

INKLUZIVNA MOBILNOST sakupljača sekundarnih sirovina



Izdavač
Udruženje građana Bajsologija
Banatska 13, 11080 Beograd
www.bajsologija.rs

Za izdavača
Danilo Ćurčić

Priredili
Danilo Ćurčić
Damjan Rehm Bogunović
Vladimir Ćurčić

Fotografije
Grupa IDE
Miona Stefanović za HBS jugositočna Evropa

Lektura
Milena Jakovljević

Dizajn i prelom
Sanja Jovović

Tiraž: 250 komada

Uvod – Inkluzivna mobilnost 4

Romi u Srbiji – između neefikasnih javnih politika i diskriminacije 6

Romi sakupljači sekundarnih sirovina 7

Romi sakupljači sekundarnih sirovina – kargo biciklisti iz neformalnog naselja Grmeč 8

Stanje kargo bicikala sakupljača sekundarnih sirovina 9

Proces prikupljanja sekundarnih sirovina i njegove karakteristike 9

Upotreba bicikala za druge namene 10

Sakupljači sekundarnih sirovina i reciklaža – pravni i institucionalni okvir 10

Prepreke sa kojima se suočavaju sakupljači sekundarnih sirovina 14

Perspektive i mogućnosti za dalji razvoj 17

Bolja organizacija sakupljanja i postizanje partnerstava sa javnim i privatnim sektorom 18

Udruživanje sakupljača sekundarnih sirovina 18

Zaključak 20

Uvod – Inkluzivna mobilnost

Teorijski otklon od saobraćaja ka mobilnosti predstavlja osnov za novo sagledavanje urbanog razvoja i života u gradovima. Govoriti o kretanju (mobilnosti, engl. *mobility*) znači ukazati na važnost nemotorizovanog kretanja i svih onih aspekata kretanja koji su zapostavljeni u modernističkom urbanizmu koji počiva na automobilskom dramskom saobraćaju.

„Održiva urbana mobilnost” je paradigma koja posmatra ekonomsku, društvenu i ekološku održivost tako shvaćenog kretanja. Ekološka komponenta odnosi se na uticaj koji kretanje ima na životnu sredinu. Kada je u pitanju saobraćaj, taj uticaj uglavnom se odnosi na zagađenje vazduha i buku. Ekonomska održivost podrazumeva cenu i isplativost sistema saobraćaja, i to je aspekt kome najviše posvećujemo pažnju. Postoje, međutim, aspekti kretanja koji se ne mogu uvrstiti u jedan od ova dva, a vrlo su važni. Jedan od njih je, na primer, smrt na putevima. Tamo gde je saobraćaj brz i motorizovan, postoji mnogo veća šansa da će se dogoditi saobraćajna nesreća. Autori koji istražuju kretanje ljudi u gradovima sa aspekta održivosti zalažu se za usporavanje saobraćaja umesto ubrzanja i umesto o „minimálnom vremenu putovanja”, oni govore o „razumnom vremenu putovanja”; oni insistiraju na biciklizmu i pešačenju umesto na motorizovanom saobraćaju i podstiču korišćenje javnog prevoza umesto individualne upotrebe automobila².

Drugi važan faktor koji se često zanemaruje, a nije ni „ekološki” ni „ekonomski”, jeste pristupačnost prevoza, u smislu odgovora na pitanja da li je infrastruktura fizički prilagođena ljudima koji treba da je koriste, da li su saobraćajnice prohodne, da li su jasno obeležene i u dobrom stanju i da li su sredstva javnog prevoza dostupna starijim osobama ili osobama sa invaliditetom. Ova pitanja odnose se na „društvene” aspekte kretanja. U teoriji su obrađeni mnogi kulturološki i društveni aspekti mobilnosti, poput interakcije između putnika, pristupačnosti prevoznih sredstava, rodni aspekata, motivacija vezanih za putovanje ili životnih stilova koji određuju vrstu kretanja³. Svi ti nalazi pokazuju da putovanje, odnosno, kretanje nikada nije samo pitanje „minuta provedenih između polazišta i odredišta”, već ono uključuje i niz društvenih praksi. Zaustavljanje autobusa ili taksija, plaćanje karte, ustupanje mesta ili društvena stigmatizacija mogu biti potpuno različita svakodnevna iskustva u zavisnosti od društvenog konteksta.

Prostorno kretanje je, dakle, uvek povezano sa društvenim kretanjem, odnosno, pokretljivošću, drugim rečima, ono je uvek u nekoj vezi sa društvenom stratifikacijom. Na tragu svih ovih nalaza, Vinsent Kaufman (Vincent Kaufmann) uvodi pojam *motility* i definiše ga kao „vezu između prostorne i društvene mobilnosti”⁴. *Motility*, prema Kaufmanovom mišljenju, podrazumeva međuzavisne elemente koji se odnose na sposobnost ljudi da pristupe i učestvuju u određenom vidu saobraćaja.

Klasičan primer ove sprege jeste odnos između predgrada i centra grada u velikim američkim i evropskim gradovima u kojima srednja klasa radi u centru grada, a živi u predgrađu. Sa promenama u tehnologiji saobraćaja (npr. internet kao preduslov rada od

kuće), nastaju i promene u dnevnom kretanju ljudi (srednja klasa sada živi u centru grada).

Drugi dobar primer predstavlja udaljenost od škole. Deci koja ne stanuju u velikim gradovima ili blizu obrazovnih i kulturnih centara, umanjene su šanse da obrazovanjem steknu bolji društveni status, pre svega zbog toga što su prostorno daleko od „znanja”. Drugom vrstom saobraćaja – internetom, može se donekle nadomestiti otežani putnički saobraćaj, opet pod pretpostavkom da postoji odgovarajuća infrastruktura koja je dostupna svima.

„Kretanje” je u ne tako davnoj prošlosti bilo i osnov diskriminacije. Nacisti su naročito isticali stereotip vezan za Rome: Romi se stalno kreću, Romi su čergari, nomadi koji nemaju dom, neukorenjeni u nekoj zajednici, i stoga, smatrali su nacisti, bez moralnog utemeljenja. Kretanje u geografskom prostoru uvek je u sprezi sa kretanjem u društvenom prostoru.

*

Zagađenje vazduha u Beogradu već godinama prelazi dozvoljene propisane granice, što je samo jedan od pokazatelja da saobraćaj u Beogradu nije održiv. Za razliku od „održivosti” koja se dobrim delom može meriti i kvantitativno izraziti, ne postoji metodologija za merenje „motilnosti”. Do sada, u praksi, održivost je eventualno razmatrana kroz biciklizam i pešačenje, kao ekološki održivijih i zdravijih vidova kretanja, i uvođenje zona usporenog saobraćaja ili hibridnih autobusa. Ova publikacija i projekat, međutim, idu korak dalje od dosadašnjeg razmatranja i promovisanja održive mobilnosti u Beogradu.

