

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ, Η ΔΥΣΚΟΛΗ ΜΕΤΑΒΑΣΗ

Επιμέλεια **Ηλίας Ευθυμιόπουλος**

32ες ΝΥΧΤΕΣ
ΠΡΕΜΙΕΡΑΣ

Με το volume στο κόκκινο!

Του Κωνσταντίνου Καϊμάκη

UNDERNEATH

**Ο Θάνος Ρόκκας έφτιαξε
το No 1 app υγείας**

Του Δημήτρη Αθανασιάδη

Μέσα στο EY Robotics Lab

Του Λουκά Βελιδάκη

Για το θέατρο στην Αθήνα

Της Ματίνας Καλτάκη

**Παγκόσμια Ημέρα
των Ζώων**

**Τι να κάνεις όταν το κατοικίδιό σου
κινδυνεύει**

Της Κατερίνας Καμπόσου





Δες εδώ αναλυτικά
τα 44 προϊόντα που
συμμετείχαν στη
σύγκριση τιμών



Σε άλλο
Σούπερ Μάρκετ

80,73 €



market research

Η αγορά των προϊόντων πραγματοποιήθηκε από την εταιρία ερευνών IWD, η οποία είναι υπεύθυνη αποκλειστικά για την πραγματοποίηση των αγορών. Η σύγκριση αφορά συνολικά 44 προϊόντα, τα οποία επιλέχθηκαν με βάση τα αντίστοιχα προϊόντα που ήταν διαθέσιμα προς αγορά στη συγκρινόμενη ανταγωνιστική αλυσίδα σούπερ μάρκετ. Η Lidl φέρει την αποκλειστική ευθύνη για την επιλογή των προϊόντων και για τυχόν σταθμίσεις που εφαρμόστηκαν λόγω διαφοράς ποσότητας, βάρους ή συσκευασίας. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε σε 4 καταστήματα της Αθήνας, δύο καταστήματα Lidl & δύο ανταγωνιστικής αλυσίδας, κατά την περίοδο 31.08.2026–05.09.2026. Το όφελος που παρουσιάζεται προκύπτει από τη διαφορά του συνολικού κόστους των 44 προϊόντων μεταξύ της Lidl και της συγκρινόμενης ανταγωνιστικής αλυσίδας σούπερ μάρκετ.

**Το πιο
οικονομικό
καρότσι
γιατί αξίζει.**



10,08€
φθηνότερα

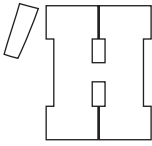
Lidl

70,65 €



Γιατί αξίζει.

Τα κουρέλια τραγουδάνε ακόμα



Θελα να πάρω τον φίλο μου τον Αλέκο και να πάμε να δούμε τον Τζο Λιν Τέρνερ (Joe Lynn Turner), βράδυ Κυριακής, στο Gagarin 205. Γιατί σαράντα χρόνια πριν, κάναμε σαν τρελοί για τον Τέρνερ και τις δι-σκάρες των Rainbow, ακούγαμε μανιωδώς το «Difficult to Cure», και το «Bent out of shape», και το «Straight between the eyes», και τότε, αν μας ρωτούσες, δεν πιστεύαμε ότι θα είχαμε ποτέ την ευκαιρία να τον απολαύσουμε από κοντά. Μα όταν το καλοκαίρι του έστειλα μήνυμα ότι έρχεται ο Τζο Λιν Τέρνερ τον Σεπτέμβρη, αρχίσαμε τις συνήθειες υπεκφυγές της ηλικίας: «Θα έχει σπρωξίδι», «Ορθοστασία», «Μπα, άσ' το». Κι έτσι, το reunion δύο δεκαεξάχρονων που είναι πια πενήντα έξι έμεινε ανεκπλήρωτο. Καθότι η γυναίκα μου δεν είναι φαν του είδους, σκέφτηκα εν είδει ροκ επιμόρφωσης να πάω με τον γιο μου, που έχει κλείσει τα δεκατρία και παίζει το «Smoke on the water» στην ηλεκτρική. Ωστόσο κι αυτό ναυάγησε. Είχε σχολείο την επομένη, θα έγραφε και τεστ στην Ιλιάδα, είναι και άπειρος σχετικά με τις συναυλίες. Ως εκ τούτου, είδα τα βιντεάκια που ανέβαζαν όσοι τελικά πήγαν. Και ένιωσα ότι ήμουν εκεί. Τι μαγεία.



Ο Τζο Λιν Τέρνερ στην Ελλάδα

του. Τραγουδάγε σαν να εξαρτιόταν η ύπαρξή του από τα δύο κουπλέ και τα τρία ρεφρέν. Ήξερε ότι οι ευκαιρίες έχουν λιγοστέψει. Ότι ο πλανήτης δεν στριφογυρίζει γύρω του. Το ίδιο πιθανώς ένιωθε και ο Τζο Λιν Τέρνερ, βράδυ Κυριακής, στο Gagarin 205. Δεν είχε δίπλα του τον Ρίτσι Μπλάκμπορν, τον Τζον Λορντ και τον Ρότζερ Γκλόβερ, αλλά τέσσερις άγνωστους πιτσιρικάδες, διψασμένους και τεχνικά άρτιους, που με τις κιθάρες, τα πλήκτρα και τα τύμπανα συνέθεταν το σάουντρακ ενός παρελθόντος μαγικού, μα σχεδόν λησμονημένου από τις μεγάλες μάζες. Μα και πάλι, του ίδιου του Τζο του αρκούσε.

Κοίταζε την οροφή με τα φώτα που αναβόσβηναν μανιασμένα, τις πρώτες σειρές που θύμιζαν παλιρροιακό κύμα, τους δεκαοκτάρηδες που έβλεπαν στο πρόσωπό του έναν ζωντανό θρύλο του κλασικού ροκ, και έπαιρνε δύναμη, οι φλέβες του τσίτωναν, η φωνή του αρνιόταν να σβήσει, παρά τα εβδομήντα πέντε

χρόνια που κουβαλάει στην πλάτη του. Ήταν σχεδόν ο ίδιος Τζο Λιν Τέρνερ που είχε έρθει μαζί με τους Purple στις αρχές των 90s, τότε που γέμισαν το γήπεδο της Λεωφόρου. Επιβλητικός, αισθαντικός και λίγο πιο ποπ από τη βαρύτερη εκδοχή του Γκίλαν (αυτό το τελευταίο ήταν πάντα και η ομορφιά του). Παρεμπιπτόντως, την παραμονή της συναυλίας εκείνον τον μακρινό Σεπτέμβρη του '91, είχα σπεύσει ως δημοσιογράφος καθημερινής εφημερίδας να παρακολουθήσω το ποδοσφαιρικό παιχνίδι ανάμεσα στην μπάντα και τους μουσικοκριτικούς της εποχής (ένα έθιμο του Μπλάκμπορν). Ο Τέρνερ, παρότι δεν είχε αγωνιστεί (μάλλον ως Αμερικανός αγνοεί τα μυστικά της μπάλας), είχε συγκεντρώσει τα φλας ως golden new boy of the group. Χαμογελούσε και μοίραζε αυτόγραφα. Δεν μπορούσε ίσως να φανταστεί ότι, τριάντισι δεκαετίες αργότερα, οι μικρές σκηνές θα είχαν διαδεχτεί τα ποδοσφαιρικά γήπεδα, ότι, αντί να υποκλίνεται μπροστά σε αχανείς εξέδρες γεμάτες από κόσμο, θα βίωνε το δικό του Λας Βέγκας, σε πιστες καλαισθητές μεν αλλά πολύ μακρινές από το Μάντισον Σκουέαρ Γκάρντεν.

Ας είναι κι έτσι όμως. Είπαμε: Η φθορά που προκαλεί ο χρόνος έχει κάτι το ποιητικό, είναι εξαιρετικά ανθρώπινη. Σημασία έχει ότι τραγουδάει ακόμα. Άλλοι –όπως ο Κόβερντεϊλ– δεν το κάνουν ούτε αυτό, έχουν αποσυρθεί εντελώς. Ο ίδιος παλεύει μέχρι να εξανεμιστεί εντελώς το χειροκρότημα. Τις προάλλες έπαιξε στη Θεσσαλονίκη. Μετά στη Λάρισα. Ύστερα ήρθε εδώ, άρπαξε το μικρόφωνο πλάι στην οδό Λιοσίων. Αποθεώθηκε από τους λίγους εκλεκτούς, στους οποίους ο Αλέκος κι εγώ δεν μπορέσαμε να συμπεριληφθούμε λόγω αδικαιολόγητης βαρεμάρας. Μια κοπέλα στην άκρη της σκηνής έκλαιγε από συγκίνηση. Ένα ζευγάρι ήταν σφιχταγκαλιασμένο. Δεκάδες χέρια ήταν υψωμένα. Οι οθόνες των κινητών λειτουργούσαν σαν τους αναπτήρες μιας άλλης εποχής. Κι αυτός εκεί όπου ανήκει: στη σκηνή. Street of dreams ώσπου να σβήσει ο ήλιος.

Ναι, τα κουρέλια τραγουδάνε ακόμα. **A**

Το Gagarin 205, μόλις τέσσερα λεπτά από σταθμούς ΗΣΑΠ και Μετρό, σε ένα κομβικό σημείο της πόλης, που ενώνει βόρεια και νότια προάστια με το κέντρο, σαν να είχε μπει σε χρονοκάψουλα. Στιβαρό, σκοτεινό, μια κλεψύδρα της ζωής. Πιτσιρικάδες που τραγουδούν με κλειστά τα μάτια το «I Surrender». Συνομήλικοί μου, με άσπρα μαλλιά, που χοροπηδάνε στον ρυθμό του «Rising Force». Και στο επίκεντρο, ένας τραγουδιστής που μάλλον προσέφερε πολύ λιγότερα από όσα θα μπορούσε στην καριέρα του, που κατάφερε κάποτε να διαδεχτεί τον Ιαν Γκίλαν στους Deep Purple, που έφτασε το 1983 με τους Rainbow να γεμίσει επί τρεις συνεχόμενες βραδιές το θρυλικό Μάντισον Σκουέαρ Γκάρντεν της Νέας Υόρκης, τώρα να τα δίνει όλα μπροστά σε χίλιους Αθηναίους, να τραγουδάει δίχως αύριο μια ανάσα από τις κόρνες της οδού Λιοσίων. Το Gagarin ήταν γεμάτο και έσφυζε από παλμό ενώπιον του μικρόσωμου καλλιτέχνη. Πλέον, χωρίς το πλούσιο, μακρύ μαλλί των προηγούμενων δεκαετιών, με κεφάλι γλόμπο, ντυμένος στα μαύρα, εξακόντιζε τη φωνή του στις γνώριμες οκτάβες, σπανίως έχανε νότα. Παράξενη που είναι η ζωή. Είκοσι τέσσερις ώρες νωρίτερα κοτζάμ Ολυμπιακό Στάδιο είχε πλημμυρίσει για την Α-πόλυτη, και ιδού, ένας πρώην lead singer των Purple, ένας πρώην θεός της χρυσής εποχής του MTV και των εκατοντάδων πειρατικών ραδιοσταθμών, να ξελαρυγιάζεται για μια χούφτα Αθηναίους.

Φυσικά, τα έδωσε όλα. Πώς αλλιώς; Υπάρχει κάτι το ανυπέρβλητο μυσταγωγικό στους καλλιτέχνες που συναντιούνται με τον κόσμο γνωρίζοντας ότι βρίσκονται στην απώτατη δύση της καριέρας τους. Θυμήσου και τον Έλβις στα χρόνια του Λας Βέγκας, πόσο πιο εκφραστικός ήταν σε σχέση με το αστραφτερό φόντο της νιότης

Ιδέες γεννιούνται στις σελίδες

ATHENS voicebooks

Παραγγελίες on-line: athensvoice.gr/vivlio/vivlia/athens-voice-books

Facebook, Instagram, YouTube icons

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ
Δάκρυα στη βροχή



ΜΥΘΙΣΤΟΡΗΜΑ
Σελίδες: 376
Τιμή: €19,90

ΡΩΜΑΝΟΣ ΓΕΡΟΔΗΜΟΣ
Οδηγός επιβίωσης για τον 21ο αιώνα



ΜΕΛΕΤΗ
Σελίδες: 344
Τιμή: €22,90

ΘΑΝΑΣΗΣ ΔΡΙΤΣΑΣ
Συνομιλίες με πρόσωπα της Υγείας



ΕΠΙΣΤΗΜΗ
Σελίδες: 288
Τιμή: €14,30

ΓΙΑΝΝΗΣ ΗΛΙΔΗΣ
Μέρες μαγικές με γρανίτες και Ταμ-Ταμ



ΜΑΡΤΥΡΙΑ
Σελίδες: 357
Τιμή: €14,40

Ό,τι νιώθεις έρχεται στη Στέγη.

ΚΛΕΙΣΕ ΘΕΣΗ



ONASSIS STEGI
Est. 2010

Μαθητικές επιδόσεις, ανισότητα και αναχρονιστικές ιδέες

Μερικές σκέψεις για την αποτυχία του σχολείου

Της ΣΩΤΗΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

Οι φετινές επιδόσεις στο Πρόγραμμα για τη Διεθνή Αξιολόγηση Μαθητών (PISA) σχολιάστηκαν και ξεχάστηκαν μέσα στον ωκεανό των πληροφοριών. Του χρόνου πάλι. Η διαπίστωση ότι τα 15χρονα κατανοούν όλο και λιγότερο τα Μαθηματικά, τη Φυσική και τα κείμενα δεν φαίνεται να επηρεάζει ούτε το περιεχόμενο των σχολικών μαθημάτων, ούτε τις μεθόδους διδασκαλίας. Δεν γινόμαστε λιγότερο μορφωμένοι από τυπική άποψη· τα πιστοποιητικά εκπαίδευσης αυξάνονται —απολυτήρια λυκείου, πτυχία, μεταπτυχιακά—, αλλά η ποιότητα της γενικής μόρφωσης και της γενικής λογικής δεν βελτιώνεται. Μεγάλο μέρος του εγκεφαλικού δίσκου μεγάλων και μικρών αποθηκεύει άχρηστες πληροφορίες ή γνώσεις μικροειδίκευσης.

Όπως ήταν αναμενόμενο, στην ουρά της διεθνούς κατάταξης του PISA βρέθηκαν ορισμένες αναπτυσσόμενες χώρες της Λατινικής Αμερικής, της Νοτιοανατολικής Ασίας και της υποσαχάριας Αφρικής, όπου τα ποσοστά μαθητών χωρίς βασικές δεξιότητες (ανάγνωση, γραφή, απλές αριθμητικές πράξεις) ξεπερνούν το 70-80%: η Καμπότζη, οι Φιλιππίνες, το Ουζμπεκιστάν, η Δομινικανή Δημοκρατία, το Κόσοβο, η Παλαιστίνη, η Αλβανία και η Βόρεια Μακεδονία εμφανίζονται στις χαμηλότερες θέσεις. Όσο για την Ελλάδα, βρίσκεται σταθερά κάτω από τον μέσο όρο των χωρών του ΟΟΣΑ και στα τρία αντικείμενα (Μαθηματικά, Ανάγνωση, Φυσικές Επιστήμες): σχεδόν ένας στους δύο Έλληνες μαθητές (45-48% περίπου) δυσκολεύεται να κατανοήσει ή να αναλύσει ένα απλό κείμενο (άρα θεωρείται λειτουργικά αναλφάβητος), ενώ στα Μαθηματικά και στις Φυσικές Επιστήμες, οι περισσότεροι δεν έχουν κατακτήσει το βασικό επίπεδο επάρκειας (Επίπεδο 2 του ΟΟΣΑ).

Η Ελλάδα κατατάσσεται, μαζί με τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία, στις τελευταίες θέσεις μεταξύ των μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Φέτος, τη μεγαλύτερη πτώση συγκριτικά με προηγούμενες δεκαετίες σημείωσαν η Γαλλία, η Γερμανία, η Ισλανδία, η Ολλανδία και η Φινλανδία, η οποία, αν και συνεχίζει να βρίσκεται πάνω από τον μέσο όρο, έχει χάσει την πρωτιά — την οποία κέρδισαν η Κίνα και η Σιγκαπούρη, με την Ιαπωνία, τη Νότια Κορέα και την Ταϊβάν να ακολουθούν. Αυτές οι χώρες έχουν κάνει τεράστιες επενδύσεις σε όλους τους τομείς, συμπεριλαμβανομένης της παιδείας, ως μέρος μιας στρατηγικής και τακτικής αναβάθμισης της θέσης τους στον κόσμο.

Μία από τις κύριες αιτίες των χαμηλών επιδόσεων είναι, σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ, η αλόγιστη χρήση τεχνολογίας και οθονών, που προκαλεί υπερβολική απόσπαση προσοχής και επηρεάζει αρνητικά τη συγκέντρωση και την κριτική σκέψη. Πράγματι, θα συμφωνήσουμε όλοι ότι τα παιδιά δαπανούν πάρα πολύ χρόνο συσσωρεύοντας άχρηστες πληροφορίες —πολλές από τις οποίες είναι ανорθολογικές— και ψευτοεπικοινωνώντας μεταξύ τους χωρίς τη χρήση γραπτού λόγου. Από την άλλη πλευρά, η τεχνολογία είναι απολύτως απαραίτητη στη σύγχρονη μάθηση: οι χώρες με τις καλύτερες επιδόσεις χρησιμοποιούν δημιουργικά την τεχνολογία στο σχολείο. Ταυτόχρονα, δεν φημίζονται για ενθάρρυνση της «κριτικής σκέψης»: επιμένουν στην απομνημόνευση (η παιδική και νεανική μνήμη απαιτεί εξάσκηση, αλλιώς οδηγούμαστε σε φαινόμενα χρυσόψαρου) και στην αφομοίωση βασικών εννοιών από τις πρώτες τάξεις του γυμνασίου. Εξάλλου, τα Μαθηματικά, η Φυσική, η Χημεία δεν απαιτούν ακριβώς «κριτική σκέψη»: απαιτούν μνήμη και λογική· απαιτούν «συνδυαστική σκέψη», κάτι αρκετά διαφορετικό από την «κριτική».

Ένα από τα προβλήματα που μειώνουν την πρόσληψη της γνώσης φαίνεται πως είναι η εξισωτική αντίληψη του σχολείου, η οποία έχει ευνοήσει την προϋπάρχουσα τάση του ταξικού διαχωρισμού. Καθώς το επίπεδο του δημόσιου σχολείου ισοπεδώνεται σε μια γραμμή μετριότητας, τα παιδιά με περισσότερες ικανότητες και φιλοδοξίες διοχετεύονται σε πρότυπα, πειραματικά και ιδιωτικά ή, όταν δεν υπάρχει αυτή η δυνατότητα, πλήττουν, απογοητεύονται και η εξέλιξή τους επιβραδύνεται. Συχνότερα πάντως, ο υπερβολικός εκδημοκρατισμός γεννά περαιτέρω ταξικές διαιρέσεις, οι οποίες παρατηρούνται, σε ποικίλους βαθμούς, παντού στον ΟΟΣΑ. Μάλιστα, σε ορισμένες περιοχές της Βόρειας και της Λατινικής Αμερικής αλλά και στη Γαλλία, τη Βρετανία και την Ελλάδα, ένα μέρος των δημόσιων σχολείων λειτουργεί ως χώρος που κρατά τα παιδιά μακριά από τους δρόμους —από την παραβατικότητα και την εκμετάλλευση—, ενώ ένα μέρος των ιδιωτικών διαμορφώνει τις ελίτ ή τις ψευτο-ελίτ. Το λάθος του συστήματος είναι η ιδέα ότι όλα τα παιδιά μπορούν να μάθουν τα ίδια πράγματα με τον ίδιο τρόπο· όμως, ακόμα και οι πιο ιδεαλιστές εκπαιδευτικοί δεν αρνούνται να συνειδητοποιήσουν τόσο την αρχική ανισότητα όσο και τη δυσκολία να καλυφθεί.

Το δεύτερο πρόβλημα είναι ότι, σε μεγάλο μέρος των σχολείων, η προτεραιότητα είναι η ευζωία των παιδιών, όπως την αντιλαμβανόμαστε σήμερα: το να μην πιέζονται, το «να μην αγχώνονται» σύμφωνα με την καθου-

χαστική προτροπή που κυριαρχεί στον δημόσιο διάλογο: «Μην αγχώνεστε!» «Χαλλλλλαάρρά!» Όμως, τα αγαθά κόποις κτώνται («των γαρ όντων αγαθών και καλών ουδέν άνευ πόνου και επιμελείας θεοί διδoασιν ανθρώποις»): το να μάθεις τη μητρική σου γλώσσα και το να κατανοείς τι λένε και γράφουν οι άλλοι (πράγμα απολύτως απαραίτητο στην κοινωνική ζωή) απαιτεί σκληρότερη προσπάθεια από αυτή που νομίζουμε· εξάλλου, κανείς δεν μαθαίνει Μαθηματικά, Φυσική, Χημεία ή γλώσσα με διάλογο ή παίζοντας. Μόνο στην ηλικία του νηπιαγωγείου τα παιδιά παίζουν και συζητούν άνευ πλαισίου.

Στο ίδιο πρόβλημα εντάσσεται η περιβόητη «κριτική σκέψη», η οποία, ωστόσο, προϋποθέτει γνώση: ειδάλλως, τα παιδιά μαθαίνουν να εκφράζουν γνώμη για πράγματα τα οποία αγνοούν· γίνονται δηλαδή οι ιδανικοί χρήστες των social· οι κακοί πολίτες που εξισώνουν τη γνώμη του απληροφόρητου με τη γνώμη του ειδικού. Ως αποτέλεσμα, η αίσθηση του σημερινού σχολείου μοιάζει με λέσχη συζητήσεων, από την οποία, φυσικά, οι περισσότεροι μαθητές απέχουν: είτε αδιαφορούν, είτε δεν καταλαβαίνουν τίποτα, είτε απασχολούνται με κάτι άλλο. Η θεωρούμενη «δημοκρατική» ιδέα ότι ο δάσκαλος κάνει το μάθημα μαζί με τους μαθητές, αποκλείει μεγάλο ποσοστό μαθητών. Η συμπερίληψη είναι εφικτή μόνο όταν υπάρχει αυστηρό πρόγραμμα ύλης, μετάδοση γνώσης, αξιολόγηση της διδασκαλίας και της πρόσληψης γνώσεων, έλεγχος γνώσεων και ευκαιρίες catch up — το να μπορούν δηλαδή όσοι μένουν πίσω να καλύψουν τα κενά τους με ενισχυτικά μαθήματα, δωρεάν και υποχρεωτικά· όχι με ιδιωτικά φροντιστήρια και μαθήματα κατ' οίκον, λες και βρισκόμαστε στον 18ο αιώνα των précepteurs. Με αυτή τη λογική είναι απαραίτητο να απαλλαγούμε από τον στιγματισμό της επανάληψης μιας σχολικής χρονιάς: το να μένει κάποιος στην ίδια τάξη —μία συνθήκη που έχει, έτσι κι αλλιώς, καταργηθεί— θα έπρεπε να αποτελεί ευκαιρία κάλυψης των κενών, όχι μορφή αποκλεισμού και τιμωρίας.

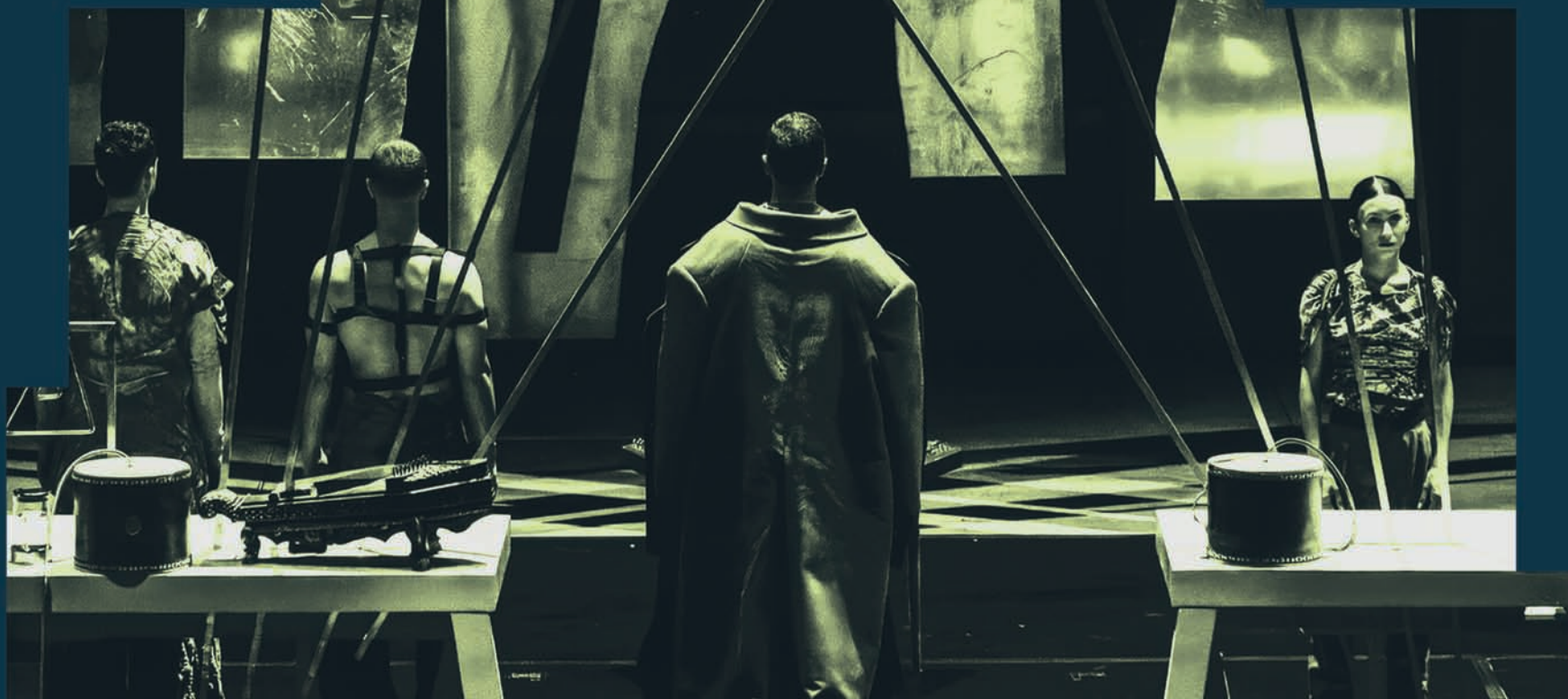
Σχεδόν ένας στους δύο Έλληνες μαθητές δυσκολεύεται να κατανοήσει ή να αναλύσει ένα απλό κείμενο, ενώ στα Μαθηματικά και στις Φυσικές Επιστήμες, οι περισσότεροι δεν έχουν κατακτήσει το βασικό επίπεδο επάρκειας

Σε όσες ανεπτυγμένες χώρες καταγράφουν όλο και χειρότερες επιδόσεις έχει μηδενιστεί εδώ και κάμποσες δεκαετίες η απόσταση μεταξύ εκπαιδευτικού και μαθητή. Το αποτέλεσμα είναι η μη αναγνώριση του κύρους των ενηλίκων, η έλλειψη πειθαρχίας και η αύξηση των επεισοδίων βίας. Αυτή η εξέλιξη, μαζί με τους χαμηλούς μισθούς των εκπαιδευτικών (σ' αυτό η Ελλάδα κατέχει ρεκόρ) και τη λαϊκιστική, δημοσιοϋπαλληλική δράση των συνδικάτων (ένα ακόμη ελληνικό ρεκόρ που μοιράζεται ex aequo με τη Γαλλία), προσελκύει στο επάγγελμα όλο και λιγότερους δασκάλους με ταλέντο, ευελιξία και ανθεκτικότητα, συμβάλλοντας περαιτέρω στην πτώση του γενικού επιπέδου στο σχολείο.

Παραλλήλως, πολλές αποφάσεις που θεωρήθηκαν κάποτε φιλελεύθερες ή «επαναστατικές», όπως ήταν η κατάργηση της σχολικής στολής, έγιναν αιτία πικρής, πολύ πικρής, ανισότητας, με τα πιο εύπορα παιδιά να επιδεικνύουν τάσεις μόδας και designer μάρκες στη σχολική πασαρέλα. Η «ελευθερία» της χρήσης smartphones ενέτεινε τον ανταγωνισμό: το πιο πρόσφατο μοντέλο του iPhone έγινε σύμβολο κοινωνικής καταξίωσης, παραμερίζοντας την αξία της αριστείας.

Για την Ελλάδα έχει κατατεθεί πλήθος προτάσεων: μεταρρύθμιση του περιεχομένου της σχολικής ύλης, μετατόπιση του κέντρου βάρους στο σχολείο και στο απολυτήριο λυκείου (με σταδιακή αποδυνάμωση των φροντιστηρίων και αλλαγή του τρόπου εισόδου στην τριτοβάθμια εκπαίδευση), εντατικά μαθήματα ελληνικών σε παιδιά αλλοδαπών, σύστημα αξιολόγησης εκπαιδευτικών, περιορισμοί χρήσης smartphones και ψηφιακών δικτύων, ενίσχυση του εξωσχολικού διαβάσματος και αποτελεσματική απάντηση στην προπαγάνδα του No Future που διαδίδεται ανεξέλεγκτα, πείθοντας τα παιδιά για το τρομερό αδιέξοδο που τα περιμένει. Το εν λόγω πανκ σύνθημα, που, αν και χρονολογείται από τη δεκαετία του 1970, παρουσιάζεται ως μεγάλη ιδεολογική καινοτομία, υπονομεύει την προθυμία για μάθηση και για σχολικές επιδόσεις: εφόσον δεν έχω μέλλον μαθαίνοντας, ας χαζολογώ όλη μέρα στα social media· ίσως καταφέρω να γίνω influencer και να βγάλω λεφτά πουλώντας αέρα κοπανιστό.

Ο στόχος έπειτα από 12 χρόνια σχολικής ζωής θα έπρεπε να είναι η απόκτηση γενικών γνώσεων και ορθολογικής σκέψης: σωστή ορθογραφία της μητρικής γλώσσας, σχετική επάρκεια μιας ξένης γλώσσας, βασικές πληροφορίες γεωγραφίας, ιστορίας —ιδιαίτερα ευρωπαϊκής— λογοτεχνίας, βιολογίας, πολιτικής αγωγής, φυσικοχημείας, αριθμητικής. Τελειώνοντας το λύκειο θα έπρεπε να μπορούμε να ξεχωρίσουμε μια λογική πρόταση από μια παράλογη: για παράδειγμα, αν ακούσουμε ότι τρεις επιτυχημένοι επιχειρηματίες παράτησαν το σχολείο, να μη συμπεράνουμε ότι το πανεπιστήμιο είναι άχρηστο για την επιτυχία, αλλά να κατανοήσουμε ότι, μαζί με τους ελάχιστους «επιτυχημένους», χιλιάδες άνθρωποι παράτησαν το σχολείο και δεν κατάφεραν τίποτα. **Α**



ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΟΥΜΕΝΤΑΚΗΣ / ΜΠΑΛΕΤΟ ΕΛΣ

ΤΟΣΑΙΣ ΦΟΡΑΙΣ ΤΟΣΟ ΚΟΝΤΑ ΝΑ ΕΙΜΑΙ

ΜΟΥΣΙΚΗ, ΔΡΑΜΑΤΟΥΡΓΙΑ ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΟΥΜΕΝΤΑΚΗΣ • ΠΟΙΗΣΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. ΚΑΒΑΦΗΣ
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΟΥΜΕΝΤΑΚΗΣ, ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΛΟΥΔΗΣ • ΤΡΑΓΟΥΔΙ ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΚΑΡΟΥΝΗΣ
ΧΟΡΟΓΡΑΦΙΑ ΠΑΤΡΙΣΙΑ ΑΠΕΡΓΗ, ΗΛΙΑΣ ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ, ΕΥΑ ΓΕΩΡΓΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ
ΕΙΚΑΣΤΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΛΟΥΔΗΣ • ΚΟΣΤΟΥΜΙΑ DAGLARA • ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΦΩΤΙΣΜΩΝ ΝΙΚΟΣ ΒΛΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
ΑΓΓΕΛΙΝΑ ΤΚΑΤΣΕΒΑ ΣΑΝΤΟΥΡΙ • ΟΡΟΣ ENSEMBLE: ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΚΟΥΤΣΟΓΙΑΝΝΗΣ ΦΛΑΟΥΤΟ ΜΕ ΡΑΜΦΟΣ,
ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΣΑΧΤΑΝΗΣ ΚΛΑΡΙΝΕΤΟ, ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΙΓΚΕΡΙΔΗΣ ΑΚΟΡΝΤΕΟΝ, ΕΙΡΗΝΗ ΚΡΙΚΩΝΗ ΒΙΟΛΙ
OSMOSIS SAXOPHONE QUARTET: ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΛΥΚΟΥΔΗΣ ΣΟΠΡΑΝΟ ΣΑΞΟΦΩΝΟ, ΑΝΤΩΝΗΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ ΑΛΤΟ ΣΑΞΟΦΩΝΟ,
ΘΕΟΦΙΛΟΣ ΣΩΤΗΡΙΑΔΗΣ ΤΕΝΟΡΟ ΣΑΞΟΦΩΝΟ, ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΥΡΑΛΗΣ ΒΑΡΥΤΟΝΟ ΣΑΞΟΦΩΝΟ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΤΖΑΝΗΣ ΚΡΟΥΣΤΑ, ΓΥΑΛΟΦΩΝΟ, ΣΡΟΥΤΙ, ΦΩΝΗ, ΔΙΔΑΣΚΑΛΙΑ ΚΡΟΥΣΤΩΝ • ΟΣΒΑΛΝΤ ΑΜΙΡΑΛΗΣ ΚΡΟΥΣΤΑ
ΧΟΡΕΥΟΥΝ ΑΓΓΕΛΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΥ, ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΚΑΝΤΣΙΟΣ, ΕΛΕΝΑ ΚΕΚΚΟΥ, ΜΑΡΙΤΑ ΝΙΚΟΛΙΤΣΑ, ΣΤΕΦΑΝΟ ΠΙΕΤΡΑΓΚΑΛΛΑ,
ΝΤΑΝΙΕΛΕ ΠΕΚΟΡΑΡΙ, ΓΙΩΡΓΟΣ ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ, ΣΕΣΙΛΙΑ ΧΑΤΖΗΜΜΑΝΟΥΗΛ, ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΣΚΗΝΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΛΥΡΙΚΗΣ ΣΚΗΝΗΣ
ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΙΔΡΥΜΑ ΣΤΑΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ

Ώρα έναρξης: 20.30 (Κυρ.: 19.30)

Εισιτήρια από 15€ • Προπώληση: ticketservices.gr, Ταμεία ΕΛΣ (2130885700)

nationalopera.gr

Κάθε εβδομάδα
ιστορίες που θέλουμε να ακούμε



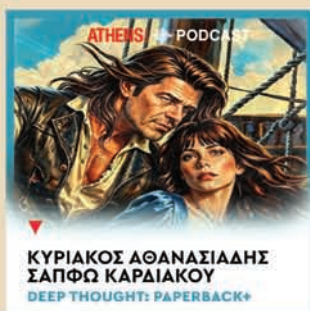
Στο podcast Μαμάδες με Ρούμι by ATHENS VOICE η Παναγιώτα Στρίκου μοιράζεται με μαμάδες και γενικότερα γονείς-χρήσιμες συμβουλές, πρακτικές οδηγίες και μικρές αλήθειες για τη γονεϊκότητα, την καθημερινότητα και άλλα πολλά.



Ο Κυριάκος Μούρτζης (δάσκαλος εικαστικών και συγγραφέας) αποδομεί μύθους και αλλάζει τον τρόπο που βλέπουμε τις παιδικές ζωγραφιές.



Η Κρυστάλλη Γλυνιαδάκη συνομιλεί με ενδιαφέροντες ανθρώπους για ενδιαφέροντα πράγματα, εντός κι εκτός επικαιρότητας - πάντα με βλέμμα λοξό.



Στη 2η σεζόν του podcast «Deep Thought», ο Κυριάκος Αθανασιάδης και η Σαπφώ Καρδιακού μιλούν για τις νέες εκδόσεις, και τις νέες σειρές και ταινίες.

ΑΚΟΛΟΥΘΗΣΤΕ ΤΑ PODCAST ΣΤΟ
SPOTIFY | APPLE PODCAST | YOU TUBE

athensvoice.gr/podcasts

Τα νούμερα της εβδομάδας

Του ΣΤΑΜΑΘΗ ΖΑΧΑΡΟΥ

77 χώρες αποχώρησαν επιδεικτικά από την αίθουσα στη Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ, προκειμένου να μην ακούσουν την ομιλία του Νετανιάχου. Πρόκειται για την crème de la crème της δημοκρατίας και της συμπερίληψης.

13 εξ αυτών έχουν καταδικαστεί για μαζικές θηριωδίες και εγκλήματα πολέμου, 20 για βασανιστήρια, αυθαίρετη κράτηση και καταστολή, 16 για περιορισμούς στην ελευθερία έκφρασης και δράσης της αντιπολίτευσης και του Τύπου, 10 για διακρίσεις, ενώ 16 δεν έχουν πρόσφατη καταδίκη. Pas mal.

1-0 κέρδισε η Εθνική Ομάδα Ποδοσφαίρου της χώρας μας την αντίστοιχη της Γερμανίας, και μάλιστα «μέσα στο σπίτι τους», στο Άουγκσμπουργκ.

74' ήταν όταν ο Δημήτρης Κουρμπέλης έστειλε με πλασέ την μπάλα στα δίχτυα. Απέδειξε έτσι ότι το ποδόσφαιρο δεν είναι απαραίτητα ένα άθλημα που παίζουν 11 εναντίον 11 και στο τέλος κερδίζουν οι Γερμανοί.

11 φορές έχουν παίξει οι δύο ομάδες μεταξύ τους, και ήταν η πρώτη φορά που κέρδισε η Ελλάδα. Στις προηγούμενες αναμετρήσεις, 1 Γερμανία είχε κερδίσει τις 7 ενώ είχαμε και 3 ισοπαλίες.

10.000 ευρώ «επιδότηση» προβλέπει το πρόγραμμα «Μετεγκατάσταση» για όσους αποφασίσουν να εγκατασταθούν μόνιμα σε περιοχές της περιφέρειας και σε ακριτικές περιοχές της χώρας. Η σχετική πλατφόρμα αναμένεται να ανοίξει τον Οκτώβριο. Αν έχουν χιούμορ, θα το ονομάσουν «apokentrosi

pass» και το ποσό φτάνει πραγματικά ίσα ίσα για τα έξοδα της μετακόμισης.

8 περιοχές εντάσσονται στο πρόγραμμα, και ειδικότερα οι: Καστοριά, Κιλκίς, Σέρρες, Φλώρινα, Πέλλα, Δράμα, Κοζάνη και Γρεβενά. Στη συνέχεια θα ενταχθούν και περιοχές της Ηπείρου, ενώ το πρόγραμμα βρίσκεται ήδη εν ισχύ στον Έβρο.

231 δομές υγείας με ισχυρές ενδείξεις παραβάσεων εντόπισε το νέο ψηφιακό εργαλείο Medwatch κατά την πιλοτική του λειτουργία. Μία εξ αυτών αφορά τη Μαρία Καρυστιανού, η οποία διαφημίζει μηχανήμα βιοανάδρασης. Ό,τι κι αν σημαίνει αυτό.

8 άτομα περιλαμβάνονται σε αυτεπάγγελτη δικογραφία ως ύποπτοι για τα όσα συνέβησαν στο Δικαστικό Μέγαρο Λάρισας τον περασμένο Μάρτιο κατά τη διάρκεια της δίκης για τα «χαμένα» βίντεο της εμπορικής αμαρσοτοιχίας, που τελικά αναβλήθηκε.

3 είναι συγγενείς θυμάτων. Πρόκειται για τους Πάνο Ρούτσι, Μιρέλλα Ρούτσι και Μαρία Καρυστιανού.

5 είναι δικηγόροι. Πρόκειται για τους Ζωή Κωνσταντοπούλου, Στέλλα Βαλάνη, Στέλιο Σούρλα, Μιχάλη Γιαννακόπουλο και Μαρία Γρατσία.

26,9% είναι η πρόθεση ψήφου για τη ΝΔ στην τελευταία δημοσκοπήση της Interview, από 26,3% στην προηγούμενη.

14% συγκεντρώνει η ΕΛΑΣ, από 13,7% προηγούμενως, αλλά νιώθει την καυτή ανάσα του ΠΑΣΟΚ, με πρόθεση 12,7%, από 11,9% προηγούμενως.



100.000 θεατές κατ'ελάχιστον παρακολούθησαν τη συναυλία-υπερθέαμα της Άννας Βίσση στο ΟΑΚΑ, προκαλώντας ουσιαστικά τους «προοδευτικούς» συμπολίτες μας, που μίλησαν για «υποκουλούρα» και «κατάντια» στα social media.

400.000 θεατές παρακολούθησαν το φεστιβάλ ΚΝΕ-Οδηγητή στο πάρκο Τρίτη, σύμφωνα με στέλεχος του ΚΚΕ. Εκεί τραγουδούσε η Πέγκυ Ζήνα, οπότε κανείς δεν μίλησε για υποκουλούρα.

30,9% συγκεντρώνει ο Κυριάκος Μητσοτάκης στην καταλληλότητα για πρωθυπουργός, ακολουθούμενος από τον «κανένα» με 18,9%, τον Αλέξη Τσίπρα με 15,7% και τον Νίκο Ανδρουλάκη με 10,1%, ο οποίος υποαποδίδει του κόμματός του.

70 χρόνια έμενε στο ίδιο σπίτι η Ισπανίδα Μαρίκάρμεν, η οποία έγινε το σύμβολο αντιδράσεων στην ισπανική πρωτεύουσα όταν της έγινε έξωση. Τη Δευτέρα -έπειτα από μαζικές διαδηλώσεις που αφορούσαν και συνολι-

κά το στεγαστικό πρόβλημα στη Μαδρίτη- επέστρεψε στο σπίτι της.

500 ευρώ ενοίκιο (που συμπεριλάμβανε λογαριασμούς) πλήρωνε η 87χρονη και της ζητήθηκε αύξηση στα 1.600, χωρίς ωστόσο η ίδια να έχει αποδεχτεί τις αλλαγές που της προτεινονταν, πιθανότατα καταστρατηγώντας τις κοινά αποδεκτές συναλλακτικές πρακτικές.

4η πιο χαρούμενη πόλη για να κάνει κανείς διακοπές αναδείχθηκε η Αθήνα σε έρευνα του διεθνούς οδηγού πόλης Time Out, που παρουσίασε τις πόλεις που προσφέρουν τις καλύτερες συνθήκες για μια ευχάριστη ταξιδιωτική εμπειρία.

1η αναδείχθηκε η Λισαβόνα, 2η το Ελσίνκι και 3η το Ορλάντο.

6 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους από έκρηξη που σημειώθηκε σε διαμέρισμα στην Πλάκα το πρωί της περασμένης Παρασκευής. Πρόκειται για 4 Αμερικανούς, έναν Βρετανό και μια Ελληνίδα.

3 μεγάλους ειδησεογραφικούς οργανισμούς επιχείρησε να εκδιώξει από τον Λευκό Οίκο ο Ντόναλντ Τραμπ, αφαιρώντας τους τις διηπιστεύσεις. Πρόκειται για τα CNN, MS NOW και Politico.

4 μεγάλα τηλεοπτικά δίκτυα (ABC, CBS, NBC, Fox) προχώρησαν σε μοιχοκόπάζ του κοινού τηλεοπτικού συνεργείου (pool) σε ένδειξη αλληλεγγύης, υποχρεώνοντας τον Τραμπ να αναφωνήσει «Πίσω, Πάννη, τα καράβια». Ομοσπονδιακό δικαστήριο είχε ήδη κρίνει την απόφαση αντισυνταγματική.

VERBA VOLANT

ΜΑΡΙΑ ΚΑΡΥΣΤΙΑΝΟΥ

«Αν δεν μπορούμε στη Βουλή, θα φύγω από την Ελλάδα». Δεν γνωρίζω αν πρόκειται για απειλή ή υπόσχεση, αλλά θυμίζει έντονα το κακομαθημένο παιδάκι στην αλάνα, που ήθελε να το βάλουμε να παίξει επιθετικός, ειδικά αν θα έπαιρνε την μπάλα, «που ήταν δική του», και θα έφευγε.

ΑΔΩΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

«Μήπως έχετε πάρει κανον

μπάφο πριν βγείτε στην εκπομπή;» Ο υπουργός Υγείας θα πρέπει να είναι προσεκτικός σε όσα λέει. Ιδίως σε μια χώρα όπου η σοβαροφάνεια περισσεύει και μια φράση εμφανώς χιουμοριστική μπορεί να προκαλέσει ακατάσχετα λογύδρια ηθικολογίας από την αντιπολίτευση, που τρεντάρει ξυλόλοιο, χαμένα βαγόνια, σκορπιούς στον Έβρο κ.λπ., αλλά τον μπάφο «δεν τον σηκώνει».

ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΥΛΚΑΣ

«Ο υπονοθεραπευτής έχει χάσει τον ύπνο του, επειδή είπε ότι ήταν ο αποδέκτης της φωτογραφίας». Πολύ

σοβαρή καταγγελία από τον δικηγόρο του ανδρόμου υπονοθεραπευτή. Το μόνο λογικό και απλό ερώτημα είναι «γιατί δεν πάει σε έναν ανθεραπευτή να λύσει το πρόβλημα της αϋπνίας του».

ΧΑΡΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ

«Έχουμε τα κόμματα που εκπροσωπούν τον κακομοίρη, υπάρχουν όμως και νοικοκύρδες». Η δήλωσή του -αν και διχαστική- δεν θα αποτελούσε μνημείο «αντουανετοσύνης». Ήρθε όμως μετά να τη διορθώσει, λέγοντας «δεν εννοούσα τους πολίτες». Επειδή δεν μπορεί να εννο-

εί οτιδήποτε άλλο, δικαίως του απονέμεται ο τίτλος του «Κολοτούμπα 2026», θεσμού που έχουν υπηρετήσει παλαιότερα μεγάλοι πολιτικοί άνδρες, μέχρι και πρωθυπουργοί.

ΣΠΥΡΟΣ ΚΟΥΛΑΚΟΥΔΙΝΑΣ

«Όποιος δεν αντέχει να δίνει 10 ευρώ την ημέρα για βενζίνη χρησιμοποιεί Μέσα Μεταφοράς». Εδώ έχουμε το φαινόμενο της «ανάδρομης αντουανετοσύνης». Το πουλέν του Κουκοδήμου δεν προτείνει στους φτωχούς να φάνε παντεσπάνι (ελλείψει ψωμιού), αλλά μπομποτά.

Αντέχει το μέρισμα των μνημονίων;

Του ΠΑΝΤΕΛΗ ΚΑΨΗ

Δεν είναι η πρώτη φορά που η χώρα βρίσκεται αντιμέτωπη με πετρελαϊκή κρίση. Το 1979, για παράδειγμα, στα πρώτα χρόνια της μεταπολίτευσης, η τιμή του πετρελαίου στις διεθνείς αγορές διπλασιάστηκε. Η χώρα όμως, με κυβέρνηση Κων. Καραμανλή, αντέδρασε διαφορετικά απ' ό,τι σήμερα. Συγκρατήθηκαν οι τιμές και δόθηκε βάρος στον διοικητικό περιορισμό της κατανάλωσης. Καθιερώθηκαν τα μονά-ζυγά σε όλη τη χώρα, μπήκε προσωρινά δελτίο στα καύσιμα, μειώθηκε το όριο ταχύτητας στις εθνικές οδούς, περιορίστηκε ακόμα και το ωράριο λειτουργίας της τηλεόρασης.

Μια τέτοια πολιτική δύσκολα θα ήταν δυνατή σήμερα. Στον πυρήνα της η σκέψη ήταν σωστή. Όταν η τιμή ενός προϊόντος ανεβαίνει, η λογική αντίδραση είναι η μείωση της κατανάλωσης. Όταν όμως αυτό δεν μπορεί να επιτευχθεί με περιοριστικά μέτρα, προϋπόθεση είναι να φτάσει η αύξηση στον καταναλωτή. Το να την επιδοτείς είναι παράλογο και αντιοικονομικό. Ιδίως για μια χώρα όπως η Ελλάδα, όπου έχουμε σπατάλη ενέργειας και επιπλέον σοβαρό πρόβλημα στο εμπορικό ισοζύγιο. Θέλουμε με κάθε τρόπο να αποθαρρύνουμε την κατανάλωση στα καύσιμα και ο πιο αποτελεσματικός τρόπος είναι η τιμή.

Εννοείται πως αυτά ισχύουν στη θεωρία. Στην πράξη παίρνει κανείς υπόψη του και πολλούς άλλους παράγοντες. Επιδοτείται το ντιζελ, για παράδειγμα, ώστε να μην περάσει το κόστος στα προϊόντα και να συγκρατηθεί ο πληθωρισμός. Ή το πετρέλαιο θέρμανσης, ώστε να προστατευτούν ευάλωτοι καταναλωτές. Όσο για τον οδηγό του ΙΧ, στη λίστα των προτεραιοτήτων βρίσκεται κάτω από τη στέγη, την υγεία, τη διατροφή ή την παιδεία. Συχνά, ωστόσο, περνάει στην πρώτη θέση, καθώς οι κυβερνήσεις αναλογίζονται το πολιτικό κόστος.

Η γενική ιδέα πάντως παραμένει: όταν αυξάνεται το κόστος, πρέπει να κάνεις οικονομία. Και η κοινωνία μας δεν είναι καθόλου διατεθειμένη να το αποδεχτεί αυτό. Το χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν ο τρόπος που αντέδρασε στα όσα είπε ο βου-

λευτής της ΝΔ Σπύρος Κουκουδίνας. Τα λόγια του φυσικά διαστρεβλώθηκαν. Ποτέ δεν συνέστησε να χρησιμοποιεί τα Μέσα Μεταφοράς όποιος δεν έχει 10 ευρώ για βενζίνη. Παρατήρησε απλώς ότι δεν έχει μειωθεί η κίνηση στους δρόμους και δεν έχει αυξηθεί η χρήση των Μαζικών Μέσων Μεταφοράς, κάτι που, όπως είπε, δείχνει ότι τουλάχιστον όσοι κινούνται με αυτοκίνητο αντέχουν τις αυξήσεις. Σωστό ή λάθος δεν έχει και τόση σημασία. Σίγουρα είναι ένας δείκτης.

Τι ήταν να το πει... Έγκλημα καθοσιώσεως! Τόλμησε να υπονοήσει ότι πρέπει να κάνουμε οικονομίες, να κινηθούμε λιγότερο με ΙΧ. Και η αντίδραση, αξίζει να κάνουμε τη διευκρίνιση, δεν οφείλεται τόσο στην αντιπολίτευση, η οποία έχει έτοιμες ήδη ανώδυνες λύσεις για να μειωθούν οι τιμές του «Κούλη». Η κατακραυγή ήταν γενική. Φαίνεται πιο λογικό ότι στην περίπτωση αυτή τα κόμματα ακολουθούν την κοινωνία. Η οποία βρίσκεται στα κάγκελα. Οι ενδείξεις είναι πολλές. Πώς αλλιώς εξηγείται ότι στην Ελλάδα, ενώ η αντικειμενική φτώχεια είναι στο 19%, η υποκειμενική φτώχεια εξακοντίζεται στο 67%; Πουθενά αλλού, ούτε κατά προσέγγιση, δεν εμφανίζεται μια τέτοια διαφορά. Και τι να συμπεράνει κανείς όταν λέμε στις δημοσκοπήσεις ότι ζούσαμε καλύτερα πριν από 7 χρόνια; Τότε δηλαδή που είχαμε διπλάσια ανεργία, περίπου 900.000 άνεργους και πραγματικούς μισθούς πολύ χαμηλότερους;

Δεν είναι μόνο ελληνικό το φαινόμενο. Όλη η Ευρώπη μοιάζει να βρίσκεται στα κάγκελα. Σε άρθρο του στους *Financial Times* ο Janan Ganesh υποστηρίζει ότι στις χώρες της Δύσης το πρόβλημα δεν είναι οι ηγέσιες αλλά οι ψηφοφόροι. «Απορρίπτουν κάθε πολιτική, όσο αντικειμενικά αναγκαία κι αν είναι, εάν έχει και το παραμικρό κόστος», με αποτέλεσμα να έχει εκτοξευθεί το δημόσιο χρέος παντού, γράφει χαρακτηριστικά. Και την ίδια στιγμή «γδέρνουν ζωντανό» κάθε πολιτικό που επιχειρεί να αντιμετωπίσει το πρόβλημα.

Είναι μια ενδιαφέρουσα αντιστροφή. Συνηθίζουμε να αποδίδουμε την ευθύνη για την πολιτική κρίση και την άνοδο της ακροδεξιάς στην Ευρώπη σε μια γενιά πολιτικών που αποδείχθηκαν κατώτεροι των περιστάσεων. Στην αποτυχία τους να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα της εποχής, όποια κι αν θεωρήσουμε ότι είναι αυτά. Πώς θα μας φαινόταν, όμως, αν η αιτία των προβλημάτων στην πραγματικότητα δεν είναι οι πολιτικοί, αλλά οι ίδιοι οι ψηφοφόροι. Ότι δηλαδή η μεταπολεμική σταθερότητα ήταν η εξαίρεση. Οι κοινωνίες και οι πολιτικοί μπόρεσαν και λειτούργησαν συντεταγμένα κάτω από το βάρος της κοινής τραγωδίας. Και ότι οι σημερινές γενιές, που δεν έχουν τις ίδιες εμπειρίες, επιστρέφουν στα εγγενή προβλήματα της δημοκρατίας: τον λαϊκισμό, την αντιπαλότητα και τον διχασμό. Ο πειρασμός είναι μεγάλος, ιδίως αν αναλογιστούμε την αδυναμία της Ευρώπης να συνεννοηθεί και τις φυγόκεντρες δυνάμεις που κερδίζουν έδαφος. Δεν είναι τυχαίο ότι όλο και περισσότεροι σχολιαστές παρομοιάζουν τις σημερινές συνθήκες με τον Μεσοπόλεμο. Σαν να μας οδηγεί μια «δραματική απουσία αίσθησης της ιστορίας» για να χρησιμοποιήσουμε την εύστοχη διατύπωση του Βαγγέλη Βενιζέλου.

Όταν αυξάνεται το κόστος, πρέπει να κάνεις οικονομία. Και η κοινωνία μας δεν είναι καθόλου διατεθειμένη να το αποδεχτεί αυτό.

Χαρακτηριστικό σύμπτωμα αυτής της κατάστασης είναι η υποχώρηση των δυνάμεων του κέντρου είτε στη συντηρητική είτε στη σοσιαλδημοκρατική τους εκδοχή. Αποτέλεσμα η πολιτική αστάθεια και η δυσκολία συγκρότησης συμπαγών πλειοψηφιών που θα αντισταθούν στην άνοδο των άκρων. Σε αυτή τη συνθήκη η Ελλάδα ήταν εξαίρεση. Το 41% που πήρε ο Μητσοτάκης στις εκλογές του '23 παραπέμπει σε άλλες εποχές. Θα μπορούσε άραγε να θεωρηθεί παράπλευρο αποτέλεσμα της κρίσης; Συσπείρωση, δηλαδή, ικανών δυνάμεων στον χώρο του κέντρου, την οποία προκάλεσε ο φόβος να οδηγηθούμε ξανά σε αδιέξοδο; Να είναι, τρόπον τινά, το μεταχρονολογημένο μέρισμα των μνημονίων; Ποιος μπορεί να το πει με βεβαιότητα; Το σίγουρο είναι ότι εξαντλείται. **A**

MEΓΑΡΟ ΜΟΥΣΙΚΗΣ ΑΘΗΝΩΝ 26-27

THE CLEVELAND ORCHESTRA

FRANZ WELSER-MÖST



21.10.26

FRANZ LISZT, BOHUSLAV MARTINŮ, JOHANNES BRAHMS

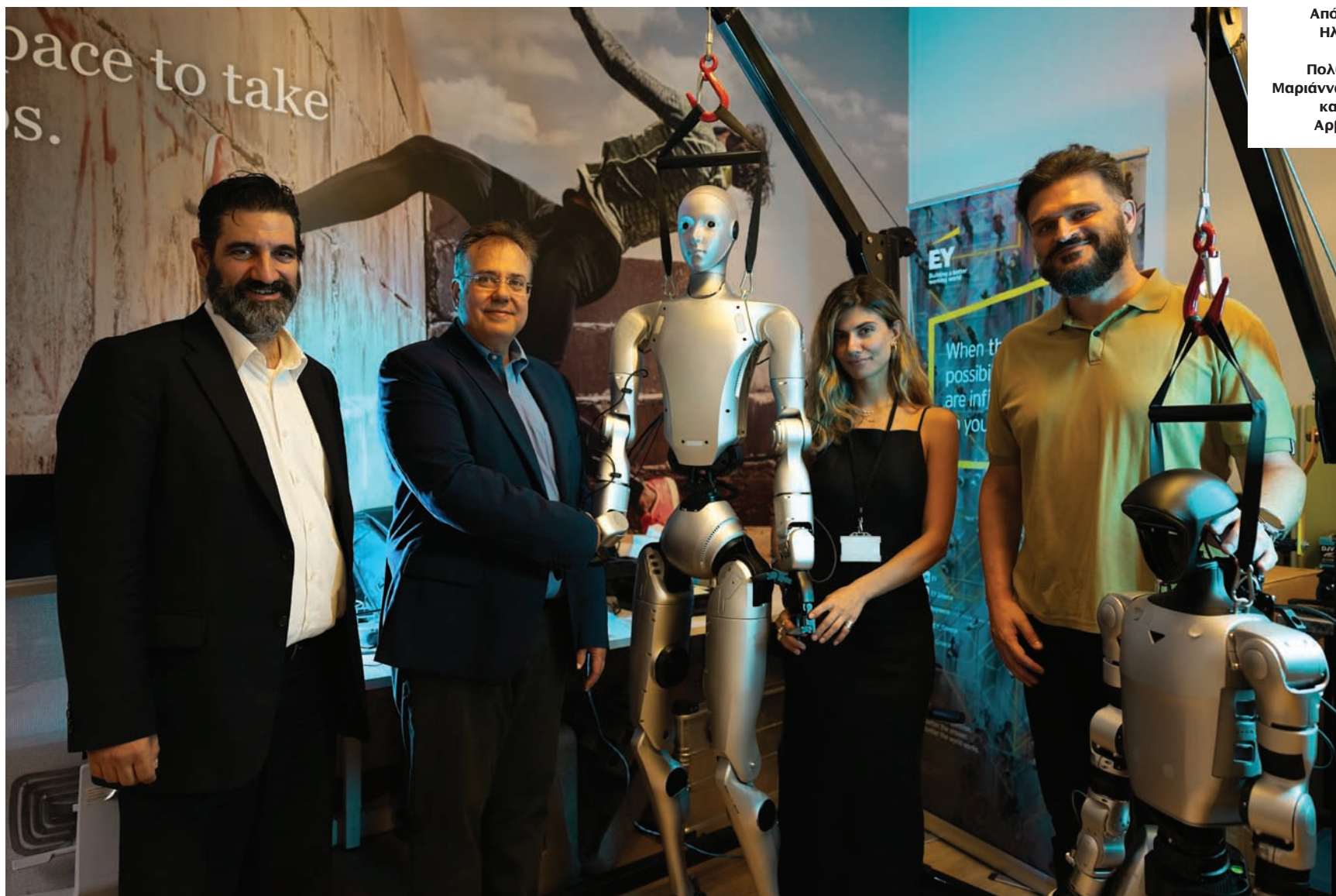
ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΗΣ ΣΤΑΣΗ
ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΔΙΕΣΗ 101.3, GALAXY 92, ΑΘΗΝΑ 9.84, CULTURENOW.GR, MONOPOLI.GR, ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΤΗΚΗ ΔΑΙΛΥ

Με την υποστήριξη
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Υπουργείο Πολιτισμού

megaron.gr

Μέσα στο EY Robotics Lab Όταν η τεχνητή νοημοσύνη αποκτά χέρια και πόδια

Από αριστερά
Ηλίας Βυζάς,
Λάζαρος
Πολυμενάκος,
Μαριάννα Τζώρτζη
και Αντώνης
Αρβανιτάκης



Σκύλοι-ρομπότ, ανθρωποειδή, drones και εξωσκελετοί: Στο **Robotics Lab** της EY στην Αθήνα είδαμε το επόμενο βήμα της τεχνητής νοημοσύνης

Του ΛΟΥΚΑ ΒΕΛΙΔΑΚΗ - Φωτό: ΤΑΣΟΣ ΑΝΕΣΤΗΣ

Ένας ρομποτικός «σκύλος» σπκώνεται μπροστά μας κι αρχίζει να κινείται στην αίθουσα. Λίγο πιο πίσω στέκονται δύο ανθρωποειδή, ένα μικρό κι ένα μεγάλο, ψηλότερο από τον άνθρωπο που τα παρουσιάζει. Γύρω τους υπάρχουν drones, εξωσκελετοί και άλλα μηχανήματα. Βρισκόμαστε στο EY Robotics Lab στην Αθήνα και η εικόνα απέχει αρκετά από το συνηθισμένο περιβάλλον μιας εταιρείας συμβούλων.

Ο δρ. **Λάζαρος Πολυμενάκος**, εταίρος, Συμβουλευτικές Υπηρεσίες EY Ελλάδος, επικεφαλής του EY AI/GenAI Center of Excellence, ξεκινά από αυτό ακριβώς που έχουμε μπροστά μας. Για εκείνον η ρομποτική είναι το επόμενο βήμα της τεχνητής νοημοσύνης. «Θα συνδέσεις βασικά την τεχνητή νοημοσύνη, που είναι software, με τα ρομπότ, που είναι τα χέρια που θα κάνουν τη δουλειά, θα κάνουν actions και interaction ίσως και με ανθρώπους ή αυτόνομα».

Όταν μιλά για ρομπότ, δεν εννοεί μόνο τα ανθρωποειδή. Ρομπότ είναι οι «σκύλοι», οι ρομποτικοί βραχίονες, τα drones στον αέρα και κάτω από τη θάλασσα, οι εξωσκελετοί. Η σημαντική διάκριση είναι ότι η EY δεν κατασκευάζει τα ίδια τα μηχανήματα. «Δεν φτιάχνουμε τα mechatronics. Το ρομπότ έρχεται με τις δυνατότητες που έχει από το εργοστάσιο. Δική μας δουλειά είναι να φτιάξουμε AI agents, προγράμματα που θα επικοινωνούν μαζί τους και θα οργανώνουν πολλά τέτοια ρομπότ για να κάνουν δουλειές».

Αυτό είναι και το πραγματικό αντικείμενο του εργαστηρίου: όχι το ρομπότ ως μηχανήμα, αλλά η νοημοσύνη που το κάνει χρήσιμο και, ακόμη περισσότερο, η δυνατότητα διαφορετικών ρομπότ να συνεργάζονται για να εκτελέσουν μία αποστολή.

Ο δρ. Πολυμενάκος δίνει ένα απλό παράδειγμα. Μπορείς να στείλεις ένα ρομπότ σε ένα πάρκινγκ και να του ζητήσεις να εντοπίσει αν υπάρχει κάποιο πρόβλημα: αν έχει ξεσπάσει φωτιά, αν έχει μπει κάποιος από την περιφράξη ή αν βρίσκεται εκεί ένα αυτοκι-

νητο που δεν θα έπρεπε. Από εκεί και πέρα αρχίζει ο συντονισμός. Αν υπάρχει φωτιά, μπορούν να κινηθούν μαζί τρία ή τέσσερα ρομπότ με πυροσβεστήρες. Ή να σταλεί ένα alert ώστε να απομακρυνθούν εύφλεκτα υλικά από ένα container που βρίσκεται κοντά στη φωτιά. «Εμείς φτιάχνουμε την εφαρμογή που θα λύσει ένα πρόβλημα για τον πελάτη, όχι το ρομπότ το ίδιο».

