

ΝΕΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ εναντίον ΠΑΛΙΑΣ ΦΟΡΟΕΙΣΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΔΡΟΜΗ εναντίον ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΝΕΙΔΗΣΗΣ

Αγαπητά μέλη και φίλοι ας μη γελιόμαστε. Όλα τα οχήματα ρυπαίνουν.

Όμως η δικαιολογημένη αγανάκτηση που ένιωσα μετά την άδικη ανακοίνωση της αύξησης των τελών κυκλοφορίας των ιστορικών μας οχημάτων είναι μεγάλη.

Στη χώρα μας δυστυχώς βασιλεύει ο άκρατος και ο κακοπροαίρετος μεταπρατισμός. Έτσι κάθε είδους εισαγωγή προσβλέπει αυστηρά στη μεγιστοποίηση της κερδοφορίας της εταιρείας του και αδιαφορεί πλήρως για το περιβάλλον ή αν ο “άτυχος” Έλληνας μπορεί να αγοράσει τηπραμάτεια του.

Την ίδια στιγμή κανένας από τους ιθύνοντες, δεν σκέπτεται ότι κάθε όχημα, παλαιό ή καινούργιο ρυπαίνει όταν δεν συντηρείται σωστά. Έτσι το θέμα είναι πρωταρχικά οικονομικό και η μόλυνσης του περιβάλλοντός όπως θα διαπιστώσετε ακολουθεί πολύ πιο πίσω.

Εάν θέλουν να μας πείσουν ότι τα νέα οχήματα προδιαγραφών Euro4 ή Euro5 ή ακόμα και Euro 15, δεν ρυπαίνουν, μπορεί εν μέρει να έχουν δίκαιο. Όμως παρακολουθώντας στα μέσα μαζικής ενημέρωσης τις εικόνες από τη διαδικασία ανακύκλωσης οχημάτων στη χώρας μας, παρατηρώ έκπληκτος ότι οι εταιρείες ανακύκλωσης τα πολτοποιούν με όλο σχεδόν τον εξοπλισμό τους. Προφυλακτήρες, ταμπλό, φώτα, καθίσματα, τσιμούχες και καλώδια, υλικά τα οποία είναι τώρα κατασκευασμένα κατά 90% από πλαστικό, οδηγούνται όλα μαζί με το σίδηρο στη πυρά. Το μόνο που έχουν φροντίσει είναι η απομάκρυνση λιπαντικών και υγρών από τα διάφορα συστήματα και τον κινητήρα, τα προσβάσιμα εξαρτήματα από αλουμίνιο και τους τροχούς! Βλέπετε το αλουμίνιο και ο σίδηρος ανακυκλώνονται και έχουν καλή εμπορική τιμή! Για το πλαστικό που καίγεται, ουδέν σχόλιο και πλήρης αδιαφορία! Έχουν λοιπόν εν μέρει δίκαιο ή εντελώς άδικο;

Οι διοξίνες και οι βλαβερές, καρκινογόνες ουσίες που εκλύονται στη ατμόσφαιρα από όλα τα πλαστικά κατά την καύση ή την τήξη τους, είναι για τους ειδικούς άγνωστες λέξεις. Να συνειδητοποιήσουν μεσ’ το μυαλό τους ότι δυστυχώς τις εισπνέουμε όλοι, και αυτοί που έχουν νέο αυτοκίνητο και αυτοί που δεν έχουν και αυτοί που ζουν στις Βρυξέλες, στην Αθήνα ή στο Μόναχο αλλά και αυτοί που χτίζουν την οικονομική τους ευμάρεια σε βάρος της δική μας υγείας και του περιβάλλοντός μας.

Έτσι λοιπόν κάθε δυστυχής, μίζερος, κακοπροαίρετος, κοντόφθαλμος, μεταπρατικός εμποράκος που προσπαθεί, να μας πείσει ότι η νέα τεχνολογία είναι πιο φιλική προς το περιβάλλον, να ξέρει ότι ο θάνατος των παλαιών επιταχύνει το φυσικό μας θάνατο.

ΚΑΝΙΒΑΛΙΣΜΟΣ ΣΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Μια μέρα παρακολουθώντας ένα ντοκιμαντέρ είδα το Berge Stahl το μεγαλύτερο cargo πλοίο στο κόσμο, μήκους 342,08 μέτρων που προσπαθούσε να εισέλθει στο λιμάνι του Rotterdam της Ολλανδίας. Μετέφερε μετάλλευμα αμέτρητων τόνων από τα ορυχεία Vale do Rio Doce της Βραζιλία, ανατολικά του Αμαζονίου! Το φορτίο του προοριζόταν για τη κατασκευή 300.000 νέων αυτοκινήτων! Να ρωτήσω λοιπόν κάτι; Ποιος στο καλό κινεί το Berge Stahl ...ο Αίολος; Ξεριζώνουν τα σπλάχνα της γης στη Βραζιλία για μετάλλευμα, τα σπλάχνα της γης στο Καναδά για τον ίδιο λόγο αλλά για μετάλλευμα που φτιάχνουν μπαταρίες στην Κίνα, τις οποίες στη συνέχεια τις στέλνουν στην Ιαπωνία για να τις τοποθετήσουν στα φιλικά προς το περιβάλλον υβριδικά αυτοκίνητα..... έχουν εντελώς τρελαθεί; Αυτήν ονομάζουν οικολογική συνείδηση και τους φταίνε τα παλαιά μας οχήματα;

Και μιας και μιλάμε για πράσινη ενέργεια..... το ξέρετε αυτό αγαπητοί μου; Οι αδελφοί Γουλανδρή το 1972 ίδρυσαν στα ναυπηγία της Σύρου (στο γνωστό Νεώριο), μια εταιρεία παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων; Ναι, είναι αλήθεια, αγόρασαν τη τότε βρετανική εταιρεία Enfield Automotive Ltd, η οποία σχεδίαζε και παρήγαγε τέτοιου είδους οχήματα, την έφεραν αρχικά στο Πειραιά και μετά στη Σύρο. Δείτε και τις αποδεικτικές ρεκλάμες της εποχής, παρακάτω!

Μερικοί Έλληνες ήσαν πάντοτε μπροστά και μην τολμήσει κανείς να διανοηθεί ότι ήταν προϊόντα της χούντας γιατί βιάζεται, θα μάθετε παρακάτω. Μήπως μπορεί κάποιος να μου πει αν αυτή ή τεχνολογία είχε εξελιχθεί από τότε στη χώρα μας, τι μπορεί να είχαμε κερδίσει; Εάν δεν ήμασταν leaders στην αγορά, σίγουρα θα μπορούσαμε να εξάγουμε τεχνογνωσία σε όλο τον κόσμο! Μετά μας μιλάνε για

research & development! Το 1973 ήταν η χρονιά της παγκόσμιας πετρελαϊκής κρίσης και τα δύο αδέρφια προσπάθησαν να χαράξουν για το τόπο μας νέους ορίζοντες. Έτσι ακριβώς όπως αρμόζει στο δαιμόνιο Ελληνικό πνεύμα! Τι έγινε στη συνέχεια: Άνθρακας ο θησαυρός, έτσι όπως πάντα συμβαίνει με τις υδροκέφαλες υπηρεσίες του κράτους μας!



1973: Αριστερά το μοντέλο E800ECC και δεξιά το ελκυστικό E8000 Bicini!
Διαβάστε παρακάτω και τα τεχνικά χαρακτηριστικά αυτών των οχημάτων!

ENFIELD E 8.000 BICINI

Νέος τύπος ηλεκτροαυτοκινήτου διά συσσωρευτών.
Έμβελεια 120-140 χιλιόμετρα.
Φόρτισης μπαταριών μέσω άνορθωτου εύρισκομένου εντός του αυτοκινήτου.
Έπαναφόρτωσης εντός θώρου.
Ειδικών αυτοκινήτων διά τας πλάζ, περιπάτους και διά τας έγκαταστάσεις ύψηλου τουρισμού, στα νησιά και γενικώς ό ιδανικότερος τύπος αυτοκινήτου διά τας πλάζ.
Ένα μαγάλο άπόκτημα τής αυτοκινητοβιομηχανίας ENΦΙΑΝΤ-ΝΕΩΡΙΟΝ Ε.Π.Ε.

Φαντάζεστε να κυκλοφορούσαν από το 1972 μερικές χιλιάδες αυτοκίνητα τέτοιου τύπου στην Αττική; Από πόσα εκατομμύρια κυβικών τόνων σε ρύπους και επικίνδυνα σωματίδια θα είχαν γλυτώσει οι κάτοικοι του λεκανοπεδίου; Αναμφίβολα θα ήμασταν σήμερα από τα πλέον οικολογικά και ευσυνειδήτα μέλη της Ε.Ε! Θα είχαμε κρατήσει πολλά δις στα ταμεία μας από εκροές συναλλάγματος για αντιρρυπαντικά αυτοκίνητα, καύσιμα και βέβαια δεν θα ήμασταν πάλι οι δυστυχείς ουραγοί. Θα μου πείτε ότι οι μπαταρίες τους θα γέμιζαν με ηλεκτρική ενέργεια από τα εργοστάσια της ΔΕΗ, γεγονός το οποίο σημαίνει ότι αντί να ρυπαίνεται η Αθήνα, θα βρόμιζε η Μεγαλόπολη ή η Πτολεμαΐδα. Και πάλι όμως η Αιολική ενέργεια θα μπορούσε εδώ και πολλά χρόνια να δώσει εναλλακτικές λύσεις έτσι

όπως έδινε στην μηχανική των αρχαίων μας προγόνων μας!

Τάχαμε και τα δώσαμε! Είχαμε τη τεχνολογία, αλλά τη απαξιώσαμε!... Ο λόγος;..... γιατί οι τότε ευαίσθητοι οικολόγοι πατριώτες δεν άφησαν το Ιωάννη Γουλανδρή να καταστρέψει το περιβάλλον του νησιού το 1972! Πηγές εκείνης της εποχής αναφέρουν ότι υπήρχαν (μάλλον δημιουργήθηκαν), γραφειοκρατικά εμπόδια στο φορολογικό σύστημα της χώρας (μάλλον από τη πώληση των καυσίμων), το οποίο συνέδεσε τα μικρά οχήματα με την εγχώρια παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας.

Δεν θέλω λοιπόν σήμερα να ακούω για Ιαπωνικά υβριδικά αυτοκίνητα με τεχνολογία αιχμής. Δεν ήταν όμως οι αδελφοί Γουλανδρή μόνο, ήταν και ο Βασιλειάδης νωρίτερα, οι Πετρόπουλοι που στην αρχή έφτιαχναν καμπάνες, οι Φωστηρόπουλοι με τη Biamax και οι Σαρακάκιδες με τα πρωτοπόρα SBAV, όλοι τους κατασκευαστές αμαξωμάτων. Τι έγινε με αυτούς και τόσους άλλους; Γιατί «πέθαναν» μονομιάς και πήραν μαζί τους το εισόδημα τόσων πατριωτών μας;

Αν ρωτάτε το γιατί; Για μένα φταίνει οι εκάστοτε εργατοπατέρες, οι μεταπράτες και οι κυβερνώντες. Αγαπητοί φίλοι, η καταθλιπτική ατάκα που ακούγεται είναι «αφού η εισαγωγή είναι φθηνότερη και η “κονόμα” χέρι με χέρι είναι μεγαλύτερη!»! Χαίρομαι γιατί η NAMCO - PONY αντιστέκεται και επιβιώνει. Μπράβο της! Έχει και ιστοσελίδα (<http://www.namco-euro.com/en/>), την οποία μπορείτε να επισκεφθείτε. Κοιτάζτε την επίδοξα μεταπρατικά χαϊβάνια!

Για να σωθεί το περιβάλλον πρέπει να τιμωρούνται αυτοί που ρυπαίνουν και δεν συντηρούν επαρκώς τα οχήματά τους. Όσον αφορά την κατεστραμμένη οικονομία μας πρέπει να φορολογηθούν αυτοί που καταναλώνουν αλόγιστα εισαγόμενα αγαθά και εξάγουν πολύτιμο συνάλλαγμα. Ναι, ναι ξέρω ότι δεν

μπορείς να φορολογήσεις τα εισαγόμενα λόγω των συμφωνιών του WTO (World Trade Organization – Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου) και της ελεύθερης διακίνησης των αγαθών. **Μία οικονομία όμως που παραπαίει, χρειάζεται στήριξη και προστασία.** Είναι καλό να αναπτύσσουμε τις οικονομίες των άλλων αλλά τη δική μας ποιος τη στηρίζει; Έχουμε καταντήσει ο περίγελος των Ευρωπαίων και οι παγκοσμίου φήμης επιάιτες. Άσε δε που μας χλευάζει η κάθε είδους οικονομική φυλλάδα. Όμως δεν έχουν άδικο. Αφού το δικό μας χρέος πιστώνεται στην κερδοφορία άλλων, καλά να πάθουμε. Κάποια αιμοδιψή όρνεα έχουν στήσει με την εύνοια των αρχόντων μας μία αέναη κούρσα με έπαθλο, ποίο από αυτά θα κατασπαράξει περισσότερες από τις σάρκες μας. Και εμείς καθόμαστε αποσβολωμένοι, θεατές, αμίλητοι και άπραγοι στις κερκίδες του σταδίου.

Όμως, **κακοπροαίρετοι μεταπράτες, απανταχού δανειστές και λοιποί κανίβαλοι**, το αυτοκίνητο δεν είναι μόδα όπως θέλετε να την ορίσετε, ούτε είδος πλουτισμού της περιουσίας σας, που γιγαντώνεται με τη καταβράθρωση της Μικρο & Μακροοικονομίας της χώρας. Αυτό το πολύπαθο μέσο μεταφοράς, είναι εργαλείο για τις δουλειές μας και δεν μπορούμε να το αλλάζουμε κάθε άνοιξη, φθινόπωρο ή χειμώνα, ανάλογα με τις ορέξεις των φίλων σας μετρ της μόδας!

Μη τολμήσετε να με χαρακτηρίσετε αντικομμφορμιστή γιατί έχω να ασχοληθώ με σοβαρότερα θέματα! Δεν διακατέχομαι από δήθεν οικολογικές επάρσεις ώστε να επιβάλω επιζήμιες, δικτατορικές εντολές σε κάθε συμπατριώτη μου. Κάθε μέρα εξαγριώνομαι περισσότερο και πιέζω το εαυτό μου να καταναλώνει λιγότερο!! Δεν θέλω να μου τα παίρνετε έτσι απλά, ούτε για το αυτοκίνητο, ούτε για κάθε άλλο αγαθό. Αν πάλι μου πείτε ότι «ο κόσμος πάει μπροστά», σας ομολογώ «ο δρόμος είναι ανοιχτός και τα σκυλιά δεμένα»! Με το λαμπερό, ελκυστικό, ασφαλειο-τεχνο-οικολογικό βλακώδες περιτύλιγμα που δήθεν μας προστατεύετε, δεν τιμπάζετε! Για τις απορίες σας διαβάστε παρακάτω!

Αντί λοιπόν να στέλνουμε τα παλαιάς τεχνολογίας οχήματα στην υψικάμινο και να λιώνουμε μαζί σίδηρο, καταλύτες, πλαστικό, γυαλί και χρώματα, θα ήταν προτιμότερο να συντηρούμε τα “σαραβαλάκια”. Μπορούν να συντηρηθούν ή ακόμα και να αναβαθμιστούν επαρκέστατα ώστε να γίνουν πιο πράσινα και από τα σημερινά μοντελάκια. Να δουλέψει και κανένας βιοτέχνης εδώ στη ψωροκόσταινα, να κατασκευάσει κανένα ανταλλακτικό ή κανέναν ταπετσιέρη να επιδιορθώσει καμία ταπετσαρία. Είναι χανσενικοί αυτοί και τους απομονώσαμε στη Σπιναλόγκα; Δεν πρέπει να συντηρήσουν τις φαμίλιες τους ή να εισφέρουν κάτι στα λεηλατημένα ασφαλιστικά μας ταμεία;

Αν πάλι μας πούν για τις ειδικές καύσεις ανακύκλωσης (βλέπε incineration κλπ), που όπως λένε κάποιοι δεν εκλύονται βλαβεροί ρύποι, θα απαντήσω ότι αυτές δεν έχουν εγκατασταθεί στη χώρα μας για παρόμοιο σκοπό και αυτές δεν επιτυγχάνονται δια μαγείας. Κάθε τι που χρειάζεται ενέργεια παράγει ρύπους και αυτές οι ειδικές διαδικασίες χρειάζονται τεράστιες ποσότητες από αυτή.

Και πώς να τις πετύχουμε στη χώρα μας; Από τα εργοστάσια της ΔΕΗ στη Μεγαλόπολη ή στη Πτολεμαΐδα, εκεί που λόγω της περιβαλλοντικής καταστροφής από τη καύση του λιγνίτη, κάθε σπίτι είχε ή έχει σήμερα ένα καρκινοπαθή; Μη μου πείτε ότι είναι μακάβριο γιατίθα πεθάνωωω!

Σύμφωνα με στοιχεία της Greenpeace, οι μονάδες της Μεγαλόπολης εκπέμπουν 1,550-1,593 κιλά CO₂ για κάθε κιλοβατώρα που παράγουν (kg CO₂/kWh) και οι μονάδες της Πτολεμαΐδας 1,420-1,656 kg CO₂/kWh. Αυτοί οι ρύποι είναι διπλάσιοι από εκείνους των μονάδων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας που λειτουργούν με πετρέλαιο και τριπλάσιες από αυτές με φυσικό αέριο. Μέχρι σήμερα οι λιγνιτοπαραγωγικοί σταθμοί της χώρα μας ευθύνονται για το 40% των εκπομπών CO₂. Ειδικά στη Μεγαλόπολη μέσω των τεχνολογικών «πράσινων» φίλτρων που τις περισσότερες βραδιές κοιμούνται μαζί μας, παράγονται ετησίως χιλιάδες τόνοι αερίων φιλικών προς το περιβάλλον. Ναι, φιλικά προς το περιβάλλον σας λέωω..... Όλα τα άλλα που ακούτε είναι ψέματα, αγαπητά μέλη και συμπολίτες! Κανείς όμως δεν αναρωτιέται γιατί δεν χιονίζει στο Μαϊνάλο όπως παλιά ή γιατί τα δένδρα του πεθαίνουν! Όμως αυτά είναι τα φίλτρα των ρύπων. Ναι, ναι αυτά που κάψανε πριν δέκα χρόνια και δεν έχει γίνει τίποτε σοβαρό για να αντικατασταθούν. Χάσαμε τους μεγαλύτερους πνεύμονες στο νομό μας και απλά πρέπει αλλάζουμε τα ρυπογόνα αυτοκίνητα! Και αναρωτιέμαι, πώς εν μέσω παγκόσμιας κρίσης όπου χιλιάδες συμπατριώτες μας έχασαν τη γη κάτω από τα πόδια τους, βρέθηκαν ως δια μαγείας, τα κεφάλαια για την χρηματοδότηση, την απόσυρση και την άμεση αγορά νέων οχημάτων. Στην άκρως ρυπογόνο ΔΕΗ που «ζει και βασιλεύει» τι γίνεται; Τα κεφάλαια για τη συντήρηση των φίλτρων γιατί δεν βρίσκονται ως δια μαγείας; Αν σκεφθείτε τους τόνων διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπει εδώ και τόσα χρόνια η ΔΕΗ, τότε θα καταλάβετε την έκταση της καταστροφής στο τόπο μας. Χρειαζόμαστε την ενέργεια αλλά με καθαρότερες λύσεις. Η χρήση υγραερίου στη Μεγαλόπολη θα άλλαζε πολλά πράγματα και το ευχόμαστε το συντομότερο δυνατόν. Με το υγραέριο επίσης η ΔΕΗ δεν θα πλήρωνε τα υπέρογκα χρηματικά ποσά λόγω της παλαιάς ρυπογόνου τεχνολογίας των μονάδων της. Όμως αυτοί που μας κατηγορούν να τιμωρήσουν και τα εργοστάσια κατασκευής οχημάτων (μεταλλουργίες κλπ) στο εξωτερικό τα οποία εκπέμπουν δια της

καύσης, αυστηρά μόνο οξυγόνο, υδρογόνο, στοιχεία που καταπολεμούν δραστικά το φαινόμενο της υπερθέρμανσης του πλανήτη!

Αν πάλι προσπαθήσουν να «πλασάρουν» την μέθοδο ανακύκλωσης όπου τα υλικά των παλαιών οχημάτων διαχωρίζονται με μαγνήτες, αέρα, περιστροφή κλπ, να μας πουν τι κάνουν το πλαστικό. Το χρησιμοποιούν πάλι ή το κάνουν χαρμάνι και το ενταφιάζουν στα οδικά δίκτυα;

Κάποιοι τεχνικοί λένε ότι ορισμένα νέα μοντέλα, όντως φέρουν κάποια χειριστήρια από ανακυκλωμένο πλαστικό (π.χ στο σύστημα θέρμανσης), που όμως τα αλλάζουν στο πρώτο service γιατί δεν αντέχουν και σπάνε! Τώρα να αναλύσουμε τις ανεπιτυχείς μεθόδους πολυμερισμού, θα μας πάρει πολλούς τόμους. Όμως μπορώ ανά πάσα στιγμή και ώρα να πάρω 10 σπασμένα πλαστικά φανάρια, 5 τεράστια πλαστικά ταμπλό, 2 πλαστικά ρεζερβουάρ και 10 ογκώδεις πλαστικούς προφυλακτήρες και να τα πάω όπου μου πουν οι μεταπράτες. Αν μπορέσουν να φτιάξουν έστω και ένα καινούργιο από αυτά..... τότε θα τρελαθώ!..... **Πέστε μου αμέσως που να έρθω!**

Το άλλο νέο το ακούσατε; Κάποιος μου είπε ότι τα παλαιά ελαστικά τα συλλέγουν και τα στέλνουν σε μία χώρα της Αφρικής για ανακύκλωση! Μάλιστα χρησιμοποιούν πρωτότυπες τεχνολογικές και πράσινες μεθόδους δανεισμένες από το παλαιό και κραταιό γαλαξιακό διαστημόπλοιο Enterprise. Ο παιδικός μας ήρωας Mr. Spoke (εικόνες, κάτω),... ναι, ναι αυτός με τα μυτερά αυτιά, τα διακτινίζει και τα στέλνει κατευθείαν στην Αφρική καταργώντας φορτηγά, τράινα και καράβια, μέσα που ρυπαίνουν το περιβάλλον και έπρεπε να καταργηθούν! Τη προσπάθεια στηρίζει δυναμικά η NASA και το μαγικό τζίνι (ηθοποιός Barbara Eden, εικόνα κάτω δεξιά), από την παλαιή παιδική και αγαπημένη Αμερικανική τηλεοπτική σειρά *Dreaming of Jeannie!*



Beam me up Mr. Spoke, μας και συνέλθω. Tony και Jeannie, πραγματικά νοιάζεστε για το περιβάλλον!

