



• ΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ • ΤΕΥΧΟΣ 151 • 14ος ΧΡΟΝΟΣ • ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2005

ΚΩΔ. 2181

• MONTHLY EDITION • NR. 151 • 14th YEAR • NOVEMBER 2005

COD. 2181

ΔΡΑΣΗ



ΣΚΟΥΠΙΔΙΑ

... ζητούνται λύσεις άμεσα

Με τον έναν ή τον άλλον τρόπο τα στερεά απορρίμματα – κοινώς σκουπίδια - βρίσκονται διαρκώς στο προσκήνιο της επικαιρότητας. Αυτό συμβαίνει διότι μέχρι σήμερα η διαχείριση των στερεών αποβλήτων, όπως επίσης ονομάζονται, δεν έχει αντιμετωπισθεί επαρκώς από τους έχοντες την ευθύνη φορείς της πολιτείας. Η κατάσταση της χωματερής των Άνω Λιοσίων, οι ανεξέλεγκτες χωματερές από τις οποίες βρίθει η χώρα¹, ο χρυσοπληρωμένος μέχρι πρόσφατα Κουρουπητός αλλά και η λάσπη της Ψυττάλειας, αποδεικνύουν ότι κάτι σάπιο υπάρχει στο ... βασίλειο των σκουπιδιών.

Η έλλειψη σχεδιασμού για την διαχείριση των στερεών απορριμμάτων στο πλαίσιο του περιφερειακού Χωροταξικού Σχεδιασμού και η ανυπαρξία θεσμοθετημένων χρήσεων γης, επιδεινώνουν το πρόβλημα, ενώ στο νεφελώδες αυτό καθεστώς εκτρέφονται φαινόμενα πελατειακών σχέσεων και στρεβλής ενίοτε επίκλησης του περιβάλλοντος, όταν επιχειρείται να δοθεί λύση. Για παράδειγμα συμβαίνει να εκφράζεται πλήρης άρνηση στην δημιουργία οργανωμένων ΧΥΤΑ στα διοικητικά όρια δήμων των οποίων οι αρχές την ίδια στιγμή σιωπηρά αποδέχονται την ύπαρξη ανεξέλεγκτων χώρων διάθεσης που καπνίζουν σε μόνιμη βάση και οι οποίοι αποτελούν εστίες πυρκαγιών, έχουν επιπτώσεις στην δημόσια υγεία καθώς ρυπαίνουν την ατμόσφαιρα με ιδιαίτερως επικίνδυνες χημικές ουσίες, ρυπαίνουν τα υπόγεια νερά, ενώ προσβάλλουν βάνουσα το τοπίο, θέτοντας σε αμφισβήτηση το επίπεδο του πολιτισμού μας.

Το διακύβευμα

Το διακύβευμα από την διαιώνιση αυτής της κατάστασης είναι πολλαπλό: **περιβαλλοντικό, δημόσιας υγείας, κοινωνικό και οικονομικό**. Για τον λόγο αυτό η πολιτεία και όλοι οι εμπλεκόμενοι στην διαχείριση των στερεών αποβλήτων φορείς πρέπει επιτέλους να αναλάβουν εμπράκτως τις ευθύνες τους.

Το οικονομικό διακύβευμα έγκειται στο γεγονός ότι λόγω της μη υλοποίησης των Περιφερειακών Σχεδιασμών – όπου αυτοί υπάρχουν - για την διαχείριση των στερεών αποβλήτων, επαπειλούνται απεντάξεις έργων από χρηματοδοτήσεις π.χ. του Ταμείου Συνοχής αλλά και άλλων Κοινοτικών προγραμμάτων. Επισφαλή από αυτή την άποψη έργα υπάρχουν παντού στην Ελλάδα όπως στην Κεντρική Μακεδονία, την Ήπειρο, το Νότιο Αιγαίο, την Κρήτη και την Δυτική Ελλάδα.²

Οι εργαζόμενοι

Η μη έγκαιρη αντιμετώπιση κρίσιμων ζητημάτων όπως για παράδειγμα αυτό της διάδοξης κατάστασης του ΧΥΤΑ Άνω Λιοσίων, πλήττει εκτός των κατοίκων του Λεκανοπεδίου που παραμένουν όμηροι ενός και μόνο ΧΥΤΑ - και έχουμε όλοι εμπειρία για το τι συμβαίνει σε έκτακτα περιστατικά π.χ. πυρκαγιά, κατολισθήσεις κλπ - **και τους εργαζομένους σε αυτόν, οι οποίοι είναι αναγκασμένοι να εργάζονται σε συνθήκες που δεν πληρούν τους όρους Υγιεινής και Ασφάλειας και με τον κίνδυνο πρόκλησης εργατικών ατυχημάτων λόγω των συνθηκών κορεσμού του ΧΥΤΑ.**

