικίες 30 ορόφων.

Ερώτηση (κ. Κων/νος Πάττας, καθηγητής ΑΠΘ)

«Συμφωνεί ο κύριος εισηγητής ότι η υγραεριοκίνηση στα ταξί απελευθερώνει υδρογονάνθρακες που τροφοδοτούν το νέφος;»

Απάντηση: (κ. Αλέξ. Οικονομόπουλος, δρ. Χ-Μ)

Παλύ αωστή η ερώτηση, όντως οι υδραγονάνθρακες που ελευθερώνονται από τη χρήση του υγραερίου έχουν μεγαλύτερη φωτοχημική δραστηριότητα σε σχέση με τους υδρογονάνθρακες που απελευθερώνονται από βενζινοκίνητα αυτοκίνητα.

Κάνοντας στο μοντέλο βελτιστοποίηση στην όλη στρατηγική, αυτό το σημείο το είχα κοιτάξει με ιδιαίτερη προσοχή. Είχα κάνει μία ανάλυση ευαισθησίας με φωτοχημικά μοντέλο και για παράδειγμα μπορώ να σας αναφέρω, ότι ένα κιλό π.χ. εκπομπής από εξάτμιση υδρογονανθράκων από αποθήκευση, είναι δυόμισι φορές λιγότερο δραστικό απ' ό,τι ένα κιλό από υδρογονάνθρακες από ντήζελ. Από κοινό αυτοκίνητο, η σχέση ένα προς ένα μισό, δηλαδή το βενζινοκίνητο σε σχέση με το ντήζελοκί-

νητο. Τώρα το ντήζελοκίνητο σε σχέση με το υγραέριο είναι πολύ κοντά. Υπάρχει μια πολύ μικρή διαφορά. Νομίζω ότι — αν θυμάμαι καλά, γιατί είναι προ διετίας — το ντήζελοκίνητο είναι ελαφρώς μεγαλύτερο.

Ερώτηση (κ. Κων/νος Πάττας, Καθηγητής ΑΠΘ)

«Επίσης, δεν μειώνει τα οξειδία του αζώτου, αφού δεν έχει αποδειχτεί ότι μπορεί να υπάρξει τριοδικό καταλύτης για την υγραεριοκίνηση;»

Απάντηση: (κ. Αλέξ. Οικονομόπουλος, δρ. Χ-Μ).

Ήταν ένα από τα βασικά προβλήματα που μας σπασόλησε, δεδομένου ότι βάζουμε και θέλουμε να βάλουμε υγραέριο στα ταξί και ταυτόχρονα καταλύτες, για να μειώσουμε εκπομπές μονοξειδίου. Βέβαια, το μονοξείδιο ούτως ή άλλως είναι χαμηλό όταν χρησιμοποιηθεί υγραέριο, αλλά ιδιαίτερα το οξείδιο του αζώτου και οι υδρογονάνθρακες.

Στο πενταετές, όπως ανακοινώθηκε στην αρχή, ανακοινώσαμε καταλύτη, ο οποίος είναι με ανάδραση, γιατί αυτό το διαπιστώσαμε, ότι όντως δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα, σε συνεργασία με το Ολλανδικό Υπουργείο Περιβάλλοντος που έχει συνεργασία με το Γερμανικό Υπουργείο Περιβάλλοντος.

Νεότερα στοιχεία μετά από ένα χρόνο έδειξαν, ότι δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα για τριοδικό καταλύτη και υπάρχει λίστα εταιρειών, οι οποίες εγγυώνται, τοποθετούν οι ίδιες οι εταιρίες που κάνουν τη μετατροπή από βενζινοκίνητο σε χρήση υγραερίου με τοποθετημένο τριοδικό καταλύτη. Επομένως δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα.

Ερώτηση (κ. Κων/νος Πάττας, καθηγητής ΑΠΘ)

«Συμφωνεί ο εισηγητής, ότι καταλυτικά συστήματα με τριοδικούς καταλύτες για αμόλυβδη βενζίνη κατασκευάζονται μόνο για αυτοκίνητα από 2.000 κυβικά κατά παραχώρηση προς τη Δυτική Γερμανία, εκ μέρους της ΕΟΚ;»

Απάντηση: (κ. Αλέξ. Οικονομόπουλος, δρ. Χ-Μ).

