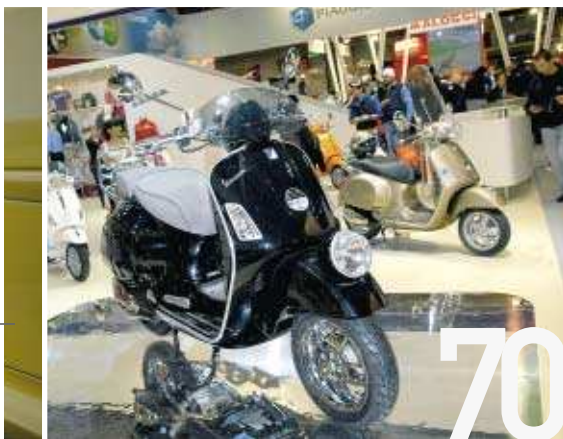




16



70



82



88



στο θάλαμο καύσης

Νίκος
Μαρινόπουλος

Οι τελευταίες φόλες...

>] 2009, μια χρονιά που μας άφησε περισσότερο αρνητικές παρά θετικές αναμνήσεις. Από τη μία, έχουμε την παγκόσμια κρίση και τις επιπτώσεις της στην οικονομία, με την αυτοκινητοβιομηχανία να προσπαθεί να επουλώσει τα πρωτοφανή τραύματά της. Από την άλλη, το γνωστό περιβαλλοντικό ζήτημα, με το φαινόμενο του θερμοκηπίου, το λιώσιμο των πάγων και την κλιματική αλλαγή, επιδεινώνεται εκθετικά πλέον. Λίγο πριν δώξω τις τελευταίες σελίδες της χρονιάς στο πιεστήριο, κρατώ τις δύο πιο πρόσφατες φόλες...

>] Τέλος εποχής για τη Saab. Μετά την αποτυχημένη διαπραγμάτευση με την Spyker (ούτως ή άλλως δεν υπήρχε καμία προοπτική), η GM κατάφερε και «ξεφορτώθηκε» μία και καλή την ελλειμματική σουηδική εταιρεία: μια φίρμα με ένδοξο παρελθόν και ξεχωριστή προσωπικότητα που αν ήταν κάτω από την ομπρέλα ενός υγιούς ομίλου ίσως είχε διαφορετική πορεία. Στις αρχές του έτους περισσότεροι από 3.400 άνθρωποι θα χάσουν τη δουλειά τους, ενώ συνολικά ο αριθμός των ανέργων θα ξεπεράσει τις 8.000, σύμφωνα με δημοσιεύματα των σουηδικών εφημερίδων. Game over και για όσους εκμεταλλεύθηκαν τα σκαμπανεβάσματα της μετοχικής αξίας, αλλά και για όσους βρήκαν την ευκαιρία να διαφημιστούν. Ο Koeningsegg είχε την ευκαιρία να γίνει διάσημος μέσα σε ένα καλοκαίρι ως υποψήφιος αγοραστής της Saab, ενώ η ολλανδική Spyker κατάφερε την τελευταία στιγμή να πάρει κάποια προβολή. Το θέμα είναι πως αν τα πράγματα δεν βελτιωθούν στα επόμενα χρόνια, ίσως δούμε και άλλες μικρές εταιρείες να έχουν την κατάληξη της Saab...

