

Η ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΣΤΗ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗ
ΧΩΡΑ

Κυρίες και Κύριοι,

Κατ' αρχήν, επιτρέψτε μου να ευχαριστήσω την Εταιρεία / το Σύστημα Εναλλακτικής Διαχείρισης Re-Battery A.E. για την ευκαιρία που μου δίνει να αναφερθώ σ' ένα ιδιαίτερο και ξεχωριστό θέμα που σχετίζεται με την προστασία της υγείας των συμπολιτών μας που κατοικούν στις νησιωτικές περιοχές της πανέμορφης χώρας μας.

Μέσα δε, σ' ένα δυσκίνητο κράτος, σε μία δυσκίνητη δημόσια λειτουργία, που βλέπει τους τομείς παραγωγής πολιτικής και ιδεών για τη νησιωτική χώρα, κάτι σαν «βαρίδι» ή πάρεργο, το γεγονός ότι ένα νέο ΣΕΔ (Σύστημα Εναλλακτικής Διαχείρισης), μόλις ενός έτους λειτουργίας, εντάσσει για ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ στην ατζέντα της συζήτησης για την εναλλακτική διαχείριση, τη ΝΗΣΙΩΤΙΚΗ ΧΩΡΑ, αυτό τιμά τη Re-Battery A.E. και τους συντελεστές της και μας γεμίζει αισιοδοξία, ελπίδα και δύναμη να συνεχίσουμε να παλεύουμε, να προσπαθούμε για το κοινό καλό.

Κυρίες και Κύριοι,

Ως Πρώην Γενικός Γραμματέας του Επιμελητηριακού Ομίλου Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών, λαμβάνω την ευκαιρία να αναφερθώ γενικότερα στα προβλήματα επικοινωνίας και συγκοινωνίας που αντιμετωπίζει ο νησιωτικός μας χώρος.

Για να σας κάνω γνώστες και κοινωνούς των προβλημάτων μας, της ανησυχίας μας, των προτάσεων και επιδιώξεών μας!

Γιατί ποιος ξέρει; Όλοι εσείς κινείστε, εργάζεστε, δραστηριοποιείστε, επηρεάζετε την κοινή γνώμη, διαμορφώνετε πολιτικές και θεσμούς.

Και καμιά φορά, το καλό μπορεί να σου έρθει από εκεί που δεν το περιμένεις!! Δηλαδή, από μία δική σας πρόταση, μια δικιά σας ιδέα, μια δικιά σας συμμετοχή.

Η Ελλάδα μας έχει πάνω από 220 κατοικημένα νησιά, που αποτελούν περίπου το 20% της ελληνικής επικράτειας και στα οποία διαβιούν 1,6 εκατομμύρια νησιωτών, δηλαδή το 15% του ελληνικού πληθυσμού.

Η ακτοπλοΐα και ειδικά οι μεταφορές από και προς τα νησιά της Ελλάδας, ιδιαίτερα τα μικρά και απομακρυσμένα, κυρίως τον χειμώνα, προσκρούει σε πλείστα όσα προβλήματα και εμπόδια.

Αυτά τα προβλήματα και εμπόδια συναντώνται για χρόνια. Τώρα πλέον, λόγω της ιδιαίτερα κακής οικονομικής κατάστασης, έχουν λάβει εκρηκτικές και επικίνδυνες διαστάσεις.

Ο Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών (στον οποίο είχα την τιμή να είμαι οικονομικός επόπτης επί 13 χρόνια), με πρόσφατες ανακοινώσεις του, εκτιμά ότι ο κίνδυνος και οι συνέπειες της κρίσης στην ακτοπλοΐα και τις συγκοινωνίες των ελληνικών νησιών είναι πλέον πολύ ορατές. Ήδη παρατηρείται οριστική διακοπή δρομολογίων, καθώς επίσης και ακινησία, ή ναύλωση, ή πώληση πλοίων.