Πιστεύω ότι έτσι είναι η περίπτωση. Η Δυτική Γερμανία ήταν η κατ' εξοχή χώρα, αλλά και η Ολλανδία που πίεζε προς την κατεύθυνση των τριοδικών καταλυτών, δεδομένου ότι υπάρχει ένα έντονο πρόβλημα στην Κεντρική Ευρώπη, μέρος της καταστροφής των δασών κτλ., αποδίδεται στο όζον, πέρα από την όξινη βροχή, και οι τεχνολογίες, τουλάχιστον στα μεγάλα αυτοκίνητα, πήγαν στα άκρα, στα επίπεδα που είναι στην Καλιφόρνια και στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Ερώτηση (κ. Κων/νος Πάττας, καθηγητής ΑΠΘ)

«Αν ζητηθεί, η αυτοκινητοβιομηχανία μπορεί να κατασκευάζει με την ίδια τεχνολογία για όλα τα μέγεθη κινητήρων καταλυτικά συστήματα;»

Απάντηση: (κ. Αλέξ. Οικονομόπουλος, δρ. Χ-Μ).

Προφανώς την απάντηση την ξέρετε καλύτερα από μένα: Ναι, μπορούν να μπου τα καταλυτικά συστήματα σε μικρά αυτοκίνητα, όμως προκειμένου να κάνουμε μια στρατηγική, η οποία δεν απευθύνεται στα επόμενα 2 χρόνια, αλλά απευθύνεται στα επόμενα 20 χρόνια ή 30 χρόνια, δεν μπορούμε, κατά τη γνώμη μου, να ξεφύγουμε από την πολιτική που έχει βάλει η ΕΟΚ σε σχέση με το αυτοκίνητο.

Το μικρό αυτοκίνητο, το οποίο χρησιμοποιούμε και είναι θέμα πολλής συζήτησης, δεν πιστεύω ότι πρέπει να αλλά-

ξει για να βάλουμε μεγαλύτερα αυτοκίνητα, βάζοντας τριοδικούς καταλύτες. Είναι κάτι που μπορεί να βάλουμε για τα επόμενα 2-3-4 χρόνια, μέχρι οι τεχνολογίες να φτάσουν στο επίπεδο που συμβατικές τεχνολογίες θα έχουν χαμηλές εκπομπές, χωρίς τη χρήση τριοδικών καταλυτών, χωρίς την ανάγκη να χρησιμοποιήσουμε αμόλυβδη βενζίνη και, κατά συνέπεια, με το να πούμε αυτή τη στιγμή ότι βάζουμε τριοδικούς καταλύτες στα μικρά αυτοκίνητα, κάνουμε μια παρέμβαση, η οποία έχει ένα μεταβατικό χαρακτήρα, δημιουργεί κάποια μεγάλη αναστάτωση στο σύστημα και ούτως ή άλλως για τα επόμενα 2-3 χρόνια υπάρχουν τόσα πολλά που πρέπει να κάνουμε με τα συμβατικά αυτοκίνητα, όπως ξέρετε, συντήρηση, έλεγχο, υποδομή, για σωστή ανανέωση των αυτοκινήτων.

Τη στιγμή που έχουμε αυτοκίνητα 30 χρονών στο δρόμο, είναι δυνατό να μιλάει κανείς, όταν δεν έχει αυτοκίνητο, για να πάρει μια Ρολς-Ρόυς;

Ερώτηση (κ. Οδυσσέας Πλανάκης, Π-Μ, υγειονομολόγος)
«*Η συγκεκριμένη ρύπανση από την κεντρική θέρμανση, είναι 17% για καπνό; Άλλοι ομιλητές δώσανε το 3%*».

Απάντηση: (κ. Αλέξ Οικονομόπουλος, Δρ. Χ-Μ).
Θα ήθελα να ζητήσω συγγνώμη από τον κ. Πλανάκη, γιατί βγάζοντας το 3%, έχουμε κάπως ανακατέψει μήλα με πορτοκάλια, βγάλαμε μια μεσοκεντρική συμμετοχή κάθε πηγής και λέμε, ότι η κεντρική θέρμανση κατά μέσο όρο δίνει 3%. Δεν σημαίνει ότι δίνει 3% σε όλους τους ρυπαντές. Υπάρχουν 6 ρυπαντές και σε σχέση με τον καπνό είναι 17%, σε σχέση με τα οξειδία του αζώτου π.χ. είναι σχεδόν μηδαμινή. Επομένως το 3% είναι ένα χοντρικό νούμερο και σε κάθε περίπτωση κάνουμε μια ανάλυση ανά ρυπαντή.