Jedna od ekonomskih aktivnosti u Beogradu koja je neraskidivo vezana za održivu mobilnost jeste sakupljanje sekundarnih sirovina. Ova aktivnost je ekološki održiva jer se po pravilu obavlja uz pomoć bicikala, ekonomski isplativa i društveno izuzetno korisna, a ona pruža i zaposlenje najsiromašnijim građanima Beograda.

Ako primenimo izloženi koncept *motility*-ja na sakupljače sekundarnih sirovina u Beogradu, veza između prostorne i društvene pokretljivosti postaje jasna. Sakupljači sekundarnih sirovina uglavnom su pripadnici romske⁵ populacije, među najsiromašnijim građanima zemlje, često su diskriminirani, žive na obodu grada, uglavnom protiv svoje volje, a njihova ekonomska aktivnost vezana je za kretanje. Uglavnom se ne kreću daleko od svog prebivališta. I geografski i sociološki, to su građani sa margine bez mnogo mogućnosti da se sa margine pomere.

Njihova ekonomska aktivnost vezana je za kraj grada koji poznaju, a njihova putovanja su relativno kratka. Kretanje sakupljača vezano je za bicikle prvenstveno zato što to uslovljava njihova ekonomska moć. Sa druge strane, sama priroda posla često zahteva upravo teretni bicikl koji ima bolju prohodnost na urbanom terenu. Svakodnevna mobilnost sakupljača sekundarnih sirovina ekološki je savršeno održiva, a ova aktivnost predstavlja izuzetan primer „zelene ekonomije”. I pored svega toga, upravo je ovaj posao još jedan od izvora diskriminacije Roma: sakupljanje sekundarnih sirovina percipira se kao „prljav” posao, teretni bicikl je oznaka siromaštva, a njihovo prisustvo u saobraćaju gotovo je nelegitimno.

Pred čitaocem se nalaze rezultati projekta „Održiva mobilnost i sakupljači sekundarnih sirovina“ kojim želimo da pokažemo da je sakupljanje sekundarnih sirovina na biciklima primer „zelene ekonomije“ i da održivi razvoj ne zahteva veliku tranziciju već samo podsticanje i unapređivanje već postojećih ekonomskih delatnosti. Inkluzivna mobilnost samo je polazište za jednu inkluzivniju i održiviju zajednicu.

Romi u Srbiji – između neefikasnih javnih politika i diskriminacije

Čini se da je o položaju Roma u Srbiji već sve rečeno – teško siromaštvo, društvena isključenost i diskriminacija, te nemogućnost ostvarivanja osnovnih prava, prate skoro svaku raspravu o položaju Roma. Poverenik za zaštitu ravnopravnosti u svom redovnom godišnjem izveštaju navodi da su Romi „diskriminirani [su] u skoro svim oblastima, a posebno u zapošljavanju, obrazovanju, zdravstvenoj zaštiti i stanovanju“⁶. Iako usvojene, Vladine politike za unapređenje položaja Roma i brojne mere koje se preduzimaju radi poboljšanja ostvarivanja osnovnih prava Roma u Srbiji ne čine se kao dovoljne, a projektovani rezultati nisu dostignuti.

Znatan broj aktivnosti koje su predviđene ovim javnim politikama odnosi se na oblast zapošljavanja Roma i njihovog pristupa tržištu rada. Zbog teškog siromaštva, socijalne isključenosti, diskriminacije, ali često i niskih kvalifikacija, položaj Roma na tržištu rada izuzetno je nepovoljan. Vlada Republike Srbije u Strategiji za unapređivanje položaja Roma navodi da: „oblast u kojoj se Romi najčešće radno angažuju jeste siva ekonomija“⁷, kao i to da je „većina Roma [je] izvan sistema zapošljavanja, oni nisu legalno ekonomski aktivni i mahom se vode kao nezaposleni. Kada se nalaze na tržištu radne snage, rade najteže i



6

najopasnije poslove po najnižoj ceni. Sakupljači sekundarnih sirovina čine jednu od najeksploatisanijih grupa radnika, sa najnižom cenom rada.“⁸

Ipak, i pored ovakve ocene koja je izneta u najvažnijem dokumentu za inkluziju Roma u Republici Srbiji, malo toga je učinjeno da se ova slika promeni. Kao jedan od ciljeva koji je naveden u Akcionom planu za sprovođenje Strategije navodi se „formalizovanje radnopravnog statusa i zapošljavanje sakupljača sekundarnih sirovina“, a ovaj cilj bi trebalo da bude sproveden kroz „uvođenje zanimanja sakupljača sekundarnih sirovina u jedinstvenu nomenklaturu zanimanja“ i „klasifikaciju delatnosti reciklaže i sakupljanja sekundarnih sirovina“. I u drugom akcionom planu, koji je bio na snazi do 1. 1. 2015. godine, postojale su mere za unapređenje položaja Roma sakupljača sekundarnih sirovina. Ove mere obuhvataju „organizovanje Roma i Romkinja sakupljača sekundarnih sirovina u zadruge i profesionalne sindikate“, „dodatne obuke o zdravstvenoj zaštiti“, kao i „primenu podsticajnih mera za sakupljače u okviru realizacije planova za upravljanje otpadom na lokalnom nivou“. Ipak, akcionim planom nisu predviđena nikakva budžetska sredstva za ove aktivnosti, a poznate inicijative do sada su se odnosile na projekte koje su sprovodila udruženja građana⁹.

U davanju odgovora na teško siromaštvo i društveno isključivanje Roma u Srbiji, sprovođenje mera sadržanih u javnim politikama u određenim oblastima je za rezultat imalo više ili manje uspešne rezultate. Ipak, čini se da u pogledu onih mera koje podrazumevaju znatna finansijska sredstva i dugoročnije sprovođenje aktivnosti rezultati dolaze i znatno sporije od projektovanog – tu pre svega mislimo na oblast stanovanja i zapošljavanja Roma. Upravo u ovim oblastima se zbog sporog sprovođenja predviđenih mera i aktivnosti pojavio svojevrsan odgovor same romske zajednice – bilo kroz samostalnu izgradnju naselja koja sistem prepoznaje kao neformalna, bilo kroz „sivu ekonomiju“, odnosno, ekonomske aktivnosti koje podrazumevaju upotrebu bicikla kao sredstva rada i sakupljanje sekundarnih sirovina kao načina za obezbeđivanje egzistencije.

