



ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄ - ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄

ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΝΙΜΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

Ε Κ Θ Ε Σ Η

ΤΗΣ ΥΠΟΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΡΕΙΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΒΟΥΤΣΗ

ΑΘΗΝΑ 2018

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελ.
I. Συγκρότηση – Σύνθεση - Αντικείμενο της Υποεπιτροπής Νησιωτικών και Ορεινών Περιοχών	5
II. Συνεδριάσεις της Υποεπιτροπής - Πρόσωπα που κλήθηκαν σε ακρόαση	7
III. ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ	9
A. Μεταφορικό Ισοδύναμο Εισηγητής: Ηλίας Καματερός	11
B. Διαχείριση υδατικών πόρων στα νησιά Εισηγητής: Νικόλαος Ηγουμενίδης	15
IV. Έγκριση της Έκθεσης της Επιτροπής	21

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄ - ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄

ΥΠΟΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΡΕΙΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Περιφερειών

ΕΚΘΕΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΝΙΜΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

Ι. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ – ΣΥΝΘΕΣΗ - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΥΠΟΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΡΕΙΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Κατά την Γ΄ Τακτική Σύνοδο της ΙΖ΄ Περιόδου, η Υποεπιτροπή Νησιωτικών και Ορεινών Περιοχών της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Περιφερειών συνεστήθη, με την υπ΄ αριθμ. 2742/1984, από 15 Φεβρουαρίου 2018, απόφαση του Προέδρου της Βουλής, κ. Νικολάου Βούτση.

Μέλη της Υποεπιτροπής ορίστηκαν οι Βουλευτές, κ.κ. Άννα Βαγενά, Δημήτριος Γάκης, Αναστασία Γκαρά, Νικόλαος Ηγουμενίδης, Νικόλαος Θηβαίος, Ηλίας Καματερός, Ιωάννης Μιχελογιαννάκης, Δημήτριος Σεβαστάκης, Κωνσταντίνος Σέλτσας, Νικόλαος Συρμαλένιος, Ιωάννης Ανδριανός, Κωνσταντίνος Βλάσης, Γεώργιος Γεωργαντάς, Κωνσταντίνος Κατσαφάδος, Κωνσταντίνος Κοντογεώργος, Βασίλειος Κεγκέρογλου, Παναγιώτης Ηλιόπουλος, Ιωάννης Δελής, Κωνσταντίνος Κατσίκης, Ιωάννης Σαρίδης και Γρηγόριος Ψαριανός.

Τον Βουλευτή, κ. Αριστείδη Φωκά, ο οποίος μετείχε στην αρχική σύνθεση της Υποεπιτροπής, αντικατέστησε ο Βουλευτής, κ. Ιωάννης Σαρίδης, σύμφωνα με την υπ΄ αριθμ. 1351/924, από 26 Ιανουαρίου 2018, απόφαση του Προέδρου της Βουλής.

Αντικείμενο της Υποεπιτροπής Νησιωτικών και Ορεινών Περιοχών, σύμφωνα με το άρθρο 43 Α του Κανονισμού της Βουλής, είναι «η μελέτη των προβλημάτων των περιοχών αυτών, η υποβολή προτάσεων για τη βιώσιμη οικονομική τους ανάπτυξη, την προστασία του οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος και τη διατήρηση και προβολή της πολιτιστικής παράδοσης, η παρακολούθηση των κανονιστικών πράξεων του κοινού νομοθέτη και της διοίκησης για την εναρμόνισή τους με τις ιδιαιτερότητες των νησιωτικών και ορεινών περιοχών και, ειδικότερα, η επεξεργασία και διατύπωση προτάσεων για την αντιμετώπιση των μόνιμων μειονεκτημάτων στα δίκτυα των συγκοινωνιών, της ενέργειας, της ύδρευσης και των στερεών και υγρών αποβλήτων,

την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα των μικρών και των οικογενειακών επιχειρήσεων, των προβλημάτων υγείας, εκπαίδευσης, του πρωτογενούς και του δευτερογενούς τομέα ανάπτυξης και του τουρισμού.»

