

Δελτίο Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Δεδομένων

Επισκόπηση

Τίτλος του Έργου: TAP – Διαδριατικός Αγωγός φυσικού αερίου

Αριθμός Έργου:

Χώρα: Ελλάδα, Αλβανία, Ιταλία

Περιγραφή του Έργου: Το Έργο αφορά την κατασκευή και λειτουργία του Διαδριατικού Αγωγού φυσικού αερίου (TAP), ο οποίος αποτελεί το τμήμα του Νότιου Διαδρόμου Φυσικού Αερίου που ξεκινά από τα ελληνοτουρκικά σύνορα, διέρχεται από την Αλβανία και φθάνει στην Ιταλία καλύπτοντας συνολικό μήκος περίπου 870 χλμ.

Απαιτείται Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων: Ναι

Το Έργο περιλαμβάνεται στην ανάλυση
ανθρακικού αποτυπώματος (Carbon Footprint Exercise)¹: Ναι

(λεπτομέρειες σχετικά με τα έργα που υπόκεινται στον υπολογισμό αυτόν παρέχονται στην ενότητα: «Υπολογισμός του αποτυπώματος άνθρακα από την ΕΤΕπ»)

Εκτίμηση περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων

Το Έργο αφορά την κατασκευή και λειτουργία του Διαδριατικού Αγωγού φυσικού αερίου (TAP) από τα ελληνοτουρκικά σύνορα έως τη νότια Ιταλία διαμέσου της Ελλάδας, της Αλβανίας και της Αδριατικής Θάλασσας. Ο TAP αποτελεί τμήμα του έργου ανάπτυξης του Νότιου Διαδρόμου Φυσικού Αερίου², ο οποίος θα συνδέει το κοίτασμα φυσικού αερίου Σαχ Ντενίζ 2, στο Αζερμπαϊτζάν, με την Τουρκία και την Ευρώπη.

Το Έργο του TAP περιλαμβάνει την κατασκευή ενός αγωγού αερίου μήκους 878 χλμ., ο οποίος θα συνδεθεί με τον Αγωγό της Ανατολίας (TANAP) στα ελληνοτουρκικά σύνορα, κοντά στους Κήπους, και, αφού διασχίσει τη Βόρεια Ελλάδα, την Αλβανία και την Αδριατική Θάλασσα, θα καταλήγει στη Νότια Ιταλία, όπου θα συνδεθεί με το ιταλικό δίκτυο φυσικού αερίου. Ο αγωγός

¹ Περιλαμβάνονται μόνο τα έργα που εμπίπτουν στο πεδίο της Πιλοτικής Άσκησης, όπως ορίζεται στο σχέδιο μεθοδολογιών της ΕΤΕπ για τον υπολογισμό του αποτυπώματος άνθρακα (EIB draft Carbon Footprint Methodologies), και εφόσον οι εκτιμώμενες εκπομπές τους υπερβαίνουν τα όρια που καθορίζονται στις μεθοδολογίες αυτές: απόλυτες εκπομπές πάνω από 100 000 τόνους ισοδύναμου CO₂/έτος (σε ακαθάριστη βάση) ή σχετικές εκπομπές πάνω από 20 000 τόνους ισοδύναμου CO₂/έτος (σε καθαρή βάση) – τόσο αύξηση όσο και εξοικονόμηση εκπομπών.

² Ο Νότιος Διάδρομος Φυσικού Αερίου περιλαμβάνει τα εξής: i) το κοίτασμα φυσικού αερίου Σαχ Ντενίζ 2, ii) τον Αγωγό Νότιου Καυκάσου και την επέκτασή του διαμέσου του Αζερμπαϊτζάν και της Γεωργίας έως την Τουρκία, iii) την κατασκευή του Αγωγού φυσικού αερίου Ανατολίας (TANAP) διαμέσου της Τουρκίας έως την Ελλάδα και iv) την κατασκευή του Διαδριατικού Αγωγού (TAP) διαμέσου της Ελλάδας, της Αλβανίας και της Αδριατικής Θάλασσας έως τη Νότια Ιταλία.

θα είναι υπόγειος σε όλο το μήκος του· ωστόσο, το σύστημα απαιτεί και ορισμένες υπέργειες εγκαταστάσεις διαφόρων τύπων:

- Δύο σταθμούς συμπίεσης: έναν κοντά στους Κήπους, στην Ελλάδα, και έναν κοντά στην πόλη Φιέρι (Fier) στις αλβανικές ακτές·
- Έναν σταθμό ξεστροπαγίδας κοντά στις Σέρρες, στην Ελλάδα·
- Έναν σταθμό μέτρησης και ξεστροπαγίδας κοντά στη Βίγλιστα (Bilisht), στην Αλβανία·
- Χερσαία βαλβιδοστάσια στην Ελλάδα και την Αλβανία και στις δύο πλευρές της Αδριατικής Θάλασσας·
- Έναν τερματικό σταθμό παραλαβής (PRT) κοντά στο Lecce, στην Ιταλία.

Λόγω της κλίμακας και της πληθώρας των περιβαλλοντικών και κοινωνικών πτυχών του, το Έργο έχει αντιμετωπίσει μια σειρά σύνθετων περιβαλλοντικών και κοινωνικών προκλήσεων. Ο φορέας υλοποίησης έχει δεσμευτεί να επιτύχει βιώσιμα αποτελέσματα και προσπαθεί να διασφαλίσει ότι η κατασκευή και η λειτουργία του Έργου θα συνάδουν με τις διεθνείς βέλτιστες πρακτικές και με τα Περιβαλλοντικά και Κοινωνικά Πρότυπα και απαιτήσεις των Δανειστών.

Ο αγωγός διασχίζει περιοχές που καλύπτουν ευρύ φάσμα χρήσεων γης, επηρεάζοντας περίπου 21 000 γεωτεμάχια που χρησιμοποιούνται από τοπικά νοικοκυριά. Στα κοινωνικά και περιβαλλοντικά ζητήματα που έχουν ανακύψει, τα οποία είναι συνήθη σε τέτοια μεγάλα και σύνθετα έργα υποδομής, συγκαταλέγονται: περιορισμένες επιλογές ως προς την όδευση του αγωγού, λόγω σύνθετων περιβαλλοντικών, κοινωνικών, γεωλογικών και γεωπολιτικών παραγόντων· δυνητικές σημαντικές επιπτώσεις σε ευαίσθητα ενδιαίτηματα χλωρίδας και πανίδας, χερσαία και θαλάσσια, καθώς και σε επιφανειακούς και υπόγειους υδατικούς πόρους· προσωρινή απόκτηση γης στο πλαίσιο πολύπλοκων καθεστώτων κατοχής γης· διατάραξη τοπικών μέσων διαβίωσης και δραστηριοτήτων, που επηρεάζει μεγάλο αριθμό ατόμων· ασφάλεια των τοπικών κοινοτήτων· τοπική απασχόληση· δυνητικές επιπτώσεις σε περιθωριοποιημένες και ευάλωτες ομάδες (συμπεριλαμβανομένων εθνοτικών μειονοτήτων, γυναικών και ηλικιωμένων)· και διεξαγωγή σημαντικού προγράμματος δημόσιας διαβούλευσης, συμμετοχής και δημοσιοποίησης.

Το Έργο προσέλκυσε έντονο έλεγχο από τα ενδιαφερόμενα μέρη, τον Τύπο και την κοινωνία των πολιτών, συμπεριλαμβανομένων διεθνών ΜΚΟ. Αποτέλεσε επίσης το αντικείμενο πολυάριθμων καταγγελιών, μεταξύ άλλων και προς την ΕΤΕπ, εκ μέρους επηρεαζόμενων κοινοτήτων και ΜΚΟ, και συνάντησε αντιδράσεις, κυρίως στην Ελλάδα και την Ιταλία.

Εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Κατά την περίοδο 2012-2014 εκπονήθηκε Μελέτη Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Επιπτώσεων (ΜΠΚΕ) για καθεμία από τις τρεις χώρες, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία τους και τις απαιτήσεις της ΕΕ, και οι απαιτούμενες άδειες για την εκτέλεση του έργου εκδόθηκαν τον Ιανουάριο του 2013 (Αλβανία) και τον Σεπτέμβριο του 2014 (Ελλάδα και Ιταλία). Στη συνέχεια υποβλήθηκαν και εγκρίθηκαν τροποποιήσεις της ΜΠΚΕ συνδεδεμένες με αλλαγές στο Έργο, κυρίως όσον αφορά τη Ζώνη Εργασίας (Right-of-Way – ROW). Οι μελέτες επιπτώσεων περιλαμβάνουν στο πεδίο τους την όδευση του αγωγού, η οποία ορίζεται ως διάδρομος πλάτους 50 μ. (για την πολιτιστική κληρονομιά), 500 μ. (για την περιβαλλοντική βάση αναφοράς) και 2

χλμ. (για την κοινωνικοοικονομική βάση αναφοράς), όλες τις συναφείς υποδομές και ανάλυση μιας εναλλακτικής οδευσης.

Μολονότι το επίπεδο των απαιτήσεων των ΜΠΚΕ υπερκάλυπτε τις εθνικές απαιτήσεις και στις τρεις φιλοξενούσες χώρες, το πεδίο που κάλυπταν οι μελέτες αυτές δεν πληρούσε πλήρως τις απαιτήσεις των Δανειστών (στους οποίους περιλαμβάνεται η ΕΤΕπ), μεταξύ άλλων τις απαιτήσεις όσον αφορά τις σωρευτικές επιπτώσεις, την αξιολόγηση των επιπτώσεων στη βιοποικιλότητα (θαλάσσια και χερσαία) και σε κρίσιμα ενδιαιτήματα, τη διάβρωση και τους γεωλογικούς κινδύνους, τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών, τα συστήματα διαχείρισης θεμάτων περιβάλλοντος, κοινωνίας, υγείας και ασφάλειας, και τη διαχείριση των αναδόχων. Ως εκ τούτου, απαιτήθηκαν συμπληρωματικές μελέτες, εκθέσεις και σχέδια διαχείρισης επιπτώσεων. Χρειάστηκε μεγάλος συντονισμός μεταξύ των Δανειστών για να καθοριστεί το πεδίο κάθε συμπληρωματικής πληροφόρησης κατά τρόπο ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι πολιτικές σε θέματα περιβάλλοντος, κοινωνίας, υγείας και ασφάλειας και οι εργασιακές πολιτικές καθενός από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Λόγω του χρονοδιαγράμματος της διαδικασίας δέουσας επιμέλειας και του χρονοδιαγράμματος του Έργου, οι συμπληρωματικές πληροφορίες επικεντρώθηκαν κυρίως στις επιπτώσεις από την κατασκευή, μεταξύ άλλων τις επιπτώσεις στο περιβάλλον, την υγεία και την ασφάλεια, τη βιοποικιλότητα, τις συνθήκες εργασίας και την προστασία, καθώς και στις κοινωνικές επιπτώσεις (π.χ. αποζημίωση για τη δουλειά διόδου και τις βοηθητικές εγκαταστάσεις), τη συμμετοχή των τοπικών κοινοτήτων και την κοινωνική αποδοχή του Έργου. Επιπλέον, κατά τη διαδικασία δέουσας επιμέλειας της ΕΤΕπ λήφθηκαν υπόψη οι παρατηρήσεις και τα σχόλια των διαφόρων ενδιαφερόμενων μερών, τόσο σε τοπικό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των Δανειστών: Έγινε ανάλυση με βάση καθένα από τα Περιβαλλοντικά και Κοινωνικά Πρότυπα της ΕΤΕπ και οι πτυχές που δεν είχαν αντιμετωπιστεί πλήρως στα αρχικά έγγραφα καλύφθηκαν από τη συμπληρωματική πληροφόρηση στο Πακέτο Συμπληρωματικών Πληροφοριών Δανειστών (Supplemental Lenders Information Package – SLIP). Τομείς υψηλού ενδιαφέροντος και κρίσιμης σημασίας για την ΕΤΕπ ήταν οι εξής: (i) τα συστήματα διαχείρισης θεμάτων περιβάλλοντος, κοινωνίας, υγείας και ασφάλειας τα οποία εφαρμόζουν ο φορέας υλοποίησης του Έργου, οι ανάδοχοι των συμβάσεων μελέτης, προμήθειας και κατασκευής (ΜΠΚ) και οι υπεργολάβοι τους, συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας του φορέα υλοποίησης του Έργου να διαχειριστεί το Έργο· (ii) η οργάνωση της συμμετοχής των τοπικών κοινοτήτων με τον κατάλληλο τρόπο, ώστε να αμβλυνθούν οι αντιδράσεις στο Έργο και να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη ορισμένων κοινοτήτων· (iii) σχέδιο απόκτησης γης και αποκατάστασης των μέσων διαβίωσης κατά μήκος της διαδρομής του αγωγού το οποίο προβλέπει διαδικασίες για τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων και διαπραγματεύσεων και τη χορήγηση αποζημίωσης για την εξασφάλιση της δουλειάς διόδου από τον φορέα υλοποίησης του Έργου κατά τρόπο που να λαμβάνει υπόψη τις κοινωνικές δομές της χώρας· (iv) προστασία της θαλάσσιας και χερσαίας βιοποικιλότητας σύμφωνα με την ιεραρχία μετριάσμου των επιπτώσεων· (v) πολιτιστική κληρονομιά· (vi) προγράμματα παρακολούθησης που καταρτίστηκαν από την ομάδα των Δανειστών μέσω των Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Συμβούλων για τα τμήματα που βρίσκονταν υπό κατασκευή κατά τον χρόνο διεξαγωγής της διαδικασίας δέουσας επιμέλειας και (vii) διαρκής συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών και δημοσιοποίηση πληροφοριών.

