



Το πρώτο αυτοκίνητο στα Ιωάννινα, αρχές του αιώνα.



Πρόταση στα πλαίσια του ΕΣΠΑ στις θεματικές Προτεραιότητες Ενέργεια - Περιβάλλον

ΠΡΑΣΙΝΑ ΓΙΑΝΝΕΝΑ

Η ηλεκτροκίνηση αυτοκινήτων για την:

- Εξοικονόμηση συμβατικών μορφών ενέργειας στον τομέα των μεταφορών με την ταυτόχρονη οικονομική ανακούφιση των πολιτών.
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος.
- Εξασφάλιση και ενδυνάμωση των κατάλληλων συνθηκών προσέλκυσης επιχειρήσεων έντασης της γνώσης.
- Δημιουργία νέων καινοτομικών θέσεων εργασίας.
- Έναρξη λειτουργίας συλλογικών μοντέλων συνεργασίας για την επίτευξη τοπικών στόχων για την αειφορεία στην ανάπτυξη.

Μη κερδοσκοπικό Δίκτυο
Κοινωνικής Αλληλεγγύης &
Περιφερειακής Ανάπτυξης
Διεύθυνση Τ.Θ. 1333 Τ.Κ 45110 τηλ. 6978567439
www.diktio-kapa.dos.gr email info@diktio-kapa.dos.gr

Ιούνιος 2008

Το πρώτο αυτοκίνητο στα Ιωάννινα, αρχές του αιώνα.



« Πράσινα Γιάννενα»

Η παρούσα πρόταση έχει ως στόχο την εξοικονόμηση συμβατικών μορφών ενέργειας στον τομέα των μεταφορών με την ταυτόχρονη οικονομική ανακούφιση των πολιτών, χωρίς την κατ' ανάγκη αλλαγή των συνηθειών μετακίνησης, την βελτίωση της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος, την εξασφάλιση και ενδυνάμωση των κατάλληλων συνθηκών προσέλκυσης επιχειρήσεων έντασης της γνώσης, την δημιουργία νέων καινοτομικών θέσεων εργασίας, την έναρξη λειτουργίας συλλογικών μοντέλων συνεργασίας για την επίτευξη τοπικών στόχων για την αειφορεία στην ανάπτυξη.

- Εντάσσεται στο αναπτυξιακό μοντέλο της Περιφέρειας Ηπείρου που εντοπίζεται στο τρίπτυχο Ποιότητα – Γνώση /Καινοτομία – Εξωστρέφεια το οποίο προδιαγράφει τους πυλώνες ανάπτυξης για το σχεδιασμό της στρατηγικής της σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ΕΣΠΑ για ΘΕΣΣΑΛΙΑ_ ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ- ΗΠΕΙΡΟΣ

http://www.espa.gr/media/documents/12_EP_THESSALIAS-STEREAS_ELLADAS_HPEIROY.pdf σελ 155

- Εντάσσεται στην Ενέργεια του ΕΣΠΑ « Πράσινη ζωή στην πόλη», όπου σε συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση, το Πρόγραμμα χρηματοδοτεί δράσεις που αποσκοπούν:
 - στην προστασία και την ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος

- στην αύξηση του πρασίνου
 - στη δημιουργία σύγχρονων και προσβάσιμων υποδομών, που διευκολύνουν όλους τους πολίτες
 - στην αξιοποίηση καινοτόμων λύσεων για την αναβάθμιση του αστικού ιστού που έχουν εφαρμοστεί με επιτυχία σε πόλεις του εξωτερικού, με αντίστοιχες συνθήκες. (Επισυνάπτεται « Πράσινη ζωή στην πόλη»)
- Είναι συμβατό με το Πρωτόκολλο συνεργασίας για την εκπόνηση ενός ειδικού προγράμματος Ενεργειακής Αποδοτικότητας σε Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης με το ΥΠΑΝ που ειδικότερα το Πρόγραμμα στοχεύει:
 - Να καταστήσει τις πόλεις και τις τοπικές κοινωνίες βιώσιμες μειώνοντας τις πηγές της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και αναβαθμίζοντας τις συνθήκες διαβίωσης των πολιτών
 - Να συμβάλλει στην εφαρμογή ενεργειακά αποδοτικών τεχνολογιών και πρακτικών από τους καταναλωτές
 - Να κινητοποιήσει τις Δημοτικές αρχές να αναλάβουν πρωτοβουλίες για την υλοποίηση ολοκληρωμένων σχεδίων βιώσιμων πόλεων και εφαρμογής καλών πρακτικών βελτίωσης της ενεργειακής αποδοτικότητας σε κτίρια, υπαίθριους χώρους, υποδομές και γενικώς στο σύνολο του αστικού ιστού
 - Να ενημερώσει κι ευαισθητοποιήσει τους πολίτες σε θέματα αποδοτικής χρήσης της ενέργειας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Σύμφωνα και με το επισυναπτόμενο πρωτόκολλο συνεργασίας ΚΕΔΚΕ – ΥΠΑΝ άρθρο 1 παρ. 1.3

