



ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ  
ΠΑΡΑΓΩΓΗ  
ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ



ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ  
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΚΡΙΣΗ  
ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ

1997-2022: 25 ΧΡΟΝΙΑ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΝΙΚΟΣ ΠΟΥΛΑΝΤΖΑΣ

Παντολέων Σκάγιαννης<sup>1</sup>

# Ιδιωτικοποιήσεις υποδομών και φυσικές καταστροφές

## Εισαγωγή

**Π**ολλοί θεωρητικοί, ακαδημαϊκοί κ.λπ. μιλούν για την εξέλιξη των παραγωγικών συστημάτων (εντός καπιταλισμού) από την μανιφακτούρα στον τεύλορισμό, τον φορντισμό και μετα-φορντισμό και στην εμφάνιση διαφόρων καθεστώτων συσσώρευσης και τρόπων ρύθμισης που τα στηρίζουν. Αυτά αφορούν είτε στο επίπεδο της ίδιας της βιομηχανίας, με την έννοια του βιομηχανικού μοντέλου ή του τεχνικο-οικονομικού παραδείγματος, είτε στο σύνολο του κοινωνικού σχηματισμού. Λιγότεροι όμως μιλούν για

---

<sup>1</sup> Ο Παντολέων Σκάγιαννης είναι Δρ. Αρχιτέκτονας, Πολεοδόμος-Χωροτάκτης. Διετέλεσε καθηγητής Πολιτικής των Υποδομών στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας (ΠΘ), διευθυντής του Ινστιτούτου Καινοτομίας και Επιχειρηματικότητας του Ερευνητικού Κέντρου «Ιάσων» ΠΘ (από Νοέμβριο 2019), επιστημονικός υπεύθυνος της Μονάδας Καινοτομίας και Επιχειρηματικότητας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και διευθυντής του Εργαστηρίου Υποδομών, Τεχνολογικής Πολιτικής και Ανάπτυξης του ΤΜΧΠΠΑ. Υπήρξε επίσης Πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Βόλου (ΑΕ) (Οκτώβριος 2018-2019) και μέλος της Εκτελεστικής Επιτροπής του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/Αττικής (2011-2014).

μια σημαντική συνιστώσα του μοντέλου ανάπτυξης που συμπληρώνει το βιομηχανικό μοντέλο –και δίνει μια καλύτερη εικόνα του εκάστοτε καθεστώτος συσσώρευσης– και είναι **το σύστημα των Γενικών Συνθηκών (ή Όρων) Παραγωγής (ΓΣΠ) και των υποδομών** (Skayannis, 1990). Ακόμη λιγότεροι αναφέρονται από μαρξιστική σκοπιά στις βαθύτερες αιτίες που καθιστούν ελκυστική για το κεφάλαιο την «ιδιωτικοποίηση» αυτών των (υπο)δομών. Είναι δε ένα πεδίο ιδιαίτερης διερεύνησης η **σύνδεση των υποδομών με τις φυσικές καταστροφές**, που επιχειρώ να συσχετίσω με τον χαρακτήρα των υποδομών ως δημόσιων ή ιδιωτικών, καθώς σε κάθε περίπτωση είναι διαφορετική η ανταπόκριση στην κρίση, η διαχείριση δηλαδή των καταστροφών.

Μια διερεύνηση των «υποδομών» αρχικά θα πρέπει να ξεκαθαρίσει ποιο είναι το αντικείμενο της συζήτησης.

## Οι υποδομές και η πορεία ιδιωτικοποίησης

**Κ**υριολεκτικά, ως «υποδομή» θα μπορούσαμε να ονομάσουμε το φυσικό (υλικό) μέρος του κεφαλαίου που εμπλέκεται σε θεμελιακές οικονομικές δραστηριότητες που σκοπό έχουν να υποστηρίξουν τις διαδικασίες παραγωγής και διανομής σε έναν κοινωνικό σχηματισμό. Το σύνολο της υποδομής και της συναρτώμενης δραστηριότητας (που περιλαμβάνει τεχνική – οικονομική διοίκηση και διαχείριση, θεσμούς, κλπ.) ονομάζουμε **Γενική Συνθήκη (Όρο) Παραγωγής (ΓΣΠ)**. Για παράδειγμα, σε ένα λιμάνι το σύνολο της τεχνικής και οργανωσιακής-οικονομικής οντότητάς του είναι μια ΓΣΠ, ενώ η σχετική υποδομή (Υ) είναι το υποσύνολό του που συνιστούν οι τεχνικές εγκαταστάσεις (κτήρια, προβλήτες, κλπ.). Υπάρχει δηλαδή μια διαφοροποίηση. Την διαφορά αυτή εντόπισε ήδη ο Μαρξ κυρίως στα Grundrisse (σελ. 524-536).<sup>2</sup>

Οι ΓΣΠ&Υ, όπως από τον ίδιο τον Μαρξ συνάγεται, έχουν χαρακτηριστικά που παραπέμπουν σε ιδιότητες που κυρίως είναι: **1)** μεγάλες φυσικές διαστάσεις (σημείωση: οι σύγχρονες υποδομές έχουν και πολύ μικρότερες διαστάσεις), **2)** αργή περιστροφή του

---

<sup>2</sup> Ο Μαρξ αναφέρεται στη διαφορά αυτή ως διαφορά ανάμεσα στις Γενικές Συνθήκες Παραγωγής και τις Φυσικές Συνθήκες Ανταλλαγής τις οποίες εννοεί με αυτό που αποκαλώ εδώ «υποδομές».