Περιβαλλοντικά και Κοινωνικά Πρότυπα του Έργου: Τα Περιβαλλοντικά και Κοινωνικά Πρότυπα του Έργου παρουσιάζουν συνοπτικά τα εθνικά και διεθνή πρότυπα και κατευθυντήριες γραμμές που θα εφαρμοστούν στο Έργο, και μεταξύ άλλων: (i) τα ποσοτικά πρότυπα που ισχύουν σε εθνικό και διεθνές επίπεδο για τις ατμοσφαιρικές εκπομπές, την ποιότητα του

ατμοσφαιρικού αέρα, τα επιφανειακά ύδατα (γλυκά και θαλάσσια), τον θόρυβο, την αποκατάσταση του εδάφους κ.λπ., με επισήμανση αυτών που έχουν εγκριθεί για το Έργο· (ii) διεξοδική περιγραφή των ελάχιστων απαιτήσεων που είναι αναγκαίες για τη συμμόρφωση με την πρόθεση των σχετικών διεθνών συμβάσεων τις οποίες έχουν συνυπογράψει οι τρεις χώρες, καθώς και με όλα τα πρότυπα και κατευθυντήριες γραμμές που έχουν καθορίσει οι Δανειστές και (iii) ένα επιλεγμένο σύνολο διεθνών πρακτικών στους τομείς για τους οποίους δεν υπάρχουν εθνικά πρότυπα ή πρότυπα των Δανειστών.

Επιλογή όδευσης: Η επιλογή της όδευσης του αγωγού ήταν μια επαναληπτική διαδικασία, η οποία βασίστηκε σε πολυάριθμες αναλύσεις με χρήση φυσικών, τεχνικών, βιολογικών, αρχαιολογικών και κοινωνικών κριτηρίων σε συνδυασμό με τη διαθεσιμότητα χώρου για την κατασκευή του αγωγού. Μετά την επιλογή της προτιμώμενης όδευσης, ξεκίνησε μια διαδικασία επαλήθευσης της όδευσης με στόχο την αξιολόγηση τοπικών αλλαγών όδευσης για τμήματα που παρουσίαζαν μεγαλύτερες τεχνικές, περιβαλλοντικές, κοινωνικοοικονομικές και πολιτιστικές προκλήσεις και προκλήσεις ασφάλειας, καθώς και τυχόν σύγκρουση με άλλες υποδομές στην περιοχή. Παρότι πραγματοποιήθηκε εκτενής διαβούλευση σχετικά με την επιλεγείσα λύση, δεν παρασχέθηκε στις τοπικές κοινότητες επαρκής πληροφόρηση σχετικά με την επιλογή της όδευσης του αγωγού και τις εναλλακτικές λύσεις που επιλέχθηκαν στην Ελλάδα ούτε σχετικά με τις κατολισθήσεις στην Ιταλία και την Αλβανία. Το γεγονός αυτό προκάλεσε επικρίσεις, ιδίως από τις επηρεαζόμενες τοπικές κοινότητες στην Ελλάδα και την Ιταλία.

Σωρευτικές επιπτώσεις: Κατόπιν αιτήματος των Δανειστών, το Έργο εκπόνησε μια εκτίμηση σωρευτικών επιπτώσεων (ΕΣΕ) εντός μιας ζώνης επιρροής (AOI – Area of Influence) η οποία εκτείνεται σε πλάτος 20 χλμ. εκατέρωθεν του αγωγού στην ξηρά και 50 χλμ. στη θάλασσα. Αυτή η ζώνη επιρροής περιλάμβανε δραστηριότητες και εγκαταστάσεις που κατέχει, λειτουργεί και διαχειρίζεται ο TAP, υποστηρικτικές ή επιβοηθητικές δραστηριότητες, περιουσιακά στοιχεία ή εγκαταστάσεις που ανήκουν ή ελέγχονται από τρίτους αλλά συνδέονται με το Έργο, μη προγραμματισμένα αλλά προβλέψιμα έργα, προγραμματισμένα έργα τρίτων, έμμεσες και επαγόμενες επιπτώσεις και σχετικές με το Έργο εγκαταστάσεις.

Η μεθοδολογία βασίστηκε στην έννοια των εκτιμητέων περιβαλλοντικών και κοινωνικών στοιχείων (ΕΠΚΣ) και περιλάμβανε μια μεθοδική διαδικασία εντοπισμού και αξιολόγησης όλων των δυνητικών σωρευτικών επιπτώσεων επί των ΕΠΚΣ. Στην ΕΣΕ εφαρμόστηκε η προσέγγιση που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Ορθής Πρακτικής του Διεθνούς Οργανισμού Χρηματοδότησης (IFC) (2013). Οι σωρευτικές επιπτώσεις αξιολογήθηκαν χωρίς πρόσθετα μέτρα μετριασμού. Η ΕΣΕ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, συνολικά, δεν θα προκύψουν σημαντικές σωρευτικές επιπτώσεις από τις αλληλεπιδράσεις με άλλες δραστηριότητες και έργα, με εξαίρεση τα ΕΠΚΣ στις εξής περιοχές:

(i) προστατευόμενη περιοχή Άγιος Τιμόθεος – Κιούπια, (ii) δάσος του Νότιου Έβρου, (iii) διάδρομο του παραποτάμου του Λούτρου, (iv) ποταμός Στρυμόνας, (v) περιοχή Vithkuq – Ostrovice και κοιλάδα Osumi και (vi) περιοχή Semani-Pishë-Pro. Εδώ απαιτούνται περαιτέρω λεπτομερείς αξιολογήσεις για να γίνουν καλύτερα κατανοητές οι επιπτώσεις και να διαμορφωθούν καταλλήλως τα σχέδια Βιολογικής Αποκατάστασης και Οικολογικής Διαχείρισης καθώς και η Στρατηγική Αντιστάθμισης. Για την ΕΣΕ διενεργήθηκε δημόσια διαβούλευση περιορισμένης κλίμακας, η οποία απευθυνόταν μόνο σε κυβερνητικούς φορείς.

Υποδομές και εγκαταστάσεις συνδεδεμένες με το Έργο: Η ΕΤΕπ, ακολουθώντας μια προσέγγιση βασιζόμενη στους κινδύνους, αξιολόγησε τους περιβαλλοντικούς και κοινωνικούς κινδύνους των κυριότερων ανάντη και κατόντη έργων που συνδέονται με τον ΤΑΡ (κοίτασμα φυσικού αερίου Σαχ Ντενίζ 2, αγωγός Νότιου Καυκάσου και επέκτασή του μέσω του Αζερμπαϊτζάν και της Γεωργίας προς την Τουρκία, TANAP, SNAM Rete Gas), με βάση τις δυνητικές υπολειμματικές επιπτώσεις μετά την εφαρμογή των υφιστάμενων ή των προτεινόμενων στρατηγικών, συστημάτων και σχεδίων διαχείρισης. Εξετάστηκαν όλα τα δημοσίως διαθέσιμα έγγραφα σχετικά με τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά θέματα, καθώς και οι συμπληρωματικές πληροφορίες που παρασχέθηκαν στην Τράπεζα από τους αντίστοιχους μετόχους και από τους διεθνείς χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς που στηρίζουν τα συνδεδεμένα με τον ΤΑΡ έργα. Οι ΜΠΚΕ για τα έργα αυτά καταρτίστηκαν σύμφωνα με τις διεθνείς ορθές πρακτικές από τοπικούς και διεθνείς συμβούλους, σε διαβούλευση με τις τοπικές αρχές και με κατάλληλη συμμετοχή των ενδιαφερομένων μερών. Ειδικότερα όσον αφορά το κοίτασμα φυσικού αερίου Σαχ Ντενίζ 2, διενεργήθηκε έλεγχος περιβαλλοντικής και κοινωνικής συμμόρφωσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις απόδοσης της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης (EBRD/ΕΤΑΑ) και τις Πολιτικές Διασφάλισης της ADB, και καταρτίστηκε αντίστοιχο Σχέδιο Περιβαλλοντικής και Κοινωνικής Δράσης. Δεν εντοπίστηκε καμία περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές πολιτικές τους και τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά τους πρότυπα. Όσον αφορά τον Αγωγό της Ανατολίας (TANAP), το έργο αξιολογήθηκε από την Παγκόσμια Τράπεζα, σύμφωνα με τις Επιχειρησιακές Πολιτικές της, την ΕΤΑΑ, σύμφωνα με τις απαιτήσεις απόδοσης της ΕΤΑΑ, και την ΕΤΕπ, σύμφωνα με τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά της πρότυπα. Τα κενά που εντοπίστηκαν καλύφθηκαν και καταρτίστηκε αντίστοιχο Σχέδιο Περιβαλλοντικής και Κοινωνικής Δράσης, το οποίο συμπεριλήφθηκε στα συμβατικά έγγραφα.

Στις περιπτώσεις στις οποίες εκπονήθηκαν ΜΠΚΕ, διαπιστώθηκε ότι αυτές ανταποκρίνονταν γενικά στις απαιτήσεις της ΕΤΕπ. Σε όλα αυτά τα έργα υπάρχει ελάχιστη έως μηδενική φυσική εκτόπιση και οι περισσότερες από τις απαλλοτριώσεις είναι προσωρινές, για τη διάρκεια της περιόδου κατασκευής. Η μόνιμη απόκτηση γης περιορίζεται αποκλειστικά στις υπέργειες εγκαταστάσεις. Σε όλες τις περιπτώσεις τα σχέδια απόκτησης γης και αποκατάστασης μέσω διαβίωσης έχουν εκπονηθεί και δημοσιευθεί στους αντίστοιχους δικτυακούς τόπους. Έχουν επίσης εκπονηθεί σχέδια δημόσιας γνωστοποίησης και διαβούλευσης, στα οποία περιγράφονται οι διαδικασίες διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη στο πλαίσιο των διαφόρων διαδικασιών εκτίμησης των περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων και καθ' όλη τη διάρκεια της κατασκευής και λειτουργίας των έργων. Όλα τα έργα διαθέτουν εσωτερικούς μηχανισμούς υποβολής παραπόνων.