Μήπως θα έπρεπε να δανειστούμε τη τεχνολογία κάποιων άλλων παλαιών παιδικών μας φίλων από τα κινούμενα σχέδια; Το ποδοκίνητο όχημα των Flintstones ρυπαίνει; ... και πιο θα είναι το κόστος των πράσινων τελών κυκλοφορίας του; Είναι **τεχνολογίας δεινοσαύρων** και απορώ πώς θα γίνει η μέτρηση των καυσαερίων; Το πρωτότυπο παρήχθη πολύ πριν από τη Κλάση Δ (Τεχνολογία EURO 1 & Συμβατικών οχημάτων, κυκλοφορία από 21/12/1995). Μη μου πείτε ότι υποβιβάζω το θέμα γιατί από μόνο του είναι για γέλια. Τι να κάνω και εγώ; Απαντώ στους απανταχού υπευθύνους με ανάλογο ύφος!



Αριστερά: Παρατηρήστε την μετάδοση της μυϊκής κινητήριας δύναμης του οχήματος! Δεξιά: Με το άκρως οικολογικό όχημα, ο παιδικός μας ήρωας Fred παραβιάζει κόκκινο σηματοδότη και σήμα stop. Η μοτοσυκλέτα του Policeman, εφοδιασμένη με νέα τεχνολογία δεινοσαύρων, ρυπαίνει το περιβάλλον με καυσαέρια! Ντροπή.

Πώς θα μετρήσουν τους φορολογήσιμους ίππους αυτών των βροντοσαυρικών οχημάτων; Από τον κυβισμό, τους ρύπους ή τους ίππους; Μήπως όνους.... ημίονους; Μάλλον θα μας υποβιβάσουν στη «χοιροδύναμη» κατηγορία ... γουρούνια Έλληνες! Διαβάστε παρακάτω!!!!

Θα υπενθυμίζω για άλλη μία φορά στους επίδοξους φοροεισπράκτορες να τιμωρήσουν τις διάφορες λογής μονάδες ανακύκλωσης οι οποίες με τις πλημμελείς μεθόδους τους καίνε ανεξέλεγκτα πλαστικά και ελαστικά γεμίζοντας τον ουρανό του Θριάσιου με τεράστιες μαύρες στήλες, γεμάτες διοξίνες. Βάλανε στο ίδιο τσουβάλι τον Ασωπό, τις ανεξέλεγκτες χωματερές, και εμάς τους κατόχους παλαιών ρυπογόνων οχημάτων! **Την υγραεριοκίνηση γιατί δεν τη προωθούν;**

Και αυτοί που κυκλοφορούν με τα μεγάλο κυβισμού πολυτελή μοντελάκια και κατεβαίνουν στα κέντρα των πόλεων, είναι υπεράνω νόμων! Αλήθεια, με αυτά τα μοντελάκια, αυξάνει η κοινωνική αναγνώριση; Εγώ γιατί δεν συγκινούμε; Είμαι 50άρης και έχω στη κατοχή μου κάτι παλιορυπογόνες σακαράκες..... αρχαιολογίες δηλαδή, αλλά μη το πείτε πουθενά αφού οι απανταχού έφοροι αρχαιοτήτων караδοκούν ... μπορεί να με συλλάβουν για αρχαιοκαπηλία! Παρόλα αυτά, δηλώνω ότι τα συντηρώ σωστά και δεν ρυπαίνουν όσο κάτι καταλυτικά με τη νέα τεχνολογία. Η συνναστροφή μου δε με το κόσμο είναι άκρως φυσιολογική. Μήπως με συμβουλεύουν τα όρνεα να μπω στο δάνειο και να πάρω και εγώ κανένα μοντελάκι ή να πάω σε κανένα session ψυχανάλυσης;

Τώρα μπορείτε να μου λύσετε μία απορία; Γιατί όταν βλέπω ακριβό, αστραφτερό high lux όχημα, αυτόματα αναρωτιέμαι πόσα να χρωστάει το θύμα οδηγός του στο leasing ή στο δάνειο;

Αυτά λοιπόν τα δύσμοιρα θύματα που μας κάνουν να ζηλεύουμεόταν τελειώσουν τις δώσεις πρέπει να στείλουν την υπερκατασκευή τους για scrap γιατί έχει παλιώσει η τεχνολογία του και άντε πάλι από την αρχή. Τι αντιρρυπαντική ς δυστυχία..... Θεέ μου!!

Με ξένα κόλλυβα στην Ελλάδα κάνουμε τα πιο προσωρινά μνημόσυνα! Προλάβετε να αγοράσετε νέα μοντελάκια γιατί σύντομα έρχονται οι χοιρινοδαμαστές... και καλά θα κάνουν μάλλον! Ο αρμόδιος Jean-Claude Trichet και οι κρεοπώλες- επίτροποι Joaquin Almunia ή Olli Rehn.... θα μας κάνουν τις δύο μπριζόλες μία..... γουρούνια Έλληνες! Θα μας κόψουν κομματάκια και τις κοιλιές μας θα τις στείλουν στα διεθνή χρηματιστήρια προς διαπραγμάτευση. Κάνοντας μία πραγματική επεξήγηση εδώ, σας γνωρίζω ότι από τις κοιλιές των γουρουνιών, δηλαδή τις δικές μας, βγαίνει το bacon (βλέπε hog bellies), το οποίο εκτός από το καφέ, τη ζάχαρη, τα πορτοκάλια κλπ, διαπραγματεύεται στα χρηματιστήρια αγαθών στην αντίπερα όχθη του ατλαντικού.

Επιστρέφοντας στο θέμα μας και στα νέα μοντελάκια που σκέπτονται, φέρουν πληθώρα αισθητήρων, ABS, κλπ, έχω να δηλώσω,..... **σκασίλα μου μεγάλη και συγχρόνως ρωτώ!** Γιατί τα πιο εξελιγμένα αυτοκίνητα στους αγώνες στο WRC ή στην F1, δεν έχουν τέτοια μαραφέτια; Είναι χαζοί αυτοί οι οδηγοί τους που τρέχουν με δαιμονισμένες ταχύτητες και παίζουν με το χάρο; Δεν έχουν παθητική ασφάλεια γιατί το σασί των βολίδων F1 είναι φτιαγμένο από ανθρακονήματα, δεν έχουν αερόσακους στο τιμόνι, στα πλαϊνά, ABS δεν έχουν τίποτε, ούτε καν δερμάτινο σαλόνι! Δηλαδή η τεχνολογία τους, που μεταφέρεται στα σημερινά εμπορικά αυτοκίνητα, είναι παραμύθια. Μερικοί θα αντεπιτεθούν και θα μου πουν ότι έχουν ζώνες 5 σημείων, role cages (δηλ. μεταλλικό κλωβό ασφαλείας) κλπ. Και λοιπόν, γιατί δεν τα βάζουν και στα εμπορικά αφού κόπτονται τόσο πολύ για την ασφάλειά μας; Μα τι λέω; Οι πλαστικοί προφυλακτήρες που έχουν ενισχυθεί εσωτερικά με πολυουρεθάνη και φελιζόλ κρατάνε καλύτερα. Απλούστατα στους αγώνες δεν χρησιμοποιούν αυτή τη δαιδαλώδη εμπορική τεχνολογία γιατί όσο πιο απλή είναι μία κατασκευή, τόσο μεγαλύτερη αξιοπιστία και αντοχή έχει.

Θυμάμαι όταν σπούδαζα στην Αμερική την 10ετία του 80, όλα σχεδόν τα εισαγόμενα αυτοκίνητα εκεί, είχαν αποσβεστήρες σύγκρουσης, δηλαδή αμορτισέρ στους προφυλακτήρες. Μπορεί η εμφάνισή τους να ήταν κακάσχημη αλλά παρείχαν πραγματική ασφάλεια. Θα συμφωνήσω μόνο με ένα από τα παραπάνω, τους αερόσακους που βοηθούν τους κοινούς θνητούς να μη σπάνε το σβέρκο τους. Έχοντας όμως τέτοια προστατευτική αντίληψη, θα έπρεπε τα οχήματα να έχουν μικρότερες ιπποδυνάμεις, και τελικές ταχύτητες. Μεγάλο θέμα με το οποίο θα ασχοληθούμε κάποια άλλη στιγμή.

Όμως δε λέω, τα νέα εμπορικά μοντελάκια έχουν navigator το οποίο χρησιμοποιούν τα “ανώτερα όντα” αφού το Ελληνικό οδικό δίκτυο είναι αχανές με μυριάδες αυτοκινητόδρομους, εξόδους κλπ Είναι αλήθεια και μπορεί να χαθείς ανά πάσα στιγμή και δευτερόλεπτο! Τι είμαστε χαζοί σαν τη Κοκκινোসκουφίτσα που χάθηκε στο δάσος; Που πάς κυρά μου χωρίς navigator; Μάλιστα βλέπω κάποιους να έχουν σε λειτουργία το Αθηνών – Κορίνθου. Μα είναι τη διαδρομή; Πέντε εξόδους έχει μου, όπως λέει και ο Λαζόπουλος.



«γκατζετάκι» στην εθνική οδό τόσο αδαείς που χάνονται σ' αυτή όλες κι όλες. Θα τρελαθούμε κυρία

Μάλιστα τα σημερινά υπερμοντελάκια για να βγάλουν τα 200 και βάλει οικολογικά, πράσινα άτι στην εθνική οδό μέσα από τους high tech, θηριώδης κινητήρες των 2, 3 και 4αρων λίτρων, με τις 375 βαλβίδες και τους αμέτρητους εκκεντροφόρους, τρώνε σανό! Ναι και πάλι καλά διαβάσατε, σανό, όχι βενζίνη και δεν παράγουν καυσαέρια. Τα περι καυσαερίων, είναι όλα ψέματα πατριώτες!

Αλήθεια οι μετρήσεις της αντιρρυπαντικής τεχνολογίας ισχύουν μόνο στα κέντρα των πόλεων ή και στις εθνικές οδούς; Μπορούν να μας διαφωτίσουν οι ειδικοί;

Σοβαρά όμως τώρα, τι έχει πετύχει η νέα τεχνολογία; Να αναφέρουμε ότι στα νέα αυτοκίνητα έχουν τοποθετήσει στη κεφαλή του κινητήρα και ειδικότερα στο σύστημα εισαγωγής μίγματος και εξαγωγής των καυσαερίων, διάφορους αισθητήρες. Αυτοί μεταφέρουν δεδομένα σε υπολογιστή ο οποίος δίνει συνεχείς εντολές να αυξομειωθεί η μίξη του καυσίμου και με αυτό τον τρόπο μας παρέχουν καθαρότερο περιβάλλον. Οι «οικολογικοί καταλύτες» τους οποίους οι ιδιοκτήτες των οχημάτων δεν αλλάζουν σχεδόν ποτέ, κάνουν κατακράτηση των ρύπων και έτσι διατηρούν το περιβάλλον καθαρό.

1 στα 3 οχήματα στην Αθήνα κυκλοφορούν με κατεστραμμένο καταλύτη! Όσον αφορά τα συστήματα ψεκασμού είναι όντως καλύτερα από τα παλαιά καρμπιρατέρ, όμως αυτό το κακό θα μπορούσε να λυθεί με μικρότερο κόστος και φιλικότερο τρόπο προς το περιβάλλον! Υπάρχει η **υγραεριοκίνηση!**

Διερωτώμαι επίσης γιατί δεν φτιάχνουν μόνο νέες κεφαλές εφοδιασμένες με τις τεχνολογικά νέες εισαγωγές και εξαγωγές, να μας τις δώσουν να τις τοποθετήσουμε στα σαραβαλάκια μας, εδώ στη χώρα μας; Ή έστω ένα νέο κινητήρα με όλα αυτά τα «high tech» παρελκόμενα; Η παραγωγή αυτών των εξαρτημάτων δεν είναι πιο οικολογική από το να πετάμε ολόκληρο το αυτοκίνητο; Ειλικρινά δεν θα με πείραζε εάν με την άδεια του κράτους θα παραποιούσα το όχημά μου και δεν θα πληρούσε τις προδιαγραφές της Διεθνούς Ομοσπονδίας Ιστορικών Οχημάτων FIVA ως ιστορικό αντικείμενο. Η FIVA ορίζει ως ιστορικό ένα όχημα το οποίο φέρει όλα τα μηχανικά μέρη και τα εξαρτήματα του κατασκευαστή κατά την ημέρα κατασκευής του.

Όμως ομολογώ ειλικρίνεια, αν επρόκειτο να βοηθήσω το περιβάλλον, θα πλήρωνα αγόγγυστα την αλλαγή ενός κινητήρα. Ξέρετε, τον ίδιο κινητήρα που έχει το ιστορικό όχημά μου, τον έδωσε η τότε κραταιά εταιρεία BRITISH LEYLAND στη SAAB. Η SAAB τον εξέλιξε με σύστημα ψεκασμού, turbo κλπ. Το ίδιο μάλλον συνέβη με τα πρώτα MINI της BMW. Αυτά δανείστηκαν το κινητήρα Tritec που κατά πολλούς ήταν βασισμένος στον κινητήρα των οχημάτων Talbot, Simca-Chrysler Horizon, κατασκευής 1977 - 1985! Άρα ο συλλογισμός μου δεν βασίζεται στη σφαίρα της φαντασίας αλλά στη πραγματικότητα. Πιο συγκεκριμένα, η Chrysler Corporation και ο Όμιλος Rover (αργότερα θυγατρική της BMW), ίδρυσαν το 1977 την εταιρεία Tritec η οποία σχεδίαζε μικρούς 4κύλινδρους κινητήρες για αντίστοιχα οχήματα. Το εργοστάσιο κατασκευής τους χτίστηκε στο Campo Largo, στη Curitiba της Βραζιλίας!!!! Σήμερα η Tritec είναι θυγατρική εταιρεία της BMW και χρησιμοποιεί την ίδια ακριβώς τεχνολογία του Enterprise και του κου. Spoke. Μεταφέρει τους κινητήρες από τη μακρινή Βραζιλία με διακτινισμό και μηδενικούς ρύπους! Αφού σας λέωείναι οικολογικά συνειδητοποιημένες αυτές οι εταιρείες! Δεν ρυπαίνουν καθόλου.... Καταλαβαίνετε τώρα Βραζιλία, Αγγλία, Ελλάδα.... Μπορεί να τους φέρνει και ο Αι Βασίλης με το έλκηθρό του..... δε ξέρω, τι να πω!



Talbot, Simca - Chrysler Horizon του 1977 και MINI BMW του 2001.

Βέβαια τα παραδείγματα τέτοιων εταιρειών με οικολογική ευαισθησία είναι πολλά!!! Πολλές από αυτές δανείζονται τεχνολογία η μία με την άλλη. Πολλά ανταλλακτικά, εξαρτήματα και τμήματα όπως πατάματα, κινητήρες, ηλεκτρονικά, είναι ίδια. Η Jaguar με την Ford και η Lancia με την Saab χρησιμοποίησαν τα ίδια μεταλλικό πάτωμα για κάποια μοντέλα τους. Οι οικονομίες κλίμακος υπάρχουν μόνο για τις εταιρείες. Ο όρος αυτός για την Ελληνική οικονομία είναι παντελώς άγνωστος

Έτσι θα ζητούσα από τα εργοστάσια, λοιπούς οίκους και μεταπράτες να μας στέλνουν μόνο κινητήρες. Και κάθε ιδιοκτήτης που μετατρέπει νόμιμα το όχημά του σε πράσινης τεχνολογίας, να εξαιρείται από πρόσθετα χαράτσια. Υπάρχουν μηχανολόγοι και εταιρείες στην Ελλάδα που μπορούν να κάνουν τέτοιου είδους αλλαγές. Μ' αυτό τον τρόπο θα πετυχαίναμε: α) εργασία στο εγχώριο δυναμικό, β) μετάδοση της γνώσης, γ) αντιρρυπαντική συνείδηση, δ) λιγότερο εύπορους μεταπράτες και τέλος ανακύκλωση των κεφαλαίων εντός Ελλάδος αφού η συντήρηση του στόλου θα γίνεται εντός συνόρων! Μην καν διανοηθείτε να σκεφθείτε ότι η αλλαγή ενός κινητήρα είναι ακατόρθωτο σχέδιο στη χώρα μας! Εάν οι εταιρείες δεν θέλουν να μας στείλουν κεφαλές ή κινητήρες, υπάρχουν εταιρείες εδώ στη ψωροκόσταινα που μπορούν να το κάνουν. Μάλιστα πριν δύο χρόνια μια ομάδα χύτευσε εδώ 2 κινητήρες εξ' αρχής, για σπάνιο ιστορικό αυτοκίνητο!

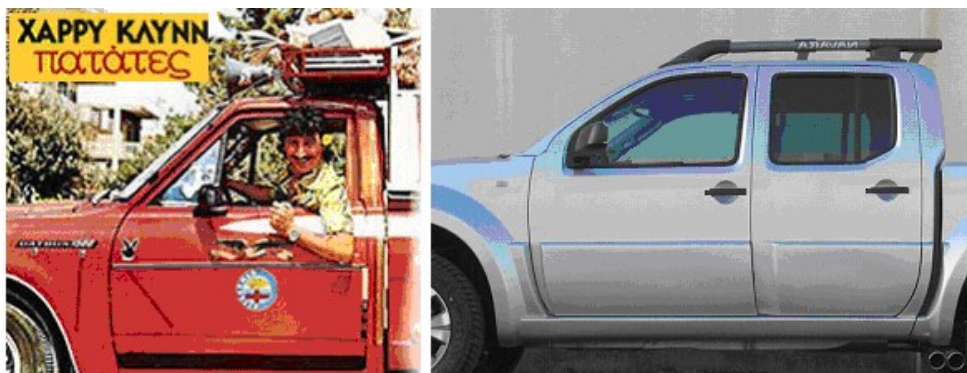
Ότι φτιάχνουν οι ξένοι, μπορούμε να το φτιάξουμε και εμείς κυρία μου! Εκείνο το Ε.Μ. Πολυτεχνείο όμως τι κάνει; Θα μου πείτε χρειάζονται κεφάλαια... εντάξει..... μα δεν υπάρχει κανένας επιχειρηματίας να επενδύσει και να καρπωθεί τα κέρδη; Βέβαια θα με προσγειώσετε στην πραγματικότητα με το παράδειγμα των αδελφών Γουλανδρή που ανέφερα προηγουμένως.

Θυμάμαι πριν αρκετά χρόνια, μία μελέτη που είχε κάνει το Ε.Μ.Π. για τον εγκλωβισμό της αιθάλης στους πετρελαιοκινητήρες MAN (αχ και αυτή η εταιρεία!), των παλαιών μέσω μαζικής μεταφοράς Ikarus πιστεύω ότι τα θυμάστε οι παλαιότεροι και λέγανε ότι είχε τεράστια επιτυχία. Μάλιστα η τηλεόραση είχε δείξει το συλλέκτη κάτω από το πάτωμα των επιβατών και είχα νιώσει τόσο υπερήφανος αφού στην χώρα μας είχε γίνει κάτι σωστό. Όμως βιάστηκα γιατί η περηφάνια χάθηκε πολύ σύντομα μαζί με το φιλόδοξο project. Αλήθεια, **η ποιότητα των καυσίμων** έχει βελτιωθεί ή ακόμα συντελεί στη «αντιρρυπαντική», πράσινη εκστρατεία; Πολλές εταιρείες, σε συνεργασία με το Ε.Μ.Π. πραγματοποιούν ελέγχους αλλά η νοθεία των καυσίμων παραμένει μεγάλη. Οι ειδικοί υποστηρίζουν ότι εάν η ποιότητα τους είναι κακή, οι καταλύτες «δηλητηριάζονται». Είναι έτσι ή κάνω λάθος;



Εμείς δεν αντέχουμε να εξάγουμε δισεκατομμύρια ευρώ κάθε φορά που οι επίδοξοι μοντελίστ θυμούνται ότι τα αυτοκίνητά μας ρυπαίνουν και θέλουν να μας πλασάρουν τη τεχνολογία της επόμενης «οικολογικής» γενιάς, την οποία έχουν ήδη προετοιμάσει! Δεν αντέχουμε να γίνουμε οι σύγχρονοι Τραμπάκουλες που διαρκώς θα τα ακουμπάμε χέρι – χέρι στο Μήτσο! Τι τα περάσανε τα αυτοκίνητα Χάρρη γάλα;! ΔΕΝ αντέχουμε άλλους καρπάθουλες των δρακουλίων με μπέρτες.... ξέρεεις!

Και μίας και αναφερθήκαμε στο πολύπαθο κλάδο των αγροτών μας στον οποίο οφείλουμε πολλά να πούμε και αυτό. Παρακολουθώντας σε κάποια μέσα ενημέρωσης (π.χ μεγάλα κανάλια κλπ), τη προβολή κάποιων τετρακίνητων αγροτικών θηρίων, έμεινα άναυδος όταν άκουσα τις τιμές αγοράς τους. Από 25.000 ευρώ και άνω! Τσάμπα πράμα δηλαδή! Φαντασθείτε λοιπόν ένας αγρότης που θα κάνει το λάθος να αγοράσει τέτοιο κουβά, πόσο θα πρέπει να μας πουλήσει τις πατάτες του για να το αποπληρώσει! Πάνω από δέκα ευρώ / κιλό και βάλε! Αμα πάρει και οικολογικό τρακτέρ μάρκας ΤΡΑΚΤΟΥΡΕΞ DB με air condition, dynamic, exelection 'όπως του Τραμπάκουλα..., η τιμή θα ξεπεράσει τα είκοσι ευρώ / κιλό. Μετά μην αναρωτιέστε γιατί στα ράφια των Super Markets βλέπετε Τούρκικα ή αφρικάνικα προϊόντα.