Ερώτηση (κ. Παν. Κόλλιας, πολιτικός υγειονομολόγος μηχανικός)

«*Ποια είναι τα οικονομικά μεγέθη για την εφαρμογή του πενταετούς; Υπάρχει προβλεπόμενο οικονομικό όφελος από τις βελτιώσεις και πόσο;*»

Απάντηση: (κ. Αλέξ Οικονομόπουλος, Δρ. Χ-Μ).
Πράγματι, το πενταετές έδωσε και βασίστηκε σε οικονομικά μεγέθη ανά πηγή. Η βελτιστοποίηση προφανώς έλαβε υπόψη το κόστος και την ωφέλεια κάθε μέτρου. Χοντρικά μπορώ να σας πω και έχω πολύ ενδιαφέρουσες καμπύλες, αρχίζει κανείς να μειώνει τη ρύπανση έχοντας όφελος η Εθνική Οικονομία, μέχρι και 30%. Σε μεσοκεντρική βάση μπορούμε να έχουμε μείωση των εκπομπών χωρίς κόστος. Αν φτάσουμε μάλιστα στο 25%, έχουμε αρκετό όφελος. Χοντρικά νούμερα είναι. Για τους στόχους που είχαμε βάλει για το 1990, θα χρειαστεί να ξοδέψουμε κάπου 2,5 δισεκατομμύρια σε κεφάλαιο και, παρά ταύτα, η Εθνική Οικονομία θα έχει ένα όφελος της τάξης του 1,5 δισεκατομμυρίου κατ' έτος, από εξοικονόμηση καυσίμου. Σας έδειξα μερικές καμπύλες, από εξοικονόμηση ορισμένων υλικών. Υπάρχουν οι σχετικές δημοσιεύσεις που αναλύω τα οικονομικά.

Ερώτηση (κ. Ν. Τζανάκης, Ιατρός)
«*Με ποια αποτελεσματικότητα η σχέση μεταξύ ελέγχου εκπομπών σε περιορισμένο αριθμό βιομηχανιών και αυτοκινήτων επιδρά στη μείωση των μετρούμενων συγκεντρώσεων ρυπαντών.*»

Απάντηση: (κ. Αλέξ Οικονομόπουλος, Δρ. Χ-Μ).

Σχετικά με τη βιομηχανία η επίπτωση είναι κυρίως τοπικού χαρακτήρα. Σχετικά με το αυτοκίνητο, και υπάρχουν αυτή τη στιγμή όχι περιορισμένος αριθμός αλλά ένα εκτενές πρόγραμμα ελέγχου των εκπομπών καπνού από τα νηζελοκίνητα αυτοκίνητα, οι μετρούμενες συγκεντρώσεις καπνού, σύμφωνα με τα στοιχεία του ΠΕΡΠΑ και οτατιστικές των τελευταίων 1-2 ετών, δείχνουν ότι υπήρξε μια μείωση των συγκεντρώσεων της τάξης του 30%

Επομένως, όντως αρχίζουμε και βλέπουμε αποτελέσματα σε ένα από τους κυριότερους ρύπους, τον καπνό.

Ερώτηση (κ. Ν. Τζανάκης, Ιατρός)
«*Στο πενταετές προβλέπονται επιδημιολογικές μελέτες επιπτώσεων στην υγεία;*»

Απάντηση: (κ. Αλέξ Οικονομόπουλος, Δρ. Χ-Μ).
Στο πενταετές δεν ασχοληθήκαμε με επιδημιολογικές μελέτες, δεδομένου ότι σαν οδηγό για να συγκρίνουμε ποιο είναι το πρόβλημα, είχαμε τα όρια που έδωσε η Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας, που θεωρείται σαν η πιο έγκυρη πηγή σε σχέση με τις επιπτώσεις στην υγεία.

Τώρα και παράλληλα μ' αυτό βέβαια, υπάρχουν άλλες δραστηριότητες, έξω από το πενταετές, και πιστεύω ότι θα έχει την ευκαιρία ο κ. Μπούρκας, Γραμματέας Περιβάλλοντος, να μιλήσει λίγο για το πώς αντιμετωπίζει το Υπουργείο αυτή την εποχή. Εγώ είμαι εκτός Υπουργείου εδώ κι ένα χρόνο κι έτσι δεν μπορώ να μιλήσω εκ μέρους του ΠΕΡΠΑ.

