

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Η περίπτωση της Ηπείρου

Του κ. **Αντ. ΚΑΛΤΣΟΥΝΗ**
Δρος Οικον. και Κοιν. Επιστ.
Δρος Περιφερ. Σχεδιασμού

1. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Η σύγχρονη οικονομία λειτουργεί, όπως όλοι μας γνωρίζουμε στα πλαίσια της αποκεντρωμένης ανάπτυξης, η οποία αντικατοπτρίζει την αναγκαία αλλαγή στην οργάνωση των κοινωνιών που καλούνται να αντιμετωπίσουν την αυξανόμενη πολυπλοκότητα των κοινωνικοοικονομικών φαινομένων. Συνέπεια αυτών των διαπιστώσεων είναι η αυξανόμενη σπουδαιότητα του τοπικού επιπέδου, όπου ενσωματώνονται αποδοτικότερα όλα τα στοιχεία των αναπτυξιακών προσπαθειών και πολλαπλασιάζονται οι δυναμικές που συνεισφέρουν αποτελεσματικά στη μείωση των περιφερειακών αντιθέσεων. Οι νέες τεχνολογίες προσφέρουν ευκαιρίες ανάπτυξης και απασχόλησης όταν μεταβάλλουμε και τη δική μας αναπτυξιακή στρατηγική. Βασική προϋπόθεση αποτελεί εδώ ο εκσυγχρονισμός των μεταφορών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση κατανοώντας τη σπουδαιότητα της πολιτικής μεταφορών εξέδωσε το 1992 την ανακοίνωσή της, γνωστή ως Λευκή Βίβλο, για την μελλοντική ανάπτυξη της πολιτικής μεταφορών. Πρόκειται για ένα ευρύ φάσμα μέτρων, ενεργειών και πρωτοβουλιών που δημιουργούν μια νέα αγορά χωρίς ποσοτικούς περιορισμούς ή απαγορεύσεις, δηλαδή εγγύηση για την εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού.

Βασικά στοιχεία αυτής της πολιτικής μεταφορών είναι οι παρεμβάσεις στις υποδομές, οι παρεμβάσεις στο θεσμικό επίπεδο και η ανάπτυξη των πολύτροπων διαλειτουργικών συστημάτων μεταφορών μέσα από ολοκληρωμένα δίκτυα (διευρωπαϊκά δίκτυα) των οποίων η συμβολή να είναι αποτελεσματική, όχι μόνο στις διαδικασίες ολοκλήρωσης του χώρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και του ευρύτερου ευρωπαϊκού.

Στην εξέλιξη αυτή, όπου η πολιτική των μεταφορών και η εξωτερική πολιτική αλλη-

λοδιαπλέκονται σε μια αμφίδρομη σχέση, καλείται η Ελλάδα να παίξει ένα νέο ρόλο και κυρίως για τον ευρύτερο βαλκανικό χώρο, δηλαδή με άλλα λόγια οι δραστηριότητες της Ε.Ε. για εκσυγχρονισμό των μεταφορών αποτελούν για τον γεωπολιτικό χώρο της Ελλάδας ευτυχή συγκυρία. Βασικό ρόλο στην εξέλιξη αυτή έχει και η Ήπειρος. Οι προσπάθειες της Ε.Ε. για την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και ιδίως η υλοποίηση των μεγάλων έργων συνδυασμένων μεταφορών δίνουν στην Ήπειρο τη δυνατότητα να αποτελέσει κυρίαρχο κομβικό σημείο, τόσο για την Ελλάδα όσο και για τον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο. Ο εκσυγχρονισμός του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, η Εγνατία οδός και οι κάθετοι άξονές της, ο δυτικός άξονας (Πάτρα-Ιωάννινα), ο άξονας Ηγουμενίτσας-Βόλου, η ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας, η προβλεπόμενη σύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου, ο εκσυγχρονισμός του αεροδρομίου των Ιωαννίνων κ.λ., θα δώσουν μια νέα διάσταση στην περιφέρεια της Ηπείρου.

Βασική προϋπόθεση για να αποτελέσουν οι προσπάθειες αυτές της Ε.Ε. μοχλό ανάπτυξης για την Ήπειρο, είναι να ενταχθούν στα πλαίσια ενός προγράμματος βιώσιμης ανάπτυξης, όπου βασικός του στόχος θα είναι και ο εκσυγχρονισμός των ενδοπεριφερειακών μεταφορών.

Στην επιτυχία ή όχι του προγράμματος καθοριστικός είναι ο ρόλος της Δημόσιας Διοίκησης, δηλαδή του κράτους. Το Ελληνικό Κράτος και κατά συνέπεια και η Δημόσια Διοίκηση, χαρακτηρίζονται, όπως είναι σε όλους μας γνωστό, από έντονες αδυναμίες¹. Κάποιες προσπάθειες που έγιναν τα τελευταία χρόνια για εκσυγχρονισμό και αποκεντρωση των δομών της εξουσίας δεν είχαν ακόμη τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Ένα μεγάλο μέρος των πολιτικών και κυρίως εκείνων που αποκομίζουν οφέλη από μια τέτοια κατάσταση διάκινται εχθρικά προς κάθε προσπάθεια αναβάθμισης. Αυτό δυστυχώς σημαίνει, ότι ο εκσυγχρονισμός του κράτους, και κατά συνέπεια του περιφερειακού, θα αργήσει να φθάσει στα επιθυμητά αποτελέσματα.

Συνέπεια αυτών των αδυναμιών θα είναι, αν δεν βρεθεί τρόπος να ξεπεραστούν ή να μειωθούν στο ελάχιστο δυνατό, οι συνδυασμένες μεταφορές που προωθεί η Ε.Ε. ως στρατηγική για την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και αποκεντρωμένη ανάπτυξη, όχι μόνο να μην συντελέσουν στην ανάπτυξη της Ηπείρου, αλλά αντίθετα να μπλοκάρουν και τις υπάρχουσες αναπτυξιακές δυνατότητες. Η παραπέρα ερήμωση της Ηπείρου, η ρύπανση του περιβάλλοντος, η όξινη βροχή θα είναι τα κύρια αποτελέσματά της. Παρόμοια παραδείγματα, τόσο στον ευρωπαϊκό χώρο όσο και στον ευρύτερο υπάρχουν αρκετά. Σε μια τέτοια κατάσταση καθοριστικός θα πρέπει να είναι ο ρόλος του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων. Το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων καλείται τώρα, πριν είναι αργά για την περιοχή και κατά συνέπεια και για το ίδιο, να δείξει ότι είναι σε θέση, μια που η κρατική διοίκηση παρουσιάζει αδυναμίες, να αναλάβει και καθοδηγήσει με επιτυχία αυτές τις ευκαιρίες και προκλήσεις.

2. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε.

Η πολιτική των μεταφορών της Ε.Ε. αποτελούσε από την ίδρυσή της κύριο μέρος

1. Βλ. Κωνστ. ΓΕ. Αθανασόπουλος: *Η Ελληνική Δημόσια Διοίκηση. ΕΠΙΘΕΩΡ. ΑΠΟΚΕΝΤΡ., ΤΟΠ. ΑΥΤΟΔ. ΚΑΙ ΠΕΡΙΦ. ΑΝΑΠΤ.*, τ. 6/1996, σ. 5 Του Αυτού: *Τι μπορεί να αλλάξει στην Δημόσια Διοίκηση. Εφημερ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ*, 29/11/1993, σελ. 22, 43, 44.

των πολιτικών συζητήσεων. Χαρακτηριστικά είναι τα άρθρα 3ε και 74 της συνθήκης της Ρώμης.

Η συνεχώς αυξανόμενη επιρροή των μεταφορών στις διακρατικές σχέσεις λόγω της αύξησης του εμπορίου και τα υψηλά κόστη για κατασκευή και συντήρηση των συγκοινωνιακών έργων έκαναν αυτές τις συζητήσεις αναγκαίες. Επίσης, ιδιαίτερη βαρύτητα στη σχέση διακρατική συνεργασία και μεταφορές δόθηκε από πολύ νωρίς και από τους διεθνείς οργανισμούς.

Η Ε.Ε. κατανοώντας τη σπουδαιότητα αυτών των προμηθειών των διεθνών οργανισμών, τις κατοχύρωσε με τα άρθρα 116 και 229-231 της συνθήκης της Ρώμης και προσπάθησε συγχρόνως να δώσει λύσεις στα ερωτήματα που έθεταν οι οργανισμοί αυτοί και αφορούσαν τις μεταφορές. Στα πλαίσια αυτά ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε και στην αμφίδρομη σχέση Πολιτική των Μεταφορών και Χωροταξία.