Romi sakupljači sekundarnih sirovina

U položaju Roma sakupljača sekundarnih sirovina iznova se ilustruje njihov položaj u društvu – koliko god da je njihov posao ekološki održiv i društveno koristan, on je ipak izuzetno nisko plaćen, „prljav posao“, praćen brojnim predrasudama i otvorenom ili prikriivenom diskriminacijom i osudom. Pored toga, kargo biciklisti – sakupljači sekundarnih sirovina ne čine deo biciklističke zajednice, koja ih uglavnom i ne doživljava kao bicikliste, identifikujući ih pre svega u okvirima „prljave“ pozicije sakupljača sekundarnih sirovina.

Prema podacima YUROM Centra, sakupljanjem sekundarnih sirovina u Srbiji bavi se oko 8000 porodica, od čega je jedna četvrtina radnika mladih od 18 godina. Prosečan životni vek sakupljača znatno je kraći od prosečnog životnog veka ostatka romske populacije i iznosi oko 46 godina¹⁰. Radni dan traje prosečno 11 sati, a za kilogram sekundarnog papira koji se i najčešće prikuplja, dobija se od 1,5 do otprilike 4 dinara.

7

Romi sakupljači sekundarnih sirovina – kargo biciklisti iz neformalnog naselja Grmeč

Istraživanje o ostvarivanju osnovnih ljudskih prava korisnika projekta „Održiva mobilnost i sakupljači sekundarnih sirovina“ pokazalo je da većina korisnika, osim mogućnosti da zaradi novac kroz prikupljanje sekundarnih sirovina, zapravo i nema drugih izvora prihoda. Ovakva situacija je u tesnoj vezi i sa nemogućnošću ostvarivanja osnovnih prava, pre svega prava na zdravstvenu i socijalnu zaštitu, ali i prava na adekvatno stanovanje.

Neformalno naselje Grmeč u kom su sprovedene projektne aktivnosti jedno je od romskih naselja u kom skoro isključivo stanuju interno raseljeni Romi sa Kosova. Uslovi stanovanja u ovom naselju izuzetno su teški i ljudi koji ovde stanuju, pored toga što se suočavaju sa problemima koji se odnose na nedostatak legalnog priključka na električnu mrežu, kao i nepostojanje kanalizacije i drugih infrastrukturnih servisa, žive u stalnom strahu od prinudnog iseljenja usled činjenice da su objekti u kojima stanuju izgrađeni na javnoj površini, bez pratećih dozvola i odobrenja.

Upravo činjenica da se radi o neformalnim naseljima umnogome je uslovlila brojna egzistencijalna pitanja sakupljača sekundarnih sirovina. Bez prijavljenog prebivališta, Romi koji stanuju u neformalnim naseljima ne mogu da ostvare prava iz socijalne zaštite. Ovo je posledica činjenice da se pravo na novčanu socijalnu pomoć, kao vid podrške „pojedincu, odnosno porodici, koji svojim radom, приходima od imovine ili iz drugih izvora ostvaruju prihod manji od iznosa novčane socijalne pomoći utvrđenog zakonom“,¹¹ ostvaruje isključivo prema mestu prebivališta, odnosno boravišta lica koje podnosi zahtev¹². Kako Romi koji su interno raseljeni sa Kosova, a stanuju u neformalnim naseljima, po pravilu nemaju prijavljeno boravište, jer ne postoji ni adresa naselja u kom stanuju, oni su u ovom smislu van sistema socijalne zaštite, odnosno bez mogućnosti da uprkos teškom siromaštvu dobiju podršku društva.

Sličan je i problem sa ostvarivanjem prava na zdravstvenu zaštitu – ostvarivanje ovog prava uslovljeno je posedovanjem ličnih dokumenata. Istraživanje UNHCR-a i Komesarijata za izbeglice i migracije Republike Srbije, pokazalo je da zdravstvenu knjižicu nema 2,2% interno raseljenog neromskog stanovništva i čak 9,3% interno raseljenih Roma¹³.

Na kraju, problem prijave prebivališta utiče i na korišćenje usluga Nacionalne službe za zapošljavanje. Interno raseljena lica mogu pribaviti radnu knjižicu u opštinskoj upravi u mestu prebivališta ili u mestu zaposlenja, zbog čega, da bi koristila usluge Nacionalne službe za zapošljavanje, moraju ili da putuju na Kosovo, kako bi u opštini iz koje su izbegla pribavila radnu knjižicu, ili da ostanu van sistema podrške merama aktivne politike zapošljavanja.

Nijedan od korisnika projekta „Održiva mobilnost i sakupljači sekundarnih sirovina“ nije formalno u radnom odnosu, a u najvećem broju slučajeva radi se o višočlanim domaćinstvima koja imaju najmanje četiri člana i u kojima se samo muškarci bave sakupljanjem sekundarnih sirovina.

Stanje kargo bicikala sakupljača sekundarnih sirovina

Kako su naveli u odgovorima na pitanja iz upitnika, sakupljači sekundarnih sirovina sami su sastavili bicikle za ovu aktivnost, a materijal i delovi ih u proseku koštaju između 150 i 200 evra. Bicikli koje koriste ne poseduju ni kočnice ni svetla, niti se redovno održavaju. Ovakvo stanje bicikala utiče i na sam proces sakupljanja sekundarnih sirovina – kako se radi o tehnički neispravnim ili poluispravnim biciklima, sakupljači ne mogu da prelaze velike razdaljine u odnosu na mesto u kom stanuju, a neretko se dešava da natovarene bicikle guraju jer ne mogu da ih voze pod teretom. Istovremeno, dodatni problem predstavlja činjenica da sakupljači nemaju sredstava da redovno održavaju bicikle, niti lokalni servisi mogu da im poprave bicikle. U tom smislu, oni su prepušteni sami sebi kada je reč o održavanju bicikala, popravkama i modifikacijama koje je potrebno uraditi na kargo biciklima.

Proces prikupljanja sekundarnih sirovina i njegove karakteristike

Kad je reč o sirovinama koje se prikupljaju za reciklažu, ni tu slika nije mnogo bolja – sekundarne sirovine koje sakupljači prikupljaju nisu unapred određene, pa tako ne postoje sakupljači koji prikupljaju isključivo one materijale koji donose više novca, kao što je npr. PET ambalaža ili aluminijum. Upravo suprotno, sve zavisi od okolnosti svake pojedinačne „ture“ i onoga što može da se pronađe u kontejnerima i na drugim mestima gde se vrši sakupljanje sekundarnih sirovina. Isto tako, ruta kojom se kreću sakupljači sekundarnih sirovina nije unapred određena, a prilikom sakupljanja oni ne idu prvo do najdalje tačke kako bi u



povratku postepeno tovarili kargo bicikle, već su vezani isključivo za ono što uspeju da pronađu usput. Kako nam je objašnjeno, ovo je uslovljeno činjenicom da ne postoji garancija da će materijal pored kog prođu na putu do najdalje tačke njihove rute biti na istom mestu i u povratku ka naselju u kom stanuju.