«Βασικός στόχος είναι ο προσδιορισμός και η εφαρμογή δράσεων και αποδεδειγμένων καλών πρακτικών για τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης στον κτιριακό τομέα, στον τομέα των δημοτικών μεταφορών, στην αξιοποίηση και αναβάθμιση των υπαίθριων χώρων και στα έργα υποδομής, μέσω υλοποίησης τεχνικών έργων, επικοινωνιακών δράσεων, ευαισθητοποίησης και κινητοποίησης πολιτών, τοπικής αυτοδιοίκησης, εταιρειών και φορέων προς την κατεύθυνση αιεφόρων μοντέλων ανάπτυξης που προάγουν τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, προστατεύουν το περιβάλλον- ιδιαίτερα το αστικό - αναβαθμίζοντας το επίπεδο διαβίωσης των πολιτών.

Ειδικότερα, θα προσδιοριστούν έργα και δράσεις που θα συμβάλουν στη βελτίωση της ενεργειακής συμπεριφοράς των κτιρίων και του δομημένου περιβάλλοντος, στη μείωση του ηλεκτρικού φορτίου αιχμής, στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των μέσων μεταφοράς σε αστικό επίπεδο και στην ανάπτυξη σχεδίων αστικής κινητικότητας, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η καλύτερη χρήση και διαχείριση της ενέργειας, καθώς

και η υιοθέτηση νέων τεχνολογιών εξοικονόμησης ενέργειας (ΕΞΕ) και η εφαρμογή τεχνολογιών ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (ΑΠΕ) μικρής κλίμακας.»

(Επισυνάπτονται « Πρωτόκολλο συνεργασίας για την Ενεργειακή Αποδοτικότητα σε ΟΤΑ, Δελτίο τύπου ΚΕΔΚΕ)

- Είναι συμβατό με τα « Πρότυπα Καινοτομικά Σχέδια Ανάπτυξης» (ΠΚΣΑ) μέσω Φορέων Εταιρικών Σχημάτων www.ggea.gr/globalgrants (Αναλυτική αναφορά στην συνέχεια)

Σημερινή κατάσταση στην περιοχή μας

Τομείς τεχνολογικής αιχμής άρχισαν να αναπτύσσονται με την λειτουργία του Τεχνολογικού Πάρκου αλλά και του Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογίας που δημιουργείται, καθιστώντας τα Ιωάννινα ένα εν΄ δυνάμει πόλο καινοτομίας.

Η βελτίωση της ποιότητας ζωής της πόλης είναι ένα πρόβλημα που αφορά τους συμπολίτες μας, αλλά είναι και άρρηκτα συνδεδεμένη με τους παράγοντες που συντελούν στην προσέλκυση επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε τεχνολογίες αιχμής .

Πρόσφατη έρευνα αθηναϊκής εφημερίδας, που αναδημοσιεύτηκε και στον τοπικό τύπο, αναφέρει ότι οι πολίτες των Ιωαννίνων είναι ικανοποιημένοι από το επίπεδο της ποιότητας ζωής με εξαίρεση το μεγάλο κυκλοφοριακό πρόβλημα. Οι προβλέψεις για μεγάλη αύξηση του πληθυσμού την επόμενη δεκαετία, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι το κυκλοφοριακό πρόβλημα θα επιδεινωθεί δημιουργώντας μεγαλύτερη ρύπανση του περιβάλλοντος, μειώνοντας περαιτέρω την ποιότητα ζωής μας αλλά και την ελκυστικότητα της πόλης, ως πόλο έλξης για επενδύσεις και ανάπτυξη σε τομείς τεχνολογικής αιχμής.

Σύμφωνα με μελέτη του Καθηγητή Αθανασίου Παπαδασκαλόπουλου του Πάντειου Πανεπιστημίου στο βιβλίο «Τεχνοπόλεις νέο μέσο της περιφερειακής πολιτικής» Έκδοση Ινστιτούτου Περιφερειακής Ανάπτυξης σελ. 80-82 οι παράγοντες εγκατάστασης των Επιχειρήσεων Υψηλής Τεχνολογίας είναι:

- Η λειτουργία Πανεπιστημίων και Ερευνητικών Κέντρων,
- Το Ανθρώπινο Κεφάλαιο (Υψηλής Εξειδίκευσης στελέχη, επιστήμονες, μηχανικοί μάνατζερς),
- Οι Συνθήκες Διαβίωσης (φυσικό περιβάλλον, εκπαίδευση, πολιτιστικές λειτουργίες)
- Η Οργάνωση των Υποδομών Μεταφορών και Τηλεπικοινωνιών,
- Η Ανάπτυξη Υπηρεσιών Αιχμής (Δημόσιες Υπηρεσίες),
- Το Πολιτικό και Επιχειρηματικό κλίμα,
- Οι Οικονομίες Αστικής Συγκέντρωσης (Οργανωμένες Υπηρεσίες Κατάρτισης και Περίθαλψης, Αστικές Συγκοινωνίες).

