



Αθήνα, 22.5.2024

Ερώτηση

Προς τους Υπουργούς:

1. Περιβάλλοντος και Ενέργειας
2. Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Θέμα: «κίνδυνος ανεπανόρθωτης περιβαλλοντικής βλάβης στο Κεντρικό Λιμάνι του Πειραιά»

Σύμφωνα με μελέτες διαφόρων επιστημονικών ιδρυμάτων και του ΕΛΚΕΘΕ, ο βυθός του λιμένος του Πειραιά είναι βεβαρημένος με ρύπους προερχόμενους από τα υφαλοχρώματα και πετρελαιοειδή των πλοίων αλλά και αστικά λύματα (πριν συνδεθούν με το κέντρο της Ψυττάλειας) με αποτέλεσμα η λάσπη του πυθμένα (τα βυθοκορήματα) να περιέχει τοξικά βαρέα μέταλλα (μόλυβδο-αρσενικό, κάδμιο, υδράργυρο και τα καρκινογόνα παράγωγά τους).

Από τον Φεβρουάριο 2024 διεξάγονται στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά εργασίες βυθοκόρησης, δηλαδή εργασίες απομάκρυνσης υλικών από το βυθό με τη χρήση ειδικών γερανών (βυθοκόρου) και πλωτών μέσων, τα οποία στην συνέχεια απομακρύνονταν από το λιμάνι προς άγνωστη κατεύθυνση. Αρχικά διατυπώθηκαν αιτήματα προς τις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές από πολίτες και δημοτικές παρατάξεις για επίδειξη της περιβαλλοντικής αδειοδότησης αυτών των εργασιών. Μετά από δεκαπέντε (15) ημέρες σιωπής από τις αρμόδιες αρχές, κατατέθηκε μηνυτήρια αναφορά για λογαριασμό στελεχών της δημοτικής παράταξης της μείζονος αντιπολίτευσης στο Δήμο Πειραιά και πολιτών, με την οποία ζητούσαν να τους γνωστοποιηθούν τα έγγραφα που αδειοδοτούν τις συγκεκριμένες δραστηριότητες. Στη μηνυτήρια αναφορά αναφέρεται ότι οι εργασίες βυθοκόρησης τελούνται χωρίς άδεια και ότι το Κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιά και η Περιφέρεια Αττικής δεν απαντούν στα αιτήματά τους. Η εισαγγελία παρέπεμψε την υπόθεση προς διερεύνηση στο Λιμεναρχείο Πειραιά το οποίο κάλεσε τους καταγγέλλοντες να δώσουν καταθέσεις και στη συνέχεια αρνήθηκε - γραπτά αυτή τη φορά - να επιδείξει τις άδειες.

Μετά από αυτή την άρνηση ασκήθηκε αίτηση στο 5^ο τμήμα του ΣτΕ με αίτημα την αναστολή των εργασιών εκσκαφής και απομάκρυνσης (βυθοκόρησης) των επικίνδυνων τοξικών αποβλήτων στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά. Ασκήθηκαν δύο προσφυγές, η μία για λογαριασμό του Εργατικού Κέντρου Πειραιά και πολιτών του Πειραιά και η άλλη για λογαριασμό του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά. Οι αιτήσεις στηρίζονταν στο ότι δεν αποδεικνυόταν να υπάρχει έγκυρη άδεια για την τέλεση αυτών των εργασιών που αφορούν επικίνδυνα απόβλητα.

Με βάση τα όσα έχουν προηγηθεί, προκύπτει ότι για την περιβαλλοντική αδειοδότηση όλων των έργων του ΟΛΠ ΑΕ είχε εκδοθεί μία ΑΕΠΟ τον Δεκέμβριο του 2020, η οποία όμως θεωρείτο ελαττωματική και ακυρώσιμη μετά τις αποφάσεις της Ολομέλειας του ΣτΕ 547-548-549/2022 που είχαν ακυρώσει τις προγενέστερες αποφάσεις αδειοδότησης από την ΕΣΑΛ και γι' αυτό αντικαταστάθηκε με νέα ΑΕΠΟ τον Σεπτέμβριο του 2023. Η πρόσφατη αυτή ΑΕΠΟ του 2023 είχε ως βασικό «σχεδιασμό» ότι τα βυθοκορήματα θα τοποθετηθούν σε ειδικά κλειστά τσιμεντένια κιβώτια που θα χρησιμοποιούνταν για την κατασκευή των προβλητών. Δεν είχε γίνει επαρκής μελέτη για τη διαχείριση των επικίνδυνων βυθοκορημάτων στη ξηρά, ιδίως λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι από το 2021 ενσωματώθηκε στο Ελληνικό Δίκαιο με τον Ν.4819/21 νέα ευρωπαϊκή οδηγία και ρυθμίσεις για τη διαχείριση των επικίνδυνων αποβλήτων, ο οποίος προβλέπει αυστηρές διαδικασίες και πρωτόκολλα για την διαχείρισή τους..

Να σημειωθεί ότι οι εκκρεμείς αιτήσεις ακύρωσης στο ΣτΕ εναντίον του master plan του ΟΛΠ και της αδειοδότησης των έργων είναι περίπου 15 και στρέφονται και κατά της ΑΕΠΟ του 2023, πράγμα που αποδεικνύει ότι υπάρχουν σοβαρές ενστάσεις από πολλούς φορείς για την νομιμότητα των έργων. Ειδικότερα η ανάγκη για εκβάθυνση σε συγκεκριμένα σημεία του λιμανιού είναι γνωστή από δεκαετίες αλλά δεν προχωρούσε εξαιτίας του προβλήματος της ορθής διαχείρισης των τοξικών αποβλήτων. Είναι μία διαδικασία δύσκολη και ακριβή για να γίνει σωστά και χωρίς κινδύνους για το περιβάλλον και τους κατοίκους. Άλλωστε το ΣτΕ ήδη με 2 αποφάσεις του έχει σταματήσει προγενέστερες απόπειρες βυθοκόρησης αναγνωρίζοντας την επικινδυνότητα των βυθοκορημάτων και το γεγονός ότι η αδειοδότηση δεν ήταν ορθή.