Την Πολιτική των Μεταφορών της Ε.Ε. μπορεί κανείς να την χωρίσει σε δύο μεγάλες περιόδους: η πρώτη περιλαμβάνει το χρονικό διάστημα 1958-1972 και χαρακτηρίζεται από την προσπάθεια για τη δημιουργία μιας κοινής αγοράς μεταφορών και η δεύτερη που διαρκεί μέχρι σήμερα, χαρακτηρίζεται από προσπάθειες για τη δημιουργία ενός κοινού συστήματος μεταφορών, το οποίο θα έχει ως βάση τα εθνικά συστήματα μεταφορών. Επίσης την περίοδο αυτή γίνεται εμφανές, ότι οι μεταφορές αποτελούν έναν βασικό οικονομικό κλάδο και συγκρίνοντάς τον με τους υπόλοιπους διαπιστώνεται η ολοένα και περισσότερο αυξανόμενη σημασία του και μάλιστα όταν λάβει κανείς υπόψη, ότι το 1971 το 6% των εργαζομένων της Ε.Ε. απασχολούνταν στον τομέα των μεταφορών, το 6% του ακαθάριστου εγχώριου εισοδήματος παράγονταν από τις μεταφορές (αγροτι-

Κωνσταντίνος ΓΕ.
ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
Καθηγητής Τμήμ. Αστ. Περ. Ανάπτ.
Παντείου Πανεπ. Κ.Π.Ε.
Δρ Ιωάννης ΒΛΑΣΗΣ
Δρ Βασιλική Δ. ΔΕΛΗΘΕΟΥ

ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Τόμ. Α'

Αθήναι, 1996

LE DROIT DE L'UNION
EUROPEENNE

Vol. A'
Préface

Par Professeur Const. GE.
ATHANASSOPOULOS
ATHENES, 1996

κός τομέας 5%), το 15% των συνολικών επενδύσεων και το 40% των δημοσίων γίνονταν στις μεταφορές².

Πρόσφατες μελέτες που έγιναν στις ΗΠΑ έδειξαν, ότι μέρος της ύφεσης που αντιμετώπισε η χώρα στην περίοδο 1980-1990 οφειλόταν κατά κύριο λόγο στο ελλιπές και ξεπερασμένο σύστημα των μεταφορών.

Στην Ε.Ε. για την ίδια περίοδο και για ετήσια αύξηση του ΑΕΠ κατά 2.6% αντιστοιχούσε αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών κατά 2.3% και των επιβατικών κατά 3.1%³.

Η περασμένη δεκαετία θεωρείται για την Ε.Ε. μια περίοδος με περιορισμένες τις επενδυτικές προσπάθειες στον τομέα των υποδομών και ιδιαίτερα στις μεταφορές. Αποτέλεσμα αυτών των περιορισμών ήταν να προκύψουν ακαμψίες, βραδύτητες και δυσλειτουργίες, οι οποίες, όπως καταγγέλλουν οι οικονομικοί κύκλοι, αποτελούν ένα εκ των κυριότερων αιτίων της σημερινής εξασθένησης της ανταγωνιστικότητας. Επίσης, οι συνδεδεμένες με τις κυκλοφοριακές συμφορήσεις απώλειες χρόνου, η ελλιπής χρησιμοποίηση νέων μέσων επικοινωνίας, η μόλυνση του περιβάλλοντος, συμμετέχουν σε μεγάλο βαθμό στην αστική αναταραχή και στην προκύπτουσα από αυτή διάσπαση του κοινωνικού ιστού. Το ίδιο ισχύει και για τις λιγότερο κατοικημένες αγροτικές περιοχές, στις οποίες λόγω της απομόνωσής τους απειλείται η ίδια τους η ύπαρξη.

Παρόμοια αποτελέσματα είχαν και οι μελέτες που έγιναν σε παγκόσμιο επίπεδο, δηλαδή έδειξαν με σαφήνεια, ότι η παραπέρα ανάπτυξη των μεταφορών εξασφαλίζει σε μια αλληλοτροφοδοτούμενη σχέση την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη. Οι ΗΠΑ και η Ιαπωνία καταβάλλουν προγραμματισμένες προσπάθειες για να εκσυγχρονίσουν τις υποδομές τους. Οι νέες βιομηχανικές δυνάμεις, όπως η Σιγκαπούρη, η Ταϊβάν κ.λ. εφοδιάζονται με δίκτυα που ανταποκρίνονται στα τελευταία τεχνολογικά επιτεύγματα.

Η Ε.Ε. ανανεώνοντας τις προσπάθειες για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των μεταφορών, οι οποίες μετά τις καταλυτικές οικονομικές και πολιτικές μεταβολές που έλαβαν χώρα στα κράτη του υπαρκτού σοσιαλισμού, καθώς και μετά τις ειρηνευτικές πρωτοβουλίες στη Μ. Ανατολή λαμβάνουν μια νέα διάσταση, εξέδωσε το 1992 την ανακοίνωσή της, γνωστή ως Λευκή Βίβλο, για την μελλοντική ανάπτυξη της πολιτικής μεταφορών με απολογισμό και προτάσεις για τις επόμενες και πέραν του 2000 δράσεις της Κοινότητας για τη διαμόρφωση της νέας κοινοτικής πολιτικής μεταφορών. Πρόκειται για ένα ευρύ φάσμα μέτρων, ενεργειών και πρωτοβουλιών που δημιουργούν μια νέα αγορά, χωρίς ποσοτικούς περιορισμούς ή απαγορεύσεις, με εγγύηση για την εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού. Κύρια γνωρίσματα είναι εδώ η ποιοτική και η οικονομική απόδοση των επιχειρήσεων και συστημάτων μεταφορών, η ανταγωνιστικότητα, η έρευνα, η ανάπτυξη, η βελτίωση των σχέσεων της Ε.Ε. με τις τρίτες χώρες και η προστασία του περιβάλλοντος.

Το 1994 η Ε.Ε. κάτω από την πίεση του διεθνούς ανταγωνισμού και της παγκοσμιο-

2. Malchus. V.: *Verkehrsinfrastrukturpolitik im Rahmen der EG - Verkehrspolitik. in: Ansaetze zu einer europaeischen Raumordnung. Veroeffentlichungen der Akademie fuer Raumforschung und Landesplanung. Hannover 1985. S. 172 ff.*

3. TRADEMCO (Εταιρία Συμβούλων Μηχανικών).

ποίησης της οικονομίας εξέδωσε το Λευκό Βιβλίο για την Ανάπτυξη, Ανταγωνιστικότητα, Απασχόληση.

Βασικό στοιχείο του Λευκού Βιβλίου αποτελεί η προώθηση της ανάπτυξης των πολύτροπων και διαλειτουργικών συστημάτων μεταφορών μέσα από ολοκληρωμένα δίκτυα (Διευρωπαϊκά Δίκτυα), τα οποία θεωρούνται απαραίτητα για τη βελτίωση των επιδόσεων της οικονομίας και των συνθηκών ζωής.

Σύμφωνα με το Λευκό Βιβλίο τα δίκτυα αυτά προσφέρουν στη μεγάλη αγορά της Ε.Ε. τα αγγεία του οργανισμού της. Οι αδυναμίες τους σημαίνουν λιγότερο οξυγόνο για την ανταγωνιστικότητα, χαμένες ευκαιρίες ανάπτυξης νέων αγορών και κατά συνέπεια δημιουργία θέσεων απασχόλησης κάτω από το δυναμικό της. Η δημιουργία δικτύων υψηλών επιδόσεων σε ολόκληρη την Ε.Ε. και πέραν των συνόρων της συνιστά αναγκαία ενέργεια προς υλοποίηση, απαιτείται όμως συνολική και συνεχής προσπάθεια τόσο εκ μέρους του δημόσιου τομέα όσο και εκ μέρους των ιδιωτικών παραγόντων. Διότι, όπως όλοι μας γνωρίζουμε, η νέα βιομηχανική επανάσταση βρίσκεται σε εξέλιξη και προκαλεί ραγδαία μετάλλαξη των τεχνολογιών, των θέσεων απασχόλησης και των ικανοτήτων. Νέοι ανταγωνιστές εμφανίσθηκαν και απέδειξαν την ικανότητά τους να ενσωματώνουν πιο προχωρημένες τεχνολογικές προόδους.

Η αλληλεξάρτηση των αγορών, η οποία προκύπτει από την ελεύθερη κίνηση των κεφαλαίων σε συνδυασμό με τις νέες τεχνικές και τον εκσυγχρονισμό των μεταφορών επιβάλλεται σε όλους τους οικονομικούς και χρηματοδοτικούς φορείς⁴.

⁴ *Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Ανάπτυξη. Ανταγωνιστικότητα. Απασχόληση. Λευκό Βιβλίο. Λουξεμβούργο 1994 σ.97 κ.ε.*

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Τεύχος 10/1997

Περιεχόμενα

**Ζοπουνίδα Κ., Δούμπου Μ.
και Γεωργίου Η.:**

Εφαρμογή μιας πολυκριτηριακής μεθοδολογίας για την αξιολόγηση της δυναμικότητας υποκαταστημάτων μιας κεντρικής Τράπεζας

Παπαματθαίου Δ.:

Ημερολογιακές ανωμαλίες στην Ελληνική χρηματιστηριακή αγορά
Μέρος Ι: Η επίδραση της ημέρας της εβδομάδος στις αποδόσεις των μετοχών

Κίσσα Χ.:

Γεωπολιτική και επενδύσεις στις Ανατολικές χώρες: προς μια νέα σταθερότητα

Μελά Κ.:

Η σχέση του δημοσιονομικού ελλείμματος και του ελλείμματος τρεχουσών συναλλαγών: η ελληνική περίπτωση

Υπεύθυνος ύλης

Π. ΔΕΡΜΕΝΑΚΗΣ.

