

Finansowany przez Chiny port w Pireusie zniszczy środowisko

8 czerwca 2021

Rozwój portu w Pireusie stworzy „toksyczne, podwodne składowisko odpadów”.



Chińskie inwestycje w greckim porcie w Pireusie stanowią część inicjatywy „jeden pas, jedna droga” (BRI). Choć wzajemna współpraca pobudziła wymianę handlową między dwoma krajami, napięcia związane z rzekomym łamaniem przepisów dotyczących ochrony środowiska, uwydatniły konflikt między wynikającymi z projektu korzyściami, a potencjalnymi szkodami.

W roku 2016 podlegające Chinom przedsiębiorstwo żeglugowe COSCO wykupiło większościowy pakiet udziałów w spółce publicznej zarządzającej Pireusem (PPA) – portem położonym na południowy zachód od Aten. Pod rządami COSCO-PPA pireuski port zyskał miano największego na Morzu Śródziemnym. Z racji zaś tego, że stanowi kluczowy punkt dla importu azjatyckich dóbr do Europy, Chiny nadały mu przydomek „głowa smoka”. Jak podaje grecka agencja statystyczna wartość importu z Chin wzrosła z 2,89 miliarda euro w 2016 roku do 3,74 miliarda euro w roku 2020.

Ekspansja portu spotkała się jednak ze sprzeciwem okolicznych mieszkańców, zwracających uwagę na toksyczne zanieczyszczanie okolicznych łowisk. W rezultacie w maju 2020 roku rozpoczęła się batalia sądowa między przeciwnikami rozbudowy portu i powiązanimi z nimi ekspertami ds. środowiska, a przedstawicielami COSCO-PPA. obrońcy morskich ekosystemów mierzą się jednak nie tylko z prawnikami korporacji, ale

również ze źle zorganizowanym prawem lokalnym oraz podejrzeniami, że greckie władze stoją po stronie właścicieli portu w imię korzyści i wzrostu.

W ciągu ostatnich lat greckie sondaże opinii publicznej wielokrotnie wskazywały na bardziej pozytywne nastawienie mieszkańców Grecji wobec Chin i ich obywateli. Napięcie wokół portu w Pireusie może jednak zmienić te nastroje. Konflikt przetacza się bowiem nie tylko przez salę sądową, ale i opinię publiczną.

Globalne projekty we wrażliwych ekosystemach

Aby nabyć dodatkowe 16 procent udziałów w PPA, COSCO musi zapewnić nową infrastrukturę. Ze wszystkich projektów ujętych w planie głównym PPA, najważniejszą i najdroższą inicjatywą jest ta, która zakłada stworzenie nowego portu dla statków wycieczkowych w Peiraiki, dzielnicy Pireusu.

Plany budowy owego portu zakładają usunięcie 620 600 metrów sześciennych osadów z dna morskiego i wrzucenie ich do morza na odcinku między pobliskimi wyspami Egina i Salamina. Jednakże osady te wypełnione są ściekami, odpadami morskimi i zanieczyszczeniami pochodzącymi ze znajdujących się w okolicy zakładów przemysłowych; wykopane i wyrzucone gdzie indziej mogą nieść ze sobą katastrofalne skutki dla środowiska morskiego.

Pod koniec kwietnia 2020 roku Instytut Ochrony Morza Archipelagos ostrzegał, że wspomniane wcześniej działania będą miały poważny wpływ na wyznaczone w tamtym obszarze łowiska. Stowarzyszenie Pracowników Greckiego Centrum Badań Morskich alarmowało zaś, że skutkiem usunięcia osadów morskich będzie stworzenie „podwodnego, toksycznego składowiska odpadów” kosztem wrażliwych ekosystemów.

Grecki Rzecznik Praw Obywatelskich namierzył kluczowe koncesje, które nie zostały zatwierdzone przed budową portu w Peiraiki. Pozwolenie na dokonanie jakichkolwiek działań rozwojowych wygasło w 2018 roku i nigdy nie zawierało zezwolenia na stworzenie nowego portu. Brakuje również strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SEA), której wymagałaby Unia Europejska dla planów rozwojowych o tej skali.

Pomimo nieuzyskania niezbędnych zezwoleń, COSCO-PPA rozpoczęło budowę portu. Pierwsze prace ruszyły podczas trwania pandemii COVID-19 w 2020 roku.

Miejscowi stawiają opór

W ostatnim tygodniu kwietnia 2020 roku, kiedy unoszące się na tafli morza dźwigi wybierały osady z dna morskiego i przerzucały je na barki, mieszkańcy Peiraki podjęli próbę identyfikacji owych jednostek pływających. W tym celu wykorzystali serwis marinetraffic.com, publicznie dostępną domenę z bieżącymi informacjami na temat przepływu statków. Niczego jednak nie dostrzegli – barki miały wyłączony system automatycznej identyfikacji, co w Grecji jest niezgodne z prawem.