Επιπτώσεις κατά τη διάρκεια της κατασκευής: Κατά τη διάρκεια της κατασκευής του αγωγού οι περισσότερες από τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις θα είναι προσωρινές και μπορούν να μετρηστούν με τις καθιερωμένες διαδικασίες περιβαλλοντικής διαχείρισης που εφαρμόζονται στη φάση της κατασκευής και, επιπροσθέτως, με ειδικές κατασκευαστικές μεθόδους για τις διασταυρώσεις με ποταμούς, την αποκατάσταση οικολογικά ευαίσθητων περιοχών και με άλλες ειδικές διαδικασίες για την προστασία απειλούμενων και ευάλωτων ειδών. Για τις εν λόγω δραστηριότητες εκπονούνται και βρίσκονται στο στάδιο της ολοκλήρωσης σχέδια διαχείρισης με βάση διεθνή πρότυπα. Τα σχέδια αυτά είναι προϋπόθεση για το Έργο και περιλαμβάνονται στο γενικότερο Σχέδιο Περιβαλλοντικής και Κοινωνικής Διαχείρισης.

Τα Σχέδια Περιβαλλοντικής και Κοινωνικής Υλοποίησης των αναδόχων ΜΠΚ, καθώς και τα σχέδια διαχείρισης των αναδόχων πρέπει να συνάδουν με τα ανωτέρω αναφερόμενα σχέδια.

Επειδή τα σχέδια οριστικοποιούνται ενόσω η κατασκευή είναι σε εξέλιξη, έχει διαπιστωθεί ένα κενό στην εφαρμογή τους.

Οι κίνδυνοι αστάθειας πρηνών, διάβρωσης και καθίζησης είναι επίσης δυνητικές επιπτώσεις από την κατασκευή του αγωγού. Αυτές οι επιπτώσεις είναι συνήθεις στα έργα αυτού του τύπου και μπορεί να είναι σημαντικές αν δεν αντιμετωπιστούν σωστά. Για το Έργο καταρτίστηκε Σχέδιο Ελέγχου Διάβρωσης και Διαχείρισης της Αποκατάστασης, το οποίο περιλαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα πρόληψης και μετριασμού, ώστε οι επιπτώσεις να είναι προσωρινές και να περιοριστούν στο ελάχιστο. Υπάρχουν δυνητικοί φυσικοί κίνδυνοι που συνδέονται με συνθήκες γεωλογικής δραστηριότητας στην περιοχή του Έργου, ιδίως στην Ελλάδα και την Αλβανία. Οι κίνδυνοι αυτοί έχουν αξιολογηθεί και όλες οι κατασκευές έχουν σχεδιαστεί κατά τρόπο ώστε να πληρούν τα απαιτούμενα διεθνή αντισεισμικά πρότυπα.

Ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα: Αναμένεται να επηρεαστεί από τις εκπομπές σκόνης από κατασκευαστικές δραστηριότητες. Οι σημαντικότερες πηγές εκπομπών σκόνης κατά τη φάση της κατασκευής είναι: οι εκσκαφές, οι ανατινάξεις και οι χωματουργικές εργασίες, η φόρτωση/εκφόρτωση, ο χειρισμός, η αποθήκευση και η μεταφορά υλικών ή αποβλήτων και η κυκλοφορία οχημάτων. Οι εκπομπές από τις εξαιμίσεις των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εργαζομένων, υλικών κατασκευής, οχημάτων και εξοπλισμού θα ελαχιστοποιούνται μέσω της εφαρμογής ορθών πρακτικών, όπως π.χ. η κατάλληλη συντήρηση, η επιβολή περιορισμών στη λειτουργία των κινητήρων οχημάτων στο ρελαντί και η θέση των κινητήρων σε λειτουργία μόνον όποτε χρειάζεται.

Θα εφαρμοστούν μέτρα καταστολής της σκόνης, όπως προβλέπεται στη ΜΠΚΕ, μεταξύ των οποίων: ψεκασμός με νερό στις περιοχές παραγωγής σκόνης, προσωρινή διακοπή των χωματουργικών εργασιών όταν πνέουν ισχυροί άνεμοι, κάλυψη των μεταφερόμενων υλικών, κατάλληλη αποθήκευση των χύδην υλικών, κάλυψη των υλικών εκσκαφής και κατάβρεγμα με συλλεγμένο βρόχινο νερό και λύματα του εργοταξίου.

Όσον αφορά τις λειτουργίες του τερματικού σταθμού παραλαβής (PRT) και των σταθμών συμπίεσης, έγινε προσομοίωση με μοντέλα διασποράς αέριων ρύπων για να διασφαλιστεί ότι τα όρια ποιότητας του αέρα πληρούν τις απαιτήσεις της ΕΕ και τις εθνικές απαιτήσεις στις πηγές και στα σημεία κατάληξης των εκπομπών.

Ποιότητα και χρήση των υδάτων: Η ποιότητα των επιφανειακών υδάτων μπορεί να επηρεαστεί από την ιζηματογένεση που προκαλούν οι εργασίες διάσχισης ποταμών και η απόρριψη υγρών αποβλήτων. Οι κατασκευαστικές δραστηριότητες στα σημεία διασταύρωσης με ποταμούς θα διεξάγονται μόνο κατά τις περιόδους χαμηλής ροής και θα εφαρμόζονται τα μέτρα μετριασμού που προβλέπονται στη ΜΠΚΕ, μεταξύ των οποίων αντλήσεις για να αποφευχθεί η καταστροφή του πυθμένα του ποταμού. Επιπλέον, ο αγωγός θα διασχίσει 115 υδάτινα ρεύματα με χρήση τεχνικών χωρίς όρυγμα, ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι επιπτώσεις στην ποιότητα των υδάτων. Τα λύματα θα οδηγούνται προς επεξεργασία σε μονάδες επεξεργασίας λυμάτων που θα εγκατασταθούν στα εργοτάξια.

Οι μεγαλύτερες ανάγκες του Έργου σε γλυκό νερό σχετίζονται με τις υδραυλικές δοκιμές του αγωγού. Το νερό θα αντληθεί από τοπικά υδάτινα ρεύματα. Έχουν θεσπιστεί κατευθυντήριες αρχές καθώς και συμβατικές απαιτήσεις για τους αναδόχους, με σκοπό τον περιορισμό της άντλησης νερού και της απόρριψής του σε επιφανειακές υδάτινες πηγές που έχουν μεγαλύτερες ροές, τον συνυπολογισμό των εποχικών αλλαγών, την επαναχρησιμοποίηση του νερού των υδραυλικών δοκιμών και την παρακολούθηση της ποιότητας του νερού που απορρίπτεται. Θα

εφαρμοστούν επίσης μέτρα για την πρόληψη «διασταυρούμενης επιμόλυνσης» από χλωροκατακτητικά είδη μεταξύ διαφορετικών υδάτινων ρευμάτων.

Θόρυβος: Οι κύριες πηγές περιβαλλοντικού θορύβου κατά τη διάρκεια της κατασκευής θα είναι οι εργασίες βελτίωσης του εδάφους, οι ανατινάξεις βράχων, η οριζόντια κατευθυνόμενη διάτρηση, οι υδραυλικές δοκιμές και ο καθαρισμός και η ξήρανση του αγωγού. Σε περιοχές όπου υπάρχει κίνδυνος όχλησης λόγω θορύβου, ο TAP θα παρακολουθεί τον θόρυβο και τους κραδασμούς κατά τη διάρκεια της κατασκευής και θα εφαρμόζει μέτρα μετριασμού, π.χ. εκτέλεση κατασκευαστικών εργασιών μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας. Ο TAP απαιτεί από τους αναδόχους να αναφέρουν την προβλεπόμενη ύπαρξη θορύβου και κραδασμών και τα σχετικά μέτρα περιορισμού τους.

Κατά τη φάση της λειτουργίας, οι μόνες τακτικές πηγές θορύβου είναι οι σταθμοί συμπίεσης και ο τερματικός σταθμός παραλαβής (PRT). Ένα πρόγραμμα περιορισμού του θορύβου, που υποστηρίζεται από τη χρήση μοντέλων θορύβου, έδειξε ότι τα επίπεδα θορύβου θα είναι εντός των καθορισμένων σε εθνικό επίπεδο ορίων. Θα πραγματοποιηθεί παρακολούθηση πριν αλλά και κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του σταθμού για να επιβεβαιωθούν οι προβλέψεις των μοντέλων θορύβου.

Οι εργασίες πασσάλωσης και η εγκατάσταση προφράγματος (cofferdam) σε παράκτιες και διαπαλιρροϊκές περιοχές θα παράγει υποθαλάσσιο θόρυβο, ο οποίος ενδέχεται να έχει επιπτώσεις στα ψάρια, τα θαλάσσια θηλαστικά και τις χελώνες. Έγινε προσομοίωση αξιολόγησης των επιπτώσεων του υποθαλάσσιου θορύβου, προκειμένου να ληφθεί υπόψη στις σχετικές αξιολογήσεις του TAP και στα μέτρα αντιμετώπισης των πιθανών επιπτώσεων. Μεταξύ άλλων, ο TAP θα συντάξει ένα Πρωτόκολλο Αντιμετώπισης των Επιπτώσεων στα Θαλάσσια Θηλαστικά (ΠΑΘΘ) για τη διαχείριση του υποθαλάσσιου θορύβου.

Βιοποικιλότητα: Ο TAP θα διέλθει από περιοχές φυσικών, ημιφυσικών και τροποποιημένων οικοτόπων, τόσο χερσαίες όσο και υπεράκτιες, που έχουν πολλά χαρακτηριστικά σημαντικά για τη βιοποικιλότητα. Οι μελέτες βιοποικιλότητας που εκπονήθηκαν στο πλαίσιο των αντίστοιχων ΜΠΚΕ διαπίστωσαν κενά, ιδίως όσον αφορά την αξιολόγηση των κρίσιμων ενδιαιτημάτων. Πολυάριθμες πρόσθετες επιτόπιες μελέτες βιοποικιλότητας εκπονήθηκαν και στις τρεις χώρες. Οι μελέτες αυτές παρείχαν πρόσθετα στοιχεία σχετικά με τη χλωρίδα, τα μεγάλα σαρκοφάγα, την ορνιθοπανίδα, την υδρόβια και θαλάσσια οικολογία, καθώς και τα ερπετά και τα αμφίβια. Το Έργο δεν αναμένεται να έχει μόνιμες δυσμενείς επιπτώσεις στα κρίσιμα ενδιαιτήματα, στην αξία βιοποικιλότητας ή στα είδη ειδικού ενδιαφέροντος (SSC) και δεν θα επιφέρει σημαντικές μετατροπές ή υποβάθμιση σε κρίσιμα φυσικά ενδιαιτήματα ή σε φυσικά ενδιαιτήματα σε μακροπρόθεσμη βάση. Όσον αφορά τις επιπτώσεις στις περιοχές του δικτύου Natura 2000 στην Ελλάδα και την Ιταλία, οι αντίστοιχες αρμόδιες αρχές, μέσω της εφαρμογής της Οδηγίας για τους Οικοτόπους και ως μέρος της διαδικασίας χορήγησης άδειας για το Έργο, κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι δεν θα υπάρξει σημαντική επίδραση στις περιοχές αυτές.