Ακτοπλοϊκές εταιρείες αδυνατούν να καλύψουν τα έξοδα κίνησης των πλοίων και άλλες υποχρεώσεις τους, ενώ εκκρεμούν οφειλές προς πληρώματα, συνεργεία επισκευών, τράπεζες κ.λπ. Οι εκκρεμότητες δημιουργούν μια ανεξέλεγκτη κατάσταση, η οποία μπορεί να έχει τραγικές συνέπειες, γεγονός που συνηγορεί υπέρ της ανάγκης λήψης άμεσων μέτρων στην τρέχουσα χειμερινή περίοδο, προκειμένου να αποφευχθούν ακραίες καταστάσεις.

Σύμφωνα με τον Ελληνικό Επιμελητηριακό Σύνδεσμο Μεταφορών, οι παράγοντες που οδήγησαν στην κατάσταση αυτή, περιλαμβάνουν:

- Αύξηση της τιμής των καυσίμων που από το 2009-2012 ξεπερνάει το 100% (μία συνολική επιβάρυνση 300 εκ. Ευρώ το 2012 σε σχέση με το 2009), με συνέπεια το 58% του καθαρού ναύλου που πληρώνει ο επιβάτης να αφορά στα καύσιμα.
- Μείωση 23,5% της επιβατικής κίνησης στην ακτοπλοΐα, το διάστημα 2009-2012 (περίπου 2 εκ. λιγότεροι επιβάτες, 400.000 ΙΧ και 60.000 φορτηγά αυτοκίνητα).
- Μείωση της ρευστότητας των ακτοπλοϊκών εταιρειών, που δεν είναι δυνατό να καλυφθεί από το τραπεζικό σύστημα.

Προβλήματα δημιουργούν επίσης: Η μη αναπροσαρμογή των μισθωμάτων των γραμμών Δημόσιας Υπηρεσίας, η υψηλή φορολόγηση και οι κρατήσεις υπέρ τρίτων, η αύξηση των χρηματοοικονομικών εξόδων και οι καθυστερήσεις εξόφλησης οφειλών του Δημοσίου.

Η παρούσα κατάσταση πλήττει άμεσα την ισόρροπη ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών της χώρας μας και την ανταγωνιστικότητα των νησιωτικών επιχειρήσεων, ενώ αντίκειται στην αρχή της εδαφικής συνοχής και στο στόχο της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής της Ε.Ε.

Έτσι, ενώ η ελληνική Πολιτεία έχει λάβει κατά καιρούς ιδιαίτερη μέριμνα για τις συγκοινωνίες της ηπειρωτικής Ελλάδας (οδικοί άξονες, μεγάλα συγκοινωνιακά έργα - ΟΣΕ, ΚΤΕΛ, ΟΑ, κ.λπ.), δεν δείχνει αντίστοιχο ενδιαφέρον για τις

θαλάσσιες συγκοινωνιακές νησιωτικές αρτηρίες, οι οποίες έχουν ιδιαίτερη σημασία αν λάβουμε υπόψη τη μορφολογία της χώρας. Έτσι μετατρέπεται σε κενό γράμμα η συνταγματική επιταγή για τις νησιωτικές περιοχές, αλλά και το άρθρο 158 της Συνθήκης (άρθρο 174 της Συνθήκης της Λισαβόνας), δημιουργώντας μία μεγάλη ανισότητα ανάμεσα στις περιοχές της Ελλάδας.

Ο Κανονισμός (ΕΟΚ, 3577/92), έθεσε το νομικό πλαίσιο λειτουργίας της ακτοπλοΐας, προέβλεπε δε ειδική δέσμη κανόνων για την προστασία ορισμένων από αυτές τις θαλάσσιες συνδέσεις των νησιών της Ευρώπης, οι οποίες δεν θα εξυπηρετούνταν επαρκώς αν ίσχυαν μόνο οι νόμοι της αγοράς. Ειδικότερα το άρθρο 4 του εν λόγω Κανονισμού, προσέφερε στα κράτη μέλη ένα πλαίσιο για να οργανώσουν με συνέπεια παρεμβάσεις στην αγορά, προκειμένου να εξασφαλίσουν επαρκή τακτική επικοινωνία προς και από τα νησιά και μεταξύ νησιών, με τη μορφή είτε «υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας» είτε σύναψης «συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας», υπό τον όρο ότι οι εν λόγω υποχρεώσεις είναι αναγκαίες και επιβάλλονται χωρίς διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας. Αναγνωρίστηκε έτσι, σε επίπεδο ΕΕ, το δικαίωμα της ακτοπλοϊκής σύνδεσης των νησιών μας και η ανάγκη άσκησης πολιτικής άρσης της απομόνωσής τους.