Από το εργοστάσιο μέχρι τον βυθό

Τα τετράποδα ρομπότ είναι από τα πιο εντυπωσιακά μηχανήματα στην αίθουσα, αλλά η μορφή τους έχει πρακτική σημασία. Είναι σταθερά, δεν πέφτουν εύκολα, μπορούν να ανεβαίνουν σκάλες και να κινούνται σε χώρους στους οποίους η ανθρώπινη παρουσία είναι δύσκολη ή επικίνδυνη. Με πρόσθετες κάμερες, LiDAR ή manipulators μπορούν να εκτελέσουν διαφορετικές αποστολές: να κινηθούν σε ένα εργοστάσιο, να διαβάσουν ένα μανόμετρο, να μεταφέρουν εικόνα από έναν επικίνδυνο χώρο ή να πιάνουν και να μεταφέρουν ελαφριά αντικείμενα. ►



THE ELLINIKON

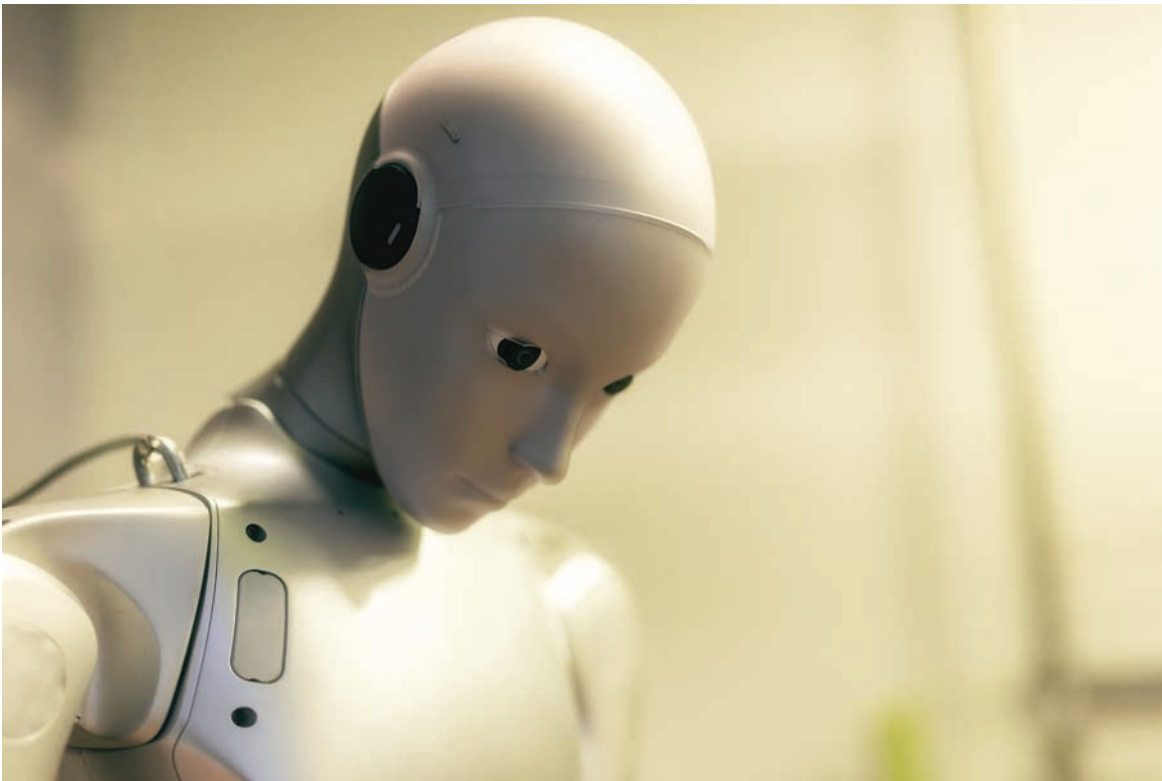
Ζωή γεμάτη επιλογές



Εδώ γεννιέται
ένας καινούργιος κόσμος.
Ένας κόσμος για σένα.

Ένας νέος, σύγχρονος, πράσινος προορισμός δημιουργείται
για να σου προσφέρει εμπειρίες ζωής με αμέτρητες επιλογές για όλους.

TheEllinikon.com.gr



«Αρα είναι για χρήση στην αστυνομία, στην πυροσβεστική, στον στρατό, σε εργοστάσια, για να πάνε να διαβάσουν μανόμετρα, να μπουν σε επικίνδυνο περιβάλλον και να φέρουν ει-
κόνες». Όχι όμως οποιοδήποτε ρομπότ σε οποιοδήποτε περιβάλλον. Για χώρους με εύφλεκτα αέρια ή άλλες ειδικές συνθήκες απαιτούνται οι αντίστοιχες πιστοποιήσεις. Ο δρ. Πολυμενάκος αναφέρει ως παράδειγμα την πιστοποίηση ATEX: ακόμη κι ένας κοινός υπολογιστής δεν μπορεί να μεταφερθεί αυ-
θαίρετα σε ένα τέτοιο περιβάλλον, καθώς ένας σπινθήρας θα μπορούσε να προκαλέ-
σει ατύχημα.

Παραδίπλα βρίσκονται οι εξωσκελετοί. Εδώ η τεχνολογία δεν αντικαθιστά τον ερ-
γαζόμενο, αλλά ενισχύει τις φυσικές δυνα-
τότητές του. Υπάρχουν ενεργοί εξωσκελε-
τοί με μπαταρία και passive συστήματα που προσαρμόζονται στα πόδια και στην πλάτη,
βοηθώντας ανθρώπους που εκτελούν βα-
ριά χειρωνακτική εργασία. Στο εργαστήριο έχει αναπτυχθεί και μέθοδος μέτρησης του
πραγματικού οφέλους: κάμερες παρακο-
λουθούν την κίνηση του σώματος την ώρα
που κάποιος σηκώνει ένα βαρύ αντικείμενο,
ώστε να υπολογιστεί πόσο μειώνεται η κα-
ταπόνηση και οι κίνδυνοι για την υγεία και
την ασφάλειά του.

Τα υποθαλάσσια drones ανοίγουν ένα άλ-
λο πεδίο. Μπορούν να ελέγξουν τα ύφαλα
ενός πλοίου, να εξερευνήσουν μια περιοχή
ή να χρησιμοποιηθούν ακόμη και για σκο-
πούς αρχαιολογικής έρευνας. «Θα μπορούσε
η Ελλάδα, που έχει και πολλά ναυάγια, να χρη-
σιμοποιήσει τέτοια drones. Και σίγουρα στη
ναυτιλία, για να δουν αν έγινε μια ζημιά, αντί
να έρχονται δύτες και να βάζουν άνθρωποι τον
εαυτό τους σε κίνδυνο».

Τα ανθρωποειδή

Τα δύο ανθρωποειδή του EY Robotics Lab
έχουν διαφορετικές δυνατότητες. Το μικρό-
τερο επιλέχθηκε για την κινητικότητα του,
κυρίως για το χέρι του, αρκετά σύνθετο ώ-
στε να εκτελεί λεπτές κινήσεις: μπορεί να
πακετάρει κάτι, να συναρμολογήσει LEGO
ή να πιάσει ένα ποτήρι. Το μεγαλύτερο, βά-
ρους περίπου 75 κιλών, μπορεί να σηκώνει
έως 25 κιλά και διαθέτει grippers τριών δα-
χτύλων για να πιάνει και να μεταφέρει αντι-
κείμενα. Η πιθανή χρήση τους, όμως, δεν

περιορίζεται στη χειρωνακτική εργασία.
«Μπορούμε να τα προγραμματίσουμε και για
άλλες δουλειές. Για παράδειγμα, για δουλειές
γραφείου: να πάει και να παραστεί σαν υπάλ-
ληλος σε ένα meeting, να δει, να καταγράψει,
να ξεκινήσει παρουσιάσεις». Το μεγάλο αν-
θρωποειδές έχει και πρόσωπο, το οποίο
πρόσθεσε η ομάδα του εργαστηρίου. «Αν το
προσέξετε λίγο, θυμίζει “I, Robot”».

Γύρω του, τα τετράποδα ρομπότ, οι βρα-
χίονες και τα drones βρίσκονται παραταγ-
μένα για να δείξουν κάτι ίσως πιο σημαντι-
κό από τις δυνατότητες ενός μεμονωμένου
μηχανήματος: αυτό που ο ίδιος αποκαλεί
«ορχήστρα». Πολλά διαφορετικά ρομπότ
μπορούν να συντονιστούν για την ίδια δου-
λειά. Σε σενάρια surveillance που έχουν ήδη
δοκιμαστεί, ένα drone μπορεί να εντοπίσει
ένα συμβάν και στη συνέχεια να στείλει τα
τετράποδα στο σημείο.

Και κάπου εδώ η συζήτηση παύει να αφο-
ρά απλώς εντυπωσιακές μηχανές. Γιατί άλλο
είναι ένα ρομπότ που εκτελεί μια κίνηση την
οποία κάποιος έχει προγραμματίσει βήμα
προς βήμα και άλλο ένα σύστημα στο οποίο
δίνεις έναν στόχο και του επιτρέπεις να απο-
φασίσει πώς θα τον πετύχει.

«Δεν αυτενεργούν, φτιάχνουν πλάνο»

Ο **Αντώνης Αρβανιτάκης**, Director, AI&Data,
Συμβουλευτικές Υπηρεσίες EY Ελλάδος και
επικεφαλής του EY Robotics Lab στην Αθή-
να, εξηγεί τι σημαίνει στην πράξη αυτή η αυ-
τονομία. «Το βασικό είναι ότι είναι αυτόνομα,
δηλαδή δεν χρειάζεται να τα προγραμματίσεις
συγκεκριμένα, να τους έχεις έτοιμο σενάριο.
Τους δίνεις τα κριτήρια επιτυχίας και τον τρόπο
που θα ενεργήσουν ή θα συνεργαστούν».
Η λέξη «αυτόνομα» οδηγεί σχεδόν αναπό-
φευκτα στην ερώτηση: μπορούν να αυτε-
νεργήσουν; «Δεν αυτενεργούν, φτιάχνουν
πλάνο. Το πλάνο συνήθως το βλέπει και ο χρή-
στης μπροστά του και οποιαδήποτε στιγμή
μπορεί να το σταματήσει».
Για τον Αρβανιτάκη, υπάρχουν δικλίδες α-
σφαλείας, «συγκεκριμένα οργανωμένες από
τις εταιρείες που φτιάχνουν τους βασικούς αλ-
γορίθμους τεχνητής νοημοσύνης».

Η κουβέντα περνά στα πειράματα στα ο-
ποία συστήματα AI εμφανίστηκαν να παρα-

κάμπουν περιορισμούς ή να εισέρχονται σε άλλα συστήματα. Ο δρ. Πολυμενάκος επιμένει ότι πρέπει να διαχωρίζουμε ένα σύστημα που απέκτησε μόνο του έναν σκοπό από ένα σύστημα στο οποίο δόθηκε ο συγκεκριμένος σκοπός στο πλαίσιο ενός πειράματος. «Δημιούρ-
γησες ένα περιβάλλον, του έδωσες πολλά υπολογιστικά resources, του έβαλες σκοπό να προσπαθήσει να βγει και να πάει κάπου αλλού, του έβαλες κριτήρια. Δεν μας ξέφυγε. Υπήρχε ο σκοπός, ήταν test».

Ο κίνδυνος, για τον ίδιο, υπάρχει. Απλώς δεν είναι ακριβώς αυτός που συνήθως φανταζόμαστε. Χρησιμοποιεί το παράδειγμα ενός αυ-
τοκινήτου στο οποίο κολλάει το γκάζι. «Σε όλα υπάρχει ένας εγγενής
κίνδυνος να σου ξεφύγει κάτι από τον έλεγχο». Στην περίπτωση ενός
συστήματος AI, μπορεί να υπάρξει αστοχία προγραμματισμού ή
αστοχία του περιβάλλοντος. Επιμένει όμως στη διαχωριστική γραμ-
μή: «Αν κατεβάσετε ένα μοντέλο και το βάλετε στο λάπτοπ σας, δεν
δουλεύει από μόνο του. Κάθεται εκεί και περιμένει να του πείτε κάτι. Ή
να του έχετε ορίσει μια διαδικασία. Όχι ότι το μοντέλο ξύπνησε μια μέρα
και είπε πάμε να χακάρουμε γύρω γύρω».

Η AI που ελέγχει την AI

Η συζήτηση καταλήγει αναπόφευκτα στη ρύθμιση. «To regulation
δεν έρχεται παρά μόνο αφού γίνει το πρώτο λάθος», λέει ο δρ. Πολυμε-
νάκος. Εκτιμά ότι όσα ήδη συμβαίνουν θα οδηγήσουν σε περισσότε-
ρο έλεγχο και περισσότερη ρύθμιση. Ταυτόχρονα, σημειώνει ότι οι
μεγάλες δυνάμεις θα εξακολουθήσουν να αναπτύσσουν συστήματα
για γενικές και αμυντικές χρήσεις, όπως συμβαίνει με κάθε τεχνολο-
γία διπλής χρήσης.

Ο Αρβανιτάκης συμπληρώνει μια ενδιαφέρουσα αντιστροφή: «Με
την τεχνητή νοημοσύνη μπορείς να ελέγξεις και την ίδια την τεχνητή
νοημοσύνη. Να φτιάξεις καινούργιες δικλίδες, να βλέπεις ότι όντως
εφαρμόζονται και δεν παρακάμπτονται».

Γύρω μας, τα ρομπότ περιμένουν την επόμενη εντολή. Για χρόνια
η τεχνητή νοημοσύνη ήταν κάτι που συνέβαινε πίσω από μια οθόνη:
κείμενο, εικόνα, δεδομένα, προβλέψεις. Εδώ η μετάβαση στον φυ-
σικό κόσμο είναι ορατή. Κάμερες γίνονται «μάτια», manipulators
γίνονται χέρια, τετράποδα και ανθρωποειδή γίνονται το σώμα και οι
Alagents αναλαμβάνουν να οργανώσουν τη δράση.
Κι αυτό είναι το συμπέρασμα μέσα στο EY Robotics Lab. Η τεχνητή
νοημοσύνη δεν μαθαίνει πλέον μόνο να απαντά. Μαθαίνει να δρα
και να συνεργάζεται. **A**



Ανακάλυψε έναν μοναδικό αθλητικό προορισμό για όλους.

Ανοιχτός στίβος και στίβος ρίψεων, γήπεδα μπάσκετ και τένις ελεύθερης άθλησης, γήπεδα ποδοσφαίρου διεθνών προδιαγραφών, ένα σύγχρονο κέντρο υγρού στίβου, χώροι εκδηλώσεων και εστίασης. Μια ολοκληρωμένη εμπειρία άθλησης, ευεξίας και ψυχαγωγίας όλο τον χρόνο.

TheEllinikon.com.gr



Κατέβασε την εφαρμογή για να κλείσεις γήπεδο και θέση parking.



THE ELLINIKON
SPORTS PARK



UNDERNEATH Ο Θάνατος Ρόκκας ΕΦΤΙΑΞΕ ΤΟ No1 *app* ΥΓΕΙΑΣ, ΓΙΑ ΝΑ ΞΕΡΟΥΜΕ ΤΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ *τρώμε*



Μια μπάρα πρωτεΐνης έδωσε την ιδέα για μια εφαρμογή που αποκωδικοποιεί τις ετικέτες των τροφίμων. Ο δημιουργός της μιλά για τα ξενύχτια με house μουσική και την πρωτιά σε Google Play και App Store. Και γιατί αξίζει να γυρίσεις τη συσκευασία από την άλλη.

Του ΔΗΜΗΤΡΗ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗ
Φωτό ΤΑΣΟΣ ΑΝΕΣΤΗΣ

Στα 22 του έφτιαξε μια εφαρμογή που σα-
ρώνει το barcode των τροφίμων και τα
βαθμολογεί από το 0 έως το 100, συνδυ-
άζοντας στοιχεία για τα πρόσθετα, τον
βαθμό επεξεργασίας και τη διατροφική
τους ποιότητα. Το Underneath app βρέ-
θηκε στο No 1, στην κατηγορία υγείας σε
App Store και Play Store και αλλάζει την
καθημερινότητα χιλιάδων ανθρώπων.
Ο Θάνος Ρόκκας μιλά για τη διαδρομή
από το ποδόσφαιρο και τις σπουδές στον
Καναδά μέχρι τα ξενύχτια μπροστά στην
οθόνη, αλλά και για την ανάγκη να χωράει η από-
λαυση στη διατροφή μας.

— Ποια προσωπική εμπειρία σε οδήγησε να φτιάξεις το Underneath;

Από μικρός έπαιζα ποδόσφαιρο και με ενδιέφερε πολύ η διατροφή: τι θα μου δώσει ενέργεια, τι θα με κάνει κα-
λύτερο, πιο δυνατό. Όταν πήγα για σπουδές στον Κανα-
δά, συνέχισα να ψάχνομαι. Κατάλαβα όμως ότι πολλοί
θέλουν να τρώνε υγιεινά και δεν ξέρουν πώς. Οι γονείς
μου, για παράδειγμα, μου έδειξαν μια μπάρα που έγρα-
φε «high protein» και «χαμηλή ζάχαρη», θεωρώντας την
πολύ υγιεινή. Έψαξα τη συσκευασία και βρήκα συστα-
τικά που με προβλημάτισαν. Έτσι σκέφτηκα ότι υπάρχει
ένα πρόβλημα που μπορούμε να λύσουμε. Ήθελα έναν
εύκολο, γρήγορο τρόπο, γιατί ο κόσμος δεν έχει χρόνο
να μάθει τα πάντα για κάθε συστατικό.

Τι κράτησες από τις σπουδές σου στο Μόντρεαλ;

Σπούδασα στο McGill University, με αντικείμενο τα χρη-
ματοοικονομικά και τη στρατηγική διοίκηση. Ήταν μια
πολύ διαφορετική εμπειρία. Αυτό που μου άρεσε πε-
ρισσότερο ήταν ότι γνώρισα ανθρώπους απ' όλο τον
κόσμο, με διαφορετικές κουλτούρες. Μου έδωσε μια πιο
ανοιχτή ματιά στον κόσμο και με βοήθησε να ωριμάσω
ως άνθρωπος.

— Ποιο ήταν το δυσκολότερο βήμα μέχρι το πρώτο σκα-
νάρισμα;

Να βρω πώς όλο αυτό θα γίνει πραγματικά εύκολο. Αρχι-
κά σκέφτηκα να γράφεις το όνομα του προϊόντος, αλλά
υπήρχαν τεχνικά προβλήματα και ο κόσμος δεν ήθελε
να πληκτρολογεί για κάθε προϊόν ξεχωριστά. Έπειτα από
πολύ trial and error, σκέφτηκα το barcode, όπως το σκα-
νάρουν στο ταμείο. Θα μπορούσαμε να το χρησιμοποιή-
σουμε για να βρίσκουμε τα συστατικά και τα διατροφικά
στοιχεία και να δίνουμε ένα σκορ. Το Underneath σημαί-
νει ακριβώς αυτό: να βλέπεις πίσω από την ετικέτα και
το μάρκετινγκ.

— Πώς ήταν οι μέρες και οι νύχτες της δημιουργίας;

Πολλή δουλειά! Θυμάμαι τους γονείς μου να ξυπνούν
για να πάνε στη δουλειά και να με βρίσκουν στην κου-
ζίνα, οκτώ το πρωί, να δουλεύω ακόμη. «Τι κάνεις;» μου
έλεγαν. Υπήρχαν προβλήματα που έπρεπε να λύσω, αλ-
λά είχα στο μυαλό μου τον κόσμο που θέλαμε να βοη-
θήσουμε. Άκουγα κυρίως house, πιο χαλαρά κομμάτια.
Με βοηθούν να δουλεύω και να ηρεμώ. Στον Καναδά
άρχισα να ακούω περισσότερο house, γιατί είχε πολλές
συναυλίες. Μου αρέσει και η rap, αλλά περισσότερο
όταν δεν δουλεύω.

— Στο υλικό παρουσίασης το Underneath αναφέρεται
ως η No 1 εφαρμογή στην κατηγορία υγείας σε Google
Play και App Store. Πότε συνέβη αυτό και πώς ένιωσες
βλέποντάς το στην κορυφή;

Ήταν λίγο τρελό! Μόλις τη δεύτερη ημέρα που είχαμε
ανεβάσει την εφαρμογή, ήταν ήδη πρώτη στην κατη-
γορία της και στα δύο καταστήματα. Κάποια στιγμή έ-
φτασε και στο No 2 στην Ελλάδα, ανάμεσα σε όλες τις

εφαρμογές. Νομίζω ότι τότε κατάλαβα πόσο ενδιαφέ-
ρεται ο κόσμος και πόσο έχει κουραστεί να μην ξέρει τι
τρώει. Να θεωρεί κάτι υγιεινό και να μην είναι σίγουρος
ότι όντως είναι. Πιστεύω ότι αυτή η ανακούφιση έδωσε
σε πολλούς έναν λόγο να κατεβάσουν την εφαρμογή. Η
υποστήριξη που παίρνουμε μας βοηθά να συνεχίζουμε
και να βελτιώνουμε το Underneath, τη βαθμολογία και
τις έρευνες στις οποίες βασιζόμαστε.

— Είμαστε στο σούπερ μάρκετ. Σκανάρω μια μπάρα δη-
μπτριακών. Τι βλέπω;

Μέσα σε περίπου τρία δευτερόλεπτα, κάποιες φορές και
λιγότερο, βλέπεις τη βαθμολογία. Αν θέλεις να ψάξεις
περισσότερο, βρίσκεις συγκεντρωμένα τα διατροφικά
στοιχεία: θερμίδες, πρωτεΐνη, ζάχαρη. Δεν χρειάζεται
να διαβάξεις τα μικρά γράμματα της συσκευασίας. Το
σημαντικό για μένα είναι ότι βλέπεις πώς προέκυψε το
σκορ, από πού έχασε πόντους το προϊόν. Για τα συστα-
τικά που μας απασχολούν υπάρχουν εξηγήσεις και πα-
ραπομπές στις έρευνες που χρησιμοποιούμε, ώστε να
μπορείς να τις διαβάσεις. Αν το προϊόν έχει χαμηλή βαθ-
μολογία, σου προτείνουμε και εναλλακτικές.

— Πώς διαμορφώθηκε η μεθοδολογία και ποιοι ειδικοί
συνέβαλαν;

Ξεκινήσαμε με έρευνα για τα συστατικά και τα κατατάξα-
με σε κατηγορίες, καθορίζοντας πόσους πόντους θα α-
φαιρεί το καθένα. Συνδυάσαμε αυτή την αξιολόγηση με
την ταξινόμηση επεξεργασίας NOVA και τα διατροφικά
στοιχεία. Αντλούμε υλικό από πηγές όπως το Harvard, ο
Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας και η EFSA. Όταν δια-
μορφώθηκε η βάση, μιλήσαμε με διατροφολόγους και
διαιτολόγους από την Ελλάδα. Πρότειναν αλλαγές στις
λεπτομέρειες και στο πόσο θα επηρεάζει κάθε συστατι-
κό τη βαθμολογία.

— Ένα προϊόν παίρνει 90 στα 100. Μπορώ να τρώω όσο
θέλω;

Χρειάζεται μέτρο. Μια υψηλή βαθμολογία είναι ένα καλό
σημάδι, αλλά τις πληροφορίες πρέπει να τις εντάσσου-
με στη συνολική διατροφή μας. Αν ένα φιστικοβούτυρο
πάρει 100 στα 100, δεν σημαίνει ότι πρέπει να τρώμε
μόνο φιστικοβούτυρο! Χρειαζόμαστε μια πλήρη δια-
τροφή.

— Πόσο καλά γνωρίζει η εφαρμογή το ελληνικό σού-
περ μάρκετ;

Στη βάση μας υπάρχουν τουλάχιστον εννέα στα δέκα
προϊόντα που θα σκανάρουμε. Αν κάποιο λείπει, μπο-
ρούμε να φωτογραφίσουμε την μπροστινή και την πίσω
όψη του και να πάρουμε βαθμολογία. Στη συνέχεια, ό-
ταν το σκανάρει κάποιος άλλος, θα το βρίσκει ήδη. Έτσι
μεγαλώνει συνεχώς η βάση.

— Στο site σας, tryunderneath.com, δηλώνετε ότι καμιά
μάρκα δεν μπορεί να πληρώσει για καλύτερο σκορ. Πώς χρηματοδοτείται η εφαρμογή και πώς προστατεύ-
ετε την ανεξαρτησία των αξιολογήσεων και των προτει-
νόμενων εναλλακτικών;

Από την αρχή βάλαμε στόχο να μην παίρνουμε χορηγίες
από εταιρείες τροφίμων. Δεν θα πάρουμε χρήματα από
κάποια εταιρεία για να βαθμολογήσουμε καλύτερα το
προϊόν της. Τα έσοδα έρχονται αποκλειστικά από τις
συνδρομές. Ο χρήστης έχει τρεις ημέρες δωρεάν, με
απεριόριστα σκαναρίσματα, και στη συνέχεια, αν θέλει
να συνεχίσει, επιλέγει συνδρομή.

— Η πρώτη ανταπόκριση σε αιφνιδιασε;

Ήταν λίγο τρελό! Νομίζω ότι εκεί κατάλαβα πόσο ενδια-
φέρεται ο κόσμος και πόσο έχει κουραστεί να μην ξέρει
τι τρώει. Να θεωρεί κάτι υγιεινό και να μην είναι σίγου-
ρος ότι όντως είναι. Η υποστήριξη που παίρνουμε μας

βοηθά να προχωράμε και να βελτιώνουμε
την εφαρμογή, τη βαθμολογία και τις πλη-
ροφορίες που δίνουμε.

— Ποιο σχόλιο σου δίνει τη μεγαλύτερη χα-
ρά;

Όταν μου λένε ότι η εφαρμογή τους βοή-
θησε να τρώνε καλύτερα. Ιδιαίτερα όταν
μπτέρες λένε ότι τις βοηθά να επιλέγουν το
φαγητό των παιδιών τους με μεγαλύτερη
σιγουριά. Αυτά τα μηνύματα μου δίνουν λό-
γο να συνεχίζω. Για μένα είναι από τα καλύ-
τερα κομπλιμέντα που μπορεί να μου κάνει
κάποιος.

— Ποια διατροφική αντίληψη θα ήθελες να
βάλουμε στο μικροσκόπιο;

Την υπερβολική προσήλωση στην πρωτε-
ϊνη, στις θερμίδες και στα «μάκρο». Βλέπω
νέους να ξεκινούν γυμναστήριο, κάτι πολύ
καλό, αλλά να ακολουθούν συμβουλές από
το TikTok και το Instagram, με μοναδικό στό-
χο να αποκτήσουν γρήγορα το σώμα που
θέλουν. Έχει σημασία και η ποιότητα αυτών
που τρώμε. Για παράδειγμα, το να εστιάζου-
με μόνο στην πρωτεΐνη και να αποκλείουμε
εντελώς τους υδατάνθρακες με προβλημα-
τίζει. Από συζητήσεις με γυμναστές ακούω
συνά ότι οι πελάτες ενδιαφέρονται κυρίως
να χάσουν κιλά ή να γίνουν πιο μυώδεις γρή-
γορα. Κατά τη γνώμη μου, έτσι χάνεται ένα
σημαντικό κομμάτι.

— Κι αν έχεις περιορισμένο χρόνο και χρή-
ματα για τα ψώνια;

Αυτό που έχω δει είναι ότι η υψηλή βαθμο-
λογία δεν σημαίνει απαραίτητα υψηλή τιμή.
Υπάρχουν ακριβά προϊόντα που παίρνουν
χαμηλό σκορ και οικονομικότερες επιλογές
που βαθμολογούνται καλύτερα. Στην εφαρ-
μογή έχουμε κατηγορίες με προϊόντα που
έχουν υψηλή βαθμολογία, όπως ψωμιά και
γιαούρτια, ώστε να μπορείς να διαλέξεις α-
νάμεσα σε αρκετές επιλογές. Για παράδειγ-
μα, αντί για μια ακριβή μπάρα πρωτεΐνης,
μπορείς να σκεφτείς ένα γιαούρτι με μέλι,
που μπορεί να κοστίζει το ίδιο ή και λιγότε-
ρο. Η εφαρμογή σε βοηθά να εξετάσεις και
τέτοιες αλλαγές στις συνήθειές σου.

— Στη δική σου καθημερινότητα πόσο χώ-
ρο έχει η απόλαυση;

Φυσικά θα φάω ένα σουβλάκι ή ένα burger
όταν βγω με φίλους. Έχω έναν προσωπικό
κανόνα: το 80% των φορών προσέχω πολύ
τι τρώω και στο υπόλοιπο 20% αφήνω τον
εαυτό μου πιο ελεύθερο, πάντα με μέτρο.
Αν περιοριστείς μόνο σε φαγητά που δεν
σου αρέσουν, δεν θα το κρατήσεις για πο-
λύ. Όταν υπάρχει χώρος να ξεφύγεις λίγο,
μπορείς να συνεχίσεις πιο εύκολα μακρο-
πρόθεσμα.

— Ποιο είναι το επόμενο βήμα για το
Underneath;

Να βελτιώνουμε συνέχεια την εφαρμογή, να
παρακολουθούμε τις νεότερες έρευνες και
να προσθέτουμε προϊόντα. Θέλουμε επίσης
να προχωρήσουμε σε άλλες χώρες, αρχικά
στην Ευρώπη και μετά σε όλο τον κόσμο. Ελ-
πίζω την επόμενη φορά που θα μιλήσουμε
να το έχουμε καταφέρει! **A**

Η ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ
ΠΟΥ ΠΑΙΡ-
ΝΟΥΜΕ ΜΑΣ
ΒΟΗΘΑ ΝΑ
ΣΥΝΕΧΙΖΟΥΜΕ
ΚΑΙ ΝΑ ΒΕΛ-
ΤΙΩΝΟΥΜΕ ΤΟ
UNDERNEATH,
ΤΗ ΒΑΘΜΟΛΟ-
ΓΙΑ ΚΑΙ
ΤΙΣ ΕΡΕΥΝΕΣ
ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ
ΒΑΣΙΖΟΜΑΣΤΕ

Σκάλες υπηρεσίας

Η πίσω «αυλή» της πόλης

Το κατώφλι όπου ψιθυρίζονται οι αλήθειες για τα μυστικά της αστικής οικογένειας

Του ΤΑΚΗ ΣΚΡΙΒΑΝΟΥ - Φωτό: ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΤΑΜΠΟΛΙΔΟΥ

Μοιάζουν σαν να αιωρούνται, να κρέμονται από τον ουρανό. Στριφογυριστές και σκουριασμένες, πάνε πέρα δώθε και σε πιάνει λιγάκι η ψυχή σου. Πόσες και πόσες φορές δεν τις ανέβηκαν και δεν τις κατέβηκαν βιαστικές και φορτωμένες νέες και μεγαλύτερες γυναίκες που εργάζονταν ως «υπηρέτριες» στα αστικά και όχι μόνο σπίτια της πόλης. Είναι οι σκάλες υπηρεσίας, η πίσω αυλή της Αθήνας, κι αυτές είναι κάποιες από τις «κρυμμένες» ιστορίες τους.

Είδα τυχαία τις φωτογραφίες στο Facebook, στη σελίδα «Η Αθήνα μου, ματιές στην πόλη», της **Κατερίνας Σταμπολίδου**, η οποία είναι ερασιτέχνης φωτογράφος. «Ξεκίνησα το 2012, όταν μου πήρε ο σύζυγός μου μια φωτογραφική μηχανή **Νίκον** για να περνάω την ώρα μου, επειδή είχα μόλις συνταξιοδοτηθεί. Στην αρχή την άφησα στην άκρη, μετά την έβαλα στην τσάντα μου. Μέχρι που μια μέρα συνειδητοποίησα ότι είχα περάσει τρεις ώρες περπατώντας στην πόλη και φωτογραφίζοντας – είχα κολλήσει το μικρόβιο», λέει. Σήμερα η Κατερίνα έχει μια πιο εξελιγμένη **Νίκον** και συνεχίζει τις βόλτες της. Κυρίως στη γειτονιά της, την Κυψέλη, αλλά και στην Πλάκα, στου Ψυρρή, στον Κεραμεικό, στη Νέα Φιλαδέλφεια, στο Γαλάτσι, στο Ψυχικό, στο Παγκράτι, στα Εξάρχεια, στο Κολωνάκι. «Μου αρέσουν τα παλιά σπίτια, οι μικρές λεπτομέρειες, μια πόρτα, ένα πατζούρι, οι αυλές. Μου αρέσουν ακόμα και τα ερείπια. Γιατί φωτογραφίζω τις σκάλες υπηρεσίας; Ίσως γιατί μου αρέσουν οι εικόνες μιας παλιάς Αθήνας, μιας πόλης που χάνεται».

Η απαξιωμένη εργασία που εξοβελίζονταν στον χώρο του αόρατου

Η **Ποθητή Χαντζαρούλα**, αναπληρώτρια καθηγήτρια στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου και συγγραφέας του βιβλίου «Σμιλεύοντας την υποταγή: Οι έμμισθες οικιακές εργάτριες στην Ελλάδα το πρώτο μισό του εικοστού αιώνα» (εκδ. Παπαζήσης, 2012), γράφει ότι «από τον δέκατο ένατο αιώνα και έπειτα οι μεταφορές του χώρου λειτουργούσαν ως σημάσεις για τις κοινωνικές διακρίσεις: ο “κάτω κόσμος” του σπιτιού (downstairs), συνώνυμο των υπηρετών και του σκοτεινού και βρόμικου και ο “πάνω κόσμος” των αφεντικών (upstairs), συνώνυμο του καθαρού, της ηθικής και της ευταξίας. Η δύναμη του αριστοκρατικού μοντέλου υπηρεσίας (upstairs/downstairs) για το κοινωνικό φαντασιακό είναι τεράστια, ενώ η κοσμοθεωρία της αστικής τάξης χαρακτηριζόταν από διχοτομικές αντιθέσεις που σηματοδοτούσαν ιεραρχίες: καθαρό/βρόμικο, κυρία/υπηρέτρια, αρσενικό/θηλυκό. Οι κοινωνικές ιεραρχίες αντανakλώνταν στους διαχωρισμούς του χώρου του αστικού σπιτιού, ταυτόχρονα όμως η σύνδεση του “βρόμικου” με την απαξιωμένη εργασία διαμόρφωνε διακριτούς χώρους εξοβελίζοντας την εργασία στο χώρο του αόρατου. Οι “σκάλες υπηρεσίας” αντικατοπτρίζουν αυτή τη μεγάλη μετατόπιση της εργασίας στην περιοχή του αόρατου».

Στην ελληνική ταινία «Ο Ηλίας του 16ου», με πρωταγωνιστή τον Χατζηχρήστο, ο Βέγγος, που θέλει να πηδήξει μια μάντρα για να μπει στο σπίτι του Παπαγιαννόπουλου και να κλέψει ένα δαχτυλίδι, μένει καθηλωμένος επί ώρες, καθώς στη σκάλα υπηρεσίας δύο υπηρέτριες κουτσομπολεύουν ασταμάτητα. Ο κοινωνικός διαχωρισμός αποτυπωνόταν και στις ταινίες. Όταν η «κυρία» έλειπε, οι υπηρέτριες δοκίμαζαν τα φορέματα, τα παπούτσια και τα καπέλα της. Κατάφεραν κάπως να της μοιάσουν, αλλά όχι αρκετά. Πάντα κάτι –το περπάτημα ή ο τρόπος που μιλούσαν– θα πρόδιδε την ταπεινή τους θέση.

Οι σκάλες υπηρεσίας και ως έξοδοι κινδύνου και η ταξική σύνθεση της κάθε γειτονιάς

«Οι σκάλες υπηρεσίας», λέει ο αρχιτέκτονας και ερευνητής **Νίκος Καββαδάς**, «οδηγούσαν στις ταράτσες μονοκατοικιών και πολυκατοικιών, όπου πλένονταν τα ρούχα στο πλυσταριό και απλώνονταν σε σύρματα, στον ήλιο και στον αέρα. Από τις σκάλες αυτές, που αποτελούσαν και έξοδο κινδύνου, μπαινόβγαιναν στα διαμερίσματα οι υπηρέτριες, καθώς υπήρχε σαφής διαχωρισμός των κινήσεων ανάμεσα στους κατοίκους των διαμερισμάτων και το υπηρετικό προσωπικό. Για τον ίδιο λόγο οι μεγαλοαστικές πολυκατοικίες δίπλα στην κεντρική είσοδο έχουν ένα μικρό πορτάκι υπηρεσίας, για το προσωπικό, την τροφοδοσία και την αποκομιδή των απορριμμάτων. Από το πορτάκι ξεκινούσε διάδρομος που οδηγούσε στον ακάλυπτο, όπου η σκάλα υπηρεσίας ανά όροφο κατέληγε σε μπαλκονάκι και στην πόρτα της κουζίνας».

Ο Ν. Καββαδάς αναφέρει ότι οι σκάλες υπηρεσίας «δεν καταργήθηκαν με έναν μοναδικό νόμο, μια συγκεκριμένη χρονιά. Η εξαφάνισή τους ήταν αποτέλεσμα σταδιακών αλλαγών στην αρχιτεκτονική, στους κανονισμούς και στον τρόπο ζωής από το 1960-1970 και μετά. Ενώ στα χρόνια 1930 - 1950 ήταν συνηθισμένες, με τη μαζική ανοικοδόμηση στην Αθήνα της αντιπαροχής (1960-1980) η τυπολογία των κτιρίων απλοποιείται και αυτές οι σκάλες αρχίζουν να εγκαταλείπονται – και σταδιακά από τα τέλη του 20ού αιώνα σχεδόν εξαφανίζονται από τα νέα κτίρια. Στην κατάργησή τους έπαιξαν ρόλο οι κοινωνικές αλλαγές, όπως το ότι η οικιακή εργασία μειώθηκε δραστικά μετά το 1960, αλλά και για λόγους οικονομίας, μιας και θεωρήθηκε ότι σπαταλούν ωφέλιμο χώρο και προσθέτουν στο κόστος της οικοδομής. Τέλος, οι νεότεροι οικοδομικοί κανονισμοί δίνουν έμφαση σε κεντρικούς πυρήνες κυκλοφορίας (μία σκάλα και ένας ανεγκυςτήρας), σε καλύτερο έλεγχο πρόσβασης και πυρασφάλειας. Αρχιτεκτονικά προτιμάται μια πιο “καθαρή” κάτοψη, χωρίς πολλαπλά κυκλοφοριακά δίκτυα».

Πολυκατοικίες άρχισαν να χτίζονται το 1921, σημειώνει η Π. Χαντζαρούλα, αλλά η δόμησή τους εντάθηκε την περίοδο 1932-1941. Στην ανατολική πλευρά του Λυκαβηττού, στην οδό Πατησίων και στη δυτική πλευρά του Λυκαβηττού η συντριπτική πλειονότητα των πολυκατοικιών ήταν κατοικίες. Σύμφωνα με τη μελέτη του **Μανώλη Μαρμαρά** «Η αστική πολυκατοικία της μεσοπολεμικής Αθήνας» (Αθήνα, ΕΤΒΑ, 1991), η κοινωνική σύνθεση των πολυώροφων κτιρίων μεταξύ του 1925 και 1931 ήταν κυρίως μεγαλοαστική, ενώ μεταξύ 1932 και 1941 η πλειονότητα των ενοίκων ήταν αστοί. «Ο διαχωρισμός των κοινωνικών τάξεων ήταν ενσωματωμένος στον αστικό ιστό της πρωτεύουσας. Παρόλο που το κέντρο της πόλης χαρακτηριζόταν από τη συγκέντρωση διαφορετικών τάξεων, η σύνθεση της κάθε γειτονιάς ήταν ταξική», λέει η Π. Χαντζαρούλα.

Οι σκάλες υπηρεσίας στην «Κουζίνα» του Ζολά

Στο τι ήταν τελικά οι σκάλες υπηρεσίας, η Π. Χαντζαρούλα μάς θυμίζει το μυθιστόρημα του Ερίλ Ζολά «Η κουζίνα» (μτφ. Γιάννης Αγγέλου, εκδ. Ζαχαρόπουλος, 1978). «Η δράση», λέει, «λαμβάνει χώρα στη σκάλα υπηρεσίας. Είναι το κατώφλι όπου ψιθυρίζονται οι αλήθειες για τα μυστικά της αστικής οικογένειας αλλά και το σκοτεινό πέρασμα όπου η αστική οικογένεια έκρυβε τα πάθη της. Οι σκάλες υπηρεσίας εικονογραφούν μια ποιητική των ορίων ανάμεσα στο “έξω” και στο “μέσα”, στο “καθαρό” και στο “βρόμικο”, στην “κανονική” και τη “βρόμικη” σεξουαλικότητα». **A**





ΟΤΑΝ Η «ΚΥΡΙΑ»
ΕΛΕΙΠΕ, ΟΙ
ΥΠΗΡΕΤΡΙΕΣ
ΔΟΚΙΜΑΖΑΝ
ΤΑ ΦΟΡΕΜΑΤΑ,
ΤΑ ΠΑΠΟΥΤΣΙΑ
ΚΑΙ ΤΑ ΚΑΠΕΛΑ
ΤΗΣ. ΚΑΤΑΦΕΡ-
ΝΑΝ ΚΑΠΩΣ ΝΑ
ΤΗΣ ΜΟΙΑΣΟΥΝ,
ΑΛΛΑ ΟΧΙ ΑΡΚΕ-
ΤΑ. ΠΑΝΤΑ ΚΑΤΙ
—ΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ
Ή Ο ΤΡΟΠΟΣ
ΠΟΥ ΜΙΛΟΥΣΑΝ—
ΘΑ ΠΡΟΔΙΔΕ
ΤΗΝ ΤΑΠΕΙΝΗ
ΤΟΥΣ ΘΕΣΗ.

32ες Νύχτες Πρεμιέρας ΜΕ ΤΟ VOLUME ΣΤΟ ΚΟΚΚΙΝΟ!

Για τις πρώτες δέκα μέρες του Οκτωβρίου η Αθήνα ζει στους ρυθμούς του φεστιβάλ «Νύχτες Πρεμιέρας», το οποίο κλείνει φέτος τα 32 του χρόνια κι εμείς σάς προτείνουμε τα «άχαστα» φιλμ.

Του ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΪΜΑΚΗ

Yellow Letters

Ο Ιλκέρ Τσατάκ, δημιουργός της «Αίθουσας των καθηγητών», επιστρέφει με μια πολιτική ιστορία που επιχειρεί να ανιχνεύσει τις κοινωνικές, ταξικές αλλά και πολιτισμικές διαφορές στη σημερινή Γερμανία, με αφορμή τον διωγμό που υφίσταται ένα ζευγάρι Τούρκων διανοούμενων καλλιτεχνών. Η ταινία κέρδισε τη Χρυσή Άρκτο του φετινού Φεστιβάλ Βερολίνου (η απονομή διά χειρός Βιμ Βέντερς, προέδρου της κριτικής επιτροπής, ο οποίος είχε επικριθεί για τα ατυχή σχόλια του περί διαχωρισμού πολιτικής και τέχνης στο ίδιο φεστιβάλ) και αποθεώθηκε από την κριτική για την ικανότητα του σκηνοθέτη να βάζει τον θεατή στον άχαρο ρόλο του «συμπρωταγωνιστή» μιας ιστορίας πυκνής σε ηθικά διλήμματα αλλά και απαιτητικής ως προς τον ενεργό ρόλο που καλείται να έχει κάθε πολίτης απέναντι σε φαινόμενα αυταρχισμού και κατάχρησης εξουσίας.

© ELLA KNORZ IFFPRODUCTIONS



Queen at Sea

Δύο Αργυρές Άρκτοι (σκηνοθεσίας και ερμηνειών) στο Φεστιβάλ Βερολίνου για το συγκινητικό δράμα «Queen at Sea» του Λανς Χάμερ, με τη Ζιλιέτ Μπινός και τον Τομ Κόρτνεϊ, οι οποίοι έρχονται αντιμέτωποι με το βασανιστικό πρόβλημα της άνοιας που αντιμετωπίζει η μητέρα (Άννα Κάλντερ Μάρσαλ) της πρώτης.



Primetime

Η πρώτη ταινία μυθοπλασίας –με σενάριο που βασίζεται σε αυθεντικά γεγονότα– του ντοκιμαντερίστα **Λανς Όπενχαϊμ**. Άπαντες υποκλίνονται στην ερμηνευτική παράσταση του **Ρόμπερτ Πάτινσον**, που υποδύεται τον Κρις Χάνσεν, τον γνωστό δημοσιογράφο του NBC, που παγίδευε θηρευτές παιδόφιλους του διαδικτύου και τους ξεμπρόστιαζε μέσω της εκπομπής του στο τηλεοπτικό κοινό, βάζοντας φωτιά στα μηχανάκια της τηλεθέας. Συνθέτοντας μια ιστορία με σκληρά ερωτήματα (ο ρόλος της τηλεόρασης και τα ηθικά διλήμματα στο κυνήγι της δημοσιότητας, η παιδοφιλία ως μείζον κοινωνικό φαινόμενο κ.ά.) ο Όπενχαϊμ καταφέρνει να φτιάξει ένα αγωνιώδες πολιτικό θρίλερ, που είναι πολλά παραπάνω από μια τυπική βιογραφία για τον αμφιλεγόμενο Χάνσεν.

Wanda

Το μοναδικό φιλμ μεγάλου μήκους που σκηνοθέτησε, το 1970, η ηθοποιός **Μπάρμπαρα Λόντεν** (σύζυγος του Ελία Καζάν, με συμμετοχή στα «*Πυρετός στο αίμα*» και «*Wildriver*»), είναι ένα συγκλονιστικό γυναικείο πορτρέτο ωμού ρεαλισμού, φτιαγμένο, θαρρείς, από τον Τζον Κασαβέτη κι όχι από μια άπειρη σκηνοθέτρια. Το φιλμ επέλεξε ο Γιώργος Λάνθιμος για τη δική του αγαπημένη ταινιοθήκη –την οποία παρουσιάζει στο φεστιβάλ– και αφηγείται την ιστορία (σενάριο της Λόντεν) μιας εγκλωβισμένης σε μικροαστικά στερεότυπα και οικονομική ένδεια γυναίκας, η οποία ψάχνει να βρει τον δρόμο της. Τη Γουάντα υποδύεται η ίδια η Λόντεν, που είχε ξεκινήσει την καριέρα της ως φωτομοντέλο και χορεύτρια.

Possible Love

Μετά τις εντυπωσιακές συστάσεις του προ 8ετίας με το «*Παιχνίδι με τη φωτιά*», ο νοτιοκορεάτης **Λι Τσανγκ-ντονγκ** επιστρέφει με ένα χαμηλόφωνο δράμα που ανατέμνει τις ζωές δύο παντρεμένων ζευγαριών από διαφορετικές τάξεις. Ο σκηνοθέτης ενορχηστρώνει μαστρικά ένα ψυχολογικό θρίλερ ανταγωνισμών και ενστίκτων, που αρχικά παραπλανεί τον θεατή για τον πολιτικό δρόμο στον οποίο επιλέγει να κινηθεί, πριν σταλάξει τις πικρές ανθρωποκεντρικές αλήθειες του. Αργυρός Λέοντας στο τελευταίο Φεστιβάλ Βενετίας αλλά και επίσημη πρόταση της Νότιας Κορέας για τα προσεχή Όσκαρ Διεθνούς Ταινίας.

Everytime

Η νέα δημιουργία της **Σάντρα Βόλνερ** («*The Trouble with Being Born*», 2020) απέσπασε το βραβείο καλύτερης ταινίας στο «Ένα Κάποιο Βλέμμα» του Φεστιβάλ Καννών και είναι η επίσημη πρόταση της Γερμανίας για το Όσκαρ Διεθνούς Ταινίας. Η πρωταγωνιστική οικογένεια ταξιδεύει στην Τενερίφη έναν χρόνο μετά τη σοκαριστική απώλεια της νεαρής Τζέσι, για να αναμετρηθεί με τις πληγές της και να επιχειρήσει να βάλει τέλος στο πένθος της, αν αυτό είναι εφικτό. Το τραγικό και το ανοίκειο αλληλοσυμπληρώνονται, με τον μινιμαλισμό της σκηνοθέτριας να κυριαρχεί, αρνούμενος να οδηγήσει την ιστορία σε μελό συνθήκες και τακτοποιημένες λύσεις. Η προβολή

Club Kid

Ο **Τζόρνταν Φέρστμαν**, αφού κατέκτησε τις Κάννες, βάζει πλώρη και για την Αθήνα. Το φιλμ, που ίσως παίξει δυνατά στα επερχόμενα Όσκαρ είναι μια σκληρή κομεντί που μοιράζει ισόποσα γέλιο και κλάμα, χωρίς να παραμελεί τη διατύπωση ζορικών ερωτημάτων. Στο σκηνοθετικό ντεμπούτο του ο Τζόρνταν Φέρστμαν αφηγείται την ιστορία ενός διοργανωτή πάρτι στη Νέα Υόρκη (ο ίδιος ο σκηνοθέτης στον ρόλο) που ζει διαρκώς στα όρια, με κραιπάλες, ουσίες, σεξ και αλκοόλ. Μια μέρα ένα δεκάχρονο αγόρι τού συστήνεται ως ο γιος που αγνοούσε ότι είχε και η ζωή του γίνεται άνω κάτω. Άρωμα 80s, με επίκαιρο πολιτικό χαρακτήρα και queer προφίλ που δένει άψογα με το mainstream.



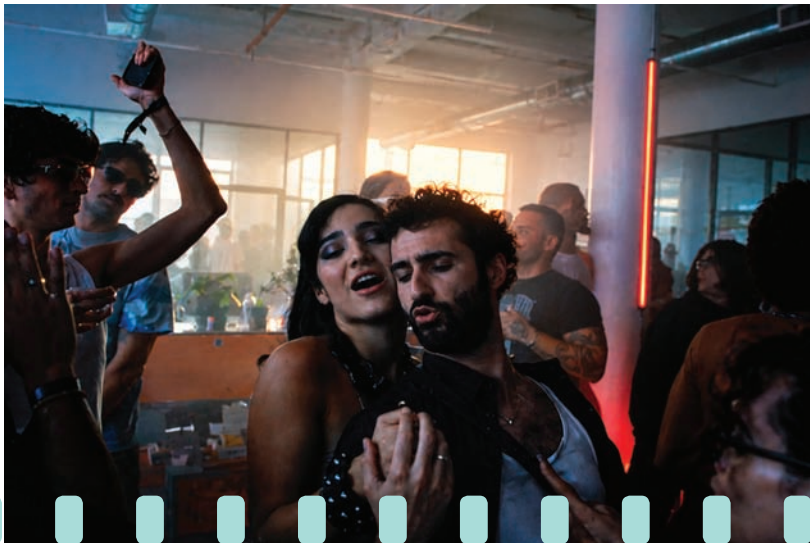
Οι δαιμονισμένες

Το παραγνωρισμένο φιλμ του **Κεν Ράσελ**, που σήμερα θεωρείται λίγο-πολύ το απόλυτο αριστούργημα του Βρετανού σκηνοθέτη, θα προβληθεί για πρώτη φορά σε αποκατεστημένο 4k. Μετά τη λογοκρισία το 1971 και την απαγόρευση του φιλμ σε αρκετές χώρες (κρίθηκε από την Καθολική Εκκλησία ως βλάσφημο), οι βασισμένες σε αληθινή ιστορία «*Δαιμονισμένες*» ξαναβγαίνουν στις αίθουσες, τεστάροντας τις αντοχές και την κρίση των πιο ανεκτικών θεατών που θα ξαναδιαβάσουν την ιστορία του καθολικού ιερέα του 19ου αιώνα, ο οποίος είχε κατηγορηθεί ότι άσκησε σατανική επιρροή σε μια ομάδα καλογραιών. Πρωταγωνιστούν οι **Ολίβερ Ριντ**, **Βανέσα Ρεντγκρέιβ** και **Ντάντλι Σάτον**.

θα γίνει παρουσία της πρωταγωνίστριας **Μπίργκιτ Μίνισμαγερ**.

I Play Rocky

Αρκετό καιρό πριν ο Σιλβέστερ Σταλόνε κατακτήσει το σύμπαν –κινηματογραφικό και μη– με τον «*Ρόκι*» του, ήταν ένας ταπεινός Ιταλός... επιβήτορας που βολόδερνε μεταξύ των σοφτ πορνό ταινιών και της αγωνίας του άστεγου που δεν ξέρει πού θα τον βρει η επόμενη μέρα. Η ταινία του Πίτερ Φάρελι, ο οποίος μετά τα αμφίβολης ποιότητας κωμικά έργα που είχε υπογράψει με τον αδελφό του, Μπομπ, στα 90s και 00s («*Shallow Hal*», «*Ο ηλίθιος κι ο πανηλίθιος*» κ.ά.) έπεισε με το οσκαρικό «*Πράσινο βιβλίο*» ότι έχει και καλλιτεχνικές ανησυχίες, αφηγείται με αρκετό ρεαλισμό ένα από τα πιο ξεχωριστά success stories στην ιστορία του κινηματογράφου. Τον απαιτητικό ρόλο του Σιλβέστερ Σταλόνε (ο οποίος, πριν ακόμα γίνει τριάντα ετών, έγραψε το σενάριο του «*Ρόκι*» σε λίγες μόλις μέρες κι έδωσε αγώνα για να υποδυθεί ο ίδιος τον ήρωα) έχει επωμιστεί ο **Άντονι Ιπόλιτο**, ο οποίος πήρε και τα εύσημα του ίδιου του Σταλόνε.



Rose

Η συνασπαστική **Σάντρα Ούλερ** («*Η ανατομία μίας πτώσης*», «*Ζώνη ενδιαφέροντος*», «*Toni Erdman*») πρωταγωνιστεί στην ασπρόμαυρη ιστορική περιπέτεια του **Μάρκου Σλάιντσερ** και κερδίζει το βραβείο ερμηνείας στο Φεστιβάλ Βερολίνου που ίσως να την οδηγήσει και στις οσκαρικές υποψηφιότητες. Πρόκειται για μια σκληρή παραβολή για την πατριαρχία, τον θρησκευτικό σκοταδισμό και την έννοια της ταυτότητας (η Ούλερ υποδύεται μια γυναίκα μεταμφιεσμένη σε στρατιώτη που φτάνει σ' ένα χωριό και διεκδικεί το σπίτι που έχει κληρονομήσει), με φόντο τη ρημαγμένη από τους πολέμους προτεσταντική Ευρώπη του 17ου αιώνα. Το αινιγματικό στόρι διανθίζεται από ισχυρή δόση μυστηρίου αλλά και απρόσμενα ξεσπάσματα οργής, στο φιλμ που λάτρεψε ο Μίκαιλ Χάνκε και αποτελεί την πρόταση της Αυστρίας για το Όσκαρ Διεθνούς Ταινίας.

ΔΕΙΖΟΥΝ ΚΙ ΑΥΤΑ

— Στο «*The Beloved*», ο Ισπανός Ροντρίγκο Σορογκόγιεν («*Κανείς δεν μπορεί να μας σώσει*») δίνει την ευκαιρία στον **Χαβιέ Μπαρδέμ** να δώσει μια από τις καλύτερες ερμηνείες του υποδυόμενος τον σκηνοθέτη που επιχειρεί να τα ξαναβρεί με την κόρη του, με την οποία έχει ψυχρανθεί εδώ και χρόνια.

— Η μαύρη πολιτική κωμωδία «*Wild Horse Nine*» του **Μάρτιν Μακ Ντόνα**, με τους **Τζον Μάλκοβιτς** και **Σαμ Ρόκγουελ** στους ρόλους δύο Αμερικανών πρακτόρων της CIA, μας μεταφέρει στη Χιλή του 1973, λίγο πριν το πραξικόπημα.

— Επιστροφή στα επιβλητικά δράματα του δημιουργού του «*Drive My Car*», **Ριουσούκε Χαμαγκούτσι**, που με το «*Ετσι ξαφνικά*» στοχάζεται πάνω στο πέρασμα του χρόνου και την οδύνη της ζωής που μας γλιστρά απ' τα χέρια. Η **Βιρζίνι Εφιρά** και η **Τάο Οκαμότο** μοιράστηκαν το Βραβείο Γυναικείας Ερμηνείας στο Φεστιβάλ Καννών.

— Δύο σημαντικοί κινηματογραφιστές στην ίδια ταινία, αλλά με διαφορετικούς ρόλους. Ο **Ηλίας Γιαννακάκης** κινηματογραφεί την ιστορία και κυρίως την καλλιτεχνική διαδρομή της **Εύας Στεφανή** στο ντοκιμαντέρ του «*Ο κόσμος ανάποδα*», μέσα από οκτώ χρόνια παρατήρησης.

— Στον «*Άντρα που αγαπώ*» του **Άιρα Σακς**, ο **Ράμι Μάλεκ** και η **Ρεμπέκα Χολ** προσδίδουν σπάνια δραματική ένταση στην τρυφερή ιστορία ενός Νεοϋορκέζου περφόρμερ που αρνείται να εγκαταλείψει την ομορφιά της ζωής και τη λάμψη στη δουλειά του εξαιτίας μιας επώδυνης ασθένειας.

— Ο 71χρονος **Κιγιόσι Κουροσάουα** επιστρέφει στις ρίζες του με το «*Ο αιχμάλωτος και ο σαμουράι*», που διαδραματίζεται στη φεουδαρχική Ιαπωνία του 16ου αιώνα και αφηγείται την ιστορία ενός πολεμάρχου που αντιμετωπίζει αινιγματικές καταστάσεις ενόσω πολιορκείται το κάστρο του. **Α**



Χρυσός
Χορηγός



#μετονΚινηματογραφο

Με το σινεμά
που μας ταξιδεύει.
Με τους δημιουργούς
που μας εμπνέουν.
Με τις πρεμιέρες που μας
κάνουν να ανακαλύπτουμε
πάντα κάτι καινούργιο.
Η ΔΕΗ στηρίζει το Διεθνές
Φεστιβάλ Κινηματογράφου
της Αθήνας Νύχτες Πρεμιέρας,
ως Χρυσός Χορηγός.

Για να είμαστε όλ@
ένα **#μετονπολιτισμο**

Όταν

μια φυσική καταστροφή χτυπά, οι εικόνες που βλέπουμε συνήθως έχουν στο επίκεντρο τον άνθρωπο. Δεν είναι λίγες οι φορές που ρεπόρτερ και παρουσιαστές ειδήσεων αναφέρουν χαρακτηριστικά «Ευτυχώς δεν θρηνήσαμε θύματα» την ίδια ώρα που μπορεί δεκάδες ακόμα και εκατοντάδες ζώα να

έχουν εγκλωβιστεί, τραυματιστεί και χαθεί μέσα στο χάος.

Στις πυρκαγιές, τις πλημμύρες, τους σεισμούς και άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, οι εθελοντές του Τομέα Σαμαρειτών-Διασωστών του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού επιχειρούν και για τη διάσωση ζώων με έναν βασικό κανόνα: κάθε ζωή έχει αξία. Η δράση τους δεν περιορίζεται στον απεγκλωβισμό ενός ζώου από μια επικίνδυνη περιοχή. Περιλαμβάνει Πρώτες Βοήθειες στο πεδίο, σταθεροποίηση και μεταφορά σε ασφαλές σημείο, συνεργασία με κτηνιάτρους, δήμους και φιλοζωικούς φορείς, αλλά και εκπαίδευση των πολιτών μέσα από το πρόγραμμα «Πρώτες Βοήθειες για Σκύλους». Παράλληλα, η Κυνοφιλική Ομάδα Κ9 του Ε.Ε.Σ. διαθέτει ειδικά εκπαιδευμένους σκύλους έρευνας και διάσωσης, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την Ήρα, το λαμπερό που έχει εκπαιδευτεί να επιχειρεί και στο υγρό στοιχείο.

Τι γίνεται όμως όταν ένας σκύλος ή μια γάτα τραυματιστεί μπροστά μας; Ποια είναι τα συχνότερα λάθη των κηδεμόνων όταν πανικοβάλλονται; Πότε πρέπει να καλέσουμε κτηνίατρο, πότε τον Δήμο, πότε την Πυροσβεστική και ποιος είναι πραγματικά ο ρόλος του Ερυθρού Σταυρού; Ο **Ιωάννης Ζώτος**, εθελοντής εκπαιδευτής εκπαιδευτών της κυνοφιλικής ομάδας Κ9 του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού, εξηγεί πώς μπορεί να αλλάξει η έκβαση ενός περιστατικού με τη γνώση μερικών βασικών πρώτων βοηθειών.

Ποια είναι τα συχνότερα περιστατικά στα οποία μπορεί να χρειαστεί παρέμβαση με Πρώτες Βοήθειες σε έναν σκύλο ή μια γάτα; Υπάρχουν κάποια ατυχήματα που βλέπετε συχνότερα;

Στην καθημερινότητα, αλλά και σε καταστάσεις εκτάκτων αναγκών, τα κατοικίδια είναι εκτεθειμένα σε διάφορους κινδύνους. Οι εθελοντές διασώστες του Ε.Ε.Σ. αντιμετωπίζουμε μια σειρά από περιστατικά που παρουσιάζονται με μεγάλη συχνότητα. Σ' αυτά περιλαμβάνονται τα τροχαία ατυχήματα, κυρίως σε σκύλους που ξεφυγαν από το λουρί τους ή σε γάτες που βγαίνουν στον δρόμο. Μπορούν να προκαλέσουν εσωτερική αιμορραγία, κατάγματα και σοκ. Συχνές είναι και οι πτώσεις γατών από μπαλκόνια ή ανοιχτά παράθυρα, κυνηγώντας κάποιο έντομο ή πουλί, με αποτέλεσμα σοβαρά κατάγματα ή ακόμη και ρήξη διαφράγματος. Στα επαναλαμβανόμενα περιστατικά ανήκουν επίσης τα δαγκώματα και οι καβγάδες μεταξύ ζώων, που μπορεί να οδηγήσουν σε βαθιά τραύματα και μολύνσεις. Ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, πολύ συχνή είναι η θερμοπληξία, κυρίως όταν οι ιδιοκτήτες αφήνουν τα ζώα «για λίγα λεπτά» μέσα στο αυτοκίνητο ή τα βγάζουν βόλτα τις ώρες με την υψηλότερη θερμοκρασία. Εγκαύματα μπορεί να προκληθούν τόσο από πυρκαγιές όσο και από την καυτή άσφαλτο, ενώ σε περιπτώσεις δασικών πυρκαγιών τα ζώα μπορεί να πατήσουν σε πυρωμένη γη. Συχνές είναι επίσης οι δηλητηριάσεις, είτε από φάρμακα

ή είτε από τυχαία κατάποση ανθρώπινων φαρμάκων, απορρυπαντικών, σοκολάτας ή τοξικών φυτών. Τέλος, βλέπουμε περιστατικά πνιγμονής από ξένα σώματα, όπως μπαλάκια, κομμάτια παιχνιδιών, κόκαλα ή κλωστές στις γάτες, καθώς και τσιμπήματα από έντομα και δαγκώματα από φίδια.

Ποιες είναι οι βασικές διαφορές στις Πρώτες Βοήθειες σκύλου και γάτας;

Όταν ένας σκύλος ή μια γάτα πονάει, μπορεί να αντιδράσει αμυντικά, ακόμη και απέναντι στον κηδεμόνα του. Στον σκύλο η συγκράτηση μπορεί συνήθως να γίνει με τη χρήση φίμωτρου ή αυτοσχέδιας δέσσης με γάζα ή λουρί γύρω από το ρύγχος, εκτός αν κάνει εμετό ή έχει δύσπνοια. Στη γάτα δεν χρησιμοποιούμε φίμωτρο με τον τρόπο του σκύλου. Ο ασφαλέστερος χειρισμός είναι η λεγόμενη «τεχνική του μπουρίτο»: τυλίγουμε τη γάτα με μια μεγάλη, χοντρή πετσέτα, αφήνοντας έξω μόνο το κεφάλι ή το σημείο που θέλουμε να εξετάσουμε.

