

**ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**



ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΗΜΕΡΙΔΑΣ

**"ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ -
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ"**

ΒΟΛΟΣ, 24 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1993

**ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΛΟΥΚΙΣΣΑΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**

ΒΟΛΟΣ, 1995

**ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΗΜΕΡΙΔΑΣ

**"ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ -
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ"**

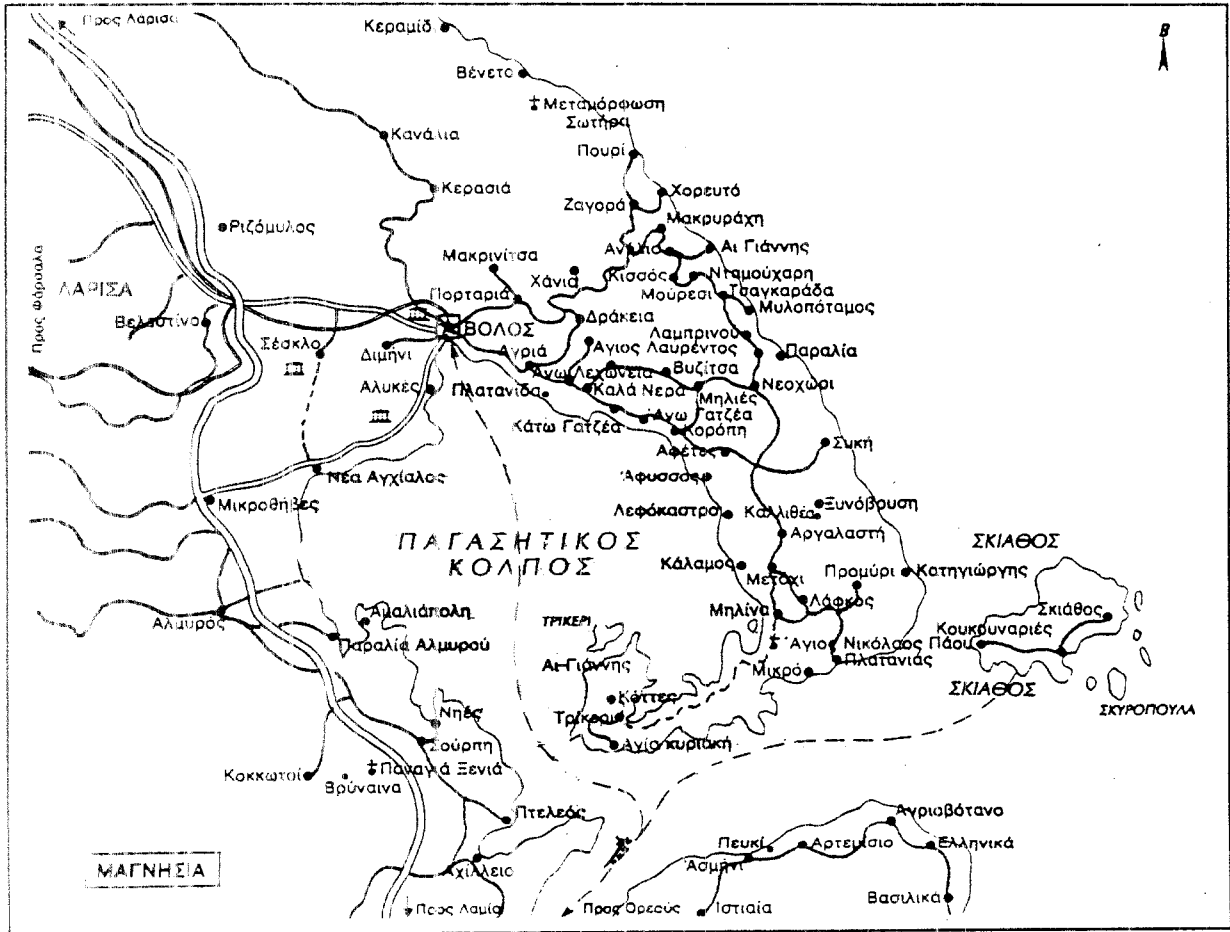
ΒΟΛΟΣ, 24 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1993

**ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΛΟΥΚΙΣΣΑΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**

ΒΟΛΟΣ, 1995

Ηχος-Γραφή ΕΠΕ

ΗΧΟΓΡΑΦΗΣΕΙΣ - ΑΠΟΜΑΓΝΗΤΟΦΩΝΗΣΕΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ - ΕΚΔΟΣΕΙΣ
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΕΙΜΕΝΩΝ
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗΣ 4 ΚΑΙ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝΟΣ
155 61 ΧΟΛΑΡΓΟΣ
ΤΗΛ. 6548568 - 6548667 / FAX 6533534



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	ΣΕΛ.
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	
Φ. Λουκίσσας, Καθηγητής Χωροταξίας, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας	9
ΥΠΟΔΟΧΗ - ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΙ	15
Χ. Σκυργιάννης, Αντιπρόεδρος του Τμήματος Μαγνησίας του ΤΕΕ και μέλος της Οργανωτικής Επιτροπής της ημερίδας	15
Ε. Αβαγιανός, Διευθυντής ΕΟΤ Θεσσαλίας	16
Χ. Γούλας, Πρόεδρος του Τμήματος Γεωπονών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας	17
Ε. Χατζηνικολάου, Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο της Ελλάδος	18
Χ. Νικολαΐδης, Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων	19
ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ	23
Πρωινή Συνεδρίαση	
Πρόεδρος: Φ. Λουκίσσας, Καθηγητής Χωροταξίας Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας	
<i>"Εισαγωγή στην Προβληματική της Ημερίδας"</i>	
Φ. Λουκίσσας, Καθηγητής Χωροταξίας, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας	23
<i>"Η Ανάπτυξη του Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής στην Ελλάδα"</i>	
Α. Ρογκάν, Λιμενολόγος Μηχ., Ρογκάν & Συνεργάτες	33
<i>"Τα Σκάφη - Πελάτες των Μαρινών, Βασικοί Τύποι και Ιδιομορφίες τους"</i>	
Δ. Δερβένης, Ναυπηγός - Μηχανολόγος Μηχ., Δ.Ε.Κ.Α.Μ.Μ.	47
<i>"Λιμένες Σκαφών Αναψυχής και Θαλάσσιο Περιβάλλον"</i>	
Χ. Αντωνόπουλος, Πολιτικός Μηχ., Ρόγκαν & Συνεργάτες	61

"Βελτιστοποίηση του Σχεδιασμού Λιμένων Αναψυχής και Εργων Προστασίας Τουριστικών Ακτών με βάση Υδροδυναμικά Μαθηματικά Μοντέλα"

Θ. Καραμπάς, Σ. Χριστόπουλος και Χ. Κουτίτσος,
Αριστ. Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

67

"Διεθνείς Τουριστικές Εξελίξεις και οι Κρουαζιέρες στη Μεσόγειο"

Κ. Κραντονέλλης Αρχιτέκτων - Πολεοδόμος Μηχ.

77

"Θαλάσσιος Τουρισμός: Σχέσεις και Αλληλεπιδράσεις με Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού"

Τζ. Τσαλίκη, Αρχιτέκτων - Χωροτάκτης Μηχ., ΒΙΠΕΤΒΑ

83

Απογευματινή Συνεδρίαση

Πρόεδρος: Η. Ξηρακιάς,

Πολιτικός Μηχ., Γεν. Γραμματέας ΔΕ ΤΕΕ Μαγνησίας

"Αρχές Χωροθέτησης και Σχεδιασμού Λιμένων Αναψυχής: Αναφορά στον Κόλπο Ιερισσού Χαλκιδικής"

Δ. Μακρής, Πολιτικός Μηχ. και Σ. Παπαπούλου - Ιωακειμίδου.
Αρχιτέκτων Μηχ. και Οικονομολόγος, Α.Π. Θεσσαλονίκης

93

"Ο Θαλάσσιος Τουρισμός στα Πλαίσια μιας Ολοκληρωμένης Προσέγγισης της Ανάπτυξης των Παράκτιων Περιοχών"

Ι. Γκέσκου, Οικονομολόγος - Χωροτάκτης, Πανεπιστήμιο
Θεσσαλίας

107

"Πυρήνες Θαλάσσιου Τουρισμού. Σημεία Αναφοράς Αστικού Τοπίου και Κοινωνικής Συνάθροισης"

Σ. Γιαμάκος, Αρχιτέκτων Μηχ.

113

ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΣΤΡΟΓΓΥΛΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

123

Πρόεδρος: Χ. Σκυργιάννης,

Συγκοινωνιολόγος Μηχ., Αντιπρόεδρος, ΔΕ ΤΕΕ
Μαγνησίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

167

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί ένα σημαντικό τομέα με πολύ καλές προοπτικές ανάπτυξης στην Ελλάδα. Οι δραστηριότητες της κολύμβησης, θαλάσσιου σκί, υποβρύχιου ψαρέματος, χρήσης σκαφών αναψυχής και κρουαζιερόπλοιων, μέχρι και οργανωμένης περιήγησης σε θαλάσσιους βιότοπους έχουν ραγδαίες εξελίξεις διεθνώς και στη χώρα μας. Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας είναι ότι κατατάσσεται ανάμεσα στις πρωτοπόρες χώρες στη ναυτιλία, διαθέτει μια σημαντική υποδομή σε λιμενικές εγκαταστάσεις και συγχρόνως είναι προικισμένη με ένα μοναδικό συνδυασμό φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος. Δυστυχώς, τα τελευταία χρόνια καθυστέρησε σε σχέση με άλλες περιοχές στον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων, υπηρεσιών και θεσμών που είναι απαραίτητα στοιχεία στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Ενώ παρατηρείται μία υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων σε ορισμένες περιοχές, υπάρχουν πολλές άλλες που υστερούν στην ανάπτυξη αυτής της μορφής τουρισμού. Ο Νομός Μαγνησίας και κυρίως ο Παγασητικός κόλπος ανήκουν σ' αυτή την κατηγορία.

Στα πλαίσια αυτά το Περιφερειακό Τμήμα του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας του Νομού Μαγνησίας αποφάσισε να διερευνήσει το θέμα του Θαλάσσιου Τουρισμού στον Παγασητικό. Μία ομάδα εργασίας απαρτιζομένη από τους κ.κ. Χαράλαμπο Σκυργιάννη, Πολιτικό Μηχ. - Συγκοινωνιολόγο, Πρόεδρο, Σωτήρη Γιαμάκο, Αρχιτέκτονα Μηχ., Ηλία Ξηράκια, Πολιτικό Μηχ. και Φίλιππο Λουκίσσα, Καθηγητή Χωροταξίας, διερεύνησε το θέμα και ξεκίνησε μία σειρά ενεργειών. Μία από τις ενέργειες, που σκοπό έχει την ανταλλαγή απόψεων, ήταν η οργάνωση της πρώτης ημερίδας στην Ελλάδα αφιερωμένης ειδικά στο "Θαλάσσιο

Τουρισμό: Ανάπτυξη και Προοπτικές". Η ημερίδα έγινε στις 24 Νοεμβρίου 1993 στο αμφιθέατρο του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στο Βόλο, σε συνεργασία με το Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Τα γενικά θέματα που διερευνήθηκαν ήταν:

- Θεσμικό πλαίσιο για την δημιουργία και λειτουργία λιμένων αναψυχής.
- Χωροθέτηση και σχεδιασμός μαρινών.
- Περιβαλλοντικές επιπτώσεις και οικονομική ανάπτυξη.
- Συνδιασμός με άλλες εναλλακτικές μορφές τουρισμού και ανάπτυξης.
- Δυνατότητες ανάπτυξης στον Παγασητικό και το Κεντρικό Αιγαίο.

Στην ημερίδα συμμετείχαν πάνω από 85 άτομα από εθνικούς, τοπικούς φορείς. Μεταξύ άλλων παρεβρέθησαν ο δήμαρχος Βόλου Δ. Πιτσιώρης, δημοτικοί σύμβουλοι Βόλου, πρόεδροι τοπικών κοινοτήτων, εκπρόσωποι της Νομαρχίας Μαγνησίας, Λιμενικού Ταμείου Μαγνησίας, ΕΟΤ, ΥΠΕΧΩΔΕ, Ξενοδοχειακού Επίμελητηρίου Ελλάδος, Ελληνικού Ινστιτούτου Τουριστικών Ερευνών, καθηγητές και φοιτητές ΤΕΙ Λάρισας και Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Στις δύο συνεδριάσεις παρουσιάστηκαν 10 εισηγήσεις και ακολούθησε συζήτηση στρογγυλής τραπέζης. Στον παρόντα τόμο δημοσιεύονται οι χαιρετισμοί εκπροσώπων φορέων, εισηγήσεις των Φ. Λουκίσσα, Α. Ρογκάν, Δ. Δερβένη, Χ. Αντωνόπουλου, Κοραμπά, Σ. Χριστοπούλου και Χ. Κουτίτα, Κ. Κραντονέλλη, Τ. Τσαλίκη, Δ. Μακρή και Σ. Παπαπούλου - Ιωακειμίδου, Ι. Γκέσκου και Σ. Γιαμάκου που παραδόθηκαν από τους συγγραφείς, καθώς και οι παρεμβάσεις των συμμετεχόντων στην συζήτηση στο στρογγυλό τραπέζι. Στο Παράρτημα υπάρχει κατάλογος συμμετεχόντων και σχετικά δημοσιεύματα από τον τύπο.

Ελπίζουμε ότι η δημοσίευση των πρακτικών της ημερίδας αυτής θα βοηθήσει στην ενημέρωση και διάχυση πληροφοριών και απόψεων και θα αποτελέσει αφετηρία για περαιτέρω διερεύνηση του τόσο σημαντικού αυτού τομέα.

Συνοψίζοντας, οι σύνεδροι κατέληξαν ότι ο θαλάσσιος τουρισμός φαίνεται να έχει πολύ καλές προοπτικές ανάπτυξης στην Ελλάδα και στην περιοχή του Ν. Μαγνησίας ιδιαίτερα. Οι θετικές οικονομικές επιπτώσεις σε εισοδήματα και απασχόληση είναι προφανείς, με την προϋπόθεση βέβαια ότι θα υπάρχουν οι κατάλληλες συνδέσεις με τοπικούς παραγωγικούς

κλόδους και με άλλες ήπιες μορφές τουρισμού. Οι κίνδυνοι από ανεξέλεγκτες επεμβάσεις είναι ορατοί. Χρειάζεται σχεδιασμός που να επιτρέπει μιά περισσότερο ισορροπημένη ανάπτυξη τουρισμού και προστασία του περιβάλλοντος. Υπάρχει συμφωνία στο ότι αναγκαίος είναι ο εκσυγχρονισμός και η σταθερότητα στους θερμοούς, η μείωση της γραφειοκρατίας και η ενίσχυση συνεργασιών ιδιωτικής πρωτοβουλίας με την τοπική και κεντρική διοίκηση.

Τελειώνοντας, θα ήθελα, εκ μέρους της Οργανωτικής Επιτροπής, να ευχαριστήσω το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, το ΤΕΕ Τμήμα Μαγνησίας και τα μέλη της Επιτροπής Χ. Σκυργιάννη, Σ. Γιαμάκο, Η. Ξηρακιά και Α. Ρογκάν. Οι 4-ετείς φοιτητές του Τμήματος Χωροταξίας διέθεσαν τον χρόνο και προσπάθεια για να πραγματοποιηθεί αυτή η ημερίδα. Η επιμέλεια του παρόντος τόμου έγινε με την βοήθεια της Δρ. Ι. Γκέσκου την οποία ευχαριστώ ιδιαίτερα.

Για την Οργανωτική Επιτροπή

Φίλιππος Λούκισσας,
Καθηγητής Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

ΥΠΟΔΟΧΗ - ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΙ

ΣΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ: Κατ' αρχήν καλημέρα σας, καλώς ορίσατε στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, στην ημερίδα αυτήν για τον Θαλάσσιο Τουρισμό.

Το ονομά μου είναι Σκυργιάννης, το λέω αυτό επειδή έχουμε αρκετούς ξένους, είμαι ο Αντιπρόεδρος του Τμήματος Μαγνησίας, του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και μέλος της Οργανωτικής Επιτροπής της ημερίδας.

Σας καλωσορίζω λοιπόν στην πόλη μας. Να πώ μόνον δύο λόγια, για να ξεκινήσουμε αυτήν την ημερίδα μας.

Δεν λέω τίποτε καινούργιο, αν πώ ότι η Ελλάδα είναι μία χώρα που βρέχεται απο θάλασσα γύρω γύρω. Δεν λέω επίσης, νομίζω τίποτε καινούργιο, αν πώ ότι ο Βόλος είναι χτισμένος αντικειμενικά σε μία απο τις ομορφότερες περιοχές της Ελλάδας. Σε μία περιοχή που απο πάρα πολλές απόψεις προσφέρεται για μία σωστή, σύμμετρη και προ παντός με σεβασμό στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά αυτής της περιοχής, τουριστική ανάπτυξη.

Εκτός απο το Πήλιο, το Αιγαίο που είναι στην απέξω μεριά, βεβαίως υπάρχει ο Παγασητικός Κόλπος, ένας περίφημος κλειστός κόλπος, με δαντελωτές ακρογιαλιές, όπου βέβαια κοντά στον νού είναι ότι ιδιαίτερα προσφέρεται ένας τέτοιος κόλπος για θαλάσσιο τουρισμό.

Ομως, ο Παγασητικός δεν έχει την αντίστοιχη ανάπτυξη για να εξυπηρετήσει δραστηριότητες θαλάσσιου τουρισμού. Και όταν λέμε θαλάσσιου τουρισμού, όλοι όσοι είμαστε εδώ μέσα βέβαια καταλαβαίνουμε έναν τουρισμό που έρχεται απο την θάλασσα κυρίως.

Ετσι με έναν τέτοιο προβληματισμό, το Τμήμα, η Διοικούσα Επιτροπή του Τμήματος Μαγνησίας του ΤΕΕ, δέχτηκε μία εισήγηση από μία Μόνιμη

Επιτροπή που έχουμε στο ΤΕΕ, μία Μόνιμη Επιτροπή που ασχολείται με θέματα Τοπικής Αυτοδιοίκησης και γενικώς ζητήματα τριτογενούς Τομέα. Η εισήγηση αυτή έλεγε, γιατί να μην οργανώσουμε μία ομάδα εργασίας, που να διερευνήσει παραπέρα τα θέματα του θαλάσσιου τουρισμού, και γενικά τους, αλλά και ειδικά στον Παγασητικό, ίσως και απέξω στο Αιγαίο, στην δικιά μας την γειτονιά εδώ πέρα.

Η εισήγηση έγινε δεκτή από την Διοικούσα Επιτροπή του ΤΕΕ, συστήθηκε λοιπόν μία ομάδα εργασίας, η οποία αποτελείται από τον κύριο Λουκίσσα, τον κ. Γιαμάκο και εμένα προσωπικά, που είμαστε και μέλη αυτής της Οργανωτικής Επιτροπής της ημερίδας, με σκοπό ακριβώς αυτόν, να διερευνήσουμε παραπέρα τον θαλάσσιο τουρισμό, τις δυνατότητές του, τι χρειάζεται να γίνει, πως μπορεί να αναπτυχθεί ο θαλάσσιος τουρισμός στον Παγασητικό.

Η ομάδα εργασίας έχοντας την τύχη να έχει μαζί της και έναν καθηγητή, του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, τον κύριο Λουκίσσα, στο Τμήμα Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, έκρινε απαραίτητο να συνεργαστεί και με τους φοιτητές του Τμήματος, περισσότερα θα σας πεί ίσως ο κύριος Λουκίσσας, στην δική του αναφορά, να συνεργαστεί λοιπόν με το Τμήμα Χωροταξίας συνολικά του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, σε μία προσπάθεια καλύτερης διερεύνησης όλων αυτών των παραγόντων.

Ένα τμήμα αυτής της όλης διερεύνησης, που θα γίνει πλέον από κοινού από την ομάδα εργασίας του ΤΕΕ και από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, είναι η σημερινή ημερίδα.

Υπάρχει η θέληση να διερευνήσουμε και τα θεωρητικά γενικώς μοντέλα και στοιχεία που σχετίζονται με τον θαλάσσιο τουρισμό, να δούμε και το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει όλη αυτήν την ιστορία του θαλάσσιου τουρισμού, και να δούμε και τις ιδιαιτερότητες του Παγασητικού Κόλπου.

Δεν έχω να πω τίποτε περισσότερο, για μία ακόμη φορά σας καλωσορίζω και εύχομαι να έχουμε μία καλή, γόνιμη ημερίδα και να μας ξανάρθετε στον Βόλο. Ευχαριστώ πολύ.

Παρακαλώ τον κύριο Αβαγιανό, διευθυντή του ΕΟΤ Θεσσαλίας να κάνει ένα χαιρετισμό.

ΑΒΑΓΙΑΝΟΣ: Κυρίες και κύριοι Σύεδροι, με την ιδιοτητά μου σαν εκπροσώπου του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού, και δέ σε ότι αφορά

τα θέματα Τουρισμού Θεσσαλίας, χαιρετίζω και συγχαίρω τους οργανωτές του Συνεδρίου αυτού, που είχαν την ιδέα να παρουσιάσουν ένα θέμα τόσο καυτό, γενικότερα για την Ελλάδα, όπως οι προλαλήσαντες ανέφεραν, αλλά και ειδικότερα για τον νομό μας, ο οποίος και νησιώτικο σύμπλεγμα με τεράστια τουριστική αναπτυξη και σπουδαιότητα διαθέτει, αλλά συγχρόνως και το ηπειρωτικό μέρος, με τον Κόλπο τον Παγασητικό, είναι ότι καλύτερο σαν χώρος, όπου μπορεί να αναπτυχθεί θαλάσσιος τουρισμός.

Ο θαλάσσιος τουρισμός στην χώρα μας, περνάει μία καθαρά νηπιακή ηλικία, ενώ θα έπρεπε να έχει τεράστια ανάπτυξη.

Υπάρχουν πάρα πολλές δυνατότητες ανάπτυξης, πολλαπλης ανάπτυξης θαλασσίου τουρισμού, όχι μονον για μαρίνες που ακούσαμε, αλλά και για ένα σωρό άλλες δραστηριότητες. Εύχομαι το συνέδριο αυτό, με τα συμπεράσματα που θα βγάλει, και την υποβολή των συμπερασμάτων αυτών εν είδει υπομνήματος και στον ΕΟΤ, αλλά δεν είναι μόνον, όπως ακούσατε πολύ σωστά, είναι πολλές υπηρεσίες που ενέχονται και θα πρέπει να συνεργαστούν, παραμερίζοντας την γραφειοκρατία, προκειμένου να υπάρχουν επιθυμητά σωστά αποτελέσματα, αλλά ο ΕΟΤ είναι επικεφαλής σε αυτήν την ομάδα των υπηρεσιών. Εύχομαι να εισακουστούν οι προτάσεις σας και να υπάρξει πραγματικά προγραμματισμένη ανάπτυξη, ειδικότερα στην Μαγνησία που προσφέρεται πάρα πολύ για αυτό το θέμα.

Ευχαριστώ για την πρόσκληση τους διοργανωτές, συγχαίρω παράλληλα και το Πανεπιστήμιο, που στέκεται πάντα αρωγός και προσφέρεται φιλόξενα, σε κάθε καλό, ωραίο και χρήσιμο, στην περιοχή μας και εύχομαι να έχουμε καλά αποτελέσματα.

ΣΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστούμε πολύ τον κύριο Αβαγιανό. Ο κύριος Γούλας, Πρόεδρος του Τμήματος των Γεωπόνων, θα κάνει κι εκείνος έναν χαιρετισμό εκ μέρους της Διοικούσας Επιτροπής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

ΓΟΥΛΑΣ: Εκπροσωπώ αυτήν την στιγμή τον Πρόεδρο της Διοικούσας βρίσκομαι εδώ για να χαιρετίσω την συνάντησή σας. Είναι χαρά μας που το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, με το Τμήμα Χωροταξίας οργανώνει την εκδήλωση αυτή.

Ο Πρόεδρος κ. Ψωινός εκ μέρους της Διοικούσας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας χαιρετίζει την εκδήλωση αυτή. Εμείς σαν αδελφό Τμήμα

συμπαριστάμεθα και την στηρίζουμε, γιατί πιστεύουμε ότι είναι μία προσφορά στον τόπο εδώ πέρα, στον τόπο με την στενή έννοια και στον τόπο μας με την ευρύτερη έννοια, και πιστεύουμε ότι όντως θα συντελέσει στην πρόοδο.

Συγχαίρω και προσωπικά τους συναδέλφους, που είχαν την πρωτοβουλία αυτή. Το Τμήμα των Χωροτακτών έχει μία πρωτοτυπία, είναι το πρώτο τέτοιο Τμήμα στην Ελλάδα, που πιστεύουμε ότι πολλά θα προσφέρει στην συνέχεια, στην ανελιξή του. Ευχαριστώ τις αρχές του τόπου που πλαισιώνουν και χαιρετίζω την ημερίδα αυτή, τους συνέδρους, και σας εύχομαι κάθε επιτυχία στην ημερίδα σας αυτή, κάποια στιγμή ίσως μπορέσω να βρεθώ για κάποιες στιγμές, οι διδακτικές υποχρεώσεις είναι πιο σημαντικές, με την στενή έννοια, οι φοιτητές μας είναι η προτεραιότητα, με αναγκάζουν αυτήν την στιγμή απλώς να απευθύνω αυτόν τον χαιρετισμό, εκ μέρους του Προέδρου και να σας ευχηθώ καλή επιτυχία.

ΣΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ: Είχαμε ένα fax από την κυρία Χατζηνικολάου, η οποία είναι Πρόεδρος του Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδος, και επρόκειτο να παρευρεθεί σήμερα, αλλά δεν μπόρεσε να έρθει και έχει στείλει ένα σημείωμα με τους χαιρετισμούς της. Μου επιτρέπετε να σας το διαβάσω.

"Η σημερινή Ημερίδα που συνδιοργανώνουν το ΤΕΕ Μαγνησίας και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, φιλοδοξεί να φέρει στο προσκήνιο, μία σημαντική για την χώρα μας, ειδική μορφή τουρισμού, τον Θαλάσσιο Τουρισμό και να εντοπίσει όχι μόνον τα προβλήματα και τις καθυστερήσεις, αλλά και τους περιορισμούς, τα όρια που θα πρέπει να διέπουν την αναπτυξή του.

Με δεδομένο το συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας μας στον θαλάσσιο τουρισμό, το θέμα των περιορισμών και αναφερόμαστε κυρίως στους περιβαλλοντικούς περιορισμούς, αλλά και στην ανάγκη ορθολογικής κατανομής των Κοινοτικών και εθνικών πόρων. καθίσταται πρωταρχικής σημασίας.

Ο θαλάσσιος τουρισμός, μπορεί και πρέπει να αναπτυχθεί σημαντικά. Όμως ανάπτυξη δεν σημαίνει μία μαρίνα, με ή χωρίς εισαγωγικά, σε κάθε ενδιαφέρον από άποψη φυσικού περιβάλλοντος σημείο του ελληνικού χώρου δεν σημαίνει κατ' ανάγκην, απομίμηση προτύπων που άνθισαν σε άλλες μεσογειακές χώρες, πριν από μία ή δύο δεκαετίες, δεν σημαίνει

δημιουργία ολόκληρων "πόλεων" (με ξενοδοχεία και ... κατοικίες) στην ελαχίστη πιά ελεύθερη παραλιακή ζώνη των δύο μεγάλων πολεοδομικών συγκροτημάτων Αθήνας και Θεσσαλονίκης, ή και άλλων μικρότερων, δεν σημαίνει επίσης, κατ' ανάγκη, ένα λιμενικό έργο, μπροστά σε κάθε παραλιακό ξενοδοχείο.

Όπως είναι φανερό, αναφερόμαστε στις ρυθμίσεις του κεφαλαίου Γ, του πρόσφατου Ν. 2160/93 για τις μαρίνες, ρυθμίσεις που το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος σχολίασε συστηματικά, κατά την εκμέρους του επεξεργασία του κειμένου του Νόμου αυτού, εν Σχεδίο, επισημαίνοντας τον αντιπεριβαλλοντικό χαρακτήρα τους.

Όσον αφορά τις δυνατότητες ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού, με χρηματοδότηση από το δεύτερο πακέτο Ντελόρ, η εμπειρία του παρελθόντος μας έχει διδάξει, ότι η δέσμευση κονδυλίων για φιλόδοξα συμπλέγματα έργων με φορέα τον ΕΟΤ, ή άλλον φορέα του δημοσίου τομέα, έχει κριθεί αναποτελεσματική. Γι' αυτό και είναι αναγκαίο, να χρησιμοποιούνται ισχυρά κίνητρα, στην ιδιωτική πρωτοβουλία, ώστε να καλύψει το συντομώτερο τις ανάγκες της χώρας, σε εγκαταστάσεις ελλιμενισμού τουριστικών πλοίων, με πλούσια σύνδεση λειτουργιών και εξυπηρετήσεων, αφού όμως καταστεί δυνατόν να θεσμοθετηθούν όροι, προϋποθέσεις και διαδικασίες, που να οδηγούν σε τουριστική ανάπτυξη, περιβαλλοντικά προσανατολισμένη, ανάπτυξη που δεν θ' αποβαίνει καταστροφική για τους ίδιους τουριστικούς πόρους. Ε.Χατζηνικολάου"

ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ: Ο Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (Σ.Ε.Τ.Ε.) χαιρετίζει την σημαντική αυτή πρωτοβουλία σας που προάγει την ποιοτική αναβάθμιση του Ελληνικού Τουρισμού, η οποία θεωρείται ο βασικός στόχος του Συνδέσμου.

Η θάλασσα και το θαλάσσιο περιβάλλον γενικά, θεωρείται η βασική συνιστώσα του Ελληνικού Τουρισμού.

Το Ελληνικό Τουριστικό Προϊόν έχει αναπτυχθεί πάνω στο τρίπτυχο ήλιος - θάλασσα - παράδοση. Έτσι η διατήρηση και η προστασία των παραγόντων αυτών ενισχύει το προφίλ του σύγχρονου Ελληνικού Τουρισμού.

Ο ΣΕΤΕ σαν ο αντιπροσωπευτικότερος φορέας του Ελληνικού Τουρισμού είναι ευαισθητοποιημένος στα θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Είναι μέλος της HELMEPA (Ελληνική Ένωση

Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος) και σε συνεργασία μαζί της οργανώνει εθελοντικούς καθαρισμούς των ακτών των ξενοδοχειακών - επιχειρήσεων - μελών του.

Επίσης για την ανάπτυξη του θαλασσιού Τουρισμού, τον οποίο το θεωρεί απαραίτητο για την ποιοτική αναβάθμιση του Ελληνικού Τουρισμού, έχει προβεί στις εξής ενέργειες:

1. Έχει καταθέσει μελέτες - προτάσεις για την αξιοποίηση του 2ου Κ.Π.Σ. (II πακέτο DELORS) στην Ε.Ο.Κ. και στο ΥΠ.Ε.Θ.Ο. που περιλαμβάνει ενότητα που αφορά τη δημιουργία και λειτουργία μαρινών.
2. Έχει υποβάλει υπόμνημα στον Ε.Ο.Τ. για έργα χαμηλού κόστους και άμεσης απόδοσης για τα κυριότερα λιμάνια.
3. Βρίσκεται στο στάδιο της ολοκλήρωσης του ο Κώδικας Επαγγελματικής Δεοντολογίας των μελών του Συνδέσμου, που μία από τις βασικές ενότητες θα είναι και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η συμβολή της κάθε επιχείρησης - μέλους στην ποιοτική αναβάθμιση του Ελληνικού Τουρισμού.

Με τις ενέργειες αυτές ο Σύνδεσμος δείχνει το ενδιαφέρον του για το θαλάσσιο τουρισμό και είναι πάντοτε πρόθυμος να ενισχύσει και να γίνει αρωγός σε παρόμοιες πρωτοβουλίες.

ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ - ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ ΤΗΣ ΗΜΕΡΙΔΑΣ

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΛΟΥΚΙΣΣΑΣ

Καθηγητής Χωροταξίας, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Κυρίες και κύριοι, εκ μέρους του Τμήματος Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης σας ευχαριστώ για την προσέλευσή σας στην ημερίδα αυτή για τον Θαλάσσιο Τουρισμό. Η παρουσία σας θεωρώ ότι εκφράζει το ενδιαφέρον που υπάρχει για ένα σημαντικό θέμα εθνικό, όσο και τοπικό.

Ο Θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί ένα σημαντικό τομέα με πολύ καλές προοπτικές ανάπτυξης στην Ελλάδα. Όταν μιλάμε για θαλάσσιο τουρισμό συμπεριλαμβάνουμε ένα μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων, όπως κολύμβηση, θαλάσσιο σκι, υποβρύχιο ψάρεμα, χρήση σκαφών αναψυχής (ιστιοπλοΐα), κρουαζιέρες, μέχρι και οργανωμένη περιήγηση σε αξιοθέατα και βιότοπους όπως στο θαλάσσιο πάρκο των Β. Σποράδων.

Η ανάπτυξη δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού είχαν ραγδαίες εξελίξεις διεθνώς εδώ και πολλές δεκαετίες στις πύο αναπτυγμένες χώρες της Ευρώπης και Αμερικής. Στις ΗΠΑ η ανάπτυξη του τομέα άρχισε πριν 70 χρόνια (1920), ενώ στην Ευρώπη πριν 50 χρόνια (1940). Η Ελλάδα, ακολούθησε πριν 30 χρόνια. Όταν εγκαινιάσθηκε το 1965 η πρώτη μαρίνα στην Βουλιαγμένη ήταν η πρώτη του είδους της στην ανατολική Μεσόγειο. Τελευταία όμως παραμελήθηκε ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων θαλάσσιου τουρισμού. Την περασμένη δεκαετία δεν κατασκευάστηκε ούτε μία μαρίνα. Επιπλέον, η πρόσφατη επιβολή του ΦΠΑ στα σκάφη αναψυχής τα οποία είναι νηολογημένα σε χώρα διαφορετική από εκείνη που

ελλιμενίζονται καθώς και η φθηνότερη χρέωση ελλιμενισμού σε άλλες χώρες, είχε σαν αποτέλεσμα την εγκατάληψη σκαφών αναψυχής από Ελλάδα προς Τουρκία και χώρες της Βόρειας Αφρικής.

Οι μελλοντικές δυνατότητες ανάπτυξης στην Ελλάδα είναι πολύ ευνοϊκές.

α) Η ναυσιπλοΐα δεν είναι πια ένα σπορ της ελίτ και πεπειραμένων ναυτικών. Η άνοδος των ατομικών εισοδημάτων, η μεγαλύτερη διάθεση ελεύθερου χρόνου σε δραστηριότητες αναψυχής, η βελτίωση της τεχνολογίας και ποικιλίας σκαφών (πλαστικά) και η σχετική μείωση του κόστους αγοράς και ενοικίασης είχαν σαν αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιο τουρισμό τα τελευταία χρόνια.

β) Η Ελλάδα έχει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα σαν τόπος ανάπτυξης Θαλάσσιου Τουρισμού. Είναι αναμφισβήτητο προικισμένη με ηλιοφάνεια και ήπιο κλίμα. Το εύρος της τουριστικής περιόδου είναι από τον Απρίλιο έως τον Οκτώβριο. Η ποιότητα και ποικιλία του φυσικού περιβάλλοντος είναι μοναδική, με 10.000 ν.μ. ακτών και 3000 νησιά. Το μήκος των ακτών μας είναι περίπου το ίδιο με αυτό των ΗΠΑ και πάνω από διπλάσιο της Μ. Βρετανίας.

	Εκταση χιλ. τ. χλμ	Πληθ. εκατ. κατ.	Μήκος των ακτών ν. μίλια	ν.μ. ακτών/ 1000 τ. χλμ.	Ατομο/ ν.μ. ακτών
Ελλάδα	132	10	10.000	75	1000
ΗΠΑ	9.000	250	12.000	1.3	20.800
Μ.Β.	240	57	4.900	20	11.600

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας σε σχέση με την Ευρώπη είναι αντίστοιχη με αυτή της Φλόριδας στις ΗΠΑ. Η Ελλάδα διαθέτει πολύ καλύτερο κλίμα από τη Φλόριδα και σαφώς πλουσιότερο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον. Επιπλέον δεν έχει την υγρασία, τους ανεμοστρόβιλους και καταιγίδες που έχει η Φλόριδα. Ο συνδυασμός των πλεονεκτημάτων της, την καθιστούν όσο καμία άλλη χώρα κατάλληλη για θαλάσσιο τουρισμό που συνδυάζεται με άλλες μορφές ήπιου τουρισμού

(ορεινός, φυσιολατρικός, εκπαιδευτικός, περιηγητικός κ.λπ.). Με ένα σωστό σχεδιασμό η Ελλάδα θα μπορούσε να γίνει η Φλόριδα της Ευρώπης.

Ένα πρόβλημα κατανομής είναι η υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού σε ορισμένες περιοχές. Ως τώρα, οι παραθαλάσσιες εγκαταστάσεις αναψυχής, συγκεντρώνονται σε περιοχές όπως Αττική, Θεσσαλονίκη, Ρόδο, Κέρκυρα, Κρήτη, Χαλκιδική, Βορ. ακτές Πελοποννήσου και Κυκλάδες. Υπάρχουν πολλές άλλες περιοχές της χώρας που ενώ διαθέτουν τις κατάλληλες φυσικές προϋποθέσεις για ανάπτυξη τέτοιας μορφής τουρισμού, υστερούν σημαντικά σε εγκαταστάσεις. Ο Ν. Μαγνησίας και κυρίως ο Παγασητικός κόλπος ανήκουν σ' αυτή την κατηγορία.

Στα πλαίσια αυτά το Περιφερειακό Τμήμα του ΤΕΕ Νομού Μαγνησίας αποφάσισε να διερευνήσει το θέμα του Θαλάσσιου τουρισμού στον Παγασητικό. Μια ομάδα εργασίας διερεύνησε το θέμα και ξεκίνησαν μια σειρά ενεργειών.

Μία από τις ενέργειες, που σκοπό είχε την ανταλλαγή απόψεων ήταν η οργάνωση της σημερινής ημερίδας, έγινε σε συνεργασία με το Τμήμα Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Η ημερίδα επιδιώκει να δώσει την ευκαιρία για ένα ευρύτερο προβληματισμό στα εξής θέματα:

- Θεσμικό πλαίσιο για την δημιουργία και λειτουργία λιμένων αναψυχής.
- Χωροθέτηση και σχεδιασμός μαρίνων.
- Περιβαλλοντικές επιπτώσεις και οικονομική ανάπτυξη.
- Συνδυασμός με άλλες εναλλακτικές μορφές τουρισμού και ανάπτυξης.
- Δυνατότητες ανάπτυξης στον Παγασητικό και το Κεντρικό Αιγαίο.

Συγχρόνως εκπονείται μια άσκηση πάνω στο θέμα από 4ετείς φοιτητές του τμήματος Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης στο Πανεπιστήμιο. Τα δύο βασικά θέματα προς διερεύνηση είναι τα εξής:

- α) Σκοπιμότητα και εφικτότητα ανάπτυξης Θαλάσσιου Τουρισμού στον Παγασητικό Χωροθέτηση μαρίνων.
- β) Σχεδιασμός χρήσεων γης και εγκαταστάσεων και διαχείριση λειτουργίας.

Ελπίζουμε ότι η ημερίδα θα βοηθήσει στη συλλογή πληροφοριών και απόψεων για την άσκηση.

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ, το 1990 οι συνολικές προσεγγίσεις Θ/Γ σκαφών στα Ελληνικά λιμάνια έφτασαν γύρω στις 50.000. Το μισό ήταν με ξένη σημαία. Πρέπει να τονισθεί ότι τα στοιχεία αυτά είναι πολύ προβληματικά και δεν δίνουν μια σωστή εικόνα της πραγματικής κίνησης. Μία πρώτη εκτίμηση είναι ότι η πραγματικότητα μπορεί να είναι και τετραπλάσια αυτής που μετριέται.

Επιπλέον, η δυνητική κίνηση (εσωτερική και εξωτερική) είναι πολύ μεγαλύτερη της πραγματικής. Δεν πραγματοποιείται όμως λόγω έλλειψης κατάλληλης υποδομής, παροχής υπηρεσιών, αλλά και ευνοϊκότερων συνθηκών από άποψη θεσμικών διευκολύνσεων, κλπ.

Σύμφωνα με αρκετά παλαιότερα στοιχεία στη διάθεσή μας από άλλες χώρες πιο αναπτυγμένες στον τομέα αυτόν, υπάρχουν πολύ ευνοϊκές προοπτικές για ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού στην Ελλάδα.

- Στην Μ. Βρετανία το κοινό κατατάσσει την ναυσιπλοΐα σαν πρώτη προτίμηση (το 11% των ερωτηθέντων) ανάμεσα σε δραστηριότητες αναψυχής που θα ήθελαν να συμμετάσχουν.
- Στις ΗΠΑ το 1/6 του πληθυσμού άνω των 12 ετών συμμετέχει ενεργά σε ναυσιπλοΐα (Adie 1984).

Λόγω μακράς παράδοσης με την θάλασσα η χώρα μας διαθέτει μια σημαντική υποδομή σε εγκαταστάσεις με 127 λιμένες. Εξηνταπέντε από αυτούς είναι εξοπλισμένοι με σταθμούς ανεφοδιασμού σκαφών αναψυχής. Ο ΕΟΤ λειτουργεί 12 μαρίνες (1991) συνολικής χωροτικότητας γύρω στις 5.000 θέσεις από τις οποίες οι μισές, και το 70% του δυναμικού βρίσκονται στην περιοχή της Αττικής. Εκτός από τις μαρίνες του ΕΟΤ, υπάρχουν και άλλες μικρότερες τις οποίες διαχειρίζονται δημοτικές αρχές και ναυτικοί όμιλοι. Σύμφωνα με πρόσφατες πληροφορίες (Καθημερινή 27/7/93), οι θέσεις μόνιμου ελλιμενισμού δεν επαρκούν για τις ανάγκες κατά την περίοδο των διακοπών.

Ο ΕΟΤ ανέθεσε στις αρχές του 1980 την εκπόνηση ενός εθνικού σχεδίου σε ομάδα με επικεφαλής τον καθηγητή ΕΜΠ Λιμενολόγο Α. Ρογκάν. Στη συνέχεια θα ακούσουμε τον κ. Ρογκάν. Στη δεκαετία που μεσολάβησε, το σχέδιο δεν εφαρμόστηκε όπως είχε γκριθεί όσον αφορά τα προτεινόμενα μεγέθη και τοποθεσίες. Επιπλέον έχει καθυστερήσει η

υλοποίηση των έργων. Ο σημερινός στόχος του ΕΟΤ είναι να τριπλασιασθεί το δυναμικό στις 15000 θέσεις.

Η δημιουργία μαρίνων μέχρι πρόσφατα στηριζόταν σ'ένα νόμο του 1940 που χρειαζόταν εκσυγχρονισμό. Το θεσμικό πλαίσιο χαρακτηριζόταν από μία πολύπλοκη γραφειοκρατία που εμπλέκονται φορείς όπως το ΥΠΕΧΩΔΕ, ΕΟΤ, ΥΠΕΘΟ, ΓΕΝ, ΥΕΝ, Υπ. Πολ., Υπ. Οικονομικών και Νομαρχίες, γεγονός που αποτελούσε εμπόδιο στην ανάπτυξη μαρίνων.

Το Νομοσχέδιο για τον Τουρισμό που ψηφίσθηκε τον περασμένο Ιούλιο (Ν.2160/93) παρέχει ένα νέο νομικό πλαίσιο για την δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων. Ο νόμος αυτός έχει σκοπό να αναζωογονήσει επενδύσεις στον τομέα αυτό μεταφέροντας αρμοδιότητες κυρίως σε ιδιώτες βασιζόμενος στην αρχή της οικονομικής βιωσιμότητας. Δεκαπέντε μαρίνες προβλέπεται να δοθούν σε ιδιώτες με την μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης.

Σαν κίνητρα στους επενδυτές προσφέρονται:

- α) δικαίωμα σε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένων μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων, να μπορεί να δημιουργήσει μαρίνα και συμπληρωματικές κτιριακές εγκαταστάσεις, όπως παραθεριστικών κατοικιών, ξενοδοχείων και εμπορικών καταστημάτων.
- β) συνοπτικές διαδικασίες έγκρισης, όπως στην περίπτωση που βρεθούν αρχαιολογικά ευρήματα κατά την διάρκεια των εργασιών κατασκευής, και δικαιώματα απαλλοτρίωσης ιδιοκτησιών υπέρ του δημοσίου.
- γ) βάσει του νόμου επιτρέπεται η προσχώρηση έκτασης και άνω των 500 μέτρων μέχρι να συναντήσει θάλασσα βάθους 10 μέτρων, ενώ επιτρέπει νέους καθ' υπέρβαση όρους δόμησης στην διαμόρφωση του χερσαίου χώρου των μαρίνων.
- δ) τέλος, δικαίωμα λειτουργίας και εκμετάλλευσης των έργων και εγκαταστάσεων για 99 χρόνια και περιέχονται μετά την λήξη των συμβάσεων στο δημόσιο.

Ο νόμος επιφέρει επίσης μεταβολές στην δομή και οργάνωση της κρατικής διαχείρισης. Δημιουργεί:

- α) Μία Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων στο ΥΠΕΘΟ που έχει την ευθύνη συντονισμού, ενώ αφαιρεί αρμοδιότητες χωροθέτησης μαρίνων από το ΥΠΕΧΩΔΕ.

β) Μία Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού στον ΕΟΤ, που θα έχει την ευθύνη του ελέγχου της λειτουργίας των τουριστικών λιμένων.

Μία επιτροπή εκπροσώπων από 7 συναρμόδια υπουργεία θα γνωμοδοτήσει για την χωροθέτηση και έγκριση των χρήσεων γης και των όρων δόμησης.

Με την πρόσφατη κυβερνητική αλλαγή έχει δημιουργηθεί ένα κενό και είναι αμφίβολο κατά πόσον θα εφαρμοσθεί ο νόμος αυτός.

Όπως είναι γνωστό, ο Βόλος αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας. Είναι το μόνο λιμάνι στην ευρύτερη περιοχή, που διαθέτει εγκαταστάσεις εφοδιασμού σκαφών αναψυχής σε καύσιμα, ελλιμενισμό, διαχείριση και επισκευές. Διαθέτει 5 συνεργεία σκαφών και 6 ναυπηγεία.

Από άποψη κίνησης σκαφών Θ/Γ, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ του 1990, η Σκιάθος δέχεται 349 σκάφη, ενώ ο Βόλος δέχεται 89 Θ/Γ.

Στην Ζώνη που περιλαμβάνει στον Παγασητικό και Σποράδες το Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (ΣΕΣΥΛΑ) 1 είχε προτείνει:

- μία μαρίνα στο Βόλο,
- 11 σκάλες μεταξύ των οποίων σε Βόλο, Μηλίνα και Πτελέο στον Παγασητικό, στη Σκόπελο και Αλόνησο και
- 29 καταφύγια.

Άλλες προτάσεις που έχουν γίνει για καταφύγια στο Παγασητικό στα πλαίσια του Χωροταξικού του Ν. Μαγνησίας επίσης περιλαμβάνουν καταφύγια για τις θέσεις Πτελεό, Αγ. Κυριακή και Μαρίνα στην Μηλίνα.

Τα προγραμματιζόμενα συγκοινωνιακά έργα στην περιοχή σαφώς είναι απαραίτητα για την περαιτέρω ανάπτυξη. Η ύπαρξη ενός αεροδρομίου θα δώσει την δυνατότητα σε ξένους χρήστες να έρθουν και να ενοικιάσουν σκάφη τοπικά.

Συνοψίζοντας, ο θαλάσσιος τουρισμός φαίνεται να έχει πολύ καλές προοπτικές ανάπτυξης, σε συνδυασμό με άλλες ήπιες μορφές τουρισμού, στην Ελλάδα και στην περιοχή του Ν. Μαγνησίας ιδιαίτερα. Οι θετικές οικονομικές επιπτώσεις σε εισοδήματα και απασχόληση στην περιοχή από την ανάπτυξη Θ.Τ. είναι προφανείς με την προϋπόθεση βέβαια ότι θα υπάρχουν οι κατάλληλες συνδέσεις με τοπικούς παραγωγικούς κλάδους, όπως συνεργεία εξυπηρέτησης σκαφών και με άλλες μορφές τουρισμού, ώστε να προτρέψουν τους επιβάτες σκαφών να βγουν από τα σκάφη τους για κατανάλωση τοπικών προϊόντων και υπηρεσιών.

Οι κίνδυνοι από ανεξέλεγκτες επεμβάσεις (όπως προσχωρήσεις που αναφέραμε και υπερβάσεις σε όρους δόμησης των κτιρίων) είναι ορατοί. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι το περιβάλλον είναι αυτό που έλκει τους τουρίστες. Ο Παγασητικός πρέπει να διατηρήσει τον χαρακτήρα του και να προστατευτεί από τον τσιμεντόλιθο, τους δρόμους και την τουριστική συφόρηση.

Χρειάζεται σχεδιασμός που να επιτρέπει μια περισσότερη ισορροπημένη ανάπτυξη ήπιων μορφών τουρισμού και προστασία. Δηλαδή, οι κατασκευές πρέπει να είναι σε μικρή κλίμακα που να προσαρμόζεται στο ιστορικό και φυσικό περιβάλλον και συγχρόνως να αξιοποιούν τις τοπικές ιδιαιτερότητες και να ανταποκρίνονται σε σύγχρονες ανάγκες.

Πιστεύουμε ότι αναγκαίες προϋποθέσεις για ταχεία ανάπτυξη είναι ο εκσυγχρονισμός και η σταθερότητα στους θεσμούς, η μείωση της γραφειοκρατίας και η αποκέντρωση λειτουργιών, η ενίσχυση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και του τοπικού στοιχείου. Πράγμα που επανειλημμένα υπόσχονται κυβερνήσεις αλλά με δυσκολία υλοποιούν.

Το τελευταίο όμως δεν σημαίνει και αποδυνάμωση του κεντρικού κράτους. Αντίθετα η κρατική πολιτική είναι απαραίτητη στον καθορισμό εθνικών στόχων, βασικών κατευθύνσεων και συντονισμού όπως αυτόν της συλλογής στοιχείων (π.χ. δεν μπορεί να υπάρξει σωστός σχεδιασμός χωρίς πλήρη στοιχεία κίνησης), προδιαγραφών και έλεγχο με αυστηρή τήρηση των νόμων περί προστασίας των τοπικών αξιών και του περιβάλλοντος που είναι δύσκολο λόγω πολιτικού κόστους να αναληφθούν τοπικά.

Δεν αρκεί να υπάρχουν ορθολογικά σχέδια, αυστηροί περιορισμοί και προδιαγραφές κατάλληλων όρων δόμησης. Οι πιθανότητες επιτυχίας της εφαρμογής του σχεδίου είναι μικρές αν δεν υπάρχει κατανόηση και υποστήριξη της πολιτικής από τους κατοίκους της περιοχής. Για την επίτευξη αυτού χρειάζεται πρωτίστως ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού.

Οι τελευταίες νομοθετικές ρυθμίσεις σχετικά με την μεταβίβαση πρωτοβουλιών σε ιδιώτες και τοπικούς φορείς, εάν εφαρμοστούν σωστά μπορεί να έχουν θετικά αποτελέσματα στην ταχύτερη ανάπτυξη μαρίνων. Η έλλειψη σαφών περιορισμών στους όρους δόμησης των κτιρίων στην διαμόρφωση του χερσαίου χώρου των μαρίνων, οι υπερβολικές προσχώσεις στη θάλασσα καθώς και οι πολύ συνοπτικές διαδικασίες για την διευθέτηση αρχαιολογικών ευρημάτων έχουν προκαλέσει αντιδράσεις από

αρχιτέκτονες και πολεοδόμους οι οποίοι πιστεύουν ότι εγκυμονούν κινδύνους αλλοίωσης του χαρακτήρα της περιοχής.

Μια άλλη αδυναμία του νόμου είναι, κατά την άποψή μας, η διατήρηση του υπάρχοντος κεντροκρατικού συστήματος λήψης αποφάσεων, παρά τις αντίθετες επιδιώξεις του νομοθέτη. Δεν είναι σαφές γιατί το νέο σχήμα με μια απλή ανακατανομή αρμοδιοτήτων θα μπορέσει να επιλύσει προβλήματα της δημόσιας διοίκησης.

Το σχέδιο διαχείρισης, που ετοιμάζουν οι φοιτητές έχει σαν στόχους την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στον Παγασητικό με ταυτόχρονη ανάδειξη, αξιοποίηση και προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος. Το σχέδιο περιλαμβάνει διάφορες ζώνες με κλιμακούμενες ρυθμίσεις, ειδικούς κανόνες διαχείρισης και συμβατές χρήσεις. Π.χ. Οι ζώνες κινούνται από αυτήν της απολύτου προστασίας (θαλάσσιο παρκ), μέχρι ζώνη ανάπτυξης μαρίνων σε συνδυασμό πιθανώς με συγκροτήματα άλλων εγκαταστάσεων.

Προσπάθησα να θίξω εδώ, πολύ σύντομα, ορισμένα βασικά θέματα που συνιστούν τον προβληματισμό των εισηγήσεων που ακολουθούν. Το απόγευμα στο στρογγυλό τραπέζι θα έχουμε την ευκαιρία να ακούσουμε απόψεις και από το κοινό.

Τελειώνοντας, θα ήθελα, εκ μέρους της Οργανωτικής Επιτροπής, να ευχαριστήσω το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, το ΤΕΕ Τμήμα Μαγνησίας και τα μέλη της Επιτροπής Χ. Σκυργιάννη, Σ. Γιαμάκο, Η. Ξηράκια, Α. Ρογκόν και Γ. Πυργιώτη, καθώς και τους 4ετείς φοιτητές του Τμήματος Χωροταξίας που διέθεσαν τον χρόνο και την προσπάθεια για να πραγματοποιηθεί αυτή η ημερίδα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Adie. D., Marinas: A Working Guide to their Development and Design, Architectural Press, London, 1984.

Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού, Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής, 1, 1982.

National Tourist Organization of Greece, Sailing the Greek Seas, 1991.

Νομοσχέδιο για τον Τουρισμό Ν. 2160/93 Κεφ. Γ' Δημιουργία και Λειτουργία Τουριστικών Λιμένων.

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΑΔΕΛΚΗΣ ΡΟΓΚΑΝ

Πρ. Καθηγητής Εδρας Λιμενικών Εργων ΕΜΠ

Η Ελλάδα με περίπου 16.000 χλμ. ακτές, πάνω από 1.600 όρμους και κόλπους και 3.000 νησιά υπήρξε ανέκαθεν μία χώρα με έντονο θαλάσσιο χαρακτήρα. Οι μεταφορές εξυπηρετούντο από θαλάσσης μέσα από τους λιμένες της χώρας και σήμερα υπάρχουν 127 λιμένες διαφόρων μεγεθών και ποικίλων δραστηριοτήτων. Είναι λοιπόν προφανές ότι κάθε περαιτέρω ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας αναψυχής είναι αναπόφευκτα συσχετισμένη με τις κλασσικές θαλάσσιες διαδρομές και με την πλειοψηφία των υπάρχοντων λιμένων.

Ο ΕΟΤ συνειδητοποίησε την ανάγκη που υπάρχει για λιμένες αναψυχής και τις δυνατότητες που προσφέρει η Ελλάδα από πλευράς φυσικών κόλπων και πολιτισμικών πόλων έλξεως. Από την άλλη πλευρά, έγινε προφανές ότι οι περί τους 65 σταθμοί ανεφοδιασμού σκαφών αναψυχής που είναι τώρα απηρχαιωμένοι, πρέπει να εκσυγχρονιστούν, μέρη εμπορικών λιμένων να μετατραπούν σε λιμένες αναψυχής, όπως επίσης και να δημιουργηθούν νέοι λιμένες αναψυχής.

Σύμφωνα μ' αυτούς τους στόχους, ο ΕΟΤ ζήτησε από την τότε Εδρα Λιμενικών του ΕΜΠ να προχωρήσει, σε Α' Φάση, στον Σχεδιασμό ενός Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (ΣΕΣΥΛΑ). Η μελέτη ολοκληρώθηκε υπό τον Συντονισμό του Α. Ι. Ρόγκαν (τότε Καθηγητή της

Εδρας Λιμενικών Εργων) στις αρχές του 1982, εγκρίθηκε από τον ΕΟΤ και σήμερα υλοποιείται σταδιακά.

Σε Β' Φάση, στα μέσα του 1990, ο ΕΟΤ ώρισε μία Ομάδα Εργασίας (ΟΕ) αποτελούμενη από διακεκριμένους υπαλλήλους του ΕΟΤ (κ.κ. Α. Μπρατάκο, Χ. Παπαγεωργίου, Α. Κωστόγιαννου, Α. Μαρκάτου και Ν. Παγώνη), 2 ειδικούς Συμβούλους (Καθηγ. Χ. Κοκκώση και Καθηγ. Γ. Γκόλια) και τον Συντάκτη ως Συντονιστή της ΟΕ.

Ο ΕΟΤ ζήτησε από την ΟΕ να επικαιροποιήσει τέσσερεις από τις Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (ΖΝΑ) του 1982:

α) Ιόνιο Πέλαγος (Υποσύστημα 1 - Υ1), β) Ανατολικό Αιγαίο και Δωδεκάνησα (Υ3), γ) Νήσο Κρήτη (Υ4), δ) Κορινθιακό - Σαρωνικό - Αργολικό Κόλπο (Υ6)

Ειδικότερα, η ΟΕ είχε αντικείμενο την διερεύνηση της εφικτότητας, σύμφωνα με τα νεώτερα δεδομένα (μελέτες - έργα κ.λπ.), της δημιουργίας Λιμένων Αναψυχής, την επί τόπου αυτοψία των θέσεων για επαλήθευση των στοιχείων, διερεύνηση των προβλημάτων, καταγραφή των συγκεκριμένων σημείων που πληρούν τις προϋποθέσεις για δημιουργία λιμένων αναψυχής, παρουσίαση των προτάσεων του ΕΟΤ στα αντίστοιχα Νομαρχιακά Συμβούλια, καταγραφή τυχόν αντιδράσεων και διατύπωση των τελικών προτάσεων του ΕΟΤ.

Με τον Νόμο υπ' αριθμ. 2160/ΦΕΚ 118/1ο/19.07.93, με τίτλο "Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις" καταβάλλεται η προσπάθεια να καλυφθεί νομοθετικά η "Δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων" (Κεφάλαιο Γ). Με τον ίδιο Νόμο συνιστάται "Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων του ΥΠ.ΕΘ.Ο. και Διεύθυνση Θαλασσίου Τουρισμού του Ε.Ο.Τ. Η νέα διεύθυνση ΙΕ' Θαλασσίου Τουρισμού θα υπάγεται στην Γενική Διεύθυνση Τουριστικής Ανάπτυξης και θα συγκροτείται από δύο τμήματα: Το ΙΕ/1ο Τμήμα Σχεδιασμού, Ρυθμίσεως και Μάρκετινγκ του Θαλασσίου Τουρισμού και το ΙΕ/2ο Τμήμα Δημιουργίας, Λειτουργίας και Ελέγχου Τουριστικών Λιμένων και συναφών εγκαταστάσεων.