Υπεύθυνος έκδοσης

Τομέας Οικονομικής Ανάλυσης

Εκδότης

**ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΜΕΛΕΤΩΝ**

Αθήναι, 1997

Η ενίσχυση του πολυμερούς συστήματος μεταφορών, δηλαδή η ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων έχει σύμφωνα με το Λευκό Βιβλίο, πέραν των άλλων, και σαν στόχο να δοθεί η ευκαιρία στην περιφερειακή και τοπική διοίκηση, στους οικονομικούς παράγοντες, στους πολίτες να αντλήσουν το μέγιστο όφελος που απορρέει από έναν χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα.

Για την υλοποίηση της νέας κοινοτικής πολιτικής μεταφορών θα απαιτηθούν σύμφωνα με το Λευκό Βιβλίο μέχρι το 1999 220 δισ. ECU. Η Ε.Ε. είναι σε θέση να εξασφαλίσει τα 90 δισ. ECU, τα υπόλοιπα θα πρέπει να εξευρεθούν από προσέλευση ιδιωτικών⁵ επενδύσεων. Για να συμβεί όμως αυτό θα πρέπει να δημιουργηθούν συνθήκες που να τις παρακινούν. Από το έργο που πρόκειται να εκτελεσθούν μέχρι το 1999 σημαντικό μέρος αφορά τον ελληνικό και τον ευρύτερο βαλκανικό χώρο.

3. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε. ΣΤΟΝ ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΒΑΛΚΑΝΙΚΟ ΧΩΡΟ

Με την πτώση του υπαρκτού σοσιαλισμού ανοίχθηκαν, όπως είδαμε, νέες δυνατότητες οικονομικής ανάπτυξης. Στα γειτονικά κράτη κατοικούν 120 εκατ. Άνθρωποι με επίπεδο ζωής πολύ χαμηλότερο από αυτό της Ε.Ε.. Η Ε.Ε. που έδειξε στην πράξη το ανοιχτό πνεύμα συνεργασίας με τη δημιουργία του ευρωπαϊκού οικονομικού χώρου καλείται τώρα να επιδείξει το ίδιο πνεύμα απέναντι στους γείτονές της.

Υπάρχουν πολλές δυνατότητες και ευκαιρίες, οι οποίες όμως προϋποθέτουν την πραγματοποίηση επενδύσεων, τη μεταφορά τεχνογνωσίας και κυρίως το άνοιγμα των αγορών της Ε.Ε. και τη βιομηχανική συνεργασία. Αν οι χώρες αυτές καταφέρουν να εφαρμόσουν εύλογες πολιτικές προσαρμογής και εκσυγχρονισμού, τότε μπορούμε να πούμε, ότι θα έχουν επωφεληθεί από τις προσπάθειες της Ε.Ε. και θα ανταποδώσουν τα οφέλη υπό τη μορφή νέων αγορών και με τη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης. Στα πλαίσια αυτής της πολιτικής η Ε.Ε., ο Ο.Η.Ε., η Παγκόσμια Τράπεζα και λοιποί διεθνείς οργανισμοί άρχισαν μια συνεργασία με τις χώρες αυτές για την περαιτέρω ανάπτυξη των Πανευρωπαϊκών Υποδομών Μεταφορών. Αποτέλεσμα αυτής της συνεργασίας ήταν να θεωρηθεί η επέκταση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στις γειτονικές χώρες και ιδιαίτερα στις χώρες ΚΑΕ και της μεσογειακής λεκάνης υψίστης πολιτικής και κοινωνικής σημασίας.

Μεγάλο τμήμα των χωρών αυτών αποτελεί, όπως γνωρίζουμε, και ο ευρύτερος βαλκανικός⁶ χώρος, ο οποίος περιλαμβάνει, εκτός των βαλκανικών χωρών, τις χώρες του Ευξείνου Πόντου, τις χώρες της Μ. Ανατολής και τις χώρες της Μεσογείου.

Στις 25 Ιουνίου του 1992 υπογράφη στην Κωνσταντινούπολη η ιδρυτική συνθήκη της οικονομικής συνεργασίας του Ευξείνου Πόντου (ΟΣΕΠ). Στη συνεργασία αυτή συμμετέχουν οι εξής ένδεκα χώρες: Ελλάδα, Τουρκία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Ρωσία, Ουκρανία, Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Γεωργία, Μολδαβία και Αλβανία. Η ιδρυτική συνθήκη του ΟΣΕΠ προβλέπει την οικονομική συνεργασία σε πολλούς τομείς, όπως

5. Βλ. Β.Δ. Δελιθέου: *Το νομικό καθεστώς προστασίας των ξένων κεφαλαίων και επενδύσεων*. Αθήνα, 1996, σ. 110 επ.

6. Βλ. Β.Δ. Δελιθέου: *Επιτυχής η δραστηριοποίηση Ελληνικών Επιχειρήσεων στις Βαλκανικές Χώρες. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ, ΤΟΠ. ΑΥΤΟΔ. ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ*, τ. 8/1997, σ. 38 επ.

για παράδειγμα Μεταφορές, Βιομηχανία, Εμπόριο, Τεχνολογία, Γεωργία, Υγεία, Προστασία Περιβάλλοντος κ.λ. Μεγάλη βαρύτητα δόθηκε στις ομάδες εργασίας και ιδιαίτερα σε αυτή των μεταφορών⁷.

Στη συνάντηση της ομάδας εμπειρογνομόνων στα δίκτυα μεταφορών που έγινε στην Αθήνα στις 28 και 29 Φεβρουαρίου του 1996 συμμετείχαν ως παρατηρητές και οι χώρες Αυστρία, Αίγυπτος και Τυνησία, καθώς και ένας εκπρόσωπος της οικονομικής επιτροπής για την Ευρώπη του Ο.Η.Ε..

Οι εμπειρογνώμονες συμφώνησαν να συμπεριλάβουν τα κριτήρια που υιοθέτησε η Ομάδα Εργασίας Μεταφορών και Επικοινωνιών για τον σχεδιασμό ενός ενδεικτικού χάρτη υποδομών στην περιοχή του Ευξείνου Πόντου. Τα σπουδαιότερα από αυτά τα κριτήρια είναι:

- Αξιοποίηση της υπάρχουσας υποδομής.
- Βελτίωση της προσβασιμότητας.
- Σύνδεση με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών.
- Δημιουργία διαδρόμων για συνδυασμένες και πολύτροπες μεταφορές.
- Εξυπηρέτηση του εμπορίου και της επιβατικής κίνησης μεταξύ των χωρών.
- Προτεραιότητες χρηματοδότησης σε συνδυασμό με τη ζήτηση για τις μεταφορές.

Στη βάση των παραπάνω κριτηρίων οι εμπειρογνώμονες συνεργάστηκαν για τον σχεδιασμό τριών κοινών χαρτών δικτύων για οδικές, σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές. Τα δίκτυα που περιλαμβάνονταν στον αντίστοιχο χάρτη είναι ενδεικτικά και μπορούν να τροποποιηθούν ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν στη διεθνή ελεύθερη αγορά.

Η ελληνική πλευρά έχοντας κατανόηση του ιδιαίτερου γεωπολιτικού της ρόλου στο σταυροδρόμι των τριών Ηπείρων (Ευρώπης, Ασίας, Αφρικής) ως προς το διεθνές εμπόριο δίδει μεγάλη βαρύτητα στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα που αφορούν τον ελληνικό χώρο και τον ευρύτερο βαλκανικό.

4. Ο ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι δραστηριότητες της Ε.Ε. για τον εκσυγχρονισμό των μεταφορών στον ευρύτερο βαλκανικό χώρο αποτελούν, όπως είδαμε, για τον γεωπολιτικό χώρο της Ελλάδος ευτυχή συγκυρία. Η ελληνική παρουσία, που είναι μακροαίωνα στις περιοχές αυτές, ανανεώθηκε. Η Ελλάδα διατηρεί τις πιο ισόρροπες σχέσεις με τις χώρες αυτές από οποιαδήποτε άλλη χώρα μέλος της Ε.Ε.. Πάνω από 2.000 ελληνικές επιχειρήσεις έχουν εγκατασταθεί στις βαλκανικές χώρες έχοντας συνεχώς αυξανόμενο ρόλο στην ανασυγκρότηση των οικονομιών τους. Η ίδια επενδυτική προσπάθεια άρχισε και με τις υπόλοιπες χώρες του ΟΣΕΠ. Στη Μ. Ανατολή και στη Μεσόγειο η οικονομική συνεργασία βρίσκεται σε αρκετά ικανοποιητικό επίπεδο.