κεφαλαίου, **3)** αργή πραγματοποίηση της αξίας, **4)** να αποδίδουν τουλάχιστον το αντίστοιχο του επιτοκίου, **5)** να καλύπτουν τα έξοδά τους, **6)** ότι αποτελούν τμήμα αργούντος πλούτου, **7)** ότι αποτελούν «γενικώς χρήσιμα έργα» (Marx, ed.1973, pp. 529-531). Με την έννοια αυτή, οι ΓΣΠ&Υ εγείρουν ζητήματα ανταλλαξιμότητας και έχουν τις ιδιότητες της γενικότητας ή κοινωνικής ωφελιμότητας και αρτηριακής λειτουργίας ή διασυνδετικότητας, αποτελούν δε τμήμα του κοινωνικού σταθερού κεφαλαίου, αν ιδωθούν μακροσκοπικά. Επίσης, οι ΓΣΠ&Υ αποτελούν ζήτημα του κεφαλαίου, βασίζονται στην αρχή της συνεργασίας του κεφαλαίου και προϋποθέτουν τη συγκέντρωση και συγκεντροποίηση της παραγωγής, ενώ ο σκοπός της ύπαρξής τους είναι η μείωση του κόστους του κυκλοφοριακού κεφαλαίου και της παραγωγής. Με τη σειρά τους, και με τη συνδρομή της ογκούμενης κεφαλαιακής συσσώρευσης, οι «οικονομίες» αυτές έχουν οδηγήσει σε περαιτέρω βάθεμα τη τεχνικής διαίρεσης της εργασίας και στη δημιουργία εξειδικευμένου μεριδίου του κεφαλαίου όπως αυτού που ειδικεύεται στην κατασκευή δρόμων, λιμένων, σιδηροδρόμων κ.λπ. (προσοχή όχι των μέσων, δηλ. αυτοκίνητα, βαγόνια κ.λπ.)<sup>3</sup>. Κατ' εξοχήν παράδειγμα οι μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες, αλλά και οι εταιρείες που αναλαμβάνουν τη συνολική διαχείριση των συστημάτων ΓΣΠ&Υ. Σήμερα, όλο και περισσότερο, η εξειδικευμένη αυτή μερίδα του κεφαλαίου διεκδικεί έως και την ιδιοκτησία αυτών των ΓΣΠ&Υ, ως επίσης των Γενικών Συνθηκών Αναπαραγωγής της Εργατικής Δύναμης (ΓΣΑΕΔ).

Πώς δημιουργούνται οι όροι για να είναι αυτό δυνατόν; Μια από τις πρακτικές συνέπειες του διαχωρισμού της υποδομής από το υπόλοιπο μέρος των ΓΣΠ (όπως έχει διαπιστώσει ο

“

Μια από τις πρακτικές συνέπειες του διαχωρισμού της υποδομής από το υπόλοιπο μέρος των ΓΣΠ είναι η δυνατότητα ύπαρξης δύο διαφορετικών ιδιοκτητών. Σημερινό παράδειγμα είναι ότι ένα «κράτος» κρατά στην ιδιοκτησία του την υποδομή ενός σιδηροδρομικού δικτύου και «ιδιωτικοποιεί» τη λειτουργία του σχετικού οργανισμού ή απλών υπηρεσιών, μέχρι και δρομολογίων. Σε επόμενα μοντέλα το κράτος πουλά ακόμη και την ίδια την ιδιοκτησία της υποδομής, αν όχι και της ίδιας της γης.

”

<sup>3</sup> Τα παραπάνω βασίζονται στα K.Marx, εκδ.1954, τομ.Ι: 307-16, 362-3, 446, 583-88, K.Marx, εκδ.1976, τομ.Ι: 955, 1038-49, K.Marx, εκδ.1954, τομ.ΙΙ: 52-4, 132-55, 238, K.Marx, εκδ.1954, τομ.ΙΙΙ: 77-82, 263, K.Marx, Grundrisse, εκδ. 1973: 524-36, 586-8, 686. Για αναλυτικότερη ερμηνεία των παραπάνω, βλ. P.Skayannis, 1990, και εν μέρει στο Π. Σκάγιαννης, 1994, κεφ.1&3.

Μαρξ) είναι η δυνατότητα ύπαρξης δύο διαφορετικών ιδιοκτητών. Σημερινό παράδειγμα της πρακτικής εξέλιξης αυτού, είναι ότι ένα «κράτος» κρατά στην ιδιοκτησία του την υποδομή ενός σιδηροδρομικού δικτύου (σιδηροτροχιές κ.ά. τεχνικές εγκαταστάσεις, κτήρια σταθμών) και «ιδιωτικοποιεί» (παραχωρεί έναντι ανταλλάγματος –πάμπολλα μοντέλα υπάρχουν γι' αυτό) τη λειτουργία του σχετικού οργανισμού ή απλών υπηρεσιών, μέχρι και δρομολογίων. Σε επόμενα μοντέλα το κράτος πουλά ακόμη και την ίδια την ιδιοκτησία της υποδομής, αν όχι και της ίδιας της γης.

Για ποιο λόγο όμως, ο ιδιωτικός τομέας έχει διεκδικήσει την ανάληψη αυτής της ευθύνης; **Από την πλευρά του κεφαλαίου, το κίνητρο είναι η εξαγωγή κέρδους. Αυτό είναι πιο σύνθετο από ότι φαίνεται**, διότι η επένδυση σε ΓΣΠ&Υ «υποφέρει» από την αργή περιστροφή και πραγματοποίηση της αξίας και από την προβληματική ανταλλαξιμότητα, το δε κεφάλαιο εγκλωβίζεται. Εδώ υπεισέρχεται το γεγονός της ανισορροπίας των δύο βασικών τμημάτων της παραγωγής (I: παραγωγή μέσων παραγωγής & II: παραγωγή μέσων κατανάλωσης), όπου η «υποδομή», ως εν γένει μέσο παραγωγής, αποτελεί υπο-περίπτωση του τμήματος I. Όταν δημιουργείται υπερσυσώρευση στο τμήμα II (άρα εντείνεται εκεί ο ανταγωνισμός), συνεπικουρούσας της τεχνολογικής προόδου, αυξάνεται η οργανική σύνθεση του κεφαλαίου (σταθερό: μεταβλητό), το μέσο ποσοστό κέρδους εμφανίζει πτωτική τάση, με αποτέλεσμα μέρος των επενδύσεων να στρέφονται προς το τμήμα I, όπου όμως έχουν βραδύτερη περιστροφή. Ένα μικρότερο και πιο εξειδικευμένο μέρος εκτρέπεται στο ακόμη βραδύτερο υπο-τμήμα του τμήματος I, που είναι οι υποδομές, προσδοκώντας μελλοντικά μακροπρόθεσμα κέρδη. Εδώ, η αξία της υποδομής εκτός από την μικρή τμηματική μετατροπή της σε ανταλλακτική (π.χ. διόδια), και τη λειτουργία της ως ΓΣΠ, μπορεί να πραγματοποιηθεί εικονικά με πώληση έναντι της προσδοκίας μελλοντικών αποδόσεων.