Svi sakupljači u odgovorima na postavljena pitanja naveli su da kargo bicikle koriste svakodnevno i da ih po pravilu koriste za sakupljanje sekundarnih sirovina tokom cele godine, nezavisno od vremenskih uslova. Usled lošeg stanja njihovih kargo bicikala, razdaljine koje sakupljači prelaze relativno su male – najviše 6-7 kilometara u jednom pravcu, a ovaj nedostatak oni nadoknađuju većim brojem „tura“ tokom dana. Kako navode, od posla kojim se bave mogu da zarade oko 4000 dinara mesečno ukoliko se radi o sekundarnom papiru i kartonu, dok su druge sirovine više plaćene.

Upotreba bicikala za druge namene

Manje od 30% ispitanih Roma sakupljača sekundarnih sirovina koristi kargo bicikle i za druge namene. Osim prikupljanja sekundarnih sirovina, oni bicikle najčešće koriste radi odlaska do prodavnice, pijace ili javnih institucija. Kao razloge za nekorišćenje kargo bicikala u druge svrhe, oni najčešće navode činjenicu da njihovi bicikli nisu potpuno ispravni, da su prljavi i da korpe u kojima se prevozi teret ne mogu da se koriste ni za šta drugo osim za sakupljanje kartona i drugih sekundarnih sirovina. Iako se radi o biciklima koji nisu potpuno ispravni, ogromna većina ispitanih kargo biciklista navela je da nije imala problema sa drugim učesnicima u saobraćaju i da je jedini problem koji imaju, vožnja po lošim vremenskim uslovima – kada je kiša ili pada sneg.

Sakupljači sekundarnih sirovina i reciklaža – pravni i institucionalni okvir

Zaštita životne sredine nalazi se nisko na listi prioriteta javnih politika u Srbiji, a ovu sudbinu deli i pitanje upravljanja otpadom i reciklaže. Izuzimajući industrijski otpad koji nije od značaja za sakupljače sekundarnih sirovina, istraživanja su pokazala da građani bacaju oko 2,5 miliona tona otpada godišnje, pri čemu se samo mali deo proizvedenog otpada reciklira. Čak tri četvrtine od ukupne količine prikupljenih sekundarnih sirovina potiče od pojedinačnih sakupljača sekundarnih sirovina¹⁴. Oblast održivog razvoja i zaštite životne sredine nalazi se u centru pažnje i same Evropske unije, i upravo će ova oblast biti u fokusu tokom pridruživanja Srbije Evropskoj uniji. Tako, Evropska komisija u izveštaju o napretku Srbije za 2014. godinu navodi da „drugi oblici upravljanja otpadom treba da budu razvijeni kako bi skladištenje na deponije bilo poslednja opcija“¹⁵. Takođe, u ovom dokumentu navodi se da „fokus kod novih investicija u ovom sektoru treba da bude na separaciji otpada i reciklaži“¹⁶, upravo onim aktivnostima koje obavljaju sakupljači sekundarnih sirovina. U oblasti upravljanja otpadom, najznačajniji krovni propis je *Zakon o upravljanju otpadom*¹⁷. U članu 2, kao jedan od ciljeva koji ovaj zakon predviđa, navodi se „ponovno iskorišćenje i reciklaža otpada, izdvajanje sekundarnih sirovina iz otpada i korišćenje otpada kao

energenta“. Istovremeno, ovim zakonom propisano je da sakupljač otpada može biti, kako pravno, tako i fizičko lice. Članom 59 Zakona o upravljanju otpadom propisane su vrste dozvola koje se izdaju za obavljanje jedne ili više delatnosti upravljanja otpadom. Ove dozvole mogu biti za sakupljanje, transport, skladištenje, tretman i odlaganje otpada. Za sakupljače sekundarnih sirovina najznačajnija je dozvola za sakupljanje i transport, koja se izdaje „licu registrovanom za obavljanje delatnosti sakupljanja, odnosno licu koje ima svojstvo prevoznika u skladu sa zakonima kojima se uređuje prevoz u javnom saobraćaju, odnosno domaćem prevozniku“, osim u slučajevima kada se radi o fizičkim licima, odnosno individualnim sakupljačima otpada koji sakupljaju razvrstan i bezbedan otpad na teritoriji jedinice lokalne samouprave.

*Strategija upravljanja otpadom za period 2010–2019. godine*¹⁸ predstavlja osnovni dokument kojim se obezbeđuju uslovi za racionalno i održivo upravljanje otpadom na nivou Srbije. U Strategiji se navodi da „ukupni otpad od plastike čini ukupno 12,73%, dok ukupna količina kartona iznosi 8,23%, zatim slede staklo (5,44%), papir (5,34%), tekstil (5,25%), pelene za jednokratnu upotrebu (3,65%) i metal (1,38%)“¹⁹. Istovremeno, u ovom dokumentu navodi se da se 60% komunalnog otpada sakuplja pretežno u urbanim sredinama, koje su i najznačajnije za kargo bicikliste sakupljače sekundarnih sirovina. Kako je „odlaganje otpada na deponije jedini način organizovanog postupanja“²⁰, očigledna je potreba za njegovim prethodnim sortiranjem i sakupljanjem radi reciklaže, što je zapravo i uloga Roma sakupljača sekundarnih sirovina.

Strategijom se dalje navodi da su „komunalne delatnosti u Republici Srbiji [su] uglavnom, u nadležnosti komunalnih preduzeća čiji je osnivač lokalna samouprava“²¹, te da „ne postoji motivacija da se poveća efikasnost, ni da se poboljša kvalitet usluga“²².

*Zakon o komunalnim delatnostima*²³ u članu 3 propisuje da upravljanje komunalnim otpadom spada u komunalne delatnosti. Istovremeno, u članu 18, ovaj zakon propisuje obaveze korisnika komunalne usluge. Ovom odredbom propisano je da je korisnik komunalne usluge obavezan da komunalnu uslugu koristi na način da:

- Ne ometa druge korisnike i ne ugrožava životnu sredinu
- Ne ugrožava objekte i opremu koji su u funkciji obavljanja određene komunalne delatnosti.

Novčanom kaznom od 20.000 do 50.000 dinara kažnjava se za prekršaj fizičko lice koje koristi komunalne usluge na način suprotan gorenavednom članu 18 Zakona o komunalnim delatnostima. Ovo podrazumeva da svaki sakupljač sekundarnih sirovina koji ove sirovine pronalazi na mestima za odlaganje otpada može biti kažnjen jer svojim postupanjem ometa druge korisnike, ugrožava životnu sredinu ili objekte i opremu koji se koriste za vršenje određene komunalne delatnosti.