Ο νέος ρόλος της Ελλάδας αποκτά στο χώρο αυτό (ευρύτερο βαλκανικό χώρο) και έναν πολιτικό χαρακτήρα, αφού αποτελεί τη μόνη χώρα που είναι πλήρες μέλος της Ε.Ε. και κατά συνέπεια συναποφασίζει στη διαμόρφωση της πολιτικής των μεταφορών και στη χάραξη αξόνων στην περιοχή. Η εξωτερική πολιτική και η πολιτική των

7. Στοιχεία Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Τμήμα Διεθνών Σχέσεων.

μεταφορών αλληλοσυνδέονται σε μια αμφίδρομη σχέση, δηλαδή οι επιλογές της Ελλάδας ως κατευθυντήριες γραμμές ανάπτυξης μιας εθνικής πολιτικής μεταφορών διαμορφώνονται στα αλληλοδιαπλεκόμενα επίπεδα εξωτερικής πολιτικής και πολιτικής υποδομών και ενσωματώνουν δύο βασικά κριτήρια που είναι:

- Το κριτήριο της ανάπτυξης υποδομών που θα εξυπηρετήσει τις εθνικές οικονομικές επιδιώξεις με τις αποδοτικότερες υπηρεσίες μεταφορών.

- Το κριτήριο του ρυθμιστικού χαρακτήρα της πολιτικής υποδομών μεταφορών στις εξωτερικές σχέσεις της Ελλάδας, τόσο σε διμερές επίπεδο όσο και στο πλαίσιο των σχέσεων των γειτονικών χωρών με την Ε.Ε..

Τη συνθετική θεώρηση μιας εθνικής στρατηγικής στον τομέα των μεταφορών σχετικά με τις γειτονικές χώρες και τον ευρύτερο βαλκανικό χώρο πιστοποιούν οι παρακάτω δραστηριότητες:

1. Ο ρόλος της Ελλάδας στην ανάπτυξη των υποδομών στην Αλβανία θεωρείται σημαντικό, εφόσον οι δύο κύριοι άξονές της Βορρά-Νότου (Δυρράχιο-Κακαβιά) και Ανατολής-Δύσης (Δυρράχιο-Κρυσταλλοπηγή) καταλήγουν στα ελληνοαλβανικά σύνορα για να συνδεθούν με την Εγνατία Οδό. Πρωτοβουλία εξίσου μεγάλης σπουδαιότητας χαρακτηρίζεται και η συμφωνία για τη δημιουργία τριών νέων μεθοριακών σταθμών.

2. Η συνεργασία της Ελλάδας με τη Βουλγαρία στον τομέα των μεταφορών είναι βασική, εφόσον, πέραν των διμερών ρυθμίσεων που ικανοποίησαν πάγια βουλγαρικά αιτήματα (συμφωνία σχετικά με τη διάνοιξη τριών νέων διόδων), αναγνωρίστηκε στην Ελλάδα ρόλος διαμεσολαβητή στη διαφωνία της Βουλγαρίας με τη Ρουμανία ως προς τη δημιουργία νέου σταθερού σημείου διέλευσης (γέφυρα στο Δούναβη, τριμερής συνάντηση τον Αύγουστο του 1995 στα Γιάννενα). Η λειτουργία αυτής της τριμερούς συνεργασίας σε επίπεδο Υπουργών Εξωτερικών επέτρεψε τη διερεύνηση του αντικειμένου της με την εξέταση θεμάτων εξωτερικής πολιτικής στη Βαλκανική, ενώ η αντίστοιχη λειτουργία της σε επίπεδο υπουργών μεταφορών επέτρεψε την εξέταση άλλων θεμάτων μεταφορών. Η διατήρηση της συνεργασίας αυτής θα εξαρτηθεί από το ρόλο που θα επιλέξει η Ελλάδα στην πορεία ένταξης των χωρών αυτών στην Ε.Ε..

3. Όσον αφορά το ζήτημα της ανοικοδόμησης των χωρών της πρώην Γιουγκοσλαβίας, πρόκειται στο άμεσο μέλλον να είναι κεντρικό θέμα, από όπου θα καθορισθεί σε μεγάλο βαθμό η γενικότερη πολιτική στην περιοχή, φέρνοντας την περιοχή αυτή στο επίκεντρο των σχεδιασμών, τόσο της Ε.Ε. όσο και των Η.Π.Α.. Η Ελλάδα θα πρέπει να έχει επεξεργασμένες λύσεις και προτάσεις, οι οποίες να οδηγούν σε επιλογή επενδύσεων και υποδομών που θα είναι προς όφελός της.

4. Η αναμενόμενη ανάπτυξη των σχέσεων με τη FYROM πρόκειται να δώσει νέα πνοή τόσο στον τομέα των επενδύσεων και των εμπορικών συναλλαγών όσο και στη δημιουργία καταλλήλων συνθηκών για τις μεταφορές μας.

5. Η Ελλάδα έχει ανάγκη της ενδοχώρας των χωρών αυτών, τόσο για εξαγωγή των προϊόντων της όσο και για άλλες οικονομικές δραστηριότητες.

Οι κοινοτικές πολιτικές για τα Βαλκάνια αφορούν αναγκαστικά τις σχέσεις της Ελλάδας με όλες τις χώρες της ευρύτερης βαλκανικής περιοχής.

Οι ελληνικές πρωτοβουλίες με αντίστοιχη στήριξη κοινοτικών πολιτικών και προ-

γραμμάτων, ώστε η Ελλάδα να αποτελέσει «γέφυρα» μεταξύ Ε.Ε. και Βαλκανίων μπορούν να αναπτυχθούν στα ακόλουθα επίπεδα:

- Στο πολιτικό και θεσμικό.
- Στο επίπεδο της διασυνοριακής ανάπτυξης.
- Στο επίπεδο της οικονομικής ανάπτυξης και
- Στο επίπεδο της οικονομικής συνεργασίας.

Μία ολοκληρωμένη πολιτική για τα Βαλκάνια μπορεί και πρέπει να αποβλέπει:

- Στην ανάπτυξη από πλευράς της Ε.Ε. ολοκληρωμένης και συνολικής στρατηγικής για τα Βαλκάνια.

- Στη θεσμοποίηση πλαισίου αναβαθμισμένης πολιτικής συνεργασίας και διαρθρωμένου διαλόγου για την επίλυση των συγκρούσεων στην περιοχή.

- Στην ανάπτυξη διαπεριφερειακής συνεργασίας με συμμετοχή της Ε.Ε. που θα λειτουργήσει ως προετοιμασία για τη μελλοντική ενσωμάτωσή τους στην Ε.Ε. κ.λ.

Ανακεφαλαιώνοντας μπορούμε να πούμε, ότι η Ελλάδα είναι χώρα μέλος της Ε.Ε. αλλά ταυτόχρονα είναι και χώρα Βαλκανική και χώρα της Μεσογείου.

Από τη θέση αυτή οι πολιτικές και κοινωνικές δυνάμεις της χώρας οφείλουν να κατανοήσουν τη βαθύτερη, την «εσωτερική λογική» του ευρωπαϊκού ρόλου της Ελλάδας και τις συνέπειες, ευκαιρίες, δυνατότητες και υποχρεώσεις που συνδέονται με το ρόλο αυτό. Δηλαδή με άλλα λόγια να γίνει κατανοητό, ότι στη μεταψυχροπολεμική εποχή της διεθνούς ρευστότητας διαμορφώνονται νέες μεταβλητές και νέα δεδομένα, που επιβάλλουν άλλες προσεγγίσεις και κυρίως ένα «άλλο ρόλο» για την Ελλάδα, τόσο στο περιφερειακό όσο και στο διεθνές σύστημα.

5. Ε.Ε. ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ: ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Η σύγχρονη οικονομία λειτουργεί, όπως γνωρίζουμε, βάσει των αρχών της αποκέντρωσης. Η Ε.Ε. έχει κατανοήσει από πολύ νωρίς αυτή την αναγκαιότητα, την οποία προσπάθησε με δυναμικές ενέργειες να κάνει πράξη. Η μεγάλη εσωτερική αγορά είναι αποτέλεσμα αυτών των προσπαθειών. Οι νέες τεχνολογίες προσφέρουν ευκαιρίες ανάπτυξης και απασχόλησης όταν μεταβάλλουμε και το δικό μας μοντέλο ανάπτυξης, δηλαδή με άλλα λόγια, καταστρέφουν θέσεις απασχόλησης εκεί που δεν υπήρξε η ικανότητα να προβλεφθούν οι νέες απαιτήσεις.

Στόχος της αποκεντρωμένης ανάπτυξης, η οποία, όπως είδαμε, αντικατοπτρίζει την

Ευγενία Γ. Αθανασοπούλου
(1916-1992 μ.Χ.)

Γεώργιος Κ. Αθανασόπουλος
(1916-1983 μ.Χ.)

ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΤΡΑΓΟΥΔΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΟΦΑΔΩΝ

Τόμος Α'

Αθήναι, Ιούνιος 1997

αναγκαία αλλαγή στην οργάνωση των κοινωνιών που καλούνται να αντιμετωπίσουν την αυξανόμενη πολυπλοκότητα των κοινωνικοοικονομικών φαινομένων, είναι, πέραν των άλλων, και η απελευθέρωση του δυναμισμού και της δημιουργικότητας που συνδέονται με τις θετικές αρχές του ανταγωνισμού⁸.