Γιατί όμως μέχρι και αυτό είναι ευκολότερο σήμερα από παλαιότερα και είναι έντονη επιδίωξη του κεφαλαίου; Τέσσερις κύριους και αλληλεξαρτώμενους λόγους εντοπίζω:

**α) Την επιταγή του κέρδους** (που ίσχυε πάντα), η οποία είναι δυνατή λόγω των αυξημένων δυνατοτήτων εξαγωγής υπεραξίας στον τομέα, εξαιτίας της αλλαγής πολλών χαρακτηριστικών ιδιοτήτων της υποδομής, όπως η ευελιξία και η ψηφιακή διάσταση, που κάνουν την υποδομή πολλές φορές μάλλον «να παράγεται» (π.χ. ένα τηλεφωνικό κέντρο)

παρά απλά να «κατασκευάζεται», και εξαιτίας της ύπαρξης αγοράς που διαμορφώνεται με τις νέες συνθήκες, δημιουργώντας όρους ανταλλαγής και άρα πραγματοποίησης της αξίας,

**β) τη δημοσιονομική κρίση** που δυσκολεύει τις κρατικές δαπάνες σε συνδυασμό με το αυξανόμενο μέγεθος των ιδιωτικών κεφαλαίων

**γ) τη σταδιακή μετεξέλιξη του μοντέλου συσσώρευσης** του φορντισμού προς περισσότερο ευέλικτα μοντέλα συσσώρευσης (μετα-φορντικά), πράγμα που πιέζει προς γενικότερη αλλαγή του τρόπου ρύθμισης και

**δ) την ιδεολογική (επαν)ισχυροποίηση των φιλελεύθερων ιδεολογιών** (νεο-φιλελευθερισμός) που δημιουργεί νέους ηγεμονικούς όρους στον κοινωνικό σχηματισμό.



Δημιουργούνται οι όροι ώστε η επένδυση σε ΓΣΠ&Υ να είναι σήμερα πιο κερδοφόρα, άρα να διεκδικείται από τον ιδιωτικό τομέα που παλιότερα την «φόρτωνε στις πλάτες του κράτους». Σ' αυτό παίζει ρόλο και η διευκόλυνση των συναλλαγών με αντικείμενο τις ΓΣΠ&Υ με την αύξηση του ρόλου του χρηματιστικού κεφαλαίου και της εν γένει χρηματιστικοποίησης (finacialization) του κεφαλαίου.



Οι λόγοι αυτοί επιβάλλουν νέους τρόπους ρύθμισης των παραλλαγών των καθεστώτων συσσώρευσης που σε γενικές γραμμές διέπονται από την φιλελευθεροποίηση, (επαν)ιδιωτικοποίηση και απορρύθμιση και υπόκεινται σε κατά περίπτωση εξειδικευμένες ρυθμίσεις (Σκάγιαννης, 1994). Με άλλα λόγια, δημιουργούνται οι όροι ώστε η επένδυση σε ΓΣΠ&Υ να είναι σήμερα πιο κερδοφόρα, άρα να διεκδικείται από τον ιδιωτικό τομέα που παλιότερα την «φόρτωνε στις πλάτες του κράτους»

(Marx, ed.1973: 531). Σ' αυτό παίζει ρόλο και η διευκόλυνση των συναλλαγών με αντικείμενο τις ΓΣΠ&Υ με την αύξηση του ρόλου του χρηματιστικού κεφαλαίου και της εν γένει χρηματιστικοποίησης (finacialization) του κεφαλαίου.

Στην Ελλάδα, μετά από κύματα ανάπτυξης των υποδομών (βλ. Σκάγιαννης και Καπαρός, 2013), φτάσαμε σήμερα –με την απαίτηση των δανειστών που επέβαλαν τα μνημόνια και με τη σθεναρή διεκδίκηση του ιδιωτικού τομέα (ο οποίος στον δευτερογενή

τομέα είτε στο τμήμα I είτε στο τμήμα II συνθλίβεται μεταξύ των χωρών χαμηλού κόστους, και υψηλής ποιότητας παραγωγής), παράλληλα με την αποδυνάμωση του εργατικού κινήματος– να έχουμε πληθώρα ιδιωτικοποιημένων και υπό ιδιωτικοποίηση ΓΣΠ&Υ.

**Οι πρόσφατα θιγείσες ΓΣΠ&Υ από την χιονοκαταιγίδα «Ελπίδα» στα τέλη Ιανουαρίου 2022, τεκμηριώνουν ότι τόσο οι ιδιωτικοποιημένες, όσο και οι δημόσιες υποδομές παρουσίασαν σημαντικά προβλήματα.** Και ναι μεν για τις ιδιωτικές (Αττική Οδός, ΟΣΕ) θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει ότι, παρά την τεχνική και τεχνογνωσιακή τους επάρκεια και τη δυνατότητα πρακτικής τους αποτελεσματικότητας, στον βωμό του κέρδους εκ των πραγμάτων θυσίασαν τον όποιο κοινωνικό τους ρόλο, που απορρέει από την αρτηριακή λειτουργία της υποδομής που διαχειρίζονται, την γενικότητα του χαρακτήρα της ως κοινωνικό σταθερό κεφάλαιο. Επιχείρησαν όμως να μη θυσιάσουν τον ρόλο τους ως διασφαλιστές της λειτουργίας των ΓΣΠ&Υ για το κεφάλαιο (να μην κλείσει δηλαδή ο δρόμος για να μη διαταραχθεί η οικονομική ζωή).

Αλλά οι δημόσιες υποδομές; Οι μεγάλοι άξονες όπως η Μεσογείων, ή η Κατεχάκη; Η κατάρρευση της λειτουργίας των δημόσιων υποδομών σήμερα κατά τη διάρκεια των ακραίων(;) φαινομένων που επιφέρουν «καταστροφές» και που κατά πάσαν πιθανότητα σχετίζονται στενά με την κλιματική αλλαγή (αν και αυτό λίγη σημασία έχει εν προκειμένω πλην της αναμενόμενης μεγαλύτερης συχνότητάς τους που συνεπάγεται ανάγκη συστηματικότερης αντιμετώπισης-πρόληψης, κλπ.), της απέλπιδας «Ελπίδας», είτε πρόπερσι στον «Ηφαιστίωνα» και «Ιανό» (2020) ή στην «Μήδεια» (2021), εφόσον δεν ερμηνεύεται από την επιταγή του κέρδους, που δεν νοείται στον δημόσιο τομέα, από τι θα μπορούσε να ερμηνευτεί πέραν της «παραδοσιακής» δυσλειτουργίας του και των τεράστιων οργανωσιακών παθογενειών του σε πολλά επίπεδα;

Αυτό μπορεί να ερμηνευτεί αφενός από μια βασική κατανόηση του τι εκπροσωπεί το κράτος και αφετέρου από ορισμένα βασικά ζητήματα σχετικά με τις φυσικές καταστροφές.