Στην περιοχή των Ιωαννίνων οι παράγοντες που αναφέρθηκαν, εγκαταστάσεις - υποδομές - ανθρώπινο κεφαλαίου, καλύπτονται αλλά και αναπτύσσονται υποδειγματικά από την λειτουργία του Πανεπιστημίου μας, του Τεχνολογικού Πάρκου, και του Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογίας που δημιουργείται.

Εκτός από την υστέρηση στην Ανάπτυξη Υπηρεσιών Αιχμής στις Δημόσιες Υπηρεσίες που είναι ένα πανελλαδικό φαινόμενο και την Οργάνωση Υποδομών Μεταφορών που αναπτύσσεται γοργά (ολοκλήρωση της Εναντίας και της Ιόνιας Οδού), η πόλη μας τηρεί όλους τους παράγοντες που συντελούν στην προσέλκυση Επιχειρήσεων Υψηλής Τεχνολογίας.

Καθοριστικός παράγοντας για την συνέχιση της ανάπτυξης σύμφωνα με τα αναφερόμενα, είναι η Διαφύλαξη των Συνθηκών Διαβίωσης (περιβάλλον) και η περαιτέρω βελτίωση τους, που αποτελούν ένα μεγάλο στοίχημα για την ανάπτυξη του τόπου μας.

Οι Συνθήκες Διαβίωσης μας, απειλούνται από το κυκλοφοριακό πρόβλημα που δημιούργησε η γνωστή άναρχη οικοδόμηση σε όλη την Ελλάδα, σε αντίθεση με όλη την υπόλοιπη Ευρώπη. Η υφιστάμενη κατάσταση πυκνής δόμησης καθιστά αδύνατη την διαπλάτυνση των δρόμων αλλά και την εξεύρεση χώρων για την κατασκευή parking που θα έφερνε αποσυμφόρηση στην κυκλοφορία των οχημάτων.

Κυκλοφοριακή συμπεριφορά των δημοτών

Εάν παρατηρήσουμε την κυκλοφοριακή κίνηση στα Γιάννενα θα διαπιστώσουμε ότι ο μέσος όρος επιβατών ανά όχημα είναι ένα άτομο.

Ως πολίτες μετακινούμε ένα όχημα με όγκο δυσανάλογα μεγαλύτερο από αυτό που χρειαζόμαστε για να ικανοποιήσουμε τις ανάγκες μεταφοράς προσώπων αλλά και οικιακών προμηθειών.

Τα οχήματά μας επιτελούν διπλό σκοπό, και για τις μετακινήσεις μέσα στην πόλη αλλά, όποτε χρειαστεί, και για τις μετακινήσεις μεγαλύτερης εμβέλειας σε άλλες πόλεις και προορισμούς.

Ακόμη και εάν είχαμε την οικονομική δυνατότητα να διαθέτουμε δύο αυτοκίνητα, ένα μικρό για την πόλη και ένα μεγαλύτερων κυβικών και διαστάσεων για μεγάλα ταξίδια, αυτό θα αύξανε το κυκλοφοριακό πρόβλημα μιας και θα χρειαζόταν διπλάσιες θέσεις στάθμευσης σε ένα είδη επιβαρημένο κυκλοφοριακά τοπίο.

ΠΡΟΤΑΣΗ

- Αντί της διαπλάτυνσης των δρόμων προτείνεται για την μετακίνησή μέσα στην πόλη, η χρήση μικρότερων σε μέγεθος ηλεκτροκίνητων αυτοκίνητων, διπλασιάζοντας έτσι τους χώρους στάθμευσης. Δύο μικρά ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα πιάνουν τον ίδιο χώρο με ένα συμβατικό μεγάλο.

- Αφού δεν διαθέτονται χώροι στάθμευσης μέσα στην πόλη, μπορούν να δημιουργηθούν χώροι στάθμευσης συμβατικών αυτοκινήτων έξω από την πόλη σε περιοχές μειωμένης κτηματικής αξίας, με παραχώρηση από τον Δήμο, όπως η χωματερή Δουρούτης μετά την μεταφορά της σε άλλο σημείο ως ΧΥΤΑ, αξιοποιώντας στο έπακρο έναν ανεκμετάλλευτο πλέον χώρο.

Η μετακίνηση μέσα στην πόλη να πραγματοποιείται με μικρά ηλεκτροκίνητα.

Η στάθμευση των συμβατικών αυτοκινήτων στα parking έξω από την πόλη, να πραγματοποιείται για μεγάλα χρονικά διαστήματα.

Δεν θα επιτρέπεται η ταυτόχρονη κίνηση των δύο αυτοκινήτων συμβατικού ή ηλεκτρικού, το ένα από τα δύο θα πρέπει να είναι σταθμευμένο στο parking έξω από την πόλη.

ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ – ΤΡΟΠΟΙ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ – ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ – ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ «ΠΡΑΣΙΝΑ ΓΙΑΝΝΕΝΑ»

Διερεύνηση του ερωτήματος;

Συμφέρει οικονομικά η αναπτυσσόμενη πρόταση.