Συνέπεια αυτών των διαπιστώσεων είναι η αυξανόμενη σπουδαιότητα του τοπικού επιπέδου, όπου όλα τα στοιχεία των αναπτυξιακών προσπαθειών ενσωματώνονται αποδοτικότερα και πολλαπλασιάζονται οι παράγοντες που συνεισφέρουν δημιουργικά στην μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων, οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα τη συγκέντρωση των κοινωνικοοικονομικών αδυναμιών, δηλαδή της φτώχειας σε ορισμένες περιοχές.

Ο όρος αποκεντρωμένη ανάπτυξη δεν συμπεριλαμβάνει μόνο την αποκεντρωμένη διοικητική δομή, αλλά είναι ευρύτερος. Στον οικονομικό τομέα περιλαμβάνονται όλες εκείνες οι ενέργειες, οι οποίες εμποδίζουν τον συγκεντρωτισμό της οικονομίας.

Οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) αναφέρονται συχνά ως πρότυπα αποκεντρωμένης ανάπτυξης, διότι ενσαρκώνουν μια ευελιξία, μια λειτουργική διαθεσιμότητα και μια ικανότητα ένταξης⁹.

Η νέα αυτή αποκεντρωμένη πορεία βασίζεται κυρίως στις νέες τεχνολογίες και στον εκσυγχρονισμό των μεταφορών και των επικοινωνιών. Η δημιουργία ενός κόσμου πολλαπλών μέσων ενημέρωσης αποτελεί γεγονός συγκρίσιμο με την πρώτη βιομηχανική επανάσταση.

Στην Ελλάδα δυστυχώς οι προσπάθειες για αποκέντρωση έγιναν με αρκετή καθυστέρηση. Το μεταπολεμικό κράτος δεν ευνοούσε τέτοιες πρακτικές. Οι πρώτες προσπάθειες άρχισαν αρκετά μετά την πλήρη ένταξη της χώρας στην Ε.Ε.. Βασικός είναι στην περίπτωση αυτή ο Νόμος 1622/86, σύμφωνα με τον οποίο η χώρα διαιρέθηκε για τον σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και τον συντονισμό της Περιφερειακής Ανάπτυξης σε 13 περιφέρειες. Η καθυστέρηση αυτή είχε ως αποτέλεσμα τις έντονες περιφερειακές ανισότητες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Ήπειρος.

6. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΟΥ

6.1. Γεωγραφική τοποθέτηση, μορφολογία και διοικητική δομή της Ηπείρου

Η περιφέρεια της Ηπείρου καλύπτει τη βορειοδυτική άκρη της Ελλάδας. Έχει έκταση 9203 τ.χ., τα οποία αντιστοιχούν στο 7% της χώρας. Συνορεύει ΒΔ με την Αλβανία, ΒΑ με τη Μακεδονία, Α με τη Θεσσαλία, ΝΑ με την Αιτωλοακαρνανία, ενώ Ν και ΝΔ βρέχεται από τον Αμβρακικό κόλπο και το Ιόνιο πέλαγος. Χαρακτηρίζεται από έντονη ορεινή μορφολογία. Οι ορεινοί της όγκοι, οι οποίοι στο μεγαλύτερο τμήμα τους βρίσκονται στην παραμεθόρια ζώνη με την Αλβανία, καλύπτουν το 77% της συνολικής έκτασης, από το υπόλοιπο τμήμα της το 13% χαρακτηρίζεται σαν ημιορεινό και το 10% σαν πεδινό (αντίστοιχα χώρας 42.3, 28.9 και 28.8%).

Η γεωγραφική γη που αρδεύεται ανέρχεται στο 35% περίπου της συνολικής αγροτικής γης. Η Ήπειρος, εκτός από την ορεινότητά της, χαρακτηρίζεται για τα πολλά ε-

8. Ιωακειμίδης Π.: Μια Νέα Πολιτική για την Περιοχή των Βαλκανίων. Τα Βαλκάνια στην Ενωμένη Ευρώπη. Αθήνα 1995.

9. Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Ανάπτυξη... σ.6 κ.ε.

σωτερικά ύδατα, για τις μεγάλες δασικές εκτάσεις και για τους εκτεταμένους βοσκότοπους. Οι κλιματολογικές συνθήκες που επικρατούν στην Ήπειρο είναι ποικίλες, διατηρούν όμως τα χαρακτηριστικά του μεσογειακού κλίματος. Κοινό τους γνώρισμα είναι οι άφθονες βροχές (μέση ετήσια βροχόπτωση 1428 χλσ.), που αντικατοπτρίζονται στην πλούσια βλάστηση σε όλο τον ηπειρωτικό χώρο.

Την περιφέρεια της Ηπείρου μπορεί κανείς σε γενικές γραμμές να την χωρίσει σε τέσσερις ζώνες:

Την παραμεθόριο που περιλαμβάνει τις περιοχές Κόνιτσας, Πογωνίου και Φιλιατών, το ορεινό συγκρότημα της Πίνδου, το λεκανοπέδιο των Ιωαννίνων και την παραλιακή και πεδινή ζώνη.

Η Ήπειρος από διοικητικής δομής διαιρείται σε τέσσερις Νομούς (Ιωαννίνων, Άρτας Θεσπρωτίας και Πρεβέζης) οι οποίοι αποτελούνται από 10 επαρχίες, 14 δήμους, 552 κοινότητες και 1094 οικισμούς. Περισσότερο από το 1/3 των Δήμων, των Κοινοτήτων και των οικισμών είναι κτισμένοι σε υψόμετρο μεγαλύτερο των 500 μέτρων. Οι φυσικές ομορφιές της Ηπείρου συγκαταλέγονται στις καλύτερες της Χώρας. Δύο από τους βασικότερους εθνικούς δρυμούς της Χώρας με ποικιλία χλωρίδας και πανίδας ανήκουν στην περιοχή. Φυσικό χάρισμα της Ηπείρου είναι, πως πέραν του ότι πλαισιώνεται από τοπία αλπικού τύπου, λεκανοπέδια, κοιλάδες, ποταμούς και θαλάσσιες ακτές και ο αρμονικός συνδυασμός βουνών και θάλασσας, θάλασσας και βουνών. Η φύση σκόρπισε στην Ήπειρο απλόχερα τις ομορφιές της.

6.2 Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Η περιφέρεια της Ηπείρου αριθμεί 339.728 κατοίκους (απογραφή 1991). Το 30.8% του πληθυσμού χαρακτηρίζεται σαν αστικός, το 9.8% σαν ημιαστικός και το 59.4% σαν αγροτικός (σύνολο Χώρας 58.8, 1.8 και 28.4% αντίστοιχα).

Από τον πληθυσμό της Ηπείρου το 47.1% κατοικεί σε πεδινές περιοχές, το 9.5% σε ημιορεινές και το 33.4% σε ορεινές περιοχές (αντίστοιχο Χώρας 69.2, 21.8 και 9.2%). Η πυκνότητα του πληθυσμού ανέρχεται σε 36.9 κατοίκους ανά τ.χ. (Νομός Ιωαννίνων 31.7 κάτοικοι ανά τ.χ., Νομός Θεσπρωτίας 29.2 κάτοικοι ανά τ.χ., Νομός Άρτας 47.4 κάτοικοι ανά τ.χ., Νομός Πρεβέζης 56.6 κάτοικοι ανά τ.χ.). Στις ορεινές και παραμεθόριες περιοχές η πυκνότητα του πληθυσμού είναι αρκετά χαμηλότερη, για παράδειγμα στην επαρχία Κόνιτσας δεν ξεπερνά τους 10 κατοίκους ανά τ.χ.. Ένα άλλο βασικό δημογραφικό πρόβλημα της Ηπείρου είναι η διάρθρωση του πληθυσμού κατά ομάδες ηλικιών. Κατά την περίοδο 1951-1991, ενώ ο πληθυσμός αυξήθηκε κατά 2.8%, ο αριθμός των νέων κάτω των 25 ετών μειώθηκε κατά 30%. αντίθετα όμως ο αριθμός των ατόμων άνω των 65 ετών αυξήθηκε κατά 180%. Επίσης τα τελευταία χρόνια οι θάνατοι υπερτερούν των γεννήσεων. Για παράδειγμα κατά τα έτη 1993 και 1994 οι θάνατοι υπερτερούν των γεννήσεων κατά 17.6 και 18.9% αντίστοιχα (2787 και 2819 γεννήσεις, 3277 και 3352 θάνατοι)¹⁰. Αποτέλεσμα αυτών των εξελίξεων είναι να έχουν κλείσει στις ορεινές και ημιορεινές περιοχές λόγω έλλειψης μαθητών σχεδόν όλα τα δημοτικά σχολεία. Η τάση της ερήμωσης των ορεινών και ημιορεινών περιοχών και η φυγή προς τα αστικά κέντρα δεν φαίνεται να έχει αντιστραφεί.

10. Στατιστική Επετηρίδα της Ελλάδος 1994-95.

