

01 ΠΟΛΙΤΙΚΗ

ΡΥΠΑΝΣΗ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ

Στο απυρόβλητο ο βασικός ένοχος

Καθυστερήσεις και ερωτήματα αναδεικνύουν τις κυβερνητικές ευθύνες

■ του Σπύρου Παναγιώτου

Έχουν περάσει τρεις εβδομάδες από το ναυάγιο του «Αγ. Ζώνη II» και τα ερωτήματα πληθαίνουν αναδεικνύοντας όλο και πιο καθαρά τις κυβερνητικές ευθύνες αλλά και εκείνες που προκύπτουν από την ολοκληρωτική παράδοση του πρώτου λιμανιού της χώρας σε ένα άθλιο κύκλωμα οικονομικών συμφερόντων με έντονη οσμή λαθρεμπορίας καυσίμων.

Η εικονική αντιπαράθεση ανάμεσα στη ΝΔ και την Κυβέρνηση αλλά και η δημοσιότητα που δόθηκε στο ναυάγιο περιορίστηκε στην ανάδειξη των σοβαρότατων ευθυνών, στην ανεπάρκεια και στην εγκληματική ολιγωρία του υπ. Ναυτιλίας που σίγουρα υπήρξαν, αποσιώπησε ωστόσο συνειδητά την διαχρονική πηγή του κινδύνου που δεν είναι άλλη από την παράνομη δράση και την ποινική ασυλία μιας κυριολεκτικά ασύδοτης ναυτιλίας.

Οι καθυστερήσεις δεν είναι τυχαίες

Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι, παρά τις κυβερνητικές ιαχές, το λαθρεμπόριο καυσίμων παραμένει πλημμέλημα που οδηγεί σε παραπομπή τον πλοίαρχο και τον πρώτο μηχανικό του πλοίου

που συλλαμβάνεται και αφήνει στο απυρόβλητο την πλοιοκτήτρια εταιρεία. Η ίδια η διαδικασία της «δίκης» αποτελεί και αυτή χωριστό σκάνδαλο. Οι ασάφειες, σκόπιμες ή μη, των καταθέσεων των αρμοδίων παραγόντων, οι ελλείψεις των δικογραφιών και η παρέμβαση των κυκλωμάτων οδηγούν σε αναβολές και τελικά οι υποθέσεις οδηγούνται στο αρχείο. Ήδη, η υπόθεση λαθρεμπορίας σε βάρος του δεξαμενόπλοιου που «απαντούσε» τα καύσιμα από το βυθισμένο πλοίο έχει αναβληθεί δύο φορές ενώ η πλοιοκτήτρια εταιρεία του «Αγ. Ζώνη II» έχει κατηγορηθεί για υπόθεση λαθρεμπορίας και στο παρελθόν.

Την ίδια στιγμή συνεχίζεται η περιπέτεια και οι καθυστερήσεις απάντησης των υπόλοιπων καυσίμων από το βυθισμένο δεξαμενόπλοιο. Παρότι η παλαιότητα του πλοίου εγκυμονεί τεράστιους κινδύνους συνέχισης των διαρροών, ένας χορός κανιβάλων στήθηκε μεταξύ των εταιρειών για το ποιά θα πάρει την «εργολαβία», που οδήγησε σε τετραήμερη καθυστέρηση των αναγκαίων εργασιών. Η κυβέρνηση παρέμεινε αμέτοχη και απύσχα από τις «διαπραγματεύσεις» παρά τον κίνδυνο νέας ρύπανσης και

σε πείσμα της πραγματικής αιτίας της αντιπαράθεσης που ήταν αν το βυθισμένο φορτίο θα θεωρηθεί καύσιμο και θα επιστραφούν οι δασμοί ή όχι.

Παράλληλα, δεν έχει ακόμα ενεργοποιηθεί ο νόμος που προβλέπει την άμεση καταβολή προστίμου ύψους 1,5 εκατ. ευρώ από την εταιρεία που είναι υπεύθυνη για τη ρύπανση.