Ουδεμία σχέση μεταξύ των παλαιών DATSUN και των νέων αεροδυναμικών σουπερόπλων των αγροτών! Τα νέα οχήματα φέρουν: μπόλικο πλαστικό, διπλές καμπίνες, ABS, air condition, πράσινα τζάμια, αερόσακους, εσωτερικό ηχοσύστημα προβολής αγροτικής πραμάτειας με χιλιάδες watts και νιζαινάτες σχάρες οροφής στις οποίες δεν επιτρέπεται πλέον η ανάρτηση της παλαιάς 'ντουντούκας' (βλέπε αριστερή εικόνα)! Αν συγκρίνετε τη τιμή της πατάτας δε, θα πάθετε κατάθλιψη. Θα μου πείτε ότι ο κόσμος αλλάζει και μαζί του, τα φώτα μας!

Άρχοντες του τόπου, βρείτε ή δώστε εναλλακτικές λύσεις, δεν είναι έγκλημα! Όχι μόνο στα αυτοκίνητα αλλά σε πολλούς άλλους τομείς. Όσο μας βλέπουν κοκότες, τόσο θα μας πίνουν το αίμα. Τα τσακάλια οι μεταπράτες θα μας πουν βέβαια για τις σημερινές I.X βολίδες ότι έχουν αισθητήρες στάθμευσης, σκεπτόμενα κιβώτια ταχυτήτων, τροχούς που πετάνε κάτι τετράποδα τύπου RoboCop και διαβάζουν το δρόμο πριν από μας για να μας και πάει λέγοντας.....! Τότε αν τους κόπτεi τόσο πολύ το περιβάλλον, εκτός από τις κεφαλές και τους κινητήρες, να μας στείλουν όλα αυτά τα μηχανικά μέρη. Διαβάσατε βέβαια τι συμβαίνει στη Formula 1 και στα Rallies. Και εν πάσει περιπτώσει, δεν θέλω να τα κάνει όλα μόνο του ένα αυτοκίνητο. Η οδήγηση είναι και απόλαυση. Αν αυτό φρενάρει μόνο του, παρκάρει μόνο του και πάει μόνο του, τότε τέτοιου είδους λάτρεις να πάρουν το λεωφορείο..... είναι το ίδιο!

Από πότε οι σιλικόνες γίνανε σκεπτόμενες, δεν μπορώ να το καταλάβω! Τι είναι οι σιλικόνες; το πυρίτιο κυρία μου με χημικό σύμβολο Si, εξ' ου και τα αρχικά της λέξης Σιλικόνη. Με αυτά φτιάχνουν τα chips των υπολογιστών και κάνουν τα σημερινά κιβώτια ταχυτήτων να σκέπτονται..... το δούλεμα πάει σύννεφο... ρυπογόνο μάλιστα. Κάνοντας ένα χιουμοριστικό σχόλιο, να ενημερώσω τις απανταχού καλλονές ξανθές που σφάζονται για την ομορφιά τους, ότι η σιλικόνη με σύμβολο Si είναι εντελώς διαφορετική από αυτή που τοποθετούν στο στήθος τους, στις πλαστικές!

Ξέρετε δεν είμαι φαλλοκρατικό γουρούνι, αλλά μια πολύ γνωστή μου φίλη ήθελε ντε και καλά ο άντρας της να της πάρει ένα πολυτελές SUV, διαστάσεων γκαρσονιέρας με σήμα κάτι έλικες, βαναρικούς, γαλάζιους ουρανόους κλπ! Βλέπετε τα μεταπρατικά όρνεα έχουν πιάσει τα επικρατέστερα θύματα τις γυναίκες και τις μετατρέπουν σε πραγματικούς δωρητές οργάνων και αίματος. Τους λένε λοιπόν τη μισή αλήθεια. Όπως για παράδειγμα τα SUV είναι ασφαλέστερα και δεν συζητάμε το σύμβολο status κλπ. Ξέρετε όμως ότι στην Αμερική, αυτού του τύπου τις αυτοκίνητο-γκαρσονιέρες, τις κατατάσσουν στην κατηγορία High Mortality Vehicles; Δηλαδή Υψηλής Θνησιμότητας Οχήματα, αφού έχουν ψηλό κέντρο βάρους και όταν οι σοφεράτζες κάνουν ένα απότομο ελιγμό, το όχημα ανατρέπεται. Δε λέω, με τα τύπου γκαρσονιέρας οχήματα, τα βλέπεις όλα από ψηλά, τα σπίτια σαν σπιρτόκουτα που λέει και ο Χατζής! Τι να πω... πολλοί συμπατριώτες μας γίνανε μονομιάς sportsmen και χρειάζονται αυτά τα οχήματα. Πάνε κυνήγι, τραβάνε μεγάλα σκάφη, πηγαίνουν για χειμερινά σπορ κάθε Σαββατοκύριακο και χρειάζονται τα πλεονεκτήματα ενός SUV!

Εμ, το άλλο, εκείνα τα παράθυρα «πολεμίστρες» των σημερινών αυτοκινήτων με το στιβαρό design των μετρ που θυμίζουν ένα ακατανίκητο σκουπιδοτενεκέ, που το πάτε; Τα αυτοκίνητα δεν είναι άρματα μάχης Leopard! Αν είναι έτσι, τότε να τους βάλουν ένα πυργίσκο, ένα κανόνι 120 χιλιοστών, ένα πολυβόλο 7,62 χιλιοστών, περισκόπιο, ένα σύστημα διόπτρευσης (νυκτός / μέρας), χρώμα παραλλαγής και τελειώσαμε. Θυμάμαι το K.K να γράφει για τα αυτοκίνητα του 1970, ότι είχαν τυφλές γωνίες! Τα σημερινά Κώστα που είναι θεόστραβα, τι έχεις να πεις; Γι' αυτό τα φτιάχνουν σήμερα με εξελιγμένα, σκεπτόμενα συστήματα παρκαρίσματος, επειδή δεν βλέπεις τη τύφλα σου; πώς αλλάζουν οι καιροί;! Ήξερα ότι βάζουν κάμερες στα λεωφορεία, σε λίγο θα βάλουν και στα I.X;

Τώρα άμα το παλαιό μου αυτοκίνητο δεν έχει αεριζόμενους δίσκους και λοιπά τεχνολογικά επιτεύγματα, δεν τρομάζω. Σας ομολογώ ότι θέλω να κατεβάσω το παράθυρο με το μηχανικό γρύλο (το πόμολο δηλαδή), να αλλάζω τις ταχύτητες μόνος μου και δεν θα τρέχω πάνω από τα επιτρεπόμενα όρια απογείωσης μαχητικού jet, όπως κάνουν οι περισσότεροι ιπτάμενοι οδηγοί στη χώρα μας σήμερα.

Όσο λιγότερο τρέχεις, τόσο λιγότερη είναι και η κατανάλωση..... έτσι δεν είναι, άρα λιγότερη και η ρύπανση. Μη μου πείτε για τον **αεροδυναμικό συντελεστή** γιατί η σακαράκα μου δεν έχει τρομακτικές διαφορές στη κατανάλωση με τα σημερινά σκουπίδια. Πάντως το σύγχρονο τετρακίνητο Hummer H2 έχει αεροδυναμικό συντελεστή 0,57!!! Δεν νομίζω να φτάνω μέχρι εκεί πάνω.



1934: Το τσεχοσλοβακικό όχημα Tatra T77 με αεροδυναμικό συντελεστή 0,212!!! Πολλά από τα σημερινά οχήματα δεν μπορούν ούτε κατά διάνοια να πλησιάσουν τον ιστορικό αεροδυναμικό συντελεστή του. Αφού λοιπόν οι τωρινοί κατασκευαστές, κόπτονται τόσο πολύ για το περιβάλλον, γιατί δεν αντιγράφουν τον τρόπο σχεδίασης αυτού του πρωτοποριακού οχήματος; Λέτε σήμερα να τους ενδιαφέρει τόσο πολύ το περιβάλλον;

Μάλιστα τις προάλλες στάθηκα δίπλα σε ένα νεότερο πλαστικό 3θέσιο, πανάσχημο μοντελάκι πόλης. Εκπληκτος λοιπόν παρατήρησα ότι οι διαστάσεις του ίσως να ξεπερνούν αυτές που είχαν οι παλαιές κλούβες μαναβικής με μούρη. Τώρα εάν η δική μου «σακαράκα» που το ύψος της φτάνει μέχρι το κάτω μέρος του τελάρου της πόρτας του 3θέσιου «μπαουλέ» οχήματος (ναι, εκεί που αρχίζει το τζάμι της πόρτας του), διατηρώ τις επιφυλάξεις μου για την έννοια που έχουν θεσπίσει οι κατασκευαστές για τον αεροδυναμικό συντελεστή με στόχο τη μείωση της κατανάλωσης και κατ' επέκταση των ρύπων.

Και να ρωτήσω κάτι ακόμα; Μήπως οι ιδιοκτήτες των σημερινών επίγειων υπερηχητικών μέσων μεταφοράς, με τις ιπποδυνάμεις των μηριών ιπποφορβείων, ξεχύνονται στο εθνικό μας δίκτυο και ενδιαφέρονται για το περιβάλλον; Τι εννοώ, και που τα έχουν τι τα κάνουν; Οι πίνακες οργάνων σε πολλά από αυτά αναγράφουν 200 και 300 χλμ/ώρα,.... τα οδηγούν μέχρι εκεί; ΟΧΙ, είναι η ικανοποίηση της ψευδαίσθησης της επικράτησης σε ασφαλτο και κοινωνία. ΚΟΥΙΖ. Ποιούς ιδιοκτήτες ακριβών σπορ οχημάτων αποκαλούν χαϊδευτικά “small dicks”.... δεν το λέω στα ελληνικά γιατί είναι ακατάλληλο..... Μήπως ξέρετε ποιους εννοούν; ... Ο Χρήστος γνωρίζει!

Ας κοιτάξουμε τώρα ένα άλλο μαύρο και σκοτεινό κλάδο της χώρας μας ο οποίος εάν λειτουργούσε σωστά, θα έβλαπτε πολλά προστατευόμενα lobbies. Του έδωσε ζωή ο Τρικούπης, τον συντήρησαν ακόμα και οι κατοχικές δυνάμεις των Γερμανών και κάποιοι θερμοί πατριώτες μας τον έχουν προοδευτικά αφανίσει. Ποιος είναι αυτός; Μα φυσικά **ο σιδηρόδρομος, το πλέον οικολογικό μέσο μεταφοράς!** Μα θα μου πείτε, εδώ γίνονται σοβαρά έργα,... σταθμοί, ηλεκτροδοτήσεις γραμμών ποιών γραμμών; Αθήνας - Θεσ/νίκης και Αθήνας -Κιάτου; Να γελάσω ή να βάλω τα κλάματα;

Μα το Θεό, βλέπω σε ταινίες τα **TGV** στη Γαλλία, τα **Rapido** στην Ιταλία, τα αντίστοιχα Eurocity στη Γερμανία, που διανύουν αποστάσεις με 200 και πλέον χλμ / ώρα και με πιάνει απογοήτευση! Δεν θα πω για τους Κινέζους των οποίων κάποιοι σύγχρονοι συρμοί ξεπερνούν τα 350 χλμ/ ώρα.

Εμείς πρέπει να είμαστε περήφανοι με τον Αίοιο και τον προαστιακό; Παναγία μου!!!! Όλος ο κόσμος κινείται με τραίνα αλλά οι Έλληνες εκεί..... στα οχήματα με κινητήρες εσωτερικής καύσης! Μα ποιοι είμαστε τέλος πάντων; Οι αβανταδόροι των αυτοκινητοβιομηχανιών; Σας εξομολογούμε ότι εάν υπήρχε σιδηροδρομικό δίκτυο της προκοπής, θα το χρησιμοποιούσα διαρκώς και θα το στήριζα με κάθε τρόπο. Που όμως τέτοια οικολογική τύχη; Άλλαξαν τις γραμμές της παλαιάς διαδρομής εδώ και καιρό, αλλά το σφύριγμα των συρμών ακόμα να ακουστεί στον όμορφο σταθμό της Τρίπολης! Στον αυτοκινητόδρομο Τριπόλεως - Αθηνών όμως που κατασκευάστηκε στα τέλη του 80 με εγκληματικές ελλείψεις και κλοπές, το ρετουσάρουν από την αρχή με νέες σήραγγες, διαπλατύνσεις και λοιπά έργα που συνοδεύονται με την αναγκαία αύξηση των διοδίων! Αυτή είναι όντως πρόοδος αλλά μάλλον θα γυρίσω στο παλιό ωραίο **Κολοσούρτη** και ας κάνω μία ώρα παραπάνω και ας ρυπαίνω! Δεν είμαι μαζοχιστής αλλά δεν θέλω να πληρώνω δύο και τρεις φορές ένα έργο που έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί εδώ και 20 χρόνια, να έχει αποπληρωθεί και τώρα να είχε παραδοθεί χωρίς τα υπέρογκα διόδια! Τα έργα οδοποιίας στη χώρα μας, όπως δείχνει και πρόσφατη κοινοτική έκθεση, τα πληρώνουμε χρυσάφι... το κούκο αηδόνι (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ Εβδομάδα 24 Δεκεμβρίου 2009). Ο ευρωπαϊκός αυτοκινητόδρομος κοστίζει 20 εκατ. ευρώ / χλμ, ενώ ο ελληνικός 65 εκατ. ευρώ/ χλμ...!!! Εάν η κλοπή είναι τόσο μεγάλη, φαντασθείτε! Πού να περισσέψουν κεφάλαια για επέκταση εθνικών οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων! Επιμένετε ακόμα ότι

το περιβάλλον ή τα παλαιά οχήματα είναι το θέμα; Και για την υγραεριοκίνηση, άκρα του τάφου σιωπή. Στη χώρα μας ισχύει το σλόγκαν:

ΝΑΙ στη ΔΙΑΠΗΓΗ, στις ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΝΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ, στην ΕΞΑΓΩΓΗ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ, στη ΣΠΑΤΑΛΗ, στον ΑΦΑΝΙΣΜΟ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΜΑΣ

Επ' ευκαιρίας θα ήθελα να ρωτήσω τον συντοπίτη μας υπουργό μεταφορών κάτι; Θα δούμε ένα σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο στην Πελοπόννησο, πριν πεθάνουμε; Το λέω με κάθε ειλικρίνεια και προβληματισμό, γιατί μπορεί να αγαπάμε τα αυτοκίνητα αλλά μπροστά στο περιβάλλον που πραγματικά σεβόμαστε, έρχονται πολύ πιο πίσω. Ένα νέο σιδηροδρομικό δίκτυο στη Πελοπόννησο λοιπόν θα ήταν έργο Τρικούπη ΙΙ και θα το θυμούνταν όλοι! Τα υπόλοιπα οχήματα που κυκλοφορούν θα σαπίσουν, θα παλιώσουν, θα ανακυκλωθούν και στο τέλος θα ξεχαστούν. Το σιδηροδρομικό δίκτυο θα μείνει και θα στηρίζει τις υποανάπτυκτες μεταφορικές υποδομές της Περιφέρειας Πελοποννήσου και γιατί όχι να φτάσει στη Σπάρτη, στο Άστρος, στο Λεωνίδιο, στη Δημητσάνα και στην Ολυμπία. Εκεί θα βλέπαμε το συνδυασμό της ελαχιστοποίησης του κόστους και της προστασίας του περιβάλλοντος. Αλλά είπαμε αυτές είναι λέξεις εντελώς άγνωστες στο τόπο μας! Με σύγχρονο δίκτυο ο άκρως ζημιογόνος ΟΣΕ θα παρουσίαζε συνεχώς πλεόνασμα στα αποτελέσματά του, άσε που θα μείωνε θεαματικά τη ρύπανση και το εθνικό χρέος! Βέβαια θα αφάνιζε τα κλειστά επαγγέλματα τα οποία προστατεύονται στη χώρα μας (βλέπε συνθήκη **RAMSAR** του 1975)! Μαζί με τους βιότοπους, τους υδροβιότοπους και τους πελεκάνους, χάριν της συνθήκης διασώζονται σήμερα στη χώρα μας τα προστατευόμενα επαγγέλματα του κλάδου των καυσίμων, των οδικών μεταφορέων, των εισαγωγέων και των μεταπρατών! Τι νομίζετε;..... δεν πρέπει να ζήσουν και αυτά τα κακόμοιρα τα ανθρωπάκια; Πώς θα ζούσαν αν πέφτανε οι πωλήσεις των φορτηγών που τα κακόμοιρα δεν ρυπαίνουν; Πως θα συγχωρούσαμε τέτοιου είδους απεχθές έγκλημα; Για αυτό η Ελλάδα μας έχει προβλέψει την κοινωνική πρόνοια των απανταχού «ασθενέστερων» της!

Κυρία μου η Ελλάδα είναι μία απέραντη παραγκούπολη! Ο καθένας έχει φτιάξει μία παράγκα η οποία τρώει τις δικές μας σάρκες . Εδώ έπρεπε να έλθουν οι Βραζιλιάνοι του Ρίο να δουν πώς φτιάχνονται οι πραγματικές «φαβέλες». Το λέω αυτό γιατί εάν λειτουργούσε δυναμικά ο σιδηρόδρομος και μεταφέρονταν με αυτόν άνθρωποι και φορτία, τι θα κάνανε τα φορτηγά; Εδώ πασχίζουμε εναγωνίως να μεγιστοποιούμε κόστος και ρύπανση ενώ ταυτόχρονα συρρικνώνουμε την εθνική ανάπτυξη. Ο οικονομικός όρος **προστιθέμενη αξία** είναι επίσης άγνωστος. Αυτή αναφέρεται στην αύξηση της αξίας η οποία προστίθεται σε κάθε στάδιο της παραγωγικής η συναλλακτικής διαδικασίας ενός αγαθού.

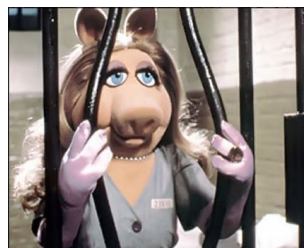
Να σας πω όμως το φόβο μου για τον ΟΣΕ τον οποίο και απεύχομαι. Βλέπω να καταντά όπως όλες οι άλλες εταιρείες κοινής ωφέλειας. Έτσι θα χρεωθεί με τα έργα που γίνονται σήμερα και τα πληρώνουμε εμείς μαζί με την Ε.Ε σε υψηλότερα κόστη (βλέπε αυτοκινητόδρομους). Στη συνέχεια, εκεί που θα είναι έτοιμος να μπει σε τροχιά ανάπτυξης, έστω με αυτό το μικρό αναβαθμισμένο δίκτυο, θα εμφανισθεί ως εκ θαύματος ο στρατηγικός μέτοχος (όχι επενδυτής) στον ορίζοντα! Αυτός ο «διασώστης», θα μεταμορφώσει το μαύρο μονοπωλιακό μπουτζούρη σε ταχεία Eurocity. Όπως στην ενέργεια, τις αερομεταφορές τις τηλεπικοινωνίες, τα λιμάνια και βάλτε, θα εμφανισθεί ο «από μηχανής θεός» ο οποίος θα επωμιστεί μετά βασάνων τη ρυπογόνο και ζημιογόνο, κακιά μάγισσα την οποία θα μεταμορφώσει σε πεντάμορφη πριγκίπισσα ωωω το κακόμοιρο το στρατηγικό μέτοχο!

Εύχομαι η εφιαλτική μου σκέψη να βγει ψεύτικη και να αποδείξουμε ότι μπορούμε και μόνοι μας!

Θυμήθηκα το δρομολόγιο της στομοτρής Αθήνα – Λουτράκι πριν 15 – 20 χρόνια. Με τη μισή τιμή συγκριτικά με τα άλλα μέσα, αυτό το παλιοτραίνο μετέφερε χιλιάδες επιβάτες χωρίς να περιμένει στις ουρές χιλιομέτρων και το μπουτιλιάρισμα της τότε ανύπαρκτης εθνικής οδού. Ξέρετε αυτό το μέσο εξυπηρετούσε τους κακόμοιρους που δεν είχαν τη δύναμη να αγοράσουν αυτοκίνητο αλλά και αυτούς που το άφηναν πίσω για να γλιτώσουν το πολύωρο μπουτιλιάρισμα. Κατά τη διαδρομή λοιπόν κάποιοι γνωστοί – άγνωστοι (από τότε έκαναν την εμφάνισή τους αυτά τα παλιόπαιδα ;;;;), πετούσαν πέτρες και έσπαζαν τα παράθυρα των συρμών προκαλώντας συγχρόνως πανικό στο επιβατικό κοινό. Τι απέγινε;..... μη ρωτάτε! Κανένας δεν συνελήφθη, τα δρομολόγια σταμάτησαν και το επιβατικό κοινό επέλεξε τα δύο εναπομείναντα «οικολογικά μέσα μεταφοράς». Τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ και τα αυτοκίνητα που εκσυγχρονίζονται από τότε συνεχώς! Έχουμε αλλάξει από τότε 2 με 3 στόλους οχημάτων! Επιμένετε ακόμα ότι στη χώρα μας ενδιαφέρονται για τη καταπολέμηση της ρύπανσης;

Σε μία άλλη περίπτωση θυμάμαι κάποιον υπουργό μεταφορών να λέει την εξής ατάκα, μετά την έναρξη λειτουργίας του TRAM: «κερδίσαμε του επιβάτες». Και ρωτώ, πως τους κερδίσανε, αφού πρώτα δεν υπήρχε ούτε TRAM, ούτε METRO; Για να καταλάβω δηλαδή,τα είχαν αυτοί οι Αθηναίοι κρυμμένα και δεν τα χρησιμοποιούσαν; Αααα τους αθεόφοβους,..... τους παλιανθρώπους!

Εκείνο όμως το έρημο το εμπορικό ισοζύγιο της χώρας μας που βαλτώνει ολοένα και παραπάνω με το κάθε είδους εισαγόμενο προϊόν, ποιος μάγος θα το ισοσκελίσει; Στο τέλος θα μας χάσουνε μέσα κυρία Piggy! Θα μου πείτε «της φυλακής τα σίδερα είναι για τους χοιρολεβέντες»! Ιδού όμως και η απόδειξη.