Η Υποεπιτροπή Νησιωτικών και Ορεινών Περιοχών πραγματοποίησε τρεις (3) συνεδριάσεις, συνολικής διάρκειας περίπου έξι (6) ωρών.

II. ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΥΠΟΕΠΙΤΡΟΠΗΣ - ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΚΛΗΘΗΚΑΝ ΣΕ ΑΚΡΟΑΣΗ

1. Συνεδρίαση της 29ης Μαρτίου 2018

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Προγραμματισμός των εργασιών της Υποεπιτροπής.

2. Συνεδρίαση της 10ης Μαΐου 2018

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Το πρόγραμμα και η υλοποίηση του Μεταφορικού Ισοδύναμου στη νησιωτική Ελλάδα.

Τα μέλη της Υποεπιτροπής ενημέρωσαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Παναγιώτης Κουρουμπλής και ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Νεκτάριος Σαντορινιός.

3. Συνεδρίαση της 9ης Ιουλίου 2018

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

Διαχείριση υδατικών πόρων στα νησιά.

Τα μέλη των Υποεπιτροπών ενημέρωσε ο Ειδικός Γραμματέας Υδάτων του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Ιάκωβος Γκανούλης.

*****Κοινή συνεδρίαση με την Υποεπιτροπή Υδατικών Πόρων της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Προστασίας Περιβάλλοντος*

III. ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ

Α. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ

ΘΕΜΑ: Μεταφορικό Ισοδύναμο είναι η εξίσωση του κόστους θαλασσίων μεταφορών με αυτό των χερσαίων ή, όπως αυτό διατυπώθηκε τελικά στον Ν. 4551/18, μεταφορικό ισοδύναμο (Μ.Ι.) είναι το μέτρο με τη θέσπιση του οποίου επιδιώκεται η εξίσωση του κόστους μεταφοράς, που αντιστοιχεί σε επιβάτες και εμπορεύματα με μέσα θαλάσσιας μαζικής μεταφοράς, με το κόστος που θα ίσχυε στα μέσα χερσαίας μαζικής μεταφοράς για την ίδια απόσταση.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

(Η συζήτηση στην Υποεπιτροπή Νησιωτικών και Ορεινών περιοχών της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Περιφερειών έγινε πριν από τη συζήτηση, στις αρμόδιες Διαρκείς Επιτροπές της Βουλής, του νομοσχεδίου και ενώ είχε, ήδη, αναρτηθεί για διαβούλευση).

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα της απομόνωσης των νησιών είναι οι μετακινήσεις ανθρώπων και οι μεταφορές εμπορευμάτων.

Πέρα από τις δυσκολίες των θαλάσσιων συγκοινωνιών, οι οποίες δεν μπορούν να γίνονται με τη συχνότητα που γίνονται οι μεταφορές στη χερσαία χώρα, που και αυτές εξαρτώνται από τις καιρικές συνθήκες, μεγάλο πρόβλημα είναι το κόστος που είναι κατά πολύ αυξημένο.

Το Μεταφορικό Ισοδύναμο έρχεται να καλύψει (ή να μειώσει) αυτή τη διαφορά. (Αξίζει μια αναφορά στον αείμνηστο Δήμαρχο Τήλου, Τάσο Αλιφέρη, που πρώτος μαζί με άλλους νησιώτες δημάρχους ανάδειξαν το θέμα και αγωνίστηκαν για την εφαρμογή τους τη δεκαετία του '80).

Το κόστος καλύπτεται από το Π.Δ.Ε. και αποδίδεται στους χρήστες, είτε είναι επιβάτες είτε επιχειρήσεις, που διακινούν εμπορεύματα, ακόμα και καύσιμα.

Εφαρμόζεται πιλοτικά για πρώτη φορά στη χώρα μας, το δεύτερο εξάμηνο του 2018, στα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου και κάποια μικρά νησιά (τελικά σε 49 νησιά, όπως ψηφίστηκε στην Ολομέλεια), με προοπτική, από την 1.1.2019 να εφαρμοστεί σε όλα τα νησιά της χώρας μας (αυτό προβλέπεται από τον νόμο).