Kada je u pitanju lokalni nivo, odnosno nivo grada Beograda, kako se navodi u *Lokalnom planu upravljanja otpadom 2011–2020*, samo 5% komunalnog otpada u Beogradu se reciklira i ta reciklaža sprovodi se nezavisno od gradskog komunalnog servisa. Međutim, i pored ovakve



12

13

slike, kao najznačajnija alternativa niskom procentu komunalnog otpada koji se reciklira u Beogradu smatra se unapređenje postojećeg sistema kroz nove investicije ili aktivnije uključivanje privatnog sektora u procese upravljanja otpadom u glavnom gradu. Tako se u Lokalnom planu kao jedan od problema navodi: „veliki problem predstavlja neformalni sektor koji „preuzima“ reciklabilni otpad direktno iz posuda izvan legalnih tokova, a sa druge strane, ostavlja razbacan preostali otpad koji predstavlja opasnost po zdravlje stanovništva“²⁴.

Iako je sasvim jasno da su sakupljači sekundarnih sirovina uglavnom Romi koji žive u neformalnim naseljima, bez ili sa nedovoljnom podrškom nadležnih službi kada je u pitanju prevazilaženje teškog siromaštva i socijalne izopštenosti, gradski plan upravljanja otpadom posmatra problem sakupljanja otpada i ekonomskog prihodovanja od ove delatnosti *isključivo sa pozicije komunalnog reda*.

*Odluka o održavanju čistoće*²⁵ koju je doneo Grad Beograd potvrđuje ugrožen položaj sakupljača sekundarnih sirovina – njihovu marginalnu društvenu poziciju. Uprkos poslu koji obavljaju, koji im je često jedini izvor prihoda i od koga, pritom, svi građani imaju korist, sakupljači sekundarnih sirovina stavljeni su izvan zakona jer vršenje njihove delatnosti može predstavljati osnov za pokretanje prekršajnog postupka. Naime, članom 34, stav 1 tačka 11, radi održavanja i zaštite čistoće na javnim površinama zabranjeno je „prebirati ili prikupljati otpatke iz smeća koje je odloženo u plastične kese i kontejnere“. Kazna za kršenje ove odredbe iznosi 10.000 dinara. Iako su ove kazne propisane, nije poznato da je neko od sakupljača sekundarnih sirovina prekršajno kažnjavan zbog kršenja ove zabrane.

Prepreke sa kojima se suočavaju sakupljači sekundarnih sirovina

Teške ekonomske prilike i marginalizacija, te vrlo često nedostatak drugih opcija za obezbeđivanje egzistencije, u potpunosti utiču i na sam proces sakupljanja sekundarnih sirovina i na perspektive daljeg razvoja ove prihodovne aktivnosti. Kao što je već pomenuto u ovoj publikaciji, bicikli koje koriste Romi sakupljači sekundarnih sirovina često su u veoma lošem stanju i upravo to, uz još neke faktore, ograničava brži razvoj ove delatnosti. Osim toga, proces sakupljanja nije unapred organizovan i u velikoj meri ima odlike stihijskog sakupljanja, a, površ svega, kargo bicikli često se koriste isključivo za sakupljanje sekundarnih sirovina, a ne i kao sredstvo za povećanje urbane mobilnosti.

Prepreke koje utiču na razvoj ove delatnosti i bolju upotrebu bicikala kao sredstva za ostvarivanje prihoda mogu se podeliti na sledeće potkategorije:

- Institucionalne prepreke;
- Finansijske prepreke;
- Organizacione prepreke

Institucionalne prepreke daljem razvoju upotrebe bicikala kao sredstva za postizanje

inkluzivne mobilnosti odnose se pre svega na manje ili više primetnu stigmatizaciju ovog zanimanja, slabo sprovođenje javnih politika koje se odnose na poboljšanje položaja Roma sakupljača sekundarnih sirovina, kao i na već pomenute odredbe Zakona o komunalnim delatnostima i Odluke o održavanju čistoće. Ove prepreke su umnogome skopčane sa „političkom voljom“ i nisu bile direktno pogođene sprovedenim projektnim aktivnostima.

Finansijske prepreke su uz organizacione svakako najozbiljnije i njihovo rešavanje predstavljalo bi rešavanje same srži problema. Ipak, iako se radi o biciklima i obezbeđivanju podrške korisnicima projekta koji su kargo biciklisti i bave se sakupljanjem sekundarnih sirovina, činjenica je da za dovođenje bicikala u znatno bolje stanje od zatečenog nisu neophodna velika finansijska sredstva. S druge strane, sama činjenica da se radi o izuzetno siromašnim građanima podrazumeva da je makar za prvo vreme neophodno obezbediti finansijsku ili tehničku podršku.

Većina bicikala korisnika projekta „Održiva mobilnost i sakupljači sekundarnih sirovina“ je uz manje intervencije i zamene delova dovedena u ispravno stanje, što je rezultiralo povećanjem efikasnosti sakupljača i većim приходima za njihove porodice. Pored toga, činjenica da su kargo biciklisti – sakupljači prisustvovali radionicama koje su održavane u njihovom naselju i da bicikli nisu voženi u servis, već popravljani na licu mesta, kao i to da su imali priliku da vide kako se popravljaju njihovi bicikli i rešavaju konkretni mehanički ili drugi problemi, znatno je uticala i na podizanje njihovih kapaciteta za samostalno i održivo održavanje i popravljanje bicikala.

Uz dodatnu podršku i dalji razvoj ovih radionica, korisnici projekta mogli bi da se osposobe za samostalni rad na održavanju bicikala, a na ovaj način bi i njihove kvalifikacije na tržištu rada bile podignute. Iako se u ovom slučaju radi o neformalno stečenim kvalifikacijama, one mogu znatno uticati na poboljšanje zaposlenosti Roma sakupljača sekundarnih sirovina²⁶.

Takođe, veliki problem kada je reč o unapređivanju procesa sakupljanja sekundarnih sirovina predstavlja činjenica da je neophodno obezbediti finansijska sredstva za nabavku osnovnog alata, rezervnih i potrošnih delova. Kao najpraktičnije rešenje tokom trajanja projekta nametnulo se *formiranje zajedničkog fonda* u okviru grupe sakupljača koji bi služio upravo za obezbeđivanje novca za ovu namenu. Formiranje zajedničkog fonda, uz potencijalne opasnosti od njegovog neravnomernog korišćenja, predstavlja i klicu za dalje organizovanje i postizanje veće koherentnosti unutar grupe sakupljača. Postizanje ovog cilja zapravo bi moglo dovesti i do sledeće faze u boljem organizovanju čitavog procesa sakupljanja – formiranja zadruga, sindikata ili neke vrste socijalnog preduzeća koje bi okupljalo sakupljače i povećalo njihovu efikasnost i konkurentnost.