Για τον προσδιορισμό των κρίσιμων ενδιαιτημάτων ακολουθήθηκε συντηρητική προσέγγιση. Η όδευση του αγωγού σχεδιάστηκε κατά τρόπο ώστε να αποφευχθούν κατά το δυνατόν τα κρίσιμα φυσικά ενδιαιτήματα, αν και, λόγω του γραμμικού χαρακτήρα του Έργου, η διέλευση από ορισμένες περιοχές ήταν αναπόφευκτη. Σύμφωνα με τις μελέτες, οι δυνητικές επιπτώσεις σε αυτούς τους οικοτόπους και στα εντοπισθέντα είδη ειδικού ενδιαφέροντος (SSC) είναι κατά κύριο λόγο προσωρινές επιπτώσεις κατά τη διάρκεια της κατασκευής (π.χ. εκκαθάριση του εδάφους και της βλάστησης, θόρυβος και κραδασμοί, παρουσία εργαζομένων κ.λπ.). Όσον αφορά τα ευαίσθητα είδη, παρότι οι μελέτες εντόπισαν ορισμένα είδη χλωρίδας και πανίδας που έχουν

χαρακτηριστεί ως κρίσιμωσ απειλούμενα, απειλούμενα, ευάλωτα και δυνάμει απειλούμενα είδη, κανένα από αυτά δεν έχει παρουσία που να περιορίζεται αποκλειστικά στη Ζώνη Εργασίας του αγωγού ή στη ζώνη επιρροής του.

Ωστόσο, το Συμπληρωματικό Σχέδιο Οικολογικής Διαχείρισης (Supplementary Ecological Management plan – SEA) στην παρούσα μορφή του δεν συνάδει απολύτως με το Πρότυπο Βιοποικιλότητας της ΕΤΕπ. Οι υπολειμματικές επιπτώσεις σε κρίσιμα ενδιαιτήματα δεν έχουν επαρκώς προσδιοριστεί ποσοτικά και δεν έχουν καθοριστεί βιώσιμα αντισταθμίματα αυτών των επιπτώσεων ώστε να επιτευχθεί μηδενική καθαρή απώλεια φυσικών οικοτόπων και καθαρό όφελος για τα κρίσιμα ενδιαιτήματα. Ο ΤΑΡ θα ολοκληρώσει περαιτέρω μελέτες, ώστε να επιτευχθεί μηδενική καθαρή απώλεια/καθαρό όφελος μετά την περάτωση των εργασιών και την αποκατάσταση. Το Σχέδιο Οικολογικής Διαχείρισης, το Συμπληρωματικό Σχέδιο Οικολογικής Διαχείρισης, το Σχέδιο Αξιολόγησης Κρίσιμων Ενδιαιτημάτων και το Σχέδιο Βιολογικής Αποκατάστασης έχουν οριστικοποιηθεί.

Η προστασία, κατά τη φάση της κατασκευής, όλων των οικοτόπων που χαρακτηρίζονται ως μέτριας και υψηλής ευαισθησίας σύμφωνα με τα Πρότυπα των Δανειστών και η κατάλληλη αποκατάστασή τους από τον ΤΑΡ και τους αναδόχους προβλέπονται στα Σχέδια Διαχείρισης Αναδόχων, τα Σχέδια Ελέγχου Διάβρωσης και Διαχείρισης της Αποκατάστασης, τα σχέδια βιολογικής αποκατάστασης και τα συνολικότερα σχέδια οικολογικής διαχείρισης.

Το Έργο θα αναπτύξει, σε συνεργασία με εθνικούς και τοπικούς ενδιαφερόμενους φορείς και ειδήμονες, ειδικά ανά χώρα Σχέδια Δράσης για τη Βιοποικιλότητα, μεταξύ άλλων και για το υποθαλάσσιο τμήμα του αγωγού. Τα σχέδια αυτά θα παράσχουν έναν λεπτομερή χάρτη πορείας για τη μακροπρόθεσμη διαχείριση και παρακολούθηση εκάστου χαρακτηριστικού βιοποικιλότητας το οποίο χρήζει προτεραιότητας και έχει προσδιοριστεί στο Σχέδιο Διαχείρισης Αντισταθμίσεων Βιοποικιλότητας (Biodiversity offsets Management Plan –BMP).

Υπεράκτιο τμήμα του ΤΑΡ: Ο ΤΑΡ έχει ολοκληρώσει τις αρχικές περιβαλλοντικές μελέτες υφιστάμενης κατάστασης, με δειγματοληψία ιζημάτων, νερού και βένθους. Οι περιβαλλοντικές μελέτες δείχνουν έναν πυθμένα σε μεγάλα βάθη, αποτελούμενο από ιλύ και άμμο. Οι περιβαλλοντικές μελέτες υφιστάμενης κατάστασης διαπίστωσαν ότι δεν υπάρχουν κρίσιμωσ ευαίσθητα χαρακτηριστικά στον θαλάσσιο βυθό ούτε μεγάλωσ πλούτωσ και ποικιλία μακροπανίδας. Οι επιπτώσεις της βυθοκόρησης στο πλαγκτόν και στις κοινότητες βενθικών ασπονδύλων και ιχθύων και στους οικοτόπουσ τουσ αξιολογούνται ωσ μέτριεσ κατά τη διάρκεια των εργασιών βυθοκόρησης. Επειδή τα ιζήματα της περιοχής είναι κυρίωσ αμμώδεσ υλικό και όχι λεπτά ιζήματα, οι επιπτώσεις της βυθοκόρησης (ιδίωσ η θολότητα) θα είναι κατά πάσα πιθανότητα περιορισμένες και μικρής διάρκειας. Τα θαλάσσια θηλαστικά και οι θαλάσσιεσ χελώνεσ καθώσ και τα θαλάσσια πτηνά παρατηρήθηκαν κατά τη διάρκεια των μελετών και θα ενταχθούν σε ένα πρόγραμμα παρακολούθησης και στα σχέδια διαχείρισης των αναδόχων. Η ποιότητα των υδάτων και των ιζημάτων κρίθηκε γενικά καλή. Η μοντελοποίηση των ιζημάτων ολοκληρώθηκε και έχει τεθεί σε εφαρμογή ένα εκτενές πρόγραμμα θαλάσσιασ παρακολούθησης. Ο ΤΑΡ θα ολοκληρώσει τις μελέτεσ περιβάλλοντοσ θαλάσσιου βυθού και υδάτινησ στήλησ και θα καταρτίσει σχέδιο θαλάσσιασ οικολογικήσ διαχείρισησ με τη σχετική αξιολόγηση των κρίσιμων ενδιαιτημάτων. Επιπλέον, ο ΤΑΡ θα οριστικοποιήσει το Πρωτόκολλο Αντιμετώπισησ των Επιπτώσεων στα Θαλάσσια Θηλαστικά, το οποίο αποσκοπεί στον εντοπιισμό και τον μετριασμό τυχόν σημαντικών μεταβολών στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Άλλοι δυναητικοί κίνδυνοι κατά την κατασκευή του υπεράκτιου τμήματοσ είναι η ρύπανση των υδάτων από διαρροέσ υδρογονανθράκων (π.χ. καυσίμων, λιπαντικών ή ελαίων) ή από άλλεσ

ουσίες προερχόμενες από τις φορτηγίδες, τα πλοία, τον εξοπλισμό και τα μηχανήματα που θα χρησιμοποιούνται. Γενικά, οι επιπτώσεις αυτές μπορούν να αποφευχθούν με τη λήψη των καθιερωμένων μέτρων, όπως η χρήση βιοαποδομήσιμων καυσίμων και η παρακολούθηση της ποιότητας των υδάτων κατά τη διάρκεια της φάσης κατασκευής.

Πολιτιστική κληρονομιά: Στο πλαίσιο της διαδικασίας ΜΠΚΕ, διεξήχθησαν επισκοπήσεις και αξιολογήσεις της υφιστάμενης κατάστασης και η επιλογή της όδευσης έγινε κατά τρόπο ώστε να αποφευχθούν, στο μέτρο του εφικτού, οι πολιτισμικά ευαίσθητες περιοχές. Ο ΤΑΡ συνεργάστηκε με αρχαιολόγους από κάθε χώρα καθ' όλη τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας. Για τα τυχόν απρόβλεπτα ευρήματα έχουν θεσπιστεί Διαδικασίες Τυχαίων Ευρημάτων, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία της κάθε φιλοξενούσας χώρας και τα εφαρμοστέα Πρότυπα των Δανειστών.

Εκτίμηση κοινωνικών επιπτώσεων

Απόκτηση γης και αποκατάσταση μέσω διαβίωσης: Μια βασική αρχή όσον αφορά την απόκτηση γης είναι η αποφυγή ή η ελαχιστοποίηση της φυσικής εκτόπισης νοικοκυριών στον μέγιστο δυνατό βαθμό. Ο ΤΑΡ επέτυχε τον στόχο αυτόν χάρη στον προσεκτικό αρχικό σχεδιασμό του, βάσει του οποίου αποφεύχθηκε η διέλευσή του από χωριά και οι πόλεις, ή χάρη σε μεταγενέστερες αλλαγές στην όδυσή του (για μερικές από τις οποίες απαιτήθηκαν προσθήκες στην ΕΠΕ) για την αποφυγή αγροικιών ή αγροτικών εκμεταλλεύσεων που εντοπίστηκαν κατά τη φάση οριστικοποίησης της Ζώνης Εργασίας του αγωγού.

Το Έργο θα επηρεάσει περίπου 45 000 ιδιοκτήτες και χρήστες γης που ζουν κατά μήκος του διαδρόμου του αγωγού. Η διαδικασία Απόκτησης Γης και Δουλείας (ΑΓΔ) διεξήχθη σύμφωνα με τις εθνικές νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις και με τα διεθνή πρότυπα, συμπεριλαμβανομένων των προτύπων της ΕΤΕπ. Ο ΤΑΡ θα μεριμνήσει ώστε όλοι οι επηρεαζόμενοι να αντιμετωπιστούν με σεβασμό, να τους παρασχεθεί βοήθεια κατά τη διάρκεια της νομικής διαδικασίας και να αποζημιωθούν δίκαια. Μεγάλο μέρος του προγράμματος ΑΓΔ έχει ήδη ολοκληρωθεί. Επί του παρόντος διεξάγονται συμπληρωματικές εργασίες ΑΓΔ, λόγω τροποποιήσεων της όδευσης και πρόσθετων αναγκών σε γη. Συνολικά, το πρόγραμμα περιλαμβάνει αφορά 21 000 γεωτεμάχια: 10 200 στην Ελλάδα, 10 300 στην Αλβανία και περίπου 200 στην Ιταλία. Η απόκτηση γης και η αποζημίωση δεν ήταν εύκολη διαδικασία, διότι απαιτούσε να αντιμετωπίσει ο ΤΑΡ ως επί το πλείστον προσωρινές επιπτώσεις στα μέσα διαβίωσης και στις δραστηριότητες ενός πολύ μεγάλου αριθμού νοικοκυριών και, επιπλέον, πολύπλοκα καθεστάτα κατοχής γης και κοινωνικές δομές, ιδίως στην Αλβανία. Ένα σχετικά μικρό μέρος των γαιών αποκτήθηκε σε μόνιμη βάση, για υπέργειες εγκαταστάσεις, όπως οι σταθμοί συμπίεσης, ο τερματικός σταθμός παραλαβής, τα βαλβιδοστάσια και οι οδοί πρόσβασης. Η δέσμευση γης απαιτείται κατά το μεγαλύτερο μέρος σε προσωρινή βάση, για τους σκοπούς της κατασκευής, και οι σχετικές εκτάσεις θα επιστραφούν στους αρχικούς ιδιοκτήτες τους μετά την αποκατάστασή τους.