Η δαπάνη καθορίζεται σε 50.000.000 ευρώ για το πρώτο εξάμηνο (με δυνατότητα υπέρβασης) και, περίπου, 150.000.000 ευρώ για το 2019.

Για τη διαμόρφωση του Ν/Σ ανατέθηκε και εκπονήθηκε σχετική μελέτη από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου. Πραγματοποιήθηκαν, παράλληλα, δεκάδες συσκέψεις για διαβούλευση με όλους σχεδόν τους φορείς.

Δικαιούχοι

Δικαιούχοι είναι όλοι οι μόνιμοι κάτοικοι νησιών, οι αγροτικοί και επικουρικοί γιατροί και νοσηλευτές. Στην πιλοτική εφαρμογή ανάλογα με το νησί (υπολογίζεται η συχνότητα μετακίνησης ανάλογα με τις ανάγκες). Το κάθε άτομο δικαιούται έναν αριθμό εισιτηρίων. Σε μια οικογένεια υπάρχει η δυνατότητα χρήσης εισιτηρίων ενός μέλους από ένα άλλο. Δεν υπάρχουν εισοδηματικά κριτήρια.

Υπολογισμός διαφοράς

Ο υπολογισμός της διαφοράς κόστους υπολογίζεται για τους επιβάτες με βάση το κόστος ανά χλμ., για μετακίνηση στη χερσαία χώρα με το ΚΤΕΛ, του οποίου οι τιμές, ως γνωστό, καθορίζονται από υπουργικές αποφάσεις.

Για τα εμπορεύματα και τις επιχειρήσεις λαμβάνεται η μέση τιμή χερσαίας μεταφοράς, που καθορίζεται κάθε χρόνο από το παρατηρητήριο τιμών. Με τον τρόπο αυτό, καλύπτεται η διαφορά κόστους, άσχετα με τις οποιεσδήποτε διακυμάνσεις των εισιτηρίων ή της βάσης αναφοράς. Αυτό ως απάντηση στο ερώτημα: «Τι θα γίνει αν οι ακτοπλόοι αυξήσουν τις τιμές;».

Πώς αποδίδεται στους δικαιούχους

- Για τους επιβάτες:

Οι δικαιούχοι παίρνουν ηλεκτρονικά από τη Γενική Γραμματεία Νησιωτικής Πολιτικής, αφού μπουν στη σχετική ιστοσελίδα, τον Μοναδικό Αριθμό Νησιώτη (Μ.Α.Ν.), όπου και δηλώνουν ένα λογαριασμό Τραπεζής.

Τα πρακτορεία έκδοσης εισιτηρίων συνδέονται ηλεκτρονικά με το σύστημα της Γενικής Γραμματείας, και με την έκδοση του εισιτηρίου και την αναφορά του Μ.Α.Ν., αυτόματα, καθορίζεται το ποσό, που θα καταβληθεί στον λογαριασμό του δικαιούχου εντός μηνός.

(Μετά την ψήφιση και την εφαρμογή του νόμου, υπάρχουν παραδείγματα επιστροφής, για παράδειγμα, 20,00 ευρώ από 54,00 για Κω – Πειραιά, 20,00 ευρώ από 52,00 για Κάλυμνο – Πειραιά).

Τα ποσά αυτά είναι ακατάσχετα και αφορολόγητα.

- Για τις Επιχειρήσεις

Η κάθε επιχείρηση, που εδρεύει στα νησιά και με τζίρο μέχρι ενός ορίου, παίρνει μοναδικό αριθμό επιχείρησης (Μ.Α.Ε.), δηλώνει έναν λογαριασμό και κάθε

τρεις (3) μήνες κατατίθεται σε αυτόν η διαφορά κόστους όσων τιμολογίων υποβάλλονται στη σχετική πλατφόρμα της Γενικής Γραμματείας.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ - ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ - ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

1. Προβληματισμός:

Το Μεταφορικό Ισοδύναμο δεν μπορεί να αντικαταστήσει τους μειωμένους συντελεστές Φ.Π.Α. που καταργήθηκε στα νησιά.