Ερώτηση (κ. Ανδρέας Κατσαμάνης, Π-Μ)
«*Γνωρίζοντας ότι σε κάθε καύση έχουμε κατανάλωση οξυγόνου και το ρόλο που παίζει το οξυγόνο σε μια δημιουργική ζωή, κι επειδή αναφερθήκατε στην ύπαρξη ορίων για τους διάφορους ρύπους του ατμοσφαιρικού αέρα, θα ήθελα να σας ρωτήσω:*

α) *Ποιο είναι το κατώτατο όριο περιεκτικότητας οξυγόνου για μια δημιουργική ζωή;*
β) *Μήπως με βάση αυτό το κατώτατο επιτρεπτό όριο περιεκτικότητας οξυγόνου στον ατμοσφαιρικό αέρα θα μπορούσαμε να υπολογίσουμε τη μέγιστη δυνατή τιμή του αθροίσματος (καύσεις αυτοκινήτων, καύσεις βιομηχανίας, καύσεις κεντρικής θέρμανσης) στην περιοχή του Λεκανοπεδίου Αθηνών;*
Οπότε να λάβουμε έγκαιρα τα μέτρα μας σταματώντας σε κάποιο σημείο αυτή την αλόγιστη ανάπτυξη;»

Απάντηση: (κ. Αλέξ Οικονομόπουλος, Δρ. Χ-Μ).
Η απάντηση σ' αυτό είναι απλή. Οι μειώσεις και ούτως ή άλλως οι ρυπαντές που συζητάμε, μετρούνται σε μικρογραμμάρια ανά κυβικό μέτρο. Στο Οξυγόνο έχουμε περίπου 200-250 γραμμάρια ανά κυβικό μέτρο, επομένως οι μειώσεις από καύση είναι της τάξης των μικρογορμ-μαρίων. Δεν τίθεται θέμα να μας απασχολεί ότι το επίπεδο του Οξυγόνου θα πέσει σε τέτοιο βαθμό, που θα δημιουργήσει πρόβλημα στην ποιότητα ζωής.

Ερώτηση (κ. Γεώργιος Βλάχος, Δρ. μηχανολόγος μηχανικός)
«*Δεν νομίζετε ότι ρίχνετε πολύ μεγάλο βάρος της ρύπανσης της Αθήνας στο αυτοκίνητο, τη στιγμή που έχει παρατηρηθεί, ότι κατά την απουσία των ταξί από την Αθήνα, η ρύπανση υπήρχε και μάλιστα στο ίδιο επίπεδο με την προηγούμενη μέρα; Τέλος, μπορείτε να μας πείτε,*

κατά πόσο μειώθηκε η ρύπανση από το μέτρο της εφαρμογής των ΚΤΕΟ.»

Απάντηση: (κ. Αλέξ Οικονομόπουλος, Δρ. Χ-Μ).

Είναι δύσκολο να εκτιμήσει κανείς τη διαφορά ρύπανσης από τη μια μέρα στην άλλη. Εδώ είναι δύσκολο να αναφερθείς έχοντας στατιστικά στοιχεία ενός χρόνου και να πεις αν υπάρχει μείωση ή αύξηση της ρύπανσης.

Δυστυχώς, είναι ένα στατιστικό φαινόμενο που μεταβάλλεται πάρα πολύ με τις μετεωρολογικές συνθήκες. Επομένως, το να συγκρίνει κανείς τι επίπεδα έχουμε μια μέρα που τα ταξί έχουν απεργία και παια επίπεδα έχουμε την άλλη που τα ταξί δεν έχουν απεργία, είναι πολύ δύσκολο. Όταν τα ταξί έχουν απεργία, απ' την άλλη μεριά κυκλοφορούν πιο πολλά ΙΧ. Υπάρχουν πολλοί παράγοντες, που μια τέτοια ανάλυση, οδηγεί σε λαθεμένα απο-

τελέσματα.

Η επίπτωση των ΚΤΕΟ, πολύ φοβάμαι, ότι, βέβαια, είναι πολύ θετικό βήμα, όμως με το ρυθμό που γίνεται, ένας έλεγχος κάθε 2 χρόνια, στα ΙΧ και βρισκόμαστε ακόμα στην αρχή, η επίπτωση νομίζω ότι είναι μικρή. Ασφαλώς είναι θετική και γι' αυτό ακριβώς το ΠΕΡΠΑ κοιτάζει να συμπληρώσει το θέμα των ελέγχων με ελέγχους στο δρόμο, που θα έχουν ένα στατιστικό χαρακτήρα και θα συμπληρώσουν το σύστημα με παλύ καλύτερα βαθμό. Ευχαριστώ.

Πρόεδρος (Α. Κοτζαμπασάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Οικονομόπουλο και κλείνουμε με την παρέμβαση του Ειδικού Γραμματέα του ΥΠΕΧΩΔΕ του κ. Μπούρκα.