Η συντριπτική πλειονότητα των αρνητικών επιπτώσεων στα μέσα διαβίωσης από τις δραστηριότητες απόκτησης γης του Έργου θα προέλθει κυρίως από οχλήσεις προκαλούμενες κατά τη φάση της κατασκευής. Στις επιπτώσεις περιλαμβάνονται η προσωρινή απώλεια και η μειωμένη πρόσβαση σε γεωργικές εκτάσεις, η απώλεια ηρτημένων εσοδίων και οι επιπτώσεις στα περιουσιακά στοιχεία και τις υποδομές των τοπικών κοινοτήτων, π.χ. στα αρδευτικά δίκτυα.

Ο ΤΑΡ έχει εκπονήσει Σχέδιο Αποκατάστασης Μέσων Διαβίωσης (LRP), στο οποίο αντιμετωπίζονται οι επιπτώσεις που προκαλούνται στα μέσα διαβίωσης από τη διαδικασία

απόκτησης γης και δουλείας (ΑΓΔ). Εκτός από τη χρηματική αποζημίωση που έχει ήδη καταβληθεί για τις επιπτώσεις στη γη, τα μέσα διαβίωσης (μέσω του προγράμματος Βιοτικής Στήριξης και Μεταβατικής Υποστήριξης (LATS)) θα αποκατασταθούν στα προ του Έργου επίπεδα και, όπου είναι δυνατόν, θα βελτιωθούν χάρη σε ποικίλες συμπληρωματικές ωφέλειες, όπως ευκαιρίες απασχόλησης, κατάρτιση για ανάπτυξη δεξιοτήτων, πακέτα στήριξης αγροτικών εισροών, στήριξη προς εναλλακτικές επιχειρηματικές δραστηριότητες για τη διαφοροποίηση των πηγών εισοδήματος, πρόσβαση σε υπηρεσίες όπως η υγεία και η εκπαίδευση, στήριξη προς ομάδες γυναικών, στήριξη της αλιείας κ.λπ.

Ο TAP υλοποιεί επίσης πρόγραμμα επενδύσεων για την ανάπτυξη των τοπικών κοινοτήτων, με σκοπό, πέρα από τον μετριασμό των επιπτώσεων ή τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης που συνδέονται άμεσα με το Έργο, να προσφέρει προστιθέμενη αξία στη ζώνη επιρροής του Έργου προωθώντας τη βιώσιμη κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη μέσω διασυνδέσεων με μικρομεσαίες επιχειρήσεις στην περιοχή. Τα ποσά για τα προγράμματα αυτά έχουν συμφωνηθεί στις αντίστοιχες διακρατικές συμφωνίες για καθεμία από τις τρεις χώρες. Τα προγράμματα θα υλοποιηθούν κατά τη διάρκεια της κατασκευαστικής φάσης. Ωστόσο, συνιστάται ο σχετικός προϋπολογισμός να επεκταθεί ώστε να καλύπτει και τη φάση λειτουργίας.

Ευάλωτες ομάδες: Πραγματοποιήθηκε αξιολόγηση των ευάλωτων ομάδων, με βάση την οποία οι κύριες ομάδες που εντοπίστηκαν ήταν νοικοκυριά με δηλούμενο εισόδημα κάτω από το εθνικό όριο φτώχειας, των οποίων η γη υφίσταται σημαντικές επιπτώσεις, ηλικιωμένοι (που είναι σε κατάσταση χηρείας ή ζουν μόνοι) χωρίς καμία άλλη ιδιοκτησία γης, με περιορισμένα περιουσιακά στοιχεία και ανεπαρκή πρόσβαση σε βασικές υποδομές και υπηρεσίες, νοικοκυριά των οποίων ένα μέλος έχει προβλήματα υγείας, ιδιοκτήτες γης με μη βιώσιμη γη. Ειδικά μέτρα για την αντιμετώπιση της δυναμικής των φύλων και των αναγκών των φτωχών έχουν ληφθεί στο πλαίσιο της διαβούλευσης και επικοινωνίας με τα ενδιαφερόμενα μέρη, της αποκατάστασης μέσω διαβίωσης και της απόκτησης γης. Η αποζημίωση των ιδιοκτητών γης στους οποίους προσωρινά απέμεινε μόνο μη βιώσιμη γη (π.χ. πολύ μικρά γεωτεμάχια ή αδυναμία πρόσβασης στη γη τους κατά τη διάρκεια της περιόδου κατασκευής) εξετάστηκε κατά περίπτωση και καθορίστηκαν κατευθυντήρια κριτήρια για τον εντοπισμό των περιπτώσεων στις οποίες πρέπει να καταβληθεί συμπληρωματική αποζημίωση.

Διαχείριση παραπόνων: Σημαντικό στοιχείο για τη διαχείριση των σχέσεων με τις κοινότητες είναι η ύπαρξη αποτελεσματικού και λειτουργικού μηχανισμού παραπόνων. Ο TAP έχει θεσπίσει χωριστή Διαδικασία Παραπόνων σε κάθε χώρα για τη διαχείριση των παραπόνων που συνδέονται με το Έργο και έχουν σχέση με την απόκτηση γης, την αποκατάσταση μέσω διαβίωσης και άλλα περιβαλλοντικά και κοινωνικά θέματα. Επιπλέον, οι ανάδοχοι της κατασκευής του TAP έχουν θεσπίσει μια παράλληλη διαδικασία παραπόνων.

Ο μηχανισμός παραπόνων παρουσιάστηκε στα επηρεαζόμενα από το Έργο πρόσωπα κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων σχετικά με την ΜΠΚΕ. Τα παράπονα μπορούν να υποβάλλονται μέσω ειδικής τηλεφωνικής γραμμής (hotline), με επικοινωνία με τους αρμοδίους στα τοπικά γραφεία του Έργου, με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, με χρήση του εντύπου παραπόνων που είναι διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο του Έργου, με προφορική αναφορά τους σε έναν Συντονιστή Επαφών με την Κοινότητα ή σε έναν Κοινωνικό Επόπτη του TAP κ.λπ. Παράπονα μπορούν επίσης να υποβάλλονται κατά τη διάρκεια των διαφόρων διαβουλεύσεων και των περιοδικών επισκέψεων των συντονιστών επαφών με την κοινότητα στις επηρεαζόμενες κοινότητες. Το προσωπικό τόσο του TAP όσο και των αναδόχων της κατασκευής έχει λάβει κατάρτιση σχετικά με τις δημόσιες διαβουλεύσεις και τη χρήση του συστήματος διαχείρισης παραπόνων. Οι

Διαδικασίες Παραπόνων καλύπτουν χρονικά τόσο το στάδιο κατασκευής όσο και το στάδιο λειτουργίας του Έργου.

Για να εξασφαλιστεί ότι τα παράπονα αντιμετωπίζονται επαρκώς και εγκαίρως, ο ΤΑΡ έχει δημιουργήσει και εντάξει στο σύστημα διαχείρισης θεμάτων περιβάλλοντος, κοινωνίας, υγείας και ασφάλειας (ESHS) μια περιεκτική ηλεκτρονική Βάση Δεδομένων Ενδιαφερομένων Μερών και Διαβουλεύσεων, ως εργαλείο για την τήρηση των στοιχείων των ενδιαφερόμενων μερών, την καταγραφή της επικοινωνίας μαζί τους, την καταχώριση και παρακολούθηση των παραπόνων και την υποβολή σχετικών αναφορών.

Ο ΤΑΡ έχει δεχθεί και διαχειριστεί παράπονα και στις τρεις χώρες. Ωστόσο, όταν υπάρχει σημαντική αντίδραση προς το Έργο, είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι πολλοί από τους καταγγέλλοντες επέλεξαν να μη χρησιμοποιήσουν τη γενική διαδικασία παραπόνων του ΤΑΡ ούτε τη διαδικασία παραπόνων στο πλαίσιο του προγράμματος απόκτησης γης και δουλείας. Για τον λόγο αυτόν, ο ΤΑΡ κλήθηκε να επανεξετάσει τις συγκεκριμένες διαδικασίες του και τους κύριους δείκτες επιδόσεων του όσον αφορά τη συμμετοχή, την αποτελεσματικότητα, την επίλυση, την επανάληψη, τη μείωση και την επιρροή, καθώς και την παρακολούθηση των τάσεων. Για να καταστεί ο μηχανισμός πιο αποτελεσματικός, δόθηκε έμφαση ειδικά στην εξέταση και την επίλυση των παραπόνων. Ο ΤΑΡ θα πρέπει να αναθέσει τη διενέργεια ανεξάρτητης αξιολόγησης της εφαρμογής της διαδικασίας του για τη διαχείριση παραπόνων.

Υγεία και ασφάλεια στην εργασία: Οι σχετικές πολιτικές και διαδικασίες για τη διαχείριση της κατασκευής εξετάστηκαν και κρίθηκαν επαρκώς περιεκτικές και σύμφωνες με τις απαιτήσεις της ΕΤΕπ. Ωστόσο, ο ΤΑΡ θα γνωστοποιεί στην Τράπεζα κάθε σημαντικό συμβάν καθώς και τα διορθωτικά μέτρα που έχουν ληφθεί ή προβλέπεται να ληφθούν για την αντιμετώπιση της κατάστασης. Οι διαδικασίες όσον αφορά την υγεία και ασφάλεια στην εργασία κατά τη φάση της λειτουργίας θα επικαιροποιηθούν στο πλαίσιο της επικαιροποίησης και αναθεώρησης του Σχεδίου Περιβαλλοντικής και Κοινωνικής Διαχείρισης (ΣΠΚΔ) για τη φάση λειτουργίας.

Υγεία και ασφάλεια των τοπικών κοινοτήτων: Στους δυνητικούς κινδύνους για την υγεία και την ασφάλεια των τοπικών κοινοτήτων περιλαμβάνονται τα τροχαία ατυχήματα, τα ατυχήματα κατά την κατασκευή και λειτουργία, όπως π.χ. εκρήξεις, και οι μεταδοτικές ασθένειες και άλλα ζητήματα υγείας και ασφάλειας που σχετίζονται με την εισροή εργαζομένων κατά τη φάση της κατασκευής.

Για τη φάση της κατασκευής έχουν καταρτιστεί Σχέδια Περιβάλλοντος, Υγιεινής και Ασφάλειας για καθέναν από τους αναδόχους της κατασκευής, με σκοπό τη μείωση των κινδύνων και των επιπτώσεων στις τοπικές κοινότητες από τις δραστηριότητες προετοιμασίας της περιοχής και κατασκευής. Κατά μήκος της Ζώνης Εργασίας έχουν οριστεί ζώνες προστασίας όπου δεν θα επιτρέπεται καμία άλλη κατασκευή, ώστε να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος ατυχημάτων. Περαιτέρω διαχειριστικές πρακτικές και απαιτήσεις έχουν περιγραφεί στα Σχέδια Διαχείρισης Αποβλήτων και Περιβάλλοντος, Υγιεινής και Ασφάλειας. Τα σχέδια προσδιορίζουν σαφώς τους ρόλους και τις αρμοδιότητες, τις συναφείς κανονιστικές απαιτήσεις, την κατάρτιση και τις διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης σχετικά με τον διάλογο με τις κοινότητες και της πολιτισμικής ευαισθητοποίησης, ώστε να τηρηθούν οι δεσμεύσεις της ΜΚΠΕ όσον αφορά την υγεία και την ασφάλεια των κοινοτήτων.