Η ΕΣΥΕ, ένα από τα βραβευμένα ελληνικά «οινομαγειρεία», αναδεικνύει το πρόβλημα. Το δεκάμηνο (Ιανουάριος – Οκτώβριος 2009) η συνολική αξία των εισαγωγών-αφίξεων παρουσίασε μείωση 36,2%. Ανήλθε στα 32.566,6 εκατ. ευρώ έναντι 51.050,7 εκατ. ευρώ το δεκάμηνο του 2008! Για το ίδιο δεκάμηνο, η συνολική αξία των εξαγωγών-αποστολών παρουσίασε μείωση κατά 18,7%

ανήλθε σε 12.003 εκατ. ευρώ έναντι 14.762 εκατ. ευρώ του 2008! Να μια διαστημική τρύπα, μεγέθους 20.563 δις ευρώ αφού η σχέση εξαγωγών / εισαγωγών είναι διαρκώς με αρνητικό πρόσημο. **Εισάγουμε σχεδόν τα τριπλάσια από ότι εξάγουμε!**

Να ασχοληθώ τώρα με τη διαχρονική απάτη της αυτοκίνησης στη χώρα μας. Μήπως θυμάστε εκείνα τα παράνομα ταξί που κυκλοφορούσαν τη δεκαετία του '80 στην Αθήνα και αντί βενζίνη χρησιμοποιούσαν κρυφά **υγραέριο**. Βέβαια οι ιδιοκτήτες τους ποσώς ενδιαφέρονταν για τους ρύπους. Στόχος ήταν η μείωση του κόστους. Όμως γνωρίζετε ότι κινούντο με το φιλικότερο καύσιμο προς το περιβάλλον; Το **υγραέριο LPG** (Liquefied Petroleum Gas, με μεγάλη περιεκτικότητα σε προπάνιο που καταλαμβάνει το 1/600 του αρχικού όγκου), παράγεται στα διυλιστήρια και αποθηκεύεται σε υγρή μορφή υπό πίεση. Διακρίνεται κυρίως στο εμπορικό προπάνιο και στο μίγμα βουτανίου - προπανίου.

Το άλλο φιλικό αέριο είναι το **φυσικό αέριο**. Αυτό βρίσκεται σε κοιλότητες μέσα στη γη, σε βάθος 900 – 5000 μέτρων και αποτελείται από **ελαφρούς υδρογονάνθρακες** (κυρίως **μεθάνιο** και δευτερευόντως **αιθάνιο, προπάνιο** και **βουτάνιο**). Το πιο οικολογικό από αυτά είναι το μεθάνιο χωρίς επιπτώσεις στην υγεία μας. Σε σχέση με το πετρέλαιο και τον άνθρακα παράγει το 1/3 και 2/3 αντίστοιχα λιγότερο CO₂. Στην Αθήνα το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι οι συγκεντρώσεις καπνού. Για αυτές και σε ποσοστό 45% ευθύνονται τα ντιζελοκίνητα οχήματα, φορτηγά, λεωφορεία και ταξί.

Το συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG = Compressed Natural Gas), υγροποιείται σε **LNG** (Liquid Natural Gas), και χρησιμοποιείται ως καύσιμο στα μέσα μεταφοράς ή ως βάση για άλλα σύνθετα καύσιμα. Στη κατηγορία των αέριων καυσίμων των οποίων η χρήση επιτρέπεται στην Ελληνική αγορά, περιλαμβάνονται το **μεθάνιο** και το **υγραέριο LPG**. Η τεχνολογία καύσεως φυσικού αερίου σε κινητήρες αυτοκινήτων είναι ασφαλής αλλά και δόκιμη τα τελευταία 40 χρόνια από όσα θυμάμαι. Σε σύγκριση με τις ΜΕΚ (Μηχανές Εσωτερικής Καύσης), βενζίνης ή diesel, η υγραεριοκίνηση παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα σε **αποδοτικότητα** -αποτελεσματικότητα και σε **οικονομία**. Το υγραέριο έχει περισσότερα οκτανίων από τη βενζίνη, διατηρεί καθαρό το κινητήρα και τα λιπαντικά του. Έχει μηδενική εκπομπή οξειδίου του θείου (SO_x), αλλά και άλλων άκρως επικίνδυνων ουσιών οι οποίες εκτός από καρκινογόνος, ευθύνονται για βαριές καρδιακές και αναπνευστικές παθήσεις λευχαιμία κλπ. Σαφώς μικρότερες με τα ευρέως διαδεδομένα καύσιμα στην αυτοκίνηση είναι και οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), μικροσωματιδίων (καπνό) και οξειδίων του αζώτου (NO_x).

Στο παρακάτω πίνακα έχουν αποτυπωθεί οι εκπομπές ρύπων από τις οδικές μεταφορές για τα έτη 2007 και 2012 με και χωρίς ειδικά μέτρα και για το έτος 2015.

Τόννοι ανά έτος	Οξείδια Αζώτου NO _x	Υδρογονάνθρακες NMVOC	Μονοξειδίο Ανθρακα CO	Αιωρούμενα σωματίδια PM10
2007	106,3	53,5	491,2	3,1
2012 χωρίς μέτρα	119,6	38,8	303	3590
ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)	12.5%	-27.5%	-38.3%	14.0%
2012 – με μέτρα	89,6	25,1	215,1	2,9
ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%) από το 2007	-15.7%	-53.1%	-56.2%	-7.2%
ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%) 2012 (με και χωρίς μέτρα)	-25.1%	-35.3%	-29.0%	-18.6%
2015 – με μέτρα	55,2	21	213,2	1,2
ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%) 2015 – 2007	-48.0%	-60.7%	-56.6%	-59.8%

(Πηγή στοιχείων: Κέρδος)

Η ίδια πηγή, αν και δεν διευκρινίζει αναλυτικά τις πηγές ρύπων ανά κατηγορία οχημάτων, αναφέρει ότι για τις εκπομπές **σωματιδίων** και **οξειδίων του αζώτου** ευθύνονται τα πετρελαιοκίνητα βαρέα οχήματα. Για δε τις εκπομπές **μονοξειδίου του άνθρακα**, των **υδρογονανθράκων** και των **οξειδίων του αζώτου**

(δευτερευόντως), ευθύνονται τα βενζινοκίνητα επιβατικά οχήματα. Συγκρίνοντας τις γραμμές με τη πράσινη σκίαση στους δύο πίνακες θα διαπιστώσετε το μέγεθος της αδιαφορίας (ή απάτης), εάν η χώρα μας αντί των συμβατικών καυσίμων, προωθούσε δραστικά τη χρήση υγραερίου!

Ρύπος	Αμόλυβδη Βενζίνη	Πετρέλαιο Κίνησης
CO	-55%	-94%
HC	-45%	-81%
NOx	-58%	-57%
CO ₂	-12%	-4%
Σωματίδια		-39%

(Πηγή: Hellas Gas, Shell Gas, Avin Oil ABETE)

Οι διαφορές ρύπων μεταξύ αμόλυβδης βενζίνης και υγραερίου είναι τρομακτική. Οι διαφορές με το πετρέλαιο είναι ακόμα μεγαλύτερες. Σημειωτέον το υγραέριο έχει μηδενική περιεκτικότητα από τον άκρως επικίνδυνο **μόλυβδο** (Pb), στοιχείο του παλαιού τύπου βενζίνης super /regular. Συμπέρασμα: η πρώτη απόσυρση ήταν παντελώς άχρηστη αφού πολλά οχήματα μπορούσαν να κινηθούν με συνδυασμό βενζίνης και υγραερίου (αυτοκίνητα διπλού καυσίμου - bi-fuel). Γιατί λοιπόν ανάγκασαν τον Έλληνα να πετάξει το «ρυπογόνο» όχημά του; Μεταπράτες, εισαγωγείς και μοντελίστ θα βρουν διάφορες δικαιολογίες όπως: δεν υπήρχε δίκτυο πώλησης υγραερίου, το υγραέριο είναι επικίνδυνο κλπ. Όμως, τα κεφάλαια για να αλλάξουμε 2 και 3 φορές τον στόλο της χώρας βρέθηκαν αστραπιαία, για το δίκτυο του υγραερίου, ήταν ακατόρθωτο! Για τη δεύτερη δικαιολογία ακούσατε ποτέ να εκραγεί η δεξαμενή υγραερίου κάποιου ταξί, λεωφορείου ή οποιοδήποτε άλλου μέσου που κινείται με αυτό; Όμως τι βρήκαμε στις θαμμένες εγκυκλίους και αποφάσεις του κράτους; «Μετά την εγκατάσταση του συστήματος της υγραεριοκίνησης ο μηχανικός υποχρεούται να παραδώσει στον κάτοχο του αυτοκινήτου αντίγραφο υπεύθυνης δήλωσης του Ν.1599/1986 που ενημερώνει το ΚΤΕΟ πως η διασκευή έγινε σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το αυτοκίνητο, στη συνέχεια, περνάει από τεχνικό έλεγχο σε ΚΤΕΟ και εάν διαπιστωθεί πως η εργασία, όντως, έγινε βάση των κανόνων του Υπουργείου συμπληρώνεται στην άδεια κυκλοφορίας η χρήση υγραερίου σαν καύσιμο κίνησης».

Κλάσεις Οχημάτων	Περιβαλλοντικά Τέλη
Κλάση Α [Τεχνολογία EURO 4, 5. (Κυκλοφορία από 01/01/2005)]	-18 ευρώ
Κλάση Β [Τεχνολογία EURO 3. (Κυκλοφορία από 01/01/2002)]	+50 ευρώ
Κλάση Γ [Τεχνολογία EURO 2. (Κυκλοφορία από 01/01/1996)]	+100 ευρώ
Κλάση Δ [Τεχνολογία EURO 1 & Συμβατικά (Κυκλοφορία από 21/12/1995)]	+150 ευρώ

Στο παραπατώ πίνακα διαπιστώσετε η “μεγαλοψυχία” του Ελληνικού κράτους! **Για την πραγματικά πράσινη υγραεριοκίνηση καμία εκστρατεία, καμία διαφήμιση και άκρα του τάφου σιωπή!**

Το πιο εξωφρενικό βέβαια που διάβασα στη διπλωματική εργασία της κας. Αφροδίτης Μαραβά (Ε.Μ.Π. Ιούλιος, 2008), για το υγραέριο και το Φυσικό αέριο (ΦΑ), θα σας αφήσει άναυδους! Λέει η κα Μαραβά ότι «έχουμε υπερπαραγωγή υγραερίου (από το πετρέλαιο), σε σχέση με τη κατανάλωση, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες. Το περίσσειμα είτε εξάγεται σε χαμηλότερες τιμές είτε καίγεται στους πυρσούς των διυλιστηρίων όταν έχουμε ήδη χρεωθεί το αναλογούν αργό στις εκάστοτε διεθνείς τιμές. Τα παραπάνω σε συνδυασμό με την αναβάθμιση του διυλιστηρίου της Ελευσίνας, που θα φέρει αύξηση της παραγωγής υγραερίου, συνεπάγεται ότι αν δεν μεγαλώσουμε την εσωτερική αγορά του υγραερίου, θα πρέπει να πάμε σε μεγαλύτερης κλίμακας πρακτικές «ξεφορτώματος» του μεγαλύτερου πλεονάσματος που θα προκύψει» Είπατε τίποτε; Αλλά εκεί οι υπεύθυνοι, προτιμούν να το ξεφορτώνονται παρά να το χρησιμοποιούν για υγραεριοκίνηση ή έστω για **τηλεθέρμανση!** Έτσι θα προστάτευαν το περιβάλλον αλλά και θα βοηθούσαν τους οικονομικά ασθενέστερους της πολύπαθης και άκρως μολυσμένης περιοχής της ανατολικής Αττικής. Καταλαβαίνετε γιατί η προστασία του περιβάλλοντος δεν είναι ο στόχος!

Οι παρακάτω πίνακες βασίζονται σε συγκεκριμένη παραδοχή πωλήσεων νέων Ι.Χ. (που ούτως ή άλλως θα πραγματοποιούνται) και απόσυρσης, ανά έτος για τα επόμενα τέσσερα έτη. Υπολογίζεται ότι λόγω της απόσυρσης οι πωλήσεις θα αυξάνονταν κατά 35% περίπου με βάση τα ιστορικά στατιστικά στοιχεία του 2009.

Έτη	Απόσυρσεις Ι.Χ.	Συνολικές πωλήσεις
-----	-----------------	--------------------

	Οχημάτων	I.X. Οχημάτων
2009	50	240
2010	250	320
2011	230	310
2012	200	300

(Πηγή στοιχείων: Εφημερίδα Κέρδος)

Εκτιμήθηκαν επίσης για την τετραετία 2009-2012, επιπλέον έσοδα του Κράτους από ΦΠΑ και τέλη ταξινόμησης λόγω επιπρόσθετης ζήτησης στην αγορά οχημάτων από την εφαρμογή των μέτρων απόσυρσης αλλά και πωλήσεων που ούτως ή άλλως θα πραγματοποιούνταν.

Ο παρακάτω πίνακας παραθέτει στοιχεία της οικονομικής ζημίας που θα προέλθει από την εφαρμογή περιβαλλοντικών τελών και ανανέωσης του στόλου των I.X. οχημάτων για την τετραετία 2009 – 2012 (δεν περιλαμβάνονται οχήματα όπως μοτοσυκλέτες, ελαφρά, βαρέα φορτηγά ή λεωφορεία).

Έτος	Έξοδα (Κόστος Απόσυρσης, εκ. €)	Έσοδα (επιπρόσθετα περιβαλλοντικά τέλη)	Ισοζύγιο Εξόδων – Εσόδων
2009	233,64	-	-233,64
2010	483,03	353,39	-129,64
2011	442,5	311,18	-131,32
2012	385,87	270,51	-115,36
Σύνολο τετραετίας 2009-2012			-609,96
Έσοδα ΦΠΑ από τις επιπρόσθετες πωλήσεις			173,7
ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ			-436,26

(Πηγή: Εφημερίδα Κέρδος <http://www.kerdos.gr/Documents/Parartima.doc>)

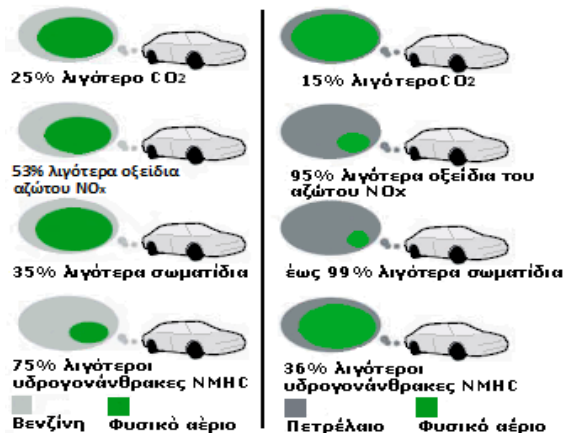
Το έλλειμμα για τα ελαφρά φορτηγά θα ξεπεράσει τα 223 εκατ. ευρώ, ενώ στα βαρέα οχήματα θα υπάρξει κέρδος της τάξης των 59 εκτ. ευρώ. Δηλαδή ούτε λίγο ούτε πολύ μόνο από τα τροχοφόρα μέσα μεταφοράς, θα δημιουργηθεί ζημία 600 εκατ. ευρώ, χωρίς τις μοτοσυκλέτες και λοιπά οχήματα. Φανταστείτε σε ποιο αστρονομικό ποσό εκσφενδονίζεται το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου αν προσθέσουμε όλα τα άλλα εισαγόμενα οχήματα και τα καταναλωτικά αγαθά. **Εφήμερες επενδύσεις!** Αναρωτιέστε ακόμα πώς δημιουργείται το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας μας; Βέβαια **η ιδέα ότι πολλά από αυτά τα "τροχοφόρα σκουπίδια" μπορούν να συντηρηθούν ή να αναβαθμιστούν επαρκέστατα, δεν περνά από το μυαλό καμίας «εγχώριας διάνοιας»!**



Η μετατροπή κινητήρων βενζίνης ή πετρελαίου σε φυσικού αερίου, ήταν εύκολη και οικονομική από το '80, βάσει διεθνών εγκεκριμένων κανονισμών. Πρωτοπόρος στην υγραεριοκίνηση των αστικών λεωφορείων ήταν η πρωτεύουσα της Αυστρίας, Βιέννη. Απόδειξη το παλαιάς ηλικίας λεωφορείο της εικόνας, που συντηρήθηκε κατάλληλα, εκσυγχρονίστηκε και ανεφοδιάζεται με υγραέριο. Τα στελέχη της εταιρίας αστικών συγκοινωνιών της πόλης μιλούν με ενθουσιασμό και υπερηφάνεια για την πρωτοπόρα επιλογή τους, που σήμερα αναγνωρίζεται από όλους. Μήπως τα δικά μας στελέχη με αυτό το παράδειγμα καταλαβαίνουν ότι δεν είναι θέμα παλαιότητας; Μήπως νομίζετε ότι οι Αυστριακές αρχές

αδιαφορούν για τη ασφάλεια του επιβατικού τους κοινού; Ευτυχώς σήμερα που στην Αθήνα, κυκλοφορεί ένας στόλος λεωφορείων με φυσικό αέριο της, ΕΘΕΛ (Εταιρία Θερμικών Λεωφορείων, θυγατρική του ΟΑΣΑ). Είδατε πως κωφεύουν οι μεταπράτες για τον στόλο των ιδιωτικών μας μέσων μεταφοράς; Όμως κοιτάζτε πόσα οχήματα κινούνται με υγραέριο, παγκοσμίως το 2000! (Πηγή 4ΤΡΟΧΟΙ Τεχνικά και άλλα, 352 - Ιανουάριος 2000 και Shell com.και World LPGAS Association "Autogas Incentive Policies")

Ιταλία	1 εκατομμύρια οχήματα με υγραεριοκίνηση
Βιέννη, Αυστρία	400 λεωφορεία με υγραεριοκίνηση
Κοπεγχάγη, Δανία	200 λεωφορεία με υγραεριοκίνηση
Αυστραλία	500.000 οχήματα με υγραεριοκίνηση
Ηνωμένο Βασίλειο	40.000 οχήματα με υγραεριοκίνηση



Πηγή Καθημερινή: Έτερος πίνακας με τιμές ρύπων. Η διαφορά των τιμών έγκειται ίσως στους τύπους καυσίμων όπως βενζίνη απλή, με μόλυβδο κλπ.

Την άλλη ανισόρροπη ατάκα των μεταπρατών την έχετε ακούσει; Ότι άμα δεν ψωνίζουμε λέει, δεν πληρώνουμε ΦΠΑ. Αυτοί δεν το εισπράττουν για να το αποδώσουν, άρα τα έσοδα της Ελληνικής οικονομίας ...δηλαδή τα κόλλυβα είναι λιγότερα! Αυτού του τύπου «αρλούμπες» είναι «αλχημικά μπανανοοικονομικά». Για να πληρώσεις ΦΠΑ πρέπει να αγοράσεις με πραγματικό χρήμα. Όταν οι περισσότερες αγορές πραγματοποιούνται με δανικά (βλέπε κάρτες, διαμαρτυρημένες επιταγές, γραμμάτια κλπ), πληρώνεις τοκοχρεολύσιο και το ΦΠΑ δεν βοηθάει στην ανάπτυξη. Και αυτοί που διαλαλούν τέτοιες ασυναρτησίες, σίγουρα το αποδίδουν; Και αν το αποδίδουν, πληρώνουν τα αναλογούντα ποσά στα ασφαλιστικά ταμεία; Πάντως οι τόκοι και το ΦΠΑ είναι ταμιακές εκροές από τις οικονομίες μας αγαπητοί φίλοι.

ΕΥΡΗΚΑ που είπε και ο Αρχιμήδης,..... ανακαλύψαμε νέο όρο στη παγκόσμια οικονομική επιστήμη..... «έχουμε διαρκή αναπτυξιακή πορεία με αέναο, διογκούμενο, πολλαπλασιαζόμενο ελλείμματα»! Πώς αλλιώς να το πω; «Ανεπίστροφη ανάπτυξη» με διαρκή, υπερμεγέθη ελλείμματα που κατατρώνε τη χώρα; Βάλτε όποια ταμπέλα θέλετε, όμως

Η Ελλάδα χωρίς σοβαρές επενδύσεις και σχεδιασμό θα πηγαίνει από το κακό στο χειρίστο.

Ας υποθέσουμε ότι κάποιος εκσυγχρονίζει το παλιό του όχημα με αντιρρυπαντικό σύστημα υγραεριοκίνησης, τι θα γίνει; Θα γλιτώσει το πρόσθετο, πράσινο φόρο; Μάλλον ΟΧΙ, αφού τα οχήματα το φορολογούν βάσει χρονολογίας κατασκευής και όχι βάσει ρύπων. Εμείς θα συνεχίσουμε την έρευνα για να διαπιστώσουμε εάν και πόσο το υγραεριοκίνητο όχημα θα χαρακτηριστεί πράσινο με τους ανάλογους ευνοϊκούς όρους της Κλάσης Α!

Έχετε δει ποτέ στα χρονικά κάποιο φυσιολογικό άτομο να δανειζεται πάνω από τις δυνατότητές του και να σταταλά ασύστολα τα δανεικά του για δημιουργία εντυπώσεων και μάλιστα σε περίοδο τεράστιας κρίσης; Φυσικά ΟΧΙ! Τι θα μπορούσε να γίνει; Να εφαρμοσθεί απλά η δραστική φορολόγηση των εμπορικών εταιρειών που εξάγουν κατά συρροή συνάλλαγμα. Το ποσό των φόρων τους θα έπρεπε να στηρίζει τις εταιρείες που εισάγουν κεφάλαια και συνάλλαγμα, δηλαδή τις σοβαρές επικερδείς εταιρείες της χώρας! Απλές αλήθειες του Νίκου Σαμοΐλη φίλοι μου χωρίς άδειες τσέπες, άδεια ταμεία και άδεια πορτοφόλια! Αν πάλι οι ειδικοί δεν μπορέσουν να βγάλουν άκρη, τι να τους πω; Ας καλέσουν το μπακαλόγατο Ζήκο με το ποδήλατο... σίγουρα θα φανεί αντάξιος των περιστάσεων!



Ο αείμνηστος Χατζηχρήστος με το Κ. Δούκα και την Μαρίκα Νέζερ στη ταινία του 1963, ο Μπακαλόγατος.