Συνέχεια στη σελίδα 2

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

• ΣΚΟΥΠΙΔΙΑ .. ζητούνται λύσεις άμεσα • Κλιματική Αλλαγή & Πολιτικές Αερομεταφορές • ΝΕΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ: «Χρυσή Ακτή»

IN THIS ISSUE

• SOLID WASTE..... searching for immediate solutions • Climate Change and Civil Aviation • NEW PUBLICATIONS: «Golden Bay»

ΣΚΟΥΠΙΔΙΑ ... Ζητούνται λύσεις άμεσα

Συνέχεια από τη σελίδα 1

Οι προτάσεις μας

Για όλους τους πιο πάνω λόγους θα πρέπει άμεσα να υπάρξουν μέτρα που να κατατείνουν:

- Στην εξάλειψη του φαινομένου της ανεξέλεγκτης διάθεσης με την παύση λειτουργίας των ΧΑΔΑ³ σε συνδυασμό με έργα αποκατάστασής τους.
- Στην περιβαλλοντικά ασφαλή και οικονομικά συμφέρουσα μεταφορά αποβλήτων, με την δημιουργία δικτύων σταθμών μεταφόρτωσης και την κάλυψη του συνόλου της χώρας με σύγχρονες και ολοκληρωμένες εγκαταστάσεις τελικής διάθεσης αποβλήτων.
- Στην προώθηση προγραμμάτων διαλογής στην πηγή, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης επικοινωνιακής στρατηγικής που θα συμβάλει στην αντιμετώπιση του προβλήματος και η οποία θα πρέπει να περιλαμβάνει την συνεχή και επιστημονικά τεκμηριωμένη πληροφόρηση και ευαισθητοποίηση του κοινού ως προϋπόθεση για την απο-τελεσματικότητα της εφαρμογής οποιουδήποτε σχεδιασμού. Παράλληλα θα πρέπει να υπάρξουν προσπάθειες για την μείωση του όγκου των αποβλήτων αλλά και της περιεκτικότητάς τους σε επικίνδυνες ουσίες.
- Στη σταδιακή διαχρονική μείωση της ποσότητας των βιοαποικοδομήσιμων υλικών που οδηγούνται για υγειονομική ταφή, με την δημιουργία σύγχρονων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και αξιοποίησης στερεών αποβλήτων. Με δεδομένο ότι υπάρχει δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα μείωσης της περιεκτικότητας σε βιοαποικοδομήσιμα των αποβλήτων που προορίζονται για υγειονομική ταφή (2010: μείωση στο 75% της συνολικής κατά βάρος ποσότητες βιοαποικοδομήσιμων αστικών αποβλήτων που είχαν παραχθεί το 1995, 2013: μείωση στο 50%, 2020: μείωση στο 35%), η ανάγκη καθίσταται επιτακτική.
- Στη θέσπιση κινήτρων και αντικινήτρων για την επίτευξη της πρόληψης της παραγωγής στερεών αποβλήτων και την προαγωγή προϊόντων κατάλληλων για επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση στη βάση της ανάλυσης του κύκλου ζωής μέσα από την εφαρμογή της ολοκληρωμένης πολιτικής προϊόντων (IPP).
- Στην αποτελεσματική εφαρμογή του Ν 2939/2001 για την εναλλακτική διαχείριση των υλικών συσκευασίας και άλλων προϊόντων.
- Στην προώθηση της πρόληψης της παραγωγής αποβλήτων μέσω της εφαρμογής καθαρών τεχνολογιών στις παραγωγικές διαδικασίες.

1) Σύμφωνα με πρόσφατη καταγραφή του ΥΠΕΧΩΔΕ ο αριθμός των Χώρων Ανεξέλεγκτης Διάθεσης Απορριμμάτων (ΧΑΔΑ) ανέρχεται σε 1.173 ανενεργούς που χρήζουν αποκατάστασης και σε 1.453 ενεργούς που χρήζουν διακοπής και αποκατάστασης.

2) ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 13-07-05

3) Αν η διαδικασία ολοκληρωθεί μέχρι το 2008, θα αποφευχθεί η επιβολή προστίμου από την Ε.Ε.