Μια σημαντική δυνητική επίπτωση κατά τη φάση λειτουργίας συνδέεται με τους κινδύνους όσον αφορά την ασφάλεια των κοινοτήτων που ζουν ή εργάζονται κατά μήκος της Ζώνης Εργασίας του αγωγού. Τυχόν βλάβη του αγωγού κατά τη φάση λειτουργίας του μπορεί να δημιουργήσει

επισφαλείς συνθήκες (π.χ. έκρηξη, νέφος ατμών κ.ά.). Οι κίνδυνοι αυτοί είναι εξαιρετικά απίθανο να υλοποιηθούν, δεδομένων των χαρακτηριστικών ασφαλείας του σχεδιασμού του αγωγού (φυσικό αέριο, αγωγός 100% υπόγειος, σύστημα SCADA, καθοδική προστασία) και αντιμετωπίζονται επαρκώς στα Σχέδια Ετοιμότητας και Αντιμετώπισης Εκτάκτου Ανάγκης. Παρότι ο πραγματικός κίνδυνος κατά τη διάρκεια λειτουργίας ενός αγωγού φυσικού αερίου είναι περιορισμένος, οι τοπικές κοινότητες ενδέχεται, αν δεν είναι καλά ενημερωμένες σχετικά με τα πραγματικά χαρακτηριστικά της λειτουργίας του αγωγού και τους συναφείς κινδύνους, να έχουν μη ρεαλιστικούς φόβους όσον αφορά τη μόλυνση του εδάφους και των υδάτων και τα δυνητικά ατυχήματα εξαιτίας του αγωγού. Τα Σχέδια Συμμετοχής των Ενδιαφερόμενων Μερών αναμένεται να αποτελέσουν βασικό εργαλείο για τη διαχείριση των θεμάτων αυτών.

Διαχείριση των κινδύνων ασφάλειας: Κατά τη διάρκεια της περιόδου κατασκευής οι χώροι εργασίας είναι αποκλεισμένοι με περιφράξη ή περισχοίνιση και φέρουν προειδοποιητική σήμανση, ενώ τοποθετείται επίσης επιτόπου προσωπικό ασφάλειας με βάση μια Αξιολόγηση των Κινδύνων Ασφάλειας και σύμφωνα με τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών που έχουν συναφθεί με τους αναδόχους. Επιπλέον, έχουν διεξαχθεί εκστρατείες ενημέρωσης του τοπικού πληθυσμού, καθώς και εκστρατείες ευαισθητοποίησης σε θέματα ασφαλείας σε σχολεία.

Οι σχετικές με θέματα ασφαλείας λειτουργίες του TAP έχουν ανατεθεί σε εξωτερικούς ιδιώτες εργολάβους μέσω των αναδόχων ΜΠΚ και διευθύνονται από το προσωπικό ασφάλειας του TAP. Κατόπιν αξιολόγησης των κινδύνων ασφαλείας, το προσωπικό ασφάλειας του TAP δεν οπλοφορεί. Για τη φάση της κατασκευής έχει εκπονηθεί ολοκληρωμένη Πολιτική Ασφάλειας και Σχέδιο Ασφάλειας, που καθορίζει τους ρόλους και τις αρμοδιότητες, έναν κώδικα συμπεριφοράς, τις διαδικασίες συνεργασίας με τα κρατικά σώματα ασφαλείας και τις δικωκτικές αρχές, την κατάρτιση (μεταξύ άλλων σε θέματα σχέσεων με τις κοινότητες της περιοχής) και τα πρωτόκολλα αντίδρασης σε περίπτωση συμβάντων ασφαλείας. Η φιλοσοφία του TAP όσον αφορά την ασφαλεία στηρίζεται στις Εθελοντικές Αρχές για την Ασφάλεια και τα Δικαιώματα του Ανθρώπου (VPSHR) και στον διεθνή Κώδικα Δεοντολογίας για τους Παρόχους Ιδιωτικών Υπηρεσιών Ασφάλειας (ICoC). Ο TAP συνεργάζεται επίσης στενά με την International Alert για την εφαρμογή των VPSHR. Μέχρι σήμερα, τα συμβάντα που έχουν καταγραφεί στον τομέα της ασφαλείας είναι συμβάντα με μικρές συνέπειες. Ωστόσο, τα συμβάντα αυτά γνωστοποιούνται στις τοπικές δικωκτικές αρχές, οι οποίες τα διερευνούν.

Κατά τη φάση της λειτουργίας θα τοποθετηθεί σήμανση κατά μήκος της όδευσης του αγωγού, ώστε οι κοινότητες να είναι ενήμερες για τη διαδρομή του. Οι υπέργειες εγκαταστάσεις θα είναι περιφραγμένες, με έλεγχο της πρόσβασης και επιτήρηση, ώστε να περιορίζεται ο κίνδυνος εισόδου χωρίς άδεια. Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για τη φάση λειτουργίας θα θεσπιστούν στο πλαίσιο του Σχεδίου Περιβαλλοντικής και Κοινωνικής Διαχείρισης (ΣΠΚΔ) για τη φάση λειτουργίας.

Δημόσια διαβούλευση και συμμετοχή ενδιαφερόμενων μερών

Ο TAP διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη από το 2008 μέσω δομημένου, διαρκούς διαλόγου, όχι μόνο προδραστικά αλλά και όπως απαιτείται από το νόμο. Ο TAP έχει χρησιμοποιήσει πολλούς και ποικίλους διαύλους για να επικοινωνεί με τους ενδιαφερόμενους φορείς, όπως: (i) Γραφεία του Έργου (ήτοι, σημεία πληροφόρησης για το Έργο, Γραφεία Επαφών με την Κοινότητα), (ii) κέντρα ενημέρωσης και διαδικασίες δημόσιας έκθεσης, (iii) συναντήσεις με μεμονωμένα πρόσωπα αλλά και με μικρές ομάδες, ιδίως με κυβερνητικούς αξιωματούχους, (iv) κοινοτικές/δημόσιες συνελεύσεις, (v) ενημερωτικά φυλλάδια και αφίσες,

(vi) δικτυακός τόπος του TAP, (vii) μέσα κοινωνικής δικτύωσης, (viii) ηλεκτρονικά μέσα ενημέρωσης (ραδιόφωνο & τηλεόραση) και (ix) έντυπα μέσα ενημέρωσης (εφημερίδες και εκδόσεις).

Ως μέρος της διαδικασίας ΜΠΚΕ, ο TAP διεξήγαγε εκτενείς διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη σε κάθε χώρα. Ωστόσο, λόγω των απαιτήσεων υλικοτεχνικής υποδομής και προσωπικού για τη διαβούλευση και στις τρεις χώρες κατά μήκος της διαδρομής του αγωγού, ο TAP ανέθεσε τη διενέργεια της διαβούλευσης σε υπεργολάβους και, ως εκ τούτου, η ποιότητα των διαβουλεύσεων σε ορισμένες περιοχές ήταν χαμηλότερη. Επιπλέον, λόγω του όγκου των πληροφοριών που έπρεπε να παρασχεθούν σε σύντομο χρονικό διάστημα, αναπόφευκτα υπήρξαν σημαντικά κενά πληροφόρησης. Συνολικά, και στις τρεις χώρες, ο TAP πραγματοποίησε περισσότερες από 160 συναντήσεις με εθνικούς, περιφερειακούς και τοπικούς ενδιαφερόμενους φορείς μεταξύ Οκτωβρίου 2012 και Ιουλίου 2013.

Ο TAP έχει αναπτύξει μια Στρατηγική Διαβούλευσης με Ενδιαφερόμενα Μέρη (SES), η οποία ορίζει το πεδίο και την κατεύθυνση των δραστηριοτήτων διαβούλευσης κατά τη φάση της κατασκευής και της έναρξης λειτουργίας. Οι στόχοι της είναι ειδικότερα (i) να περιγράψει το σχέδιο διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά τη φάση της κατασκευής του TAP και (ii) να διασφαλίσει τακτική, προσβάσιμη και διαφανή διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Παρέχει ένα πλαίσιο για την ανάπτυξη εποικοδομητικών μακροπρόθεσμων σχέσεων, μέσα από αμφίδρομο διάλογο και επικοινωνία, καθώς και για τη διαρκή αναγνώριση, ανάλυση, χαρτογράφηση και ιεράρχηση των ενδιαφερόμενων μερών, τη διαβούλευση και συμμετοχή, τον προσδιορισμό κινδύνων και ζητημάτων, την ανταλλαγή πληροφοριών. Η διαβούλευση και οι απαιτούμενες επακόλουθες ενέργειες καταγράφονται. Ακόμη και με αυτή τη στρατηγική, οι περισσότερες από τις συναντήσεις πραγματοποιήθηκαν με τοπικούς και τεχνικούς φορείς και η διαβούλευση με τις τοπικές κοινότητες κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ΜΠΚΕ περιορίστηκε σε κοινωνικοοικονομικές έρευνες, ομάδες ειδικού ενδιαφέροντος (focus groups) και επιστολές.

Αν και ο TAP διαβουλευθήκε εκτενώς με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ειδικότερα σε σχέση με τη διαδικασία δουλίας γης, δεν διεξήγαγε επαρκείς ουσιαστικές διαβουλεύσεις, με αποτέλεσμα να εκδηλωθούν αντιδράσεις κατά του Έργου στην Ελλάδα και την Ιταλία, ιδίως για περιβαλλοντικά θέματα. Η αδυναμία της διαδικασίας διαβούλευσης του TAP συνίστατο στην ανεπαρκή ενημέρωση των ενδιαφερόμενων μερών και στη αδιαφάνεια της διαδικασίας λήψης αποφάσεων. Συχνά, τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν γνώριζαν με σαφήνεια πώς θα ενημερώνονταν σχετικά με τις αποφάσεις που αφορούσαν το Έργο και πώς είχαν ενσωματωθεί οι απόψεις και οι εισηγήσεις τους. Ως εκ τούτου, και προκειμένου να αντιμετωπίσει αποτελεσματικότερα τις αντιδράσεις στην Ελλάδα, ο TAP χρειάστηκε να αναθεωρήσει τη διαδικασία διαβούλευσης και επί του παρόντος ακολουθεί νέα προσέγγιση, η οποία εισάγει περισσότερο συμμετοχικές τεχνικές και μεθόδους στη διαδικασία, ώστε να δημιουργηθούν περισσότερες ευκαιρίες για ουσιαστικό διάλογο μεταξύ του Έργου και των επηρεαζόμενων ενδιαφερόμενων μερών. Η Τράπεζα θα απαιτήσει από τον TAP να επιφέρει περαιτέρω βελτιώσεις σε αυτήν την προσέγγιση, ενσωματώνοντας σε αυτήν μέτρα που υπογραμμίστηκαν από τους Δανειστές, ώστε να μειωθεί αποτελεσματικά ο κίνδυνος κλιμάκωσης της διένεξης και να βελτιωθεί η κοινωνική αποδοχή του Έργου στις αντίστοιχες περιοχές. Θα απαιτηθεί από τον TAP να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις στην Τράπεζα σχετικά με την πρόοδο που θα επιτυγχάνεται.

Η νέα αυτή προσέγγιση ενδέχεται να πρέπει πιθανόν να εφαρμοστεί και στο ιταλικό πλαίσιο, όπου οι εντάσεις παρεμπόδιαν την εκτέλεση των προκατασκευαστικών εργασιών του TAP και όπου ήδη έχει εκδηλωθεί έμπρακτη αντίδραση στο Έργο.