Το **κράτος** ως συνολική έννοια αποτελεί σφαίρα άσκησης εξουσίας –μηχανισμοί/δομές της εκτελεστικής εξουσίας–, αποτελεί «υλική συμπύκνωση ενός συσχετισμού δυνάμεων μεταξύ των τάξεων και ταξικών μερίδων» (Πουλαντζάς, 1980, p. 63). Η αποκρυστάλλωση αυτού του συσχετισμού που διαμορφώνεται με αντιθέσεις,

αντιπαραθέσεις και συγκρούσεις δεν περνά πάντα μέσα από τη διαμεσολάβηση του κοινοβουλίου. Επί πλέον, και οι ίδιοι οι μηχανισμοί, η γραφειοκρατία, υπόκεινται και επηρεάζονται από την κοινωνική διαπάλη. Το δε τελικό αποτέλεσμα της εφαρμογής μιας πολιτικής στην πράξη αποτελεί ένα γεγονός, μια στιγμή πολύ ετεροκαθορισμένη, όπου για σειρά λόγων στον καπιταλισμό (βάσει των συσχετισμών δυνάμεων, τις περισσότερες φορές) την μερίδα του λέοντος παίρνει το κεφάλαιο. Η κατάρρευση της λειτουργίας των δημόσιων υποδομών λοιπόν αποτελεί την κατακλείδα της μη ισορροπίας και αστάθειας του παραπάνω συστήματος σε έναν τομέα, αυτόν των ΓΣΠ&Υ, που αφορά στον κοινωνικό σχηματισμό ως σύνολο.

Το ζήτημα όμως τόσο για τον δημόσιο τομέα όσο και για το κεφάλαιο μπορεί να γίνει πιο κατανοητό εάν δούμε το ίδιο το αντικείμενο που κλήθηκαν να διαχειριστούν και να αντιμετωπίσουν από πιο κοντά, δηλαδή της φυσικές καταστροφές και την ένταξή τους στη σημερινή κοινωνία.

## Οι φυσικές καταστροφές

**Η** έννοια της καταστροφής (φυσικής ή τεχνολογικής) προϋποθέτει την αδυναμία της κοινωνίας να διαχειριστεί ένα συμβάν με ιδίους πόρους (UNISDR, 2009), αφού άλλως δεν θα επέρχονταν καταστροφή. Η αδυναμία συνδέεται με τον βαθμό που το σύστημα (η δομή) είναι ευάλωτο, συναρτάται δηλαδή με τον βαθμό τρωτότητας, της ανθεκτικότητας, και βέβαια με την δυνατότητα του συστήματος να ανακάμψει. Και η ίδια η ανθεκτικότητα έχει να κάνει με υλικούς και άυλους παράγοντες. Οι υλικοί συνίστανται στην ποιότητα της υποδομής και της δομής του χώρου (σύνδεση με την πόλη και με τα υποσυστήματα της πόλης). Οι άυλοι συνδέονται με τον προγραμματισμό-σχεδιασμό και τη διαχείριση. Δηλαδή στην πραγματικότητα στο δημόσιο πεδίο οι υλικοί παράγοντες συνδέονται με την υποδομή και οι άυλοι με το υπόλοιπο μέρος των ΓΣΠ.

Το ζήτημα των καταστροφών είναι όμως **πολύπλοκο**, καθώς περιλαμβάνει μια σειρά παραγόντων που λειτουργούν ταυτόχρονα με περίπλοκο τρόπο, και ως τέτοιο ενέχει αβεβαιότητες σε πολλά επίπεδα και βαθμούς. Οι δε αβεβαιότητες, που

προκύπτουν και από τις διαφορετικές μορφές και βαθμό τρωτότητας του συστήματος, συνδέονται με τις απειλές και έχουν ή συνεπάγονται εκτιμώμενο ή μη ρίσκο (διακινδύνευση) στη λήψη των αποφάσεων.

Είναι προφανές ότι όσο το σύστημα είναι πιο περίπλοκο (πολυδιάστατο με διασταυρούμενες ροές), τόσο οι βαθμοί της πολυπλοκότητας αυξάνονται. Τέτοια συστήματα είναι **οι πόλεις** που παρουσιάζουν δυναμικότητα ροών (ισχύος, κεφαλαίου, πληροφορίας, κ.λπ., αλλά και όλων των δικτύων υποδομών), και συχνά βρίσκονται στο επίκεντρο του τομέα διαχείρισης των καταστροφών. Τα επιμέρους χαρακτηριστικά και υποσυστήματα της πόλης παρουσιάζουν διαφορετικό βαθμό έκθεσης και **τρωτότητας** σε μια επικινδυνότητα, ενώ η φέρουσα ικανότητα διαχείρισης του κάθε υποσυστήματος διαφοροποιείται ανάλογα με την επικινδυνότητα, οι δε αλληλεξαρτήσεις των υποσυστημάτων, παράγουν υψηλή πολυπλοκότητα (Skayannis & Zafeiriou, 2021).

Καθώς η πόλη παρουσιάζει συστημικές συμπεριφορές, οι επιπτώσεις μιας καταστροφής είναι αλυσιδωτές (*domino effect*) και παρουσιάζουν αλληλεξαρτήσεις (αλλά και εξαρτήσεις διαδρομής που αυξάνουν την πολυπλοκότητα), άρα η αντιμετώπισή τους οφείλει να είναι **πολυεπίπεδη**, όσο διευρύνονται οι συνιστώσες που καλείται κανείς να διαχειριστεί ως προς την αποτροπή της εξέλιξης μιας επικινδυνότητας σε καταστροφή.

Εκτός από την περίπτωση των πόλεων και των μεγάλων χωρικών συστημάτων, οι καταστροφές και η τρωτότητα καθίστανται ιδιαίτερα (κοινωνικά) σημαντικές όταν αφορούν σε μεγάλα συστήματα υποδομών, κυρίως στις «κρίσιμες υποδομές» (ή ζωτικής σημασίας)<sup>4</sup> που στην ουσία περιλαμβάνουν το σημαντικότερο μέρος των ΓΣΠ&Υ αλλά και των ΓΣΑΕΔ.