6.3. Ιστορική εξέλιξη της Ηπείρου

Κάθε επιστημονική ενασχόληση με περιοχές/περιφέρειες με διαρθρωτικές αδυναμίες, θα φθάσει κάποτε σε ένα σημείο, όπου θα πρέπει να δοθεί απάντηση στην ερώτηση για τα αίτια αυτών των αδυναμιών. Απαραίτητη προϋπόθεση για την απάντηση στο παραπάνω ερώτημα είναι μία τεκμηριωμένη ανάλυση της ιστορικής εξέλιξης του χώρου, δηλαδή μία ανασκόπηση στην ιστορική εξέλιξη της περιοχής θα προσφέρει μεγάλη βοήθεια στο να κατανοήσουμε τις αιτίες των σημερινών κοινωνικοοικονομικών αδυναμιών. Αν ρίξουμε μια ματιά στην ιστορία θα δούμε, ότι η Ήπειρος από την αρχαιότητα έπαιξε σημαντικό ρόλο ως οικονομικός, πολιτικός και πολιτιστικός παράγοντας. Οι πρώτες ελληνικές φυλές εγκαθίστανται στην περιοχή της Ηπείρου περί το 2000 π.Χ.. Από τα τέλη του 13ου αιώνα π.Χ. άρχισε η εγκατάσταση των Δωριέων. Σύμφωνα με τον Ισίοδο και τον Πίνδαρο η Ήπειρος ήταν μια αυτάρκης και πλούσια περιοχή. Τα πολλά αρχαιολογικά ευρήματα το επιβεβαιώνουν. Η Δωδώνη με το μαντείο της και το θέατρο ήταν μια από τις σπουδαιότερες πόλεις της αρχαίας Ελλάδας. Σήμερα σώζονται ερειπωμένοι στην περιοχή της Ηπείρου περισσότεροι από 150 τειχισμένοι οικισμοί. Ένας μεγάλος αριθμός τέτοιων οικισμών βρίσκεται στην περιοχή της Β. Ηπείρου.

Η ιστορική παράδοση μας γνωρίζει ότι η Ήπειρος, πριν την υποδουλώσουν οι Ρωμαίοι, ήταν πολυάνθρωπος και εύανδρος. Στις αρχές του 3ου π.Χ. αιώνα ο Πύρρος επιχειρεί εκστρατεία εναντίον της Ρώμης με μεγάλη στρατιωτική δύναμη και ναυτικό.

Η πυκνότητα του πληθυσμού κατά τον 4ο και 3ο π.Χ. αιώνα ήταν υψηλότερη από τη σημερινή. Το ίδιο ισχύει και για τις ορεινές περιοχές¹¹. Το κύριο εισόδημα των κατοίκων προέρχεται από την κτηνοτροφία και την γεωργία.

Το 168-7 π.Χ. η Ήπειρος καταλαμβάνεται από τους Ρωμαίους. Ο Αιμίλιος Παύλος κατέστρεψε 70 πόλεις και αιχμαλώτισε 150.000 νέους και νέες. Η ρωμαϊκή κυριαρχία κράτησε μέχρι τον 4ο μ.Χ. αιώνα. Και αυτή την εποχή η Ήπειρος συνέχισε να αποτελεί μια πλούσια και αυτάρκη περιοχή. Στην εποχή του Βυζαντίου και ιδιαίτερα στην εποχή του Δεσποτάτου της Ηπείρου, η Ήπειρος απέκτησε σημαίνουσα θέση, η οποία ως ένα βαθμό διατηρήθηκε και στην εποχή της οθωμανικής κυριαρχίας. Η Ήπειρος απελευθερώνεται στις 19/2/1913, εκτός από την περιοχή της Άρτας που είχε απελευθερωθεί το 1881.

Ανακεφαλαιώνοντας μπορούμε να πούμε, ότι η Ήπειρος κατά τη διάρκεια της ιστορικής της εξέλιξης έπαιξε σημαντικό ρόλο ως οικονομικός, πολιτικός και πολιτιστικός παράγοντας. Στο τέλος του 4ου π.Χ. αιώνα και στις αρχές του 3ου επί βασιλείας του Πύρρου, στην περίοδο της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας με κέντρο τη Νικόπολη, στο Βυζάντιο με το Δεσποτάτο της Ηπείρου και τελευταία στους χρόνους της Τουρκοκρατίας, η Ήπειρος επέκτεινε την πολιτική της επιρροή ως τον Κορινθιακό Κόλπο και τον Αξιό ποταμό. Οι σημερινές κοινωνικοοικονομικές αδυναμίες της Ηπείρου θα πρέπει επομένως να αναζητηθούν σε παράγοντες και δομές, οι οποίες είναι έξω από τις δικές της αναπτυξιακές δυνατότητες.

¹¹ Δάκαρης Σ.: *Η κτηνοτροφία στην Αρχαία Ήπειρο, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων 1976 (πρυτανικός λόγος) σ.6 κ.ε.*

6.4. Μεταπολεμική ανάπτυξη της Ηπείρου

6.4.1. Οικονομική και κοινωνική εξέλιξη

Η περιφερειακή πολιτική που ασκήθηκε κατά τη μεταπολεμική περίοδο ήταν μια πολιτική χωρίς προβλέψεις και αποτελεσματικότητα. Το δυαδικό σύστημα ανάπτυξης (Κέντρο-Περιφέρεια), που συνέπειά του είναι οι έντονες περιφερειακές ανισότητες που μαστίζουν τον ελληνικό χώρο, το επιβεβαιώνει απόλυτα¹². Το κράτος μέχρι σήμερα δεν μπόρεσε να αντιμετωπίσει τα οξυμένα κοινωνικοοικονομικά προβλήματα της Ηπείρου και κυρίως τη δημογραφική συρρίκνωση, την έντονη απομόνωση και την οικονομική υπανάπτυξη.

Η δημογραφική συρρίκνωση της Ηπείρου κατά τη δεκαετία του '60 δεν ευαισθητοποίησε την Πολιτεία. Κατά την περίοδο των μεγάλων έργων τεχνικής υποδομής (1955-1965) η Ήπειρος έμεινε εκτός εθνικού σχεδιασμού. Δηλαδή με άλλα λόγια, η αρνητική αναπτυξιακή πορεία της Ηπείρου στην οποία ως ένα βαθμό συνέβαλε και η παραμεθόρια γεωγραφική της θέση, δεν αντιμετωπίσθηκε με αναπτυξιακές προσπάθειες, με συνέπεια και τον εναπομείναντα πληθυσμό να τον μαστίζει η ανεργία και η υποαπασχόληση. Κάποιες αναπτυξιακές ενέργειες που έγιναν δεν είχαν τα αναμενόμενα αποτελέσματα¹³.

Η περιορισμένη αποτελεσματικότητα της πολιτικής που ακολουθήθηκε, παρότι η περιφέρεια τη Ηπείρου υπάγονταν καθ' όλη τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου σε ζώνες αυξημένων κινήτρων Γ και Δ (παραμεθόριες περιοχές) αντικατοπτρίζεται στο χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης και στην μη ικανοποιητική δομή της οικονομίας της περιφέρειας, η οποία με βάση όλους σχεδόν τους ποσοτικούς δείκτες βρίσκεται αρκετά χαμηλότερα από το μέσο επίπεδο ευημερίας της χώρας. Οι πιο ορατές διαστάσεις του προβλήματος είναι το χαμηλό εισόδημα, οι χαμηλές επενδύσεις, ιδίως οι ιδιωτικές, η ανεργία, η οποία μάλιστα από τις αρχές της δεκαετίας του '90 παρουσιάζει έντονες αυξητικές τάσεις, η μεγάλη υποαπασχόληση στον πρωτογενή τομέα, ο οποίος σε σύγκριση με τον μέσο όρο της χώρας είναι διπλάσιος περίπου, οι περιορισμένες ευκαιρίες για εναλλακτικές μορφές απασχόλησης, η μη ικανοποιητική ποιότητα των κοινωνικών υπηρεσιών, η έντονη απομόνωση που -όπως είδαμε- είναι κατά κύριο λόγο αποτέλεσμα των μεγάλων ελλείψεων στην υποδομή των μεταφορών και των επικοινωνιών, η γήρανση του πληθυσμού και η ερήμωση της υπαίθρου¹⁴.

6.4.2. Η εξέλιξη των τεχνικών υποδομών

Μέσα στον ήδη απομονωμένο για πολλά χρόνια εθνικό χώρο η απομόνωση της Ηπείρου, η οποία έχει μια τριπλή διάσταση, διότι περιλαμβάνει την απομόνωση: α) της Ηπείρου με την Ε.Ε. β) της Ηπείρου από την υπόλοιπη Ελλάδα και γ) των ορεινών και απομακρυσμένων περιοχών από τα κέντρα της Ηπείρου, επιδεινώνεται ακόμη περισσότερο από τις κακές συγκοινωνιακές συνδέσεις, τις αδυναμίες των άλλων υποδομών,

12. Καλτσούνης Α.: *Οικονομική της Ανάπτυξης και Πολιτική - Διεθνές Σύστημα και Περιφερειακή Οικονομική*, Αθήνα 1991, σ.120 κ.ε.