Επικίνδυνα¹ & Ιατρικά² απόβλητα

Υπάρχουν ωστόσο και άλλες κατηγορίες στερεών αποβλήτων όπως τα **επικίνδυνα** για τα οποία παρατηρούνται καθυστερήσεις στην εφαρμογή της νομοθεσίας, καθώς επίσης και τα **ιατρικά** από υγειονομικές μονάδες

Για τα επικίνδυνα θα πρέπει να εφαρμοσθεί άμεσα η ΚΥΑ 19396/1546, 1997. Οι καθυστερήσεις έχουν ως αποτέλεσμα σειρά προειδοποιήσεων από την Ε.Ε. Για τα επικίνδυνα απόβλητα, από τους 390.000 τόνους που παράγονται σε ετήσια βάση, 1000 τόνοι εξαγονται ενώ οι υπόλοιποι παραμένουν προσωρινά «αποθηκευμένοι» κατά παράβαση κάθε νομοθεσίας αλλά και όλων των κανόνων προστασίας της υγείας των πολιτών.

Η διαχείριση των **Επικινδύνων Ιατρικών Αποβλήτων** (ΕΙΑ), αποτελεί ευαίσθητο κομμάτι της διαχείρισης των επικινδύνων αποβλήτων. Η σωστή εφαρμογή της ΚΥΑ (37591/2031), προϋποθέτει:

- την δημιουργία των κατάλληλων υποδομών,
- την προμήθεια του κατάλληλου εξοπλισμού ενδονοσοκομειακής διαχείρισης
- την διαμόρφωση των κατάλληλων χώρων,
- την εκπαίδευση του προσωπικού των Υγειονομικών Μονάδων (ΥΜ) για την ορθή διαχείριση των ΕΙΑ.

Πρόκειται για ένα πλέγμα ενεργειών χωρίς τις οποίες η ΚΥΑ αποτελεί κενό γράμμα. Επιπλέον, το γεγονός ότι η ΚΥΑ θα έπρεπε να έχει εφαρμοσθεί από την **1η Απριλίου του 2004**, δημιουργεί πρόσθετες υποχρεώσεις που σχετίζονται με την ταχύτητα που οι υπόχρεοι πρέπει να κινηθούν προκειμένου να συμμορφωθούν με τα προβλεπόμενα από αυτήν.

Οι ενέργειες αυτές αφορούν επίσης στην υποχρέωση των Υγειονομικών Μονάδων να εκπονήσουν **Εσωτερικό Κανονισμό Διαχείρισης Επικινδύνων Ιατρικών Αποβλήτων**, στην ενημέρωση και εκπαίδευση του προσωπικού των Υγειονομικών Μονάδων για τον τρόπο που θα υλοποιήσουν την διαχείριση. **Απαιτείται παράλληλα η ενεργοποίηση και συμμετοχή των Επιτροπών Υγιεινής και Ασφάλειας των ΥΜ, οι οποίες θα πρέπει να παίξουν καθοριστικό ρόλο τόσο στην ενημέρωση των εργαζομένων όσο και στην εποπτεία της ορθής λειτουργίας του συστήματος διαχείρισης των ΕΙΑ.**

1) ΚΥΑ 19396/1546, 1997

2) ΚΥΑ 37591/2031, 2003

Κλιματική Αλλαγή & Πολιτικές Αερομεταφορές¹

Τα αεροπλάνα αποτελούν σημαντική και αυξανόμενη πηγή εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, τα οποία συμβάλλουν στην αύξηση της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη. Για παράδειγμα, μία πτήση μετ' επιστροφής για δύο άτομα από το Άμστερνταμ προς το θέρετρο Phuket της Ταϊλάνδης παράγει πολύ περισσότερο διοξείδιο του άνθρακα (CO₂), αέριο θερμοκηπίου, απ' ό,τι ένα μεσαίας κατηγορίας νέο αυτοκίνητο ολόκληρο το έτος. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή παρουσίασε σχέδιο για τη μείωση της αυξανόμενης συμβολής των αεροπορικών ταξιδιών στην αλλαγή του κλίματος.