---

<sup>4</sup> Βλ. και α) Γκρίτζαλης, et al., 2016, β) ΦΕΚ Α' ΠΔ 39/ 6 Μαΐου 2011 αρ. φύλλου 104, γ) Ευρωπαϊκή Οδηγία 14/2008/ΕΚ. Στο Γκρίτζαλης, et al., 2016 «ως Υποδομή Ζωτικής Σημασίας ορίζεται ένα αγαθό, σύστημα ή υποσύστημα που είναι απαραίτητο για τη διατήρηση των ζωτικών λειτουργιών της κοινωνίας, την υγεία, τη φυσική προστασία (*safety*), την ασφάλεια (*security*), την οικονομική και την κοινωνική ευημερία των ανθρώπων» (Επιτελική Σύνοψη, σελ.12).



Οι καταστροφές όμως συμβαίνουν σε ένα **πλαίσιο (context)** που διέπεται από παραμέτρους όλων των ευρύτερων διαστάσεων ενός κοινωνικού σχηματισμού. Συνεπώς έχουν διαφορετικές διαστάσεις, θίγουν διαφορετικές ομάδες πληθυσμών και με διαφορετικό τρόπο διάφορα χωρικά συστήματα, αντιμετωπίζονται με διαφορετικούς τρόπους, έχουν διαφορετικά αποτελέσματα, ακόμη και προλαμβάνονται με διαφορετικούς τρόπους. Δηλαδή οι καταστροφές (προσοχή: όχι τα φαινόμενα) έχουν **ταυτότητα** και **ιδιαίτερη διαχρονική εξέλιξη**.



Οι καταστροφές [...] έχουν διαφορετικές διαστάσεις, θίγουν διαφορετικές ομάδες πληθυσμών και με διαφορετικό τρόπο διάφορα χωρικά συστήματα, αντιμετωπίζονται με διαφορετικούς τρόπους, έχουν διαφορετικά αποτελέσματα, ακόμη και προλαμβάνονται με διαφορετικούς τρόπους. Δηλαδή οι καταστροφές (προσοχή: όχι τα φαινόμενα) έχουν ταυτότητα και ιδιαίτερη διαχρονική εξέλιξη.



Σε ένα επίπεδο αφαίρεσης όμως, ως κοινό τόπο, αξίζει κανείς να αναφερθεί στον κύκλο των καταστροφών.

Ο **Κύκλος των Καταστροφών** περιλαμβάνει: καταστροφή – επιπτώσεις – ανακούφιση – πρώιμη αποκατάσταση – αποκατάσταση – εκτίμηση ρίσκου και τρωτότητας – μείωση ρίσκου – ανάπτυξη και μείωση κινδύνου – ετοιμότητα – πρόληψη καταστροφών & βιώσιμη ανάπτυξη (RICS/ ICE/ RIBA/ RTPI, 2009). Τα στάδια αυτά, ιδιαίτερα στο βαθμό που αφορούν σε χωρικά συστήματα και ΓΣΠ&Υ, εξ αντικειμένου απαιτούν την εμπλοκή του δημόσιου τομέα (κράτους, τοπικής αυτοδιοίκησης, κλπ.), κατ'εξοχήν του κράτους<sup>5</sup> που καλείται να παίξει τον ρόλο του ως εγγυητής της κοινωνικής σταθερότητας/συνοχής (προς διασφάλιση της διευρυμένης κοινωνικής αναπαραγωγής).

Μια καταστροφή όμως «καταστρέφει» τόσο ΓΣΠ&Υ που είναι υπό την κρατική ευθύνη, όσο και αντίστοιχες που είναι υπό την ευθύνη του ιδιωτικού τομέα. Σε κάθε

<sup>5</sup> Του κράτους, στα τρία ευρύτερα επίπεδα διοίκησης των καταστροφών: Οργάνων Διοίκησης Ελέγχου και Συντονισμού Επιχειρήσεων που σχετίζονται με τον κύκλο διαχείρισης καταστροφών: α) Στρατηγικό-Επιτελικό, β) Επιχειρησιακό- Διεύθυνση Κρίσεων, γ) Τακτικό- Εκτελεστικό.

περίπτωση οι δύο τομείς εμπλέκονται με διαφορετικούς κάθε φορά τρόπους. Συγκεκριμένα:

Στην **πρώτη μεγάλη φάση** (από την καταστροφή μέχρι την αποκατάσταση) δεν μπορεί ο ιδιωτικός τομέας να ανασυγκροτήσει μια κατεστραμμένη πόλη παρά μόνο ανάλογα με το μέγεθός της επιμέρους ιδιοκτησίας του. Μπορεί όμως να αντιμετωπίσει επιτυχώς μια καταστροφή και να ανασυγκροτήσει μια ΓΣΠ&Υ – μέχρι ενός σημείου – εάν έχει αναλάβει την ευθύνη.

Όμως ο κύκλος έχει και τη **δεύτερη μεγάλη φάση** του (εκτίμηση ρίσκου και τρωτότητας – μείωση ρίσκου – ανάπτυξη και μείωση κινδύνου – ετοιμότητα – πρόληψη καταστροφών & βιώσιμη ανάπτυξη) που (πρέπει να) βλέπει πέραν της επαναφοράς στην προτεραία κατάσταση. Δεν έχει νόημα να γίνεται απλώς μια αποκατάσταση, αλλά στη δεύτερη μεγάλη φάση να σχεδιάζεται το μέλλον, έτσι ώστε όχι μόνο να διασφαλίζει τη μη επανάληψη της καταστροφής αλλά και τη βελτίωση του συστήματος που έχει θιγεί με διασφάλιση των τεσσάρων βιωσιμοτήτων (μέρος των οποίων και η ανθεκτικότητα) που συντελούν στη μείωση της τρωτότητας, άρα και μείωση του ρίσκου των επιπτώσεων σε μια πιθανή νέα καταστροφή. Αυτό προϋποθέτει αφενός ικανότητα και διαδικασίες μάθησης για όλους τους εμπλεκόμενους, αφετέρου προγραμματισμό-σχεδιασμό.