(Επισυνάπτεται εναλλακτική πρόταση αυτοκινήτου κίνησης με αέρα της MDI με κόστος αγοράς από 6000 € και κόστος κίνησης 0,5 € για κάθε 100 km. Περισσότερες πληροφορίες στην ιστοσελίδα www.mdi.lu , όπου ζητείτε και συνεργασία για παραγωγή του και σε τοπικό επίπεδο)

Ηλεκτρικό Αυτοκίνητο RIVA



Στην Ελληνική Αγορά κυκλοφορεί το ηλεκτρικό αυτοκίνητο RIVA της Ινδικής εταιρείας ElectiCity Mobility Ltd που εξελίχθηκε στην Καλιφόρνια των Η.Π.Α. και διαθέτει ηλεκτρικό κινητήρα της βρετανικής εταιρείας BOLTON και μηχανικά συστήματα της SUZUKI. Έχει την δυνατότητα τοποθέτησης φωτοβολταϊκού συστήματος οροφής για φόρτιση έως το 25% και κόστος αγοράς 11.000 € στην Ελλάδα, με μέγιστη αναπτυσσόμενη ταχύτητα τα 65 χλμ / ώρα. Έχει επίσης την δυνατότητα μετατροπής του σε κίνηση αερίου με συνολική αυτονομία τα 800 χλμ ή υδρογόνου με αυτονομία 230 χλμ.

Αναλυτικά χαρακτηριστικά στο επισυναπτόμενο παράρτημα.

Μεγάλο κίνητρο για την αγορά του, αποτελεί η δυνατότητα φόρτιση του με ηλεκτρικό ρεύμα από μια κανονική πρίζα σπιτιού 230 V AC με κόστος κίνη-

σης- συντήρησης 1,7 € για κάθε 80 χλμ (σύμφωνα με περσινές τιμές), τα 2/10 του κόστους κίνησης ενός αυτοκίνητο συμβατής τεχνολογίας
Ποια όμως πρέπει να είναι η τιμή αγοράς του κατόπιν μιας μαζικής παραγγελίας σε συνδυασμό με τα ωφελήματα που πρέπει να την συνοδεύουν, έτσι που να αποτελεί μια οικονομικά συμφέρον λύση;

ΠΡΩΤΗ ΦΑΣΗ

Απόσβεση του ποσού αγοράς ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων

- Προβολή εναλλακτικού σχεδίου κίνησης με ηλεκτρικά αυτοκίνητα για την εκδήλωση ενδιαφέροντος από συμπολίτες. Αριθμητική καταγραφή πλήθος ενδιαφερόμενων.

Δημιουργία Συνεταιρισμού κατόπιν εκδήλωσης ενδιαφέροντος συμπολιτών για την μαζική αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων με στόχο την μείωση της τιμής. Διαπραγμάτευση της τιμής αγοράς με την εταιρεία εισαγωγής του ηλεκτροκίνητου αυτοκινήτου RIVA. Στόχος η πτώση της τιμής τουλάχιστον κατά 20%

Επικέντρωση στην οικονομία εξόδων κίνησης (2/10 των συμβατικών εξόδων),

Την ευκολία εύρεσης χώρου στάθμευσης στην πόλη,

Την χρέωση μόνο με 50 €ανά μήνα (ενδεικτικό ποσό για τιμή αγοράς 11.000 €και αποπληρωμή σε 20 χρόνια, χωρίς καμία έκπτωση) για την αποπληρωμή του ηλεκτρονικού αυτοκινήτου με την μέθοδο leasing, με αντιστάθμισμα το δικαίωμα χρήσης του «υπαίθριου εκτός πόλης» χώρου στάθμευσης, αλλά και την δωρεάν στάθμευση σε χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης του Δήμου,

την απαλλαγή από τα τέλη κυκλοφορίας και τέλη ταξινόμησης,

την ποιότητα ζωής,

το καθαρό περιβάλλον,

την αποτροπή της ηχορύπανσης,

τις νέες θέσεις εργασίας.

- Οικονομική ενίσχυση στα Πλαίσια του ΕΣΠΑ, ή η διαπραγμάτευση με την πολιτεία για την μείωση των δασμών εισαγωγής του ηλεκτρικού αυτοκινήτου.

- Διερεύνηση της δυνατότητας νομικής ρύθμισης έτσι ώστε να υπάρχει η επιβάρυνση μιας ασφαλιστικής κάλυψης και για τα δύο αυτοκίνητα, συμβατικό και ηλεκτρικό. Μιας και θα κυκλοφορεί μόνο ένα από τα δύο αυτοκίνητα, αφού το ένα αναγκαστικά θα περιορίζεται στο χώρο στάθμευσης .