Συμβολή της αεροπλοΐας στην κλιματική αλλαγή

Το μερίδιο της αεροπλοΐας στις συνολικές εκπομπές αερίων θερμοκηπίου της Ε.Ε. εξακολουθεί να κινείται στο συγκρατημένο επίπεδο του 3%, οι εκπομπές της όμως αυξάνονται ταχύτερα απ' ό,τι σε οποιονδήποτε άλλο τομέα και ενδέχεται να υπονομεύσουν την επιτελούμενη πρόοδο μέσω της περιστολής των εκπομπών σε άλλους κλάδους της οικονομίας. Οι εκπομπές της Ε.Ε από διεθνείς πτήσεις αυξήθηκαν κατά ποσοστό 73% από το έτος 1990 στο 2003. Η αύξηση αυτή μπορεί να διογκωθεί σε 150% έως το έτος 2012, εκτός αν ληφθούν μέτρα. **Μια τέτοια αύξηση μπορεί να αναιρέσει περισσότερο από το ένα τέταρτο της κατά 8% μείωσης των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, την οποία οφείλει να επιτύχει η ΕΕ-15 με βάση το Πρωτόκολλο του Κυότο, στο διάστημα μεταξύ 1990 και 2012.**

Ανάγκη ανάληψης δράσης

Οι εκπομπές CO₂ από εσωτερικές πτήσεις υπόκεινται σε στόχους εκπομπών βάσει του Πρωτοκόλλου του Κιότο, το ίδιο όμως δεν συμβαίνει με τις διεθνείς πτήσεις. Με το 6ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον, η ΕΕ δεσμεύθηκε να αναλάβει ειδικές δράσεις για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από την αεροπλοΐα, εφόσον δεν ληφθούν τέτοια μέτρα από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), δηλαδή τον αρμόδιο διεθνή φορέα, έως το έτος 2002. Ο ICAO δεν έλαβε τέτοια μέτρα, ωστόσο όμως υποστήριξε την ιδέα της εμπορίας εκπομπών.

Το ΣΕΕ², το οποίο σήμερα καλύπτει περί τις 11.500 βιομηχανικές εγκαταστάσεις, επιτρέπει στις συμμετέχουσες εταιρείες εκμετάλλευσης να μειώσουν τις εκπομπές των CO₂ κατά τον οικονομικότερο τρόπο. Κάθε εταιρεία εκμετάλλευσης λαμβάνει περιορισμένο αριθμό δικαιωμάτων εκπομπής, δημιουργώντας για καθεμία εταιρεία μόνιμο κίνητρο για να ελαχιστοποιήσει τις εκπομπές της. Τα δικαιώματα αυτά μπορούν να αποτελούν αντικείμενο εμπορικής συναλλαγής στην αγορά, δίνοντας τοιούτο τρόπο στις εταιρείες εκμετάλλευσης την ευελιξία επιλογής του φθηνότερου τρόπου ελέγχου των εκπομπών τους.

Η ένταξη της πολιτικής αεροπορίας στο μηχανισμό θα επιτρέψει στις αεροπορικές εταιρείες να επωφεληθούν από την αποτελεσματική από πλευράς κόστους αντιμετώπιση αυτή, επιτρέποντάς τις να εμπορεύονται τα δικαιώματα εκπομπής σε μια διευρυμένη αγορά με βιομηχανίες και άλλες αεροπορικές εταιρείες, όπως υπαγορεύει η ανάγκη.

Υπό περιβαλλοντικό πρίσμα, η Επιτροπή πιστεύει ότι το ΣΕΕ θα πρέπει να καλύψει τις πάσης φύσεως εκπομπές από οποιαδήποτε πτήση που αναχωρεί από την ΕΕ, είτε πρόκειται για άλλο προορισμό μέσα στην ΕΕ είτε για τρίτη χώρα. Θα υπάρξει ίση μεταχείριση των κοινοτικών και μη κοινοτικών αερομεταφορών.

Στο πλαίσιο της περιεκτικής θεώρησης του προβλήματος, η Επιτροπή συνηγορεί επίσης υπέρ της συνέχισης ή ενίσχυσης του φάσματος των άλλων δραστηριοτήτων που μπορούν να βοηθήσουν στον περιορισμό των εκπομπών της αεροπλοΐας, όπως η βελτίωση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και οι συνεχιζόμενες προσπάθειες άρσης των νομικών εμποδίων για τη φορολόγηση του καυσίμου αεριωθουμένων.

Επιπτώσεις

Προκαταρκτικές εκτιμήσεις με βάση μοντέλα δείχνουν ότι ο αντίκτυπος στις τιμές των εισιτηρίων θα είναι μέτριος, κυμαινόμενος από μηδενική έως αύξηση το πολύ κατά 9€ ανά πτήση μετ' επιστροφής. Με μια τέτοιου επιπέδου αύξηση, η ζήτηση αεροπορικών εισιτηρίων απλώς θα αυξηθεί σε ελαφρώς βραδύτερο ρυθμό απ' ό,τι αλλιώς. Οποιαδήποτε επίπτωση στον τουρισμό ή σε απόκεντρες περιφέρειες που βασίζονται σε αεροπορικές συνδέσεις πιθανώς να είναι πολύ περιορισμένη.