Ο προγραμματισμός-σχεδιασμός όμως όταν πρόκειται για χωρικά συστήματα αποτελεί αντικείμενο του δημόσιου τομέα διότι αφορά σε μεγάλους πληθυσμούς, απαιτεί μακροχρόνια δέσμευση πόρων, ενώ ως διαδικασία με τις τυχόν συνεπαγόμενες κατασκευές και άλλες οικονομικές δραστηριότητες δεν είναι μια κερδοφόρα παρέμβαση (πέραν των εμπλεκόμενων στις κατασκευές και σε άλλες εισροές). Έχει ιδιότητες παροχής δημοσίου αγαθού. **Αυτός ο προγραμματισμός-σχεδιασμός αναδεικνύεται σε ένα νέο επίπεδο αντιπαράθεσης μεταξύ του κεφαλαίου και της κοινωνίας των πολιτών που αντανakλάται στο πεδίο των αποφάσεων που λαμβάνονται ως προς τη «δημιουργία» μετά την «καταστροφή».** Με την έννοια αυτή το κράτος καθίσταται πεδίο συγκρούσεων. Όταν βέβαια η καταστροφή αφορά σε μια ΓΣΠ&Υ τότε μπορεί, εάν αυτή ανήκει σε ιδιώτη, να επιτελεσθεί ένας προγραμματισμός/σχεδιασμός από αυτόν, στον βαθμό που είναι εξασφαλισμένη η πρόσκαιρη ή και οριστική ιδιοκτησία του ώστε να υπάρχει η προσδοκία κερδοφορίας ή έστω της κάλυψης των εξόδων του.

“

Τι συμβαίνει όμως όταν πρόκειται για μεγάλες ΓΣΠ&Υ γενικής χρησιμότητας που ανήκουν ή τις διαχειρίζεται ο ιδιωτικός τομέας/το κεφάλαιο; Το θεωρητικό αυτό υβρίδιο (γενική χρησιμότητα και χρήση αλλά ιδιωτική «κυριότητα») δημιουργεί μίαν αντίφαση/αντίθεση. Από τη μια, η νομική διάσταση της με όποιον τρόπο ιδιοκτησίας, από την άλλη ο ουσιαστικός χαρακτήρας της ΓΣΠ&Υ που ως γενικής χρησιμότητας αφορά στην κοινωνία.

”

Τι συμβαίνει όμως όταν πρόκειται για μεγάλες ΓΣΠ&Υ γενικής χρησιμότητας που ανήκουν (με διάφορους τρόπους) ή τις διαχειρίζεται ο ιδιωτικός τομέας/το κεφάλαιο (όπως π.χ. ένας αυτοκινητόδρομος); **Το θεωρητικό αυτό υβρίδιο (γενική χρησιμότητα και χρήση αλλά ιδιωτική «κυριότητα») δημιουργεί μίαν αντίφαση/αντίθεση.** Από τη μια, η νομική διάσταση της με όποιον τρόπο ιδιοκτησίας, από την άλλη ο ουσιαστικός χαρακτήρας της ΓΣΠ&Υ

που ως γενικής χρησιμότητας αφορά στην κοινωνία. Η αντίφαση αυτή δεν είναι απλά νομική αλλά έχει μια ρυθμιστική πλευρά που συναρτάται με την εξαρτημένη διαδρομή στο ζήτημα και την ιστορία των ιδιωτικοποιήσεων στην Ελλάδα.

## Η ιδιωτικοποίηση των ΓΣΠ&Υ στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα, έχουν «ιδιωτικοποιηθεί» πολλές μεγάλες υποδομές και συστήματα. Το κρατικό τους παρελθόν δεν αναχαίτισε την κίνηση αυτή, για πολλούς λόγους μεταξύ των οποίων:

**α) Το φορντιστικό κράτος** υπήρξε «ημιτελής» διότι δεν υπήρξε ποτέ πλήρως φορντιστικό (Lipietz, 1987) (Goodwin, 2001)<sup>6</sup> και δεν ενσωμάτωσε ένα πλήρες φάσμα κεϋνσιανικών πολιτικών συναρθρωμένων επαρκώς με ένα ευρύ κοινωνικό κράτος. Άρα, δεν ήταν αρκετά ώριμο για να έχει το απαιτούμενο βάθος επομένως και τις αντιστάσεις.

<sup>6</sup> Ο Lipietz την εποχή που έγραφε (1987) κατέταξε την Ελλάδα κοντύτερα στην παλαιά διαίρεση εργασίας, σε ένα όχι πλήρως ανεπτυγμένο μοντέλο περιφερειακού φορντισμού (σελ. 123). Ο Goodwin (2001) παραθέτει ένα πίνακα με παραλλαγές του φορντισμού όπου θα μπορούσε κανείς να κατατάξει την Ελλάδα μεταξύ του περιφερειακού και του καθυστερημένου φορντισμού (σελ. 75).

**β)** Βάθος δεν υπήρξε επίσης και ως προς την **πολιτική ιστορία** της χώρας όπου μεταπολεμικά μόνο με την διακυβέρνηση ΠΑΣΟΚ για ορισμένα χρόνια εφαρμόστηκαν κάποιες κρίσιμες μεν αλλά όχι επαρκώς αποτελεσματικές **σοσιαλδημοκρατικές πολιτικές**. Άρα οι **αντιστάσεις** στην ιδιωτικοποίηση των ΓΣΠ&Υ την περίοδο των μνημονίων παρέμειναν αναιμικές και κυρίως κορπορατιστικές.

**γ)** Η εμπεδωμένη **εμπειρία** της κοινωνίας των πολιτών σε σχέση με τις δημόσιες δομές υπήρξε **τραυματική** διότι καθ' όλη την μεταπολεμική πρόοδο οι δομές αυτές ως προς την καθημερινότητα υπήρξαν διαρκώς αναποτελεσματικές και «ανίκανες» (π.χ. πολυετής αναμονή στα μέσα της δεκαετίας του 1980 για την απόκτηση τηλεφωνικής γραμμής).

**δ)** Η **οργανωμένη αντίσταση** από την Αριστερά υπήρξε μόνο από την πλευρά της μοναδικής μεταπολεμικά αριστερής (μη απλώς σοσιαλδημοκρατικής) κυβέρνησης της χώρας (ΣΥΡΙΖΑ), και των άλλων αριστερών κομμάτων και κινημάτων. Η μεν κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ ήταν σκληρά δεσμευμένη από τα μνημόνια και της ανειλημμένες κρατικές υποχρεώσεις από το παρελθόν, ενώ το πεδίο των κινημάτων δεν στάθηκε ικανό να ανατρέψει την πορεία των ιδιωτικοποιήσεων.