Για την παρακάτω διευκόλυνση των μεταφορών των «μικρών νησιών» (κάτω των 300.000 επιβατών τον χρόνο), η ερμηνευτική ανακοίνωση του κανονισμού προέβλεπε ότι η διαδικασία σύναψης συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας ως προς τα «μικρά νησιά» υπόκειται σε απλουστευμένους κανόνες και προβλέπει μακρότερη διάρκεια ισχύος της σύμβασης. Εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις επιβολής υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτήσουν, μεταξύ άλλων, την εφαρμογή ειδικών τιμολογίων και μπορεί να προβλέψουν χρηματική αντιστάθμιση για την εκπλήρωση της υποχρέωσης κατ' εφαρμογή του άρθρου 73 της συνθήκης ΕΚ.

Όμως, οι παραπάνω κοινοτικές δεσμεύσεις και κατευθύνσεις, παρ' ότι ενσωματώθηκαν στο Εθνικό Δίκαιο με το Ν. 2932/01 και τις μεταβολές που αυτός υπέστη, καθ' υπόδειξη της Ε.Ε., στην πράξη και για σειρά ετών, δεν έτυχαν της κατάλληλης εφαρμογής.

Δεν εξυπνήτησαν δηλαδή, ως όφειλαν, τις μεταφορικές ανάγκες των κατοίκων των νησιών, για τις προσωπικές, προνοιακές ή επαγγελματικές-επιχειρηματικές τους υποχρεώσεις.

Έτσι, ενώ ο Επίτροπος Tajani, ήδη από το έτος 2008 και σε ερώτηση του τότε Ευρωβουλευτή Σταύρου Αρναουτάκη, αποδέχθηκε και συνέστησε δια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στη χώρα μας, την «εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου στη βάση του χιλιομετρικού κόστους σιδηροδρομικής μεταφοράς», έστω και με κάλυψη μέρους του κόστους μεταφοράς με τη

μέθοδο της «παροχής δημόσιας υπηρεσίας», οι νησιώτες μας δεν βρέθηκαν μέχρι σήμερα στην ευχάριστη θέση να «απολαύσουν» τα αγαθά μίας τέτοιας πολιτικής πρακτικής.

Κυρίες και Κύριοι,

Από τη σκοπιά μίας άλλης Επιμελητηριακής μου ιδιότητας, αυτής του εκπροσώπου της ΚΕΕΕ στο Δ.Σ. του ΕΟΑΝ,

α ν α ρ ω τ ι έ μ α ι μαζί σας πώς, σ' αυτή τη γενικότερα άσχημη κατάσταση, και ειδικά στο νησιωτικό χώρο και τις θαλάσσιες μεταφορές, είναι δυνατόν να προστατευθούν οι κάτοικοι των νησιών και τα παιδιά μας από τις συνέπειες των επικίνδυνων αποβλήτων που παραμένουν δίπλα ή έξω από την πόρτα μας, ή πετιούνται στις παραλίες μας.

Και πώς μιλάμε ή τάχα προσπαθούμε για τον εθνικό στόχο, δηλαδή για την ανακύκλωση του 100% των αποβλήτων συσσωρευτών μέχρι τις 26/09/2012 (ήδη πέρασε προ πολλού), αν δεν έχουμε λύσει-αντιμετωπίσει καθόλου το ζήτημα της οργάνωσης και του κόστους της ασφαλούς και νόμιμης συλλογής και μεταφοράς των αποβλήτων στα εργοστάσια της ανακύκλωσης στη χερσαία χώρα;

Η Ημερίδα της Re-Battery A.E., ήταν μία χρυσή ευκαιρία και για μένα να αναδείξω τους προβληματισμούς που μου δημιουργήθηκαν και να κάνω κάποιες προτάσεις, να πώ κάποιες ιδέες, κάποιες λύσεις που ίσως βοηθήσουν. Σας προτείνω λοιπόν τα παρακάτω:

Στη χώρα μας ανήκουν 90 περίπου νησιά τα οποία συμπεριλαμβάνονται στη λεγόμενη ζώνη των άγονων γραμμών.