Μέχρι σήμερα δεν γνωρίζουμε επίσημα ποιος και πώς διαχειρίζεται τα απόβλητα που προέρχονται από τις τρέχουσες διαδικασίες βυθοκόρησης, ούτε πώς και πότε ανακηρύχθηκε ο ανάδοχος του έργου και υπό ποιες προϋποθέσεις, αν και οι σχετικοί διαγωνισμοί του ΟΛΠ οφείλουν να τηρούν τις διατυπώσεις δημοσιότητας σύμφωνα με την Σύμβαση Παραχώρησης και την νομολογία του ΣΤΕ.

Η Πρόεδρος του 5^{ου} τμήματος του ΣτΕ την Παρασκευή 17.5.2024 εξέδωσε προσωρινή διαταγή για την αναστολή των έργων βυθοκόρησης, αναγνωρίζοντας έτσι ότι υφίσταται κίνδυνος ανεπανόρθωτης βλάβης στο περιβάλλον, η οποία κοινοποιήθηκε στις αρμόδιες υπηρεσίες. Την Κυριακή 19.5.2024 κυκλοφόρησε η εφημερίδα Πρώτο Θέμα με ένα ανυπόγραφο άρθρο στο οποίο προαναγγέλλεται η κατάθεση αίτησης ανάκλησης της προσωρινής διαταγής και τη αποδοχή της από το ΣτΕ λόγω κινδύνου προσάραξης πλοίου στο λιμάνι. Πράγματι την Δευτέρα 20.5.2024 κατατέθηκε έγγραφο της Διεύθυνσης Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης (ΔΙΠΑ) του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας όπου υποστηρίζεται ότι υπάρχει κίνδυνος ναυτικού ατυχήματος εξαιτίας των μειωμένων βαθών με το ίδιο ακριβώς περιεχόμενο και φωτογραφίες όπως στο άρθρο του Πρώτου Θέματος. Έτσι, ανακλήθηκε η από 17.5.2024 προσωρινή διαταγή περί παύσης των ανωτέρω εργασιών. Την Πέμπτη 23.5.2024 θα συζητηθεί η αίτηση αναστολής ενώπιον της επιτροπής αναστολών.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, ερωτώνται οι αρμόδιοι υπουργοί:

1. Ποιος είναι ο ανάδοχος εκσκαφής (βυθοκόρησης) και ποιος της διαχείρισης των αποβλήτων;
2. Πότε και με ποια διαδικασία ανακηρύχθηκε ο ανάδοχος για την διαχείριση των επικίνδυνων αποβλήτων από το λιμάνι του Πειραιά ;

3. Ο ανάδοχος πληροί τις προϋποθέσεις που επιβάλλει ο νόμος 4819/21 για επεξεργασία και διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων;
4. Σε ποιες συγκεκριμένες εγκαταστάσεις μεταφέρονται τα βυθοκορήματα και με ποιο τρόπο;
5. Το έργο της εκβάθυνσης του Λιμένα προβλεπόταν μεταξύ των Υποχρεωτικών Επενδύσεων ήδη από το 2015, χωρίς όμως αυτό να καθιστά τον Λιμένα επικίνδυνο για τα πλοία. Οι θέσεις με τα μειωμένα βάθη είναι πλήρως χαρτογραφημένες και γνωστές σε όλους τους χρήστες, οι δε πλοίαρχοι τις γνώριζαν και κινούνταν αναλόγως. Υπήρξε κάποιο έκτακτο γεγονός που άλλαξε προσφάτως την διαμόρφωση του βυθού και τότε ; Ή μήπως η επίκληση κινδύνων ναυτικού ατυχήματος χρησιμοποιείται από τους ενδιαφερόμενους για να εξαναγκαστεί το ΣτΕ να προβλέψει την έλλειψη νόμιμης αδειοδότησης για διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων;
6. Είναι το σύνολο του Λιμένα επικίνδυνο για τα πλοία όπως αφήνει να εννοηθεί το έγγραφο του ΥΠΕΝ με Α.Π. ΔΙΠΑ/ΥΠΕΝ/53251/3712/20.5.2024 στις παραγράφους 3 και 4; Αν όχι, σε ποιές ακριβώς θέσεις υπάρχει κίνδυνος και τι βάθη υπάρχουν; Αν ναι, και δεδομένου ότι οι εργασίες βυθοκόρησης προβλέπεται να διαρκέσουν ακόμα πολύ καιρό ή και μήνες, ο «επικίνδυνος» κατά τον ΟΛΠ και το ΥΠΕΝ Λιμένας θα παραμένει ως έχει εν λειτουργία εν μέσω θερινής περιόδου, χωρίς την λήψη άλλων μέτρων, ενώ σύμφωνα με το ΥΠΕΝ υπάρχει κίνδυνος πρόκλησης ατυχήματος αντίστοιχου με το «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ»;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα

Αθανασία (Σία) Αναγνωστοπούλου

Χουσεΐν Ζεϊμπέκ

Μερόπη Τζούφη

Ευκλείδης Τσακαλώτος