Απάντηση:

Το Μεταφορικό Ισοδύναμο δεν σχετίζεται με τον Φ.Π.Α., είναι ένα μέτρο - τομή στα πλαίσια της εφαρμογής ολοκληρωμένης νησιωτικής πολιτικής. Πρέπει να υπάρχει και δέσμη φορολογικών μέτρων στον βαθμό που το επιτρέπουν τα δημοσιονομικά.

2. Προβληματισμός

Για τη σχετική κρίση της απομόνωσης των νησιών δεν αρκεί μόνο το Μεταφορικό Ισοδύναμο, αλλά χρειάζεται ολοκληρωμένη πολιτική για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, που να καλύπτει και τη συχνότητα και την ποιότητα των δρομολογίων.

Απάντηση

Γίνεται μελέτη για το ακτοπλοϊκό από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (χρηματοδότηση από την Ε.Ε.).

3. Προβληματισμός:

Τι γίνεται στην Ευρώπη; Μπορεί να χρηματοδοτηθεί το Μεταφορικό Ισοδύναμο;

Απάντηση:

Λειτουργεί στη Σκωτία, τη Δανία, τη Σαρδηνία, αλλά περιορισμένα. Εξάλλου δεν υπάρχουν πολυνησιακά συμπλέγματα, όπως στην Ελλάδα. Δεν υπάρχουν συγκεκριμένα προγράμματα για τη νησιωτική Ευρώπη. Υπογραμμίζουμε τη διακήρυξη της Βαλτικής (2017), σε συνεννόηση με τις 11 χώρες που έχουν αμιγώς νησιωτικές περιφέρειες (23 από τις 204 περιφέρειες της Ευρώπης). Γίνεται προσπάθεια για εξεύρεση πόρων από την Ε.Ε., αλλά, μέχρι στιγμής, δεν χρηματοδοτούνται οι θαλάσσιες μεταφορές (σε αντίθεση με τις χερσαίες). Έτσι δεν εφαρμόζονται οι διακηρύξεις της Ε.Ε. για νησιωτικότητα και εδαφική συνοχή.

4. Προβληματισμός:

Γιατί το Μεταφορικό Ισοδύναμο αφορά μόνο στους νησιώτες και όχι στους επισκέπτες, ώστε να διευκολυνθεί ο εσωτερικός τουρισμός;

Απάντηση

Η ολοκληρωμένη εφαρμογή απαιτεί συνέργεια πολλών παραγόντων (ακτοπλοϊκό, χρηματοδότηση από Ε.Ε., δυνατότητα καθορισμού τιμών κ.ά.). Η μελέτη για την άμεση εφαρμογή του Μεταφορικού Ισοδύναμου προτείνει οδικό χάρτη και μέτρα για την ολοκληρωμένη εφαρμογή του. Δεν μπορεί να στηριχθεί μόνο στην κρατική επιδότηση, γιατί το κόστος είναι τεράστιο.

5. Προβληματισμός:

Οι διαδικασίες που προβλέπει το νομοσχέδιο είναι σύνθετες, απαιτούνται πολλές υπουργικές αποφάσεις και δημιουργεί γραφειοκρατία, οπότε το σύστημα είναι δυσλειτουργικό.

Απάντηση:

Οι διαδικασίες για την απόκτηση του Μ.Α.Ν. και την απόδοση της διαφοράς κόστους είναι απλές και γίνονται ηλεκτρονικά. Το ίδιο και για τις επιχειρήσεις. Όσο για τις υπουργικές αποφάσεις, προβλέπονται μόνο δύο (2) και αυτό, γιατί ο νόμος αυτός είναι νόμος - πλαίσιο και οι τεχνικές διαδικασίες προβλέπονται με υπουργικές αποφάσεις, ανάλογα με τις εξελίξεις, ώστε να μη χρειάζονται κάθε φορά τροπολογίες. Αυτό εξασφαλίζει και τη συνέχεια του Μεταφορικού Ισοδύναμου, που είναι στόχος του νομοσχεδίου.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