Σχεδιασμός υπαίθριου χώρου στάθμευσης

- Αναζήτηση επιδότησης σύμφωνα με τον νόμο 2819/2000 άρθρο 15 που δίνει 800.000 δρχ για κάθε νέα θέση στάθμευσης δημόσιας χρήσης.
- Νησίδες τροφοδότησης του αυτοκινήτου RIVA με ηλεκτρικό ρεύμα που διαθέτουν μετρητές για την χρέωση της αξίας τους σε €
- Κατασκευή Αυτόνομου Φωτοβολταϊκού Συστήματος για την προμήθεια και διανομή ρεύματος στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, ως συμπληρωματική της δυνατότητας φόρτισης από την ΔΕΗ.
- Αυτόματος έλεγχος επιτήρησης της υποχρεωτικής παραμονής του συμβατικού αυτοκινήτου στον χώρο στάθμευσης, όταν ένα ηλεκτρικό αιτείται την έξοδό του από ελεγχόμενη διάβαση με ηλεκτρονικά ελεγχόμενες μπάρες.

ΔΕΥΤΕΡΗ ΦΑΣΗ

- Ευρεία πεζοδρόμηση του κέντρου της πόλης.
- Ανάπτυξη δημοτικού στόλου ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων για την μετακίνηση εντός των ορίων πεζοδρόμησης παράλληλα με τα υπόλοιπα ηλεκτροκίνητα, καθώς ο κάθε Δήμος έχει δικαίωμα δημιουργίας αστικής συγκοινωνίας σύμφωνα με την νομοθεσία.
- Χώροι αναμονής ηλεκτρικού ταξί σε κάθε θέση καρτοτηλεφώνου του ΟΤΕ, που βρίσκονται στα όρια ή εντός των χώρων πεζοδρόμησης. Εντοπισμός του καρτοτηλεφώνου χρήσης του καλούντα - πελάτη για την ενημέρωση και κατεύθυνση του ηλεκτρικού ταξί προς το σημείο κλήσης με ταυτόχρονη χρέωση του πελάτη μέσω της τηλεφωνικής κάρτας του (τηλεφωνική γραμμή 090-XXX).
Χρήση GPS και GIS για την διαχείριση – συντονισμού του στόλου
- Διερεύνηση συνεργασίας, με την ελληνική εταιρεία Tropical που με την χρήση ρεύματος φωτοβολταϊκών στοιχείων διασπάται νερό στο παραγωγό του υδρογόνου (κυψέλων υδρογόνου) και κινεί αυτοκίνητα ανάλογης τεχνολογίας. Τα ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων RIVA έχουν την δυνατότητα μετατροπής της κίνησης τους σε καύσιμο υδρογόνου. Η μεθοδολογία της Ελληνικής εταιρείας Tropical είχε μεγάλη ανταπόκρι-

ση στην διεθνή αγορά και έχει χαρακτηριστεί ως πιο αποδοτική από ανάλογες μεθόδους. Στόχος η παραγωγή υδρογόνου ως καύσιμο των αυτοκινήτων RIVA από τα ήδη υπάρχοντα φωτοβολταϊκά συστήματα της πρώτης φάσης.

Εταιρικά σχήματα

- Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων,
- Δήμος Ιωαννιτών,
- Μη Κερδοσκοπική Οργάνωση Δίκτυο Κοινωνικής Αλληλεγγύης & Περιφερειακής Ανάπτυξης . Στο καταστατικό της περιλαμβάνεται το αναφερόμενο σχέδιο ηλεκτροκίνησης - υπαίθριων χώρων στάθμευσης καθώς και η μεταφορά τεχνογνωσίας για την δημιουργία συνεταιριστικών επιχειρήσεων.
- Ο σε σύσταση Συνεταιρισμός αυτοκινήτων με ηλεκτροκίνηση

ΓΕΝΙΚΑ

ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΤΗΣ ΛΙΣΣΑΒΟΝΑΣ

Το πρόγραμμα « Πρότυπα Καινοτομικά Σχέδια Ανάπτυξης» (ΠΚΣΑ) μέσω Φορέων Εταιρικών Σχημάτων* υπήρξε μια προκήρυξη εκδήλωσης ενδιαφέροντος- διαβούλευσης στα πλαίσια της προετοιμασίας της εφαρμογής της Στρατηγικής της Λισσαβόνας στην χώρα μας μέσω το ΕΣΠΑ.

Στη συνέχεια αναφέρεται συνοπτικά, η σχέση του προγράμματος « ΠΡΑΣΙΝΑ ΓΙΑΝΝΕΝΑ» που αναπτύχθηκε στο προηγούμενο κεφαλαίο με τους στόχους του ΠΚΣΑ (περισσότερες πληροφορίες για τα Π.Κ.Σ.Α. στην ιστοσελίδα www.ggea.gr/globalgrants)

*Ως Φορείς των Εταιρικών Σχημάτων αναφέρονται : Δημόσιες Αρχές, Δημόσιοι και Ιδιωτικοί Φορείς, Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (α΄ και β΄ βαθμού) συμπεριλαμβανομένων και των Αναπτυξιακών τους εταιρειών, Συνεταιρισμοί, Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, Ερευνητικά Κέντρα, Επιμελητήρια, Τεχνολογικά και Επιστημονικά Πάρκα, Επαγγελματικές Ενώσεις, Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις κλπ.