Διαφορές υπάρχουν και στην ΚΑΡΠΑ, λόγω του μεγέθους και του σχήματος του θώρακα. Στους μεσαίους και μεγάλους σκύλους οι συμπίεσεις γίνονται στο παχύτερο σημείο του θώρακα, ενώ στους σκύλους με επίπεδο στήθος, όπως τα μπουλντόγκ, γίνονται ανάσκελα. Στις γάτες, λόγω του πολύ μικρού και εύκαμπτου θώρακα, οι συμπίεσεις γίνονται με το ένα χέρι, σαν λαβή, με τον αντίχειρα στη μία πλευρά του στήθους και τα υπόλοιπα δάχτυλα στην άλλη. Σημαντικό είναι να αναγνωρίζουμε τα διαφορετικά σημάδια κινδύνου. Για έναν σκύλο το λαχάνιασμα είναι φυσιολογικός τρόπος δροσισμού, ενώ για μια γάτα το λαχάνιασμα με ανοιχτό στόμα αποτελεί σχεδόν πάντα ένδειξη ακραίας αναπνευστικής δυσχέρειας ή σοβαρού σοκ. Επίσης, οι γάτες συχνά κρύβονται και απομονώνονται όταν πονάνε, γεγονός που μπορεί να κάνει πιο δύσκολο τον εντοπισμό του προβλήματος.

Ποιο είναι το συχνότερο λάθος που βλέπετε να κάνουν οι κηδεμόνες όταν πανικοβάλλονται και προσπαθούν να βοηθήσουν το ζώο τους;

Το συχνότερο και πιο επικίνδυνο λάθος είναι η αυθαίρετη χορήγηση ανθρώπινων φαρμάκων, ειδικά Deron (παρακεταμόλης) ή Ponstan (ιβουπροφαίνης), προκειμένου να ανακουφιστεί το ζώο από τον πόνο. Η πρακτική αυτή μπορεί να αποβεί θανατηφόρα, ιδιαίτερα για τις γάτες. Υπάρχουν, όμως, και άλλες «καλές προθέσεις» που μπορεί να επιδεινώσουν την κατάσταση.

Η πρόκληση εμετού, για παράδειγμα, δεν πρέπει να γίνεται σε λάθος περιπτώσεις. Αν το ζώο έχει καταπιεί κάτι καυστικό, όπως χλωρίνη ή απορρυπαντικό, ή ένα αιχμηρό αντικείμενο, η πρόκληση εμετού μπορεί να προκαλέσει δεύτερο έγκαιμα στον οισοφάγο ή ακόμη και ρήξη στομάχου. Εξίσου επικίνδυνη είναι η λανθασμένη μετακίνηση μετά από τροχαίο. Αν σπρώξουμε γρήγορα το ζώο χωρίς σταθεροποίηση, μπορεί να επιδεινώσουμε έναν τραυματισμό στη σπονδυλική στήλη ή μια εσωτερική αιμορραγία.

Πρέπει επίσης να είμαστε ιδιαίτερα προσεκτικοί όταν πλησιάζουμε ένα ζώο που υποφέρει. Ακόμη και ο πιο ήρεμος σκύλος ή γάτα μπορεί, λόγω του ακραίου πόνου, να δαγκώσει ή να γρατζουνίσει αντανάκλαστικά. Τέλος, πολύτιμος χρόνος χάνεται όταν οι κηδεμόνες καθυστερούν αναζητώντας συμβουλές σε ομάδες των social media αντί να απευθυνθούν άμεσα σε κτηνίατρο.



ΤΟ ΚΑΤΟΙΚΙΔΙΟ ΒΟΥ ΚΙΝΔΥΝΕΥΕΙ, ΞΕΡΕΙΣ ΤΙ ΝΑ ΚΑΝΕΙΣ;

του Ε.Ε.Σ. εξηγούν ποια είναι τα συχνότερα περιστατικά και ποια λάθη πρέπει να αποφεύγουμε

Της ΚΑΤΕΡΙΝΑΣ ΚΑΜΠΟΣΟΥ



Υπάρχει κάποιο περιστατικό που θυμάστε ιδιαίτερα και θα μπορούσε να δείξει στην πράξη πόσο σημαντική είναι η εκπαίδευση ή τα σεμινάρια Πρώτων Βοηθειών για ζώα;

Μία από τις πιο χαρακτηριστικές ιστορίες συνέβη όταν μια νεαρή κοπέλα η οποία είχε παρακολουθήσει το πρόγραμμα «Πρώτες Βοήθειες για Σκύλους» του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού κατάφερε να σώσει το κατοικίδιό της. Κατά τη διάρκεια μιας καθημερινής βόλτας, ο σκύλος της βρήκε στο έδαφος και κατάπιε ένα μεγάλο, αιχμηρό κόκαλο, το οποίο μέσα σε λίγα δευτερόλεπτα έφραξε την αναπνευστική του οδό. Ο σκύλος άρχισε να πανικοβάλλεται, να μελανιάζει και να χάνει τις αισθήσεις του. Η ιδιοκτήτρια, έχοντας την εκπαίδευση που χρειαζόταν, διατήρησε την ψυχραιμία της. Άνοιξε προσεκτικά το στόμα του ζώου για να ελέγξει αν το αντικείμενο ήταν ορατό και προσβάσιμο και, καθώς το κόκαλο ήταν σφηνωμένο βαθιά, εφάρμοσε τις ειδικές θωρακικές και κοιλιακές πιέσεις που είχε διδαχτεί για την αντιμετώπιση της απόφραξης των αεραγωγών.

Έπειτα από μερικές επαναλήψεις, ο σκύλος απέβαλε το κόκαλο με βήχα κι άρχισε να αναπνέει ξανά κανονικά. Η ιστορία αυτή, όπως αναφέρει ο Ε.Ε.Σ., αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα του πώς η εκπαίδευση μπορεί να αντικαταστήσει τον πανικό με μια άμεση και ψύχραιμη αντίδραση. Πληροφορίες για τα σεμινάρια αυτά, που μπορούν να σώσουν μια σκυλίτσα ή γατίτσα ζωή, μπορεί όποιος ενδιαφέρεται να βρει στο samarites.gr

Πολλοί άνθρωποι, όταν βρίσκουν ένα τραυματισμένο ζώο στον δρόμο, δεν ξέρουν ποιον πρέπει να καλέσουν. Πότε απευθυνόμαστε στον Ερυθρό Σταυρό, πότε στην Αστυνομία ή την Πυροσβεστική και πότε σε έναν κτηνίατρο;

Όταν εντοπίζουμε ένα τραυματισμένο ζώο στον δρόμο, η πρώτη και πιο άμεση ενέργεια είναι η επικοινωνία με έναν κτηνίατρο ή εφημερεύουσα κτηνιατρική κλινική, καθώς το ζώο χρειάζεται άμεση ιατρική φροντίδα. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, οι δήμοι είναι οι κύριοι υπεύθυνοι για τη διαχείριση και την περίθαλψη των αδέσποτων ζώων στα όριά τους. Ο ιδιώτης κτηνίατρος ή η εφημερεύουσα κλινική μπορεί να δώσει άμεσα οδηγίες και να προετοιμάσει τη μεταφορά του ζώου, εφόσον αυτό είναι εφικτό. Για ένα αδέσποτο ζώο, επικοινωνούμε με τον οικείο δήμο μέσω της γραμμής πολίτη ή του αρμόδιου τμήματος για τα αδέσποτα. Εκτός ωραρίου, μπορεί να κληθεί η Αστυνομία στο 100, ώστε να καταγραφεί το περιστατικό και να ειδοποιηθεί ο αρμόδιος φορέας. Η Πυροσβεστική Υπηρεσία, στο 199, καλείται όταν το ζώο είναι εγκλωβισμένο σε σημείο όπου δεν υπάρχει πρόσβαση, όπως πηγάδι, υπόνομος, γκρεμός, ψηλό δέντρο ή μηχανή αυτοκινήτου, ή όταν κινδυνεύει από πυρκαγιά ή πλημμύρα. Η Πυροσβεστική αναλαμβάνει τον απεγκλωβισμό και όχι την ιατρική περίθαλψη.

Ο Ελληνικός Ερυθρός Σταυρός αναπτύσσεται κυρίως σε μεγάλες, οργανωμένες επιχειρήσεις εκτάκτων αναγκών, όπως μεγάλες πυρκαγιές και πλημμύρες. Για άγρια ζώα, όπως πουλιά, σκαντζόχοιρους ή χελώνες, απευθυνόμαστε σε εξειδικευμένα κέντρα περίθαλψης άγριας ζωής. Τα τοπικά φιλοζωικά σωματεία μπορούν, επίσης, όταν υπάρχει διαθεσιμότητα, να βοηθήσουν με μεταφορά ή φιλοξενία.



Ήρα, το πρώτο σκυλί-ναυαγοσώστης του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού

Στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης δεν είναι μόνο οι άνθρωποι που σώζουν ζωές. Δίπλα τους επιχειρούν και ειδικά εκπαιδευμένα ζώα, με ξεχωριστές ικανότητες και ρόλους. Η Ήρα, ο ειδικά εκπαιδευμένος σκύλος του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού, είναι ένα τέτοιο παράδειγμα. Ποια είναι η αποστολή της; Η Ήρα είναι ένα τριάμισι ετών λαμπραντόρ της Κυνοφιλικής Ομάδας K9 του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού και ο πρώτος επίσημα αναγνωρισμένος σκύλος έρευνας και διάσωσης υγρού στοιχείου στην Ελλάδα. Μπορεί να επιχειρεί τόσο στο νερό όσο και στην ξηρά, σε δάση, ερείπια, χιόνι και διαφορετικές συνθήκες φυσικών καταστροφών.

Στο υγρό στοιχείο, είναι εκπαιδευμένη να εντοπίζει ανθρώπους σε πλημμύρες, λίμνες και ορμητικά ποτάμια, ακόμη και έως δύο μέτρα κάτω από την επιφάνεια του νερού. Ανάλογα με την κατάσταση του ανθρώπου που βρίσκεται σε κίνδυνο, προσαρμόζει και τον τρόπο προσέγγισής της. Σε περίπτωση ακραίου πανικού, κρατά την απαραίτητη απόσταση ασφαλείας, ενώ, αν το θύμα έχει χάσει τις αισθήσεις του και δεν μπορεί να κρατηθεί από το ειδικό σαμαράκι της, μπορεί να το πιάσει με ασφάλεια από το χέρι, το ρούχο ή το κορδόνι και να το ρυμουλκήσει προς την ακτή. Η δράση της εκτείνεται και πέρα από τη ναυαγοσωστική. Σε πλημμύρες και φυσικές καταστροφές, μπορεί να μεταφέρει διασωστικό εξοπλισμό, όπως σχοινιά και σωσίβια, ενώ συμμετέχει και σε επιχειρήσεις εντοπισμού αγνοουμένων. Μέσα στους πρώτους 12 μήνες επιχειρησιακής της δράσης συνέβαλε στον εντοπισμό έξι ανθρώπων, μεταξύ των οποίων τέσσερα παιδιά που είχαν χαθεί στην ύπαιθρο και εντοπίστηκαν σε κατάσταση σοβαρής πείας και αφυδάτωσης.

Πρόσφατα συμμετείχε και στην Παλιά Φώκια, στο πλευρό του αθλητή αντοχής Σωτήρη Μπαρμπάρου, κατά τη διάρκεια της προσπάθειάς του να επιτύχει παγκόσμιο ρεκόρ Guinness υποβρύχιας πεζοπορίας. Για 24 ώρες παρέμεινε σε επιχειρησιακή ετοιμότητα πάνω στο σκάφος ασφαλείας και μέσα στο νερό, συμβάλλοντας στην ασφάλεια του αθλητή, των δυτών και του ιατρονοσηλευτικού προσωπικού του Ε.Ε.Σ.



Σκυλομαμάδες είπες; Ναι, κι εγώ κουτάβι θα κάνω.

Κάποτε τα σκυλάκια είχαν αφεντικά, τώρα έχουν «γονείς»

Της ΕΛΕΝΑΣ ΛΑΝΑΡΑ



ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΥΚΟΛΟ ΝΑ ΕΙΣΑΙ ΓΟΝΙΟΣ ΣΤΙΣ ΜΕΡΕΣ ΜΑΣ. ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΤΗ ΔΙΑΤΡΟΦΗ ΤΟΥ, ΝΑ ΤΟ ΝΤΥΝΕΙΣ, ΝΑ ΒΡΕΙΣ ΤΑ ΤΑΛΕΝΤΑ ΤΟΥ ΚΑΙ ΝΑ ΤΑ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΕΙΣ, ΝΑ ΤΟ ΒΡΙΣΚΕΙΣ ΠΑΡΕΑ ΝΑ ΠΑΙΖΕΙ ΚΑΙ ΝΑ ΕΚΤΟΝΩΝΕΤΑΙ, ΝΑ ΕΧΕΙΣ ΑΝΘΡΩΠΟ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗΣ ΝΑ ΤΟ ΦΡΟΝΤΙΖΕΙ ΟΤΑΝ ΛΕΙΠΕΙΣ. ΟΧΙ ΤΟ ΠΑΙΔΙ – ΑΥΤΟ ΕΙΝΑΙ ΣΤΟ ΣΧΟΛΕΙΟ. ΓΙΑ ΤΟ ΣΚΥΛΑΚΙ ΜΙΛΑΜΕ.

Κάποτε τα σκυλάκια είχαν αφεντικά. Τώρα έχουν «γονείς». Και είναι γονείς αφοσιωμένοι και υπερπροστατευτικοί, που θέλουν να κάνουν το καλύτερο για το σκυλάκι τους, να περνούν ποιοτικό χρόνο μαζί του και, βέβαια, να το έχουν πάντα στην πένα. Εσύ μπορεί να είσαι από τους παλιούς και να νομίζεις ότι, επειδή το βγάζεις βόλτα δυο φορές τη μέρα, το χρέος σου το κάνεις. Στο πάρκο όμως συναντάς κι άλλους ιδιοκτήτες, από τη συνομοταξία των γονιών, κι εκεί αρχίζουν οι ενοχές και τα αισθήματα ανεπάρκειας. Τι; Κονσέρβες του σούπερ μάρκετ το ταΐζεις; Οι άλλοι τους βράζουν κόκαλα και τους αλέθουν λαχανικά. Δεν προλαβαίνεις; Υπάρχουν υπηρεσίες που σου φέρνουν φρέσκα μαγειρευτά σκυλογεύματα στην πόρτα κάθε μέρα. Μετά σε ρωτούν για τη μόρφωσή του. Θα το πας για εκπαίδευση; Με ποιο σύστημα; «Ξέρω γω; Το μοντεσοριανό», σκέφτεσαι. Εσύ. Όχι, δεν είναι αστείο. Ποιος θα πληρώσει για όλα αυτά; Είναι και ο ομοιοπαθητικός που άκουσες ότι κάνει θαύματα, είναι και τα παιχνίδια του – κι εσύ νόμιζες ότι το να κάνεις παιδιά είναι πολυέξοδο και χρονοβόρο. «Νευρικό είναι», σου λένε όταν γρυλίζει στα παιδάκια. «Μήπως δεν παίζει αρκετά;» Σκέφτεσαι όλα τα κραγιόν, τα παπούτσια και τα μαξιλάρια που σου έχει μασουλήσει και πού να διαφωνήσεις! «Ναι, ωραία παίζουν με τη δική σας. Τι ώρα έρχεστε εδώ να βρισκόμαστε;» λες. «Α, τόσο νωρίς; Κρίμα». Σιγά μην ήταν εύκολο.

Οικογενειακή υπόθεση

Όλοι οι γονείς ξέρουν ότι, όταν αποκτάς παιδί, αποκτάς ενοχές για την υπόλοιπη ζωή σου. Ότι στραβό τύχει στο βλαστάρι σου, όποια αποτυχία και απογοήτευση βιώσει, εσύ θα αναρωτιέσαι πάντα: Τι έκανα λάθος; Πού υστερούσα; Ε, το ίδιο τώρα και με τα σκυλάκια. Οι άλλοι, λες, πώς τα έχουν τόσο υπάκουα, καθαρά, φιλικά και καλότροπα; Το δικό μου γιατί κυνηγάει τις γάτες, κυλιέται στις βρομιές και αλυχτάει σαν τσακάλι όταν ακούσει σειρήνα περιπολικού; Πρόσεχε μόνο αυτές τις ανησυχίες μην τις αρθρώσεις – γιατί όλοι, μα όλοι, θα έχουν μια απάντηση. «Μπορεί να χρειάζεται ηρεμιστικά μπισκοτάκια με έλαιο κάνναβης», θα πει ο ένας. «Πιο αυστηρή εκπαίδευση», θα πει ο άλλος. «Να σου δώσω ένα τηλέφωνο;» «Τι το ταΐζεις είπαμε; Μήπως να δοκιμάζεις την ωμοφαγία;» Τα σκυλάκια είναι πια ισότιμα μέλη της οικογένειας. Ψέματα, επίτιμα μέλη. Και, ναι, τα κακομαθαίνουμε. Μια φίλη που δουλεύει τα καλοκαίρια ως pet-sitter μου λέει διάφορες ιστορίες. Ένα σκυλάκι είχε αγαπημένο κανάλι στο YouTube. Κι ένα άλλο δεν σηκωνόταν από το κρεβάτι του αν δεν του έλεγες «Καλημέρα, Μεγαλειότητα». Δεν μου κάνει εντύπωση. Η Ρόζι, το σκυλάκι της μαμάς μου όταν ήμουν παιδί, μπορούσε να μείνει δυο μέρες νηστική αν, όταν της έβαζες φαγητό, δεν έλεγες με ένταση και αγωνία «Η γατούλα θα το φάει!», ώστε να πέσει με τα μούτρα στο πιάτο της, απειλώντας ανύπαρκτες γάτες. Έπρεπε και να την αποχαιρετάς με γλυκόλογα όποτε την άφηνες μόνη. Όποιος ξέχασε, τεμπέλιασε ή περιφρόνησε αυτή την τελετουργία γύρισε και βρήκε το σπίτι ρημαδιό. Μ' άλλα λόγια, αν βγαίνεις με κάποιον που έχει σκυλάκι, έχει πάντα μαζί σου μπισκοτάκια – πρέπει να σε συμπαθήσει, αλλιώς το αμόρε κινδυνεύει. Αν έχεις κατάστημα, φρόντισε να θυμάσαι τα ονόματα από τα σκυλάκια των πελα-

τών – καλά, και από τα παιδάκια τους, αλλά κυρίως από τα σκυλάκια. Μια φίλη που έχει μαγαζί με είδη δώρων τα σημειώνει σε τετράδιο. Οι δουλειές πάνε καλά.

Μιλώντας για δουλειές, η βιομηχανία του λάικφσταϊλ των σκύλων ανθίζει. Και είναι premium price. Οι εταιρείες **Kiehl** και **Ouai** έχουν λανσάρει σαμπουάν για σκύλους. Η **Hermès** επίσης. Η **Dolce&Gabbana** κυκλοφόρησε το αρωματικό σπρέι **Fefe**. Και στο Instagram βλέπεις «morning hair routines» που διαρκούν είκοσι λεπτά. Όλοι ξέρουν ότι οι γονείς για τα παιδιά τους δεν τσιγκουνεύονται. Και τώρα τα σκυλάκια είναι πιο πολλά από τα παιδάκια. Και είναι fashion icons. Η **Carhart**, η **Barbour** και η **Ralph Lauren** διαθέτουν σκυλίσια μπουφανάκια assorti με αυτά των γονιών τους. Και δεν τελειώνει εκεί. Το grooming περιλαμβάνει πλέον και μανικιούρ – ή πεντικιούρ, όπως το δεις. Και πρέπει να κλείσεις ραντεβού δύο εβδομάδες νωρίτερα. Εντάξει, θα πεις, εγώ δεν κάνω τέτοιες υπερβολές. Τα γενέθλιά του όμως; Δεν θα τα γιορτάσεις; Υπάρχουν στην αγορά τούρτες γενεθλίων για σκυλάκια, χωρίς ζάχαρη και άλλα βλαβερά. Κάποια εργαστήρια δέχονται και custom παραγγελίες. Εσύ τίποτα; Ούτε ένα δωράκι, έτσι για το καλό;

Όπα, ξεφύγαμε!

Ο Καρλ Μαρξ θα έλεγε ότι τα πάρτι γενεθλίων για σκυλάκια είναι το ύστατο στάδιο του καπιταλισμού, ο τελευταίος ρόγχος πριν καταρρεύσει, το αδιανόητο επίπεδο όπου τα μονοπώλια πείθουν τους ανθρώπους να ξοδεύουν τα χρήματά τους σε άχρηστα πράγματα. Και σε δώρα γενεθλίων για πλάσματα που δεν ξέρουν τι θα πει γενέθλια. Σόρι, όμως ούτε τα παιδάκια ενός έτους ξέρουν, αλλά κανείς δεν ενοχλείται που τα γιορτάζουμε και τους κάνουμε δώρα. Στα σκυλάκια γιατί όχι; Απλά αφήστε τα μετά να μασουλήσουν τα κεράκια της τούρτας. Και την κάρτα γενεθλίων. Και το χαρτί περιτυλίγματος.

Η αγορά ξέρει να εκμεταλλεύεται την ανάγκη μας για σύνδεση. Κι εμείς χάνουμε καμιά φορά το μέτρο.

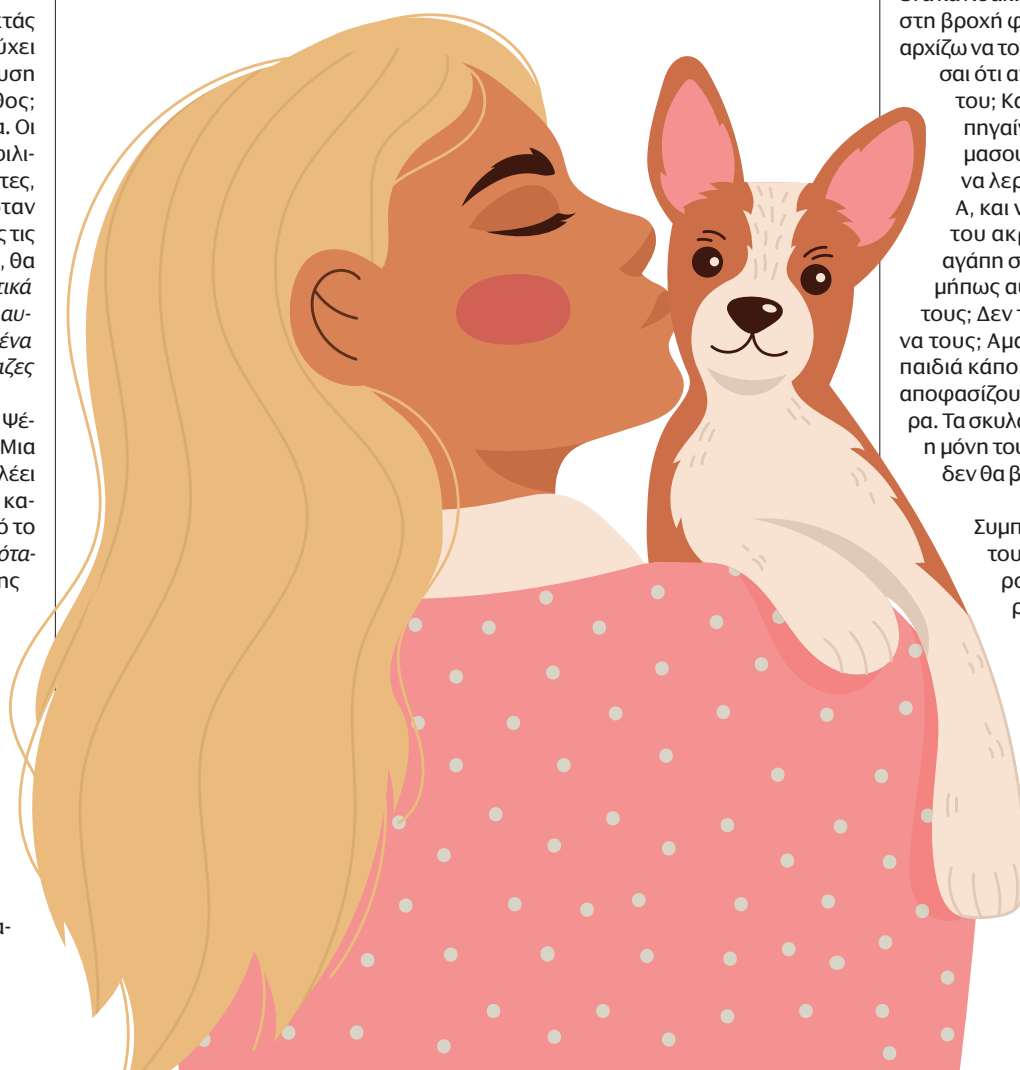
Από την άλλη, μήπως στ' αλήθεια έχουμε ξεφύγει; Στην Ιαπωνία, μαθαίνω, τα ντύνουν με ακριβά κιμονό και γιορτάζουν τα γενέθλιά τους σε σιντοϊστικούς ναούς, όπου ο ιερέας τα ραίνει με διάφορα, τους ψέλνει και τους δίνει ευχές του τύπου «Είθε να έχετε μια μακρά και ευτυχισμένη ζωή με τα αφεντικά σας». Αυτή ήταν παραδοσιακή τελετή γενεθλίων για παιδάκια. Όμως η Ιαπωνία έχει τρελή υπογεννητικότητα. Και οι ναοί πρέπει κι αυτοί να επιβιώσουν. Πέρυσι ένας τέτοιος ναός ευλόγησε τριακόσια πενήντα σκυλάκια. Και πενήντα μόνο παιδάκια. Ε, ναι, η χρέωση είναι η ίδια.

Κι αν σκέφτεστε ότι τα σκυλάκια αντικαθιστούν τα παιδάκια, στην Ταϊπέι η τελευταία μόδα είναι να τα βγάζεις βόλτα σε καρτσάκι μωρού. Αλλά γιατί πάμε μακριά; Πρόσφατα πέτυχα μια γειτόνισσα στο ασανσέρ, η οποία μου είπε ότι η σκυλίτσα της γέννησε και με κάλεσε να δω τα «μωράκια». Τα είχε σε παρκοκρέβατο για μωρά. Τέσσερις ορόφους πιο πάνω, ένας άλλος γείτονας κάνει πλεξούδες τα μαλλιά στο γιορκοσάιρ του. Και το βγάζει βόλτα σε μάρσιπο. Ναι, οι γεννήσεις πέφτουν. Οι υιοθεσίες σκύλων αυξάνονται. Κάποιοι θα βιαστούν να πουν ότι να, αυτοί οι ανώριμοι φταίνε που, αντί να κάνουν παιδιά, παίρνουν κατοικίδια. Δεν είναι, βέβαια, έτσι. Οι λόγοι που οι άνθρωποι κάνουν λιγότερα παιδιά δεν είναι τόσο απλοί. Είναι οικονομικοί, κοινωνικοί, υπαρξιακοί.

Και η αγάπη;

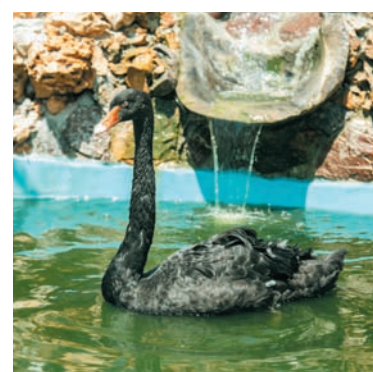
Τα βλέπω όμως όλα αυτά τα προνομιούχα σκυλάκια με το περιποιημένο τρίχωμα και τα ακριβά ρουχαλάκια τους να μυρίζουν λεβάντα ή κάτι τέτοιο και αναρωτιέμαι: τους αρέσει; Το ερώτημα είναι ρητορικό. Δεν υπάρχει περίπτωση να τους αρέσει. Ένας φίλος – αυτός έχει γάτες – μου έλεγε πως όλα τα σκυλάκια και τα γατάκια που χάνονται στην πραγματικότητα δεν χάνονται καθόλου, αλλά το έχουν σκάσει για να γλιτώσουν από τους γονείς/ιδιοκτήτες τους. Βλέποντας προχτές ένα κανισάκι να μπουρδουκλώνεται και να σκοντάφτει στη βροχή φορώντας τέσσερα αδιάβροχα μποτάκια, αρχίζω να τον πιστεύω. Πατί, πώς μπορείς να ισχυριστείς ότι αγαπάς ένα ζωάκι αν δεν σέβεσαι τη φύση του; Και σίγουρα η φύση του δεν προστάζει να πηγαίνει στο κομμωτήριο, αλλά να γαβγίζει, να μασουλάει το πόδι του σκαμπό, να κυλιέται και να λερώνεται, να κάνει αγέλες και να γρυλίζει. Α, και να δαγκώνει, αν χρειαστεί. Αγοράζοντάς του ακριβά ρουχαλάκια δεν αποδεικνύεις την αγάπη σου, τον ναρκισσισμό σου χαϊδεύεις. Αλλά μήπως αυτό δεν κάνουν και οι γονείς με τα παιδιά τους; Δεν τους περνούν τα όνειρα και τα απωθημένα τους; Αμαρτίες γονέων κ.λπ. Με μία διαφορά. Τα παιδιά κάποια στιγμή ενηλικιώνονται, σε κρίνουν κι αποφασίζουν αν θα συνεχίσουν να σου λένε καλημέρα. Τα σκυλάκια; Το σκυλάκι με τα μποτάκια; Ναι, ίσως η μόνη του ελπίδα είναι να το σκάσει – μια μέρα που δεν θα βρέχει, αλλιώς δεν θα πάει μακριά.

Συμπέρασμα: Τα σκυλάκια είναι καλύτερα από τους ανθρώπους. Όποιοι έχουν σκύλο το ξέρουν. Ρώτα τους ποιον επιθυμούν περισσότερο στον κόσμο. Πιθανότερο είναι να σου πουν τον σκύλο τους παρά τον αδερφό τους. Είναι τα μόνα πλάσματα, άλλωστε, που δεν μας κρίνουν ποτέ, ακόμη κι όταν δεν είμαστε τέλειοι – ακόμη κι όταν δεν είμαστε καν καλοί. Ναι, η αγορά ξέρει να εκμεταλλεύεται αυτή την ανάγκη μας για σύνδεση. Ναι, κι εμείς χάνουμε καμιά φορά το μέτρο. Υπάρχει όμως κάτι αληθινό μέσα σ' όλα αυτά. Η ανάγκη για σύνδεση. Κι η αγάπη άνευ όρων – από την πλευρά του σκύλου τουλάχιστον. ●



ΦΑΡΜΑ ΑΜΠΕΛΟΣ ΒΟΧΑΪΚΟΥ

Το τέλειο Σαββατοκύριακο για μικρούς και μεγάλους!



Ψάχνετε έναν μοναδικό προορισμό για το Σαββατοκύριακο με την οικογένειά σας; Η Άμπελος Βοχαϊκού αποτελεί την ιδανική επιλογή, προσφέροντας έναν πανέμορφο, φυσικό χώρο γεμάτο ζωή και χαρά, σε απόσταση μόλις 50 λεπτών οδικώς από την Αθήνα. Στην καρδιά της φάρμας χτυπά μια ζεστή αγκαλιά, καθώς το κτήμα φιλοξενεί ζώα που έχουν διασωθεί. Σε αυτό το φιλόξενο και απόλυτα ασφαλές περιβάλλον, μικροί και με-

γάλοι έχουν την πολύτιμη ευκαιρία να γνωρίσουν, να αγαπήσουν και να εξοικειωθούν με διάφορα είδη ζώων, αναπτύσσοντας μια ουσιαστική επαφή με τη φύση. Την ίδια στιγμή, οι εγκαταστάσεις είναι σχεδιασμένες για να προσφέρουν απόλυτη ξεγνοιασιά σε όλη την οικογένεια. Οι γονείς μπορούν να χαλαρώσουν απολαμβάνοντας τον καφέ τους ή ένα νόστιμο γεύμα, ενώ τα παιδιά διασκεδάζουν με την ψυχή τους. Οι επιλογές παιχνιδιού είναι αμέτρητες, αφού ο χώρος διαθέτει παιδική χαρά, φουσκωτό κάστρο, φουσκωτό τραμπολίνo, καθώς και μίνι γήπεδο ποδοσφαίρου 5x5. Η Άμπελος Βοχαϊκού σάς περιμένει κάθε Σαββατοκύριακο για να ζήσετε αξέχαστες οικογενειακές εμπειρίες γεμάτες παιχνίδι και αγάπη. Για πληροφορίες και για να πραγματοποιήσετε τις κρατήσεις σας, μπορείτε να επικοινωνήσετε απευθείας με τη φάρμα ή να επισκεφτείτε την επίσημη ιστοσελίδα της. Μην χάσετε την ευκαιρία για μια υπέροχη απόδραση!



INFO
Άμπελος Βοχαϊκού
6936721917
ampelosvochaikou.gr
f Ampelos Vochaikou
@ ampelos_vochaikou

ΑΦΙΕΡΩΜΑ
PET LOVERS

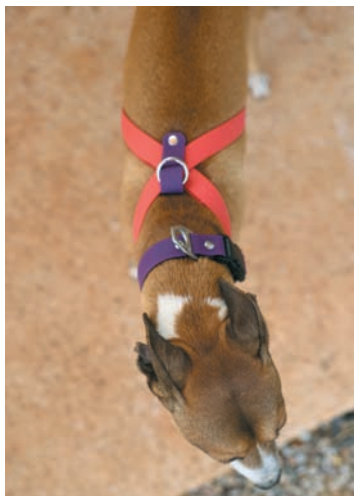
BAILU

Όταν ο εξοπλισμός γίνεται μέρος της περιπέτειας



Για έναν σκύλο, η βόλτα δεν είναι απλώς μια καθημερινή συνήθεια. Είναι εξερεύνηση, παιχνίδι, κίνηση, θάλασσα, βουνό, λάσπη και αμέτρητες μικρές περιπέτειες. Κάπου εκεί ξεκινά και η ιστορία της BAILU – ενός ελληνικού project που δημιουργήθηκε με στόχο να επαναπροσδιορίσει τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβανόμαστε τον εξοπλισμό του σκύλου. Με ιδρύτρια τη Lucie Pasova, η BAILU έχει μια ξεκάθαρη φιλοσοφία: κάθε προϊόν πρέπει να είναι σχεδιασμένο για να χρησιμοποιείται πραγματικά. Η αισθητική συναντά τη λειτουργικότητα και η χειροποίητη κατασκευή την τεχνική αντοχή, δημιουργώντας εξο-

πλισμό που μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της καθημερινότητας αλλά και της outdoor ζωής. Στο εργαστήριο της BAILU, κάθε κομμάτι κόβεται, συναρμολογείται και ελέγχεται με προσοχή. Τα προϊόντα δοκιμάζονται σε πραγματικές συνθήκες, από βροχή και λάσπη μέχρι θαλασσινό νερό, πριν αποκτήσουν θέση στη συλλογή. Περιλαίμια, λουριά και σαμαράκια αποτελούν τον πυρήνα της συλλογής, με διαφορετικά χρώματα, διαστάσεις και δυνατότητες εξατομίκευσης. Πρόκειται για αντικείμενα που δεν σχεδιάστηκαν απλώς για να συνοδεύουν έναν σκύλο στη βόλτα, αλλά για να ακολουθούν τον ίδιο και τον άνθρωπό του, όπου κι αν τους οδηγήσει η επόμενη διαδρομή. Η BAILU είναι, τελικά, μια ιδέα με ελληνική βάση και διεθνή αισθητική: εξοπλισμός με χαρακτήρα, φτιαγμένος για να ζει μαζί σου – και να αντέχει την περιπέτεια. *Extra tip: Τα προϊόντα της BAILU πωλούνται σε επιλεγμένα καταστήματα και e-shops, ώστε να έχετε τη δυνατότητα να τα δείτε από κοντά και να τα δοκιμάσετε.*



INFO
info@yoggies.gr
www.bailu.gr
6906221766



ΜΑΡΚΟΣ ΠΟΛΙ ΕΝΑΣ ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΗΣ ΣΤΗΝ «ΠΑΝΑΓΙΤΣΑ»

Στην Αίγινα, ένας νέος σεφ συναντά τον κόσμο μέσα από τη γεύση, κρατώντας την ελληνική παράδοση στο κέντρο της κουζίνας του. Μιλήσαμε μαζί του.

Της ΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΜΠΙΡΜΠΙΛΗ

Η μέρα είναι ηλιόλουστη, η θάλασσα έχει πάρει το φθινοπωρινό βαθύ μπλε και το λιμάνι της Αίγινας σφύζει από ζωή. Στην άκρη της πόλης, μακριά απ' τα καφέ και τη φασαρία, άνοιξε ένα νέο εστιατόριο, που πολύ σύντομα απέκτησε το δικό του φανατικό κοινό. Το όνομά του είναι Παναγίτσα. Ιδιοκτήτης του ένας νέος σεφ, ο Μάρκος Πολί. Κάθονται σε ένα από τα τραπέζια κοντά στη θάλασσα· είναι μεσημέρι κι η πρωινή κίνηση έχει πέσει. Τον παρατηρώ όσο μιλάει με κάποιους πελάτες του. Είναι χαμογελαστός, χαλαρός κι είναι ολοφάνερο: αγαπάει αυτό που κάνει και το μέρος όπου το κάνει. Ο Μάρκος δουλεύει με εποχικά, ελληνικά και, όσο είναι δυνατόν, ντόπια προϊόντα. Αυτά είναι οι πρωταγωνιστές στα πιάτα που σερβίρει. Η βάση της κουζίνας του είναι η παράδοση, κι ας είναι πολυταξιδεμένος. Ο μουσακάς του είναι ένας κανονικός μουσακάς — ούτε αποδομημένος ούτε παπουτσάκι. Μουσακάς. Το αρνάκι του δεν είναι φορτωμένο με περίεργα μπαχαρικά. Ο κολλιός παραμένει κολλιός. Η εκτέλεση μπορεί να αλλάζει, να γίνει πιο ελαφριά, πιο καθαρή, αλλά δεν χάνεται η μνήμη του πιάτου. Είναι μια κουζίνα που δεν προσπαθεί να εντυπωσιάσει, θέλει απλά να είναι νόστιμη, οικεία και ανοιχτή σε όλους. Να κάνει

αυτό που πρέπει να κάνει το καλό φαγητό: να αφήνει χώρο στην παρέα, στο κρασί, στις στιγμές. Κάθε μάγειρας βάζει κάτι απ' τον εαυτό του στα πιάτα που δημιουργεί, και στα πιάτα της Παναγίτσας συναντιούνται οι αναφορές στον τόπο, η ελληνική γαστρονομική μνήμη και ένας κοσμοπολιτισμός που είναι κομμάτι της προσωπικής του διαδρομής. Αυτή τη διαδρομή του ζητώ να μου διηγηθεί, μαζί με την ιστορία της Παναγίτσας.

Ένας νέος σεφ και η ιστορία του

Το είχα όνειρο να δημιουργήσω ένα εστιατόριο στην Αίγινα, αν και αρχικά το φανταζόμουν σε μια πιο απόμακρη περιοχή. Είχα τη φιλοδοξία, ως μάγειρας, ο κόσμος να έρχεται σ' εμάς από επιλογή και όχι επειδή απλώς έτυχε να βρεθεί μπροστά στο μαγαζί. Η Αίγινα μπήκε στη ζωή μου όταν ήμουν έξι χρονών. Ο πατέρας μου, φρεσκοχωρισμένος τότε, αποφάσισε να φτιάξει ένα εξοχικό στο νησί κι έτσι ερχόμασταν με την αδερφή μου για διακοπές. Ζήσαμε πολύ όμορφες στιγμές, με παρέες, θάλασσες, μπάνια, παγωτά... όλα αυτά που χαιρέται ένα παιδί στις διακοπές. Αλλά η αγάπη μου για την Αίγινα ήρθε πολύ αργότερα. Ήξερα ήδη από τα δεκαεπτά-δεκαοχτώ μου ότι δεν ήθελα να ζήσω στην Αθήνα, αλλά νομίζω πως η κατα-

λυτική στιγμή ήταν η περίοδος του κορονοϊού. Τότε άρχισα να σκέφτομαι ότι η Αίγινα είναι ένας τόπος όπου θα μπορούσα να στεριώσω, να ζήσω. Είδα τη φύση της, περπάτησα τα μονοπάτια της, γνώρισα τα χρώματά της. Είχα, για πρώτη φορά, την ευκαιρία να κάνω την Αίγινα δική μου. Να μην είναι απλώς ένας τόπος που είχαν επιλέξει άλλοι για μένα.

Η μαγειρική πώς προέκυψε;

Η μαγειρική είναι ένας τρόπος να δείξεις τα συναισθήματά σου στον άλλον. Να τον φροντίσεις, να του προσφέρεις μια όμορφη στιγμή, να του ελαφρύνεις λίγο το βάρος της ημέρας. Από μικρός το ένιωσα αυτό. Η μητέρα μου δούλευε πολλές ώρες, αλλά κάθε μεσημέρι φρόντιζε να υπάρχει φαγητό κι ένα στρωμένο τραπέζι όταν γυρίζαμε από το σχολείο. Κάποια στιγμή άρχισα κι εγώ, όταν επέστρεφε το βράδυ, να της στρώνω το τραπέζι. Έβαζα λίγο σαλαμάκι, κράκερ, ό,τι έβρισκα στο ψυγείο. Δεν μαγειρεύα βέβαια, αλλά άρχισα να καταλαβαίνω ότι μέσω του φαγητού μπορείς να δείξεις στον άλλον ότι τον σκέφτεσαι. Και κάπως έτσι μπήκε σιγά σιγά η μαγειρική στη ζωή μου. Και οι δύο γονείς μου μαγειρεύουν πολύ ωραία. Παρ' όλα αυτά, στο περιβάλλον όπου μεγάλωσα η μαγειρική δεν μπορούσε να αποτελεί επιλογή επαγγέλματος. Πή-



ΔΕΝ ΠΙΣΤΕΥΩ ΣΤΑ ΜΥΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΚΟΥΖΙ- ΝΑΣ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΜΥΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΤΑΓΕΣ. ΤΟ ΣΗΜΑ- ΝΤΙΚΟΤΕΡΟ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΚΑ- ΤΑΛΑΒΑΙΝΕΙΣ ΤΟ ΥΛΙΚΟ ΠΟΥ ΕΧΕΙΣ ΜΠΡΟ- ΣΤΑ ΣΟΥ, ΝΑ ΠΑΡΑΤΗΡΕΙΣ ΠΩΣ ΕΞΕΛΙΣ- ΣΕΤΑΙ ΟΣΟ ΜΑΓΕΙ- ΡΕΥΕΤΑΙ.

γαίνα στον Μωραϊτή, και η προσδοκία ήταν να μπω στο πανεπιστήμιο. Έδωσα Πανελλήνιες για να γίνω γιατρός, μάλλον και πάλι οδηγούμενος απ' αυτή την ανάγκη να φροντίζω τους άλλους. Παράλληλα άρχισα να ταξιδεύω, για περίπου δέκα χρόνια ταξίδεψα πολύ. Έζησα τέσσερα-πέντε χρόνια στην Κρήτη, πήγα στην Αφρική.

Στην Τανζανία έζησα μόνος μου, σ' ένα δάσος. Φοβερή εμπειρία. Στην αρχή ήταν πολύ δύσκολο. Πήγαίνα στο κοντινό χωριό, Γκόνγκο το έλεγαν, προσπαθούσα να ενσωματωθώ στην τοπική κοινωνία. Νομίζω, όμως, ότι ο βασικός λόγος που μπήκα σ' αυτή τη διαδικασία ήταν να δω ποιος πραγματικά είμαι, μακριά απ' όλα όσα θεωρούσα μέχρι τότε δεδομένα. Είχα μεγαλώσει σε μια πραγματικότητα όπου όλα γίνονταν με το πάτημα ενός κουμπιού. Θέλησα να ξαναβρώ από την αρχή κάποια βασικά πράγματα της ζωής, να καταλάβω πώς συνδέομαι με τον κόσμο στον οποίο ζω. Στο Γκόνγκο δούλεψα και στο τοπικό σχολείο, αναλαμβάνοντας μια τάξη με πενήντα παιδιά. Αυτό μου γέννησε σιγά σιγά μια επιθυμία να προσφέρω. Είχα ξανασchoληθεί με την εκπαίδευση, τα χρόνια πριν τον κορονοϊό, κυ-

ρίως σε διαπολιτισμικά σχολεία και σε πρότζεκτ με πρόσφυγες. Έτσι, όταν γύρισα από την Αφρική, βρέθηκα στο Ρέθυμνο, να δουλεύω με παιδιά-πρόσφυγες, παιδιά που είχαν περάσει χρόνια στον δρόμο ή είχαν βιώσει πολέμους, προσπαθώντας να τα βοηθήσω να ενταχθούν στα ελληνικά σχολεία. Πέρασα μερικά χρόνια αρκετά έντονα, χωρίς πρόγραμμα και πειθαρχία, χωρίς σχέδιο για το μέλλον. Τότε ήταν που σκέφτηκα για πρώτη φορά ότι θα ήθελα να γίνω μάγειρας. Επέστρεψα στην Αίγινα. Ξεκίνησα να εργάζομαι σε ένα εστιατόριο, την Αιγινίτισσα. Πρώτη φορά έμπαίνα σε επαγγελματική κουζίνα. Από εκεί προέκυψε το επόμενο μαγαζί και το επόμενο. Έμαθα τεχνικές, αλλά κυρίως τον ρυθμό και την πειθαρχία της δουλειάς: να οργανώνεις, να εκτελείς και στο τέλος να καθαρίζεις. Και κατάλαβα με σιγουριά ότι αυτό ήθελα να κάνω στη ζωή μου.

Η «περιπέτεια» της μαγειρικής

Η γεύση είναι εμπειρίες· τις γεύσεις τις μαθαίνεις. Για να εξελιχθείς, πρέπει να δοκιμάζεις, να ταξιδεύεις και να καταλαβαίνεις από πού προέρχεται αυτό που τρως. Να μαθαίνεις ακόμα την ιστορία του αγρότη που καλλιέργησε την ντομάτα ή του ψαρά που έβγαλε το ψάρι. Είχα την τύχη από μικρός –κι αυτό είναι ίσως που με ξεχωρίζει από άλλους μάγειρες– να ταξιδεύω πολύ με τους γονείς μου, να πηγαίνω σε καλά εστιατόρια, να γνωρίζω διαφορετικές κουζίνες, την ελληνική από τη μητέρα μου, αλλά και τη γαλλική και την ιταλική από τον πατέρα μου, που είναι από την Ελβετία. Στα εστιατόρια της Αίγινας και στο ΙΕΚ που παρακολούθησα μετά στην Αθήνα απέκτησα εμπειρίες, αλλά ένιωθα ότι χρειαζόμουν κάτι ακόμα. Βρήκα μια σχολή στην Ισπανία με τελείως διαφορετική φιλοσοφία. Δεν ήθελε απλώς να εκπαιδεύσει έναν μάγειρα στις βασικές τεχνικές, αλλά να δημιουργήσει τον μάγειρα του 21ου αιώνα, που να μπορεί να αντιμετωπίσει τις νέες προκλήσεις, με σημαντικότερη την κλιματική αλλαγή.

Στη σχολή εκείνη είχα την τύχη –το λέω τώρα, γιατί στην αρχή μου φάνηκε φοβερή ατυχία– να πέσω στον πιο αυστηρό από τους σεφ. Ήταν ένας μιλιτέρ Βενεζουελάνος, ο Ερνέστο, εξαιρετικός μάγειρας. Ήταν αυτός που μ' έκανε να πονάω, να αμφιβállω, να θέλω να τα παρατήσω, αλλά ταυτόχρονα αυτός που με έσπρωχνε να επιμένω και να πεισμώνω. Μόνο την τελευταία μέρα μου είπε ότι υπήρχε μια θέση σε ένα εστιατόριο με αστέρι Michelin στην Καταλονία και ότι ήθελε να στείλει εμένα. Χωρίς «μπράβο», χωρίς αγκαλιές. Είπε απλώς: «Θέλω να πας εσύ». Αυτός ήταν ο τρόπος του να με επιβραβεύσει. Τον Ερνέστο έχω πάντα στο μυαλό μου όταν θέλω να βελτιωθώ, που τον ακούω μέσα μου να λέει: «Μπορείς και καλύτερα». Μου έμαθε, μεταξύ άλλων ότι, όσο λιγότερο ακουμπήσεις μια καλή πρώτη ύλη, τόσο καλύτερο μπορεί να γίνει το πιάτο. «Μην ακουμπάς το φρέσκο, το καλό. Δεν χρειάζεται». Η απλότητα ήταν ίσως το σημαντικότερο μάθημα.

Στην Καταλονία είχα μια ακόμη σημαντική εμπειρία. Εκτός από τις τεχνικές και τα «αστεράτα» πιάτα, έμαθα ότι ο μάγειρας δεν είναι χαμάλης. Είναι ένας επαγγελματίας με σημαντικό ρόλο στην κοινωνία και επίσης ότι έχουν σημασία ακόμη και πράγματα που μοιάζουν μικρά: να είσαι καθαρός, να είσαι περιποιημένος, να μαγειρεύεις σε ωραίο περιβάλλον. Η κουζίνα εκεί ήταν περιτριγυρισμένη από τέσσερα μεγάλα παράθυρα που έβλεπαν σ' ένα δάσος. Πώς να μη θέλεις να δουλεύεις σε μια τέτοια κουζίνα; Όταν έχεις συνηθίσει υπόγεια, κλειστές κουζίνες, καπνούς, λάδια, ένταση και στρίμωγμα, τότε καταλαβαίνεις πόσο διαφορετικά δουλεύεις όταν έχεις φυσικό φως κι ένα περιβάλλον που σε στηρίζει. Παίρνεις και διαφορετικές αποφάσεις. Αν, για παράδειγμα, παραψήσεις ένα ψάρι, δεν θα το «πασάρεις». Θα πεις: «Όχι, θαβάλω ένα άλλο, να το σερβίρω σωστά». Βέβαια, και εκεί υπήρχαν δυσκολίες. Εγώ ήξερα ισπανικά, αλλά όλοι μου μιλούσαν καταλανικά! Αυτά όμως ξεπεράστηκαν. Αυτό που έμεινε ήταν η εμπειρία των συνθηκών εργασίας και το πώς αυτές μπορούν να επηρεάσουν τη δημιουργικότητα. Ήταν αυτά που με ενέπνευσαν να δημιουργήσω την κουζίνα που έχω σήμερα στην «Παναγίτσα».

Η κουζίνα της «Παναγίτσας»

Το μαγαζί προϋπήρχε και λεγόταν «Παναγίτσα Θερμοπωλείο - Ζυθοπωλείο», από τη μεγάλη εκκλησία της Παναγίτσας, που έδωσε το όνομά της στην περιοχή από την εκκλησία μέχρι το δημοτικό γήπεδο. Το πρώτο πράγμα που σκέφτηκα, βέβαια, ήταν ότι το όνομα έπρεπε να αλλάξει! Ήταν τελείως κόντρα σ' εμένα. Αλλά αυτό μπήκε σε δεύτερη μοίρα. Προτεραιότητα ήταν να το φτιάξω, γιατί το μαγαζί δεν είχε ούτε κουζίνα! Τελικά, ο χώρος άδειασε τόσο πολύ,

που κάποια στιγμή συνειδητοποιήσα ότι δεν είχε μείνει σχεδόν τίποτα. Είπα: «Εντάξει, θα κρατήσω το όνομα!».

Η Αίγινα έχει πολύ ετερόκλητο κοινό: ντόπιους, Αθηναίους και ξένους που έχουν εγκατασταθεί εδώ, τουρίστες, γι' αυτό προσπάθησα να δημιουργήσω ένα εστιατόριο συμπεριληπτικό, που να αφορά και αυτόν που του αρέσει να ρισκάρει στις γεύσεις και εκείνον που θέλει κάτι πιο οικείο και γνώριμο. Από την αρχή ήθελα να προσαρμόσω τη μαγειρική μου στα προϊόντα της Αίγινας. Το μενού της ημέρας φτιάχνεται με ό,τι βρω στην αγορά και με έμπνευση. Προσπαθούμε το μενού να έχει μια ισορροπία: χορτοφαγικές επιλογές, πιάτα από τη θάλασσα και κρέας. Στα κρεατικά έχουμε μεγαλύτερη σταθερότητα γιατί τα κρέατα προέρχονται από φάρμες και, κυρίως από έναν συγκεκριμένο εκτροφέα. Μαγειρεύουμε κυρίως αρνί και μοσχάρι, πολύ σπάνια κοτόπουλο και χοιρινό. Στα ψάρια τα πράγματα είναι διαφορετικά. Η ποιότητα στο ψάρι εξαρτάται από τον ψαρά, τον τρόπο που το ψαρεύει και το βγάζει από τη θάλασσα. Συνεργάζομαι με έναν εξαιρετικό ψαρά και εξαιρετικό άνθρωπο. Τα μεγαλύτερα ψάρια, όπως τα τσαούσια, που αρέσουν πολύ στους πελάτες μας, είναι αποκλειστικά από εκείνον. Τα μικρότερα τα παίρνουμε και από άλλους, ενώ κοιτάμε και στην αγορά της Αίγινας τι υπάρχει διαθέσιμο. Δεν μαγειρεύουμε ποτέ ψάρια εκτροφείου.

Πρώτη φορά μάγειρας και επιχειρηματίας

Το ξεκίνημα ήταν η απόλυτη τρέλα. Όσοι το ζήσαμε το λέμε ακόμα «κινηματογραφικό». Έρχονταν οι άνθρωποι το πρωί για να δουλέψουμε και με έβρισκαν να κοιμάμαι στο πάτωμα. Κοιμόμουν μία ώρα τη μέρα. Είχα τεράστια ένταση και κούραση, αλλά και μεγάλη φιλοδοξία. Όλα ήταν πολύ συναισθηματικά. Ακόμα είναι, αλλά σιγά σιγά μαθαίνω πώς να το διαχειρίζομαι, τι αξίζει να σημειώσω, πού πρέπει να επιμείνω και πού όχι. Θυμάμαι, για παράδειγμα, τη μικρή «μάχη» της ομελέτας! Εγώ ήθελα να τη σερβίρω ανάλαφρη, κρεμώδη αλλά οι πελάτες την επέστρεφαν ως... ωμή. Ζητούσαν τυρί, μπέικον, λουκάνικα, πιπεριές. Κάπου στη μέση τα βρήκαμε. Τώρα, βέβαια, έχει αποκτήσει τη δική της φήμη και οι περισσότεροι την παραγγέλνουν όπως είναι.

Ποιο είναι το μυστικό της καλής κουζίνας; Είναι χιλιοειπωμένο, αλλά είναι η αλήθεια: η άριστη πρώτη ύλη. Δεν πιστεύω στο μυστικό της κουζίνας και στις μυστικές συνταγές. Το σημαντικότερο είναι να καταλαβαίνεις το υλικό που έχεις μπροστά σου, να παρατηρείς πώς εξελίσσεται όσο μαγειρεύεται. Και ισχύει αυτό που είπα πριν: όσο λιγότερο το ακουμπήσεις, τόσο καλύτερα. Όσο λιγότερο ντύνεις το καλό υλικό με διάφορα, τόσο περισσότερο το αφήνεις να μιλήσει. Ακούω συχνά ότι μαγειρεύουμε «γκουρμέ», αλλά δεν συμφωνώ. Η κουζίνα της «Παναγίτσας» έχει παραδοσιακή βάση και η λίστα των κρασιών βασίζεται κυρίως στον ελληνικό αμπελώνα. Η φιλοσοφία μας, τόσο τα υλικά όσο και τα κρασιά, είναι να έχουν σχέση με τον τόπο. Και νομίζω ότι έχει γίνει μια παρανόηση σε σχέση με τις έννοιες παραδοσιακό και γκουρμέ. Για μένα, το να μαγειρεύεις παραδοσιακά δεν σημαίνει ότι πρέπει να σερβίρεις τεράστιες ποσότητες ή να κάνεις ένα πιάτο βαρύ.

Στην Ισπανία είχα ζήσει από κοντά τη διαδικασία του αστεριού Michelin. Δεν είναι τα πράγματα με τα αστέρια όπως νομίζουμε, κρυφά... Γνωρίζαμε ότι θα έρθει η διευθύντρια του οδηγού Michelin της Ευρώπης να φάει. Θυμάμαι είχα άγχος γιατί ήθελα να αποδώσω καλά και να πάει καλά το εστιατόριο. Όταν όμως ήρθαν να φάνε στο εστιατόριο οι γονείς μου, ιδρώνα ολόκληροι! Το ίδιο νιώθω όταν έρχονται εδώ οι φίλοι μου, οι άνθρωποι που αγαπάω, αλλά και όταν έρχεται κάποιος πελάτης για πρώτη φορά. Εκεί με νοιάζει πραγματικά.

Ένα αστέρι, αν ερχόταν, θα χαιρόμουν πολύ. Πιστεύω όμως ότι έχουμε πολύ δρόμο μπροστά μας γι' αυτό το επίπεδο. Αυτό που με ενδιαφέρει είναι οι άνθρωποι που έρχονται να φεύγουν ευχαριστημένοι. Είναι δύσκολο να ευχαριστήσεις έναν άνθρωπο που ούτε καν τον ξέρεις, να γίνεις φίλος του. Όχι για να ξανάρθει, αλλά γιατί αυτή είναι η δουλειά μας: να φιλοξενούμε.

Θέλω το φαγητό να είναι ωραίο, ανθρώπινο και προσιτό, αλλά να μη μονοπωλεί το τραπέζι. Οι άνθρωποι δεν βγαίνουν μόνο για να φάνε. Βγαίνουν για να συναντήσουν τους φίλους τους, να είναι με τον άνθρωπό τους, να πιουν ένα κρασί, να περάσουν καλά. Το φαγητό πρέπει να συνοδεύει αυτή την εμπειρία, όχι να φωνάζει «κοιτάξτε με». Να βοηθάει την παρέα να συζητήσει και να απολαύσει τη στιγμή.

Και το μέλλον; Θέλω, πάνω απ' όλα, να μας βρει όλους καλά. Και να έχουμε τον χρόνο να ξεκουραζόμαστε, να εμπνεόμαστε και να δοκιμάζουμε καινούργια πράγματα. **A**



Μήπως οι ελληνικές χρειάζονται περι **Χάρης Κούσιος & Αλέξαν**

Οι δύο δημιουργοί μιλούν για τη συνεργασία τους με τους **Λόγος**

Της **Ελένης Βαρδάκη**



ραπ συναυλίες σσότερους χορευτές;

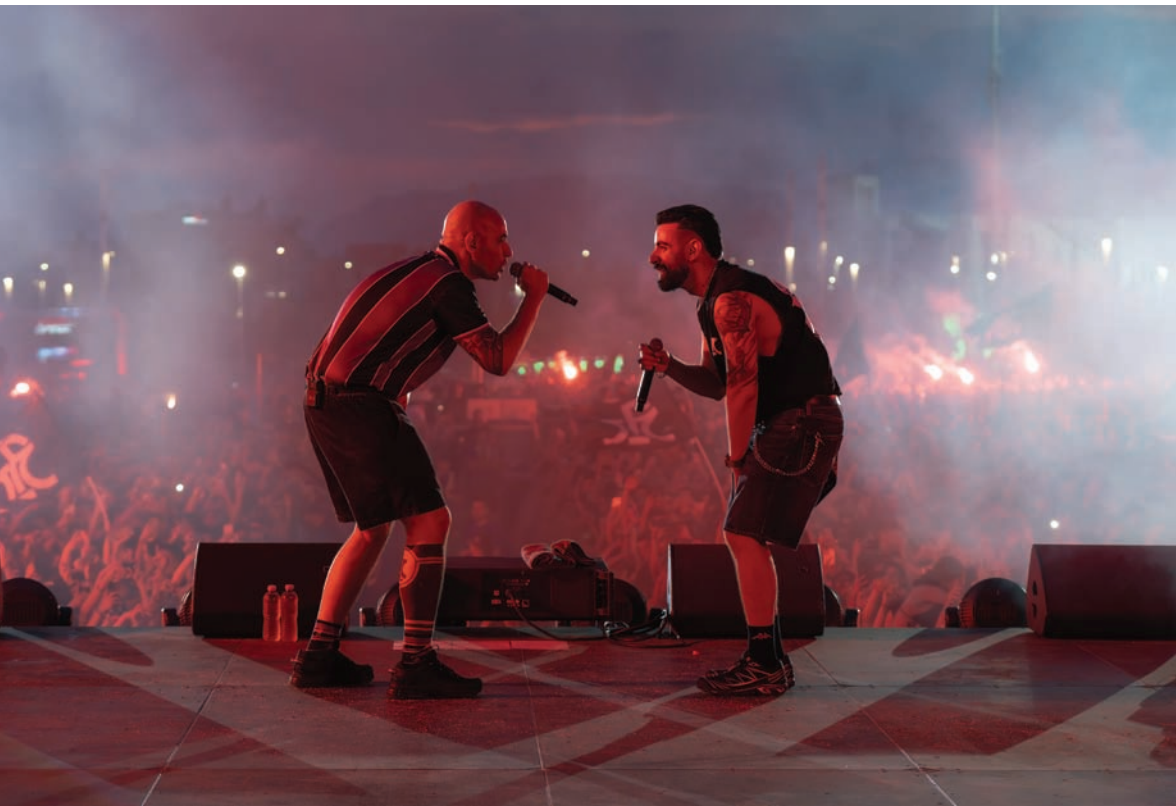
δρος Παπαθανασόπουλος

Τιμή, τις προκλήσεις των live και το μέλλον του χορού στη ραπ σκηνή





© ΝΙΚΟΣ ΣΤΑΒΕΡΗΣ



© ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ



© ΝΙΚΟΣ ΣΤΑΒΕΡΗΣ



© ΖΗΡΗΣ ΤΣΟΥΜΠΟΣ

Χορευτές: εκείνοι που με τα σώματά τους διηγούνται ιστορίες, φτιάχνουν κόσμους και δίνουν μορφή σε ήχους. Ράπερς: εκείνοι που με τους στίχους τους μοιράζονται βιώματα, δίνουν φωνή σε όσα φοβάσαι και πλέον γεμίζουν ολόκληρα γήπεδα. Μπορούν άραγε αυτοί οι δύο κόσμοι να μοιραστούν την ίδια σκηνή;

15 Ιουνίου 2024, μια αξέχαστη γιορτή για τα έντεκα χρόνια Λόγος Τιμής. 28 Ιουνίου 2025, παρουσίαση δίσκου και μια από τις μεγαλύτερες συναυλίες του ΛΕΞ. 4 Ιουλίου 2026, παρουσίαση δίσκου και ένα από τα πιο εντυπωσιακά live των Λόγος Τιμής. Κοινός παρονομαστής, εκτός από το μουσικό είδος, είναι η συνύπαρξη χορευτών και ραπ καλλιτεχνών. Από εκείνο το βράδυ μέχρι σήμερα, ο καθένας έχει επιστρέψει στον δικό του κόσμο. Οι Λόγος Τιμής ετοιμάζονται για την περιοδεία τους, ο Χάρης Κούσιος για την παράσταση «Love», που ανεβαίνει τον Νοέμβριο στο Bios, ενώ ο Αλέξανδρος Παπαθανασόπουλος δουλεύει πάνω στη μικρού μήκους ταινία του «*Η τελευταία μέρα του σύμπαντος*», η οποία πρόκειται να ολοκληρωθεί στις αρχές της επόμενης χρονιάς. Εμείς, όμως, θέλουμε να μείνουμε λίγο ακόμα στο σημείο όπου αυτοί οι κόσμοι συναντήθηκαν: στο ΟΑΚΑ.

— Πώς μοιάζει σήμερα εκείνη η βραδιά στο ΟΑΚΑ; Έχετε συνειδητοποιήσει πλέον τι συνέβη;

Χ.Κ.: Ήταν μια από τις πιο έντονες βραδιές που έζησα, τόσο ως χορογράφος όσο και ως χορευτής. Η ενέργεια του κόσμου ήταν απίστευτη και χάρη σ’ αυτήν ανέβηκα κι εγώ να χορέψω. Ήθελα να νιώσω πώς είναι να κινείσαι στη σκηνή ενώ από κάτω υπάρχουν 30.000 άτομα. Δεν είχα βιώσει ποτέ αυτή την εμπειρία στο παρελθόν, είναι κάτι που δεν μπορεί να μεταφερθεί με λέξεις. Ακόμα έχω την αίσθηση εκείνης της βραδιάς στο σώμα μου, ακόμα με συγκινεί κάθε σχόλιο που αφορά εκείνο το live. **Α.Π.:** Αν σκεφτείς ότι το 2024 είχαμε μόλις δώδεκα χορευτές, καταλήξαμε να στήσουμε ένα πατάρι, ώστε να αναδείξουμε μια σχετικά μικρή ομάδα πάνω σε πολύ μεγάλη σκηνή. Έτσι, όχι μόνο δεν χάνονταν μέσα στον χώρο, αλλά εξυπηρετούσαμε και την παραγωγή των live visuals που δημιουργούνταν μέσα από τις ίδιες τις χορογραφίες. Συχνά οι παραγωγικοί περιορισμοί είναι αυτοί που διαμορφώνουν το τελικό θέαμα, οπότε πρέπει να είσαι έτοιμος να βρεις λύσεις χωρίς να προδώσεις ούτε την ιδέα ούτε την παραγωγή. Φέτος, με τριάντα χορευτές και μια πολύ μεγαλύτερη σκηνή, μπορέσαμε να εξελίξουμε αυτή τη λογική. Ένα μέρος των χορογραφιών αναπτυσσόταν στο πάτωμα της σκηνής, δημιουργώντας σχήματα που μπορούσαν να αναδειχθούν μόνο μέσα από ένα top shot. Δεν πρόκειται για μια κλασική τρισδιάστατη χορογραφία, αλλά για μια εικόνα που γεννιόταν εκείνη τη στιγμή, κάνοντας εμφανή τη συμμετρία και τον συγχρονισμό της ομάδας. Για μένα, είναι από τα πιο όμορφα πρότζεκτ που έχουμε υλοποιήσει με τον Χάρη.