Organizacione prepreke odnose se pre svega na sam proces planiranja rute koju jedan sakupljač treba da pređe u toku dana. Naime, usled nepostojanja izvesnosti kada je reč o tačkama koje je potrebno obići tokom vožnje (jer ne postoje stalni dobavljači sekundarnih sirovina), sakupljači ne planiraju rutu kojom će se kretati, već ona zavisi isključivo od toga koje sirovine oni mogu da prikupe tokom vožnje. Obezbeđivanjem veće izvesnosti kada je u

pitanju sam proces sakupljanja, bilo kroz obezbeđivanje sigurnih dobavljača sekundarnih sirovina, bilo na neki drugi način, došlo bi do uštede vremena i povećanja efikasnosti sakupljanja sekundarnih sirovina.

Kao ozbiljna prepreka može se navesti i prostorna segregacija Roma koja podrazumeva to da su romska naselja često veoma udaljena od drugih sadržaja i javnih servisa sredine u kojoj stanuju. Ovo dovodi i do dodatnih problema koji se odnose na sakupljanje sekundarnih sirovina, upravo zbog razdaljine koju sakupljači moraju da pređu od svog naselja do dela opštine u kojoj stanuju i gde mogu da pronađu sekundarne sirovine koje su im neophodne.

Pored toga, reciklažni centri i drugi otkupljivači sekundarnih sirovina po pravilu se ne nalaze u blizini romskih naselja, pa su sakupljači primorani da skladište sekundarne sirovine u samom naselju i čekaju otkupljivače da ih posete kako bi prodali prikupljene sekundarne sirovine. Tako su Romi sakupljači u izvesnom smislu „osuđeni“ na najlošiji položaj u lancu reciklaže sekundarnih sirovina, jer zbog udaljenosti i ograničenih kapaciteta kargo bicikala koje koriste ne mogu direktno da dostavljaju sirovine reciklažnim centrima.

Poseban problem nastajao je u procesima iseljenja neformalnih romskih naselja u Beogradu, kada su Romi odlukom gradskih vlasti bili iseljivani iz svojih neformalnih naselja i smeštani u kontejnerska naselja na obodu Beograda. U ovakvim slučajevima, oni gube i mogućnost da nastave da se bave sakupljanjem sekundarnih sirovina u novoformiranim naseljima, kako zbog udaljenosti ovih naselja od mesta na kojima su prikupljali sekundarne sirovine, tako i zbog činjenice da skladištenje prikupljenog materijala nije dozvoljeno u novoformiranim kontejnerskim naseljima. Najbolju ilustraciju problema sa kojima se

iseljeni sakupljači suočavaju predstavlja izjava jednog Roma posle iseljenja neformalnog naselja Belvil 2012. godine: „Belvil mi je bio i otac i majka, i brat i sestra. Obidem dva kruga oko naselja i sakupim dovoljno kartona da mogu da prehranim porodicu. Sada smo daleko od posla.“²⁷

Perspektive i mogućnosti za dalji razvoj

Dalji razvoj sakupljanja sekundarnih sirovina koje vrše Romi kargo biciklisti, kao i istraživanje mogućnosti za druge načine prihodovanja od upotrebe kargo bicikala, od izuzetnog su značaja za njihovo dalje ekonomsko osnaživanje i društveno uključivanje. Sakupljanje sekundarnih sirovina upotrebom kargo bicikala izuzetan je primer ekonomske održivosti i zelene ekonomije koji je potekao iz romske zajednice, bez ili sa veoma malom podrškom od strane drugih aktera. Ipak, razvoj ovih aktivnosti ograničen je pre svega slabim imovnim stanjem sakupljača, nedostatkom infrastrukture i drugim faktorima.

Neophodno je obezbediti uslove za dalji razvoj prihodovanja od sakupljanja sekundarnih sirovina upotrebom kargo bicikala. Ekonomske aktivnosti i upotreba kargo bicikala ne moraju nužno biti vezane za sakupljanje sekundarnih sirovina. To može biti i dostava na biciklima, manje selidbe ili slične aktivnosti. Upotreba kargo bicikala u drugim zemljama mnogo je šira nego u Srbiji. Pritom, ne radi se samo o zemljama sa velikom biciklističkom tradicijom ili razvijenom infrastrukturom. Kargo bicikli koriste se podjednako, kako u Nemačkoj, u lične i ekonomske svrhe, tako i u zemljama Afrike, za unapređenje pristupa zdravstvenim uslugama.

U Nacionalnom biciklističkom planu 2020 koji je donela Nemačka navodi se: „Upotrebom bicikla, dostavljači, upravo na „poslednjoj milji“ u gradskom saobraćaju – pri odgovarajućoj infrastrukturi za bicikliste – dostižu visok stepen produktivnosti. Međutim, na taj način profitiraju i zajednice koje su ograničene problemima vezanim za tradicionalni dostavni saobraćaj (npr. zaustavljanje u drugoj traci, buka, emisija štetnih materija).“²⁸

U Gani, Ugandi, Kongu, Ruandi i Keniji brojni su projekti preko kojih se kargo bicikli promoviše i koristi za različite aktivnosti – od odlaska na pijacu i skraćivanja puta od udaljenih sela do urbanih centara, pa do unapređenja pristupa zdravstvenoj zaštiti. FABIO – Afrički institut za održivi saobraćaj i razvojna rešenja²⁹ dizajnirao je ambulantne kargo bicikle koji treba da nadoknade nedostatak ambulantnih vozila u pojedinim afričkim zemljama. Sa druge strane, nevladina organizacija CA Bikes³⁰ godinama sprovodi slične aktivnosti u Ugandi, ali i u drugim zemljama – Ruandi i Keniji. Njihove specijalno dizajnirane kargo bicikle koristi lokalno seosko stanovništvo za odlazak do medicinskih centara i porodilišta. U nedostatku infrastrukture i usled činjenice da ove zemlje imaju mali broj ambulantnih vozila koja se koriste u seoskim sredinama, upotreba ambulantnih kargo bicikala doprinosi boljem pristupu zdravstvenoj zaštiti, kako kroz efikasnost na vremenskom i organizacionom planu, tako i kroz smanjenje smrtnosti žena na porođajima koja je u ruralnim područjima bila znatno veća pre sprovođenja ovog projekta.