Επόμενα βήματα

Η Επιτροπή καλεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να ανταποκριθούν στην ανακοίνωση εκφράζοντας αναλυτικά τη θέση τους. Παράλληλα, συγκροτείται ομάδα εργασίας από εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και παράγοντες του κλάδου, στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Προγράμματος για τις Κλιματικές Αλλαγές, η οποία θα εξετάσει διάφορα ζητήματα με μεγαλύτερη λεπτομέρεια και θα υποβάλει έκθεση το επόμενο έτος. Η εργασία αυτή θα συντονίζεται πλήρως με τη γενική επανεξέταση του ΣΕΕ που αναμένεται για τα μέσα 2006. Η χρονική στιγμή εισόδου της αεροπλοΐας στο ΣΕΕ θα εξαρτηθεί από την ταχύτητα έκδοσης και εφαρμογής της σχετικής νομοθεσίας.

1) ΠΗΓΗ: Ευρωπαϊκή Επιτροπή - Αντιπροσωπεία στην Ελλάδα, Υπηρεσία Ενημέρωσης και Τύπου

2) Σύστημα Εμπορίας Εκπομπών



ΝΕΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ

«Χρυσή Ακτή»

Η ανάπτυξη και η υπανάπτυξη, ο Βορράς και ο Μεσογειακός Νότος, η φύση, οι χωματερές σκουπιδιών και ανθρώπων, το Νταρφούρ, το Ισλάμ, ο εθελοντισμός, η Ευρώπη και η Αφρική, η απορρύθμιση και πολλές άλλες έννοιες και θέματα προσεγγίζονται λογοτεχνικά στη «Χρυσή Ακτή».

Φυγή, αναζήτηση, εγκατάλειψη ή αλλαγή τόπου; Ο κεντρικός ήρωας αφήνει οικογένεια, καριέρα, σπίτι και μια ασφαλή ζωή στο κέντρο της Ευρώπης για ν' αναζητήσει την περιπέτεια στην αντίπερα όχθη. Στο κλασικό αυτό μοτίβο της φυγής ο συγγραφέας αναζητεί τα κινούν αίτιο της αποσάθρωσης των κοινωνικών σχέσεων στην εποχή της παγκοσμιοποίησης: απομυθοποίηση της εργασίας, δυσφήμιση της έννοιας της προόδου, επιτάχυνση ανταλλαγών, πολλαπλασιασμός επιλογών.

Ο ευρωπαϊκός ορθολογισμός συγκρούεται με την «υπάναπτυξη» και ο ήρωας του βιβλίου δείχνει να μετεωρίζεται μεταξύ των τόπων, να καταναλώνει τον γεωγραφικό χώρο, να ταλανίζεται μέχρι να βρει την κάθαρση εκεί όπου λιγότερο την περίμενε. Η κυκλικότητα του αφηγηματικού χρόνου τον οδηγεί στις απαρχές και τα αρχέτυπα της ανθρώπινης περιπέτειας, εκεί όπου ίσως η ζωή μπορεί να γίνει τέχνη.

Το μυθιστόρημα αυτό του Μιχάλη Μοδινού μπορεί – μετά από τις ποικίλες δοκιμακές εξερευνήσεις του – να διαβασθεί ως αμιγές ταξιδιωτικό χρονικό αλλά και ως μια παρθένα ματιά στο μεταλλασσόμενο οικουμενικό τοπίο. Κυρίως όμως μπορεί να διαβασθεί ως μυθιστόρημα για την Ευρώπη. Ο ήρωας, αναπτυξιακός εμπειρογνώμονας της Κοινότητας απομυθοποιεί την ίδια την ουσία της δουλειάς του, γνωρίζοντας από πρώτο χέρι τις αποτυχίες του Δυτικού αναπτυξιακού μοντέλου και την αδυναμία μετεμφύτευσής του στα άλλα γεωγραφικά μήκη και πλάτη του πλανήτη. Αναρωτιέται για τον θρίαμβο των αγορών, την κυριαρχία της ανταγωνιστικότητας, την αναποτελεσματικότητα του κράτους-πρόνοιας. Η σταδιακή αυτή μετάλλαξη έρχεται να «δέσει» με την αποσάθρωση των οικογενειακών του συντεταγμένων και την φθορά της συζυγικής ζωής – το μακέλεμα των αισθήσεων από την καθημερινή εμπειρία.