Να ρωτήσω και κάτι άλλο; Ένας συνταξιούχος με 600 ευρώ που έχει ένα παλαιό ρυπογόνο όχημα, τι πρέπει να κάνει; Α) να καταθέσει τις πινακίδες και να ακινητοποιήσει το όχημά του, Β) να πληρώσει το χαράτσι των πράσινων τελών; Γ) να αγοράσει νέο όχημα; ή Δ) να κάνει τη μετατροπή σε υγραεριοκίνηση; Η τέταρτη λύση είναι η οικονομικότερη χωρίς τεράστια εκροή συναλλάγματος, πρόσθετους φόρους, με πραγματικό σεβασμό στο περιβάλλον και χωρίς τη βρόμικη ανακύκλωση. Στην δεύτερη ερώτηση ο ιδιοκτήτης πληρώνει το χαράτσι και έχει “άφεση περιβαλλοντικών αμαρτιών”. Αναφέρω τις λέξεις βρόμικη ανακύκλωση για ένα πρόσθετο λόγο. Τα οχήματα κλάσης Α, Β, και Γ φέρουν **ρυπογόνους καταλύτες**, οι οποίοι όταν κλείσουν τον κύκλο της ζωής τους μετατρέπονται σε άκρως καρκινογενή μεταχειρισμένα σκουπίδια. Κατά τα άλλα οι αθώοι καταλύτες που κοστίζουν από 400 – 1200 ευρώ είναι οι προστάτες του περιβάλλοντός μας! Να αναφέρουμε ότι ο καταλύτης είναι μια κατασκευή που τοποθετείται στο σύστημα εξαγωγής των καυσαερίων σε βενζινοκινητήρες ή πετρελαιοκινητήρες με στόχο τη μετατροπή των εκπεμπόμενων ρυπαντών σε αβλαβή για την ατμόσφαιρα. Η μετατροπή αυτή γίνεται μέσω χημικών αντιδράσεων όπως η αναγωγή και η οξειδωση στο εσωτερικό του καταλύτη.

Οι ειδικοί κρούουν το κώδωνα και επισημαίνουν ότι ένα όχημα με χαλασμένο καταλύτη ρυπαίνει 10 φορές περισσότερο από ένα παλαιό συμβατικής τεχνολογίας. Και αφού σήμερα παρασκευάζονται καύσιμα και λιπαντικά με μηδαμινές ποσότητες επικίνδυνων ουσιών για την υγεία όπως το βενζόλιο, οι αρωματικές ενώσεις ή το θείο, τι κάνουν; Το βενζόλιο (C₆H₆) είναι τοξικός αρωματικός υδρογονάνθρακας που βρίσκεται στη βενζίνη και αποτελεί το πιο χαρακτηριστικό ρύπο στο νέφος των πόλεων; Στην Αθήνα καταμετρούνται 13-14 μγρ/κ.μ. ενώ η Ε.Ε. θέτει σαν όριο τα 5 μγρ/κ.μ. (δηλαδή 3πλάσες τιμές)! Τα ίδια άτομα αναφέρουν ότι η μακροχρόνια έκθεση σ’ αυτό επιφέρει αλλοιώσεις στο αίμα, καταβάλλει το ανοσοποιητικό σύστημα, προκαλεί καρκινογενέσεις και λευχαιμία. Γιατί λοιπόν το χρησιμοποιούν ως πρόσθετο αύξησης του βαθμού οκτανίων στη βενζίνη. Το καθαρό βενζόλιο φθάνει τα 150 οκτάνια!! Νομίζετε ακόμη ότι τους νοιάζει το περιβάλλον, η υγεία μας και η οικονομική μας ευμάρεια; Εγώ πιστεύω ακράδαντα ότι συμβαίνει το ακριβώς αντίθετο.

Το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα APHEIS που μελετά τις επιπτώσεις της υγείας λόγω της ρύπανσης έδειξε πριν από 8 χρόνια περίπου, ότι από τους 100.000 ετήσιους θανάτους στην Αθήνα, οι 873 σχετίζονται με τη ρύπανση της ατμόσφαιρας (1 στους 115)! Αλλά δεν είναι μόνο το βενζόλιο. Δύο άλλες έρευνες που πραγματοποίησαν δύο λέκτορες του Εργαστηρίου Οικολογίας & Περιβάλλοντος του Γεωπονικού Πανεπιστημίου (οι κ.κ. Αντωνία Ρήγα - Καρανδεινού και Κώστας Σαϊτάνης), ανίχνευσαν στο χώμα και τα φυτά δίπλα σε λεωφόρους της Αθήνας αξιόλογες συγκεντρώσεις μετάλλων που προέρχονται από τους καταλύτες. Είναι τα λεγόμενα «μέταλλα της ομάδας της πλατίνας» δηλαδή πλατίνα, παλλάδιο, ρόδιο, ιρίδιο, όσμιο και ρουθίνιο. Αυτά βρίσκονται μέσα στους καταλύτες για να συγκρατούν ρύπους όπως το μονοξειδίο του άνθρακα, οι υδρογονάνθρακες και τα οξειδία του αζώτου. Όμως τα καυσαέρια κατά τη διέλευσή τους μέσα από αυτούς διαβρώνουν τη μεταλλική επιφάνεια και απελευθερώνονται στην ατμόσφαιρα. Η διασπορά τους, μέσω της βροχής και του αέρα τα βοηθά στη συνέχεια να εισέλθουν στη τροφική μας αλυσίδα. Παρόμοια στοιχεία έχουν ανιχνευθεί και στη όξινη βροχή. (Πηγή: Καθημερινή 06.01.2007).

Πειράματα έδειξαν ότι τα άλατα της πλατίνας, του παλλάδιου και του ροδίου είναι ιδιαίτερος τοξικά, ενώ, ειδικότερα, το παλλάδιο και το ρόδιο θεωρούνται καρκινογόνα. Η αναφορά αυτή γίνεται για να καταλάβουν ορισμένοι ποιοι ευθύνονται για τη ρύπανση και ποιοι πρέπει να πληρώνουν. Σκεφτείτε ότι οι προγονοί μας ήσαν οι πρώτοι με περιβαλλοντική συνείδηση η οποία κουρελιάστηκε από κάποιους σύγχρονους πατριώτες μας. Για τη αγορά κεφαλής, κινητήρα ή η υγραεριοκίνηση ουδεμία συζήτηση!

Μία άλλη ερώτηση! Εκείνη η τεχνολογία του υδρογόνου, που την έχουν στα συρτάρια πολλές αυτοκινητοβιομηχανίες, γιατί δεν την εκμεταλλεύονται; Τι περιμένουν; Γιατί δεν καλούν για βοήθεια τον **Γιώργο Λάγιο** (εταιρεία **Tropical**), αυτή την Ελληνική διάνοια, που κατασκεύασε όχημα το οποίο κινείται για 50 χιλιόμετρα απλά με ένα 100 ml νερού το οποίο διασπάτε σε οξυγόνο και υδρογόνο; Αυτή τη τεχνολογία την έχουν φυλαγμένη σαν επτασφράγιστο μυστικό. Ξέρω, θα μου πείτε πάλι τα συμφέροντα, αλλά η επάρατος νόσος που ελλοχεύει στη γωνία για πτωχούς, στελέχη επιχειρήσεων, πλούσιους και μικρομεσαίους, τι νομίζετε; Θα δείξει οίκτο στους φιλικά προσκεϊμένους προς το Θεό; Αμ δε, τέτοιου είδους “conne” και μεγάλοι σταυροί, δεν πιάνουν σ’ αυτή τη περίπτωση!

Το άλλο το γνωρίζετε; Στις αρχές του 2005, μετά την ενεργοποίηση του Πρωτοκόλλου του Kyoto, γεννήθηκαν τα **Χρηματιστήρια Ρύπων** σε Αμερική και Ευρώπη. Τι γίνεται εκεί; Απλά οι καθαρές χώρες ή βιομηχανίες που ρυπαίνουν λιγότερο μπορούν να πωλούν το πλεονάζον καθαρό τους περιθώριο έναντι ελκυστικότητας τιμήματος! Αντισυμβαλλόμενοι είναι αυτοί που ρυπαίνουν και αντί να τιμωρούνται έχουν

τη δυνατότητα να αγοράσουν δικαιώματα ρύπων σε φθηνότερη τιμή! Ναι, καλά ακούσατε, το διαπραγματεύσιμο προϊόν είναι το διοξείδιο του άνθρακα (CO₂) και η μονάδα διαπραγμάτευσης ο τόνος του CO₂. Δίνοντας ένα παράδειγμα αναφέρουμε ότι την περίοδο 2005 – 2007, η τιμή αγοράς του δικαιώματος κάθε τόνου CO₂, πάνω από τα επιτρεπτά όρια ήταν 7 – 10 ευρώ. Όμως η τιμή προστίμου για κάθε «βρόμικο» τόνο μέχρι το 2007 ήταν 40 ευρώ, ενώ για το 2008 η τιμή θα έφτανε τα 100 ευρώ. Έτσι εάν μία βιομηχανία με άδεια ρύπων 400.000 τόνων παράγαγε 50.000 επιπλέον τόνους θα έπρεπε να πληρώσει ποινή 2 εκατομμυρίων ευρώ (50.000 X 40 ευρώ). Όμως μέσω του χρηματιστηρίου ρύπων η ζημία περιοριζόταν μόνο στις 500.000 ευρώ (50.000 X 10 ευρώ)! Κατά τα άλλα οι Ευρωπαίοι εταίροι μας κόπτονται για τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου.

Είπαμε, το χρήμα σταύρωσε και το Χριστό! Άκουσον άκουσον και αυτό! Η Διεθνής Επιτροπή Χρυσού (ΔΕΧ), ο φορέας για τη ρύθμιση της διεθνούς ζήτησης του πολύτιμου μετάλλου, και η βιομηχανία **Nanostellar**, ειδική στην ανάπτυξη τεχνολογιών και συστημάτων ελέγχου εκπομπών καυσαερίων των ΜΕΚ (Μηχανών Εσωτερικής Καύσης), προχώρησαν σε συμφωνία μακράς διάρκειας. Η ΔΕΧ επένδυσε κεφάλαια στην Nanostellar, με στόχο τη εξέλιξη νέων τεχνολογιών που θα οδηγούσαν στην αύξηση της βιομηχανικής ζήτησης του χρυσού.

Η Nanostellar ανέπτυξε ένα νέο καταλύτη με συνδυασμό ψηγμάτων κυρίως από **χρυσό**, και δευτερευόντως από **λευκόχρυσο** και **παλλάδιο**. Το νέο προϊόν με κωδικό NS Gold μπορούσε, συγκριτικά με τους παλαιότερους καταλύτες από καθαρή πλατίνα, να κάνει κατακράτηση μέχρι και 40% επιπλέον επιβλαβών ρύπων, γεγονός που σήμαινε σημαντική αύξηση κερδών για τις αυτοκινητοβιομηχανίες. Το κύριο πλεονέκτημα του νέου προϊόντος βασιζόταν στο χαμηλότερο κόστος κατασκευής, αφού η τιμή του λευκόχρυσου ήταν περίπου διπλάσια από εκείνη του χρυσού. Ο χρυσός είχε δοκιμαστεί στο παρελθόν σε παρόμοιες εφαρμογές αλλά υπήρχαν τεχνικές δυσκολίες στην αντοχή του μέσα στο καταλύτη. Η Nanostellar μαζί με άλλες βιομηχανίες του κλάδου είχαν κατασκευάσει καταλύτες με παλλάδιο, το οποίο μείωσε σημαντικά το κόστος κατασκευής μιας και η πλατίνα ήταν τέσσερις φορές ακριβότερη. Η ΔΕΧ μετά από δοκιμές ανεξάρτητου φορέα είχε δήλωσε ότι αν η αγορά αποδεχόταν τη νέα τεχνολογία, η αύξηση της βιομηχανικής ζήτησης για χρυσό το 2006 θα ξεπερνούσε τους 450 τόνους! Όμως διαβάστε παρακάτω τι συμβαίνει με την υγεία μας! Πειράματα πάνω σ' αυτά τα υλικά έδειξαν ότι τα άλατα της πλατίνας, του παλλαδίου και του ρόδιου είναι ιδιαίτερος τοξικά. Το παλλάδιο και το ρόδιο θεωρούνται σαφώς καρκινογόνα. Κάποιες ενώσεις λευκόχρυσου μπορεί να προκαλέσουν εμφάνιση άσθματος, ρινοεπιπεφυκτίτιδες κλπ. (Metropolis, 14 Ιουλίου 2008) Ποιος είπατε νοιάζεται για το περιβάλλον; Τα πράγματα είναι απλά, η αγορά είναι μεγάλη και τα λεφτά πολλά. Οι περισσότερες τηλεοπτικές διαφημίσεις στη χώρα μας αφορούν τη κινητή τηλεφωνία, το αλκοόλ, τα τυχερά παιχνίδια και φυσικά το νέο πλαστικό αυτοκίνητο το οποίο για να το αποκτήσετε, σας διευκολύνουν ακόμα και με 60 δόσεις! Μην ξεχάσουμε τον ανελέητο διαφημιστικό βομβαρδισμό των τραπεζών, τους κύριους στυλοβάτες των μεταπρατών του κλάδου της αυτοκίνησης.

Δυστυχώς όλα κινούνται πάνω στο βωμό της μεγιστοποίησης της κερδοφορίας και της μερισματικής απόδοσης των επενδυμένων κεφαλαίων. Τα μέτρα για τα παλαιά ρυπογόνα οχήματα τα ακούω βερεσέ!

Όμως αυτοί κάνουν τη δουλειά τους καλά..... Εμείς οι οικολογικά καθυστερημένοι, γιατί τους στηρίζουμε; Τι εννοώ; Ειδού η απόδειξη,.... αγοράζουμε ότι σκουπίδι μας πασάρουν! Με πιάνουν τα γέλια όταν βλέπω κάτι «μηχανόβιους», γιατί είμαι και από αυτούς, με κάτι 1000αρες.... 1200άρες..... Παναγία μου! Για 20 χρόνια ήμουν τεχνικός έφορος σε παντός είδους αγώνες μοτοσικλέτας (εγχωρίων και παγκοσμίων) και βλέπω σήμερα κάτι εγχώριους «Killers», που θέλουν να πατήσουν ακόμα και τον «υποδεέστερο» 9 φορές παγκόσμιο πρωταθλητή “γιατρό” *Valentino Rossi*. Προσπαθούν αλλά δεν μπορούν γιατί μία τους φταίει το σταμπιλιζατέρ, την άλλη η πανάκριβη ανάρτηση που δεν ξέρουν να τους τη ρυθμίσουν στα κιλά τους, η εξάτμιση... μπλά, μπλά... Σημειωτέον ότι πολλοί από αυτούς δεν ξέρουν να ρυθμίσουν ούτε την αλυσίδα στον ιδιόκτητο πύραυλο! Ειλικρινά, όλα αυτά τα χρόνια στους αγώνες είδα πολλούς αναβάτες που δεν θα μπορούσα ποτέ να τους φτάσω γιατί είχαν κάποιο ιδιαίτερο χάρισμα. Όμως ποτέ δεν μου έφταιζαν τα μηχανικά μέρη της μοτοσικλέτας μου. Γιατί τα λέω αυτό; Τα λέω για αυτούς που κυκλοφορούν τις παραπάνω δίτροχες βολίδες μέσα στη Τρίπολη ή στην Αθήνα και τις παρκάρουν έξω από τη καφετέρια για αναγνώριση, υπεροχή ή ερωτικό κάλεσμα..... συνγνώμη είπαμε, είμαι και «παλιομηχανόβιος»! Να τονίσω ότι η YZR-M1 του Rossi στα MOTO GP της προηγούμενης χρονιάς ήταν μόνο 800c.c! Θεωρώ λοιπόν φρόνιμο κάποιοι πατριώτες να αλλάξουν την **τεχνολογική και τη φιλοσοφική τους πεδία**. Μία 600άρα για εμάς τους κοινούς θνητούς θα ήταν υπέρ αρκετή αφού οι ταχύτητες που αναπτύσσει είναι υπέρ αρκετές και μόνο λίγοι μπορούν να τις εκμεταλλευτούν στο έπακρο. Με τέτοιο σκεπτικό, θα κάναμε οικονομία στα καύσιμα, στο συνάλλαγμα και θα προστατεύαμε το περιβάλλον. Η ρύπανση των 600cc (το μισό του 1200), δεν είναι λιγότερη; Αλλά όπως τονίσαμε η προέκταση του

ανδρισμού των ασθενέστερα εγκεφαλικών συμπατριωτών μας, είναι αξεπέραστη. Αλήθεια δεν θα έπρεπε και αυτοί οι ιδιοκτήτες των «δίτροχων καταλυτικών πλοίων της αγάπης», να πληρώσουν κάτι παραπάνω;

Όποιος κυκλοφορεί, χρεώνει και ρυπαίνει, αυτός να πληρώνει!

Ας δώσουμε τώρα ένα άλλο επαίσχυντο παράδειγμα του πώς χαράζεται η «αναπτυξιακή» πορεία της χώρας μας με περίσσια «προστιθέμενη αξία»! Η πλειοψηφία των οχημάτων που αγοράζει η ψωροκώσταϊνα πραγματοποιείται μέσω δανεισμού, δηλαδή με δόσεις. Οι ελληνικές τράπεζες αν δεν έχουν τα κεφάλαια για οποιαδήποτε χρηματοδότηση, δανείζονται με τόκο από το εξωτερικό και μετακυλύουν σε πολλαπλάσια αξία, κόστη και τόκους τους εγχώριους καταναλωτές. Μη διανοηθεί κανείς να σκεφτεί ότι αυτά τα εγχώρια ιδρύματα είναι τόσο δυνατά σε κεφαλαιακή επάρκεια και δεν “ζητιανεύουν” ποτέ στο εξωτερικό. Η πρόσφατη οικονομική καραμέλα..... εεε ήθελα να πω κρίση, απέδειξε ακριβώς το αντίθετο (βλέπετε εκθέσεις οίκων Moody’s, Standard & Poor’s, υποβάθμιση τραπεζών, αδυναμία αποπληρωμής χρεών, χρέος δημοσίου, διαρκής επιτήρηση της χώρας..... κλπ)! Είναι βέβαια ένα είδος παιχνιδιού των κερδοσκόπων του εξωτερικού αλλά με εκνευρίζει γιατί μας πετάνε στο καναβάτσο. **Βλέπετε κάποιιοι εγχώριοι απατεώνες έχουν φροντίσει να γεμίσουν τη φωλιά μας με τα περιττώματά τους.** Από την άλλη πλευρά, γνωρίζετε κανένα προμηθευτή ο οποίος προμηθεύει απλόχερα με φρέσκα κεφάλαια και χωρίς φόβο, πελάτη ο οποίος είναι καταχωρημένος σε μαύρες λίστες κάποιου **Τειρεσία**; Αυτό δεν έκαναν οι φίλοι μας οι Ευρωπαίοι; **Το γνώριζαν ότι είμαστε υπερχρεωμένοι,** μέσα στο μάτι τεράστιων μαύρων διαγαλαξιακές οπών με περίσσια διαφθορά και αυτοί εκεί.... μας στήριζαν και θα μας στηρίζουν ακόμα, αλλά με ακριβώτερα επιτόκια.....! Τι φιλευσπλαχνία Θεέ μου!!

Σ’ αυτό το κατρακύλημά μας, συνέτειναν τα προαναφερθέντα μεταπρατικά όρνεα τα οποία στα μέσα της δεκαετίας, διαλαλούσαν ότι τα Ελληνικά νοικοκυριά δεν ήταν υπερχρεωμένα. Τώρα βέβαια φωνάζουν το ακριβώς αντίθετο. Βλέπετε τους χρηματοοικονομικούς αριθμοδείκτες και τους ελεγκτικούς μηχανισμούς στη χώρα μας τους χρησιμοποιούν απλά για «οινομαγειρικές γαρνιτούρες». Σήμερα αρκετοί Έλληνες έφτασαν να ψωνίζουν για τις βασικές τους ανάγκες με βερεσέ ή πλαστικές κάρτες με **τα γνωστά υπέρογκα επιτόκια (τα πρώτα της Ευρώπης!)**. Για μερικούς από αυτούς τους αξίζει, όμως η πλειονότητα γιατί στενάζει; Γιατί υπάρχουν τόσοι Έλληνες που ζουν κάτω από το όριο της φτώχειας; Γιατί, γιατί, γιατί... Μία στο καρφί και μία στο πέταλο και έξαφνα, μέσα σ’ αυτή τη κρίση που καταπλακώνει τη ζωή μας, τη ψυχή μας και τη περηφάνια μας, τσουκ πρέπει να πληρώσουμε για τα ρυπογόνα αυτοκίνητα ή να τα αποσύρουμε με **τα γνωστά» φιλολαϊκά μέτρα!** Όλα τάχε η Μαργιωρή, ο φερετζές της έλειπε! Είναι σοβαροί;

Το άλλο το θυμάστε; Πρόσφατα, όταν έμπαινε κάποιος σε υποκατάστημα τράπεζας και ζητούσε δάνειο για αυτοκίνητο; Όλα γινόντουσαν τόσο αστραπιαία και χωρίς προκαταβολή! Μέσα σε λίγες μέρες ο φιλόδοξος ιδιοκτήτης «μοστράριζε» με το καινούργιο κόλλυβο... ωπ συγνώμη, εννοούσα το καινούργιές όχημα και ποιος τον έπιανε! Μετά από λίγο όταν δεν μπορούσε όμως ο λυπηρός να ξεπληρώσει το *cabrio*, η τράπεζα τον τιμωρούσε. Προχωρούσε σε κατάσχεση και το πήγαινε σε κάτι αχανείς εκτάσεις.... μάντρες τις λέγανε κάπου εκεί στη λεωφόρο Βάρης – Κορωπίου. Εκεί μαζεύτηκαν πολλά από αυτά που νόμιζες ότι έλιαζαν σταφίδες! Αλήθεια ήταν πάρα πολλά! Και ξέρετε αν μείνουν στο ράφι αυτές οι επενδυτικές σταφίδες, μαγαγιατεύουν οι άτιμες, γερνάνε και μετά άντε πούλατες με αυτή την αναχρονιστική τεχνολογία! Εκεί ακριβώς απευθύνω το ερώτημά μου. Χρειάζεται ή Ελλάδα όλα αυτά τα σκουπίδια, που τα εισήγαγαν οι μεταπράτες και τα χρυσοπληρώσαμε. Αυτά όταν κάθονται δεν τρέχουν, αλλά **τα δάνεια τρέχουν ακόμα και τη νύχτα και ποτέ δεν κοιμούνται!** Η Ελλάδα, αν χρειάζεται ένα X αριθμό αυτοκινήτων για να καλύψει τις ανάγκες της, τότε γιατί εισάγει 50X και τα τρώει ο ήλιος; Τι είμαστε; Ο κάδος απορριμμάτων scrap της Ευρώπης; Ζητώ συγνώμη από τους εγχώριους αντιπροσώπους αυτοκινήτων αλλά να τους πω ότι το κλειδί της υπόθεσης είναι η σωστή συντήρηση και για αυτή απαιτούνται κυρίως δύο πράγματα α) γνώση και β) σεβασμός στο πελάτη. Μέχρι τώρα από ότι έχουν δει τα μάτια μου επιβεβαιώνεται η καταλήστευση των ιδιοκτητών **με πανάκριβα ανταλλακτικά** και απίστευτες ακριβές εργατώρες. Έτσι οι δύσμοιροι κάτοχοι πετάγανε απηυδισμένοι το παλαιό και για να σωθούν και αγόραζαν το καινούργιές! Να πως δημιουργείται η τρύπα της εισαγωγής των 5, 10, 30 χιλιάδων ευρώ στο εμπορικό ισοζύγιο της χώρας, για κάθε αυτοκίνητο! Και δεν φταίνε οι καταναλωτές! Ασε δε που τα μεταχειρισμένα έχουν σήμερα μηδενική τιμή μεταπώλησης. Οι μεταπράτες διαλαλούν «αν το καινούργιές κατέβει το πεζοδρόμιο της αντιπροσωπίας με πινακίδες κυκλοφορίας, χάνει αυτόματα το 30% της αξίας του»!..... **Αυτές είναι μακροχρόνιες οικονομικές επενδύσεις με προστιθέμενη αξία πολλών καρatiών!!**

Πρόσφατες εξαγγελίες αναφέρουν μάλιστα ότι πρέπει να αλλαχθούν όλα τα κρατικά αυτοκίνητα. Βάζετε στοίχημα ότι τα κεφάλαια θα βρεθούν γρήγορα, εν μέσω της τρομακτικής παγκόσμιας κρίσης; Αν

αντιλαμβάνεστε σωστά θέλουν να πετάξουν ένας στόλο από χιλιάδες οχήματα στα σκουπίδια και να τα αντικαταστήσουν με νέας, υβριδικής τεχνολογίας και βάλε. Να επισημάνω και πάλι!