Bolja organizacija sakupljanja i postizanje partnerstava sa javnim i privatnim sektorom

Gorenavedeni problem koji se odnosi na nepostojanje izvesnosti i planova rute koju Romi sakupljači sekundarnih sirovina prelaze u procesu sakupljanja, kao i povezanost i zavisnost od mesta na kojima se odlaže otpad – kontejnera ili sličnih posuda, mogli bi se prevazići postizanjem partnerstva između sakupljača sekundarnih sirovina i javnog i privatnog sektora. Kako određeni broj kompanija i ustanova javnog sektora u Beogradu proizvodi velike količine otpada koji se može reciklirati, a koji odnose profesionalizovane kompanije koje se bave sakupljanjem i reciklažom, često i uz naknadu, Romi kao sakupljači nameću se kao logična alternativa ovakvom poslovanju.

Kompanije koje bi se „rešavale“ svog otpada na ovaj način ne bi samo učestvovala u procesu reciklaže, već bi njihov izbor Roma sakupljača sekundarnih sirovina kao partnera u saradnji imao i društveno odgovorni aspekt. Na ovaj način bi se za čitave romske porodice, koje vrlo često zavise isključivo od količine sakupljenih sekundarnih sirovina, osigurala veća izvesnost kada je reč o prihodima, jer ona više ne bi bila uslovljena samo onim što se može pronaći u kontejnerima. Sakupljači bi u tom slučaju bili efikasniji, imali unapred pripremljen raspored prikupljanja sirovine, pa samim tim i mogućnost da sakupe više sirovine koja na samom kraju podrazumeva i više novca za njihove porodice.

Udruživanje sakupljača sekundarnih sirovina

Trenutno Romi kargo biciklisti samostalno sakupljaju sekundarne sirovine, pa su samim tim odgovorni i za održavanje bicikala, prikupljanje sirovine, kontaktiranje posrednika koji odvoze sirovine do reciklažnih centara i ostale poslove. Udruživanjem sakupljača postigla bi se bolja organizacija poslova, a udruženim sredstvima mogao bi da se kupi alat za održavanje kargo bicikala. Pored toga, broj „tura“ koje bi ovako organizovani sakupljači prelazili dnevno bio bi veći, njihovi odlasci u sakupljanje sekundarnih sirovina bolje raspoređeni, zbog čega bi mogli da pokriju i veću površinu, što bi sve znatno doprinelo povećanju efikasnosti sakupljanja sekundarnih sirovina i na kraju većoj zaradi sakupljača.

Do sada je osnivanje Sindikata sakupljača sekundarnih sirovina jedina inicijativa koja se odnosi na udruživanje sakupljača sekundarnih sirovina. Sindikat je nevladino i neprofitno udruženje građana čiji je cilj zaštita kolektivnih interesa sakupljača sekundarnih sirovina kao pojedinaca koji nisu u radnom odnosu. Ciljevi Sindikata su opšteg karaktera i odnose se na „jačanje međusobne solidarnosti i uzajamnog pomaganja; unapređenje društvenog položaja i statusa radnika u neformalnom sektoru, unapređenje radno-pravnog statusa, uključivanje sakupljača sekundarnih sirovina u socijalni dijalog na lokalnom i državnom nivou“.

Upravo bi lokalne inicijative za saradnju više sakupljača i formiranje zadruga ili socijalnih preduzeća koje potiču iz samih neformalnih naselja mogle da dovedu i do formiranja čitave

mreže sakupljača, koji bi zajedno kroz Sindikat ili druge inicijative zahtevali unapređenje svog položaja i rešavanje nekih od ključnih problema u ovoj oblasti.

Pored toga, udruživanje sakupljača bi moglo i moralo da utiče i na uključivanje žena u ovaj sektor, jer je u njemu rodna perspektiva do sada bila u potpunosti zanemarena. Naime, stepen autonomije žena u mnogim romskim porodicama je izuzetno ograničen, kako u segmentu obrazovanja i zapošljavanja, tako i kada je reč o odnosima sa drugim članovima porodice i planiranju porodice. Podaci nadležnih državnih organa pokazuju da od ukupnog broja nezaposlenih koji čekaju posao duže od dve godine, 70% čine upravo Romkinje³¹. Ipak i pored toga, one se ne bave poslovima sakupljanja sekundarnih sirovina, niti je do sad prepoznata mogućnost za njihovo uključivanje u ovaj sektor. Upravo zbog toga bi formiranje socijalnog preduzeća, zadruga ili slične kooperative, u koje bi bili uključeni i Romi i Romkinje, pored već iznetih prednosti moglo znatno da utiče na poboljšanje položaja žena, njihovo ekonomsko osnaživanje i smanjenje zavisnosti od muških članova porodice.

Jednu od alternativa koja nema veze sa sakupljanjem sekundarnih sirovina, ali ima veze sa ekonomskim osnaživanjem Roma kargo biciklista, predstavlja i mogućnost eventualnog izlaska iz ovog sektora i pronalaženje alternativnih načina prihodovanja koji takođe podrazumevaju upotrebu bicikala, ali donose više novca kargo biciklistima.

Evidentno je da su mogućnosti za upotrebu kargo bicikala za različite aktivnosti ogromne. Čini se da je u Srbiji marginalizacija kargo biciklista, kao i nepostojanje međusektorskog pristupa u ovoj oblasti (pitanje da li je to u domenu ostvarivanja prava Roma, održive mobilnosti, zaštite životne sredine ili nekog drugog, nije rešeno), uz neke druge faktore dovela upravo do toga da se upotreba kargo bicikala ne posmatra kao šansa za uvođenje novih, „zelenijih“ i održivijih inicijativa u poslovanje.

U poslednje vreme veliki lanci brze hrane u Beogradu počeli su da vrše dostavu biciklima. Dostava pošiljki u Beogradu i drugim gradovima koja se vrši biciklima tek je u povoju i to bi takođe mogla da bude prilika da se Romi koji imaju iskustvo, želju i znanje uključe u obavljanje drugih, isplativijih poslova koji zahtevaju upotrebu kargo bicikla.



Zaključak

Postojeći sistem sakupljanja sekundarnih sirovina upotrebom kargo bicikala pokazao je svoje prednosti bez ikakve podrške ovoj vrsti delatnosti ili uz podršku koja je samo deklarativna. Ovaj „koncept“ razvili su samostalno oni kojima je on bio najpotrebniji. Upotreba kargo bicikala omogućava egzistenciju hiljadama romskih porodica u Srbiji koje svakodnevno primenjuju ovu ideju. Njihovo sakupljanje sekundarnih sirovina i prebiranje po otpadu predstavlja pravi primer zelene ekonomije koji istovremeno podrazumeva i socijalno uključivanje najmarginalizovanijih građana.