13. Kaltsounis A.: *Entwicklungsmoeglichkeiten eines strukturschwachen Gebietes der EG. Exemplifiziert an Nomos Ioannina - Griechenland. Ein Beitrag zur alternativen Regionalplanung Berlin 1989 s.189 ff.*

14. *Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης 1994-99 σ.371 κ.ε..*

την απόσταση από τα μεγάλα καταναλωτικά κέντρα και την ανεπάρκεια της δημόσιας διοίκησης.

Η περιφέρεια της Ηπείρου αντιμετωπίζει, όπως είναι γνωστό, σημαντικό πρόβλημα, τόσο στις διαπεριφερειακές όσο και στις ενδοπεριφερειακές μεταφορές. Τα σημαντικότερα αίτια της κατάστασης αυτής είναι η προσπέλαση του ορεινού όγκου της Πίνδου, η αναγκαστική χρήση του πορθμείου Ρίου-Αντιρρίου, οι βασικές ελλείψεις τόσο των λιμανιών Ηγουμενίτσας και Πρέβεζας όσο και του αεροδρομίου των Ιωαννίνων, τα μεγάλα προβλήματα του οδικού δικτύου και η στέρηση σιδηροδρομικού δικτύου.

Την κατάσταση αυτή χειροτερεύει και η ορεινή μορφολογία του εδάφους. Η κατάσταση των άλλων τεχνικών υποδομών δεν είναι καλύτερη.

Στο γεωργικό τομέα, παρά τα πολλά εσωτερικά ύδατα, αρδεύεται μόνο το 34,8% της γεωργικής γης. Πολλά προβλήματα υπάρχουν και στον τομέα που αφορά τις υδροεύσεις και αποχετεύσεις, με συνέπεια την περιβαλλοντική υποβάθμιση.

Επίσης μεγάλη υστέρηση παρατηρείται και στο τηλεπικοινωνιακό δίκτυο, με αποτέλεσμα να θεωρείται η Ήπειρος ως μία από τις χειρότερα εξυπηρετούμενες περιοχές της χώρας.

Συνέπεια των προβλημάτων που παρατηρούνται στις υποδομές είναι να μην μπορούν να αξιοποιηθούν και οι πλούσιοι τουριστικοί πόροι που διαθέτει η περιοχή.

6.5 Το νέο διεθνές περιβάλλον. Πρόκληση και ευκαιρία

Η περιοχή της Ηπείρου διαθέτει, όπως είδαμε από τη μέχρι τώρα ανάλυση, επαρκείς προϋποθέσεις για οικονομική και κοινωνική ευημερία, δηλαδή παρά τα αναπτυξιακά της προβλήματα έχει πολλές δυνατότητες, οι οποίες αν αξιοποιηθούν σωστά δημιουργούν ευοίωνες προοπτικές. Διαθέτει πλούσιο ορυκτό πλούτο, εύφορη αγροτική γη, άφθονα νερά, εκτεταμένα δάση και κτηνοτροφικές εκτάσεις, κ.λ., δηλαδή όλα τα στοιχεία που ευνοούν την ανάπτυξη μιας ανταγωνιστικής αγροτικής παραγωγής αλλά και μεταποιητικών δραστηριοτήτων, τουλάχιστον για την επεξεργασία των αγροτικών προϊόντων. Διαθέτει επίσης ιστορικά και πολιτιστικά στοιχεία υψηλού ενδιαφέροντος, αλλά και περιοχές φυσικού κάλλους, επαρκή στοιχεία για την ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων.

Με βάση λοιπόν τα όσα έχουν αναφερθεί οι αναπτυξιακοί στόχοι θα πρέπει να έχουν γίνει εμφανείς. Οι στόχοι αυτοί θα πρέπει να αποσκοπούν αν όχι στην προσέλκυση τουλάχιστον στη συγκράτηση του εναπομείναντος πληθυσμού και ιδίως αυτού των αγροτικών περιοχών.

Για να συμβεί όμως αυτό θα πρέπει να διαμορφωθεί μια νέα αναπτυξιακή στρατηγική που θα στηρίζεται στο Δημοκρατικό Προγραμματισμό και θα έχει ως κύριους στόχους:

- Την άρση της απομόνωσης.
- Τη βελτίωση της οικονομίας με τη δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης και στους άλλους τομείς πέραν του πρωτογενούς με την αξιοποίηση των δυνατοτήτων, που διανοίγονται ύστερα από τις πολιτικές και κοινωνικές εξελίξεις που έλαβαν χώρα στη γειτονική Αλβανία, και
- Τη βελτίωση της κοινωνικής υποδομής και κυρίως αυτής που αφορά την ποιότητα ζωής.

Οι πρόσφατες κοινωνικοοικονομικές εξελίξεις των Βαλκανικών Χωρών ενδιαφέ-

ρουν άμεσα και την οικονομία της Ηπείρου, διότι η ανάπτυξη της εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ανάπτυξη αυτής της «ενδοχώρας» και τις δυνατότητες συνεργασίας. Η μέχρι τώρα εθνική πολιτική για τη στήριξη των εξαγωγών και των επενδυτικών προ-σπαθειών στον ευρύτερο βαλκανικό χώρο ήταν περιορισμένη. Ο ιδιωτικός τομέας, δεί-χνοντας την ευελιξία του, κατόρθωσε σε ικανοποιητικό βαθμό να διεισδύσει στις αγο-ρές των χωρών αυτών.

Για να συνεχιστεί όμως η παραπέρα αξιοποίηση των μεγάλων δυνατοτήτων που προσφέρονται είναι απαραίτητο να διαμορφωθεί από την πλευρά της Ελλάδας μια συ-στηματική και συγκεκριμένη πολιτική¹⁵ που να αφορά όλα τα επίπεδα (διεθνές, εθνικό και περιφερειακό), όπου κύριο γνώρισμα θα είναι η συνεργασία και όχι ο ανταγωνι-σμός, διότι όπως γνωρίζουμε πολλά από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα των χωρών αυ-τών είναι όμοια με αυτά της Ελλάδας άρα και ανταγωνιστικά. Τα οφέλη της Ελλάδας θα προκύψουν από τη συνεργασία που οι χώρες αυτές επιζητούν.

Η γεωγραφική γειτνίαση, οι ιστορικοί και παραδοσιακοί δεσμοί αποτελούν γερές βάσεις για αμοιβαία συνεργασία. Οι μικτές επιχειρήσεις προσφέρονται περισσότερο α-πό κάθε άλλο σχήμα συνεργασίας. Η ευημερία των χωρών αυτών συνδέεται άμεσα με τη δική μας ευημερία και τις προοπτικές ανάπτυξης.

Είναι σαφές, ότι η ιστορική αυτή πρόκληση και ευκαιρία αφορά περισσότερο τις βό-ρειες περιοχές της χώρας, δηλαδή τις περιοχές που συνορεύουν με τις χώρες αυτές και κατά συνέπεια και την Ήπειρο. Η αξιοποίηση όμως των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και η επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων επιβάλλει την με κάθε τρόπο ανατροπή των σημερινών τάσεων, δηλαδή προϋποθέτει δραστικές επεμβάσεις προκειμένου να διαφο-ροποιηθεί η οικονομική γεωγραφία της περιοχής και να δρομολογηθεί η διαδικασία για κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη.

Μέχρι σήμερα οι επιπτώσεις στην οικονομία της Ηπείρου από τις αλλαγές στα Βαλ-κάνια δεν είναι ιδιαίτερα εμφανείς. Οι επαφές είναι πολύ λίγες διότι δεν έχουν δημι-ουργηθεί ακόμα οι άμεσοι δίοδοι επικοινωνίας. Από την υλοποίηση αυτών των διόδων θα προσδιοριστεί σε μεγάλο βαθμό η έκταση της διασυνοριακής συνεργασίας.

Τα προβλήματα των μεταφορών στην Ήπειρο έχουν επισημανθεί επανειλημμένως. Η άρση της απομόνωσης της περιφέρειας της Ηπείρου είναι συνυφασμένη με την ανα-βάθμιση του συγκοινωνιακού δικτύου. Η σημασία της βελτίωσης των μεταφορικών δι-κτύων για την επίτευξη των αναπτυξιακών στόχων είναι προφανής. Οι παρεμβάσεις που προβλέπονται στα πλαίσια του Π ΚΠΣ είναι σημαντικές. Το πρόγραμμα δράσης για εκσυγχρονισμό των τεχνικών υποδομών που αφορά την Ήπειρο και που άρχισε α-πό το 1994 να υλοποιείται έχει συνολικά προϋπολογισμό 462 δισ. δρχ.¹⁶

Βασικό έργο αποτελεί εδώ η Εγνατία Οδός, η οποία αναδεικνύει τη Βόρεια Ελλάδα και κατά συνέπεια και την Ήπειρο σε κυρίαρχο πόλο αναφοράς στην ευρύτερη περιο-χή. Οι οκτώ κάθετες σε αυτή άξονες ανοίγουν διαύλους επικοινωνίας προς το Βορρά και τη Μεσόγειο, συνδέοντας τη Β. Ελλάδα με ενδοχώρες στα Βαλκάνια, τις παρευξεί-νιες περιοχές και την Ανατολική Ευρώπη. Η Εγνατία Οδός επίσης μετά τον διαμελισμό της πρώην Γιουγκοσλαβίας αποτελεί και τον κύριο άξονα σύνδεσης της Ελλάδας με την

15. Βλ. Κωνστ. ΓΕ. Αθανασόπουλος: *Βαλκανικές Χώρες και Ολυμπιακοί Αγώνες: πρόκληση και ευκαιρία ανάπτυξης της Ελλάδος. ΕΠΙΘΕΩΡ. ΑΠΟΚ. ΤΟΠ. ΑΥΤΟΔ. ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡ. ΑΝΑΠΤ.*, τ. 9/1997, σ. 1 επ.