1. Το Μεταφορικό Ισοδύναμο είναι αναπτυξιακό μέτρο. Πέρα από τη μείωση της απομόνωσης των νησιών που εξυπηρετεί την εδαφική συνοχή, διευκολύνει τις μετακινήσεις προσώπων και αγαθών, ώστε να δίνει ίσες ευκαιρίες για τουρισμό, κοινωνικές, πολιτιστικές, αλλά και οικονομικές δραστηριότητες (οι επιχειρήσεις δεν θα έχουν, πλέον, την επιβάρυνση του κόστους μεταφοράς). Όσο θα διευρύνεται με στόχο την ολοκληρωμένη εφαρμογή του το Μεταφορικό Ισοδύναμο τόσο θα αποκτά αναπτυξιακά χαρακτηριστικά.

2. Χρειάζεται περαιτέρω μελέτη (μετά και τα στοιχεία πλέον από την εφαρμογή του), ώστε να τείνει προς καθολική εφαρμογή.

Θα χρειαστεί προς τούτο:

α. Η αναζήτηση ευρωπαϊκών πόρων

β. Η σύνδεσή του με ευρύτερο σχέδιο βελτίωσης του ακτοπλοϊκού και τη διασύνδεση των συγκοινωνιακών μέσων.

Β. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ

Εισαγωγή

Κατά τη σχετική κοινή συνεδρίαση της Υποεπιτροπής Υδατικών Πόρων της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Προστασίας Περιβάλλοντος και της Υποεπιτροπής Νησιωτικών και Ορεινών Περιοχών της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Περιφερειών, τέθηκε εκτενώς το ζήτημα της διαχείρισης των υδατικών πόρων στα νησιά, αναδεικνύοντας σημαντικές πλευρές, προτάσεις και δράσεις επί του ζητήματος.¹

Αναμφίβολα, εν έτει 2018, η κλιματική αλλαγή μας φέρνει μπροστά σε σημαντικά διαχειριστικά προβλήματα σχετικά με τους υδατικούς πόρους. Είναι κοινός τόπος οι αυξανόμενες ανάγκες των μόνιμων κατοίκων των νησιών, σε συνδυασμό με το αναφαίρετο δικαίωμα σε επαρκή ποσότητα και καλής ποιότητας πόσιμο νερό. Ο πληθυσμός συνεχώς αυξάνεται, όπως και οι ανάγκες αυξάνονται, την ίδια ώρα που τα αποθέματα πόσιμου νερού είναι περιορισμένα. Παράλληλα, η επιβάρυνση των μονάδων αφαλάτωσης περιγράφεται ως μία νέα οικολογική απειλή από το μεσογειακό σχέδιο δράσης του Προγράμματος Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών, ενώ, πλέον, η φέρουσα ικανότητα των νήσων σε νερό συνδέεται με το φαινόμενο της υπερσυγκέντρωσης, που σημαίνει ότι πολλές φορές υπερβαίνεται η δυνατότητα που έχουν τα νησιά να δεχτούν έναν αριθμό επισκεπτών, με έντονο το φαινόμενο της λειψυδρίας.

Η ανάγκη για ενιαία ολοκληρωμένη διαχείριση υδάτων

Η αποτελεσματικότητα της διαχείρισης των υδάτων σκοντάφτει στο πολυδαίδαλο, πολυεπίπεδο και πολυδιασκορπισμένο δίκτυο θεσμών που το απαρτίζουν.

Η Ειδική Γραμματεία Υδάτων είναι το διαχειριστικό όργανο κάθε τομεακού Υπουργείου, που ασχολείται με τα νερά. Παράλληλα, υπάρχει το Εθνικό Συμβούλιο, που είναι ένα μεγάλο όργανο διαβούλευσης, η Εθνική Επιτροπή Υδάτων, που είναι διυπουργικό όργανο και επεξεργάζεται όλες τις προτάσεις. Επιπρόσθετα, τρέχουν τα πολλά και διαφορετικά στρώματα των διαφόρων επιπέδων, από το τοπικό επίπεδο των δήμων μέχρι την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις Οδηγίες, που πρέπει να τηρούνται (σ.σ. και σύμφωνα με τις οποίες πρέπει όλα τα νερά, παράκτια, υπόγεια και εσωτερικά,

¹ Πρακτικά υποεπιτροπών της Βουλής της 9 Ιουλίου 2018. Τα μέλη των Υποεπιτροπών ενημέρωσε ο Ειδικός Γραμματέας Υδάτων του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Ιάκωβος Γκανούλης.