Dalji razvoj ideje upotrebe kargo bicikala za ekonomske aktivnosti i stvaranje zaokruženog institucionalnog okvira koji bi podržao ono što trenutno rade kargo biciklisti - sakupljači neophodni su kako bi sakupljanje sekundarnih sirovina prestalo da bude *by-pass* kojim romske porodice uspevaju da prežive i zadovolje osnovna egzistencijalna pitanja. Očekivanje da će mere koje nadležna tela Republike Srbije sprovode radi većeg zapošljavanja Roma zapravo i dovesti do ovog rezultata mogu biti manje ili više realistične. Sa druge strane, očekivanje da će svako imati ili moći da bude zaposlen je iluzorno. Ipak, ono što je sasvim sigurno jeste činjenica da su mere za unapređenje zapošljavanja Roma izuzetno teške po budžet i da je upravo to jedan od razloga zbog kog nisu postignuti očekivani rezultati. U takvim okolnostima kao sasvim logično i očekivano nameće se stvaranje podsticajnog okruženja za to da Romi koji koriste kargo bicikle za ekonomske aktivnosti budu prepoznati kao značajni činoci za postizanje održive mobilnosti i razvoja gradova koji nisu podređeni automobilima. Istovremeno, dalji razvoj upotrebe kargo bicikala za obavljanje ekonomske aktivnosti dodatno bi podstakao i povećanje upotrebe bicikala kao sredstva za postizanje održive mobilnosti.

Ne smemo da zaboravimo zapažanje sa početka teksta – održivi razvoj ne zahteva veliku tranziciju, već samo podsticanje i unapređivanje već postojećih ekonomskih delatnosti.

¹Termini koji su u ovoj publikaciji izraženi u gramatičkom muškom rodu, podrazumevaju prirodni muški i ženski rod lica na koja se odnose.

²Banister, D., 2008, The sustainable mobility paradigm, *Transport Policy*, 15 (2), pp. 73–80.
Banister, D., 2005. *Unsustainable transport: city transport in the new century*. London: London : Routledge.

³V. npr. Urry, J., 2007. *Mobilities*, Cambridge: Polity.

⁴Kaufmann, V., B., Bergman, M. M., Joye, D., 2004, Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4): 749.

⁵Pod terminom „Romi“ u ovoj publikaciji podrazumeva se zajednica Roma, Aškalija i Egipćana.

⁶Redovan godišnji izveštaj Poverenika za zaštitu ravnopravnosti za 2013. godinu, str. 55, online, dostupno na: <http://www.ravnopravnost.gov.rs/sr/izve%C5%A1taji/izve%C5%A1taji>

⁷Strategija za unapređivanje položaja Roma u Republici Srbiji, str. 25, online, dostupno na: <http://www.inkluzija.gov.rs/wp-content/uploads/2010/03/Strategija-SR-web-FINAL.pdf>

⁸Ibid.

⁹Za više informacija, pogledati pre svega dosadašnje aktivnosti i inicijative YUROM centra i Republičkog sindikata sakupljača sekundarnih sirovina.

¹⁰Podaci iz prezentacije YUROM Centra: „Položaj i prava Roma u saobraćaju prepravljenih i zaprežnih vozila – Rešavanje problema“ sa skupa održanog 5. jula 2014. godine u Beogradu.

¹¹Videti čl. 81 Zakona o socijalnoj zaštiti, „Sl. glasnik RS“ br. 24/2011.

¹²Videti čl. 99 Zakona o socijalnoj zaštiti, „Sl. glasnik RS“ br. 24/2011.

¹³Procena potreba interno raseljenih lica u Republici Srbiji, UNHCR i Komesarijat za izbeglice Republike Srbije, mart 2011, str. 29.

¹⁴Citirano prema: Eva Schwab - “They are hoarding rubbish and burning tyres wherever you put them...”: Displacing and Disciplining Roma Waste Pickers in Belgrade, online, dostupno na: http://www.criticatac.ro/lefteast/roma-waste-pickers/#_edn10

¹⁵European Commission – Serbia Progress Report, October 2014, str. 64, online dostupno na: http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2013/package/sr_rapport_2013.pdf

¹⁶Ibid.

¹⁷„Sl. glasnik RS“, br. 36/2009 i 88/2010.

¹⁸„Sl. glasnik RS“, br. 29/2010.

¹⁹Strategija upravljanja otpadom za period 2010–2019. godine, str. 23.

²⁰Ibid, str. 33.

²¹Ibid, str. 45.

²²Ibid.

²³„Sl. glasnik RS“, br. 88/2011.

²⁴Grad Beograd, Lokalni plan upravljanja otpadom 2011–2020, str. 94.

²⁵„Sl. list grada Beograda“, br. 27/2002, 11/2005, 6/2010 - dr. odluka, 2/2011, 10/2011 - dr. odluka, 42/2012, 31/2013 I 44/2014.

²⁶Slična iskustva ima i nevladina organizacija Ekumenska humanitarna organizacija iz Novog Sada koja se bavi unapređenjem uslova stanovanja Roma. Ova organizacija, tokom sprovođenja svojih projektnih aktivnosti, obavezno obezbeđuje dokvalifikaciju korisnika projekta, u okviru koje se oni obučavaju za neki od zanata upravo na popravljanju sopstvenih objekata. Za više informacija o ovom projektu, pogledati: <http://www.ehons.org/romacenter/vesti/229-publikacija-socijalna-inkluzija-i-poboljsanje-uslova-stanovanja-u-romskim-naseljima-u-ap-vojvodini-republici-srbiji>

²⁷Praxis – Analiza glavnih prepreka i problema u pristupu Roma pravu na adekvatno stanovanje, str. 80, online dostupno na: http://praxis.org.rs/images/praxis_downloads/Izvestaj_pravo_na_adekvatno_stanovanje.pdf

²⁸SR Nemačka, Savezno ministarstvo saobraćaja, građevine i urbanizma – Nacionalni biciklistički plan 2020, str. 48.

²⁹Website: <http://www.fabio.or.ug>

³⁰Website: <http://www.ridesforlives.org/#why>

³¹Podaci navedeni u Strategiji za unapređivanje položaja Roma.

Publikaciju je pripremila udruženje građana Bajsologija u okviru projekta „Održiva mobilnost i sakupljači sekundarnih sirovina“ finansiranog od strane fondacije Hajnrih Bel (Heinrich Böll Stiftung), regionalne kancelarije za Jugoistočnu Evropu.

Stavovi izrečeni u ovoj publikaciji pripadaju isključivo autorima i ne predstavljaju nužno zvanični stav fondacije Hajnrih Bel (Heinrich Böll Stiftung), regionalne kancelarije za Jugoistočnu Evropu.



NOSILAC
PROJEKTA

Balsò
Cognia



POKROVITELJ
PROJEKTA



HEINRICH BÖLL STIFTUNG
JUGOISTOČNA EVROPA