**ε)** Ταυτόχρονα, το **κεφάλαιο** (ιδιαίτερα το διεθνές) συνεπικουρούμενο από την συγκυρία είχε μια συνεχή πορεία **ισχυροποίησης** μέσα στη χώρα και διεκδίκησης κρατικών περιουσιακών στοιχείων, όπως των ΓΣΠ&Υ, δηλαδή επί της ουσίας του ελέγχου της χώρας.

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω, το ευάλωτο του δημόσιου χαρακτήρα των ΓΣΠ&Υ στην Ελλάδα, συμπληρώνεται από την επικράτηση ενός **ηγεμονικού αφηγήματος** που οδηγεί την κοινωνία να αποδεχτεί την εισβολή του κεφαλαίου στον τομέα. Οι νεοφιλελεύθερες κυβερνήσεις, σε ένα πρωτοφανές εγχείρημα **νομιμοποίησης**, επικαλούνται το χρέος της χώρας, τη δημοσιονομική αδυναμία διαχείρισης και ανάπτυξης υποδομών, αλλά και την αναγκαιότητα (για ποιον;) πολλών από αυτές, όπως και τα καλά του ανταγωνισμού μεταξύ των ανταγωνιστικών κεφαλαίων (διαφόρων παρόχων που σύντομα όμως καρτελοποιούνται) που θα επιφέρουν θετικά οικονομικά αποτελέσματα για τους πολίτες.

Επιχειρείται δηλαδή να πεισθεί ο πληθυσμός «ιδεολογικά» για το καλό που τον περιμένει με τις ιδιωτικές ΓΣΠ&Υ. Στην πορεία αυτή, το ίδιο το κράτος **αυτοεξευτελίζεται** δηλώνοντας την ανεπάρκειά του να διαχειριστεί και να αναπτύξει τις ΓΣΠ&Υ, την οποία ανεπάρκεια, ως αυτοεκπληρούμενη προφητεία, το ίδιο δημιουργεί με υποχρηματοδότηση, αποστελέχωση και κατασκευοφάντηση (βλ. ΑΕΙ). Έτσι λοιπόν παρουσιάζονται οι ΓΣΠ&Υ υπό



Οι νεοφιλελεύθερες κυβερνήσεις, σε ένα πρωτοφανές εγχείρημα νομιμοποίησης, επικαλούνται το χρέος της χώρας, τη δημοσιονομική αδυναμία διαχείρισης και ανάπτυξης υποδομών, αλλά και την αναγκαιότητα (για ποιον;) πολλών από αυτές, όπως και τα καλά του ανταγωνισμού μεταξύ των ανταγωνιστικών κεφαλαίων (διαφόρων παρόχων που σύντομα όμως καρτελοποιούνται) που θα επιφέρουν θετικά οικονομικά αποτελέσματα για τους πολίτες.



διάλυση, με μειωμένη αξία και επενδυτική προοπτική, ανίκανες να προχωρήσουν ως κρατικές δομές και παρουσιάζεται ως μόνη λύση η ιδιωτικοποίηση, προκειμένου το κεφάλαιο να ξεκινήσει έναν κύκλο αξιοποίησης εντός του πλαισίου της επιδιωκόμενης κερδοφορίας και των απολαβών της ελίτ των νέων στελεχών.

Το ζήτημα είναι όμως ευρύτερο, διότι το θέμα δεν αφορά μόνο στις υπό ιδιωτικοποίηση ή ιδιωτικοποιημένες ΓΣΠ&Υ. Η λογική της ανικανότητας και του αυτοεξευτελισμού του κράτους ως προς τις ΓΣΠ&Υ απλώνεται σε όλο το κράτος, εν γένει. Η προϊούσα εκχώρηση κρατικών λειτουργιών (και όχι απλά ΓΣΠ&Υ) στο κεφάλαιο, από τα σκειούριτι μέχρι τους υπαλλήλους στις συνταξιοδοτήσεις δηλώνει συνολικά αυτή την αδυναμία, καθώς και μια διαρκώς διευρυνόμενη διαδικασία στην κατεύθυνση της **ανάληψης από το κεφάλαιο δημόσιων λειτουργιών**. Εδώ πρόκειται για έναν διαρκή πόλεμο θέσεων περί και εντός του κράτους, όπου η πλευρά του κεφαλαίου λόγω ευνοϊκής συγκυρίας κερδίζει διαρκώς έδαφος.

## Φυσικές καταστροφές και υποδομές στην Ελλάδα

**Έ**τσι, στην περίπτωση των φυσικών καταστροφών δεν είναι μόνο η **ιδιωτικοποιημένη υποδομή** που εμφανίζει προβλήματα λόγω της διστακτικότητας του κεφαλαίου να υπερβεί τον εαυτό του (και την αδυναμία του κάθε μεμονωμένου κεφαλαίου να δράσει σε επίπεδο διασφάλισης της κοινωνικής συνοχής), αλλά και το ίδιο το κράτος στις καθαρά μέχρι σήμερα **κρατικές δομές** (π.χ. στην οδό Μεσογείων στην «Ελπίδα», στις κοίτες των ποταμών που «έσπασαν» στη Θεσσαλία στον «Ιανό», κ.λπ.), και βέβαια ως προς τον μελλοντικό προγραμματισμό-σχεδιασμό των θιγισών περιοχών ή και υποδομών.