να προσεγγίζονται ολοκληρωμένα). Ενδιάμεσα έχουμε τις επτά (7) Αποκεντρωμένες Διοικήσεις και τα δεκατέσσερα (14) υδατικά διαμερίσματα.

Γίνεται σαφές ότι η όποια διαχείριση έρχεται αντιμέτωπη με το σημερινό έλλειμμα της αποτελεσματικής, ενιαίας και ολοκληρωμένης διαχείρισης των υδάτων και της ανάγκης για έναν ισχυρό και λειτουργικό κεντρικό συντονιστικό φορέα.

Επιπλέον, για να λύσουμε το πρόβλημα των υδατικών πόρων σε όλη τη χώρα, αλλά, κυρίως, στα νησιά, χρειάζεται μία καλύτερη συνεργασία των αρμόδιων φορέων.

Είναι κοινή ομολογία ότι δεν υπάρχει παράδοση στην Ελλάδα από μια ενιαία, ολοκληρωμένη και αποκεντρωμένη διαχείριση των υδάτων. Είναι χαρακτηριστικός ο ανταγωνισμός που υπήρξε στο παρελθόν σε κρατικό επίπεδο μεταξύ των Υπουργείων για το ποιος θα έχει τη διαχείριση του νερού στο κεντρικό επίπεδο - περνώντας από το Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης, το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, το Υπουργείο Υγείας και, τέλος, το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Η μείωση του κόστους μεταφοράς και η προβληματική γύρω από την αφαλάτωση

Από τη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής επιχειρείται, τα τελευταία χρόνια, η μείωση του κόστους μεταφοράς, με τη δημιουργία μονάδων αφαλάτωσης, μέσα από την προμήθεια, το κόστος τοποθέτησης και τη συντήρηση για τα πέντε (5) πρώτα χρόνια, έτσι ώστε να μπορέσουν αυτές οι μονάδες να δουλέψουν, να εδραιωθούν και να υπάρξει μια συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Σχετικά με την εξοικονόμηση πόρων, σημειώνεται ότι το 2017 το κόστος ήταν 3.846.000 ευρώ και μέσα στο 2018 υπολογίζεται ότι θα ανέλθει, συνολικά, στα 2.784.000 ευρώ, δηλαδή μείωση της δαπάνης της τάξεως των 1.060.000 ευρώ, ενώ τις προηγούμενες χρονιές έφθανε στα 4 έως 6 εκατομμύρια ευρώ. Είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα της Μεγίστης, όπου η μονάδα αφαλάτωσης ξεκίνησε στις 23 Μαρτίου 2018 και το ετήσιο κόστος της μονάδας είναι 215.000 ευρώ έναντι 550.000, που δόθηκε για μεταφορά το 2017. Το κόστος τιμών του νερού, όταν παράγεται στη μονάδα, από τα 12,77 ευρώ και το μισό ευρώ, περίπου, που το προμηθευόμαστε, κατεβαίνει στα 2,70 ευρώ το κυβικό μέτρο με Φ.Π.Α..

Τονίζεται ιδιαίτερα ότι δεν πρέπει να συγχέεται η αφαλάτωση σε μικρή κλίμακα με την αφαλάτωση που μπορεί να γίνει για μια πόλη, όπως, για παράδειγμα, στη Βαρκελώνη, με όλα τα περιβαλλοντικά προβλήματα γύρω από την παραλία της. Η αφαλάτωση δεν αποτελεί πανάκεια. Εκτός από το ενεργειακό κόστος, έχει τα αλμόλοιπα, το πρόβλημα της λειτουργίας και της συντήρησης. Οι αφαλατώσεις λύνουν καλύτερα το οξύ πρόβλημα σε σχέση με τη μεταφορά νερού, που έχει πολύ μεγάλο

κόστος, αλλά αποτελεί το «αναγκαίο κακό», όταν δεν υπάρχει άλλη λύση, όπως, για παράδειγμα, σε πολύ μικρά άνυδρα νησιά, όπου η αφαλάτωση είναι, πράγματι, η μόνη λύση.