Εν τούτοις η φυγή, έχει πρωτίστως να κάνει με την λατρεία της περιπέτειας. Ο ήρωας θ' αναζητήσει στο Μεσογειακό Νότο την απωλεσθείσα αθωότητα, επιχειρώντας να κάνει τη ζωή του μυθιστόρημα. Επιχειρεί να φτιάξει ξανά την ιστορία του επαναστατώντας όχι ενάντια στην καταπίεση αλλά στην πλήξη. Εντούτοις η πολλαπλότητα των επιλογών, θ' αποδειχθεί φενάκη. Οι τόποι έχουν αλλοιωθεί, η φύση διαβρωθεί, ο μεγάλος έρωτας αποδεικνύεται γι' άλλη μια φορά ανέφικτος. Η πραγματική ιστορία έχει ήδη γραφτεί και η αναζήτηση της Χρυσής Ακτής δεν είναι παρά η επιστροφή στην απαρχή της ανθρώπινης περιπέτειας, εκεί όπου ο ήρωας πρωτοσυνάντησε τους αντίποδες της ευρωπαϊκής πραγματικότητας.

Με διαρκή φλας-μπακ, με κοφτή και ρέουσα γλώσσα και μέ ένα διαρκή διάλογο με τη λογοτεχνία και την ιστορία της, το κοσμοπολίτικο αυτό μυθιστόρημα είναι ταυτόχρονα ένα δοκίμιο για την παγκοσμιοποίηση και τις διαρκώς μεταβαλλόμενες συντεταγμένες των καιρών μας. Ο συγγραφέας ανατέμνει τις κοινωνικές σχέσεις με χιούμορ και απροσδόκητη ευαισθησία, αιφνιδιάζοντας με τις ανατροπές στα εσωτερικά τοπία των ηρώων του. Εντέλει πάντως μένει η γλυκιά γεύση του αυτοπροσδιορισμού και της προσωπικής ελευθερίας. Οι πρωταγωνιστές διαβάζουν τους αιώνους και η κάθαρση επέρχεται.

Στο μυθιστόρημα αναδεικνύονται τα κοινωνικά και προσωπικά αδιέξοδα για έναν κατά τα άλλα ευνοημένο άνθρωπο, ο οποίος συνθλίβεται στα γρανάζια της γραφειοκρατίας της οποίας όμως αποτελεί μέρος, ενώ τίγονται επίσης πολλά ζητήματα που η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση έφερε στο προσκήνιο. Όπως οι σχέσεις πλουσίων και φτωχών χωρών, η σχέση ανάπτυξης-υπάναπτυξης καθώς και τα νέα δεδομένα της παγκοσμιοποιημένης κοινωνίας. Η φυγή του ήρωα από το επίκεντρο των εξελίξεων και το προσκήνιο, παραπέμπει ευθέως στην τρωτότητα της ανθρώπινης φύσης και την έμφυτη ροπή της προς την επιστροφή στις ρίζες.



«Χρυσή Ακτή»

Μιχάλης
Μοδινός

Εκδόσεις
ΚΑΣΤΑΝΙΩΤΗ
2005

4

Εκτύπωση - Ηλεκτρονική Διαμόρφωση: Ι. Δ. Βλασσόπουλος, Μενάνδρου 77, Τηλ./Fax: 210 52 32 106 - 210 52 28 844 • E-mail: vlass1@otenet.gr • www.vlassopoulos.com

Ιδιοκτήτης: ΕΚΑ • Εκδότης: Γρηγόρης Φελώνης Πρόεδρος ΕΚΑ • Την «ΔΡΑΣΗ» επιμελείται η υπεύθυνη του Τμήματος Περιβάλλοντος και Διεθνών Σχέσεων Δρ Χριστίνα Θεοχάρη. • Τιμή Τεύχους 0,5 €

Διεύθυνση: ΕΚΑ, Γ' Σεπτεμβρίου 48Β, 104 33 ΑΘΗΝΑ, Τηλ. 210 88 36 917, 210 88 41 818, FAX: 210 88 39 271

Επιτρέπεται η χωρίς άδεια αναδημοσίευση ή αναπαραγωγή μέρους του φυλλαδίου, με μόνη υποχρέωση την αναφορά της πηγής.