Το ζήτημα εδώ δεν είναι εάν υπάρχει σχετική **νομοθεσία** (που πάντα μπορεί να βελτιώνεται και να επικαιροποιείται), αλλά εάν εφαρμόζεται και με ποιο τρόπο και εάν υπάρχουν οι υλικοί και ανθρώπινοι **πόροι**, συμπεριλαμβανομένης της συστηματικής επιστημονικής υποστήριξης, και η αποτελεσματική **οργανωσιακή ετοιμότητα** για την πρόληψη και αντιμετώπιση των καταστροφών, όπως επίσης και εάν υπάρχουν έγκαιρα καταρτισμένα **τοπικά σχέδια** και εάν αυτά και σε ποιο επίπεδο έχουν συνέργεια με τα πάσης φύσεως πολεοδομικά και χωροταξικά σχέδια και τους εκάστοτε οικοδομικούς κανονισμούς. Τίθενται επίσης ερωτήματα εάν πράγματι και με ποιο σχεδιασμό μετά τις καταστροφές προβλέπεται και σχεδιάζεται το **μέλλον**, πώς νοείται η **αποκατάσταση** και σε ποιο βάθος γίνεται (π.χ. αγροτικές αποζημιώσεις αλλά και κατάρρευση εξωτερικών οικονομιών). Μια άλλη αναγκαία πλευρά είναι η πραγματοποίηση κατάλληλης **εκπαίδευσης** και οι συχνές ασκήσεις ετοιμότητας στους αρμόδιους φορείς και υπηρεσίες, ο σωστός **συντονισμός** μεταξύ συναρμόδιων φορέων-υπηρεσιών και σωμάτων ασφαλείας που συμμετέχουν στην διαχείριση έκτακτης ανάγκης, η κατάλληλη **στελέχωση** σε ανθρώπινο δυναμικό και η εξασφάλιση των απαραίτητων **μέσων και εξοπλισμού** στις αρμόδιες υπηρεσίες, η ενημέρωση και εκπαίδευση του πληθυσμού περί φυσικών κινδύνων και της διαχείρισής τους. Ο κατάλογος μπορεί να είναι μεγάλος και εξαρτάται από τη λεπτομέρεια που μπορεί κανείς να καθορίσει ως επίπεδο αναφοράς. Οι όποιες τέτοιες προγραμματικές δεσμεύσεις δεν είναι αυτονόητες, καθώς **το πεδίο λήψης των αποφάσεων εξ αντικειμένου είναι συγκρουσιακό ως προς τους πόρους και το**

**πρόσχημο της προγραμματικής ανάταξης.** Το Ελληνικό κράτος όμως φαίνεται να αντιμετωπίζει προβλήματα σε αυτά τα επίπεδα, και οι λόγοι τους οποίους ανέφερα προηγουμένως δεν είναι αμέτοχοι.

“  
Οι καταστροφές πλήττουν πλην των άλλων και τις ΓΣΠ&Υ –που και αυτές με τη σειρά τους είναι πλέον όλο και περισσότερο σύνθετα συστήματα για τα οποία οι αποφάσεις οι σχετικές με τις καταστροφές πρέπει να λαμβάνονται, και μάλιστα επ’ ωφελεία του δημόσιου συμφέροντος, από την ίδια τη φάση του σχεδιασμού τους ώστε να μειώνονται οι αβεβαιότητες και το ρίσκο μετά την υλοποίηση.  
”

Εν κατακλείδι, η πολυπλοκότητα αυξάνεται, η κλιματική κρίση εντείνεται, η επιστήμη προχωρά και αναζητά νέες λεπτομέρειες και βαθύτερα ζητήματα, η τεχνολογία καλπάζει. Όλα αυτά χρειάζονται συνεχή βελτίωση των δημόσιων δομών (σε υλικούς και ανθρώπινους πόρους). Οι καταστροφές πλήττουν πλην των άλλων και τις ΓΣΠ&Υ –που και αυτές με τη σειρά τους είναι πλέον όλο και περισσότερο σύνθετα συστήματα για τα οποία οι

αποφάσεις οι σχετικές με τις καταστροφές πρέπει να λαμβάνονται, και μάλιστα **επ’ ωφελεία του δημόσιου συμφέροντος**, από την ίδια τη **φάση του σχεδιασμού** τους ώστε να μειώνονται οι αβεβαιότητες και το ρίσκο μετά την υλοποίηση. Σε ποιο βαθμό όμως αυτό μπορεί να συμβαίνει **σε ένα πλαίσιο επιδίωξης του μέγιστου κέρδους ή/και ενός ελλειμματικού (μελλοντικού) κρατικού σχεδιασμού**, που είναι αποτέλεσμα της «παράλυσης» του κράτους υπό την καθολική εσωτερική πίεση του κεφαλαίου, των παραδοσιακών παθογενειών του και της αποδιάρθρωσης των μηχανισμών του;

## Αναφορές

Goodwin, M., 2001. Regulation as process: Regulation theory and comparative urban and regional research. *Journal of Housing and the Built Environment*, Τόμος 16, pp. 71-87.

Lipietz, A., 1987. *Mirages and Miracles*. London: Verso.

Marx, K., ed.1954. *Das Kapital*. London: Lawrence & Wishart.

Marx, K., ed.1973. *Grundrisse*. Middlesex: Pelican.

RICS/ICE/RIBA)/RTPI, 2009. *The Built Environment Professions in Disaster Risk Reduction and Response: a guide for humanitarian agencies*, London: Royal Institute of Chartered Surveyors; Institute of Civil Engineers; Royal Institute of British Architects; Royal Town Planning Institute/ MCL Press/ Max Lock Centre, University of Westminster.

Skayannis, P., 1990. *The General Conditions of Production and Infrastructure: the case of post civil-war Greece*. University of Sussex: unpublished D.Phil. Thesis.

Skayannis, P. & Zafeiriou, E., 2021. Risk - Uncertainty - Complexity and Foresight as Alternative Planning Tools for Natural Disasters: The Mediane 'Ianos' in Greece. *Annual Review of Territorial Governance in the Western Balkans*, Τόμος III, pp. 90-105.

UNISDR, 2009. *2009 UNISDR Terminology on Disaster Risk Reduction*, Geneva: United Nations International Strategy for Disaster Reduction.

Γκρίτζαλης, Δ. και συν., 2016. *Ολιστική Προστασία Κρίσιμων Υποδομών: Ανθεκτικότητα και Προστασία Διασυνδέσεων*. Αθήνα: Διανέοσις.

Ευρωπαϊκή Οδηγία 14/2008/ΕΚ.

Πουλιαντζάς, Ν., 1980. *Η Κρίση των Κομμάτων. Στο: Συζήτηση για το Κράτος: Αλτουσέρ, Μπαλιμπάρ, Πουλιαντζάς,, Έντελμαν*. Αθήνα: Αγώνας, pp. 52-76.

Σκάγιαννης, Π., 1994. *Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών*. Αθήνα: Σταμούλης.



Σκάγιαννης, Π. & Καπαρός, Γ., 2013. Τα Έργα Υποδομών στην Ελλάδα και η Παρουσία των Μεγάλων Έργων Μεταφορικών Υποδομών: μεταβαλλόμενα υποδείγματα και προτεραιότητες. Αειχώρος, Τόμος 18, pp. 13-65.

ΦΕΚ Α' ΠΔ 39/ 6 Μαΐου 2011 αρ. φύλλου 104.