Τα οχήματα ρυπαίνουν όταν καταντάνε σκουπίδια και δεν συντηρούνται σωστά.

Εκτός του ότι μπορούν να αναβαθμιστούν, μπορούν να συντηρηθούν, φτηνά και σωστά! Εδώ να αναφέρω ότι η αξία των ανταλλακτικών που ψωνίζω αναγκαστικά από το εξωτερικό, για τον ιστορικό μου βροντόσαυρο, είναι 150 έως και 300% χαμηλότερη από αυτή των εγχώριων καταστημάτων ανταλλακτικών. Αισχροκέρδεια;..... ΣΤΟ ΕΠΑΚΡΟ! Άρα φτηνότερες λύσεις υπάρχουν, το μόνο που χρειάζεται είναι έρευνα και θέληση. Ο όρος μείωση κόστους στο λεξιλόγιο των οικονομικών επιτελείων επίσης δεν υπάρχει στη χώρα μας. Οι οικολογικές οργανώσεις φωνάζουν ότι τα πιο ρυπογόνα αυτοκίνητα είναι τα υβριδικά! Η χώρα μας κωφεύει για άλλη μία φορά! Και να κάνω μία άλλη ερώτηση. Η υπόλοιπη παρέα των γουρουινιών (Πορτογαλία, Ιρλανδία και Ισπανία), ακολούθησαν την ίδια συνταγή; Επέβαλαν αύξηση των τελών κυκλοφορία εν μέσω κρίσης ή προέβησαν στην αλλαγή του στόλου «των ρυπογόνων, παλαιών οχημάτων»;

Ψάχνουν εναγωνίως την ανάπτυξη αλλά αυτή δεν έρχεται! Εμ ούτε και θάρθει! Αφήστε που το ανάθεμα πέφτει τάχα στους πανάκριβους μισθούς των εργαζομένων. Ο ιδιωτικός και δημόσιος τομέας αλληλοσπαράζονται. Και ξέρετε γιατί; Γιατί οι μεν του δημόσιου έχουν αναχρονιστική τεχνολογία με βαλβίδες και εκκεντροφόρο στο πλάι, ενώ οι του ιδιωτικού έχουν διπλό εγκέφαλο (βλέπε διπλό εκκεντροφόρο), σύστημα ψεκασμού, ABS και turbo!Θα μας τρελάνουνε! Το ανθρώπινο δυναμικό (δηλαδή οι εργαζόμενοι), είναι παντού το ίδιο. Όμως όταν αυτό βλέπει ολόγυρά του τον εύκολο περιρρέοντα κλεπτο-πλουτισμό ο οποίος συμπληρώνεται με μεγάλη δόση εμπαιγμού, τι νομίζετε ότι θα κάνει; Θα δουλέψει ή θα λουφάρει; Το δεύτερο θα συμβεί, αφού η ανύπαρκτη αξιολόγηση και η ιεραρχία λειτουργεί αντίθετα στη χώρα μας, από πάνω προς τα κάτω και όχι από κάτω προς τα πάνω. Ξέρετε τα στελέχη μας πέφτουν στη ταράτσα με αλεξίπτωτο.Που να ανεβαίνεις τώρα όλες αυτές τις σκάλες και πού να βολευτεί ο κολλητός του προεστού ή του Χ συνδικαλιστή με 1.000 ευρώ; Από 5.000 και πάνω γιατί αυτοί είναι οι μισθοί στην Γερμανία! Ναι, ναι..... αυτές τις βλακώδεις δικαιολογίες τσαμπουνάνε τα αηδιαστικά τρωκτικά. Μήπως νομίζετε ότι μόνο η Τουρκία έχει βαθύ κράτος; Τρομάρα μας, έχουμε ύπνο βαθύ! Στην Ελλάδα έχουμε εργαζόμενους παλαιάς, ρυπογόνου τεχνολογίας (δηλ. αυτούς που προσπαθούν να ανέβουν τις σκάλες) και τους καταλυτικούς, που χρησιμοποιούν την τεχνολογία αλεξίπτωτο! Εδώ θα δανειστώ τα λόγια του καθηγητή κου. Αδαμάντιου Πεπελάση με τα οποία δυστυχώς συμφωνώ. Ανέφερε σε μία εκπομπή στην NET ότι για το κατόντημα της Ελλάδας φταίνε οι πολιτικοί οι οποίοι τις τελευταίες 10ετίες δεν δίδαξαν αλλά διέφθειραν. Από εκεί αρχίζουν όλα τα δεινά μας. Αν ήταν σωστοί, η οικονομία μας θα ήταν σωστή, οι επενδύσεις σταθερές, η ανάπτυξη αέναη, η ανεργία χαμηλή, η υγεία τέλεια και πρωτίστως το περιβάλλον καθαρότερο, ακόμα και με παλαιάς τεχνολογίας αυτοκινούμενα. Δεν δουλεύω στο δημόσιο αλλά αυτός χρεώνει τον ιδιωτικό και αυτός στη συνέχεια υπερχρεώνει το πρώτο!

Θα ήθελα όμως να κάνω κάτι εφευρετικό. Θα ήθελα να αντιστρέψω τους όρους και να πάρω τη πολιτική ευθύνη κάθε γκάφας. Αφού αυτοί που τη παίρνουν δεν πληρώνουν ποτέ!

Αυτοί που τη επωμίζονται, κατόντησαν τον Έλληνα ομορτυνιστή, κοντόφθαλμο, ανασφαλή και τεμπέλη με το βλέμμα πάντα στην αρπαχτή και τη ρεμούλα. Να περάσει το κόκκινο φανάρι, να επιδειχθεί με το δανεικό αυτοκίνητο, να ξοδέψει πουλώντας το βιός που του άφησαν οι προκάτοχοί του στο χωριό«το πούλησα το παλιοχώραφο, και που τόχα, τι τόκανα»; Παίρνει το παραδάκι, βάζει και ένα δανειάκι και τσούκ..... μοστράρει με «το high lux αυτοκινήτακι» των είκοσι και τριάντα χιλιάδων! Βέβαια μετά από δέκα χρόνια πληρώνει 60 ευρώ για να το στείλει στην ανακύκλωση και η γη (το χωράφι) έχει πάει περίπατο! Η προστιθέμενη απαξίωση σε όλο της το μεγαλείο!

Έτσι κατόντησαν την Ελλάδα, γεμάτη από μύωπες και εφήμερους πολίτες, χωρίς ρίζες, περιουσία (κυρίως πνευματική) και δυστυχώς χωρίς μέλλον! Οι Γερμανοί μετά από δύο πολέμους, έσπειραν και σήμερα θερίζουν. Θερίζουν τους καρπούς που μας πουλάνε σε διπλάσια τιμή. Πρόσφατα ο υπουργός οικονομικών της Γερμανίας Βόλφγκανγκ Σόιμπλε σε μία συνέντευξή του, ομολόγησε ότι αν η Γερμανία δεν είχε 100% κέρδος για κάθε ευρώ που εξήγαγε, θα είχε πτωχέψει! Εδώ όμως στην Ελλάδα, τα εγκληματικά όρνεα μετατρέπουν με ταχυδακτυλουργικό τρόπο το 100% του κέρδους των Γερμανών στο μαγικό εγχώριο έλλειμμα 300% και βάλε! Και μετά μας λένε για κρίση! Εμ πώς να μην έχουμε; Αφού το ίδιο το κράτος δεν ξέρει πόσους υπαλλήλους απασχολεί και ποια είναι τα έξοδα του!

Όμως στο δημοτικό τι μας μαθαίναμε παλιά; Το Ψαρή, το Ντορή και το ζευγά..... έτσι δεν είναι; Πάνε οι σπορές, πάνε οι σοδιές και η πάσης φύσεως αποταμίευση. Ο μέρμηγκας του Αίσωπου πέθανε. Όλα στο

βωμό της εισαγωγής και της άκρατης κατανάλωσης! Σήμερα όλα είναι έρχονται από έξω, τα λεμόνια σε γνωστή αλυσίδα Super Market από τη Τουρκία, οι πατάτες από την Αίγυπτο, το λάδι και τα μήλα όλα βαφτισμένα ,...γιατί οι συνεταιρισμοί μας είναι και αυτοί μπάχαλο. Μπορούν οι άρχοντες του τόπου να τους αναβαθμίσουν με νέας τεχνολογίας κινητήριες δυνάμεις; μπορούν....; Δανειζόμενος από τους σκακιστές τον όρο **Ρουά Ματ** πιστεύω ότι τη παρτίδα την έχουμε χάσει προ πολλού, αλλά οφείλουμε να διδάξουμε τη επόμενη γενιά πως να κινηθεί καλύτερα για να επιβιώσει.

Το μάρμαρο έχει σκουριάσει και έχει βαρύνει πάρα πολύ.

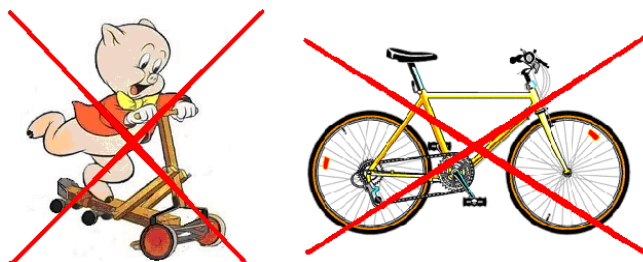
Αλήθεια γιατί δεν εξάγουμε τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα σε τρίτες χώρες και τα κάνουμε scrap; Τι... δεν μας αφήνουν; Ποιοί είναι αυτοί; Οι Γερμανοί; Γιατί αυτοί μας πασάρουν όλα τους τα μεταχειρισμένα σκουπίδια ξεπερασμένης τεχνολογίας; Εμείς στην ουσία τα αγοράζουμε με ζεστό χρήμα και ξεσκαρτάρουμε την οικολογική τους συνείδηση. Στη συνέχεια οι φίλοι μας, με τη δική μας κεφαλαιακή συνεισφορά, αγοράζουν τη φρεσκότατη βιομηχανική παραγωγή τους. Έτσι κυκλοφορούν πάντα με νέα οχήματα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας από τα εργοστάσιά τους και όλα μέλι – γάλα. Αμέσως μετά μας κατηγορούν ότι ρυπαίνουμε το περιβάλλον με τα δικά τους παλαιάς τεχνολογίας σκουπίδια! Όπως καταλαβαίνετε οι Έλληνες πρέπει να είναι και καμένοι και δαρμένοι!

Η αξία ενός αυτοκινήτου scrap στον ΟΔΔΥ δεν ξεπερνά τα 150 ευρώ, ενώ στην περίπτωση της εξαγωγής θα μπορούσε εύκολα να ξεπεράσει τα 500, τα 1000 ακόμα και τα 2000 ευρώ! Αυτές οι ατελείωτες στοίβες στον παραπάνω οργανισμό, τι περιμένουν; Γιατί δεν προχωρούν σε πλειστηριασμό για εγχώριους ή και ξένους εμπόρους; Τα μεταχειρισμένα των Ευρωπαίων είναι εμπόρευμα, τα δικά μας γιατί θεωρούνται ρυπογόνα σκουπίδια; Βλέπετε αυτοί είναι τόσο οικολογικά ευαίσθητοι που δεν θέλουν εμάς να ρυπάνουμε την ατμόσφαιρα του Καΐρου ή κάποιας άλλης Αφρικανικής πόλης! Οι μεταχειρισμένες καταλυτικές βόμβες που μας πασάρουν, τι είναι; Πνεύμονες πρασίνου;



Οι πίστες του ΟΔΔΥ γεμάτες από παλαιά αυτοκίνητα που θα μπορούσαμε να εξαγάγουμε!

Εμ, αυτή η καραμέλα ότι τα νέα μοντελάκια δεν ρυπαίνουν σε θέση στάσης στο φανάρι, πως σας φαίνεται; Εμείς με τα παλαιά πρέπει να πληρώσουμε για τη ρύπανση, από την άλλη όμως δεν πρέπει να ανταμειφθούμε για τις οικονομίες που φυλάμε εδώ και δεν τις εξανemizουμε στο εξωτερικό. Το ποσό για την αλλαγή του στόλου των αυτοκινήτων της χώρας μας είναι αστρονομικό. Τι συζητάμε; Εκεί όμως οι άτιμοι, αν δε χρωστάς θα σε βάλουν με το ζόρι στο δανεισμό, στο εισαγόμενο και στο τοκοχρεολύσιο. Αμ δε..... Αυτοί που εισάγουν, να πληρώσουν. Και αν δεν θέλουν, να πάρουν ένα ωραιότατο ποδήλατο ελληνικής προέλευσης IDEAL, να το χρησιμοποιήσουν και να βοηθήσουν στη μείωση της ρύπανσης αλλά και του καρδιαγγειακού τους συστήματος! Άρα θα έχουμε περισσότερα ελεύθερα κρεβάτια εντατικής που τα έχουμε και ανάγκη! Εμ, να είχαμε και ποδηλατόδρομους... ή έστω δρόμους για πατινία γουρούνια Έλληνες..... καλά θα ήταν! Αλλά είπαμε, είμαστε ταγμένοι στο καινούργιες αυτοκίνητο! Ακόμα και για απόδευση, μ' αυτό πηγαίνουν μερικοί!



Στο Ελληνικό χοιροστάσιο επιτρέπεται αυστηρά η κυκλοφορία τροχοφόρων με τέσσερις ρόδες και άνω. Αυτά πρέπει να φέρουν κινητήρες εσωτερικής καύσης, σεβάσιμους πάντα προς το περιβάλλον!

Μια μέρα μιλούσα με τοπικούς άρχοντες της πόλης μας και τους είπα ότι όλο το κέντρο έπρεπε να πεζοδρομηθεί και στις πλατείες Άρεως και Κολοκοτρώνη έπρεπε να κατασκευαστούν υπόγειοι σταθμοί

στάθμευσης. Έτσι ακριβώς όπως και στο εξωτερικό. Η απάντηση ήταν αρνητική και ο λόγος ότι όποιος τολμήσει κάτι τέτοιο θα «απαγχονιστεί» από τους μαγαζάτορες! Βλέπετε ο μαγαζάτορας θέλει θέσεις στάθμευσης, ακριβώς έξω από το κατάστημά του γιατί κόπτεται συνειδησιακά για την διευκόλυνση του πελάτη! Ο πελάτης στη συνέχεια επιδεικνύει το δανεικό τετράτροχο ή δίτροχο μοντελάκι ώστε να ζηλέψουν οι υπόλοιποι. Βέβαια οι πάντες γνωρίζουμε τα τεράστια ανοίγματα της πόλης μας (σφραγισμένες επιταγές κλπ) στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα! Όμως να ρωτήσω. Γιατί η πόλη μας να αναστενάζει από σοβαρό πρόβλημα ατμοσφαιρικής ρύπανσης;

Την ηχορύπανση που την πάτε; Δέκα πιτσιρικάδες με παπιά που βγάζει το καθένα πάνω από 200 dB κάνουν τη πόλη ροντέο με τις βραδινές ή μεσημεριανές «αρβάλες». Διερωτώμαι όμως ποιος έχει βάλει τη τροχαία να κοιμάται τόσο βαθιά; Εμ, θα της έχουν χορηγήσει κανένα μετρητή θορύβου; Εάν έχει τότε τι περιμένει; Σαν τεχνικός έφορος αγώνων, όταν έκανα ίδιες μετρήσεις, θυμάμαι ότι το ανώτατο όριο ήταν 98 dB. Μήπως έχουν θεσπίσει αγωνιστικά όρια θορύβου στη πόλη μας και δεν το γνωρίζω;

Εάν επισκεφθείτε τις ιστοσελίδες του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής, θα διαπιστώσετε ότι φτάνει πάλι τα παλαιά οχήματα. Για την εφαρμογή των νόμων και τον έλεγχο αυτών που ρυπαίνουν δεν γίνεται βέβαια κανένας λόγος. Ούτε προληπτικά, ούτε κατασταλτικά!

Απαγόρευσαν το κάπνισμα γιατί λέει ότι κάνει τους άλλους παθητικούς καπνιστές και έτσι είναι. Το σεβάστηκα απόλυτα και ας είμαι καπνιστής. Όμως αυτοί που ρυπαίνουν διαρκώς το κέντρο των πόλεων και το περιβάλλον με τα καυσαέρια των οχημάτων τους, δεν μας κάνουν παθητικούς καρκινοπαθείς; Μην προτρέχετε,..... εννοώ και αυτούς με τα νέα και αυτούς με τα παλαιά. Αν λοιπόν κάποιοι συμπατριώτες μας θεωρούν τα αυτοκίνητά τους, ασχέτως χρονολογίας κατασκευής, «αναπόσπαστα εργαλεία» της καθημερινής τους προβολής και τα κυκλοφορούν για ψύλλου πήδημα, πρέπει να πληρώνουν γιατί βλέπουν του υπολοίπους και το περιβάλλον. Εγώ συνήθως χρησιμοποιώ τις μυϊκές μου δυνάμεις και τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Μη μου πουν κάποιοι ανεγκέφαλοι ότι είμαι λαϊκιστής γιατί αν το σκεφτούν, που δεν το νομίζω, θα αποδειχθεί το αντίθετο!

Αν και πάλι οι υπεύθυνοι μας πουν το γνωστό τι να κάνουμε;για μένα δεν είναι επαρκής απάντηση. Να φτιάξουν χώρους στάθμευσης (parking), ώστε οι χρήστες να πάνε να μας γεμίζουν με ρύπους, ψάχνοντας άσκοπα σε όλα τα τετράγωνα για να βρουν μία πολυπόθητη θέση. Να πληρώνουν γι' αυτή αφού το γύρω, γύρω επίσης ρυπαίνει και να μπουν διόδια στις εισόδους των πόλεων όπως στο Λονδίνο από το 2003. Εκεί η κυκλοφορία οχήματος στο κέντρο κοστίζει 8 λίρες ημερησίως. Αν μπει και δεν πληρώσει, το τίμημα της κλίσης είναι 450 λίρες! Θα μου πείτε ότι αυτός που πληρώνει έχει άφεση της «ρυπογόνου αμαρτίας»; Όχι βέβαια αλλά όπως θα διαπιστώσετε παρακάτω, κάτι είναι και αυτό. Το ίδιο κατασταλτικό μοντέλο εφαρμόστηκε πρόσφατα και στη Σουηδική πρωτεύουσα Στοκχόλμη. Εγκατέστησαν 18 σταθμούς διοδίων στο κέντρο και τα αποτελέσματα ήσαν ενθαρρυντικά. Μέσα σε επτά μήνες η κίνηση μειώθηκε κατά 22% και οι ρύποι κατά 14%! Κατά τη γνώμη μου το οικονομικό επιτελείο δεν θα χάσει φόρους από τα καύσιμα, απεναντίας θα βγάλει πολύ περισσότερα γιατί το χούι της προσωπικής προβολής, της επιδεικτικής ανασφάλειας και της καλοπέρασης κάποιων κακόμοιρων συμπατριωτών μας δεν φεύγει εύκολα. Και στο κάτω - κάτω δεν μας φταίει αυτός που δεν έχει στην ιδιοκτησία του κανένα μηχανοκίνητο μεταφορικό μέσο.

Μιας και αναφερθήκαμε στο Λονδίνο να κάνω και μία άλλη ερώτηση. Είναι χαζοί αυτοί οι Λονδρέζοι που συντηρούν το στόλο των μαύρων ταξί ο οποίος παράγεται και συντηρείται από μία ιστορική Αγγλική εταιρεία που έχει έδρα στο Λονδίνο; Όχι φίλοι μου δεν είναι χαζοί, απλώς προστατεύουν την αγορά τους και τις θέσεις εργασίας. Έπαθαν από τη καταστροφή της αυτοκινητοβιομηχανίας τους τη 10ετία του 80 και έμαθαν. Πού εμείς όμως να ανοίξουμε τα μάτια μας! Τώρα φτιάχνουν εκεί, με δικά τους εργατικά χέρια, κάθε εξάρτημα επί σειρά ετών γεγονός που σημαίνει ότι μειώνεται κατά πολύ η αξία του τελικού προϊόντος, αλλά και η συντήρησή του. Άλλο πλεονέκτημα; Δεν κρατούν stock ανταλλακτικών, αξίας εκατομμυρίων λιρών για διαφορετικές μάρκες και το πιο σημαντικό δεν εξάγουν ούτε μία λίρα.