Στο Παράρτημα ΙΙ του ίδιου Νόμου δίνονται οι όροι και περιορισμοί για την ανάπτυξη, για δέκα έξι τουριστικούς λιμένες: Αρετσού Καλαμαριάς, Φλοίσβο Αττικής, Γούβια Κέρκυρας, Χίο, Ηράκλειο Κρήτης (θέση Ορμος Δερματά), Αγιά Πάτρας, Πύλο Μεσσηνίας, Ρέθυμνο Κρήτης

(θέση Άγιος Νικόλαος Κουμπέ), Ρόδο (περιοχή Σφαγείων, νοτίως λιμένα Ακαντιάς), Κω (πλησίον εμπορικού λιμένα), Λουτράκι Κορινθίας (προ της Σχολής Μηχανικού), Άγιο Χαράλαμπο Μυκόνου, Άγιο Νικόλαο Κρήτης, Πυθαγόριο Σάμου, Ζάκυνθο, Τούρλο Μυκόνου.

Το Εθνικό Σύστημα Λιμένων Αναψυχής όταν ολοκληρωθεί, θα προσφέρει την δυνατότητα ναυσιπλοΐας αναψυχής, είτε με ιδιόκτητα, είτε με νοικιασμένα σκάφη, για μια περίοδο 10 - 15 ημερών. Πρέπει να σημειωθεί ότι τέτοιου είδους ναυσιπλοΐα αναψυχής βασίζεται περισσότερο στη ναυσιπλοΐα - περιήγηση, παρά στη ναυσιπλοΐα - αλιεία όπως μπορεί να συμβαίνει σε άλλα σημεία του πλανήτη (π.χ. δυτικές ακτές των ΗΠΑ). Η λεκάνη της Ανατολικής Μεσογείου, με την ποικιλία των ακτών και νήσων, όπως επίσης την συνεχή εναλλαγή πολιτισμικών περιοχών, είναι ιδιαίτερα κατάλληλη γι' αυτό τον τύπο ναυτικού τουρισμού.

Ο γιώτμαν περιμένει να βρει σ' ένα λιμάνι μερικές ή όλες τις παρακάτω εξυπηρετήσεις όπως θέση για προσόρμιση, άμεσες, έμμεσες και βοηθητικές εξυπηρετήσεις.

Δεν πρέπει όμως να ξεχνάμε ότι η δημιουργία ενός λιμένα αναψυχής γεννά συχνά ένα πλήθος από προβλήματα, τα οποία πρέπει να διερευνώνται σε βάθος. Αν αυτό δεν γίνει, τότε ο επενδυτής μπορεί να αντιμετωπίσει πραγματικούς οικονομικούς κινδύνους.

Η Ελλάδα στοχεύει στην δημιουργία ενός νέου τύπου λιμένων αναψυχής, ο οποίος θα αρμόζει περισσότερο στις συνθήκες της Λεκανής της Ανατολικής Μεσογείου.

Μερικά από τα κύρια χαρακτηριστικά αυτού του τύπου αναπτύξεως περιγράφονται στην συνέχεια, και είναι τα εξής:

- α) Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην προστασία του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος. Η Ελλάδα διαθέτει μία εξαιρετική ποικιλία στο φυσικό της περιβάλλον και μία πληθώρα αρχαιολογικών χώρων, οι οποίοι μαρτυρούν τους πολυάριθμους πολιτισμούς του παρελθόντος. Κατά συνέπεια, κάθε νέο αναπτυξιακό έργο πρέπει να ενσωματωθεί αρμονικά στο παραπάνω ιστορικό πλαίσιο, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό των χερσαίων εγκαταστάσεων, στην χρησιμοποίηση ντόπιων υλικών κ.λπ.
- β) Πρέπει να μελετηθούν προσεκτικά τα μέτρα ενάντια στην ρύπανση. Στην Ελλάδα δεν υπάρχουν ισχυρά θαλάσσια ρεύματα και η θάλασσα

στους πολυάριθμους όρμους, κόλπους και λιμένες πρέπει να προστατευθεί από την ρύπανση. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί είτε υποκινώντας τους γιώτμεν οι οποίοι διαμένουν στα σκάφη αναψυχής να χρησιμοποιούν τις άρτια εξοπλισμένες χερσαίες εγκαταστάσεις, οι οποίες θα είναι στη διάθεσή τους σε στρατηγικά σημεία της μαρίνας, είτε υποχρεώνοντας τους ιδιοκτήτες να εγκαταστήσουν στα σκάφη τους δεξαμενές αποθηκείσεως αποβλήτων. Από τον Οκτώβριο 1990 άρχισε να ισχύει η Υπουργική Απόφαση (69269/5387/90, σε συνέχεια της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ της 27.06.85 και του Ν. 1650/86), η οποία υποχρεώνει τις αρμόδιες αρχές κάθε νέας προτάσεως για επένδυσης ή νέα κατασκευή να συμπληρώνει ένα ερωτηματολόγιο, και εν συνεχεία, σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Γενικής Διευθύνσεως Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, να ετοιμάζει την Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (εκτίμηση και μέτρα προστασίας).

- γ) Η πλειοψηφία των λιμένων αναψυχής μίας Ζώνης Ναυσιπλοΐας (ΖΝ) πρέπει ν' αναπτυχθούν μέσα στα πλαίσια της ανθρώπινης κλίμακας. Εκτός από τις λίγες "Μαρίνες" (όπως αυτές ορίζονται στο κεφάλαιο αυτό) οι οποίες αναγκαστικά θα έχουν μεγάλη χωρητικότητα και όλες τις δυνατές υπηρεσίες και οι οποίες είναι πολύ συχνά νέες κατασκευές, ελπίζεται ότι οι υπόλοιπες μικρότερες μονάδες ("Σκάλες"), μίας Ζώνης Ναυσιπλοΐας θα ενσωματωθούν στους μεσαιωνικούς λιμένες ή στους λιμένες μικρότερων νησιών (πρώην εμπορικούς λιμένες). Ωστόσο, κάθε λιμένας αναψυχής πρέπει να εξετασθεί επίσης ως μία αυτόνομη μονάδα και κάθε προτεινόμενη λύση πρέπει να συνοδεύεται από ένα λεπτομερή έλεγχο τουλάχιστον σχετικά με την επιλογή της τοποθεσίας, τις χερσαίες εγκαταστάσεις, το δυναμικό, το σχέδιο γενικής διατάξεως και την ταξινόμηση των σκαφών ανά μέγεθος.

Μετά την επιλογής της τοποθεσίας και τον καθορισμό των αναγκαίων λιμενικών έργων, μπορεί να πραγματοποιηθεί μια αρχική διαστασιολόγηση σύμφωνα με την Τελική Έκθεση της ΡΙΑΝΟ "Διεθνής Επιτροπή για Ναυσιπλοΐα Αναψυχής" (1976), η οποία είναι πάντα πολύ χρήσιμη.

Ετσι, π.χ. είναι δυνατόν να εκτιμηθούν εύκολα το δυναμικό του λιμένα αναψυχής, το αναγκαίο μήκος των έργων προσδέσεως, η έκταση της λεκάνης και η έκταση των χερσαίων εγκαταστάσεων.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι ο προκαταρκτικός σχεδιασμός είναι πλήρης μόνο όταν ετοιμαστεί και το Σχέδιο Γενικής Διατάξεως της χερσαίας περιοχής. Αυτό το σχέδιο γενικής διατάξεως πρέπει να προβλέπει την πλήρη ανάπτυξη, και συγχρόνως, μία κατανομή σε φάσεις της δημιουργίας του λιμένος αναψυχής.

Επί του παρόντος, οι λίγες Μαρίνες στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας είναι ασφυκτικά κατειλημμένες, ακόμη και πριν ολοκληρωθούν η κατασκευή και ο εξοπλισμός τους (ένα πρόσφατο παράδειγμα ήταν η Μαρίνα του ΕΟΤ στον Αλιμο).

Αξίζει να σημειωθεί επίσης ότι παράλληλα και σε συντονισμό με τις Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (ΖΝΑ), ο ΕΟΤ για πρώτη φορά ετοίμασε και ολοκλήρωσε τον Ιούλιο 1991 δέκα (10) Σχέδια Γενικής Διατάξεως, τα οποία εκπονήθηκαν από την Ομάδα Εργασίας (ΟΕ) και δύο Συμβούλους, τον Επίκουρο Καθηγητή της Αρχιτεκτονικής Σχολής ΕΜΠ Σπ. Ι. Ρογκάν και τον Αρχιτέκτονα Μηχανικό Ανδ. Τσιγκούνη.

Καθώς ο αριθμός των γιώτμεν έχει σημαντικά αυξηθεί τις τελευταίες δεκαετίες και το γιώτικ δεν αποτελεί πλέον το σπορ μερικών προνομιούχων και έμπειρων "θαλασσόλυκων", ο χωροταξικός σχεδιασμός των ακτών πρέπει να οργανωθεί σε κρατικό επίπεδο.

Ο σκοπός ενός τέτοιου περιφερειακού σχεδίου είναι πολλαπλός. Μερικοί στόχοι είναι:

- α) Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και του γιώτικ
- β) Η δημιουργία ασφαλών "ζωνών ναυσιπλοΐας" για γιώτικ
- γ) Η συστηματική παροχή στους γιώτμεν καταφυγίων, καυσίμων, νερού, ειδών διατροφής, δυνατοτήτων για επισκευές κ.λπ.

Μια τέτοια ΖΝ είναι ένα καλά οργανωμένο σύστημα με αλληλοσυνδεδεμένες ΜΑΡΙΝΕΣ, ΣΚΑΛΕΣ και ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ. Οι υπάρχοντες 65 σταθμοί ανεφοδιασμού σκαφών αναψυχής μπορούν να ενσωματωθούν στις Μαρίνες και τις Σκάλες

Μαρίνες ονομάζονται συνήθως οι μεγαλύτεροι λιμένες αναψυχής, οι οποίοι είναι ειδικά κατασκευασμένοι για να δέχονται σκάφη αναψυχής. Μεταξύ άλλων προσφέρουν καλά εξοπλισμένες θέσεις παραβολής,

υπηρεσία φυλάξεως, χερσαίους χώρους για φύλαξη σκαφών, θέσεις πάρκινγκ για ιδιοκτήτες σκαφών ή επισκέπτες, δυνατότητες επισκευής σκαφών, εμπορικό κέντρο (είδη διατροφής, ναυτιλιακά είδη κ.λπ.), εστιατόρια, οργανωμένη αποκομιδή σκουπιδιών και βιολογικό καθαρισμό, ένα σταθμό διοικήσεως και υποδοχής (Capitainerie, Τελωνείο, Λιμενική Αστυνομία, Μετεωρολογική Υπηρεσία κ.λπ.), χώροι υγιεινής κ.λπ.

Η Μαρίνα είναι περισσότερο βιώσιμη εάν είναι το κέντρο (ή μια μεταξύ πολλών) μιας καλά οργανωμένης ΖΝ. Έτσι, μπορεί να προσφέρει στους γιώτμεν μία σειρά από αλληλοεναλλασσόμενες κρουαζιέρες, σ' ένα σύστημα με "Σκάλες" και με κατάλληλα "Καταφύγια". Η τοποθεσία όπου θα δημιουργηθεί μία Μαρίνα πρέπει να επιλεγεί προσεκτικά, εάν είναι δυνατόν σ' ένα καλά προστατευμένο κόλπο, για να αποφευχθεί το υπερβολικό κόστος των εξωτερικών λιμενικών έργων, καθώς επίσης και κοντά σ' ένα διεθνές αεροδρόμιο, ή οδικό άξονα.

Η Σκάλα είναι πρακτικά μία μικρή Μαρίνα με περιορισμένες ανέσεις, η οποία δεν έχει απαραίτητα δημιουργηθεί από την αρχή. Συχνά έχει δημιουργηθεί σ' ένα τμήμα ενός υπάρχοντος εμπορικού, αλιευτικού ή ιστορικού λιμένα.

Προσφέρει πολιτιστικό και τουριστικό ενδιαφέρον, λόγω της γειτνιάσεως με αρχαιότητες, χώρους Φεστιβάλ, ψαρότοπους καθώς και ένα περιβάλλον χαλαρώσεως και αναψυχής.

Εκτός από καύσιμα, μία Σκάλα προσφέρει, τουλάχιστον, καλά εξοπλισμένες θέσεις παραβολής, ένα κέντρο διοικήσεως και υποδοχής, δυνατότητα για μικρές επισκευές σκαφών και αγορά ναυτιλιακών ειδών, μερικά καταστήματα τροφίμων, εγγυημένη αποκομιδή σκουπιδιών κ.λπ.

Οι γιώτμεν ελλιμενίζονται σε μία Σκάλα και παραμένουν από μία έως περισσότερες ημέρες ανάλογα με το γενικό ενδιαφέρον της περιοχής.

Η βέλτιστη απόσταση μεταξύ δύο θέσεων "Σκάλας" μπορεί να είναι 20 - 30 ναυτικά μίλια, το οποίο επιτρέπει στον γιώτμεν να διανύσει την παραπάνω απόσταση σε περίπου μία ημέρα.

Οι γιώτμεν πρέπει να είναι προστατευμένοι από τις ξαφνικές θύελλες οι οποίες είναι συνήθεις στην Μεσόγειο Θάλασσα. Για την προστασία μη εμπείρων γιώτμεν, αυτά τα καταφύγια δεν πρέπει να απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 10 ναυτικά μίλια.

Υπάρχουν γενικά δύο τύποι καταφυγίων, οι οποίοι δύνανται να επιλεγούν κατά την διάρκεια μιας κρουαζιέρας: το φυσικό καταφύγιο, σ'

ένα αγκυροβόλιο ή κόλπο, καλά προστατευμένο από τους ανέμους (ένας φανός σημάσεως και μερικοί απλοί πλωτήρες είναι η μόνη αναγκαία επένδυση) αφ' ενός, και οι οποιοδήποτε τύπου υπάρχοντες λιμένες αφ' ετέρου.

Σύμφωνα με την Μελέτη του Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής στην Ελλάδα (α' φάση), η οποία εκπονήθηκε το 1981-82, η Ελλάδα διαιρέθηκε σε οκτώ (8) Υποσυστήματα ή ΖΝ, τα οποία παρουσιάζονται στον Πίνακα 1, ο οποίος δείχνει επίσης και τον συνολικό αριθμό των θέσεων, οι οποίες επελέγησαν κατά την διάρκεια της μελέτης. Τα οκτώ (8) αυτά Υποσυστήματα ή ΖΝ θεωρήθηκαν ότι πληρούν τις προϋποθέσεις για την δημιουργία "Μαρινών", "Σκαλών" ή Καταφυγίων". Το Σχήμα 1 δείχνει τις Ζώνες Ναυσιπλοΐας της Ελλάδος.

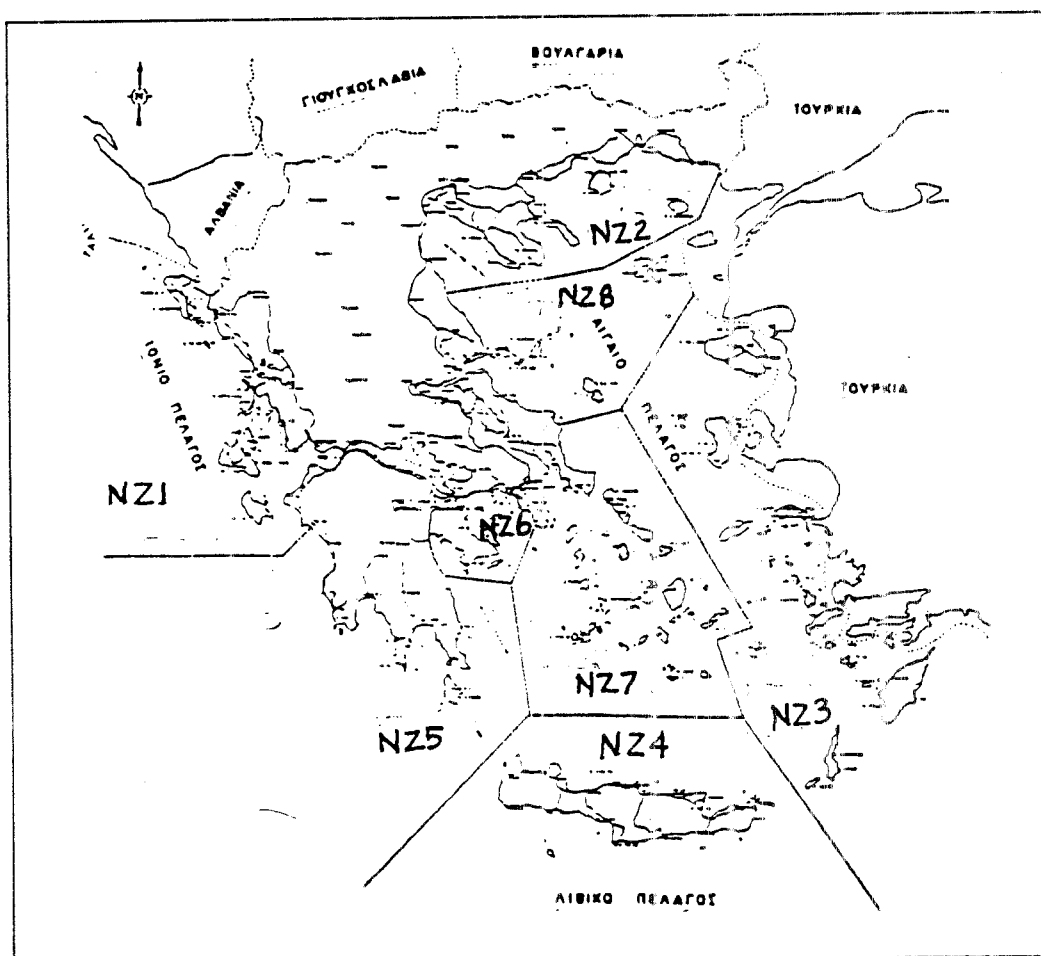
Πίνακας 1: Θέσεις κατάλληλες για την δημιουργία Μαρίνας, Σκάλας ή Καταφυγίου (ΖΝΑ/ΕΟΤ 1982)				
ΖΝ	ΟΝΟΜΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΠΕΛΕΓΗΣΑΝ ΓΙΑ		
		ΜΑΡΙΝΕΣ	ΣΚΑΛΕΣ	ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ
1	Ιόνιο Πέλαγος	5	14	36
2	Θρακικό Πέλαγος - Θερμαϊκός	4	11	31
3	Ανατολικό Αιγαίο Πέλαγος - Δωδεκάνησα	4	22	30
4	Νήσος Κρήτη	3	13	21
5	Νότια Γαλοπώνησος	4	9	17
6	Κερνηθιακός - Σαρωνικός - Αργολικός Κόλπος	3	3	25
7	Νότιος Ευβοϊκός Κόλπος - Νότιο Αιγαίο Πέλαγος	2	18	59
8	Βόρειος Ευβοϊκός και Παγησιακός Κόλπος - Σποράδες	1	11	29
ΣΥΝΟΛΟ		26	106	248

Εν τω μεταξύ, η τυπολογία η οποία καθορίστηκε στις ΖΝΑ δεν εφαρμόσθηκε πάντα, και πολύ συχνά έγινε κακή χρήση του όρου "Μαρίνα" μέχρι του σημείου να σημαίνει στο τέλος, οτιδήποτε προσφέρει κάποιες

θέσεις παραβολής, ακόμη και για λίγα σκάφη. Επιπροσθέτως, ο όρος "Σκάλα" δεν απεδείχθη επιτυχής.

Τέλος, ο όρος "Μαρίνα" διεθνώς αντιστοιχεί σ' ένα πολύ συγκεκριμένο, από άποψη μεγέθους, λιμένα αναψυχής, με σημαντική οικιστική ανάπτυξη.

Κατά την ίδια περίοδο, 1980 - 1990, απεδείχθη ότι λόγω του ελληνικού συστήματος διοικήσεως, πολλές τοπικές αρχές σπεφάσισαν την δημιουργία λιμένων αναψυχής πριν να ζητήσουν την έγκριση του ΕΟΤ. Έτσι, οι ΖΝΑ δεν εφαρμόστηκαν πάντα ως προς τις δύο παραμέτρους, θέση και μέγεθος, σύμφωνα με τον εγκεκριμένο περιφερειακό προγραμματισμό (ΖΝΑ, 1982).



Χάρτης 1: Ζώνες Ναυσιπλοΐας της Ελλάδος για Λιμένες Αναψυχής (1981 - 1982)

Η μελέτη για τις ΖΝΑ του 1981 - 82 επέλεξε 27 θέσεις ως κατάλληλες για Μαρίνες σε ολόκληρη την Ελλάδα, αλλά η Β' Φάση δεν

ακολούθησε αμέσως μετά την επιλογή της συγκεκριμένης θέσεως για την ανάπτυξη κάθε λιμένα αναψυχής μέσα στην ευρύτερη περιοχή του, και την παράλληλη έγκριση των τοπικών αρχών.

Η Μαρίνα της Ρόδου είναι ένα τυπικό παράδειγμα, ως προ το τί θα μπορούσε να είχε συμβεί:

Κατά την διάρκεια της 1ης Φάσης της Μελέτης των ΖΝΑ επιλέχθηκε η ευρύτερη περιοχή της πόλης της Ρόδου, για την δημιουργία μιας Μαρίνας. Ο ΕΟΤ επέλεξε ένα ειδικευμένο Μελετητικό Γραφείο, το οποίο ερεύνησε πέντε διαφορετικές θέσεις, οι οποίες είχαν προταθεί από το τοπικό τμήμα του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

Μετά από μία άρτια συγκριτική μελέτη, ο Μελετητής πρότεινε σαν θέση το Φαληράκι, το οποίο εγκρίθηκε από τον ΕΟΤ, το Λιμενικό Ταμείο και την Νομαρχία Δωδεκανήσου. Η μελέτη κατασκευής ετοιμάστηκε, η πρόσκληση εκδηλώσεως ενδιαφέροντος δημοσιεύθηκε, αλλά λόγω της αντιδράσεως των κατοίκων στο Φαληράκι, ο Διαγωνισμός επαναλήφθηκε τρεις φορές και τελικά ακυρώθηκε. Στη συνέχεια, το Νομαρχιακό Συμβούλιο Δωδεκανήσου ζήτησε από τον ΕΟΤ να αναθεωρήσει την επιλογή της θέσεως και να παρουσιάσει νέες προτάσεις με αποτέλεσμα η δημιουργία της Μαρίνας αναβλήθηκε για 5 χρόνια!

Γεγονότα όπως το ανωτέρω παράδειγμα και η Υπουργική Απόφαση 69269/5387/90 συνετέλεσαν στην λήψη της αποφάσεως, η οποία προβλέπει ότι πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η γνώμη των Τοπικών Αρχών, για την επιλογή κάθε θέσεως.

Η Β' Φάση της αναπτύξεως των ΖΝΑ στην Ελλάδα αναφορικά με τις τέσσερις ΖΝ (Ιόνιο Πέλαγος, Ανατολικό Αιγαίο - Δωδεκάνησα, Νήσος Κρήτη και Κορινθιακός - Σαρωνικός - Αργολικός Κόλπος) ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο 1991. Κατά την διάρκεια της εκπονήσεως της Β' Φάσεως η ΟΕ πρότεινε και ο ΕΟΤ ενέκρινε να χρησιμοποιείται ο όρος "ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ" και να διακρίνονται διάφορα μεγέθη, ανάλογα με το δυναμικό "C" του λιμένα, π.χ. $C > 500$ ή $C = 150-500$ κ.λπ.

Σ' αυτή την περίπτωση το δυναμικό "C" αποτελεί το σύνολο όλων των θέσεων παραβολής και περιλαμβάνει και τα σκάφη αναψυχής που βρίσκονται στις θαλάσσιες λεκάνες και τα σκάφη αναψυχής, που είναι στην ξηρά (dry stored).

Στην Β' Φάση, η ΟΕ επιθεώρησε 29 θέσεις και παρουσίασε στο αρμόδια Νομαρχιακά Συμβούλια γραπτές προτάσεις, οι οποίες περιελάμβαναν πολεοδομικές - περιφερειακές, συγκοινωνιακές και λιμενικές αναλύσεις.

Οι απόψεις των Νομαρχιακών Συμβουλίων ελήφθησαν υπ' όψη, για την διατύπωση των τελικών προτάσεων από την ΟΕ, για δώδεκα (12) Λιμένες Αναψυχής. Η περιληπτική περιγραφή των ενεργειών για κάθε ΖΝ ακολουθεί παρακάτω.

ΖΝ1 Ιόνιο Πέλαγος: Κατά την διάρκεια της Α' Φάσεως, επελέγησαν 5 θέσεις για Μαρίνες ως κατάλληλες για την ανάπτυξη της σχετικής Ζώνης Ναυσιπλοΐας. Ο Πίνακας 2 παρουσιάζει την κατάσταση όπως ήταν τον Απρίλιο 1991, μετά την ολοκλήρωση της Β' Φάσεως. Ο Λιμένας Αναψυχής της Πύλου, αν και ανήκει στη ΖΝ5, συμπεριελήφθηκε στην ΖΝ1, λόγω γειτνιάσεως του με την ΖΝ1 και της προόδου των έργων κατασκευής του.

Πίνακας 2: ΖΝ1 (Ιόνιον Πέλαγος), Απρίλιος 1991

Λιμένας Αναψυχής		Χωρητικότητα			Φάση υλοποιήσεως	Υπηρεσία	Υπαγωγή στα Μ.Ο.Π.	Τύπος σύμφωνα με την 1η Φάση	Master Plan χερσαίων εγκαταστάσεων
Περιοχή	Θέση	Αριθμ. θέσεων παραβολής	Αριθμ. σκαφών στην Ξηρά	Σύνολο					
Γουβιά	Νότιο τμήμα του Κόλπου των Γουβιών	1000	-	1000	Διαγωνισμός για προεπιλογή (προθεσμία 18.12.91)	Ε.Ο.Τ.	ΝΑΙ	Μαρίνα	ΝΑΙ
Παξοί	Οζίας	150	-	150	Προκ. Μελέτη	Ε.Ο.Τ.	ΟΧΙ	Σκάλα	ΟΧΙ
Πρέβεζα	Εμπορικός λιμένας	200	-	200	Τελική Μελέτη	Ε.Ο.Τ.	ΟΧΙ	Ενδιάμεσος	ΟΧΙ
Αργοστόλι	Εμπ. Λιμένας	200	-	200	Τελική Μελέτη	Ε.Ο.Τ.	ΟΧΙ	Ενδιάμεσος	ΟΧΙ
Ληξούρι	Λιμάνι	200	-	200	Τελική Μελέτη	Ε.Ο.Τ.	ΟΧΙ	Ενδιάμεσος	ΟΧΙ
Λευκάδα	Πόλη Λευκάδας	500	-	500	Έγκριση της θέσεως	Ε.Ο.Τ.	ΟΧΙ	Μαρίνα	ΟΧΙ
Πάτρα	ΒΑ του εμπορικού λιμένα	250	-	250	Προκ. Μελέτη	Ε.Ο.Τ.	ΟΧΙ	Ενδιάμεσος	ΟΧΙ
Ζάκυνθος	Β του εμπορικού λιμένα	250	-	250	Υπό κατασκευή	Ε.Ο.Τ.	ΝΑΙ	Ενδιάμεσος	ΝΑΙ
Πύλος	Β του εμπορικού λιμένα	250	-	250	Υπό κατασκευή	Ε.Ο.Τ.	ΝΑΙ	Ενδιάμεσος	ΟΧΙ

ΖΝ3 Ανατολικό Αιγαίο - Δωδεκάνησα: Κατά την Α' Φάση, επελέγησαν 4 θέσεις για Μαρίνες, 22 για Σκάλες και 30 για Καταφύγια, ως κατάλληλα για την ανάπτυξη των σχετικών ΖΝ. Ο Πίνακας 3 παρουσιάζει την

κατάσταση όπως ήταν τον Απρίλιο 1991 για την ΖΝ3 μετά την ολοκλήρωση της Β' Φάσεως.

Πίνακας 3: ΖΝ3 (Ανατολικό Αιγαίο - Δωδεκάνησα), Απρίλιος 1991

Λιμένας Αναπτυξης		Χωρητικότητα			Φάση υλοποιήσεως	Υπηρεσία	Υπαγωγή στα Μ.Ο.Π.	Τύπος σύμφωνα με την 1η Φάση	Master Plan χερσαίων εγκαταστάσεων
Περιοχή	Θέση	Αριθμ. θέσεων παραβολής	Αριθμ. σκαφών στην Ξηρά	Σύνολο					
Χίος	Β. του εμπορικού λιμένα	120	-	120	Υπό κατασκευή	Ε.Ο.Τ.	ΝΑΙ	Σκάλα	ΟΧΙ
Σάμος	Όρμος Καρπόβολος	250	-	250	Αρχή κατασκευής	Ε.Ο.Τ.	ΝΑΙ	Ενδιάμεσος	ΟΧΙ
Ικέρια	Άγιος Κηρύκος	250	-	250	Διαγωνισμός	Ε.Ο.Τ.	ΝΑΙ	Ενδιάμεσος	ΟΧΙ
Κως	Α. του εμπορικού λιμένα	250	-	250	Υπό κατασκευή	Ε.Ο.Τ.	ΝΑΙ	Ενδιάμεσος	ΟΧΙ
Ρόδος	ΒΑ του εμπορικού λιμένα	500-1.000	-	500-1.000	Προκ. Μελέτη	Ε.Ο.Τ.	ΝΑΙ	Μαρίνα	ΟΧΙ
Μυτιλήνη	Μακρύς Γιαλός	200	-	200	Εγκριση θέσεως	Ε.Ο.Τ.	ΟΧΙ	Σκάλα	ΟΧΙ

ΖΝ4 Νήσος Κρήτη: Κατά την διάρκεια της Α' Φάσεως, επελέγησαν 3 θέσεις για Μορίνες, 13 για Σκάλες και 21 για Καταφύγια, ως κατάλληλες για την ανάπτυξη των σχετικών ΖΝ. Ο Πίνακας 4 παρουσιάζει την κατάσταση όπως ήταν τον Απρίλιο 1991 για την ΖΝ3 μετά την ολοκλήρωση της Β' Φάσεως.

Πίνακας 4: ΖΝ4 (Νήσος Κρήτη), Απρίλιος 1991

Λιμένας Αναπτυξης		Χωρητικότητα			Φάση υλοποιήσεως	Υπηρεσία	Υπαγωγή στα Μ.Ο.Π.	Τύπος σύμφωνα με την 1η Φάση	Master Plan χερσαίων εγκαταστάσεων
Περιοχή	Θέση	Αριθμ. θέσεων παραβολής	Αριθμ. σκαφών στην Ξηρά	Σύνολο					
Χανιά	Ενετικός λιμένας	100	-	100	Υπό κατασκευή	Ε.Ο.Τ.	ΝΑΙ	Σκάλα	ΟΧΙ
Ρεθύμνο	Εμπορικός λιμένας	250	-	250	Υπό κατασκευή	Ε.Ο.Τ.	ΝΑΙ	Ενδιάμεσος	ΝΑΙ
Ρεθύμνο	Άγιος Νικόλαος Κουμπέ	500	300	800	Προκ. Μελέτη	Ε.Ο.Τ.	ΝΑΙ	Μαρίνα	ΝΑΙ
Ηράκλειο	Όρμος Δερματά	400	300	700	Προκαταρκτική Μελέτη	Ε.Ο.Τ.	ΟΧΙ	Μαρίνα	ΝΑΙ
Άγιος Νικόλαος	ΝΑ του εμπορικού λιμένα	250	-	250	Υπό κατασκευή	Ε.Ο.Τ.	ΝΑΙ	Ενδιάμεσος	ΝΑΙ
Αγία Γαλήνη	Εμπορικός λιμένας	100	-	100	Υπό κατασκευή	Ε.Ο.Τ.	ΝΑΙ	Σκάλα	ΟΧΙ
Παλιόχωρα	Αλιευτικός λιμένας	150	-	150	Υπό κατασκευή	Λιμενικό Ταμείο Χανίων	ΝΑΙ	Σκάλα	ΟΧΙ

ZN6 Κόλποι Κορινθιακού - Σαρωνικού - Αργολικού: Κατά την διάρκεια της Α' Φάσεως, επελέγησαν 3 θέσεις για Μαρίνες, 8 για Σκόλες και 24 για Καταφύγια, ως κατάλληλες για την ανάπτυξη των σχετικών ΖΝ. Ο Πίνακας 5 παρουσιάζει την κατάσταση όπως ήταν τον Απρίλιο 1991, για την ΖΝ6, μετά την ολοκλήρωση της Β' Φάσεως. Το Σχήμα 2 παρουσιάζει την κατάσταση ως έχει σήμερα στην ΖΝ6.

Στον Ν.2160 - Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις από τους λιμένες αναψυχής για τους οποίους είχαν εκπονηθεί Σχέδια Γενικών Διατάξεων (Master Plans) των χερσαίων εγκαταστάσεων, ορίζονται για έξι (6) από αυτούς, στο Παράρτημα ΙΙ οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης και περιορισμοί δομήσεως, όπως π.χ. ο συντελεστής δόμησης, το ποσοστό κάλυψης γηπέδου, όρια ύψους κ.λπ. Οι έξι λιμένες είναι οι:

ΓΟΥΒΙΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟ, ΗΡΑΚΛΕΙΟ, ΦΛΟΙΒΟΣ, ΛΟΥΤΡΑΚΙ, ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.

Στον Ν.2160 έχουν συμπεριληφθεί επίσης οι λιμένες: ΑΡΕΤΣΟΥΣ, ΠΥΛΟΥ και ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΥ για τους οποίους επίσης είχαν εκπονηθεί Σχέδια Γενικών Διατάξεων στον ΕΟΤ, από την Ομάδα Εργασίας του ΣΕΣΥΛΑ Β'.

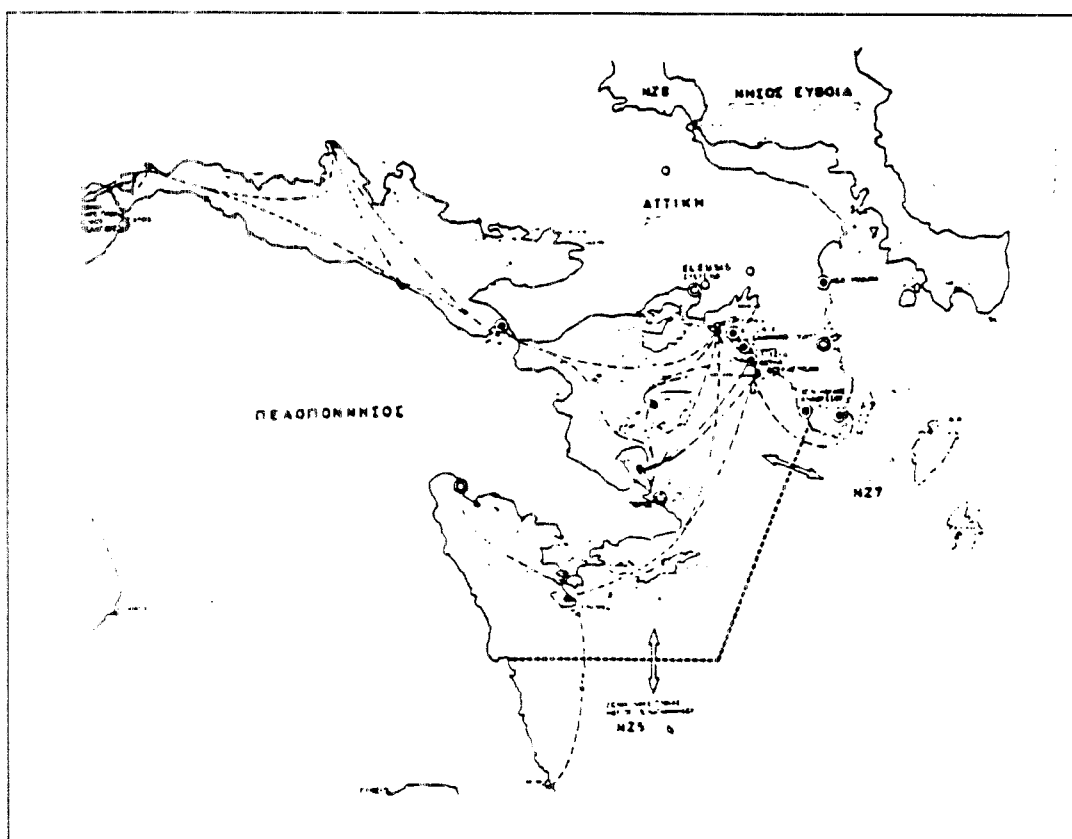
Πίνακας 6: ΖΝ6 (Κορινθιακός - Σαρωνικός - Αργολικός), Απρίλιος 1991

Λιμένας Αναψυχής		Χωρητικότητα			Φάση υλοποίησης	Υπηρεσία	Υπαγωγή στα Μ.Ο.Π.	Τύπος σύμφωνα με την Ήλ Φάση	Master Plan χερσαίων εγκαταστάσεων
Περιοχή	Θέση	Αριθμ. θέσεων παραβολής	Αριθμ. σκαφών στην Ήρα	Σύνολο					
Πειραιάς	Ζέα	365	-	365	Λειτουργεί	Ε.Ο.Τ.	-	Μαρίνα	ΟΧΙ
Νέο Φάληρο	Φλοίσβος Α'	173	-	173	Υπό κατασκευή	Ε.Ο.Τ.	ΝΑΙ	Μαρίνα	ΝΑΙ
	Φλοίσβος Β'	569	-	569	Προκαταρκτική Μελέτη	Ε.Ο.Τ.	-	Μαρίνα	ΝΑΙ
Αλιμος	Αλιμος	677	-	677	Λειτουργεί	Ε.Ο.Τ.	-	Μαρίνα	ΟΧΙ
Γλυφάδα	Γλυφάδα	780	-	780	Λειτουργεί	Δημος	-	Μαρίνα	ΟΧΙ
Όρμος Βουλιαγμένης	Βουλιαγμένη	115	-	115	Λειτουργεί	Ε.Ο.Τ.	-	Ενδιάμεσος	ΝΑΙ
Μέθανα	Μέθανα	70	-	70	Λειτουργεί	Δημος	-	Σκάλα	ΟΧΙ
Λουτράκι	Ποσειδωνία	420	280	700	Προκαταρκτική Μελέτη	Δημος	ΟΧΙ	Μαρίνα	ΝΑΙ
Πόρος	Ελληνικό Ναυτικό	-	-	500	Εγκριση της θέσεως	Ε.Ο.Τ.	ΟΧΙ	Μαρίνα	ΟΧΙ
Πόρτο Χέλι	Δ του όρμου	-	-	250	Εγκριση της θέσεως	Ε.Ο.Τ.	ΟΧΙ	Ενδιάμεσος	ΟΧΙ
Ναύπλιο	Εμπορικός λιμένας	-	-	500	Εγκριση της θέσεως	Ε.Ο.Τ.	ΟΧΙ	Μαρίνα	ΟΧΙ
Ελευσίνα	Α του εμπορικού λιμένα	-	-	250	Υπό κατασκευή	Δημος	ΟΧΙ	Σκάλα	ΟΧΙ
Άγιος Κοσμάς	Ελληνικό (Αεροδρόμιο)	-	-	1.000	Εγκριση της θέσεως	Ε.Ο.Τ.	ΟΧΙ	Μαρίνα	ΟΧΙ
Ανάβυσσος	Άγιος Νικόλαος	-	-	1.000	Εγκριση της θέσεως	Ε.Ο.Τ. / Γενική Γραμ. Αθλητισμού	ΟΧΙ	Μαρίνα	ΟΧΙ
Λαύριο	Όρμος Πάνορμου (Γαϊδουρά μανδρά)	-	-	>1.000	Εγκριση της θέσεως	Olympic Marine S.A.	ΟΧΙ	Μαρίνα	ΟΧΙ
Πόρτο Ράφτη	ΒΔ του όρμου	-	-	<500	Εγκριση της θέσεως	Ε.Ο.Τ.	ΟΧΙ	Μαρίνα	ΟΧΙ

Ο Ν.2160 έχει λάβει υπόψη του τα όρια των χερσαίων εγκαταστάσεων και εν μέρει τους όρους δομήσεως που δίνονται στα Σχέδια Γενικών Διατάξεων που εκπονήθηκαν από την Ομάδα Εργασίας του ΕΟΤ.

Εάν δημιουργηθούν όλοι οι Λιμένες Αναφυχής οι οποίοι παρουσιάζονται στους Πίνακες 2 έως 5, το επίσημο εθνικό ελληνικό δυναμικό σε σκάφη αναφυχής θα υπερβεί τις 15.000 μονάδες (περίπου 7.000 σήμερα).

Αναμένεται ότι ο ΕΟΤ να προχωρήσει με την Β' Φάση των υπολοίπων τεσσάρων ΖΝ (δηλ. Θρακικό Πέλαγος - Θερμαϊκός Κόλπος, Νότια Πελοπόννησος, Νότιος Ευβοϊκός Κόλπος - Νότιο Αιγαίο Πέλαγος, Βόρειος Ευβοϊκός Κόλπος - Παγασητικός Κόλπος και Σποράδες), ώστε να ολοκληρωθεί, από πλευράς χωροθετήσεως, το Εθνικό Σύστημα Λιμένων Αναφυχής.



Χάρτης 2: Ζώνη Ναυσιπλοΐας 6 (Σαρωνικός - Κορινθιακός - Αργολικός) όπως ήταν τον Απρίλιο 1991

ΤΑ ΣΚΑΦΗ - ΠΕΛΑΤΕΣ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ ΒΑΣΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ ΚΑΙ ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΕΣ ΤΟΥΣ

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΔΕΡΒΕΝΗΣ

Ναυπηγός - Μηχανολόγος Μηχ., Δ.Ε.Κ.Α.Μ.Μ.

Καλημέρα σας κυρίες και κύριοι.

Νομίζω ότι πρέπει να ελαφρύνουμε λίγο την ατμόσφαιρα, μετά από τον χείμαρο του κυρίου Καθηγητή.

Αποφάσισα να κάνω αυτή την παρέμβαση, επειδή λόγω γειτνιάσεως με τον καλό φίλο, τον Μπάμπη τον Σκυργιάνη, παρακαλουθούσα λίγο τις προετοιμασίες της ημερίδας και κάποια στιγμή που είχε καταρτισθεί ένα αρχικό πρόγραμμα, είδα ότι κατακλυζόταν από αγαπητούς και σεβαστούς χωροτάκτες, αρχιτέκτονες, λιμενολόγους, που θα μιλούσαν για τα λιμενικά έργα και για τον γενικό σχεδιασμό του θαλάσσιου τουρισμού και δεν υπήρχε κάποιος να μιλήσει για το μέσον του θαλάσσιου τουρισμού.

Για το σκάφος. Το κύριο κομμάτι που δημιουργεί το ενδιαφέρον και που στηρίζει τον θαλάσσιο τουρισμό. Το σκάφος. Έτσι λοιπόν, πρότεινα στην Οργανωτική Επιτροπή, να υπάρξει και μια εισήγηση που θα μιλάει για το σκάφος, και με χαρά μου την δέχτηκε η Οργανωτική Επιτροπή και την ευχαριστώ και έτσι είμαι εδώ.

Θα μπορούσε κανείς να πεί χιλιάδες πράγματα για τα σκάφη. Να το αναλύσει το θέμα από όλες τις πλευρές. Την αλληλεπίδραση σκάφους πελάτη, του τουρίστα δηλαδή, του ιδιοκτήτη, της λειτουργίας του, πάρα πολλά πράγματα και διάλεξα ένα από όλα, για να είμαι και λίγο κοντά στα ενδιαφέροντα του ακροατηρίου, που όπως είπαμε είναι περισσότερο στο

κομμάτι της χωροταξίας, την σχέση του σκάφους με την μαρίνα, με το τουριστικό λιμάνι.

Όταν κανείς σχεδιάζει μία μαρίνα και όχι βέβαια στο επίπεδο που μίλησε ο κύριος καθηγητής, του γενικού σχεδιασμού και εκεί ίσως, αλλά σε μικρότερο ποσοστό, όταν φθάσει κανείς σε μεγαλύτερες λεπτομέρειες, σε μικρότερη κλίμακα, εκεί πιστεύω ότι παίζουν μεγάλο ρόλο τα χαρακτηριστικά του σκάφους. Του σκάφους που θα είναι πελατής μίας μελλοντικής μαρίνας. Και αυτά τα τεχνικά χαρακτηριστικά, μπορούν να καταγραφούν, μπορούν να ομαδοποιηθούν και να προκαλέσουν τεχνικά χαρακτηριστικά της μαρίνας, του λιμανιού υποδοχής. Θα προσπαθήσω να κάνω μία πολύ χοντρική καταγραφή και ομαδοποίηση αυτών των χαρακτηριστικών, που επηρεάζουν την κατασκευή μίας μαρίνας.

Μία ομάδα είναι τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά ενός σκάφους. Από τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, κατά την γνώμη μου το πιο σοβαρό για την κατασκευή μίας μαρίνας, είναι το πλάτος του σκάφους και όχι το μήκος. Το πλάτος, γιατί βασικά το πλάτος καθορίζει τον αριθμό των θέσεων, που θα χωρέσουν μέσα σε μία μαρίνα. Αν εκτιμησουμε ότι η μαρίνα θα απευθύνεται σε μικρά σκάφη, προφανώς θα κάνουμε περισσότερες θέσεις. Αντίθετα, αν είναι για μεγάλα, θα γίνουν λιγώτερες.

Ένα δεύτερο βασικό χαρακτηριστικό, είναι το βύθισμα του σκάφους. Οι διάφοροι τύποι σκαφών, στο ίδιο μήκος, έχουν πολύ μεγάλες διαφορές στα βυθίσματα. Συνεπώς, όταν θα σχεδιάσουμε το βάθος του βυθού σε ένα κρηπίδωμα, θα πρέπει να έχουμε υπόψη μας τι κατηγορία σκαφών θα υποδεχθούμε εκεί.

Σαν τρίτο θεωρώ το μήκος του σκάφους, το οποίο αφορά κυρίως σε λιμάνια, όπου υπάρχει συστοιχία προβλήτων, σαν κάποια σλάιτς που μας έδειξε ο κύριος Καθηγητής. Εκεί το μήκος έχει να κάνει με πόσα σκάφη θα χωρέσουν, ανάμεσα σε δύο προβλήτες της συστοιχίας.

Αν δεν υπάρχει τέτοιο πράγμα, βεβαίως το μήκος δεν παίζει κανένα ρόλο, γιαυτό το βάζω και τρίτο στην κατηγορία. Και επίσης ένα ακραίο, ίσως, αλλά σε μερικές περιπτώσεις σημαντικό είναι το ύψος των υπερκατασκευών των σκαφών. Μία πολύ χαρακτηριστική περίπτωση είναι τα ιστιοφόρα, που έχουν το κατάρτι το οποίο δημιουργεί μία τεράστια σε ύψος υπερκατασκευή. Αυτό παίζει πολύ μεγάλο ρόλο αν τα σκάφη αυτά, και συμβαίνει σε πολλές περιπτώσεις, χρειάζεται να περάσουν για

παράδειγμα κάτω απο γέφυρες, για να μπουν μέσα στην μαρίνα. Αρα και αυτό ένα γεωμετρικό χαρακτηριστικό του σκάφους, που πρέπει να ληφθεί υπόψη.

Μία δεύτερη ομάδα - κατηγορία χαρακτηριστικών που επηρεάζουν την κατασκευή μιάς μαρίνας, είναι το είδος της πρόωσης και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά, ή το είδος πρόωσης και το σύστημα πηδαλιουχίας. Αυτά έχουν να κάνουν κυρίως με αυτό που είπε ο κύριος καθηγητής, με την ευελιξία του σκάφους, δηλαδή κυρίως ποιός είναι ο κύκλος στροφής του σκάφους, για να μπορέσει να μπει, να προσδέσει και να φύγει αντίστοιχα.

Και μία τρίτη ομάδα χαρακτηριστικών, είναι ας πούμε τα χαρακτηριστικά χρήσης του σκάφους. Θα μπορούσαμε να πούμε πάρα πολλά εδώ, αλλά θα περιοριστώ για να μην επεκταθώ πολύ στον χρόνο, μόνον σε δύο βασικά χαρακτηριστικά χρήσης. Ενα είναι το είδος εκμετάλλευσης, ας το πούμε έτσι, του σκάφους, όπου μπορούμε να διακρινουμε:

Τα καθαρά ιδιωτικής χρήσεως σκάφη, τα οποία ονομάζονται επιβατικά αναψυχής. Ολα είναι αναψυχής, αλλά ειδικά τα ιδιωτικά σκάφη, τα οποία είναι για τη βόλτα, ας πούμε, και για τη διασκέδαση του ιδιοκτήτη τους και μόνον και απαγορεύεται να ναυλωθούν, ονομάζονται επιβατικά τουριστικά αναψυχής.

Τα επιβατικά τουριστικά τα επαγγελματικά, τα οποία είναι κυρίως για να ναυλώνονται, να νοικιάζονται σε ξένους τουρίστες.

Τέλος, τα δρομολογιακά σκάφη, όχι με την έννοια του δρομολόγιου συγκοινωνίας, αλλά με την έννοια του ημερήσιου περιηγητικού πλού, μ' άλλα λόγια για ημερήσιες εκδρομές. Τέλος μία άλλη κατηγορία απο πλευράς χρήσης, είναι οι φλοτίλες, που είναι πολλά μαζί όμοια τις περισσότερες φορές, ιστιοπλοϊκά, κυρίως, σκάφη, με ένα μεγάλο, το οποίο είναι το mother ή leader ship που καθοδηγεί την φλοτίλα. Και αυτά έχουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ως προς τον τρόπο που πρέπει να προσδεθούν και τον χώρο τον αντίστοιχο που πρέπει να έχει η μαρίνα.

Ενα λοιπόν χαρακτηριστικό που επηρεάζει, είναι το είδος της λειτουργίας του σκάφους. Και ένα άλλο βασικό χαρακτηριστικό, είναι η μονιμότητα του σκάφους στην μαρίνα. Μπορούμε να διακρινουμε τα μόνιμα και τα περαστικά σκάφη.

Τα μόνιμα σκάφη έχουν κάποιες ανάγκες και τα περαστικά έχουν κάποιες άλλες ανάγκες. Για παράδειγμα λέω, ότι τα μόνιμα σκάφη, πρέπει να έχουν οπωσδήποτε ευκολίες διαχείμασης και συντήρησης, με μόνιμους γεραμούς, διαφορετικούς για την περίπτωση των ιστιοπλοϊκών, διαφορετικούς για την περίπτωση των κρούζερς, των μηχανοκίνητων δηλαδή που έχουν βαρείες μηχανές, που πρέπει να βγούν, να επισκευαστούν και λοιπά, συνεργεία μόνιμα και δυνατότητα επισκευών κοντά στο λιμάνι. Τα περαστικά χρειάζονται πιο ελαφριές τέτοιες εγκαταστάσεις, κάποια κινητά συνεργεία επισκευών, κάποιους κινητούς γεραμούς, για κάποια μικρή επισκευή, την ώρα που θα βρίσκονται εκεί, περαστικά από το λιμάνι.

Εχω κάνει μία προσπάθεια, να σας δείξω τους βασικούς τύπους των σκαφών που βρίσκονται μέσα στα λιμάνια, πάντα από την πλευρά την καθαρά, πολύ περιορισμένα, τεχνική. Θα μπορούσαμε να πούμε πάρα πολλά πράγματα, δεν επιτρέπει ο χρόνος και πιστεύω ότι υπάρχουν και οι άνθρωποι που τα λειτουργούν τα σκάφη, εκπρόσωποι δηλαδή των σωματείων επαγγελματικών σκαφών των πρακτόρων ή των ιδιοκτητών, που ξέρουν καλύτερα τα θέματα της λειτουργίας. Θα περιοριστώ μόνον στα τεχνικά θέματα και για να μην σας κουράσω και μόνον με αριθμούς, είπαμε χρειαζόμαστε και λίγο να ελαφρύνουμε, έχω και μερικά ωραία σλάιτς από όμορφα σκάφη, έτσι ώστε αυτά που σας λέω, θα τα βλέπετε κιόλας.

Συνειδητά άφησα έξω τα δύο ακραία μεγέθη, δηλαδή τα πολύ μικρά και τα πολύ μεγάλα σκάφη. Όχι ότι δεν μπορούν να είναι πελάτες μαρινών, αλλά έχουν πολύ συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Για παράδειγμα για τα πολύ μικρά σκάφη, από 5 μέτρα και κάτω, τις βάρκες δηλαδή, μιλάμε περισσότερο για αλιευτικά καταφύγια με μικρές τεχνικές δυσκολίες παρά για μαρίνες. Ενώ για τα πολύ μεγάλα σκάφη, τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια, ας πούμε, χρειάζονται λιμάνια με χαρακτηριστικά επιβατικών λιμανιών, χαρακτηριστικά διαφορετικά από αυτά μιάς μαρίνας ή έτσι όπως την εννοούμε ή έτσι όπως την περιέγραψε ο κύριος καθηγητής προηγουμένως. Ξεκινάμε λοιπόν από τα μικρά σκάφη, τα ιστιοπλοϊκά. Μικρά ιστιοπλοϊκά σκάφη, μικρότερα των 33 ποδιών περίπου, 30, 33 ποδιών. Συνήθως αυτά τα σκάφη, έχουν πλάτος μέχρι 3,5 μέτρα το πολύ, βύθισμα το πολύ μέχρι 1,80 μέτρα, ύψος υπερκατασκευών το πολύ 1,5

φορά το μήκος τους, έχουν αρκετά καλή ευελιξία, επειδή είναι μικρά. Όχι επειδή έχουν καλή ελκτική ικανότητα, αλλά επειδή είναι μικρά. Καλή ευελιξία

σημαίνει ότι δεν χρειάζεται μεγάλος κύκλος στροφής. Ως προς τη λειτουργία κυρίως είναι ιδιωτικά, ιδιωτικής χρήσης, αναψυχής, που λέμε.

Τέτοιου είδους σκάφη και λίγο μεγαλύτερα αποτελούν τις φλοτίλες. Αυτή είναι μία φλοτίλα, πολλά όμοια σκάφη, που νοικιάζονται όλα μαζί, ταξιδεύουν όλα μαζί, με το μεγαλύτερο το mother ship, να έχει τους πεπειραμένους καπετάνιους, που μπορούν να βοηθήσουν σε κάποια συγκεκριμένη στιγμή. Συνήθως, για τις μαρίνες αυτά τα σκάφη, τα μικρά εννοώ, όχι οι φλοτίλες, είναι μόνιμοι πελάτες των μαρινών. Βρίσκονται εκεί, κινούνται λίγο και επειδή είναι μικρά σκάφη, επισκέπτονται τις μαρίνες γύρω γύρω στην περιοχή τους και όχι πολύ μακριά.

Πάμε σε κατηγορία μεγαλύτερων ιστιοπλοϊκών σκαφών, είναι τα μέσα ιστιοπλοϊκά σκάφη. Αυτό το συγκεκριμένο, είναι ένα ελληνικό σκάφος, θα γνωρίζετε το συγκεκριμένο σκάφος. Είναι λίγο μεγαλύτερο στα 12 μέτρα. (φωτογραφία 1).

Στο λιμάνι του Βόλου υπάρχουν δύο σκάφη από τα μεγαλύτερα αυτής της κατηγορίας των μεσαίων ιστιοπλοϊκών, δύο ιστορικά σκάφη τα οποία κατασκευάστηκαν στον Βόλο, από μία φιλόδοξη προσπάθεια που ξεκίνησε από ένα εργοστάσιο κατασκευής πλαστικών σκαφών, με σουηδική πατέντα, της εταιρείας WASA. Δυστυχώς δεν συνεχίστηκε αυτή η προσπάθεια. Παρόλα αυτά γίνανε δύο σκάφη εξαιρετικών προδιαγραφών, βρίσκονται σήμερα στο λιμάνι του Βόλου και ανήκουν σε αυτήν την κατηγορία.

Τα μεγαλύτερα αυτής της κατηγορίας είναι 15 μέτρα περίπου. 14,99 μέτρο για την ακρίβεια είναι ένα νομικό όριο, το οποίο υπάρχει και γιαυτό τα περισσότερα σκάφη αυτής της κατηγορίας γίνονται μέχρι αυτό το μέγεθος. Μέχρι αυτό το μήκος δεν χρειάζονται καπετάνιο, επαγγελματία καπετάνιο, νοικιάζονται σαν bare boat χωρίς πλήρωμα και αποτελούν τη μεγαλύτερη κατηγορία τουριστικών σκαφών.

Αυτοί είναι και οι πιο πολυάριθμοι πελάτες των μαρινών. Τουλάχιστον για τα ελληνικά λιμάνια. Αυτά τα σκάφη λοιπόν, ιστιοπλοϊκά μέχρι 15 μέτρα, μέχρι 14,99, έχουν πλάτος το πολύ 4,80 μέτρα, τα πιο φορδιά από αυτά και τα λιγώτερο φορδιά, αγωνιστικού ας πούμε στύλ

μέχρι 3,50 μέτρα. Βύθισμα όχι παραπάνω από 2,80 μέτρα, ύψος υπερκατασκευών και αυτά περίπου 1,5 φορά το μήκος τους, ευελιξία μέτρια, ως προς τον κύκλο στροφής τους. Ως προς την χρήση τους κυρίως είναι επαγγελματικά τουριστικά, δηλαδή νοικιάζονται και λιγώτερα είναι ιδιωτικά. Πολλά από αυτά, τα μικρότερα της κατηγορίας, λειτουργούν και σαν φλοτίλες.

Αυτά θα τα βρούμε στα λιμάνια, εξ ίσου μόνιμους πελάτες των μαρινών και περαστικούς.

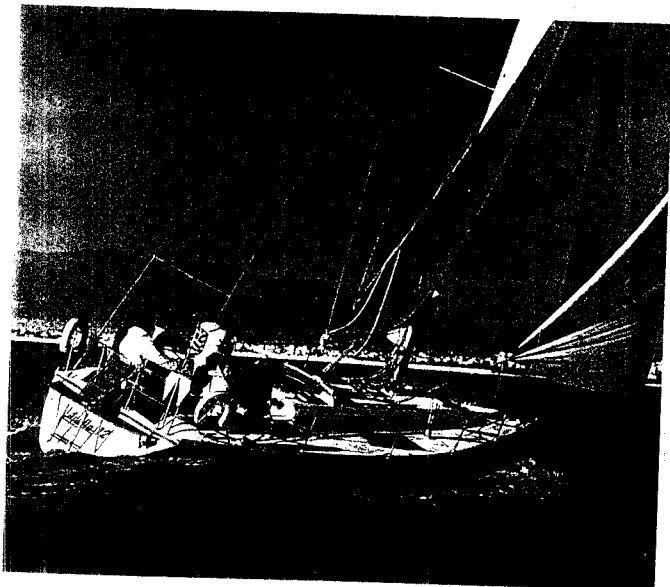
Φεύγουμε από την κατηγορία των μικρών σκαφών και πάμε στα μεγάλα ιστιοφόρα. Εδώ είναι και η μεγάλη ομορφιά. Αυτό που βλέπετε στη φωτογραφία 2 είναι ένα άγνωστο σε εμένα σκάφος, βρίσκεται όμως αγκυροβολημένο στον όρμο της Μηλίνας. Ένα πολύ όμορφο ιστιοπλοϊκό σκάφος, καθαρό ιστιοπλοϊκό.