— Ποια ήταν η μεγαλύτερη πρόκληση αυτής της παραγωγής;

Α.Π.: Η επί σκηνής γλώσσα είναι ένας οργανισμός που σκηματίζεται εκείνη την ώρα, επομένως, απαιτεί προσοχή στο πώς συναντιέται με όλα τα υπόλοιπα στοιχεία. Θέλει ισορροπία, να είναι δηλαδή το κοινό σε θέση να παρακολουθήσει ένα live το οποίο υποστηρίζεται αισθητικά, νοηματικά και φιλικά, χωρίς να αποσπάται η προσοχή από τον Θανάση και τον Λάμπρο. Χρειάζεται φοβερή πειθαρχία με τον εαυτό σου ως δημιουργό, χορογράφο και σκηνοθέτη στη δοσολογία. Είναι πολύ εύκολο να γίνεις «άπληστος». Το κοινό είναι εκεί για το συγκρότημα, όχι για σένα. Είμαστε εκεί για να αναδείξουμε το act και να πάει το κοινό μαζί μ’ εμάς ένα βήμα παρακάτω, μια και πρόκειται για κοινή βιωματική εμπειρία. **Χ.Κ.:** Πάνω σ’ αυτό που είπε ο Αλέξανδρος, για την επί σκηνής γλώσσα, η αλήθεια είναι ότι για αρκετά πράγματα είχαμε δώσει οδηγίες και περιμέναμε να δούμε πώς θα λειτουργούσαν την ημέρα του live. Όσες πρόβες κι αν κάνουμε στο στούντιο, είναι κάτι εντελώς διαφορετικό. Γι’ αυτό, ακόμα και την τελευταία στιγμή, έγιναν μικροαλλαγές σε χορογραφίες, στήσαμε μέχρι κι ένα κομμάτι από την αρχή, αλλά νομίζω ότι δώσαμε ένα πολύ καλό αποτέλεσμα. **Α.Π.:** Να δώσουμε επίσης πολλά μπράβο για την πειθαρχία των φίλων των Λόγος Τιμής, τα εξήντα περίπου άτομα που ή-

ταν στη σκηνή και έπρεπε να συνυπάρξουν με τους χορευτές. **Χ.Κ.:** Γενικά, το μεγαλύτερο άγχος μας σχετιζόταν με τη φροντίδα. Να είμαστε σίγουροι ότι δεν θα χτυπήσει κανείς, ότι έχουν όλοι νερό, ότι δεν κουράζουμε τους χορευτές περισσότερο από το απολύτως απαραίτητο. Δεν πήγαμε για να εντυπωσιάσουμε ούτε για να εξυπηρετήσουμε την καριέρα μας ως χορογράφος και σκηνοθέτης. Πήγαμε ως μέρος της συναυλίας.

— Πώς έγινε η επιλογή των χορευτών;

Χ.Κ.: Έδωσα προτεραιότητα σ’ εκείνους που ήταν φαν των Λόγος Τιμής. Ήταν πολύ σημαντικό για μένα. Μετά απευθύνθηκα σε όσους είχαμε δουλέψει μαζί στο παρελθόν και, τέλος, έψαξα να βρω χορευτές που είχαν ποιότητα ως άνθρωποι ώστε να δημιουργήσω μια όμορφη ομάδα με κοινές αξίες. **Α.Π.:** Προς τιμήν του Χάρη και των χορευτών, αυτό που είδε ο κόσμος εκείνο το Σάββατο ήταν αποτέλεσμα μόλις δύο προβών: μίας που έγινε μία εβδομάδα πριν και μιας δεύτερης, διάρκειας δύο ωρών, την ημέρα του live, όταν πάτησαν για πρώτη φορά πάνω στη σκηνή. **Χ.Κ.:** Ενώ ήταν ένα πολύ απαιτητικό πρότζεκτ, το αγαπήσαμε και το πιστέψαμε όλοι από την πρώτη στιγμή. Τριάντα χορευτές... ήταν συγκλονιστικό! Δεν είχα καν βοηθό, δεν χρειάστηκε ποτέ να φωνάξει κανείς, ακόμα κι η ενδυματολόγος (Λίνα Σταυροπούλου) τους έβρισκε όλους αμέσως και αναρωτιόταν πώς ήταν τόσο οργανωμένοι. Ο καθένας ανέλαβε με πάθος τον ρόλο που του αναλογούσε.

— Πότε έγινε η πρώτη συνάντηση με τον Λάμπρο και τον Θανάση για το φετινό live;

Α.Π.: Σχεδόν τρεις μήνες πριν από το live. Επικοινωνήσαμε μαζί μου ο Θανάσης και, παρόλο που δεν είναι η πρώτη φορά που συνεργαζόμαστε, πάντα αισθάνομαι ότι πιάνουμε κάτι από το μηδέν. Ότι ξεκινάει μια καινούρια διαδρομή. Δεν είναι δεδομένο ότι θα μας επέλεγαν ξανά, κάτι απόλυτα σεβαστό. Πρέπει να υπάρχει ελευθερία, ο καθένας να δουλεύει με όποιον θέλει. Δεν υπάρχει αποκλειστικότητα σε τέτοια ζητήματα. **Χ.Κ.:** Η μέρα που πήγαμε στο στούντιο των Λόγος Τιμής ήταν μια από τις στιγμές που κρατάω. Ξεκινήσαμε να παρουσιάζουμε τις προτάσεις μας με τον Αλέξανδρο και ένιωθα ότι τα «όχι» ή τα «ναι» που έλεγαν έβγαιναν πολύ ενστικτωδώς. Δεν έκρυβαν φόβο, ούτε ανασφάλεια. Ήταν κάτι που μ’ έκανε να τους εμπιστευτώ απόλυτα και τους δύο. Έτσι, ξεκίνησαμε να χτίζουμε όλο αυτό το αφήγημα, στο οποίο καθοριστικό ρόλο έπαιξε το πόσο οργανωμένα δουλέψαμε. **Α.Π.:** Όλα αρχειοθετήθηκαν σε φακέλους, ακόμα και οι πρόβες ήταν διαθέσιμες σε link για όλους, με οδηγίες και διορθώσεις του Χάρη, ώστε οι χορευτές να μπορούν να μελετήσουν ανά πάσα στιγμή στον χώρο τους. **Χ.Κ.:** Θα μπορούσαμε να έχουμε κάνει περισσότερες πρόβες. Επιλέξαμε όμως πολύ συνειδητά με τον Αλέξανδρο, λόγω κάποιων αξιών που έχουμε και ηθικών ορίων, ότι οι πόροι πρέπει να είναι ανάλογοι της δουλειάς που γίνεται. Ας μην ξεχνάμε ότι δεν είναι τόσο απλό να διαθέσεις χρήματα για πρόβες στη σκηνή του ΟΑΚΑ. Επομένως, δουλέψαμε σπίτι μας αρκετά, για να μπορέσουμε να το υποστηρίξουμε αξιοπρεπώς όλο αυτό. Αυτή είναι και η ικανότητά μας, να κάνουμε κάτι σωστά με όσα έχουμε. Και μπράβο μας. **Α.Π.:** Ήταν μια τεράστια ομάδα πίσω από το live, και από τη δική μας πλευρά και από αυτήν της Dienasty. Η ομάδα που ασχολήθηκε καθαρά με το καλλιτεχνικό κομμάτι και το stage design (Alex Hills) ήμασταν γύρω στα δεκαπέντε άτομα, συν τους τριάντα χορευτές, συν τους εξήντα φίλους των Λόγος Τιμής. Ήθελε φοβερό συντονισμό.

— Αυτή, όμως, δεν ήταν η πρώτη σας συνεργασία με τους Λόγος Τιμής. Πώς ξεκίνησαν όλα;

Α.Π.: Ο συνδετικός κρίκος ήταν ο Novel, με τον οποίο παίζαμε μαζί μπάλα (γέλια), είχαμε κοινές παρέες και τελικά συνεργάστηκα μαζί τους για το πρώτο του βιντεοκλίπ, στο

κομμάτι «*Είναι μόνο η αρχή*». Δεδομένου ότι με τον Novel είχαμε υπάρξει και φίλοι και συνεργάτες, όταν έφτασε η στιγμή να αναζητήσουν σκηνοθέτη οι Λόγος Τιμής, με πρότεινε, και μετά απ’ αυτή τη συνεργασία «κολλήσαμε». Κάπως έτσι, στο επόμενο βιντεοκλίπ, το κόνσεπτ που βρήκαμε με τον σεναριογράφο και πολύ καλό μου φίλο Γιώργο Ζαφειρόπουλο απαιτούσε χορογραφία κι εγώ αμέσως σκέφτηκα τον Χάρη. Ο Λάμπρος κι ο Θανάσης κάνουν πολύ συγκεκριμένες και προσεγμένες κινήσεις, γι’ αυτό και θέλουν οι ιδέες τους να προέρχονται από ανθρώπους που συνδέονται με κάποιο τρόπο με ένα αγαπημένο τους πρόσωπο. Στην περίπτωση μας, αυτό το πρόσωπο ήταν ο Novel. **Χ.Κ.:** Είμαι πολύ ευγνώμων που έγινε αυτή η γνωριμία, χάρη στην οποία σκηνοθετήσαμε το βιντεοκλίπ τους για το κομμάτι «*Ελεύθεροι*». Ήταν το πρώτο πρότζεκτ όπου συνεργαστήκαμε με τον Αλέξανδρο και είχε ο καθένας την ιδιότητά του, εκείνος σκηνοθέτης κι εγώ χορογράφος. **Α.Π.:** Πού να φανταζόμασταν ότι τελικά θα συναντιόμασταν ξανά με τους Λόγος Τιμής για το live των 11 χρόνων!

— Τότε ήταν η πρώτη φορά που είδαμε τον χορό να αποτελεί οργανικό κομμάτι μιας ελληνικής ραπ συναυλίας. Πώς γεννήθηκε αυτή η ιδέα;

Χ.Κ.: Ο Αλέξανδρος ήταν εκείνος που πρότεινε την ιδέα με τους χορευτές, και θέλω να του το αναγνωρίσω, διότι, όταν δεν έχεις τέτοιες προσλαμβάνουσες από τη χώρα σου, θέλει γενναιότητα για να κινηθείς μ’ αυτόν τον τρόπο. Χορευτές μπορεί να έχουμε δει σε διάφορα μουσικά events, συνθήως κάπως πιο εμπορικά, το οποίο είναι μια διαφορετική συνθήκη. Επίσης, για καλή μας τύχη, ο Λάμπρος κι ο Θανάσης ήταν πολύ ανοικτοί προς αυτή την πρόταση. **Α.Π.:** Για μένα οι Λόγος Τιμής είναι ένα από τα συγκροτήματα που θέλουν να αφήσουν πίσω τα στερεότυπα με τα οποία μας μεγάλωσαν οι προηγούμενες γενιές. Σου δείχνουν ότι είναι λογικό να πονάς, να κλαις, να είσαι ευάλωτος. Επομένως, η ευαισθησία αυτή είναι ένας ενωτικός κρίκος, κι εκεί θεωρώ ότι κουμπώσαμε όλοι μαζί. Επιπλέον, ήμασταν όλοι πολύ δεκτικοί στο να ακούσουμε ιδέες – και για μένα είναι εντυπωσιακό να έχεις άποψη, να έχει κι ο άλλος και να βρίσκετε κοινό τόπο. Είναι ο ορισμός της δημιουργικής σύμπνοιας. Ήταν φοβερό ότι είχαμε δώδεκα χορευτές, αλλά ταυτόχρονα υπήρχε και ο visual artist, ο Αντρέας Λαμπρόπουλος, που δημιουργούσε live content. Άλλοτε πιο κοντά στη λογική ενός βιντεοκλίπ, άλλοτε καθαρά visual. Παράλληλα, υπήρχε η θεατρικότητα μαζί με τη ζωντάνια του live. Το ότι έβλεπες εκείνη τη στιγμή όλα αυτά να δημιουργούνται μπροστά σου ήταν μαγικό. Αυτός ο συνδυασμός ακόμα με ανατριχιάζει. **Χ.Κ.:** Προφανώς, κάθε φορά περνάμε απίστευτες τρικυμίες πίσω από τη σκηνή –θα ανέβουν; Θα βγουν; Θα προλάβουν;– αλλά είναι κάτι τόσο ζωντανό, που δεν νομίζω ότι κανείς από τους δυο μας θα το άφηνε. Αντίθετα, θέλουμε να το εξελίξουμε όσο περισσότερο γίνεται.

— Ερχόμενοι στο σήμερα, γιατί πιστεύετε ότι άργησε να συναντηθεί ο χορός με την ελληνική ραπ;

Α.Π.: Έχουμε συνηθίσει τα βιντεοκλίπ και οι συναυλίες των ράπερ να εστιάζουν στον καλλιτέχνη, να τον τοποθετούν στο επίκεντρο. Πιστεύω ότι οι περισσότεροι ακολουθούν αυτή την οδό ίσως γιατί δεν θέλουν να ρισκάρουν ή γιατί προτιμούν τα κλιπ να παραμένουν προσωποκεντρικά. Ακόμα και οι Λόγος Τιμής ήταν επιφυλακτικοί στην αρχή, αλλά, όταν άκουσαν την ιδέα και γνώρισαν τον Χάρη, ένιωσαν αυτοπεποίθηση ώστε να πάρουν μια κατεύθυνση που αποκλίνει από το σύνθετες. **Χ.Κ.:** Για μένα είναι δύο κόσμοι που καθυστέρησαν να συναντηθούν. Στην Ελλάδα προχωράμε πιο δειλά σε τέτοια θέματα. Αν σκεφτείς ότι η ραπ εκφράζει ζητήματα του τώρα και ο σύγχρονος χορός ακολουθεί μια πολύ εκφραστική κινησιολογία, είναι μάλλον περίεργο το ότι δεν βρέθηκαν νωρίτερα. Εύχομαι αυτό που έγινε με τους Λόγος Τιμής να είναι μόνο η αρχή και να δούμε περισσότερους καλλιτέχνες να τολμούν.

Ο Χάρης Κούσιος και ο Αλέξανδρος Παπαθανασόπουλος γνωρίζονται εδώ και χρόνια, έχουν δοκιμαστεί σε διαφορετικών ειδών πρότζεκτ και, αν τους γνωρίσεις από κοντά, μοιάζει να έχουν ελάχιστα κοινά. Ο Χάρης ξεκίνησε πρόσφατα ραπτική και ο Αλέξανδρος αναρρίχηση. Κι όμως ξέρουν πώς να συμπληρώνουν ο ένας τον άλλον. Άλλωστε, όπως απέδειξαν και οι ίδιοι, οι πιο επιτυχημένες συνεργασίες γεννιούνται εκεί που κανείς δεν περιμένει να συναντηθούν δύο κόσμοι. 📌

ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΗΜΕΡΑ ΚΑΦΕ

Από το «πάμε για καφέ» στο coffee culture

Πώς ο καφές από ρόφημα έγινε lifestyle, design, εμπειρία, ταυτότητα και τελικά τρόπος να οργανώνουμε τον χρόνο μας

Της ΝΑΤΑΣΣΑΣ ΚΑΡΥΣΤΙΝΟΥ



Από το «να ξυπνήσω» στο «να το ψάξω»

Για πολλές δεκαετίες ο καφές ήταν μια απλή υπόθεση. Ήθελες έναν ελληνικό, έναν φραπέ, έναν espresso, έναν cappuccino. Τον έπινες και τελείωνε εκεί η ιστορία. Κάποια στιγμή όμως αποφασίσαμε να μάθουμε περισσότερα. Ποια είναι η ποικιλία; Από ποια χώρα έρχεται; Πώς καβουρδίστηκε; Πώς επεξεργάστηκαν τον καρπό; Σε πόσους βαθμούς είναι το νερό; Πόσα γραμμάρια καφέ χρειάζονται; Πόσα δευτερόλεπτα πρέπει να διαρκέσει η εκχύλιση; Ο καφές απέκτησε λεξιλόγιο. Και μαζί με το λεξιλόγιο απέκτησε εξοπλισμό: μύλους ακριβείας, ζυγαριές, V60, Chemex, πανάκριβες μηχανές espresso και ανθρώπους που μπορούν να συζητούν επί είκοσι λεπτά σχετικά με το αν ένας κόκκος έχει περισσότερο άρωμα εσπεριδοειδών ή μαύρου τσαγιού. Δεν είναι απαραίτητα κακό. Άλλωστε, το ίδιο δεν συνέβη και με το κρασί, το ψωμί, το τυρί, το ελαιόλαδο; Όταν κάτι αποκτά ποιότητα, θέλουμε να μάθουμε περισσότερα γι' αυτό. Το ενδιαφέρον είναι ότι ο καφές έγινε ταυτόχρονα γνώση και ταυτότητα. Δεν λέμε πλέον μόνο «πίνω καφέ». Λέμε «πίνω καφέ φίλτρου», «πίνω specialty», «προτιμώ light roast», «δεν βάζω ζάχαρη», «πίνω μόνο oat latte». Ο καφές άρχισε να λέει κάτι και για εμάς και την προσωπικότητά μας.

Τα café σαν εμπειρία

Ίσως όμως η μεγαλύτερη αλλαγή να μη βρίσκεται μέσα στο φλιτζάνι αλλά γύρω του. Το café έχει γίνει ένας χώρος που δεν είναι ούτε σπίτι ούτε γραφείο ούτε εστιατόριο. Είναι ένας ενδιαμέσος χώρος όπου μπορείς να δουλέψεις, να συναντήσεις κάποιον, να διαβάσεις, να φλερτάρεις, να κάνεις ένα επαγγελματικό ραντεβού ή απλώς να κοιτάς τον κόσμο να περνάει. Κάποτε πηγαίναμε στο café για να πιούμε καφέ. Σήμερα πολλές φορές πίνουμε καφέ επειδή θέλουμε να πάμε στο café. Η διαφορά είναι τεράστια. Γι' αυτό και τα cafés έχουν αρχίσει να μοιάζουν όλο και περισσότερο με μικρούς κόσμους. Άλλα θυμίζουν gallery. Άλλα boutique hotel. Άλλα μπαρ. Άλλα βιβλιοπωλεία. Άλλα είναι σχεδόν coworking spaces. Υπάρχουν cafés μέσα σε ανθοπωλεία, cafés που συνδυάζονται με καταστήματα design, cafés που λειτουργούν δίπλα σε barber shops, cafés που το βράδυ αλλάζουν χαρακτήρα και γίνονται wine bars. Ο καφές είναι πλέον η αφορμή. Ο χώρος είναι η εμπειρία.

Η κουλτούρα του καφέ στην Αθήνα

Για την Αθήνα, βέβαια, όλο αυτό δεν είναι ακριβώς καινούργιο. Το «πάμε για καφέ» είναι ίσως μία από τις πιο ακριβείς περιγραφές της ελληνικής κοινωνικής ζωής. ►

Υπάρχει μια στιγμή, συνήθως γύρω στις 10.30 το πρωί, που αντιλαμβάνεσαι ότι ο καφές έχει πάψει να είναι απλώς καφές. Τον βλέπεις στα χέρια εκείνων που περπατούν βιαστικά προς το μετρό. Δίπλα στο laptop κάποιου σ' ένα café του Παγκρατίου. Είναι ένας espresso που κοστίζει περισσότερο απ' όσο περίμενες σε ένα καφέ στο Παρίσι ή σε ένα εντυπωσιακό café της Σεούλ, που μοιάζει περισσότερο με έκθεση design. Στο Τόκιο, η παρασκευή ενός καφέ μπορεί να αποκτήσει τη λογική ενός tasting menu. Κάτι έχει συμβεί. Ο καφές πλέον δεν είναι απλώς το ρόφημα που πίνουμε για να ξυπνήσουμε. Είναι μια ολόκληρη κουλτούρα. Και, όπως συμβαίνει με κάθε κουλτούρα που μεγαλώνει πολύ, απέκτησε τους ειδικούς της, τις τάσεις της, τη γλώσσα της, τις υπερβολές της και, φυσικά, τους ανθρώπους που θα σου εξηγήσουν γιατί ο καφές που κρατάς δεν είναι απλώς καφές.

Δημήτρης Μπαλλιάν Συνιδιοκτήτης Barolo

BAROLO
SALUMERIA - OSTERIA

YOUR STORIES.

Μεγαλώσαμε στο Ψυχικό και ονειρευόμασταν έναν χώρο που θα έφερνε την Ιταλία στην καρδιά της γειτονιάς μας. Τα ταξίδια μας στην Τοσκάνη και η αγάπη μας για τον ιταλικό τρόπο ζωής αποτέλεσαν την έμπνευση, ενώ ένας αγώνας στους αμπελώνες του Barolo μας χάρισε το όνομά μας. Έτσι γεννήθηκε ένα all-day ιταλικό στέκι με αυθεντικές γεύσεις, προσεγμένο deli και τη ζεστασιά της γειτονιάς. Για τον καφέ μας επιλέξαμε τον illy, γιατί μοιραζόμαστε τις ίδιες αξίες: ιταλική παράδοση, κορυφαία ποιότητα και τελειότητα σε κάθε λεπτομέρεια.

OUR HISTORY.

Πίσω από κάθε αξέχαστη εμπειρία illy βρίσκεται κάτι περισσότερο από τεχνογνωσία: βρίσκονται το πάθος, η φροντίδα και η αφοσίωση στη δημιουργία στιγμών που φέρνουν τους ανθρώπους πιο κοντά. Μαζί με συνεργάτες που μοιράζονται τις ίδιες αξίες, μετατρέπουμε την καθημερινή απόλαυση του καφέ σε μια μοναδική εμπειρία — ένα πραγματικό **Cup of Love**.

FROM COFFEE LOVERS TO COFFEE LOVERS

illy.gr



LIVE HAPPILLY



Δεν σημαίνει απαραίτητα ότι θα πούμε καφέ. Σημαίνει ότι θα συναντηθούμε, θα μιλήσουμε, θα σχολιάσουμε, θα γνωρίσουμε κάποιον, θα δουλέψουμε, θα χαζέψουμε, θα πούμε «κάτσε λίγο ακόμα». Και μετά θα πούμε «άλλον έναν».

Η ελληνική coffee culture είχε ένα πλεονέκτημα που πολλές σύγχρονες μητροπόλεις τώρα ανακαλύπτουν: ο καφές ήταν ανέκαθεν κοινωνική πράξη. Ίσως γι' αυτό ο freddo espresso και ο freddo cappuccino έγιναν τόσο γρήγορα «ελληνικοί». Δεν είναι μόνο ο τρόπος παρασκευής. Είναι ο τρόπος ζωής που τους συνοδεύει. Ένας καφές που μπορεί να κρατήσει μιάμιση ώρα δεν είναι απλώς ένα ρόφημα. Είναι μονάδα κοινωνικού χρόνου.

Ο καφές έγινε design

Και μετά μπήκε στη μέση το design. Υπάρχουν πλέον cafés όπου, πριν δοκιμάσεις τον espresso, έχεις παρατηρήσει την καρέκλα, το ξύλο, το μάρμαρο, τα φωτιστικά, το logo, το ποτήρι, τη συσκευασία, τη μουσική, ακόμη και το πώς πέφτει το φως στο τραπέζι. Η νέα γενιά των cafés έχει καταλάβει κάτι πολύ απλό: ο πελάτης δεν αγοράζει μόνο καφέ. Αγοράζει ατμόσφαιρα. Γι' αυτό ένα café μπορεί να γίνει destination. Να ταξιδέψεις σε μια γειτονιά του Τόκιο ή του Λονδίνου, όχι επειδή έχεις ακούσει ότι εκεί υπάρχει ο καλύτερος espresso, αλλά επειδή έχεις δει φωτογραφίες του χώρου.

Το Instagram και το TikTok επιτάχυναν αυτή τη διαδικασία. Ένα café πρέπει πλέον να είναι φωτογενές. Όχι απαραίτητα εντυπωσιακό, αλλά αναγνωρίσιμο. Να έχει μια αισθητική που να μπορεί να φωτογραφηθεί, να γίνει εικόνα. Και κάπως έτσι ο καφές

Σε μια εποχή που όλα γίνονται γρηγορότερα, το café προσφέρει κάτι παράξενα πολύτιμο: μια δικαιολογία για να σταματήσεις

συνδέθηκε με τη μόδα, την αρχιτεκτονική, το interior design και το branding. Το café έγινε ένα μικρό lifestyle brand.

Ο καφές σαν status symbol

Όμως, όταν ένα προϊόν γίνεται lifestyle, αργά ή γρήγορα γίνεται και status. Ο καφές δεν ξέφυγε από τον κανόνα. Μπορείς πλέον να πληρώσεις αρκετά χρήματα για έναν εξαιρετικά σπάνιο κόκκο, για μια ιδιαίτερη επεξεργασία ή για μια εκκύλιση που έχει σχεδιαστεί σχεδόν σαν γαστρονομική εμπειρία. Και εδώ εμφανίζεται μια από τις πιο ενδιαφέρουσες τάσεις της σύγχρονης coffee culture: ο καφές αρχίζει να μιλάει τη γλώσσα του κρασιού. Έχει προέλευση, ποικιλία, terroir, επεξεργασία, γευστικές νότες, ειδικούς, ακόμα και συλλέκτες.

Στα coffee omakase, που κερδίζουν έδαφος στις μεγάλες πρωτεύουσες του κόσμου και είναι εμπνευσμένα από τη λογική του ιαπωνικού omakase, μπορείς να έχεις μια γευστική εμπειρία καφέ πολλών σταδίων. Αντί να παραγγείλεις απλώς έναν καφέ, αφήνεις στην επιλογή του barista, ο οποίος μπορεί να σου παρουσιάσει διαδοχικά διαφορετικούς καφέδες, ποικιλίες, μεθόδους εκκύλισης ή θερμοκρασίες. Μιλάμε περισσότερο για ένα tasting menu παρά για μια συνηθισμένη επίσκεψη σε café.

Αυτή η προσπάθεια να καταλάβουμε καλύτερα ένα προϊόν που μέχρι χθες θεωρούσαμε αυτονόητο είναι ίσως το πιο χαρακτηριστικό στοιχείο της νέας coffee culture. Αλλά είναι και κάτι περισσότερο: ένας τρόπος να δείξουμε τι ξέρουμε, τι προσέχουμε και, τελικά, τι

επιλέγουμε να θεωρούμε σημαντικό. Ο καφές δεν είναι απλώς κάτι που καταναλώνουμε. Είναι πλέον κάτι για το οποίο μπορούμε να έχουμε άποψη, γνώση και προσωπική αισθητική.

Η coffee culture μπήκε στην κουζίνα μας

Ακόμη και η κατανάλωση στο σπίτι έχει αλλάξει. Η κουζίνα έγινε για πολλούς ένα μικρό προσωπικό coffee lab. Οι μηχανές espresso, οι μύλοι, οι διαφορετικές μέθοδοι φίλτρου και οι νέοι τρόποι παρασκευής έχουν μετατρέψει την πρωινή διαδικασία σε προσωπικό ritual. Η τεχνολογία δεν αντικατέστησε την παράδοση· σε πολλές περιπτώσεις την έκανε πιο προσωπική. Το να φτιάξεις τον καφέ σου έγινε μια στιγμή που σηματοδοτεί την έναρξη της ημέρας.

Το αντίθετο του coffee snob

Υπάρχει όμως και μια αντίδραση. Όσο περισσότερο ο καφές γίνεται επιστήμη, κάποιοι αρχίζουν να νοσταλγούν τον απλό καφέ. Τον καφέ που δεν χρειάζεται εξήγηση. Τον καφέ του συνοικιακού μαγαζιού. Τον καφέ στο πλαστικό ποτήρι. Τον καφέ που είναι λίγο πιο καμένος απ' όσο πρέπει. Τον καφέ που πίνεις στο περπάτημα, στο αυτοκίνητο ή όρθιος στο πεζοδρόμιο. Αυτόν που φτιάχνεις μόνος σου βιαστικά στο σπίτι. Και ίσως αυτό είναι το πιο υγιές σημείο της ιστορίας.

Γιατί ο καφές μπορεί να είναι τα πάντα. Μπορεί να είναι ένα πανάκριβο specialty coffee από έναν μικρό παραγωγό της Αιθιοπίας. Μπορεί να είναι ένας freddo espresso στις 11 το πρωί στην Αθήνα. Μπορεί να είναι ελληνικός σε ένα μπρίκι στο σπίτι. Μπορεί να είναι instant σε ένα ξενοδοχείο. Μπορεί να είναι ένας καφές που έφτιαξες λάθος και παρ' όλα αυτά σου άρεσε. Δεν υπάρχει ένας σωστός τρόπος να αγαπάς τον καφέ. Γιατί τελικά η συζήτηση δεν αφορά πλέον μόνο το αν ένας καφές είναι καλός ή κακός. Αφορά το πώς θέλουμε να ζούμε.

Το πραγματικό coffee trend είναι ο χρόνος

Ίσως, τελικά, αυτό που αγοράζουμε όταν αγοράζουμε καφέ να μην είναι η καφεΐνη. Είναι χρόνος. Χρόνος για να καθίσουμε, για να συναντήσουμε έναν φίλο, να δουλέψουμε μόνοι μας, να διαβάσουμε, να χαζέψουμε. Χρόνος για να μην κάνουμε τίποτα. Και σε μια εποχή που όλα γίνονται γρηγορότερα, το café προσφέρει κάτι παράξενα πολύτιμο: μια δικαιολογία για να σταματήσεις. Ίσως γι' αυτό ο καφές κατάφερε να γίνει παγκόσμιο lifestyle. Γιατί είναι ταυτόχρονα προϊόν και τελετουργία. Είναι καθημερινός και ιδιαίτερος. Είναι φτηνός και μπορεί να γίνει πανάκριβος. Είναι προσωπικός αλλά σχεδόν πάντα κοινωνικός.

Και μπορεί να χωρέσει μέσα του μια ολόκληρη πόλη. Στην Αθήνα αυτό το ξέρουμε από παλιά. Το «πάμε για καφέ» δεν ήταν ποτέ πραγματικά μια πρόσκληση για καφέ. Ήταν μια πρόσκληση για ζωή. Και, όπως συμβαίνει με όλα τα καλά πράγματα, απέκτησε και ένα όνομα: coffee culture. **A**

PROTEIN NEVER TASTED SO GOOD



20G
PROTEIN
PER BOTTLE

HIGH IN PROTEIN

NO
ADDED
SUGAR*

LOW
FAT



Όταν ο καφές συναντά την πρωτεΐνη

Ο αγαπημένος καφές αποκτά έναν πιο functional χαρακτήρα με το Starbucks Protein Drink with Coffee. Με 20g πρωτεΐνης ανά μπουκάλι, χωρίς προσθήκη ζάχαρης και με χαμηλά λιπαρά, συνδυάζει τη χαρακτηριστική γεύση του καφέ Arabica Starbucks με πρωτεΐνη γάλακτος, σε μια πρακτική συσκευασία 330ml. Κυκλοφορεί σε δύο απολαυστικές επιλογές, Caffè Latte και Caramel Hazelnut, απευθυνόμενο σε όσους θέλουν να συνδυάζουν γεύση, ευκολία και πρωτεΐνη μέσα στην καθημερινότητά τους. Η σειρά διατίθεται στην ελληνική αγορά από την Arla Foods και μπορεί κανείς να τη βρει σε supermarkets, minimarkets και επιλεγμένα περίπτερα.

*Περιέχει μόνο φυσικά σάκχαρα

#starbuckschilledcoffee

Ανακαλύψτε τα σε supermarket και περίπτερα

VOICE
ATHENS



Live:

Ελεονώρα
Μανόνα



Ημερομηνία:
Πέμπτη 1/10

Τοποθεσία:
Μετρό Πανεπιστήμιο



Ώρα:
09:00 - 11:00



powered by

protergia

SEIT 1895
JACOBS

Ηλεκτροκίνηση η δύσκολη μετάβαση

Επιμέλεια αφιερώματος:
Ηλίας Ευθυμίου

Save the date
Ημερίδα με τίτλο «Το
παρόν και το μέλλον της αστικής
ηλεκτροκίνησης» συνδιοργανώνουν
ο Δήμος Αθηναίων και η Πρωτοβου-
λία Αθήνα 21. Την Τετάρτη 7 Οκτωβρί-
ου, στο Σεράφειο του Δήμου Αθηναίων
(Εχελιδών 19 & Πειραιώς). Έναρξη
στις 09.30, με ελεύθερη είσοδο.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

01.
Μια θάλασσα αποφάσεων
Του Ηλία Ευθυμιόπουλου
02.
Ηλεκτρικά λεωφορεία στην Αθήνα
Της Χριστίνας Γιαβάσογλου
03.
Solar + Storage + Charging: Η ηλεκτροκίνηση αποκτά ενεργειακή αυτονομία
Του Δημήτρη Σκυλογιάννη
04.
Το μέλλον της αγοράς V2G
Του Diego Cebrenas
05.
Η ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα, από την ευρωπαϊκή στρατηγική στην καθημερινότητα των πόλεων
Της Κατερίνας Κυριάκη
06.
Έχει ο δρόμος της ηλεκτροκίνησης επιστροφή;
Του Στέλιου Στυπιδή
07.
Η φόρτιση ως βασική υποδομή για το μέλλον της ηλεκτροκίνησης
Του Χαράλαμπου Μαργάγγελου
08.
Διαμοιραζόμενη ηλεκτροκίνηση: Το μοντέλο των Ιωαννίνων
Του Αλέξανδρου Κούτρα
09.
Ηλεκτρικά οχήματα: Από μέσα μετακίνησης, σύμμαχοι του ηλεκτρικού δικτύου
Του Ευάγγελου Καρφόπουλου
10.
Θέματα ασφάλειας των ηλεκτρικών αυτοκινήτων
Του Γιώργου Αγερίδη
11.
Η ανθεκτικότητα φορτίζει... με πράσινο ρεύμα!
Του Δημήτρη Κόλλια
12.
Ηλεκτροκίνηση στην Αθήνα: Η επόμενη φάση
Των Βαγγέλη Μαρινάκη, Λάζαρου Καραούλη
13.
Κοινωνικό Κλιματικό Ταμείο και μεταφορές
Του Βλάση Οικονόμου
14.
Δεν αρκεί να είναι ηλεκτρικό, πρέπει να είναι και πράσινο
Της Αναστασίας Ρήγα

01.



Του Ηλία Ευθυμιόπουλου

Ο Ηλίας Ευθυμιόπουλος είναι συντονιστής του αφιερώματος και υπεύθυνος της Πρωτοβουλίας ΑΘΗΝΑ21

Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΕΙΝΑΙ ΖΗΤΗΜΑ ΠΟΛΥΠΑΡΑΓΟΝΤΙΚΟ, ΠΡΕΠΕΙ ΟΜΩΣ ΝΑ ΞΕΚΙΝΗΣΕΙ ΠΡΙΝ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΑΡΓΑ

Η θάλασσα των αποφάσεων

Οι όροι μιας μετάβασης που δεν μπορεί να περιμένει

Πριν από τέσσερα περίπου χρόνια, ένα περιοδικό αυτοκινήτου στην Αγγλία ξεκίνησε ένα εντυπωσιακό πείραμα: μέτρησε τα έξοδα συντήρησης και το ενεργειακό κόστος ενός ηλεκτρικού οχήματος υψηλών προδιαγραφών και απαιτήσεων: το όχημα δούλεψε ως ταξί για 4 περίπου χρόνια και τη στιγμή της μέτρησης είχε διανύσει 383.000 χιλιόμετρα. Αν αφήσουμε το ζήτημα του κόστους αγοράς προς το παρόν στην άκρη, η έρευνα έδειξε ότι το ενεργειακό όφελος, με τις σημερινές τιμές ηλεκτρισμού και καυσίμων, ήταν της τάξης των 40-50.000 ευρώ για το διάστημα λειτουργίας του. Αντίστοιχα εντυπωσιακές ήταν οι επιδόσεις στη μείωση του κόστους συντήρησης, χωρίς αναγωγές (π.χ. ότι βρισκόμαστε ακόμη στην αρχή μιας περιόδου όπου τα ΗΟ είναι μια εντελώς περιθωριακή αγορά). Λεπτομέρειες μπορεί να βρει κανείς σε πολλά έντυπα του είδους (π.χ. στο *GOCAR* 24.03.2026 και αλλού).

Φυσικά, το ταξί αυτό δεν θα έχει τις ίδιες αποδόσεις σε ολόκληρο τον πλανήτη, λόγω γεωγραφικών διαφορών και συνθηκών κυκλοφορίας, σε κάθε όμως περίπτωση η γρήγορη απόσβεση καθίσταται προφανής, όσο μεγάλο κι αν είναι το κόστος αγοράς. Το οποίο παραμένει, τουλάχιστον στην Ελλάδα, σε απρόσιτα επίπεδα για τη μεγάλη πλειονότητα των υποψήφιων χρηστών. Εδώ έρχονται να παρέμβουν οι κρατικές επιδοτήσεις και τα νέα συστήματα χρηματοδότησης (π.χ. *leasing*, *carsharing* κ.λπ.). Το βασικό ερώτημα, λοιπόν, της αξιοπιστίας φαίνεται να έχει λυθεί και η σκυτάλη περνά πρωτίστως στη βιομηχανία αυτοκινήτου, η οποία πρέπει να αποφασίσει πόσο γρήγορα θα κινηθεί ώστε να γίνει πράγματι το 2028 η ημερομηνία του τέλους των θερμικών αυτοκινήτων, όπως έχει αποφασιστεί με τη «Συμφωνία του Παρισιού». Περισσότερα επ' αυτού στη διεθνή βιβλιογραφία και σε έγκυρες πηγές όπως το *Climate Action Tracker* (CAT).

Αν και η Πράσινη Μετάβαση είναι μονόδρομος, υπάρχουν πολλοί που έχουν επιφυλάξεις για το χρονοδιάγραμμα. Η *Greenpeace*, για παράδειγμα, εκτιμά ότι, χωρίς μια βαθιά αναθεώρηση του επιχειρηματικού μοντέλου των μεγάλων εταιρειών, οι διεθνείς συμφωνίες θα αποδειχθούν ανεύθυνες ρητορείες. Επίσης θεωρεί ότι στο μέλλον θα επιβιώσουν μόνο εκείνες οι επιχειρήσεις που θα παράγουν μικρότερα, ελαφρύτερα και πιο ενεργειακά αποδοτικά ηλεκτρικά οχήματα. Τα οχήματα αυτά θα πρέπει να είναι μέρος ευρύτερων σχεδίων βιώσιμης κινητικότητας, με περιορισμό της χρήσης ΙΧ και με 100% τροφοδοσία από ΑΠΕ.

Το ζήτημα της Πράσινης Ενέργειας και της ευελιξίας των συστημάτων φόρτισης είναι κομβικής σημασίας. Στο παρόν αφιέρωμα γίνεται μια σοβαρή προσπάθεια ανάδειξης των δυσκολιών αλλά και των προκλήσεων για πολλούς κλάδους. Στην Ελλάδα, το ζήτημα της δημιουργίας εγχώριας παραγωγής αυτοκινήτων έχει μάλλον κλείσει οριστικά λόγω του μονοπωλιακού χαρακτήρα της αγοράς. Στις συνοδές όμως και περιφερειακές τεχνολογίες, όπως είναι οι φορτιστές, τα έξυπνα δίκτυα, οι μπαταρίες και η τηλεματική διαχείριση, υπάρχουν πολλά περιθώρια και ακόμα περισσότερες ευκαιρίες.

Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο, η ηλεκτροκίνηση δεν εξισώνεται απλά με την προμήθεια μιας καινούργιας μηχανής, αλλά φέρνει και μια σημαντική ανατροπή στους τρόπους οδήγησης και κυκλοφορίας. Η ΤΝ είναι ένας από τους πυλώνες αυτής της αλλαγής, η συλλογική δράση είναι ένας άλλος. Η τοπική αυτοδιοίκηση πρέπει να κάνει το πρώτο βήμα, οι Ενεργειακές Κοινότητες να κάνουν το επόμενο. Στα κείμενα που ακολουθούν καταδεικνύουμε, μεταξύ άλλων, ότι το ζήτημα είναι πολυπαραγοντικό και ότι αρκετοί, παρά τις συνεχείς προειδοποιήσεις και την αυξανόμενη επιστημονική κατανόηση της σοβαρότητας της κλιματικής κρίσης, εξακολουθούν να μην πράττουν τα δέοντα. Η μετάβαση όμως πρέπει να ξεκινήσει άμεσα – προτού να είναι πολύ αργά. ●

02.

Ηλεκτρικά λεωφορεία στην Αθήνα

Με 4 νέες γραμμές, που θα εξυπηρετούνται από 17 νέα ηλεκτρικά λεωφορεία, εξοπλίζεται η πρωτεύουσα μέσω του προγράμματος Athens Move



Της Χριστίνας Γιαβάσογλου

Η Χριστίνα Γιαβάσογλου είναι διπλωματούχος χημικός μηχανικός (ΕΜΠ), με ειδίκευση στην Ενεργειακή και Βιομηχανική Οικονομία

Στο συγκοινωνιακό δίκτυο της Αθήνας ένα απ' τα βασικότερα προβλήματα που παραμένουν ακόμα και εν έτει 2026 είναι ότι περιοχές που μπορεί να βρίσκονται χιλιομετρικά κοντά δεν συνδέονται μεταξύ τους με αστική συγκοινωνία, με αποτέλεσμα διαδρομές των 10 λεπτών με αυτοκίνητο να διαρκούν τουλάχιστον μισή ώρα με λεωφορεία ή άλλα ΜΜΜ. Μια θετική εξέλιξη στον συγκεκριμένο τομέα είναι η έγκριση του προγράμματος Athens Move, που κατατέθηκε από τον Δήμο Αθηναίων, το οποίο προβλέπει τη δημιουργία τεσσάρων νέων γραμμών ηλεκτρικών λεωφορείων, που φέρνουν κοντά έντεκα περιοχές οι οποίες μέχρι σήμερα παρέμεναν ασύνδετες.



© ΟΣΥ

Συγκεκριμένα, έχει γίνει πρόβλεψη για δημιουργία των γραμμών: Νέος Κόσμος - Πετράλωνα - Κεραμεικός, Κάτω Πατήσια - Σεπόλια - Κεραμεικός, Προμπονάς - Άνω Πατήσια - Κυψέλη και Αττική - Κυψέλη, με μια διαδρομή συνολικού μήκους 40 χιλιομέτρων και 185 νέων στάσεων. Η νέα επένδυση για τη δημοτική συγκοινωνία, ύψους 11,2 εκατ. ευρώ, αφορά την αγορά 17 ηλεκτρικών λεωφορείων, τη δημιουργία υποδομών φόρτισης και την αναβάθμιση στάσεων με πρόβλεψη πλήρους προσβασιμότητας, ενώ αποτελεί το πρώτο έργο που εντάσσεται στο νεοσύστατο Κοινωνικό Κλιματικό Ταμείο. Η φιλοδοξία, μάλιστα, του Δήμου Αθηναίων είναι τα νέα λεωφορεία να ενταχθούν στο συγκοινωνιακό σύστημα περίπου στα μέσα του 2027.

Η νέα τετράδα γραμμών σαφώς θα λειτουργεί συμπληρωματικά με τον ΟΑΣΑ και το Μετρό, με τον Δήμο Αθηναίων να κάνει λόγο για μια «πράσινη και κοινωνική παρέμβαση». Ο δήμαρχος Αθηναίων, Χάρης Δούκας, στην επίσημη εκδήλωση παρουσίασης του Athens Move είχε αναφέρει συγκεκριμένα: «Θέλουμε να διασφαλίσουμε

ΑΠΩΤΕΡΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΤΟΥ ATHENS MOVE ΕΙΝΑΙ Η ΕΛΑΧΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΙΧ ΚΑΙ Η ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΗ ΕΝΘΑΡΡΥΝΣΗ ΤΩΝ ΗΠΙΩΝ ΜΟΡΦΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΑΠΟ ΓΕΙΤΟΝΙΑ ΣΕ ΓΕΙΤΟΝΙΑ

Solar + Storage + Charging

Η ηλεκτροκίνηση αποκτά ενεργειακή αυτονομία



Νέες λύσεις για μειωμένο ενεργειακό κόστος, μεγαλύτερη αποδοτικότητα και βιώσιμες υποδομές φόρτισης

ότι όλοι –και ιδιαίτερα οι πιο ευάλωτοι συμπολίτες μας– θα μπορούν να μετακινούνται πιο εύκολα. Στον σχεδιασμό που υποβάλαμε τον Ιανουάριο του 2026 περιλαμβάνονται σύγχρονες υποδομές φόρτισης και πλήρως προσβάσιμες εγκαταστάσεις. Κάνουμε ένα αποφασιστικό βήμα για να γίνει η πόλη πιο ανθρώπινη, φιλική και βιώσιμη».

Η παρέμβαση του Athens Move περιλαμβάνει δύο βασικά σκέλη: το κοινωνικό και το περιβαλλοντικό.

Αναφορικά με το πρώτο, οι στοχεύσεις του δήμου ήταν εστιασμένες στις πιο ευάλωτες κοινωνικές ομάδες, οι οποίες έρχονται αντιμέτωπες είτε με το ζήτημα των περιορισμένων πόρων είτε με τη δυσκολία προσβασιμότητας της πρωτεύουσας σε άτομα με αναπηρία. Πιο αναλυτικά, επιλέχθηκαν υποβαθμισμένες και παραδοσιακά υποεξυπηρετούμενες περιοχές, με στόχο να μειωθεί η εξάρτηση των κατοίκων από ακριβά και ρυπογόνα ιδιωτικά οχήματα για τις κοντινές μετακινήσεις, ενισχύοντας σε έναν βαθμό και την κοινωνική συνοχή. Παράλληλα, έχει δοθεί ιδιαίτερη βάση σχεδιαστικά στην προσβασιμότητα, τόσο των στάσεων αναμονής όσο και του εσωτερικού των λεωφορείων. Όπως έχει ανακοινώσει ο Δήμος Αθηναίων, οι νέες στάσεις πρόκειται να διαθέτουν επαρκή σκίαση και καθίσματα, φωτισμό, χαμηλό δάπεδο και ράμπες, καθώς και οπτικοακουστικές αναγγελίες άφιξης των οχημάτων για τα άτομα με αντίστοιχες αναπηρίες.

Στο περιβαλλοντικό σκέλος, στόχος του νέου προγράμματος είναι η δημιουργία κόμβων πολυτροπικότητας σε επιλεγμένες στάσεις και πλατείες, που να συνδυάζουν μετακίνηση με ΜΜΜ και μέσα μικροκινητικότητας. Αυτό που αναμένουμε είναι η δημιουργία στάσεων σε στρατηγικά σημεία πλησίον μετρό ή εμπορικών κέντρων της εκάστοτε περιοχής, ώστε ο πολίτης να μπορεί να εξυπηρετείται άμεσα, χωρίς να χρειάζεται να μεταβαίνει σε πολλαπλές γραμμές ΜΜΜ. Απώτερος στόχος είναι η ελαχιστοποίηση της χρήσης ΙΧ και η ταυτόχρονη ενθάρρυνση των ήπιων μορφών μετακίνησης από γειτονιά σε γειτονιά.

Σύμφωνα με τις δηλώσεις του κ. Δούκα, πρόκειται για «ένα σύγχρονο και συμπληρωματικό σύστημα μετακινήσεων για κάθε Αθηναίο πολίτη, που δίνει μια ανάσα στο κυκλοφοριακό», αυξάνοντας την ποιότητα ζωής του μέσου Αθηναίου με διευκόλυνση των μετακινήσεων και μείωση του φόρτου καυσαερίων της πρωτεύουσας. ●



Του **Δημήτρη Σκυλογιάννη**

Ο **Δημήτρης Σκυλογιάννης** είναι ηλεκτρολόγος μηχανικός (MSc, MBA) και κατέχει τη θέση του E-Mobility / EV Charging Solutions Manager στην εταιρεία MGD

ΤΟ SOLAR + STORAGE + CHARGING ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΤΟ ΕΠΟΜΕΝΟ ΒΗΜΑ ΠΡΟΣ ΕΝΑ ΠΙΟ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΟ, ΕΥΕΛΙΚΤΟ ΚΑΙ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ, ΣΤΟ ΟΠΟΙΟ Η ΚΑΘΑΡΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΠΑΡΑΓΕΤΑΙ, ΑΠΟΘΗΚΕΥΕΤΑΙ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΕΞΥΠΝΑ, ΕΚΕΙ ΟΠΟΥ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ

Σε αυτή τη νέα πραγματικότητα, τρεις τεχνολογίες έρχονται όλο και πιο κοντά: φωτοβολταϊκά, συστήματα αποθήκευσης ενέργειας (BESS) και υποδομές φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Το τρίπτυχο Solar + Storage + Charging διαμορφώνει ένα νέο ενεργειακό μοντέλο, ικανό να προσφέρει μεγαλύτερη αυτονομία, καλύτερο έλεγχο του κόστους και, κυρίως, νέες δυνατότητες για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης. Για τη MGD Energy, η οποία έχει εξελιχθεί από την αυτοπαραγωγή σε έναν ολοκληρωμένο πάροχο ενεργειακών λύσεων, αυτή ακριβώς η διασύνδεση βρίσκεται στο επίκεντρο της επόμενης ημέρας.

Από την παραγωγή στη διαχείριση της ενέργειας

Η λογική είναι απλή. Ένα φωτοβολταϊκό σύστημα παράγει καθαρή ενέργεια στον χώρο όπου αυτή καταναλώνεται. Ένα σύστημα BESS επιτρέπει την αποθήκευση της πλεονάζουσας παραγωγής και τη μεταφορά της χρήσης της σε διαφορετικό χρόνο και η υποδομή φόρτισης δημιουργεί έναν νέο, ταχέως αναπτυσσόμενο προορισμό γι' αυτή την ενέργεια.

Στην πράξη, όμως, η αξία του μοντέλου είναι πολύ μεγαλύτερη από το άθροισμα των επιμέρους τεχνολογιών. Η συνδυαστική λειτουργία φωτοβολταϊκών και αποθήκευσης αυξάνει την αξιοποίηση της παραγόμενης ενέργειας και μειώνει την εξάρτηση από το δίκτυο και τις διακυμάνσεις της αγοράς. Όταν στο ίδιο οικοσύστημα εντάσσεται και η ηλεκτροκίνηση, η ενέργεια που παράγεται τοπικά μπορεί να αξιοποιείται για τη φόρτιση εταιρικών στόλων, εργαζομένων, πελατών ή επισκεπτών. Έτσι, η ηλεκτροκίνηση παύει να αντιμετωπίζεται ως μια αυτόνομη υποδομή και εντάσσεται στον συνολικό ενεργειακό σχεδιασμό μιας επιχείρησης.

Το BESS αλλάζει τα δεδομένα της ταχείας φόρτισης

Η εξέλιξη αυτή αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία όσο αυξάνονται οι απαιτήσεις για ταχεία και υπερταχεία φόρτιση. Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα για την ανάπτυξη νέων υποδομών είναι η διαθεσιμότητα ηλεκτρικού χώρου. Σε αρκετές περιπτώσεις, το δίκτυο δεν μπορεί να υποστηρίξει άμεσα την υψηλή ισχύ που απαιτούν οι σύγχρονες εγκαταστάσεις φόρτισης. Εδώ η αποθήκευση μπορεί να λειτουργήσει καταλυτικά. Η ενσωμάτωση BESS σε μια εγκατάσταση φόρτισης επιτρέπει την αποθήκευση ενέργειας και την αξιοποίησή της όταν αυξάνεται η ζήτηση. Με αυτόν τον τρόπο μπορεί να περιορίζει τις αιχμές κατανάλωσης, να βελτιστοποιεί τη χρήση της διαθέσιμης ισχύος και να υποστηρίζει εφαρμογές ταχείας ή υπερταχείας φόρτισης. Το αποτέλεσμα είναι ένα πιο ευέλικτο μοντέλο ανάπτυξης υποδομών ηλεκτροκίνησης, στο οποίο η δυνα-

τότητα φόρτισης δεν εξαρτάται αποκλειστικά από τις δυνατότητες του δικτύου.

Τα Carports μετατρέπουν τη στάθμευση σε παραγωγική υποδομή

Στην ίδια λογική εντάσσονται και τα MGD Carports: στέγαστρα στάθμευσης με ενσωματωμένα φωτοβολταϊκά, τα οποία μετατρέπουν έναν ήδη διαθέσιμο χώρο σε σημείο παραγωγής και αξιοποίησης πράσινης ενέργειας. Έτσι, ένας χώρος στάθμευσης μπορεί να αποκτήσει πολλαπλό ρόλο: να προστατεύει τα οχήματα, να παράγει ηλεκτρική ενέργεια και, σε συνδυασμό με BESS και σταθμούς φόρτισης, να τροφοδοτεί ηλεκτρικά οχήματα με ενέργεια που παράγεται από τον ήλιο.

Για επιχειρήσεις με εταιρικούς στόλους, logistics, βιομηχανίες, ξενοδοχεία, εμπορικά κέντρα, οργανισμούς και μεγάλους χώρους στάθμευσης, αυτή η προσέγγιση δημιουργεί ένα νέο μοντέλο ενεργειακής υποδομής όπου παραγωγή, αποθήκευση και κατανάλωση λειτουργούν πλέον ως ένα ενιαίο σύστημα.

Οι ολοκληρωμένες ενεργειακές λύσεις ως στρατηγικό πλεονέκτημα

Η MGD Energy δεν αντιμετωπίζει το φωτοβολταϊκό, την μπαταρία ή τον φορτιστή ως ανεξάρτητες εγκαταστάσεις, αλλά ως μέρη ενός ολοκληρωμένου ενεργειακού οικοσυστήματος. Ως One Stop Shop Ενεργειακών Λύσεων, σχεδιάζει και υλοποιεί έργα που καλύπτουν όλο τον κύκλο ζωής μιας ενεργειακής επένδυσης – από τη μελέτη και τον σχεδιασμό έως την εγκατάσταση, τη λειτουργία, την παρακολούθηση και τη συντήρηση. Στον τομέα της ηλεκτροκίνησης, η προσέγγιση περιλαμβάνει λύσεις AC και DC φόρτισης, υποδομές για εταιρικούς στόλους, MGD Carports, συστήματα αποθήκευσης, εξασφάλιση ορθής λειτουργίας και συντήρησης της υποδομής καθώς και ψηφιακή διαχείριση. Το ζητούμενο είναι η δημιουργία υποδομών που μπορούν να αναπτυχθούν μαζί με τις ανάγκες της επιχείρησης και της ηλεκτροκίνησης.

Η επόμενη ημέρα

Καθώς τα ηλεκτρικά οχήματα αυξάνονται και οι απαιτήσεις φόρτισης μεγαλώνουν, η ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης θα συνδέεται όλο και περισσότερο με τον τρόπο που παράγουμε και διαχειριζόμαστε την ενέργεια. Το μέλλον βρίσκεται στα υβριδικά ενεργειακά συστήματα. Το Solar + Storage + Charging δεν αποτελεί απλώς έναν συνδυασμό τεχνολογιών. Αποτελεί το επόμενο βήμα προς ένα πιο αποκεντρωμένο, ευέλικτο και αποδοτικό ενεργειακό μοντέλο. Ένα μοντέλο στο οποίο η καθαρή ενέργεια παράγεται, αποθηκεύεται και αξιοποιείται έξυπνα, εκεί όπου χρειάζεται. ●



-κίνηση



Του **Diego Cebrenros**

Ο **Diego Cebrenros** είναι επίκουρος καθηγητής στη CentraleSupélec και ειδικός στις ενεργειακές αγορές και στην ενσωμάτωση των ηλεκτρικών οχημάτων στο ενεργειακό σύστημα

04.

Το μέλλον της αγοράς V2G

Δύο σενάρια για την ένταξη των ηλεκτρικών οχημάτων στο ευρωπαϊκό σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας

Ο **εξηλεκτρισμός προχωρά σε ολόκληρη την ευρωπαϊκή οικονομία**, με τα ηλεκτρικά οχήματα (EV) να αποτελούν μία από τις κύριες τεχνολογίες που βρίσκονται στην πρώτη γραμμή αυτής της μετάβασης. Καθώς η υιοθέτηση των ηλεκτρικών οχημάτων αυξάνεται, η ένταξή τους στο σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας προσφέρει μια μοναδική ευκαιρία για τη στήριξη της ευελιξίας του δικτύου και την επιτάχυνση της απανθρακοποίησης. Πράγματι, η πρόσφατη νομοθεσία της ΕΕ έχει αρχίσει να διαμορφώνει ένα σαφέστερο πλαίσιο, το οποίο επιτρέπει στα ηλεκτρικά οχήματα όχι μόνο να διαχειρίζονται έξυπνα τη φόρτισή τους, αλλά και να διοχετεύουν ηλεκτρική ενέργεια πίσω στο δίκτυο, συμβάλλοντας έτσι στη μείωση τόσο του κόστους του συστήματος όσο και των εκπομπών. Ωστόσο, οι πρόσφατες εξελίξεις στην αυτοκινητοβιομηχανία, συμπεριλαμβανομένης της επιβράδυνσης των προσπαθειών εξηλεκτρισμού από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων, θα μπορούσαν να δημιουργήσουν κίνδυνο απόκλισης από αυτή τη διαμορφούμενη πορεία.

Μέσα σ' αυτό το μεταβαλλόμενο πλαίσιο, παρουσιάζουμε δύο δυνητικά σενάρια, προκειμένου να αξιολογήσουμε πώς οι μελλοντικές επιλογές πολιτικής θα μπορούσαν να επηρεάσουν τον ρόλο της ηλεκτροκίνησης στο σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας και να αναδείξουμε τις ενέργειες που είναι πιο κρίσιμες για την πλήρη αξιοποίηση της αξίας της.

Ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο για την έξυπνη ένταξη των ηλεκτρικών οχημάτων

Η αναθεωρημένη Οδηγία για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (REDIII) –επισήμως Οδηγία (ΕΕ) 2023/2413– αναγνωρίζει ρητά τα ηλεκτρικά οχήματα ως αποκεντρωμένους ενεργειακούς πόρους, θεσπίζοντας ένα βασικό ρυθμιστικό πλαίσιο για την προώθηση της ένταξής τους στα ενεργειακά συστήματα [1]. Η συγκεκριμένη ρυθμιστική αναγνώριση βασίζεται σε πολυετή θεμελιώδη έρευνα, η οποία αποτυπώνεται σε περισσότερες από 1.000 ακαδημαϊκές δημοσιεύσεις που εισήγαγαν και ανέπτυξαν περαιτέρω την έννοια Vehicle-to-Grid (V2G). Το V2G αντιμετωπίζει τα ηλεκτρικά οχήματα ως αμφίδρομα ενεργειακά συστήματα, τα οποία μπορούν να φορτίζονται με έξυπνο τρόπο κατά τις περιόδους πλεονάζουσας παραγωγής από ανανεώσιμες πηγές και να εκφορτίζονται κατά τις ώρες αιχμής της ζήτησης. Με τον τρόπο αυτό μπορούν να περιορίζουν την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από ορυκτά καύσιμα, να αποσυμφορούν το δίκτυο και να συμβάλλουν στην εξισορρόπηση των διακυμάνσεων της ηλεκτρικής ενέργειας.

Στην πράξη, πρέπει να πληρούνται πέντε βασικές προϋποθέσεις ώστε το V2G να λειτουργήσει σε μεγάλη κλίμακα:

1. Τόσο το ηλεκτρικό όχημα όσο και η υποδομή φόρτισης πρέπει να είναι αμφίδρομα και μεταξύ τους συμβατά.
2. Το ηλεκτρικό όχημα πρέπει να υποστηρίζει τον απομακρυσμένο έλεγχο των διαδικασιών φόρτισης και εκφόρτισης.
3. Ένας συντονιστής ή φορέας σω-

ρευτικής εκπροσώπησης πρέπει να ομαδοποιεί εκατοντάδες ή χιλιάδες ηλεκτρικά οχήματα, ώστε αυτά να μπορούν να συμμετέχουν ουσιαστικά στις αγορές ηλεκτρικής ενέργειας, οι οποίες συνήθως απαιτούν ισχύ δεκάδων ή εκατοντάδων μεγαβάτ.

4. Τα ρυθμιστικά πλαίσια και οι κώδικες δικτύου πρέπει να επιτρέπουν τη διασύνδεση των ηλεκτρικών οχημάτων με το δίκτυο και την πρόσβασή τους στις αγορές ενέργειας και εξισορρόπησης.

5. Κάθε λειτουργία V2G πρέπει να διασφαλίζει πρωτίστως τις ανάγκες μετακίνησης των ιδιοκτητών και να περιορίζει στο ελάχιστο την υποβάθμιση της μπαταρίας.

Οι προϋποθέσεις αυτές σημαίνουν ότι, εάν οι πολιτικές της ΕΕ επιδιώκουν να αξιοποιήσουν την ένταξη των ηλεκτρικών οχημάτων για να περιορίσουν το βάρος των επενδύσεων που απαιτούνται στα δίκτυα στο πλαίσιο της πορείας προς τις μηδενικές καθαρές εκπομπές, οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής θα πρέπει να αξιοποιήσουν τις ιδιωτικές επενδύσεις σε ηλεκτρικά οχήματα. Παράλληλα, θα πρέπει να αντιμετωπίσουν την πρόκληση που δημιουργεί το γεγονός ότι τα οχήματα μπορούν να έχουν πολλές εναλλακτικές χρήσεις, ανάλογα με το σημείο στο οποίο είναι συνδεδεμένα και τον φορέα που τα διαχειρίζεται (Thompson και Perez, 2020). Μια σαφής προοπτική θα βοηθούσε στη διαμόρφωση του μέλλοντος πάνω σε συνεργατική βάση.

Παρότι η εκπλήρωση των τεχνικών και ρυθμιστικών προϋποθέσεων που απαιτούνται για να καταστεί ένα συμβατικό ηλεκτρικό όχημα και το σύστημα φόρτισής του συμβατό με V2G κοστίζει μόλις περίπου το ένα δέκατο του κόστους εγκατάστασης

© INSAANUSTUDIO / UNSPLASH



ενός αυτόνομου συστήματος αποθήκευσης ενέργειας με μπαταρίες (BESS) –του πλησιέστερου τεχνολογικού του αντίστοιχου– (Kempton και Tomic, 2005), η ανάπτυξη του V2G παραμένει περιορισμένη. Έως το 2024, στην Ευρώπη είχαν εγκατασταθεί συστήματα BESS συνολικής χωρητικότητας 61,1 GWh (Solar Power Europe, 2024), ενώ οι εμπορικές εφαρμογές V2G μεγάλης κλίμακας εξακολουθούσαν ουσιαστικά να απουσιάζουν. Μέχρι πρόσφατα, οι εφαρμογές σε πραγματικές συνθήκες περιοριζονταν σε πιλοτικά έργα μικρής κλίμακας, στα οποία συχνά συμμετείχαν μόνο λίγα οχήματα.