Για τα νησιά αυτά, θεωρητικά τουλάχιστον, εφαρμόζεται ο θεσμός της «κρατικής ενίσχυσης» μέσω της εφαρμογής του καθεστώτος των «συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας».

Επ' αυτού του δεδικασμένου, το Υπουργείο ΠΕΚΑ, σε συνεργασία με το Υπουργείο Ναυτιλίας, αξιοποιώντας την εκπεφρασμένη θέση της Επιτροπής Νησιών της CRPM, θα μπορούσαν να υπαγάγουν τη συλλογή και ιδίως τη μεταφορά επικίνδυνων αποβλήτων σε ειδικό καθεστώς επιχειρηματικών κινήτρων (λήψη αποζημίωσης ως συμπλήρωση του κόστους μεταφοράς) ή/και στο καθεστώς των «συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας».

Μια τέτοια εξέλιξη θα επέτρεπε την εκπόνηση και κυρίως την υλοποίηση ενός ετήσιου επιχειρησιακού σχεδίου όπου, υπό την εποπτεία και την οργανωτική καθοδήγηση των ΣΕΔ, εν προκειμένω της Re-Battery A.E., ειδικά πλοία, τα «ΡΟΡΟ», σε μεταφορική αποστολή, μια φορά τον χρόνο, θα μπορούσαν σε

συνεργασία με νόμιμους συλλέκτες, να συλλέγουν τα απόβλητα συσσωρευτών και να τα μεταφέρουν σε εργοστάσια ανακύκλωσης στη χερσαία χώρα. Τα δρομολόγια θα μπορούσαν να σχεδιαστούν για ομάδες νησιών, με βάση τις γεωγραφικές κλίμακες-σχέσεις αυτών των νησιών, σε συνάρτηση με τα τεχνικοοικονομικά στοιχεία των δρομολογίων (μεγέθη- όγκος αποβλήτων, κόστος μεταφοράς, κ.λπ.).

Στο σενάριο αυτό, τα ΣΕΔ θα είχαν συντονιστικό και επιχειρησιακό-οργανωτικό ρόλο, με υποχρέωση να χρηματοδοτούν και μέρος του κόστους συλλογής αποβλήτων, όπως επιβάλλεται και από την άδεια λειτουργίας τους.

Είναι προφανές ότι ένας συντονισμός όλων των Συστημάτων που δραστηριοποιούνται σε «συγγενή» απόβλητα, π.χ. μπαταρίες, λάστιχα, έλαια, κ.λπ., θα επέφερε σημαντική οικονομία κλίμακας.

Είναι επίσης προφανές ότι αν η συλλογή των επικινδύνων αποβλήτων με «ΡΟΡΟ», από τα νησιά της άγονης γραμμής συνδυαστεί και με τη συλλογή των αποβλήτων από Μεγάλα Νησιά ή συνδυαστεί με την μεταφορά επικινδύνων προϊόντων (π.χ. χρώματα), αυτός ο συνδυασμός θα επέτρεπε πολύ μεγαλύτερες οικονομίες κλίμακας στον Εθνικό Σχεδιασμό.

Κυρίες και Κύριοι,

Αυτό που θέλω να πω και να προκαλέσω όποιον αφορά, είναι το εξής:

Αυτή η τόσο απλή ιδέα, ή κάποια άλλη ιδέα εξίσου χρήσιμη, δεν απασχόλησε κανέναν άλλον μέχρι σήμερα, έπειτα από οκτώ χρόνια λειτουργίας της εναλλακτικής διαχείρισης στο χώρο των συσσωρευτών;

Και πώς άραγε σχεδιάζουμε και αναμένουμε να πετύχουμε τον Εθνικό Στόχο, δηλαδή να ανακυκλώσουμε το 100% των αποβλήτων συσσωρευτών, την ώρα που αφήνουμε τα παιδιά μας στα νησιά να παίζουν με τις παλιές μπαταρίες και κανείς να μην νοιάζεται γι' αυτό;

Θα μου πείτε, υπάρχει και το παράνομο εμπόριο που όλα τα μπορεί, όταν το κράτος απουσιάζει!!!

Ευχαριστώ για την προσοχή σας.