Ένα πολύ ωραίο ιστιοπλοϊκό σκάφος είναι της φωτογραφίας 3. Λέγεται ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΜΠΑ, είναι 24 μέτρα, κατασκευάστηκε στην Ελλάδα. Θα μπορούσε να βρίσκεται στο λιμάνι του Βόλου, εάν υπήρχαν αντίστοιχες ευκολίες υποδοχής. Το λέω γιατί η πλοιοκτήτρια εταιρεία έχει έδρα στον Βόλο.

Άλλο ένα μεγάλο ιστιοπλοϊκό, κατασκευασμένο στην Ελλάδα (φωτ. 4). Έχει επισκεφθεί πολλές φορές τον Βόλο και δυστυχώς πιάνει όπου είναι δυνατόν κάθε φορά. Όπου βρίσκει χώρο δηλαδή, εκεί που πιάνουν τα επιβατηγά πλοία, τα δελφίνια, ανάλογα όπου βρεί κάθε φορά. Θα μπορούσε και αυτό να είναι ένας πελάτης του λιμανιού του Βόλου, αν υπήρχαν κατάλληλες υποδοχές.

Αυτά τα σκάφη λοιπόν, της μεγάλης κατηγορίας των ιστιοπλοϊκών, που είναι και πολύ καλοί πελάτες των μαρινών, γιατί αφήνουν πολλά χρήματα, μπορούν να φτάσουν σε πλάτος το πολύ 8 μέτρων. Βυθισμα έχουν το μεγαλύτερο από όλα τα σκάφη της κατηγορίας αυτής. Όπως αντιλαμβάνεσθε έχουν πάρα πολύ μεγάλη καρίνα που μπορεί να φτάσει μέχρι και 5 μέτρα. Ένα μεγάλο βύθισμα για μαρίνες, που σημαίνει ότι πρέπει να υπάρχουν ειδικοί χώροι για να τα υποδεχθούν.

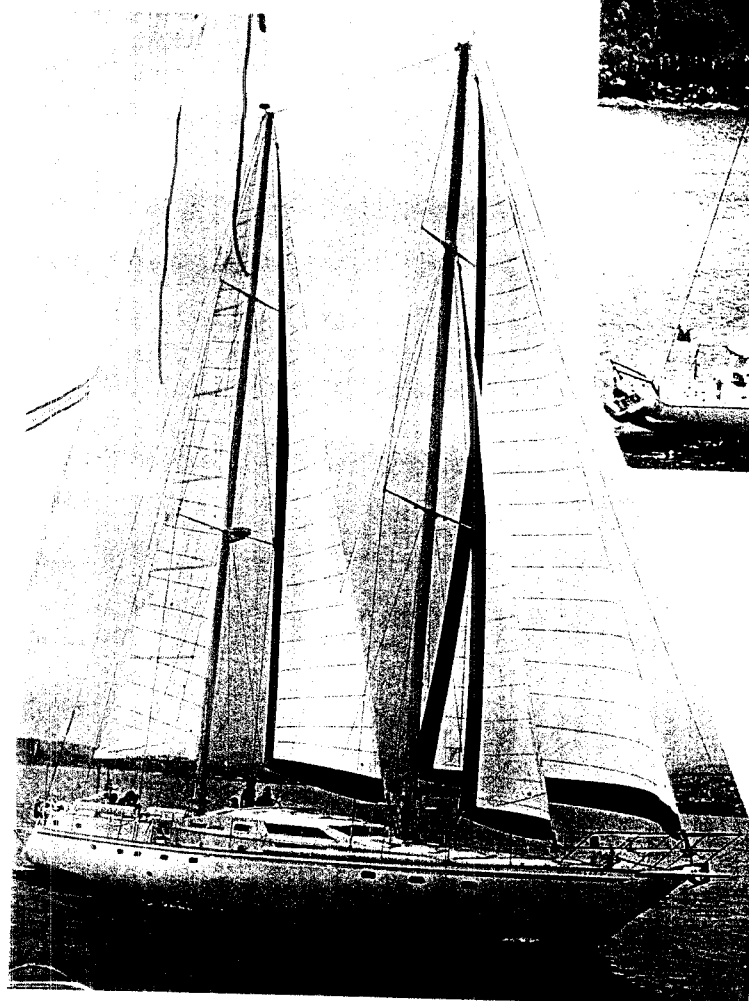
Έχουν δυσκολία στους ελιγμούς, επειδή συνήθως δεν διαθέτουν μεγάλες μηχανές, ακριβώς επειδή είναι καθαρά ιστιοπλοϊκά, έχουν μεγάλο κύκλο στροφής και πρέπει να δοθεί ειδική προσοχή στον σχεδιασμό των θέσεων που θα τα υποδεχθούν. Κατά κανόνα είναι επαγγελματικά, δηλαδή



Φωτ. 1

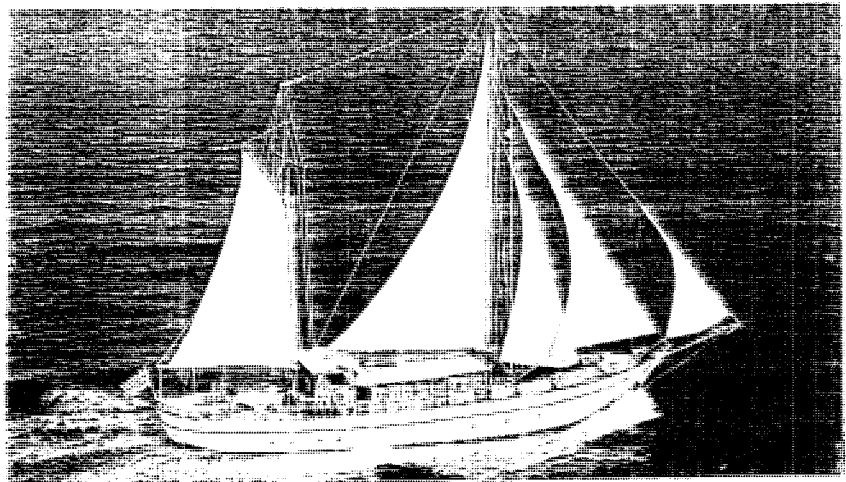
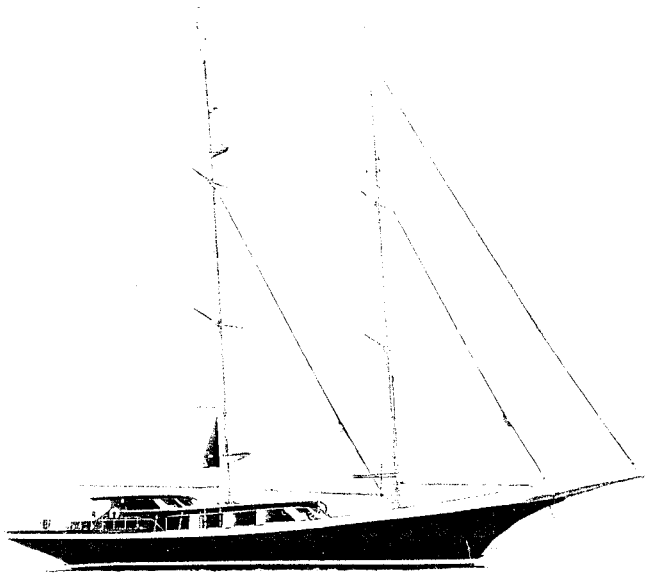


Φωτ. 2

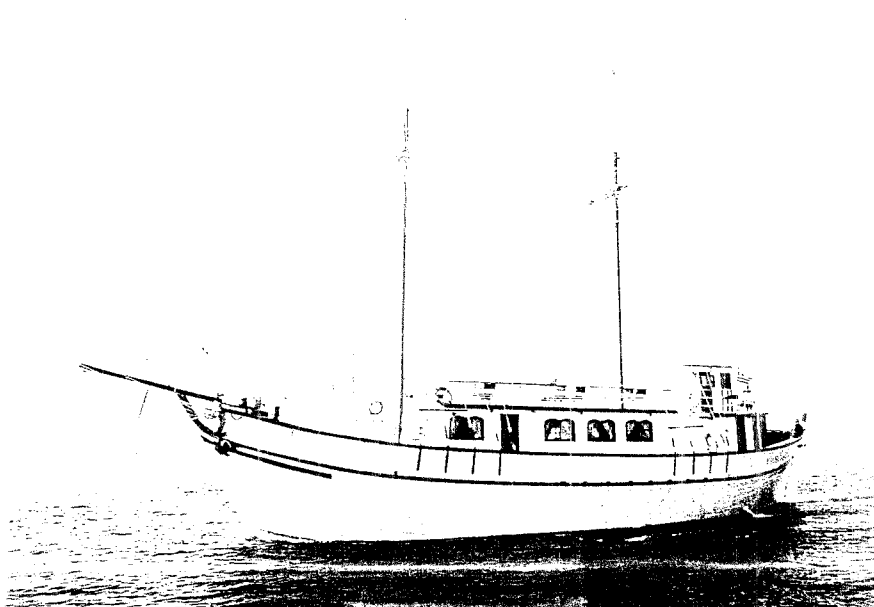


Φωτ. 3

Φωτ. 4

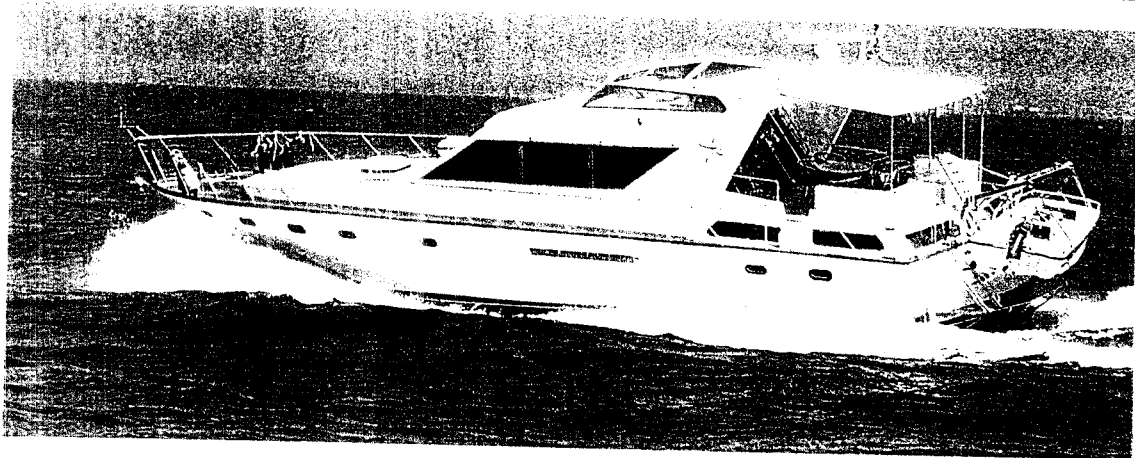
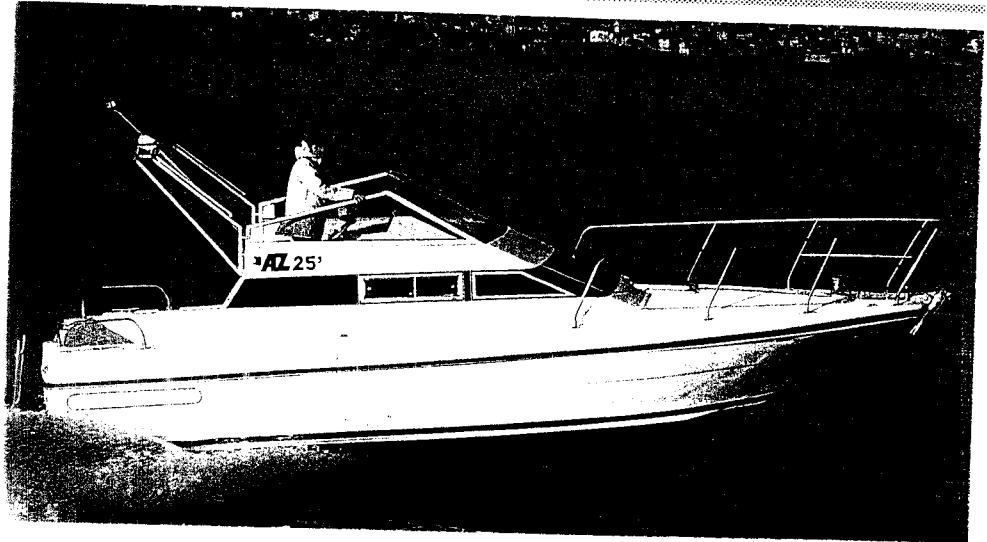


Φωτ. 5

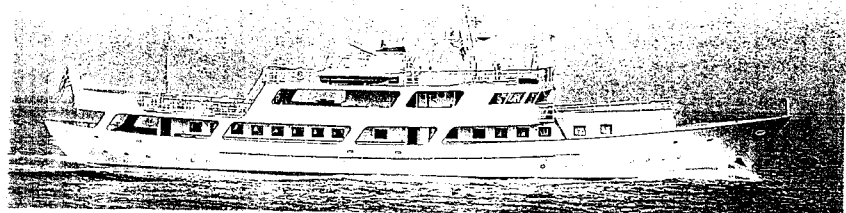


Φωτ. 6

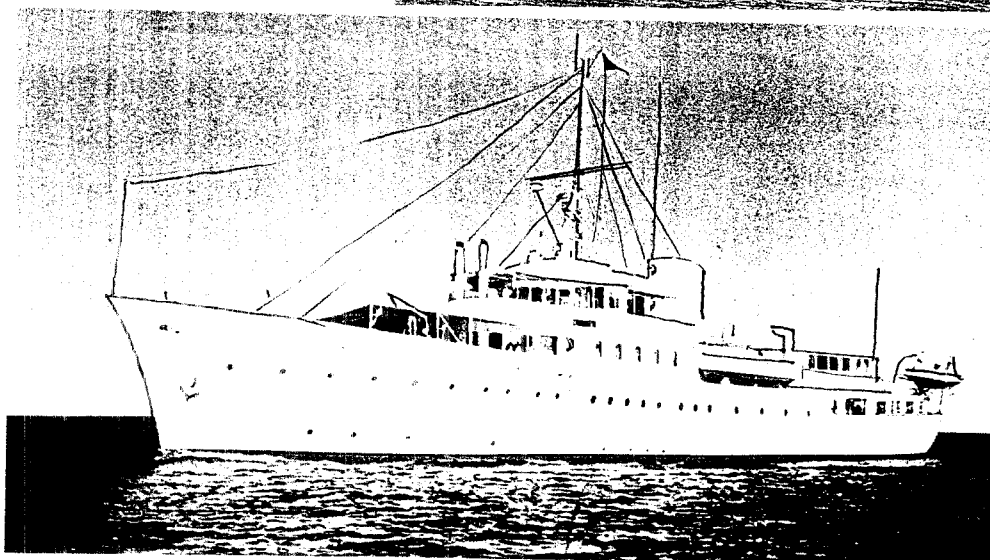
Φωτ. 7



Φωτ. 8



Φωτ. 9



Φωτ. 10

νοικιάζονται. Πολύ λίγοι έχουν την πολυτέλεια στον κόσμο να έχουν ένα ιδιωτικό τέτοιο σκάφος και να μην το εκμεταλλεύονται επαγγελματικά. Είναι κυρίως περαστικά από τις μαρίνες, δεδομένου ότι είναι λίγα στον αριθμό και κατά συνεπεία μία μαρίνα μπορεί να έχει σαν μόνιμους πελάτες τέτοια σκάφη λίγα. Τα περισσότερα θα είναι περαστικά.

Τελειώνουμε και με την κατηγορία των μεγάλων ιστιοφόρων. Πάμε στα επόμενα. Περνάμε στα λεγόμενα μότορ σείλερς. Είναι μία μεσοβέζικη κατάσταση, μεταξύ του ιστιοπλοϊκού και του μηχανοκίνητου. Διαθέτουν και ιστιοφορία, στοιχειώδη όμως, όχι όπως τα ιστιοπλοϊκά, διαθέτουν και μηχανές που τις χρησιμοποιούν κατά κύριο λόγο.

Ενα ωραίο παραδοσιακό ελληνικό καϊκι, ένα λίμπερτυ 28 μέτρα, μετασκευασμένο σε μότορ σείλερ, όπως είπαμε. (Φωτ. 5).

Ενα σκάφος που αξίζει τον κόπο να σας πώ δύο λόγια, προκαταλαμβάνοντας μία ομιλία που θα κάνω μεθαύριο για την ιστορία της βιομηχανίας του Βόλου, όπου προσπαθώ να ενιχνεύσω λίγο τα παλιά καρνάγια της περιοχής και τις κατασκευές που κάνανε. (Φωτ. 6)

Αυτό το σκάφος, ένα απο τα μεγαλύτερα της κατηγορίας του. Παραδοσιακό, παραδοσιακώτατο, τύπος ΠΕΡΑΜΑ. Κατασκευάστηκε από το 1956, μέχρι το 1958 στη Μηλίνα, σαν εμπορικό πλοίο τότε, ένα απο τα καλύτερα του είδους του, και τα μεγαλύτερα, είναι 30 μέτρα. Δούλεψε αρκετά χρόνια σαν φορτηγό και γύρω στο 1984 - 1985, είχα την τύχη να ασχοληθώ με την μετασκευή του σε τουριστικό επαγγελματικό. Εγινε αυτό που βλέπετε, και λειτουργεί, λειτουργούσε τουλάχιστον μέχρι πριν λίγα χρόνια, που είχα υπόψη μου, στα ελληνικά νερά, με πολύ μεγάλη επιτυχία.

Λέω λίγα πράγματα για τα σκάφη, γιατί το καθένα έχει μιά δικιά του ιστορία. Είναι πολύ ζωντανός οργανισμός ένα σκάφος και επειδή μιλάμε για θαλάσσιο τουρισμό και πάντα θα έχουμε μπροστά μας το σκάφος, το καθένα κουβαλάει την ιστορία του, έχει περάσει τις περιπετειές του και έχει την ψυχή του. Οσοι την έχουν αγγίξει αυτήν την ψυχή, έχουν γοητευθεί, έχουν ερωτευθεί, και έχουν γίνει φίλοι του θαλάσσιου τουρισμού.

Αυτά λοιπόν τα μότορ σείλερς, είναι και αυτά αρκετά στον αριθμό, ειδικά στην Ελλάδα που έχουμε παραδοσιακά καϊκια, που έχουν μετατραπεί σε τέτοια λειτουργία. Σε μήκος είναι από 20 μέχρι 36 μέτρα, πλάτος έχουν πολύ μεγάλο, ίσως το μεγαλύτερο από όλα τα σκάφη που πάνε στις μαρίνες. Μπορεί να φτάσει μέχρι και 10 μέτρα.

Βύθισμα, μεγάλο και αυτό, σχετικά. Ανάλογα και με το μέγεθος του σκάφους, μπορεί να φτάσει μέχρι τα 4 μέτρα, όχι βέβαια τόσο όσο τα καθαρόαιμα ιστιοπλοϊκά, λιγώτερο. Υπερκατασκευές δεν έχουν ψηλές, το πολύ να είναι μιά φορά το μήκος τους. Η κινήσή τους είναι ευκολώτερη από των ιστιοπλοϊκών, όχι βέβαια πολύ εύκολη και αυτή, αλλά επειδή έχουν δύο μηχανές, μπορούν να κάνουν ελιγμούς ευκολώτερα από τα ιστιοπλοϊκά και έχουν μικρότερο κύκλο στροφής. Κατά κανόνα είναι επαγγελματικά τουριστικά, νοικιάζονται δηλαδή, είτε σαν γκρουπάδικα, να πάρουν λίγο κόσμο σε καμπίνες, είτε σαν ημερήσια να πάρουν πολύ κόσμο, για μία ημερήσια εκδρομή.

Τέτοια μπορούμε να βρούμε στις μαρίνες, είτε μόνιμα, είτε περαστικά σκάφη.

Στην επόμενη κατηγορία σκαφών είναι τα καθαρά πλέον μηχανοκίνητα σκάφη. Αρχίζω με αυτήν την κατηγορία, που είναι τα παραδοσιακά καϊκιά.

Αυτά τα μικρά λοιπόν καϊκιά, από 11 έως 20 μέτρα το πολύ, δεν έχουν πλάτος πάνω από 6 μέτρα, βύθισμα μικρό σχετικά έως 2 μέτρα. Οι υπερκατασκευές τους δεν είναι πολύ ψηλές. Έχουν καλή ελικτική ικανότητα, γιατί είναι και μικρά άλλωστε. Κυρίως είναι ΙΧ. Πολύ λίγα από αυτά είναι επαγγελματικά. Τα περισσότερα είναι μόνιμοι κάτοικοι των μαριών.

Υπάρχουν και τα κλασσικά δρομολογιακά σκάφη, ημερήσιου τουρισμού, παλιά καϊκιά τα οποία έχουν μετατραπεί σε δρομολογιακά.

Στο λιμάνι του Βόλου, υπάρχει μιά παλιά "βενζίνα", η μοναδική η οποία έχει απομείνει στον Βόλο, δεν νομίζω ότι θα μπορέσει να είναι πελάτης κάποιας μαρίνας, σβήσανε αυτά τα σκάφη. Ενα άλλο σκάφος όμως είναι μιά αξιόλογη περίπτωση στην κατηγορία των καϊκιών, την προηγούμενη κατηγορία που σας είπα. Η γάστρα του είναι γάστρα μιάς παλιάς βενζίνας.

Είναι το "Άγιοι Ανάργυροι", έκανε Βόλο - Αλυκές για τους παλιότερους που θυμούνται. Μετασκευάστηκε σχεδόν πρόσφατα σε τουριστικό σκάφος. Αλλάξαμε σχεδόν τα πάντα, ακόμα και τα μαδέρια της γάστρας. Εμεινε μόνον το σχήμα, ουσιαστικά. Παρόλα αυτά όμως διατηρεί από το κατάστρωμα και κάτω το σχήμα της παλιάς βενζίνας.

Άλλη μιά βολιώτικη προσπάθεια είναι ένα δρομολογιακό σκάφος που είναι πελάτης των μαρινών. Το συγκεκριμένο είναι ένα σκάφος

CATAMARAN σιδερένιο για 150 επιβάτες. Πέρα από το ότι κατασκευάστηκε στον Βόλο και αξίζει τον κόπο, αυτός ο ειδικός τύπος του CATAMARAN βγαίνει έξω από τα όρια του πλάτους που σας είπα μέχρι τώρα. Τα ειδικά σκάφη τέτοιου τύπου δεν μπορούν να μπουν σε αυτές τις κατηγορίες που είπα μέχρι τώρα. Είναι και αυτά όμως πελάτες των μαρινών και πρέπει να ληφθούν υπόψη τα ειδικά τους χαρακτηριστικά.

Αυτού, αυτού του τύπου τα σκάφη, ειδικά τα αγωνιστικά, μπορούν να φτάσουν και σε σχέση μήκους - πλάτους 1:1, δηλαδή όσο είναι το μήκος να είναι και το πλάτος του. Αυτό το συγκεκριμένο βέβαια, δεν είναι έτσι. Το πλάτος είναι περίπου το μισό του μήκους του. Αυτές είναι οι κατηγορίες των μηχανοκίνητων δρομολογιακών σκαφών.

Πάμε στα καθαρά κρουίζερς πιά. Τα μικρότερα του είδους, σκάφη ταχύπλοα, μηχανοκίνητα, κλασσικοί πελάτες των μαρινών. Αυτό που βλέπετε δεν πρέπει να είναι πάνω από 5 μέτρα σκάφος.

Ενα μεγαλύτερο στην ίδια κατηγορία βλέπουμε στη φωτογραφία 7.

Τα μικρά ταχύπλοα σκάφη, δεν έχουν πάνω από 4 μέτρα πλάτος, είναι πολύ ρηχά ως προς το βύθισμα, δηλαδή δεν θέλουν πάνω από 1 μέτρο βύθισμα, στο σημείο που θα προσεγγίσουν. Έχουν πολύ χαμηλές υπερκατασκευές, το 1/3 έως το 1/5 του μήκους τους. Έχουν καλή έως πολύ καλή ελικτική ικανότητα, είναι κατά κανόνα ΙΧ κι είναι, κατά κανόνα πάλι, μόνιμοι πελάτες των μαρινών.

Ξεκινάμε με τα μεγάλα κρουίζερς, για να τελειώσουμε. Αυτό που βλέπετε στη φωτ. 8 είναι ένα σκάφος γύρω στα 20 μέτρα, ελληνικής πλοιοκτησίας. Ο πλοιοκτήτης του και διαχειριστής του, ο ίδιος το εκμεταλλεύεται, είναι παραδοσιακός στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα. "ΕΥΡΙΑΛΗ" λέγεται το σκάφος.

Δυστυχώς, το ναυπήγησε με ελληνικά σχέδια και Έλληνες ναυπηγούς, στην Τουρκία, διότι βρήκε πολύ καλύτερες συνθήκες ναυπήγησης. Τώρα, βρίσκεται στα όρια να μεταφέρει τα σκάφη που έχει από την μαρίνα της Ζέας στις μαρίνες της Τουρκίας, διότι και ως προς την φύλαξη και ελλιμενισμό, βρίσκει καλύτερες συνθήκες, δυστυχώς.

Πάμε στα μεγαλύτερα σκάφη της κατηγορίας αυτής, μέχρι 36 μέτρα. Και τα 36 μέτρα είναι ένα νομικό όριο για τα μηχανοκίνητα σκάφη, όπως είναι τα 15 μέτρα για τα ιστιοφόρα. Αλλάζουν οι διεθνείς κανονισμοί κατασκευής τους από τα 36 μέτρα και πάνω. Στη φωτ. 9 βλέπετε ένα από τα μεγαλύτερα του είδους.

Στη φωτογραφία 10 το σκάφος που βλέπετε λέγεται ΜΑΡΑΛΑ, βρίσκεται στην μαρίνα της Ζέας, είναι του πλοιοκτήτη που σας είπα προηγουμένως, ένα μοναδικό κομμάτι μήκους 50 μέτρων. Πρόκειται για βαπόρι, από τους λίγους πελάτες των μαρινών, με εξαιρετική πολυτέλεια μέσα, ανήκε κάποτε σε κάποιους πρίγκιπες της Ολλανδίας, και χρησιμοποιείται σήμερα για τουριστικό επαγγελματικό φυσικά.

Αυτά τα μεγάλα σκάφη λοιπόν, έχουν το μεγαλύτερο πλάτος από όλα, μπορούν να φθάσουν μέχρι 9, 10 μέτρα. Έχουν μικρό σχετικά βύθισμα ιδιαίτερα σχετικά με τα ιστιοφόρα, δηλαδή δεν βρίσκουμε πάνω από 3 μέτρα βύθισμα. Αυτό εδώ το σκάφος έχει μόνον 3 μέτρα βύθισμα, ενώ ένα μισό σε μήκος ιστιοφόρο έχει διπλάσιο βύθισμα από αυτό.

Επίσης, οι υπερκατασκευές τους δεν είναι πολύ μεγάλες. Έχουν πολύ καλή ελικτική ικανότητα, αντίθετα από ότι θα περίμενε κανείς και παρά το μεγεθός τους. Διότι τα μεν μικρά έχουν οπωσδήποτε 2 μηχανές και τις περισσότερες φορές 2 ηδάλια και είναι πολύ ευέλικτα, τα δε μεγάλα, σαν και αυτό, συνήθως έχουν επιπλέον και μία μπροστινή πρωραία προπέλα, που τους δίνει πάρα πολύ καλή ελικτική ικανότητα. Κατά συνέπεια δεν θέλουν πολύ μεγάλο χώρο για στροφή.

Χρησιμοποιούνται, κατά κανόνα βέβαια ως επαγγελματικά, νοικιάζονται. Ελάχιστα είναι τα ιδιωτικά και βεβαίως είναι κατά κανόνα περαστικοί πελάτες των λιμανιών, διότι μόνιμα βρίσκονται πολλά μόνον στις πολύ μεγάλες μαρίνες.

Απ' όσα είπα πιο πάνω, θα διαπιστώσατε ότι τα σκάφη έχουν τις ιδιομορφίες τους, τις οποίες πρέπει να τις πάρουμε υπόψιν, όταν θα σχεδιάσουμε μία μαρίνα. Έχουν τις παραξενιές τους. Οι Εγγλέζοι οι οποίοι είναι ακριβολόγοι για όλα τα πράγματα, δεν είναι τυχαίο ότι τους δώσανε θηλυκό γένος, το πλοίο στα Αγγλικά είναι she, είναι θηλυκό γένος. Κατά συνέπεια αυτές τις ιδιοτροπίες και τις ιδιομορφίες πρέπει να τις παίρνουμε υπόψη μας όταν σχεδιάζουμε μαρίνες.

Φυσικά, πολλά πράγματα έχουν καταγραφεί, έχουν γίνει προδιαγραφές. Δεν ισχυρίζομαι ότι πρέπει να ανακαλύψουμε τον τροχό. Αλλά η κάθε περίπτωση είναι μοναδική. Ο κύριος καθηγητής είπε ότι στα λιμενικά έργα, στις κατασκευές των ακτών, η κάθε περίπτωση είναι μοναδική. Πιστεύω ότι και στην μαρίνα η κάθε περίπτωση είναι μοναδική.

Ανάλογα με το πόσα σκάφη μόνιμα προβλέπουμε, με το τι είδος, με το τι μέγεθος, με το τι λιμάνι θέλουμε να φτιάξουμε, πρέπει να πάρουμε

υπόψη μας αυτά τα χαρακτηριστικά και μερικές φορές παίρνονται, μερικές φορές δεν παίρνονται υπόψιν αυτά τα χαρακτηριστικά. Σε μία κλασσική ελληνική περίπτωση μαρίνας βλέπουμε διπλά, τριπλά δεσίματα, το ένα σκάφος επάνω στο άλλο, εμπορικό πλοίο επάνω ξεφορτώνει, ένα μεγάλο επιβατικό απο εκεί, ψαράδικα.

Αντίθετα, μιά συμμαζεμένη περίπτωση στην Γαλλία, είναι ένα μικρό λιμανάκι, σε ένα τεχνητό φράγμα. Σε ένα ποτάμι, που έχει ένα υδροηλεκτρικό εργοστάσιο, έγινε το φράγμα και θεωρήσανε καλό να αξιοποιήσουν το φράγμα, με λιμάνι.

Θα μπορούσε έτσι ενδεχομένως, να γίνει και η λίμνη του Μέγδοβα, στην Καρδίτσα που είναι κοντά μας.

Σε ένα λίγο μεγαλύτερο ιταλικό λιμάνι είναι σαφέστατη η τάξη σε σχέση με την ελληνική περίπτωση.

Η γνωστή GRANDE MOTTE έχει 3.500 θέσεις σκαφών.

Τα ξενοδοχειακά συγκροτήματα που βρίσκονται από πίσω, είναι για την υποστήριξη της μαρίνας και μόνον.

Η περίπτωση του PORT CAMARGUE στην νότια Γαλλία δεν είναι επιστημονική φαντασία, δεν είναι ούτε μακέτα. Είναι πλήρως τεχνητό λιμάνι, δεν υπήρχε τίποτε εκεί, σχεδιάστηκε εκ του μηδενός.

Κλείνω. Για να μην συγκεντρώσω τα πυρά σας, μιας και η ημερίδα δεν είναι μόνον του Πανεπιστημίου, είναι και του Τεχνικού Επιμελητήριου, του Επαγγελματικού μας φορέα, να κάνω μία παρατήρηση, ως εκπρόσωπος της συμπαθούς μεν, πλήν όμως ολιγομελούς και κατά συνέπειαν με αδύναμη φωνή, ειδικότητας των ναυπηγών. Είμαστε μονίμως ανγοημένοι σε παρόμοιες δουλειές, ομάδες εργασίας, μελέτες. Ο κυριος Καθηγητής πριν, ανέφερε κάποιες ειδικότητες που είναι απαραίτητες για τον σχεδιασμό λιμανιών. Πιστεύω ότι και ένας ναυπηγός θα είχε αρκετά πράγματα να δώσει, αν όχι σαν βασικό μέλος, τουλάχιστον σαν Σύμβουλος μιάς τέτοιας ομάδας, επειδή ξέρει πολλά για την συμπεριφορά και για τις ιδιοτροπίες των σκαφών. Πιστεύω λοιπόν, ότι σε μελλοντικές τέτοιες προσπάθειες δεν θα μας ξεχνάνε κι εμάς, που μπορεί να είμαστε λίγοι, αλλά έχουμε αρκετά πράγματα να προσφέρουμε σε τέτοιες δουλειές.

Ευχαριστώ πολύ.

ΛΙΜΕΝΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ
Πολ. Μηχανικός - Ιζηματολόγος

Η κατασκευή ενός λιμένα αναψυχής, όπως και κάθε άλλου λιμένα, εμπορικού, βιομηχανικού ή αλιευτικού συνιστάται στην δημιουργία ενός συνόλου έργων, τα οποία με την δομή τους αλλοιώνουν την περιοχή όπου κατασκευάζονται και με την λειτουργία τους τροποποιούν την περιβαλλοντική ισορροπία.

Είναι πολύ ενδιαφέρον να ερευνηθούν οι φυσικές αλλοιώσεις και οι περιβαλλοντικές μεταβολές που συμβαίνουν στην περιοχή κατασκευής ενός λιμένα αναψυχής, πρώτα κατά την κατασκευή του και στην συνέχεια κατά την λειτουργία του.

Στο σημείο αυτό διευκρινίζεται ότι στην παρούσα εισήγηση θα αναφερθούν κυρίως οι επιπτώσεις, από την κατασκευή και λειτουργία ενός λιμένα αναψυχής, στο φυσικό περιβάλλον και όχι στο ανθρωπογενές.

Κατά τη διάρκεια της κατασκευής η διάσθρωση λιθορριπών στον πυθμένα και η τοποθέτηση φυσικών ή τεχνητών ογκολίθων για την κατασκευή των εξωτερικών λιμενικών έργων προστασίας (κυματοθραύστες, μώλοι, κ.λπ.) προκαλούν την καταστροφή κάθε μορφής ζωής στον θαλασσιο πυθμένα, στις θέσεις κατασκευής. Κατ' αυτό τον τρόπο, φύκια, βενθικοί και άλλοι οργανισμοί, εξαφανίζονται οριστικά, αν και η καταστροφή αυτή είναι σχετικά περιορισμένη χωρικά. Πιο σημαντική είναι

η διασπορά λεπτόκοκκων ιζημάτων στο θαλάσσιο περιβάλλον, σαν αποτέλεσμα είτε των εργασιών επιχώσεων, των αναγκαίων για την δημιουργία χερσαίων χώρων, είτε των αναγκαίων βυθοκορήσεων και εκσκαφών του πυθμένα για την απόκτηση του επιθυμητού βάθους. Τα λεπτόκοκκα αυτά ιζήματα, παρασυρόμενα από τους υδροδυναμικούς παράγοντες μεταφέρονται σε διάφορες αποστάσεις ανάλογα με την κοκκομετρία τους και καλύπτουν την χλωρίδα και πανίδα του πυθμένα στην περιοχή περί τον μελλοντικό λιμένα αναψυχής.

Εξ άλλου, η κατασκευή χερσαίων χώρων και σημαντικών εξωτερικών λιμενικών έργων, οι βυθοκορήσεις, οι επιχώσεις κ.λπ., τροποποιούν την γεωμορφολογία της παράκτιας ζώνης (παραλίας), προκαλώντας έτσι διαφοροποιήσεις στην παράκτια υδροδυναμική δίαιτα. Αυτές οι αλλαγές έχουν άμεσες επιπτώσεις στους θαλάσσιους οργανισμούς της περιοχής: αλλαγή στην σύνθεση του πλαγκτόν, τροποποίηση του τύπου της χλωρίδας και πανίδας, από αυτή του αμμώδους βυθού σε αυτή που αναπτύσσεται επάνω στις λιθορριπές και τα άλλα πετρώδη υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή ενός λιμενικού έργου. Η διάταξη των εξωτερικών έργων προστασίας και οι αλλαγές στην υδροδυναμική των κυματισμών, έχουν σαν συνέπεια επίσης την δημιουργία ζωνών τοπικών διαβρώσεων ή και προσχώσεων στην ακτή, στις οποίες ζώνες αναπτύσσονται νέες βιοκοινωνίες θαλάσσιων οργανισμών. Εξάλλου τα εξωτερικά και τα εσωτερικά λιμενικά έργα μπορεί να δημιουργήσουν, στην άμεση γειτονία τους, "νεκρές" ζώνες με τάσεις ευτροφισμού και αυξήσεως των μικροφυκών λόγω τροποποιήσεως της δίαιτας των ρευμάτων και των κυμάτων.

Τέλος, δεν πρέπει να παραβλέπονται και οι τυχόν τροποποιήσεις της τοπικής δυναμικής των αερίων μαζών. Συχνά οι δραστηριότητες ενός λιμένα αναψυχής και ιδιαίτερα η χρηματοδότηση της κατασκευής του, σχετίζονται με μία παρακείμενη οικιστική ανάπτυξη, εμπορική και αναψυχής. Εάν τα κτίρια που θα κατασκευασθούν δίπλα στον λιμένα εμποδίζουν τους επικρατούντες ανέμους να φθάσουν σ' αυτόν, τότε η οξυγόνωση και ανανέωση των νερών της λιμενολεκάνης λόγω των ανεμογενών επιφανειακών ρευμάτων, καθίσταται προβληματική και είναι πιθανή η δημιουργία "νεκρών" ζωνών.

Από τα παραπάνω φαίνεται ότι υπάρχει μία "σύγκρουση" μεταξύ της φυσικής καταστάσεως μιας περιοχής και των διευκολύνσεων στις οποίες προσβλέπουν κατασκευαστές και χρήστες ενός λιμένα αναψυχής. Οι τελευταίοι επιθυμούν να βρουν στον λιμένα όσο το δυνατόν πιο ήρεμα νερά, ενώ για την ανανέωση και οξυγόνωση του θαλάσσιου νερού απαιτούνται ακριβώς οι αντίθετες συνθήκες. Ο μόνος τρόπος για να ξεπεραστούν αυτές οι αντίθετες μεταξύ τους απαιτήσεις, είναι ο σχεδιασμός έργων προσαρμοσμένων κατά το δυνατόν στις εκάστοτε επικρατούσες μετεωρολογικές, ωκεανογραφικές, γεωμορφολογικές και υδροβιολογικές συνθήκες.

Μεταβολές στο θαλάσσιο περιβάλλον θα συμβούν κατά την λειτουργία ενός λιμένα αναψυχής, σαν συνέπεια των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων που θα αναπτυχθούν σ' αυτόν και περί αυτόν. Τα ρυπαντικά φορτία που παράγονται σε ένα λιμένα αναψυχής είναι αυτά που συνήθως συναντώνται περι τις λιμενικές εγκαταστάσεις: οργανική ύλη, ζώσα και αδρανής. Τα απόβλητα των τουαλεττών των σκαφών, αλλά και τα άλλα υγρά απόβλητα είναι πλούσια σε οργανική ύλη.

Ενδεικτικά αναφέρονται ως μορφές ζώσας οργανικής ύλης τα βακτηρίδια, όπως κολοβακτηρίδια, στρεπτόκοκκοι, σταφυλόκοκκοι, σαλμονέλλες κ.λπ. Στις περισσότερες περιπτώσεις τα βακτηρίδια προσκολλημένα σε οργανικά σωματίδια, έχουν την τάση να καθιζάνουν στον πυθμένα, ο οποίος έτσι αποκτά την μορφή μιας τεράστιας λεκάνης καθιζήσεως, αν τα σχετικά ρεύματα που ανανεώνουν τα νερά, είναι ασθενή. Οι αντιβακτηριδιακές λειτουργίες του ίδιου του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι συνήθως επαρκείς, ώστε οι ποσότητες των μικροοργανισμών στις λιμενολεκάνες να παραμένουν σε ανεκτά επίπεδα, δεδομένου ότι τα νερά ενός λιμένα αναψυχής δεν προορίζονται για καλύμψηση.

Η οργανική ύλη σε αδρανή μορφή έχει την τάση να καθιζάνει στον πυθμένα, όπου, υπό την δράση βιοχημικών παραγόντων, μετατρέπεται σε θρεπτικά άλατα, όπως φωσφορικά, νιτρικά, νιτρώδη και άλλα, που χρησιμοποιούνται από το φυτοπλαγκτόν για την ανάπτυξή του. Προκαλούνται έτσι φαινόμενα ευτροφισμού, λόγω υπερβολικής αναπτύξεως πλαγκτόν και βακτηριδίων, που έχουν σαν συνέπεια αναερόβιες συνθήκες και απελευθέρωση υδροθείου.

Τα παραπάνω φαινόμενα επιτείνονται λόγω της παρουσίας και άλλων ρυπαντών, όπως απορρυπαντικών, υδρογονανθράκων και βαρέων μετάλλων, η παρουσία των οποίων επηρεάζει τις διαδικασίες ρυθμίσεως της βιολογικής ισορροπίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι ρυπαντές αυτοί προέρχονται από τις δραστηριότητες στον λιμένα αναψυχής, δηλαδή από τα απορρυπαντικά καθαρισμού των σκαφών και ιδιαίτερα των υφάλων τους, αλλά και από οικιακού τύπου λύματα. Η τοξικότητά τους είναι γνωστή.

Οι υδρογονάνθρακες διαφεύγουν σε κάθε ξεκίνημα των μηχανών των σκαφών και σε κάθε άδειασμα των σεντινών. Αυτονόητο είναι ότι τα χρησιμοποιημένα λάδια και άλλα λιπαντικά συλλέγονται σε ειδικά δοχεία και δεν ρίπτονται στην θάλασσα, όπως δηλαδή ορίζουν οι διεθνείς συμβάσεις (MARPOL) καθώς και οι εθνικές νομοθεσίες. Ευτυχώς, οι υδρογονάνθρακες διασπώνται αρκετά γρήγορα, ιδιαίτερα αυτοί που χρησιμοποιούνται στα σκάφη αναψυχής.

Τα βαρέα μέταλλα προέρχονται από τα υφαλοχρώματα των σκαφών και έχουν αποδεδειγμένα τοξικές επιδράσεις στους θαλάσσιους οργανισμούς, ιδιαίτερα ο κασσίτερος, η χρήση του οποίου έχει σήμερα απαγορευθεί από πολλές χώρες, σε υφαλοχρώματα που χρησιμοποιούνται σε σκάφη με μήκος μικρότερο των 20 μ. Οι επιδράσεις του χαλκού και του ψευδαργύρου είναι λιγότερο γνωστές. Τοξικές ουσίες διαφεύγουν από τα υφαλοχρώματα στο θαλάσσιο περιβάλλον, είτε μέσω αυτής καθεαυτής της προστατευτικής λειτουργίας που παρέχουν τα υφαλοχρώματα είτε κατά την διαδικασία μηχανικού καθαρισμού των υφάλων των σκαφών. Λόγω της ανταλλαγής υδατίνων μαζών μεταξύ της λιμενολεκάνης ενός λιμένα αναψυχής και του περιβάλλοντος θαλάσσιου χώρου, οι παραπάνω ρυπαντές μεταφέρονται και επιδρούν και στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή.

Οι αρνητικές επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον που αναφέρθηκαν παραπάνω μπορούν να μετριασθούν ή και να απαλειφθούν σχεδόν εντελώς, με την λήψη ορισμένων μέτρων, κατά την κατασκευή και την λειτουργία των έργων, μέτρων που απορρέουν από τις επιστημονικές και τεχνολογικές γνώσεις και εξελίξεις.

Κατά την κατασκευή, η επιλογή της θέσεως των έργων πρέπει να σέβεται την βιοκοινωνία της περιοχής, όπως π.χ. τις αποικίες φυκιών (roseidonia). Στον προσανατολισμό των εξωτερικών λιμενικών έργων και

στον σχεδιασμό των λιμενολεκανών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η θαλάσσια υδροδυναμική της περιοχής, ώστε να διευκολύνεται η ανανέωση των νερών και να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος ευτροφισμού. Κάποιοι αγωγοί σωστά τοποθετημένοι μπορούν να βοηθήσουν στην ανανέωση των νερών, αλλιώς θα απαιτηθεί μηχανική άντληση που συνήθως έχει μεγάλο κόστος. Η μελέτη της συχνότητας και της ενστάσεως πνοής των ανέμων, οδηγεί στον ορθό σχεδιασμό των κτιριακών εγκαταστάσεων περί τον λιμένα αναψυχής, ώστε να μην εμποδίζεται η πνοή του ανέμου και διευκολύνεται η δημιουργία νεκρών ζωνών.

Κατά την κατασκευή επίσης θα πρέπει να εμποδίζεται η διασπορά των σε αιώρηση λεπτόκοκκων ιζημάτων, που λαμβάνει χώρα κατά τις εργασίες εκσκαφών ή επιχώσεων, ώστε να μην βλάπτονται οι θαλάσσιοι οργανισμοί, πολλές φορές και σε μεγάλη απόσταση από τα έργα. Η κατασκευή εξωτερικών έργων με πρηνή πρέπει να μελετάται σε βάθος και να διερευνώνται και λύσεις έργων με κατακόρυφα μέτωπα, ώστε να μειώνεται η ζώνη του πυθμένα και ιδιαίτερα η χλωρίδα αυτού, που θα υποστεί τις άμεσες επιδράσεις από την θεμελίωση των έργων.

Στην διάρκεια της λειτουργίας μία σειρά μέτρων, που επιβάλλονται κυρίως μέσα από τον κανονισμό λειτουργίας του λιμένα, οδηγούν στην εξάλειψη ή τουλάχιστον στην ουσιαστική μείωση των ρυπαντών, π.χ. υδρογονάνθρακες, απορρυπαντικά κ.λπ.

Όσον αφορά την ρύπανση από τα βακτηρίδια, λύσεις όπως η απ' ευθείας σύνδεση όλων των σκαφών με το δίκτυο αποχετεύσεως της πόλεως, που εφαρμόσθηκε σε μεγάλες μαρίνες της Μεσογείου, αφ' ενός φαίνεται ότι δεν απέδωσαν, ιδιαίτερα όσον αφορά τα μικρά σκάφη και αφ' ετέρου κοστίζουν σημαντικά ποσά και ως αρχική επένδυση και ως κόστος λειτουργίας. Η συλλογή των υγρών αποβλήτων των σκαφών με την βοήθεια απλών αντλιών, σε προκαθορισμένες θέσεις του λιμένα αναψυχής, φαίνεται ότι είναι η πλέον απλή και αποτελεσματική λύση, ιδιαίτερα για τα μικρά σκάφη. Όσον αφορά τα μεγάλα σκάφη, αυτά διαθέτουν δεξαμενές αποβλήτων που τις αδειάζουν στην ανοικτή θάλασσα ή ακόμα και συστήματα βιολογικού καθαρισμού.

Η χρήση των απορρυπαντικών πρέπει να απαγορεύεται ή τουλάχιστον όσα απόβλητα περιέχουν απορρυπαντικά πρέπει να συλλέγονται και να οδηγούνται για περαιτέρω επεξεργασία. Τα

απορρυπαντικά δεν είναι πάντοτε βιοδιασπώμενα και ως εκ τούτου κάνουν μεγάλες ζημιές στην χλωρίδα και την πανίδα.

Όσον αφορά τα υφαλοχρώματα των σκαφών ο αυστηρός έλεγχος εφαρμογής της απαγορεύσεως χρήσεως χρωμάτων με οργανοκασσιτερικές ενώσεις φαίνεται να είναι ο μόνος τρόπος προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Βέβαια τέτοια χρώματα διατίθενται στο εμπόριο, καθ' όσον χρησιμοποιούνται στα μεγάλα πλοία, και ως εκ τούτου ο έλεγχος είναι πολλές φορές προβληματικός.

Αναφέρθηκαν παραπάνω τα κυριώτερα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται ώστε οι λιμένες αναψυχής να μην προκαλούν καταστροφές στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ο θαλάσσιος τουρισμός απαιτεί λιμένες αναψυχής, οι οποίοι με τη σειρά τους, αποτελούν πόλο έλξεως ποικιλόμορφων δραστηριοτήτων και συμβάλλουν, χωρίς αμφιβολία, στην ανάπτυξη, τουριστική και οικονομική, ενός τόπου. Τα παραπάνω έχουν μάλιστα ιδιαίτερη σημασία για την χώρα μας, λόγω του ότι είμαστε ένα θαλασσινό κράτος, με 16.000 χιλιόμετρα ακτών και 3.000 νησιά, και ιδιαίτερα αναπτυγμένη τουριστική βιομηχανία. Πρέπει όμως οι λιμένες αναψυχής να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται έτσι ώστε οι φυσικοί πόροι όπου αναπτύσσονται οι διάφορες βιοκοινωνίες, να μην υφίστανται ανεπανόρθωτες ζημιές.

**ΒΕΛΤΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ
ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΑΚΤΩΝ:
ΥΔΡΟΔΥΝΑΜΙΚΑ ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ**

**Θ. ΚΑΡΑΜΠΑΣ, Σ. ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΧΡ. ΚΟΥΤΙΤΑΣ
Α.Π. Θεσσαλονίκης**

Η κυκλοφορία των θαλασσίων μαζών στην παράκτια ζώνη είναι ένας σημαντικός φυσικός παράγοντας καθοριστικός για το σχεδιασμό των λιμένων αναψυχής. Οι μαρίνες και τα αλιευτικά καταφύγια είναι συνήθως μικρού βάθους και εκτάσεως και επικοινωνούν μέσω ανοίγματος με την παράκτια λεκάνη πολύ μεγαλύτερης κλίμακας. Έτσι υφίστανται κατά τους θερινούς μήνες διαφορετική θέρμανση και εξάτμιση από ότι οι παράκτιες μάζες και κατά συνέπεια αναπτύσσονται πυκνογενή ρεύματα στην είσοδο. Τα ρεύματα αυτά μαζί με την αστρονομική παλίρροια, τα ανεμογενή και τα κυματογενή ρεύματα προκαλούν την ανανέωση του νερού των λιμενολεκανών. Ένας άλλος καθοριστικός παράγοντας, της δημιουργίας και εξέλιξης των περισσοτέρων φυσικών φαινομένων στον παράκτιο χώρο είναι οι κυματισμοί. Αυτοί δρουν είτε άμεσα, όταν με την δυναμική τους μεταφέρουν τις φερτές ύλες του πυθμένα, που υφίσταται πρόσχωση ή διάβρωση, και διαμορφώνουν την εξέλιξη των ακτογραμμών, είτε έμμεσα όταν λόγω της θραύσης τους δημιουργούν ισχυρά ρεύματα επιδρώντας στην κυκλοφορία του νερού κοντά στην ακτή.

Οι παραπάνω φυσικές διεργασίες του παράκτιου χώρου προσομοιώνονται αριθμητικά από μοντέλα πρόβλεψης και διάδοσης κυματισμών, ανεμογενούς, πυκνογενούς και κυματογενούς κυκλοφορίας, διάχυσης και διασποράς ρυπαντών και μεταφοράς φερτών υλών. Η

πρόβλεψη και η περιγραφή των παραπάνω φαινομένων οδηγεί στον ορθότερο σχεδιασμό των παράκτιων έργων. Έτσι π.χ. μπορεί να υπολογιστεί ο χρόνος ανανέωσης του νερού ενός λιμένος αναψυχής και να εκτιμηθούν οι επιπτώσεις από την κατασκευή του έργου στο θαλάσσιο περιβάλλον, να σχεδιαστούν έργα προστασίας ακτών και τουριστικής ανάπτυξης παραλιών και να εκτιμηθεί η βέλτιστη θέση ενός αγωγού διάθεσης λυμάτων κοντά σε μία τουριστική περιοχή ελαχιστοποιώντας τις αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον της παράκτιας ζώνης.

Στην εργασία αυτή παρουσιάζονται συνοπτικά τρεις κατηγορίες μοντέλων, που βασίζονται στην επίλυση διαφορικών εξισώσεων με τη μέθοδο των πεπερασμένων διαφορών, όπως:

1. Μοντέλο πρόβλεψης κυματισμών 2^{ης} γενιάς με εφαρμογή στις Ελληνικές θάλασσες βασιζόμενο στην εξίσωση ισοζυγίου της κυματικής ενέργειας (παράγραφος 2). Τα αποτελέσματα του μοντέλου αυτού χρησιμοποιούνται σαν δεδομένα για τα μοντέλα διάδοσης των κυματισμών στη παράκτια ζώνη.
2. Μοντέλο διάδοσης προωθούμενων κυματισμών στον παράκτιο χώρο και μοντέλα κυματογενούς, ανεμογενούς και πυκνογενούς κυκλοφορίας (παράγραφος 3).
3. Μοντέλο μεταφοράς φερτών υλών για την πρόβλεψη της εξέλιξης της ακτογραμμής (διάβρωση - πρόσχωση του πυθμένα) και μοντέλο οριζόντιας διασποράς και διάχυσης ρυπαντού στην παράκτια ζώνη (παράγραφοι 4 & 5).

Για την εκτίμηση των κυματικών παραμέτρων σημαντικού ύψους H_s και μέσης περιόδου T , καθώς και του κατευθυντικού φάσματος των κυματισμών, έχει αναπτυχθεί ένα μοντέλο δεύτερης γενιάς πρόγνωσης των κυματισμών (Χριστόπουλος, 1989, Christopoulos & Koutitas, 1991). Το μοντέλο βασίζεται στην αριθμητική επίλυση της διαφορικής εξίσωσης ισοζυγίου της κυματικής ενέργειας:

$$\frac{\partial F}{\partial T} + C_g \cos \theta \frac{\partial F}{\partial X} + C_g \sin \theta \frac{\partial F}{\partial Y} = S_{\eta} + S_{ds} + S_{nl} \quad (2.1)$$

- όπου $F(f, \theta)$: κατευθυντικό φάσμα κυματισμών συχνότητας f και κατεύθυνσης θ
- C_g : ταχύτητα ομάδας κυματισμών
- S_{in} : ενεργειακή είσοδος από τον άνεμο
- S_{ds} : απώλειες κυματισμών
- S_{nl} : μη γραμμική μεταφορά της ενέργειας μεταξύ των κυματισμών διαφορετικής συχνότητας και κατεύθυνσης

Το φαινόμενο της διάθλασης και της ρηχότητας των κυματισμών σε μια ευρύτερη παράκτια ζώνη, μπορεί να υπολογιστεί αριθμητικά με την επίλυση των διαφορικών εξισώσεων κατεύθυνσης και ενέργειας των κυματισμών (Χριστόπουλος, 1989):

$$\frac{\partial}{\partial x}(k \sin \theta) - \frac{\partial}{\partial y}(k \cos \theta) = 0 \quad (3.1\alpha)$$

$$\frac{\partial}{\partial x}(H^2 C C_y k \cos \theta) + \frac{\partial}{\partial y}(H^2 C C_x k \sin \theta) = 0 \quad (3.1\beta)$$

όπου H το ύψος κυματισμών και C η ταχύτητα προώθησης κυματισμών.

Στο εσωτερικό των λιμενολεκανών και πίσω από τους κυματοθραύστες τα κυματικά φαινόμενα της περίθλασης και της ανάκλασης, μερικής ή ολικής, μπορούν να προσομοιωθούν με το υπερβολικού τύπου μοντέλο "ήπιων κλίσεων" των Ito & Tanimoto (Copeland, 1985):

$$\frac{\partial \zeta}{\partial t} + \frac{C}{C_g} \nabla \cdot \mathbf{Q} = 0 \quad (3.2\alpha)$$

$$\frac{\partial U}{\partial t} + \frac{C^2}{d} \nabla \zeta = 0 \quad (3.2\beta)$$

όπου ζ η ανύψωση της ελεύθερης επιφάνειας, \mathbf{U} το διάνυσμα της οριζόντιας ταχύτητας, $\mathbf{Q} = \mathbf{U}h$, d το βάθος και h η συνολική στήλη νερού $h = d + \zeta$.

Τα αποτελέσματα των μοντέλων διάδοσης κυματισμών (H , ζ , U) αποτελούν τα δεδομένα του μοντέλου κυματογενούς κυκλοφορίας για τον υπολογισμό των τάσεων ακτινοβολίας S_{xx} , S_{xy} , S_{yy} που είναι το γενεσιουργό αίτιο ροής (Καραμπάς και Κρεστενίτης, 1993).

Οι εξισώσεις κυματογενούς κυκλοφορίας γράφονται (Κουτίτας, 1985):

$$\frac{\theta U}{\theta t} + U \frac{\theta U}{\theta x} + V \frac{\theta U}{\theta y} + g \frac{\theta \zeta}{\theta x} = -\frac{T_{bx}}{\rho h} - \frac{1}{\rho h} \left(\frac{\theta S_{xx}}{\theta x} + \frac{\theta S_{xy}}{\theta y} \right) + v_h \nabla^2 L \quad (3.3\alpha)$$

$$\frac{\theta V}{\theta t} + U \frac{\theta V}{\theta x} + V \frac{\theta V}{\theta y} + g \frac{\theta \zeta}{\theta y} = -\frac{T_{by}}{\rho h} - \frac{1}{\rho h} \left(\frac{\theta S_{xy}}{\theta x} + \frac{\theta S_{yy}}{\theta y} \right) + v_h \nabla^2 V \quad (3.3\beta)$$

$$\frac{\theta \zeta}{\theta t} + \frac{\theta Q}{\theta x} + \frac{\theta P}{\theta y} = 0 \quad (3.3\gamma)$$

όπου τ_b η διατμητική τάση πυθμένα, U και V οι ταχύτητες ρεύματος ολοκληρωμένες ως προς το βάθος, $Q = \mathbf{U}h$, $P = \mathbf{V}h$, και $h = (d + \zeta)$.

Η εφαρμογή του μοντέλου δίνει το πεδίο των ταχυτήτων λόγω κυματισμών στην παράκτια ζώνη. Οι ταχύτητες αυτές είναι, κοντά στο σημείο θραύσης, κατά μία τάξη μεγέθους μεγαλύτερες από εκείνες της ανεμογενούς κυκλοφορίας. Σε αυτές τις περιπτώσεις απαιτείται σύζευξη δύο μοντέλων κυκλοφορίας (ανεμογενούς - κυματογενούς) όχι μόνο γιατί έχουν διαφορετικό γενεσιουργό αίτιο αλλά και γιατί αναφέρονται σε πεδία διαφορετικής κλίμακας. Το μοντέλο ανεμογενούς κυκλοφορίας είναι παρόμοιο με τις εξισώσεις (3.3) αλλά οι όροι των τάσεων ακτινοβολίας αντικαθίστανται από την διατμητική τάση στην επιφάνεια.

Η διαφοροποίηση πυκνότητας λόγω της αύξησης της θερμοκρασίας δT και της αλατότητας δS στη λιμενολεκάνη (δείκτης b) με επιφάνεια S , βάθος h , πλάτος εισόδου b , και στην παράκτια λεκάνη (δείκτης s_0) δίνεται από:

$$\delta \rho = -\alpha(\delta T_b - \delta T_s) + \beta(\delta S_b - \delta S_s)$$

όπου α και β πυκνομετρικοί συντελεστές.

Η ταχύτητα του πυκνογενούς ρεύματος δίνεται από:

$$u = 0.5(\Delta \rho / \rho \quad gh)^{1/2}$$

Το ρεύμα αυτό συντελεί στην ανάμιξη του νερού των δύο λεκανών που οδηγεί στον υπολογισμό του χρόνου ανανέωσης. Η εφαρμογή των παραπάνω σε λιμενολεκάνη με χαρακτηριστικά: $h = 3$ m, $S_0 = 30000$ m², $b = 30$ m οδηγεί σε τελικό χρόνο ανανέωσης 2.4 ημέρες.