Η περίπτωση της Κρήτης

Το πρόβλημα της ανεπάρκειας νερού στην Κρήτη δεν είναι σημερινό. Η ανεπάρκεια, βεβαίως, δεν είναι «πραγματική», με την έννοια της απόλυτης έλλειψης του νερού.

Το παράδειγμα του Ασκύφου Σφακίων ισχύει, κατ' αναλογία, για όλη την Κρήτη. Ενώ είναι η περιοχή με το δεύτερο μεγαλύτερο βροχομετρικό ύψος της χώρας, το καλοκαίρι δεν έχει νερό για τις ανάγκες του! Έχουμε, ήδη, εξαντλήσει υδροφορείς και υφαλμυρίσει άλλους, οι οποίοι πρέπει να αποκατασταθούν, για να επεκταθεί η ωφέλιμη μακροβιότητά τους.

Σε παλαιότερες εποχές, ενώ υπήρχαν πηγές και χείμαρροι με άφθονο νερό, δεν υπήρχε η αναγκαία βούληση (και πολιτική) ή τεχνολογία για την αποθήκευσή του. Λόγω έλλειψης του κλειστού υπό πίεση σωλήνα, **δεν υπήρχε η δυνατότητα οικονομικής μεταφοράς** του από περιοχή σε περιοχή. Η **απουσία αντλητικών μηχανημάτων** δεν επέτρεπε τη μεταφορά νερού σε σημεία σημαντικά υψηλότερα των πηγών του. Η **ανυπαρξία γεωτρητικών μηχανών** απέκλειε την εκμετάλλευση νερού από βαθύτερους υδροφορείς.

Κυρίως και πάνω από όλα, **η έλλειψη επαρκούς και κατάλληλης μορφής ενέργειας** ήταν και παραμένει από τους σημαντικότερους λόγους της σχετικής ανεπάρκειας νερού στην υπό έλεγχο περιοχή, αλλά και πολλές άλλες περιοχές της χώρας και του κόσμου.

Συνοπτικά για την Κρήτη, **το πρόβλημα για την περιοχή μας δεν είναι η λειψυδρία, αλλά η επί μακρόν απουσία συντονισμένης διαχείρισης των υδάτινων πόρων της Κρήτης**. Αυτή η έλλειψη μακροπρόθεσμης πολιτικής στόχευσης είχε τα αποτελέσματά της, που βιώνουμε σήμερα.

Συγκεκριμένα:

- ✓ Απαιτείται ένα ολοκληρωμένο σχέδιο διαχείρισης υδάτινων πόρων.
- ✓ Τα διάφορα έργα (ύδρευσης, άρδευσης, αναζήτησης νερού κ.λπ.), ουσιαστικά, είναι «πλίνθοι και κέραμοι ατάκτως ερριμμένοι» και χωρίς συνολικό σχεδιασμό για όλο το νησί.

Προτάσεις για ολοκληρωμένη και αποτελεσματική διαχείριση των υδάτων

Ανάμεσα στις προτάσεις που έχουν διατυπωθεί για τη διαχείριση υδάτων ξεχωρίζουν:

- Η μετάβαση από τη γραμμική στην κυκλική οικονομία και με εφαρμογή στα νησιά. Η ανακύκλωση του νερού στα νησιά με καλή επεξεργασία.

- Η παραδοσιακή λύση των μικρών φραγμάτων, των πεζουλών, που μπορούν να μειώσουν τη διάβρωση. Είναι πρότυπο η λύση του Μανώλη Γλέζου, που έχει εφαρμοστεί στην Απείρανθο της Νάξου για μικρά φράγματα και με τοπικά υλικά.

