

Κίνδυνοι από την απελευθέρωση της πετρελαιοκίνησης

Η απελευθέρωση της πετρελαιοκίνησης σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη χωρίς να προηγηθεί καμία σοβαρή διαβούλευση ή δημοσιοποίηση, όπως θα έπρεπε να γίνει, και παρά το αρνητικό πόρισμα της αρμόδιας Επιτροπής της Βουλής, οδηγεί με μαθηματική ακρίβεια στη διόγκωση της ρύπανσης και την αύξηση επικινδύνων ρύπων στις δύο μεγαλουπόλεις.

Είναι γνωστό πως πολλές Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις, όπως το



ΤΟΥ ΚΩΣΤΑ ΦΥΤΙΑΝΟΥ*

ECOCITY, η WWF και η Greenpeace, παρουσίαζαν επί σειρά ετών ολοκληρωμένες μελέτες και

προτάσεις στα αρμόδια υπουργεία και τονίζαν τους κινδύνους και τα προβλήματα που θα προκαλούσε η απελευθέρωση της πετρελαιοκίνησης.

Το φιλολογικό ερώτημα που έγινε το μοναδικό κίνητρο γιατί επιτρέπεται στην υπόλοιπη Ευρώπη, και μάλιστα σε μερικές χώρες τα ποσοστά πετρελαιοκίνησης είναι αρκετά υψηλά, έχει απλή απάντηση: Στις άλλες χώρες, κύριε Παπακωνσταντίνου, εφαρμόζονται οι νόμοι και τηρούνται όλες οι προδιαγραφές ελέγχου. Έχουν το θάρρος και τη δύναμη να τσακίσουν τη νοθεία πετρελαίου και όλα τα δεινά που φέρνει.

Η νοθεία του ντίζελ με το πετρέλαιο θέρμανσης και το πετρέλαιο ναυτιλίας έχει φτάσει σε πολύ μεγάλα ποσοστά, σύμφωνα με μελέτη του ΕΜΠ, και η χρήση τους από αυτοκίνητα λόγω υψηλής περιεκτικότητας σε θείο προκαλεί τεράστιες εκπομπές σε αιωρούμενα σωματίδια με ανυπολόγιστες συνέπειες στην υγεία των κατοίκων, με μείωση του προσδόκιμου ζωής, αύξηση των εισαγωγών στα νοσοκομεία και έξαρση των ασθενειών που συνδέονται με αναπνευστικές και καρδιοαγγειακές παθήσεις.

Ο τζίρος από την παρανομία αυτή ανέρχεται περίπου σε 3 δισ. ευρώ (6, κατά την άποψη των ειδικών του ελεγκτικού μηχανισμού) και τα οικονομικά συμφέροντα έχουν τη δύναμη να παί-

ζουν στο βωμό του επηρεασμού και των αποφάσεων.

Δεν είναι μυστικό πως η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη είναι πρωτεύουσες της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με μεγάλο πρόβλημα στις εκπομπές μικροσωματιδίων στην περίοδο που ίσχυε η απαγόρευση της πετρελαιοκίνησης.

Πρέπει να ξεκαθαρίσω πως δεν είμαι εναντίον της πετρελαιοκίνησης, τόσο εγώ όπως όλοι όσοι έχουν ασχοληθεί σοβαρά με το θέμα. Όμως, εμείς εδώ στην Ελλάδα θα έπρεπε να δούμε το θέμα της έγκρισης ελεύθερης κυκλοφορίας μόνο για επιβατικά πετρελαιοκίνητα οχήματα που θα κατασκευάζονται με τις προδιαγραφές EURO 6, οπότε εκτιμάται πως θα έχουμε σημαντική μείωση των εκπομπών των μικροσωματιδίων και των οξειδίων του αζώτου, ενώ μέχρι τότε θα έχει εξομοιωθεί, όπως λένε, ο ειδικός φόρος στο πετρέλαιο θέρμανσης και θα έχουν ληφθεί μέτρα πάταξης της λαθρεμπορίας και νοθείας πετρελαίου, όπως πρέπει να γίνεται σε μια ευνομούμενη χώρα.

Αν ο υπουργός Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Γ. Παπακωνσταντίνου, δε λύσει το πρόβλημα της νοθείας του πετρελαίου, αν δε συνδράμει την αποτελεσματική λειτουργία ελέγχου συντήρησης (ΚΤΕΟ κ.λπ.), αν δεν ορίσει με σωστές περιβαλλοντικές και κυκλοφοριακές προδιαγραφές το καθεστώς δακτυλίων κυκλοφορίας οχημάτων στο κέντρο των επιβαρυμένων πόλεων μας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Βόλος κ.ά.) και αν δε μεριμνήσει για το στόλο των παλαιών πετρελαιοκίνητων οχημάτων- είτε να υπάρξουν κίνητρα αντικατάστασης, είτε να επιβληθούν φίλτρα συγκράτησης μικροσωματιδίων και οξειδίων του αζώτου -, τότε η απελευθέρωση της πετρελαιοκίνησης που αποφάσισε θα αποτελέσει την ταφόπετρα των μεγάλων πόλεων της Ελλάδας και είναι βέβαιο πως θα είναι ένα έργο πρωταγωνιστών του θεάτρου σκίων.

*Ο ΚΩΣΤΑΣ ΦΥΤΙΑΝΟΣ είναι καθηγητής Χημείας Περιβάλλοντος ΑΠΘ και εταίρος ECOCITY