Ανεξέλεγκτο και σκοτεινό λιμάνι

Στο λιμάνι του Πειραιά διακινούνται καθημερινά 1000 τόνοι ναυτιλιακό πετρέλαιο (gasoil) και 4000 τόνοι μαζούτ. Η παρουσία της Cosco έχει αυξήσει αυτή την αγορά και μαζί τον ανταγωνισμό των εταιρειών που εμπλέκονται στη διακίνηση ναυτιλιακών καυσίμων. Στην αγορά συμμετέχουν μερικές δεκάδες εφοδιαστικά πλοία με δυναμικότητα 1.000-5.000 τόνων, ενώ άγνωστος παραμένει ο αριθμός των παροπλισμένων μικρών δεξαμενόπλοιων που ευκαιριακά συμμετέχουν στη διακίνηση καυσίμων. Τα περισσότερα από τα πλοία αυτά είναι ηλικίας πάνω από 40 χρόνων, συνήθως ανασφάλιστα και παραμένει άγνωστο αν τηρούν της στοιχειώδεις διεθνείς προϋποθέσεις

αξιοπλοίας, καθώς δεν ελέγχονται από τους πιστοποιημένους νηογνώμονες. Είναι χαρακτηριστικό ότι στα λιμάνια όλου του κόσμου επιτρέπεται η πραγματοποίηση τέτοιων δραστηριοτήτων αποκλειστικά σε πλοία ηλικίας μικρότερης των 25 χρόνων, που διαθέτουν διπλό πυθμένα και πλήρη προστασία σε περίπτωση βύθισης.

Τα ασφαλιστικά συμβόλαια σε περίπτωση ατυχήματος φθάνουν σε ύψος εκατοντάδων εκατομμυρίων δολαρίων. Στην περίπτωση του Αγ. Ζώνη II, έγινε γνωστό, ότι ήταν ασφαλισμένο μόνο για ζημιές έναντι τρίτων σε ύψος 5 εκατ. δολαρίων, τη στιγμή που υπολογίζεται ότι το κόστος απορρύπανσης θα ξεπεράσει τα 15 εκατομμύρια. Παραμένει άγνωστο πως θα καλυφθεί το ποσό αυτό.

Κανένα από τα διεθνή στάνταρ δεν ισχύει στην ελληνική αγορά. Αντίθετα, οι πλημμελείς έλεγχοι των πλοίων, η αδυναμία εντοπισμού παρεμβάσεων στα εφοδιαστικά πλοία που διευκολύνουν το λαθρεμπόριο καυσίμων και ένα τεραστίων διαστάσεων δίκτυο παράνομων δεξαμενών συγκροτούν τη σημερινή εικόνα γύρω από το λιμάνι του Πειραιά.



Ένα ακόμα παροπλισμένο «σαπάκι» βυθίστηκε πριν δύο μέρες στο Σαρωνικό επιβαρύνοντας με νέα ρύπανση τον κόλπο και επιβεβαιώνοντας το καθεστώς ασυδοσίας σε ολόκληρο το λιμάνι

Η Πετρελαιοκηλίδα της ρύπανσης και οι κηλίδες της ντροπής

Από τη δεκαετία του 60 ο Νίκος Γκάτσος είχε περιγράψει στον "Εφιάλτη της Πελοποννήσου" όσα συνέβησαν τον μισό και πλέον αιώνα μέχρι τις ημέρες μας στο Σαρωνικό κόλπο. Πιστεύουμε ότι δε θα μπορούσε να έχει γραφτεί κάποιο κείμενο περισσότερο προφητικό για τον εφιάλτη (οικολογικό, οικονομικό και πολιτικό) που ζούμε σήμερα: Είχε προφητεύσει την κυριαρχία των κατασκευαστικών εταιρειών και την καταστροφή του φυσικού τοπίου με την τσιμεντοποίηση του Σαρωνικού (εκεί που φύτευαν φλυσκούνι και άγρια μέντα, τώρα παζαρεύουν τα τσιμέντα). Είχε επισημάνει την υποταγή των ιστορικών μνημείων στις κερδοσκοπικές επιδιώξεις των τουριστικών επιχειρήσεων (εκεί που σμίγανε τα χέρια τους οι μύστες, τώρα πετάνε τα αποσιγάρα οι τουρίστες). Τέλος είχε προβλέψει και την κυριαρχία των πετρελαιοειδών εταιρειών (το καινούργιο παν να δουν διυλιστήριο) σε μια από τις

ωραιοτέρες παράκτιες ζώνες. Είναι φανερό ότι τα οργανωμένα συμφέροντα (εφοπλιστικό κεφάλαιο, πετρελαιοϊκές, κατασκευαστικές και τουριστικές επιχειρήσεις) είχαν σχεδιάσει πολύ νωρίς το πώς θα κερδοσκοπούν στο Σαρωνικό χωρής κανένα έλεγχο, με την αμέριστη βέβαια στήριξη των εκάστοτε κυβερνήσεων, αδιαφορώντας για τις καταστροφικές συνέπειες τόσο στο παράκτιο και θαλάσσιο περιβάλλον και τα ιστορικά μνημεία, όσο και στις τοπικές κοινωνίες (...).