Άλλες περιβαλλοντικές και κοινωνικές πτυχές

Συστήματα διαχείρισης θεμάτων περιβάλλοντος, κοινωνίας, υγείας και ασφάλειας: Μία από τις κύριες απαιτήσεις της ΕΤΕπ είναι η θέσπιση ενός συστήματος διαχείρισης θεμάτων περιβάλλοντος, κοινωνίας, υγείας και ασφάλειας (ESHS) το οποίο πρέπει να εφαρμόζεται στο Έργο ανά πάσα στιγμή, μεταξύ άλλων από τους αναδόχους (ΜΠΚ) και τους υπεργολάβους κατά την φάση κατασκευής και τη φάση λειτουργίας. Ο ΤΑΡ έχει αναπτύξει ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης ESHS που περιέχει σχέδια διαχείρισης, οργανωτικά συστήματα και έγγραφα εφαρμογής, τα οποία συνιστούν την επιχειρησιακή ραχοκοκαλιά ολόκληρου του Σχεδίου Περιβαλλοντικής και Κοινωνικής Διαχείρισης, όπως απαιτείται από τις πολιτικές της ΕΤΕπ. Ο ΤΑΡ θα είναι πλήρως υπεύθυνος για όλες τις πτυχές της εφαρμογής των σχεδίων αυτών, ανεξαρτήτως των οποιωνδήποτε συμφωνιών του με τους αναδόχους, όσον αφορά την εκτέλεση, την επίβλεψη και τη νομική ευθύνη.

Ο ΤΑΡ εφαρμόζει ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης, το οποίο είναι οργανωμένο κατά τρόπο ώστε να συμμορφώνεται με ορισμένα πρότυπα ISO, μεταξύ των οποίων το ISO 29001 (σύστημα διαχείρισης ποιότητας για τους οργανισμούς παροχής προϊόντων και υπηρεσιών στους κλάδους της πετρελαϊκής και πετροχημικής βιομηχανίας και της βιομηχανίας φυσικού αερίου)· το ISO 14001 (περιβάλλον)· το OHSAS 18001 (υγεία και ασφάλεια) και το ISO 9001 (ποιότητα). Το σύστημα και οι συνιστώσες του θα επικαιροποιούνται σε συνεχή βάση, ώστε να αντικατοπτρίζουν τις νέες πληροφορίες, και, μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής, τις ειδικές απαιτήσεις της λειτουργίας του Έργου.

Κάθε ανάδοχος κατασκευής του ΤΑΡ υποχρεούται επίσης να αναπτύξει ένα σύστημα διαχείρισης ESHS, για τη διαχείριση των πτυχών των δραστηριοτήτων του που άπτονται θεμάτων περιβάλλοντος, κοινωνίας, υγείας και ασφάλειας και να εφαρμόζει τα Σχέδια Περιβαλλοντικής και Κοινωνικής Υλοποίησης (ΣΠΚΥ). Τα συστήματα διαχείρισης των αναδόχων πρέπει να περιλαμβάνουν τους αναγκαίους και επαρκείς ανθρώπινους και επιχειρησιακούς πόρους για την εφαρμογή των ΣΠΚΥ καθώς και να καταγράφουν και να αναφέρουν τη συμμόρφωση με τους όρους αυτών, ιδίως όσον αφορά τους ισχύοντες βασικούς δείκτες επιδόσεων που καθορίζονται στα εταιρικά έγγραφα.

Το Σύστημα Διαχείρισης του ΤΑΡ περιλαμβάνει εταιρικές πολιτικές για την υγεία και την ασφάλεια, το περιβάλλον και τις σχέσεις με τις τοπικές κοινότητες, καθώς και έναν κώδικα δεοντολογίας ο οποίος παρέχει τις βασικές κατευθυντήριες γραμμές για να βοηθούνται οι υπάλληλοι της εταιρείας στη λήψη σύννομων και ηθικών αποφάσεων σχετικά με το Έργο.

Μητρώο Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Επιπτώσεων Όδευσης (Environmental and Social Route Impact Register): Τα έγγραφα της ΜΠΚΕ και του Πακέτου Συμπληρωματικών Πληροφοριών Δανειστών (ΠΣΠΔ) περιέχουν πληθώρα βασικών πληροφοριών και αναλύσεων επιπτώσεων καθώς και πολυάριθμα μέτρα διαχείρισης και μετριασμού, τα οποία ο ΤΑΡ έχει δεσμευτεί να εφαρμόσει. Οι δεσμεύσεις αυτές είναι διάσπαρτες σε διάφορα επιμέρους έγγραφα και επαναλαμβάνονται. Αρχικά ο ΤΑΡ δυσκολεύτηκε να μεταφράσει αυτές τις δεσμεύσεις σε συγκεκριμένες δράσεις, ώστε να αναπτύξει το πρόγραμμα περιβαλλοντικής και κοινωνικής διαχείρισης. Για να ξεπεραστεί το πρόβλημα αυτό, καταρτίστηκε πλήρης κατάλογος όλων των δεσμεύσεων και βάσει αυτού δημιουργήθηκε ένα Μητρώο Περιβαλλοντικών και Κοινωνικών Επιπτώσεων Όδευσης, το οποίο καθορίζει με σαφήνεια κάθε δέσμευση, την αρχική πηγή της, τη σαφή αρμοδιότητα για την υλοποίησή της και σε ποιο σημείο του σχεδίου διαχείρισης θα προβλέπεται τρόπος ανταπόκρισης στη δέσμευση. Πρόκειται για ένα πολύτιμο εργαλείο, το οποίο χρησιμεύει ως σύνδεσμος μεταξύ των εγγράφων της ΜΠΚΕ και του ΠΣΠΔ αφενός και του

Συστήματος Διαχείρισης αφετέρου. Παρέχει έναν μηχανισμό ο οποίος επιτρέπει να μεταφράζονται οι αναληφθείσες δεσμεύσεις σε επιτόπια δράση, μεταφέροντας στους αναδόχους την ευθύνη διενέργειας λεπτομερών και προσαρμοσμένων στην εκάστοτε τοποθεσία ελέγχων του μετριασμού των επιπτώσεων.

Διαχείριση αναδόχων: Η φάση κατασκευής του Έργου ενέχει τον υψηλότερο κίνδυνο δυνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων και απρόβλεπτων γεγονότων. Εάν οι επιδόσεις των αναδόχων κατασκευής που συμμετέχουν στο Έργο δεν ευθυγραμμίζονται με τις διεθνείς ορθές πρακτικές, είναι δυνατόν να προκύψουν αρνητικές περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις. Ως εκ τούτου, η ενεργή διαχείριση από τον ΤΑΡ των επιδόσεων των αναδόχων όσον αφορά τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά θέματα είναι κρίσιμης σημασίας για την εξασφάλιση επιτυχών αποτελεσμάτων και την αποφυγή δαπανηρών διορθωτικών μέτρων. Ο χρόνος και η προσπάθεια που απαιτούνταν από τον ΤΑΡ για την αποτελεσματική διαχείριση των αναδόχων υποτιμήθηκαν στο ξεκίνημα του Έργου, διότι οι ανάδοχοι δεν είχαν κατανοήσει πλήρως όλες τις δεσμεύσεις τους όσον αφορά την περιβαλλοντική και κοινωνική διαχείριση. Οι ανάδοχοι δεν κατανοούσαν απαραίτητα τι συνεπάγονταν οι δεσμεύσεις που συνδέονταν με την υλοποίηση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών απαιτήσεων και δεν είχαν την ικανότητα να εφαρμόσουν το είδος των σχεδίων διαχείρισης που απαιτούσε ο ΤΑΡ. Ως εκ τούτου, και κατόπιν αιτήματος των Δανειστών, ο ΤΑΡ αύξησε σημαντικά το επιτόπου προσωπικό του για περιβαλλοντικά και κοινωνικά θέματα και στις τρεις χώρες και βελτιστοποίησε την οργανωτική δομή του συστήματος διαχείρισης θεμάτων περιβάλλοντος, κοινωνίας, υγείας και ασφάλειας (ESHS).

Καταρτίστηκαν επίσης Σχέδια Ελέγχου Αναδόχου (Contractor Control Plans – CCP), τα οποία μετέφραζαν τις δεσμεύσεις που περιείχονταν στα έγγραφα της ΜΠΚΕ σε συγκεκριμένες δράσεις και αρμοδιότητες. Παρότι ο μηχανισμός ελέγχου αναδόχων του CCP θεωρείται χρήσιμο εργαλείο, τα εν λόγω CCP δεν αναθεωρήθηκαν ώστε να λάβουν υπόψη τις πρόσθετες δεσμεύσεις που περιείχονταν στα έγγραφα του ΠΣΠΔ. Επιπλέον, το πρόγραμμα κατασκευής είχε ήδη προχωρήσει αρκετά.

Ως εκ τούτου, ο ΤΑΡ κλήθηκε να θεσπίσει αποτελεσματικούς ελέγχους της διαχείρισης καθώς και διαδικασίες επίβλεψης και ελέγχου των αναδόχων ΜΠΚ. Οι διαδικασίες γνωστοποίησης των αλλαγών και υποβολής αναφορών στους Δανειστές σχετικά με τις αλλαγές όσον αφορά το Περιβάλλον, την Κοινωνία και την Πολιτιστική Κληρονομιά (ESCH) θα καθοριστούν συμβατικώς. Οι διαδικασίες αυτές έχουν συμπεριληφθεί στο Σχέδιο Περιβαλλοντικής και Κοινωνικής Διαχείρισης (ΣΠΚΔ).

Σχέδιο αντιμετώπισης κρίσεων και εκτάκτου ανάγκης: Έχει θεσπιστεί σύστημα αντιμετώπισης κρίσεων και καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης, το οποίο περιλαμβάνει ένα συνολικό Σχέδιο Αντιμετώπισης Κρίσεων και Εκτάκτου Ανάγκης του Έργου. Το σχέδιο αυτό καθορίζει τους ρόλους και τις αρμοδιότητες όλων των ομάδων αντιμετώπισης κρίσεων και καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης, τις διεπαφές και την επικοινωνία μεταξύ όλων των ομάδων στα κεντρικά γραφεία, τα γραφεία χώρας, τα γραφεία του Έργου και τις εργοληπτικές οργανώσεις και προβλέπει την τακτική επιμόρφωση των υπευθύνων καθηκόντων και των μελών της ομάδας. Ο ΤΑΡ απαιτεί οι στρατηγικές αντιμετώπισης κρίσεων και καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης των αναδόχων του να είναι ευθυγραμμισμένες με τον ΤΑΡ και να προσδιορίζονται στα έγγραφα του αναδόχου. Οι διαδικασίες αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του ΣΠΚΔ και του προτύπου OHSAS και περιλαμβάνουν επίσης συγκεκριμένα σχέδια για επείγοντα ιατρικά περιστατικά και καταστάσεις περιβαλλοντικής εκτάκτου ανάγκης, τα οποία έχουν εκπονηθεί σε διαβούλευση με τους εθνικούς παρόχους υπηρεσιών εκτάκτου ανάγκης και τις τοπικές μονάδες ιατρικής

περίθαλψης. Τα σχέδια αυτά καλύπτουν όλους τους αναδόχους ΜΠΚ, καθώς και τους υπεργολάβους.

Το ΣΠΚΔ για τη φάση λειτουργίας θα περιλαμβάνει το σχέδιο αντιμετώπισης κρίσεων και εκτάκτου ανάγκης για τη φάση λειτουργίας.