Μετά τη δημοσίευση της REDIII, ωστόσο, καταγράφεται μια ουσιαστική μεταβολή: τρία εμπορικά προγράμματα V2G αρχικού σταδίου [2] έχουν ξεκινήσει στην Ευρώπη και στο Ηνωμένο Βασίλειο, επιτρέποντας στους ιδιοκτήτες ηλεκτρικών οχημάτων να συμμετέχουν στις αγορές ενέργειας και υπηρεσιών δικτύου. Παρότι αυτές οι απόπειρες επιχειρηματικών μοντέλων βρίσκονται ακόμη σε πρώιμο στάδιο –συνήθως περιορίζονται σε συγκεκριμένα μοντέλα ηλεκτρικών οχημάτων με δυνατότητα αμφίδρομης φόρτισης και συχνά βασίζονται σε ειδικές ρυθμιστικές εξαιρέσεις ή σε κανονιστικά περιβάλλοντα δοκιμών– αποτελούν κρίσιμο σημείο καμπής. Σηματοδοτούν τη μετάβαση του V2G από μια θεωρητική υπόσχεση σε μεγάλης σημασίας πειραματισμούς στην αγορά.

Βραδύτερα από το αναμενόμενο

Δύο όμως πρόσφατες εξελίξεις, μία στο ευρωπαϊκό πεδίο πολιτικής και μία στην αυτοκινητοβιομηχανία, ενδέχεται να επηρεάσουν την πορεία προς την εφαρμογή του V2G σε μεγάλη κλίμακα. Πρώτον, το επικείμενο Σχέδιο Δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία, το οποίο αναμενόταν το 2025, προτείνει προσαρμογές που θα χαλάρωναν την αυστηρότητα των ευρωπαϊκών προτύπων επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂, προσφέροντας στους κατασκευαστές μεγαλύτερη ευελιξία ώστε να συνεχίσουν να πωλούν οχήματα με κινητήρες εσωτερικής καύσης. Δεύτερον, αρκετές αυτοκινητοβιομηχανίες περιόρισαν τις δεσμεύσεις τους για τον εξηλεκτρισμό, ανταποκρινόμενες στην επιβράδυνση της αγοράς ηλεκτρικών οχημάτων.

Οι δύο αυτές εξελίξεις περιορίζουν τη ρυθμιστική πίεση και την πίεση της αγοράς προς τις αυτοκινητοβιομηχανίες για την επιτάχυνση του εξηλεκτρισμού των στόλων τους. Δημιουργούν, ωστόσο, και μια ευκαιρία επανεξέτασης των συστημικών απαιτήσεων του V2G

Η ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΔΡΑΣΤΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΘΑ ΚΑΘΟΡΙΣΕΙ ΕΑΝ ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΘΑ ΠΑΡΑΜΕΙΝΟΥΝ Ή ΟΧΙ ΕΝΑΣ ΑΝΕΠΑΡΚΩΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΠΟΡΟΣ



και αντιμετώπισης των επίμονων εμποδίων, ιδίως εκείνων που απαιτούν μεγάλο χρόνο προετοιμασίας, όπως οι δυνατότητες του εξοπλισμού των οχημάτων και η ευθυγράμμιση με τους κώδικες δικτύου της ΕΕ.

Δύο σενάρια για το μέλλον

Από την οπτική της πολιτικής, ο βραδύτερος ρυθμός ανάπτυξης των ηλεκτρικών οχημάτων μπορεί να οδηγήσει σε δύο πιθανές διαδρομές. Η πρώτη είναι το σενάριο της προδραστικής ένταξης, στο οποίο η καθυστέρηση αξιοποιείται ως χρόνος προετοιμασίας: οι αυτοκινητοβιομηχανίες προχωρούν στην ανάπτυξη μοντέλων συμβατών με V2G και οι ρυθμιστικές αρχές επικαιροποιούν τους κώδικες δικτύου για να υποστηρίξουν την ένταξή τους. Η δεύτερη είναι η προσέγγιση αναμονής και παρακολούθησης, στο πλαίσιο της οποίας οι προσπάθειες επικεντρώνονται σε άλλες στρατηγικές απανθρακοποίησης και το V2G παραμένει στο περιθώριο, έως ότου η διείσδυση των ηλεκτρικών οχημάτων αυξηθεί σημαντικά ή οι άλλες λύσεις αποδειχθούν ανεπαρκείς.

Έτσι, η πορεία της συμβολής της ηλεκτροκίνησης στο σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας παραμένει αβέβαιη. Παρότι η ευρωπαϊκή πολιτική έχει θέσει τις αναγκαίες βάσεις για την ένταξη του V2G, ο συντονισμός των χρονοδιαγραμμάτων της βιομηχανίας με τα ρυθμιστικά πλαίσια θα είναι καθοριστικός για την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων του.

Η αποφασιστικότητα των ρυθμιστικών αρχών στην επιλογή ανάμεσα στην προδραστική ένταξη και στην προσέγγιση αναμονής και παρακολούθησης θα καθορίσει εάν τα ηλεκτρικά οχήματα θα παραμείνουν ή όχι ένας ανεπαρκώς αξιοποιημένος πόρος από την οπτική του συστήματος ηλεκτρικής ενέργειας.

Όσοι επιθυμούν να μάθουν περισσότερα για το πώς τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν να μετατραπούν σε ευέλικτους ενεργειακούς πόρους, μέσω στρατηγικών έξυπνης ένταξης που υποστηρίζουν τους στόχους καθαρής ενέργειας της Ευρώπης μπορούν να εξετάσουν το εκπαιδευτικό πρόγραμμα Smart Integration of EVs in Europe. ●



Της Κατερίνας Κυριάκη

Η Κατερίνα Κυριάκη είναι εμπειρογνώμονας, αποσπασμένη στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή από το 2023 στο Τμήμα Στατιστικών Ενέργειας και Μεταφορών

Η ΕΛΛΑΔΑ ΕΧΕΙ ΗΔΗ ΔΙΑΝΥΣΕΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΑΠΕ ΚΑΙ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΩΝ ΔΕΙΧΝΟΥΝ ΟΤΙ Η ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟΚΤΑ ΣΤΑΔΙΑΚΑ ΙΣΧΥΡΟΤΕΡΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ

05.

Η ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα, από την ευρωπαϊκή στρατηγική στην καθημερινότητα των πόλεων

Η πρόοδος στις ΑΠΕ, το έλλειμμα στις μεταφορές και ο κρίσιμος ρόλος των πόλεων

Η ηλεκτροκίνηση αποτελεί αναδυόμενη τάση. Η μετάβαση σε καθαρότερες μορφές μετακίνησης δεν αποτελεί πλέον μια μακρινή ευρωπαϊκή επιδίωξη. Είναι μια αλλαγή που ήδη διαμορφώνει το τοπίο των μεταφορών, τις ενεργειακές ανάγκες των πόλεων και τον τρόπο με τον οποίο οι πολίτες μετακινούνται. Στην καρδιά αυτής της μετάβασης βρίσκεται η ηλεκτροκίνηση, αλλά και ένα ευρύτερο ερώτημα: πόσο γρήγορα και με ποιους όρους μπορεί η Ελλάδα να προσαρμοστεί στη νέα πραγματικότητα;

Η συζήτηση για την ηλεκτροκίνηση συνδέεται πλέον με ένα ευρύ φάσμα ζητημάτων: την ανανέωση των δημοτικών και ιδιωτικών στόλων, την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης, τη χρηματοδότηση της μετάβασης, αλλά και τον ρόλο της τοπικής αυτοδιοίκησης, τις αγορές ενέργειας και των ιδίων των πολιτών. Ιδιαίτερα για τις μεγάλες αστικές περιοχές, η ηλεκτροκίνηση αποτελεί ταυτόχρονα ενεργειακό, περιβαλλοντικό και κοινωνικό ζήτημα.

Η ευρωπαϊκή πολιτική έχει ήδη χαράξει με σαφήνεια την κατεύθυνση. Ο Ευρωπαϊκός Κλιματικός Νόμος θέτει ως δεσμευτικό στόχο τη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55% έως το 2030, σε σύγκριση με το 1990, και την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Η δέσμη μέτρων «Fit for 55» μεταφράζει αυτούς τους στόχους σε συγκεκριμένες πολιτικές για την ενέργεια, τις μεταφορές και τις εκπομπές άνθρακα.

Ο εξηλεκτρισμός των μεταφορών αποτελεί, επομένως, μέρος μιας πολύ μεγαλύτερης ενεργειακής μετάβασης. Και τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι η Ελλάδα έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο στον τομέα των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας. Από το 2020 και μετά, η χώρα παρουσιάζει σταθερή σύγκλιση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο ως προς τη συμμετοχή των ΑΠΕ στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας, ενώ το 2025 το ελληνικό ποσοστό ξεπέρασε οριακά τον αντίστοιχο μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ακόμη πιο εντυπωσιακή είναι η εικόνα στον ηλεκτρισμό. Από το 2022 η Ελλάδα έχει υπερβεί τον μέσο όρο της ΕΕ ως προς το μερίδιο των Ανανεώσιμων Πηγών στην τελική κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας. Τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι, το 2025, περισσότερο από το 60% της ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώνεται στη χώρα προήλθε από ανανεώσιμες πηγές. Η εξέλιξη αυτή δημιουργεί μια ιδιαίτερα σημαντική βάση για την περαιτέρω ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης.

Ωστόσο, η εικόνα αλλάζει όταν περνάμε από την ηλεκτροπαραγωγή στις μεταφορές. Εκεί η Ελλάδα εξακολουθεί να βρίσκεται αρκετά χαμηλότερα από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο ως προς τη χρήση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας. Τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία,

για το 2024, δείχνουν ότι το μερίδιο των ΑΠΕ στις μεταφορές στην Ελλάδα αντιστοιχεί περίπου στο ένα τρίτο του ευρωπαϊκού μέσου όρου. Πρόκειται για ένα από τα σημαντικότερα πεδία στα οποία η ενεργειακή μετάβαση χρειάζεται να επιταχυνθεί.

Τα στατιστικά στοιχεία για την ηλεκτροκίνηση αποτυπώνουν αντίστοιχα μια εικόνα προόδου, αλλά και σημαντικών περιθωρίων ανάπτυξης. Η Ελλάδα έχει αυξήσει αισθητά τη συμμετοχή των ηλεκτρικών οχημάτων στις νέες ταξινομήσεις τα τελευταία χρόνια, γεγονός που δείχνει ότι η αγορά ανταποκρίνεται σταδιακά στη νέα τεχνολογία. Όταν όμως εξετάζεται το σύνολο των οχημάτων που ήδη κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους, η διείσδυση παραμένει χαμηλή σε σύγκριση με τα ευρωπαϊκά επίπεδα. Η ανανέωση του στόλου χρειάζεται χρόνο, επενδύσεις, κατάλληλες υποδομές και πολιτικές που θα διευκολύνουν την πρόσβαση περισσότερων πολιτών στην ηλεκτροκίνηση. Σημαντική παράμετρος της μετάβασης είναι και η εξασφάλιση κατάλληλων χρηματοδοτικών εργαλείων, όπως οι ευρωπαϊκοί χρηματοδοτικοί μηχανισμοί που θα μπορέσουν να στηρίξουν δράσεις που αφορούν τον τομέα των μεταφορών.

Παράλληλα, η ηλεκτροκίνηση συνδέεται άμεσα με την εξέλιξη της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας. Η τιμολόγηση της φόρτισης, η δυνατότητα αξιοποίησης ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές και οι εγγυήσεις προέλευσης αποτελούν παράγοντες που μπορούν να ενισχύσουν το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της ηλεκτροκίνησης. Η μετάβαση, επομένως, δεν αφορά μόνο το είδος του οχήματος, αλλά και την προέλευση της ενέργειας που χρησιμοποιεί.

Μέσα σ' αυτό το ευρύτερο πλαίσιο, η τοπική αυτοδιοίκηση αποτελεί έναν από τους κρίκους της μετάβασης στην ηλεκτροκίνηση, ιδιαίτερα στις αστικές περιοχές. Η ανανέωση των δημοτικών στόλων, η ανάπτυξη υποδομών φόρτισης και η ενημέρωση των πολιτών συνδέονται άμεσα με την εφαρμογή της ηλεκτροκίνησης σε τοπικό επίπεδο και με τη διαμόρφωση ενός πιο βιώσιμου μοντέλου αστικών μετακινήσεων.

Η Ελλάδα έχει ήδη διανύσει σημαντική απόσταση στην ανάπτυξη των ΑΠΕ και τα στοιχεία των νέων ταξινομήσεων δείχνουν ότι η ηλεκτροκίνηση αποκτά σταδιακά ισχυρότερη παρουσία. Το μεγάλο επόμενο βήμα είναι να μεταφραστεί αυτή η δυναμική σε ταχύτερη ανανέωση του συνολικού στόλου και σε μεγαλύτερη χρήση ΑΠΕ στις μεταφορές. Με επαρκείς υποδομές, βιώσιμη χρηματοδότηση και ενεργό συμμετοχή των πόλεων και των πολιτών, η πράσινη μετάβαση μπορεί να μην παραμείνει ευρωπαϊκός στόχος, αλλά να γίνει απτή αλλαγή στην καθημερινότητα. ●





blue

Η πράσινη μετακίνηση σήμερα είναι... blue



Η ηλεκτροκίνηση αλλάζει τον τρόπο που κινούμαστε και η **ΔΕΗ blue**, ένα από τα πιο εκτεταμένα δίκτυα φόρτισης στη νοτιοανατολική Ευρώπη, κάνει την ηλεκτροκίνηση ακόμα πιο προσβάσιμη σε όλους, **με πάνω από 3.300 σημεία φόρτισης που αυξάνονται δυναμικά.**

Σήμερα **περισσότερα από 900 σημεία ταχυφόρτισης** βρίσκονται ήδη σε κομβικά σημεία, για να κάνουν τη φόρτιση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων **ακόμα πιο γρήγορη.**

Κατεβάστε την ανανεωμένη
εφαρμογή PPC blue



Το μέλλον
φορτίζει
deiblu.com



-κίνηση

06.

Έχει ο δρόμος της ηλεκτροκίνησης επιστροφή;

Η τεχνολογική ωρίμανση, η μείωση του κόστους και η εμπειρία των οδηγών εδραιώνουν τα ηλεκτρικά οχήματα



Του Στέλιου Στυπιδή

Ο Στέλιος Στυπιδής είναι Μαθηματικός του Πανεπιστημίου Αθηνών, με MSc Πανεπιστημίου Aston UK στην Πληροφορική και Διοίκηση Επιχειρήσεων. Πρόκειται για ένα από τα πλέον έμπειρα στελέχη του χώρου του Facility Management στην Ελλάδα, με ιδιαίτερη εξειδίκευση σε θέματα μεγάλων συμβάσεων, σε ενεργειακές υπηρεσίες και στην ηλεκτροκίνηση.

Μέχρι πριν από λίγα χρόνια, η αγορά ενός ηλεκτρικού αυτοκινήτου ήταν επιλογή μόνο για υψηλά βαλάντια, κάτι που πλέον αλλάζει με ταχείες ρυθμούς. Η τεχνολογική εξέλιξη, η εξειδικευμένη παραγωγή και η ωρίμανση της αγοράς αλλάζουν τις ισορροπίες, περιορίζοντας το κόστος απόκτησης και κάνοντας την ηλεκτροκίνηση όλο και πιο προσιτή στο ευρύ κοινό. Οι εξελίξεις αυτές δεν αφορούν μόνο τα συνεχώς μειούμενα κόστη, με τους αναλυτές να εκτιμούν ότι έως το 2030 οι τιμές των ηλεκτρικών αυτοκινήτων θα εξισωθούν με εκείνες των συμβατικών. Τα νεότερα μοντέλα προσφέρουν μεγαλύτερη αυτονομία, υψηλότερες επιδόσεις και καλύτερο εξοπλισμό σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια, ενώ παράλληλα το συνολικό κόστος χρήσης μειώνεται. Έτσι, το ερώτημα πλέον δεν είναι αν τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι ακριβότερα από τα συμβατικά, αλλά πότε θα αποκτήσουν σαφές οικονομικό πλεονέκτημα.

Έτσι, έστω κι αν η τιμή αγοράς είναι ακόμη υψηλότερη από αυτή του αντίστοιχου συμβατικού μοντέλου, η οικονομική εικόνα στη συνολική διάρκεια χρήσης είναι συνήθως πιο συμφέρουσα για τον ιδιοκτήτη. Αυτή η παράμετρος αποκτά ιδιαίτερη σημασία τόσο για ιδιώτες όσο και για επιχειρήσεις με μεγάλους στόλους οχημάτων, όπου ακόμη και οι μικρές διαφορές κόστους ανά χιλιόμετρο μεταφράζονται σε σημαντική εξοικονόμηση. Η τάση προς την ηλεκτροκίνηση ενισχύεται τόσο από τις αυστηρότερες περιβαλλοντικές απαιτήσεις όσο και από τις επενδύσεις που πραγματοποιούν οι αυτοκινητοβιομηχανίες σε νέες πλατφόρμες, προηγμένες μπαταρίες και μεγαλύτερες παραγωγικές μονάδες. Η ηλεκτροκίνηση αποτελεί πλέον τον βασικό άξονα όπου κινείται η παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία, με την αγορά να επενδύει στην ανάπτυξη νέων ηλεκτρικών μοντέλων, έχοντας ήδη χαρακτηρίσει τα EVs ως την κινητικότητα του μέλλοντος.

Παρά τη σαφή αυτή τάση, αρκετοί οδηγοί εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν επιφυλακτικά τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, με τους περισσότερους να επικαλούνται την υποτιθέμενη περιορισμένη αυτονομία και τον χρόνο φόρτισης, αλλά κυρίως τον φόβο απέναντι στο καινούργιο. Έχει μάλιστα παρατηρηθεί ότι πολλοί απ' αυτούς που δηλώνουν ότι δεν σκοπεύουν ποτέ να εγκαταλείψουν το θερμικό τους αυτοκίνητο και να αγοράσουν ηλεκτρικό, δεν έχουν οδηγήσει ή αρνούνται να οδηγήσουν ένα αυτοκίνητο σύγχρονης τεχνολογίας. Πάντως το πιο σημαντικό στοιχείο είναι ο βαθμός ικανοποίησης όσων διαθέτουν ηλεκτρικό αυτοκίνητο και πόσοι από αυτούς σκέφτονται να επιστρέψουν σε θερμικό. Πολλοί καταναλωτές αντιμετωπίζουν αρχικά τα ηλεκτρικά οχήματα με επιφυλακτικότητα,

αλλά η καθημερινή εμπειρία αλλάζει συχνά την αντίληψη των οδηγών, προσφέροντας μια διαφορετική αίσθηση ήρεμης οδήγησης συνδυασμένη με μέγιστη ενεργητική ασφάλεια. Η απουσία θορύβου, η άμεση απόκριση του κινητήρα και το χαμηλό κόστος χρήσης συνθέτουν ένα περιβάλλον που ικανοποιεί την πλειοψηφία αυτών που κάνουν το βήμα, δημιουργώντας ισχυρούς δεσμούς για το μέλλον.

Το 2024 η McKinsey έκανε μια έρευνα σχετικά με την ικανοποίηση των κατόχων EV, το ποσοστό αυτών που θα επέστρεφαν σε θερμικό όχημα και εκείνων που σκέφτονται να αγοράσουν ηλεκτρικό αυτοκίνητο. Η έρευνα έγινε σε τέσσερις ευρωπαϊκές χώρες: Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία και Νορβηγία, και τα αποτελέσματα συνδυάστηκαν με άλλες παρόμοιες έρευνες της εταιρείας ανά τον κόσμο.

Από την ανάλυση προέκυψε ότι η πλειοψηφία των καταναλωτών αποδέχθηκε την ιδέα της ηλεκτροκίνησης, με το 80% να δηλώνει ότι θα αποκτήσει ηλεκτρικό αυτοκίνητο μελλοντικά. Οι συμμετέχοντες, όμως, εξέφρασαν προβληματισμό για την αυτονομία των ηλεκτρικών οχημάτων, θέτοντας ως επιθυμητό επίπεδο τα 500 χλμ. Η τεχνολογία, βέβαια, βελτιώνεται ταχύτατα, σήμερα πολλά νέα μοντέλα ξεπερνούν αυτή την επίδοση.

Η ικανοποίηση των κατόχων EV και η επιστροφή στα θερμικά

Παρά τον ανωτέρω προβληματισμό, λίγοι θα έφευγαν από τα EVs και θα επέστρεφαν σε ένα συμβατικό αυτοκίνητο. Το ποσοστό κατόχων EV που θα επέστρεφε σε θερμικό ήταν μόλις 29% και στην Ευρώπη ακόμα χαμηλότερο, 19%, ενώ οι όποιες ανησυχίες γύρω από την τεχνολογία και τις υποδομές ηλεκτροκίνησης υποχωρούν. Η συγκεκριμένη έρευνα της McKinsey εντόπισε τους βασικούς λόγους για την επιταχυνόμενη μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση. Αφενός, το ποσοστό εκείνων που θα επέστρεφαν σε θερμικά αυτοκίνητα μειώνεται σταθερά, δημιουργώντας ένα θετικό κλίμα, αφετέρου αξιολογείται θετικά η συνεχής εξέλιξη και βελτίωση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, με όλο και περισσότερες εταιρείες –ειδικά από την Κίνα– να εισέρχονται στην αγορά με νέα προηγμένα οχήματα.

Σήμερα, τα νέα στοιχεία από τις έρευνες που εξετάζουν την άποψη των ιδιοκτητών ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικά και δείχνουν ότι όσοι τόλμησαν να κάνουν το βήμα προς την ηλεκτροκίνηση δεν μετάνιωσαν. Ειδικότερα, μια φετινή μελέτη της CDK στις Ηνωμένες Πολιτείες κατέγραψε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα ικανοποίησης των οδηγών ηλεκτρικών αυτοκινήτων, με μόλις το 1% των ιδιοκτητών EV να δηλώνει ότι θα επέστρεφε σε αυτοκίνητο με κινητήρα εσωτερικής καύσης. Το 94% των συμμετεχόντων απάντησε ότι έμεινε τόσο ευχαριστημένο που δεν σκοπεύει να αγοράσει ποτέ ξανά θερμικό αυτοκίνητο, και το ίδιο θα πρότεινε και σε τρίτους, ενώ το 80-85% χαρακτήρισε το σημερινό ηλεκτρικό αυτοκίνητο ως το καλύτερο που έχει αποκτήσει ή οδηγήσει ποτέ.

Από την άλλη, υπάρχει ακόμη ένα 11% που θεωρεί ιδανική λύση το ηλεκτρικό να λειτουργεί σαν δεύτερο οικογενειακό αυτοκίνητο, έχοντας παράλληλα διαθέσιμο ένα θερμικό για μεγαλύτερα ταξίδια ή έκτακτες ανάγκες. Σε κάθε περίπτωση, οι περισσότεροι ερωτηθέντες, και πιο συγκεκριμένα το 92%, δήλωσαν ότι το επόμενο αυτοκίνητό τους θα είναι

επίσης ηλεκτρικό, ενώ η συνολική ικανοποίηση από την εμπειρία χρήσης αγγίζει το 93%.

Η έρευνα έδειξε επίσης ότι η πλειονότητα των ιδιοκτητών φορτίζει κυρίως στο σπίτι, με σημαντικά χαμηλότερο κόστος, ενώ οι δημόσιοι φορτιστές χρησιμοποιούνται κυρίως κατά τη διάρκεια ταξιδιών. Ένα ακόμη ενδιαφέρον συμπέρασμα της μελέτης αφορά το λεγόμενο range anxiety, το οποίο αποτρέπει πολλούς από την επιλογή ενός EV. Ωστόσο, τα στοιχεία της έρευνας έδειξαν πως οι περισσότεροι οδηγοί παραδέχθηκαν ότι με τη χρήση διαπίστωσαν πως οι διαθέσιμες λύσεις φόρτισης και ο σωστός προγραμματισμός των διαδρομών πρακτικά καλύπτουν τις ανάγκες τους πολύ πιο εύκολα απ' ό,τι αρχικά πίστευαν.

Σε άλλη ανάλογη έρευνα του οργανισμού JD Power στις ΗΠΑ, οι οδηγοί των αμιγώς ηλεκτρικών μοντέλων δήλωσαν πιο ικανοποιημένοι από κάθε άλλη κατηγορία. Ακόμα και κάποιοι που αντιμετώπισαν προβλήματα με τη δημόσια φόρτιση, εξέφρασαν την επιθυμία να παραμείνουν στην ηλεκτροκίνηση, καθώς τα πλεονεκτήματα στην καθημερινότητα φαίνεται πως υπερκαλύπτουν τις όποιες δυσκολίες παρουσιάζονται. Συγκεκριμένα, το 90% είπε ότι σκοπεύει να αγοράσει κι άλλο ηλεκτρικό αυτοκίνητο, ενώ το 73% δήλωσε ότι πάντα

θα υπάρχει στην οικογένεια τουλάχιστον ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο. Οι οδηγοί EVs εκτιμούν ιδιαίτερα την ησυχία, την άμεση επιτάχυνση και την ευκολία φόρτισης στο σπίτι. Η δυνατότητα να ξεκινά κανείς την ημέρα του με γεμάτη μπαταρία αλλάζει ριζικά τη σχέση του οδηγού με το όχημα.

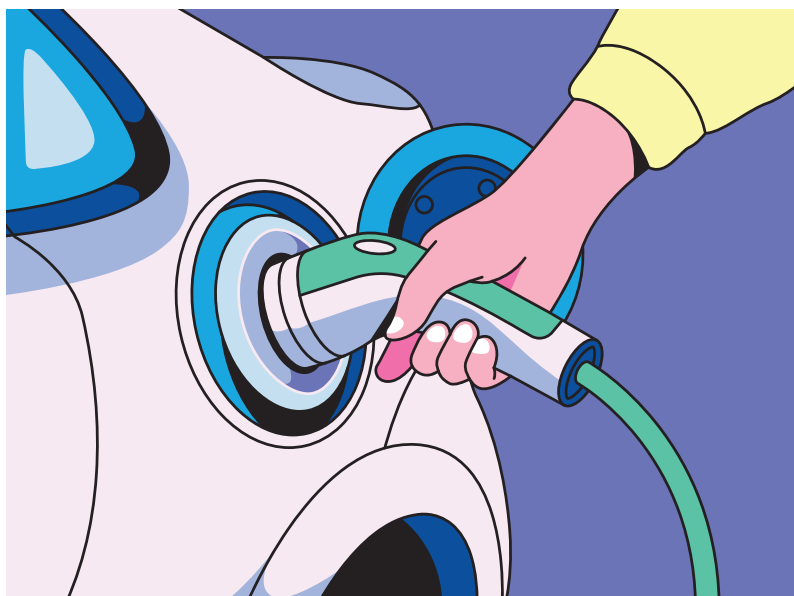
Το μέλλον της αυτοκίνησης

Παρά τις αμφισβητήσεις που εκφράζονται από μερίδα του κοινού, τα δεδομένα δείχνουν ότι η εμπειρία λειτουργεί καταλυτικά, καθώς μόλις ο οδηγός εξοικειωθεί με την καθημερινότητα της ηλεκτροκίνησης, δύσκολα επιστρέφει σε παλαιότερες τεχνολογίες. Η τάση αυτή αναμένεται να ενισχυθεί περαιτέρω όσο βελτιώνονται οι υποδομές και μειώνεται το κόστος απόκτησης. Η αγορά σαφώς οδεύει σταδιακά προς μια νέα εποχή, όπου η ηλεκτροκίνηση αποτελεί πλέον τη βασική επιλογή – μετά το ηλεκτρικό δύσκολα υπάρχει επιστροφή.

Σήμερα ο εξηλεκτρισμός της Ευρώπης βρίσκεται στο 23%, με στόχο να διπλασιαστεί έως το 2040. Η ΕΕ παρουσίασε τον Ιούλιο 2026 το Electrification Action Plan, με μια σειρά από δράσεις για τη γενική προώθηση του εξηλεκτρισμού, μέσα από μείωση φόρων τόσο σε προϊόντα όπως τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, οι μπαταρίες σπιτιού και οι αντλίες θερμότητας, όσο και στο ίδιο το ρεύμα. Απώτερος σκοπός η ενεργειακή αυτάρκεια, η απεξάρτηση από τα γεωστρατηγικά παιχνίδια σε σχέση με το πετρέλαιο και η σημαντική εξοικονόμηση κεφαλαίων. Όταν, λοιπόν, η Ευρώπη και ο καταναλωτής επιλέγουν την ίδια κατεύθυνση, η πορεία προς τον εξηλεκτρισμό αποτελεί δρόμο χωρίς επιστροφή.

Ποια είναι η TryEV – Ελληνική Εταιρεία Ηλεκτροκίνησης

Η TryEV βρίσκεται από το 2019 και στην Ελλάδα, αποτελώντας ένα one-stop-shop στον πολλά υποσχόμενο τομέα της ηλεκτροκίνησης. Συνεργαζόμενη διεθνώς με τις μεγαλύτερες εταιρείες εμπορίας και μίσθωσης οχημάτων, προσφέρει ένα νέο εναλλακτικό μέσο ενημέρωσης, δοκιμής και διάθεσης ηλεκτρικών οχημάτων, προσαρμοσμένο στις νέες τεχνολογίες και σε ένα ανοικτό διαδραστικό τρόπο σκέψης και επιλογής, απευθυνόμενη πρωτίστως στην αγορά B2B και τους ελεύθερους επαγγελματίες, αλλά και τους ιδιώτες. Αναφορικά με τις λύσεις φόρτισης, προσφέρει μια πλήρη γκάμα επιλογών, AC&DC από Ελλάδα, Ευρώπη και Αμερική, διασφαλίζοντας τη βέλτιστη πρόταση για τις ανάγκες των πελατών της και βραβεύθηκε στα Mobility Awards 2021 για τις καινοτόμες υποδομές φόρτισης, προσαρμοσμένες στις ανάγκες του κάθε πελάτη. ●





Στόχος των δύο εταιρειών είναι να διευκολύνουν τους οδηγούς ηλεκτρικών οχημάτων, παρέχοντας πρόσβαση σε σημεία φόρτισης στους Σ.Ε.Α. κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων που διαχειρίζονται

Φορτίζοντας το μέλλον στους ελληνικούς αυτοκινητοδρόμους

Η Νέα Οδός και η Κεντρική Οδός δημιουργούν ένα εκτεταμένο δίκτυο φόρτισης και επενδύουν στην ηλεκτροκίνηση



Η Νέα Οδός και η Κεντρική Οδός υλοποιούν τα τελευταία χρόνια μια ολοκληρωμένη στρατηγική για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και της βιώσιμης κινητικότητας, επενδύοντας τόσο σε υποδομές φόρτισης όσο και στον εκσυγχρονισμό των δικών τους λειτουργιών.

Στόχος των δύο εταιρειών είναι να διευκολύνουν τους οδηγούς ηλεκτρικών οχημάτων, παρέχοντας πρόσβαση σε σημεία φόρτισης στους Σταθμούς Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (Σ.Ε.Α.) κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων που διαχειρίζονται. Σήμερα διαθέτουν ένα από τα πλέον εκτεταμένα δίκτυα φόρτισης στην Ελλάδα, με πάνω από 40 φορτιστές εγκατεστημένους, με περισσότερες από 60 θέσεις φόρτισης, εκ των οποίων περισσότερο του 10% να είναι θέσεις ΑΜΕΑ, στον ΑΘΕ, στην Ιόνια Οδό και τον Ε65. Η ανάπτυξη αυτών των υποδομών συμβάλλει ουσιαστικά στην ενίσχυση της εμπιστοσύνης των οδηγών απέναντι στην ηλεκτροκίνηση και στην αντιμετώπιση του ζητήματος της αυτονομίας των οχημάτων. Ιδιαίτερη σημασία έχει το γεγονός ότι η Ιόνια Οδός αποτέλεσε τον πρώτο αυτοκινητόδρομο στην Ελλάδα που προσέφερε δυνατότητα φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε όλο το μήκος της, αναδεικνύοντας τον πρωτοποριακό ρόλο των δύο εταιρειών στην πράσινη μετάβαση των μεταφορών. Παράλληλα, επενδύουν σε καινοτόμες ενεργειακές λύσεις που συνδέουν την ηλεκτροκίνηση με την παραγωγή ανανεώσιμης ενέργειας.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο υβριδικός σταθμός φόρτισης στον Σ.Ε.Α. Μαλακάσας «Σείριος», ο πρώτος του είδους του στην Ελλά-

δα. Η εγκατάσταση συνδυάζει φωτοβολταϊκά συστήματα, προηγμένο εξοπλισμό διαχείρισης ενέργειας και ταχυφορτιστές υψηλής ισχύος, επιτρέποντας τη φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων με αξιοποίηση καθαρής ενέργειας. Η συγκεκριμένη επένδυση αποτελεί σημείο αναφοράς για τις βιώσιμες υποδομές μεταφορών στη χώρα. Την ίδια στιγμή, η Νέα Οδός και η Κεντρική Οδός ενσωματώνουν την ηλεκτροκίνηση και στις καθημερινές τους λειτουργίες, εντάσσοντας ηλεκτρικά και υβριδικά οχήματα στον εταιρικό τους στόλο, 112 στον αριθμό, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων συντήρησης και περιπόλων οδικής ασφάλειας. Επιπλέον διαθέτουν 79 φορτιστές στις εγκαταστάσεις τους πανελλαδικά για να εξυπηρετούν τις ανάγκες φόρτισης των εργαζομένων τους.

Το 2025, η Νέα Οδός απέκτησε το πρώτο ηλεκτρικό περίπολο οδικής ασφάλειας, ενισχύοντας τον στόλο στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας και της καινοτομίας. Η πρωτοβουλία αυτή έρχεται σε συνέχεια του πρώτου ηλεκτρικού mini van συντήρησης στους ελληνικούς αυτοκινητοδρόμους και της προσφοράς του πρώτου ηλεκτρικού οχήματος για χρήση στην Υπηρεσία Τροχαίας Αυτοκινητοδρόμων. Ως αποτέλεσμα συνεχιζόμενων επενδύσεων στην ηλεκτροποίηση του εταιρικού στόλου, σχεδόν το 50% των οχημάτων της Νέας Οδού και της Κεντρικής Οδού είναι πλέον αμιγώς ηλεκτρικά ή υβριδικά.

Με αυτές τις πρωτοβουλίες, οι δύο εταιρείες συμβάλλουν ενεργά στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των μεταφορών και στη διαμόρφωση ενός πιο βιώσιμου οδικού δικτύου για το μέλλον.





07.

Η φόρτιση ως βασική υποδομή για το μέλλον της ηλεκτροκίνησης

Πώς η τεχνολογία, η στοχευμένη ανάπτυξη και η αναβάθμιση του υπάρχοντος εξοπλισμού διαμορφώνουν την επόμενη μέρα



Του
**Χαράλαμπου
Μαρμάγγελου**

Ο **Χαράλαμπος
Μαρμάγγελος** είναι
γενικός διευθυντής
της **MC Chargers**

Η ηλεκτροκίνηση δεν αποτελεί πλέον μια τεχνολογία του μέλλοντος. Είναι ήδη μέρος της καθημερινότητας και η διείσδυσή της στην αγορά επιταχύνεται διαρκώς. Καθώς αυξάνεται ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων, ένα ερώτημα γίνεται ολοένα και πιο κρίσιμο: πώς θα δημιουργήσουμε τις υποδομές φόρτισης που απαιτούνται ώστε η μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση να είναι εύκολη, αξιόπιστη και βιώσιμη;

Η φόρτιση αποτελεί ίσως το σημαντικότερο κομμάτι αυτής της εξίσωσης. Δεν αρκεί η αύξηση του αριθμού των διαθέσιμων φορτιστών. Χρειάζεται να δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο οικοσύστημα υποδομών, προσαρμοσμένο στις διαφορετικές ανάγκες των οδηγών, των επιχειρήσεων, των επαγγελματικών στόλων και των διαχειριστών δικτύων φόρτισης.

Προς αυτή την κατεύθυνση δραστηριοποιείται η MC Chargers, μια ταχέως αναπτυσσόμενη αμιγώς ελληνική εταιρεία στον τομέα της ηλεκτροκίνησης, με αντικείμενο τον σχεδιασμό και την παραγωγή καινοτόμων σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Διαθέτει μία από τις πιο ολοκληρωμένες γκάμες προϊόντων της αγοράς, καλύπτοντας εφαρμογές τόσο σε δημόσιους όσο και σε ιδιωτικούς χώρους. Ένα από τα σημαντικά ανταγωνιστικά της πλεονεκτήματα είναι η πλήρως in-house ανάπτυξη τόσο των φορτιστών όσο και των ηλεκτρονικών πλακετών τους, με συστηματικές επενδύσεις στην έρευνα και ανάπτυξη. Μέσα από τεχνολογικές λύσεις, προηγμένα συστήματα διαχείρισης ισχύος και διεθνή παρουσία, η εταιρεία συμβάλλει στην ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης και στη μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος.

Οι ανάγκες, ωστόσο, δεν είναι ίδιες σε κάθε περίπτωση. Στην κατοικία, η φόρτιση πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο με AC φορτιστές, προσφέροντας τη δυνατότητα στον οδηγό να φορτίζει το όχημά του κατά τη διάρκεια της νύχτας ή όσο αυτό παραμένει σταθμευμένο. Στις επιχειρήσεις και στους επαγγελματικούς στόλους οι απαιτήσεις είναι διαφορετικές κάποιες φορές, κυρίως όταν

η διαθεσιμότητα των οχημάτων συνδέεται άμεσα με την παραγωγικότητα και τον χρόνο λειτουργίας τους.

Ακόμη μεγαλύτερη σημασία έχει η ανάπτυξη υποδομών δημόσιας φόρτισης, με σημαντικό μέρος της μελλοντικής ανάπτυξης να αναμένεται να προκύψει από τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) που έχουν εκπονηθεί από τους δήμους. Μέσω των ΣΦΗΟ έχουν προσδιοριστεί και χωροθετηθεί θέσεις για την εγκατάσταση δημοσίως προσβάσιμων σημείων φόρτισης (AC και DC), χωρίς αυτό να σημαίνει ότι το σύνολο των προβλεπόμενων σημείων έχει ήδη υλοποιηθεί. Ενώ ορισμένοι δήμοι έχουν ήδη προχωρήσει στην εγκατάσταση μέρους των προβλεπόμενων υποδομών, σημαντικός αριθμός σημείων βρίσκεται ακόμη σε αναμονή και η υλοποίησή τους αναμένεται να προχωρήσει μέσω σχετικών διαγωνιστικών διαδικασιών. Σε σημεία όπου η παραμονή του οχήματος είναι περιορισμένη, οι ταχυφορτιστές DC μπορούν να μειώσουν σημαντικά τον απαιτούμενο χρόνο φόρτισης.

Παράλληλα, η σταδιακή υλοποίηση των σημείων που έχουν χωροθετηθεί μέσω των ΣΦΗΟ δημιουργεί νέες επιχειρηματικές δυνατότητες για τους Charge Point Operators (CPOs), οι οποίοι καλούνται, εκτός των ΣΦΗΟ, να σχεδιάσουν τα δίκτυά τους με βάση τη ζήτηση, την τοποθεσία, τη διαθέσιμη ηλεκτρική ισχύ και το επιχειρηματικό μοντέλο κάθε σημείου. Το ζητούμενο, επομένως, δεν είναι να εγκαθιστούμε παντού τον ίδιο τύπο φορτιστή, αλλά να επιλέγουμε την κατάλληλη τεχνολογία για

ΤΟ ΕΠΟΜΕΝΟ ΣΤΑΔΙΟ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΑΠΑΙΤΕΙ ΑΞΙΟΠΙΣΤΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ, ΣΩΣΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ, ΕΞΥΠΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΠΟΥ ΝΑ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΕΞΕΛΙΣΣΟΝΤΑΙ

κάθε εφαρμογή, με βάση τις πραγματικές ανάγκες του σημείου και τη ζήτηση που αυτό παρουσιάζει.

Σε αυτό το πλαίσιο, η καινοτομία μπορεί να προσφέρει λύσεις που συνδυάζουν την οικονομική αποδοτικότητα με τη βιωσιμότητα και την καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων υποδομών. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η τεχνολογία αναβάθμισης AC φορτιστή σε DC. Η συγκεκριμένη λύση επιτρέπει σε έναν υφιστάμενο διπλό AC φορτιστή να αναβαθμιστεί, μέσω ειδικού DC upgrade kit, σε φορτιστή DC ισχύος 40 kW, χωρίς να απαιτείται η πλήρης αντικατάσταση του υπάρχοντος εξοπλισμού ή των υποδομών του. Με αυτόν τον τρόπο, η μία πλευρά του φορτιστή μπορεί να συνεχίσει να λειτουργεί ως AC, ενώ η άλλη μετατρέπεται σε DC.

Η δυνατότητα αυτή παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τους Charge Point Operators (CPOs), καθώς τους επιτρέπει να αναβαθμίζουν επιλεκτικά τα σημεία του δικτύου τους στα οποία διαπιστώνεται αυξημένη ζήτηση για ταχυφόρτιση, χωρίς να αποσύρουν έναν λειτουργικό εξοπλισμό και να προχωρούν σε επένδυση από την αρχή. Πρόκειται για μια προσέγγιση που δεν αποτελεί γενική δυνατότητα όλων των φορτιστών ή κατασκευαστών, αλλά συγκεκριμένη τεχνολογική λύση, η οποία μπορεί να προσφέρει στους διαχειριστές δικτύων μεγαλύτερη ευελιξία στη σταδιακή ανάπτυξη και αναβάθμιση των υποδομών τους διαλέγοντας το συγκεκριμένο αναβαθμίσιμο μοντέλο.

Παράλληλα, η αξιοποίηση του υφιστάμενου εξοπλισμού μπορεί να περιορίσει το κόστος επένδυσης, να παρατείνει τον κύκλο ζωής των ήδη εγκατεστημένων υποδομών και να μειώσει την ανάγκη παραγωγής και απόρριψης νέου εξοπλισμού. Έτσι, η αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών δεν αποτελεί μόνο τεχνική επιλογή, αλλά μπορεί να αποτελέσει ένα διαφορετικό μοντέλο ανάπτυξης για τους CPOs, ιδιαίτερα σε ένα περιβάλλον όπου η ζήτηση για ταχυφόρτιση αναμένεται να αυξάνεται σταδιακά και όχι ομοιόμορφα σε όλα τα σημεία ενός δικτύου. Η προσέγγιση αυτή συνδέεται άμεσα με τις αρχές της κυκλικής οικονομίας, αλλά και με την ανάγκη των CPOs να πραγματοποιούν στοχευμένες επενδύσεις. Η υποδομή φόρτισης πρέπει να μπορεί να εξελίσσεται μαζί με την αγορά και να προσαρμόζεται στις πραγματικές ανάγκες που δημιουργούνται με την πάροδο του χρόνου.

Το επόμενο στάδιο της ηλεκτροκίνησης απαιτεί, επομένως, περισσότερα από έναν μεγάλο αριθμό φορτιστών. Απαιτεί αξιόπιστες υποδομές, σωστή μελέτη των αναγκών, έξυπνη διαχείριση ενέργειας και τεχνολογίες που να μπορούν να εξελισσονται. Ταυτόχρονα, απαιτεί συνεργασία. Κατασκευαστές εξοπλισμού, CPOs, ενεργειακές εταιρείες, ηλεκτρολόγοι εγκαταστάτες, επιχειρήσεις και δημόσιοι φορείς πρέπει να λειτουργήσουν ως μέρη ενός ενιαίου οικοσυστήματος. Μόνο έτσι η ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης μπορεί να γίνει με τρόπο οργανωμένο, οικονομικά βιώσιμο και πραγματικά αποτελεσματικό. Εντέλει, η ηλεκτροκίνηση αλλάζει τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβανόμαστε τη μετακίνηση. Η φόρτιση αποτελεί τη βασική υποδομή αυτής της αλλαγής και η τεχνολογία μπορεί να διασφαλίσει ότι η μετάβαση θα γίνει όχι μόνο ταχύτερα, αλλά και πιο έξυπνα και πιο βιώσιμα. ●

ATHENS WAY

Η νέα εφαρμογή του Δήμου Αθηναίων για στάθμευση και μετακίνηση στην πόλη

Περισσότεροι από 25.000 χρήστες την έχουν ήδη «κατεβάσει»



Το έχεις κατεβάσει;

Αν χρησιμοποιούσες το myAthensPass, η νέα σου εφαρμογή είναι το AthensWay.

→ Στάθμευση σε δευτερόλεπτα.

→ Όλες οι υπηρεσίες κινητικότητας σε ένα app.



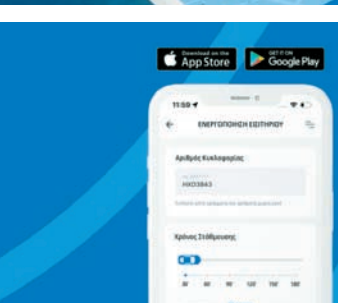
Η Αθήνα αλλάζει τον τρόπο που κινείται

Η νέα επίσημη εφαρμογή του Δήμου Αθηναίων είναι εδώ!



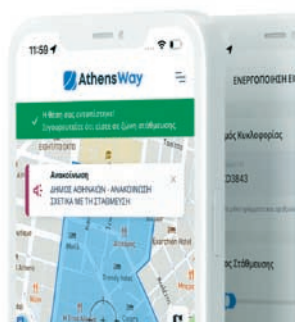
Το έχεις κατεβάσει;

Αν χρησιμοποιούσες το myAthensPass, η νέα σου εφαρμογή είναι το AthensWay.



Η νέα εποχή μετακίνησης στην Αθήνα

- Ελεγχόμενη στάθμευση
- Αστικές συγκοινωνίες
- Φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων
- Ζωντανή διαθεσιμότητα θέσεων Πλατείας Κοτζιά
- Αναφορές οδικής ασφάλειας
- Προνόμια & επιβραβεύσεις
- Ενημέρωση & επικοινωνία



Η καθημερινή μετακίνηση στην Αθήνα αποκτά ένα νέο ψηφιακό σημείο αναφοράς. Ο Δήμος Αθηναίων, μέσω της ΔΑΕΜ Α.Ε., έχει θέσει σε λειτουργία το Athens Way, τη νέα επίσημη εφαρμογή αστικής κινητικότητας της πόλης, η οποία ήδη έχει «κατέβει» από 25.000 χρήστες. Σε ένα ενιαίο και εύχρηστο περιβάλλον συγκεντρώνει υπηρεσίες στάθμευσης, πληροφόρησης και μετακίνησης, διευκολύνοντας κατοίκους και επισκέπτες στις καθημερινές τους μετακινήσεις.

Το Athens Way δεν αποτελεί απλώς τη συνέχεια του myAthensPass, αλλά ένα βήμα προς μια πιο ολοκληρωμένη και έξυπνη εμπειρία μετακίνησης. Με ανανεωμένο σχεδιασμό, διευρυμένες δυνατότητες και νέες ψηφιακές υπηρεσίες, εξελίσσεται μαζί με τις ανάγκες της Αθήνας.

Ο διευθύνων σύμβουλος της ΔΑΕΜ Α.Ε., Λάζαρος Καραούλης, δήλωσε: «Το Athens Way σηματοδοτεί μια νέα εποχή για την καθημερινή μετακίνηση στην Αθήνα. Η Δημοτική Αρχή του Χάρη Δούκα σχεδίασε ένα ενιαίο ψηφιακό εργαλείο που απλοποιεί την καθημερινότητα των πολιτών και υποστηρίζει την κινητικότητα. Η Αθήνα γίνεται πιο έξυπνη, πιο οργανωμένη και πιο φιλική προς όλους. Παράλληλα, το Athens Way είναι μια δυναμική πλατφόρμα που θα εξελίσσεται διαρκώς, με συνεχή προσθήκη νέων υπηρεσιών και λειτουργιών, ανταποκρινόμενη στις ανάγκες των πολιτών και στον στρατηγικό σχεδιασμό του Δήμου για μια σύγχρονη και βιώσιμη πρωτεύουσα».

Κεντρική λειτουργία της εφαρμογής είναι η ελεγχόμενη στάθμευση. Οι οδηγοί, αφού επιβεβαιώσουν ότι βρίσκονται σε σχετική ζώνη, μπορούν να καταχωρίσουν την πινακίδα του οχήματός τους, να επιλέξουν διάρκεια από 30 έως 180 λεπτά, να δουν το συνολικό κόστος και να ενεργοποιήσουν εισιτήριο. Το ηλεκτρονικό πορτοφόλι φορτίζεται μέσω κάρτας, Apple Pay ή Google Pay, ενώ η ενεργοποίηση εισιτηρίου μπορεί να γίνει χωρίς προηγούμενη ξεχωριστή φόρτιση του. Παρέχονται επίσης ειδοποίηση πριν από τη λήξη, απομακρυσμένη επέκταση στάθμευσης, αποθήκευση πολλαπλών πινακίδων, προαγορά εισιτηρίου για την επόμενη ημέρα ή ώρα λειτουργίας, ενημέρωση για το ωράριο, ιστορικό συναλλαγών και ψηφιακές αποδείξεις. Η εφαρμογή ελέγχει αυτόματα εάν το όχημα βρίσκεται εντός ωραρίου λειτουργίας.

Για πρώτη φορά, οι χρήστες έχουν πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο για τον δημοτικό υπόγειο

χώρο στάθμευσης της Πλατείας Κοτζιά, βλέποντας τον αριθμό διαθέσιμων θέσεων και το ποσοστό πληρότητας.

Το Athens Way ενσωματώνει ακόμη πληροφορίες για τις αστικές συγκοινωνίες του ΟΑΣΑ σε πραγματικό χρόνο, με γραμμές και δρομολόγια, εκτιμώμενους χρόνους άφιξης, ζωντανή θέση λεωφορείων στον χάρτη, στάσεις, διαδρομές και δυνατότητα αποθήκευσης αγαπημένων.

Στις πρόσθετες υπηρεσίες περιλαμβάνονται η υποβολή αναφορών για ζητήματα οδικής ασφάλειας, η προβολή και πλοήγηση προς σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, τα σημεία πώλησης εισιτηρίων και οι δημοτικοί υπόγειοι χώροι στάθμευσης, καθώς και συχνές ερωτήσεις, η ενότητα «Πώς παρκάρω», χρήσιμα τηλέφωνα, ανακοινώσεις, νέα, σύντομες δημοσκοπήσεις και ενημερωτικά μηνύματα του Δήμου Αθηναίων.

Χρόνος στάθμευσης διατίθεται και από συνεργαζόμενα φυσικά σημεία πώλησης, όπως περίπτερα με ειδική σήμανση. Με μετρητά ή κάρτα, οι οδηγοί μπορούν να ενεργοποιούν ή να προαγοράζουν εισιτήριο και να επεκτείνουν τη διάρκειά του με την καταχώριση της πινακίδας.

Για τους χρήστες του myAthensPass, η μετάβαση στο Athens Way πραγματοποιείται αυτόματα και με ασφάλεια: το προφίλ, το διαθέσιμο υπόλοιπο του e-wallet και το ιστορικό εισιτηρίων διατηρούνται. Κατά την πρώτη νέα φόρτιση απαιτείται εκ νέου καταχώριση των στοιχείων της τραπεζικής κάρτας για λόγους ασφαλείας, ενώ κατά την πρώτη είσοδο οι χρήστες ενημερώνονται για τις νέες δυνατότητες και αποδέχονται τους επικαιροποιημένους όρους χρήσης.

Η εφαρμογή διατίθεται δωρεάν μέσω App Store και Google Play και αποτελεί τη βάση για ένα ενιαίο ψηφιακό οικοσύστημα συνδυαστικής αστικής κινητικότητας, το οποίο θα εμπλουτίζεται σταδιακά με νέες υπηρεσίες.

Το Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Αθηναίων καλύπτει 11 ζώνες επισκεπτών και λειτουργεί Δευτέρα έως Παρασκευή 09.00-21.00 και Σάββατο 09.00-16.00, χωρίς χρέωση Κυριακές και επίσημες αργίες. Η διάρκεια στάθμευσης είναι 30 έως 180 λεπτά. Οχήματα με αναπηρικό σήμα σταθμεύουν χωρίς τέλος στις θέσεις επισκεπτών όλες τις ημέρες και ώρες, όπως και τα ηλεκτρικά οχήματα, με μέγιστη διάρκεια 180 λεπτών.

Συγκριτικός πίνακας: 2025-2026

Δείκτης	22-28/09/2025	21-27/09/2026	Μεταβολή
Αγορές εισιτηρίων	23.160	25.624	+10,6%
Συνολική αξία αγορών εισιτηρίων	39.225,50 €	46.842,50 €	+19,4%
Φορτίσεις ηλεκτρονικών πορτοφολιών	11.891	12.358	+3,9%
Συνολικό ποσό φορτίσεων πορτοφολιών	42.124 €	52.445 €	+24,5%
Μέση φόρτιση ανά χρήστη	3,54 €	4,24 €	+19,8%

Περισσότερες πληροφορίες

athensway.cityofathens.gr

Το έργο υλοποιείται στο πλαίσιο του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0», με τη χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης – Next Generation EU.



08. Διαμοιραζόμενη ηλεκτροκίνηση Το μοντέλο των Ιωαννίνων

Το συνεταιριστικό μοντέλο των Ιωαννίνων συνδέει την καθαρή ενέργεια με προσιτές και συμπεριληπτικές μετακινήσεις



Της Αλέξανδρου Κούτρα

Ο Αλέξανδρος Κούτρας είναι κάτοχος πτυχίου Γεωγραφίας από το Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο Αθηνών και μεταπτυχιακού τίτλου στην Ανθρωπογεωγραφία και τις Συγκρούσεις. Το ενδιαφέρον του εστιάζεται στην ενεργειακή πολιτική και στη συμπερίληψη των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων σε μια δίκαιη ενεργειακή μετάβαση.

Η ηλεκτροκίνηση αποτελεί πλέον βασικό πυλώνα της ενεργειακής μετάβασης και μέρος μιας νέας καθημερινότητας. Όπως, όμως, κάθε νέα τεχνολογία, φέρνει μαζί της ένα σύνολο προκλήσεων και ανησυχιών, τεχνικών και συμπεριφορικών. Η τεχνική διάσταση της ηλεκτροκίνησης, από τις απλές «vis-à-vis» συζητήσεις έως τις γεωπολιτικές αναλύσεις (π.χ. Ευρώπη έναντι Κίνας) είναι πλέον στο επίκεντρο, και όσο επιταχύνεται η ανάπτυξη της τεχνολογίας των μπαταριών, η βελτιστοποίηση της γραμμής παραγωγής και η αναπόφευκτη μείωση του κόστους, τόσο περισσότερο θα αυξάνεται και ο ενθουσιασμός του επιβατικού κοινού και γενικά του κόσμου. Και όχι άδικα. Η τεχνολογική ωρίμανση, η βελτίωση των επιδόσεων και η σταδιακή μείωση του κόστους αναμένεται να επιταχύνουν περαιτέρω την υιοθέτηση της ηλεκτροκίνησης.

Ωστόσο, η επιτυχία της δεν μετριέται μόνο σε χιλιόμετρα αυτονομίας, ισχύ μπαταρίας και εξωτερικό περιβάλλον, ούτε στο ποιος έχει το πάνω χέρι στην παραγωγή. Η νέα αυτή τεχνολογία στον τομέα της ενεργειακής μετάβασης, τον εξηλεκτρισμό των μετακινήσεων και τη μείωση της προβληματικής κινητικότητας στις πόλεις θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη και το κοινωνικό πρόσημο, το οποίο, αν μη τι άλλο, επιβάλλεται να είναι θετικό. Δεν αναφερόμαστε πλέον στην απλή αντικατάσταση ενός συμβατικού οχήματος με ηλεκτρικό, αλλά στον επαναπροσδιορισμό του τρόπου βιώσιμης μετακίνησης.

Και εδώ ξεκινάει η συζήτηση της Συλλογικής Κινητικότητας, η οποία στην περίπτωση μας αναπτύσσεται μέσω του μοντέλου της διαμοιραζόμενης ηλεκτροκίνησης, ή αλλιώς EV-Sharing. Πιο απλά, και αποκωδικοποιώντας τους όρους, μιλάμε για τη δυνατότητα που έχουν τα μέλη μιας Ενεργειακής Κοινότητας (πολίτες, επιχειρήσεις, δήμοι, ευάλωτα νοικοκυριά κ.ά.) να μετακινούνται φθηνά, πράσινα και συμπεριληπτικά, συνδιαχειριζόμενα έναν στόλο ηλεκτρικών οχημάτων, όπως αυτοκίνητα, πατινία, ποδήλατα κ.λπ. Αν και ο διαμοιρασμός οχημάτων με τον έναν ή τον άλλον τρόπο υπάρχει ήδη, αυτό που πρώτη φορά εξετάζεται είναι το αν οι Ενεργειακές Κοινότητες (που είναι νομικές οντότητες, και μάλιστα με ευρεία γκάμα δραστηριοτήτων) μπορούν, με ίδιους πόρους και χωρίς να εξαρτώνται από τρίτους, να γίνουν ιδιοκτήτες και διαχειριστές και όχι απλώς χρήστες των ηλεκτρικών οχημάτων.

Η απάντηση έρχεται από την πόλη των Ιωαννίνων, που καλείται, ως μία από τις 100 κλιματικά ουδέτερες πόλεις έως το 2030 (Mission Cities), να δώσει χώρο σε ένα υποσχόμενο μοντέλο με πολλαπλασιαστικές δυνα-

τότητες, το οποίο φιλοδοξεί να κάνει τις πόλεις πιο καθαρές, ήσυχες και ανθρώπινες, αλλά και την υπόλοιπη ύπαιθρο ακόμη πιο συνδεδεμένη και προσβάσιμη.

Ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή. Στα Ιωάννινα η τοπική Ενεργειακή Κοινότητα «Κοινέργεια» αριθμεί 53 μέλη, και από το 2024 «έχει βάλει στην πρίζα» δύο έργα αυτοπαραγωγής (με φωτοβολταϊκά) λίγο έξω από την πόλη, συνολικής ισχύος 200 kW. Τα μέλη –με εμφανώς μειωμένους λογαριασμούς ρεύματος στα χέρια τους– είναι κυρίως οικογένειες και επιχειρήσεις, καθώς και ένα ενεργειακά ευάλωτο νοικοκυριό, που συμμετέχει δωρεάν. Από το 2025, μαζί με την Κοινωνική Συνεταιριστική Επιχείρηση Electra Energy και τον Δήμο Ιωαννιτών, επιχειρούν να φέρουν το πρώτο συνεταιριστικό σχήμα διαμοιραζόμενης ηλεκτροκίνησης μέσω Ενεργειακής Κοινότητας στην Ελλάδα. Μέσω του ευρωπαϊκού ερευνητικού έργου ALTHEA, εξετάζουν πώς η «Κοινέργεια» μπορεί να διαχειριστεί έναν στόλο ηλεκτροκίνητων οχημάτων για την κάλυψη μέρους των αναγκών μεταφοράς των μελών της με χαμηλό κόστος. Η μείωση του κόστους επιτυγχάνεται αφενός λόγω του «καθαρού καυσίμου» –δηλαδή των φθηνών πράσινων κιλοβάτ που φορτίζουν το όχημα– και αφετέρου λόγω του διαμοιρασμού των εξόδων συντήρησης και διαχείρισης.

Παράλληλα, μέσω ψηφιακής εφαρμογής, τα μέλη θα μπορούν να κάνουν την κράτηση και να βλέπουν τη διαθεσιμότητα των οχημάτων σε πραγματικό χρόνο, ενώ θα έχουν και αντίστοιχη χρέωση ανά ώρα, την οποία θα προσαρμόζουν έπειτα από εσωτερική συλλογική απόφαση. Από τις απλές αστικές και περιφερειακές μετακινήσεις, την επείγουσα κάλυψη μετακινήσεων ή τα επαγγελματικά ταξίδια εκτός πόλης, το σχήμα απαντάει και κουμπώνει απόλυτα στις ανάγκες αυτές. Όλα σε πιλοτική μορφή, μέχρι το σχήμα να ωριμάσει, να εξελιχθεί και να επεκταθεί σε άλλους δήμους και περιφέρειες.

ΤΟ EVSHARING ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΠΙΔΟΜΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ, ΚΑΙ ΔΕΝ ΑΠΕΥΘΥΝΕΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΛΙΓΟΥΣ. ΗΡΘΕ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ, ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΜΠΟΡΟΥΝ ΠΛΕΟΝ ΝΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΔΙΚΑΙΑ ΚΑΙ ΙΣΟΤΙΜΑ

Δυνητικά, μέλος της «Κοινέργειας», και κατ'επέκταση του σχήματος διαμοιραζόμενης ηλεκτροκίνησης, μπορεί να γίνει ο οποιοσδήποτε ζει κοντά στη βάση των Ιωαννίνων, με στόχο στο μέλλον να αυξηθεί αντίστοιχα και ο αριθμός των οχημάτων.

Όσο, όμως, η δημόσια συζήτηση παραμένει (και περιμένει) στο πώς (και το πότε) μπορεί ένα ηλεκτρικό όχημα υψηλής τεχνολογίας και απόδοσης να είναι προσιτό για το ευρύ κοινό, η Ηπειρος εξετάζει ένα μοντέλο όπου –από τώρα κιόλας– απλοί πολίτες, όπως μια οικογένεια χαμηλού εισοδήματος, μια φοιτήτρια ή εργαζόμενη, ένας χαμηλόμισθος υπάλληλος, μπορούν συλλογικά να είναι συνδιοκτήτες ηλεκτροκίνητων με χαμηλό κόστος. Με τη συνεργασία του Δήμου Ιωαννιτών και την παραχώρηση θέσεων στάθμευσης με φορτιστές στο κέντρο της πόλης η πιλοτική προσπάθεια θα δοκιμάσει το σχήμα σε πραγματικές συνθήκες (διαθεσιμότητα, συνεργασία μελών, κάλυψη αναγκών, ζήτηση, οικονομικό όφελος κ.λπ.). Η τοπική αυτοδιοίκηση σε συνεργασία με την Electra Energy προάγει μια πρωτοβουλία κοινωνικής συνοχής που εναρμονίζεται πλήρως με το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και παράλληλα με τους περιβαλλοντικούς στόχους κλιματικής ουδετερότητας που ως δήμος φιλοδοξεί να πετύχει.

Η διαδρομή προς την ηλεκτροκίνηση είναι μονόδρομος, αλλά με κάποιες λακκούβες. Ήδη πολλές Ενεργειακές Κοινότητες εξετάζουν το μοντέλο σε τοπικό επίπεδο. Ωστόσο, υπάρχει μεγάλο κενό τεχνολογίας και πόρων, ιδίως χρηματικών. Η υπερσυγκέντρωση πληθυσμού στις πόλεις, η ατμοσφαιρική ρύπανση και η πχρρύπανση, σε συνδυασμό με την έλλειψη χώρων στάθμευσης, κάνουν, όμως, το μοντέλο ολοένα πιο ελκυστικό και πρακτικά ωφέλιμο. Επιπλέον, ο πληθωρισμός και η οικονομική αβεβαιότητα για αγορά ηλεκτρικού οχήματος απαντώνται μέσω του σχήματος διαμοιραζόμενης ηλεκτροκίνησης, αλλά μένει να φανεί το πώς φορείς, εταιρείες, η τοπική αυτοδιοίκηση και τα περιφερειακά χρηματοδοτικά προγράμματα θα προωθήσουν και θα διευκολύνουν την άνθηση του μοντέλου (scalability). Το EVsharing δεν είναι επιδοματική πολιτική, και δεν απευθύνεται στους λίγους που έχουν τη δυνατότητα να χαζεύουν και να επιλέγουν από τις μπροσούρες των αυτοκινητοβιομηχανιών. Ήρθε για τις περισσότερες κοινωνικές ομάδες, οι οποίες μπορούν πλέον να συμμετέχουν στην κινητικότητα και στην ενεργειακή μετάβαση δίκαια και ισότιμα. ●

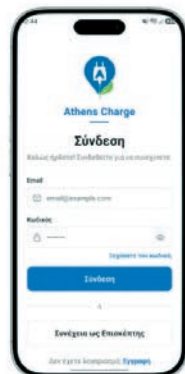
«ATHENS CHARGE»

Η Αθήνα περνά στην επόμενη μέρα της ηλεκτροκίνησης

Η νέα ψηφιακή πλατφόρμα του Δήμου Αθηναίων για τις δημοτικές υποδομές φόρτισης

1

Σκάνετε το QR code και κατέβαστε την εφαρμογή AthensCharge.