Στη ίδια λιμενολεκάνη ο χρόνος ανανέωσης λόγω της συνήθους αστρονομικής παλίρροιας μέσου εύρους 0.30 m είναι 5 ημέρες.

Στην παράγραφο αυτή παρουσιάζεται ένα μοντέλο μεταφοράς φερτών υλών με το οποίο μπορεί να διερευνηθεί η επίδραση των κυματισμών και των θαλασσίων τεχνικών έργων στη μεταβολή των ακτών.

Οι κυματισμοί και τα ρεύματα που παράγονται από αυτούς, αποτελούν το βασικό παράγοντα μεταφοράς φερτών υλών. Η κατασκευή ενός τεχνικού έργου (λιμένος, έργων προστασίας ακτών) έρχεται να διαταράξει τη δυναμική ισοροπία της μορφολογίας των ακτών με σημαντικές επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον όχι μόνο απο οικολογική άποψη αλλά και από οικονομική (διάβρωση π.χ. μίας τουριστικής ακτής). Επιπλέον ένα τεχνικό έργο, όπως μία σειρά βραχιόνων, μπορεί όχι μόνο να προστατεύσει αλλά και να δημιουργήσει μία ακτή με την παθητική παρουσία του.

Η εξέλιξη της στάθμης z_b ενός πυθμένα δίνεται συναρτήσει των ειδικών παροχών q_x και q_y από τη σχέση (Κουτίτας, 1985):

$$\frac{\theta z_b}{\theta t} + \frac{\theta q_x}{\theta x} + \frac{\theta q_y}{\theta y} = 0 \quad (4.1)$$

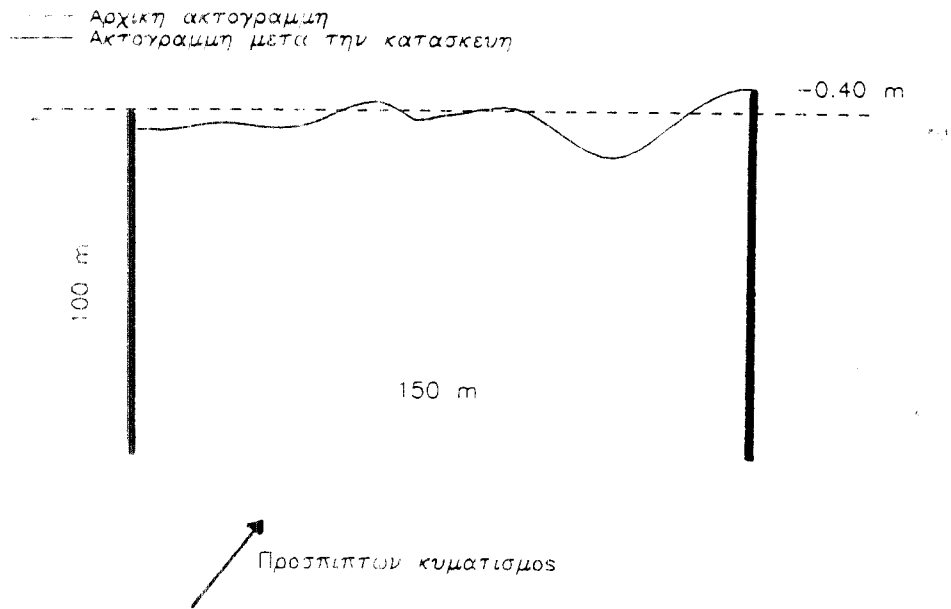
όπου $q_x = q_{s,x} + q_{b,x}$, $q_{s,x}$ και $q_{b,x}$ οι ειδικές παροχές υλικών σε αιώρηση και φορτίου πυθμένα αντίστοιχα, όπως δίνονται από τους van de Graff και van Overeem (1979) σε συνάρτηση με τις φυσικές ιδιότητες των υλικών των ακτών και με τα χαρακτηριστικά των κυματισμών και ρευμάτων (μοντέλα 2.1, 3.1, 3.2, 3.3).

Το μοντέλο ποιότητας νερού (ρύπανσης του παράκτιου χώρου) βασίζεται στην αριθμητική ολοκλήρωση της εξίσωσης της μεταφοράς και διάχυσης (Fickian advection - diffusion, Borthwick & Joynes, 1989):

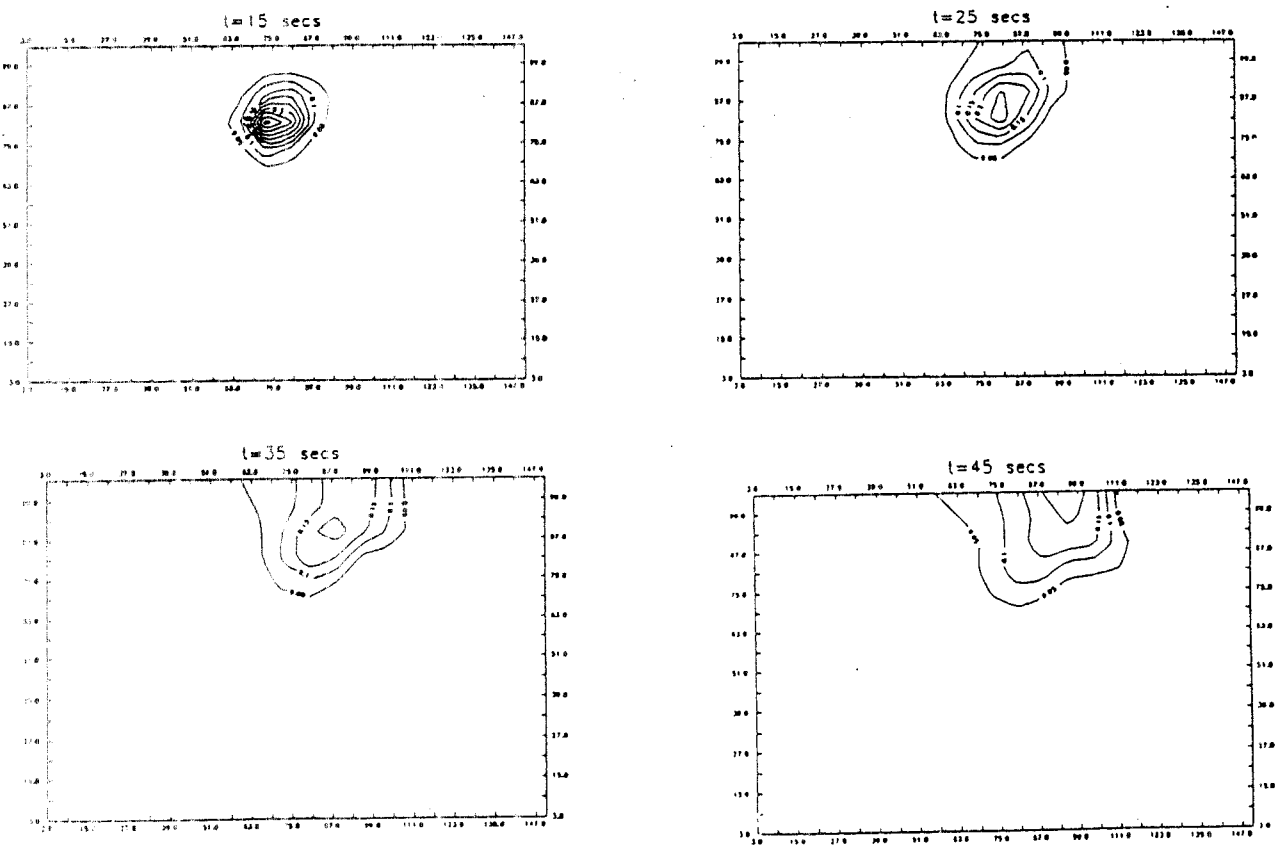
$$\frac{\theta c}{\theta t} + U \frac{\theta c}{\theta x} + V \frac{\theta c}{\theta y} = E \nabla^2 c + \lambda c \quad (5.1)$$

όπου c η συγκέντρωση ρυπαντού, λ ο συντελεστής αποδόμησης ή γένεσης μάζας, $E = \nu_e + K_e$, ν_e ο συντελεστής τυρβώδους διάχυσης ($\nu_e = \nu_e \theta c / u_x$, όπου θ τόνος δηλώνει την τυρβώδη διακύμανση) και K_e ο συντελεστής διασποράς λόγω της κατακόρυφης κατανομής της οριζόντιας ταχύτητας των κυματισμών.

Στα επόμενα σχήματα παρουσιάζεται η εφαρμογή όλων των παραπάνω μοντέλων στην πρόβλεψη της εξέλιξης ακτογραμμής και της μεταφοράς ρυπαντού.



Σχήμα 1. Εξέλιξη ακτογραμμής ανάμεσα σε δύο προβόλους (4.1).



Σχήμα 2. Χωροχρονική εξέλιξη ρυπαντού κοντά σε ακτή (5.1).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Borthwick, A. G. L. & Joynes, S. A., 1989, "Horizontal dispersion of oil pollutant in coastal waters", Hydr. and Envir. modelling of Coastal, Estuarine and River Waters, Univ. of Bradford. Eds: Falconer R. A., Goodwin P. & Matthew R. G. S., pp 322-331.

Christopoulos S. & Koutitas C., 1991, "Wave modelling in the North Aegean Sea", Ann. Geophysicae, Vol. 9, pp. 91-101.

Copeland, G. J. M., 1985, "A practical alternative to the 'mild-slope' wave equation", Coastal Engineering, 9, pp 125-149.

Ebersole B.A., 1985, "Refraction - Diffraction model for Linear Water Waves", J. of Waterway, Port, Coastal and Ocean Engineering, Vol. III, No 6, November, pp. 939-953.

Graaff, J., van de & Overrem, J., van, 1979, "Evaluation of sediment transport formulae in coastal engineering practice", Coastal Engineering, 3, pp 1-32.

Karambas, Th. V., Krestenitis, Y. N. & Koutitas C. G., 1990, "A numerical solution of Boussinesq equation in the inshore zone", Hydrosoft, 3 (1), pp 34-37.

Καραμπάς, Θ. Β., 1992, Μαθηματική περιγραφή της διάδοσης των μη γραμμικών διασπειρομένων κυματισμών στον παράκτιο χώρο, Διδακτορική Διατριβή, Α.Π.Θ., Θεσσαλονίκη.

Καραμπάς, Θ. Β. & Κρεστενίτης, Γ. Ν., 1993, "Εφαρμογή συζευγμένων ανεμογενών - κυματογενών μαθηματικών ομοιωμάτων παράκτιας κυκλοφορίας", ανακοίνωση στο 4ο Πανελλήνιο συνέδριο ωκεανογραφίας και αλιείας, Ε.Κ.Θ.Ε., Ρόδος.

Κουτίτας, Χ. Γ., 1985, Μαθηματικά Ομοιώματα στην Παράκτια Μηχανική, Θεσσαλονίκη.

Χριστόπουλος Σ., 1989, "Ανάπτυξη ανεμογενών κυματισμών. Επεξεργασία μετρήσεων και μαθηματικά μοντέλα κυματισμών", Διδακτορική Διατριβή, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών Α.Π.Θ.

Χριστόπουλος Σ. & Κουτίτας Χ., 1992, "Εφαρμογή μοντέλου κυματισμών στο Αιγαίο", Πρακτικά 5ου Πανελληνίου Συνεδρίου Ε.Υ.Ε., σ. 163-172.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

ΚΩΣΤΑΣ ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗΣ
Αρχιτέκτων - Πολεοδόμος Μηχ.

Ευχαριστώ την Οργανωτική Επιτροπή, που επιτρέπει το παράδοξο, οι πολεοδόμοι να μιλάνε για δραστηριότητες της θάλασσας.

Θα μπώ αμέσως στο θέμα, γιατί ο χρόνος είναι περασμένος και η αντοχή μάλλον μειωμένη. Μεταφέρω λοιπόν αμέσως το ακροατήριο σε μία διαφορετική κλίμακα, κάνοντας μία εισαγωγή για τις γενικές εξελίξεις στον τουριστικό κλάδο. Οι εξελίξεις αυτές είναι καθοριστικές για τα θέματα του θαλάσσιου τουρισμού, όπως επίσης και για οποιαδήποτε μορφή τουρισμού, δεδομένου ότι η Ελλάδα είναι χώρα - δέκτρια τουρισμού και επομένως η ζήτηση, που εκδηλώνεται στις χώρες - πηγές τουρισμού, είναι απόλυτα καθοριστική για τα πράγματα.

Ο τουρισμός είναι μία διεθνής υπόθεση και ότι συμβαίνει στο εξωτερικό μας επηρεάζει άμεσα. Εδώ όπως βλέπετε στη διαφάνεια, προσπάθησα σε μία σελίδα να εμφανίσω ένα σκελετικό διάγραμμα. Δεν είναι διάγραμμα ροής, είναι ένα σκελετικό διάγραμμα όσων θα πώ συνοδευόμενο από ορισμένες λέξεις - κλειδιά στο κάτω μέρος της διαφάνειας, για επεξήγηση.

Λοιπόν, η προσπάθεια είναι η εξής: Ο συσχετισμός τριών βασικών εννοιών οι οποίες αλληλοεπηρεάζονται και αλληλοσυμπληρώνονται. Οι έννοιες είναι ο μαζικός τουρισμός, η περιφέρεια αναψυχής, δηλαδή ο χώρος και τρίτον οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού. Η ομαδοποίηση αυτή συμπληρώνεται με τα αναγραφόμενα υποθέματα που παραπέμπουν

ειδικώτερα στις συντελούμενες ανακατατάξεις την τελευταία δεκαετία, στον τομέα του διεθνούς τουρισμού.

Ανακατατάξεις, που καταλήγουν σε φαινόμενα, όπως είναι η ανακατανομή της τουριστικής κίνησης, σε παγκόσμιο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο και που επιταχύνονται από την αναδιάρθρωση του ευρωπαϊκού χώρου, λόγω πολιτικών αλλαγών. Είναι επίσης τα θέματα της ρύπανσης του φυσικού περιβάλλοντος, τα οποία οδηγούν μοιραία στις λεγόμενες εναλλακτικές μορφές τουρισμού.

Επισημαίνω ότι το πρόβλημα της ρύπανσης είναι εκείνο που ωθεί προς τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού, μαζί με ορισμένα άλλα ιδεολογικού κυρίως περιεχομένου.

Λίγο - πολύ αυτό είναι το διάγραμμα όσων θα πω. Όπως προανέφερα βλέπετε ορισμένες επεξηγηματικές λέξεις - κλειδιά. Εμφανίζεται λοιπόν μία σχετικά νέα ιδεολογία που χαρακτηρίζεται από ευαισθητοποίηση για το περιβάλλον και από μία κατά κάποιον τρόπο αμφισβήτηση του καταναλωτισμού. Αυτό επηρεάζει οπωσδήποτε την έννοια του μαζικού τουρισμού, κατευθύνει τις επιλογές των καταναλωτών σε ήπιους τύπους τουριστικής αρμοδιότητας και κατ' επέκτασιν οδηγεί σε αυξομείωση της τουριστικής κίνησης. Η τουριστική κίνηση δεν αυξάνει πλέον στις μεσαίες αποστάσεις, δηλαδή στην απόσταση του τουριστικού πακέτου κλασικού τύπου που ξεκινάει από την δυτική Ευρώπη ή την Σκανδιναβία και κατευθύνεται προς την Μεσόγειο. Αυτές ακριβώς οι αποστάσεις είναι που παραδόξως, ενώ μειώνονται, βλέπουμε να υπάρχει αυξανόμενη κίνηση στις μικρότερες και μεγαλύτερες αποστάσεις.

Επομένως υπάρχει αύξηση στον τουρισμό των μικρών αποστάσεων όπως επίσης στον υπερπόντιο τουρισμό, δηλαδή στα δύο άκρα. Ο τουρισμός της μεσαίας απόστασης που είναι τα 1500 χιλιόμετρα περίπου συνεχώς μειώνεται.

Εχουμε επίσης και την ανάδειξη νέων προορισμών, κυρίως υπερπόντιων πράγμα που όπως είπα οφείλεται σε θέματα περιβαλλοντικής ρύπανσης στην Ευρώπη και αντίστοιχης ευαισθητοποίησης της ζήτησης στο θέμα του περιβάλλοντος. Αυτά όσον αφορά την τουριστική δραστηριότητα στις οικονομικά ανεπτυγμένες κοινωνίες Αμερικής και Ευρώπης.

Πάμε τώρα γρήγορα στο θέμα του χώρου που και αυτό εύλογα επηρεάζει την τουριστική δραστηριότητα. Εχουμε λοιπόν δύο κορυφαία γεγονότα που μεταβάλλουν την δομή και την λειτουργία των περιφερειών αναψυχής στην Ευρώπη και αυτά είναι η διάλυση του σοσιαλιστικού μπλοκ

και παράλληλα η κατάργηση των εσωτερικών συνόρων με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη.

Τα γεγονότα αν και μοιάζουν άσχετα τελικά δεν είναι. Από την στιγμή που διευκολύνεται η διεθνική τουριστική κίνηση σημαίνει αυξημένη κινητικότητα. Αν αυτό το γεγονός το συσχετίσει κανείς με την γενναία κοινοτική επιδότηση έργων υποδομής μεταφορών, γίνεται φανερό ότι πέρα από την κινητικότητα, υπάρχει τώρα και μία αυξημένη προσπελασιμότητα που παλαιότερα δεν υπήρχε. Έτσι επιτυγχάνεται η δικτύωση ορισμένων πόλεων της Ευρώπης που ήταν δύσκολα προσπελάσιμες πράγμα που οδηγεί σε μία σαφή χωρική ανακατάταξη.

Και αν θέλουμε να περάσουμε τώρα, κάπως σε θέματα περισσότερο δικό μας, μεσογειακά, βλέπουμε ότι το θέμα της ρύπανσης, είναι εκείνο που κυριαρχεί. Η Μεσόγειος αυτήν την στιγμή χαρακτηρίζεται από αυτό που λέγεται littoralization. Είναι ένας όρος, τον οποίον διστάζω να μεταφράσω και σημαίνει την εγκατάσταση ή μάλλον την οικιστική την βιομηχανική και φυσικά την τουριστική ανάπτυξη στις ακτές, δηλαδή μία "ακτοποίηση" των παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Αυτό έχει οδηγήσει σε βαθμιαία παρακμή των παραθαλασσιών θερέτρων πράγμα που παρατηρείται και στην Μεσόγειο, αλλά παραδοξως και στην βόρεια Ευρώπη.

Έτσι βλέπουμε ότι το Μπράιτον στην Αγγλία που ήταν παραδοσιακό κέντρο τουρισμού του τέλους του προηγούμενου αιώνα, αυτήν την στιγμή βρίσκεται σε παρακμή. Με συγχωρείτε που λόγω περιορισμένου χρόνου προχωρώ κάπως γρήγορα.

Επομένως, παρακμή των παραθαλασσιών θερέτρων, οδηγεί σε ζήτηση τουριστικών προορισμών στην ενδοχώρα και σε μία σχετική αντιστροφή των καθιερωμένων ροών. Αν πάμε τώρα σε λεπτομέρεια, όσον αφορά τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού παρατηρούμε ότι υπάρχουν δύο κυρίαρχες τάσεις, στις μορφές αυτές. Έτσι με αφετηρία την διαπίστωση της υποβάθμισης του περιβάλλοντος, έχουμε αύξηση του τουρισμού των πόλεων (Urban tourism) με την σημερινή του εκδοχή που είναι μία νέα μορφή τουρισμού ενώ παράλληλα έχουμε και την αντίστοιχή της με έμφαση την φύση, δηλαδή τον θαλάσσιο τουρισμό.

Αναλύοντας τον θαλάσσιο τουρισμό λίγο περισσότερο, βλέπουμε ότι μπορεί να χωριστεί σε δύο βασικές κατηγορίες, πέραν των όσων είπα προηγουμένως ο κύριος Λουκίσσας. Οι κατηγορίες αυτές είναι το γιώτινγκ και οι κρουζιέρες.

Όπως προαναφέρθηκε η ευαισθητοποίηση της ζήτησης επηρεάζει κάπως την τουριστική επιλογή δεδομένου ότι υπάρχει πρόταγμα των περιβαλλοντικών κριτηρίων που ευνοεί τον θαλάσσιο τουρισμό καθώς προσφέρει επαφή με το υγρό στοιχείο, όχι πια στην παραλία, αλλά μέσα στη θάλασσα. Παράλληλα υπάρχει το θέμα του κατακερματισμού των διακοπών φαινόμενο με κοινωνική διάσταση που δίνει τώρα την δυνατότητα για πολλές μικρές διακοπές (short breaks) έναντι των καθιερωμένων ενιαίων ετησίων διακοπών. Πρέπει να θυμηθούμε ακόμα ότι η πελατεία που ενδιαφέρεται για θαλάσσιο τουρισμό είναι κυρίως η αμερικανική πελατεία και αυτή έχει διακοπές που σε μέσο όρο δεν ξεπερνάνε τις δύο βδομάδες το έτος.

Πρέπει λοιπόν να είμαστε έτοιμοι για μικρής διάρκειας ταξίδια, γιότιγκ, είτε κρουαζιέρας. Με δεδομένη την ρύπανση και την εξάντληση των παραλιακών εκτάσεων διαπιστώνουμε διεύρυνση της τουριστικής ζήτησης από τους νέους και από την τρίτη ηλικία ενώ αντίστοιχα υπάρχει εμπλουτισμός της προσφοράς με τον φυσιογνωστικό και τον πολιτιστικό τουρισμό που είναι μορφές οι οποίες έχουν άμεση σχέση με την ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης για το περιβάλλον. Παράλληλα ο επαγγελματικός τουρισμός ενισχύεται από το άνοιγμα των συνόρων και από τον ευρωπαϊκό προσανατολισμό των χωρών της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης.

Επομένως έχουμε τρεις μορφές τουρισμού καινούργιες σχετικά. Και αν κάποιος αυτές τις μορφές τις "κρουαζιεροποιήσει", μπορεί να πεί ότι φυσιογνωστικός τουρισμός είναι η κρουαζιέρα της Αλάσκας, η οποία έχει μεγάλη ζήτηση τελευταία, ότι πολιτιστικός είναι η κρουαζιέρα της Μεσογείου και ότι ο επαγγελματικός είναι η κρουαζιέρα των incentives δηλαδή των κινήτρων.

Επειδή όμως μιλάμε και για χωροταξία θυμίζω τις ευρωπαϊκές μπανάνες ανάπτυξης. Σε αυτή τη διαφάνεια βλέπουμε την ευρωπαϊκή μπανάνα, δηλαδή το αναπτυξιακό τόξο που έχει δημιουργηθεί παραδοσιακά από Λονδίνο μέχρι Βαυαρία και που στην ουσία γεννάει τον τουρισμό. Βλέπουμε ότι με κέντρο αυτό σχηματίζονται οι περιφέρειες αναψυχής σύμφωνα με την θεωρία του Βάλτερ Κριστάλλερ που την θυμίζω στους παλαιότερους. Και θυμίζω ακόμα ότι η θεωρία του Κριστάλλερ για τις περιφέρειες αναψυχής, ήταν ακριβώς ότι από ένα δυτικοευρωπαϊκό κέντρο ξενικινάν ομόκεντροι κύκλοι, οι οποίοι αφού αστικοποιήσουν ένα πρώτο φυσικό περιβάλλον, προχωρούν σε δεύτερο, σε τρίτο.

Επομένως μέχρι εδώ όχι μόνο επαληθεύεται ο Κριστάλλερ, αλλά και συμπληρώνεται από την πραγματικότητα. Και η σημερινή πραγματικότητα είναι η εμφάνιση της Μεσογειακής μπανάνας από Λομβαρδία μέχρι Καταλωνία. Και είναι αυτή που γεννάει τώρα πια την κίνηση την αντιστροφή δηλαδή από τον Νότο προς Βορρά.

Επομένως βλέπουμε την περιφέρεια να επεκτείνεται, πρώτα εδώ, μετά στο τμήμα Ισπανία, Ιταλία, Πορτογαλλία, Ελλάδα, Τουρκία, Μαγκρέμπ, δηλαδή πρώην γαλλικές αποικίες και το τμήμα αυτό στον οποίο ανεφέρθη προηγουμένα και ο καθηγητής κ. Ρογκάν, δηλαδή της Αιγύπτου. Μέσα σε αυτήν λοιπόν την πραγματικότητα, εντάσσεται το θέμα των κρουαζιερών και εδώ θα μιλήσω με βάση την εμπειρία την οποία έχω αποκτήσει, ως ειδικός συνεργάτης σε μία μελέτη που εκπόνησε η αναπτυξιακή Εταιρεία ΟΜΙΚΡΟΝ, Οικονομικών Μελετών, με συνεργάτη τον κύριο Βογιατζή, ναυπηγό, τον καθηγητή κύριο Γιάννη Τζωάννο ως Σύμβουλο και εμένα σε θέματα τουριστικής ζήτησης, ως ειδικό συνεργάτη.

Αυτήν την μελέτη την ανέθεσε η ΕΤΒΑ. Τώρα, πως η ΕΤΒΑ αναθέτει τουριστικές μελέτες αυτο είναι ένα απο τα νεοελληνικά παράδοξα. Εν πάσει περιπτώσει την ανέθεσε. Και εδώ τώρα στη διαφάνει βλέπουμε το υπόβαθρο που είναι απο το βιβλίο του Χολλογουαίη. Εδώ φαίνεται η σημερινή συγκέντρωση των αγορών δηλαδή της ζήτησης που εκδηλώνεται, συντριπτικά στην Βόρεια Αμερική, δευτερευόντως στην Ευρώπη, με 15% έναντι 82% και από κεί και ύστερα στις υπόλοιπες περιοχές.

Επομένως, βλέπουμε ότι η κρουαζιέρα είτε στην Ελλάδα είτε στο εξωτερικό, είναι μία υπόθεση κυρίως Αμερικανική, και άμεσα συναρτημένη με την ανοραστική δύναμη του δολλαρίου και επί πλέον με την ειρήνη στην κάθε περιοχή δεδομένου ότι οι Αμερικανοί σε αντίθεση με τους Βρετανούς που είναι περισσότερο ριψοκίνδυνοι, είναι ιδιαίτερα συντηρητικοί σε θέματα ασφάλειας.

Με αυτές τις αγορές το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης κατευθύνεται σε τρεις περιοχές που είναι η Καραϊβική, με 54%, η Μεσόγειος αμέσως με 10% και τέλος η Αλάσκα με 7%. Είναι οι τρεις πρώτες περιοχές σε παγκόσμιο επίπεδο. Σημειώνω ότι η Μεσόγειος είχε μία κάμψη τα τελευταία χρόνια, αλλά τώρα πάλι έχει αρχίσει να ανακάμπει απο την στιγμή που υπάρχει μία σχετική ειρήνη στην περιοχή μετά τον πόλεμο του Κόλπου.

Για το θέμα τώρα του μεσογειακού τουρισμού, νομίζω ότι το συγκριτικό μας πλεονέκτημα είναι ακριβώς ο πολιτιστικός τουρισμός

δηλαδή το εγγενές πολιτιστικό στοιχείο. Η πολιτιστική λοιπόν κρουαζιέρα, η οποία μπορεί να πραγματοποιηθεί με μεγάλη επιτυχία στην Ανατολική Μεσόγειο είναι κάτι που έχει μέλλον. Προϋπόθεση βεβαίως είναι ότι το στοιχείο στο οποίο εμείς έχουμε το συγκριτικό πλεονέκτημα, δηλαδή το περιβάλλον τόσο το φυσικό όσο και το πολιτιστικό, ότι αυτό θα διατηρηθεί πάση θυσία.

Βεβαίως, θα υπάρξουν κραδασμοί από την άρση των προνομίων ναυσιπλοΐας (cabotage) από το '99 και ύστερα, αλλά σε γενικές γραμμές μπορεί να πει κανείς ότι η ζήτηση για πολιτιστικό τουρισμό είναι θετική, και μπορεί η μεσογειακή κρουαζιέρα να αποτελέσει την εναλλακτική μορφή της παραδοσιακής κρουαζιέρας της Καραϊβικής, όπου όσο πάει τα βαπόρια μεγαλώνουν και οι διαδρομές μικραίνουν.

Ο δικός μας κρουαζιερικός τουρισμός μπορεί να έχει ακριβώς τον περιηγητικό αυτόν χαρακτήρα, με επίκεντρο τον πολιτισμό, όπου βεβαίως το προτερημά μας όπως έλεγα και πριν, θα είναι η φύση και η ιστορία. Μέχρι αυτήν την στιγμή που μιλάμε, το κομμάτι του Παγασητικού και ο Βολος δεν συμπεριλαμβάνονται σε προγράμματα. Αυτό όμως είναι κάτι το οποίο μελλοντικά μπορεί κανείς να επιδιώξει, σε συνεννόηση με τους tour operators.

Το θέμα όμως του Πηλίου και ακριβώς αυτό είναι το σημαντικό, ότι δηλαδή κανείς πρέπει να αξιοποιήσει τον πολιτιστικό παράγοντα δεδομένου ότι γιαυτό υπάρχει αυτήν την στιγμή ζήτηση σε κλίμακα παγκόσμια. Η περιβαλλοντική στροφή, η στροφή προς την ποιότητα, μπορεί να αξιοποιηθεί πάρα πολύ επιτυχημένα από την πλευρά την ελληνική.

ΜΑΖΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, ΕΙΔΙΚΕΣ, ΝΕΕΣ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΤΖΟΥΛΙΑ ΤΣΑΛΙΚΗ

Αρχιτέκτων - Χωροτάκτης, ΒΙΠΕΤΒΑ

Η έννοια του μαζικού τουρισμού περιλαμβάνει την παραδοσιακή τουριστική δραστηριότητα, τον τουρισμό που διεξάγεται με ταυτόσημο τρόπο από όλες τις πληθυσμιακές ομάδες που τον ασκούν, χωρίς να υπάρχει διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος ανάλογα με τις ανάγκες διαφορετικών ομάδων τουριστικών. Πρόκειται για την επί πολλά χρόνια κυρίαρχη μορφή τουριστικής δραστηριότητας όλων των αναπτυγμένων χωρών, που ξεκινάει από τα μέσα της δεκαετίας του 1950 και συνεχίζεται μέχρι την δεκαετία του 1980.

Στη διάρκεια της τελευταίας 15ετίας, το πρότυπο του μαζικού τουρισμού διανύει περίοδο αμφισβήτησης, ως αποτέλεσμα των αρνητικών επιπτώσεων στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον των χωρών υποδοχής και της ολοένα αυξανόμενης αντίληψης ότι τα θετικά αποτελέσματα του τουρισμού δεν αντισταθμίζουν κατ' ανάγκη το υψηλό κοινωνικό και περιβαλλοντικό κόστος που αυτός προκαλεί.

Ειδικότερα στην Ελλάδα, η ανάπτυξη του Τουρισμού στηρίχθηκε ακριβώς σε αυτό το πρότυπο, βασισμένο στην υπερεκμετάλλευση των τουριστικών πόρων και ιδιαίτερα των περιοχών που για ιστορικούς και φυσικούς λόγους μπορούσαν να λειτουργήσουν ως πόλοι έλξης όλο και μεγαλύτερου αριθμού τουριστών. Παράλληλες ειδικές παρεμβάσεις τουριστικής ανάπτυξης, αν και υπήρξαν στην Ελλάδα από τη δεκαετία του 1960, ήταν περιορισμένης έκτασης και σε καμία περίπτωση δεν αποσκοπούσαν στην μεταβολή του προτύπου τουριστικής ανάπτυξης της

χώρας. Αποτέλεσμα αυτού του μοντέλου τουριστικής ανάπτυξης υπήρξαν η χωρική υπερσυγκέντρωση της προσφοράς σε ορισμένες περιοχές, η εποχικότητα της ζήτησης, η υποβάθμιση της προσφοράς και των υπηρεσιών καθώς και η ποιοτική υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Όπως φαίνεται από την ανάπτυξη που προηγήθηκε, μελις τα τελευταία χρόνια γίνεται πλέον κοινώς αποδεκτή η ανάγκη μεταβολής αυτού του τρόπου τουριστικής ανάπτυξης στην Ελλάδα, με στόχο την αντιμετώπιση των προβλημάτων που το μαζικό τουριστικό πρότυπο δημιούργησε. Η παρακμή του προτύπου Μαζικού Τουρισμού οδήγησε προγραμμάτων ειδικών μορφών τουρισμού, είτε νέων είτε εναλλακτικών. (ΕΤΒΑ 1991).

Με τον όρο "νέες μορφές" νοούνται εκείνες οι οποίες αναπτύχθηκαν παράλληλα ή αμέσως μετά την ανάπτυξη του μαζικού τουρισμού και στηρίχθηκε συχνά στην ανάπτυξη μιας συμπληρωματικής σχέσης με αυτόν. Η μεταβολή η οποία επέρχεται αναφέρεται σε νέες μορφές προσφοράς που απευθύνονται σε κάποιες διακριτικές ομάδες του συνολικού τουριστικού πληθυσμού (π.χ. τουρισμός για ηλικιωμένους). Στην πορεία του χρόνου, αυτές οι νέες μορφές κατέληξαν να λειτουργούν με μαζική μορφή, διατηρώντας όμως τη διαφοροποίηση τους από το πρότυπο του μαζικού τουρισμού, όσον αφορά τις εξειδικευμένες συνθήκες προσφοράς.

Στις "εναλλακτικές μορφές" περιλαμβάνονται εκείνες οι οποίες εστιάζονται στην ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος και υπό αυτή την έννοια αντιτίθεται στο κλασσικό πρότυπο του μαζικού τουρισμού (οικοτουρισμός, πολιτιστικός τουρισμός κ.λπ.).

Τέλος, υπάρχουν και άλλες ειδικές μορφές οι οποίες δεν συνδέονται με τις δύο παραπάνω υποκατηγορίες, αν και μπορούν να θεωρηθούν κλασσικές μορφές υπό διάφορες έννοιες. Παραδείγματα αυτής της ομάδας είναι η ανάπτυξη του κοινωνικού τουρισμού ή του αγροτουρισμού, που αποτελούν μία από τις ιστορικά προγενέστερες μορφές και αναπτύσσονται ως αποτέλεσμα συγκεκριμένων αναγκών (π.χ. ανάγκη για φθινές διακοπές των μεσαίων ή χαμηλών οικονομικών στρωμάτων).

Από την παραπάνω συνοπτική αναφορά στον ενοσιολογικό προσδιορισμό των διαφόρων μορφών τουρισμού γίνεται προφανές ότι σε καμμία περίπτωση δεν μπορεί να υπάρξει μία αυστηρά προσδιορισμένη τυπολογία, αφού σε πολλές περιπτώσεις είναι δυνατόν να υπάρξουν επικαλύψεις. Για παράδειγμα, υπάρχουν ειδικές μορφές που ταυτόχρονα μπορούν να χαρακτηρίζονται και ως νέες ή και ως εναλλακτικές. Ο οικολογικός τουρισμός αποτελεί μία ειδική μορφή που εντάσσεται και στις

εναλλακτικές, ενώ ανάλογα με τη διαφορετική διάρθρωση της προσφοράς (οργάνωση, διαφήμιση, τύπος πελατών κ.λ.π.) μπορεί να θεωρηθεί και νέα τουριστική μορφή.

Για τους σκοπούς της συγκεκριμένης μελέτης, δεν έχει ιδιαίτερη βαρύτητα η χρησιμοποιούμενη ορολογία, αλλά τα ειδικά χαρακτηριστικά κάθε τύπου. Για το λόγο αυτό όλες οι μορφές που εξετάζονται χαρακτηρίζονται εν γένει ως ειδικές. Οι μορφές αυτές είναι ο Θαλάσσιος Τουρισμός (τόσο ως κρουαζιέρα, όσο και ως yachting), ο Συνεδριακός - Εκθεσιακός Τουρισμός, ο Αγροτουρισμός, ο Τουρισμός Υγείας, ο Οικοτουρισμός, η Χρονομεριστική Μίσθωση, ο Ορεινός - Χιονοδρομικός Τουρισμός και ο Κοινωνικός Τουρισμός.

Ως ναυτικός τουρισμός μπορεί να θεωρηθεί το σύνολο των δραστηριοτήτων που συνδέονται με τις θαλάσσιες περιηγήσεις και τον ναυταθλητισμό. Η ανάπτυξη του ναυτικού τουρισμού συνδέεται με τους διάφορους τύπους σκαφών (ιστιοφόρα, μηχανοκίνητα, μεγέθη θαλαμηγών), τους χώρους ελλιμενισμού τους σε συγκεκριμένες θέσεις (μαρίνες) και μία σειρά υπηρεσιών - εξυπηρετήσεων που παρέχονται σε αυτούς (φύλαξη, καθαρισμός κ.λπ.). Διεξάγεται δε μέσω δύο βασικών δραστηριοτήτων: της οργάνωσης κρουαζιέρας και του yachting.

Το προσφερόμενο προϊόν της κρουαζιέρας, ανταγωνιζόμενο ανάλογα προϊόντα άλλων κλάδων της τουριστικής αγοράς, ακολουθεί τη γενικότερη ανάπτυξη του τουρισμού, προσφέροντας αυξανόμενες δραστηριότητες και υπηρεσίες. Τα τελευταία χρόνια αναπτύσσεται μία τάση συνδυασμού της κρουαζιέρας με ειδικές τουριστικές μορφές με σκοπό την προσέλκυση ειδικών ομάδων πληθυσμού (π.χ. κρουαζιέρες συνεδριακού τουρισμού ή αθλητικού τουρισμού, τρίτης ηλικίας κ.λπ.) Ταυτόχρονα και παράλληλα με τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια, αναπτύσσεται μία τάση διοργάνωσης κρουαζιέρων - μικρών περιπάτων, με μικρά πλοία της τάξης των 50-100 επιβατών, που απευθύνονται στις υψηλότερες εισοδηματικές τάξεις.

Η οργάνωση μίας κρουαζιέρας γίνεται, όπως και οι άλλες τουριστικές δραστηριότητες, από τους αντίστοιχους tour operators (ναυλομεσίτες - brokers - για την περίπτωση του θαλάσσιου τουρισμού). Καταβάλλεται προσπάθεια αύξησης των δαπανών των τουριστών πάνω στο πλοίο με διάφορους τρόπους (τυχερά παιχνίδια, καταστήματα κ.λπ.) Η μέση ημερήσια δαπάνη υπολογίζεται σε 50 \$. Η διοργάνωση μικρών περιπάτων, με πλοία μικρής χωρητικότητας (έως 100 ατόμων) και για υψηλές εισοδηματικές ομάδες, υπολογίζεται ότι αποδίδουν συνολικά 1.000 \$ το

άτομο ημερησίως στην Αγγλία, 1.200 \$ στην Καραϊβική και 700 - 1.000 \$ στην Ελλάδα.

Ο Ναυτικός Τουρισμός, με τη μορφή της κρουαζιέρας και του yachting, αποτελεί περίπτωση τουρισμού υψηλής στάθμης, με την έννοια των εισοδημάτων που αποδίδονται σε αυτόν ως αποτέλεσμα των δαπανών που απαιτεί η διεξαγωγή του. Η τάση της διεθνούς αγοράς κρουαζιέρας είναι συνεχώς αυξητική κατά τα τελευταία χρόνια. Ο ρυθμός αύξησης του αριθμού των τουριστών κινήθηκε από 4% έως 8% την εικοσαετία 1960-80. Μετά το 1984 η ανάκαμψη συνεχίστηκε με πολύ εντονότερους ρυθμούς της τάξης του 15%. Έτσι η παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας από 500.000 επιβάτες που αριθμούσε το 1972, έφτασε τα 3.000.000 το 1987. Από αυτούς περίπου τα 2.000.000 είναι Αμερικανοί.

Ο διεθνής στόλος σήμερα αριθμεί περί τα 250 πλοία δυναμικότητας 150.000 κουκετών. Διαχρονικά, τα μεγέθη και η χωριτικότητα των κρουαζιερόπλοιων αυξάνεται επίσης, αφού από μεγέθη της τάξης των 500 - 700 επιβατών, εξελίχθηκαν σε 1000 - 1500 επιβατών πρόσφατα.

Η περιοχή της Καραϊβικής αποτελεί την μεγαλύτερη αγορά συγκεντρώνοντας 3,5 εκατομ. τουρίστες το 1989 (80% της παγκόσμιας κίνησης). Οι κλιματολογικές συνθήκες της περιοχής συντελούν στην δυνατότητα να γίνονται κρουαζιέρες στην περιοχή όλο το χρόνο και αυτός είναι ο λόγος της συντριπτικής υπεροχής στην παγκόσμια αγορά. Η Μεσόγειος αποτελεί την δεύτερη αγορά, συγκεντρώνοντας το 15% της παγκόσμιας κίνησης. Το μεγαλύτερο τμήμα της Μεσογειακής αγοράς καλύπτεται από Αμερικανούς τουρίστες. Μετά την Αμερικανική αγορά, η πρώτη αγορά της Ευρώπης είναι η Γερμανική με 120.000 επιβάτες. Η Μεσογειακή κίνηση επηρεάζεται άμεσα από τις τρεις αυτές εθνικές ομάδες τουριστών.

Η πιο αναπτυγμένη αγορά yachting είναι η Αμερικανική αγορά. Η Ευρωπαϊκή αγορά, μετά την οικονομική κρίση της περιόδου 1980 - '82 έχει σημειώσει ανάκαμψη, χωρίς όμως να φθάσει τα προ της κρίσης επίπεδα. Η Γαλλία, με επίκεντρο τη Κυανή Ακτή, η Ιταλία και σε μικρότερο βαθμό η Ισπανία είναι περιοχές εντονότερης ανάπτυξης του yachting, το οποίο διεξάγεται με ενδιάμεσου μεγέθους σκάφη (5 - 15 μέτρων).

Η δραστηριότητα του yachting προβλέπεται να ενισχυθεί με την αύξηση ενός προτύπου διακοπών σύντομης διάρκειας (1 - 3 ημερών). Όμως, στην Ευρώπη επικρατεί μία τάση απομάκρυνσης από τις διακοπές του yacht.

Η Ελλάδα, λόγω κλιματιστικών και φυσικών συνθηκών διαθέτει αναμφισβήτητο πλεονέκτημα για την ανάπτυξη μορφών ναυτικού τουρισμού. Ήδη αντιπροσωπεύει το 5% της αγοράς ναυτικού τουρισμού της Μεσογείου, ενώ ο ναυτικός τουρισμός αποφέρει περίπου το 8% του συνολικού τουριστικού συναλλάγματος της χώρας. Τα μεγέθη αυτά είναι σημαντικά χαμηλότερα των πραγματικών δυνατοτήτων και έχουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης. Ιδιαίτερα, εάν ληφθεί υπ' όψη ότι το 1/3 του παγκόσμιου στόλου κρουαζιεροπλοίων είναι ελληνικά ή ελληνόκτητα (135 μεγάλα κρουαζιερόπλοια των 200 - 1.500 επιβατών) και διοργανώνουν κρουαζιέρες σε ολόκληρη τη Μεσόγειο, με επίκεντρο τον Ελληνικό χώρο. Ο στόλος αυτός αναπτύχθηκε με ταχείς ρυθμούς μετά το 1970 και εξυπηρετεί κυρίως Αμερικανούς και δευτερευόντως Γερμανούς και Βρετανούς τουρίστες.

Η αγορά yachting εξελίχθηκε σημαντικά μετά το 1970. Το 1978 υπήρχαν 790 σκάφη (ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα μεγαλύτερα των 6 μέτρων και 5 κόρων), ενώ το 1990 ξεπέρασαν τα 2.800, εκ των οποίων τα 2.300 (80%) δεν διαθέτουν πλήρωμα. Τα έσοδα του yachting αντιπροσωπεύουν το 0,57% του συνολικού τουριστικού εσόδου το 1987, ενώ ο αριθμός των ναυλώσεων το 1989 ξεπέρασε τις 11.000. Παράλληλα με τις ευνοϊκές προοπτικές, υπάρχουν και μία σειρά προβλήματα για την περαιτέρω ανάπτυξη του ναυτικού τουρισμού στην Ελλάδα. Σημαντικότερο από αυτά είναι η μείωση των Αμερικανών τουριστών προς την περιοχή της Μεσογείου και την Ελλάδα, λόγω μιας σειράς πολιτικών παραγόντων και η αδυναμία υποκατάστασής τους από άλλες εθνικότητες εξ ίσου υψηλής εισοδηματικής τάξης.

Οι σημαντικές ελλείψεις στην υποδομή και παράλληλα η έλλειψη στρατηγικής για την συστηματική ανάπτυξης του κλάδου δεν τον διευκολύνουν να αντιμετωπίσει τον οξύ ανταγωνισμό των υπόλοιπων μεσογειακών χωρών. Σήμερα, υπάρχουν στην Ελλάδα 12 μαρίνες με δυνατότητες ελλιμενισμού 3.200 σκαφών, ενώ άλλα 3.000 σκάφη μπορούν να εξυπηρετηθούν σε τοπικής σημασίας μικρά λιμάνια. Συγκριτικά αναφέρεται ότι το επίπεδο της εξυπηρέτησης στις ανταγωνίστριες προς την Ελλάδα χώρες είναι σημαντικά υψηλότερο. Η Τουρκία διαθέτει περίπου 7.000 θέσεις ελλιμενισμού σε 16 μαρίνες, η Ισπανία 60.000 θέσεις σε 173 μαρίνες (για ένα σύνολο 1.250.000 σκαφών), ενώ η Γαλλία 40 μαρίνες μόνο στην περιοχή της Κυανής Ακτής. Η έλλειψη εγκαταστάσεων συνοδεύεται τόσο από την έλλειψη κατάλληλα εκπαιδευμένου προσωπικού

και οργάνωσης αντίστοιχων υπηρεσιών, όσο και της αναγκαίας προβολής - προώθησης του κλάδου.

Οι σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης του Θαλάσσιου Τουρισμού που υπάρχουν στην Ελλάδα, λόγω των σημαντικών συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας, αναδεικνύουν ένα ευρύ φάσμα δυνητικών επενδυτικών δυνατοτήτων. Αυτές αφορούν μία μεγάλη κλίμακα επενδύσεων, από μικρών κεφαλαιακών απαιτήσεων, έως ιδιαίτερα μεγάλων και μπορούν να ομαδοποιηθούν σε τρεις βασικές κατηγορίες.

Η πρώτη αφορά τον τομέα της ναυπήγησης, ο οποίος δίνει τη δυνατότητα επενδύσεων για την κατασκευή μιας σειράς προϊόντων (σκαφών) διαφορετικών κεφαλαιακών επενδύσεων και αποδοτικότητας κεφαλαίων. Κύρια χαρακτηριστικά του κλάδου είναι το χαμηλό επίπεδο εκσυγχρονισμού του στην Ελλάδα, που εκφράζεται από την υψηλή ένταση εργασίας, καθώς και η έλλειψη κατάλληλα εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού.

Η δεύτερη επενδυτική δυνατότητα αφορά μία σειρά συμπληρωματικών επισκευαστικών εργασιών, κλάδος ο οποίος παρουσιάζει ιδιαίτερη δυναμική στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια. Χαρακτηρίζεται από χαμηλότερες κεφαλαιακές ανάγκες από ότι η Ναυπήγηση των σκαφών, παρουσιάζει όμως τα ίδια προβλήματα με αυτήν στον Ελληνικό χώρο.

Το τρίτο πεδίο επενδυτικής δραστηριότητας, σχετίζεται με την δημιουργία ολοκληρωμένου συγκροτήματος παροχής τουριστικών υπηρεσιών στις οποίες θα περιλαμβάνονται και δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού (πιθανόν διαθεσιμότητα μαρίνας, παροχή ναυλομεσιτικών εργασιών, υπηρεσίες συντήρησης κ.λπ. σε συνδυασμό με δραστηριότητες στην ξηρά).

Σύμφωνα με τον αναπτυξιακό Νόμο 1892/90 η ναυπήγηση σκαφών είναι δραστηριότητα η οποία μπορεί να χρηματοδοτείται σύμφωνα με την Υπουργική Απόφαση η οποία όμως δεν έχει ακόμα εκδοθεί. Επίσης, δυνατότητες χρηματοδότησης υπάρχουν και για την περίπτωση επενδύσεων βελτίωσης της υποδομής του θαλάσσιου τουρισμού, σύμφωνα με προδιαγραφές οι οποίες εγκρίνονται από τον Ε.Ο.Τ. το Υπουργείο Χωροταξίας και το Υπουργείο Γεωργίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΜΟΡΦΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ - ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ - ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

ΜΟΡΦΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΕΙΔΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΓΟΡΑΣ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΤΑΣΕΙΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΓΟΡΑΣ
<p>ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ</p> <p>(κρουαζιέρα)</p>	<p>μέσα και ανώτερα εισοδήματα</p> <p>ΧΩΡΕΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ</p>	<p>πολυσύνθετο προϊόν που περιλαμβάνει μεγάλο εύρος εξυπηρετήσεων: κατάλυμα, εστίαση, ψυχολογία, καταστήματα, καζίνο, άθληση κ.λπ. (κρουαζ.)</p>	<p>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</p> <p>φυσικά χαρακτηριστικά</p> <p>κλιματολογικές συνθήκες</p> <p>ελληνικής ιδιοκτησίας το 1/3 του παγκόσμιου στόλου</p>	<p>κυρίως νησιά Νοτίου Αιγαίου σε συνδυασμό με επισκέψεις ανά Τουρκικά παράλια.</p>	<p>tour operators</p> <p>ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ</p>	<p>7,7% του συνολικού τουριστικού συναλλάγματος με τάση αύξησης</p> <p>προσέλκυση τουριστών υψηλού εισοδήματος</p>	<p>συνδυασμός κρουαζιέρας με πολλαπλές τουριστικές δραστηριότητες στην ξηρά.</p>
<p>ΔΙΑΠΛΟΚΗ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΜΟΡΦΕΣ</p> <p>αθλητικός τουρισμός</p> <p>τουρισμός υγείας</p>	<p>1. Η.Π.Α. 2. Γερμανία 3. Βρετανία</p> <p>ΧΩΡΕΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ</p> <p>1. Καραϊβική 2. Μεσόγειος άλλες προοχές σε Κίνα, Ινδονησία, Αλάσκα, Βραζιλία, Αργεντινή</p>	<p>ραγδαία αύξηση της αγοράς κατά την τελευταία δεκαετία.</p> <p>προοπτικές περαιτέρω ανόδου τα επόμενα χρόνια.</p> <p>τάση συνδυασμού με άλλες μορφές τουρισμού, εξειδίκευση: αθλητικές κρουαζιέρες, υγείας, κρουαζιέρες τρίτης ηλικίας.</p>	<p>ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</p> <p>ελλιπής οργάνωση της υποδομής</p> <p>ισχυρός ανταγωνισμός κυρίως από Γαλλία, Ιταλία, Τουρκία και Ισπανία</p>			<p>ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ</p> <p>εμπλουτισμός της τουριστικής προσφοράς. Υποβολή της πληρότητας των ξενοδοχειακών μονάδων</p>	<p>ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ</p> <p>αύξουσα</p> <p>ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ</p> <p>από την ανάπτυξη των ίδιων δραστηριοτήτων στα παράλια της Τουρκίας</p>

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΗΡΙΣΤΙΚΑ ΜΟΡΦΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ - ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ YACHTING

ΜΟΡΦΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΕΙΔΙΚΑ ΧΑΡΑΚΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΓΟΡΑΣ	ΧΑΡΑΚΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΤΑΣΕΙΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΓΟΡΑΣ
<p>ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ</p> <p>(yachting)</p> <p>ΔΙΑΠΛΟΚΗ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΜΟΡΦΕΣ</p> <p>αθλητικός τουρισμός</p>	<p>ανώτερα εισοδήματα</p> <p>ΧΩΡΕΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ</p> <p>αναπτυγμένες χώρες Ευρώπης και Αμερικής. Ιδιαίτερα Η.Π.Α. και Γαλλία</p> <p>ΧΩΡΕΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ</p> <p>Ατλαντικός Καραϊβική Βαλτική Μεσόγειος</p>	<p>δραστηριότητα που ασκείται κυρίως με ιδιότητα σκάφη.</p> <p>σημαντική αύξηση της Ευρωπαϊκής αγοράς κατά τα τελευταία χρόνια</p>	<p>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</p> <p>φυσικά χαρακτηριστικά</p> <p>κλιματολογικές συνθήκες</p> <p>ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</p> <p>ελλιπής οργάνωση της υποδομής (μαρίνες) ισχυρός ανταγωνισμός κυρίως από Γαλλία, Ιταλία, Τουρκία και Ισπανία</p> <p>Αναχρονιστικό θεσμικό πλαίσιο που δεν περιλαμβάνει σύγχρονες εξελίξεις στην αγορά (νέα μεγέθη κ.λπ.)</p>	<p>κυρίως νησιά Νοτίου Αιγαίου σε συνδυασμό με επισκέψεις ανά Τουρκικά παράλια.</p>	<p>ναυλομεσιτικά γραφεία</p> <p>ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ</p> <p>Ν. 438/76</p> <p>Απόφαση 51347/87 ΥΕΝ</p>	<p>0,65 % του συνολικού τουριστικού συναλλάγματος</p> <p>ισχυρές συνδέσεις με ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες (σήμερα: 110 Ελληνικές μονάδες κατασκευής με δυνατότητα παραγωγής 6000 σκαφών ετησίως απασχολούν περίπου 20.000 εργαζόμενους)</p> <p>ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ</p> <p>εμπλουτισμός της τουριστικής προσφοράς. Υποβοήθηση της πληρότητας του ξενοδοχειακού τομέα.</p>	<p>συνδυασμός yachting με πολλαπλές τουριστικές δραστηριότητες στην ξηρά.</p> <p>ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ</p> <p>αύξουσα</p> <p>ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ</p> <p>απο την ανάπτυξη των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων στην Τουρκία</p>

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΥΠΟΔΟΜΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΜΟΡΦΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ - ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ									
ΜΟΡΦΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΑΝΑΓΚΕΣ	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ	ΤΟΜΕΙΣ ΔΥΝΗΤΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΜΕΑ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ	ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	1. Μαρίνες	Λειτουργούν σήμερα δώδεκα Μαρίνες με συνολική δυνατότητα	Οι συνολικές ανάγκες ελλιμενισμού στο σύνολο της χώρας εκτιμάται σε 15.000 θέσεις	Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής: προβλέπει 34 μαρίνες, 106 σκάλες, 250 αγκυροβόλια συνολικής δυναμικότητας 15000 θέσεων. Σε εξέλιξη βρίσκονται τα έργα σε Γουβιά Κέρκυρας, Ζάκυνθο, Πύλο, Καλαμάτα, Φλοισβο Αττικής, Ίκυρο, Θάσο, Κό, Αγ. Νικόλαο Κρήτης, Αγ. Γαλήνη, Παλαιχώρα, Χανιά και Ρόδο. Μέχρι το τέλος του 1993 προβλέπεται η ολοκλήρωση 2700 νέων θέσεων.	Η υπάρχουσα υποδομή κρίνεται ως ανεπαρκής. Η προγραμματισμένη υποδομή καλύπτει τις ανάγκες της αγοράς μετά την ολοκλήρωση του Σχεδίου Εθνικού συστήματος Λιμένων Αναψυχής	ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ bare boats motor yachts motor sailers	ιδιαίτερα υψηλή ένταση εργασίας σε σχέση με το διεθνές επίπεδο δυναμικός τύπος σκαφών που χαρακτηρίζεται από συνεχή ανανέωση. Υψηλές εισαγωγές από Γαλλία. κυρίως ελληνική κατασκευή γήρανση υπάρχοντος στόλου μετακατασκευή καϊκιών αύξηση μικρονάδων και απασχόλησης την τελευταία δεκαετία. δεν υπάρχει ελληνική εμπειρία ως προς την συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα.	υψηλά κεφάλαια, ανάγκη εργατικού δυναμικού υψηλής ειδίκευσης δυνατότητα μετακατασκευής άλλων τύπων δυνατότητα μετακατασκευής άλλων τύπων υψηλή αποδοτικότητα υψηλά κεφάλαια, ανάγκη εργατικού δυναμικού υψηλής ειδίκευσης μεσιτικές υπηρεσίες σε ναυλώσεις με προμήθεια 25% - 30% επί του ναύλου	ο Ν. 1892/90 παραπέμπει σε Υπουργική Απόφαση για την περίπτωση της κατασκευής σκαφών, το οποίο δεν έχει ακόμα εκδοθεί. ο Ν. 1982/90 προβλέπει χρηματοδότηση έργων βελτίωσης και υποδομής θαλάσσιου τουρισμού με έγκριση προδιαγραφών από ΕΟΤ, ΥΠΕΧΩΔΕ και ΥΕΝ.
κρουαζιέρες yachting	2. Συμπληρωματικές Εγκαταστάσεις για τη δημιουργία "Ολοκληρωμένων Συμπλεγμάτων"	ελλιμενισμού 3.200 σκαφών. Υπάρχει δυνατότητα εξυπηρέτησης άλλων 3.000 σκαφών σε διάσπαρτους λιμενίσκους		Κέρκυρας, Ζάκυνθο, Πύλο, Καλαμάτα, Φλοισβο Αττικής, Ίκυρο, Θάσο, Κό, Αγ. Νικόλαο Κρήτης, Αγ. Γαλήνη, Παλαιχώρα, Χανιά και Ρόδο. Μέχρι το τέλος του 1993 προβλέπεται η ολοκλήρωση 2700 νέων θέσεων. δεν υπάρχει στρατηγική ανάπτυξης τέτοιων μορφών	ανεπαρκής	ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΜΑΡΙΝΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΝ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ			

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ε.Τ.Β.Α., Μεταβολή του Προτύπου του Μαζικού Τουρισμού. Νέες Μορφές Τουρισμού, Αθήνα 1991.

Weller, B. Hall, C.M. Special Interest Tourism. Belhaven Press, London, 1992.

**ΑΡΧΕΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ:
ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΙΕΡΙΣΣΟΥ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ**

Δ. ΜΑΚΡΗΣ

Πολιτικός Μηχανικός

Σ. ΠΑΠΑΠΑΥΛΟΥ - ΙΩΑΚΕΙΜΙΔΟΥ

Αρχιτέκτων Μηχανικός και Οικονομολόγος

Α. Π. Θεσσαλονίκης

Η πολύ - πολιτιστική διάρθρωση των χωρών της Μεσογείου, η ποικιλία των ακτών και νήσων, δίνουν πέραν των άλλων, σημαντικά πλεονεκτήματα στη ναυσιπλοΐα - περιήγηση, και αναγάγουν την λεκάνη της Μεσογείου σε προνομιακό χώρο για τον θαλάσσιο τουρισμό. Κύρια οι ακτές της Νότιας Γαλλίας, της Ιταλίας και Ισπανίας, τα τελευταία 20 χρόνια, παρέχουν εξυπηρετήσεις λιμενικής τουριστικής υποδομής, υψηλής στάθμης, αναδεικνύοντας την Δυτική Μεσόγειο σε κατ' εξοχή χώρο σοβαρής τουριστικής λιμενικής υποδομής διαθέτοντας ένα εξαιρετο δίκτυο εξυπηρέτησης τουριστικής λιμενικής υποδομής, υψηλής στάθμης, μονοπωλώντας σχεδόν την τεράστια κίνηση θαλαμηγών σκαφών στην Μεσόγειο. (Μετά την κρίση στην Γιουγκοσλαβία, περίπου 4000 Θ/Γ από τις Δαλματικές ακτές απορροφήθηκαν, σχεδόν στην πλειοψηφία τους, από την Δυτική Μεσόγειο).