Η πρόταση «ΠΡΑΣΙΝΑ ΓΙΑΝΝΕΝΑ» είναι σε πλήρη αρμονία με τους στόχους του ΠΚΣΑ και τους τρεις πυλώνες της Λισσαβόνας (περιβάλλον-συνθήκη Γκέτεμποργκ, επιχειρηματικότητα – εκπαίδευση κοινωνία της γνώσης, κοινωνική συνοχή).

Σύμφωνα με το ΠΚΣΑ Μπορεί:

- να συνεισφέρει στην Πολιτική της Συνοχής και να «απαντήσει ταυτόχρονα σε οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα»,
- να κάνει εφικτή και χρήσιμη την συμμετοχή των Εταιρικών Σχημάτων που αναφέρεται η πρόταση εκδήλωσης ενδιαφέροντος,
- «να απελευθερώσει το κλειδωμένο εργατικό δυναμικό»,
- να «βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα τόσο της κοινωνίας όσο και της οικονομίας»,
- να « διασφαλίσει την κοινωνική συναίνεση και αποδοχή από τις τοπικές κοινωνίες»,
- να «διαμορφώσει τοπικές συνεργασίες ανάπτυξης»,
- να « αξιοποιήσει εργαλεία και μεθόδους για την συστηματική αξιολόγηση των αποτελεσμάτων και επιπτώσεων στην βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και της απασχόλησης»,
- να συμβάλει « στην συντονισμένη και από κοινού εφαρμογή ενός νέου τρόπου ανάπτυξης της περιοχής»,
- να « επιτύχει τη μέγιστη δυνατή ενεργοποίηση του τοπικού δυναμικού όχι μόνο ως κοινωνικού αλλά και ως οικονομικού κεφαλαίου»,
- να συμβάλει « στην ορθή αξιοποίηση της γνώσης, των δεξιοτήτων, της δημιουργικής φαντασίας αλλά και των βέλτιστων πρακτικών και τις δημιουργικής αλληλεγγύης»,
- να συμβάλει «στη υλοποίηση δράσεων διάχυσης των εμπειριών...στη προώθηση της δικτύωσης και συνεργασίας μεταξύ των εταίρων και άλλων φορέων σε τοπικό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο»,
- να συμβάλει «οικονομικά (επίπεδο οικονομικής δραστηριότητας, δυνατότητες για παραγωγική απασχόληση, ανεργία)»,
- να συμβάλει «κοινωνικά (ύπαρξη μειονεκτουσών και ευπαθών ομάδων πληθυσμού).....και στο επίπεδο κοινωνικών υποδομών».

Όσον αφορά το κεφ. 4 της πρότασης του ΠΚΣΑ συμβαδίζει με τις ενδεικτικές δράσεις :

- « δράσεις που αφορούν τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκωνπρόνοια, λειτουργικότητα».
- « Δημιουργία και ενίσχυση νέων μορφών υπηρεσιών σε τοπικό επίπεδο».
- «στόχευση στην ελαχιστοποίηση κόστους, τη μεγιστοποίηση επιδόσεων».
- «Υπηρεσίες προς ΜΜΕ (παροχή συμβουλών για τεχνολογικές εφαρμογές, βελτίωσης διαδικασιών, διαχείριση χώρων παραγωγής, κατάρτιση εργατικού δυναμικού)».

ΕΙΔΙΚΑ

ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ Ε.Σ.Π.Α. ΩΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΤΗΣ ΛΙΣΣΑΒΟΝΑΣ.

Σύμφωνα με το «Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Έρευνας και της Τεχνολογίας και Καινοτομίας στα πλαίσια του ΕΣΠΑ 2007-2013» στους τομείς προτεραιότητας περιλαμβάνονται:

.....

II Προώθηση της καινοτομίας, της διάδοσης νέων τεχνολογιών και της επιχειρηματικότητας με στόχο την παραγωγή οικονομικού και κοινωνικού οφέλους αξίας

Άξονας « Γνώση και Αριστεία» με προτεινόμενες δράσεις
Δημιουργία συνεργατικών σχηματισμών: α/ έντασης γνώσεις β/ καινοτομιών παραγωγικών και Ε&Τ φορέων καθώς και ενίσχυση Νέων και Μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

Η πρόταση « Πράσινα Γιάννενα» σχετίζεται με τους παρακάτω Επιστημονικούς και Τεχνολογικούς Τομείς Προτεραιότητας – Στόχους του ΕΣΠΑ.:

- 1. Τεχνολογία Πληροφορικής και Επικοινωνιών**
Υποδομές ανάπτυξης Υπηρεσιών Πληροφορικής
Κοινωνία και ποιότητα Ζωής
Περιβάλλον, Ενέργεια, Μεταφορές