Ένα ακόμη βήμα προς μια πιο βιώσιμη και «πράσινη» Αθήνα κάνει ο Δήμος Αθηναίων, αναλαμβάνοντας, μέσω της ΔΑΕΜ Α.Ε., την ολοκληρωμένη λειτουργία και διαχείριση των δημοτικών υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Από την 1η Οκτωβρίου τίθεται σε λειτουργία το «Athens Charge», η νέα ψηφιακή πλατφόρμα του Δήμου, η οποία συνοδεύεται από εφαρμογή για κινητές συσκευές. Οι οδηγοί θα μπορούν μέσα από την εφαρμογή να εντοπίζουν διαθέσιμους φορτιστές, να ξεκινούν και να παρακολουθούν τη φόρτιση του οχήματός τους και να πραγματοποιούν ηλεκτρονικά τις πληρωμές τους.

Ο Δήμος Αθηναίων αναλαμβάνει τη διαχείριση του δικτύου

Για πρώτη φορά στην Ελλάδα ένας δήμος αναλαμβάνει, μέσω δημοτικής εταιρείας, τη συνολική λειτουργία και διαχείριση του δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η ΔΑΕΜ Α.Ε. θα έχει την ευθύνη για την εποπτεία των φορτιστών σε πραγματικό χρόνο, τη διαχείριση των συνεδριών φόρτισης και των ηλεκτρονικών πληρωμών, καθώς και την αξιοποίηση των δεδομένων για τον σχεδιασμό της δημοτικής πολιτικής ηλεκτροκίνησης.

Ο διευθύνων σύμβουλος της ΔΑΕΜ Α.Ε., Λάζαρος Καραούλης, δήλωσε: «Με το "Athens Charge" αποδεικνύουμε ότι ένας δήμος μπορεί να σχεδιάζει και να λειτουργεί ο ίδιος προηγμένες ψηφιακές υπηρεσίες για τη βιώσιμη πόλη. Η ΔΑΕΜ γίνεται ο πρώτος δημοτικός φορέας στην Ελλάδα που αναλαμβάνει ολοκληρωμένα τη διαχείριση υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Δημιουργούμε μια πλατφόρμα που συνδυάζει εποπτεία σε πραγματικό χρόνο, ηλεκτρονικές πληρωμές, στατιστική ανάλυση και νέες εξατομικευμένες υπηρεσίες».

Πώς λειτουργεί η υπηρεσία

Η διαδικασία φόρτισης πραγματοποιείται ψηφιακά μέσα από λίγα απλά βήματα:

- 1 **Εντοπίστε διαθέσιμο φορτιστή.** Ανοίξτε την εφαρμογή και δείτε στον χάρτη τα διαθέσιμα σημεία φόρτισης.
- 2 **Συνδέστε το όχημά σας.** Παρκάρετε στη θερμοθετημένη θέση και συνδέστε το καλώδιο στο όχημα και στον φορτιστή.
- 3 **Ξεκινήστε τη φόρτιση.** Επιλέξτε τον συγκεκριμένο φορτιστή και το βύσμα που χρησιμοποιείτε και πατήστε «Έναρξη Φόρτισης».
- 4 **Παρακολουθήστε τη φόρτιση.** Η εξέλιξη της φόρτισης εμφανίζεται στην καρτέλα «Συνεδρίες».
- 5 **Ολοκληρώστε τη φόρτιση.** Όταν θέλετε να σταματήσετε, επιλέξτε «Διακοπή Φόρτισης» από την εφαρμογή.

Για τεχνικά ζητήματα ή οποιαδήποτε απορία, οι χρήστες μπορούν να απευθύνονται όλο το 24ωρο, επτά ημέρες την εβδομάδα, στο 1595, τη Γραμμή Εξυπηρέτησης Δημοτών Αθηναίων.

Η χρέωση της υπηρεσίας θα υπολογίζεται με βάση την ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνεται, με κόστος 0,37 ευρώ ανά kWh.

19 σταθμοί φόρτισης στην πρώτη φάση

Κατά την έναρξή του, το «Athens Charge» θα διαχειρίζεται τους 19 δημόσιους σταθμούς φόρτισης που έχουν εγκατασταθεί στα όρια του Δήμου Αθηναίων, έπειτα από δωρεά της Metlen Energy & Metals προς τον δήμο το 2020.

Σταδιακά στο δίκτυο θα εντάσσονται και νέες υποδομές, μεταξύ άλλων οι φορτιστές στο Σεράφειο και νέα σημεία που θα εγκατασταθούν σε δημοτικούς χώρους.

Η ΔΑΕΜ Α.Ε. έχει εγγραφεί στο επίσημο Μητρώο Υποδομών Φόρτισης Ηλεκτρικών Αυτοκινήτων (Μ.Υ.Φ.Α.Η.), αποκτώντας τη δυνατότητα καταχώρισης και διαχείρισης σημείων φόρτισης για λογαριασμό του Δήμου.

Μέσω της πλατφόρμας, ο δήμος θα μπορεί να παρακολουθεί τη διαθεσιμότητα και λειτουργία των φορτιστών, να διαχειρίζεται τις συνεδρίες, να έχει εικόνα των εσόδων, να υποστηρίζει ηλεκτρονικές πληρωμές και να παράγει στατιστικά στοιχεία και αναφορές.

Στόχος η καλύτερη αξιοποίηση των θέσεων

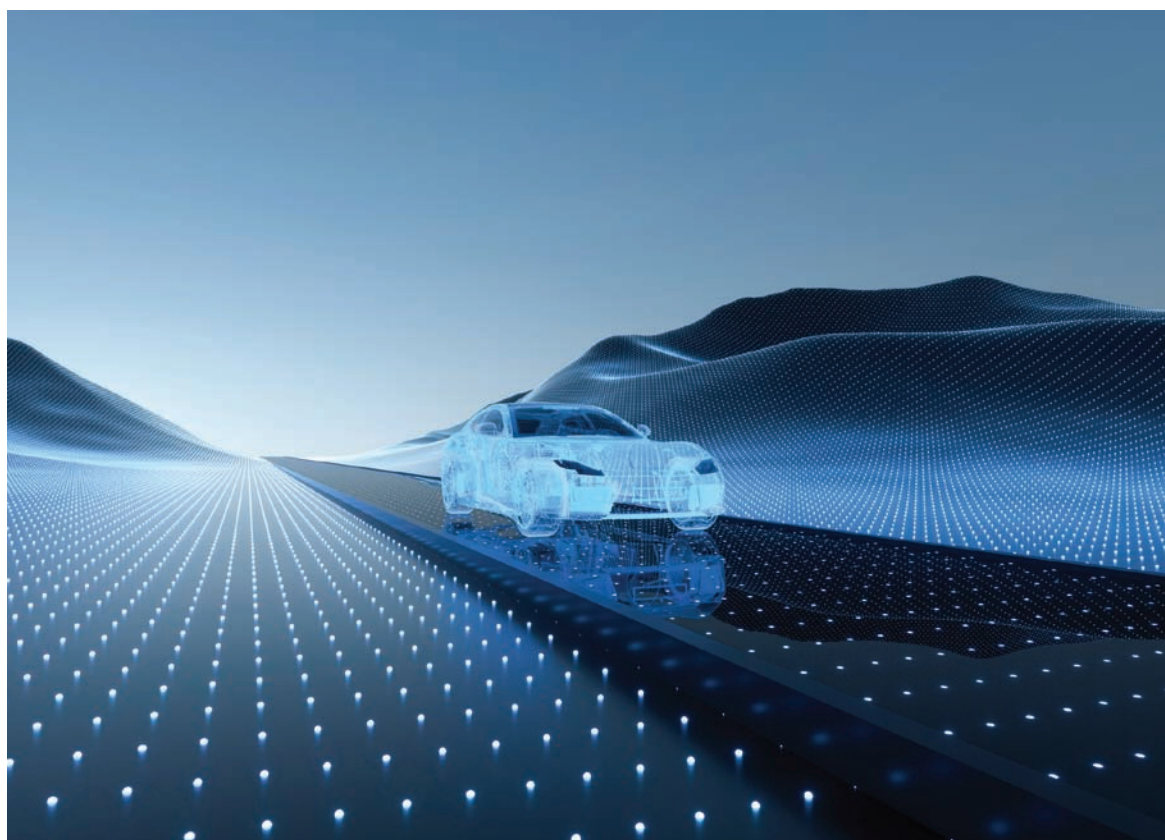
Μέχρι σήμερα, το κόστος της ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώνεται στους δημοτικούς φορτιστές καλύπτεται από τον Δήμο Αθηναίων, με τη συνολική δαπάνη να έχει ξεπεράσει τις 200.000 ευρώ. Παράλληλα, έχουν καταγραφεί περιπτώσεις όπου οχήματα παραμένουν στις θέσεις φόρτισης και μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας, περιορίζοντας την πρόσβαση άλλων χρηστών. Το «Athens Charge» δίνει στον δήμο τη δυνατότητα να έχει ενιαία εικόνα της λειτουργίας του δικτύου και να βελτιώσει τη διαχείριση των διαθέσιμων θέσεων, ώστε η υποδομή να αξιοποιείται αποτελεσματικότερα.

Σε επόμενη φάση εξετάζεται η δυνατότητα αναγνώρισης διαφορετικών κατηγοριών χρηστών, όπως δημότες και μόνιμοι κάτοικοι, καθώς και η δημιουργία ειδικών προγραμμάτων ή πιθανών εκπτώσεων για επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στο κέντρο της Αθήνας. Οι σχετικές δυνατότητες θα αναπτυχθούν με βάση το ισχύον θεσμικό πλαίσιο και διαφανή κριτήρια.

Κατά την έναρξή του, το «Athens Charge» θα διαχειρίζεται τους 19 δημόσιους σταθμούς φόρτισης που έχουν εγκατασταθεί στα όρια του Δήμου Αθηναίων,

Μπορείτε να δείτε και να κατεβάσετε την εφαρμογή στον σύνδεσμο

athenscharge.cityofathens.gr



09.

Ηλεκτρικά οχήματα Από μέσα μετακίνησης σύμμαχοι του ηλεκτρικού δικτύου

Η έξυπνη και αμφίδρομη φόρτιση μετατρέπει τις μπαταρίες των EV σε πόρο ευελιξίας για το δίκτυο



Του **Ευάγγελου Καρφόπουλου**

Ο **Ευάγγελος Καρφόπουλος** είναι senior research associate στο ΕΚΕΤΑ, ηλεκτρολόγος μηχανικός ΕΜΠ, διδάκτωρ Συστημάτων Ηλεκτρικής Ενέργειας ΕΜΠ και κάτοχος μεταπτυχιακού τίτλου στην Επιστήμη Δεδομένων και τη Μηχανική Μάθηση από το ΕΑΠ

Η ηλεκτροκίνηση δεν αποτελεί πλέον μια μακρινή τεχνολογική υπόσχεση. Είναι ήδη μέρος της καθημερινότητας, αλλάζει τον τρόπο με τον οποίο μετακινούμαστε και δημιουργεί νέες απαιτήσεις για τις πόλεις, τις επιχειρήσεις, τα κτίρια και τα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας. Καθώς ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων αυξάνεται, το ερώτημα δεν είναι μόνο πώς θα αναπτυχθούν περισσότερα σημεία φόρτισης, αλλά κυρίως πώς αυτά τα οχήματα θα ενσωματωθούν έξυπνα και αποδοτικά στο ηλεκτρικό σύστημα.

Μέχρι σήμερα, η δημόσια συζήτηση γύρω από την ηλεκτροκίνηση επικεντρώνεται κυρίως στην αυτονομία των οχημάτων, στο κόστος αγοράς, στη διαθεσιμότητα φορτιστών και στον χρόνο φόρτισης. Όλα αυτά παραμένουν σημαντικά ζητήματα. Ωστόσο, η επόμενη μεγάλη πρόκληση είναι διαφορετική: Πώς θα διαχειριστούμε ταυτόχρονα χιλιάδες ή εκατομμύρια ηλεκτρικά οχήματα που θα συνδέονται καθημερινά στο δίκτυο, χωρίς να προκαλούν πρόσθετη επιβάρυνση στις υποδομές, αλλά, αντίθετα, βοηθώντας το ίδιο το σύστημα να λειτουργεί πιο αποδοτικά.

Εδώ ακριβώς έρχεται η έννοια της έξυπνης φόρτισης. Ένα ηλεκτρικό όχημα δεν χρειάζεται απαραίτητα να φορτίζει αμέσως μόλις συνδεθεί στην πρίζα ή στον φορτιστή. Στις περισσότερες περιπτώσεις αυτό που ενδιαφέρει τον οδηγό είναι το όχημά του να είναι φορτισμένο σε μια συγκεκριμένη ώρα – για παράδειγμα, το επόμενο πρωί. Αυτό δημιουργεί ένα πολύτιμο περιθώριο ευελιξίας. Η φόρτιση μπορεί να μετατοπιστεί σε ώρες που η ζήτηση στο δίκτυο είναι χαμηλότερη, η τιμή της ηλεκτρικής ενέργειας ευνοϊκότερη ή η παραγωγή από ανανεώσιμες πηγές υψηλότερη.

Με απλά λόγια, η έξυπνη φόρτιση επιτρέπει στο ηλεκτρικό όχημα να φορτίζει όταν αυτό είναι πιο ωφέλιμο για το δίκτυο και τον καταναλωτή, χωρίς να περιορίζεται η καθημερινή μετακίνηση του χρήστη. Αυτό μπορεί να μειώσει τις αιχμές ζήτησης, να περιορίσει την ανάγκη για ακριβές ενισχύσεις του δικτύου και να βοηθήσει στην

καλύτερη αξιοποίηση της παραγωγής από φωτοβολταϊκά και αιολικά πάρκα. Για τον καταναλωτή μεταφράζεται σε χαμηλότερο κόστος φόρτισης. Για το ηλεκτρικό σύστημα σημαίνει μεγαλύτερη ευελιξία και καλύτερη διαχείριση των διαθέσιμων πόρων.

Το επόμενο βήμα είναι η αμφίδρομη φόρτιση, γνωστή και ως Vehicle-to-Grid ή V2G. Σε αυτή την περίπτωση, το ηλεκτρικό όχημα δεν καταναλώνει απλώς ενέργεια από το δίκτυο, αλλά μπορεί, υπό κατάλληλες συνθήκες, να επιστρέφει μέρος της αποθηκευμένης ενέργειας στο δίκτυο ή σε κάποιο κτίριο. Έτσι, η μπαταρία του οχήματος μετατρέπεται σε μια μικρή κινητή μονάδα αποθήκευσης ενέργειας. Ένα σύνολο πολλών τέτοιων οχημάτων, εφόσον συντονιστεί σωστά, μπορεί να λειτουργήσει ως σημαντικός πόρος ευελιξίας. Η δυνατότητα αυτή έχει ιδιαίτερη αξία σε ένα ηλεκτρικό σύστημα που βασίζεται όλο και περισσότερο στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Η παραγωγή από τον ήλιο και τον άνεμο δεν είναι πάντα διαθέσιμη τη στιγμή που τη χρειαζόμαστε. Τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν να συμβάλουν στην εξισορρόπηση αυτής της μεταβλητότητας, απορροφώντας ενέργεια όταν υπάρχει περίσσεια παραγωγής και επιστρέφοντάς την όταν το σύστημα έχει ανάγκη. Με αυτόν τον τρόπο, η ηλεκτροκίνηση μπορεί να εξελιχθεί από απλή περιβαλλοντική επιλογή στις μεταφορές σε ενεργό εργαλείο για την ενεργειακή μετάβαση.

Για την Ελλάδα αυτή η προοπτική έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Η χώρα διαθέτει υψηλό δυναμικό ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, αυξανόμενη διείσδυση φωτοβολταϊκών, σημαντικές ανάγκες ενίσχυσης των δικτύων και

Η ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΕΞΕΛΙΧΘΕΙ ΑΠΟ ΑΠΛΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΕΝΕΡΓΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΜΕΤΑΒΑΣΗ

περιοχές με έντονες εποχικές διακυμάνσεις ζήτησης, όπως τα νησιά και οι υπόλοιποι τουριστικοί προορισμοί. Η έξυπνη και αμφίδρομη φόρτιση μπορεί να βοηθήσει ώστε η ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης να μην αντιμετωπιστεί ως πρόσθετο βάρος για το δίκτυο, αλλά ως ευκαιρία για πιο αποδοτική και ευέλικτη λειτουργία του.

Βέβαια, η τεχνολογία από μόνη της δεν αρκεί. Για να αξιοποιηθεί στην πράξη η δυνατότητα των ηλεκτρικών οχημάτων να στηρίζουν το δίκτυο, απαιτείται κατάλληλο ρυθμιστικό πλαίσιο, κοινές τεχνικές προδιαγραφές, έξυπνοι μετρητές, διαφανείς κανόνες αγοράς και σαφείς ρόλοι για όλους τους εμπλεκόμενους. Ο διαχειριστής του δικτύου πρέπει να γνωρίζει πού βρίσκονται οι φορτιστές, ποιες δυνατότητες έχουν και πώς μπορούν να συμβάλουν στην τοπική ευελιξία. Η Ρυθμιστική Αρχή χρειάζεται να καθορίσει κανόνες για την τιμολόγηση, την εκκαθάριση της ενέργειας και την αποφυγή διπλών χρεώσεων. Τα υπουργεία θα πρέπει να διαμορφώσουν το συνολικό πλαίσιο πολιτικής και να διασφαλίσουν ότι οι νέες υποδομές είναι συμβατές με τις ευρωπαϊκές απαιτήσεις.

Εξίσου σημαντικός είναι και ο ρόλος των επιχειρήσεων της αγοράς: των παρόχων φόρτισης, των προμηθευτών ηλεκτρικής ενέργειας και των εταιρειών τεχνολογίας. Αυτοί θα κληθούν να αναπτύξουν υπηρεσίες που θα είναι απλές, αξιόπιστες και ελκυστικές για τον τελικό χρήστη. Ο οδηγός δεν χρειάζεται να γνωρίζει όλες τις τεχνικές λεπτομέρειες της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας. Χρειάζεται όμως να έχει εμπιστοσύνη ότι το όχημά του θα είναι διαθέσιμο όταν το χρειάζεται, ότι η μπαταρία του προστατεύεται και ότι η συμμετοχή του σε έξυπνες υπηρεσίες φόρτισης του προσφέρει πραγματικό όφελος.

Η μετάβαση αυτή δεν θα γίνει από τη μία μέρα στην άλλη. Θα απαιτήσει πιλοτικά έργα, δοκιμές σε πραγματικές συνθήκες, συνεργασία μεταξύ δημόσιων φορέων και αγοράς, καθώς και σταδιακή προσαρμογή των κανόνων. Όμως η κατεύθυνση είναι σαφής. Τα ηλεκτρικά οχήματα δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται μόνο ως νέοι καταναλωτές ηλεκτρικής ενέργειας. Μπορούν να αποτελέσουν ενεργό μέρος του ενεργειακού συστήματος.

Στο μέλλον, το αυτοκίνητο που είναι σταθμευμένο στο σπίτι, στο γραφείο ή σε έναν δημόσιο χώρο φόρτισης μπορεί να μην είναι απλώς ένα μέσο μετακίνησης που περιμένει την επόμενη διαδρομή. Μπορεί να είναι ένας μικρός, ευέλικτος ενεργειακός πόρος, συνδεδεμένος με το δίκτυο και να συμβάλει στη σταθερότητα, στην αποδοτικότητα και στην καλύτερη αξιοποίηση της καθαρής ενέργειας. Αυτή είναι ίσως και η πιο ενδιαφέρουσα διάσταση της ηλεκτροκίνησης: ότι αλλάζει όχι μόνο τον τρόπο που κινούμαστε, αλλά και τον τρόπο που σκεφτόμαστε και διαχειριζόμαστε την ενέργεια. ●

ΞCOFLOW

Η νέα γενιά συσκευών EcoFlow ήρθε για να αλλάξει την καθημερινότητά σου!

Στο σπίτι, στο εξοχικό, στο ταξίδι, στην εργασία... Όπου κι αν βρίσκεσαι!
Smart, οικολογικές και φορητές, οι συσκευές EcoFlow φροντίζουν να έχεις
πάντοτε ενέργεια και άνεση σε κάθε σου στιγμή!



EcoFlow WAVE 3



EcoFlow GLACIER Classic



EcoFlow RAPID Magnetic Power Bank



Info Quest
TECHNOLOGIES

www.ecoflow.gr



10.

Θέματα ασφάλειας των ηλεκτρικών αυτοκινήτων

Από την υψηλή τάση και τις μπαταρίες έως τη διαχείριση πυρκαγιών, η ηλεκτροκίνηση φέρνει νέες προκλήσεις στην αντιμετώπιση συμβάντων

Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα αυξάνονται αριθμητικά και εξαπλώνονται γεωγραφικά στην Ελλάδα, όπως και σε όλο τον κόσμο. Συγχρόνως αυξάνονται και οι πιθανότητες να παρουσιαστούν συμβάντα που αντιμετωπίζονται καθημερινά με τα συμβατικά αυτοκίνητα, όπως τροχαία ατυχήματα, πυρκαγιές στα μη ηλεκτρικά συστήματα κίνησης (υπερθέρμανση φρένων, κακή λειτουργία της μπαταρίας του ηλεκτρικού συστήματος – μπαταρίας 12 ή 48 Volt), ακινητοποιήσεις (από μηχανικό πρόβλημα, από εξάντληση της μπαταρίας ή από πρόβλημα του οδηγού), καθώς και περιστατικά που αφορούν αποκλειστικά τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, όπως πυρκαγιές κατά τη διαδικασία φόρτισης (πρόβλημα στον σταθμό φόρτισης που επηρεάζει το όχημα), αστοχία της μπαταρίας κίνησης ή πρόβλημα στις καλωδιώσεις υψηλής τάσης.

Σύγκριση ασφάλειας ηλεκτρικών και συμβατικών αυτοκινήτων

Στα θέματα ασφάλειας, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα διαφέρουν από τα συμβατικά σε πέντε τομείς:

- Έχουν μεγαλύτερο βάρος λόγω της μπαταρίας και, ως εκ τούτου, είναι περισσότερο ασταθή κατά την οδήγηση σε ολισθηρό οδόστρωμα.
- Λόγω, όμως, της βαριάς μπαταρίας, η οποία είναι τοποθετημένη στο κάτω μέρος του αυτοκινήτου, έχουν χαμηλότερο κέντρο βάρους, με συνέπεια τη μεγαλύτερη ευστάθεια κατά την κίνηση στον δρόμο.
- Έχουν όλη τη ροπή του κινητήρα διαθέσιμη από την πρώτη στιγμή της κίνησής τους, κι έτσι σε απότομες επιταχύνσεις μπορεί να εκτραπούν από την επιθυμητή πορεία.
- Σε περίπτωση τροχαίου περιστατικού (ακινητοποίηση, ατύχημα ή δυστύχημα), η αντιμετώπισή του και κυρίως οι ενέργειες μετακίνησης του οχήματος ή/και απεγκλωβισμού του οδηγού και των επιβατών απαιτούν ειδικές γνώσεις και προσεκτικούς χειρισμούς, ώστε να αποφευχθούν δυσάρεστα αποτελέσματα για τους επιβαίνοντες αλλά και για τους διασώστες.
- Τέλος, είναι πολύ πιο δύσκολο να πάρουν φωτιά, αλλά, όταν συμβεί αυτό, είναι πολύ πιο δυσχερές η διαχείριση του συμβάντος.

Ιδιαιτερότητες των ηλεκτρικών

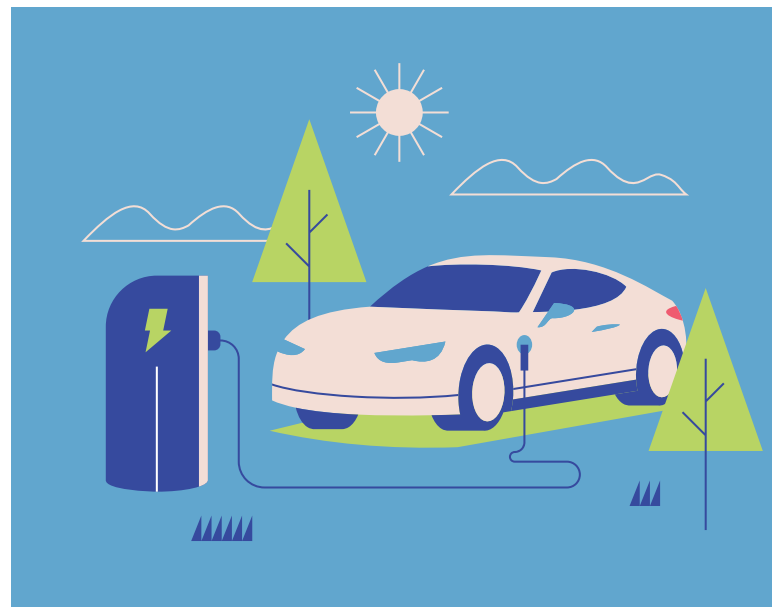
Οι δύο τελευταίοι τομείς σχετίζονται με την τεχνολογία των ηλεκτρικών αυτοκινήτων και ειδικότερα με τον κινητήρα, την μπαταρία και τις καλωδιώσεις μεταφοράς της ηλεκτρικής ενέργειας:

- Ο ηλεκτροκινητήρας, εάν περιστραφεί κατά την αντίθετη φορά, λειτουργεί ως ηλεκτρογεννήτρια. Αυτό σημαίνει ότι ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο δεν μπορεί να ρυμουλκωθεί ή να σπρωχτεί εάν οι κινητήρι-οι τροχοί του δεν ανασκηθούν από το οδόστρωμα, ώστε να μην περιστρέφονται. Εάν δεν γίνει αυτό, οι κινητήρι-οι τροχοί θα περιστρέψουν τον κινητήρα ανάποδα και είτε θα τον καταστρέψουν (εάν υπάρχουν συστήματα αποκλεισμού της ενέργειας αυτής) είτε θα τον θέσουν σε λειτουργία ως γεννήτρια, τροφοδοτώντας με ενέργεια

την μπαταρία και θέτοντας το όχημα σε μη ελεγχόμενη κίνηση.

- Αυτό που ονομάζουμε «μπαταρία» στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα δεν έχει καμία σχέση με την μπαταρία των συμβατικών αυτοκινήτων ή με τις μπαταρίες που χρησιμοποιούμε στις φορητές συσκευές μας. Για την ακρίβεια, έχει ως βάση μικρά στοιχεία (cells), παρόμοια με τις μπαταρίες των συσκευών, τα οποία ομαδοποιούνται σε ομάδες/μονάδες (modules) και αυτές συνθέτουν την «μπαταρία» (pack) που βλέπουμε στα αυτοκίνητα. Ο αριθμός των στοιχείων κυμαίνεται περίπου από 6.000 μέχρι 9.000, ανάλογα με τον κατασκευαστή. Πέρα από τη δομή αυτή για την αποθήκευση της ηλεκτρικής ενέργειας, η μπαταρία περιλαμβάνει διαχωριστικά στοιχεία των μονάδων, κύκλωμα ψύξης των στοιχείων, προστατευτικά καλύμματα για τον περιορισμό των επιπτώσεων μιας σύγκρουσης ή άλλου ατυχήματος (διάτρηση, στρέβλωση, παραμόρφωση, σπάσιμο) και, κυρίως, αισθητήρες και καλωδιώσεις του Συστήματος Διαχείρισης της Μπαταρίας (BMS - Battery Management System), το οποίο παρακολουθεί και ελέγχει την κατάσταση (φόρτιση, εκφόρτιση, θερμοκρασία κ.ά.) και τη λειτουργία κάθε στοιχείου της μπαταρίας. Η όλη κατασκευή και λειτουργία της μπαταρίας είναι ευαίσθητη σε μη εξειδικευμένη παρέμβαση για τον έλεγχο ή την επισκευή/συντήρησή της, καθώς και στην ακρίβεια και στο εύρος λειτουργίας του BMS, το οποίο εξαρτάται από τον κατασκευαστή του αυτοκινήτου.

- Τέλος, οι καλωδιώσεις των ηλεκτρικών αυτοκινήτων έχουν πορτοκαλί χρώμα, που διεθνώς σημαίνει ότι είναι καλωδιώσεις υψηλής τάσης και απαιτούν προσοχή. Τα περισσότερα ηλεκτρικά αυτοκίνητα της αγοράς σήμερα λειτουργούν στα 400 Volt. Ωστόσο, για να αυξηθεί η εμβέλεια και ταυτόχρονα να μειωθεί ο χρόνος επαναφόρτισης της μπαταρίας τους, οι κατασκευαστές προχωρούν σε αναβάθμιση της πλατφόρμας λειτουργίας στα 800 Volt (για λεωφορεία και φορτηγά φτάνουν τα 1.000 ή και περισσότερα Volt). Συγκριτικά, οι μπαταρίες των συμβατικών αυτοκινήτων λειτουργούν από τα 12 μέχρι τα 48 Volt και στα σπίτια μας το ηλεκτρικό δίκτυο είναι στα 220 Volt. Είναι προφανές ότι τα 400 Volt είναι θανατηφόρα για τον άνθρωπο και, για τον λόγο αυτό, οι αυτοκίνητο-βιομηχανίες εγκαθιστούν ειδικούς αισθητήρες και αυτοματοποιημένα



συστήματα διακοπής και απομόνωσης της μπαταρίας σε περίπτωση ατυχήματος (κάτι σαν την άμεση και αυτόματη ενεργοποίηση των αερόσακων). Ωστόσο, λόγω της πιθανότητας να παραμείνει κάποια ποσότητα ενέργειας ή να αστοχήσουν τα συστήματα αυτόματης προστασίας, όλα τα αυτοκίνητα διαθέτουν και χειροκίνητο σύστημα διακοπής του ηλεκτρικού κυκλώματος, το οποίο πρέπει να ενεργοποιήσουν οι διασώστες. Κάθε αυτοκίνητο έχει σε εμφανή θέση τις πληροφορίες για το χειροκίνητο σύστημα, με σχήματα ή με κωδικό QR, ώστε να είναι άμεσα διαθέσιμες. Στις ΗΠΑ, η Εθνική Υπηρεσία Ασφάλειας Μεταφορών παρέχει ιστοσελίδα με ελεύθερη πρόσβαση στις σχετικές πληροφορίες για όλα σχεδόν τα μοντέλα της αγοράς, ώστε αυτές να είναι ευρύτερα αξιοποιήσιμες.

Οδικό συμβάν: ακινητοποίηση, σύγκρουση, πυρκαγιά

Αναφέρθηκε ήδη η διαχείριση περιστατικών ακινητοποίησης και σύγκρουσης ηλεκτρικού αυτοκινήτου στο δρόμο. Η πυρκαγιά/φωτιά σε ηλεκτρικό αυτοκίνητο είναι μια πολύ ιδιαίτερη περίπτωση:

- Κατ' αρχάς, ποιες μπορεί να είναι οι αιτίες ενός τέτοιου περιστατικού; Το πιο σοβαρό και δύσκολο διαχείρισιμο συμβάν είναι η φωτιά στην μπαταρία. Αυτή μπορεί να προέλθει είτε από υπερθέρμανση ενός στοιχείου της μπαταρίας λόγω κακής ή προβληματικής λειτουργίας του BMS είτε από κατασκευαστική αστοχία (σπάνιο φαινόμενο), μη εξουσιοδοτημένη παρέμβαση στην μπαταρία (άνοιγμα και «επισκευή» της), αποκόλληση ή καταστροφή στοιχείων μετά από ισχυρή σύγκρουση και διάτρηση του περιβλήματός της. Τέλος, μπορεί να προκληθεί από εμφανείς καλωδιώσεις μετά από έκτακτο περιστατικό, εφόσον δεν έχει γίνει σωστή επιθεώρηση και, εάν απαιτείται, επισκευή τους.

- Το επόμενο κρίσιμο θέμα είναι το πόσο συχνά συμβαίνουν πυρκαγιές σε ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Διεθνείς μελέτες, με τελευταία στοιχεία του 2024, αναφέρουν ότι, ανά 100.000 οχήματα, τα περιστατικά φωτιάς σε ηλεκτρικά ήταν 25, ενώ σε συμβατικά ήταν 1.530 (61 φορές συχνότερα) και σε επαναφορτιζόμενα υβριδικά 3.475 (139 φορές συ-

ΧΡΕΙΑΖΟΝΤΑΙ ΝΕΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ, ΚΑΤΑΡΤΙΣΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ, ΩΣΤΕ ΝΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΟΥΝ ΔΥΣΑΡΕΣΤΑ ΑΛΛΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΜΑ, ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

χνότερα, λόγω της πολυπλοκότητας στην κατασκευή και στη συνδυαστική λειτουργία συμβατικής και ηλεκτρικής τεχνολογίας). Ωστόσο, όταν εκδηλώνεται φωτιά σε ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο, το περιστατικό λαμβάνει πολύ μεγάλη προβολή, λόγω της δύσκολης αντιμετώπισής του και των παράπλευρων κινδύνων για τον περιβάλλοντα χώρο.

Στάθμευση σε κλειστό χώρο

Πέρα από τη φωτιά στον δρόμο, παρόμοια περιστατικά συμβαίνουν και σε κλειστούς χώρους όπου σταθμεύουν ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Οι αιτίες μπορεί να είναι:

- Κακή εγκατάσταση (μη εξουσιοδοτημένη) του σταθμού φόρτισης, βραχυκύκλωμα και μετάδοση της φωτιάς στο αυτοκίνητο.
- Κακή λειτουργία του BMS, υπερθέρμανση ενός ή περισσότερων στοιχείων της μπαταρίας.
- Μη εξουσιοδοτημένη επέμβαση στην μπαταρία και παρουσίαση προβλήματος αργότερα.

Παρ' όλο που υπάρχει ευρωπαϊκή και εθνική υποχρέωση για κατ' ελάχιστο 10% υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων επί του συνολικού αριθμού θέσεων στάθμευσης των στεγασμένων χώρων, δεν υπάρχει καμία οδηγία για μέτρα πυρασφάλειας και αντιμετώπισης περιστατικών φωτιάς. Ως αποτέλεσμα, πολλά στεγασμένα πάρκινγκ είτε δεν δέχονται ηλεκτρικά αυτοκίνητα είτε τα στέλνουν στον τελευταίο όροφο (για υπέργειες εγκαταστάσεις), ώστε, εάν συμβεί περιστατικό φωτιάς, να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι για τα άλλα οχήματα και για τη συνολική κατασκευή. Υπάρχουν επίσης περιστατικά κατά τα οποία συμβόλαια μνημιαίας στάθμευσης διακόπηκαν όταν οι ιδιοκτήτες απέκτησαν ηλεκτρικό αυτοκίνητο.

Το ερώτημα είναι: Γιατί υπάρχει αυτός ο φόβος για συμβάν φωτιάς σε ηλεκτρικό αυτοκίνητο; Οι αιτίες είναι τρεις:

- Το λίθιο (κύριο συστατικό των μπαταριών), όταν καίγεται, φτάνει σε θερμοκρασίες που ξεπερνούν τους 1.000 °C.
- Το γεγονός αυτό δημιουργεί συνθήκες εξάπλωσης της φωτιάς (thermal runaway propagation), λόγω της υπερθέρμανσης των στοιχείων που βρίσκονται δίπλα σ' εκείνο από το οποίο αρχίζει η φωτιά, με συνέπεια να αναφλεγεί από ένα προβληματικό στοιχείο το σύνολο της μπαταρίας.
- Λόγω αυτής της φυσικής διαδικασίας, όταν προκληθεί φωτιά, η προσπάθεια δεν είναι να σβήσει, αλλά να μειωθεί δραστικά η θερμοκρασία της μπαταρίας και του αυτοκινήτου. Επειδή, όπως προαναφέρθηκε, η μπαταρία αποτελεί ένα καλά σφραγισμένο και προστατευμένο κουτί, η επέμβαση στη φλεγόμενη μπαταρία είναι σαν να ρίχνουμε νερό στα κεραμίδια ενός σπιτιού όταν καίγεται ο ηλεκτρικός φούρ-

νος στην κουζίνα του. Για τον λόγο αυτό και για να μειωθεί η θερμοκρασία της μπαταρίας απαιτούνται μεγάλες ποσότητες νερού. Συγκριτικά, ενώ σε ένα συμβατικό αυτοκίνητο η φωτιά σβήνει με 4.000 λίτρα νερού, σε ένα ηλεκτρικό απαιτούνται 150.000 λίτρα. Επιπρόσθετα, η προσπάθεια μείωσης της θερμοκρασίας πρέπει να έχει και διάρκεια, ώστε να αποφευχθεί η επανέναρξη της φωτιάς – έχει καταγραφεί περιστατικό επανέναρξης έπειτα από 20 ώρες.

Οι παράπλευροι κίνδυνοι από μια φωτιά σε ηλεκτρικό αυτοκίνητο επικεντρώνονται στη μετάδοση της φωτιάς σε άλλα οχήματα, στην κτιριακή κατασκευή ή στο οχηματογώγιο πλοίο. Επίσης, αφορούν την εκτόξευση μεταλλικών και άλλων θραυσμάτων, καθώς ο υγρός ηλεκτρολύτης της φλεγόμενης μπαταρίας εκτονώνεται, δημιουργώντας εκρηκτικό περιβάλλον. Τέλος, με την καύση του ηλεκτρολύτη δημιουργούνται αέρια, όπως υδροφθόριο (HF), υδροκυάνιο (HCN), υδροχλώριο (HCl) και μονοξείδιο του άνθρακα (CO), τα οποία είναι επικίνδυνα για την ανθρώπινη υγεία.

Μέτρα αντιμετώπισης

Το πρώτο και πιο αποτελεσματικό μέτρο αντιμετώπισης της φωτιάς σε ηλεκτρικό αυτοκίνητο είναι η διαθεσιμότητα μεγάλων ποσοτήτων νερού. Ειδικά χημικά δεν είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικά, λόγω της κατασκευής της μπαταρίας και της αδυναμίας προσέγγισης των φλεγόμενων στοιχείων της. Έτσι, στόχος είναι ο περιορισμός της θερμοκρασίας και η διατήρησή της, για σημαντικό χρονικό διάστημα, σε χαμηλά επίπεδα (γύρω στους 100 °C).

Ένα άλλο μέτρο είναι η χρήση ειδικών κουβερτών και η κάλυψη του φλεγόμενου αυτοκινήτου, ώστε να περιοριστεί η παροχή οξυγόνου (αέρα) και να περιοριστεί η φωτιά. Η κάλυψη πρέπει να διατηρηθεί για σημαντικό χρονικό διάστημα, ώστε να περιοριστεί η πιθανότητα επανέναρξης της φωτιάς.

Τέλος, στους στεγασμένους χώρους στάθμευσης, εκτός από τη διαθεσιμότητα μεγάλων ποσοτήτων νερού, πρέπει να εξασφαλίζεται καλός εξαερισμός για την απομάκρυνση των δηλητηριωδών αερίων. Επίσης, έχει επικρατήσει η δημιουργία πυράντοχων διαχωριστικών ανά δύο ή τρία αυτοκίνητα, ώστε, σε περίπτωση φωτιάς, να μένουν ανέπαφα τα άλλα οχήματα του χώρου.

Είναι προφανές ότι η εξάπλωση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων και οι θετικές συνέπειές τους για το φυσικό και αστικό περιβάλλον δεν είναι μια απλή μετάβαση από τη συμβατική τεχνολογία στην ηλεκτροκίνηση. Χρειάζονται νέοι κανονισμοί, καταρτισμένο προσωπικό και διαρκής ενημέρωση των χρηστών, ώστε να περιοριστούν δυσάρεστα αλλά αντιμετωπίσιμα περιστατικά. ●



Του Δημήτρη Κόλλια

Ο Δημήτρης Κόλλιας είναι Energy Transition Strategist, σύμβουλος Αναπτυξιακής Εταιρείας Δήμου Αθηναίων και EU Climate Pact Ambassador

ΟΤΑΝ Η ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑ ΔΙΑΣΦΑΛΙΖΕΤΑΙ ΜΕ ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ, ΤΟΤΕ ΕΝΙΣΧΥΕΤΑΙ ΚΑΙ Η ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΑΝΗΤΗ

11.

Η ανθεκτικότητα φορτίζει... με πράσινο ρεύμα!

Η ηλεκτροκίνηση και η τοπική παραγωγή καθαρής ενέργειας ως ασπίδα απέναντι στις διεθνείς ενεργειακές κρίσεις



© ERWIN BOSMAN / PIXABAY

Σεπτέμβριος 2026... Στέκεσαι μπροστά στο πρατήριο και βλέπεις τις τιμές να έχουν σκαρφαλώσει στα 2,20€/lt. Δεν είναι μόνο που αναστενάζει το πορτοφόλι σου, είναι και η σκέψη που κάνεις κάθε φορά πριν βγεις: «Αξίζει η διαδρομή; Μπορώ να πάω αλλιώς;» Οι επιχειρήσεις βλέπουν τα λειτουργικά τους έξοδα να φουσκώνουν χωρίς προειδοποίηση και οι οργανισμοί αστικών μεταφορών κοιτάζουν προϋπολογισμούς που έκαναν πριν από έξι μήνες να ξεπερνιούνται δυσάρεστα. Οι δήμοι, από την πλευρά τους, βλέπουν το κόστος κίνησης του στόλου τους – απορριμματοφόρα, λεωφορεία, οχήματα καθαριότητας, δημοτικά οχήματα – να καταναλώνει μεγαλύτερο μέρος του προϋπολογισμού, που θα έπρεπε να πάει σε έργα για τους πολίτες. Και στο βάθος... τα Στενά του Ορμούζ συνεχίζουν να μονοπωλούν τα δελτία ειδήσεων, θυμίζοντάς μας πόσο εύκολα άλλη μια κρίση, χιλιάδες χιλιόμετρα μακριά, καταλήγει να αδειάζει την τσέπη μας εδώ.

Σε αυτό το σκηνικό, η ηλεκτροκίνηση δεν είναι απλώς «οικολογική επιλογή». Ναι, προσφέρει καθαρότερο αέρα και λιγότερο θόρυβο – αυτά είναι αδιαμφισβήτητα. Αλλά εκείνο που πραγματικά αλλάζει τα δεδομένα είναι κάτι πιο πρακτικό: σε απελευθερώνει. Ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο φορτίζει με κόστος που δεν «χοροπηδάει» στον ρυθμό μιας κρίσης στη Μέση Ανατολή. Αυτό μεταφράζεται σε ανθεκτικότητα – για το νοικοκυριό, που δεν βλέπει τον μηνιαίο προϋπολογισμό του να ανατρέπεται από μια ανακοίνωση στο διεθνές δελτίο τιμών, για την επιχείρηση, που μπορεί να κοστολογήσει τη διανομή της με μεγαλύτερη σιγουριά, για τον δήμο, που θέλει να κρατήσει σταθερό το κόστος μετακίνησης των υπηρεσιών του, και για τον οργανισμό μεταφορών, που δεν θέλει να ξαναδεί έναν προϋπολογισμό να καταρρέει μέσα σε έναν μήνα. Και για όλους μας ως

κατοίκους: λιγότερα καυσαέρια στις γειτονιές μας σημαίνει λιγότερα αναπνευστικά προβλήματα, ιδιαίτερα για τα παιδιά και τους ηλικιωμένους.

Και μπορεί να πάει ένα βήμα πιο πέρα: βάλε φωτοβολταϊκά στη στέγη, σύνδεσέ τα με φορτιστή και μπαταρία αποθήκευσης και έτσι απλά φορτίζεις το αυτοκίνητό σου με τον ήλιο στο σπίτι σου το μεσημέρι. Το ίδιο μπορεί να κάνει μια επιχείρηση με τον στόλο διανομής της ή ένας δήμος με τα λεωφορεία και τα οχήματά του: παράγει τη δική του ενέργεια την ημέρα, την αποθηκεύει και φορτίζει τα οχήματά του το βράδυ, χωρίς να περιμένει τι θα συμβεί στις διεθνείς τιμές πετρελαίου ή σε ένα στενό χιλιάδες χιλιόμετρα μακριά. Καμιά εξάρτηση από αγωγούς, ναυτιλιακούς δρόμους ή αποφάσεις που λαμβάνονται σε άλλη ήπειρο, σημαντικά μικρότερη επιβάρυνση για τον πλανήτη μας, που θερμαίνεται όλο και περισσότερο...

Ζούμε σε μια εποχή που οι κρίσεις έρχονται πυκνά και σκληρά, χωρίς προειδοποίηση – πανδημίες, πόλεμοι, ενεργειακές αναταράξεις, ακραία καιρικά φαινόμενα. Σε αυτό το τοπίο, το να χτίσεις τη δική σου ανθεκτικότητα δεν είναι πολυτέλεια, είναι ο μόνος ρεαλιστικός δρόμος για ασφάλεια. Όταν, μάλιστα, η ανθεκτικότητα διασφαλίζεται με πράσινη ενέργεια, τότε ενισχύεται και η ανθεκτικότητα του πλανήτη. Η ηλεκτροκίνηση, μαζί με τη δική μας καθαρή ενέργεια, είναι από τα λίγα πράγματα που μπορούμε πραγματικά να ελέγξουμε, ότι και να συμβαίνει στην άλλη άκρη της Γης. Μην περιμένεις την επόμενη κρίση για να το σκεφτείς. Κάνε το βήμα προς την ηλεκτροκίνηση σήμερα – για το πορτοφόλι σου, για την επιχείρησή σου, για τον δήμο και τον τόπο σου, για το περιβάλλον μας. Το μέλλον της ενέργειας δεν θα το γράψουν οι τιμές στα διεθνή χρηματιστήρια καυσίμων. Θα το γράψουμε εμείς, μία φόρτιση τη φορά. ●



© ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΑΚΗΣ / UNSPLASH

Η ηλεκτροκίνηση στην Αθήνα περνά στην επόμενη φάση

Οι δημοτικές συγκοινωνίες, οι ψηφιακές υπηρεσίες φόρτισης και το SOLAR-MOVE συνθέτουν το νέο σύστημα βιώσιμης κινητικότητας της πόλης



Των **Βαγγέλη Μαρινάκη, Λάζαρου Καραούλη**

Ο **Βαγγέλης Μαρινάκης** είναι αν. καθηγητής ΕΜΠ & πρόεδρος της Αναπτυξιακής Αθήνας Α.Ε. Ο **Λάζαρος Καραούλης** είναι διευθύνων σύμβουλος της ΔΑΕΜ Α.Ε.



Μέχρι πριν από λίγα χρόνια, η συζήτηση για την ηλεκτροκίνηση ήταν σχετικά απλή. Περισσότερα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, περισσότεροι φορτιστές, λιγότερες εκπομπές. Σήμερα γνωρίζουμε ότι τα πράγματα είναι πιο σύνθετα. Η μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση δεν αφορά μόνο το όχημα. Αφορά και τον τρόπο με τον οποίο κινούμαστε στην πόλη, τον τρόπο με τον οποίο βρίσκουμε και χρησιμοποιούμε τις υποδομές φόρτισης αλλά και το πώς γίνεται η παραγωγή και η διαχείριση της ενέργειας που τελικά καταναλώνουμε.

Για μια πόλη όπως η Αθήνα αυτό σημαίνει ότι η ηλεκτροκίνηση πρέπει να αντιμετωπιστεί ως μέρος ενός ευρύτερου σχεδιασμού για την κινητικότητα. Ενός σχεδιασμού που συνδέει τη δημόσια συγκοινωνία, τις ψηφιακές υπηρεσίες, τις υποδομές φόρτισης και την ενέργεια. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το ATHENS MOVE, η νέα δημοτική συγκοινωνία που σχεδιάζει ο Δήμος Αθηναίων. Τέσσερις νέες γραμμές, με 17 ηλεκτρικά λεωφορεία, περίπου 40 χιλιόμετρα διαδρομών και 185 στάσεις, έρχονται να λειτουργήσουν συμπληρωματικά προς το υφιστάμενο δίκτυο του ΟΑΣΑ και του Μετρό, καλύπτοντας κενά στις μετακινήσεις μεταξύ των συνοικιών.

Η προσπάθεια ξεκίνησε πριν από περίπου έναν χρόνο, με την εκπόνηση των απαραίτητων μελετών και την έγκρισή τους από το Δημοτικό Συμβούλιο και τον ΟΑΣΑ. Σήμερα έχει πλέον εξασφαλιστεί και η χρηματοδότηση μέσα από το Κοινωνικό Κλιματικό Ταμείο, μετά την έγκριση του Ελληνικού Κοινωνικού Σχεδίου για το Κλίμα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η σημασία της παρέμβασης δεν περιορίζεται στο ότι τα νέα λεωφορεία θα είναι ηλεκτρικά. Η δημοτική συγκοινωνία μπορεί

να καλύψει πραγματικές ανάγκες καθημερινής μετακίνησης σε γειτονίες της Αθήνας, να βελτιώσει την πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες και να λειτουργήσει συμπληρωματικά προς τα υπόλοιπα μέσα μαζικής μεταφοράς. Παράλληλα, η πιλοτική λειτουργία που σχεδιάζεται να ξεκινήσει μέσα στο φθινόπωρο θα επιτρέψει τη συλλογή πραγματικών δεδομένων, ώστε οι γραμμές και οι στάσεις να προσαρμοστούν καλύτερα στις ανάγκες των πολιτών.

Επιπλέον, έρχεται το AthensWay, η νέα εφαρμογή του Δήμου Αθηναίων για τη μετακίνηση στην πόλη. Η λογική είναι απλή. Ο πολίτης δεν θα χρειάζεται διαφορετικά εργαλεία για κάθε υπηρεσία που σχετίζεται με τις καθημερινές του μετακινήσεις. Το AthensWay εξελίσσει την εμπειρία που είχε ήδη αποκτήσει η πόλη από το myAthensPass και επιχειρεί να δημιουργήσει σταδιακά ένα ενιαίο ψηφιακό σημείο για υπηρεσίες κινητικότητας. Αυτό μπορεί να φαίνεται ως μια μικρή τεχνολογική αλλαγή. Στην πράξη, όμως, αφορά ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία της σύγχρονης αστικής μετακίνησης, την πληροφορία. Πώς θα μετακινηθώ; Πού μπορώ να σταθμεύσω; Ποια επιλογή είναι πιο πρακτική; Ποιες υπηρεσίες είναι διαθέσιμες γύρω μου;

Δημόσια φόρτιση με βάση τις πραγματικές ανάγκες

Με το Athens Charge, ο Δήμος Αθηναίων περνά σε ένα διαφορετικό μοντέλο λειτουργίας των δημοτικών υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Για πρώτη φορά, μέσω της ΔΑΕΜ, αναλαμβάνει ο ίδιος τη διαχείριση του δικτύου του και δεν περιορίζεται απλώς στην εγκατάσταση των φορτιστών. Η ενεργοποίηση της φόρτισης, η εξυπηρέτηση του

χρήστη, η παρακολούθηση των υποδομών και η συλλογή πραγματικών δεδομένων για το πώς και πότε χρησιμοποιούνται οι φορτιστές εντάσσονται πλέον σε ένα ενιαίο σύστημα.

Η αλλαγή αυτή έχει μεγαλύτερη σημασία από τη δημιουργία μιας ακόμη εφαρμογής. Ο Δήμος αποκτά ουσιαστική γνώση για τη λειτουργία του δικτύου του και μπορεί να σχεδιάζει ο ίδιος την επόμενη φάση της δημόσιας φόρτισης με βάση τις πραγματικές ανάγκες. Γιατί, όσο αυξάνονται τα ηλεκτρικά οχήματα, το ερώτημα δεν θα είναι απλώς πόσους ακόμη φορτιστές χρειαζόμαστε. Θα είναι πού χρειάζονται, πότε υπάρχει μεγαλύτερη ζήτηση και πώς η φόρτιση μπορεί να ενταχθεί καλύτερα στο ενεργειακό και μεταφορικό σύστημα της πόλης.

Και κάπου εδώ η συζήτηση περνά από το σήμερα στο αύριο. Σε αυτό ακριβώς το σημείο συναντάμε το SOLAR-MOVE. Ένα ευρωπαϊκό ερευνητικό έργο που εξετάζει μια διαφορετική προσέγγιση. Την αξιοποίηση φωτοβολταϊκών σε υποδομές όχι μόνο γύρω από το ηλεκτρικό όχημα αλλά και πάνω σ' αυτό. Η Αθήνα αποτελεί πεδίο για τη δοκιμή αυτών των λύσεων σε πραγματικές αστικές συνθήκες.

Ένα λεωφορείο, ένα όχημα διανομής ή ένα απορριμματοφόρο διαθέτει μεγάλες επιφάνειες που εκτίθενται για πολλές ώρες στον ήλιο. Γιατί ένα μέρος αυτής της επιφάνειας να μην μπορεί να αξιοποιηθεί για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας; Δεν πρόκειται, φυσικά, για την υποσχεση ενός οχήματος που δεν θα χρειάζεται ποτέ να φορτιστεί. Η αξία βρίσκεται στην αξιοποίηση κάθε διαθέσιμης πηγής καθαρής ενέργειας, ώστε να περιορίζεται μέρος της ζήτησης από το δίκτυο και να ενισχύεται η ενεργειακή αυτονομία του οχήματος.

Αν κοιτάξουμε μαζί το ATHENS MOVE, το AthensWay, το Athens Charge και το SOLAR-MOVE, δεν βλέπουμε τέσσερις αποσπασματικές δράσεις, αλλά διαφορετικές πλευρές της ίδιας μετάβασης. Από τη δημόσια μετακίνηση και την ψηφιακή πληροφόρηση μέχρι τη φόρτιση και, σταδιακά, την παραγωγή της ενέργειας που χρειάζεται η ηλεκτροκίνηση. Ίσως αυτό να είναι τελικά και το πραγματικό στοίχημα για την Αθήνα: όχι απλώς να κυκλοφορούν περισσότερα ηλεκτρικά οχήματα στους δρόμους της, αλλά και να διαμορφωθεί σταδιακά ένα διαφορετικό σύστημα μετακίνησης, πιο καθαρό, πιο λειτουργικό και περισσότερο προσαρμοσμένο στις πραγματικές ανάγκες της πόλης και των ανθρώπων της. ●

Η ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΤΕΙ ΩΣ ΜΕΡΟΣ ΕΝΟΣ ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΠΟΥ ΣΥΝΔΕΙ ΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ, ΤΙΣ ΨΗΦΙΑΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ, ΤΙΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ



Του **Βλάση Οικονόμου**

Ο **Βλάσης Οικονόμου** είναι διευθυντής στο Ινστιτούτο Ευρωπαϊκής Ενεργειακής και Κλιματικής Πολιτικής (ICEEP)



Κοινωνικό Κλιματικό Ταμείο και μεταφορές

Οι ευρωπαϊκές παρεμβάσεις για τη μεταφορική φτώχεια και οι επιλογές της Ελλάδας έως το 2032

Η έναρξη του νέου ευρωπαϊκού συστήματος εμπορίας εκπομπών για τα κτίρια και τις οδικές μεταφορές, του γνωστού ΣΕΔΕ2, δημιουργεί μια νέα πραγματικότητα. Η τιμή του άνθρακα θα ενσωματώνεται σταδιακά στο κόστος των ορυκτών καυσίμων και, χωρίς αντισταθμιστικά μέτρα, μπορεί να επιβαρύνει δυσανάλογα τα νοικοκυριά που εξαρτώνται από το αυτοκίνητο, ιδιαίτερα στις αγροτικές, νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές. Μαζί με το αντίστοιχα αυξημένο κόστος των ορυκτών καυσίμων για θέρμανση και ζεστό νερό χρήσης στα κτίρια, το κόστος μπορεί να προκαλέσει επιπλέον μείωση κατά 1-2% του διαθέσιμου εισοδήματος των πιο ευάλωτων νοικοκυριών.

Για να αντιμετωπίσει ακριβώς αυτή την κοινωνική διάσταση της μετάβασης, η ΕΕ δημιούργησε το Κοινωνικό Κλιματικό Ταμείο, που θα μοχλεύσει κεφάλαια για την περίοδο 2026-2032 στα κτίρια και τις μεταφορές. Το πιο σημαντικό στην πολιτική αυτή είναι ότι η «μεταφορική φτώχεια» αντιμετωπίζεται πια ως διακριτό κοινωνικό πρόβλημα. Δεν αφορά μόνο κάποιον που δυσκολεύεται να πληρώσει τη βενζίνη. Αφορά τον ηλικιωμένο μιας αγροτικής περιοχής χωρίς λεωφορείο για τις βασικές του ανάγκες, τον εργαζόμενο που χρειάζεται δύο αυτοκίνητα για την οικογένειά του επειδή δεν υπάρχει δημόσια συγκοινωνία, το άτομο με αναπηρία που δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει τον υπάρχοντα σταθμό ή τον πολίτη που ζει μακριά από υπηρεσίες, σχολεία και δομές υγείας.

Τα πρώτα Κοινωνικά Κλιματικά Σχέδια που έχουν εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή δείχνουν ότι δεν υπάρχει μία μοναδική ευρωπαϊκή λύση. Η κοινή τάση όμως είναι, αντί για οριζόντιες επιδοτήσεις κατανάλωσης καυσίμων, να χρηματοδοτούνται λύσεις που μειώνουν μόνιμα την εξάρτηση των πολιτών από τα ορυκτά καύσιμα.

Η **Σουηδία**, για παράδειγμα, επικεντρώνεται στα νοικοκυριά χαμηλού και χαμηλότερου μεσαίου εισοδήματος σε αγροτικές περιοχές, όπου το αυτοκίνητο συχνά δεν αποτελεί επιλογή αλλά αναγκαιότητα. Προβλέπει οικονομική ενίσχυση για αγορά ή μίσθωση ηλεκτρικού αυτοκινήτου, με υψηλότερη υποστήριξη για τα νοικοκυριά σε μεταφορική φτώχεια. Περίπου 115.500 ευάλωτα νοικοκυριά αναμένεται να υποστηριχθούν.

Η **Λιθουανία** επιλέγει ένα πολύ πιο πολυδιάστατο μοντέλο. Εκτός από την ενίσχυση για ηλεκτρικά αυτοκίνητα και υποδομές φόρτισης, χρηματοδοτεί ποδήλατα και ηλεκτρικά ποδήλατα, περισσότερα από 280 χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων, περισσότερα από 300 ηλεκτρικά λεωφορεία, δωρεάν σχολική μεταφορά και υπηρεσίες μεταφοράς κατά παραγγελία σε 54 δήμους. Προβλέπει ακόμη ενιαίο σύστημα εισιτηρίων και σχεδιασμού διαδρομών, καθώς και «mobility wallets» για ιδιαίτερα ευάλωτους πολίτες.

Αντίστοιχα, η **Λετονία** επενδύει σε transport-on-demand σε αγροτικές και απομακρυσμένες περιοχές, ηλεκτρικά τρένα για περιοχές με υψηλή μεταφορική φτώχεια, ηλεκτρικά οχήματα για κοινωνικές και υγειονομικές υπηρεσίες και δωρεάν συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων σε 97 σχολεία. Μάλιστα, συνοδεύει την επένδυση στις κατά παραγγελία μεταφορές με θεσμική μεταρρύθμιση, ώστε αυτές να αναγνωριστούν ως μορφή δημόσιας συγκοινωνίας.

Η **Μάλτα** ακολουθεί διαφορετική προσέγγιση: ενισχύει τους δήμους ώστε να αποκτήσουν ηλεκτρικά οχήματα και υποδομές φόρτισης για την επέκταση δωρεάν κοινοτικών υπηρεσιών μεταφοράς κατά παραγγελία, με ιδιαίτερη στόχευση σε ηλικιωμένους, άτομα με αναπηρία και πολίτες με περιορισμένη κινητικότητα. Περισσότεροι από 30.000 χρήστες αναμένεται να ωφεληθούν.

Όσον αφορά την **Ελλάδα**, το προσφάτως εγκριθέν Κοινωνικό Κλιματικό Σχέδιο με συνο-

Κωστής Χατζηδάκης
«Έντονο κοινωνικό χρώμα έχει το νέο Κοινωνικό Κλιματικό Ταμείο: ηλεκτροκίνηση, λεωφορεία και συρμοί μετρό, κοινωνικές κατοικίες, ανακαίνιση φοιτητικών εστιών, νέα “Εξοικονομώ” κ.ά.»

Η ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΦΤΩΧΕΙΑ ΔΕΝ ΛΥΝΕΤΑΙ ΜΟΝΟ ΜΕ ΦΘΗΝΟΤΕΡΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ. Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΙΝΕΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ: ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ, ΤΡΕΝΟ, ΠΟΔΗΛΑΤΟ, ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΤΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ.

λικό προϋπολογισμό 4,77 δισ. ευρώ αποδίδει τα 1,46 δισ. στις οδικές μεταφορές. Με βάση τους δείκτες μεταφορικής ευαλωτότητας, περίπου 1,47 εκατ. πολίτες χαρακτηρίζονται ευάλωτοι χρήστες μεταφορών, ιδιαίτερα σε περιοχές με περιορισμένη πρόσβαση σε δημόσια συγκοινωνία. Οι παρεμβάσεις είναι σημαντικές. Προβλέπονται 129 εκατ. ευρώ για 211 νέα λεωφορεία μηδενικών εκπομπών στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, 47,2 εκατ. για υπηρεσίες transport-on-demand σε αγροτικές και απομακρυσμένες περιοχές, 262 εκατ. για αναβάθμιση και προμήθεια συρμών του μετρό, 219,4 εκατ. για λεωφορεία μηδενικών εκπομπών που θα εξυπηρετούν έως 11.000 μαθητές με ειδικές ανάγκες και 65,6 εκατ. για τη βελτίωση της προσβασιμότητας σε 33 σιδηροδρομικούς σταθμούς και 65 του μετρό. Παράλληλα εισάγεται το κοινωνικό leasing, με 165,3 εκατ. ευρώ για τη μίσθωση οχημάτων μηδενικών εκπομπών από 15.000 ευάλωτα νοικοκυριά. Περίπου 15.550 ευάλωτες πολύ μικρές επιχειρήσεις θα υποστηριχθούν επίσης για αγορά ή μίσθωση καθαρών οχημάτων, ενώ προβλέπονται 4.400 δημόσια προσβάσιμα σημεία φόρτισης. Για 13.200 ΑμεΑ προβλέπεται επιδότηση ηλεκτρικών αμαξιδίων, scooters κινητικότητας και handbikes.

Το 1ο μάθημα είναι ότι η μεταφορική φτώχεια δεν λύνεται μόνο με φθηνότερο αυτοκίνητο. Το αυτοκίνητο μπορεί να είναι αναγκαίο σε πολλές περιοχές, αλλά η πραγματική κοινωνική πολιτική μεταφορών πρέπει να δίνει περισσότερες επιλογές: λεωφορείο, τρένο, ποδήλατο, κοινόχρηστη μετακίνηση και μεταφορά κατά παραγγελία.

Το 2ο είναι ότι η γεωγραφία έχει σημασία. Οι ανάγκες ενός κατοίκου της Αθήνας είναι διαφορετικές από εκείνες ενός κατοίκου ενός χωριού της Κορινθίας, ενός νησιού ή μιας ορεινής περιοχής. Η εμπειρία της Λιθουανίας και της Λετονίας δείχνει ότι τα ευέλικτα συστήματα transport-on-demand μπορούν να αποτελέσουν κρίσιμο εργαλείο εκεί όπου μια συμβατική λεωφορειακή γραμμή δεν είναι οικονομικά βιώσιμη.

Το 3ο μάθημα είναι ότι οι δήμοι πρέπει να αποκτήσουν ουσιαστικό ρόλο. Η Μάλτα χρηματοδοτεί απευθείας τοπικά συμβούλια για κοινοτικές μεταφορές, ενώ η Λιθουανία αναπτύσσει transport-on-demand σε δεκάδες δήμους. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία και για την Ελλάδα, όπου πολλές ανάγκες καθημερινής κινητικότητας – συνδυασ χωριών, πρόσβαση σε νοσοκομεία, σχολεία, προαστιακό και διοικητικές υπηρεσίες – είναι κατεχόμενη τοπικές.

Το 4ο είναι ότι πρέπει να μετράμε προσβασιμότητα και όχι απλώς αριθμό οχημάτων. Ένα νέο ηλεκτρικό λεωφορείο αποτελεί περιβαλλοντική επένδυση. Γίνεται όμως κοινωνική επένδυση όταν εξυπηρετεί μια περιοχή που σήμερα έχει ανεπαρκή συγκοινωνία, μειώνει πραγματικά το κόστος μετακίνησης ή επιτρέπει σε έναν πολίτη να φτάσει ευκολότερα στην εργασία του, στο σχολείο ή στο νοσοκομείο.