Η κατάσταση αυτή άλλαξε προς το χειρότερο στα χρόνια της εφαρμογής των μνημονίων. Από το 2011 που η κυβέρνηση ΝΔ, ΠΑΣΟΚ, ΔΗΜΑΡ, υπηρετώντας πιστά τη μνημονιακή πολιτική, μίλησε δια στόματος του κ. Σαμαρά για την περίφημη "Ριβιέρα" η αυθαιρεσία και η παρανομία στο Σαρωνικό έγιναν νόμος. (...) Όμως το 3ο μνημόνιο και ιδιαίτερα το

Υπερταμείο που ψήφισε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ, και έχει αναχθεί σε ύψιστο νόμο του κράτους, καθιστώντας τη χώρα μας αποικία, έχει προκαλέσει και θα συνε-



χίσει να προκαλέσει για έναν αιώνα, και μέχρι να εκπονηθεί όλος ο δημόσιος πλούτος, πολλές μαύρες κηλίδες με ανυπολόγιστες συνέπειες τόσο στην ελληνική οικονομία όσο και στην κοινωνία. Μεγάλο μέρος των κηλίδων αυτών αφορά το Σαρωνικό: Το ξεπούλημα του λιμανιού του Πειραιά, του ιστορικότερου λιμανιού της Μεσογείου, στην κινέζικη εταιρεία Cosco με πλήρη

καταπάτηση της ελληνικής νομοθεσίας, έστειλε το σινιάλο για την επιβολή της νέας φάσης αυθαιρεσίας και παρανομίας στο Σαρωνικό. Ακολούθησε το ξεπούλημα ολόκληρης της χερσονήσου της Βουλιαγμένης στην Αραβοτουρκικών συμφερόντων πολυεθνική Jermyn Real Estate με καταπάτηση της δασικής νομοθεσίας και του νόμου για τις αρχαιοτήτες. Τώρα έχει σειρά το Ελληνικό. Ολόκληρος ο κρατικός μηχανισμός, κυβέρνηση και υπηρεσίες και από κοντά και ο δήμαρχος του Ελληνικού, Πάννης Κωνσταντάτος, ψάχνουν να βρουν τρόπους να παραβιάσουν το νόμο για τις αρχαιοτήτες και τη δασική νομοθεσία προκειμένου να υπηρετήσουν τα συμφέροντα της Lamda Development και του Λάτση και να τους παραχωρήσουν για τσιμεντοποίηση 6500 χιλιάδες στρέμματα παράκτιου ελεύθερου δημόσιου χώρου στην καρδιά του Σαρωνικού. Ο δήμαρχος Βάρνης-Βούλας-

Βουλιαγμένης Γρηγόρης Κωνσταντέλος, ανακοίνωσε περηχάρη την πώληση τριών ακτών του Δήμου (π. Κάμπινγκ, Β' Πλαζ και η ελεύθερη ακτή της Βάρκιζας). Το υπουργείο Άμυνας δίνει το πράσινο φως για την τσιμεντοποίηση του μικρού καταπράσινου νησιού Φλέβες, απέναντι από τη Βουλιαγμένη. Το Συμβούλιο της Επικρατείας ανοίγει το δρόμο για τουριστικοποίηση του ιστορικού νησιού Υδροούσα. Το Δίκτυο Προστασίας Σαρωνικού εκτιμά η αποτελεσματική υπεράσπιση του Σαρωνικού προϋποθέτει την ανάγκη συντονισμού των κινημάτων και των συλλογικοτήτων κυρίως αυτών που δραστηριοποιούνται στο παραλιακό μέτωπο και τα νησιά, αλλά και ολόκληρης της Αττικής. Το Δίκτυο θα πάρει άμεσα πρωτοβουλίες προς αυτή την κατεύθυνση και παράλληλα θα συμμετάσχει σε όποια πρωτοβουλία έχει τον ίδιο στόχο.

Δίκτυο Προστασίας Σαρωνικού
www.saronikossos.wordpress.com