Anthi Giannoulou, prawniczka reprezentująca Piraeus Labour Centre w sporze przeciwko portowi, wyznała Global Voices, że Straż Przybrzeżna otrzymała od niej dowody zebrane dzięki marinetraffic.com. W przeprowadzonym w lutym 2021 roku wywiadzie oznajmiła: „o ile mi wiadomo, nic się nie wydarzyło. Zamiast tego szef Urzędu Portowego w Pireusie dostał awans”.

W maju 2020 roku Piraeus Labour Center złożyło wniosek do greckiego naczelnego sądu administracyjnego. W ślad za tym dokumentem do wspomnianego organu trafiło 115 innych wniosków wystosowanych przez lokalnych mieszkańców. Wszystkie one wnosiły o unieważnienie decyzji zatwierdzających rozbudowę portu. Dodatkowo Giannoulou skierowała do władz pozasądowe zawiadomienie prawne, w którym nie tylko wyszczególniła swoje

argumenty, ale i podała je do rejestrów publicznych.

Sprzeciw opinii publicznej wyraził Kritonas Arsenis, wieloletni aktywista na rzecz środowiska i poseł z opozycyjnej partii Diem25. W wygłoszonym w maju 2020 roku przemówieniu do parlamentu naciskał rząd na wyklarowanie kwestii prac prowadzonych nad pogłębianiem dna morskiego: „jest prowadzony bez jakiegokolwiek poszanowania dla europejskich przepisów dotyczących ochrony środowiska czy greckiego prawa”.

W trakcie obrad greckiego najwyższego sądu administracyjnego prace pogłębiające dno morskie w okolicach Peiraiki mogą się odbywać. Zakazane jest jednak rozrzucanie wydobywanych osadów po Zatoce Saronijskiej.

W międzyczasie rada regionalna zagłosowała za bardziej rygorystycznymi warunkami do spełnienia w przypadku prowadzenia potencjalnych prac pogłębiarskich.

W grudniu 2020 roku Ministerstwo Środowiska zatwierdziło ocenę wpływu złożoną przez COSCO-PPA. Firma wciąż jednak nie dostarczyła bardziej kompleksowej i wymaganej pod względem prawnym strategicznej oceny wpływu (SEA).

Unikanie rozgłosu

Pomimo, że rozbudowa portu w Pireusie może skutkować zatruciem znaczących obszarów morskich, będących ważnym źródłem owoców morza, greckie media nie poświęcają sprawie należytej uwagi. COSCO-PPA nie szuka w Grecji rozgłosu, preferując najwyraźniej, by ich stanowisko reprezentowali sojusznicy związani z greckim rządem i przemysłem.

W odpowiedzi na pytanie „Global Voices” dotyczące wymaganych pozwoleń i badań środowiskowych, COSCO-PPA odparło co następuje: „PPA S.A. przestrzega wszelkich przepisów dotyczących ochrony środowiska i publikuje powiązane z nimi dane przewidziane przez prawo, zarówno w raportach społecznej

odpowiedzialności biznesu, jak i w corocznych sprawozdaniach finansowych spółki”.

Nawet jeśli przedsięwzięcie COSCO w Pireusie stanowi sprawę priorytetową podczas bilateralnych spotkań między Grecją a Chinami, opozycja nie ustąpi. Grupy City-friendly port! (Port przyjazny miastu!) i ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗ (Solidarność Pireusu) dalej będą stanowić krytyczną platformę do rozpowszechniania audiowizualnych dowodów kwestionujących działalność COSCO-PPA. Nie zawsze jest jasne, co członkowie podobnych organizacji uważają na temat inicjatywy „jeden pas, jedna droga” (BRI). Wydaje się jednak, że zupełnie bezpiecznie można stwierdzić, iż „wrażliwe ekosystemy tego obszaru i nadmorskie społeczności są dla nich ważniejsze, niż plany nieograniczonego wzrostu”.

Powyższa historia jest częścią dochodzenia prowadzonego przez Civic Media Observatory (Obserwatorium Mediów Obywatelskich). Główny cel analizy stanowi zbadanie konkurencyjnych narracji dotyczących chińskiej inicjatywy „jeden pas, jedna droga” i sprawdzenie, w jak różny sposób społeczeństwa i społeczności postrzegają potencjalne korzyści i szkody wynikające z rozwoju pod przewodnictwem Chin. Aby dowiedzieć się więcej na temat badania i obranej w nim metody, kliknij tutaj (język angielski).

Autorstwo: Andreas Bloom

Tłumaczenie: Katarzyna Grobelska-Kozłowska

Źródło: pl.GlobalVoices.org