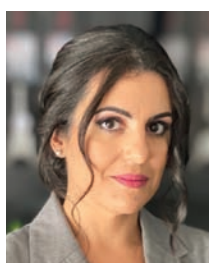
Και το 5ο μάθημα είναι ίσως το σημαντικότερο: το Κοινωνικό Κλιματικό Ταμείο δεν πρέπει να αντιμετωπιστεί ως ακόμη ένα πρόγραμμα επιδοτήσεων. Είναι μια ευκαιρία να ξανασχεδιάσουμε την κινητικότητα με κοινωνικούς όρους.

Για την Ελλάδα αυτό σημαίνει ότι το ερώτημα δεν πρέπει να είναι μόνο πόσα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, λεωφορεία ή σημεία φόρτισης θα χρηματοδοτηθούν. Το πραγματικό ερώτημα είναι πόσοι άνθρωποι που σήμερα δεν έχουν προσιτή και αξιόπιστη πρόσβαση σε εργασία, εκπαίδευση, υγεία και βασικές υπηρεσίες θα την αποκτήσουν μέχρι το 2032. ●



Δεν αρκεί να είναι ηλεκτρικό, πρέπει να είναι και πράσινο

Οι Εγγυήσεις Προέλευσης και ο ρόλος του ΔΑΠΕΕΠ στη σύνδεση της ηλεκτροκίνησης με την καθαρή ενέργεια



Της **Αναστασίας Πρίγα**

Η **Αναστασία Πρίγα** είναι δικηγόρος Αθηνών και πρόεδρος του Δ.Σ. του Διαχειριστή Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας και Εγγυήσεων Προέλευσης (ΔΑΠΕΕΠ)

Η ηλεκτροκίνηση αποτελεί αναδυόμενη τάση τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές επίπεδο και τα τελευταία χρόνια έχει προσελκύσει το ενδιαφέρον των Ελλήνων οδηγών. Τα οφέλη της είναι πολλαπλά, με σημαντικότερο τη συμβολή της στην προστασία του περιβάλλοντος. Καθώς η κλιματική κρίση κάνει ολοένα εντονότερη την παρουσία της στην καθημερινότητά μας, η προστασία της φύσης οφείλει να αποτελεί προτεραιότητα. Στο πλαίσιο αυτής της προσπάθειας, η ηλεκτροκίνηση διαδραματίζει σημαντικό ρόλο, καθώς τα αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα δεν εκπέμπουν ρύπους κατά την κίνησή τους. Οι εκπομπές, ωστόσο, μπορεί να προέρχονται από τη διαδικασία παραγωγής της ενέργειας που τα τροφοδοτεί. Για να επιτευχθούν στην πράξη μηδενικές εκπομπές, η ενέργεια που καταναλώνουν τα ηλεκτρικά οχήματα πρέπει να προέρχεται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ΑΠΕ).

Η διαπίστωση αυτή οδηγεί σε ένα εύλογο ερώτημα: πώς γνωρίζουμε ότι η ενέργεια με την οποία φορτίζεται το όχημά μας έχει παραχθεί από ΑΠΕ; Η απάντηση βρίσκεται στην πιστοποίηση της ενέργειας ως «πράσινης». Αρμόδιος φορέας για την έκδοση της σχετικής πιστοποίησης είναι ο Διαχειριστής Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας και Εγγυήσεων Προέλευσης (ΔΑΠΕΕΠ). Ο ΔΑΠΕΕΠ είναι εταιρεία του Δημοσίου, η οποία εποπτεύεται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Στις αρμοδιότητές του περιλαμβάνεται η έκδοση των λεγόμενων «πράσινων πιστοποιητικών», τα οποία επισήμως ονομάζονται Εγγυήσεις Προέλευσης (ΕΠ). Ο ΔΑΠΕΕΠ αποτελεί τον μοναδικό φορέα έκδοσής τους στην Ελλάδα, τηρεί Μητρώο ΕΠ από το 2010 και πλέον επιχειρεί να το επεκτείνει στο υδρογόνο και το βιομεθάνιο.

Οι Εγγυήσεις Προέλευσης είναι ηλεκτρονικά πιστοποιητικά μέσω των οποίων αποδεικνύεται ότι συγκεκριμένη ποσότητα ενέργειας έχει παραχθεί από ανανεώσιμες πηγές. Κάθε ΕΠ αντιστοιχεί σε μία μεγαβατώρα (MWh) παραγόμενης ηλεκτρικής ενέργειας και περιλαμβάνει πληροφορίες, μεταξύ άλλων, για την τεχνολογία παραγωγής της συγκεκριμένης ποσότητας –π.χ. φωτοβολταϊκός, αιολικός ή υδροηλεκτρικός σταθμός–, τον μήνα παραγωγής, τη γεωγραφική θέση και την παλαιότητα

του σταθμού. Οι καταναλωτές απευθύνονται στους προμηθευτές τους για να αποκτήσουν πράσινη ενέργεια μέσω Εγγυήσεων Προέλευσης. Οι προμηθευτές είναι εκείνοι που συμμετέχουν στις αγορές πιστοποιητικών και μπορούν να αποκτήσουν ΕΠ είτε στην Ελλάδα είτε στο εξωτερικό.

Πώς συνδέονται όλα αυτά με την ηλεκτροκίνηση;

Οι πάροχοι φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων μπορούν να πιστοποιούν ότι η ενέργεια που χρησιμοποιούν προέρχεται από ΑΠΕ, εφόσον διαθέτουν τις αντίστοιχες Εγγυήσεις Προέλευσης. Οι ΕΠ χρησιμοποιούνται ως αποδεικτικό και στη συνέχεια ανακαλούνται, ώστε να μην μπορούν να αξιοποιηθούν εκ νέου. Επομένως, για να τεκμηριώσει ένας πάροχος φόρτισης ή μια επιχείρηση ότι η ηλεκτρική ενέργεια που χρησιμοποιεί προέρχεται κατά 100% από ΑΠΕ, δεν αρκεί η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από το δίκτυο. Απαιτείται η ανάκληση ΕΠ που αντιστοιχούν στην καταναλισκόμενη ενέργεια.

Η σύνδεση των ΕΠ με την ηλεκτροκίνηση ενισχύεται και από το νομοθετικό πλαίσιο, καθώς έχουν θεσπιστεί οικονομικά κίνητρα για την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης. Ειδικότερα, το άρθρο 7 του ν. 4710/2020 προβλέπει σημαντικές φορολογικές εκπτώσεις για δαπάνες που αφορούν την αγορά, την εγκατάσταση και τη λειτουργία δημοσίως προσβάσιμων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Με τον τρόπο αυτό, το θεσμικό πλαίσιο

Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΜΗΤΡΩΟΥ ΕΓΓΥΗΣΕΩΝ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΕΝΙΣΧΥΕΙ ΤΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ, ΔΗΜΙΟΥΡΓΩΝΤΑΣ ΤΙΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ

ενθαρρύνει έμπρακτα την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης και των σχετικών υποδομών. Μια μεγάλη επιχείρηση, όπως ένα σουπερ μάρκετ, μπορεί, επομένως, να αποκομίσει σημαντικά οικονομικά οφέλη εγκαθιστώντας στον χώρο της δημοσίας προσβάσιμους φορτιστές. Ιδιαίτερη σημασία έχει ότι ο νομοθέτης αναγνωρίζει ρητά τις ΕΠ ως τον αποκλειστικό τρόπο απόδειξης της χρήσης ΑΠΕ και, κατά συνέπεια, της τροφοδοσίας των φορτιστών με πράσινη ενέργεια.

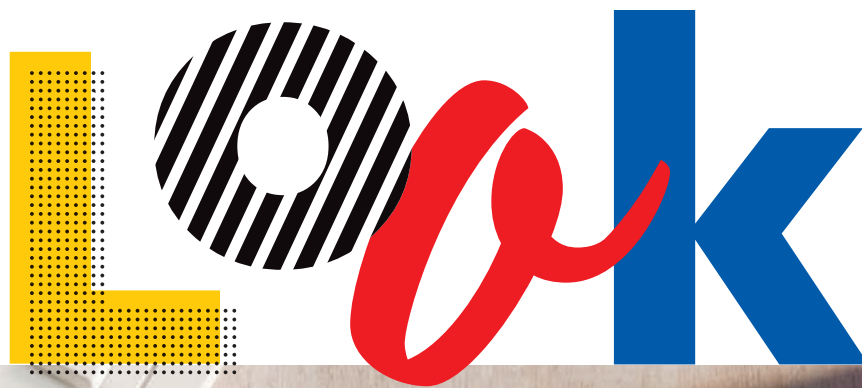
Στην ίδια κατεύθυνση κινήθηκε και η πρόσφατη δράση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας «ΦΟΡΤΙΖΩ ΠΑΝΤΟΥ», η οποία υλοποιήθηκε με πόρους του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Η σχετική υπουργική απόφαση (ΥΠΕΝ/ΑΤΗ/49144/468, ΦΕΚ Β' 2966/2023) προβλέπει ρητά ότι οι δικαιούχοι οφείλουν να διασφαλίζουν την τροφοδοσία των σταθμών φόρτισης με ενέργεια που παράγεται από ΑΠΕ και να αποδεικνύουν την προέλευσή της μέσω της ανάκλησης ΕΠ.

Πέρα από τα οικονομικά κίνητρα και τις νομικές υποχρεώσεις, η φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων με ενέργεια μηδενικού ανθρακικού αποτυπώματος η οποία προέρχεται από ΑΠΕ προσδίδει στο σημείο φόρτισης πρόσθετη εμπορική αξία. Η συγκεκριμένη επιλογή μπορεί επίσης να ενταχθεί στα μέτρα περιβαλλοντικής πολιτικής και ESG της επιχείρησης που διαθέτει τον φορτιστή.

Η μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση δεν μπορεί να ξετάζεται αποκομμένα από τον τρόπο παραγωγής της ηλεκτρικής ενέργειας που απαιτείται για τη φόρτιση των οχημάτων. Η ουσιαστική συμβολή της στην αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης προϋποθέτει τη χρήση ενέργειας από ΑΠΕ και καθιστά ιδιαίτερα σημαντική την αξιόπιστη πιστοποίηση της πράσινης προέλευσής της. Οι Εγγυήσεις Προέλευσης αποτελούν το βασικό εργαλείο τεκμηρίωσης, ενώ η ανάκλησή τους διασφαλίζει ότι η ίδια ποσότητα ενέργειας δεν μπορεί να πιστοποιηθεί ξανά.

Ως αρμόδιος φορέας για την έκδοση και την τήρηση των Εγγυήσεων Προέλευσης, καθώς και για τη διενέργεια των σχετικών δημοπρασιών, ο ΔΑΠΕΕΠ αποτελεί τον θεσμικό κρίκο που συνδέει την παραγωγή ενέργειας από ΑΠΕ με την κατανάλωσή της και, κατ' επέκταση, με την ηλεκτροκίνηση. Η λειτουργία του Μητρώου ΕΠ και η αξιόπιστη ιχνηλάτηση της πράσινης ενέργειας ενισχύουν τη διαφάνεια και την εμπιστοσύνη στην αγορά, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για ηλεκτροκίνηση με ουσιαστικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Η ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης και η διεύθυνση των ΑΠΕ αποτελούν, συνεπώς, δύο αλληλένδετες διαδικασίες, με τον ΔΑΠΕΕΠ να διαδραματίζει κομβικό ρόλο στη μεταξύ τους σύνδεση. ●

Επιμέλεια
ΜΑΡΙΑ-ΙΩΑΝΝΑ
ΣΙΓΑΛΟΥ



Η νέα **Swatch** Art Peace Hotel Collection κάνει την τέχνη wearable

Τι συμβαίνει όταν ένα ρολόι παύει να μετρά απλώς τον χρόνο και γίνεται καμβάς; Για τα 15 χρόνια του Swatch Art Peace Hotel στη Σαγκάη, η Swatch δίνει την απάντηση μέσα από έξι wearable έργα τέχνης, σχεδιασμένα από έξι Κινέζους δημιουργούς που έχουν περάσει από τον καλλιτεχνικό της χώρο. Φουτουριστικά λουλούδια, η αρχιτεκτονική του Bund, παραδοσιακές αναφορές, ασπρόμαυ-

ρες γραμμές, graffiti και pop στοιχεία μεταφέρονται στα καντράν των DIGI-BLOSSOMING, BUND-ASTIC, FLOWERING PLUM, STREET EYE, CURVILINEAR και BLOW AWAY. Έξι διαφορετικές αισθητικές, από τη Luo Bi μέχρι τον Yu Yang, συναντιούνται σε μια συλλογή όπου μόδα, design και σύγχρονη τέχνη γίνονται ένα. Γιατί μερικές φορές το πιο ενδιαφέρον artwork δεν κρεμιέται στον τοίχο. Φοριέται!



LA REDOUTE

Μπουρνούζι κιμονό από βαμβάκερό βουάλ Kalang €51,99



DESIGN DROPS

Φωτιστικό οροφής Neptune's Dream €329



ED HARDY

Φούστα κοντή €50



JOOM

Παπούτσια Onitsuka Tiger Mexico 66 €311



ABOUT YOU

Σκουλαρίκια Luxenter Likme €43,90



Επιμέλεια
ΜΑΡΙΑ-ΙΩΑΝΝΑ
ΣΙΓΑΛΟΥ



YOOX

Φόρεμα για πάρτι Bluemarine



CONNOR & BLAKE

Εμπριμέ πουκάμισο €90



ANSWEARA

Παπούτσια Hoff x Morris & Co's Bridge Blue €179,90



ABOUT YOU

Φόρεμα Desigual €119



WAT OBJECT

Γάτα της τύχης €33



ΜΟΥΣΕΙΟ ΜΠΕΝΑΚΗ

Ξύλινος δίσκος €210

FRUUGO

Αξεσουάρ
μαλλιών €11,67



Αν πας
Ιαπωνία, θέλω
για σουβενίρ
τα Onitsuka
Tiger



DESIGUAL

Φόρεμα κοντό €139



BUDDHA STONES

Βεντάλια Retro Bamboo €29,99



SHANGHAI TANG

Tang Qipao ροζ φόρεμα



Clinamen Μια ηχητική εγκατάσταση στην καρδιά της πόλης

Το «clinamen» του **Σελέστ Μπουρσιέ Μουζενό** φιλοξενείται για πρώτη φορά σε εξωτερικό χώρο, στο Onassis Mandra της Στέγης, που εγκαινιάζει τις δράσεις του με ένα ιδιαίτερο έργο το οποίο αποτελείται από τρεις πισίνες γεμάτες με πορσελάνινα μπολ που ακουμπούν μεταξύ τους παράγοντας ήχους. Κάθε λεπτομέρεια της εγκατάστασης έχει μελετηθεί με μαθηματική ακρίβεια, ώστε να λειτουργεί η παρτιτούρα που έχει στο μυαλό του ο εικαστικός-συνθέτης. Η έκθεση αυτή είναι μια καλή ευκαιρία για χαλάρωση κάνοντας βόλτα στη Δι-ονυσίου Αεροπαγίτου και απολαμβάνοντας τους ήχους του έργου.
– Νίκη-Μαρία Κοσκινά

Onassis Mandra, έως 5 Δεκεμβρίου



Θέατρο, μουσική, εκθέσεις, προβολές. Πολιτιστικές προτάσεις που μας ιντριγκάρουν αυτό το επταήμερο



1 Το πάρτι της ATHENS VOICE

Η ATHENS VOICE αποχαιρετά το καλοκαίρι με το **Endless Summer Party** της, πάνω στο νερό και υποδέχεται τον κόσμο σε μια μουσική βραδιά που τα έχει όλα: καλή μουσική, κοκτέιλ, ποτά και χαλαρή ατμόσφαιρα. Μια ευκαιρία για να γνωριστούμε από κοντά και να περάσουμε τέλεια, ακούγοντας τις μουσικές του **Monsieur Minimal**, ο οποίος θα βρίσκεται εκεί για να ερμηνεύσει κομμάτια από το άλμπουμ «*Μυστικός δείπνος*», μαζί με φωνές που έχουν συμμετάσχει στον δίσκο. *Ploes Floating Venue, 2 Οκτωβρίου*



3 Φθινοπωρινά ραντεβού του Φεστιβάλ Αθηνών Επιδαύρου

Η **Στεφανία Γουλιώτη** σκηνοθετεί, υπογράφει τη δραματουργία και πρωταγωνιστεί στο «*Φονικό της Ιζαμπέλας Μόλναρ*», βασισμένο στο ομώνυμο διήγημα του Δημήτρη Χατζή, που επιστρέφει στο πλαίσιο των δράσεων «Φθινόπωρο-Απόηχοι» του φεστιβάλ. Μέσα από μια ιδιαίτερη σκηνική προσέγγιση, η λογοτεχνία συναντά τη γλυπτική, τον πηλό και τη σωματική έκφραση. Τα γλυπτά της Ισμήνης Τσοφίδου αποκτούν ζωντανή παρουσία, αναδεικνύοντας τη σύνθετη σχέση δημιουργού και δημιουργήματος. *Πειραιώς 260, 1 έως 5 Οκτωβρίου*

«Hug A», Βλάσσης Φρυσιράς



4 Ζωγράφος και συλλέκτης σε διπλό ρόλο

Η έκθεση «*Διπλό πορτρέτο*» παρουσιάζει δύο διαφορετικές όψεις της σχέσης του **Βλάση Φρυσιρά** με τη ζωγραφική. Η πρώτη ενότητα συγκεντρώνει έργα περίπου 70 σύγχρονων ζωγράφων από την Ευρώπη, την Ασία και τη Λατινική Αμερική, αναδεικνύοντας το ανθρώπινο σώμα, την επιθυμία και την υπαρξιακή εμπειρία. Η δεύτερη παρουσιάζει έργα του ίδιου του Φρυσιρά, δημιουργημένα από την πανδημία έως σήμερα, ως μια προσωπική διαδρομή ενδοσκοπήσης, μνήμης και έκφρασης. *Κέντρο Πολιτισμού «Ελληνικός Κόσμος», έως 30 Νοεμβρίου*



2 Ένα νέο θέατρο εγκαινιάζεται με μια ιστορική παράσταση

Το νέο θέατρο «Εργον» στην καρδιά της πόλης, με καλλιτεχνικό διευθυντή τον **Γιώργο Βάλαρη**, ξεκινά τη σεζόν με τη «*Φόνισσα*» του Παπαδιαμάντη, στην ιστορική σκηνοθεσία του **Σωτήρη Χατζάκη**, με τη **Λυδία Κονιόρδου** στον ρόλο της Φραγκογιαννούς και τη μουσική του **Τάκη Φαράζη**. Η παράσταση πρωτοπαρουσιάστηκε το 1998 και επιστρέφει, σχεδόν με τους ίδιους συντελεστές, για να εγκαινιάσει τη νέα θεατρική σκηνή. *Εργον, Πρεμιέρα 1 Οκτωβρίου*

Για να καταχωριστείτε στους οδηγούς της Α.Υ., στείλτε δελτία Τύπου 2 εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία. Ταχυδρομικά στη διεύθυνση Χαρ. Τρικούπη 22, 10679 Αθήνα ή στο fax 210 3617310 ή στο avguide@athensvoice.gr



5 Όταν το χρώμα εκφράζει συναισθήματα

Η έκθεση της **Uman** στην Ελλάδα, «Nice to meet you again», έρχεται για να μας επανασυστήσει την καλλιτέχνη. Μαύρα πλέγματα λειτουργούν ως ψηφιδωτά μέσα στα οποία εμφανίζονται διάφορα σύμβολα, που μας μυούν τόσο στη σκέψη όσο και στην καλλιτεχνική χειρονομία της. **Eleni Koroneou Gallery, 2 Οκτωβρίου έως 28 Νοεμβρίου**

Έργο της Στεφανίας Μοσκόβη



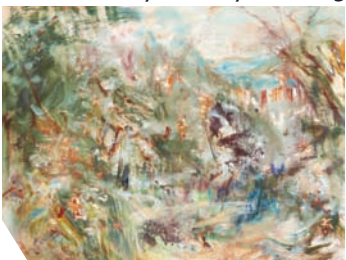
6 Ένα τελετουργικό ταξίδι στον κόσμο του Καβάφη

Η Εναλλακτική Σκηνή εγκαινιάζει τη νέα σεζόν με το νέο έργο του καλλιτεχνικού διευθυντή της ΕΛΣ **Γιώργου Κουμεντάκη** «Τόσαις φοραίς τόσο κοντά να είμαι», το οποίο εμπνέεται από τέσσερα ποιήματα του Κωνσταντίνου Π. Καβάφη. Τρεις χορογράφοι, εννέα χορευτές του Μπαλέτου της ΕΛΣ, ένας τραγουδιστής, μια γλυπτική εγκατάσταση και δύο μουσικά σύνολα συνθέτουν ένα τελετουργικό θέαμα, όπου η ελληνική παραδοσιακή και βυζαντινή μουσική συναντούν τη γλυπτική και τη σωματική έκφραση, εξερευνώντας τη μνήμη, την επιθυμία και την απώλεια. **Εναλλακτική, 1 έως 18 Οκτωβρίου**

«Jannis Kounellis' House, Hydra», Χρήστος Παπούλιας



«Daybreak», Kylie Manning



7 Δύο εκθέσεις εγκαινιάζονται παράλληλα

Το Ίδρυμα Θεοχαράκη ξεκινά τη σεζόν με δύο εκθέσεις. Η πρώτη, με τίτλο «Αδύναμα έργα», σε επιμέλεια του **Γιώργου Τζιρτζιλάκη** και της αρχιτεκτονικής ομάδας Ασκήσεις Εδάφους, παρουσιάζει το αρχείο και το ριζοσπαστικό έργο του αρχιτέκτονα **Χρήστου Παπούλια**, σε διάλογο με έργα φίλων καλλιτεχνών. Η δεύτερη είναι η ατομική έκθεση της **Kylie Manning** με τίτλο «Υπό νεφελώδη ουρανόν», σε επιμέλεια του **Άκη Κόκκινου**, που προσφέρει έναν ιδιαίτερο διάλογο ανάμεσα στο τοπίο και την ανθρώπινη παρουσία. **Ίδρυμα Θεοχαράκη, 6 Οκτωβρίου έως 21 Φεβρουαρίου**

8 Τα όρια της ελευθερίας της τέχνης

Το **YOUTHS III** επιστρέφει, παρουσιάζοντας 12 νέους καλλιτέχνες και καλλιτέχνιδες στην ομαδική έκθεση «Το σφυρί χωρίς αφέντη», τίτλος δανεισμένος από το ομώνυμο, εμβληματικό έργο του Πιερ Μπουλέζ πάνω σε ποιήματα του Ρενέ Σαρ. Σε επιμέλεια του **Δημήτρη Τρίκα**, η έκθεση εξετάζει τη σχέση της σύγχρονης τέχνης με την αγορά, τους θεσμούς και τους μηχανισμούς αφομοίωσης. Ο επιμελητής θέτει το ερώτημα αν η ριζοσπαστική τέχνη μπορεί να παραμένει ουσιαστικά ελεύθερη. **Πολιτιστικό Κέντρο «Μελίνα», 2 έως 16 Οκτωβρίου**

9 Οι θεατρικές πρεμιέρες της εβδομάδας

Την 1η Οκτωβρίου στο **Εθνικό Θέατρο** ξεκινά η δεύτερη σεζόν της παράστασης «**Εροτελεστία**» του Γκιγιόμ Πουά, σε σκηνοθεσία του Χρήστου Θεοδωρίδη. Την ίδια ημέρα κάνουν πρεμιέρα στο **Θέατρο Χώρα** τα «**Ανεξάρτητα κράτη**» του Πύργου Παλούμνη και Αντώνη Τσιοτσιόπουλου σε σκηνοθεσία του πρώτου, αλλά και το «**Ποιος φοβάται τη Βιρτζίνια Γουλφ**», στο **Θέατρο Ζίνα**, σε σκηνοθεσία Σωτήρη Τσαφούλια. Στο **Θέατρο Πορεία**, η σεζόν ανοίγει με τις «**Ευτυχισμένες μέρες**» σε σκηνοθεσία του Δημήτρη Τάρλοου, με την Αγγαία Παπά στον ρόλο της Γουίνι, ενώ στο **Μικρό Χορν** επιστρέφει για δεύτερη χρονιά «**Ο άγριος σπόρος**» του Γιάννη Τσίρου, σε σκηνοθεσία Σοφίας Καραγιάννη. Τέλος, στο **Δημοτικό Θέατρο Πειραιά**, ξεκινά η «**Γκόλφω**» του Σπυρίδωνα Περεσιάδη, σε σκηνοθεσία Γεωργίας Κατσίδα, αλλά και το «**Βιντεο-κλαμπ Φαντασία**», σε σκηνοθεσία Νικόλα Λαμπάκη, στο **Θέατρο Σταθμός**. Στο **Άνεσις** επιστρέφει το «**Τελευταία έξοδος - Ρίτα Χέιγουορθ**» σε σκηνοθεσία Δημήτρη και Ορέστη Σταυρόπουλου (από 2/10), ενώ ξεκινά το «**Ο Έβρος απέθαντι**», σε κείμενο των Μιχάλη Ρέππα και Θανάση Παπαθανασίου και σκηνοθεσία του Γιωργή Τσουρή (από 7/10). Στις 3 Οκτωβρίου κάνουν πρεμιέρα στο **Θέατρο Ιλίσια** η παράσταση «**Ενας υπηρέτης, δυο αφεντικά**», σε σκηνοθεσία Θάνου Τοκάκη, με τον Πύργο Χρυσοστόμου στον κεντρικό ρόλο, το «**The dreamers**», σε σκηνοθεσία του Κωνσταντίνου Ρήγου στο **Σύγχρονο Θέατρο**



© ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΗΘΟΣ



© ΔΟΜΝΙΚΗ ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΥ



© ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ ΣΚΑΦΙΔΑΣ



© ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ ΣΚΑΦΙΔΑΣ



© ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ ΣΚΑΦΙΔΑΣ

και το «**Η γυναίκα που μαγείρεψε τον άντρα της**», σε σκηνοθεσία Γιάννη Μπέζου στο **Θέατρο Βεάκη**. Στις 5 Οκτωβρίου ξεκινά το «**Deadlift**» σε κείμενο, μουσική και σκηνοθεσία της Βαλέριανς Δημητριάδου στο **Θέατρο Εμπορικών**. Παράλληλα για δεύτερη χρονιά συνεχίζεται το έργο της Φωτεινής Αθερίδου «**Η πιο υπέροχη χειρότερη του κόσμου**», σε σκηνοθεσία του Προμηθέα Αλειφερόπουλου, στο **Θέατρο Ιλίσια-Βολανάκης**. Στις 6 Οκτωβρίου κάνει πρεμιέρα το «**Θεόφιλος sold**» του Σαμσών Ρακά, σε σκηνοθεσία Όλιας Λαζαρίδου, στο **Θέατρο Μίνι Πειραιώς 131**. Στις 7 Οκτωβρίου συνεχίζονται για πέμπτη χρονιά οι «**Μπαμπάδες με ρούμι**» των Μιχάλη Ρέππα και Θανάση Παπαθανασίου στο **Θέατρο Αλίκη**, ενώ πρεμιέρα κάνει το «**Mc Neal**» του Ayad Akhtar, για πρώτη φορά στην Ελλάδα, σε σκηνοθεσία Χρήστου Σούγαρη, με τον Πυγμαλίωνα Δαδακαρίδη στον πρωταγωνιστικό ρόλο.



Κυψέλη, hola! Η Φωκίωνος Νέγρη γέμισε μεξικάνικα

Της ΚΑΤΕΡΙΝΑΣ ΒΝΑΤΣΙΟΥ

Φαίνεται πως μέσα στο καλοκαίρι ήρθε μπουρίνι από το Μεξικό. Φύσηξε, ξεφύσηξε, κι όταν πια έφυγε, άφησε την Κυψέλη να ψήνει quesadillas, να γεμίζει ασταμάτητα tacos με chili con carne και να τηγανίζει churros σε λάδι καυτό. Πλέον η αθηναϊκή γειτονιά που αγαπά πολύ τις ethnic κουζίνες έχει τρία μεξικάνικα εστιατόρια καταδικά της. Όλα άνοιξαν μέσα στο καλοκαίρι και όλα πάνω στη Φωκίωνος. Σύμπτωση; Σχέδιο διαβολικό; Τι σημασία έχει; Το θέμα είναι ότι πλέον τα κυψελιώτικα βράδια κυλούν με ζουμπουρά burritos και πολλές Margaritas.

Taco Bell

Πριν τα γνωρίσουμε από κοντά, αυτά τα tacos τα ξέραμε ήδη από πάμπολλες αμερικάνικες ταινίες και σειρές. Στην Ελλάδα τα Taco Bell, αυτός ο γίγαντας της tex mex κουζίνας, ήρθαν το φθινόπωρο του 2025 και μέσα σ' αυτόν τον χρόνο άνοιξαν τέσσερα καταστήματα. Το πιο πρόσφατο από αυτά μετρά λίγους μήνες ζωής στην αρχή της Φωκίωνος. Απλό, μικρό και τελείως μοβ, το κυψελιώτικο Taco Bell προσφέρει τα αγαπημένα street food της (αμερικανοποιημένης) μεξικάνικης κουζίνας: burritos, quesadillas, tacos, nachos και τηγαντές πατάτες στο φουλ του τσένταρ. Όλα αυτά σε περισσότερες εκδοχές απ' όσες μπορείς να μετρήσεις και σε περιποιημένα combos για κάθε τσέπη. Σε περίπτωση που χαθείς στις επιλογές, να ξέρεις ότι το πιο διαχρονικό προϊόν της αλυσίδας είναι το Crunchwrap Supreme – εγώ από εκεί θα άρχιζα.

Φωκίωνος Νέγρη 16, Κυψέλη

Ancho Mexican Grill

Ακόμη μια γνωστή κι αγαπημένη μεξικάνικη αλυσίδα (ελληνική αυτή τη φορά) που εμφανίστηκε στην Κυψέλη μέσα στο καλοκαίρι. Τα Ancho έγιναν γνωστά κυρίως γιατί σ' αφήνουν να φτιάξεις τη μεξικάνικη λικουδιά σου ακριβώς όπως τη θες. Εσύ επιλέγεις τη βάση, τη γέμιση, τα toppings, τα συνοδευτικά που προτιμάς και, να, έτοιμο το burrito, η quesadilla, η chivichanga (σ.σ. έτσι λένε εδώ τις chimichangas) με τη δική σου υπογραφή. Οι μερίδες είναι χορταστικές, η guacamole φρέσκια και οι Margaritas απολαυστικά παγωμένες (πάντα). Τα απολαμβάνεις όλα αυτά σε τούτη την πολύχρωμη, χαρούμενη γωνιά που έστησε το Ancho πάνω στη Φωκίωνος, και σιγά σιγά (έπειτα από μία, δύο, τρεις Margaritas...) η Κυψέλη μεταμορφώνεται σε Μεξικό. Εύκολα.

Αγίας Ζώνης 1 & Φωκίωνος Νέγρη, Κυψέλη, 2110210931

Amores Perros

Στ' αλήθεια, αυτό το μεξικάνικο δεν μοιάζει καθόλου με μεξικάνικο. Πουθενά δεν θα δεις τη Φρίντα Κάλο, από τα πχεία του στέλνει στα αυτιά σου φοβερές μουσικές (Jazz και trip hop και ηλεκτρονική και οπωσδήποτε τίποτα φολκλόρ) και η μακριά μπάρα του (που βγάζει εξαιρετικά cocktails – να τα λέμε κι αυτά!) είναι από τις ωραιότερες στην Κυψέλη. Στην πραγματικότητα το Amores Perros είναι ένα κεφάλτο μπαρ φτιαγμένο για να μαζεύει τις παρέες. Έλα, όμως, που φτιάχνει chimichangas, burritos να γλείφεις τα δάχτυλά σου και κάποια από τα ωραιότερα churros που έχεις φάει (σοβαρά). Όλα φτιάχνονται εδώ από την αρχή (ακόμη και τα nachos είναι χειροποίητα), γεγονός που σου αφήνει μια σπιτίσια γεύση και πολύ το εκτιμάς. Κάνει και ωραία παρτάκια, μπορείς να έρθεις μόνο και μόνο για cocktails (αλλά δεν θα τσιμπήσεις κι ένα taco; Τι ψυχική έχει ένα taco;!) **Φωκίωνος Νέγρη 57, Κυψέλη, 2130328499**



Για το Θέατρο στην Αθήνα

(Μέρος 1ο)

Της MATINΑΣ ΚΑΛΤΑΚΗ

Επιστρέφοντας στον χώρο της θεατρικής κριτικής έπειτα από διετή απουσία, νιώθω την ανάγκη να μοιραστώ μαζί σας κάποιες σκέψεις και στοιχεία που αφορούν τη θεατρική αγορά – με την πληθ, αρχαιοελληνική σημασία της λέξης «αγορά», ως τόπο εμπορίου αλλά και ανταλλαγής απόψεων και ιδεών.

Γιατί το θέατρο είναι τέχνη, είναι και αγορά, που σημαίνει ότι υπόκειται σε όρους τόσο αισθητικούς όσο και οικονομικούς. Συνήθως η πρόσληψη και η αποτίμηση των παραστάσεων από τους κριτικούς αυτοπεριορίζεται στην «αισθητική» της διάσταση (ως προς το κείμενο, τη σκηνοθετική προσέγγιση, την υποκριτική κ.λπ.). Οι όροι παραγωγής και τα οικονομικά στοιχεία θεωρούνται εξωγενή ως προς την καλλιτεχνική πράξη, δευτερεύοντα και αδιάφορα, σαν να μην είναι ακριβώς αυτά που καθορίζουν βασικά ποιοτικά χαρακτηριστικά της. Σαν να είναι το ίδιο το να δημιουργείς (ή/και να συμμετέχεις σε) μια παράσταση στο Εθνικό Θέατρο ή στη Στέγη και το ίδιο σ' ένα μικρό θέατρο που δεν έχει καν τον αναγκαίο μηχανολογικό και τεχνολογικό εξοπλισμό, ούτε ειδικό τεχνικό προσωπικό, και στο οποίο μπορεί να παρουσιάζονται και 5 διαφορετικές παραστάσεις την εβδομάδα!

Και δεν μιλάω για θέατρα ρεπερτορίου (όπως είναι συνήθως τα κρατικά και δημοτικά θέατρα στην Ευρώπη), στα οποία πράγματι μπορούν να παρουσιάζονται 3 και 4 παραστάσεις το ίδιο διάστημα, παλαιότερες και καινούργιες, γιατί υπάρχουν υποδομές (λ.χ. χώροι αποθήκευσης και φύλαξης των σκηνικών) και προσωπικό, θίασος και τεχνικοί που μπορούν να υποστηρίξουν εναλλασσόμενο ρεπερτόριο. Στη χώρα μας ούτε καν οι δύο κρατικές σκηνές (Εθνικό Θέατρο και ΚΘΒΕ) είναι σε θέση να παρουσιάζουν σε τακτά χρονικά διαστήματα σημαντικές παραστάσεις περασμένων σεζόν – λόγω οικονομικών και πρακτικών εμποδίων. Είναι κι αυτός ένας λόγος που η νεότερη γενιά σκηνοθετών και ηθοποιών αγνοεί το καθ' όλα σημαντικό κεφάλαιο του ελληνικού θεάτρου της εικοσαετίας 1990-2010. (Το σχολίασε προσφάτως εύστοχα σε συνέντευξή του ο Πάννης Κακλέας: «Τα νέα παιδιά –το συζητάμε στον θίασο και γελάμε– πιστεύουν ότι, πριν γεννηθούν, ζούσαμε σε σπηλιές. Όχι, όχι, υπήρξαμε δυναμικά. Η δικιά μου η γενιά άλλαξε το ελληνικό θέατρο. Πέρα από την ομαδικότητα, αλλάξαμε το ύψος [...]).

Επανέρχομαι στο κρίσιμο ζήτημα που αποτελούν για το σύγχρονο ελληνικό θέατρο οι κυρίαρχοι, μικροί ή, έστω, μεσαίοι χωρητικότητας χώροι. Σ' αυτούς η εναλλαγή διαφορετικών παραγωγών προϋποθέτει το να υπάρχει σκηνικό που να στήνεται και να ξεσπίνεται εύκολα ώστε να αδειάζει γρήγορα η σκηνή για την επόμενη παράσταση. Πείτε μου, δεν είναι αυτός ο όρος στοιχείο που επηρεάζει δραστικά το καλλιτεχνικό αποτέλεσμα; Το μη-σκηνικό, μια σκηνογραφία βασικών, συνήθως φθηνών υλικών και αντικειμένων δεν αποτελεί έκπτωση καθοριστική για την αισθητική της παράστασης; Και, εν πάση περιπτώσει, η ιδεαλιστική εποχή του Καρόλου Κουν έχει παρέλθει προ πολλού. Στα χρόνια του το Υπόγειο ήταν ένα. Σήμερα



© GETTY-IMAGES-UNSPLASH

τα υπόγεια (μεταφορικά μιλώντας) είναι πολλά και περισσότεροι είναι οι καλλιτέχνες που παίζουν σε σίριαλ για να βγάλουν χρήματα – και στριμώχνουν τον χρόνο τους για να χωρέσει και το θέατρο. Σ' αυτή τη συνθήκη, το «κάνουμε θέατρο για την ψυχή μας» ποιον συγκινεί;

Πώς ο χώρος γίνεται κρίσιμος παράγοντας της καλλιτεχνικής πράξης

Το θέατρο είναι σαφώς η μείζων τέχνη στην Αθήνα ως προς τα αριθμητικά μεγέθη: καλλιτεχνών, χώρων, παραστάσεων, κοινού. Μια ακτινογραφία όμως των επιμέρους στοιχείων αναδεικνύει τη φούσκα πίσω από την αριθμητική ευρωστία. Οι περισσότεροι χώροι έχουν περιορισμένη χωρητικότητα, περιορισμένο σκηνικό χώρο, περιορισμένες φωτιστικές/τεχνολογικές δυνατότητες. Μ' άλλα λόγια δεν προάγουν, εμποδίζουν την εξέλιξη των καλλιτεχνών, οι οποίοι μαθαίνουν, και συνηθίζουν, να εργάζονται σε προβληματικές συνθήκες. Γνωρίζω το επιχείρημα που, υποτίθεται, απαντά στις αιώνιες δυσκολίες της ελληνικής θεατρικής αγοράς: οι καλλιτέχνες αναγκάζονται να γίνονται πιο ευέλικτοι και πιο επινοητικοί ώστε να ξεπερνούν τους περιορισμούς και τα εμπόδια. Είναι όμως έτσι; Ναι, πράγματι οι ταλαντούχοι μπορούν να δημιουργήσουν μικρά θαύματα, αλλά πόσο συχνά συμβαίνουν πράγματι αυτά; Ένα παράδειγμα μου έρχεται πρόχειρα στον νου: είδαμε σκουπίδια ως μέρος του προκλητικού σκηνικού της «Μήδειας» του Φρανκ Κάστορφ στο Αρχαίο Θέατρο της Επιδαύρου το 2023, αλλά εντάσσονταν στην ευρύτερη σύλληψη μιας πολύ σημαντικής παράστασης. Είδαμε σκουπίδια ως βασικό στοιχείο του σκηνικού και στον «Γλάρο» που σκηνοθετεί η Ζωή Ξανθοπούλου και παρουσιάζεται αυτές τις μέρες στο θέατρο Θροσείον. Μόνο που στη δεύτερη περίπτωση τα σκουπίδια στη σκηνή παρέμειναν σκουπίδια, ουδέποτε απέκτησαν άλλη, «καλλιτεχνική» διάσταση, στο πλαίσιο μιας σκηνικής πρότασης έωλης από κάθε πλευρά.

Λατρεύω τη σκηνική τέχνη και νοιάζομαι τους καλλιτέχνες του θεάτρου, αλλά αυτό επουδενί σημαίνει ότι δικαιολογώ την ευκολία με την οποία ασχολούνται

Μας λείπει το θέατρο της μεγάλης ανάσας, του διευρυμένου ορίζοντα, του καλλιτεχνικού οράματος, που δεν φυτοζωεί και που έχει τη δυνατότητα να προσφέρει γενναιόδωρα μαγεία και νόημα

με το θέατρο τα (αρκετά) τελευταία χρόνια. Πίσω από τον ανεξέλεγκτο αριθμό παραστάσεων, για ένα μεγάλο μέρος τους, νιώθεις ότι ουδέποτε ετέθη τον καιρό της προετοιμασίας τους το κρίσιμο ερώτημα: «Αυτό που κάνω αφορά κάποιον πραγματικά;». Και νομίζω ότι απαντήσεις σε αρνητικά σχόλια θεατών τύπου «Εντάξει, μια παράσταση είναι, πώς κάνετε έτσι;» είναι ανεπίτρεπτες σε μια εποχή που ο περισσότερος κόσμος αντιμετωπίζει οικονομικές δυσκολίες. Αν κάνεις θέατρο για συγγενείς και φίλους ή αν σκηνοθετείς (ή παίζεις σε) πέντε παραστάσεις σε μία σεζόν, η ευθύνη που οφείλεις να νιώθεις προς το κοινό αμβλύνεται. Οι θεατές, όμως, που δίνουν τον χρόνο τους και πληρώνουν εισιτήριο, έχουν προσδοκίες απολύτως θεμιτές κάτι να νιώσουν, να σκεφτούν, να απολαύσουν. Το παιχνίδι έχει όρους που αφορούν και τις δύο πλευρές.

Η πρόκληση των επιχορηγήσεων

Τη δεκαετία του 1990 και του 2000 ο θεσμός των επιχορηγήσεων επέτρεψε να γίνουν πολλές σπουδαίες παραστάσεις, οι οποίες ακόμη συντηρούν το ενδιαφέρον για σκηνοθέτες που σήμερα είναι 70 χρόνων και άνω. Στα χρόνια που μεσολάβησαν από την κρίση και μετά, ωστόσο, οι επιχορηγήσεις περιορίστηκαν σε «βοηθήματα» που δεν επιτρέπουν μια καθ' όλα αξιόλογη παραγωγή. Τα ποσά που δίνει το Υπουργείο Πολιτισμού δεν επαρκούν για το ενοίκιο χώρων και για τις αμοιβές συντελεστών και ηθοποιών και οι εισπράξεις, ακόμη κι όταν η προσέλευση θεατών είναι ικανοποιητική, λόγω της μικρής χωρητικότητας των θεατρικών χώρων, δεν επαρκούν ώστε να στηρίζουν την επόμενη παραγωγή της ομάδας. Γι' αυτό και ένα σχετικά καινούργιο φαινόμενο προβληματίζει: ομάδες που έχουν πάρει επιχορήγηση την παραδίδουν σε ιδιώτες παραγωγούς προκειμένου να μπορέσουν να εργαστούν με στοιχειώδη αξιοπρέπεια. Ωστόσο τα τελευταία χρόνια δεν είναι λίγες οι φορές που διαπιστώνουμε εκ του (σκηνικού) αποτελέσματος ότι οι ιδιώτες παραγωγοί δεν συμπληρώνουν επαρκώς τον προϋπολογισμό των παραστάσεων, με αποτέλεσμα να στήνονται και πάλι φτωχές παραστάσεις – οι οποίες, μάλιστα, αν δεν πάνε εξαρχής καλά ως προς την προσέλευση του κοινού, δεν υποστηρίζονται επαρκώς και κατεβαίνουν άρον άρον.

Όλα αυτά, και άλλα που θα θίξουμε εν καιρώ (όχι εν είδει γκρίνιας, αλλά μήπως και κάτι μετακινήθει, κάτι αλλάξει για το καλό του θεάτρου, των καλλιτεχνών και του πολυάριθμου κοινού του), επηρεάζουν δραστικά την ποιότητα των παραστάσεων που βλέπουμε κάθε χρόνο. Δεν είναι τυχαίο, λόγου χάρη, που φέτος ένας μεγάλος αριθμός παραστάσεων αφορά έργα δύο προσώπων και μονολόγους. Δηλαδή παραστάσεις με μικρό budget, οι οποίες δεν έχουν άλλο τι να επικαλεστούν, από τη δύναμη της σκηνικής τέχνης, του ηθοποιού, να μαγεύει το κοινό ακόμα και στον «άδειο χώρο». Μόνο που για να ανθήσει το έργο σου, η δουλειά σου, στον άδειο χώρο, πρέπει να είσαι αφοσιωμένος, ιεροφάντης, όπως ο Πίτερ Μηρουκ, όχι ένας ταλαιπωρημένος καλλιτέχνης που χάνει τον εαυτό του και την τέχνη του κάπου μεταξύ προβληματικών θεατρικών χώρων και τηλεοπτικών πλατό. Γι' αυτό η οικονομία της θεατρικής τέχνης αφορά την κριτική: διότι αποτελεί τελικά ποιοτικό παράγοντα.

Και γι' αυτό έχουμε απαιτήσεις και περιμένουμε με ανυπομονησία τις μεγάλες παραγωγές των κρατικών σκηνών και των οικονομικά εύρωστων οργανισμών (του Εθνικού Θεάτρου, της Λυρικής Σκηνής, του Φεστιβάλ Αθηνών Επιδαύρου, της Στέγης κ.λπ.). Πατί μας λείπει το θέατρο της μεγάλης ανάσας, του διευρυμένου ορίζοντα, του καλλιτεχνικού οράματος, που δεν φυτοζωεί και που έχει τη δυνατότητα να προσφέρει γενναιόδωρα μαγεία και νόημα σ' ανθρώπους που μόνο τις τέχνες έχουν για ν' αντέχουν και να προχωρούν. **Α**

Οι 100 καλύτερες σειρές του 21ου αιώνα σύμφωνα με τους *New York Times*

Μέρος 2ο: 60-21

Του ΓΙΑΝΝΗ ΔΑΒΒΕΤΑ

Συνεχίζουμε την καταγραφή της λίστας των *New York Times* με τις 100 καλύτερες σειρές του 21ου αιώνα, περνώντας τώρα στις θέσεις 60 έως 21. Η αποκάλυψη έχει πλέον ολοκληρωθεί εξ ολοκλήρου από τους *New York Times*, με τη θέση No.1 να έχει ανακοινωθεί την Παρασκευή 25 Σεπτεμβρίου. Εδώ η λίστα αρχίζει να μοιάζει πιο αναμενόμενη αλλά ταυτόχρονα πιο διεκδικησίμη, με τίτλους που έχουν ήδη περάσει στη συλλογική μνήμη να παλεύουν για μια θέση όσο πιο κοντά γίνεται στην κορυφή. Στο τρίτο και τελευταίο μέρος θα κλείσουμε με τις θέσεις 20 έως 1.

60. Peep Show (2003-2015) Το βρετανικό sitcom του Channel 4 έμεινε στην ιστορία για την τεχνική του, ολόκληρη η σειρά γυρισμένη από την οπτική γωνία των δύο πρωταγωνιστών, με τον θεατή να ακούει ακόμα και τις εσωτερικές τους σκέψεις. Οι Ντέιβιντ Μίτσελ και Ρόμπερτ Γουέμπ έδωσαν σάρκα σε δύο από τους πιο συμπαθητικά αξιολύπητους χαρακτήρες της βρετανικής κωμωδίας, ενώ ανάμεσα στους δημιουργούς της σειράς βρισκόταν και ο Τζέσι Άρμστρονγκ, που χρόνια αργότερα θα δημιουργούσε το «*Succession*».

59. PEN15 (2019-2021) Οι Άννα Κονκλ και Μάγια Έρσκιν υποδύονται τους δεκαετή εαυτούς τους μέσα στο έτος 2000, περιτριγυρισμένες από πραγματικούς έφηβους ηθοποιούς. Σύλληψη τόσο παράξενη στα χαρτιά, που θα έπρεπε να αποτύχει, όμως πετυχαίνει ακριβώς επειδή δεν διστάζει να δείξει πόσο άβολη και σκληρή μπορεί να είναι η εφηβεία.

58. Chappelle's Show (2003-2006) Ο Ντέιβ Σαπέλ άλλαξε το σκετσοκωμικό είδος στο Comedy Central, πριν αποχωρήσει ξαφνικά στη μέση της τρίτης σεζόν, αφήνοντας πίσω ένα συμβόλαιο πενήντα εκατομμυρίων δολαρίων και έναν θρύλο γύρω από τους πραγματικούς λόγους της αποχώρησής του.

57. I Think You Should Leave with Tim Robinson (2019-2023) Ανθολογία σκετς χωρίς καμία αφηγηματική συνέχεια πέρα από τη λογική του παραλόγου, όπου κάθε χαρακτήρας φτάνει σε σημείο έντονης, σχεδόν επικίνδυνης αμχανίας για μια εντελώς ασήμαντη αφορμή. Λίγες σειρές έχουν αφήσει τόσο βαθύ αποτύπωμα στο διαδικτυακό χιούμορ με τόσο λίγα λεπτά υλικού ανά σεζόν. Σε όσους αρέσει αυτό το στιλ κωμωδίας συστήνω ανεπιφύλακτα το «*The Chair Company*» πάλι με τον Τιμ Ρόμπινσον.

56. Nathan for You (2013-2017) Ο Νέιθαν Φίλντερ έκτισε εδώ τη φόρμουλα που θα ξαναχρησιμοποιούσε αργότερα σε μεγαλύτερη κλίμακα, ένα ατάραχο, σχεδόν ρομποτικό alter ego, που προσφέρει σε μικρές επιχειρήσεις επιχειρηματικές συμβουλές τόσο παράλογες, που καταλήγουν αληθινές. Η σειρά αυτή είναι το προσκεδίο του «*The Rehearsal*», που είδαμε ήδη ψηλότερα σ' αυτή τη λίστα. Περιμένουμε με ανυπομονησία το ντοκιμαντέρ του για την Ελίζαμπεθ Χολμς της Theranos, το «*You Can See Everything*», που κυκλοφορεί τον Οκτώβριο και έχει ήδη κερδίσει το ίντερνετ.

55. Insecure (2016-2021) Η Ίσα Ρέι μετέτρεψε τη δική της web σειρά «*Awkward Black Girl*» σε ένα από τα πιο φρέσκα δείγματα κωμωδίας του HBO, μια ματιά στη φιλία, την καριέρα και τις σχέσεις δύο μαύρων γυναικών στο Λος Άντζελες, που δεν προσπαθεί να μιλήσει εκ μέρους κανενός άλλου παρά μόνο των ιδίων των χαρακτήρων της.

54. The Bureau (2015-2020) Η γαλλική σειρά κα-



τασκοπείας του Ερίκ Ροσάν, γνωστή στη Γαλλία ως «*Le Bureau des Légendes*», δίνει μια τόσο ρεαλιστική απεικόνιση της δουλειάς των μυστικών πρακτόρων, που φέρεται πως πρώην στελέχη της γαλλικής υπηρεσίας πληροφοριών τη χρησιμοποίησαν ως εκπαιδευτικό υλικό, κάτι σπάνιο για τηλεοπτική μυθοπλασία. Προσωπικά την κατατάσσω στις 5 καλύτερες σειρές ever, ένα αριστούργημα που πατάει κάτω τα «*The Americans*» και «*Homeland*».

53. Stranger Things (2016-2025) Το φαινόμενο του Netflix έκλεισε τον κύκλο του πέρσι με την πέμπτη σεζόν, εννέα χρόνια μετά την πρώτη εμφάνιση της παρέας του Χόκινς. Οι αδελφοί Ντάφερ κατάφεραν κάτι σπάνιο για το streaming, να κρατήσουν αναλλοίωτο το ενδιαφέρον γύρω από τους ίδιους έφηβους πρωταγωνιστές σε όλη τη διάρκεια της εφηβείας τους, ενώ η νοσταλγία για τη δεκαετία του '80 που η ίδια η σειρά καλλιεργούσε έχει γίνει πλέον μόνιμο χαρακτηριστικό της ποπ κουλτούρας.

52. Downton Abbey (2010-2015) Ο Τζούλιαν Φέλουους έκτισε γύρω από τον αριστοκρατικό οικογένεια Κρόουλντ και το προσωπικό της ένα κοστουμάτο δράμα εποχής, που κατάφερε κάτι σπάνιο: να μιλήσει εξίσου πειστικά για τους αφέντες και τους υπηρέτες τους, χωρίς ποτέ να προδώσει το ποιους συμπαθεί περισσότερο ο ίδιος ο δημιουργός.

51. The Good Place (2016-2020) Ο Μάικλ Σουρ έφτιαξε μια κωμωδία για τη μεταθανάτια ζωή, που κατάφερε το ανέλπιστο: να διδάξει πραγματική φιλοσοφία σε δικτυακό κοινό, χωρίς να χάσει ούτε στιγμή τον κωμικό της παλμό, με τους Κρίστεν Μπελ και Τεντ Ντάνσον να ηγούνται ενός καστ που δεν φοβήθηκε να ανατρέψει ολόκληρη την προϋπόθεση της σειράς πάνω από μία φορά.

50. Parks and Recreation (2009-2015) Η δεύτερη

μεγάλη κωμωδία του Μάικλ Σουρ σε αυτή τη λίστα ξεκίνησε ως παρωδία της γραφειοκρατίας μιας μικρής πόλης της Ιντιάνα και κατέληξε σε γιορτή της αισιοδοξίας, με την Έιμι Πέλερ να χτίζει στο πρόσωπο της Leslie Knope έναν από τους πιο ολοκληρωμένα αγαπητούς χαρακτήρες της αμερικανικής τηλεόρασης.

49. Normal People (2020) Η μεταφορά του μυθιστορήματος της Σάλι Ρούνεϊ με τους Πολ Μέσκαλ και Ντέιζι Εντγκαρ-Τζόουνς καταφέρνει το σπάνιο για διασκευή λογοτεχνίας κατόρθωμα: να μεταφέρει την εσωτερικότητα της πρόζας σε εικόνα, εδώ κυρίως μέσα από τη σωματική γλώσσα των δύο πρωταγωνιστών παρά από διαλόγους. Μια σειρά που δεν γίνεται να μη σε συγκινήσει.

48. House of Cards (2013-2018) Η σειρά που έπεισε το Netflix ότι μπορούσε να παραγάγει πρωτότυπο περιεχόμενο επιπέδου HBO, με τον Κέβιν Σπέισι και τη Ρόμπιν Ράιτ να ερμηνεύουν ένα ζευγάρι πολιτικών τόσο κυνικό, που έκανε την Ουάσινγκτον να μοιάζει με θέατρο σκιών. Το τέλος της ήρθε βεβιασμένο και άβολο, όταν οι καταγγελίες σεξουαλικής παρενόχλησης εναντίον του Σπέισι ανάγκασαν τους παραγωγούς να τον εξαιρέσουν από την τελευταία σεζόν.

47. Twin Peaks: The Return (2017) Ο Ντέιβιντ Λιντς και ο Μαρκ Φροστ επέστρεψαν στον κόσμο τους είκοσι εφτά χρόνια αργότερα με μια συνέχεια που αρνήθηκε κάθε έννοια θεατρικής νοσταλγίας, δεκαοκτώ ώρες πειραματικού, συχνά δυσνόητου τηλεοπτικού σινεμά, που πολλοί κριτικοί θεωρούν πλέον την κορυφαία στιγμή της καριέρας του σκηνοθέτη.

46. Broad City (2014-2019) Οι Ιλάνα Γκλέιζερ και Αμμι Τζέικομπσον το ξεκίνησαν ως ερασιτεχνική web σειρά, για να καταλήξει να γίνει μια από τις πιο ανατρεπτικές κωμωδίες της δεκαετίας για τη φιλία, με άξονα τη ζωή δύο νεαρών γυναικών

στη Νέα Υόρκη, που δεν ζητούν συγγνώμη για τίποτα.

45. Happy Valley (2014-2023) Η Σάλι Γουέινραϊτ έγραψε για τη Σάρα Λάνκασιρ έναν από τους πιο σύνθετους αστυνομικούς χαρακτήρες της βρετανικής τηλεόρασης, μια αστυνομικό στο Πόρτσμουθ που κουβαλά προσωπικό τραύμα και μένει κολλημένη σε μια μακρόχρονη αναμέτρηση με τον δράστη μιας τραγωδίας της οικογένειάς της. Οι τρεις σεζόν χωρίστηκαν από μεγάλα χρονικά κενά, κάτι που παραδόξως ενίσχυσε την πραγματική αίσθηση του χρόνου που περνά.

44. BoJack Horseman (2014-2020) Η σειρά κινουμένων σχεδίων του Ράφαελ Μπομπ-Γουόκμπεργκ για ένα εξαθλιωμένο άλογο-αστέρι του Χόλιγουντ ξεκίνησε ως παρωδία της showbiz κουλτούρας και εξελίχθηκε σε μια από τις πιο ειλικρινείς απεικονίσεις της κατάθλιψης που έχουν φτάσει ποτέ στη μικρή οθόνη, ακριβώς επειδή το animation της επέτρεπε να πάει πιο βαθιά απ' ό,τι θα άντεχε μια σειρά με αληθινούς ηθοποιούς.

43. Peaky Blinders (2013-2022) Ο Στίβεν Νάιτ έκτισε γύρω από τον Τόμι Σέλμυ του Κίλιαν Μέρφι μια σάγκα γκάνγκστερ στο μεταπολεμικό Μπέρμιγχαμ που έμεινε γνωστή περισσότερο για το στιλ της, τα κοντά μαλλιά, τα καπέλα, τη μουσική, παρά για τη λογική της πλοκής της, χωρίς αυτό να την εμποδίσει να γίνει ένα από τα πιο εξαγώγιμα προϊόντα του βρετανικού δράματος.

42. Hacks (2021-2026) Η Τζιν Σμαρτ ερμηνεύει μια θρυλική, πλέον ξεπερασμένη κωμικό του Λας Βέγκας, που αναγκάζεται να συνεργαστεί με μια πολύ νεότερη σεναριογράφο, σχέση μέντορα-μαθητευόμενης που η σειρά αρνείται πεισματικά να απλοποιήσει σε κάτι τρυφερό, κρατώντας την πάντα λίγο πιο σκληρή απ' ό,τι θα περίμενε κανείς. Η πέμπτη σεζόν, που προβλήθηκε φέτος, έκλεισε τον κύκλο της σειράς.

41. Louie (2010-2015) Ο Λούι Σ. Κ. έγραφε, σκηνοθετούσε, μοντάριζε και πρωταγωνιστούσε σε μια σειρά τόσο ελεύθερη στη δομή της, που θύμιζε περισσότερο ανθολογία μικρών ταινιών παρά κλασικό sitcom, επιρροή που θα αναγνωρίσει κανείς εύκολα σε πολλές από τις πιο τολμηρές κωμωδίες που ακολούθησαν. Η μετέπειτα δημιουργία πτώση του δημιουργού της δεν αναιρεί τη σημασία που είχε η σειρά τη στιγμή που βγήκε.

40. Adolescence (2025) Η πιο πρόσφατη σειρά αυτού του τμήματος της λίστας είναι και μία από τις πιο τολμηρές τεχνικά, τέσσερα επεισόδια γυρισμένα το καθένα σε ένα ενιαίο, αδιάκοπο πλάνο, γύρω από τη σύλληψη ενός δεκαετήχρονου αγοριού για τη δολοφονία μιας συμμαθήτριάς του. Οι Στίβεν Γκράχαμ, Τζακ Θορν, Φίλιπ Μπαρναντίνι δημιούργησαν μια ιστορία που δεν ενδιαφέρει τόσο για το ποιος το έκανε όσο για το γιατί, με τον νεαρό Όουεν Κούπερ στον ρόλο του Jamie να κουβαλά στους ώμους του το μεγαλύτερο μέρος της έντασης. Η σειρά κέρδισε οκτώ βραβεία Emmy συνολικά, και δίκαια.

39. Watchmen (2019) Ο Ντέιμον Λίντελοφ πήρε το εμβληματικό κόμικς των Άλαν Μουρ και Ντέιβ Γκίμπνους και, αντί να το μεταφέρει πιστά, έγραψε μια συνέχεια που το χρησιμοποιεί ως αφετηρία για να μιλήσει για τον ρατσισμό και την ιστορική μνήμη στην Αμερική, με τη Ρετζίνα Κινγκ να πρωταγωνιστεί σε έναν από τους πιο τολμηρούς επανασχεδιασμούς υπάρχοντος υλικού που έχει τολμήσει ποτέ η τηλεόραση.

38. Homeland (2011-2020) Βασισμένη στο ισραηλινό «*Hatufim*», η σειρά έφτιαξε γύρω από την πράκτορα της CIA Carrie Mathison, που υποδύεται η Κλερ Ντέινς, μια εμμονική αναζήτηση της αλήθειας που ισορροπούσε ανάμεσα στο

κατασκοπευτικό θρίλερ και τη μελέτη ψυχικής ασθένειας, ακόμα κι αν οι τελευταίες σεζόν δεν κράτησαν την ίδια ένταση με τις πρώτες.

37. Battlestar Galactica (2005-2009) Ο Ρόναλντ Ντ. Μουρ ξαναέφτιαξε μια ξεχασμένη σειρά επιστημονικής φαντασίας της δεκαετίας του '70 και τη μετέτρεψε σε πολιτική και θρησκευτική αλληγορία για τον πόλεμο κατά της τρομοκρατίας, τόσο σοβαρή στις προθέσεις της, που έπεισε ακόμα κι όσους δεν είχαν καμία σχέση με το είδος.

36. The Pitt (2025-σήμερα) Ο Νόα Γουάιτ επέστρεψε στο νοσοκομειακό δράμα είκοσι χρόνια μετά το «ER», αυτή τη φορά ως εκτελεστικός παραγωγός και πρωταγωνιστής μιας σειράς που αφηγείται μια ολόκληρη βάρδια στα Επείγοντα ενός νοσοκομείου του Πίτσμπουργκ, επεισόδιο προς επεισόδιο, ώρα προς ώρα, με μια ένταση που δεν αφήνει περιθώριο για ανάσα.

35. True Detective (2014) Η πρώτη σεζόν, με τους Μάθιου ΜακΚόναχι και Γούντι Χάρελσον σε ρόλους που ανανέωσαν εντελώς τις καριέρες τους, είναι ακόμα το σημείο αναφοράς για κάθε ανθολογία αστυνομικού δράματος που ακολουθήσε, χάρη κυρίως στο ενιαίο εξάλεπτο πλάνο του τέταρτου επεισοδίου, που έγινε αμέσως αντικείμενο μελέτης στις σχολές σκηνοθεσίας, αλλά και στην καταπληκτική ερμηνεία του ΜακΚόναχι, που αποτελεί πλέον σημείο αναφοράς του λεγόμενου Mcconnaissance.

34. Schitt's Creek (2015-2020) Οι Πουτζίν και Νταν Λέβι έγραψαν μια κωμωδία για μια πλούσια οικογένεια που καταλήγει άφραγκη σε μια απομακρυσμένη πόλη που είχαν αγοράσει κάποτε ως αστείο. Ξεκίνησε ως κλασική σύγκρουση πλούτου και επαρχίας και κατέληξε σε μια από τις πιο τρυφερές ιστορίες αγάπης της δεκαετίας, χωρίς ποτέ να χάσει το κομψό της χιούμορ.

33. Enlightened (2011-2013) Η Λόρα Ντερν στον ρόλο μιας γυναίκας που επιστρέφει από πνευματική αναζήτηση αποφασισμένη να αλλάξει τον κόσμο γύρω της, αρχής γενομένης από την ίδια της την εταιρεία. Ο Μάικ Γουάιτ δημιούργησε τη σειρά μια δεκαετία πριν το «White Lotus», που μοιράζεται την ίδια δυσπιστία απέναντι στην αυτοβελτίωση των προνομιούχων.

32. Andor (2022-2025) Ο Τόνι Γκίλροϊ απέδειξε ότι στο σύμπαν του «Star Wars» χωράει και πολιτικό δράμα για την ανάδυση μιας επανάστασης, χωρίς Τζεντάι, χωρίς νοσταλγικές αναφορές, με τον Ντιέγκο Λούνα να οδηγεί την ιστορία κατευθείαν στο σημείο όπου τον συναντάμε στο «Rogue One». Το κόστος παραγωγής της δεύτερης σεζόν ξεπέρασε κάθε προηγούμενο της Disney, χωρίς όμως να μπορεί κανείς να αμφισβητήσει το ότι άξιζε τον κόπο, καθώς μας χάρισε στην ουσία το πρώτο «Star Wars» για ενήλικες.