Πως ζουν αυτοί οι Λονδρέζοι με αυτού του είδους τα παλαιολιθικά ταξί; Θεέ μου!

Στη χώρα μας κάθε 5 – 10 χρόνια οι αντιπροσωπίες οχημάτων, κάνουν νεκροφιλικό party πάνω στο βιός μας. Εδώ μάλλον ταιριάζει η φράση «όσο πιο βαθιά... τόσο πιο καλά»! Βλέπετε εμείς οι έξυπνοι αλλάζουμε σαν τα πουκάμισα τους στόλους των ταξί, της Αστυνομίας, των ΕΛΤΑ, της Πυροσβεστικής, του δημόσιου τομέα, των πολιτικών των ενόπλων δυνάμεων θρέφοντας παχυλά τους άλλους! Όμως η λέξη **προστατευτισμός** δεν έχει ρίζες στην ασθένεια του Χάνσεν! Επικρατεί στη χώρα των πλέον ένθερμων υποστηρικτών του καπιταλιστικού μοντέλου και εφαρμόζεται σε πολλούς κλάδους της οικονομίας τους. Και καλά κάνουν! Μη διανοηθείτε ότι αυτά τα παλαιά μαύρα ταξί ρυπαίνουν. Τα ξεφτέρια της χώρας μας να τα βλέπουν αυτά και να αναθεωρήσουν άρδην κάποιες στρατηγικές τους.

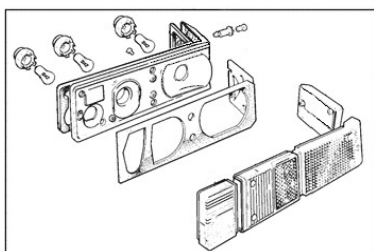
Η **ανακύκλωση κεφαλαίων στην εγχώρια αγορά, η στήριξη της ή η εισαγωγή συναλλάγματος είναι έννοιες εντελώς άγνωστες εδώ στη ψυροκόσταινα!** Μη τολμήσουν πάλι οι ίδιες διάνοιες να απαντήσουν γρήγορα και να πουν ότι δεν υπάρχει εγχώρια παραγωγή. Να πάνε στην NAMCO ή στη ΕΛΒΟ και να φτιάξουν αντίστοιχα οχήματα. Να αναρωτηθούν και να υπολογίσουν το μακροχρόνιο κέρδος που είχε η χώρα μας την περίοδο των Pony, των 127 Amico, των Daihatsu Zebra, των Renault Farma και πολλών άλλων οχημάτων τα οποία συντηρούσαν επίσης κάποιες χιλιάδες θέσεις εργασίας. Μη μου πείτε τώρα ότι δεν γίνεται. Δεν υπάρχει δεν μπορώ, υπάρχει δεν θέλω.



Αν πάλι άλλος γραφικός, κοντόφθαλμος και αδαής ελληνάκος επιμείνει στη θέση ότι αυτά ήταν ρυπαντικά αυτοκίνητα παλαιάς τεχνολογίας, θα του απαντήσω ότι μπορούμε να αντιγράψουμε την νέα τεχνολογία με εξελιγμένους, αντιρρυπαντικούς κινητήρες. Αυτά τα παλιά οχήματα θα μπορούσαν να συντηρούνται και να αναβαθμίζονται κατάλληλα καλύπτοντας διαρκώς τις προδιαγραφές των απανταχού αγαπημένων “φίλων” μεταπρατών που κόπτονται για το περιβάλλον.

Το άλλο γελοίο το θυμάστε. Πριν περίπου από 15 – 20 χρόνια κάποιιοι αντιπρόσωποι διαλαλούσαν το νέο τρόπο κατασκευής οχημάτων από τις αυτοκινητοβιομηχανίες. Διατυμπάνιζαν τότε τη νέα μέθοδο στην οποία τα εξαρτήματα είχαν μειωθεί με ταχυδακτυλουργικό τρόπο. Τότε πρωτοεμφανίστηκαν τα νέας τεχνολογίας αυτοκίνητα που είχαν αριθμητικά πολύ λιγότερα κομμάτια και εξαρτήματα από τα προηγούμενα. Ήταν ίσως η μεγαλύτερη οικονομική και οικολογική απάτη!

Τι σοφίστηκαν λοιπόν οι εταιρείες; Πάνω σε οικονομίες κλίμακος χρησιμοποίησαν τεχνικές για την δραστηκή μείωση των χρόνου συναρμολόγησης. Συνεπώς μειώθηκαν οι ώρες εργασίας και αυτόματα μεγιστοποιήθηκαν τα έσοδα. Για να δώσουμε ένα παράδειγμα ο πίσω φανός ενός οχήματος είχε 7 κομμάτια. Η νέα τεχνολογία τα μείωσε σε 1! Η ίδια τεχνική εφαρμόστηκε σε όλα σχεδόν τα τμήματα των νέων οχημάτων (πχ κινητήρες, αντλίες κλπ). Πολλά μεταλλικά εξαρτήματα αντικαταστήθηκαν από πλαστικό το οποίο έχει ως γνωστόν περιορισμένη αντοχή και διάρκεια ζωής (ημερομηνία λήξης). Πρόσθετα το πλαστικό δεν συγκρίνεται με τη μακροβιότητα του σιδήρου ή άλλων μεταλλικών κραμάτων αφού, δεν συντηρείται, δεν κολλιέται και δεν ανακυκλώνεται. Τι άλλο πέτυχαν οι κατασκευάστριες εταιρείες με αυτή τη νέα τεχνοτροπία; Αύξηση του κόστους συντήρησης το οποίο χρεώθηκε στη τσέπη του ιδιοκτήτη. Τα αυτοκίνητα πλέον έχουν ημερομηνία λήξης ,.... όπως το γάλα!



Ρίχνοντας μία ματιά στις παραπάνω εικόνες και ο πιο αδαής μπορεί να παρατηρήσει τη διαφορά. Ο οπίσθιος φανός ενός Triumph TR6, δεκαετία '70 (αριστερή και μεσαία εικόνα), απαρτίζεται από 7 κομμάτια χωρίς να συμπεριλάβουμε λαμπτήρες, ντουί, βίδες, μονωτικά υλικά κλπ. Πέντε από αυτά είναι από πλαστικό ενώ το κυρίως σώμα είναι από αντιμόνιο (κράμα μετάλλου). Ο δεξιός φανός που ανήκει σε ένα σύγχρονο μοντέλο είναι συμπαγής, κατασκευασμένος εξολοκλήρου από πλαστικά κομμάτια! Στη δεύτερη περίπτωση εάν μία πέτρα προκαλέσει ένα μικρό ράγισμα ολόκληρος ο φανός είναι άχρηστος! Στη περίπτωση του TR6, ο ιδιοκτήτης μπορούσε να αλλάξει μόνο το κατεστραμμένο κομμάτι. Όμως ο χρόνος συναρμολόγησης του φανού του TR6 στο εργοστάσιο ήταν πολύ μεγαλύτερος σε σύγκριση με αυτό του νέου μοντέλου. Κατά τους ειδικούς λοιπόν, ποιος είναι ο καλύτερος τρόπος προστασίας του περιβάλλοντος; «Ανακύκλωση» του πλαστικού ή συντήρηση με οικονομικές λύσεις; Δυστυχώς οι κλασικές λύσεις της αυτοκίνησης παραμερίστηκαν και αντικαταστάθηκαν από τα νέα μοντέλα με το μοντέρνο υλικό, όμοιο με αυτό της πλαστικής κούκλας Barbie!



Το πιο διαδεδομένο υλικό της εποχής μας στην αγαπητή κούκλα Barbie, ΠΛΑΣΤΙΚΟ! Αμφιβάλω εάν το πορτοπαγκάζ ενός νέου οχήματος μπορεί να φιλοξενήσει ταυτόχρονα τα τέσσερα κύρια φωτιστικά του σώματα μαζί με δύο... άντε τρεις σακούλες ψώνια από το Supermarket! Δεν μιλάω για τον όγκο που καταλαμβάνουν οι προφυλακτήρες ή τα ταμπλό των σημερινών οχημάτων τα οποίοι δεν επισκευάζονται! Ναι, ΠΕΤΙΟΥΝΤΑΙ!

Αν ανοίξει βέβαια ο αερόσακος του συνοδηγού πρέπει ο δυστυχής ιδιοκτήτης να προβεί στην αλλαγή ολόκληρου το ταμπλό της Barbie, κατασκευασμένο από άκρως φιλικό πλαστικό προς το περιβάλλον. Η ασύμφορη επισκευή λόγω των πανάκριβων τιμών στα ανταλλακτικά ωθούν δυστυχώς το καταναλωτή μέσω της μεθοδευμένης ανακύκλωσης στην άκρατη σπατάλη... ναι, πρέπει να παίρνει καινούργιο!

Θα μου πείτε πάλι, τι σε πειράζει εσένα αφού τα λεφτά τα ξοδεύει όποιος έχει και όπως «γουστάρει». Όμως τέτοιου είδους άνθρωποι ρυπαίνουν και τους βλαβερούς ρύπους τους καταπίνουν όλοι.

Μας έπεισαν ότι είμαστε χώρα υπηρεσιών αλλά να βρουν τρόπο να εισάγουν κανένα ευρώ στις τρύπιες τσέπες της χώρας. Λένε πάλι ότι οι υπηρεσίες περιλαμβάνουν το τουριστικό κλάδο, μία από τις κυριότερες συναλλαγματικές μας πηγές. Ναι συμφωνώ, αλλά πόσα εκατομμύρια από ορδές τουριστών πρέπει να έρθουν εδώ για να βουλώσουμε τις τρύπιες του εμπορικού ισοζυγίου και του ελλείμματος. Αν κάποιος από εσάς βέβαια νομίζει ότι είμαστε ανταγωνιστικοί κυρίως σε ποιότητα ή σε τιμές, μάλλον θα διαφωνήσω. Θέλοντας λοιπόν να εισφέρω στην εισροή κεφαλαίων δεν θα πάρω νέο αυτοκίνητο. Θα κρατήσω τα χρήματά μου εδώ και θα αρχίσω να κυκλοφορώ με κάρο, άντε και με υποζύγια. Αυτά μάλλον δεν ρυπαίνουν και τα βρίσκεις στην εγχώρια αγορά έτσι δεν είναι;



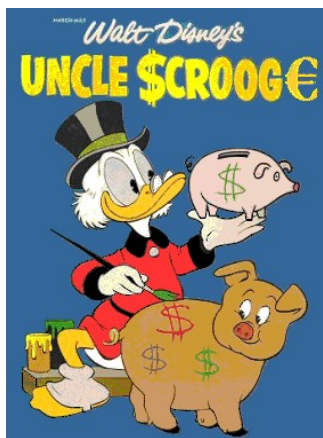
Προσοχή στην οδήγηση αυτών των πρωτόγονων μέσων μεταφοράς! Δεν φέρουν συστήματα ABS, antispin, τετρακίνηση και δεν παρκάρουν μόνο τους. Προσφέρουν όμως άλλου είδους πλεονεκτήματα, χωρίς υπερβάσεις ορίου ταχύτητας και ραντάρ τροχαίας, καυσαέρια, κόστος αγοράς καυσίμων, λιπαντικών, μπαταριών. Η φορολόγηση ενός μουλαριού είναι χαμηλότερη από ένα 2CV Citroen και στη βασική έκδοση δεν προσφέρονται με airbags, πακέτο καπνιστού και πολλά άλλα accessories!

Αλήθεια έχετε δει ποτέ κάποια από τις αυτοκινητοβιομηχανίες να στέλνει μαζί τους υπαλλήλους της για διακοπές στην χώρα μας;

Πώς λοιπόν πάντα πρέπει εμείς οι ρακένδντοι να εξάγουμε το πολύτιμο συνάλλαγμα και να στηρίζουμε τις καλοκουρδισμένες και στιβαρές οικονομίες των άλλων;

Αυτό που με έκανε να εκραγώ είναι ότι μας αποκάλεσαν και **PIGS** δηλαδή **γουρούνια**. Η λέξη προήλθε από τα αρχικά των παρακάτω τεσσάρων χωρών με τα μεγαλύτερα ελλείμματα στην Ευρωζώνη, δηλαδή **Portugal** (Πορτογαλία), **Ireland** (Ιρλανδία), **Greece** (Ελλάδα) και **Spain** (Ισπανία). Από τη μία μας πιέζουν για κατανάλωση, στηρίζοντας τις βιομηχανικές γραμμές παραγωγής και τις θέσεις εργασίας των πατριωτών τους και από την άλλη μας κατηγορούν για δυσθεώρατα ελλείμματα. Έχουμε και τις εταιρείες τους τύπου «MIESENS» οι οποίες στηρίζουν τους βαριά εργαζόμενους ντόπιους «φίλους» παρέχοντας λίγο «λαδικό»

και bonus στα σκουριασμένα γρανάζια της χώρας! Πρέπει λοιπόν να κάνουμε ότι κάνει και ο συγγενής μας παιδικός ήρωας Porky Pig του Walt Disney! Πρέπει να μοιραστούμε συνειδησιακά την περίσσια αγάπη που τρέφουν οι εταίροι «Στρογοφίλοι» για το περιβάλλον. Άσχετα εάν θα τσούξει η δική τους πράσινη τεχνολογία που ντε και καλά μας πασάρουν χοιρινοφίλοι μου Έλληνες, θα πρέπει να την αγοράσουμε και να γεμίσουμε τα ταμεία τους!



Αριστερά ο γνωστός αρχιτσιγκούνναρος Σκούτζ ΜακΝτάκ παίζει με τους γουρουνοκουμπαράδες (δηλαδή εμάς) και με κάθε λογής νόμισμα. Δεξιά ο έτερος πολυαγαπημένος παιδικός ήρωας Daffy Duck του Disney, στον άχαρο ρόλο του γουρουνοβοσκού ευρωπαϊού ετέρου μας. Η μαργαρίτα φίλοι θα μας κοστίσει κάτι παραπάνω!

Και ποτέ δυστυχώς δεν πιάνουν αυτούς που τα αρπάζουν. Λέτε να φωνάξουμε ξένη βοήθεια;



Ο αξέχαστος αστυνομικός διευθυντής June (ηθοποιός Louis De Funès), στο κνηγί του Fantomas (ηθοποιός Jean Marais). Φαίνεται ότι η μοίρα της Ελλάδας είναι ταγμένη πάντα στο πλευρό του αξέχαστου Γάλλου αστυνομικού κωμικού. Συνεχώς κνηγάει τον αδίστακτο τρομοκράτη αλλά αυτός ξεφεύγει της σύλληψης αφού χρησιμοποιεί πάντα ανώτερης κλάσης, τεχνολογικά εργαλεία (Citroen DS Fantomas – επάνω δεξιά)!

Ίσως όμως για καλύτερα αποτελέσματα θα πρέπει να καλέσουμε τον έτερο Γάλλο επαγγελματία, Επιθεωρητή της αστυνομίας του Παρισιού, Ζακ Κλουζώ (ηθοποιός Peter Sellers)! Εδώ έμαθε ολόκληρη Scotland Yard πώς να λειτουργεί, ... δεν θα μάθει τους Έλληνες πως να κινηθούν και να συλλάβουν πορτοφολάδες και λοιπούς «φαντομάδες» της ελληνικής οικονομίας; Επαναλαμβάνω και πάλι ότι δεν υποβιβάζω τη σημασία της περιβαλλοντικής ρύπανσης και της κατάντιας της ελληνικής οικονομίας. Απλά αφού μας τη παρουσιάζουν σαν φαρσοκωμωδία, τους απαντώ σε ανάλογο ύφος.



Σ.Ο.Σ.. Επιθεωρητά Κλουζώ σπεύσατε βραδέως στη χώρα μας για να βάλετε τάξη!

Λέτε να καλέσουμε τον πράκτορα 007; Μήπως δεχόμαστε ασύμμετρη απειλή; Λες;

Αν τώρα οι επίδοξοι εισπράκτορες καταφέρουν να συσσωρεύσουν το πολυπόθητο συνάλλαγμα με καμία ειδική φόρμουλα, τότε πείτε τους να μας φέρουν καμία αστραφτερή, κόκκινη, οικολογική Ferrari, μάλλον δύο ή και τρεις σε άλλα χρώματα.... Όλοι οι διεθνούς φήμης οικονομολόγοι να έλθουν και να εγκατασταθούν στη χώρα μας δεν θα μας σώσουν. Αν δεν καταλαβαίνετε γιατί μας δανειζουν, σας ομολογώ ότι έχουν καλό σκοπό αυτοί οι χοιροτρόφοι Σαμαρείτες! Μη φοβάστε θα μας δώσουν φρέσκο χρήμα. Πρώτα θα μας στραγγαλίσουν με υψηλότατα επιτόκια και στη συνέχεια θα μας αναγκάσουν να πάρουμε τα «μη ρυπογόνα αυτοκίνητά τους», τα *air condition* που όλα συναρμολογούνται από τα ρομπότ τους στα πέρατα του κόσμου και..... πάει λέγοντας! Είπαμε διπλό το κακό και δαρμένοι και γδαρμένοι! Προανέφερα ότι δεν μπορούν να τις λιάσουν πολύ τις «σταφίδες τους». Θα μπαγιατέψουν και μετά άντε πούλα τες. Άσε που αν δεν τις πάρουμε χρειάζονται χιλιάδες στρέμματα γης για αποθήκευση! Εμ και το 364.767 τόνων *Berge Stahl* από τη Βραζιλία τι θα το κάνει το μετάλλευμά του, που να το ξεφορτώσει; άλλες χιλιάδες στρέμματα γης από εκεί!



Το 342,08 μέτρων MS Berge Stahl στο ορυχεία της Compañia Vale do Rio Doce της Βραζιλίας (αριστερά). Το σκάφος, το μεγαλύτερο φορτηγό (bulk carrier) του κόσμου, είναι συμφερόντων της εταιρείας BW Group με απόβαρο (DWT) 364,767 τόνων! Κατασκευάστηκε στα ναυπηγία της Hyundai Heavy Industries το 1986 και πραγματοποιεί 10 ταξίδια το χρόνο μεταξύ Ολλανδίας και Βραζιλίας, δηλαδή μεταφέρει μετάλλευμα για 3 εκατομμύρια οχήματα! Φέρει μία μηχανή Hyundai B&W 7L90MCE με ιπποδύναμη 27,610 ίππων! Στην αριστερή εικόνα τα χωματουργικά μηχανήματα της στεριάς μοιάζουν μπροστά του σαν κεφάλια από καρφίτσες!

Βλέπετε οι «φίλοι μας» φροντίζουν να μη σπάσει η αλυσίδα της καλά οργανωμένης γραμμής παραγωγής τους. Κάποιες εταιρείες επένδυσαν κεφάλαια για να φτιάξουν το καράβι. Κάποιες άλλες εμβάθυναν τα δύο μόνο λιμάνια που μπορεί να πιάσει το μαμούθ. Κάποιες άλλες πληρώνουν για τη μεταφορά και τη μεταποίηση του μεταλλεύματος ώστε να φτάσει στη παραγωγή το τελικό προϊόν, κάποιες άλλες για την κατασκευή χιλιάδων εξαρτημάτων, κάποιες άλλες πρέπει να πληρώσουν το δάνειο για τη κατασκευή των ρομπότ συναρμολόγησης..... κάποιες άλλες που στοχεύουν στη πώλησή του τελικού προϊόντος αποκομίζοντας κέρδος και πληρώνοντας όλους τους προηγούμενους κρίκους και πάει λέγοντας! Όλες αυτές οι εταιρείες πιέζουν με κάθε τρόπο, ορθόδοξο ή ανορθόδοξο τους πάντες να αγοράσει το τελικό προϊόν. Και εάν δεν συμβεί αυτό, θα βρουν άλλο τρόπο αφαιμάξης. Εμ και αυτοί οι διεθνείς χρηματοπιστωτικοί και επενδυτικοί οίκοι που έχουν στα χαρτοφυλάκιά τους μετοχές των αυτοκινητοβιομηχανιών, περιμένουν, σύμφωνα με τις προβλέψεις των αυτοκινητοβιομηχανιών το μέρισμά τους. Τι θα κάνουν; Θα μείνουν χωρίς δουλειά; Όπως καταλαβαίνετε στο βωμό του κέρδους θυσιάζονται τα πάντα, οι συνειδήσεις, η πραγματική ποιότητα ζωής, το περιβάλλον, οι επιστήμες αλλά και η ίδια μας η ζωή. Η οικολογική Ευρώπη βλέπει σοβαρά την υγεία και δυστυχώς την έχουν γραμμένη στα παλαιότερα των υποδημάτων τους. Έχουν βάλει και κάποιους πολιτικούς στο χέρι και οι αετονύχηδες αλωνίζουν! Εδώ να κάνω και μία παρακινδυνευμένη πρόβλεψη; Βλέποντας οι πολιτικοί ότι έχουν χάσει τον έλεγχο του παιχνιδιού, θα προσπαθήσουν να περιορίσουν τη δραστηριότητα αυτών των αετονύχηδων. Ο πρώτος που έκανε την κίνηση ήταν ο πρόεδρος των Η.Π.Α. Ακολουθούν οι Ευρωπαίοι συνάδελφοί του οι οποίοι συσκέπτονται για να διασώσουν το γόητρο του ευρονομίσματός τους. Πρώτα όμως τους ενδιαφέρει η αναχέτηση της πτωτικής πορείας των πωλήσεων των εταιρειών τους και πολύ πιο πίσω έρχεται η μοίρα της Ελλάδας και εάν θα μπορέσει να ξεπεράσει τη κρίση. Είπαμε τα συμφέροντα πολλά!

Καιρό πριν διαβάζαμε με το Κώστα ένα άρθρο στο περιοδικό μίας Γερμανικής λέσχης αυτοκινήτου. Το άρθρο ανέφερε ότι το πιο οικολογικό όχημα παραγωγής ήταν ένα παλιό μοντέλο της Jeep γιατί

χρησιμοποιεί εδώ και πολλά χρόνια ίδια καλούπια (ή μήτρες), εξαρτήματα, μηχανικά μέρη, χωρίς τη πληθώρα της πλαστικής πανδαισίας που κατακλύζει σήμερα τα νέα μοντέλα της Barbie! Με άλλα λόγια εφαρμόζουν μία από τις βασικότερες αρχές των οικονομικών που λέγονται οικονομίες κλίμακος. Με μία μήτρα παράγουν το ίδιο εξάρτημα για 3, 4 ή ακόμα και 5 δεκαετίες. Έτσι τα κόστη κατασκευής μήτρας και τελικού προϊόντος ελαχιστοποιούνται όσο ο χρόνος περνά. Το αποτέλεσμα αυτής της πρακτικής είναι η μεγιστοποίηση του κέρδους για την εταιρεία και η ελαχιστοποίηση του κόστους για τον καταναλωτή. Τώρα αν με ρωτήσει κάποιος, ποιος έχει καθιερώσει αυτού του νέου τύπου «βουντού» καταναλωτικο-οικονομίας, θα του απαντήσω οι μαρκετίστες και οι μεταπράτες!