- 5. Ενέργεια**
Η μείωση της εξάρτησης της χώρας από το πετρέλαιο με τρόπο φιλικό προς το περιβάλλον
Ηλεκτροπαραγωγή από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας
Παραγωγή καυσίμων από ΑΠΕ
Ενεργειακή απόδοση και εξοικονόμηση
Υδρογόνο και κυψέλες υδρογόνου
Συστήματα που στοχεύουν στη μείωση της κατανάλωσης κάθε μορφής ενέργειας (οχήματα, εργοστάσια)

- 6. Μεταφορές**
Διαχείριση συμφόρησης στο αστικό και υπεραστικό δίκτυο
Ανάπτυξη και αξιοποίηση έξυπνων συστημάτων μεταφορών
 Νέων συστημάτων υποστήριξης του οδηγού όπως συστήματα πλοήγησης και οδικής καθοδήγησης
 Συστημάτων τηλεδιοίκησης με στόχο την ασφάλεια
Προώθηση τρόπων μεταφοράς φιλικότερων προς το περιβάλλον
Ανάπτυξη λύσεων για την ολοκληρωμένη διευκόλυνση της κίνησης των πεζών

- 7. Περιβάλλον**
Βιώσιμη ανάπτυξη, διαχείριση και αποτίμηση οικοσυστημάτων και του φυσικού κεφαλαίου

Περιβαλλοντικές τεχνολογίες

10. Πολιτιστική Κληρονομιά

Διαφύλαξη της ισόρροπης σχέσης μεταξύ της ανάπτυξης της πολιτιστικής κληρονομιάς και της διατήρησης των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του φυσικού περιβάλλοντος

ΕΤΑΙΡΙΚΑ ΣΧΗΜΑΤΑ – ΤΟΠΙΚΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

Η επιτυχής αποδοχή μιας πρότασης από την ΕΕ αυξάνεται ακολουθώντας

1^ο τις θεματικές προτεραιότητες του ΕΣΠΑ,

2^ο τα προτεινόμενα Εταιρικά Σχήματα μέσω Τοπικών Σύμφωνων Απασχόλησης και

3^ο την προώθηση καινοτομικών έργων.

Κοινωνική Οικονομία. Για τους προτεινόμενους φορείς πιθανού εταιρικού σχήματος που εντάσσονται στον χώρο της Κοινωνικής Οικονομίας (Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις και συνεταιρισμοί).

Σύμφωνα με την Κομισιόν (Ευρωπαϊκή Επιτροπή) Έγγραφο Βρυξέλλες 23-2-2004 COM(2004) 18 τελικό

«Η συμβολή των συνεταιρισμών στους κοινοτικούς στόχους αποτελούν θεμελιώδη συνιστώσα για την επίτευξη της Στρατηγικής της Λισσαβόνας ως ένα εξαιρετικό παράδειγμα εταιρικής μορφής που μπορεί να εξυπηρετεί ταυτόχρονα επιχειρηματικούς και κοινωνικούς στόχους με τρόπο αλληλοενισχυτικό... Υπάρχει συνεπώς σαφή ανάγκη να καταβληθούν προσπάθειες σε κοινοτικό επίπεδο για να εξασφαλιστεί ότι ο ρόλος των συνεταιρισμών λαμβάνεται πλήρως υπόψη σε όλα τα σχετικά κοινοτικά προγράμματα»

Τοπικά Σύμφωνα Απασχόλησης (στοιχεία από τον Μουσή Λίτση)

Βασικό στοιχείο για το σχεδιασμό των «Τοπικών Συμφώνων απασχόλησης» είναι ο τοπικός κοινωνικός διάλογος σε κάθε μία από τις 7 επιλεγμένες γεωγραφικές περιοχές της Ελλάδας.

Οι φορείς εκδηλώνουν το ενδιαφέρον τους εκφράζοντας επίσης και τις γενικές ή ειδικές κατευθύνσεις που εκτιμούν ότι το «Τοπικό Σύμφωνο Απασχόλησης» πρέπει να περιλαμβάνει. Στο πλαίσιο των γενικών κατευθύνσεων του περιεχομένου που ορίζουν οι φορείς του ΕΙΕ προκηρύσσει την προετοιμασία επιχειρησιακών σχεδίων στις επτά περιοχές εφαρμογής των «Τοπικών Συμφώνων Απασχόλησης» με αντικείμενο:

- i. την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης σε τοπικό επίπεδο.
- ii. την εξειδίκευση και τον εμπλουτισμό των συγκεκριμένων στόχων που θέτουν οι τοπικοί εταίροι του «Τοπικού Συμφώνου Απασχόλησης» ως περιεχόμενό του.
- iii. την ένταξη των «Τοπικών Συμφώνων Απασχόλησης» στους γενικότερους αναπτυξιακούς στόχους της περιοχής για την προώθηση της απασχόλησης.
- iv. τη μελέτη βιωσιμότητας των προτάσεων και τη χάραξη κατευθύνσεων υλοποίησης των δράσεων που εμπεριέχονται στα «Τοπικά Σύμφωνα Απασχόλησης»
- v. την κατανομή των ευθυνών και υποχρεώσεων στα μέρη που εμπλέκονται στα Τοπικά Σύμφωνα.
- vi. τον τρόπο διοίκησης και χρηματοδότησης κάθε «Τοπικού Συμφώνου Απασχόλησης».