- Η εφαρμογή του μοντέλου της επίλυσης κρίσεων. Το ζητούμενο της διαχείρισης επιφέρει ρήξεις και συγκρούσεις. Έχει παρατηρηθεί ότι όσοι ποτίζουν θέλουν περισσότερο νερό και όσοι χρησιμοποιούν το νερό για ύδρευση διεκδικούν περισσότερο.

- Η ανάγκη ενός κεντρικού και ενιαίου συντονισμού για την αποτελεσματική διαχείριση. Επιπλέον, η απαίτηση για καλό σχεδιασμό, σε επίπεδο περιφερειών, δήμων και όλων των οργανισμών που ασχολούνται με το νερό. Η λέξη κλειδί είναι η συνεργασία, η οποία γινόταν από τα αρχαία χρόνια για τη μεταφορά του νερού. Συνεργασία μεταξύ των Υπουργείων και των φορέων, κεντρικών και τοπικών, για να μπορέσουμε να δώσουμε λύσεις.

- Μείωση των διαρροών. Υπάρχουν δίκτυα σε δήμους με υψηλές διαρροές. Σύγχρονη τεχνολογία και προγράμματα, που αφορούν αντικατάσταση δικτύων ύδρευσης, που εκπονούνται από το Υπουργείο Εσωτερικών και το Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης, δίνουν τεχνογνωσία και χρηματοδότηση.

- Η ενσωμάτωση του σχεδιασμού στον όρο και την έννοια της νησιωτικότητας.

- Η λήψη συνδυασμένων μέτρων για τον εμπλουτισμό των υπόγειων, κύρια, υδροφορέων σε συνδυασμό και με αντιπλημμυρικά μέτρα προστασίας και αντιμετώπισης της διάβρωσης των εδαφών. Μονάδες αφαλάτωσης θα πρέπει να εξετάζονται μόνο συμπληρωματικές των πιο πάνω έργων εμπλουτισμού, συνεκτιμώντας, σε κάθε περίπτωση, και τα τρία βασικά προβλήματα της μεθόδου: τον έντονο ενεργοβόρο χαρακτήρα της, τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την απόρριψη των αρμολίπων και, φυσικά, το μεγάλο κόστος που συνεπάγεται για τα λαϊκά νοικοκυριά.

- Ένταξη των νησιών του Αργοσαρωνικού στα υδατικά διαμερίσματα του Αιγαίου και τις Κυκλάδες και όχι με την Αττική, που είναι τώρα.

- Ένα **ολοκληρωμένο πρόγραμμα αντιμετώπισης του θέματος «ενέργεια και νερό» σε όλα τα νησιά**, από την Κρήτη, που είναι το μεγαλύτερο, μέχρι το πιο μικρό νησί της πατρίδας μας, **ώστε να είναι διασφαλισμένη τόσο η ενεργειακή αυτάρκεια όσο και η πρόσβαση όλων των πολιτών στο νερό.**

- Σχέδιο δράσης ανά Περιφέρεια, ανά νησί, εφαρμογής των μέτρων και βελτίωσής τους με βάση τους τοπικούς παράγοντες,
- Ένα ενιαίο αποκεντρωμένο και ολοκληρωμένο σχέδιο διαχείρισης.
- Η συνταγματική κατοχύρωση του νερού, ως κοινωνικό αγαθό, με ρητή απαγόρευση άρσης του δημόσιου ελέγχου του αγαθού του νερού.

IV. Οι Εισηγήσεις κατά τη συνεδρίαση έγιναν δεκτές, κατά πλειοψηφία, και συναπαρτίζουν την Έκθεση της Υποεπιτροπής, η οποία κατατίθεται στην Επιτροπή Περιφερειών και αποτελεί συνοδό κείμενο της Έκθεσής της.

Αθήνα, 1 Νοεμβρίου 2018

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΑΚΗΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΥΠΟΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΚΑΡΑ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ
ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΝΤΟΝΗΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΕΒΑΣΤΑΚΗΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΕΛΤΣΑΣ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΣΤΟΓΙΑΝΝΙΔΗΣ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΛΑΣΗΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΝΤΟΓΕΩΡΓΟΣ
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