16. *Στοιχεία ΥΠΕΧΩΔΕ, Διεύθυνση Οδικών Έργων.*

ΕΝΩΣΗ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΩΝ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ
ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟ ΣΥΜΠΟΣΙΟ

ΘΕΜΑ
**Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ
ΜΑΖΙΚΗΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ
ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ:
ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΚΑΙ
ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ**



ΕΙΣΗΓΗΤΕΣ
Καθηγητής Κωνστ. ΓΕ.
ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
Καθηγητής Χρήστος
ΓΙΑΝΝΑΡΑΣ
τ. Υπουργός Φώτ. ΚΟΥΒΕΛΗΣ
Καθηγητής Διον. Κ.
ΜΑΓΚΛΙΒΕΡΑΣ
ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ
Καθηγητής Γεώργ.
ΜΠΟΖΩΝΗΣ
Πρόεδρος Ε.Δ.Ι.Π.Τ. Βλάσ.
ΣΩΚΡΑΤΕΙΔΗΣ

Αθήναι, 1994

Δρ Βασιλική Δ. ΔΕΛΗΘΕΟΥ

**Το νομικό καθεστώς
προστασίας ξένων κεφαλαίων
και επενδύσεων
αναπτυξιακού χαρακτήρα
στην Ελλάδα**

Αθήναι, 1996

Ε.Ε. δια μέσου της Ηγουμενίτσας, η οποία έχει χαρακτηριστεί σαν η νότια πύλη εισόδου στην Ε.Ε..

Άλλα βασικά συγκοινωνιακά έργα που εδραιώνουν την Ήπειρο ως συγκοινωνιακό κόμβο είναι η προβλεπόμενη σιδηροδρομική σύνδεση της Ηπείρου με το υπόλοιπο δίκτυο μέσω Θεσσαλίας και Αιτωλοακαρνανίας. Σύμφωνα με στοιχεία του ΟΣΕ εκπονείται ήδη η μελέτη για τη σιδηροδρομική σύνδεση Ηγουμενίτσας-Καλαμπάκας. Το έργο αυτό είναι ενταγμένο στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Συνδυασμένων Μεταφορών και αποτελεί το βασικό κορμό του σιδηροδρομικού άξονα Ανατολής-Δύσης, ο οποίος έχει χαρακτηριστεί σαν Σιδηροδρομική Εγνατία.

Όσον αφορά την κάθετη σιδηροδρομική σύνδεση της Ηπείρου αυτή προβλέπεται να γίνει μέσω Αγρινίου-Αμφιλοχίας. Ο ΟΣΕ θα προχωρήσει το 1998 στην εκπόνηση προκαταρκτικής μελέτης για τη γραμμή Αμφιλοχίας-Άρτας-Ιωαννίνων με προοπτική να επεκταθεί μέχρι τα ελληνοαλβανικά σύνορα και να συνδεθεί με το αλβανικό δίκτυο.

Βασικό επίσης ρόλο στην κατεύθυνση αυτή, δηλαδή στην άρση της απομόνωσης της Ηπείρου και την εδραίωσή της σαν κύρια πύλη εισόδου της Ε.Ε. θα παίξει και η κατασκευή του δυτικού οδικού άξονα, ο οποίος θα συνδέσει μέσω Ρίου-Αντιρρίου την Πελοπόννησο με την Κακαβιά. Ένα άλλο βασικό έργο οδικής υποδομής αποτελεί και η ζεύξη Ακτίου-Πρεβέζης, η οποία, σε συνδυασμό με την αποπεράτωση της παραλιακής οδού Ηγουμενίτσας-Πρέβεζας, θα δώσει νέα ώθηση στην ανάπτυξη της παραλιακής ζώνης.

Εκτός από τα έργα του αναφέρθηκαν, μεγάλη σημασία δίδεται στο πρόγραμμα δράσης για εκσυγχρονισμό των τεχνικών υποδομών και στα λιμενικά έργα και ιδιαίτερα στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Από τα 31.4 δισ. δρχ. του συνολικού προϋπολογισμού για λιμενικά έργα, τα 30 δισ. δίδονται στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, το 1 δισ. στο λιμάνι της Πρεβέζης, το οποίο είναι το δεύτερο σημαντικό λιμάνι της Ηπείρου και το 0.4 δισ. στο λιμάνι της Πάργας.

Για να έχουν όμως οι προκλήσεις και οι ευκαιρίες αυτές θετικές επιδράσεις στην ανάπτυξη της Ηπείρου και τα αποτελέσματά τους να μην είναι όμοια με αυτά των άλλων ευκαιριών και προσπαθειών, θα πρέπει να ενταχθούν, όπως είδαμε, στα πλαίσια ενός προγράμματος βιώσιμης ανάπτυξης. Στην επιτυχία ή όχι του προγράμματος καθοριστική είναι και η συμβολή της δημόσιας διοίκησης δηλ. του Κράτους. Το Ελληνικό Κράτος και κατά συνέπεια και η δημόσια διοίκηση χαρακτηρίζεται, όπως είναι γνωστό, από έντονες αδυναμίες, παρά τις προσπάθειες - θεωρητικά τουλάχιστον - όλων των μεταπολεμικών κυβερνήσεων για αναβάθμισή του (εκσυγχρονισμό).

Σε μια τέτοια κατάσταση, εάν θέλουμε η συγκυρία αυτή να έχει ρόλο ατμομηχανής για την ανάπτυξη της Ηπείρου, και να μην γίνει αιτία περαιτέρω υποβάθμισής της, θα πρέπει να βρεθεί τρόπος, εάν όχι να ξεπεραστούν τουλάχιστον να μειωθούν στο ελάχιστο δυνατό οι παραπάνω αδυναμίες. Καθοριστικός εδώ θα πρέπει να είναι ο ρόλος του Πανεπιστημίου των Ιωαννίνων.

Το Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων εκτός από τον εκπαιδευτικό και ερευνητικό του ρόλο θα πρέπει να αναλάβει και ρόλο συμβούλου της περιφερειακής και κεντρικής διοίκησης για θέματα ανάπτυξης.

Σε όλα τα σύγχρονα κράτη ο ρόλος των Πανεπιστημίων δεν περιορίζεται, όπως είναι γνωστό, σε ένα εκπαιδευτικό και ερευνητικό έργο περιορισμένης εμβέλειας, αλλά οι δραστηριότητές του και οι ανησυχίες του επεκτείνονται πολύ πιο πέρα και παίζουν καθοριστικό ρόλο στην κοινωνικοοικονομική εξέλιξη, τόσο της περιοχής όσο και γενικότερα.

Το Πανεπιστήμιο των Ιωαννίνων καλείται τώρα πριν είναι αργά για την περιοχή και κατά συνέπεια και για το ίδιο να αναλάβει έναν τέτοιο ρόλο, δηλαδή να δείξει, ότι είναι σε θέση μια που η κρατική διοίκηση παρουσιάζει αδυναμίες, να αναλάβει να καθοδηγήσει με επιτυχία αυτές τις ευκαιρίες και προκλήσεις.

Κωνσταντίνος ΓΕ. Αθανασόπουλος

Περιφερειακή Διοίκηση και Τοπική Αυτοδιοίκηση

Τόμος Α', Γ' έκδοση

Ο θεσμός της Περιφέρειας στο Βέλγιο. Ο θεσμός της Περιφέρειας στην Γαλλία. Ο θεσμός της Περιφέρειας στην Ελλάδα. Ο θεσμός της Περιφέρειας στην Ιταλία. Η Επιτροπή Περιφερειών. Βιβλιογραφία

Αθήναι, 1996

Κωνσταντίνος ΓΕ. Αθανασόπουλος

Περιφερειακή Διοίκηση και Τοπική Αυτοδιοίκηση

Τόμος Β', Γ' έκδοση

Συνταγματικές ρυθμίσεις για την Αποκέντρωση στην Ελλάδα. Συνταγματικές ρυθμίσεις για την Τοπική Αυτοδιοίκηση στην Ελλάδα. Νομοθετήματα των ετών 1990, 1991, 1993, 1994. Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις. Η δανειοδότηση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Επιχορηγήσεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Απαλλαγές υπέρ της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Ο Ευρωπαϊκός Χάρτης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση σε άλλες Χώρες.

Αθήναι, 1995