>] Του Κιότο... έγινε στην Κοπεγχάγη. Έχω την εντύπωση, ίσως και εσείς, πως ο μόνος μεγάλος ωφελημένος από την πρόσφατη παγκόσμια συνεδρίαση δεν είναι ο πλανήτης, αλλά... η Μικρή Γοργόνα, την οποία θαύμασαν από κοντά περίπου 25.000 «τουρίστες» επιπλέον. Η οικολογική φόλα στην πρωτεύουσα της Δανίας μαγειρεύτηκε την τελευταία στιγμή για να αποφευχθεί το ναυάγιο και η πλήρης αποτυχία. Βλέπετε, μείωση των ρύπων σημαίνει εξοικονόμηση ενέργειας, που μεταφράζεται σε μείωση τζίρου, πτώση των δικαιωμάτων στο χρηματιστήριο ρύπων κ.λπ. Το όλο στόρι μοιάζει σαν την τελευταία μέρα ο Ομπάμα να έσπευσε να προτείνει για τα μάτια του κόσμου μια βολική πρό-

ταση, στην οποία τελικά συμφώνησαν οι Κίνα, Βραζιλία, Ινδία και Νότια Αφρική. Ούτως ή άλλως ήταν το λιγότερο που μπορούσε να κάνει η αμερικανική κυβέρνηση, εκπροσωπώντας την πιο ρυπογόνα χώρα (μαζί με την Κίνα) του πλανήτη. Πρόκειται όμως για μια συμφωνία όπου τα πάντα είναι αόριστα, δίχως να υπάρχουν προβλεπόμενοι στόχοι με νούμερα για τη μείωση των εκπομπών CO₂, δίχως να επαληθεύονται οι εκπομπές με προηγούμενες συγκριτικές μελέτες, καθώς η Κίνα αρνείται οποιοδήποτε διεθνή έλεγχο και παρακολούθηση. Μία συμφωνία για την οποία 193 χώρες διαβουλευόταν επί 13 μέρες, και μάλιστα εν μέσω έντονης κριτικής από μικρότερες αναπτυσσόμενες χώρες, όπως η Κούβα, η Βενεζουέλα, η Βολιβία, το Σουδάν κ.ά.

>] Η συμφωνία προβλέπει τη χρηματοδότηση αναπτυσσόμενων χωρών από τις ήδη πλούσιες/ανεπτυγμένες (το διάστημα 2010-2012 η Ε.Ε. θα καταβάλει 10,6 δισ. δολάρια, η Ιαπωνία 11 δισ. δολάρια, οι ΗΠΑ 3,6 δισ. δολάρια), με στόχο τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας στους 2 βαθμούς Κελσίου από την αρχή της βιομηχανικής επανάστασης έως τα τέλη του αιώνα. Για το 2020 η Ε.Ε. έχει υποσχεθεί μείωση 20-30%, ενώ οι ΗΠΑ μόλις 3-4%. Οι πιο βρόμικοι πληρώνουν και τα λιγότερα, ασχέτως αν τα κονομάνε από το εμπόριο ρύπων. Επόμενο ραντεβού το Νοέμβριο του 2010 στο Μεξικό, όπου όλοι ελπίζουμε να γίνει κάτι πιο ουσιαστικό, αν και πολλοί πιστεύουν πως είναι καλύτερο να αναπνέουμε περισσότερους ρύπους παρά να χάνουν χρήματα.

>] Όλα τα παραπάνω ίσως και να τα έχετε ακούσει στο ραδιόφωνο, στην τηλεόραση, θα τα έχετε διαβάσει σε εφημερίδες... Γιατί κάθομαι και τα ξαναλέω; Ένας καλός λόγος είναι για να υπενθυμίσω πως το αυτοκίνητο συντελεί μόνο στο 1/5 του φαινομένου του θερμοκηπίου. Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ίσως η μόνη στην οποία έχουν γίνει οι όποιες, αλλά ελεγχόμενες με προδιαγραφές, ενέργειες περιορισμού των εκπομπών ρύπων (αυστηρότερες νόρμες Euro, καταλύτες, μελέτη εναλλακτικής αυτοκίνησης κ.ά.) σε αντίθεση για παράδειγμα με τη ναυτιλία και την αεροπορία, όπου δεν υπάρχει καν κάποιο σύστημα παρακολούθησης. Για να μη μιλήσουμε για την εξαιρετικά ρυπογόνα παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από λιγνίτη και άνθρακα...