Ομιλία ειδικού γραμματέα περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ, κ. Κ. Μπούρκα

Θα είμαι ούντομος. Δυστυχώς δεν ήμουν από την αρχή και δεν άκουσα όλη την εισήγηση του κ. Σινάνη. Άκουσα όμως ότι είπε πως πρόκειται για πρόχειρα και περιεργα μέτρα. Θα θεωρείται πρόχειρα και περιεργα μέτρο ο αποκλεισμός του ιστορικού κέντρου. Αυτό που ήθελα να πω είναι ότι, προφανώς, αυτό το μέτρο δεν λύνει το πρόβλημα, όμως νομίζω θα άξιζε να παραδεχτούμε όλοι, ότι χρειάζεται να περπατήσουμε λίγο και σ' αυτή την πόλη. Κάποτε πρέπει να αποδεσμευτούμε και από το αυτοκίνητό μας και αυτό είναι μια συμβολή στη μείωση της ρύπανσης. Εξάλλου, αυτό το μέτρο στο ιστορικό κέντρο, προωθείται με συμμετοχή των φορέων. Δεν απόφασισε κανένας και διέταξε, ίσα-ίσα υπήρξαν συμμετοχικές διαδικασίες.

Ένα δεύτερο θέμα που άκουσα ήταν, ότι «ποιο είναι το πρόβλημα, δίνουμε καθημερινά δελτίο ρύπανσης». Ακουστήκε ότι πρέπει να ειπωθεί η αλήθεια. Συμφωνούμε απόλυτα. Ποτέ δεν έχουμε αποκρύψει, ούτε έχουμε ωραιοποιήσει την κατάσταση και, ιδιαίτερα, τώρα με το σύστημα τηλεμετάδοσης για κάθε ενδιαφερόμενο φορέα υπάρχει η δυνατότητα να συνδεθεί μ' ένα τερματικό και να έχει πρόσβαση στα στοιχεία, προτού ακόμα εμείς τα δούμε. Κατά συνέπεια, ποιο είναι το πρόβλημα της Αθήνας, μπορεί να το έχει οποιαδήποτε στιγμή ο οποιοσδήποτε φορέας ενδιαφέρεται.

Θα συμφωνήσω με όσα είπε ο Σύλλογος Χημικών Μηχανικών σχετικά με τη συμμετοχή των φορέων. Υπάρχουν 3-4 βασικά νομοθετήματα στο Νόμο για το περιβάλλον.

Θα το βλέπαμε λάθος μόνοι μας να καταλήξουμε, παρ' όλο ότι έχουμε τις εισηγήσεις αυτές, θα θέλαμε ένα άνοιγμα των διαδικασιών με συμμετοχή του ΤΕΕ, των άλλων Συλλόγων και των παραγωγικών φορέων.

Όμως, πρέπει να είμαστε πρακτικοί και να το προωθήσουμε αυτό γρήγορα. Επίσης, σχετικά με το Νόμο, ίσως εκεί γίνεται μία παρεξήγηση. Ο Νόμος απασκεντώνει όλες τις αρμοδιότητες στη Νομαρχία και δίνει τη δυνατότητα, πολλές από τις αρμοδιότητες να πάνε στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, κάτι που ίσως δεν φάνηκε. Το ζητάμε και εμείς για την Αθήνα. Δεν μπορούμε να ελέγξουμε εμείς 250.000 κεντρικές θερμάνσεις. Ξέρουμε όμως πως θα ελεγχθούν, έχουμε τον πυρήνα. Ούτε δικιά μας δουλειά είναι να ελέγξουμε την καύση εκατοντάδων βιομηχανιών, ούτε επίσης αυτό που θα κάνουμε δυστυχώς πάλι εμείς, που ελέγουμε σήμερα με 10 συνεργεία τα πετρελαιοκίνητα — και αύριο θα αναγκαστούμε να ελέγξουμε και τα ΙΧ. Αυτά, θα μπορούσε προφανώς η Τοπική Αυτοδιοίκηση να τα κάνει. Δυστυχώς όμως υπάρχουν Δήμοι που πραγματικά ενδιαφέρονται, έχουν και δίκτυο μέτρησης που τους βοηθάμε — πολλοί προτιμούν την κριτική. Είναι η πιο εύκολη λύση και λίγοι θέλουν να δουλέψουν σ' αυτό το θέμα. Εμείς πάντως, όποιος θέλει, τον βοηθάμε.

Επάνω στα ιατρικά θέματα δεν θα ήθελα να μιλήσω, γιατί προφανώς δεν είμαι ο ειδικός. Έχουμε ακούσει πάρα πολλά πράγματα στην Ελλάδα από γιατρούς, από το ότι δεν είναι απολύτως κανένα πρόβλημα μέχρι στιδήποτε