31. Survivor (2000-σήμερα) Το ριάλιτι που ουσιαστικά καθόρισε το είδος στην αμερικανική τηλεόραση συμπληρώνει πλέον πάνω από είκοσι πέντε χρόνια συνεχούς παραγωγής, με τον Τζεφ Προμπστ να παραμένει αναλλοίωτος παρουσιαστής από την πρώτη κιόλας σεζόν, αποδεικνύοντας ότι η βασική συνταγή, απομόνωση, συμμαχίες, ψηφοφορία, δεν χρειάστηκε ποτέ ουσιαστική αλλαγή.

30. Severance (2022-σήμερα) Ο Νταν Έρικσον έγραψε και ο Μπεν Στίλερ σκηνοθέτησε μία από τις πιο πρωτότυπες ιδέες επιστημονικής φαντασίας της τελευταίας δεκαετίας: εργαζόμενοι που χωρίζουν χειρουργικά τη μνήμη τους ανάμεσα στη δουλειά και την προσωπική τους ζωή, με τον Άνταμ Σκοτ να κουβαλά μια σειρά που καταφέρνει να είναι ταυτόχρονα εταιρική σάτιρα και υπαρξιακός εφιάλτης.

29. Key & Peele (2012-2015) Οι Κίγκαν-Μάικλ Κι και Τζόρνταν Πιλ έφτιαξαν σκετς κωμωδία με τόση ακρίβεια στη σύλληψη και την εκτέλεση, που ελάχιστοι εξεπλάγησαν όταν ο δεύτερος πέρασε λίγα χρόνια αργότερα στη σκηνοθεσία τρόμου. Το χιούμορ τους είχε ήδη τη δομή και την ένταση ενός καλού θρίλερ.

28. Band of Brothers (2001) Η μίνι σειρά που παρήγαγαν οι Στίβεν Σπίλμπεργκ και Τομ Χανκς για τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο έθεσε τον πήχη τόσο ψηλά για το πολεμικό δράμα στην τηλεόραση, που ελάχιστες παραγωγές έκτοτε έχουν καταφέρει να τη φτάσουν, ίσως επειδή σπάνια βρίσκει κανείς ξανά τέτοιο συνδυασμό πόρων και σεβασμού στην ιστορική ακρίβεια σε συνδυασμό με ένα καστ που πολλοί θα ζήλευαν.

27. Better Call Saul (2015-2022) Το prequel του «Breaking Bad» θα μπορούσε εύκολα να μείνει στη σκιά του, όμως οι Βινς Γκίλιγκαν και Πίτερ Γκουλντ έγραψαν ένα δικηγορικό δράμα τόσο υπομονετικό στον ρυθμό του, που πολλοί κριτικοί το θεωρούν πλέον ισάξιο, αν όχι ανώτερο, της σειράς από την οποία γεννήθηκε.

26. Black Mirror (2011-σήμερα) Ο Τσάρλι Μπρούκερ ξεκίνησε αυτή την ανθολογία στο βρετανικό Channel 4 πριν το Netflix την υιοθετήσει και της δώσει παγκόσμια εμβέλεια. Κάθε επεισόδιο είναι μια αυτόνομη ιστορία για το πώς η τεχνολογία διαστρεβλώνει τις ανθρώπινες σχέσεις, με ανισότητα ποιότητας ανάμεσα στα επεισόδια, αναμενόμενη σε κάθε ανθολογία αυτής της κλίμακας.

25. The Leftovers (2014-2017) Ο Ντέιμον Λίντελοφ μετέφερε στην οθόνη το μυθιστόρημα του Τομ Περότα για μια πόλη που προσπαθεί να ζήσει έπειτα από την ξαφνική εξαφάνιση του δύο τοις εκατό του παγκόσμιου πληθυσμού. Η σειρά αρνήθηκε συστηματικά να εξηγήσει το μυστήριο και βρήκε ακριβώς εκεί τη μεγαλύτερή της δύναμη. Προσωπικά την κατατάσσω επίσης στις 5 καλύτερες σειρές που είδαμε ποτέ.

24. Deadwood (2004-2006) Ο Ντέιβιντ Μιλς έχτισε έναν παράνομο καταυλισμό χρυσωρύχων στη Νότια Ντακότα του 19ου αιώνα, με διαλόγους τόσο πυκνούς σε βρισιές και σαιξπηρική ρητορική ταυτόχρονα, που η σειρά χρειάστηκε δεκατρία χρόνια για να κλείσει τον κύκλο της, με μια ταινία, το 2019, που έδωσε επιτέλους στους χαρακτήρες το τέλος που τους άξιζε.

23. The Comeback (2005-2026) Η Λίζα Κούντροου πρωταγωνιστεί ως μια ξεχασμένη σtar του sitcom η οποία δέχεται να την ακολουθήσει μια ριάλιτι κάμερα ελπίζοντας σε επανεκκίνηση καριέρας. Mockumentary τόσο άβολο στην ειλικρίνειά του για τη ματαιοδοξία του Χόλιγουντ, που το κοινό χρειάστηκε σχεδόν μία δεκαετία και μια δεύτερη σεζόν ώστε να το εκτιμήσει όσο του άξιζε. Φέτος επέστρεψε για τρίτη και τελευταία σεζόν, με μια πλοκή γύρω από την πρώτη τηλεοπτική κωμωδία γραμμένη από τεχνητή νοημοσύνη, σχολιάζοντας ξανά με καυστικότητα το ίδιο το Χόλιγουντ που πάντα παρωδούσε.

22. Lost (2004-2010) Οι Τζ. Τζ. Αμπραμς και Ντέιμον Λίντελοφ δημιούργησαν το σημείο αναφοράς για κάθε σειρά μυστηρίου με μεγάλη μυθολογία που ακολούθησε, μια ιστορία επιζώντων αεροπορικού δυστυχήματος σε ένα απόκοσμο νησί, που κράτησε εκατομμύρια θεατές κολλημένους έξι χρόνια. Ο Κάρλτον Κιουζ ανέλαβε αργότερα τη συνδιεύθυνση του σεναρίου μαζί με τον Λίντελοφ, ωστόσο το φινάλε της παρέμεινε από τα πιο διχαστικά στην ιστορία της τηλεόρασης.

21. The White Lotus (2021-σήμερα) Ο Μάικ Γουάιτ χτίζει κάθε σεζόν γύρω από μια νέα ομάδα προνομιούχων επισκεπτών σε ένα διαφορετικό ξενοδοχείο της αλυσίδας White Lotus, με έναν θάνατο να πλανάται πάνω από την πλοκή από την πρώτη κιόλας σκηνή. Το κοινωνικό της σχόλιο για τον πλούτο και την υποκρισία γίνεται πιο κομψό όσο η σειρά προχωρά. Το HBO την ανανέωσε για τέταρτη σεζόν έναν μήνα πριν καν προλάβει να προβληθεί η τρίτη. Τα γυρίσματα της νέας σεζόν βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη στη Γαλλία.

Στο τρίτο και τελευταίο μέρος αυτής της καταγραφής θα κλείσουμε τη λίστα των New York Times με τις θέσεις 20 έως 1, εκεί όπου βρίσκονται τα ονόματα που κανείς δεν περίμενε να λείψουν. **A**

THESS VOICE

Η Θεσσαλονίκη απέκτησε τη δική της Φωνή



Η πόλη μιλά μέσα από τους ανθρώπους, τις ιστορίες, τον πολιτισμό, τις γεύσεις και όλα όσα συμβαίνουν τώρα.

Μπες στο thessvoice.gr και ανακάλυψε τη Θεσσαλονίκη με νέα ματιά



THESSVOICE.GR

Η σωτηρία της ψυχής είναι πολύ μεγάλο πράγμα

Λίγες σκέψεις για τη νουβέλα της Έρσης Σωτηροπούλου, «Σενιορίτα» (Πατάκης, 2026)

Της ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ ΓΛΥΝΙΑΔΑΚΗ

*



Η απόσταση είναι καλή. Η απόσταση σου δίνει προοπτική. Άσε που είναι καλό να μην είσαι συνεχώς υπό το βλέμμα του κοινού σου. Αυτά έγραφε ο Χένρικ Ίψεν από τη Ρώμη στον συνάδελφό του Μπιρνστιέρνε Μπιόρνσον, στη Νορβηγία, εκθειάζοντας τα θετικά της φυγής του από τη χώρα και της απουσίας από τα πατρία και οικεία εδάφη – κυριολεκτικά και μεταφορικά. «Το να είσαι τόσο μακριά από το αναγνωστικό σου κοινό σε κάνει ριψοκίνδυνο».

Αν και η Έρση Σωτηροπούλου δεν χρειάστηκε ποτέ κυριολεκτική ή μεταφορική ξενιτιά για να ριψοκινδυνεύσει στη γραφή της (δείτε μόνο το δεύτερο μόλις μυθιστόρημά της, τη «Φάρσα»), φαίνεται πως η γραφή της «Σενιορίτας» καθορίστηκε από την απόσταση: γυρνώντας από το Μεξικό τον Δεκέμβριο του 2023, θα ολοκληρώσει τη νουβέλα μέσα σε έναν μήνα. (Ο Ίψεν έγραψε, αντιστοίχως, τον «Μπραντ» στη Ρώμη μέσα σε ένα τρίμηνο.) Και μετά θα την ξαναγράψει. Και ξανά πάλι. Αλλάζοντας τελείες, κόμματα – να τη ζυγιάσει σαν ποίημα, να μην περισσεύει τίποτα, να ρέει και να σε παρασύρει, χειμαρρώδης κι ασταμάτητη, μέχρι τελικής τελείας.

Το Μεξικό· η ελλειπτική, υπαινικτική και υπερρεαλιστική, ποιητική γραφή: τίποτα από αυτά δεν είναι νέο στο έργο της, κι όμως είναι όλα κάθε φορά φρέσκα σαν δροσερά λουλούδια. Ακόμα κι όταν μιλάμε για μια νουβέλα που έχει να κάνει με τον θάνατο – τον θυμό και την απελπισία πριν χτυπήσει, το πένθος και τις χαμένες συντεταγμένες μετά.



Έρση Σωτηροπούλου
Σενιορίτα
εκδ. Πατάκης

Η «Σενιορίτα», δεσποινίς μιας κάποιας ηλικίας, κάθεται σ' ένα τραπέζι έξω από μια taquería σε κάποια λεωφόρο της Πόλης του Μεξικού. Προσπαθεί να βάλει στη σειρά τις σκέψεις της. Και αδυνατεί. Την περικυκλώνουν χαρακτήρες συμβολικοί: ένας ζητιάνος παιδί και γέρος μαζί, που εκείνη θα ήθελε να έχει σαμανικές ιδιότητες· δυο κορίτσια που την ακολουθούν κι ερωτοτροπούν, γριές και πιτσιρίκες ταυτοχρόνως· χρώματα κραυγαλέα, μάσκες κρεμασμένες για τη γιορτή των νεκρών, μουσικές και ψαλμοί για την Παναγία... Πώς έφτασε ως εδώ; Γιατί κάθισε σ' αυτό το εστιατόριο;

Στο μυαλό της στριφογυρίζουν μνήμες από ελληνικά νοσοκομεία, ΜΕΘ, διαδρόμους, ουρές στο φαρμακείο του ΕΟΠΥΥ. Φαντάζεται τον καρκίνο σαν μεταβαλλόμενο, shapeshifting πλάσμα γύρω απ' το οποίο οι γιατροί ζουζουνίζουν, το κανακεύουν, το τιμούν· μια εφιαλτική παρέλαση μ' αυτόν βασιλιά στον θρόνο του, και τα logos των Big Pharma μαζορέτες τριγύρω. Η Σωτηροπούλου τα βάζει ξεκάθαρα με τους γιατρούς, που έχουν, λέει, το μοναδικό προσόν σ' όλη την πλάση να μεταμορφώνονται από συνοφρυωμένοι αγγελιαφόροι κρίσιμων ειδήσεων σε εφίβρους που ανταλλάσσουν σφαλιάρες και χασκογελάκια εντός της ελάχιστης απόστασης που χωρίζει τους θαλάμους από την καφετέρια ενός νοσοκομείου.

Και όλα αυτά λέγονται επαναλαμβανόμενα και τελετουργικά, μια slam ποίηση σε πρόζα, γιατρέ, γιατρέ, γιατρέ, μια slam εικονοποιία χρωμάτων, χαρακτήρων, μουσικών και μυρωδιών, σαν ένα παραλήρημα καθόλα ζυγισμένο, λέξη τη λέξη. Μπορεί κανείς να δει το κείμενο να μεταμορφώνεται σε ποίημα, με συγκεκριμένες αλλαγές στίχων, διάταξη πάνω στη σελίδα, λέξεις που χορεύουν, αιωρούνται και ξανασμίγουν πάνω στο λευκό.

Ο Μπραντ του Ίψεν είναι ένας φλογερός, ζηλωτής ιεραπόστολος, απαιτητικός σαν τον Σαβονάρολα, που ονειρεύεται την πλήρη ελευθερία από τους εγκόσμιους πειρασμούς – συμπεριλαμβανομένης της μεγαλύτερης υπεκφυγής της ανθρωπότητας: του οίκτου. Η γραφή του έργου πρέπει να ήταν πυρετώδης για τον Νορβηγό, πρώτα ως επικό ποίημα, κατόπιν ως θεατρικό έμμετρο έργο: «Η ειλικρίνεια και η αυθεντικότητα απαιτούν κοινωνική και πολιτική αποστασιοποίηση», έγραφε ο Ίψεν τότε, βλέποντας στο ασυμβίβαστο του Μπραντ το ασυμβίβαστο του καλλιτέχνη.

Η Σωτηροπούλου, εν αντιθέσει, έχει κατακτήσει την καλλιτεχνική ελευθερία και την αυθεντικότητα με τρόπο καθ' όλα ανθρώπινο, μέσα στις σβουινιές της κοινωνίας, με μάτι που αντέχει να κρίνει χωρίς ν' αποκόπτεται τελείως απ' το ανθρώπινο και ποταπό. Κι όμως, και τα δύο έργα διαβάζονται παράλληλα και απνευστί, παρασύροντάς σε στους πλήρως συμβολικούς και πολύπλοκα διαρθρωμένους κόσμους τους, ψάχνοντας τη σωτηρία της ψυχής. Κι αν η ψυχή του Μπραντ σώζεται στο τέλος ή όχι είναι θέμα ερμηνείας. Η ψυχή της Σενιορίτας, όμως, σώζεται από αυτό ακριβώς που ο ήρωας του Ίψεν απωθεί: τη λυσιμελή επιθυμία για ζωή. Και μαζί της σώζεται κι ο κόσμος όλος: εν αντιθέσει με τον φλεγόμενο προφήτη του θανάτου, η Σενιορίτα είναι αγγελιοφόρος μιας επίγειας μετά θάνατον ζωής. **A**

Σεμινάριο δημιουργικής ανάγνωσης και γραφής από τον Άρη Σφακιανάκη και την Ηρώ Σκάρου

Τι κάνει ένα λογοτεχνικό έργο να ξεχωρίζει; Και τι μπορούμε να μάθουμε για τη δική μας γραφή διαβάζοντάς το; Στο νέο σεμινάριο της Ανοιχτής Τέχνης, οι συγγραφείς Άρης Σφακιανάκης και Ηρώ Σκάρου προσκαλούν τους συμμετέχοντες σε μια διαδρομή μέσα από έργα δημιουργών που έχουν τιμηθεί με δύο από τα σημαντικότερα λογοτεχνικά βραβεία, το Nobel και το Booker.

Θα διαβάσουμε και θα συζητήσουμε πώς οι συγγραφείς χτίζουν χαρακτήρες, δίνουν φωνή στη μνήμη, χειρίζονται τη σιωπή και μετατρέπουν την προσωπική εμπειρία σε λογοτεχνία. Στη συνέχεια, οι συμμετέχοντες θα δοκιμαστούν σε δικά τους, πρωτότυπα κείμενα, εμπνευσμένα από τη θεματική ή και το ύφος των έργων που μελετήσαμε.

12 συναντήσεις, κάθε 15 ημέρες.

Ένας κύκλος δημιουργικής ανάγνωσης και γραφής για όσους αγαπούν τα βιβλία και θέλουν να ανακαλύψουν τη δική τους αφηγηματική φωνή.

ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ ΜΕ ΑΙΤΙΑ

Νικολάι Γκόγκολ

Η απόλαυση του να διαβάζεις τους κλασικούς

Του ΑΡΗ ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ

Όποτε με πιάνει μια νοσταλγία για τη χρυσή μου νιότη και τα διαβάσματα εκείνης της εποχής, επιστρέφω με αγαλλίαση στους Ρώσους κλασικούς. Μιλώ για όλους τους Ρώσους κλασικούς και για όλα τους τα βιβλία – κανένα δεν με απογοήτευσε. Με χαρά, λοιπόν, έπιασα να διαβάσω ξανά τις τρεις νουβέλες του Νικολάι Γκόγκολ που εξέδωσαν πρόσφατα οι εκδόσεις Πηγή, με πολύ όμορφα εξώφυλλα και πολύ καλές μεταφράσεις. Αναφέρομαι στη «Μύτη», στο «Παλτό» και στο «Ημερολόγιο ενός τρελού». Τις συγκεκριμένες νουβέλες τις είχα ακνά στο μυαλό μου (για να μην ομολογήσω ότι τις είχα εντελώς λησμονήσει). Τις διάβασα πάλι απνευστί. Αλλά γιατί να μιλάω εγώ για τον Γκόγκολ, ας μιλήσει ο ίδιος μέσα από το έργο του.

Ιδού πώς ξεκινάει το «Ημερολόγιο ενός τρελού»:

«3 Οκτωβρίου. Σήμερα συνέβη κάτι πολύ παράξενο. Το πρωί σηκώθηκα αρκετά αργά και, όταν η Μάβρα μού έφερε τις καθαρές μπότες, τη ρώτησα τι ώρα είχε πάει. Μόλις άκουσα πως ήταν περασμένες δέκα, ντύθηκα στο άψε-σβήσε.

Για να πω την αλήθεια, θα προτιμούσα να μην πάω καθόλου στο γραφείο σήμερα, γιατί ήξερα εκ των προτέρων πως ο τμηματάρχης θα είναι με τα μούτρα μέχρι το πάτωμα. Εδώ και καιρό είχε αρχίσει να μου λέει:

“Φίλε μου, κάτι δεν πάει καλά με σένα. Τρέχεις πέρα-δύθε σαν δαιμονισμένος. Γράφεις τόσο μπερδεμένα που ούτε ο διάβολος δεν μπορεί να τα ξεμπερδέψει. Βάζεις την επικεφαλίδα με μικρό γράμμα και ξεχνάς και την ημερομηνία και τον αριθμό πρωτοκόλλου”.

Τι ακρείος! Σίγουρα με ζηλεύει, επειδή κάθομαι στο γραφείο του διευθυντή και διορθώνω τις πένες της Εξοχότητάς του. Ειλικρινά, δεν θα πήγαινα καθόλου αν δεν ήλπιζα να πετύχω τον ταμία και, με λίγη τύχη, να του αποσπάσω μια μικρή προκαταβολή – απ' αυτόν τον σπαγγοραμένο. Φοβερός άνθρωπος αυτός ο ταμίας! Να σου δώσει προκαταβολή από τον μισθό; Λες και θα πέσει ο ουρανός να μας πλακώσει! Μπορείς να τον παρακαλές, να τον ικετεύεις, να βρίσκεσαι στα πρόθυρα της καταστροφής κι αυτός, ο γκριζομάλλης

διάβολος, δεν θα κουνηθεί ρούπι. Και στο σπίτι του, όπως ξέρει όλος ο κόσμος, η ίδια του η μαγείρισσα του ρίχνει όλη μέρα καρπαζιές.

Δεν καταλαβαίνω αλήθεια ποιο το όφελος να δουλεύει κανείς στο δικό μας τμήμα».

Πραγματικά, δεν γνωρίζω ποιο το όφελος του να δουλεύει κανείς στην υπηρεσία εκείνου του ήρωα του Γκόγκολ, που φροντίζει τις πένες του διευθυντή του επιμελώς, που προκαλεί με τη νοοτροπία του τη μήνι του διευθυντή του και ενίοτε εκλιπαρεί για μια μικρούλα προκαταβολή από τον ταμία. Αυτό που ξέρω είναι ότι ο

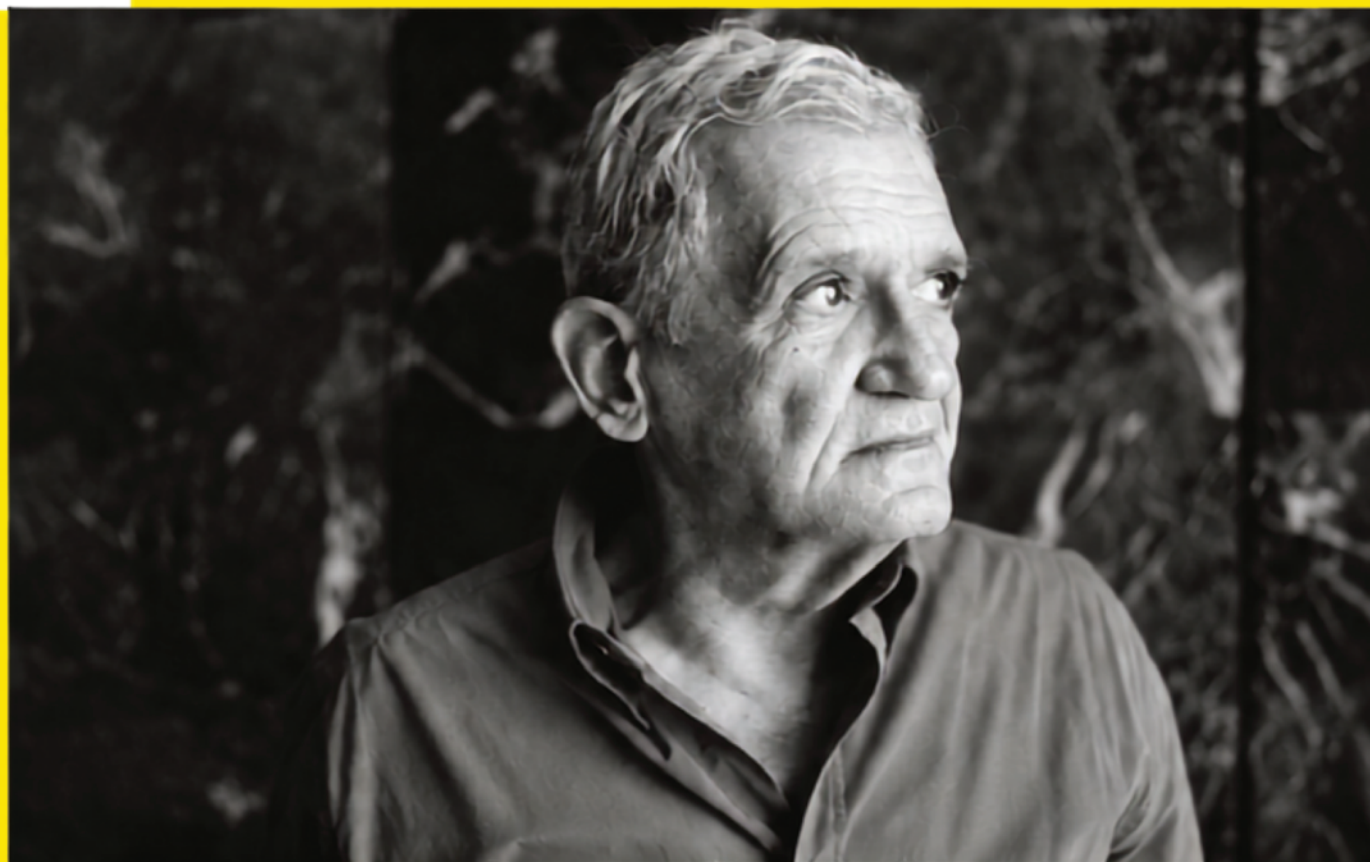
αναγνώστης θα ωφεληθεί και θα ικανοποιηθεί από τις τρεις αυτές νουβέλες του Ρώσου συγγραφέα, και θα απολαύσει την επιστροφή του στους κλασικούς. Εγώ, το μόνο που μπορέσα να κάνω εδώ, σαν σπαγγοραμένος ταμίας, είναι να του δώσω μια μικρή προκαταβολή.



Νικολάι Γκόγκολ
Το ημερολόγιο ενός τρελού
εκδ. Πηγή

ΚΙ ΑΥΤΟΙ ΕΙΝΑΙ Η ΕΛΛΑΔΑ

ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΩΔΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ



Ο ποιητής
ΤΙΤΟΣ ΠΑΤΡΙΚΙΟΣ
συνομιλεί
με τον **ΗΛΙΑ ΚΑΝΕΛΛΗ**

Πέμπτη 1 Οκτωβρίου 2026, ώρα 19:30

Ωδείο Αθηνών - Αίθουσα Άρης Γαρουφαλής
Ρηγίλλης & Βασ. Γεωργίου Β' 17-19, Αθήνα

ΧΟΡΗΓΟΣ



ΣΤΗΝ ΚΑΡΔΙΑ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

ΕΙΣΟΔΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗ

the books' journal

ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΤΩΝ ΒΙΒΛΙΩΝ • ΓΡΑΜΜΑΤΑ • ΤΕΧΝΕΣ • ΙΔΕΕΣ • ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Σε συμπαραγωγή με το

ΩΔΕΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ



© 2026 WARNER BROS. ENTERTAINMENT INC.-ALL RIGHTS RESERVED

Ντίγκερ (DIGGER) ***

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Αλεχάντρο Γκ. Ινιάρτου ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Τομ Κρουζ, Ριζ Άχμεντ, Τζον Γκούντμαν, Σάντρα Ούλερ, Τζέσι Πλέμονς

Αλαζόνας και άξεστος πολυεκατομμυριούχος, του οποίου οι πετρελαϊκές εταιρείες βγάζουν καθημερινά χιλιάδες βαρέλια μαύρου χρυσού, ενημερώνεται από τους υφισταμένους του αλλά και το επιστημονικό του επιτελείο ότι μια πηγή τους στη Γροιλανδία ευθύνεται για επικείμενη οικολογική καταστροφή. Η μόλις 1,5 μέτρου ρωγμή γρήγορα παίρνει μεγάλες διαστάσεις, με συνέπεια μια τρομακτική έκρηξη που ξεκολλά παγόβουνο «μεγαλύτερο σε έκταση από τη Φιλαδέλφεια», το οποίο κατευθύνεται προς τη Νορβηγία, απειλώντας τα παράλια της.

«Όταν όλα καταρρέουν, δώσε τους τη γυμνή, σκληρή αλήθεια». Η φράση που εκστομίζει ο Ντίγκερ (ίσως η πιο τολμηρή ερμηνεία του Τομ Κρουζ) κάπου στα μισά του φιλμ είναι και η πυξίδα αυτής της αμετροεπούς, χαοτικής αλλά και φοβερά ενδιαφέρουσας σάτιρας. Τη λέει στον ινδικής καταγωγής επιστήμονα που έχει «προφητεύσει» την «Αποκάλυψη» εδώ και μέρες στον Ντίγκερ, αλλά πλέον είναι μάλλον αργά για να υπάρξει αντίδραση. Μακάρι να μπορούσαμε να πούμε περισσότερα γύρω από την «αληθινή» ιστορία, αλλά, πριν ακόμη πέσουν τα credits, πριν καν αρχίσει το φιλμ, υπάρχει μια ένδειξη που ζητάει από το κοινό που θα το παρακολουθήσει να μην κάνει κανένα spoiler γύρω απ' αυτό. Η κριτική μας, λοιπόν, από σεβασμό δεν θα μαρτυρήσει κανένα από τα μυστικά του σεναρίου, που έγραψαν από κοινού ο σκηνοθέτης των «Birdman», «Roma» και «Επιστροφή» με τους Αλεξάντερ Ντινελάρις, Νικόλας Τζιακομπόνε και Σαρπίνια Μπέρμαν, και θα εστιάσει στον ανατριχιαστικά επίκαιρο χαρακτήρα ενός φιλμ που κρούει τον κώδωνα του κινδύνου για τον πλανήτη. Η πρωτοτυπία του σεναρίου βασίζεται σε κάποιες έξυπνες ανατροπές-νύξεις οι οποίες υπηρετούν με ακρίβεια τη δηκτική κριτική για τους ισχυρούς της Γης, που παίζουν την τύχη όλης της ανθρωπότητας στον βωμό του χρήματος, και για τα γεωπολιτικά παιχνίδια. Ο Ντίγκερ, που έχει ως οικόσημο της έπαυλής του το φτυάρι με το οποίο ο πατέρας του εντόπισε, το 1917, τον πρώτο του πετρελαϊκό θησαυρό, πιστεύει κυρίως στη σκληρή δουλειά και τη θεία χάρη. Μαζί του φαίνεται να συμφωνεί ολόκληρο το επιτελείο του Αμερικανού πρόεδρου, που σχεδιάζει το πώς θα αντιμετωπίσουν την παγκόσμια κρίση και, κυρίως, τους ηγέτες της Ευρώπης, της ηπείρου δηλαδή που θα πληγεί περισσότερο από τον φονικό πάγο. Προφανώς και ο στόχος του Ινιάρτου είναι ο Τραμπ και οι οικονομικοί σύμμαχοί του, αλλά από την αιχμηρή ματιά του δεν γλιτώνει ούτε ο θεατής, που οδηγείται σε πεδία όπου η γυμνή αλήθεια κυριολεκτικά τσακίζει.

ΕΠΙΣΗΣ

►►► Η νέα ταινία της Ίλντιο Ενιέντι είναι η «Σιωπηλή φίλη» (Stille Freundin / Silent Friend) (**) με τους Τόνι Λιουνγκ και Λέα Σεϊντού, ένα αργόσυρτο δράμα κομμένο σε τρεις χρονικές περιόδους, με θέμα τη σχέση κάποιων ανθρώπων με τον κόσμο των φυτών. ►►► Στην «Εξέγερση» (The Uprising) ο Πολ Γκρίνγκρας διευθύνει τον Άντριου Γκάρφιλντ σε ένα ιστορικό έπος γύρω από την εξέγερση των χωρικών το 1381 στην Αγγλία. Για το φιλμ δεν έγινε έγκαιρη δημοσιογραφική προβολή.

Naza ***

ΠΑΡΑΓΩΓΗ: Χάρι Ντέιβις, Λίντσεϊ Πόλτον, Τζέιμς Γουίλσον
ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ - ΣΕΝΑΡΙΟ: Γιουβάλ Ειμπραχάμ, Ρέιτσελ Σορ



© DAVID LEVENE - THE GUARDIAN

Οι μαρτυρίες 24 στρατιωτών και χειριστών των ισραηλινών πολεμικών συστημάτων που χρησιμοποιήθηκαν στην οργανωμένη μαζική εξόντωση μελών της Χαμάς αλλά και αθώων αμάχων Παλαιστινίων στη Γάζα.

Ο κωδικός «Νάζα» αναφέρεται στις προβλεπόμενες παράπλευρες απώλειες κάθε φορά που ένα μέλος της Χαμάς γινόταν στόχος του ισραηλινού στρατού στη Γάζα. Η λέξη αυτή, που ακολουθούνταν από έναν αριθμό (π.χ. Νάζα 5, Νάζα 150 ακόμη και 500!), αντιπροσώπευε το πλήθος των θυμάτων που προβλεπόταν πως θα συνόδευε τον άνθρωπο της Χαμάς στον θάνατο. Οι περισσότερες από τις φονικές επιθέσεις γίνονταν νύχτα, την ώρα που οι στόχοι έπεφταν για ύπνο με τις οικογένειές τους, και φυσικά τα περισσότερα θύματα ήταν γυναίκοι. Σοκαριστικό ντοκιμαντέρ από το σκηνοθετικό δίδυμο του «Καμία άλλη γη», η κριτική του οποίου επικεντρώνεται στον συστηματικό χαρακτήρα των πολεμικών εκκαθάρσεων του Ισραήλ κατά τη Γενοκτονία της Γάζας, όπως ακριβώς την αποκαλεί κι ένας από τους μετανουμένους πρωταγωνιστές του φιλμ.

Ντε Γκωλ: Η ώρα της αντίστασης (DE GAULLE: RESISTANCE) **

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Αντονέν Μποντρί ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Σιμόν Αμπκαριάν, Φλοριάν Λεσιέρ, Μπενουά Μαζιμέλ, Ματιέ Κασοβίτς, Αναμαρία Βαρτολομέι



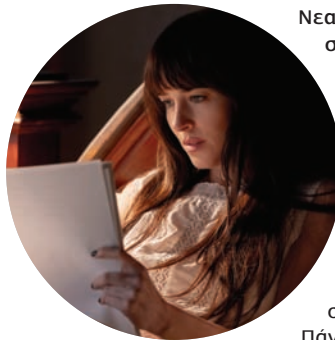
© MALCOSIA ABRAMOWSKA

Την ώρα που η γαλλική κυβέρνηση συνθηκολογεί με τους Γερμανούς τον Ιούνιο του 1940, ο στρατηγός Σαρλ Ντε Γκωλ αρνείται να παραδώσει τα όπλα και κηρύσσει τη δική του αντίσταση.

Ικανοποιητικές πολεμικές σκηνές, ένα πορτρέτο-αγιογραφία (το οποίο υπηρετεί με αλάνθαστο στίλ ο παραγνωρισμένος Γαλλο-αρμένιος Σιμόν Αμπκαριάν των διεθνών επιτυχιών «Casino Royale» και «Συνήθεις ύποπτοι») αλλά και ενδιαφέρουσες ιστορικές λεπτομέρειες από τα σημαντικά ραντεβού μεταξύ Τσόρτσιλ και Ντε Γκωλ, που αφορούσαν την όχι και τόσο αγασθή συνεργασία των δύο ηγετών στον πόλεμο κατά του Χίτλερ. Κάποια επεισόδια είναι δοσμένα με υπερβολικά μελό διάσταση, ενώ το επικό στοιχείο θριαμβεύει στις σεκάνς των μαχών (με χρήση ντοκιμαντερίστικου υλικού), στο φιλμ που έσκισε στη Γαλλία, με περισσότερα από 2,9 εκατομμύρια εισιτήρια.

Το ημερολόγιο της Βέριτι (VERITY) *½

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Μάικλ Σόουαλτερ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Αν Χάθαγουεϊ, Ντακότα Τζόνσον, Τζος Χάρντετ, Μπρέντι Γουάγκνερ



Νεαρή συγγραφέας δέχεται απρόσμενη πρόταση να ολοκληρώσει το τελευταίο βιβλίο μιας καταξιωμένης συγγραφέως η οποία αντιμετωπίζει ιατρικά προβλήματα.

Ένα διάσημο bestseller της Κόλιν Χούβερ δίνει πνοή στο ψυχολογικό θρίλερ με το λαμπερό καστ και μια ενδιαφέρουσα ανατροπή στο δεύτερο μέρος. Πάντως, πολλά σημεία της ιστορίας ελέγχονται για τον ρεαλισμό τους, ενώ και η σκηνοθεσία έχει θεματάκια, καθώς αρκετές φορές ακολουθεί δοκιμασμένες συνταγές, ειδικά εκεί όπου το δράμα πάει να κουμπώσει με το θρίλερ. Το χειρότερο όλων είναι, πάντως, η πιασάρικη ερωτική ιστορία, που ακολουθεί πίστά την πεπατημένη, παρότι οι έμπειροι ερμηνευτές τα δίνουν όλα.

(Μαύρα) μεσάνυχτα και κάτι: Γούστα, πχοιότητα και κριτήρια στη μουσική



Μετά τον θάνατο του Γιώργου Μαζωνάκη, στα social media εμφανίστηκαν δύο κατηγορίες ανθρώπων: αυτοί που λατρεύουν και αυτοί που σιχαίνονται τη μουσική που υπηρετούσε. Και οι δυο πλευρές είχαν «σοβαρά» επιχειρήματα...

Το σίγουρο είναι ότι ένας συμπαθής, ευαίσθητος και ευάλωτος άνθρωπος πήγε σαν το σκυλί στ' αμπέλι. Κβαντικές ιατρικές, σωματικές ψυχοθεραπείες κι άλλες ακατανόητες επιστημονικοφανείς απίδες τον εγκλωβίσαν σ' έναν κύκλο που του κόστισε τη ζωή. Όλοι είμαστε σύμφωνοι ως προς το ότι ο Μαζώ ήταν ένας θαυμάσιος άνθρωπος. Η χοντρή κόντρα παίχτηκε ως προς τη μουσική του: Ήταν άραγε ο εκπρόσωπος του αυθεντικού λαϊκού τραγουδιού ή ένας ακόμα σκυλάς;

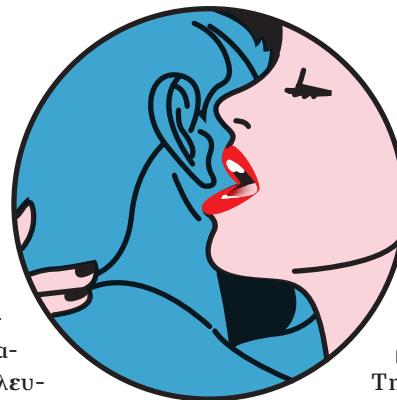
Να ξεκαθαρίσουμε από την αρχή κάτι: κάθε τραγουδιστής έχει το απόλυτο δικαίωμα να εκφράζεται με τον τρόπο που θέλει. Και επιπλέον, κάθε ακροατής έχει το δικαίωμα να ακούει οτιδήποτε θέλει. Το να ξεκινήσει ο καθένας να τοποθετείται για τα γούστα των άλλων σημαίνει ότι θεωρεί ότι βρίσκεται σε ανώτερη θέση από εκείνους. Από την άλλη πλευρά, οποιοσδήποτε θέλει μπορεί να τοποθετηθεί απέναντι στην ίδια τη μουσική: απέναντι σ' ένα τραγούδι, έναν δίσκο ή ακόμα και τη συνολική αισθητική πρόταση ενός τραγουδιστή ή ενός συνθέτη. Πριν απ' αυτό όμως, θα ήταν καλό να μας πείσει ότι ακολουθεί κάποια κριτήρια κι επιπλέον ότι αυτά τα κριτήρια ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα της μουσικής δημιουργίας.

Στις λίγες περιπτώσεις που δεν κατηγορήθηκε ο ίδιος ο Γιώργος Μαζωνάκης ή το κοινό του αλλά η μουσική που υπηρετούσε, η κύρια άποψη ήταν ότι επρόκειτο για νέτο σκέτο σκυλάδικο που απευθύνεται στο κοινό των νυχτερινών κέντρων. Είναι πιθανό, δεν ξέρω πολλά για το συγκεκριμένο είδος. Εκείνο που μπορώ να πω, σε προσωπικό επίπεδο είναι ότι από τα δεκάδες λαϊκά cd που έστελναν οι δισκογραφικές τη δεκαετία του '90, είχα κρατήσει το ντεμπούτο του Μαζωνάκη και το έχω ακόμα. Υπήρχε κάτι εκεί που στο πρώτο πρόχειρο άκουσμα δεν με άφησε να το στείλω στα σκουπίδια. Ίσως είναι αυτό που οι σημερινοί υποστηρικτές

της καλλιτεχνικής αξίας του Μαζωνάκη αποκαλούν αυθεντικότητα. Ναι λοιπόν, δεν θα διαφωνήσω, επρόκειτο για έναν άνθρωπο που ό,τι τραγουδούσε το ένωθε, έναν άνθρωπο που έδειχνε ότι δεν είχε ανάγκη να προσπαθήσει ή να υποκριθεί.

Στον κόσμο μιας τόσο διαδεδομένης τέχνης όσο η μουσική, δεν είναι πάντα αναγκαίο να δηλώνεις τους λόγους για τους οποίους θέλεις να ακούσεις κάτι. Μου αρέσει, το ακούω. Δεν μου αρέσει, δεν το ακούω. Η ελευθερία του καθενός στην υποκειμενικότητα είναι δεδομένη. Όμως υπάρχει κι ένας –αν όχι ακριβώς αντικειμενικός, έστω– αντικειμενικότερος τρόπος για να κατατάξεις μουσικές και μουσικούς; Θεωρώ ότι υπάρχει, και η περίπτωση του Γιώργου Μαζωνάκη γίνεται εδώ απλώς η αφορμή. Εκτιμώ ότι ο Μαζωνάκης έχει μια αυθεντικότητα που λείπει από τη σύγχρονη πίστα. Όμως, σε ποιο ιδίωμα να κατατάξω τον Μαζωνάκη; Αν τον κατατάξω στο λεγόμενο λαϊκοπότη της πίστας, είναι ίσως ο κορυφαίος. Όμως πρόκειται για έναν πολύ μικρό μουσικό χώρο, που ενδοχρόνως ο Μαζωνάκης τον ξεπερνάει. Αν τον κατατάξω στο ευρύτερο ελληνικό λαϊκό τραγούδι, θα έχω να τον συγκρίνω με τον Διονυσίου ή με τον Καζαντζίδη κι εκεί πιθανότατα θα χάσει το παιχνίδι από τα αποδυτήρια, ακόμα και στο κριτήριο της αυθεντικότητας. Άρα;

Εντάξει, δεν υπάρχει απόλυτη αντικειμενικότητα. Ο καθένας μας, όμως, μπορεί να διακρίνει μερικά ψήγματα της. Αν λοιπόν δεν θεωρώ τον εαυτό μου έναν απλό ακροατή μουσικής αλλά θέλω να διατυπώνω αξιολογικές κρίσεις, είναι απαραίτητο να μπορώ να ξεχωρίσω τα μουσικά είδη, ακόμα και τις μικρές μικρές κατηγορίες στις οποίες μπορεί να ανήκει κάποιος μουσικός. Ύστερα, πρέπει να καταγράψω τα κριτήριά μου. Μπορεί να διαφωνήσουμε σε κάποια επιμέρους αλλά να εδώ μερικά από τα πιο σημαντικά: Αρτιότητα, Εκφραστικότητα, Συγκίνηση, Διαχρονικότητα, Καινοτομία, Αυθεντικότητα, Αποδοχή, Επιδραστικότητα. Κάποια εφαρμόζονται τη στιγμή της ακρόασης και κάποια χρειάζονται μεγαλύτερο βάθος χρόνου για να δείξουν. Το βέβαιο είναι ότι με τη βοήθειά τους μπορείς να διατυπώσεις αξιολογικές κρίσεις πάνω στα ιδιώματα, στις μουσικές, στα τραγούδια, στην καλλιτεχνική δημιουργία. Σίγουρα όχι πάνω στους ανθρώπους που τραγουδούν, συνεχίζουν να ζουν ή πεθαίνουν, στους ανθρώπους που προτιμούν κάποια μουσική από κάποια άλλη, ακόμα κι αν αγνοούν εκείνη την «κάποια άλλη». Κι ένα τελευταίο που στέκεται στην απέναντι πλευρά του λόφου: ας έχουμε πάντα στο μυαλό μας ότι εκείνο το φαινομενικά απλό «μ' αρέσει-δεν μ' αρέσει» μπορεί και να κρύβει ένα είδος αυθεντικότητας και εσωτερικής σοφίας και –τελικά– να αποτελεί το μόνο παντοτινό κριτήριο για όλα.



1 Τζένη μου, πες μου αν είμαι εγώ η κακιά της υποθέσης ή αν επιτέλους πρέπει να βάλω ένα όριο! Έχω μια φίλη που αγαπώ πολύ, αλλά τα τελευταία χρόνια νιώθω ότι η φιλία μας έχει γίνει μονόπλευρη. Όταν έχει εκείνη πρόβλημα, είμαι πάντα διαθέσιμη. Μπορεί να με πάρει στις 3 το πρωί για να κλάψει για έναν γκόμενο, να μου ζητήσει να πάω σπίτι της επειδή δεν είναι καλά ή να μου μιλάει με τις ώρες για το αφεντικό της. Εγώ την ακούω πάντα. Όταν όμως χρειάζομαι εγώ κάτι, ξαφνικά «τρέχει», «δεν προλαβαίνει» ή «έχει πολλά στο κεφάλι της». Πρόσφατα, μάλιστα, που της είπα ότι περνάω μια δύσκολη περίοδο, αντί να με ρωτήσει τι συμβαίνει, μου απάντησε «κι εγώ έχω τα δικά μου, δεν μπορώ να φορτωθώ και τα δικά σου». Το κατάπα, αλλά μέσα μου κάτι έσπασε. Δεν θέλω να μετράω ποια πήρε περισσότερα τηλεφώνια και ποια έκανε περισσότερες χάρες, αλλά κάπου φτάνει.

Φυσικά, η φιλία δεν είναι λογιστήριο. Δεν μετράμε ποια πήρε περισσότερα τηλεφώνια, ποια πλήρωσε τον καφέ ή ποια ξενύχτησε περισσότερες φορές, αλλά υπάρχει μια λεπτή διαφορά ανάμεσα στο «δεν κρατάμε σκορ» και στο «παίζω μόνη μου σε μια ομάδα δύο ατόμων». Το «κι εγώ έχω τα δικά μου, δεν μπορώ να φορτωθώ και τα δικά σου» δεν είναι απλώς μια άρνηση. Σου είπα πόσο διαθέσιμη μπορεί να είναι για σένα αυτή τη στιγμή. Μην απομακρυνθείς σιωπηλά. Πες καθαρά τι σε πληγώνει και τι χρειάζεσαι. Εγώ στη θέση σου θα το επικοινωνούσα κάπως έτσι: «Σ' αγαπάω και θέλω να είμαι στη ζωή σου, αλλά χρειάζομαι η φιλία μας να έχει χώρο και για τις δικές μου ανάγκες». Και άσε τη φιλία σας να δείξει τι μπορεί να αντέξει.

2 Έχω αρχίσει να πιστεύω πως το μεγαλύτερο red flag στα ραντεβού είναι η υπερβολική αυτοπεποίθηση! Ατάκα στο πρώτο ραντεβού, είτε το πιστεύεις είτε όχι: «Τενικά οι γυναίκες κολλάνε πολύ μαζί μου». Εγώ γέλασα, γιατί σκέφτηκα ότι μάλλον κάνει πλάκα. Δεν έκανε. Στο πρώτο μισάωρο μου είχε ήδη εξηγήσει ότι έχει πολλές επιλογές, ότι οι πρώην του δεν τον ξεπερνούν εύκολα και

ότι συνήθως οι γυναίκες κάνουν την πρώτη κίνηση μετά το πρώτο ραντεβού. Εγώ, φυσικά, δεν την έκανα. Περίμενα να δω τι θα γίνει. Την επόμενη μέρα μου έγραψε: «Περίεργο που δεν μου έστειλες». Του απάντησα: «Γιατί;». Και μου λέει: «Συνήθως ενθουσιάζονται». Δεν περιγράφω άλλο.

Τι άλλο θ' ακούσω σ' αυτή τη στήλη, δεν ξέρω! Πάντως, είναι σαν να σου δίνει απλόχερα spoiler για μια ταινία που δεν είμαι σίγουρη ότι θέλεις να δεις. Η αληθινή αυτοπεποίθηση δεν χρειάζεται κοινό. Ένας άνθρωπος, άντρας ή γυναίκα, που πραγματικά ξέρει ποιος είναι δεν χρειάζεται να μας το μοστράρει. Σε κάνει να αισθανθείς ότι είναι άνετος/η με τον εαυτό του/της, χωρίς να χρειάζεται να σε πείσει γι' αυτό. Ας ξεχωρίσουμε, λοιπόν, την αυτοπεποίθηση από την ανάγκη για επιβεβαίωση. Και κάπου εκεί βρίσκεται και το closure που χρειαζόμαστε γι' αυτό το ραντεβού.

3 Αδιανόητο! Αυτή είναι η λέξη που χαρακτηρίζει όλο αυτό που πέρασα. Στην αρχή έμοιαζαν όλα καλοούτσικα, μου άρεσε αρκετά από κοντά, είχε ωραία χαρακτηριστικά, αλλά τι να το κάνεις, που, όταν τον ρώτησα αν είναι καιρό μόνος, τι μου απάντησε λες; Είμαι, λέει, αρκετό καιρό μόνος, αλλά τώρα είμαι σε καλό δρόμο. Κι εκεί που πάω να σκάσω χαμόγελο, πετάει το «Μαζί μ' εσένα βγαίνω και με άλλες δύο και σκέφτομαι πού να καταλήξω». Σιγά, ρε φίλε, ποιος νομίζεις ότι είσαι; Άλλο ένα αποτυχημένο ραντεβού!

Η φάση είναι «Όλα καλά, μέχρι που ήρθε το "αλλά"». Και ξαφνικά, το ραντεβού δεν ήταν για ραντεβού. Ήταν οντισιόν. Ο ένας βγαίνει στο τέλος με τρεις φινελίστ και αποφασίζει ποια θα πάρει το τριαντάφυλλο. Δεν λέω εγώ να υπάρχει απαραίτητα συμφωνία αποκλειστικότητας από το πρώτο ποτό, αλλά υπάρχει κάτι που λέγεται «τρόποι». Γιατί το dating δεν είναι διαγωνισμός δημοτικότητας. Αν από το πρώτο ραντεβού σε βάζει σε μια άτυπη κατάταξη, έχεις κάθε δικαίωμα να πεις «ευχαριστώ, αλλά δεν ενδιαφέρομαι να συμμετάσχω στο διαγωνισμό». Το σωστό ραντεβού δεν σε βάζει να ανταγωνιστείς, σε κάνει να θέλεις να ξαναβγεις.



**Κριός**

20 Μαρτίου - 19 Απριλίου

Καλή εβδομάδα, Κριέ! Με αυτοπεποίθηση υποδέχεσαι το επτάημερο! Αξιοποιήσε αυτό το vibe για να δημιουργήσεις και να πεις τις ιδέες σου, αλλά και για να διασκεδάσεις! Από την άλλη, μην εμπλακείς σε κρυφές καταστάσεις, ούτε να αγνοήσεις τα οικονομικά. Καλό είναι να μην κινείσαι στα άκρα και να προσέχεις τις συζητήσεις σου, γιατί ίσως σε οδηγήσουν σε εκρηκτικές αντιδράσεις. Αν έχεις αφήσει εκκρεμότητες από τα παλιά – ανασφάλειες ή απωθημένα – ετοιμάσου να τα βρεις μπροστά σου! Στα ερωτικά, αν είσαι αδέσμευτος, πόνταρε στο φλερτ, γιατί έτσι θα πετύχεις νέα και ωφέλιμη γνωριμία. Αν είσαι δεσμευμένος, μην αφήνεις την ανάγκη σου για επιβεβαίωση να υπερτερεί, γιατί σκοτώνει τον έρωτα!

**Ταύρος**

20 Απριλίου - 19 Μαΐου

Καλή εβδομάδα, Ταύρε! Αυτό το επτάημερο τα μέτωπα με τα οποία πρέπει να ασχοληθείς κινούνται γύρω από την καθημερινότητα, το σπίτι ή την οικογένεια. Στα επαγγελματικά, θέλω να είσαι προσεκτικός στις νέες συνεργασίες που κάνεις, γιατί, αν χάσεις την ψυχραιμία σου, ίσως να χάσεις και το δικό σου. Γενικώς, βρες τι θες από τους άλλους και μετά ζήτησέ το, ναι! Στα γκομενικά, αν είσαι μόνος, μη μασήσεις από το πρώην γκομενάκι που εμφανίζεται ξανά για να σου ζητήσει τα ρέστα που προσπαθείς να προχωρήσεις. Σιγά μην το ρωτήσουμε! Αν δεν είσαι μόνος, κοίτα κατάματα τα προβλήματα που υπάρχουν μεταξύ εσού και του αμόρε, καθώς έτσι θα λυθούν. Το να κάνεις ότι δεν υπάρχουν μας τελειώσει!

**Δίδυμοι**

20 Μαΐου - 20 Ιουνίου

Καλή εβδομάδα, Διδυμέ! Όλα λένε «κινήσου»! Θες με την έννοια του να οργανώσεις εκδρομές, να βγεις απλά μια βόλτα; Ίσως, πάλι, αυτό να σχετίζεται με επαγγελματικές συναντήσεις. Σε κάθε περίπτωση, να εκφράζεις τις ιδέες σου με πάθος! Ωστόσο, αν νιώσεις ότι η σκέψη σου θολώνει, κάνε ένα βήμα πίσω και δώσε χρόνο. Προσοχή απαιτούν οι μετακινήσεις σου αλλά και οι καβγάδες με οικογένεια και φίλους. Στα προσωπικά, αν είσαι single, το ότι είσαι αρκετά επικοινωνιακός εννοείται πως βοηθάει τον συγκεκριμένο τομέα, αρκεί να μην απορρίψεις μια γνωριμία απλά επειδή μπορεί να σκάσει μύτη μέσα απ' τα social, ξέρω γω. Αν δεν είσαι single, αλλάξτε συνήθειες με το αμόρε, γιατί η ρουτίνα θα σας φάει στο τέλος!

**Καρκίνος**

21 Ιουνίου - 21 Ιουλίου

Καλή σου εβδομάδα, Καρκίνε! Πάρε αποστάσεις αυτό το επτάημερο, ώστε να βρεις τρόπους να νιώσεις πιο ασφαλής συναισθηματικά και υλικά. Στα οικονομικά, κόψε απ' τη ρίζα την ανάγκη να ξοδέψεις αλόγιστα, καθώς δεν σε παίρνει! Αν κάποιος τολμήσει να σου πει το ίδιο πράγμα, μη βιαστείς να τον πιάσεις απ' το μαλλί, ναι! Αντιθέτως, εστίασε σε κάτι δημιουργικό ή έκπρασε τα συναισθήματά σου – δεν θα σου πείσει ο μη σου πω ποιος! Στα θέματα καρδιάς, αν είσαι μόνος, ψάξε να βρεις πρώτα τι θες και μετά ψάξε για γκόμενο. Αν δεν είσαι μόνος, το ότι θέλεις να πάρεις επιβεβαίωση δεν σημαίνει ότι πρέπει να χαλάσεις και το κλίμα στη σχέση σου, έτσι!

**Λέων**

22 Ιουλίου - 22 Αυγούστου

Καλή εβδομάδα, Λιονταράκι! Πάλι στο επίκεντρο των εξελίξεων βρίσκεσαι. Ο τομέας που μπορεί να σε κάνει να νιώσεις εκνευρισμένος είναι αυτός του σπιτιού, καθώς δεν θα λείψουν τα νεύρα και οι παρεξηγήσεις. Όμως, αν καταφέρεις να βάλεις χαλινάρια στον εγωισμό σου, υπάρχουν πολλές πιθανότητες να περάσει ξωφαλτσα αυτή η ένταση. Επίσης μην ασχοληθείς με παλιά οικογενειακά ή ανασφάλειες. Όσον αφορά τον έρωτα, αν είσαι μπακούρι, έχεις τρομερή αυτοπεποίθηση και κυνηγάς αυτόν που θες. Εύγε! Άρα δεν σε βλέπω για καιρό ακόμη μόνο. Αν δεν είσαι μπακούρι, μη συζητήσεις τώρα για το επόμενο βήμα, γιατί μπορεί και να μην υπάρξει, έτσι όπως θα τα κάνεις!

**Παρθένος**

23 Αυγούστου - 21 Σεπτεμβρίου

Καλή εβδομάδα, Παρθένε! Αυτό το επτάημερο, πρέπει να γίνεις λίγο μουσίτσα (να κινήθεις υποχθόνια) γιατί υπάρχουν πολλοί που ψάχνουν τρόπο να σου τη φέρουν! Άρα μην εκπλαγείς αν αποκαλυφθούν μυστικά ή λόγια που ειπώθηκαν για σένα πίσω απ' την πλάτη σου. Από την άλλη είναι μια καλή στιγμή για να αλλάξεις τον τρόπο που επικοινωνείς, μπας και γίνεις κάποτε κατανοητός! Μπορείς ακόμα να κάνεις και κάποιες αλλαγές στα σχέδιά σου. Στα αισθηματικά, αν είσαι μπακουρομπάκουρο, πες «ναι» στις νέες γνωριμίες, αλλά «όχι» στον πρώην! Αν δεν είσαι, θέλεις να ηρεμήσεις, ναι, αλλά επικοινωνήσε το αυτό στο αμόρε, για να μη νομίζει άλλα. Εκτός αν αυτό θες!

**Ζυγός**

22 Σεπτεμβρίου - 22 Οκτωβρίου

Καλή εβδομάδα, Ζυγέ! Τι θα έλεγες αυτό το επτάημερο να γίνεις πιο κοινωνικός, αλλά να εστιάσεις και στις ανάγκες σου ή να ξεκινήσεις κάτι το ομαδικό. Στα οικονομικά, απόφυγε τις παρεξηγήσεις, ειδικά με κοντινούς σου ανθρώπους. Γενικώς, πρέπει να περάσεις από κόσκινο την αξία που δίνεις στα πάντα, γιατί εκεί που πρέπει να δώσεις το κάτι παραπάνω τσιγκουνεύεσαι κι εκεί που δεν πρέπει να ασχοληθείς καν έχεις δώσει όλη σου την ενέργεια! Στα ερωτικά σου τώρα, αν ανήκεις στους ελεύθερους, με τόσο socializing δεν σε βλέπω μόνο για καιρό. Αν ανήκεις στους ήδη δεσμευμένους, μην τσακώνεσαι με το αμόρε για θέματα άλλων. Εντάξει, ούτε και για τα οικονομικά πρέπει να τσακώνεστε, αλλά εσείς το κάνετε!

**Σκορπιός**

23 Οκτωβρίου - 21 Νοεμβρίου

Σκορπιέ, καλή εβδομάδα! Αυτό το επτάημερο έχεις αρκετή διαύγεια όσον αφορά τη σκέψη σου, αλλά και ευφράδεια, άρα μπορείς να τα πας καλά (στα επαγγελματικά κυρίως), ειδικά αν εμπιστευτείς το ένστικτό σου. Αν, ας πούμε, θέλεις να έχεις σίγουρη επιτυχία, τότε πρέπει να σταματήσεις να είσαι απόλυτος και εριστικός. Αν, πάλι, σε τρώει να τσακωθείς, τότε αγνόησε το παραπάνω και κάνε του κεφαλιού σου! Τέλη της εβδομάδας ξεκινάει μια περίοδος εσωτερικής αναζήτησης για σένα και καλό είναι να εστιάσεις εκεί. Στα ερωτικά, αν είσαι free spirit, παίξε με το μυαλό του άλλου και θα με θυμηθείς! Αν, όμως, δεν είσαι free spirit, μην αφήσεις το άλλο σου μισό να σε ελέγξει μεν, μη σκοτωθείτε και γι' αυτό δε.

**Τοξότης**

22 Νοεμβρίου - 20 Δεκεμβρίου

Καλή εβδομάδα, Τοξότη! Τώρα είναι η στιγμή αντιμετωπίσεις τις ανασφάλειες και τα πάθη σου, αλλά και για να διευρύνεις τους πνευματικούς σου ορίζοντες. Άρα πόνταρε σε οτιδήποτε σε γεμίζει με αισιοδοξία και νέες εμπειρίες. Επίσης, κλείσε πληγές και σταμάτα να νιώθεις ενοχές για θέματα για τα οποία δεν φταις εσύ. Ωστόσο πρόσεξε μη φανατιστείς με τις απόψεις σου, γιατί θα εμπλακείς σε αχρείαστους καβγάδες. Στα θέματα καρδιάς τώρα, αν δηλώνεις ελεύθερος, πες «ναι» σε άτομα που είναι λίγο διαφορετικά από σένα, ακόμα κι αν αυτό σημαίνει ότι δεν μένουν καν στην ίδια χώρα. Αν δηλώνεις δεσμευμένος, μην τα κρατάς όλα μόνο για τον εαυτό σου, γιατί αυτό απομακρύνει το αμόρε – και λογικό είναι!

**Αιγόκερως**

21 Δεκεμβρίου - 19 Ιανουαρίου

Καλή εβδομάδα, Αιγόκερε! Για να περάσεις καλά αυτό το επτάημερο, φρόντισε να τακτοποιήσεις υποχρεώσεις και εκκρεμότητες, ειδικά αν αφορούν κοινά οικονομικά. Είναι καλή στιγμή για να κάνεις κάποιες ευεργετικές συζητήσεις με τους δικούς σου ανθρώπους, αλλά και να οργανωθείς για το μέλλον. Στα επαγγελματικά, μην αφήσεις τις πρόσκαιρες εντάσεις να δημιουργήσουν αχρείαστες διαφωνίες, γιατί αυτές θα δημιουργήσουν κι αποστάσεις! Στα ερωτικά, αν είσαι αδέσμευτος, μάλλον μέσα από φίλους θα βρεις νέο γκομενάκι. Αν όμως επιστρέψει κάποιος απ' τα παλιά, κλείσε την πόρτα! Αν είσαι δεσμευμένος, μη μεταφράζεις την κτητικότητα και τη ζήλια σου ως πάθος, γιατί όλοι ξέρουμε τι ισχύει!

**Υδροχόος**

20 Ιανουαρίου - 17 Φεβρουαρίου

Καλή εβδομάδα, Υδροχόε! Αυτό το επτάημερο φέρνει αρκετά στο πιάτο σου. Στα επαγγελματικά, πάντως, δεν αποκλείεται να αποκαλυφθούν κάποια φίδια που προσπαθούν να σε ανταγωνιστούν. Μην τους δώσεις καμία σημασία. Κινήσου στρατηγικά. Όλα τα άλλα θα έρθουν μόνα τους, λέει το κάρμα! Ωστόσο, είναι καλή στιγμή να αναθεωρήσεις το κομμάτι των οικονομικών ή και αυτό των στόχων σου. Στα αισθηματικά, αν είσαι ελεύθερος, το φλερτ έχει την τιμητική του μεν, αρκεί να μην το παραξεφτιλίσεις με τον εγωισμό σου δε. Αν δεν είσαι ελεύθερος, θύμισε στο αμόρε ότι δεν έχει μόνο εκείνο «θέλω» και «απαιτήσεις», αλλά το ίδιο ισχύει και για σένα, σωστά; Άντε, γιατί μάλλον παραγνωριστήκατε τελευταία!

**Ιχθύες**

18 Φεβρουαρίου - 19 Μαρτίου

Καλή εβδομάδα, Ψαράκι! Αν έχεις κάποια σχέδια στα σκαριά, σταμάτα να πετάς χαρταετό και τσέκαρε ξανά τις λεπτομέρειές τους. Στα επαγγελματικά, υπάρχουν αρκετές υποχρεώσεις και τρέξιμο, αλλά μην παραμελείς τον εαυτό σου. Κοινώς, πήγαινε κάνα γυμναστήριο! Επίσης μην είσαι απόλυτος, γιατί δεν αποκλείεται να χαλάσετε τις καρδιές σας με συναδέλφους. Παράλληλα, άκου το ένστικτό σου σε οτιδήποτε σε ζορίζει. Κανόνισε κάνα ταξίδι στο εξωτερικό, γιατί όχι; Στα ερωτικά, αν είσαι μόνος, μέσα από μια ευχάριστη διαδικασία, όπως βόλτα ή ταξίδι, παίξεις να γνωρίσεις νέο γκομενάκι. Αν δεν είσαι μόνος, να θυμάσαι να αφήνεις το άγχος και την γκρίνια για τη δουλειά έξω απ' τη σχέση σου, αν δεν θες να τη χάσεις.



VOICE
SNEAKY
ATHENS

Endless Summer PARTY

FREE PARKING

FREE DRINKS

Monsieur Minimal + SPECIAL GUESTS

Ανδριάνα Μπάμπαλη, Μαρία Παπαγεωργίου,
Λόλα Γιαννοπούλου, Εύη Μάζη & Ερωφίλη Παναγιωταρέα

➔ Παρασκευή 2 Οκτωβρίου, 20:00 ➔

Ploes Floating Venue, Π.Ιωάννου Αυγέρη, Παλαιό Φάληρο

powered by

protergia

Special Supporters

ΑΠΟ ΤΟ 1888
METAXA
THE ORIGINAL GREEK SPIRIT

ΠΑΡΑΓΚΑ
Το κρασί χωρίς ταμπάκες



Supporter



www.apolafste.ypefthina.eneap.gr

Απολαύστε υπεύθυνα

FEEL THE REAL COFFEE PLEASURE
HAPPY INTERNATIONAL COFFEE DAY



LAVAZZA
TORINO, ITALIA, 1895