Αλλά και η λεκάνη της Ανατολικής Μεσογείου, με τα ιδιαίτερα επίσης χαρακτηριστικά της παρέχει εχέγγυα και σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης της ναυσιπλοΐας - περιήγησης - αναψυχής. Ο ελληνικός χώρος, με τα εκατοντάδες νησιά, το συνολικό μήκος των περίπου 15.000 χιλιομέτρων ακτών της, και την συνολική θαλάσσια επιφάνεια των 130.000 περίπου τετραγωνικών μιλίων, διεκδικεί, το μεγαλύτερο "κομμάτι" της Ανατολικής Μεσογείου στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, με μόνη ανταγωνίστρια σήμερα την γειτονική Τουρκία, που πρόσφατα ανέπτυξε το εθνικό της σύστημα μαρινών.

Είναι γεγονός ότι ο θαλάσσιος τουρισμός, αποτελεί σχετικά σύγχρονο και αναπτυσσόμενο τομέα τουρισμού στην Ελλάδα. Οι ναυλώσεις σκαφών αναψυχής παρουσιάζουν αύξηση τα τελευταία χρόνια, παρά την οικονομική ύφεση, σύμφωνα δε με στοιχεία του ΕΟΤ, το 90/91 είχαμε αύξηση 4,9%, ενώ το 91/92 είχαμε αύξηση 26%, είναι δε κοινή η διαπίστωση ότι το δίκτυο εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής με την ανάπτυξη λιμένων αναψυχής, αποτελεί πολύ σημαντικό παράγοντα του εθνικού και περιφερειακού προγραμματισμού - σχεδιασμού, για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών.

Σήμερα στη χώρα μας, παρά την βραδύτητα εφαρμογής μέτρων και πολιτικών στον τομέα αυτό, υπάρχει σημαντική εμπειρία στην τουριστική λιμενική υποδομή, (π.χ. ΣΕΣΥΛΑ, 1982 και ΣΕΣΥΛΑ 2, 1991). (Ν. 2160/93).

Σύμφωνα με την διεθνή και ελληνική βιβλιογραφία, αλλά και την εμπειρία, χρειάζεται συστηματική επιστημονική προσέγγιση της επιλογής της τοποθεσίας για την κατασκευή λιμένων αναψυχής, ενώ εν συνεχεία η τελική επιλογή, αποτελεί καθοριστικό και ζωτικής σημασίας παράγοντα για την αποδοτική χρήση τους και συνεπώς για την οικονομική επιτυχία τους.

Μία σειρά κρίσιμων ερωτημάτων του ζητούν απάντηση, απευθύνονται στον μελετητή και αφορούν την επιλογή θέσης για την ανάπτυξη μιας μαρίνας, είναι ταυτόχρονα και κριτήρια χωροθέτησης για την απόφαση της τελικής επιλογής.

- 1) Τι είδους ή "τύπος" μαρίνας θα προταθεί.
- 2) Ποιός είναι ο ανταγωνισμός, από τυχόν άλλες μαρίνες στην περιοχή, και τι "τύπος" είναι οι ανταγωνίστριες μαρίνες.

- 3) Αν είναι η περιοχή πάνω στην "ρότα" Θ/Γ άρα σε υπάρχουσα ζώνη ναυσιπλοΐας σκαφών αναψυχής.
- 4) Ποιά είναι τα χαρακτηριστικά των εν δυνάμει χρηστών της μαρίνας, και ποιές θα είναι οι περίοδοι έντασης χρήσης της μαρίνας.
- 5) Ποιά είναι τα χαρακτηριστικά της υπό μελέτη περιοχής (γεωγραφικά χαρακτηριστικά, φυσικό περιβάλλον, ανθρωπογενές περιβάλλον, δίκτυα υποδομών και συγκοινωνιακές διασυνδέσεις, υπάρχουσα κατάσταση υποδομών, υπάρχουσα λιμενική υποδομή, γενικότερη τουριστική ανάπτυξη της περιοχής).
- 6) Πόσο εντάσσεται η μαρίνα στο φυσικό περιβάλλον και στην γενικότερη "εικόνα" της περιοχής.
- 7) Ποιές οι δυνατότητες της περιοχής ή του συγκεκριμένου έργου για εξεύρεση πηγών χρηματοδότησης.

Ετσι, σημαντική προϋπόθεση για τα επόμενα βήματα, που είναι η εκτίμηση και μελέτη των αναγκαίων λιμενικών έργων και ο σχεδιασμός της μαρίνας, είναι να απαντηθούν τα παραπάνω κριτήρια.

Το πρώτο κριτήριο, είναι ίσως από τα πιο σημαντικά, εφόσον πρέπει πρώτα να απαντηθεί το ερώτημα για το ζητούμενο είδος - τύπο της μαρίνας που ζητείται να αναπτυχθεί. Υπάρχει μια σειρά ποικίλων "τύπων" μαρίνας, που μερικά καταγράφονται ως:

- α. Ξενοδοχείο - Μαρίνα
- β. Μαρίνα σε οικιστικό συγκρότημα (αστικό ή δεύτερης κατοικίας)
- γ. Μαρίνα ενταγμένη σε ένα γενικότερο πρόγραμμα τουριστικής ανάπτυξης.
 - γ1. Σε περιοχή αναπτυγμένη ήδη τουριστικά.
 - γ2. Σε περιοχή λιγώτερο ή καθόλου αναπτυγμένη τουριστικά (άρα για την ενθάρρυνση της οικονομικο - κοινωνικής ανάπτυξης της περιοχής).

- δ. Μαρίνα ενταγμένη σε γενικότερο σχεδιασμό για την επανοργάνωση και αλλαγή χρήσεων γης παραλιακής ζώνης αστικού περιβάλλοντος.

Το δεύτερο κριτήριο σε συνάρτηση με το πρώτο, διερευνά την ύπαρξη ή όχι άλλων ανταγωνιστικών μαρινών του ιδίου "τύπου" στην περιοχή, και οδηγεί στον επανακαθορισμό ή όχι του "τύπου" της μαρίνας.

Το κριτήριο της δυνατότητας εξεύρεσης οικονομικών πόρων, είναι το κυρίαρχο κριτήριο για την τελική απόφαση της χωροθέτησης μαρίνας.

Π.χ. η ένταξη σε ειδικά προγράμματα τουρισμού, προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης, ΠΕΠ, Β' Πακέτο Ντελόρ, πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, ή στο νόμο 1892/90 περί κινήτρων, είναι απολύτως καθοριστική, όπως ειπώθηκε και παραπάνω για την τελική απόφαση υλοποίησης του έργου.

Στην παρουσίαση των αρχών σχεδιασμού λιμένων αναψυχής επιδιώκεται να τονιστούν ορισμένες πλευρές από την εμπειρία της υπάρχουσας κατάστασης στην περιοχή της Κεντρικής Μακεδονίας (Θερμαϊκός κόλπος, Χαλκιδική, Β. Αιγαίο).

Με την επιλογή της τοποθεσίας του λιμένα αναψυχής και την εκτίμηση των αναγκαίων λιμενικών έργων, το επόμενο βήμα είναι ο σχεδιασμός του λιμένα αναψυχής. Συνεκτιμώντας τα παραπάνω κριτήρια χωροθέτησης, αξιολογείται η υπάρχουσα ζώνη ναυσιπλοΐας σκαφών αναψυχής, ο προβλεπόμενος φόρτος σκαφών, οι περίοδοι έντασης χρήσης της μαρίνας. Για παράδειγμα στην Β. Ελλάδα οι μήνες έντασης είναι για τις ακτές τις Πιερίας, Χαλκιδικής, Θάσου, η θερινή περίοδος, (Ιούνιος - Σεπτέμβριος), ενώ για την μαρίνα της Θεσσαλονίκης, η χειμερινή περίοδος, (Νοέμβριος - Απρίλιος), και ουσιαστικά λειτουργεί ως χειμερινό αγκυροβόλιο.

Σημαντική προϋπόθεση για τον σχεδιασμό ακόμη και σε προκαταρκτικό στάδιο είναι η ύπαρξη εδαφολογικής και γεωλογικής μελέτης του χερσαίου και θαλάσσιου τμήματος της υπό κατασκευή μαρίνας. Αστοχίες κατασκευαστικές αλλά και σοβαρή αύξηση του κόστους έχουν προκύψει κατά την κατασκευή λιμένων από ελλειπή στοιχεία σ' αυτό τον τομέα. (Εμπειρία μαρίνας Γλαρόκαβου στη Χαλκιδική).

Κατηγοριοποίηση του λιμένα σε σχέση με τον αριθμό και τις διαστάσεις των σκαφών αναψυχής και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στους χρήστες.

Είναι σημαντικό να υπάρχει σαφής, μαζί με την μελέτη χωροθέτησης, εκτίμηση του είδους της μαρίνας που πρόκειται να κατασκευαστεί με τις παρεχόμενες διευκολύνσεις και τον τύπο των τουριστικών σκαφών που προνομιακά επιδιώκεται η προσέλκυση. Επιστημονικά αποδεκτή μέθοδος προσέγγισης των κατηγοριών στηρίζεται στον αριθμό των αγκυροβολίων και θέσεων χερσαίας εναπόθεσης σκαφών του τουριστικού λιμένα και στον κατάλογο εξυπηρετήσεων που παρέχει.

Με βάση την διστασιολόγηση των σκαφών και τους χώρους κινήσεων και ελιγμών τους, και τους αντίστοιχους χερσαίους χώρους ελιγμών μεταφοράς τους, καθορίζεται το μέγεθος του λιμένα, (θέσεις αγκυροβολίων, έκταση λεκάνης, μήκος κρηπιδώματος, προβλεπόμενες χερσαίες εγκαταστάσεις, κ.α.), (Πίνακας 1, προτάσεις P.I.A.N.C.).

Ακόμη, ορισμένοι από τους παράγοντες που πρέπει να τονιστούν με βάση και την εμπειρία στην Κ. Μακεδονία, αφορούν το χερσαίο τμήμα της μαρίνας και είναι:

- Η σχέση χερσαίας και θαλάσσιας έκτασης της μαρίνας (συνήθως 1:1, max 2:1).
- Η πυκνότητα σκαφών που έχουν εναποτεθεί στην ξηρά (62-75 σκάφη/10.000 τ.μ.).

Η σχέση χώρου parking αυτοκινήτων και θαλάσσιας έκτασης λιμενολεκάνησων, (20% έως 50%).

Υπάρχει τάση υποεκτίμησης του αναγκαίου χερσαίου χώρου της μαρίνας και πολλές φορές η προσέγγιση των μαρινών γίνεται με κριτήρια καταφυγίου σκαφών ή λιμένα αλιευτικών σκαφών. Σε πολλές περιπτώσεις υπάρχει αντικειμενικά στενότητα χώρου για χερσαίες εγκαταστάσεις και γενικά το κόστος απολλοτριώσεων είναι μεγάλο. Πρέπει σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση να επιδιώκεται η ελαστικότητα χρήσεων στις προτεινόμενες λύσεις, όπως η χρήση χώρων parking αυτοκινήτων το χειμώνα, για χερσαία εναπόθεση σκαφών.

Στην περιοχή Κ. Μακεδονίας μόνο οι μαρίνες Πόρτο - Καρρά και Θεσσαλονίκης πληρούν αυτές τις προϋποθέσεις.

■ Σχέδιο Γενικής Διάταξης (Master Plan) που λαμβάνει υπόψη τις μελλοντικές ανάγκες της μαρίνας (εξοπλισμένες θέσεις αγκυροβολίων, χώρους χερσαίας εναπόθεσης και ανέλκυσης και επισκευής σκαφών, υπηρεσίες διοίκησης, ασφάλειας, υποδοχής, χώροι διατροφής, εμπορίου, υγιεινής κ.α.). Τα εξωτερικά έργα της μαρίνας (κυματοθραύστες, προσήνεμοι και υπήνεμοι μώλοι, κανάλι εισόδου), και βυθοκορήσεις είναι αντικείμενα μελέτης από το προκαταρκτικό στάδιο και αποτελούν κύριους συντελεστές τόσο του τελικού σχήματος της μαρίνας, όσο και του συνολικού κόστους κατασκευής.

■ Η αισθητική και αρχιτεκτονική του λιμένα, αποτελεί επίσης σήμερα, αυτοτελή και διαρκώς ανερχόμενο παράγοντα σχεδιασμού μαρινών.

Πρέπει να αναφερόμαστε σε "τύπο μαρίνας" που να ταιριάζει με το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον της περιοχής.

Ορισμένοι "τύποι μαρίνας" που συναντούνται και στην Β. Ελλάδα είναι α) Ξενοδοχείο - Μαρίνα, (ΠΟΡΤΟ - ΚΑΡΡΑ ΣΑΝΗ Α.Ε.) β) Αλιευτικό καταφύγιο - Μαρίνα (ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΠΛΑΤΑΜΩΝΑΣ) γ) Μαρίνα πλησίον τουριστικών οικισμών (ΓΛΑΡΟΚΑΒΟΣ).

■ Προγραμματισμός των σταδίων υλοποίησης επιδιώκοντας την όσο το δυνατόν συντομότερη χρήση της.

Το κόστος κατασκευής της μαρίνας είναι συνήθως σημαντικό, και οι πηγές χρηματοδότησης είναι πολλές φορές περιορισμένες. Πέραν όμως αυτών των παραγόντων, είναι σημαντικό η προσέγγιση της να μην γίνεται μόνο από την σκοπιά της τουριστικής υποδομής αλλά και από την σκοπιά της τουριστικής εκμετάλλευσης.

Το παραπάνω σημαίνει, ότι μαζί με την προσπάθεια περιορισμού του κόστους και του χρόνου κατασκευής, πρέπει να επιδιώκεται και ο προσδιορισμός του χρόνου που μπορεί να αποφέρει έσοδα, και πριν την ολοκλήρωση όλων των προβλεπόμενων σταδίων κατασκευής. Είναι δε σημαντικό κίνητρο για τις επενδύσεις με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Είναι λοιπόν αναγκαίο, τόσο σε προκαταρκτικό στάδιο, όσο και στην οριστική μελέτη, να υπάρχει ο προγραμματισμός των έργων, χρησιμοποιώντας μια από τις επιστημονικά αποδεκτές μεθόδους προγραμματισμού (γραμμικός προγραμματισμός, κρίσιμο μονοπάτι κ.α.)

Τα συνοπτικά συμπεράσματα που ακολουθούν προκύπτουν από μελέτη, για τη διερεύνηση των δυνατοτήτων κατασκευής μαρίνας σε περιοχή του κόλπου της Ιερισσού, που συντάχθηκε (1992), κατόπιν ανάθεσης από Ανώνυμη Εταιρία, ιδιοκτήτριας παραθαλάσσιου παραθεριστικού οικισμού.

Ο κόλπος της Ιερισσού βρίσκεται στην ανατολική ακτή του Ν. Χαλκιδικής. Το άνοιγμα του κόλπου προς την θάλασσα, (τουέας πελάγους), από τη μικρή νήσο Ελευθερόνησο, προς Βορρά, έως Ακρωτήριο Αράπη, προς Νότο, είναι 50ο, εντός αζιμουθίου από το βορρά 30ο έως 80ο.

Η περιοχή του κόλπου της Ιερισσού έχει εκτεταμένη δασοκάλυψη και ποικιλία και ποιότητα στην παραλιακή ζώνη.

Γεωγραφικά βρίσκεται σε άμεση σύνδεση με την Θεσσαλονίκη, ιστορικό και σύγχρονο αστικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής.

Η σύνδεση με τη Θεσσαλονίκη (και το αεροδρόμιο) γίνεται με ασφαλτοστρωμένους δρόμους.

■ 1η διαδρομή: ΘΕΣ/ΝΙΚΗ - ΑΡΝΑΙΑ - ΣΤΡΑΤΩΝΙ - ΙΕΡΙΣΣΟΣ (115 χλμ.).

■ 2η διαδρομή: ΘΕΣ/ΝΙΚΗ - ΣΤΑΥΡΟΣ - ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ - ΣΤΡΑΤΩΝΙ - ΙΕΡΙΣΣΟΣ (135 χλμ.).

Συνδέεται επίσης γεωγραφικά και ιστορικά με την Αθωνική πολιτεία του Αγίου Όρους, που αποτελεί ένα σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα.

Θέσεις σημαντικού ιστορικού, αρχαιολογικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος βρίσκονται στη περιοχή όπως η Ακανθος (Ιερισσός), διώρυγα του Ξέρξη (Ν. Ρόδα - Τρυπητή), Στάγειρα (πατρίδα του Αριστοτέλη) και βέβαια το πίο σημαντικό το Άγιο Όρος, μοναδικό κέντρο Ορθοδοξίας και χώρος μεγίστου πολιτιστικού ενδιαφέροντος.

Στην περιοχή υπάρχουν δύο παραθαλάσσιες κοινότητες (Στρατώνι 1422 κάτοικοι, στο Βορρά, Ν. Ρόδα 1125 κάτοικοι, στο Νότο) και ο Δήμος της Ιερισσού 2984 κάτοικοι (Νότος). Σύμφωνα με την απογραφή του πληθυσμού παρουσίασε αύξηση, το διάστημα 1971-1981, 10,23% και το διάστημα 1981-1991, 12,99%.

Η περιοχή είναι η λιγώτερο αναπτυγμένη τουριστικά περιοχή της Χαλκιδικής. Η επίσημη καταγραφή του 1991 όσον αφορά τις τουριστικές κλίνες της περιοχής Ιερισσού παρουσιάζει την εξής εικόνα:

Σύνολο κλινών 5.024 (10,5% του συνόλου του Ν. Χαλκιδικής).
Α' κατηγ. 618, Β' κατηγ. 631, Γ' 145, Δ' + Ε' κατηγ. 329, Ξενώνες 256, ενοικιαζόμενα δωμάτια 2.548, campings 683 (άτομα).

Τα τελευταία χρόνια όμως, υπάρχει σημαντική ανάπτυξη, με μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες οι οποίες βρίσκονται κυρίως στην προς την Σιθωνία πλευρά της χερσονήσου. ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ - ΑΜΟΛΙΑΝΗ.

Υπάρχουν υπήνεμοι μώλοι για τα παραπλέοντα σκάφη αναψυχής στο εσωτερικό μέρος της χερσονήσου του Αθω, επίσης ορισμένα Ξενοδοχεία διαμορφώνουν μικρά καταφύγια σκαφών για τους πελάτες τους.

Στον κόλπο της Ιερισσού, υπάρχει μικρός αλιευτικό λιμένας στην Ιερισσό και λιμάνι για μεταλλευτικούς σκοπούς στο Στρατώνι.

Οι πλησιέστερες οργανωμένες μαρίνες είναι της Θεσσαλονίκης, Πόρτο - Καρρά και της Θάσου.

Κύριος πόλος έλξης των σκαφών στην περιοχή είναι το Άγιο Όρος που τα σκάφη αναψυχής παραπλέουν, αλλά τα περισσότερα δεν αξιοποιούν τον κόλπο της Ιερισσού για αγκυροβόλιο. Υπάρχουν όμως επαγγελματικά σκάφη (25-30 επιβατών) που αγκυροβολούν στο λιμένα της Ιερισσού και εκτελούν σχεδόν καθημερινά δρομολόγια από και προς το Άγιο Όρος.

Παρά το σχετικό μειονέκτημα τοποθεσίας, υπάρχει συνολικά αυξημένη ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού θαλαμηγών και σκαφών αναψυχής και στην Χαλκιδική.

Παρά το σχετικό μειονέκτημα τοποθεσίας, υπάρχει συνολικά αυξημένη ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού θαλαμηγών και σκαφών αναψυχής και στην Χαλκιδική. Η βραδύτητα ολοκλήρωσης της τουριστικής υποδομής εντείνει την ζήτηση θέσεων. Έτσι, ο ανταγωνισμός μαρινών στην περιοχή είναι μηδενικός μιας και η ζήτηση θέσεων ξεπερνά κατά πολύ την προσφορά.

Επομένως υπάρχουν ορισμένες δυνατότητες κάλυψης ενός μέρους των αναγκών από μαρίνα ενταγμένη σε ένα δίκτυο λιμένων αναψυχής στο Β. Αιγαίο που να συνδέεται με τον Θερμαϊκό κόλπο και να επικοινωνεί με τις Β. Σποράδες και την Λήμνο.

Η μοναδικότητά της στην ανατολική πλευρά της Χαλκιδικής, που παρέχει μια πρόσθετη δυνατότητα εύκολης διασύνδεσης με το Β. Αιγαίο, καθώς και η γειτνίασή της με την Ιερισσό, διοικητικό κέντρο της περιοχή (λιμεναρχείο), ενισχύουν αυτές τις δυνατότητες.

Από την στατιστική ανάλυση των ανέμων (πίνακες Ε.Μ.Υ. μετρήσεις 20 χρόνων 1951-1972) προκύπτει ότι ετησίως πνέουν:

- 1,08% ορμητικοί άνεμοι που δημιουργούν ύψος 3 - 3,6 m
- 10,90% ισχυροί άνεμοι που δημιουργούν ύψος 2,13 m
- 31,73% μέτριοι άνεμοι που δημιουργούν ύψος 1,18 m
- 13,36% ασθενείς άνεμοι που δημιουργούν ύψος 1,03 m

(Ο υπολογισμός των ετησίων μεγίστων υψών (significant wave height) στα βαθιά έγινε από τους πίνακες του SHORE PROTECTION MANUAL (edition 1977).

Η επικρατούσα στατιστικά διεύθυνση των ανέμων είναι από Β, ΒΑ 42% για τους Α, 11,10% και για τους ΝΑ 4,68%.

Είναι φανερό ότι τα σημαντικά εύρη των κυμάτων προέρχονται από την ΒΑ (δηλ. ΒΒΑ, ΒΑ, ΑΒΑ) διεύθυνση που πλήττει κατ' ευθείαν την περιοχή (ιδιαίτερα το λιμάνι της Ιερισσού). Τα κύματα από Α διεύθυνση είναι σημαντικά (ιδιαίτερα για το λιμάνι του Στρατωνίου). Τα κύματα ΑΝΑ και ΝΑ διεύθυνσης περιθλώνται στο ακρωτήριο Αράπης και υφίστανται σχετική μείωση του ύψους τους.

Θαλάσσια ρεύματα στην περιοχή υπάρχουν. Πλησίον όμως της υπό μελέτη ακτής δεν έχουν αναφερθεί. Η ίδια πληροφορία δόθηκε και από τους τοπικούς ψαράδες.

Ο πλησιέστερος παλιρροιογράφος βρίσκεται στο λιμάνι της Καβάλας. Επίσης στη βιβλιογραφία αναφέρονται τιμές για την παλίρροια στο Β. Αιγαίο. Η κοινή εκτίμηση είναι περίπου για τη Μέση Στάθμη 0,61 m. Για τον υπολογισμό των έργων θα ληφθεί η μέση άνω στάθμη του παλιρροιογράφου της Καβάλας 0,72 m. Η τιμή αυτή σύμφωνα με τοπικές μαρτυρίες χρησιμοποιήθηκε και στο μικρό λιμάνι της Ιερισσού.

Η παραπάνω αναφερόμενη κατάσταση των ανέμων και των υψών κυματισμού ανά διεύθυνση, η τοπογραφία της περιοχής, τα βάθη > -10 m σχετικά κοντά στην ακτή οδηγούν στο συμπέρασμα (που επιβεβαιώνεται και από επί τόπου εμπειρική παρατήρηση) ότι η κύρια - συνισταμένη διακίνηση των φερτών υλών είναι από βορρά προς νότο.

Στατιστικά στοιχεία από τις εκμεταλλεύσεις μαρινών (International Conference 1988), όσον αφορά τα αγκυροβόλια και τα σκάφη δείχνουν ότι:

- α) για να είναι κερδοφόρες και αυτοχρηματοδοτούμενες πρέπει να έχουν 250 - 300 αγκυροβόλια.
- β) αποδοτικά για την εκμετάλλευση της μαρίνας είναι τα σκάφη με περισσότερο από 8 m μήκος.
- γ) Η επένδυση για την κατασκευή της μαρίνας πρέπει να αντιμετωπίζεται με ευρύτερα επενδυτικά κριτήρια αναβάθμισης

της περιοχής, να συνεκτιμώνται και οι παράγωγες έμμεσες επιπτώσεις στην τουριστική εκμετάλλευση της περιοχής.

Συγκεκριμένα στην περιοχή, η δημιουργία της μαρίνας αποτελεί παράγοντα που θα επιταχύνει την οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της περιοχής και είναι επένδυση προτεραιότητας. Μπορεί να συμβάλει επίσης στην αναθέρμανση της οικονομικής δραστηριότητας στον τομέα της συντήρησης σκαφών και της κατασκευής ξύλινων σκαφών.

Προτείνεται:

Η κατασκευή μαρίνας, 150 θέσεων, με παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών στις μισές τουλάχιστον θέσεις αγκυροβολίων, για σκάφη με μήκος μεγαλύτερο από 8 m.

Α) Η χωροθέτηση αφορά την κατασκευή της Μαρίνας στον λιμένα της Ιερισσού ή στον λιμένα του Στρατωνίου.

Ιερισσός

Πλεονεκτήματα

- Διοικητικό κέντρο της επαρχίας, Λιμεναρχείο, Ο.Τ.Ε., Κέντρο Υγείας.
- Εφορία ενάλιων αρχαιοτήτων.
- Καθημερινή γραμμή επαγγελματικών σκαφών με Άνιο Όρος.
- Βρίσκεται εγγύτερα με τις υπάρχουσες ξενοδοχειακές μονάδες της περιοχής Ουρανούπολης, Τρυπητής, Ν. Ρόδων (5 - 15 km),
- Η ανάπτυξη παραθεριστικού οικισμού (πλησίον της Ιερισσού, 3 km), που πρόκειται να ενισχύσει τη ζήτηση θέσεων αγκυροβολίων αλλά και χερσαίας εναπόθεσης σκαφών (dry stored).
- Η παράδοση στην κατασκευή και συντήρηση ξύλινων σκαφών (καρνάγιο) που χρειάζεται βέβαια εκσυγχρονισμό.
- Το σχετικά καλύτερο δίκτυο εξυπηρέτησης σε θέματα διατροφής, εμπορίου και διασκέδασης.

Μειονεκτήματα

- Υστερεί σε φυσική προστασία, βρίσκεται επί του άξονα ανάπτυξης του μεγίστου εύρους κύματος (BA, design wave height = 3 m).
- Είναι χώρος υποδοχής των φερτών υλών, (νότιο τμήμα του κόλπου). Παρά την ύπαρξη αμμοπροστατευτικών μώλων απαιτείται προσεκτικότερος σχεδιασμός στην περίπτωση της μαρίνας.
- Ο υπάρχων λιμένας αλιευτικών σκαφών παρά την σχεδιαζόμενη επέκταση του προσήνεμου μώλου δεν εξασφαλίζει ύψος κύματος εντός της λεκάνης 0,40-0,70 m. Απαιτείται επανασχεδιασμός του για την χρήση του από σκάφη αναψυχής.
- Υψηλό σχετικά κόστος διαμόρφωσης της λιμενολεκάνης.

Στρατώνι

Πλεονεκτήματα

- Φυσικά προστατευόμενος από τους επικρατούντες ανέμους Β, ΒΑ.
- Πληρέστερη κατασκευή και λόγω της χρήσης του για μεταλευτικούς σκοπούς (Μαδέμ-Λάκο).
- Μικρότερο κόστος διαμόρφωσης λιμενολεκάνης για τη χρήση από τουριστικά σκάφη.
- Μικρότερο σχετικά κόστος διαμόρφωσης χερσαίων εγκαταστάσεων.
- Βρίσκεται σε πλεονεκτικότερο σημείο στους αναφερόμενους οδικούς άξονες σύνδεσης με τη Θεσσαλονίκη.

Μειονεκτήματα

- Το επίπεδο εξυπηρέτησης είναι χαμηλό όσον αφορά τις τηλεπικοινωνίες, την συντήρηση σκαφών κ.ά.
- Η απουσία ξενοδοχειακών μονάδων και η σημαντική έλλειψη χώρων διασκέδασης και διατροφής.

Β) Τα υπό συζήτηση λιμάνια δεν έχουν ενταχθεί για χρηματοδότηση στο Β' Κ.Π.Σ. και γενικά δεν υπάρχουν σαφείς πηγές χρηματοδότησης μαρίνας στις υπό εξέταση τοποθεσίες.

Γ) Απαιτείται για την τελική απόφαση, ουσιαστική συζήτηση ανάμεσα στην τοπική αυτοδιοίκηση α' και β' βαθμού και τους εμπλεκόμενους φορείς (Ε.Ο.Τ., φορείς των Ξενοδόχων κ.ά.) που να διερευνά επακριβώς, πέραν των άλλων, την αντίληψη που έχουν για τη μαρίνα, το μέγεθός της ή την πιθανή σύγκριση με καταφύγιο μικρών σκαφών. Ακόμη πρέπει να συνεκτιμηθούν οι προτάσεις ή και οι αντιδράσεις σε κάθε προτεινόμενη λύση και οι πηγές χρηματοδότησης (κυρίως δημόσιες και πιθανώς Αναπτυξιακών Συνδέσμων Τοπικής Αυτοδιοίκησης) για την εκτέλεσή της.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Adie, Donald W., Marinas: A Working Guide to the Their Development and Design, 3rd Edition, 1984.

Ε.ΣΥ.ΛΑ. Εθνικό Σύστημα Λιμένων Αναψυχής, ΥΠΕΧΩΔΕ-Διεύθυνση Χωροταξίας, Τμήμα Συστημάτων Υποδομής Δικτύων, 1992.

International Conference Synopses of Presentations for Small Harbours and Marinas, Wallingford England, 1988.

International Marinas for the Community, Conference Proceedings, Brisbane Australia, 1987.

*"Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις" Νόμο 2160/93
"Δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων"*

**Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΜΙΑΣ
ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ
ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ. ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΠΗΛΙΟ**

Δρ. ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ ΓΚΕΣΚΟΥ
Οικονομολόγος - Χωροτάκτης
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Η βασική θέση που θα προσπαθήσουμε να στηρίξουμε με την εισήγησή μας είναι ότι ο θαλάσσιος τουρισμός και ειδικότερα ο σχεδιασμός και η υλοποίηση των αναγκαίων υποδομών εάν δεν πραγματοποιείται στα πλαίσια μια ολοκληρωμένη προσέγγισης της ανάπτυξης των παρακτίων περιοχών είναι πιθανόν να συσσωρεύσει προβλήματα σε ένα ήδη βεβαρμένο παράκτιο χώρο.

Πεδίο αναφοράς μας η περιοχή του Πηλίου με βορινά όρια τις κοινότητες Μακρυνίτσας, Ζαγοράς, Πουρίου και Κεραμιδίου. Οι παραστατικές κοινότητες και η κοινότητα Αγριάς δεν περιλαμβάνονται στην περιοχή μελέτης μας λόγω των ιδιομορφιών που τους προσδίδει η γειτνίασή τους με το Πολεοδομικό Συγκρότημα του Βόλου.

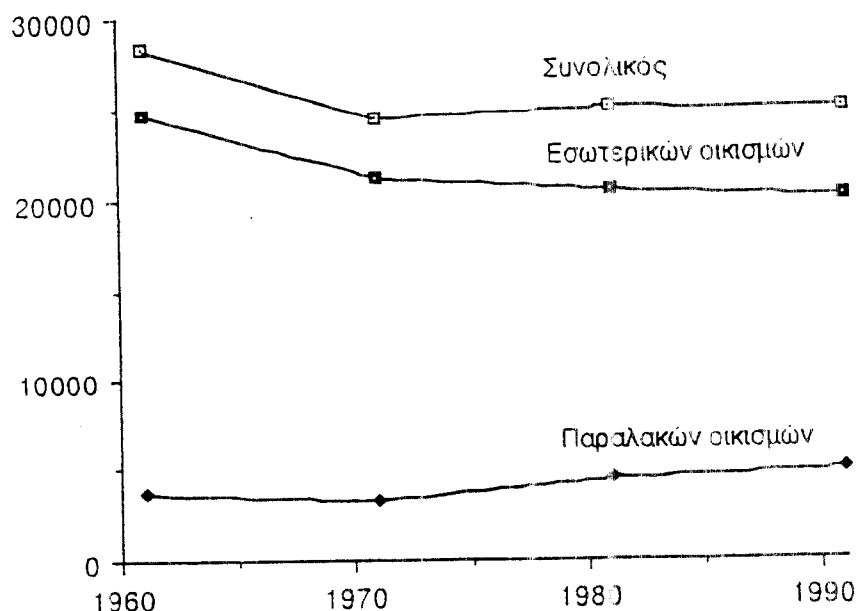
Ο ορισμός μας για τους παραλιακούς οικισμούς και ευρύτερα για τις παραλιακές περιοχές είναι δανεισμένος από το Προεδρικό Διάταγμα της 24.4.1985 που θεωρεί ως παραλιακούς όσους εμπίπτουν στο σύνολό τους ή κατά τμήματά τους σε ζώνη 500 μ. από τον αιγιαλό, ή βρίσκονται έξω από τη ζώνη αυτή, αλλά η ανάπτυξή τους επηρεάζεται σημαντικά από τη θάλασσα. Δεν θεωρούνται παραλιακοί όσοι οικισμοί βρίσκονται μέσα στη

ζώνη των 500 μ. αλλά το κέντρο τους έχει υψόμετρο μεγαλύτερο ή ίσο των 100 μ.

Ο ορισμός αυτός μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν ικανοποιητική βάση για τον προσδιορισμό δύο γεωγραφικών χώρων: του παραλιακού και του εσωτερικού. Εάν είναι αλήθεια ότι για την περιοχή του Πηλίου τα όρια αυτά θα μπορούσαν να θεωρηθούν ασαφή όσον αφορά τη διαπλοκή των οικονομικών σχέσεων, είναι επίσης αλήθεια, όπως θα το δείξουμε πιο κάτω, ότι με την απομάκρυνσή μας έστω και λίγων χιλιομέτρων από την παραλία, ποιοτικές και ποσοτικές μεταβλητές που χαρακτηρίζουν το χώρο μεταβάλλονται ριζικά.

Θα προσπαθήσουμε να καταδείξουμε επομένως την έλλειψη ισορροπίας ανάμεσα στην παραλιακή και την εσωτερική ζώνη του Πηλίου και την ανάγκη ένταξης των υποδομών θαλασσίου τουρισμού που καταρχήν ενισχύουν τον παράκτιο χώρο σε γενικότερα αναπτυξιακά προγράμματα που θα περιλαμβάνουν ευρύτερες χωρικές ενότητες. Τα συμπεράσματα στα οποία έχει κατασταλάξει η διεθνής εμπειρία θα μας συνεπικουρήσουν στον προσδιορισμό κάποιων βασικών αρχών χωροταξικού σχεδιασμού και αναπτυξιακού προγραμματισμού.

Μια συνοπτική αναφορά στην πληθυσμιακή εξέλιξη των οικισμών του Πηλίου καταδεικνύει την εύθραυστη δημογραφική βάση της περιοχής (Σχήμα 1).



Σχήμα 1. Πληθυσμιακή εξέλιξη των οικισμών του Πηλίου.

Η δραματική μείωση του πληθυσμού που γνώρισε η περιοχή του Πηλίου την δεκαετία του '60 όταν έχασε περίπου 4.000 κατοίκους ή το 14% του πληθυσμού της έχει βέβαια αναστραφεί, αλλά οι ρυθμοί δημογραφικής αύξησης που σημειώθηκαν την δεκαετία του '70 (2.33%) δεν συνεχίστηκαν την επόμενη περίοδο. Από τις δεκαετιά κοινότητες που πέρασαν από μείωση του πληθυσμού τους την περίοδο 61-71 σε αύξηση την επόμενη δεκαετία, οι δώδεκα παρουσίασαν μείωση του πληθυσμού τους την τελευταία δεκαετία. Επίσης ενώ ο πληθυσμός του Πηλίου έμεινε σχεδόν στάσιμος (μείωση κατά 78 κατοίκους) την δεκαετία του '80, η κατανομή του ανάμεσα σε παραλιακούς και εσωτερικούς οικισμούς ακολούθησε την τάση της προηγούμενης περιόδου ευνοώντας τους παραλιακούς εις βάρος των εσωτερικών. Οι παραλιακοί οικισμοί κέρδισαν στο σύνολό τους 374 κατοίκους (αύξηση 8,4%), ενώ οι οικισμοί που βρίσκονται στην εσωτερική ζώνη έχασαν 452 κατοίκους ή 2,3% του πληθυσμού τους. Υπάρχουν βέβαια και οι εξαιρέσεις, όπως π.χ. οι Μηλιές, η Πορταριά, η Μακρυνίστα, ο Αγ. Δημήτριος, των οποίων οι κάτοικοι αυξήθηκαν σημαντικά. Δεν μπορούμε να μην προβληματιστούμε επίσης από την μείωση του πληθυσμού αξιόλογων παραγωγικών χωριών του Πηλίου, όπως π.χ. της Ζαγοράς, της Αργαλαστής, του Αγ. Λαυρεντίου.

Το αποτέλεσμα αυτής της δημογραφικής εξέλιξης μπορεί να έχει πολύ πιο βαθιές συνέπειες από μια απλή μετακίνηση του πληθυσμού όταν συντελεί στον περιορισμό της παραγωγικής βάσης, εξέλιξη που μπορεί μακρόχρονα να καταστρέψει τις οικονομικές και κοινωνικές δομές μιας περιοχής.

Η παρουσίαση της οικοδομικής δραστηριότητας, (περίοδος 1987-1989), στην χωρική της διάσταση αντικατοπτρίζει κατά τη γνώμη μας μ' ένα πολύ ικανοποιητικό τρόπο τις μεταβολές στις παράκτιες και στις εσωτερικές ζώνες, αναδεικνύοντας εύγλωτα τις τάσεις συγκέντρωσης της δραστηριότητας αυτής στον παράκτιο χώρο, συγκέντρωση που υπονοεί μια γενικότερη συσσώρευση ανθρώπων και δραστηριοτήτων. Συνολικά στους παράκτιους οικισμούς του Πηλίου (συμπεριλαμβανομένης και της Αγριάς) που συγκέντρωναν το 1981 το 23,65% του πληθυσμού της περιοχής, πραγματοποιήθηκε το 34,77% του συνολικού όγκου κατασκευών. Ο δείκτης *Συνολικός όγκος/κάτοικο* ήταν 31,11 κ.μ. αρκετά υψηλότερος από το συνολικό αντίστοιχο δείκτη που διαμορφώνουν όλοι οι οικισμοί της

περιοχής (21,16 κ.μ./κάτοικο). Στους εσωτερικούς οικισμούς ο δείκτης αυτός πέφτει στο 18,08 κ.μ./κάτοικο. Στους παράκτιους οικισμούς το 64,83% των οικοδομικών αδειών αφορά καινούριες κατασκευές, (40,44% στους εσωτερικούς οικισμούς), 5,06% επισκευές (έναντι 22,86%), και 30,11% προσθήκες (έναντι 36,70%). Εάν λάβουμε υπόψη μας μόνο τις κοινότητες εκείνες του Πηλίου που έχουν στα διοικητικά τους όρια και τους δύο τύπους οικισμών βλέπουμε ότι στον Αγ. Ιωάννη π.χ. πραγματοποιείται το 75% του συνολικού οικοδομικού όγκου της κοινότητας, στην Κάτω Γατζέα το 63%, στο Μαλάκι το 52%, στην Αφησσο το 43%, στο Παπά Νερό το 36%, στον Πλατανιά, στην Κορόπη και στο Καμάρι πάνω από το 30%. Η πορεία αυτή προκαλεί ταχύτατη κατανάλωση του παράκτιου χώρου, η οποία σε συνδυασμό με την έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού προδικάζει τη δημιουργία σωρείας προβλημάτων.

Τέλος δεν θα σταθούμε πολύ στην τουριστική υποδομή του Πηλίου η οποία είναι κατά το συντριπτικό ποσοστό συγκεντρωμένη στις παράκτιες περιοχές. Η μελέτη και άλλων ποσοτικών και ποιοτικών μεταβλητών, όπως οι τιμές της γης, η ανταγωνιστική σχέση ανάμεσα στην γεωργία και στον τουρισμό, η μορφή του παραγωμένου δομημένου περιβάλλοντος, αλλά και η μελέτη των θεσμών που διέπουν τον χωροταξικό σχεδιασμό και τον οικονομικό προγραμματισμό αποδεικνύουν ότι η ελληνική κοινωνία δεν διαθέτει τις δικλίδες ασφαλείας ελέγχου και προγραμματισμού της ισόρροπης ανάπτυξης.

Ετσι ενώ οι υποδομές θαλασσιού τουρισμού πολλώνουν ακόμα περισσότερο τις περιοχές υπέρ των ακτών και σε βάρος των εσωτερικών περιοχών, και εντείνουν καταρχήν την υπάρχουσα ανισορροπία, το ζητούμενο είναι αφενός μεν η αρίστη επιλογή του τόπου (με βάση ένα γενικότερο εθνικό και νομαρχιακό σχεδιασμό), του είδους (μαρίνα εθνικών προδιαγραφών, σκάλα - αλιευτικό καταφύγιο, λοιπή υποδομή για ναυταθλητικές δραστηριότητες), του μεγέθους (για την αποφυγή της κατασπατάλησης πόρων και παρακτίων εκτάσεων), και αφετέρου η ένταξη ευρύτερων περιοχών στην σφαίρα των θετικών επιπτώσεων. Και εδώ η προσπάθεια πρέπει να είναι έντονη, συνηδειτή και συνεχής.

Η βασική αρχή μιάς τέτοιας προσπάθειας θα πρέπει καταρχήν να διαπνέεται από την αρχή του "*εις βάθος χωροταξικού σχεδιασμού*", (*amenagement en profondeur*). Βασισμένος στην τοπική ανάπτυξη καθιστά

αναγκαία τη σύλληψη ενός αναπτυξιακού πόλου, (τουριστικού επίσης) στην εσωτερική ζώνη σε στενή σχέση και σύνδεση με τον παράκτιο. Η διαρκής φροντίδα θα πρέπει να είναι εγγυητή ενάντια στην άναρχη τουριστική δραστηριότητα. Η γεωργία και η βιοτεχνία - χειροτεχνία μπορούν να αποτελέσουν αντίβαρο στον τουρισμό αξιοποιώντας τα τοπικά συγκριτικά πλεονεκτήματα και το ντόπιο ανθρώπινο δυναμικό. Θετικό είναι το γεγονός ότι η οικονομία του Πηλίου προσφέρεται για τέτοιου είδους αναπτυξιακές προσεγγίσεις λόγω μιάς πολύ διαφοροποιημένης γεωργικής παραγωγής. Ελιές, μέλι, μήλα, ξύλο οξιάς και καστανιάς για την χειροτεχνία, κάστανα, αρωματικά φυτά είναι μερικά από τ' αγροτικά προϊόντα που θα μπορούσαν να μετατραπούν σε τοπικά προϊόντα ποιότητας που θα διοχετεύονται στην τοπική αγορά.

Η διευκόλυνση της επικοινωνίας ανάμεσα στην εσωτερική ζώνη και στην παράκτια με την εγκατάσταση μέσω μαζικής μεταφοράς προσαρμοσμένων στις τοπικές ανάγκες, τα οποία στην περίπτωση του Πηλίου και λόγω των μικρών αποστάσεων θα μπορούσαν σχεδόν να ενοποιήσουν τους παραλιακούς και τους εσωτερικούς οικισμούς.

Ελεγχος της τουριστικής δραστηριότητας (η φυσική αντοχή του χωρου είναι ένας παράγοντας που πρέπει να εκτιμηθεί για τη χωροθέτηση υποδομών που ενισχύουν την τουριστική ανάπτυξη) χωρίς εν τούτοις να τοποθετούμαστε αρνητικά στην τουριστική ζήτηση, στη βελτίωση της τουριστικής προσφοράς, στην ενίσχυση των τουριστικών υποδομών. Ο αγροτουρισμός για τον οποίο γίνεται πολύς λόγος παραμένει ακόμα άγνωστος σαν ολοκληρωμένη αναπτυξιακή εμπειρία. Τα θετικά στοιχεία του γνωστά, η ουσιαστική ενίσχυσή του αναγκαία όχι μόνο γιατί αποτελεί ένα τύπο τουρισμού προσαρμοσμένο στο φυσικό περιβάλλον, ούτε ακόμα γιατί διευκολύνει την επικοινωνία ανάμεσα στους μόνιμους κατοίκους και στους επισκέπτες, αλλά πολύ περισσότερο γιατί με δεδομένο τον οικιστικό πλούτο των χωριών του Πηλίου, την διαφοροποιημένη γεωργική παραγωγή αποτελεί μια μορφή τουριστικής ανάπτυξης προσαρμοσμένης στα φυσικά και οικονομικά δεδομένα της περιοχής.

Τελικός μας στόχος παραμένει η ενοποίηση των παράκτιων και των εσωτερικών ζωνών στα πλαίσια κοινών χωροταξικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων, στόχος που αποτελεί την καλύτερη εγγύηση για μια διαρκή ανάπτυξη.

Αυτή καθαυτή η λειτουργία υποδομών θαλασσίου τουρισμού και η ανάπτυξη συναφών δραστηριοτήτων συνδέεται με την δημιουργία θέσεων εργασίας, το πλήθος και η ποιότητα των οποίων εξαρτάται κυρίως από τον δυναμισμό των τοπικών κοινωνιών. Ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, διατήρηση - εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη της κατασκευής παραδοσιακών ξύλινων σκαφών, δημιουργία νέων ειδικοτήτων και θέσεων εργασίας που σχετίζονται με την ιστιοπλοΐα σε όλες της τις μορφές, τη θαλάσσια περιήγηση, την υποβρύχια αλιεία, θέσεις εργασίας για την οργάνωση και προώθηση αυτών των δραστηριοτήτων, σε συνδυασμό και με άλλες αγροτουριστικές δραστηριότητες μπορούν να προσφέρουν πολλούς συνδυασμούς συμπληρωματικής απασχόλησης σε νέους κυρίως αγρότες ή άνεργους. Είναι μία σημαντική δυνατότητα δημιουργίας νέων ή συμπληρωματικών εισοδημάτων, μια δυνατότητα εξόδου από την απομόνωση, μία δυνατότητα αναβάθμισης της κοινωνικής και της οικονομικής αξίας των παραδοσιακών ασχολιών. Εναπόκειται στο δυναμισμό των τοπικών κοινωνιών η αξιοποίηση όλων αυτών των μορφών θαλασσίου τουρισμού που μπορούν κατά την γνώμη μας να αποτελέσουν βασική συνιστώσα της τοπικής ανάπτυξης.

**ΠΥΡΗΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.
ΣΗΜΕΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΠΙΟΥ
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΣΥΝΑΘΡΟΙΣΗΣ**

ΣΩΤΗΡΗΣ ΓΙΑΜΑΚΟΣ

Αρχιτέκτων

Η εισήγησή μου επικεντρώνεται στην ανάπτυξη των εγκαταστάσεων Θαλάσσιου Τουρισμού (Θ.Τ) σε αστικό επίπεδο (πολεοδομική οργάνωση), όμως ταυτόχρονα προσεγγίζει τις βασικές παραμέτρους επιτυχούς ανάπτυξης του Θ.Τ. και των αντίστοιχων εγκαταστάσεων. (Αναπτυξιακή πολιτική/θεσμικά μέτρα - χωροταξικός προγραμματισμός - αρχιτεκτονική διάσταση).

Επιχειρείται μία πρώτη, αναγκαστικά συνοπτική, προσέγγιση του θέματος με σκοπό αφενός μεν την προώθηση της αρχιτεκτονικής σκέψης προς αυτή την κατεύθυνση, αφετέρου δε την ανάγνωση των θεσμών, του προσανατολισμού της επιστήμης και αυτών καθ' αυτών των αρχιτεκτονικών τόπων στην Ελλάδα.

Πυρήνες θαλασσίου Τουρισμού εννοούνται οι Τόποι όπου οι Θαλάσσιες δραστηριότητες (Θ. Τουρισμός, Θ. Αθλητισμός, Θ. Ψυχαγωγία) θα έπρεπε να βρίσκουν την μέγιστη υποστήριξη χερσαίων και λιμενικών εγκαταστάσεων - εξυπηρετήσεων. Είναι οι τόποι από όπου ξεκινά και τελειώνει συνήθως το Γιώτιγκ. Αστικό συνηθέστερα περιβάλλον, εξοπλισμένο με υποδομές τουρισμού (Συγκοιν. δίκτυα, αεροδρόμιο, Ξενοδοχεία κλπ.).

Οι Θαλάσσιες Εγκαταστάσεις "τόποι" Θ.Τ. σε πόλεις και οικισμούς, θα έπρεπε ταυτόχρονα να αποτελούν και ενεργούς πολεοδομικούς πυρήνες - σημεία αναφοράς αστικού τοπίου και κοινωνικής συνάθροισης - εφόσον έτσι και αλλιώς είναι τόποι υψηλής αισθητικής. Τόποι που εμπεριέχουν έντονο το στοιχείο της ενεργητικής ανθρώπινης "διάθεσης" και "κίνησης", μιάς και είναι κατ' αρχήν χώροι "επιλογής" που σχετίζονται με τον ελεύθερο χρόνο του ανθρώπου. Θαλάσσιοι "τόποι", που δεν θα προσεγγίσω επί του παρόντος, είναι οι χώροι που χαρακτηρίζονται από παθητική ανθρώπινη αναμονή (Λιμάνια - Σταθμοί Πλοίων), καθώς και εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν άλλου είδους ανθρώπινες ανάγκες (Βιομηχανικές - Ναυπηγοεπισκευαστικές - Στρατιωτικές - Αλιευτικές κλπ.). Ας σημειωθεί μόνο πώς αυτός ο διαχωρισμός είναι φαινόμενο του βιομηχανικού πολιτισμού και των Υπέρ - κλιμάκων που αυτός δημιούργησε, σε όλες τις δραστηριότητες του ανθρώπου (Τάνκερ για τις μεταφορές - Υπερμεγέθη περιφραγμένα λιμάνια μεταφόρτωσης ανθρώπων και προϊόντων - Ναυτικές Στρατιωτικές Βάσεις - Βιομηχανίες κλπ.). Κάπου μέσα σε αυτές τις επιλογές και τους αντίστοιχους σχεδιασμούς, ξεχάστηκαν παραδόσεις και πολιτισμοί, που ήκμασαν τους προηγούμενους αιώνες σε όλο τον παραθαλάσσιο Ελλαδικό χώρο: Οι πόλεις λιμένες έλατα μεγαλονήσια και μικρονήσια του Αιγαίου. Αυτή την "δυναμική" των τότε "τόπων", της ανθρώπινης κλίμακας, του πολιτισμού και του παραμυθιού, αναζητά ο σύγχρονος άνθρωπος και να εξισορροπήσει τους ρυθμούς ζωής των σύγχρονων κοινωνιών.

Από την Αρχαία Ελλάδα ακόμη, έως και τα Λιμάνια του 19ου αιώνα, όλη αυτή την εκτεταμένη περίοδο της Ιστορίας, έχουμε δεχθεί πως την χαρακτηρίζει μια εξαιρετικά υψηλή αρχιτεκτονική τέχνη. "Δεν υπάρχει ξεχωρισμός ανάμεσα στην πόλη σαν λειτουργικότητα και σαν Αισθητική και στο τμήμα το προορισμένο για την υποδοχή των ξένων, των ταξιδιωτών" (Προβελέγγιος, 1967) του αθλητισμού, του ελεύθερου χρόνου και του πολιτισμού. Η ενότητα στην αρχιτεκτονική σύλληψη κυριαρχούσε. Εκτός βέβαια από περιόδους πολεμικών συρράξεων όπου κάστρα και τείχη και άλλα δυσάρεστα, δεν μας επιτρέπουν να αναφερθούμε σε ανθρώπινες ανάγκες, αναψυχή και ανθρωποκεντρικούς σχεδιασμούς. Δυστυχώς πολλοί σύγχρονοι σχεδιασμοί θαλάσσιων επεμβάσεων, ακόμα και Τουρισμού και

Αθλητισμού, θυμίζουν εποχές πολιορκιών με κακή, αυτή τη φορά, αισθητική.

Ακριβώς με τη λήξη του Β Παγκόσμιου πολέμου, με τη νεοτεχνική περίοδο, τη μεταλλαγή των κοινωνικών ιστών και το τέλος της Αποικιοκρατίας, τα προβλήματα του Τουρισμού της Αναψυχής και του Αθλητισμού γνωρίζουν μία εντελώς καινούργια εποχή, παράλληλα με τις αλλαγές που παρατηρούνται στην πολεοδομική δομή και στο ευρύτερο περιβάλλον των πόλεων. Η ζήτηση για ναυτικές δραστηριότητες (Θαλ. τουρισμός, Θαλ. αθλητισμός, Θαλ. Ψυχαγωγία κ.λπ.) λαμβάνει εκρηκτικές διαστάσεις στην Ευρώπη και την Αμερική ανάμεσα στα 1960 και 1970. Οι λάτρες της θαλάσσιας τέχνης και ψυχαγωγίας φτάνουν τότε στις ΗΠΑ τα 34 εκατομμύρια και οι προβλεψεις εκείνης της περιόδου υποστηρίζουν ότι οι τάσεις αύξησης θα συνεχίζονται με τους ίδιους ρυθμούς και τα επόμενα 30 χρόνια. Λανθασμένη εκτίμηση της εποχής υπήρξε η πρόβλεψη ότι με την είσοδο της πληροφορικής και με την αυτοματοποίηση της ζωής μας, οι ανάγκες για δουλειά θα μειώνονταν και ο μέσος άνθρωπος θα αποκτούσε περισσότερο ελεύθερο χρόνο. Ισχύει ακόμα στις μέρες μας η αγωνιώδης επιστροφή, ως προς τη χρήση του ελεύθερου χρόνου, προς τις αγνές μορφές και τα αρχέτυπα της ζωής. Επιστροφή πλέον μαζική των ανθρώπων των σύγχρονων κοινωνιών. Το ότι αυτές οι αγνές μορφές εμφανίζονται πλέον ως ειδικές μορφές ψυχαγωγίας (θαλάσσιος, οικολογικός, Αθλητικός, Συνεδριακός τουρισμός κλπ.) σχετίζεται με τη συνειδητοποίηση της αδυναμίας των σύγχρονων κοινωνιών, να υποδεχθούν ορισμένες δράσεις με κατάλληλους τόπους και εξοπλισμούς στις νέες τους διαστάσεις. Οι δράσεις αυτές καθ' αυτές, παραμένουν σχεδόν όμοιες από την αρχαιότητα ως σήμερα (Ολυμπιακοί Αγώνες = Ειρήνη και επαφή των Λαών, Αμφικτυονίες των Δελφών = Συνέδρια Ειρήνης κλπ.) αφού τις χαρακτηρίζει σκοπός θεσμικός, βαθύς και οικουμενικός στην πορεία προς το 2000. Η συνειδητοποιημένη ανάγκη για τέτοιους "τόπους" πολλές φορές ερμηνεύεται λανθασμένα, εξ αιτίας του κυρίαρχου χαρακτήρα της ειδικής δράσης. Στις θαλάσσιες εγκαταστάσεις μπλόκια και κρηπιδώματα, επιβαρύνουν αισθητικά τα διάφορα τοπία και δεν εξυπηρετούν τους χρήστες στις ειδικές τους ανάγκες, αντίθετα τους απομονώνουν ή τους απογοητεύουν με όρια που μαρτυρούν λανθασμένες επιλογές χωροθέτησης και δομικών εξοπλισμών.

[Ένας πυρήνας Θ.Τ. θα έπρεπε να μοιάζει με τον Βόλο όπως τον βλέπουμε στη διαφάνεια το 1945. Η ναυτική δραστηριότητα και η πόλη ήταν ένα και το αυτό.

Αργότερα όπως βλέπουμε αρχίζουν να εμφανίζονται οι καινούργιες κλίμακες, τα μεγάλα μεγέθη και η εμφάνιση της περίφραξης στα πρώτα έργα του λιμανιού.

Ερχονται τα πρώτα μεγάλα πλοία. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις διαχωρίζονται από τις υπόλοιπες λειτουργίες της πόλης. Το εγκεκριμένο σχέδιο του λιμανιού το 1947, δείχνει ξεκάθαρα ότι δεν είχε συνειδητοποιηθεί ακόμα εκείνη την περίοδο τι σήμαιναν οι νέες κλίμακες για τις οποίες σχεδίαζαν. Με την μέχρι τότε βιωματική εμπειρία οι νέες εγκαταστάσεις έπρεπε να μπούν στο κέντρο της πόλης. Το σχέδιο ευτυχώς δεν προχώρησε και έχουμε το σημερινό λιμάνι αλλού. Όμως και πάλι ο καιρός μας έχει ξεπεράσει και πάλι το λιμάνι θα βρεθεί στο κέντρο της πόλης, οπότε θα είναι σαν να είχαμε υιοθετήσει πριν 40 περίπου χρόνια εκείνη την προταση. Τι μπορεί να γίνει;

Οπωσδήποτε χρειάζεται καινούργιος τρόπος σκέψης και διαφορετική επίλυση στους σχεδιασμούς αυτών των χώρων. Δεν ξέρω αν θα πρέπει να ξεχωρίζονται, δεν μπορώ να σκεφθώ απομακρύνσεις λιμανιών ή διαχωρισμούς τέτοιους.

Θα πρέπει να βρεθεί τρόπος αυτές οι εγκαταστάσεις και οι βιομηχανικές και οι λιμενικές και του θαλάσσιου τουρισμού να παντρεύονται και να συμβιώνουν. Και οπωσδήποτε όχι σε βάρος του περιβάλλοντος. Ο κεντρικός προβλήτας του Βόλου για παράδειγμα και η περιοχή του υφιστάμενου λιμανιού δίπλα στα Παλιά, όπως φαίνεται στη διαφάνεια, είναι τόποι ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος και θα πρέπει να συνδεθούν με τις λειτουργίες της πόλης.

Στη διαφάνεια αυτή βλέπουμε σε φωτογραφία του 1932 τον Ναυτικό Όμιλο Βόλου, ιστορικό σημείο αναφοράς για την πόλη του Βόλου. Σήμερα δεν μπορεί να πλησιάσει τον πυρήνα αυτόν ένα σκάφος θαλασσιού τουρισμού, λόγω των ρηχών νερών. Το παράδειγμα είναι χαρακτηριστικό της απουσίας πολιτικής σχεδιασμού, έργων και εξοπλισμών, στις σημερινές πόλεις. Δυστυχώς δεν έχω και διαφάνεια της φωτογραφίας της παραλίας του Βόλου που την θεωρούν και μαρίνα. Για μένα δεν είναι μαρίνα].

Δεν θα επεκταθώ σε κοινωνικές αναλύσεις των φαινομένων του Τουρισμού, του Αθλητισμού, της Αναψυχής και του ελεύθερου χρόνου σ' αυτή την περίοδο, μιάς και αυτό έχει επιχειρηθεί επιτυχώς, σε πολλά συνέδρια και συγγράμματα του τεχνικού Κόσμου και όχι μόνο. Θα επισημάνω όμως, πως ενώ διεθνώς υπήρξαν οραματισμοί και προτάσεις αρχιτεκτόνων για ενεργητικούς σχεδιασμούς λειτουργικών πόλεων, με θαρραλέες παρεμβάσεις στα θαλάσσια μέτωπά τους, ακόμα και με προσθέσεις γης (Βενετία, Αμστερνταμ, λιμάνι Αμβούργου, Τόκιο κλπ.), η πρόταση του Le Corbusier για το Buenos Aires της Αργεντινής μεγάλης τεχνητής νήσου στις εκβολές του Rio de la Plata ή ακόμα η "Μελέτη αναπτύξεως του Φαληρικού Ορμου" του Α. Προβελέγγιου το 1965 - 1967 και οι οραματισμοί του ίδιου για την "οικοδόμηση μίας δημοκρατικής Ελλάδας στις Θάλασσες" (4/7/86),) στην Ελλάδα των 16.000 χλμ. ακτών, επικρατεί τελικά η αντίληψη της επίλογής των ειδικών, περιθωριοποιημένων και πολύ συχνά περιφραγμένων χώρων της χρήσης ορισμένου χρόνου.

Πρόκειται για δομικές κατασκευές, που τις χαρακτηρίζει η κατασπατάληση του υδάτινου χώρου, (σπάνια ελκυστικές και προστατευμένες εντούτοις), ο τυχαίος χωρίς πρόγραμμα σχεδιασμός, κατασκευές τελικά ασήμαντες για τον ιστό και τη ζωή των πόλεων ή των οικισμών. Μοναδική τους μέριμνα είναι η αντιμετώπιση του κυματικού κλίματος κάθε περιοχής σε σχέση με το κόστος που θα προσδιορίσουν τα μήκη των κρηπιδωμάτων και κυματοθραυστών σε συνάρτηση με την γεωμορφολογία του βυθού. Λογικές και σχεδιασμοί που πολύ απέχουν από μελέτες ανάλυσης και σχεδιασμού τοπίου, περιβαλλοντικών επιπτώσεων και σχεδιασμού χώρου, από "πολιτική" τοπίου, ή περιβάλλοντος ή αρχιτεκτονικής Θαλάσσιων εγκαταστάσεων. Δύσκαμπτοι, παλαιοί νόμοι και θεσμοί σχετικοί με τη δημιουργία και λειτουργία των Θαλάσσιων εγκαταστάσεων, αποθάρρυναν τους Αρχιτέκτονες και αποπροσανατόλισαν την Αρχιτεκτονική σκέψη.

Ολη αυτή την περίοδο το ελληνικό κράτος, με τις υπηρεσίες και τους οργανισμούς του, αναλάμβανε αποκλειστικά, πλην μερικών εξαιρέσεων, τους σχεδιασμούς των Θαλάσσιων επεμβάσεων (Ε.Ο.Τ., ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ, σε μερικές περιπτώσεις ΔΗΜΟΙ). Η Αρχιτεκτονική σκέψη, περιορίστηκε σε δευτερεύοντα θέματα (Διαμορφώσεις και εξωραϊσμοί

κλπ.). Ο φόβος που προκάλεσε η διαπίστωση, του κυρίαρχου οικονομοκρατικού μοντέλου που επικρατεί στη Δόμηση των πόλεων έκανε πολλούς αρχιτέκτονες συμμάχους στην άρνηση οποιουδήποτε παραπέρα διαλόγου. Οι πολιτικοί Μηχανικοί - Λιμενικοί, των οποίων η συνδιαλλαγή με το χώρο δεν είναι παρά τεχνική, αναλαμβάνουν ουσιαστικά μόνοι τους αυτές τις ευαίσθητες περιοχές εφόσον είναι και οι μόνοι που θεσμικά φέρουν την ευθύνη αυτών των σχεδιασμών. Όλες οι αναθέσεις μελετών για τα λεγόμενα "λιμενικά έργα", οι οποίες δημοσιεύονται απ' το ΥΠΕΧΩΔΕ, στα Ενημερωτικά Δελτία του Τ.Ε.Ε., αναφέρονται σε πολιτικούς - λιμενικούς μηχανικούς, σα να στερούσε η αποδοχή του όρου "λιμενικό", από το έργο την χωρική του υπόσταση! Στα ειδικά συνέδρια τα χωρικά δομικά θέματα καθορίζονται από εκπροσώπους φορέων ειδικών συνήθως χρηστών (Αλιείς, Εφοπλιστές, Αθλητικά σωματεία κλπ.), άσχετων προς τα αρχιτεκτονικά θέματα. Στο Ελληνικό Πανεπιστήμιο, στα τμήματα Αρχιτεκτόνων, τυχαία μόνο γίνονται σχετικές συζητήσεις και εργασίες. Δεν υπάρχει ένας επίσημος και σαφής προσανατολισμός, για ουσιαστική εκπαίδευση προς αυτή την κατεύθυνση. Η σχετική ελληνική βιβλιογραφία, είναι εξαιρετικά φτωχή και ελλιπής. Η ενημέρωση γίνεται συνήθως από ειδικό τύπο, πλήν του Αρχιτεκτονικού, από άλλους επιστημονικούς τομείς, όπως το τμήμα των Πολιτικών Μηχανικών - Λιμενικών που έχει σημειώσει αξιόλογη πρόοδο μόνο προς την κατεύθυνσή τους όμως, ή από συνέδρια άλλων επιστημών. Ωστόσο τον Ιούλιο του 1993 ένα νέο νομοσχέδιο για τον Τουρισμό έρχεται να αλλάξει ριζικά την δομή της παραγωγής των αντίστοιχων τόπων.

Σε γενικά πλαίσια, διατηρώ ορισμένες επιφυλάξεις για την πληρότητα του νομοσχεδίου που έχουν να κάνουν με την απύσχα αρχιτεκτονική σκέψη, παιδεία και εμπειρία. Δέχομαι όμως σίγουρα ότι συντελεί στην υπέρβαση των μέχρι σήμερα δύσκαμπτων σχετικών Θεσμών. Αυτό στο οποίο αποβλέπει πρωταρχικά το νομοσχέδιο είναι η εξυπηρέτηση σκαφών καθώς και η οικονομική ευρωστία των χώρων, δικαιολογημένα βεβαίως, τόσο εξαιτίας της αυξημένης ζήτησης σχετικών χώρων στην Ελλάδα όσο και των αρνητικών εμπειριών από το αυξημένο κόστος των αντίστοιχων δομικών και λειτουργικών εγκαταστάσεων. Ποιοί όμως και με ποίο τρόπο θα σχεδιάσουν αυτούς τους "τόπους";

Ωστόσο η πληρέστερη επάνδρωση των Θαλάσσιων επεμβάσεων με εγκαταστάσεις που μέχρι σήμερα απαγορεύονταν, κυρίως κτιριακών, επιβάλλει συμμετοχή σοβαρότατου πλέον Αρχιτεκτονικού Έργου, ο ακριβής προσδιορισμός του οποίου απουσιάζει από το νομοσχέδιο. Εξάλλου με σωστό χειρισμό της αρχιτεκτονικής του χώρου, μπορούν να αποφευχθούν εντελώς τα της "... περίφραξης..." - τα δεδομένα της Ελλάδας το επιτρέπουν - και για τους λόγους που έχω προαναφέρει αλλά και γιατί ουσιαστικά από μόνη της η "περίφραξη" δεν αποτελεί λύση στο πρόβλημα του νομοθέτη. (Πολλά θα μπορούσαν να ειπωθούν πάνω σ' αυτό).

Απουσιάζει επίσης από τις προδιαγραφές ο ποσοστιαίος προσδιορισμός της συμμετοχής των λειτουργικών και δομικών κατασκευών των προδιαγεγραμμένων εγκαταστάσεων όπως και των σκαφών και των χώρων πράσινου, και άλλων χώρων. Η απουσία αυτή μπορεί να κατανοηθεί μόνο ως πιθανή υποστήριξη του νομοθέτη, ελαστικότερων λειτουργικών προγραμμάτων. Προγραμμάτων που θα συνυπολογίζουν δεδομένα (εντευκτήρια, εμπορικά μαγαζιά, εργαστήρια, προβλήτες κ.λπ.) των είδη δομημένων τόπων. (Σε περίπτωση ποσοστιαίων προδιαγραφών άλλες διατάξεις και νόμοι δεν θα επέτρεπαν την προσάρτηση αυτών των χώρων και λειτουργιών).

Ο Ε.Ο.Τ. αν και ξέρει πολύ καλά να ποσοτικοποιεί προδιαγραφές (ξενοδοχεία, Κάμπινγκς, κ.λπ.) δεν το κάνει αυτή τη φορά, γεγονός που δηλώνει για την καλύτερη των περιπτώσεων, ότι δεν αντιλαμβάνεται τις Μαρίνες Θ. Τουρισμού ως θαλάσσια ξενοδοχεία. Εάν όμως η απουσία του μέτρου αυτού οφείλεται σε άλλους λόγους, θα μπορούσε να είναι καταστρεπτική για το περιβάλλον με σχεδιασμούς μη αρχιτεκτονικούς, που δεν θα δίνουν έμφαση στην "τέχνη και το πνεύμα του τόπου" (the art and spirit of place, IFLA, 1989). Παραμένει επίσης ανοικτό το θέμα της προδιαγραφής άλλων παραμέτρων για τις δομικές κατασκευές, προϊόν ασφαλώς Αρχιτεκτονικής σκέψης και ειδικής γνώσης. Πρέπει να τονισθεί ότι οι κλίμακες, τα υλικά, η κατασκευή, η θέα, το τοπίο και άλλα πολλά είναι σημαντικότερα ειδικά σε έργα όπως κυματοθράυστες, προβλήτες, κρηπίδωματα, καρνάγια κ.λπ.

[Δεν θα πω περισσότερα πράγματα, νομίζω ότι το θέμα του νομοσχεδίου θα μπει και στη Στρογγυλή Τράπεζα].

Μέχρι σήμερα δεν έχει ανακοινωθεί ένα μοντέλο σφαιρικής και ολοκληρωμένης προσέγγισης του Θ.Τ. Ωστόσο ο Θ.Τ. αντιμετωπίζει τόσο προβλήματα εγκαταστάσεων όσο και προβλήματα διαχείρισης περιβάλλοντος που υποδέχεται τις σχετικές δραστηριότητες.

Για να υπάρξει στρατηγική ανάπτυξη του Θ.Τ. και προγραμματισμός έργων, χρειάζεται κατ' αρχήν ένα μοντέλο διαχωρισμού και διαχείρισης "τόπων" Θ.Τ.

Ένα μοντέλο που να έχει τη δυνατότητα

- α) Της ανάγνωσης και του προσδιορισμού του δυναμικού κάθε ορισμένου "τόπου" Θ.Τ.
- β) Της κατηγοριοποίησης σε ομογενή επίπεδα του τεχνητού - ανθρωπογενούς και φυσικού, χερσαίου - θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- γ) Της Διαχείρισης των "τόπων" Θ.Τ. ως προς: - Την τάξη μεγέθους τους - Την διατήρηση περιβαλλοντικής ισορροπίας - Τις προσφερόμενες υπηρεσίες και παροχές.

Ένα τέτοιο μοντέλο, στην πρώτη του διάσταση, θα μπορούσε σχηματικά να αποτελείται, από έναν πυρήνα, τρεις δακτυλίους και τρία διάκενα μεταξύ των δακτυλίων (βλ. σχήμα 1).

Οι δακτύλιοι εκφράζουν χερσαίους "τόπους" και τα διάκενα καταστάσεις Θαλάσσιου περιβάλλοντος.

ΠΥΡΗΝΑΣ, ΔΑΚΤΥΛΙΟΙ και ΔΙΑΚΕΝΑ ορίζουν έναν "τόπο" ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.

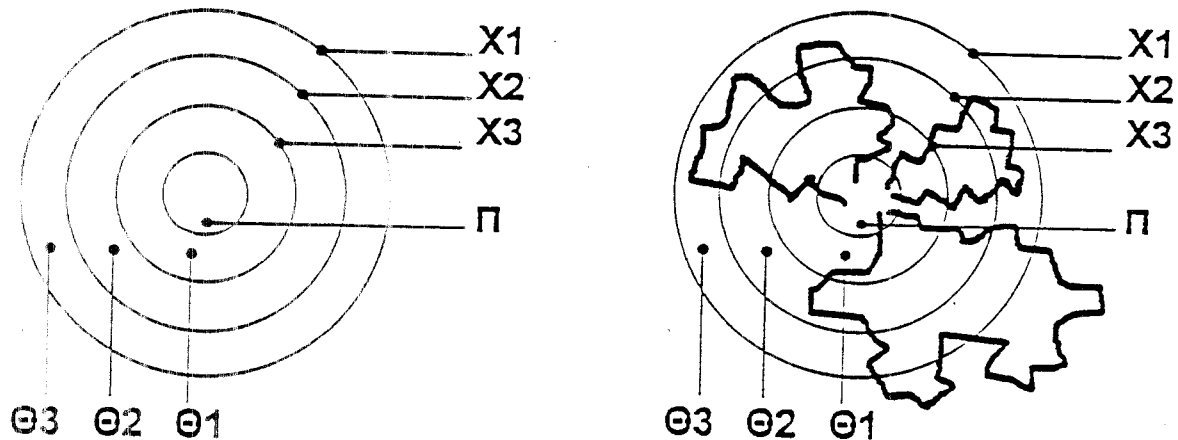
- Δακτύλιος Χ1 : Περιλαμβάνει τόπους που τους χαρακτηρίζει υψηλός βαθμός φυσικού τοπίου.
- Δακτύλιος Χ2 : Περιλαμβάνει τόπους που τους χαρακτηρίζει φυσικό τοπίο ικανό να δεχτεί την ανθρώπινη παρουσία.
- Δακτύλιος Χ3 : Χαρακτηρίζεται από περιοχές μικρών οικισμών και τοπικές κοινωνίες.
- Διάκενο Θ1 : Χαρακτηρίζεται από καταστάσεις θάλασσας ανοικτού πελάγους.
- Διάκενο Θ2 : Χαρακτηρίζεται από καταστάσεις θάλασσας κλειστού πελάγους (κόλποι).
- Διάκενο Θ3 : Χαρακτηρίζεται από καταστάσεις θάλασσας κλειστού κόλπου, επιφορτισμένου από πολλαπλές θαλάσσιες δραστηριότητες.

Τέλος ο

- Πυρήνας Π : Πρέπει να είναι Αστικό περιβάλλον, εξοπλισμένο με υποδομές τουρισμού (Συγκοιν. δίκτυα, αεροδρόμιο, Ξενοδοχεία κ.λπ.).

Ο Θ.Τ. και ιδιαίτερα το Γιώτιγκ, ξεχωρίζει από τις άλλες μορφές τουρισμού, εκτός βέβαια το ότι γίνεται στη θάλασσα, από την ελεύθερη και όχι προδιαγεγραμμένη επιλογή κίνησης μεταξύ Δακτυλίων και Δάκενων του προαναφερθέντος μοντέλου.

Χρόνοι, αποστάσεις, παροχές και πολλοί άλλοι παράμετροι μπορούν να αποτυπωθούν σ' αυτό το μοντέλο για κάθε "Ζώνη" (Προβελέγγιος 1967) Θαλάσσιου Τουρισμού.



Σχήμα 1.

Για ακονόνιστες γραμμές, μπορεί να είναι κινήσεις ιστιοπλόων. Το γιώτιγκ είναι ελεύθερο δεν προδιαγράφεται. Αυτός είναι ο διαχωρισμός του από τον θαλάσσιο τουρισμό τύπου κρουαζιέρας, ο οποίος έχει πρόγραμμα, συγκεκριμένους χώρους και συγκεκριμένες διαδρομές. Στο γιώτιγκ η κίνηση γίνεται απρόβλεπτη, οι επιλογές μπορούν να είναι επιλεκτικές, πολύ περισσότερες από αυτές του τουρισμού κρουαζιέρας, να καλύπτει διάφορα γούστα, διάφορες οικονομικές δυνατότητες, και διαφορετικές επιλογές σταθμών ελλιμενισμού. Άλλος μπορεί να θέλει να επισκεφθεί περιοχές με μαρίνες, άλλος φυσικά τοπία, άλλος να βγει σε ανοικτή θάλασσα.

Τοπία απόλυτης προστασίας είναι τα τοπία που δεν σηκώνουν καμία παρέμβαση, παρόλα αυτά είναι τοπία ενταγμένα μέσα σε ένα τόπο Θ.Τ., απαραίτητα για αυτή την λειτουργία.

Και στον Θαλάσσιο χώρο πρέπει να δίνεται η δυνατότητα προσπελασημότητας προς τοπία του έτσι και αλλιώς έχουν ήδη προσπελασθεί από τον χερσαίο χώρο. Και εδώ δεν αναφέρομαι σε μεγάλες επεμβάσεις αλλά σε ξύλινες σκάλες και άλλους γραφικούς εξοπλισμούς.

Στο Παγασητικό υπάρχουν οικισμοί, με μορφές πολιτισμού, όπου μπορούν να ταυτισθούν και με σοβαρότερες επεμβάσεις όπως μαρίνες, μιάς και αυτές εδώ μπορούν να ενοποιηθούν με τον αστικό χαρακτήρα αυτών των περιοχών.

Φαίνεται πολύ χαρακτηριστικά στον Ατλαντα ανέμου τους θερινούς μήνες, ο βοριάς, αυτό που εμπειρικά λέγαμε παλιά "δύσκολα ανεβαίνουμε Θεσσαλονίκη, δύσκολα ανεβαίνουμε από το Κάβο Ντόρο επάνω, λοιπόν εδώ πέρα με τον Ατλαντα βλέπουμε γιατί πραγματικά αυτή η ζώνη, κατά ΣΕΣΥΛΑ που περιλαμβάνει τις Σποράδες και τον Παγασητικό, ουσιαστικά είναι απομονωμένη από το βόρειο Αιγαίο και από την ζώνη που είναι από κάτω (βλ. χάρτη 2).

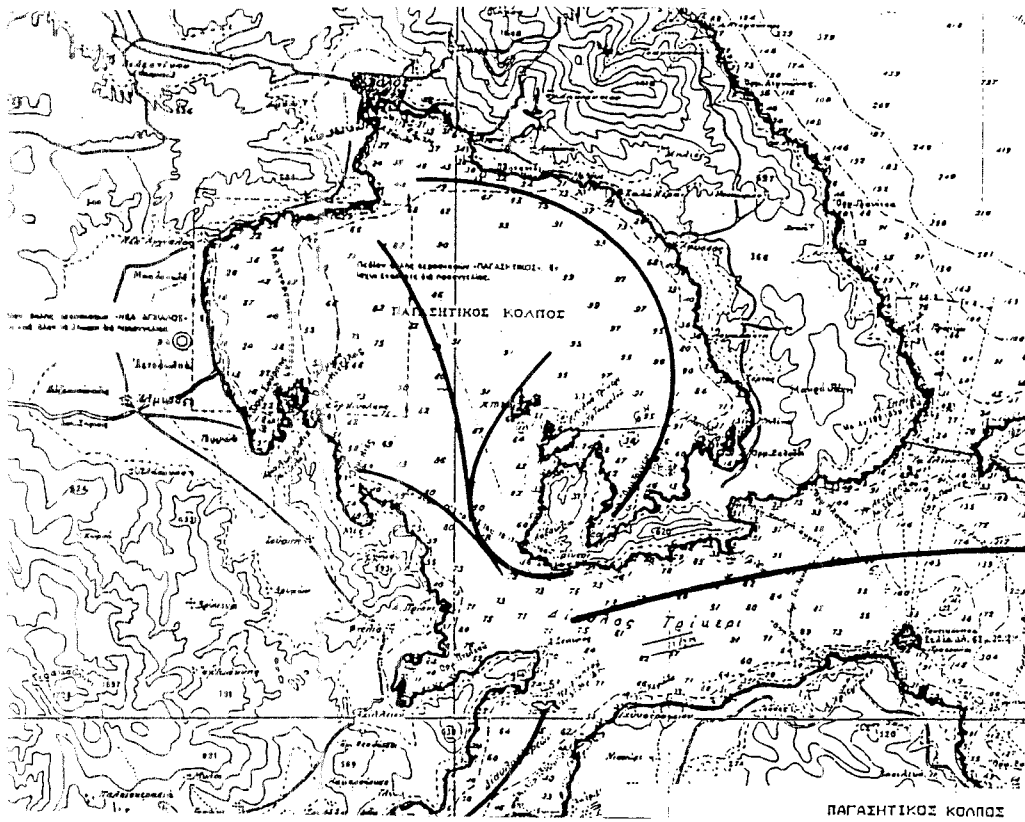
Δηλαδή αν θέλουμε να κάνουμε Θ.Τ. στην περιοχή, πρέπει να δούμε μία αυτόνομη ανάπτυξη, και δεν πρέπει να προβλέπουμε συνεργασίες με άλλες Ζώνες, βορειότερα και νοτιότερα. Βεβαίως έχουμε την ελευθερία κίνησης ανατολικά και δυτικά.

Οι Σποράδες είναι γνωστές και ο Παγασητικός γνωρίζεται συμπτωματικά από τους τουρίστες του γιώτικ στις Σποράδες που εξαιτίας των βοριάδων διαλέγουν τον δυτικό δρόμο πλοήγησης. Πρέπει να κάνουμε μία επιλογή, ή θα κάνουμε μία ανάπτυξη προς τις ακτές της Τουρκίας ή θα κάνουμε μία ανάπτυξη προς τον Παγασητικό.

Όλα αυτά γίνονται σημαντικότερα με όσα μας είπε προηγουμένως ο κύριος Κραντονέλλης, για ορισμένους μικρούς πλέον χρόνους γιώτικ που για μένα αυτό μεταφράζεται σε τόπους οργανωμένους Θαλάσσιου τουρισμού, με όλες τις κλίμακες εμπειριών με όλες τις κλίμακες εγκαταστάσεων, με όλες τις κλίμακες τουριστικής παροχής.

Σας ευχαριστώ].

[] Δηλώνει όπως ειπώθηκε. Χωρίς επεξεργασία.



Χάρτης 1.



Χάρτης 2.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Adie, D., W., Marinas: A working guide to their development and Design, Architectural Press, London 1975.

Α. Προβελέγγιος, ο Οδοιπόρος προς την πηγή : Κείμενα Πολεοδομικού Στοιχαμού, Γραβιηλίδης, Αθήνα 1990, 129 - 136.

Α. Προβελέγγιος, Το Πνεύμα της Πόλης: Δοκίμια Πολεοδομικής Σκέψης Φθινόπωρο 1956 - Ανοιξη 1967, Α. Προβελέγγιος, Αθήνα 1974, 82 - 94, 101 - 120.

Artemis Zurich, Le Corbusier, Studio Paperback, 1979, 175 - 176.

Α. Αθανασούλης & Ε. Σκαρσουλή, Ατλας Ανέμου και Κύματος Βορειοανατολικής Μεσογείου Θαλάσσης, Εργαστήριο Ναυτικής και Θαλάσσιας Υδροδυναμικής ΕΜΠ - ΥΕΝ, 1992.

Λ. Μιχελή, Αιγαίο: Νεοκλασικές Πόλεις και Λιμάνια του 19ου αιώνα, Δρώμενα, 1990, 9 - 19, 30 - 31, 125, 171 - 174, 231 - 232, 239 - 240.

Ε. Ανδριανής & Κ. Σπυρόπουλος, "Χάλυβας και Θαλάσσιες Κατασκευές - Εφαρμογές στην Ελλάδα", πρ. συνεδρ. Α Εθνικό Συνέδριο Σιδηρών Κατασκευών, Αθήνα 1991, 456 - 465.

Γ. Μυλόπουλος, "Θεωρία Αποφάσεων & Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός", πρ. συνεδρ. Τεχνολογίας Περιβάλλοντος: Helico '93, Αθήνα 1993, Τόμος Ι, 417 - 422.

Θ. Καραμπάς, Σ. Χριστόπουλος & Η. Πρωτούλης, "Χρήση Υδροδυναμικών Μοντέλων για το Βέλτιστο Σχεδιασμό Παράκτιων Τεχνικών Εργων και την Εκτίμηση των Επιπτώσεών τους στο Θαλάσσιο Περιβάλλον", πρ. συνεδρ. Helico '93, 1993, Τόμος Ι, 427 - 439.

Α. Χριστοφορίδης, "Λατομική Δραστηριότητα και Περιβάλλον", πρ. συνεδρ. Heleco '93, 1993, Τόμος II, 314 - 323.

Μ. Ανανιάδου - Τζημοπούλου, "Σχεδιασμός Τοπίου και Αστικών Υπαίθριων Χώρων στη Θεσσαλονίκη", Τεχν. χρον. - Α, 1992, Τόμ. 12, Τεύχ. 4, 117 - 146.

Π. Γκόλφη, Κ. Δαγκλή, Δ. Καββαδίας, Κ. Κραντονέλλης, Π. Πασχάλης, "Παράκτιες Περιοχές και Τουριστική Ανάπτυξη", πρ. συνεδρχ. Heleco '93, 1993, Τόμος I, 480 - 493.

Β. Καλοκάρδου - Κραντονέλλι, "Tourism and the Built Environment", πρ. συνεδρ. Heleco '93, 1993, Τόμος III, 367 - 377.

Σ. Γιαμάκος, "Ερωτήματα πάνω στη Χωροθέτηση του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στην Αθήνα", πρ. επιστ. διημ. Επιπτώσεις της Χωροθέτησης των Ολ. Εγκαταστάσεων στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας, ΤΕΕ, Αθήνα 1990.

Σ. Γιαμάκος, "Προγραμματισμός και Σχεδιασμός Εγκαταστάσεων Θαλασσ. Τουρισμού", πρ. ημ. Ο ρόλος του Νέου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης στην Ανάπτυξη της Θεσσαλίας, ΤΕΕ. ΤΜ. Μαγνησίας - Παν/μιο Θεσ/λίας, 1992.

Σ. Γιαμάκος, "Αρχιτεκτονική και Θαλάσσιες Επεμβάσεις", Πρ. Διεθνούς Αρχιτεκτονικού Συνεδρίου, ΤΕΕ - ΥΙΑ, Σαντορίνη 29, 1993.

Ch. Norberg - Shulz. *Genius: Towards a Phenomenology of Architecture*. Academy Editions. 1980.

Αριστομένη Προβελέγγιου. *Το πνεύμα της πόλης: Δοκίμια πολεοδομικής σκέψης*. Φθινόπωρο 1956 - Άνοιξη 1967. σελ. 84.

ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΣΤΡΟΓΓΥΛΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΣΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ (ΠΡΟΕΔΡΟΣ): Θα ήθελα να σας ενημερώσω πάνω στην διαδικασία. Κατ' αρχήν θα ζητήσω ερωτήσεις για τους ομιλητές, αν υπάρχουν κάποια θέματα που χρειάζονται διευκρίνιση. Και μετά θα ζητήσω από τους ομιλητές, να δώσουν τις ανάλογες απαντήσεις.

Υστερα θα δώσω τον λόγο στον κύριο Παπαθεοδούλου, ο οποίος μου τον ζήτησε για μία παρέμβαση, και μετά θα περάσουμε στην γενικευμένη συζήτηση πάνω σε όλα τα ζητήματα. Εμείς έχουμε κάποια ερωτήματα, θα τα θέσουμε, και εσείς μπορείτε βεβαίως να θέσετε οποιοδήποτε ερώτημα για να το συζητήσουμε.

ΛΟΥΚΙΣΣΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπετε, πριν ανοίξουμε για ερωτήσεις, να σας διαβάσω ένα fax που έστειλε ο βουλευτής Μαγνησίας κ. Σούρλας, ο οποίος λέει ότι λόγω κοινοβουλευτικών εργασιών, δεν μπορεί να παρευρεθεί στην ημερίδα με τα πολύ ενδιαφέροντα θέματα, παρακαλεί να έχει τα συμπεράσματα για να συμβάλλει στην προώθηση και επίλυση των προβλημάτων, που απετέλεσαν αντικείμενο της ημερίδας μας.

Θα ήθελα στη συνέχεια να επισημάνω κάποια πρόσωπα που παρευρίσκονται εδώ. Στο προγραμμά μας υπήρχε μία λίστα συμμετεχόντων στο στρογγυλό τραπέζι κάποιιοι δεν είναι εδώ, αλλά έχουν στείλει αντιπροσώπους τους. Ο κύριος Παπαθεοδούλου, αντιπροσωπεύει την **ΒΕΡΝΙΚΟΣ YAGHTS**. Η κα Ταβιανάτου εκπροσωπεί την Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, ο κύριος Νικολαΐδης ήταν παρόν το πρωί αλλά του έτυχε κάτι επείγον και έπρεπε να φύγει, αντιπροσωπεύει τον Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων.

Ο κύριος Αγγελής αντιπροσωπεύει το Ελληνικό Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών, ο κύριος Ζαμπέλης, χωροτάκτης, εκπροσωπεί το

Υπουργείο Χωροταξίας και Περιβάλλοντος. Τον ΕΟΤ εκπροσωπούν οι κυρίες Κωστογιάννου και Μαρκάτου. Επιπλέον έχουμε την τιμή να είναι ανάμεσα ο κύριος Πιτσιώρης Δήμαρχος Βόλου και ο Δημοτικός Σύμβουλος Βόλου κύριος Μιλτιάδης Γιάγας.

ΣΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ (ΠΡΟΕΔΡΟΣ): Εάν δεν υπάρχουν ειδικά διευκρινιστικές ερωτήσεις πάνω στις εισηγήσεις, να δώσω τον λόγο στον κύριο Παπαθεοδούλου.

ΠΑΠΑΘΕΟΔΟΥΛΟΥ: Θα ήθελα, για λογαριασμό της ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΓΙΩΤΣ, να κάνω μία προσέγγιση στο θέμα, λίγο πιο πρακτική και όσο γίνεται πιο γρήγορα.

Για μας σημαντικό είναι, να συνειδητοποιήσουν πολύ περισσότεροι από όσους βρίσκονται εδώ σε αυτήν την αίθουσα, ή από όσους ασχολούνται με το θέμα γιώτινγκ, την αναγκαιότητα ύπαρξης μαρινών.

Πιστεύουμε ότι πέρα από τους στενά συνδεδεμένους με το αντικείμενο, όλοι οι άλλοι το βλέπουν πολύ μακριά, συμπεριλαμβανομένων και των μελών της πολιτείας, οι οποίοι δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο.

Για μας, η ονομασία μαρίνα, περιλαμβάνει τα εξής, ανεξάρτητα από το πώς την ονομασία μαρίνα την μεταχειρίζονται στις διάφορες χώρες της Ευρώπης, ή στην Αμερική. Για μας η ονομασία μαρίνα, σημαίνει ένα λιμάνι στο οποίο τα θαλαμηγά τουριστικά σκάφη μπορούν ή να ξεχειμωνιάσουν ή να δέσουν και να την χρησιμοποιήσουν σαν ορμητήριο κάποιας τουριστικής δραστηριότητας, εκτός της μαρίνας, στην ευρύτερη περιοχή ή μπορούν να κάνουν τον τουρισμό τους μέσα στην ίδια την μαρίνα, ή όλα αυτά μαζί. Αυτό είναι μαρίνα, αυτό που εννοούμε εμείς. Από κεί και πέρα, αν σε κάποιες άλλες χώρες, η λέξη μαρίνα, περιλαμβάνει κάτι άλλο αυτό δεν έχει καμία σημασία. Είναι αυτό που εννοούμε εμείς και αυτό που πιστεύουμε ότι λείπει και πρέπει να υπάρξει.

Δεν θα θέλαμε να συζητήσουμε για έναν πολύ μεγάλο αριθμό μαρινών, θα πάμε στο άλλο άκρο. Οι μαρίνες, θα πρέπει να παίξουν τον ρόλο αυτόν που είπαμε και από κεί και πέρα, η Ελλάδα έχει ανάγκη για ορισμένες καλές δέσμες, όπου οι ξένοι ή οι Έλληνες, οι ιδιοκτήτες ή οι ναυλωτές, θα μπορούν να πάνε να δέσουν το σκάφος τους, και να κοιμηθούν την νύχτα, χωρίς να σηκώνονται κάθε μία ώρα, για να δούν τι γίνεται.

Η σημερινή κατάσταση των μαρινών στην Ελλάδα περίπου περιεγράφει και με την έννοια μαρίνα όπως την εννοούμε δεν υπάρχει κομία. Υπάρχουν μαρίνες οι οποίες πλησιάζουν πάρα πολύ. Η μαρίνα του Πόρτο Καρράς πλησιάζει πάρα πολύ στο να είναι μαρίνα με την έννοια που είπαμε, όμως λείπει ένα μεγάλο κομμάτι, δεν υπάρχει καθόλου τεχνική υποδομή, δηλαδή δεν υπάρχουν παροχές υπηρεσιών τεχνικής φύσεως για τα σκάφη, όπως και δεν υπάρχουν παροχές υπηρεσιών, που έχουν να κάνουν με την αγορά των σκαφών. Υπάρχει ξενοδοχειακή υποδομή, υπάρχει υποδομή άλλων καταστημάτων και τα λοιπά και φυσικά αποτελεί ίσως την μοναδική μαρίνα, η οποία έχει δέσπρες σωστές, με παροχές όσο πιο σωστά γίνεται.

Στην συνέχεια, υπάρχει η μαρίνα της Βουλιαγμένης, που πάλι υστερεί κατά την τεχνική υποδομή. Η μαρίνα Ζέας, που τυχαίνει να έχει διάφορες παροχές υπηρεσιών, επειδή είναι στην ευρύτερη περιοχή της, σχετικά κοντά στα σκάφη, όμως δεν έχει τίποτε μέσα στον ίδιο τον χώρο. Υπάρχει η μαρίνα του Καλαμακίου, η οποία δεν έχει τίποτε άλλο, παρά μόνο μώλους. Και όπως ήδη ελέχθη, μόνον οι προβλήτες δεν είναι αυτό που χαρακτηρίζουν μία μαρίνα.

Αυτό που θα θέλαμε και πιστεύουμε ότι μπορεί να κάνει τους άλλους να καταλάβουν, θα ήταν ο τονισμός των φυσικών δυνατοτήτων που υπάρχουν στην χώρα μας, δηλαδή με λίγα απλά λόγια θα πρέπει να καταλάβουν ότι, εκτός από την ακτογραμμή, από τις ωραιές παραλίες, από τον ωραίο ήλιο και την ωραία θάλασσα, που πιθανόν και κάποιες άλλες χώρες μπορούν να προσφέρουν, που σημαίνει ότι μπορούμε να έχουμε ισχυρό ανταγωνισμό κάποια στιγμή, όσο και αν εμείς εξελιχθούμε σε αυτό, έχουμε κάτι που κανείς δεν μπορεί να μας ανταγωνιστεί. Έχουμε όλα αυτά τα νησιά, που κανείς, ότι πρόγραμμα και αν κάνει, δεν μπορεί να τα αποκτήσει.

Εκμεταλλευόμενοι λοιπόν αυτά, μπορούμε να φτάσουμε σε πάρα πολύ υψηλό επίπεδο. Οι ανάγκες των ξένων, δεν είναι μόνον η περιοδεία στην Ελλάδα και στις ακτές της, με ένα σκάφος. Είναι και άλλες, οι οποίες αποφέρουν πάρα πολλά οικονομικά οφέλη γιατί εν πάσει περιπτώσει, αυτό είναι και το τελικό ζητούμενο.

Υπάρχουν πάρα πολλοί ξένοι, θα έλεγα όλη η Βόρεια Ευρώπη, οι οποίοι θέλουν να έχουν ένα σκάφος, δεν θέλουν να το έχουν στην χώρα

τους, για φορολογικούς λόγους, αλλά κυρίως και γιατί το καλοκαίρι τους, το σχετικό καλοκαίρι τους είναι ένας μήνας ή 40 ημερες.

Θέλουν να το έχουν κάπου στην Μεσόγειο. Και θα ήθελαν να το έχουν στην Ελλάδα, διότι κατεβαίνοντας ένα Παρασκευοσαββατοκύριακο, μπορούν να κάνουν 3 ή 4 νησιά. Ενα θεϊκό δώρο, το οποίο δεν το έχει κανείς άλλος. Σε ένα Παρασκευοσαββατοκύριακο, μπορεί να πάει την μία μέρα να ζαλιστεί στην Μύκονο, απο την κοσμοπολίτικη ζωή και την άλλη μέρα να πάει στην Δήλο να δει κάποια αρχαία και να πεταχτεί στην Κύβνο για να ηρεμήσει απο την ζαλάδα των δύο προηγούμενων ημερών. Αυτό δεν το έχει καμμία άλλη χώρα. Θέλουν να το ζουν και μπορούν να το ζούν ακόμη και τον χειμώνα. Εάν λοιπόν αισθανόντουσαν ότι μπορούν να έχουν το σκάφος τους ασφαλώς δεμένο στην Ελλάδα, θα το είχαν στην Ελλάδα, με όλα τα οικονομικά οφέλη που μπορεί να αποφέρει αυτό.

Εν πάση περιπτώσει, η κατάσταση που επικρατεί στο εξωτερικό, θα έπρεπε να μας προβληματίζει. Όταν η Γιουγκοσλαβία με το καθεστώς που είχε αρκετά χρόνια, όχι τα 4 ή 5 τελευταία χρόνια, είχε 35 μαρίνες, οι οποίες λυμαίνοντο όλα αυτά που είπα. Όλα τα σκάφη των βόρειων Ευρωπαίων, ήταν στις μαρίνες της Γιουγκοσλαβίας στην Αδριατική.

Και τώρα δεν υπάρχουν οι μαρίνες, κακώς για την καημένη αυτή χώρα, αλλά εμείς δεν μπορούμε να πάρουμε τίποτε απο αυτό το κομμάτι, γιατί δεν έχουμε υποδομή.

Στις άλλες χώρες, το θέμα μαρίνα, ή όπως θέλετε πείτε το, έχει ξεπεραστεί. Έχει πάψει μία μαρίνα για αυτούς να είναι δέστρες ελλιμενισμού των σκαφών, φώς, νερό, τηλέφωνο, τηλεόραση, οπωσδήποτε, μαγαζιά και κάποια άλλα τέτοια πράγματα. Έχουν φθάσει στο σημείο, του Πόρτ Καμάργκ. Το Πόρτ Καμάργκ που έδειξε κάποιος απο τους ομιλητές, είναι μία εξέλιξη, δεν είναι απλώς μια απαίτηση της περιοχής. Ξεκίνησαν με δέστρες, με φώς, νερό, τηλέφωνο, ΟΤΕ, Τράπεζα και Ταχυδρομείο και έχουν φθάσει στο Πόρτ Καμάργκ, στο οποίο μπορείτε να δέσετε το σκάφος σας για μία μέρα, έχω και τα τιμολογιά του εδώ για μία μέρα, έως να καθήσετε ένα χρόνο και να μην προλάβετε να ζήσετε όλα αυτά που σας προσφέρει το Πόρτ Καμάρτ, μέσα στα συνορά του, να μην βγείτε έξω στην ευρύτερη περιοχή.

Πιστεύουμε λοιπόν ότι εάν αυτά όλοι τα ενστερνιζόμαστε, θα πρέπει να πείσουμε όλο τον κόσμο, γιατί μόνον αν γίνει συνείδηση θα μπορέσει

να προχωρήσει γρήγορα ο ναυτικός τουρισμός που είναι σωτήριος για την οικονομία της χώρας. Ομως θα πρέπει να πεισθούμε ότι η ανάπτυξη της οικονομίας, που αποφέρει το σωστό γιγνόμεν, βοηθάει οικονομικά ακόμα και τον φύλακα του χιονοδρομικού κέντρου σε κάποιο από τα χιονοδρομικά κέντρα στο Πήλιο. Ευχαριστώ πολύ.

ΣΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ (ΠΡΟΕΔΡΟΣ): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κύριο Παπαθεοδούλου.

Εδώ μπορούμε να θέσουμε και έτσι όπως το έθεσε και ο κύριος Παπαθεοδούλου, και το πρώτο ερώτημα, που απευθύνεται βέβαια σε όλους. Ποιοί είναι κατά την γνώμη σας λοιπόν αυτοί οι λόγοι, για τους οποίους δεν υπάρχει ανεπτυγμένος θαλάσσιος τουρισμός στην χώρα μας. Μπορούμε να τους εντοπίσουμε; Μπορούμε να τους προσδιορίσουμε; Να τους καταγράψουμε; Θα ήθελα τις απόψεις σας.

ΤΑΒΙΑΝΑΤΟΥ: Ονομάζομαι Αγγέλα Ταβιανάτου και εκπροσωπώ την Ένωση Πλοιοκτητών Επαγγελματικών Σκαφών Τουρισμού.

Η Ένωσή μας, εκπροσωπεί τα Ιστιοπλοϊκά σκάφη, έως 15 μέτρα, τα οποία ενοικιάζονται χωρίς πλήρωμα (Bare Boat) και τα μηχανοκίνητα, μέχρι 50 επιβατών, τα οποία ενοικιάζονται με μόνιμο πλήρωμα (Crew Boats).

Ο θαλάσσιος τουρισμός, έχει τεράστια σημασία για την Ελλάδα, όχι μόνο γιατί είναι συναλλαγατοφόρα δραστηριότητα, αλλά κυρίως γιατί δίνει οικονομική ζωή στα πλέον απομακρισμένα νησιά της Ελλάδας και μ' αυτό τον τρόπο διατηρεί την ενότητα της ξηράς και της θάλασσας. Δυστυχώς όμως, ο θαλάσσιος τουρισμός έχει φτάσει πλέον σήμερα σε επίπεδο στασιμότητας, αν όχι σε επίπεδα πτώσης, λόγω έλλειψης Μαρινών.

Τα είπε ο κ. Παπαθεοδούλου, ας μην τα επαναλαμβάνουμε και εμείς. Την Ύδρα την είδατε, τα σκάφη είναι παρκαρισμένα σε τρίτη και τέταρτη ντάνα.

Αν κάποιος επισκεπτει σήμερα το Καλαμάκι, θα διαπιστώσει ότι δεν υπάρχει θέση για να δέσει άλλο σκάφος ούτε σε δεύτερη, ούτε σε τρίτη ντάνα.

Με λίγα λόγια η κατάσταση είναι αφόρητη, είναι πλέον εκπληκτικό το γεγονός ότι έχουμε ακόμα τουρισμό αυτής της μορφής.

Πρέπει να πούμε ότι η χώρα μας είναι μοναδική για το είδος αυτού του τουρισμού, όχι μόνο γιατί είναι ωραία, αλλά γιατί προσφέρει ασφάλεια

στους επισκέπτες μας που καμμία άλλη χώρα δεν μπορεί να προσφέρει. Επίσης παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον, λόγω της εκπληκτικής εναλλαγής του θαλασσινού τοπίου. Λόγω δε των κλιματολογικών συνθηκών η δυνατότητα κρουαζιέρας ξεπερνά τις 160 ημέρες ετησίως φτάνοντας ακόμα και τις 200.

Ο κύριος λόγος που δεν έχουν κατασκευαστεί Μαρίνες στην Ελλάδα, ώστε να καλύπτουν την ζήτηση έστω και κατά 60% είναι το νομοθετικό πλαίσιο.

Ο καινούργιος Νόμος δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ, γιατί όπως ανέφερε και ο καθ. κ. Ρογκάν δεν έχει ακόμα συσταθεί η Επιτροπή. Για να αναφερθούμε εν ολίγοις στην πολυπλοκότητα του νομικού πλαισίου: χρειάζεται Προεδρικό Διάταγμα, πριν ξεκινήσει κάποια Μαρίνα, για να οριστεί η χρήση του αιγιαλού, μετά την κατασκευή χρειάζεται νέο για να οριστεί εκ νέου η χρήση του αιγιαλού, ο οποίος άλλαξε με προσχώσεις και κατασκευές, επίσης χρειάζεται έγκριση 9 υπουργείων.

Δεύτερος λόγος είναι η μεγάλη αδυναμία του ΕΟΤ να διαχειριστεί αυτήν την περιουσία, για τους λόγους που κάθε δημόσια υπηρεσία δεν μπορεί να διαχειριστεί μία επιχείρηση.

ΣΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ (ΠΡΟΕΔΡΟΣ): Τον λόγο ζήτησε πρώτα ο κύριος Ζαμπέλης, μετά η κυρία Κωστογιάννου, ο κύριος Αντωνόπουλος και ο κύριος Παπαθεοδούλου.

ΖΑΜΠΕΛΗΣ: Όπως είπε και ο καθηγητής κύριος Λουκίσσας εκπροσωπώ το ΥΠΕΧΩΔΕ και ιδιαίτερα τη Δ/ση Χωροταξίας. Πριν αναφερθώ σ' αυτά που είπε η προλαλήσασα για το νόμο θα ήθελα να παρατηρήσω ότι από αυτά που ακούσθηκαν σήμερα στην ημερίδα πολύ λίγο τονίσθηκε η διάσταση του χωροταξικού σχεδιασμού για τους λιμένες αναψυχής. Μόνο κατά την πρωινή συνεδρία της ημερίδας αναφέρθηκαν ορισμένα από τον καθηγητή κύριο Ρογκάν ενώ στο υπόλοιπο μέρος αναπτύχθηκαν κυρίως εξειδικευμένα θέματα.

Η επιλογή για την ίδρυση ενός λιμένα αναψυχής δεν γίνεται μόνο με κριτήρια την καταλληλότητα των χαρακτηριστικών ναυσιπλοΐας (προτεινόμενος όρμος, χαμηλός κυμματισμός κ.λ.π.) ή την τουριστική κίνηση και την ύπαρξη τουριστικών πόρων, αλλά και με συνεκτίμηση πολλών ακόμη παραμέτρων, που έχουν να κάνουν με τον χωροταξικό και περιβαλλοντολογικό σχεδιασμό και την περιφερειακή ανάπτυξη.

Όπως γνωρίζετε μετά την ισχύ του νέου νόμου (2160/93) το ΥΠΕΧΩΔΕ και ιδιαίτερα η Δ/νση Χωροταξίας δεν έχει πλέον αρμοδιότητα για τη χωροθέτηση ενός λιμένα αναψυχής. Η αρμοδιότητα του ΥΠΕΧΩΔΕ παραμένει μόνο στην εξέταση της περιβαλλοντικής παραμέτρου μέχρι της διαδικασίας έγκρισης περιβαλλοντικών όρων. Οι σχετικές όμως διατάξεις που περιέχει ο νόμος και ιδιαίτερα οι προθεσμίες που θέτει δεν εγγυώνται την αποτελεσματική αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών θεμάτων που δημιουργεί η ίδρυση μιας Μαρίνας.

Ετσι το μόνο που προσπάθησε να επιλύσει κατά κάποιο τρόπο, όχι όμως απόλυτα επιτυχή, ο νόμος 2160/93 είναι η μείωση των χρονοβόρων διαδικασιών που επέβαλε το προϊσχύον αναχρονιστικό θεσμικό πλαίσιο.

Θα μου επιτρέψετε στη συνέχεια να αναφερθώ πολύ σύντομα για τη συνέχεια της προσπάθειας των δύο Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α. (Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α. 1 και 2) για τα οποία μας μίλησε διεξοδικά το πρωί ο καθηγητής κύριος Ρογκάν.

Το ΥΠΕΘΟ ζήτησε από τη Δ/νση μας, η οποία ασκεί χρέη γραμματείας του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας και Περιβάλλοντος (ΕΣΧΠ), την προώθηση του Εθνικού Σχεδιασμού Λιμένων Αναψυχής στο ΕΣΧΠ, ώστε να εκδοθεί η προβλεπόμενη από το Ν.360/76 "περί χωροταξίας" απόφαση του Ε.Σ.Χ.Π. Θα μου επιτρέψετε στο σημείο αυτό να ανοίξω μία παρένθεση για να σας πω ότι ο Ν. 360/76 που ουσιαστικά αποτελεί το μόνο θεσμικό πλαίσιο στη χώρα μας για το χωροταξικό σχεδιασμό με τις διάφορες τροποποιήσεις που έχει υποστεί μέχρι σήμερα ουσιαστικά έχει καταστεί ανενεργός με αποτέλεσμα να υπάρχει παντελής έλλειψη θεσμικού πλαισίου για το χωροταξικό σχεδιασμό.

Στην προσπάθεια λοιπόν περαιτέρω επεξεργασίας των δύο Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α. η Δ/νση μας σε συνεργασία με τον ΕΟΤ και το ΥΕΝ επεξεργάσθηκε μια πρόταση για το Εθνικό Σύστημα Λιμένων Αναψυχής το επιλεγόμενο Ε.ΣΥ.Λ.Α.

Το Ε.ΣΥ.Λ.Α. ουσιαστικά υιοθετούσε τις προτάσεις των Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α. 1 και 2 και το σημαντικότερο κατά την άποψή μας επιχειρούσε μια κατηγοριοποίηση - κωδικοποίηση των λιμένων αναψυχής βασισμένη τόσο στο μέγεθος του λιμένα όσο και στις παρεχόμενες εξυπηρετήσεις και χρήσεις της χερσαίας ζώνης.

Κατέληγε στην πρόταση τριών κατηγοριών λιμένων αναψυχής περίπου αντίστοιχες με αυτές των δύο Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α. του καθηγητή κυρίου

Ρογκάν με χαρακτηριστικές χρήσεις που θα μπορούσαν να αναπτυχθούν στη χερσαία ζώνη κάθε κατηγορίας.

Θα ήθελα στο σημείο αυτό να επισημάνω ότι ο νόμος 2160/93 αγνόησε την ανάγκη κωδικοποίησης των τουριστικών λιμένων με αποτέλεσμα να μην είναι απόλυτα ακριβής ο ορισμός της έννοιας του τουριστικού λιμένα με άμεσο κίνδυνο ακόμη και λειτουργούσες από τον ΕΟΤ Μαρίνες να είναι αμφίβολο αν μπορούν να ενταχθούν στην έννοια του τουριστικού λιμένα όπως αυτός την ορίζει.

Τελειώνοντας, αφού σας ευχαριστήσω για την πρόσκληση, θα ήθελα να σας πω ότι ήδη η Δ/ση μας μελετά τις δυνατότητες κωδικοποίησης των χρήσεων για τους λιμένες αναψυχής στο πλαίσιο του θεσμικού πλαισίου που διαμορφώθηκε μετά την ισχύ του νόμου 2160/93 μη αποκλειομένων και τυχών θεσμικών αλλαγών στο πλαίσιο της αναθεώρησης του θεσμικού πλαισίου για τον Χωροταξικό Σχεδιασμό.

ΣΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ (ΠΡΟΕΔΡΟΣ): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κύριο Ζαμπέλη. Η κυρία Κωστογιάννου από τον ΕΟΤ έχει τον λόγο.

ΚΩΣΤΟΓΙΑΝΝΟΥ: Θα ήθελα να αναφερθώ σε αυτά που είπε η κυρία Ταβιανάτου, όσον αφορά την αδυναμία του ΕΟΤ. Αυτήν την στιγμή, η αδυναμία του ΕΟΤ έγκειται στην έλλειψη κονδυλίων, όπως το ξέρουμε όλοι.

Αυτήν την στιγμή όμως, υπάρχουν κόπου 10, 12 εργοτάξια, διεσπαρμένα σε όλο τον ελληνικό χώρο, τα οποία τελειώνουν το πολύ τέλος του '94, με αποτέλεσμα να γίνονται αρκετές καινούργιες θέσεις.

Βέβαια όλες αυτές είναι μαρίνες είναι σε νηπιακό στάδιο, δεν έχουν χερσαίες εγκαταστάσεις. Ελπίζουμε βέβαια, επειδή έχουμε ήδη έτοιμες πολλές μελέτες και μία πολύ καλή τεχνική υπηρεσία, ότι με το δεύτερο πακέτο Ντελόρ, θα ολοκληρωθούν αυτές οι μαρίνες.

Για το νομικό πλαίσιο όντως αυτήν την στιγμή, είμαστε σε ένα κενό. Με τον προηγούμενο νόμο οι διαδικασίες ήταν τόσο μπλεγμένες και αλληλοσυγκρουόμενες, που δεν έδινε την ευκαιρία στην ιδιωτική πρωτοβουλία, να κάνει κάποιες μαρίνες. Οι εγκρίσεις που έπρεπε να πάρει ήταν τόσο χρονοβόρες, με αποτέλεσμα αν κάποιος ήθελε να κάνει κάποια μαρίνα, απογοητευόταν στο πρώτο στάδιο και σταματούσε.

Και όχι μόνον επειδή ήταν χρονοβόρες, αλλά για να ξεκινήσει την διαδικασία, έπρεπε να πληρώσει κάποια χρήματα, να κάνει κάποιες

μελέτες, με αβέβαιη την έκβαση. Αυτήν την στιγμή, με τον καινούργιο νόμο όλα αυτά λύνονται, με την διαφορά ότι ο νόμος είναι ακόμα ανενεργός. Ελπίζουμε ότι με την σύσταση του καινούργιου Υπουργείου Τουρισμού, θα συσταθεί Γενική Γραμματεία στήριξης λιμένων αναψυχής και θα λυθούν όλα αυτά τα προβλήματα.

ΟΜΙΛΗΤΗΣ: Ο νόμος, λέτε ότι είναι ανενεργός, δεν εφαρμόζεται δηλαδή αυτήν την στιγμή;

ΚΩΣΤΟΓΙΑΝΝΟΥ: Δεν έχει συσταθεί η Γραμματεία στήριξης λιμένων αναψυχής, η οποία θα υπήγαιτο στο ΥΠΕΘΟ. Αυτήν την στιγμή υπάρχει καινούργιο Υπουργείο Τουρισμού, θα μεταφερθούν στο Υπουργείο Τουρισμού και θα συσταθεί και στον ΕΟΤ μέσα, μία Διεύθυνση θαλασσιού τουρισμού.

ΟΜΙΛΗΤΗΣ: Αρα δεν κατασκευάζεται αυτή την στιγμή, καμμία μαρίνα με βάση τον καινούργιο νόμο. Για να το διευκρινίσουμε.

ΚΩΣΤΟΓΙΑΝΝΟΥ: Είναι προσωρινό αυτό. Ελπίζουμε ότι στο άμεσο μέλλον θα λυθούν όλα αυτά τα προβλήματα.

ΣΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ (ΠΡΟΕΔΡΟΣ): Ευχαριστούμε την κυρία Κωστογιάννου. Ο κύριος Αντωνόπουλος.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, είχα ζητήσει τον λόγο προηγουμένως, και καλύφθηκα απο τον κύριο Ζαμπέλη, με αυτό που είπε, ότι ακριβώς ο νόμος, έστω άγαρμπα, έλυσε το πρόβλημα αυτό με τον αιγιαλό, την παραλία και άλλα προβλήματα των χρονοβόρων διαδικασιών.

Αλλά εν τω μεταξύ προέκυψαν και κάποιες άλλες κουβέντες και θα ήθελα να συμπληρώσω δύο πράγματα. Ξεκινήσαμε την κουβέντα απόψε, με την ερώτηση γιατί τόσα χρόνια αυτήν την 15ετία, 20ετία, δεν είχαμε μαρίνες. Νομίζω, επειδή ασχολούμαι μία δεκαετία με τις μαρίνες εδώ στην Ελλάδα και κάποια χρόνια πριν στην Γαλλία, ότι το κλειδί είναι αυτό που είπε ο κύριος Παπαθεοδούλου, δηλαδή ποτέ δεν είδε η κυβέρνηση, η πολιτεία, αυτήν την δραστηριότητα, αυτήν σαν ένα κομμάτι, ζωντανό κομμάτι της τουριστικής βιομηχανίας.

Κάτι το οποίον οι άλλες μεσογειακές χώρες, Ιταλία, Γαλλία και Ισπανία, το έχουν δει απο το '60, '65 και άρχισαν να κατασκευάζουν τις μαρίνες τους, που σήμερα δυστυχώς, πρέπει να το πούμε και αυτό, έχουν καλύψει κάθε μέτρο ακτής, ειδικά στην Γαλλία. Στην Ιταλία υπάρχουν

ακόμη παρθένα μέρη. Αρα λοιπόν, το κλειδί είναι μάλλον εκεί, ότι η πολιτεία δεν το είδε έγκαιρα.

Και βέβαια μην ξεχνάμε ότι μία μαρίνα, ένας λιμένας αναψυχής είναι ένα λιμενικό έργο. Λιμενικό έργο σημαίνει συγκριτικά τρομερό κόστος. Και επειδή δεν υπήρχε το πλαίσιο για να ενδιαφερθεί ο ιδιώτης, το κράτος προφανώς δεν μπορούσε να δώσει αυτά τα χρήματα, μάλλον προτιμούσε να δώσει αυτά τα χρήματα σε κάποια άλλη δραστηριότητα, σε κάποια άλλη επένδυση, πιο σημαντική. Δεν έχουμε σχολεία, δεν έχουμε νοσοκομεία, θα κοιτάξουμε την μαρίνα;

Βέβαια, με τον νέο νόμο λύθηκαν τα χέρια. Ο νέος νόμος, δεν έστρεψε τις μαρίνες στην ιδιωτικοποίηση. Απλώς επέτρεψε και στους ιδιώτες. Με τον νέο νόμο, είτε είμαι δημόσιο, είτε είμαι Τοπική Αυτοδιοίκηση, είτε είμαι ιδιώτης, ακολουθώ τον ίδιο δρόμο πιά.

Εβαλε ο νέος νόμος σε ένα καλούπι όλες τις διαδικασίες αυτές, τις 17 άδειες που έπρεπε να πάρεις. Τις παίρνεις, εντός εισαγωγικών, εν μία νυκτί, αλλά είτε είμαι δημόσιο, είτε ιδιώτης, τα ίδια θα ακολουθήσω. Δηλαδή και ο ιδιώτης και το δημόσιο, έχουν την ίδια ας το πούμε, ευχέρεια, να επενδύσουν.

Κλείνοντας θέλω να πώ κάτι σχετικά με αυτό που είπε ο κύριος Ζαμπέλης, το θέμα του χωροταξικού σχεδιασμού. Υπάρχει το ΣΕΣΥΛΑ, Α, Β. Όταν θα πάω να πάρω μία άδεια, για να φτιάξω ένα λιμάνι, πάλι επιμένω, είμαι δημόσιο ή είμαι ιδιώτης, θα περάσω μία διαδικασία κρίσεως. Ναί μεν είναι αλήθεια, ότι δεν περνάνε μέσα απο μία διαδικασία ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού οι μαρίνες, σύμφωνα με τον νέο νόμο, δεν παύει όμως να υπάρχει κάποιος έλεγχος. Έλεγχος υπήρχε και θα υπάρχει. Απλώς βλέπουμε, βλέπουμε γιατί όπως είπαμε, δεν έχει μπει σε εφαρμογή ο νόμος πρακτικά, τον Ιούλιο βγήκε. Βλέπουμε ότι θα υπάρχει πάλι μία διαδικασία ελέγχου, σαφώς, όπως υπήρχαν οι έλεγχοι, απλώς θα πάνε πιο γρήγορα.

ΠΑΠΑΘΕΟΔΟΥΛΟΥ: Επειδή με χαρά μου βλέπω ότι εντοπίζεται ο λόγος για τον οποίον μέχρι σήμερα δεν έχουν υπάρξει μαρίνες, θέλω για να τονιστεί ακόμη περισσότερο, γιατί πιστεύουμε απόλυτα σε αυτό, ένα πολύ χαρακτηριστικό παράδειγμα, για το τι φταίει.

Η μαρίνα του Αλίμου ξεκίνησε το 1970. Που σημαίνει, ότι απο το 1970, όπως καταλαβαίνετε, πέρασαν όλων των ειδών οι κυβερνήσεις. Και μάλιστα δύο απο αυτές με θετία, όχι με λίγο καιρό.

Λόγω αυτής της αδυναμίας, η μαρίνα ήταν αδύνατον να αποκτήσει τίποτε παραπάνω απο τους μώλους που πρωτοφτιάχτηκαν το 70. Είναι μία αλάνα, όπως είπε και ο κύριος Ρογκάν, και επειδή πολλοί λόγοι μπορεί να υπάρχουν, ένας απο αυτούς βασικός είναι ο οικονομικός.

Όμως, η μαρίνα του Αλίμου, μέχρι πριν 1,5 χρόνο, δεν είχε είσοδο σηματοδοτημένη και δεν είχε καν ταμπέλλα πριν απο 500 μετρα, ταμπέλλα, μετά απο 20 χρόνια, η οποία να λέει, "Προς μαρίνα Αλίμου".

Σας διαβεβαιώ, είναι κάτι που το ξέρω απόλυτα, ότι ξένοι οι οποίοι ερχόντουσαν, πήγαιναν και γύριζαν στο αεροδρόμιο, δηλαδή προσπερνούσαν την μαρίνα, έβλεπαν τα άλμπουρα και δεν μπορούσαν να καταλάβουν απο ποιόν μαγικό λόγο δεν μπορούν να μπουν μέσα. Ούτε μία ταμπέλλα. Ο λόγος λοιπόν δεν είναι, μόνο και ο οικονομικός, είναι και άλλα, όπως η αίσθηση και η συνειδητοποίηση αυτού του πράγματος. Μία ταμπέλλα για να οδηγεί τους ξένους θα ήταν αρκετή και φθηνή. Η να διαμορφωθεί η είσοδος. Ολο αυτά γινανε 1,5 χρόνο πριν. Φοβάμαι ότι αυτή είναι η απάντηση. Και τελειώνω, αυτό που είπε η κυρία Ταβιανάτου και ίσως πέρασε γρήγορα, μεταξύ μας και μόνον επειδή το ακούμε εμείς, απορούμε, σας διαβεβαιούμε, γιατί έρχονται οι ξένοι και κυρίως ξαναέρχονται.

Είναι τόσο δυνατά τα φυσικά προσόντα των νησιών μας που ξανάρχονται. Και έρχονται, για να αποβάλλουν το άγχος τους, ενώ στην πραγματικότητα φεύγουν, μαλώνουν στο λιμάνι για να μπουν, ξενυχτάνε γιατί το σκάφος μπορεί να σπάσει, το ψιλοσπάνε κιόλας, αν θέλετε και γυρίζουν για να ξαναμαλώσουν στο λιμάνι της επιστροφής και σε όλα τα λιμάνια που θα πάνε. Και παρόλα αυτά, ξανάρχονται. Αν κάποιος το αναλογιστεί αυτό, θα πρέπει, η ταχύτητα να ξεπεραστούν όλα αυτά τα τυπικά, να είναι αστραπιαία.

Ευχαριστώ.

ΣΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ (ΠΡΟΕΔΡΟΣ): Ξανάρχονται μάλλον, επειδή τους αρέσει να τσακώνονται λιγάκι, εκεί πάνω που είναι δεν τσακώνονται καθόλου.

Ο κύριος Αγγελής έχει ζητήσει τον λόγο, απο το Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών.

ΑΓΓΕΛΗΣ: Λέγομαι Μάριος Αγγελής, όπως είπατε κύριε Πρόεδρε, από το Ελληνικό Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών. Είναι ένα νέο όργανο, το οποίο δημιουργήθηκε από πρώην διευθυντές του ΕΟΤ και από άλλους ειδικούς, άμεσα ή έμμεσα με πείρα στον Τουρισμό, για να σχοληθεί πλέον επιστημονικά, διότι θεωρούμε ότι ο Τουρισμός, εκτός από φαινόμενο, είναι και μία επιστήμη, την οποίαν βεβαίως την παραδεχόμεθα εδώ στην Ελλάδα τώρα τελευταία, αλλά στο εξωτερικό από καιρό είναι μία επιστήμη.

Θέλω να κάνω δύο παρατηρήσεις, θα έλεγα. Πρώτον, κάποτε θα πρέπει να μάθουμε να μην ζητάμε τα πάντα από τον ΕΟΤ και να μην ρίχνουμε όλα τα βάρη στον ΕΟΤ. Και πριν μπει η Ελλάδα στην Κοινή Αγορά και τώρα που είμαστε, Κύριος οίδη μέχρι τότε, ζούμε με φίλους, εντός εισαγωγικών, στα συννορά μας.

Πρέπει λοιπόν, να λάβουμε πολύ σοβαρά υπόψιν, το θέμα της εθνικής ασφάλειας. Εάν υπάρχει ένας μεγάλος λόγος, όπου υπάρχει αυτή η καθυστέρηση, αυτή η γραφειοκρατία, είναι σαφώς και αυτό το θέμα. Δεν μπορούμε να το παραβλέψουμε και ίσως να περάσουν πάρα πολλά χρόνια να ξεπεράσουμε το πρόβλημα το πρόβλημα το οποίο λέγεται Τουρκία ή ίσως και πολύ σύντομα και Αλβανία.

Αρα λοιπόν, ο ΕΟΤ προσπαθεί, ο ΕΟΤ από αυτά που βλέπουμε εμείς, σύμφωνα με τις δυνατότητες που υπάρχουν και την ευελιξία που έχει, προχωρεί, ίσως εάν είχε μεγαλύτερα κονδύλια, ίσως εάν ήταν διαφορετική μορφή του πολιτεύματος, να προχωρούσε γρηγορώτερα. Αλλά ότι μπορεί κάνει.

Η δεύτερη παρατήρηση που έχω να κάνω είναι στην ποιότητα των εγκαταστάσεων που διαθέτει η χώρα μας. Δυστυχώς, οι μαρίνες και το γιώτινγκ στην Ελλάδα, είναι θύματα του ίδιου του εαυτού τους. Δηλαδή, εξηγούμαι. Δεν υπήρξε προσφορά η οποία να τραβήξει την ζήτηση. Υπήρξε πρώτα η ζήτηση και εν συνεχεία εμείς φτιάξαμε την προσφορά. Αρα δεν είχαμε την ευχέρεια, αυτήν την οποίαν έχουν σήμερα οι φίλοι μας οι Τούρκοι, οι οποίοι κατασκευάζουν μαρίνες, σύμφωνα με προδιαγραφές και εν συνεχεία βγαίνουν στην διεθνή αγορά και προσπαθούν να τραβήξουν το γιώτινγκ.

Αρα λοιπόν υστερούμε, όχι διότι είμαστε ανίκανοι ως λαός ή ως κράτος, αλλά διότι η ζήτηση είναι τόσο μεγάλη. Αυτές ήταν οι δύο παρατηρήσεις που ήθελο να κάνω.

ΠΟΥΓΙΑΡΙΔΗΣ: Ηλίας Πουγιαρίδης από το Τμήμα Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Πολύ συχνά συζητάμε για ανάπτυξη και το κάνουμε αυτό συνέχεια στο Τμήμα μας. Η πρώτη ερώτηση που περνάει από το μυαλό μας είναι αυτό που έχετε πεί, γιατί έχουν γίνει τόσα λίγα πράγματα, ή γιατί δεν έχει γίνει τίποτε. Πραγματικά πέρασε μία περίοδος, που ο τουρισμός παγκοσμίως γνώρισε μία μεγάλη άνθηση και όμως στην Ελλάδα και στον Παγασητικό δεν έγιναν πολλά πράγματα.

Σήμερα περνάμε μία περίοδο, που ο τουρισμός συνέχεια φθίνει και ερχόμαστε να συζητήσουμε για την ανάπτυξη και για τον θαλάσσιο τουρισμό. Γιατί αυτό;

Μία απάντηση θα μπορούσε να ήταν, γιατί ο Παγασητικός ποτέ δεν χρειαζόταν τίποτε μεγαλύτερο, θα πρέπει να το δούμε και αυτό, αν και δεν νομίζω ότι είναι πραγματικότητα. Μία άλλη απάντηση που είναι πιο κοντά στην πραγματικότητα, είναι γιατί σήμερα ωρίμασαν τα πράγματα και σήμερα μπορούμε να κάνουμε μία τέτοια συζήτηση.

Πάντως από την εργασία που κάνουμε στο Τμήμα μας, σχετικά με τις μαρίνες, βλέπουμε ότι ποτέ δεν υπήρχε μία υποδομή, που να κάνει οικονομικά δυνατή την ανάπτυξη ενός τέτοιου δικτύου, ίσως αυτός να είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες.

Όσο για τον νόμο, πιστεύω ότι είναι πολύ βασικό, αλλά όχι ο βασικότερος παράγοντας και φυσικά όχι ο μοναδικός, γιατί συνήθως τους νόμους τους κάνουμε έτσι όπως μας βολεύει, το θέτω απλά ως ένα προβληματισμό.

ΓΙΑΜΑΚΟΣ: Αν και στην βασική ερώτηση, γιατί σήμερα είμαστε έτσι, έχω καλυφθεί από άλλους ομιλητές, δεν έχει ειπωθεί τίποτε για το θέμα της διαχείρισης τόπων θαλασσίου τουρισμού.

Όταν μιλάμε για τοπους θαλασσίου τουρισμού, ξεφεύγουμε από μία Τοπική Αυτοδιοίκηση, ξεφεύγουμε από μία Κοινότητα, επομένως η διαχείριση γίνεται πιο δύσκολη, με το σύστημα το κεντροκρατικό που αυτήν την στιγμή λειτουργεί στην Ελλάδα.

Ο δεύτερος βαθμός της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, που θα μπορούσε να έχει λύσει προβλήματα και να έχει προχωρήσει το γιώτινγκ, όπως έγινε

στην Γαλλία, εάν είχε λειτουργήσει πριν από 15 χρόνια στην Ελλάδα, σήμερα ο Παγασητικός δεν θα είχε υποδομή αυτού του επιπέδου.

Ούτε σε επίπεδο περιφέρειας μπορεί να γίνει κάποιος προγραμματισμός, ούτε μπορούμε να περιμένουμε Νομαρχιακές Επιτροπές να αγγίξουν τέτοια θέματα. Ένα είναι αυτό, δηλαδή η ίδια η φύση του γιώτινγκ και το σύστημα Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Ένα δεύτερο που ήθελα να θέσω, είναι η λογική που περνιέται μέσα από το νομοσχέδιο. Υπάρχουν δύο στοιχεία σοβαρά τα οποία δεν τα θίξαμε σήμερα, ένα είναι το θέμα της περίφραξης, και ένα είναι το θέμα της δυνατότητας των ξενοδοχείων, μεγαλύτερα των 200 κλινών, να κάνουν λιμενική εγκατάσταση μπροστά.

Αυτά τα δύο στοιχεία πίσω έχουν μια λογική ξενοδοχειακής υποδομής μεγάλης κλίμακας. Μία υποδομή, η οποία δεν έχει σχέση κατ' αρχήν με την περιοχή μας. Με τίποτε, δεν μπορεί να υπάρξει εδώ πέρα. Αυτό σημαίνει ότι αν αυτός ο νόμος έχει σκοπό την ανάπτυξη του γιώτινγκ και χρησιμοποιεί και το δυναμικό των ξενοδοχείων, αφήνει ένα μεγάλο μέρος ξενοδοχειακού δυναμικού της περιοχής του Πηλίου και του Παγασητικού ανεκμετάλλετο και του απαγορεύει να προσφέρει προς αυτήν την κατεύθυνση.

Και ένα δεύτερο σκέλος, το δεδομένο της περίφραξης, το οποίο δίνει την έννοια του πλωτού ξενοδοχείου, πάλι κλειστή επιχείρηση, η οποία δεν έχει να κάνει με αστικές περιοχές, δεν έχει να κάνει με κοινωνίες, είναι ένα σύστημα επιχείρησης μεγάλου τύπου, που δεν ταιριάζει στην περιοχή μας και ούτε πρόκειται να την δούμε.

Με τέτοιου είδους νομοθεσίες, δεν μπορούμε να δούμε μία παραπέρα ανάπτυξη στον θαλάσσιο τουρισμό. Φαντάζομαι ότι αν τα χιονοδρομικά κέντρα στην Αυστρία, για παράδειγμα, ήταν συνάρτηση των κλινών των ξενοδοχείων, αυτήν την στιγμή δεν θα υπήρχε χιονοδρομία στην Αυστρία, γιατί εκεί πέρα υπάρχει ένας τουρισμός μικρότερης κλίμακας.

Δηλαδή υπάρχουν κάποιες λεπτομέρειες, οι οποίες πρέπει να κοιταχτούν σε σχέση με τις ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής. Δεν μπορεί ένα νομοθετικό πλαίσιο για όλη την Ελλάδα, να καλύπτει περιοχές όπως το Πήλιο, τον Παγασητικό. Το Πήλιο πλήττεται τουριστικά, ενώ έχει τα καλύτερα φυσικά τοπία, δεν μπορεί να έχει τουριστικά οφέλη. Δεν μπορεί να έχει τουριστικά οφέλη, γιατί η κύρια λογική των μεγάλων ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων, λόγω του Διατάγματος του Πηλίου, δεν

μπορεί να υπάρξει στην περιοχή μας. Αρα η λύση, που είναι ο θαλάσσιος τουρισμός, θα πρέπει να έχει επίκεντρο τα δεδομένα της περιοχής, και η σχετική νομοθεσία να έχει φτιαχτεί πάνω στα δεδομένα της περιοχής και όχι σε γενικότητες.

ΚΙΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ: Στην προσπάθειά μου να απαντήσω στο ερωτημά σας, για τους λόγους για τους οποίους δεν αναπτύχθηκε ο τουρισμός μέσω μαρινών στην Ελλάδα, θα σας θυμίσω, ότι όταν ανακαλύψαμε τον τουρισμό στο 60, στο 70, τον ταυτίσαμε με την παραγωγή ξενοδοχειακών κτινών και μόνον και τον ταυτίσαμε με το μοντέλο ανάπτυξης, που λέγεται μαζικός τουρισμός.

Εάν κατά τα μέσα της δεκαετίας του 80, φαντάζομαι τότε, αρχίσαμε να σκεπτόμαστε αλλοιώς, και να μιλάμε για ποιοτικό τουρισμό, να μιλάμε απλώς, είναι γιατί καταλάβαμε ότι σκέτα ξενοδοχεία δεν κάνουν τίποτε, και τώρα ήδη μιλάμε για εκσυγχρονισμούς ξενοδοχείων, ότι να μην είναι μόνον κλίνες, να έχουν και παράλληλες δραστηριότητες και τα λοιπά.

Φοβάμαι όμως, ότι η λύση που υπάρχει σήμερα σε αυτήν την αίθουσα, στα πλαίσια αυτής της πολύ πετυχημένης ημερίδας, υπάρχει κίνδυνος να μας οδηγήσει σ' ένα ίδιο λάθος για μαζικοποίηση και μαζική παραγωγή μαρινών.

Είδα, στα πλαίσια του ΣΕΣΥΛΑ ότι όλη η Ελλάδα είναι σπαρμένη με μαρίνες, σχεδόν ομοιόμορφα. Αυτό απο μία άποψη, δεν είναι πάντα λογικό. Και απο την άλλη μεριά, θα μου επιτρέψει το Προεδρείο και θα μου επιτρέψει και ο ίδιος ο κύριος Ζαμπέλης της Διεύθυνσης Χωροταξίας του ΥΠΕΧΩΔΕ, να τον επιπλήξω, διότι είπε, ή του ξέφυγε, ελπίζω οτι του ξέφυγε, ότι με καλέσατε εδώ, παρόλο που είμαι αναρμόδιος.

Δεν είναι αναρμόδιος ο κύριος Ζαμπέλης, δεν είναι αναρμόδια η διεύθυνση Χωροταξίας. Μπορεί να υστερούμε και να μην έχουμε χωροταξικό σχέδιο, αλλά έπρεπε να είχαμε και βάσει αυτού, έπρεπε να είχαν απορριφθεί μερικές μαρίνες, πιθανόν.

Δεν μπορούμε να κάνουμε σε όλη την Ελλάδα, ομοιόμορφα, ένα πράγμα. Ηδη όσοι ασχολούνται με τον Τουρισμό και φαντάζομαι και ο κυριος Αγγελής, που δεν ξέρω τις απόψεις του, αλλά φαντάζομαι, θα ξέρουν ότι η μονοκαλλιέργεια του τουρισμού είναι κάτι τι άσχημο και όσοι ασχολούνται με την ανάπτυξη το ξέρουν.

Σε αυτά τα πλαίσια, θα ήθελα κι εγώ τις απαντήσεις σας, αν τις δικαιούμαι, για το κατά πόσον το πιστεύουμε αυτό το σύστημα μαρινών να είναι ομοιόμορφα σπαρμένο, και παντού σε όλη την Ελλάδα.

Ευχαριστώ.

ΛΟΥΚΙΣΣΑΣ: Ναι, ήθελα να μιλήσω για το θέμα της ανάπτυξης.

Ορθά ειπώθηκε ότι όντως μιλήσαμε πολύ για μαρίνες και για λιμάνια, αλλά δεν μιλήσαμε αρκετά για ανάπτυξη. Ο λόγος που θέλουμε να κάνουμε μαρίνες και λιμάνια, δεν είναι απλώς για να εξυπηρετήσουμε όσους ενδιαφέρονται για γιώτικ αλλά για να βοηθήσουμε στην ανάπτυξη της χώρας, ή της περιφέρειας.

Βέβαια, με το να δημιουργήσεις μία μαρίνα, δεν σημαίνει ότι αυτόματα θα λειτουργήσει το "αόρατο χέρι" και θα γίνει διάχυση θετικών οικονομικών αποτελεσμάτων στην περιφέρεια.

Η αποψη μου είναι, και δεν είναι απλώς δικιά μου άποψη, ότι χρειάζεται βοήθεια να γίνουν οι κατάλληλες συνδέσεις ώστε τα οφέλη από μία μαρίνα, να μοιραστούν στην γύρω περιοχή.

Ενα κριτήριο χωροθέτησης μαρινών, θα μπορούσε να είναι η ύπαρξη αυτών των κρίκων με την ενδοχώρα, που μίλησε πολύ σωστά η κα Γκέσκου νωρίτερα, δηλαδή να υπάρχουν οι προϋποθέσεις αυτές ώστε να επακολουθήσουν πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα στην ανάπτυξη των υπόλοιπων οικονομικών δραστηριοτήτων. Με άλλα λόγια, πρέπει να υπάρχουν τέτοιες συνθήκες ώστε να βγει ο τουρίστας από το γιωτ του και να κάνει ένα περίπατο να δει και το Πήλιο, να ξοδέψει κάποια χρήματα έξω από τη μαρίνα σε ένα τοπικό εστιατόριο και κατάστημα λαϊκής τέχνης, πιθανώς να μείνει σε ένα ξενοδοχείο να επισκεφθεί ένα μουσείο και τελικά να γνωρίσει τον τόπο και να κερδίσει κάτι παραπάνω από την χρήση του σκάφους του. Ενώ συγχρόνως θα κερδίσουν και οι ντόπιοι από την δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης και την αξιοποίηση του εργατικού δυναμικού.

Επιπλέον, μιλάω για "αιεφόρο ανάπτυξη", δηλαδή συνεχή οικονομική και φυσική ανάπτυξη, η οποία βασίζεται στην αρχή ότι η χρήση των πόρων πρέπει να είναι προς όφελος του ανθρώπου, χωρίς να υποβαθμίζονται, ώστε να είναι διαθέσιμοι και για τις επόμενες γενεές. Το θέμα λοιπόν είναι αν υπάρχουν οι κατάλληλες προϋποθέσεις. Μου έκανε εντύπωση το

γεγονός ότι στον Βόλο υπάρχουν τα ναυπηγεία που κατασκευάζουν τα σκάφη που έδειξε στα σλάιτς του ο κ. Δερβένης.

Αυτό το θεωρώ πολύ σημαντικό γιατί μία μαρίνα στον Βόλο δίνει δουλειά σε αυτά τα ναυπηγεία, στα συνεργεία και στα καταστήματα σκαφών που βλέπουμε όπως μπαίνουμε στην πόλη από την Αθήνα. Θα ήθελα να ρωτήσω αν όντως υπάρχει τοπική αγορά εδώ; Πάντως έχει σημασία το ότι ο Βόλος είναι μία από τις πρώτες περιοχές στην Ελλάδα σε αριθμό συνεργείων σκαφών και σε ναυπηγεία. Σύμφωνα με στοιχεία, υπάρχουν 6 ναυπηγεία και 5 συνεργεία στον Βόλο. Ερχεστε δηλαδή 4ος ή 5ος σε σειρά ανάμεσα σε αστικά κέντρα στη χώρα σε συνεργεία σκαφών.

Κάτι που λείπει στην περιοχή του Βόλου, είναι ένα αεροδρόμιο. Χωρίς ένα διεθνές αεροδρόμιο, δεν μπορεί ο Βόρειο - Ευρωπαίος που θέλει να έχει το σκάφος του στην Μεσόγειο και στον Παγασητικό ειδικότερα να μπορέσει να έρθει γρήγορα και να κάνει την ιστιοπλοΐα του. Αυτό νομίζω ότι είναι μία βασική έλλειψη και η ζήτηση ακριβώς δεν υπάρχει, επειδή δεν υπάρχει η προσφορά σε αυτό το σημείο.

Τέλος, ήθελα να ξανααναφερθώ στο θέμα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και τον ρόλο που θα παίξει. Δεν υπάρχει κυβέρνηση στην Ελλάδα, από την απελευθέρωσή μας, που να μην έχει υποστηρίξει την ανάγκη για μεταβίβαση περισσότερων εξουσιών στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Αλλά όπως ξέρουμε καμμιά ως τώρα δεν έχει πάρει στα σοβαρά το θέμα της αποκέντρωσης γιατί όποιος έχει την δύναμη δύσκολα την παραχωρεί σε άλλους.

Νομίζω ότι οι μαρίνες, θα πρέπει να έχουν τουλάχιστον διαχείρισή τοπική. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν είμαι υπέρ της διατήρησης κάποιου ρόλου στην κεντρική κυβέρνηση σε θέματα εθνικού προγραμματισμού, προστασίας του περιβάλλοντος και ελέγχου. Αλλά νομίζω ότι μονάχα η Τοπική Αυτοδιοίκηση μπορεί να είναι η κινητήριος δύναμη, που θα ξεκινήσει την ανάπτυξη και βεβαίως ο ιδιωτικός τομέας. Πιστεύω ότι θα πρέπει να υπάρχει συνεργασία μεταξύ των δύο: ιδιωτών και Τοπικής Αυτοδιοίκησης και αν κακώς το είπα, ή κακώς το καταλάβατε στην πρωινή μου εισήγηση, ήθελα να κάνω σαφές ότι ο Νόμος του Τουρισμού επιτρέπει στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, όσο και τον ιδιωτικό τομέα την ανάληψη πρωτοβουλιών. Απλώς πιστεύω ότι η κεντρική διοίκηση συνεχίζει να κρατά

τις περισσότερες εξουσίες, η δε τοπική αυτοδιοίκηση δεν διαθέτει σήμερα τις αναγκαίες προϋποθέσεις για να μπορέσει να ανταγωνιστεί.

ΑΡΓΥΡΟΣ: Αργυρός Αντώνης, ιδιοκτήτης ιστιοφόρου, τουριστικού επαγγελματικού. Κατ' αρχήν, θα ήθελα να σας πω, ότι δεν θέλουμε πάρα πολλά, δεν ζητάμε πάρα πολλά σαν ιδιοκτήτες τουριστικών επαγγελματικών σκαφών. Θέλουμε κάποια λιμάνια, που θα ξεκινάνε τα σκάφη να φεύγουν για τα ναύλα τους και θα ξαναγυρίσουν πίσω για να τα παραλάβουμε. Χρειάζεται κάποιος χρόνος, για να παραδώσεις και να παραλάβεις ένα σκάφος. Αλλά αυτός ο λίγος ο χρόνος, θέλει και έναν κατάλληλο χώρο, για να το αφήσεις, να το δέσεις, να έρθει ο πελάτης, να μην το πάρεις με το φουσκωτό και τον τρέχεις στην θάλασσα, αν έχει φουρτούνα και πού να τον πάς; Θέλει λίγο χώρο, να είσαι κοντά στο λιμάνι, να πάρεις λίγο νερό, να πλύνεις το σκάφος σου, και όταν θα έρθουν, πάλι να το ξαναπλύνεις, για να το παραδώσεις στο επόμενο γκρούπ. Συνήθως τα ναύλα γίνονται κάθε Σάββατο. Δηλαδή, φεύγει ο πελάτης Σάββατο πρωί στις 9 η ώρα και ξαναπαραλαμβάνει ο επόμενος πελάτης, κατά τις 10, 12 το πολύ 5, αυτό είναι το αργότερο του Σαββάτου. Λοιπόν, έχεις κάποιον διαθέσιμο χρόνο πολύ μικρό, να καθαρίσεις τρεις καμπίνες, σε πολλές περιπτώσεις 3 τουαλέτες, ν' αλλάξεις λάδια μηχανής, να κάνεις το σέρβις αν χρειαστεί, οτιδήποτε άλλο, εάν έχεις κάποιες ζημιές, να διορθώσεις κάποια πανιά που ίσως έχουν σκιστεί, λοιπόν χρειάζεται κάποιον χώρο πολύ καλά τουλάχιστον δεμένο, αν έχεις κάποια φουρτούνα να μην κινδυνεύεις να το σπάσεις το σκάφος εκείνη την στιγμή, να είσαι ήσυχος τουλάχιστον ότι εκείνη την στιγμή μπορείς να δουλέψεις ήσυχα.

Λοιπόν, υπάρχει ένα λιμάνι, μία μαρίνα μάλλον του Αλίμου, η οποία πιά δεν είναι μαρίνα, αυτός είναι καρκίνος. Γιατί δεν μπορείς, όταν είσαι δεύτερη και τρίτη ντάνα, να παραλάβεις πελάτες ή να παραδώσεις το σκάφος σε κάποιους πελάτες, ούτε να το παραλάβεις, ούτε να το παραδώσεις.

Υπάρχει και άλλη μία στην περιοχή μας, δεν είναι μαρίνα το λιμάνι της Σκιάθου όπου αναλαμβάνεται η ίδια εγκατάσταση την εποχή αιχμής. Θέλουμε λίγα πράγματα σε όποια σημεία υπάρχουν αεροδρόμια, που παραλαμβάνουμε πελάτες να υπάρχει μία σωστή ας μην το πούμε μαρίνα, ένας σωστός χώρος, δεν χρειάζεται να γίνουν τεράστια έργα.

Αλλά και πάλι, ήθελα να απευθυνθώ σε αυτούς που υποτίθεται, έχουν κάποια αγάπη για το περιβάλλον. Μέχρι τώρα βλέπουμε μεγαθήρια ξενοδοχεία, να κατακλύζουν όλες τις περιοχές.

Το σκάφος το φουκαριάρικο τι έχει; Είναι 11 μέτρα και αυτό μέσα στην θάλασσα. Και το χάνεις. Απλώς το βλέπεις ένα Σαββατοκύριακο και πολλά ναύλα είναι 2 και 3 βδομάδες, οπότε το χάνεις εντελώς.

Και θέλουμε μικρές εγκαταστάσεις, όπως έχουν γίνει στον Αη Σπράτη, μία προβλητούλα, όπως έχουν γίνει στο Αγαθονήσι, δίπλα στην Πάτμο, όπως έχουν γίνει στην Λήμνο, που έχει γίνει πολύ ωραία. Θα ήταν υπόδειγμα να το δείτε, της Λήμνου, με νερό, τηλέφωνο, Όχι όπως του Βόλου, που μπήκε το ρεύμα απλώς για να εξυπηρετήσει δύο ανθρώπους. Γιατί στην πραγματικότητα δύο παίρνουν ρευμα αυτήν την στιγμή, δεν μπορεί να πάρουν οι άλλοι.

Στον Βόλο δεν χρειάζεται καν μαρίνα. Στο ήδη υπάρχον λιμάνι, με μία πολύ απλή και φθηνή δουλειά θα μπορούσε να γίνει μία μαρίνα, που θα εξυπηρετήσει τα τριπλάσια σκάφη. Με μία προβλήτα, η οποία θα μπορούσε να ξεκινήσει από τα δελφίνια, να πάει λίγο μέσα και να ξαναγυρίσει προς τον Άγιο Κωνσταντίνο και να καλύψει τρεις σειρές σκαφών, χωρίς να γίνει καμμία άλλη. Και χρειάζεται φυσικά στον Βόλο, μια τέτοια εγκατάσταση, γιατί τα σκάφη πληθαίνουν, το βλέπετε κι εσείς καθημερινά στο λιμάνι. Χρειάζεται απλώς και μόνο, για να μπορεί να είναι το χειμαδιό των σκαφών.

Ευχαριστώ πολύ.

ΣΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ (ΠΡΟΕΔΡΟΣ): Κι εμείς ευχαριστούμε κύριε Αργυρέ.

Να ενημερώσω επίσης, όσους τυχόν δεν το ξέρουν, ότι η Λιμενική Επιτροπή έχει προκηρύξει ήδη μία μελέτη, για την αξιοποίηση του κεντρικού προβλήτα, για τον Βόλο μιλάω, και του χώρου που μεσολαβεί από τον κεντρικό προβλήτα, μέχρι τον κυματοθραύστη.

Και τον κυματοθραύστη συμπεριλαμβάνει. Είναι μία μελέτη για την οποία θα υποβληθούν προτάσεις στις επόμενες 10 μέρες, θα ανατεθεί και να δούμε τι αποτελέσματα θα φέρει.

ΠΑΠΑΘΕΟΔΟΥΛΟΥ: Απλώς ήθελα να διευκρινίσω, ότι πράγματι και εγώ μίλησα για πολύ λίγες μαρίνες και τα υπόλοιπα θα είναι χώροι - θέσεις, όπου θα δένουν τα σκάφη, έτσι όπως περιέγραψε ήδη ο ιδιοκτήτης ο οποίος το ξέρει και το πονάει το σκάφος.

Αν θέλετε συγκεκριμένα, αυτήν την στιγμή, εάν δοθούν από τις υπάρχουσες μαρίνες, από τα υπάρχοντα λιμάνια, για να γίνουν μαρίνες, τα Γουβιά, η Αρετσού και εάν γίνει μία στην Ρόδο, μία σε σας, σε συνδυασμό με το αεροδρόμιο, γιατί είναι δώρον άδωρον, θα εξυπηρετεί μονον τα σκάφη τα ιδιωτικά και δεν είναι αυτός ο σκοπός σας, τα σκάφη της περιοχής σας.

Μία στην περιοχή σας για να καλύπτει τις Σποράδες, η Ρόδος καλύπτει το υπόλοιπο κομμάτι, το κέντρο καλύπτει τις Κυκλάδες, τα Δωδεκάνησα η Ρόδος, η Κέρκυρα τα Επτάνησα, η Θεσσαλονίκη βόρειο Αιγαίο. Αλλά είναι γεγονός, χρειάζεται μία ή δύο μαρίνες ακόμα, γιατί μαρίνες οι οποίες θα καλύψουν τα σκάφη που υπάρχουν μέχρι αυτήν την στιγμή, είναι δώρον άδωρον, είναι σαν μία αποθήκη που την φτιάχνουμε και γεμίζουμε όλα τα ράφια, είναι άχρηστη σαν αποθήκη, πρέπει να υπάρχουν ράφια κενά.

Λοιπόν, αυτό είναι όλο. Από κεί και πέρα, μιλάμε για θέσεις στα λιμάνια. Προς Θεού, το είπα και πριν, δεν θέλουμε να φθάσουμε στο άλλο άκρο. Και πολύ γρήγορα ήθελα να πώ το εξής, για κάτι που είπε ο κύριος Αγγελής. Θέλω να διαχωρίσω, υπάρχουν δύο φορείς στο γιώτινγκ, οι ιδιοκτήτες ιδιώτες ή ιδιοκτήτες επαγγελματίες και από την άλλη μεριά ο φορέας κράτος, μιά και αυτός έχει στα χέρια του αυτό που λέγεται θέσεις ελλιμενισμού.

Η προσφορά από την πλευρά των θαλαμηγών, είναι υπερπλήρης. Πράγματι το γιώτινγκ τρώει τον εαυτό του όχι από την πλευρά των ιδιωτών, οι υπηρεσίες από τους ιδιώτες, είναι όσο γίνεται καλύτερες, με τις παροχές που υπάρχουν. Οι υπηρεσίες από την πλευρά των λιμανιών, δεν είναι σωστές και έχουν γίνει σε όλα αυτά τα ατελείωτα λιμάνια, έχει γίνει το δύσκολο, το πολυέξοδο είναι ήδη αυτό που έχει γίνει, όλα τα λιμενικά έργα. Από κεί και πέρα, τα υπόλοιπα που είναι το ευκολο, δεν έγιναν και δεν πιστεύω ότι υπάρχει κάποια δικαιολογία, που πράγματι πιστεύουμε όλοι ότι είναι αντικειμενική. Ας το ξεχάσουμε και ας γίνουν αύριο το πρωί. Μία μαρίνα δεν κερδίζει από το τέλη ελλιμενισμού. Αυτό είναι γνωστό.

TABIANATΟΥ: Θα είμαι πολύ σύντομη. Κατ' αρχήν θα ήθελα να πώ ότι είμαστε πολύ σεμνοί και δεν θέλουμε να γεμίσει η Ελλάδα μαρίνες. Θα ήταν παράλογο. Ούτε το είπα ούτε το εννούσα.

Η ΕΠΕΣΤ έχει να κάνει τις εξής προτάσεις στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας.

Να ανατεθούν στην ΕΠΕΣΤ η μαρίνα Ζέας και Καλαμακίου, από τις οποίες ξεκινούν το 80% των επαγγελματικών ναύλων.

Έχει ζητήσει να γίνει μελέτη για το πού μπορούν να κατασκευαστούν μαρίνες και πού όχι, δηλαδή όπως είπε ο προηγούμενος ομιλητής να συνταχθεί ο εθνικός σχεδιασμός μαρινών. Για να μην έρθει ξαφνικά κάποιος ιδιώτης και ζητήσει να γίνει λ.χ. μία μαρίνα στην Δήλο. Να γίνει λοιπόν μία μελέτη από ιστορικής, αρχαιολογικής, περιβαντολογικής άποψης, που να ορίζει τα μέρη που μπορούν και ενδύκνυνται να γίνουν μαρίνες και που δεν μπορούν και οι οποιεσδήποτε μαρίνες να εντάσσονται σε αυτό το σχέδιο. Αυτό είναι το πρώτο που έχουμε ζητήσει.

Επίσης έχουμε ζητήσει να διαχειριστούμε ένα μέρος του πακέτου Ντελόρ σε συνεργασία με τους δήμους και τις κοινότητες για εκείνες τις μαρίνες από τις οποίες εξυπηρετείται το επαγγελματικό Γιώτινγκ. Οι Μαρίνες αυτές είναι της Ρόδου, της Μυκόνου, της Ζέας, του Καλαμακίου.

Η μελέτη έχει γίνει πριν 4 μήνες και έχει κατατεθεί στο ΥΠΕΘΟ.

Ευχαριστώ.

ΔΕΡΒΕΝΗΣ: Να δώσω κι εγώ έμφαση στο γεγονός, ότι τα πράγματα ίσως είναι πιο απλά απο ότι φάνηκαν απο τις πρωινές παρουσιάσεις, που βεβαίως έδειχναν την επιστημονική διάσταση του πράγματος, όσον αφορά την δημιουργία εθνικού συστήματος λιμενων αναψυχής, τη χωροταξία και λοιπά, αλλά θεωρώ ότι είναι τόσο απλά, όσο σχεδόν τα είπε ο φίλος ο Αντώνης ο Αργυρός, που είναι ιδιοκτήτης, άνθρωπος της δουλειάς, ζεί το πρόβλημα και χρειάζονται λίγα, απλά αλλά σημαντικά πράγματα. Και ένα απο τα μεγάλα, να το τονίσω κι εγώ, είναι το αεροδρόμιο. Ενας απλός άνθρωπος του γιώτινγκ εάν του έδινες τον χάρτη της Ελλάδας και του έλεγες γράψε μου πού μπορούν να γίνουν μαρίνες, θα έψαχνε να βρεί τα αεροδρόμια, και θα έβαζε μαρίνες δίπλα.

Αυτό είναι εκ των ών ουκ άνευ. Κατά συνέπεια, με απλά πράγματα μπορούμε να λύσουμε το θέμα των μεγάλων μαρινών, έτσι όπως ειπώθηκε και τελευταία και απο κεί και πέρα, να δούμε απλά λιμανάκια, καταφύγια, τα οποία θα βοηθάνε το σκάφη στην λειτουργία τους.

Εκ των πραγμάτων θα γίνουν λιγες μαρίνες και για γεωγραφικούς λόγους και για λειτουργικούς λόγους. Όσον αφορά το θέμα της

κατασκευής και της ναυπηγικής παράδοσης του Βόλου, που είπε ο κύριος Λουκίσσας, πράγματι τα σκάφη που έδειξα το πρωί στις διαφανειές μου, γίνανε στον Βόλο. Δυστυχώς, σχεδόν καμμία από τις προσπάθειες αυτές δεν είχε συνέχεια, ήταν αποσπασματικές προσπάθειες, ναυπηγικές. Εδώ στον Βόλο, είναι κρίμα γιατί υπάρχει τεχνικό προσωπικό, παρα πολύ αξιόλογο και τεχνίτες και επιστήμονες, υπάρχουν και χώροι που θα μπορούσε να γίνει τέτοια δουλειά. Την Παρασκευή το απόγευμα θα είμαστε μαζί με το κύριο Λουκίσσα, στο συνέδριο που οργανώνει ο Δήμος Βόλου για την ιστορία της βιομηχανίας, όπου θα κάνω μία παρουσίαση για τα παλιά ναυπηγεία του Βόλου και την δραστηριότητα αυτή. Ήταν εκπληκτικό το υλικό που βρήκα, ούτε κι εγώ το περίμενα, η δραστηριότητα η ναυπηγική που υπήρχε στην περιοχή, ήταν καταπληκτική. Δεν έχει καμμία σχέση με το τι υπάρχει σήμερα, που σημαίνει ότι οι δυνατότητες υπάρχουν, κάποιο προσωπικό υπάρχει ακόμα και θα μπορέσουν να αξιοποιηθούν εάν και οι υπόλοιπες προϋποθέσεις που είπαμε εδώ, μπορέσουν να υπάρξουν, δηλαδή αν υπάρξει μαρίνα, αν υπάρξει προσέλκυση τουριστικών σκαφών και λοιπά.

ΚΩΣΤΟΓΙΑΝΝΟΥ: Θα ήθελα να απαντήσω, στο γιατί δεν έχει γίνει σήμερα τίποτε παραπάνω, εκτός από λιμενικά έργα στις μαρίνες μας. Μίλησα προηγουμένως για πολύπλοκες διαδικασίες του προηγούμενου νόμου και για αλληλοσυγκρουόμενες αρμοδιότητες Υπηρεσιών. Θα πω κάποια παραδείγματα. Επρεπε να πάρουμε έγκριση όρων δόμησης από το ΥΠΕΧΩΔΕ για να χτίσουμε κάποιες κατασκευές στον χερσαίο χώρο.

Οι πρώτες προσπάθειες που έκανε ο ΕΟΤ, ήταν για την μαρίνα των Γουβιών και για την μαρίνα του Αλίμου. Και εδώ εξηγείται, γιατί ο Αλιμος μέχρι πριν από 1,5 χρόνο ήταν μιά αλάνα. Προσπαθήσαμε να πάρουμε έγκριση όρων δόμησης, δεν την πήραμε επί χρόνια από το ΥΠΕΧΩΔΕ και την πήραμε μονον, όταν για τα Γουβιά ενδιαφέρθηκε ο πρώην πρωθυπουργός κύριος Ράλλης, και για τον Αλιμο κάποιος ιδιώτης. Εμείς σαν ΕΟΤ, σαν δημόσια υπηρεσία, δεν πήραμε ποτέ έγκριση όρων δόμησης.

Το επόμενο παράδειγμα, είναι τα 10 γενικά χωροταξικά, που είπε ο κύριος Ρογκάν, ότι εκπονήσαμε πριν από 3 χρόνια, σαν ομάδα μελέτης του ΕΟΤ. Τα υποβάλλαμε αμέσως στο ΥΠΕΧΩΔΕ, το αποτέλεσμα ήταν ότι ήρθε το καλοκαίρι του '93 ψηφίστηκε ο καινούργιος νόμος και έγκρισή ακόμα δεν έχουμε πάρει.

ΜΑΡΚΑΤΟΥ: Εγώ θα ήθελα να τοποθετηθώ λίγο απο πλευράς ΕΟΤ, όσον αφορά την περίφημο παράμετρο της ανάπτυξης, που ήδη έχει τοποθετηθεί και ο κύριος Λουκίσσας. Και αναγκαστικά λοιπόν, μέσα σ' αυτά τα νέα πλαίσια της προστασίας περιβάλλοντος, ο ΕΟΤ προσπάθησε να βρεί και καινούργιες μορφές τουρισμού.

Μέσα σ' αυτές τις μορφές, τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού, είναι και ο θαλάσσιος τουρισμός, και με αυτήν την προσπάθεια που κάναμε, με τον σημαντική βοήθεια βέβαια του κυρίου Ρογκάν, ήταν να νοικοκυρέψουμε τον χώρο γενικά στην ελληνική Επικράτεια, απο πλευράς χωροθέτησης.

Απο κεί και μετέ, βέβαια σαφώς ουδέποτε θα μπορούσαμε να φανταστούμε, ότι θα γεμίσουμε όλα τα παράκτια απο μαρίνες. Θα ήθελα να ευχαριστήσω και τον κύριο Αγγελή, για τα καλά λόγια που είπε για τον ΕΟΤ, ότι πραγματικά έκανε μία προσπάθεια ο ΕΟΤ και είναι γεγονός ότι κάνει πιλοτικά προγράμματα.

Ξεκίνησε λοιπον αυτήν την προσπάθεια δημιουργίας μαρινών, με την ελπίδα ότι θα ακολουθήσουν και άλλοι μ' έναν παραδειγματισμό όπως ας πούμε ξεκίνησε ο ΕΟΤ για τα ΞΕΝΙΑ. Επομένως μέσα στα πλαίσια των εναλλακτικών μορφών τουρισμού, είδαμε και τον θαλάσσιο τουρισμό, όπως βλέπουμε τον ιαματικό τουρισμό, όπως μπορούμε να δούμε και τον αγροτουρισμό, και πάντοτε με την παράμετρο της προστασίας περιβάλλοντος και με αυτό το καινούργιο μοντέλο, που προβάλλεται, ούτως ώστε να μπορέσουμε να δούμε μία ανάπτυξη και προ πάντων όχι την μονοκαλλιέργεια, διότι ουδέποτε θελήσαμε να στηρίξουμε στην μονοκαλλιέργεια του τουριστικού προϊόντος.

Όσον αφορά τον νέο νόμο, σαφώς πάρα πολλά πράγματα απλοποιήθηκαν, όλες αυτές οι χρονοβόρες διαδικασίες που ταλαιπωρούσαν επενδυτές έχουν συντομευθεί. Βέβαια υπάρχουν και ορισμένα αρνητικά σημεία, τα οποία θα προσπαθήσουμε και σαν Υπηρεσία, αλλά και σε συνεργασία με τους συναρμόδιους φορείς, όπως το ΥΠΕΧΩΔΕ, το Υπουργείο Πολιτισμού, να βρούμε έναν σωστό δρόμο, ιδιαίτερα όσον αφορά τους όρους δόμησης, διότι πραγματικά είναι γεγονός ότι είμαστε εκτός ανθρώπινης κλίμακας.

ΨΑΡΟΠΟΥΛΟΥ: Η κυρία του ΕΠΕΣΤ είπε ότι θα γίνουν έρευνες, για το πού πρέπει να γίνουν οι μαρίνες.

Η δική μου η απορία είναι η εξής. Πληροφοριακά σας λέγω, ότι πιστεύω, ίσως εσείς να με διορθώσετε σε αυτό, ότι το αεροδρόμιο της Αγχιάλου είναι στρατιωτικό αεροδρόμιο, δεν έχει τις υποδομές που θα είχε ένα πολιτικό αεροδρόμιο. Το αεροδρόμιο που χρησιμοποιείται και για στρατιωτικούς σκοπούς στην Λάρισα, είναι πολιτικό αεροδρόμιο, αντίθετα εντελώς. Απο ανέκαθεν ανήκει στην Ολυμπιακή και δεν χρησιμοποιήθηκε ποτέ σαν πολιτικό αεροδρόμιο.

Εχουν γίνει επανειλημμένες κινήσεις, να δημιουργηθεί ένα μεγάλο αεροδρόμιο, σε μία πολύ μεγάλη περιοχή, που περιφρονητικά πολλοί άνθρωποι της Μαγνησίας λένε, εγώ είμαι μισή Βολιώτισσα. Στους καμπίσιους θα δώσουμε τα σκήπτρα;

Ρωτώ λοιπόν το εξής. Αντελήφθη κανένας, όλα αυτά τα χρόνια ότι ο βρωμισμένος Θερμαϊκός και ο φουκαράς ο Παγασητικός δεν έχουν τίποτα σε σχέση με την περίφημη ανατολική πλευρά του Πηλίου. Απο κει που θέλει να πάει ο κ. Χανδρής, στην Νταμούχαρη, μέχρι τα όρια του Θερμαϊκού. Υπάρχει μιά τεράστια παραλία, η οποία αναπτύσσεται, αμφιβάλλω εάν το γνωρίζει κανείς, έχουμε επανειλημμένα πεί ότι κάποιες περιοχές θα μπορούσαν θαυμάσια να αναπτυχθούν και να λύσουν πολλά προβλήματα του Βόλου.

Τελείως σαν παρατηρητής, σας λέω ορισμένες πληροφορίες, τις οποίες αγνοούμε συνεχώς. Βλέπω ότι η κυρία του ΕΠΕΣΤ μας μιλάει συνέχεια για όρμο Γουβιών για όρμο Αλίμου για οτιδήποτε έχει σχέση με αυτήν την υπερκορεσμένη Αττική, την δυστυχισμένη, αυτήν περιοχή που πνίγηκε.

Οταν ζήτησα απο τον ΕΟΤ, να μου δώσει πληροφοριακό έντυπο τι υπάρχει, μου έδωσε μόνον Μαγνησίας και Μετεώρων. Ολόκληρη η Θεσσαλία αγνοείται. Γιατί; Γιατί είναι αγρότες, γιατί σπέρνουν καλαμπόκια. Τι σχέση έχουν οι αγρότες, με αυτήν την περιοχή;

Εν πάση περιπτώσει, επειδή δεν υπάρχει λοιπόν κανείς απο αυτούς τους κυρίους, να τους κάνω την σημαντική ερώτηση. Εχετε αντιληφθεί ότι τεράστιες περιοχές, παράκτιες, σημαντικές, υπερβολικά όμορφες, συνέχεια της Ανατολικής πλευράς του Πηλίου, έχουν αγνοηθεί τελείως.

Και κάτι σημαντικό, αστείο. Οσες φορές έχουμε πεί ότι κάποιοι άνθρωποι έχουν χύσει μαύρο ιδρώτα, να φτιάξουν ξενοδοχειακή

επιχείρηση στον νομό Λάρισας, έπεσε το γέλιο και είπαν, έχει θάλασσα ο νομός Λαοισας αλήθεια;

Ευχαριστώ.

ΣΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ (ΠΡΟΕΔΡΟΣ): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κύριος Τσουκαλάς.

ΤΣΟΥΚΑΛΑΣ: Οι παρατηρήσεις του κ. Λουκίσσα για το πνεύμα της μαρίνας, για το κοινωνικοοικονομικό σκέλος με κάλυψαν απόλυτα, καθώς επίσης το ότι η Τοπική Αυτοδιοίκηση πρέπει να είναι ο κινητήριος μοχλός στην προκειμένη περίπτωση, για την περιοχή μας και για κάθε περιοχή.

Εκείνο που δεν συμφωνώ είναι για το διεθνές αεροδρόμιο. Πιστεύω ότι μικρά, πολύ μικρά αεροδρόμια και ελικοδρόμια, θα δίνανε μία πολύ καλή λύση, όχι μόνον στην περιοχή, αλλά και σ' όλη την Ελλάδα.

Ίσως ξεχνάμε λίγο, ότι στην Ελλάδα υπάρχουν πάρα πάρα σωματεία, αθλητικά σωματεία, όπου το καθένα απασχολεί ένα μικρό ή μεγάλο αθλητικό δυναμικό, παιδιά από 8 έως 20 χρονών, τα οποία βρίσκουν διέξοδο σε κάτι πολύ ευχάριστο, σε κάτι πολύ ωραίο και δυστυχώς αυτά δεν είναι πολλά. Με την ιδιότητα του Εφόρου Ιστιοπλοΐας στον ΝΟΒΑ, στον έναν από τους Ομίλους στον Βολο, θα ήθελα να τονίσω λοιπόν, ότι η μαρίνα γενικά, η ανάπτυξη των μεγάλων σκαφών θα λύσει και πολλά προβλήματα και θα δυναμώσει, όσον αφορά το αθλητικό δυναμικό, τους μικρούς αυτούς αθλητές και το άθλημα γενικότερα, διότι εκείνο που λείπει, είναι η ιστιοπλοϊκή παρέα.

Να σημειώσω και δεν θα σας κουράσω, ότι αυτά τα παιδιά, τα οποία κρατάμε με πολύ μεγάλη δυσκολία μέχρι τα 18, 20 χρόνια, μετά εξαφανίζονται, ενώ εάν είχαμε μαρίνες, αν είχαμε πολλά ιστιοπλοϊκά μεγάλα σκάφη, θα είχαμε την δυνατότητα να μεγαλώσει αυτή η παρέα, από τους γονείς, από τους μεγαλύτερους ανθρώπους.

Εκείνο που θα ήθελα επίσης να τονίσω και τελειώνω με αυτό, είναι ότι πρέπει να τονίσω την ανάγκη δημιουργίας στην περιοχή μας ενός ιστορικού, ναυτικού, ναυπηγικού Μουσείου. Υπάρχει μία τεράστια παράδοση, αλλά δεν υπάρχει τίποτε, που να μας δείχνει αυτό το πράγμα, να μας τονίζει λιγάκι την ιστορία και ίσως το μέλλον αυτής της περιοχής. Ο δικός μας Όμιλος, πολύ σύντομα θα είναι σε θέση να κάνει μία ολοκληρωμένη πρόταση κατ' αρχήν προς όλους τους φορείς και ιδιαίτερα

προς την Τοπική Αυτοδιοίκηση, για ένα κέντρο του θα περιλαμβάνει όλα αυτά τα οποία τόνισα και ελπίζω να έχει αίσιο μέλλον.

Ευχαριστώ.

ΑΡΒΑΝΙΤΗΣ: Επαγγελματικοί λόγοι, δεν μου επέτρεψαν το πρωί, να βρίσκομαι στην ωραία αυτή συζήτηση και έτσι αν αναφερθώ σε απόψεις που σχολιάσθηκαν το πρωί, ζητώ συγνώμη.

Στην μισή ώρα που βρίσκομαι εδώ, άκουσα δυστυχώς συνέχεια, τις λέξεις μαρίνα - μαρίνα. Μα ο θαλάσσιος τουρισμός μόνο μαρίνα είναι; Ήδη ο προλαήσας κάτι ανέφερε σχετικά.

Πολύ απλά, συνδυάζοντας την πρόταση μου με τον τίτλο της σημερινής ημερίδας (θαλάσσιος τουρισμός, ανάπτυξη - προοπτικές) με το τουριστικό γίγνεσθαι του τώρα, του σήμερα, και εκτιμώντας τα λόγια και την ανάλυση, που είπε ο κύριος από τον ΕΟΤ - μου διαφεύγει το θουμά του - ότι, ο Τουρισμός είναι επιστήμη, εγώ βλέπω (τον τουρισμό) από την οικονομική του διάσταση κατ' αρχάς, η οποία, πρέπει κυρίως να μας απασχολεί.

Το κρουαζιερόπλοιο. Μήπως δεν κινείται στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού; Και επειδή αναφέρθηκαν τόσα για τον Βόλο δημιουργείται το εξής ερώτημα: Με στόχο την τουριστική ανάπτυξη - προοπτικές, τι είναι προτιμητέο. Να έρχονται στον Βόλο 500 κόττερα με 500 άτομα ή ένα μόνο κρουαζιερόπλοιο με 500 επίσης άτομα.

Τα κόττερα και τα γιώτινγκς, χονδρικά στο Βόλο θα έρχονται με 3, 4 ή 5 άτομα στις 3 περίπου καμπίνες που διαθέτουν όπως είπε ένας άλλος προλαλήσας. Παραμένοντας αυτά τα λίγα άτομα στο Βόλο, θα υποβληθούν σε μία μικρή τουριστική δαπάνη. Απεναντίας, αν έλθει ένα κρουαζιερόπλοιο με 500 περίπου άτομα, δεν θα πραγματοποιηθεί μία μεγαλύτερη τουριστική δαπάνη από τους τουρίστες που μεταφράζεται απλά σε περισσότερα τουριστικά έσοδα από αγορές έστω μόνο σουβενίρς;

Δεν είναι όμως μόνο αυτό. Στο Βόλο έρχονται τα κρουαζιερόπλοια και για το SERVICE που προσφέρει το λιμάνι σε αυτά. Παράδειγμα, στο Βόλο βρίσκουν γρηγορότερα τα πλοία αυτά νερό από ότι στον Πειραιά. Ασχετα αν λένε ή διαφημίζουν οι οργανωτές ταξιδιών ότι η άφιξη στο Βόλο, προορισμό έχει μία επίσκεψη στα Μετέωρα. Αυτό το SERVICE, δεν δημιουργεί περισσότερα έσοδα για την περιοχή; Δεν θέλω να επιμεινω πολύ σε αυτά, αλλά αν αναλυθούν, μπορεί να παρουσιασθεί μια άλλη

προοπτική, και μετά να δούμε τι επιπλέον τουριστικά προσόντα μπορεί να προσφέρει η περιοχή στους επισκέπτες των πλοίων αυτών.

Επίσης θα επιμείνω και σε αυτό που είπε ο προηγούμενος ομιλητής για τον θαλάσσιο τουρισμό. Πράγματι υπάρχουν και άλλες μορφές του. Μήπως μπορεί να γίνει στην περιοχή ένα TRAINING CENTER (εκπαιδευτικό κέντρο) για την ιστιοπλοΐα; Γιατί να φεύγουν αθλητές το καλοκαίρι για εκπαίδευση σε εκπαιδευτικά κέντρα άλλων χωρών όπως στη Βουλγαρία, με ανάλογη εκροή συναλλάγματος. Είναι ίσως γνωστό τι γίνεται στα Γιάννενα με την κωπηλασία. Αυτό το αθλητικό γίνεσθαι στα Γιάννενα δεν έχει σχέση με τον θαλάσσιο τουρισμό; Ολοι οι αθλητές, συνοδοί, προπονητές έχουν ανάγκη και από διανομή και διατροφή. Πόσα επιπλέον έσοδα εισρέουν στα Γιάννενα από αυτές τις δραστηριότητες.

Μήπως δεν μπορεί παρόμοια έσοδα να διοχετευθούν προς την περιοχή του Βόλου με την δημιουργία ανάλογου εκπαιδευτικού ιστιοπολοϊκού κέντρου;

Εχοντας κατά νου τις παραπάνω σκέψεις, προσπαθώ να τονίσω στη σημερινή ημερίδα, ότι στην έννοια ανάπτυξη - προοπτικές του θαλάσσιου τουρισμού, δεν πρέπει να στεκόμαστε μόνο στο γιώτινγκ, αλλά και σε άλλες μορφές του είδους αυτού του τουρισμού. Ειδικότερα και επιμένω, αυτή την στιγμή, πρέπει να στραφούμε προς το κρουαζιερόπλοιο το οποίο είναι κάτι δεδομένο, κάτι υπαρκτό στην περιοχή. Και σαν υπαρκτό μπορεί να προσφέρει πολλά περισσότερα στην ευρύτερη περιοχή του Βόλου και Πηλίου που απλά ονομάζονται οικονομικά οφέλη.

Ίσως από το συνέδριο αυτό και από τους φοιτητές που το παρακολουθούν, μπορεί να βγουν στο μέλλον κάποιες καλύτερες προτάσεις για τον θαλάσσιο τουρισμό. Εχω κάτι στο μυαλό μου, αλλά καλύτερα στο μέλλον, σε μία άλλη ημερίδα (και αφού ωριμάσει η ιδέα) να υποβληθεί και από το άτομό μου η συγκεκριμένη πρόταση.

Τελικά πιστεύεται ότι ο θαλάσσιος τουρισμός δεν είναι μόνο το γιώτινγκ και το κότερο. Ας μη σχολιάσουμε π.χ. τα FLOTTILAS που ήδη τα βρίσκουμε στην Σκιάθο και που προσφέρουν έμμεσα στην περιοχή τόσα οικονομικά οφέλη! Αναφερθήκατε όμως σε αυτά και δεν θα επιμείνω άλλο. **ΓΙΑΜΑΚΟΣ:** Λοιπόν, για μία σειρά απαντήσεις, δεν ξέρω αν θα είμαι ο πιο αρμόδιος, αλλά κατ'αρχήν νομίζω ότι σήμερα μπήκε το θέμα όχι μόνον σαν μαρίνες, αλλά πάρα πολύ σφαιρικά.

Θα έλεγα μάλιστα, ότι είναι η πρώτη ημερίδα, συνέδριο δεν έχει υπάρξει στην Ελλάδα, που πιάνει αυτό το θέμα του θαλασσιού τουρισμού απο όλες τις πλευρές. Να μην το κρύβουμε αυτό, μέχρι πρόπερσι, όλοι στα θαλάσσια συνέδρια βγαίνανε και μιλούσαν για τις φώκιες, μιλούσαν για τα κοράλια και ποτέ δεν μπήκαν όλα αυτά τα θέματα, είχαμε το πολύ, μία, δύο εισηγήσεις για θαλάσσιες εγκαταστάσεις. Αυτό που γίνεται σήμερα εδώ πέρα, δεν έχει ξαναγίνει στην Ελλάδα.

Ενα δεύτερο, για κάποιες τοποθετήσεις σχετικά με τις ακτές απο το Πήλιο μεχρι Θεσσαλονίκη. Μα νομίζω πως εκεί πέρα, υπάρχουν βέβαια κάποιες στοιχειώδεις υποδομές, Κατερίνη, Πλαταμώνας, δηλαδή κατεβαίνοντας όπου υπάρχει οικισμός, υπάρχουν και εγκαταστάσεις.

Αλλά απο τις εισηγήσεις που γίνανε το πρωί και απο το ΣΕΣΥΛΑ και δεν ξέρω αν έγιναν κατανοητές απο την δικιά μου την εισήγηση, ο θαλάσσιος τουρισμός δεν είναι εγκαταστάσεις παντού. Ο θαλάσσιος τουρισμός, είναι ένα σύστημα, το οποίο έχει πάρα πολλές απαιτήσεις για να λειτουργήσει.

Ως τέτοιο εμείς το είδαμε και βάλαμε τον Παγασητικό, δεν βάλαμε τον Παγασητικό για μαρίνα στον Βόλο ή για μαρίνα κάπου αλλού. Υπάρχουν πολλές προτάσεις. Όλες οι Κοινότητες του Παγασητικού έχουν ζητήσει μαρίνες και χρηματοδοτήσεις απο το δεύτερο πακέτο Ντελόρ.

Δηλαδή κοιτάξαμε τον θαλάσσιο τουρισμο, όχι τις εγκαταστάσεις. Η περιοχή αυτή, πιθανόν ας πούμε, στο μέλλον να έχουμε ειδική μορφή θαλασσιού τουρισμού, κατάστασης ανοιχτού πελάγους, πιθανώτατα σε εκείνη την περίπτωση να κοιτάξουμε αυτήν την ακτή.

Σίγουρα, αλλά οι λιμενικές εγκαταστάσεις δεν είναι ο θαλάσσιος τουρισμός. Λοιπόν, σε ότι αφορά με τα αντίστοιχα αθλητικά κέντρα. Πράγματι ο θαλάσσιος αθλητικός τουρισμός έχει πλέον συσχετιστεί με τον θαλάσσιο τουρισμό, το γιώτινγκ. Και αυτό φαίνεται απο το ότι οι παλιότερες αθλητικές διοργανώσεις στα ολυμπιακά τρίγωνα, έχουν γίνει πλέον τρίγωνα ανοικτής θαλάσσης, και ότι πλέον οι σύγχρονοι τουριστικοί τόποι θαλασσιού τουρισμού, χρησιμοποιούν αυτήν την μεθοδο του αθλητικού τουρισμού για να επιβιώσουν.

Αντίστοιχα, όπως ζητάνε και να έχουν κάποιες εγκαταστάσεις. Γιατί το Πόρτο Καρρά έχει βάλει τα τρίγωνα ανοικτής θαλάσσης, κάνει το γάλλο

βορείου Αιγαίου, στηρίζεται ο θαλάσσιος τουρισμός από τον αθλητικό τουρισμό, αθλητικό θαλάσσιο τουρισμό.

Βεβαίως, νομίζω ότι οι περισσότεροι που ασχολούνται με το γιώτινγκ, κατεβαίνουν στα ράλυ, ράλυ Αιγαίου και λοιπά, για τον λόγο του ότι αυτά πλέον έχουν συσχετισθεί, δεν είναι διαφοροποιημένα, όπως ήταν παλιότερα.

Για το θέμα της κρουαζιέρας, που έθεσε ο κύριος προηγουμένως. Την κρουαζιέρα, την πιάσαμε το πρωί, την αναλύσαμε, και αυτή ως σημαντικώτατο τομέα του θαλασσίου τουρισμού, αλλά ίσως για πρώτη φορά σε αυτό το συνέδριο, προσπαθήσαμε να κάνουμε και έναν διαχωρισμό, μέχρι τώρα λέγαμε θαλάσσιος τουρισμός και δεν διαχωρίζαμε γιώτινγκ ή κρουαζιέρα, δηλαδή και το ΣΕΣΥΛΑ 1 δεν τον κάνει αυτόν τον διαχωρισμό.

Δηλαδή και κατά ζώνη είναι τελείως διαφορετικά τα χαρακτηριστικά της ζώνης κάτω που πιάνουν τις Κυκλάδες, είναι τελείως διαφορετικά τα χαρακτηριστικά του Παγασητικού, τελείως διαφορετικά τα χαρακτηριστικά της ζώνης του Θερμαϊκού επάνω.

Λοιπόν, σε αυτό το συνέδριο φέτος, υπήρξε αυτό το ξεκαθάρισμα, άλλο κρουαζιέρα, άλλο γιώτινγκ. Η προσωπική μου άποψη βεβαίως, δεν είναι υπέρ της κρουαζιέρας, όχι για οικονομικά, εμένα δεν με ενδιαφέρουν τόσο τα οικονομικά σαν αρχιτέκτων, με ενδιαφέρει το περιβάλλον. Δηλαδή η κρουαζιέρα φέρνει ένα πολύ μεγάλο πλοίο, ένα οπτικό φράγμα μπροστά σε μία πόλη, ενώ το γιώτινγκ δημιουργεί τόπους ζωής.

Είναι η δικιά μου η άποψη η προσωπική, δεν θέλω να επηρεάσω τους υπόλοιπους. Δεν καταρνεί το ένα το άλλο σίγουρα και τα πιάσαμε όλα σήμερα.

Και μία μικρή παρατήρηση, 500 σκάφη δεν είναι 500 κάτοικοι, 500 σκάφη αντιστοιχούν με 5000 τουρίστες, 5000 τουρίστες στο Πήλιο θα έκανε μετάνοιες να τους είχε από άποψη δυναμικού τουριστών, δηλαδή αυτό ζητάει, δεν μπορούμε να κάνουμε ξενοδοχεία, αυτούς τους 5.000 ανθρώπους θέλουμε.

ΣΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ (ΠΡΟΕΔΡΟΣ): Να δώσω τον λόγο στον κύριο Αντωνόπουλο. Και βέβαια θέλω να θέσω ήδη και το επόμενο ερώτημα, για να συζητηθεί και αυτό, μέσα σε μικρά πλαίσια αν είναι δυνατόν, πως τελικώς αξιολογείτε την περίπτωση του Παγασητικού. Διότι εδώ άκουσα και εγώ

έχω μείνει με την εντύπωση, ότι επειδή ο Βόλος ή η περιοχή μας δεν έχει αεροδρόμιο, δεν προσφέρεται ο Παγασητικός για ανάπτυξη θαλάσσιου τουρισμού.

Έχω λάθος εντύπωση; Η δεν έχω λάθος εντύπωση; Θα ήθελα μία απάντηση πάνω σε αυτό, αν είναι δυνατόν.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Θα ήθελα να προσθέσω δύο πράγματα που ίσως ξεχάστηκαν στην ροή της κουβέντας. Το ένα είναι αυτό που είπε ο κύριος Λουκίσσας και ήθελα να προσθέσω και εγώ την δική μου φωνή, στα πολλαπλασιαστικά οφέλη του θαλασσινού τουρισμού. Δηλαδή δεν κοιτάμε τον τουρίστα, τον θαλασσινό τουρίστα μόνον στην ακτή, στο λιμανάκι που θα έρθει, αλλά κοιτάμε και τα οφέλη που θα έχουμε γενικότερα. Και στην σύνδεση, την απαραίτητη σύνδεση πολιτιστικών δραστηριοτήτων και άλλων, στην ενδοχώρα.

Εξάλλου και το ΣΕΣΥΛΑ βασίστηκε σ' αυτήν την λογική, η επιλογή των θέσεων, ειδικά των μεγάλων λιμανιών, έγινε βέβαια με κάποια κριτήρια, αεροδρόμιο όπως είπαμε και μέσα σε αυτά τα κριτήρια ήταν και τα πολιτιστικά.

Αυτό, η Κοινότητα το έχει δει αρκετά χρόνια τώρα, πριν 3, 4 χρόνια και γιαυτόν τον λόγο και για έναν πρόσθετο λόγο, αυτόν που είπε ο κύριος Κραντονέλλης το πρωί, ότι μειώνεται συνέχεια ο τουρισμός στην Μεσόγειο. Γι' αυτόν τον λόγο λοιπόν η Κοινότητα, η 16η Διεύθυνση της Περιφερειακής πολιτικής, χρηματοδοτεί μελέτες πιλότους και την προσπάθεια για διαπεριφερειακή συνεργασία σε τρεις τομείς, θα σας πω ποιοί είναι.

Τονίζω ότι στην διαπεριφερειακή συνεργασία, δεν ενδιαφέρεται για συνεργασία κρατών η Κοινότητα, ενδιαφέρεται για συνεργασία περιφερειών, κατά κύριο λόγο όμορων περιφερειών, είτε του ίδιου κράτους, είτε και διπλανών κρατών. Οι μελέτες - πιλότοι, αφορούν τις περιφέρειες της Μεσογείου, των χωρών της Κοινότητας που ευρίσκονται στην Μεσόγειο, συν την Πορτογαλλία.

Τρεις λοιπόν τομείς δραστηριότητες έχουν αρχίσει να μελετώνται. Ο ένας είναι οι λιμένες αναψυχής και μάλιστα οι μεσαίοι και οι μικροί, όχι οι μεγάλοι, δεν τους ενδιαφέρει σε αυτήν την φάση, η μαρίνα των 1000, των 2000 θέσεων, της Ιταλίας, της Γαλλίας. Αυτή η μαρίνα έχει τους πελάτες της. Και ταΐζει την ενδοχώρα, να το πω απλά. Τους ενδιαφέρει

να αναδειχτούν μέσα από αυτό το δίκτυο, γιατί τελικά οδηγούμαστε σε ένα δίκτυο μαρινών, να αναδειχτούν οι μικροί και οι μεσαίοι λιμένες αναψυχής, μέχρι 150 θέσεις και παράλληλα να αναπτυχθεί και η ενδοχώρα. Η μία λοιπόν μελέτη αφορά τους λιμένες αναψυχής, η άλλη αφορά τον πολιτισμικό τουρισμό, πάντα συνδεδεμένο με τον θαλάσσιο τουρισμό, δηλαδή δρομολόγιο πολιτιστικά, προς την ενδοχώρα και το τρίτο είναι ο αγροτουρισμός. Αυτά τα τρία λοιπόν, δραστηριότητες τα τρία δίκτυα τα χρηματοδοτεί από το '91 η Κοινότητα σε επίπεδο περιφερειών. Δυστυχώς στην Ελλάδα, επειδή δεν υπάρχουν περιφέρειες, ουσιαστικά είναι ανύπαρκτες, η Ελλάδα τα αγνοεί.

Μετά μεγάλης δυσκολίας, συμμετέχουν τα Ιόνια νησιά και αυτά επειδή, η περιφέρεια Ιονίων νήσων είναι δίπλα στις ιταλικές περιφέρειες και έγινε μία προσπάθεια να βρεθούν κάποια χρήματα, γιατί πρέπει να βάλει η περιφέρεια χρήματα για να συμμετάσχουν ακριβώς σε αυτά τα προγράμματα.

Αυτά τα προγράμματα θα συνεχιστούν, και πρέπει να το έχουμε υπόψη μας. Και ένα ακόμη σημείο, έτσι χαρακτηριστικό, στην προσπάθεια να φύγει ο θαλασσινός τουρίστας από την αυστηρή ζώνη την παραλιακή που φθάνει με το κοτερό του προς την ενδοχώρα, έχουμε ένα παράδειγμα στην Ιταλία, στο Αμπρούτσο. Η περιφέρεια πάλι του Αμπρούτσο, χρηματοδοτήθηκε από τα ΠΕΠ της Ιταλίας, ακριβώς για να τραβήξει, να δημιουργήσει υποδομές, για να τραβήξει τους τουρίστες που φθάνανε με τα κοττερα, κατ' ευθείαν από την παραλία προς την ενδοχώρα.

Αυτό, σαν προσθήκη σε αυτό που είπε ο κύριος Λουκίσσας. Και ένα σημείο για τον κύριο Γιαμάκο, το θέμα της περίφραξης, που συζητήσαμε, από τον νόμο. Έχετε δίκαιο σε αυτό που λέτε, η περίφραξη σου χαλάει την διάθεση. Είναι σίγουρο αυτό. Αλλά έλα που υπάρχουν και θέματα ασφαλείας. Σήμερα δεν έχεις ασφάλεια πουθενά, αν αφήσεις το κοττερό σου κάπου σε μαρίνες του ΕΟΤ, δεν έχεις ασφάλεια.

Πρέπει λοιπόν κάποια ώρα το βράδυ, να κλείνει μία πόρτα, κάποιος να ελέγχει και κάποιος να είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια των σκαφών. Δηλαδή σε μία οργανωμένη μαρίνα, έτσι συμβαίνει. Την ημέρα είναι η μαρίνα ανοιχτή, μπαίνουν όλοι, όχι αυτοκίνητα.

ΟΜΙΛΗΤΗΣ: Αν μου επιτρέπετε, αν συμμετείχαν μέχρι τώρα στους σχεδιασμούς, αρχιτέκτονες, δεν θα υπήρχε περίφραξη. Όχι ηλεκτρονικά

μάτια, υπάρχουν τρόποι σχεδιαστικοί με φωτισμούς κατάλληλη χωροθέτηση και άλλα πολλά.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εντάξει, ας μην πούμε περίφραξη, να το πούμε εντός εισαγωγικών, διαχωρισμός.

Υπάρχει λοιπόν ανάγκη για ασφάλεια, άρα το βράδυ πρέπει να κλείνει η πόρτα και την ημέρα να μην μπαίνουν αυτοκίνητα. Πρέπει το αυτοκίνητο να κρατηθεί μακριά από την μαρίνα.

Σε αυτό που λέτε και τελειώνω με αυτό, και στην βόρειο Ιταλία, το έχω δει, στην Τεργέστη και τώρα στην Κύπρο πάνε να το κάνουν στην Λάρνακα, οι χώροι της μαρίνας που πιθανόν να ενδιαφέρουν και τον μη θαλασσινό επισκέπτη, τον μη χρήση της μαρίνας, έχουν πρόσβαση και από την ξηρά.

Δηλαδή κάνουν ένα κλάμπ χάουζ τώρα στην Λάρνακα, όπου κάποιοι όροφοι είναι μόνον για τους χρήστες της μαρίνας, αυτούς που έχουν τα γιώτ, αλλά και άλλοι όροφοι έχουν πρόσβαση από την πόλη, για να μπαίνουν οι ντόπιοι.

ZAMPEΛΗΣ: Δεν μπορώ να πω ότι είμαι έναντίον της περίφραξης. Η διεθνής εμπειρία είναι ότι παντού στους Τουριστικούς Λιμένες υπάρχει έλεγχος και αυτό είναι καθιερωμένο και νομίζω ότι ισχύει και στην Ελλάδα στις μαρίνες του ΕΟΤ.

Θα ήθελα εκτός από αυτά που προανάφερα για την περίφραξη και την ασφάλεια γενικώτερα των εγκαταστάσεων και των σκαφών να αναφερθώ και στο θαλάσσιο τουρισμό, σε σχέση μ' αυτά που ελέχθηκαν. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο θαλάσσιος τουρισμός έχει να κάνει περισσότερο με την παραλία, παρά με τη θάλασσα. Ακόμη και το γιώτινγκ έχει να κάνει με την παραλία, δηλαδή με τις εγκαταστάσεις και τις εξυπηρετήσεις που αυτή προσφέρει στα σκάφη. Αυτός εξάλλου είναι και ο κύριος λόγος που εμπλεκόμεθα σαν Υπουργείο με τον θαλάσσιο τουρισμό, δεδομένου ότι ο ρόλος του Υπουργείου μας είναι ο συντονισμός των τομεακών πολιτικών των επι μέρους παραγωγικών Υπουργείων, με στόχο την ορθολογική διαχείριση του χώρου.

Όσον αφορά τον Παγασητικό και τον θαλάσσιο τουρισμό, όπως είπαν και οι προηγούμενοι ομιλητές, έχει πολλές δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης. Το λιμάνι του Βόλου εξυπηρετεί ήδη και θα μπορούσε στο μέλλον να εξυπηρετήσει μεγαλύτερο αριθμό κρουαζιερόπλοιων. Όσον

αφορά τη δημιουργία τουριστικού λιμένας, από το ΕΣΥΛΑ προτείνεται η δημιουργία τουριστικού λιμένα Β' ή Γ' κατηγορίας.

Πάντως συμφωνώ ότι λείπει από το σχεδιασμό του Εθνικού Συστήματος Λιμένων αναφυχής, ένας τουριστικός λιμένας Α' κατηγορίας στην περιοχή του Παγασητικού. Αποτέλεσμα αυτής της έλλειψης είναι ότι από Θεσσαλονίκη μέχρι Αθήνα, δεν προβλέπεται ενδιάμεσα άλλος λιμένας Α κατηγορίας.

Η δημιουργία όμως τουριστικού λιμένα Α κατηγορίας, είναι άμεσα συνδεδεμένη με την ύπαρξη διεθνούς αεροδρομίου.

Το πρόβλημα του αεροδρομίου είναι ένα θέμα που θα πρέπει να μελετηθεί σε συνδυασμό με τις δυνατότητες χρησιμοποίησης των ήδη υφισταμένων στρατιωτικών αεροδρομίων της Λάρισας και της Αγχιάλου.

Τελειώνοντας θα μου επιτρέψετε να αναφερθώ σ' αυτά που ακούστηκαν για καθυστερήσεις στις εγκρίσεις μαρινών κλπ. Δεν νομίζω ότι οι καθυστερήσεις που όντως υπήρξαν οφείλονται σε δυσλειτουργία των υπηρεσιών και κυρίως του ΥΠΕΧΩΔΕ, οφείλονται, όπως και από άλλους ομιλητές ελέχθη, στο αναχρονιστικό θεσμικό πλαίσιο που ίσχυε.

ΣΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ (ΠΡΟΕΔΡΟΣ): Το αεροδρόμιο ήδη βρίσκεται σε μία φάση διαφορετική από ότι ίσως την ξέρατε. Δεν ξέρω κατά πόσον είναι ενημερωμένοι οι ξένοι μας, στο αεροδρόμιο της Αγχιάλου, προσγειώνονται ήδη από τον Μάιο του '93, τσάρτερς. Και προσγειώνονται και απογειώνονται. Έχουν γίνει ειδικές εγκαταστάσεις, υπάρχει πλέον η υποδομή, ήρθαν αρκετά τσάρτερς φέτος και αναμένεται το '94 να έχουμε πολύ περισσότερη, πολύ μεγαλύτερη κίνηση.

ΛΟΥΚΙΣΣΑΣ: Μία ενημέρωση απλώς για τον παράγοντα αεροδρόμιο, δεν ξέρω πόσοι από σας ξέρετε, αλλά σε ένα στρατηγικό σχέδιο μεταφορών, για την Ελλάδα του 2010, που μόλις τελείωσε, για το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, προβλέπεται ένα αεροδρόμιο πάνω στο Πήλιο. Αν δεν το έχετε υπόψη σας, σας πληροφορώ ότι υπάρχει χώρος για προσγείωση επάνω στο Πήλιο. Και εγώ όταν το άκουσα, μου φάνηκε περίεργο. Ένα τέτοιο αεροδρόμιο θα είναι ασφαλώς τοπικής εξυπηρέτησης.

ΤΑΒΙΑΝΑΤΟΥ: Λέω ότι αξίζει τον κόπο να χάσουμε μερικά δευτερόλεπτα ίσως, για το θέμα της περιφραξης.

Πιστεύω ότι πραγματικά η Ελλάδα έχει ένα σημαντικό ατού, δεν κλέβουμε πολύ. Στην Ιταλία λ.χ. δεν μπορείς να αφήσεις το αυτοκίνητο

στον δρόμο, πρέπει να το πάς στο πάρκινγκ. Είναι αυτά κάποια θετικά σημεία που έχει η χώρα μας, τα οποία πρέπει να τα τονίζουμε, νομίζω.

Στην Τουρκία, ο ξένος νοιώθει ξένος, δεν είναι ο πολιτισμικός του χώρος, δεν είναι η Ελλάδα που νοιώθει σαν στο σπίτι του. Και έχει την ανάγκη να νοιώθει μέσα στην μαρίνα περιφραγμένος.

Η Ελλάδα είναι μία άλλη χώρα, είναι η χώρα που κοιμάται ο τουρίστας στην παραλία και δεν νοιώθει την ανάγκη να είναι περιφραγμένος και προφυλαγμένος.

Και εγώ προσωπικά είμαι σαφώς εναντίον της περίφραξης στην μαρίνα. Η μαρίνα πρέπει να είναι μία ενότητα, μαζί με τον χώρο της ξηράς.

ΟΜΙΛΗΤΗΣ: Ποιές είναι οι προοπτικές για το λιμάνι του Βόλου, ας πούμε, για μαρίνα, στο λιμάνι του Βόλου.

Με το πρόβλημα της Γιουγκοσλαβίας, είχαμε μία διακοπή των ναύλων που ερχόνταν με τα αυτοκινητά τους από Γερμανία και Αυστρία. Εάν ξανανοίξει ο δρόμος και βελτιωθεί, γιατί ήταν σε αθλία κατάσταση, ο Βόλος έχει πάρα πολύ μεγάλη πιθανότητα να βγαίνουν πάρα πολλά ναύλα στο γιώτινγκ οδικά, μια και οι Γερμανοί και οι Αυστριακοί ενδιαφέρονται να φέρουν κάποια πράγματα μαζί τους. Όταν ξεκινάς για ένα γιώτινγκ, έχεις πάρα πολλά να κουβαλήσεις, ακόμα και σερφινγκ και διάφορα άλλα εφόδια που φέρνουν, μέχρι και κομπιούτερ.

Πιστεύω ότι σύντομα, μετά το Γιουγκοσλαβικό, θα έχουμε πάλι μεγάλες προοπτικές δηλαδή πρέπει να το προβλέψουμε απο τώρα, ότι ειδικά για τον Βολο υπάρχει και αυτή η δυνατότητα.

ΣΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ (ΠΡΟΕΔΡΟΣ): Πάντως χθες σε μία συζήτηση, με τον καθηγητή τον κύριο Ρογκάν, χαρακτηριστικά θυμάμαι ότι μου είπε, τα λιμάνια κατασκευάζονται πριν. Και μετά έρχονται, είτε τα φορτία, είτε τα σκάφη κ.λπ.

Μεταφέρω απλώς μία άποψη, που την συζητήσαμε χθες το βράδυ, με τον κύριο καθηγητή.

ΨΑΡΕΑΣ: Έτσι και αλλιώς εγώ δεν έχω νομίζω τίποτε εποικοδομητικό να προσθέσω. Μία ανησυχία θέλω να σας πώ. Δηλαδή πιο νωρίς το πρωί, είδα κάτι σλάιτς τα οποία έδειξε ο κύριος Δερβένης. Σε κάτι περιοχές μάλλον της Ευρώπης, απο ότι κατάλαβα στην Ριβιέρα, με κάτι τεράστιους

όνγκους, σαν παγόδες πυραμίδες και διάφορα σκαλωτά πράγματα, αυτά αν δεν κάνω λάθος, είναι εκεί πάνω απο 20 χρόνια;

Εν πάση περιπτώσει, η ερωτησή μου, μάλλον η αμφισβητησή μου εάν θα μπορούσα να την πώ είναι σε σχέση μονον με την μαρίνα, όχι γενικά με τον θαλάσσιο τουρισμό. Αυτό το πράγμα που είδαμε, τα χιλιάδες καραβάκια σαν μυρμηγκακια, είναι άραγε ανάπτυξη; Δηλαδή και αν είναι ανάπτυξη, θα θέλαμε να κάνουμε ένα τέτοιο είδος ανάπτυξης;

Εδώ, γιατί άκουσα διάφορα που λέγονται περί οφελών. Αλλά σε μία μεγάλη προοπτική, αυτά τα οφέλη, είναι άραγε οφέλη;

Τώρα νομίζω όμως, ότι το σύνδρομο της ανάπτυξης έχει ελαφρώς αλλάξει. Δηλαδή έπαψε το μεγάλο να είναι ωραίο, τώρα το μικρό είναι ωραίο και πολύ πιθανόν και αποδοτικό, δεν ξέρω. Μονον αυτό ήθελα να θίξω και για να ξεκαθαρίσω στο μυαλό μου, η μαρίνα, όπως την δείχνουν οι φωτογραφίες, είναι ανάπτυξη; Ευχαριστώ πολύ.

ΛΟΥΚΙΣΣΑΣ: Ναι, μία σύντομη απάντηση στο θέμα της περίφραξης.

Δεν νομίζω ότι κανένας είναι υπερ της περίφραξης με συρματοπλέγματα και αγκάθια που σχημαίνουν το περιβάλλον. Αλλά απο την άλλη μεριά, αν δεν φυλάξεις τα ρούχα σου, θα χάσεις τα μισά. Το να λέμε ότι η Ελλάδα είναι ασφαλής χώρα, άρα δεν έχουμε ασφάλεια στις Τράπεζες και κάθε βδομάδα ακούμε για μία νέα διάρρηξη Τράπεζας ή σούπερ μάρκετ, δεν εξυπηρετεί σε τίποτε. Καλύτερα να την σχεδιάσουμε με ασφάλεια, βέβαια με ευαισθησία στο περιβάλλον.

Σχετικά με την δεύτερη ερώτηση που έθεσε ο Πρόεδρος. Η απάντησή μου είναι ότι ο Παγασητικός έχει σίγουρα μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης, πρέπει όμως να είμαστε προσεκτικοί να αποφύγουμε τις αρνητικές επιπτώσεις που διατύπωσε ο προηγούμενος ομιλητής. Σ' αυτό θα πρέπει να φροντίσουν οι κεντρικοί φορείς π.χ. ΥΠΕΧΩΔΕ αλλά κυρίως οι τοπικοί κάτοικοι που θίγονται άμεσα.

Ευχαριστώ.

ΤΣΟΥΚΑΛΑΣ: Δεν θα ήθελα να δευτερολογήσω. Θα ήθελα περισσότερο να πώ την αποψη μου για το τελευταίο ερώτημα, τι γίνεται με τον Παγασητικό, πού πάμε. Πριν περάσω σ' αυτό, θα ήθελα μόνον να συμπληρώσω σ' αυτά που είπα στην αρχή, και να πώ ότι μιά που η ημερίδα είναι Θαλάσσιος Τουρισμός - Ανάπτυξη και Προοπτικές, εγώ συμμετέχω

στις ανησυχίες μου ... και πολλών άλλων, ότι ανάπτυξη δεν σημαίνει μόνον οικονομικά οφέλη.

Ανάπτυξη σημαίνει πολλά πράγματα. Και απλώς θα ήθελα να τονίσω και μάλλον να σημειώσετε, ότι ο Όμιλος ο δικός μας, μέσα στην γενικότερη ανάπτυξη, την θαλάσσια ανάπτυξη, θα ξεκινήσει ελπίζουμε πλέον απο του χρόνου, μία σειρά κατασκηνώσεων, ιστοπλοϊκών κατασκηνώσεων, για αθλητές σε συνεργασία και ανταλλαγή με τις ευρωπαϊκές χώρες.

Να ένα θέμα, πιθανώτατα που να ενδιέφερε πολιτιστικά αυτόν τον τόπο, και όχι μόνον. Στο δεύτερο ερώτημα του κ. Σκυργιάννη, θα ήθελα να πώ, ότι για τον Παγασητικό μέχρι στιγμής δεν έχουμε κάνει πολλά βήματα, μπροστά. Κάποιος πρέπει να αρχίσει. Μία ημερίδα σαν και αυτήν, είναι ένα πολύ καλό ξεκίνημα, και νομίζω ότι έχουν γίνει και παλιότερα και άλλα πράγματα.

Θα έλεγα, να γίνει ένας φορέας απο το Πανεπιστήμιο, απο το Τμήμα Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, σε συνεργασία με τον Δήμο Βόλου και να αρχίσουν να μαζεύουν ιδέες, να αρχίσουν να μαζεύουν προτάσεις, ούτως ώστε να προχωρήσουμε σε αυτό που είπε ο κύριος Αντωνόπουλος, ότι υπάρχουν προγράμματα απο την ΕΟΚ, που χρηματοδοτούν αναπτυξιακές μελέτες - πιλότους σε περιφέρειες. Θα μπορούσε λοιπόν, ο Παγασητικός εδώ, η Μαγνησία, να θεωρηθεί μία περιφέρεια, όπου το Πανεπιστήμιο, σε συνεργασία με τον Δήμο Βόλου, να κάνει συγκεκριμένες προτάσεις, αφού ακούσει και δεχθεί απο επιμέρους φορείς άτομα, ομίλους, Κοινότητες. Να κάνει ένα συντονισμό και να παρουσιάσει σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα μία μελέτη σε περιφερειακό επίπεδο και αυτό πιστεύω ότι θα είναι ένα πολύ ενθαρρυντικό βήμα για το μέλλον.

ΣΚΥΡΓΙΑΝΝΗΣ (ΠΡΟΕΔΡΟΣ): Μάλιστα. Βεβαίως θα προωθήσουμε μία τέτοια διαδικασία και έτσι και αλλιώς πρόθεση του Τεχνικού Επιμελητηρίου ήταν αυτό εδώ να είναι πράγματι ένα ξεκίνημα και όχι μία θεωρητική κουβέντα. Βέβαια χρειάζεται κάπου και η θεωρητική στήριξη αυτών των πραγμάτων, αλλά απο κεί και πέρα έχουμε σκοπό να προχωρήσουμε και σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο, και με τους φοιτητές του Τμήματος Χωροταξίας, να δούμε και επόμενες φάσεις αυτής της δουλειάς, που στο τέλος θα φτάνουν και σε συγκεκριμένες προτάσεις

χωροθετήσεων και σχεδιασμού συγκεκριμένων εγκαταστάσεων μέσα στον Παγασσητικό.

Αυτή είναι η πρόθεση που υπάρχει αυτήν την στιγμή και σε αυτήν την κατεύθυνση θα πορευτούμε.

ΔΕΡΒΕΝΗΣ: Προς άρση κάθε παρεξηγήσεως. Η εισηγησή μου είχε να κάνει με τα σκάφη και με τις μαρίνες. Πολύ περισσότερο δεν έκανα πρόταση για μαρίνα στην περιοχή, δεν είμαι ειδικός άλλωστε.

Μιλήσανε πολλοί ειδικότεροι απο εμένα, γι' αυτό. Πλήν όμως, έκανα μια επιλογή 4, 5 τύπων διαφορετικών μαρινών και αυτή έδειξα, ξεκινώντας απο μία πάρα πολύ απλή κατασκευή σε ένα υδροηλεκτρικό, στην λίμνη που δημιουργούσε ένα υδροηλεκτρικό φράγμα, μέχρι το μεγαθήριο του Πόρ Καμάργκ.

Μέσα σε όλη αυτήν την γκάμα, ο κάθε τόπος μπορεί να βρεί την κατάλληλη, που ταιριάζει και για την γεωγραφία του και για το μοντέλο ανάπτυξής του, και είναι άλλοι επιστήμονες αυτοί που θα το επιλέξουν και όχι μόνον επιστήμονες ζεβαίως, και πολιτικοί και άνθρωποι που μένουν εκεί και αποφασίζουν, κυρίως.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ	ΦΟΡΕΑΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
Αβαγιαννός Ελευθέριος Αγγελής Μάριος	Διευθυντής ΕΟΤ Θεσσαλίας Ελλην. Ινστιτούτο Τουριστικ. Ερευνών	Βόλος Κηφισιά
Αναγνώστου Σωκράτης Ανδρουλάκη Ελευθερία	ΤΕΕ Μαγνησίας Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Βόλος Βόλος
Αντωνόπουλος Χαρίλ. Αρβανίτης Κώστας	Ρογκάν & Συνεργάτες Α.Ε. Προϊστ. Τμημ. Τουρ. Επιχ. ΤΕΙ Λάρισας	Ζωγράφου Βόλος
Αργυρός Αντώνης Βαμβακάς Αναστάσιος Βασιλόκη Εριφύλη Βελέτσος Παναγιώτης Βλαχάβας Δημήτριος	Εκμ. Τουριστικού Σκάφους Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας Ι.Ο.Β.Α.Θ. Πρόεδρος Πολιτ. Μηχανικός Δήμου Κώ Διευθ. Τεχνικ. Υπηρ. Νομαρχία Μαγνησίας	Βόλος Γλυφάδα Βόλος Κώς Βόλος
Βαντζου Ελένη	Τμήμα Πολεοδομίας Νομαρχία Μαγνησίας	Βόλος
Γαλανός Δημήτρης Γαλανού Μαγία Γαλέας Θεόδωρος Γιαμάκος Σωτήρης Γιαμάκου Μερόπη Γιαμάκου Φωτεινή Γκαγκάκης Γεώργιος Γκέσκου Ιφιγένεια	Αρχιτέκτων Παν/μιο Θεσσαλίας Πολ. Μηχανικός Αρχιτέκτων Ενωση Ξενοδόχων Μαγνησίας Αρχιτέκτων Τουρ. & Εξωρ. Σύλλογο Χορευτού Οικονομολόγος	Βόλος Βόλος Βόλος Βόλος Βόλος Βόλος Βόλος Βόλος

Γουλάς Χρήστος	Καθηγητής Γεωπενίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Βόλος
Δαουκόπουλος Απόστ. Δερβένης Δημήτρης	Λιμενικό Ταμείο Βόλου ΔΕΚΑΜΜ	Βόλος
Ζαγκαϊλιάς Σταμάτης	Αντιπρόεδρος Κοιν. Νεοχωρίου	Αφησσός
Ζαμάνη Αλεξάνδρα	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Βόλος
Ζαμπέλης Χρήστος	Αρχιτέκτων Πολεοδόμος ΥΠΕΧΩΔΕ	Αθήνα
Ζαφειρίδης Βασίλης	ΤΕΕ Μαγνησίας	Βόλος
Ζιάκας Μιλτιάδης	Δημοτικός Σύμβουλος Βόλου	Βόλος
Ηρακλέους Σταύρος	Σταθμός Βοήθειας & Προστ. Αγρίων Ζώων & Πουλιών	Βόλος
Καζάκη Σοφία	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Νάουσα
Καλαμαράς Δημήτρης	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Αλιμες
Καλοκάρδου Ρέα	Αρχιτέκτων Πολεοδόμος	Ν. Ηράκλειο
Καραδημητρίου Νίκος	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Βόλος
Καραβάνου Ειρήνη	Αρχιτέκτων Χωροτάκτης	Βόλος
Καράλη Δέσποινα	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Βόλος
Καράμπας Θεοφάνης	Αριστοτέλειο Παν/μιο Θεσ/νίκη	Καλαμαριά
Κατσαρός Δημήτριος	Πολιτ. Μηχανικός	
Κιουσόπουλος Γιάννης	Καθηγητής ΤΕΙ Αθηνών	Μαρούσι
Κίσσας Λάμπρος	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Βόλος
Κοπατσάρης Δήμος	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Βόλος
Khoury George	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Αλικές
Κουτάκος Χρήστος	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Λάρισα
Κραντονέλλης Κώστας	Αρχιτέκτων Μηχ. Πολεοδόμος	Ν. Ηράκλειο
Κρομυδάκης Νίκος	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Βόλος
Κυριέρης Αντώνιος	Πρόεδρος ΟΕΑ - ΝΑΒ	
Κωστογιάννου Κατερίνα	Πολιτικός Μηχανικός ΕΟΤ	Αθήνα

Λαμπαδάρης Σταμάτης	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Βόλος
Λουκίσσας Φίλιππος	Καθ. Τμήμα Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Βόλος
Γαγγος Βάιος	Τμήμα Πολεοδομίας Νομαρχια Μαγνησίας	Βόλος
Μαντζαφλήρη Νίκη	Ιδ. Υπάλληλος	Βόλος
Μαρκάτου Αναστασία	Χωροτάκτης ΕΟΤ	Αθήνα
Μούμος Σταύρος	Ξενοδόχος	Λάρισα
Μούμου Μάρθα	Ξενοδόχος	Λάρισα
Μπέζας Αγγελος	Πρόεδρος Κοιν. Νεοχωρίου	Νεοχώρι
Μπόξης Λευτέρης	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Βόλος
Νένοι Ευαγγελία	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Βόλος
Νικολαΐδης Χρήστος	Δ/ντής ΣΕΤΕ	
Ξηρακιάς Ηλίας	Λιμενικό Ταμείο Βόλου	Βόλος
Παντζαβέλη Εφη	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Βόλος
Παπαδόπουλος Γιάννης	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Βόλος
Παπαθεοδούλου Μιχάλης	Βερνίκος Υachts	Γλυφάδα
Παπαϊωάννου Μιχάλης	Λιμενικό Ταμείο Βόλου	Βόλος
Παπαπαύλου - Ιωακειμίδου Στέλλα	Α.Π.Θ. - Τομέας Συγκοινωνιών & Οργάνωσης	Θεσσαλονίκη
Παπουτσής Γεώργιος	Προεδ. Κοινότητας Μουρесьίου	Μουρесьι
Παπουτσής Χρήστος	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Βόλος
Πτσιώρης Δημήτρης	Δήμαρχος Βόλου	Βόλος
Πρίντζος Γιάννης	ΤΕΕ Μαγνησίας	Βόλος
Ρογκάν Αδεκλής	Λιμενολόγος Ρογκάν & Συνεργ.Α.Ε.	Ζωγράφου
Σμαρίνα Άννα	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Λάρισα
Σγούρης Βασίλης	Δήμος Βόλου Πολ. Μηχ. Χωροτ.	Βόλος
Σκόνδρα Μαρία	Αρχιτέκτων	Βόλος
Σκυργιάννης Χαράλαμπος	ΔΕΚΑΜΜ Αντ. ΤΕΕ Μαγνησίας	Βόλος
Σούρλας Πέτρος	ΤΕΕ Μαγνησίας	Βόλος
Ταβιανάτου Αγγελική	ΕΠΕΣΤ	
Τριπολέξης Γιάννης	Τουριστική Αστυνομία	Βόλος

Τράμπα Αναστασία	Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός	Βόλος
Τσέτσης Δημήτρης	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Βόλος
Υφαντίδης Γιάννης	Φοιτ. Χωροταξίας Παν/μιο Θεσσαλίας	Βόλος
Φαλλίδη Βεατρίκη	Ξενοδόχος	Λάρισα
Φαλλίδης Χρήστος	Ξενοδόχος	Λάρισα
Φατσής Κοσμάς	Ξενοδόχος	
Φιλιππιτζής Δημήτρης	Αρχιτέκτων Πολεοδόμος	Βόλος
Χριστοπούλου Ολγα	Παν/μιο Θεσσαλίας	Αναυρας
Ψαρρέας Ηλίας	Αρχιτέκτων Κοιν. Νεοχωρίου	Βόλος

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΗΜΕΡΙΔΑ ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Απαραίτητη η δημιουργία λιμένων αναψυχής

ΘΕΣΣΑΛΙΑ 25/11/1993

Είναι απαραίτητη η δημιουργία λιμένων αναψυχής, στις Βόρειες Σποράδες και στον Παγασητικό, όπου υπολογίζεται ότι κινούνται, κάθε χρόνο, περίπου 5.000 σκάφη αναψυχής, τα οποία αντιμετωπίζουν προβλήματα ελλιμενισμού.

Αυτό τονίστηκε χθες, στο συνέδριο με θέμα “Θαλασσιός τουρισμός- ανάπτυξη, προοπτικές”, που οργάνωσαν, στο αμφιθέατρο του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στο Πεδίον Άρεως, το Τεχνικό Επιμελητήριο Μαγνησίας και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (τμήμα Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης).

Παραβρέθηκαν ο λιμενάρχης κ. Παρασκευόπουλος, ο διευθυντής του ΕΟΤ κ. Αβαγιανός, η προϊσταμένη της διεύθυνσης Πολεοδομίας της Νομαρχίας κ. Τασία Λουκίδου, ο πρόεδρος της Λιμενικής Επιτροπής κ. Παπαιωάννου, σύσσωμη η διοίκηση του ΤΕΕ, πολλά μέλη του ΤΕΕ και φοιτητές του τμήματος Χωροταξίας.

Χαιρετισμούς απηύθυναν ο αντιπρόεδρος του ΤΕΕ κ. Σκυργιάννης και ο καθηγητής χωροτάκτης - πολεοδόμος κ. Λουκίσας.

Ο κ. Λουκίσας επίσης μίλησε και για την προβληματική της ημερίδας, που είναι η περαιτέρω ανάπτυξη του θαλασσιού τουρισμού στην Ελλάδα και ειδικότερα στη Μαγνησία, η οποία διαθέτει φυσικό και πολιτισμικό περιβάλλον και η δημιουργία των απαραίτητων εγκαταστάσεων σε θάλασσα και σε ξηρά, για να εξυπηρετηθούν τα 50.000 σκάφη αναψυχής, που κινούνται στις ελληνικές θάλασσες.

Ο λιμενολόγος κ. Ρογκάν επεσημανε την αναπάρξια στην Ελλάδα σχεδιασμού χερσαίων χώρων για τη δημιουργία λιμένων αναψυχής και αποκάλυψε, ότι ενώ το σχέδιο α-

Στις Βόρειες Σποράδες και τον Παγασητικό

νάπτυξης λιμένων αναψυχής, που εκπόνησε το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, κατόπιν εντολής του ΕΟΤ, προέβλεπε συνολικά για όλη τη χώρα 26 μαρίνες, 106 σκάλες και 248 καταφύγια και για το υποσύστημα Βορείου Αιγαίου, Βορείων Σποράδων και Παγασητικού μία μαρίνα στη Σκιάθο, 11 σκάλες (Βόλο, Μηλίνα, Σκόπελο, Αλόνησσο κ.λ.π.) και 29 καταφύγια (Τρίκερι, Χοντρή Άμμο, Κυρσιό -Παναγιώ κ.λ.π.), τίποτα από τα σχεδιασθέντα δεν υλοποιήθηκε και μάλιστα εξαιρέθηκε το υποσύστημα από τον ευρύτερο σχεδιασμό.

Ο κ. Δημ. Δερβένης, ναυπηγός-μηχανολόγος μηχανικός, αναφέρθηκε στους τύπους των σκαφών-πελατών των μαρινών, επιβατικά τουριστικά, επαγγελματικά τουριστικά, εκδρομικά, φλοτίλες και ταχύπλοα και μίλησε για κάθε είδος ξεχωριστά και τις ιδιομορφίες του. Επίσης τόνισε την ανάγκη να δημιουργηθεί μαρίνα, στον ευρύτερο χώρο λιμανιού του Βόλου.

Την επίδραση της κατασκευής λιμένων σκαφών αναψυχής, στο περιβάλλον, ανέλυσε ο μηχανικός κ. Χ. Αντωνόπουλος. Ο κ. Αντωνόπουλος υπογράμμισε, ότι όταν πρόκειται να δημιουργηθεί μία μαρίνα, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλες οι συνιστώσες, ώστε να μην αλλοιώνεται το περιβάλλον, διότι προκαλείται αλλαγή της σύνθεσης του βυθού, καταστροφή της θαλάσσιας πανίδας και του πλακτόν, διαβρώσεις του βυθού, νεκρές υδροδυναμικές ζώνες, ενώ παράλληλα τροποποιούνται και οι αέρειες μάζες,



Επιστήμονες και φοιτητές παρακολούθησαν την ημερίδα για το θαλάσσιο τουρισμό. Στην ένθετη φωτο ο αντιπρόεδρος του ΤΕΕ Μαγνησίας Χαρ. Σκυργιάννης απευθύνει χαιρετισμό.

Επίσης εισηγήσεις, μέχρι τις 4 μ.μ. έκαναν και οι: Θ. Κοραμπάς, πανεπιστημιακός, “Χρήση μαθηματικών μοντέλων στον σχεδιασμό και την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων”, κ. Κραντονέλλης, αρχιτέκτων-πολεοδόμος “Διεθνείς τουριστικές εξελίξεις και οι κρουαζιέρες στην Μεσόγειο”, Δ. Μακρής, πολιτικός μηχανικός και Σ. Παπαπαύλου, οικονομολόγος “Αρχές χωροθέτησης και σχεδιασμού λιμένων αναψυχής: Αναφορά στον κόλπο Ιερισσού Χαλκιδικής”, Ι. Γκέσκου, οικονομολόγος “Ο θαλάσσιος τουρισμός στα πλαίσια μιάς ολοκληρωμένης προσέγγισης της ανάπτυξης των παρακτίων περιοχών” και Σ. Γιαμάκος αρχιτέκτων “Πυρήνες θαλάσσιου τουρισμού, σημεία αναφοράς αστικού τοπίου και κοινωνικής συνά-

θροισής”.

Τέλος έγινε συζήτηση στρογγυλής τραπέζης σχετικά με την ανάπτυξη του θαλασσιού τουρισμού, στην οποία προήδρευσε ο αντιπρόεδρος του ΤΕΕ κ. Σκυργιάννης και πήραν μέρος ο κ. Γ. Βερνίκος από την Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, Ε. Χατζηνικολάου, Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο, Χ. Νικολαΐδης, Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, Μ. Αγγέλης, Ελληνικό Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών, Χ. Ζαμπέλης, ΥΠΕΧΩΔΕ, Α. Ρογκάν, Ρογκάν και συνεργάτες, Φ. Λουκίσσας, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Σ. Γιαμάκος, ΤΕΕ και όλοι οι παριστάμενοι, μεταξύ των οποίων και κοινοτάρχες του Πηλίου.

ΚΕΝΤΡΟ ΟΞΥΓΟΝΟΘΕΡΑΠΕΙΑΣ ΒΟΛΟΥ

Οργανώθηκε από το Πανεπιστήμιο και το ΤΕΕ ΗΜΕΡΙΔΑ ΧΘΕΣ ΣΤΟ ΒΟΛΟ ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Οι αναπτυχθείσες εισηγήσεις

Ημερίδα με θέμα «θαλάσσιος τουρισμός - ανάπτυξη και προοπτικές» συνδιοργάνωσαν χθες το Τμήμα Χωροτάξιας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και το Τμήμα Μεγισθησών του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

Στην ημερίδα, η οποία υπήρξε επιτυχής και με μεγάλη συμ-

μετοχή, συζητήθηκαν διεξοδικώς θέματα που αφορούν στην οργάνωση του θαλάσσιου τουρισμού, τόσο σε εθνικό, όσο και σε τοπικό επίπεδο και έγιναν οι παρακάτω εισηγήσεις:

— «Ανάπτυξη του εθνικού συστήματος λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα» με εισηγητή τον κ. Α. Ρογκάν, λιμενολόγο μη-

χανικό, με αναφορά σε σχετικές μελέτες που έγιναν από το 1980-92 σε εθνικό επίπεδο.

— «Σκάφη — πελάτες μαρινών — βασικοί τύποι — ιδιομορφίες τους» (εισηγητής κ. Δημ. Δερβένης ναυπηγός μηχανολόγος μηχανικός).

Συνέχεια στην 8η σελίδα

ΗΜΕΡΙΔΑ ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Συνέχεια από την 1η σελίδα

— «Λιμένες σκαφών αναψυχής και θαλάσσιο περιβάλλον» (εισηγητής κ. Χαρ. Αντωνόπουλος, πολυμηχανικός), με αναφορά στις επιπτώσεις από την κατασκευή ενός λιμένα σκαφών αναψυχής στο θαλάσσιο περιβάλλον.

— «Διεθνείς τουριστικές εξελίξεις και κρουαζιέρες στη Μεσόγειο» (κ. Κ. Κραντουλάης, αρχιτέκτων πολεοδομίας μηχανικός), με αναφορά στην εξέλιξη του τουρισμού σε διεθνές επίπεδο και με παρουσίαση σκετών στοιχείων για τις κρουαζιέρες στη Μεσόγειο, ένα θέμα που ενδιαφέρει άμεσα και το Βόλο.

— «Αρχές χωροθέτησης και σχεδιασμού λιμένων αναψυχής» — Αναφορά στον κόλπο της Περισσού Χαλκιδικής» (κ. Σ. Παπαπαύλου — Ιωακειμίδου), με εξέταση εναλλακτικών λύσεων για τη χωροθέτηση ενός λιμένας αναψυχής.

— «Θαλάσσιος τουρισμός, στο πλαίσιο μιάς ολοκληρωμένης προσέγγισης της ανάπτυξης των παράκτιων περιοχών» (κ. Γαϊγένη Γκίσκου) με αναφορά σε ζητήματα του Παγκοσμίου και, ειδικότερα στη σχέση παράκτιων οικισμών με αυτούς της ενδοχώρας, στο πλαίσιο της ισόρροπης ανάπτυξης.

— «Πυρήνες θαλάσσιου τουρισμού — Σημεία αναφοράς αστικού τοπίου και κοινωνικής συνάθροισης» (κ. Σωτ. Γιαμά-

κος αρχιτέκτων μηχανικός).

Ακολούθησε γενική συζήτηση κατά την οποία εντοπίστηκαν οι λόγοι που «δεν υπάρχει αναπτυγμένος θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα» με επισήμανση της «καποτακτικότητας» τόσο του Ισχυρισμού, έως τον Ιούλιο νομοθετικού πλαισίου, όσο και του νέου, που ωστόσο «δεν έχει ακόμη λειτουργήσει και πιθανολογείται η αναθεώρησή του».

Τέλος, κατά τη χθεσινή ημερίδα εξετάστηκαν θέματα αφορώντα στην αξιοποίηση γενικά του Παγκοσμίου, ενώ διαπιστώθηκε η ανάγκη να συνεχισθεί αυτή η προσέγγιση τόσο από πλευράς του ΤΕΕ όσο και του Π.Θ.

Την ημερίδα παρακολούθησαν μεταξύ άλλων, ο δήμαρχος Βόλου κ. Δ. Πιτσιώσης, εκπρόσωποι του ΕΟΤ, της Δ'νσης του ΥΠΕΧΩΔΕ, της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, εκπρόσωποι τοπικών ναυαθλητικών σωματείων, κοινοτήτων, καθώς και επιχειρηματίες και επιστήμονες από άλλα μέρη της Ελλάδας.

ΤΟ ΔΩΡΟ ΤΟΥ ΝΑΤ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 24.— Το δώρο Χριστουγέννων και η σύνταξη Δεκεμβρίου θα σταλούν κανονικά στους δικαιούχους του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου.

Κυριακή 28 Νοεμβρίου 1993

Ειδή

ΣΕ ΒΡΕΦΙΚΟ ΣΤΑΔΙΟ Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

"Μαρίνες", ναι, στον Παγασητικό

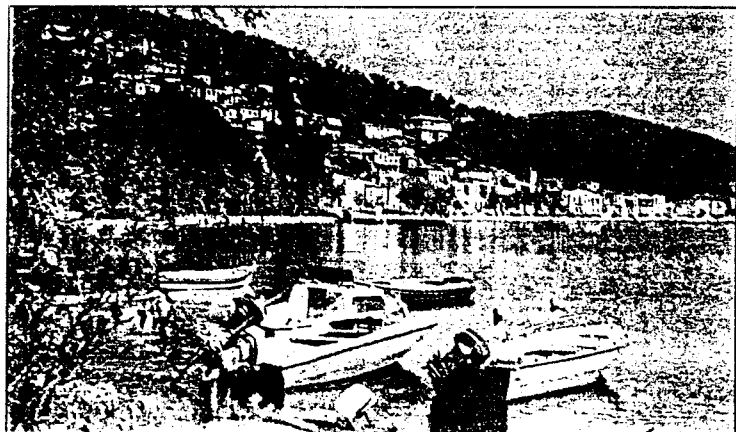
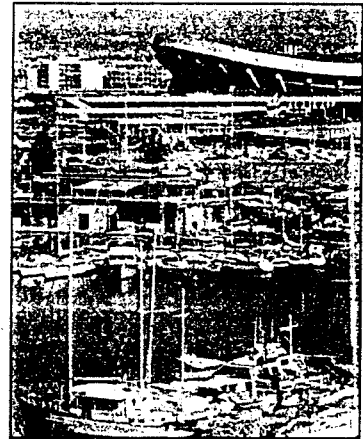
• Αλλά με προστασία του Περιβάλλοντος

Η έλλειψη λιμένων για τα σκάφη αναψυχής τόσο στον Παγασητικό κόλπο, όσο και στην ευρύτερη περιοχή του ανατολικού Πηλίου, είναι ένας από τους βασικούς λόγους μη ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού στη Μαγνησία. Αυτό είναι το συμπέρασμα της ημερίδας που διοργάνωσαν την περασμένη Τετάρτη από κοινού το τμήμα Μαγνησίας του ΤΕΕ και το τμήμα Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στο Βόλο. Οι μετασχόντες στην ημερίδα κατέληξαν στην επισημάνση προς κάθε αρμόδιο και κυρίως προς τον ΕΟΤ και τους Ξενοδόχους, ότι πρέπει να κατασκευασθούν μαρίνες κατά μήκος των ακτών του δυτικού αλλά και του ανατολικού Πηλίου, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του επιβατικού αεροδρομίου Ν. Αγχιάλου, προκειμένου να καταστεί η περιοχή πόλος έλξης τουριστών. Ωστόσο ο προβληματισμός που αναπτύχθηκε κατά την διεκκεία συζήτησης στρογγυλής τράπεζας, με την οποία και έκλεισαν οι εργασίες της ημερίδας, ήταν κατά πόσο επιβαρύνεται το περιβάλλον, θαλάσσιο και χερσαίο από την εγκατάσταση μιας μαρίνας.

Το θέμα είναι επίκαιρο όσο και καυτό αφού στα "σκαριά" βρίσκεται η κατασκευή δύο μεγάλων λιμένων τουριστικών σκαφών στη Νταμσούχαρη και την Αφησο (για την ποινή μάλιστα έχει πάρει αρνητική θέση το ΤΕΕ). Πάντως στην ημερίδα δεν βεβαιώσαν τα συγκεκριμένα δύο έργα, παρά την παρουσία του προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Κεντρικής Επιτροπής τουρισμού της Κοινότητας Νεοχωρίου-Αφήσου.

Η ημερίδα κατέγραψε μεταξύ άλλων τα αίτια της έλλειψης μαρινών, που είναι το πολύπλοκο νομοθετικό πλαίσιο και η έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού, χαρακτηριστικό ευρύτερα της ελληνικής πραγματικότητας, καθώς επίσης και την αδυναμία χαρτάρης μιας ενιαίας τουριστικής πολιτικής από τους εκάστοτε κυβερνώντες αυτή τη χώρα. Όπως τόνισε μάλιστα ο λιμενολόγος μηχανικός κ. Α. Ρογκάνος δεν έχει υλοποιηθεί ακόμη ο νόμος

*** Συμπεράσματα της ημερίδας στο Πανεπιστήμιο**



Στη μικρή φωτογραφία, η μαρίνα της Ζέας στον Πειραιά. Στη μεγάλη, το λιμανάκι, της Αφήσου, όπου προτείνεται να κατασκευασθεί μαρίνα για τα σκάφη αναψυχής.

συγκεντρώσε το βάρος των εργασιών της ημερίδας ήταν η προστασία του περιβάλλοντος. Στην αναφορά του ο πολιτικός μηχανικός κ. Χ. Αντωνόπουλος ήταν κατηγορηματικός: Η κατασκευή μιας μαρίνας προκαλεί τοπική καταστροφή του θαλάσσιου πυθμένα, αλλαγή της συνθέσης του πλαγκτόν, της χλωρίδας και πανίδας του βυθού, διαβρώσεις και προσχώσεις, νεκρές υδροδυναμικά ζώνες, ενώ τροποποιεί το αέρια ρεύματα. Η λειτουργία της μαρίνας σημαίνει επίσης παραγωγή αστικών λυμάτων (κολοβακτηρίδια, σταφυλόκοκκοι), αδρανούς ύλης (αλάτα θείου, αζώτου) που ταίχουν το πλαγκτόν, μειώνουν το οξυγόνο και προκαλούν σε νεκρές ζώνες του λιμένος κακοί (υδροόθειο).

θρακές της καύσης των μηχανών και το αδεύμα των σεντινών. Όλα τα παραπάνω δημιουργούν εύλογα το ερώτημα: Θέλουμε ή όχι τις μαρίνες; Η απάντηση είναι ότι τις θέλουμε, υπό τον όρο ότι πρέπει να λαμβάνονται όλα εκείνα τα μέτρα υποδοχής των λυμάτων και μικρότερης δυνατής ζημιάς στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Η λειτουργία υποδομών θαλάσσιου τουρισμού και η ανάπτυξη συναφών δραστηριοτήτων συνδέεται ακόμη με τη δημιουργία θέσεων εργασίας, το πλήθος και η ποιότητα των οποίων εξαρτάται από τον δυναμισμό της τοπικής κοινωνίας. Η τοπική κοινωνία έχει αποδείξει ότι θέλει, το αν μπορεί θα φανεί. Αρκεί τα σχέδια να υλοποιηθούν όπως είναι και όχι με πα-

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ Τουρισμός

-25-

◆ Ημερίδα στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Με επιτυχία έγινε στο Βόλο, στο Αμφιθέατρο Πεδίου Άρεως του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, η πρώτη Ημερίδα αφιερωμένη στα θαλάσσια τουρισμό, οι εργασίες της οποίας έληξαν την Τετάρτη 24 Νοεμβρίου.

Η πρώτη αυτή ειδική Ημερίδα με θέμα: «Θαλάσσιος Τουρισμός - Ανάπτυξη, Προοπτικές» ήταν μια πρωτοβουλία του τμήματος Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και του τμήματος Μαγνησίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (ΤΕΕ). Τα γενικά θέματα που αναπτύχθηκαν και ερευνηθήκαν, είναι:

- Χωροθέτηση και σχεδιασμός μαρινών.
- Περιβαλλοντικές επιπτώσεις και οικονομική ανάπτυξη.
- Θεσμικό πλαίσιο για τη δημιουργία και λειτουργία μαρινών.
- Συνδυασμός με άλλες εναλλακτικές μορφές τουρισμού.

Τα επιμέρους ειδικά θέματα, παρουσιάστηκαν από την «Ελίτ» της χώρας μας στους ανωτέρω τομείς, μιας εντυπωσιακής σειράς ονομάτων ειδικών, οι οποίοι ανέπτυξαν τα θέματα:

- «Εισαγωγή στην προβληματική της Ημερίδας» εισηγητής Καθ. Φ. Λουκίσσας, Χωροταξίας - Πολεοδομίας Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.
- «Η Ανάπτυξη του Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής στην Ελλάδα», εισηγητής Καθ. Α. Ρογκαν, ΡΟΓΚΑΝ & Συνεργάτες.
- «Τα σκάφη - πελάτες των μαρινών. Βασικοί τύποι και ιδιομορφίες τους», εισηγητής Δ. Δερβένης, Ναυπηγός - Μηχανολόγος Μηχ.
- «Λιμένες σκαφών αναψυχής και θαλάσσιο περιβάλλον», εισηγητής Χ. Αντωνόπουλος, ΡΟΓΚΑΝ & Συνεργάτες.
- «Διεθνείς Τουριστικές Εξελίξεις και οι Κρουαζιέρες στη Μεσόγειο», εισηγητής

Ο θαλάσσιος τουρισμός στο μικροσκόπιο των ειδικών



Κ. Κραντωνέλης, Αρχιτέκτων - Πολεοδόμος Μηχ.

- «Αρχές Χωροθέτησης και Σχεδιασμού Λιμένων Αναψυχής», εισηγητές Δ. Μιχρής, Σ. Παπαπαύλου - Ιωακειμίδου Α. Γ. Θεσ/νίκης.
- «Ο Θαλάσσιος Τουρισμός στα πλαίσια μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης της ανάπτυξης των παρακτίων περιοχών», εισηγητής Ιφ. Γκεσκού, Οικονομολόγος.
- «Πυρήνες Θαλάσσιου Τουρισμού. Σημεία αναφοράς αστικού τοπίου και κοινωνικής συνάθροισης», εισηγητής Σωτ. Παμάκος, Αρχιτέκτων Μηχ.

Το τρίτο μέρος της Ημερίδας περιλάμβανε μία Συζήτηση Στρογγυλής Τραπέζης, όπου συνοψίστηκαν συμπεράσματα και αντικρούστηκαν απόψεις από εκπροσώπους του ΕΟΤ, της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, του ΥΠΕΧΩΔΕ και του Ελληνικού Ινστιτούτου Τουριστικών Ερευνών (ΕΙΤΕ).

Η Ημερίδα αυτή, ήταν μια αξιόλογη προσπάθεια η οποία κατά γενική απαίτηση των «ειδικών» θα ποέπει όχι μόνο να επαναλαμβάνεται, αλλά να επεκταθεί και σε άλλους τομείς του τουρισμού.

ΜΑΡΙΟΣ ΑΓΓΕΛΗΣ