Και δεν είμαι αντίθετος στη κερδοφορία των μεταπρατών, αλλά πόσους χιλιάδες τόνους διοξινών πρέπει να αναπνεύσουμε και πόσους χιλιάδες τόνους εγχώριας μαναβικής (αγγουράκια, ντομάτες, σταφύλια κλπ), πρέπει να εξάγουμε για να αποπληρώσουμε το χρέος που κάποιοι έξυπνοι πατριώτες μεγιστοποιούν δυστυχώς με γεωμετρική πρόοδο. Στο τουρισμό, όλο το εργατικό δυναμικό της Κίνας να έλθει διακοπές στην Ελλάδα και να μας βουλιάξει, δεν θα κλείσει τις διαγαλαξιακές μας σπές. Θα μου πείτε άλλοι κόβουν νέο χρήμα και άλλοι δανείζονται. Δε λέω, να δανειστείς για να φτιάξεις τις υποδομές της χώρας, εντάξει, ... αλλά να δανείζεσαι για να επενδύσεις σε σκουπίδια με **αφαιρούμενη αξία** (αντίθετη της προστιθέμενης) είναι κατήφορος μεγάλος.

Τις τελευταίες δεκαετίες στη χώρα μας ευδοκίμησαν μόνο μεταπράτες και πωλητές. Οι συντηρητές και οι κατασκευαστές αφανίστηκαν! Δυστυχώς κάποιοι έμαθαν τους νεοέλληνες να πετάνε τα παλιά, να εισάγουν και να αλλάζουν τα πάντα. Όμως το φρέσκο, εισαγόμενο καταναλωτικό προϊόν δεν είναι το πάν. Εάν κάποιοι διακατέχονται από άκρατη κατανάλωση ή επιδειξημανία δεν θα νιώσουν καλύτερα με ένα νεόδμητο διαμέρισμα, ένα ακριβό χρυσό ρολόι, ένα μονόπετρο ή ένα καινούργιες υβριδικό - καταλυτικό όχημα. Αλλού είναι το πρόβλημα. Εάν το φιλοσοφήσουμε και λίγο, η καλοπέραση δεν συνδέεται με αυτά τα αγαθά!



ΛΑΛΑΚΗΣ Ο ΕΙΣΑΓΩΜΕΝΟΣ. Ταινία του 1984 στην οποία ο άνεργος Νίκος Παπαναστασίου ψάχνει να βρει μια δουλειά που να ικανοποιεί, έστω σε ένα βαθμό, το μοναδικό του πάθος, τα εισαγόμενα προϊόντα! Από εκείνα τα χρόνια τίποτε δεν έχει αλλάξει. Η «πατριωτική» μωωπία των εκάστοτε αρχόντων, μας έχει αφανίσει.

Τα ράσα δεν κάνουν τον παπά κυρία μου. Τα πανάκριβα μοντελάκια δεν αποβάλλουν τη κακομοιριά και δεν είναι κολυμπήθρες του Σιλβάμ που ξεπλένουν μονομιάς τη μιζέρια από το πετσί ορισμένων όταν τα οδηγούν στο κεντρικό δρόμο της πόλης..... Και άμα χρωστάς το αυτοκίνητό σου, είσαι μπατίρης. Να πω ότι χρωστάς το δάνειο του σπιτιού σου,..... εντάξει. Αλλά να μένεις σε νοίκι και να χρωστάς το δάνειο της «μπέμπας»..... πάει πολύ! Έτσι κατάντησαν τους Έλληνες! Να δίνουν τη ψυχή τους, να κανιβαλίζουν το τόπο τους για μία εφήμερη προβολή που δυστυχώς έχει ημερομηνία λήξης όπως ακριβώς το εισαγόμενα πλαστικά οχήματα και το γάλα.

Τελειώνοντας θα ήθελα να δηλώσω ότι μπροστά στην υγεία μας το οικονομικό όφελος είναι ασήμαντο. Όμως οι βλαβερές ουσίες που εκπέμπουν τα παλαιά μας “σαραβαλάκια” είναι πολύ λιγότερες από το λιώσιμο και τη δημιουργία νέων πλαστικών καταλυτικών οχημάτων. Μη ξεχάσουμε να αλλάξουμε και τα Phantoms RF4 της πολεμικής αεροπορία γιατί είναι παμπάλαια (από τα τέλη της χούντας!)..... γιατί αυτά δεν ρυπαίνουν;... Χωρίς καταλύτη, που τα πάνε; Μη μου πείτε ότι συντηρούνται ή αλλάζουν κινητήρες γιατί δεν το πιστεύω! Με αυτό το σκεπτικό να αλλάξουν όλα τα σαπιοκάραβα του Αιγαίου, τα τραίνα, τα φορτηγά τα εργοστάσια και όλους τους στόλους οχημάτων για να ζήσουμε ρόδινα να το γλεντήσουμε πριν τη τελική καταστροφή! **Δεν μας σώζει τίποτε!**

Το χειρότερο βέβαια για τους κατόχους ρυπογόνων οχημάτων είναι αν ζουν και σε παλαιό διαμέρισμα. Μμμμμ, έτσι όπως πάει, πολύ σύντομα θα τους υποχρεώσουν να πληρώνουν πρόσθετο φόρο και για τη ενεργοβόρα κατοικία τους. Βλέπετε τα παλαιά σπίτια δεν είναι EURO5, δεν έχουν διπλά τζάμια και μονωμένους τοίχους, άρα έχουν απώλειες και χρειάζονται πολύ περισσότερο πετρέλαιο για να θερμανθούν. Είναι ρυπογόνα πάει και τελείωσε, να τα ανακυκλώσουμε! Το είπαμε, τα κεφάλαια για την αντικατάσταση των εισαγόμενων air condition βρέθηκαν αμέσως, για τα αλουμίνια και τα διπλά παράθυρα που ήσαν καθαρά εσωτερική κατασκευαστική υπόθεση.... γιόκ!



Τα τρία γουρουνάκια γλίτωσαν από το κακό στόμα του λύκου αφού έφτιαξαν σπίτι γερό, από τούβλα! Δεν θα συνέβαινε όμως το ίδιο με τις επίδοξες «Ελληνικές φοροεισπρακτικές μασέλες»! Παρατηρώντας την εικόνα, η τοιχοποιία δεν φέρει μονωτικά υλικά και τα κουφώματα δεν φέρουν διπλούς υαλοπίνακες.... Άρα το σπίτι είναι ενεργοβόρο και ρυπαίνει ακατάπαυστα το περιβάλλον που ζουν οι προστάτες του παγκόσμιου κλίματος!

Μακάρι οι αυτοκινητοβιομηχανίες και οι άρχοντες της Ευρώπης να έδειχναν το ίδιο ακριβώς ζήλο στην αποκατάσταση των τεράστιων ζημιών στα αιωνόβια δάση - πνεύμονες του Μαινάλου, του Πάρωνα και του γειτνιάζοντος Ταυγέτου. Τα δάση απορροφούν έως και το 40% των ρύπων. Όταν καίγονται, ενισχύεται το νέφος και η ερημοποίηση έτσι δεν είναι; Τελευταία κάποιοι επιστήμονες στην Αγγλία επεσήμαναν ότι τα δένδρα μεγαλώνουν γρηγορότερα σε περιβάλλον που το φαινόμενο του θερμοκηπίου είναι πιο έντονο. Όμως στη χώρα μας ούτε αυτό θα συμβεί αφού ο ρυθμός εξαφάνισης των δασών είναι επιταχυνόμενος και σε λίγο δεν υπάρχουν ούτε δένδρα!

Πάρτε το χαμπάρι Έλληνες, θα ζούμε στη κόλαση του Δάντη για να στηρίζουμε τη καλοπέραση των άλλων. Μην καν διανοηθείτε ότι προστατεύετε τις θέσεις εργασίας των εταιρών Ευρωπαίων γιατί τα προϊόντα φτιάχνονται πλέον σε ανατολή και δύση. Στη συνέχεια τα lobbies των πατριδοκάπηλων τα εισάγουν και περνούν καλά και εμείς χειρότερα. Και όσο ευημερούν αυτοί οι τυχάρπαστοι, τόσο εμείς θα αιμορραγούμε, πάντα με τη ρετσίνα των γουρουνιών στο μέτωπο. Και μίας και το αναφέρουμε για τελευταία φορά, πατριώτες αλλάξαμε και το ζωολογικό χαρτί; Μας λένε γουρούνια αλλά άλλος έχει το όνομα και άλλος τη χάρη!



Φίλοι Ευρωπαίοι, είθισται τα γουρούνια να έχουν πάντα λεφτά. Εμείς τα νότια γουρούνια πάντα χρωστάμε!

Ναι, πιστεύω στην ανακύκλωση και πρέπει να τη στηρίξουμε αλλά όχι έτσι όπως μας τη πλασάρουν. Πραγματικά χάρηκα όταν άκουσα στα μέσα ενημέρωσης ότι η χώρα μας πήρε την ευρωπαϊκή πρωτιά στην ανακύκλωση των μπαταριών! Επίσης θα χαρώ πολύ εάν στα ιστορικά μας οχήματα εγκαταστήσουμε συσκευές υγραερίου ή υδρογόνου και η πολιτεία μας το αναγνωρίσει αφού η μείωση των καυσαερίων είναι σημαντική. Ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες από την αντίπερα όχθη του Ατλαντικού αναφέρουν ότι οι ιδιοκτήτες οχημάτων που έχουν εγκαταστήσει συσκευές υδρογόνου στα σαραβαλάκια τους....., απολαμβάνουν και επιστροφή φόρων. Α ρε τι κάνουν τα «χαζοαμερικανάκια»! Να υπενθυμίσω ότι η τεχνολογία με τους καταλύτες και τα καθαρά αυτοκίνητα ξεκίνησε από την Αμερική, τη δεκαετία του 1970 και στη συνέχεια μετακόμισε στη δική μας ήπειρο! Αυτή λέγεται επένδυση με προστιθέμενη αξία. Έφτιαξαν τη ρυπογόνο καταλυτική τεχνολογία και την πουλάνε από τις αρχές του '70!

Προσωπικά παρά τα προβλήματα και τις αντιξοότητες, θα διαφυλάξω αυτά τα ιστορικά αντικείμενα της βιομηχανικής κληρονομιάς. Μπορεί να έχουν αναχρονιστική τεχνολογία αλλά υπάρχουν οι έντιμες λύσεις που αναφέραμε (νέες κεφαλές, νέοι κινητήρες, υγραεριοκίνηση, υδρογόνο κλπ).

Επίσης θα επιστήσω τη προσοχή στους ιδιοκτήτες των «τεχνολογικών βροντόσαυρων» να μη πειστούν από κάποιους απατεώνες ασφαλιστές στη παρακάτω περίπτωση. Εάν εμπλακούν σε κάποιο ατύχημα που δεν είναι υπαίτιοι, να μην δεχθούν κάποια επαισχυντη αποζημίωση της τάξης των 200 - 300 ευρώ, ποσό που αντιστοιχεί περίπου στη διπλάσια αξία του βάρους του οχήματος σε σίδηρο scrap. Οι απατεώνες αντί να πληρώσουν το ολικό κόστος της ζημίας, προσφέρουν τα ψίχουλα με τη φράση: «βάψτο μπλε και πέτα το παλιάμαξο στη θάλασσα». Τα οχήματα άνω των 30 ετών τα οποία είναι καλά συντηρημένα, είναι ιστορικά αντικείμενα βιομηχανικής κληρονομιάς και η αξία τους είναι αρκετά μεγαλύτερη. Προτρέπω λοιπόν τους ιδιοκτήτες αυτών των αντικειμένων να τα καταγράψουν σε ένα από τους συλλόγους που δραστηριοποιούνται στη χώρα μας και να αγοράσουν περιοδικά της κλασσικής / ιστορικής αυτοκίνησης. Έτσι θα πάρουν μία ιδέα για την ιστορική αυτοκίνηση και την αξία του αντικειμένου που έχουν στην κατοχή τους.

Αυτή τη στιγμή μην έχοντας άλλο τρόπο διαμαρτυρίας κατέθεσα τις πινακίδες κυκλοφορίας του αυτοκινήτου μου για το 2010. Αυτό έκανε και ο Μίμης, ο Θανάσης, ο φίλος του πατέρα μου ο κύριος Γιάννης, ο άλλος ο Δημήτρης, ο Βασίλης, ο Σπύρος και έπονται και άλλοι. **Θα κρατήσουμε τις οικονομίες μας εδώ.** Θα μου πείτε ότι θα μας τα χρεώσουν περισσότερο σε κάτι άλλο! Όμως θυμάστε την ατάκα; Καλύτερα παπάκι, παρά το.... δρακουμέλ; Να ξέρουν οι ειδήμονες ότι δεν θα χάσουν έσοδα μόνο από τα τέλη, ... θα μειώσουν το κύκλο εργασιών στις ασφαλιστικές εταιρείες, στα συνεργεία συντηρήσεις, στα καταστήματα πωλήσεις καυσίμων, φόρους κλπ. Απορώ λοιπόν πώς μας λένε, όταν υπάρχει μείωση της κατανάλωσης υπάρχει και το αντίστοιχο πάγωμα της αγοράς!

Η τελευταία σκέψη μου σταματά στις διαφημίσεις ποτών στη τηλεόραση και διερωτώμαι; Το τσιγάρο σκοτώνει και καλά έκαναν και απαγόρευσαν τις διαφημίσεις του από παντού..... Εκείνο όμως το **αλκοόλ** τι κάνει;δεν σκοτώνει;

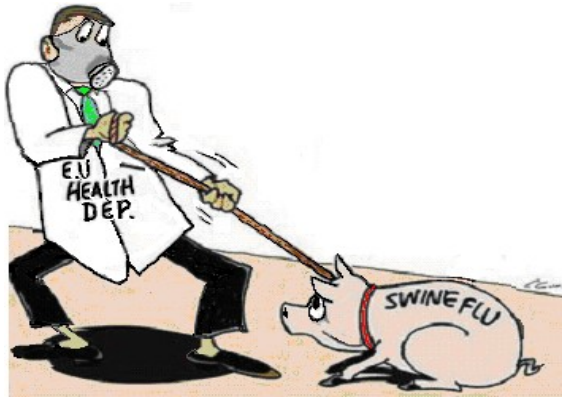
ΣΤΑΜΑΤΗΣΤΕ ΤΗ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΤΟΥ ΑΛΚΟΟΛ ΣΤΑ ΜΕΣΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ

Οι νεκροί στο εθνικό και επαρχιακό δίκτυο από αυτό είναι αμέτρητοι και ασύγκριτα περισσότεροι από τα θύματα των οχημάτων με παλαιά τεχνολογία! Και δεν σώζονται ούτε με τους μοντέρνους αερόσακους ή τους πλαστικούς προφυλακτήρες ή τις παθητικές ασφάλειες των τεχνολογικά εξελιγμένων πλαστικών, πράσινων οχημάτων που μας πουλάνε!

Και καλά οι μεγάλοι σε ηλικία, **εμ τα παιδιά σε τι φταίνε και τα οδηγούν στο θάνατο;** Αναπνέουν μολυσμένο αέρα, τρώνε μεταλλαγμένα τρόφιμα, χρεώνονται με δυσβάσταχτα χρέη να τα ποτίζουν και θάνατο μέσα από τη τηλεόραση την ώρα που βλέπουν ανέμελα τους αγαπημένους τους φίλους στα κινούμενα σχέδια..... **ΠΑΕΙ ΠΟΛΥ.** Αρκετές μαρμάρινες ταφόπλακες τους έχουμε φορτώσει στη πλάτη**ΦΤΑΝΕΙ!**

Μας έδωσαν αυτή τη πολύπαθη Γή την οποία θα παραδώσουμε στους επόμενους. Να υπενθυμίσω οι διανοητικά ισορροπημένοι άνθρωποι φτάνουν μέχρι εκεί που φτάνει το χέρι τους. Επενδύουν σωστά και δεν χρεώνουν τις επόμενες γενιές με κάθε είδους βλακώδες, προσωπικό, εφήμερο και μυωπικό εντυπωσιασμό.

Μια μέρα μια παρέα από τους Φ.Ι.Α.Α. συζητούσαμε για την πολιτιστική κληρονομιά της Αρκαδίας μας. Ο Θανάσης ανέφερε τη λέξη **τσιόπα**, αυτή τη μαντίλα που φορούσαν τα παλικάρια του Κολοκοτρώνη στο κεφάλι τους. Ήταν η τιμή που έφερε το όνομά τους και ο αγώνας τους. Υπάρχει κανένας που την φοράει ακόμα σ' αυτό το τόπο; Το λέω αυτό για τους απανταχού ανώμαλους μεταπράτες και να υπενθυμίσω ότι όλα εδώ θα μείνουν! Αν αφήσουν κάτι πίσω τους (βλέπε Ωνάσειο, Συγγρού κλπ) θα τους θυμούνται οι επόμενοι. Αν όχι, τα ρητά τύπου, «τα σάβανα δεν έχουν τσέπες», «θάφτηκες – ξεχάσθηκες» κλπ., είναι σοφά και καθόλου μακάβρια!



*Τώρα δεν ξέρω γιατί μας τραβάνε εμάς τα γουρούνια.
Για γρίπη, χρέη, τροφή, για ρύπανση ή για φοροδιαφυγή;*

Όπως αντιλαμβάνεστε δεν κάθισα να αναλώσω τόση ώρα και σκέψη για τα παραπάνω 150 ευρώ που θέλουν ντε και καλά να μου πάρουν. Είναι θέμα εντιμότητας, συνείδησης και τσιόπας!
Πιστεύω ότι πρέπει μόνοι μας να προστατεύουμε όσο μπορούμε το δικό μας περιβάλλον.

Να συμφωνήσω με κάποιες συστάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στα πλαίσια της προσπάθειας για τη μείωση της ρύπανσης. Το Ολλανδικό Υπουργείο Μεταφορών έκανε κάποιες απλές αλλά ωφέλιμες συστάσεις που επιφέρουν οικονομία στη κατανάλωση καυσίμου μέχρι 15% με σημαντικό όφελος στο περιβάλλον (Οικολογική οδήγηση – **ECO Driving**). Αυτές εντοπίζονται: α) στη **λανθασμένη πίεση των ελαστικών** η οποία όταν είναι χαμηλή αυξάνει τη κατανάλωση μέχρι 6%, β) στην **αεροδυναμική αντίσταση** του αυτοκινήτου μας σε σχέση με τη ταχύτητα ταξιδιού. Η κατανάλωση μειώνεται έως και 13,5% όταν η μ.ω.τ ελαττώνεται και γ) στη **λάθος σχέση στο κιβώτιο** ταχυτήτων του αυτοκινήτου μας. Για παράδειγμα η επιλογή της 4^{ης} αντί της 5^{ης} σχέσης στο κιβώτιό μας σε εκτός πόλης οδήγηση, μπορεί να αυξήσει τη κατανάλωση μέχρι και 40%! Θέλοντας να συμπληρώσω και κάτι ακόμα, τονίζω στους φίλους της ιστορικής αυτοκίνησης ότι πρέπει να ελέγχουν και να συντηρούν σωστά το σύστημα ανάφλεξης (πλατίνες, μπουζί και χρονισμό) καθώς επίσης και το σύστημα τροφοδοσίας (μίξη βενζίνης με αέρα κλπ) στα οχήματά τους. Τα περισσότερα παλαιά οχήματα φέρουν καρμπρατέρ τα οποία, εάν δεν είναι σωστά ρυθμισμένα και ζυγισμένα ρυπαίνουν σημαντικά το περιβάλλον. Η εγκατάσταση μίας ηλεκτρονικής ανάφλεξης δεν θα ήταν καθόλου κακή ιδέα και μη γελάσουν μερικοί. Υπάρχουν πολλοί οίκοι στο εξωτερικό που παράγουν μία μεγάλη ποικιλία για τα παλαιά μας οχήματα ακόμα!

Για τις εκπομπές καυσαερίων του οχήματός σας μπορείτε να βγάλετε χρήσιμα συμπεράσματα από την έκδοση μίας Κ.Ε.Κ. (Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων).

Με τη λύση του υγραερίου θα σας ενημερώνουμε σύντομα με χρήσιμες πληροφορίες που αναζητούμε στο internet.

Σύντομα θα διοργανώσουμε πάλι μια εκδήλωση τα έσοδα της οποίας θα διατεθούν για την αναδάσωση του δικού μας Μαινάλου!



Δύο πολύ διδακτικές εικόνες. Αριστερά: Μέσα από το σορό εκατοντάδων τόνων απορριμμάτων πλαστικού που επιπλέουν, ο πάμπτωχος ρακοσυλλέκτης διαλέγει το γυάλινο μπουκάλι! Μην αναρωτηθείτε γιατί δεν μαζεύει το πλαστικό..... είναι παντελώς άχρηστο! Εξ άλλου έχετε δει ποτέ κάποιο προσφιλέστατο αθίγγανο,..... ναι, ναι από αυτούς που γυρνούν στις γειτονίες μας να μαζεύει εκτός από τα παλιοσίδηρα και πλαστικό; Από αυτό και μόνο καταλαβαίνετε την απάτη! Φίλοι της ιστορικής αυτοκίνησης θαυμάστε τις καπνοδόχους των πράσινων εργοστασίων που μας προμηθεύουν με τα προϊόντα της οικολογικής τεχνολογικής! Εκεί κατασκευάζονται και τα νέα πράσινα οχήματα τα οποία σύμφωνα με τα διάφορα μεταπρατικά όρνεα δεν ρυπαίνουν!



Η χρήση του υγραερίου ή του υδρογόνου μπορεί να αλλάξει σημαντικά την ρύπανση από τα αυτοκίνητα και τα εργοστάσια παραγωγής ενέργειας!

Μπακόπουλος Γιώργος

Πρόεδρος Φ.Ι.Α.Α.
Οικονομολόγος, MBA