Στη βάση του επιχειρησιακού σχεδίου οι φορείς που συμμετέχουν στο «Τοπικό Σύμφωνο Απασχόλησης» καλούνται να το επικυρώσουν κατ' αρχάς και να το καταθέσουν για τελικό έλεγχο επιλεξιμότητας των προβλεπόμενων σε αυτό ενεργειών, στο ΕΙΕ και την εποπτεύουσα επιτροπή των συναρμόδιων υπουργείων. Παράλληλα, το κοινοποιούν στους αντίστοιχους προέδρους των επιτροπών παρακολούθησης και στις κατά τόπους νομαρχίες. Μετά τον τελικό έλεγχο επιλεξιμότητας, οι φορείς υπογράφουν το Τοπικό Σύμφωνο.

Παράλληλα, το ΕΙΕ, στο πλαίσιο της τεχνικής στήριξης, προβαίνει σε πρόσκληση υποψηφιοτήτων για την επιλογή τοπικών τεχνικών συντονιστών, οι οποίοι:

- i. παρέχουν τεχνική υποστήριξη κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας και υλοποίησης των «Τοπικών Συμφώνων Απασχόλησης».
- ii. παρακολουθούν την εφαρμογή τους προσφέροντας εναλλακτικές λύσεις στα προβλήματα που προκύπτουν.
- iii. παρέχουν υπηρεσίες, σε τοπικό επίπεδο, για την προβολή και διάδοση των «Τοπικών Συμφώνων Απασχόλησης».
- iv. συντάσσουν μηνιαίες εκθέσεις προόδου προς το ΕΙΕ, οι οποίες μετά την αξιολόγηση και το σχολιασμό κατατίθενται στις αρμόδιες επιτροπές εποπτείας σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο.

Πώς διοικούνται

Οι δραστηριότητες που περιλαμβάνονται σε κάθε «Τοπικό Σύμφωνο Απασχόλησης» συντονίζονται από την Ομάδα Διοίκησης Έργου, η οποία συγκροτείται με σύμφωνη γνώμη των εταίρων του Συμφώνου, ακολουθώντας τη διαδικασία που ορίζεται στο επιχειρησιακό σχέδιο. Στην Ομάδα Διοίκησης Έργου ορίζεται «διαχειριστής», ο οποίος εκπροσωπεί το «Τοπικό Σύμφωνο Απασχόλησης». Ο τοπικός τεχνικός συντονιστής συμμετέχει στην Ομάδα Διοίκησης Έργου ως σύμβουλος.

Αποβλέποντας σε υψηλή ποιότητα έργου και στη διασφάλιση της επιτυχούς υλοποίησης των «Τοπικών Συμφώνων Απασχόλησης» προβλέπεται κατά τη διάρκεια (on going) και εκ των υστέρων (ex post) αξιολόγηση. Το πλαίσιο της αξιολόγησης στηρίζεται σε φυσικούς και χρηματοοικονομικούς δείκτες, καθώς και σε δείκτες επιπτώσεων σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο και πάντα στη βάση των συγκεκριμένων στόχων που έχουν οριστεί από το Τοπικό Σύμφωνο. Η αξιολόγηση πραγματοποιείται από ομάδα ανεξάρτητων εμπειρογνομόνων, οι οποίοι ορίζονται αρμοδίως ύστερα από διαδικασία επιλογής.

ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΚΑΙ Α-ΕΙΦΟΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Σύμφωνα με στοιχεία του Innovation Scoreboard κατά το έτος 2006 στο σύνολο των 203 Ευρωπαϊκών Περιφερειών η Περιφέρεια της Ηπείρου καταλαμβάνει την 191^η θέση στην καινοτομική απόδοση.

Η πρόταση « Πράσινα Γιάννενα» μπορεί να συμβάλει στην ανοδική πορεία της Ηπείρου σε μια καλύτερη θέση στην κλίμακα της απόδοσης καινοτομίας των Ευρωπαϊκών Περιφερειών σύμφωνα με το αναπτυξιακό μοντέλο της Περιφέρειας Ηπείρου που εντοπίζεται στο τρίπτυχο Ποιότητα – Γνώση /Καινοτομία – Εξωστρέφεια.

Μπορεί να συμβάλλει ουσιαστικά στην εξοικονόμηση συμβατικών μορφών ενέργειας στον τομέα των μεταφορών με την ταυτόχρονη οικονομική ανακούφιση των πολιτών, στην εξασφάλιση και ενδυνάμωση των κατάλληλων συνθηκών προσέλκυσης επιχειρήσεων έντασης της γνώσης, στην δημιουργία νέων καινοτομικών θέσεων εργασίας, στην έναρξη λειτουργίας συλλογικών μοντέλων συνεργασίας για την επίτευξη τοπικών στόχων, στην προστασία του περιβάλλοντος, για την αειφορεία στην ανάπτυξη.