Υπολογισμός του αποτυπώματος άνθρακα από την ΕΤΕπ

Όταν ο TAP θα είναι πλήρως λειτουργικός και θα λειτουργεί με πλήρη δυναμικότητα, θα μεταφέρει 10 Gm³ φυσικού αερίου ετησίως. Οι απόλυτες εκπομπές CO₂ από το Έργο εκτιμώνται σε 476 kt ισοδύναμου CO₂/έτος, εκ των οποίων 425 kt CO₂/έτος θα προέρχονται από την καύση φυσικού αερίου στους σταθμούς συμπίεσης και 51 kt ισοδύναμου CO₂/έτος από διαρροές. Ο συντελεστής εκπομπών για την καύση φυσικού αερίου που χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό είναι 56,1 t CO₂/TJ.

Δεδομένου ότι η εγχώρια παραγωγή φυσικού αερίου στην ΕΕ μειώνεται ταχύτερα από ό,τι η ζήτηση, οι εισαγωγές αναμένεται να αυξηθούν. Για να καλυφθούν οι ανάγκες σε πρόσθετες εισαγωγές, η βασική εναλλακτική λύση έναντι του Νότιου Διαδρόμου Φυσικού Αερίου είναι να αυξηθούν οι εισαγωγές από τη Ρωσία και οι εισαγωγές υγροποιημένου φυσικού αερίου από τις ΗΠΑ.

Οι πρόσθετες εισαγωγές από τη Ρωσία μπορούν να διοχετεύονται είτε μέσω της υφιστάμενης οδού διαμετακόμισης που διέρχεται από την Ουκρανία είτε μέσω του σχεδιαζόμενου αγωγού Nord Stream 2. Οι εκπομπές από τη λύση της διαμετακόμισης διαμέσου της Ουκρανίας είναι υψηλότερες σε σύγκριση με αυτές του TAP (λόγω της ηλικίας και του σχεδιασμού του συστήματος μεταφοράς της Ουκρανίας). Όσον αφορά τον μελλοντικό αγωγό Nord Stream 2, δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων. Ωστόσο, η κατανάλωση καυσίμου ανά μονάδα για τη συμπίεση του Nord Stream 2 αναμένεται να είναι υψηλότερη από ό,τι στον TAP, λόγω της σημαντικά υψηλότερης πίεσης σχεδιασμού του Nord Stream 2. Συνεπώς, σε σύγκριση και με τις δύο εναλλακτικές λύσεις εισαγωγής από τη Ρωσία (διαμετακόμιση διαμέσου της Ουκρανίας και Nord Stream 2), η κατανάλωση καυσίμων και οι σχετικές εκπομπές του TAP θα είναι χαμηλότερες. Δεδομένου ότι δεν είναι γνωστή με ακρίβεια η κατανάλωση καυσίμων στον αγωγό Nord Stream 2, η συντηρητική παραδοχή που χρησιμοποιήθηκε εδώ είναι ότι οι σχετικές εκπομπές του είναι τουλάχιστον ίσες προς εκείνες του TAP και, ως εκ τούτου, η πλέον συντηρητική εκτίμηση των σχετικών εκπομπών του Έργου σε σύγκριση με το σενάριο αναφοράς θεωρείται ότι είναι ίση με μηδέν (και όχι αρνητική).

Οι πρόσθετες εισαγωγές υγροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ) από τις ΗΠΑ μπορεί να είναι πιθανότερη εναλλακτική λύση, λόγω των πολιτικών αποφάσεων για απεξάρτηση από τις εισαγωγές από τη Ρωσία. Ωστόσο, σύμφωνα με ορισμένες εκτιμήσεις, οι εκπομπές από την εισαγωγή φυσικού αερίου μέσω ΥΦΑ είναι τριπλάσιες από εκείνες που θα παράγονταν για την εισαγωγή της ίδιας ποσότητας φυσικού αερίου μέσω του Έργου. Δεδομένου ότι υπάρχουν αβεβαιότητες σχετικά με το ποιο θα είναι πραγματικά το εναλλακτικό σενάριο αναφοράς έναντι των εισαγωγών μέσω του TAP, η λύση του ΥΦΑ παραλείπεται εδώ. Ωστόσο, εάν λαμβανόταν ως βάση αναφοράς το ΥΦΑ, το Έργο θα εμφάνιζε πολύ υψηλή σχετική εξοικονόμηση εκπομπών.

Συμπεράσματα και συστάσεις

Υπό τις παρακάτω προϋποθέσεις, το Έργο είναι αποδεκτό για χρηματοδότηση από περιβαλλοντική και κοινωνική άποψη.

Πριν από την Υπογραφή:

- ο ΤΑΡ θα παράσχει βεβαίωση των ελληνικών και αλβανικών εθνικών αρμόδιων αρχών ότι το Έργο δεν έχει επηρεάσει σημαντικά καμία προστατευόμενη περιοχή ούτε τοποθεσία που είναι σημαντική για τη διατήρηση της φύσης.
- ο ΤΑΡ θα αναπτύξει και οριστικοποιήσει το Σχέδιο Περιβαλλοντικής και Κοινωνικής Δράσης, το οποίο θα αντικατοπτρίζει τις υποχρεώσεις εσωτερικής και εξωτερικής παρακολούθησης.
- θα υποβάλει οριστική και αποδεκτή από την ΕΤΕπ Στρατηγική Αντιστάθμισης για την επίτευξη μηδενικής καθαρής απώλειας και καθαρού οφέλους από τις υπολειμματικές επιπτώσεις στα κρίσιμα ενδιαίτηματα, καθώς και τα σχετικά σχέδια οικολογικής διαχείρισης.
- θα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια και θα κινητοποιήσει όλους τους δυνατούς πόρους για την επίλυση των προβλημάτων εμπιστοσύνης των τοπικών κοινοτήτων και κοινωνικής αποδοχής στην Ελλάδα, μεταξύ άλλων δημιουργώντας μια Ανεξάρτητη Τεχνική Επιτροπή και προσφεύγοντας σε εμπειρογνώμονες σε θέματα διαχείρισης των συγκρούσεων και εναλλακτικής επίλυσης διαφορών.

Ο ΤΑΡ αναλαμβάνει:

- να διατηρήσει κατά τη διάρκεια της κατασκευής και λειτουργίας του Έργου μια Ολοκληρωμένη Δομή Διαχείρισης Έργου αποτελούμενη από εμπειρογνώμονες του ΤΑΡ και σχετικούς διεθνείς και τοπικούς εμπειρογνώμονες.
- να διασφαλίσει ότι το Έργο (συμπεριλαμβανομένων όλων των εργασιών που εκτελούνται από τους αναδόχους) υλοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις που περιέχονται στα έγγραφα της ΜΠΚΕ, στο Σχέδιο Περιβαλλοντικής και Κοινωνικής Διαχείρισης (ESMP) και τα συναφή σχέδια διαχείρισης και δράσης, και στο Σχέδιο Περιβαλλοντικής και Κοινωνικής Δράσης (ESAP).
- να οριστικοποιήσει το Σχέδιο Διαχείρισης Αντισταθμίσεων Βιοποικιλότητας (Biodiversity offsets Management Plan - BMP) που συνδέεται με τη Στρατηγική Αντιστάθμισης της Βιοποικιλότητας.
- να καταρτίσει Σχέδια Δράσης για τη Βιοποικιλότητα (Biodiversity Action Plans - BAP) για κάθε φιλοξενούσα χώρα καθώς και για το υπεράκτιο τμήμα της όδευσης του αγωγού.
- να καταρτίσει Σχέδιο Θαλάσσιας Οικολογικής Διαχείρισης που θα περιέχει τη σχετική αξιολόγηση των κρίσιμων ενδιαιτημάτων και το Πρόγραμμα Θαλάσσιας Παρακολούθησης, το οποίο συμπεριλαμβάνει το Πρωτοκόλλου Αντιμετώπισης των Επιπτώσεων στα Θαλάσσια Θηλαστικά.
- να συνεργάζεται σε διαρκή βάση με ανεξάρτητες τρίτες επιχειρήσεις, με προσωπικό και αρμοδιότητες που θα ικανοποιούν την Τράπεζα, οι οποίες θα παρακολουθούν

ανεξάρτητα την πρόοδο υλοποίησης του Έργου και τη συμμόρφωση με τους όρους του πακέτου της ΜΠΚΕ, και θα υποβάλλουν τακτικά αναφορές στην Τράπεζα·

- να διορίσει μια εξωτερική ανεξάρτητη τρίτη επιχείρηση, με προσωπικό και αρμοδιότητες που θα ικανοποιούν την Τράπεζα, η οποία θα παρακολουθεί την υλοποίηση του Σχεδίου Οικολογικής Διαχείρισης, της Στρατηγικής Αποκατάστασης, της Στρατηγικής Αντιστάθμισης και όλων των δραστηριοτήτων που εκκρεμούν από τη φάση της κατασκευής και αφορούν λειτουργίες περιλαμβανόμενες στο πακέτο της ΜΠΚΕ·
- να κοινοποιεί στην Τράπεζα κάθε σημαντικό συμβάν σχετικό με το περιβάλλον και την υγεία και ασφάλεια στον χώρο εργασίας, εντός 2 ημερών από την επέλευσή του· και εντός 30 ημερών θα υποβάλλει στην Τράπεζα συνοπτική έκθεση που θα περιγράφει το εν λόγω σημαντικό συμβάν και τα μέτρα που λαμβάνει ή σχεδιάζει να λάβει ο ΤΑΡ για την αντιμετώπιση του συμβάντος και την πρόληψη παρόμοιων συμβάντων στο μέλλον·
- να διατηρεί μηχανισμό επίλυσης παραπόνων και μια ανεξάρτητη Επιτροπή Προσφυγής για την Επίλυση Παραπόνων για τα παράπονα που δεν επιλύθηκαν από τον μηχανισμό παραπόνων του ΤΑΡ και αφορούν την εφαρμογή του πακέτου της ΜΠΚΕ, συμπεριλαμβανομένων των Σχεδίων Απόκτησης Γης και Επανεγκατάστασης (Land Acquisition and Resettlement Plan – LALRP)·
- να εκπονήσει ανεξάρτητη αξιολόγηση της εφαρμογής του Μηχανισμού Παραπόνων·
- να δημιουργήσει Ανεξάρτητη Τεχνική Επιτροπή και στις τρεις χώρες, για την αντιμετώπιση των ανησυχιών των τοπικών κοινοτήτων σχετικά με τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά ζητήματα που άπτονται του Έργου·
- να επικαιροποιήσει το Σύστημα Περιβαλλοντικής και Κοινωνικής Διαχείρισης (ESMS), το Σχέδιο Περιβαλλοντικής και Κοινωνικής Διαχείρισης (ESMP) και τα συναφή σχέδια, πολιτικές και διαδικασίες για τη φάση λειτουργίας κατά τρόπο ικανοποιητικό για την Τράπεζα –το αργότερο 3 μήνες πριν από την έναρξη της φάσης λειτουργίας·
- να υποβάλει στην Τράπεζα μια μελέτη αξιολόγησης επιπτώσεων σχετικά με τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων του ΤΑΡ το αργότερο ένα έτος μετά την ολοκλήρωση όλων των δραστηριοτήτων επανεγκατάστασης και αποζημίωσης·
- να καθορίσει, σε συμφωνία με τους Δανειστές, τις αρμοδιότητες μιας συμβουλευτικής ομάδας εμπειρογνομόνων που θα αναλάβει να παρακολουθεί το Έργο και στις τρεις χώρες δίνοντας έμφαση στη συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα.