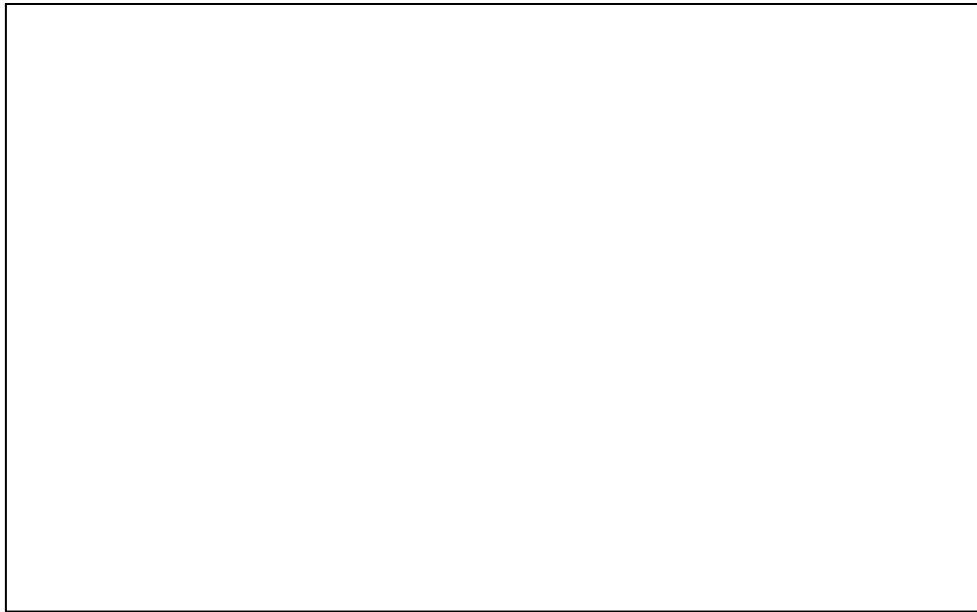


**ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΛΙΜΝΟΘΑΛΑΣΣΑΣ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ**



ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2007

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Καταγραφή Υπάρχουσας Βιβλιογραφίας για την Περιοχή Μελέτης ... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
2. Χωροταξική διάρθρωση της περιοχής μελέτης και της ευρύτερης περιοχής 7
 - 2.1 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ Η ΑΝΑΔΥΣΗ ΝΕΑΣ ΑΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ..... 10**
 - 2.2 ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ 17**
 - 2.3 ΟΙ ΤΟΠΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ** Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 3. Ανάλυση υπάρχουσας κατάστασης..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
Γεωδημογραφικά, κοινωνικοοικονομικά, περιβαλλοντικά, οικιστικά, γεωλογικά και υδρολογικά δεδομένα της περιοχής μελέτης Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.1. ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ** Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.2. ΓΕΝΙΚΟ ΦΥΣΙΚΟ ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑ**..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.3 ΓΕΩΛΟΓΙΑ**..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.3.2 ΤΕΧΝΙΚΟΓΕΩΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.**
 - 3.3.3 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΕΙΣΜΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΣΕΙΣΜΙΚΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ** Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.3.4 ΥΔΡΟΓΕΩΛΟΓΙΑ**..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.4 ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.4.1 ΒΡΟΧΟΠΤΩΣΕΙΣ**..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.4.2 ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΕΣ**..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.4.3 ΚΛΙΜΑ**..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.5. ΓΕΩΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ**..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.5.1 ΚΥΡΙΑ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ** Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.5.2 ΓΕΩΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ ΔΕΛΤΑΪΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ** Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.5.3 ΛΕΚΑΝΕΣ ΑΠΟΡΡΟΗΣ- ΠΗΝΕΙΟΣ ΠΟΤΑΜΟΣ- ΥΔΑΤΟΡΕΥΜΑΤΑΣφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.**
 - 3.6 ΙΣΤΟΡΙΑ- ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑ**..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.6.1 ΕΛΛΗΝΙΣΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΙ ΧΡΟΝΟΙ** Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.7 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ ΕΥΡΥΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΩ ΟΛΥΜΠΟΥ**..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.7.1 ΔΗΜΟΣ ΕΥΡΥΜΕΝΩΝ**..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.7.2 ΔΗΜΟΣ ΚΑΤΩ ΟΛΥΜΠΟΥ**..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.8. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.8.1 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ** Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.8.2 ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ** Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.8.3 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΦΟΡΤΙΣΗ**..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.8.4 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ**..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.8.5. ΛΟΙΠΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ** Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 3.8.6. ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ** Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
4. Εμπλεκόμενες Κοινοτικές και Εθνικές Πολιτικές. Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
 - 4.1 Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.** Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.

4.1.1 ΟΙ ΚΥΡΙΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΟΙ ΤΟΥ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ.....	88
4.1.2 ΟΙ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.....	91
4.1.3 ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ: ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ.....	92
4.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ 2004 - 2010.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
4.2.1 Η Εθνική Πολιτική : από την «Τουριστική Βιομηχανία» στην Τουριστική Οικονομία, στην ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη.	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
4.2.2 Προοπτικές Ανάπτυξης του Ελληνικού Τουρισμού.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
4.2.3 Διεθνές Περιβάλλον: Χαρακτηριστικά και Εξελίξεις στον Παγκόσμιο Τουρισμό	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
4.2.4 Τα Χαρακτηριστικά του Ελληνικού Τουρισμού – Συνέπεια –Στρατηγική εστίαση.	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
4.2.5 Η Σημασία του Τουρισμού για την Ελλάδα.	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
4.2.6 Οι προβλέψεις των Διεθνών Οργανισμών για την ανάπτυξη του Ελληνικού Τουρισμού.	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
4.2.7 Σχέδιο Ανάπτυξης του Ελληνικού Τουρισμού.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
4.2.9 Άξονες Δράσης - Εξειδίκευση των Στόχων - Μέτρα.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
Μέσα - Πόροι για την υλοποίηση του Σχεδίου... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.	
5. Τάσεις και προοπτικές κύριων συντελεστών διαμόρφωσης οικονομικών και τουριστικών παραμέτρων μεσομακροπρόθεσμα.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
5.1 Ο ΚΑΘΟΡΙΣΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΟΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
5.2 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΔΕΙΞΗΣ ΤΗΣ ΠΜ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
5.3 Η ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕ	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
5.4 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ». ΠΡΟΣ ΝΕΑ ΣΧΕΣΗ;	73
5.5 ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
6. Φέρουσα Ικανότητα.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
6.1 ΦΥΣΙΚΗ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΦΕΡΟΥΣΑΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
6.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
6.3 ΦΕΡΟΥΣΑ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ – Βασικοί Δέκτες	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
6.4 ΟΡΙΑ ΦΕΡΟΥΣΑ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
6.5 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΦΕΡΟΥΣΑΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
8. Εναλλακτικά Σενάρια.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
7.1 ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
9. ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
I. Σενάριο Τάσεων.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
II. Σενάριο Παρέμβασης μέσω ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
III. Σενάριο Παρέμβασης ως Ειδικής Περιοχής... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.	
Παράρτημα.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.

Προδιαγραφές ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ Δήμων Ευρωμενών/ Κ. Ολύμπου. Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ..... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
Ερωτηματολόγια Δήμων Ευρωμενών/ Κ. Ολύμπου Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα μελέτη του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Φορέα Διαχείρισης Λιμνοθάλασσας Μεσολογγίου, εκπονήθηκε από το μελετητικό γραφείο του κ. Σταύρου Τσέτση, Αρχιτέκτονα πολεοδόμου, Δρ. ΕΜΠ, σύμφωνα με σχετική σύμβαση που υπογράφηκε από τον μελετητή και τον Πρόεδρο του Φορέα Διαχείρισης Λιμνοθάλασσας Μεσολογγίου, κ. Ιωάννη Καλαβρουζιώτη την 1^η Αυγούστου 2007.

Η εκπόνηση της μελέτης άρχισε στις αρχές Σεπτεμβρίου 2007 υποβλήθηκε 4 μήνες αργότερα.

Δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στις ευρωπαϊκές εξελίξεις των κρίσιμων εκείνων κοινοτικών πολιτικών –για τη διαμόρφωση των οποίων η χώρα μας συνεισφέρει ισότιμα στους κόλπους των κοινοτικών οργάνων- που δύνανται να επηρεάσουν την αναπτυξιακή πορεία της ΠΜ και στις χωρικές της επιπτώσεις και την προσπάθεια ανάδειξης της περιοχής ευθύνης του Φορέα Διαχείρισης Λιμνοθάλασσας Μεσολογγίου. Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση της μελέτης παρατίθεται στην συνέχεια.

Πιο συγκεκριμένα η μελέτη αναπτύσσεται σε έξι (6) κεφάλαια ως εξής:

1. Στο πρώτο κεφάλαιο παρατίθεται αναλυτική περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης με παράθεση γεωδημογραφικών, κοινωνικοοικονομικών, περιβαλλοντικών και κλιματικών, οικιστικών, γεωλογικών και υδρολογικών δεδομένων της περιοχής.
2. Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύεται η χωροταξική διάρθρωση της περιοχής μελέτης, βάσει των ευρωπαϊκών και εθνικών εξελίξεων στον τομέα της χωροταξίας και διατυπώνονται οι προοπτικές τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής με γνώμονα την ευρωπαϊκή και εθνική πολιτική για τον τουρισμό.
3. Στο τρίτο κεφάλαιο διερευνώνται οι τάσεις και οι προοπτικές των κύριων συντελεστών που διαμορφώνουν τις οικονομικές παραμέτρους της περιοχής μεσομακροπρόθεσμα, όπως προκύπτουν από τις ευρωπαϊκές και εθνικές πολιτικές (διαρθρωτική πολιτική, πολιτική μεταφορών, περιβαλλοντική πολιτική, ΚΑΠ).
4. Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται μία εκτίμηση των προοπτικών, βάσει υφιστάμενων στοιχείων, προκειμένου προσδιοριστούν μέτρα/ έργα/ ενέργειες και δράσεις ώστε να αντιστραφεί η μόνιμη περιβαλλοντική υποβάθμιση και να εισέλθει η περιοχή σε αναπτυξιακή τροχιά με όρους βιωσιμότητας.
5. Στο πέμπτο κεφάλαιο, διατυπώνονται οι προτάσεις και οι τρόποι χρηματοδότησης των ενεργειών αυτών.
6. Τέλος, περιγράφονται συνοπτικά οι υφιστάμενες μελέτες που αφορούν την ευρύτερη περιοχή μελέτης και άπτονται του αντικειμένου της παρούσας μελέτης.

Για την μελέτη συνεργάστηκαν οι :

- κ. Σταύρος Τσέτσης, Δρ. ΕΜΠ, Συντονιστής
- κα. Νατάσα Σακαρέλλου, Γραμματεία

Οι μελετητές θα ήθελαν να ευχαριστήσουν:

.....

Ο μελετητής και οι συνεργάτες του πραγματοποίησαν διαβουλεύσεις με τους άμεσα εμπλεκόμενους φορείς της περιοχής. Θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στον Πρόεδρο του Φορέα Διαχείρισης Λιμνοθάλασσας Μεσολογγίου, Δρ. Ιωάννη Καλαβρουζιώτη, καθ. Πανεπιστημίου Ιωαννίνων, για την συνεργασία κατά τη διάρκεια της εκπόνησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος.

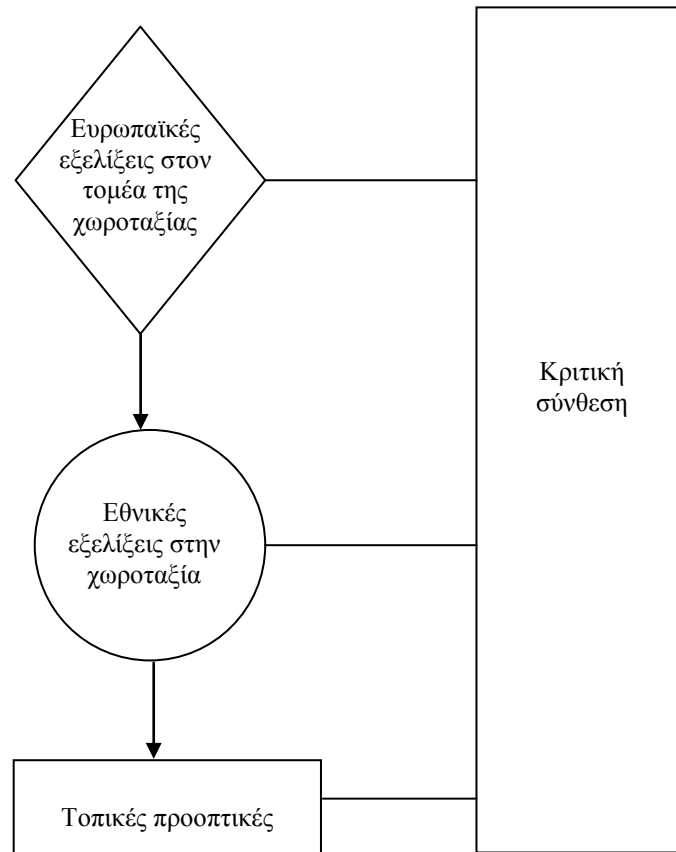
Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω την κα Σίσια Ρούσση, και τον κ. Γιάννη Σελιμά, Περιβαλλοντολόγο για τις πολύτιμες πληροφορίες για την Περιοχή Μελέτης.

Δεκέμβριος 2007

3. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η μεθοδολογία της παρούσας ενότητας αρθρώνεται στις αλληλοεπηρεαζόμενες ενότητες: ευρωπαϊκή (ΕΕ) – εθνική – περιφερειακή και περιγράφεται στο ακόλουθο σχήμα:



ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ Η ΑΝΑΔΥΣΗ ΝΕΑΣ ΑΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ : Οι νέες εξελίξεις στην ΕΕ στον τομέα της χωροταξίας

Παγκοσμιοποίηση, ανάδειξη "οικουμενικών περιφερειών" και ανταγωνισμός μητροπόλεων/ περιφερειών/ περιοχών

Η διεθνοποίηση των συναλλαγών σε παγκόσμιο επίπεδο, οι αλληλοεξαρτώμενες αγορές, η αυξανόμενη τάση απελευθέρωσης του πολυμερούς εμπορίου, ο ρόλος και η φύση των σύγχρονων πολύ-διεθνικών οικονομικών δραστηριοτήτων και των κριτηρίων χωροθέτησής τους, αποτελούν ορισμένους από τους βασικούς λόγους που οδήγησαν, κυρίως την τελευταία δεκαετία, στην ανάδειξη των λεγομένων "οικουμενικών περιφερειών". Με τον όρο αυτό είθισται να χαρακτηρίζονται οι νέες γεωγραφικές περιοχές που σχηματίζουν ευρύτερα οικονομικά/ εμπορικά συστήματα, τα οποία υπερβαίνουν τα σύνορα μεμονωμένων χωρών: Ευρωπαϊκή Ένωση, Συμφωνία Ελεύθερων Εμπορικών Συναλλαγών στην Βόρειο Αμερική, Ασιατική Ελεύθερη Εμπορική Περιοχή, Apec, Mercosur, κ.α.

Σε αυτό το έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον, οι πόλεις/ μητροπολιτικές περιοχές/ αστικά συστήματα συνιστούν τους πυλώνες των σύγχρονων μορφών ανάπτυξης, ως υποδοχείς πολλαπλών μορφών παραγωγικότητας, την οποία και ανατροφοδοτούν. Η νέα αυτή "ανοιχτή" πραγματικότητα, ευνοεί τα αστικά κέντρα/ συστήματα με προνομιούχα άρθρωση με τη διεθνή οικονομία και την ικανότητα να υποδεχθούν τις ροές της.

Πολλές ευρωπαϊκές χώρες προωθούν/ εξετάζουν την ανάδειξη διεθνών και διηπειρωτικών τέτοιων κόμβων. Η Γερμανία διερευνά την δυνατότητα επτά ή οκτώ τέτοιων πόλων μεταξύ των οποίων: το Βερολίνο, το Μόναχο, τη Φραγκφούρτη, το Αμβούργο, το Ντύσσεντορφ. Στη Γαλλία προωθείται το Παρίσι και η περιφέρειά της, ενώ οι δυναμικές της πόλεις, απηλαγμένες από το "σύνδρομο περιφερειακότητας" συνειδητά διεκδικούν ρόλο σύζευξης του "παγκόσμιου" με το "τοπικό". Στην Ιταλία οι εξελίξεις ακολουθούνται από το αστικό σύστημα Τορίνο/ Μιλάνο, τη Ρώμη, το Βένετο. Στη Βρετανία, που αποτελεί και τον προνομιούχο προορισμό εξωκοινοτικών επενδύσεων στην ΕΕ, η μητροπολιτική περιοχή του Λονδίνου κυριαρχεί.

Στην Ελλάδα, στην παρούσα περίοδο, μόνο η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη είναι σε θέση να διαδραματίσουν με αξίωση ένα τέτοιο διεθνή ρόλο. Αλλά η ελκυστικότητα/ ανταγωνιστικότητα της αστικής συνάθροισης του Λεκανοπεδίου Αττικής, υπονομεύεται από την πολύπλευρη και διαρθρωτικού χαρακτήρα οξύτατη πολεοδομική κρίση. Κρίση η οποία απορρέει από την υπερτροφία, πολιτική, οικονομική, πολιτισμική και τεχνολογική που την χαρακτηρίζει. Παράλληλα, πλήττεται η δυνατότητα των δυναμικών περιφερειακών αστικών κέντρων όπως η Πάτρα να "συνδιαλεχθούν" ισότιμα με την εθνική και διεθνή οικονομική πραγματικότητα.

Το πολλαπλό κόστος του συγκεντρωτισμού, δεν μπορεί να συνεχίζει να βαρύνει τόσο την ίδια την πρωτεύουσα, όσο και το σύνολο της επικράτειας, αφού η Αθήνα, το εθνικό πλέγμα των αστικών κέντρων και ο υπόλοιπος περιφερειακός χώρος, αποτελούν συγκοινωνούντα δοχεία.

Η μετεξέλιξη των ευρωπαϊκών αστικών συστημάτων

Ο ανταγωνισμός, η τεχνολογία, η μετεξελισσόμενη μορφή της ευρωπαϊκής αγοράς, οι επενδύσεις, οι Ευρωπαϊκές Πολιτικές όπως αυτές του Περιβάλλοντος, των Μεταφορών, της Συνοχής, της Έρευνας & Τεχνολογίας, η ΚΑΠ, οι διακυμάνσεις των κτηματαγορών, αποτελούν ορισμένους από τους βασικούς παράγοντες που μετασχηματίζουν το χαρακτήρα του ευρωπαϊκού χώρου.

Η ραγδαία πρόοδος που σημειώθηκε στους τομείς των επικοινωνιών και μεταφορών την τελευταία 30ετία -και που αναμένεται να ενταθεί- αλλάζουν στις δυτικές πρωτίστως κοινωνίες, τους όρους ως προς την κινητικότητα, την πρόσβαση στις γνώσεις και στις υπηρεσίες, που άλλοτε βρισκόταν αποκλειστικά στις πόλεις.

Μεταξύ των παραγόντων που επηρεάζουν τη μελλοντική διάρθρωση των αστικών κέντρων, αποτελούν :

- Ο οικουμενικός χαρακτήρας της οικονομίας και της κοινωνικής οργάνωσης, ο οποίος οδηγεί σε αυξανόμενη ειδίκευση αλλά και ισχυρές αλληλεξαρτήσεις.
- Η καλπάζουσα πρόοδος των μέσων επικοινωνίας με την συνεπακόλουθη ανάπτυξη τους σε διεθνή κλίμακα, που οδηγούν σε “κατάλυση” της παραδοσιακής έννοιας των συνόρων και της δημιουργίας ευρύτερων γεωγραφικών/ οικονομικών ενοτήτων.

Τα ανωτέρω τροποποιούν τις τάσεις συγκέντρωσης ατόμων, δραστηριοτήτων και εξουσιών στους κόλπους τόσο των χωρών μελών, όσο και της Ένωσης ως συνόλου και αποτελούν τους αποφασιστικούς παράγοντες διαμόρφωσης του ευρωπαϊκού χώρου στο πέρασμα στον 21^ο αιώνα.

Οι εξελίξεις αυτές, οι οποίες είναι αυξανόμενα ανεξάρτητες από τα εθνικά δεδομένα, οδηγούν στην ανάδειξη νέων αστικών περιοχών/ κεντρικότητων, οι οποίες είναι άμεσα συναρτώμενες από την ανθεκτικότητά τους στις διεθνείς ανταγωνιστικές πιέσεις.

Οι πιο ευημερούσες περιοχές της Γηραιάς Ηπείρου, χωροθετούνται κατά μήκος των κύριων αξόνων -Dunkerque/Paris/Lyon/Marseille, London/Bruxelles/Frankfurt/Stuttgart/Milano- αφού συγκεντρώνουν τους βασικούς εκείνους συντελεστές που διαμορφώνουν την ανταγωνιστικότητα μιας περιοχής: επαρκές δίκτυο μεταφορών και επικοινωνιών, πανεπιστημιακές και τεχνολογικές δομές που στηρίζουν την καινοτομία και τη διαχέουν στην τοπική παραγωγή, ειδικευμένο εργατικό και στελεχιακό δυναμικό, κ.α.

Παράλληλα η επικέντρωση της ανάπτυξης των συγχρόνων συστημάτων παραγωγής, των χρηματοπιστωτικών δραστηριοτήτων διεθνούς εμβέλειας στις προαναφερθείσες κυρίως περιοχές, ελλοχεύει τον κίνδυνο πρόκλησης νέων μορφών ανισορροπιών και κατακερματισμού του Ευρωπαϊκού χώρου σε δυναμικούς πόλους και άξονες υπεροχής και μη.

Εξάλλου οι καινοτομίες για τους μη έχοντες πρόσβαση, δημιουργούν προϋποθέσεις περιθωριοποίησης κατηγοριών πληθυσμού και νέας μορφής κοινωνικών

διαστρωματώσεων. Οι περιχαράκωσεις μεταξύ των προηγμένων περιοχών και αυτών που προσκολλούνται σε παραδοσιακά πρότυπα και κυρίως αυτών με υστέρηση ανάπτυξης, στις δυτικές κοινωνίες, είναι σαφώς αναστρέψιμη.

Μπροστά στις ραγδαίες εξελίξεις θα πρέπει να ληφθούν μέτρα εξισορρόπησης. Εναπόκειται πλέον όχι μόνο στα κράτη μέλη, αλλά και στην Ευρωπαϊκή Ένωση -σε μία κατ' εξοχήν διεθνική υπόθεση- να παρέμβει διορθωτικά στις ανισορροπίες, που αντιστρατεύονται στη συνοχή της, οικονομική και κοινωνική, στην τεχνολογική της πρόοδο, στη βιώσιμη ανάπτυξη και στην αναβάθμιση του περιβάλλοντος χώρου της, που αποτελούν σύμφωνα και με τη νέα Συνθήκη του Άμστερνταμ, πυλώνες του ευρωπαϊκού οικοδομήματος.

Είναι γεγονός ότι η ΕΕ, ιδίως από τις αρχές της δεκαετίας του '90, λαμβάνει σχετικά μέτρα τόσο σε χωροταξικό όσο και αστικό επίπεδο:

Το Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ) διαπνέεται από τρεις βασικούς στόχους:

- την οικονομική και κοινωνική συνοχή,
- την αειφόρο ανάπτυξη,
- την ισόρροπη ανταγωνιστικότητα στον ευρωπαϊκό χώρο.

Για την προώθηση των στόχων αυτών, το ΣΑΚΧ έχει θέσει ως βασικές επιδιώξεις:

- α) Την επίτευξη ενός περισσότερο ισόρροπου και πολυκεντρικού συστήματος πόλεων και μία νέα ισορροπία αστικών κέντρων υπαίθρου,
- β) Την ισότητα πρόσβασης στις υποδομές και τη γνώση,
- γ) Τη συνετή διαχείριση της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.

Όμως οι ανωτέρω ενέργειες απέχουν από το να αποτελέσουν ένα θεσμοθετημένο Ευρωπαϊκό Σχέδιο/ Πλαίσιο Οργάνωσης του Ευρωπαϊκού Χώρου, παρά το γεγονός ότι τόσο οι πολιτικές της, όσο και η ίδια η ενοποίηση, παρεμβαίνουν αποφασιστικά στην πορεία του ανθρωπογενούς της χώρου και του φυσικού της περιβάλλοντος.

Αναφορικά με τις κοινοτικές παρεμβάσεις σε αστική κλίμακα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή -στο πνεύμα των σχετικών ψηφισμάτων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου- δημοσίευσε ανακοίνωσή της για τις πόλεις με τίτλο "Το αστικό ζήτημα: προσανατολισμοί για μία ευρωπαϊκή συζήτηση", που αποτελεί ένα εργαλείο δημόσιου διαλόγου για το μέλλον του ευρωπαϊκού δομημένου χώρου. Το κείμενο αποτελεί συνέχεια των κύριων πρωτοβουλιών της που αφορούσαν την "Πράσινη Βίβλο για το Αστικό Περιβάλλον" και τις "Πόλεις Χωρίς Αυτοκίνητο".

Ο ολκός των πρωτοβουλιών της ΕΕ για τη βελτίωση του αστικού της χώρου, δίνει τον πυρήνα του προβληματισμού για τη διαμόρφωση και εφαρμογή μιας ευρωπαϊκής πολιτικής για τον τομέα, η οποία -λαμβάνομένης υπόψη της νέας πραγματικότητας που προαναφέρθηκε - είναι όσο ποτέ αναγκαία.

Όμως η Ε.Ε. -πέρα από τα βήματα που πραγματοποιήθηκαν πρωτίστως στη δεκαετία του '90- υστερεί στη λήψη θεσμοθετημένων μέτρων και κυρίως πολιτικής για τον Ευρωπαϊκό Χώρο. Μεταξύ των λόγων της ανεπίτρεπτης αυτής καθυστέρησης,

αποτελεί η απροθυμία πολλών χωρών της ΕΕ, να εκχωρήσουν αρμοδιότητες και μέσα σχεδιασμού στα αρμόδια κοινοτικά όργανα λήψεως αποφάσεων, για θέματα που άπτονται του σχεδιασμού και της υλοποίησης μιας χωροταξικής πολιτικής και επιδέχονται λύσεις σε διεθνές επίπεδο.

Όμως η ολοκλήρωση της Ενιαίας Αγοράς, η εγκαθίδρυση του ενιαίου νομίσματος, η περιβαλλοντικές προκλήσεις που απαιτούν απαντήσεις και σε διεθνικό επίπεδο, δεν επιτρέπουν περαιτέρω έλλειμμα σχεδιασμού και κοινοτικών αποφάσεων για τον ευρωπαϊκό χώρο.

Η “Τοπική Αντζέντα 21”, έξι χρόνια μετά την Συνδιάσκεψη Κορυφής του Ρίο για το περιβάλλον το 1992, στην πράξη απέδειξε ότι μπορεί να αποτελέσει ένα πρότυπο εφαρμογών των αρχών της αειφορίας. Το αρχέτυπο της βιωσιμότητας, δίνει την ευκαιρία για διεργασίες αναφορικά με μια ολοκληρωμένη τοπική ανάπτυξη, την υιοθέτηση μεσο/ μακροπρόθεσμα στρατηγικών, την αποτίμηση των επιπτώσεων μιας τέτοιας πολιτικής και την αξιολόγηση των προτεραιοτήτων της.

Όμως η εφαρμογή του προτύπου προϋποθέτει:

- συμμετοχικές διαδικασίες και διαβουλεύσεις μεταξύ δημόσιας διοίκησης, οικονομικών και κοινωνικών δυνάμεων και οργανώσεων πολιτών.
- απόδοση από το εθνικό και περιφερειακό επίπεδο των οικονομικών, θεσμικών και τεχνικών αρμοδιοτήτων.

Η ανάγκη αύξηση παρέμβασης της Ε.Ε.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση οφείλει να αναλάβει τις ευθύνες της· δεν είναι πλέον επαρκές να κρύβεται πίσω από την αρχή της επικουρικότητας (Ripa di Meana).

Ένας αυξημένος ρόλος της Ε.Ε. στις παρεμβάσεις της για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, κυρίως μέσω των διαρθρωτικών ενεργειών της, θα απαιτούσε:

- την ενσωμάτωση της Ατζέντας 21, τοπικής και περιφερειακής, στο σχεδιασμό των διαρθρωτικών της δράσεων, σαν προϋπόθεση για την έγκριση των συνχρηματοδοτήσεων.
- την αύξηση εργαλείων και πόρων για την τοπική ανάπτυξη, με έμφαση στην ανάπτυξη του ενδογενούς δυναμικού.

Παραμένουν ασφαλώς επίκαιρες οι προτάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου το οποίο σε παλιότερο ψήφισμά του για την υπέρμετρη συγκέντρωση στις αστικές περιοχές, θεωρεί απαραίτητο ένα αυστηρότερο συντονισμό των τομεακών πολιτικών της Κοινότητας, που επηρεάζουν τη διάταξη του ευρωπαϊκού χώρου, προκειμένου να εξασφαλιστεί η μεταξύ τους συνοχή και μία αποτελεσματικότερη χρήση των πόρων. Ο συντονισμός αυτός όχι μόνο θα ευνοήσει μία πολεοδομική πολιτική σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αλλά θα αποδεσμεύσει επίσης νέα χρηματοδοτικά μέσα για την εφαρμογή ειδικών προγραμμάτων για τις πόλεις (Α3-385/93, 17-12-1993).

Ωστόσο είναι πρόδηλη η ανάγκη για περαιτέρω ενέργειες, οι οποίες θα αποσκοπούν όχι πλέον μόνον στον συντονισμό, αλλά στον προσανατολισμό επιμέρους ευρωπαϊκών πολιτικών και ειδικότερα των πτυχών εκείνων που επιδέχονται παρέμβαση σε κοινοτικό επίπεδο, στο στόχο βελτίωσης του χώρου της Γηραιάς Ηπείρου, μέσω μιας θεσμοθετημένης ευρωπαϊκής πολιτικής για το χώρο· σκέψεις και προτάσεις για τη δομή της -στόχοι, διάρθρωση, στρατηγική, μέσα, αλληλουχία παρεμβάσεων, φορείς, ειδικές ενέργειες, χρηματοδότηση ρόλος ιδιωτικού δημοσίου, κ.α.- διατυπώνονται στις επιμέρους ενότητες.

Η ανάδυση του οικουμενικού χώρου των ροών και των δικτύων και η πρόκληση συναρμογής παγκόσμιου/τοπικού

Η αναγκαία κοινή προσέγγιση και η αντιμετώπιση των προαναφερθεισών προκλήσεων για τον ευρωπαϊκό χώρο, προϋποθέτει τη χάραξη ενός Ευρωπαϊκού Χωροταξικού Σχεδίου -θεσμικό πλαίσιο, χρήσεις του εδάφους, ειδικές και επιμέρους ενέργειες- το οποίο :

- θα περιλαμβάνει γεωγραφικά το σύνολο των ευρωπαϊκών χωρών, τον πυρήνα του οποίου θα αποτελέσουν οι χώρες μέλη της ΕΕ,
- θα ενθυλακώσει/ συντονίσει επιμέρους κοινοτικές πολιτικές και θα λαμβάνει μέτρα χωροταξικής εξισορρόπησης από τις επιπτώσεις τους στο έδαφος της ευρωπαϊκής επικράτειας: Μεταφορών και Διευρωπαϊκών Δικτύων, Διαρθρωτικής Έρευνας & Τεχνολογίας, Περιβαλλοντικής, ΚΑΠ, Ενέργειας, Πολιτισμικής, Κοινωνικής, καθώς και ενέργειες για την ολοκλήρωση της Ενιαίας Αγοράς και του Ενιαίου Νομίσματος,
- θα προσανατολίσει τις τομεακές πολιτικές στο στόχο της συνοχής του ευρωπαϊκού χώρου, της ανταγωνιστικότητας του εδάφους της ΕΕ, της περιβαλλοντικής προστασίας/ ανάδειξης του. Επιμέρους τομείς, όπως το ενιαίο νόμισμα, η Ε & Τ, οι μεταφορές, η ενέργεια, η ΚΑΠ, οι τηλεπικοινωνίες και ιδίως η “Ευρωπαϊκή Αρχιτεκτονική”, έχουν γεωστρατηγικό χαρακτήρα για την ίδια την Ένωση και ως εκ τούτου, μία χωροταξική πολιτική -σε ευρωπαϊκό, εθνικό, περιφερειακό αλλά και (υπέρ) τοπικό επίπεδο- στην εποχή της παγκοσμιοποίησης, οφείλει να το λάβει ιδιαίτερα υπόψη στο σχεδιασμό της. Σε πανευρωπαϊκό, ευρωπαϊκό ή διεθνικό/ διαπεριφερειακό και μητροπολιτικό επίπεδο θα μπορούσαμε να μιλάμε για “γεωχωροταξία” -ή Γεωστρατηγικής Χωροταξίας- βασικές από τις αρχές της διατυπώνονται στην παρούσα ενότητα.
- θα διασφαλίσει την εξάπλωση/ διάχυση των πλεονεκτημάτων των Τεχνολογιών Πληροφόρησης και Επικοινωνίας στο ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον στο σύνολο του ευρωπαϊκού εδάφους και θα διερευνήσει/ αντιμετωπίσει πιθανές αρνητικές επιπτώσεις,
- θα αξιοποιήσει τις νέες τεχνολογίες για την εξασφάλιση μιας βιώσιμης κινητικότητας, τη διάχυση της καινοτομίας στην ανάπτυξη των περιμετρικών περιοχών και στη διαχείριση/ βελτίωση του αστικού χώρου, στην άμβλυνση των ανισοτήτων αστικών/ περιφερειακών/ ευρύτερων ενοτήτων,

- θα διασφαλίσει την ιστορικότητα του ευρωπαϊκού χώρου και την ποικιλομορφία του,
- θα προωθήσει το αρχέτυπο μιας νέας μορφής αστικότητας στις υπάρχουσες τάσεις περιαστικοποίησης και “πολεοδομικού συνεχούς”, μέσω της βελτίωσης των υφισταμένων ιστών σε μία πιο ισορροπημένη προσέγγιση, αναμόρφωση υπάρχοντος επεκτάσεων,
- θα διασφαλίσει τη μεγαλύτερη δυνατή πρόσβαση σε όλες τις περιοχές της Ένωσης, ταχύτερα, ασφαλέστερα, άνετα και με το λογικότερο δυνατό κόστος.

Μία θεσμοθετημένη ευρωπαϊκή χωροταξική πολιτική καλείται να αποτελέσει τον άξονα και το πλαίσιο αναφοράς, τόσο των εθνικών στρατηγικών για το χώρο, όσο και των τομεακών κοινών ευρωπαϊκών πολιτικών. Συνιστά δε την απάντηση στην πρόκληση μιας πλανητικής οικονομίας και τις επιπτώσεις της στο έδαφος της ΕΕ.

ΕΘΝΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

Απ' την παθογένεια, στα δίκτυα πόλεων και στο μονόδρομο της συνέργειας/ παραπληρωματικότητας

Η αστική γεωγραφία της χώρας, από τις αρχές της δεκαετίας του '90, έχει εισέλθει σε φάση μεταλλαγής.

Στην κορυφή των παραγόντων που οδηγούν στις εξελίξεις μετασχηματισμού του χώρου της επικράτειας, βρίσκονται:

Η Περιφερειακή πολιτική της ΕΕ.

Μετά την μεταρρύθμιση των Διαρθρωτικών Ταμείων του '88 και την εφαρμογή της I Δέσμης συγχρηματοδοτούμενων διαρθρωτικών παρεμβάσεων (1989 - 1993) - I ΚΠΣ, 13 Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα, Κοινοτικές Πρωτοβουλίες, η Ελληνική Περιφέρεια, ως γεωγραφική, διοικητική και πολιτική οντότητα πλέον, αποκτά θεσμοθετημένο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα/ Προγραμματισμού/ Παρακολούθησης υλοποίησης και αξιολόγησης του, δεσμευμένους πόρους, τεχνογνωσίας, εμπειρία σχεδιασμού, διαχείρισης και αποτίμησης έργων/ μέτρων/ ενεργειών, στο πλαίσιο των κοινοτικών παρεμβάσεων συνοχής.

Η απελευθέρωση του πλαισίου των ευρωπαϊκών μεταφορών

Η απελευθέρωση του πλαισίου των ευρωπαϊκών μεταφορών - εναέριων, θαλάσσιων, οδικών σιδηροδρομικών και η δημιουργία των διευρωπαϊκών δικτύων συγκοινωνιών, τηλεπικοινωνιών και ενέργειας, έρευνας, τεχνολογίας και ανάπτυξης, ευνοούν (και στη χώρα μας) την ενδυνάμωση της πρόσβασης από/ προς και μεταξύ των περιφερειακών πόλεων.

Η εξέλιξη των τεχνολογιών

Η ραγδαία εξέλιξη των τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών επιφέρει δραστικές αλλαγές στο πλέγμα μετακινήσεων/ χωροθετήσεων και, ως εκ τούτου, στις αλληλεπιδράσεις μεταξύ χρήσεων γης και κινητικότητας εντός, από και προς το Λεκανοπέδιο, που αποτελεί και κλειδί στις εξελίξεις που αφορούν στο αστικό της συγκρότημα στο ορατό μέλλον. Αφορά, παράλληλα, και στην άρθρωσή του με τα άλλα αστικά κέντρα.

Οι τεχνολογικές καινοτομίες αλλάζουν τα κριτήρια χωροθέτησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων και ιδίως τον παράγοντα "μεταφορά φαιάς ουσίας". Στην σημερινή συγκυρία ενδυναμώνονται/ δημιουργούνται σε πολλές περιφέρειες της χώρας Τεχνολογικά Ιδρύματα που δίνουν έμφαση στη σύνδεση Έρευνας και Παραγωγής με ευεργετικά αποτελέσματα από τη διάχυση της Ε&ΠΤ στον οικονομικό ιστό τους.

Θεσμικά μέτρα χωρικού σχεδιασμού

Η υιοθέτηση σειράς θεσμικών μέτρων χωρικού σχεδιασμού, τα οποία θα μπορούσαν να αποτελέσουν τον πυρήνα μιας εθνικής χωροταξικής πολιτικής.

- Ν. 2508, "Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων των οικισμών της χώρας" (13/6/1997).
- Ν. 2545, "Βιομηχανικές και επιχειρηματικές περιοχές" (15/12/1997).
- Ν. 2742, "Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη" (7/10/1999).
- Απόφαση 9572/1845 "Τεχνικές προδιαγραφές ΓΠΣ/ ΣΧΟΟΑΠ" (17/4/2000).
- Ν. 2947 "Θέματα Ολυμπιακής Φιλοξενίας, Έργων Ολυμπιακής Υποδομής" (9/10/2001).

Τα ανωτέρω δημιουργούν προϋποθέσεις χάραξης και θεσμοθέτησης μιας εθνικής χωροταξικής πολιτικής σε διαφοροποιημένο επίπεδο επικράτειας, περιφέρειας, Δήμων, επί μέρους τομείς.

Οι ανωτέρω εξελίξεις διερευνώνται στη συνέχεια.

Τάσεις και υποθέσεις σχεδιασμού

Η διατήρηση της κατάστασης -τουλάχιστον πρόσφατα- του "laissez-faire", δηλαδή της μη ουσιαστικά πολιτικής αστικού σχεδιασμού/ χωροταξικής αποκέντρωσης, θα έχει συνέπεια όχι μόνο τη συντήρηση ή και όξυνση της υπάρχουσας παθογενούς ιεράρχησης του δικτύου των ελληνικών αστικών κέντρων και των συνεπειών της, αλλά και τη μετάσταση του φαινομένου του υπερσυγκεντρωτισμού σε περιφερειακό επίπεδο π.χ. στρεβλή ανάπτυξη περιφερειακών πολεοδομικών συγκροτημάτων εις βάρος άλλων αστικών κέντρων της περιοχής και της υπαίθρου.

Μία άλλη υπόθεση, αυτή του μελλοντικού σχεδιασμού, βασισμένη στην επικέντρωση της ανάπτυξης σε ορισμένους μόνο πόλους, περικλείει τον κίνδυνο της ελλιπούς συναρμογής των επιλεγμένων "αντιπάλων προς το κορυφαίο άστυ" πόλεων με τον υπόλοιπο χωρικό ιστό. Άλλωστε, η διεθνής εμπειρία κατέδειξε επαρκώς ότι ένα ολιγοπολικό πρότυπο ανάπτυξης αντιστρατεύεται το στόχο της αλληλεγγύης μεταξύ των περιοχών και της συνεκτικότητας του εδάφους.

Η οικουμενοποίηση όμως, προβάλλει την ανάγκη δημιουργίας στον Ελλαδικό χώρο πολλών "ελκτικών στρατηγικών πόλων άρθρωσης" εξωστρεφών και ανοιχτών στο νέο περιβάλλον που δημιουργεί η Ενιαία Εσωτερική Αγορά, η Νομισματική και η Οικονομική Ενοποίηση, η επικείμενη διερεύνηση και η προσέγγιση με τις υπόλοιπες χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.

Ως προσιδιάζουσα απάντηση στη σημερινή χωροταξική παθογένεια της χώρας αναδύεται η μελλοντική πολυκεντρική οργάνωση του εδάφους της. Αυτή που θα προκύψει από την αναδιάρθρωση του πλέγματος των αστικών κέντρων, στη βάση της

ισόρροπης κατανομής ανθρώπων και δραστηριοτήτων, της χωρικής συνοχής της επικράτειας, της ενίσχυσης των αναλογικών πλεονεκτημάτων (και) των άλλων, πλην των δύο πρώτων, στην ιεραρχία πόλεων και την καλύτερη οργάνωση του ημιαστικού και αγροτικού χώρου.

Σε αναζήτηση προτύπου χωροταξικής (επαν)οργάνωσης.

Ποιο πρότυπο χωροταξικής αναδιάρθρωσης σε επίπεδο επικράτειας θα μπορούσε να διασφαλίσει τους όρους εξισορρόπησης από το συνθλιπτικό βάρος της πρωτεύουσας, έναντι των λοιπών περιφερειών της χώρας/ αστικών κέντρων/ ημιαγροτικού και αγροτικού χώρου και τον πρωταρχικό στόχο της πολυκεντρικότητας.

Θα ήταν χρήσιμο πριν επιχειρηθεί μία πρώτη προσέγγιση στην ανωτέρω προβληματική να σημειωθεί ότι:

Το πλέγμα των ευρωπαϊκών πόλεων μετεξελίσσεται: οι πόλεις δεν εντάσσονται πλέον ούτε διαδραματίζουν ρόλο σε ένα εθνικό, ιεραρχημένο δίκτυο αστικών κέντρων, αλλά διευρύνουν τις προοπτικές/ επιρροή τους σε ευρωπαϊκή κλίμακα και, σε ορισμένες περιπτώσεις -τις δυναμικότερες-, σε ένα οικουμενικό πλέγμα μητροπόλεων και δυναμικών αστικών συναθροίσεων. Η νέα πραγματικότητα δεν έχει τα περιοριστικά χαρακτηριστικά ενός άκαμπτου κλειστού εθνικού συστήματος πόλων, αλλά ευρύτερων διεθνικών ενοτήτων και οικουμενικών περιφερειών (Τσέτσης, 2001).

Το παραδοσιακό αρχέτυπο ιεράρχησης εμφανίζει αλλαγές: το πρότυπο ενός ιεραρχημένου αστικού πλέγματος, έως σχετικά πρόσφατα, βασιζόταν στην πληθυσμιακή διαφοροποίηση των πόλεων και τις αντίστοιχες αρμοδιότητές τους, αρχίζοντας από τις μικρότερες σε νομαρχιακό/ περιφερειακό επίπεδο και ποσοτικούς δείκτες και στη λογική των ζωνών επιρροής και των λειτουργικών αρμοδιοτήτων των πόλεων -σε χώρες όπως η Γαλλία και σε κάποιες περιπτώσεις η Ελλάδα- έδωσε μία πυραμιδοειδή δομή εθνικής και περιφερειακής διοίκησης, ενώ αποτέλεσε το μοντέλο για πολιτικές εξισορρόπησης στην υπερτροφία των πρωτευουσών από περιφερειακές μητροπόλεις/ αστικές συναθροίσεις/ πλέγμα πόλεων όπως οι "Metropôles d' Equilibre" στη Γαλλία και οι "αντίπαλες πόλεις" στην Ελλάδα (1979).

Όμως, στην τρέχουσα συγκυρία, χάρη στην αυξημένη δυνατότητα διασύνδεσης των πόλεων, στις αλλαγές στη διάρθρωση της παραγωγής και στη διεθνοποίηση της διακίνησης αγαθών και υπηρεσιών αλλάζει η ίδια η δομή ενός τέτοιου προτύπου, δίνοντας τη θέση στην κατηγοριοποίηση βάσει των δραστηριοτήτων στις τεχνολογίες αιχμής, των επιδόσεων στο χρηματοπιστωτικό τομέα, της διεθνούς ακτινοβολίας στους τομείς του πολιτισμού και της πολιτικής, της ειδίκευσης δραστηριοτήτων με ιδιαίτερη ζήτηση κ.α.

Αξίζει να ληφθούν επίσης υπόψη ότι:

- η κινητοποίηση των μικρών και μεσαίων σε μέγεθος πόλεων δημιουργεί τάσεις για την προοπτική μιας δυναμικής αποσυγκέντρωσης και μείωσης της επιρροής των μεγάλων συναθροίσεων/ μητροπολιτικών συστημάτων,

- τα ευρωπαϊκά αστικά κέντρα εμφανίζουν διαφοροποίηση και ειδίκευση σε επιμέρους τομείς, που με τα παραδοσιακά κριτήρια ιεράρχησης των πόλεων στοιχειοθετούν τον παράγοντα της "ηγέτιδας πόλεως",
- οι νέες μορφές διασυνδέσεων μεταξύ διαφορετικού μεγέθους αστικών κέντρων οδηγούν προς ένα πρότυπο σαφώς πιο ευέλικτο και όχι αναγκαστικά πυραμοειδές.

Από θεωρητικής πλευράς, έχει διατυπωθεί η αντίληψη των διαφορετικών λογικών μιας χωρικής συμπεριφοράς. Σύμφωνα με τη σχετική θεωρία των μορφών χωρικής οργάνωσης θα ήταν δυνατόν να σχηματισθούν τρεις χωροταξικές λογικές: η χωρική, η ανταγωνιστική και αυτή του δικτύου (βλ. πίνακα : Οι τρεις λογικές αστικής χωρικής οργάνωσης).

Η πρώτη αφορά κυρίως πρότυπα που συντίθενται από παραμέτρους που απέχουν από την τρέχουσα συγκυρία. Ο ανταγωνισμός χαρακτηρίζει τις σημερινές συνθήκες.

Η διεθνής εμπειρία έχει προσεγγίσει το όλο ζήτημα της συγκρότησης/ δημιουργίας αστικών δικτύων^(*).

Η οργάνωση των δικτύων των πόλεων/ αστικών συστημάτων θα μπορούσε να κατηγοριοποιηθεί σε δύο βασικές τυπολογίες (Camagni).

- **Δίκτυο συμπληρωματικότητας**, αποτελούμενα από ειδικευμένα - παραπληρωματικά- κέντρα μέσω ενός συνόλου input-output. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι ειδικευμένες πόλεις στην ολλανδική Randstad και η πολυκεντρική δομή των πόλεων στην περιφέρεια του Veneto της Ιταλίας.
- **Δίκτυα συνέργειας**, αποτελούμενα από παρόμοια κέντρα, σε σχέση συνεργασίας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι τουριστικές πόλεις, που συνδέονται με συγκεκριμένες διαδρομές -γεωγραφικές, πολιτισμικές, ιστορικές-, ή οι οικουμενικές χρηματοπιστωτικές μητροπόλεις.
Υποκατηγορία της δεύτερης αποτελούν τα Δίκτυα καινοτομίας, αποτελούμενα από κέντρα που συνεργάζονται σε ειδικά σχέδια υποδομών ή (και) παραγωγής, με στόχο να δημιουργήσουν ένα επαρκές κρίσιμο όριο στη ζήτηση και προσφορά.

Κρίσιμες μεταβλητές της μελλοντικής χωρικής διάρθρωσης

Η διαμόρφωση της μελλοντικής -αλληλένδετης- σχέσης μεταξύ της πρωτεύουσας και των περιφερειακών αστικών κέντρων/ περιφερειακού χώρου, αποτελεί μία ιδιαίτερα σύνθετη υπόθεση η οποία σχετίζεται άμεσα με την πολιτική βούληση και εμμείνει στην επίτευξη των τεθέντων στόχων της Τέταρτης Διαρθρωτικής Δέσμης για ισόρροπη ανάπτυξη της επικράτειας και να εκχωρήσει ουσιαστικές αναπτυξιακές αρμοδιότητες που αφορούν στις περιφέρειες και στις τοπικές κοινωνίες στις κύριες βαθμίδες της αυτοδιοίκησης.

^{*} Ως δίκτυο των πόλεων/αστικών κέντρων νοείται το σύστημα των σχέσεων και των όρων με οριζόντιο και όχι αναγκαστικά ιεραρχημένο χαρακτήρα, το οποίο εγκαθιδρύεται μεταξύ κέντρων παραπληρωματικών ή παρόμοιων χαρακτηριστικών, που διασφαλίζουν τη δημιουργία εξωτερικότητας ή αντίστοιχα οικονομίες ειδίκευσης/συμπληρωματικότητας/ χωρικού καταμερισμού εργασίας και συνέργειας/ συνεργασίας στον τομέα της καινοτομίας.

Η μελλοντική χωρική διάρθρωση συναρτάται, όμως, άμεσα και με τις αναπτυξιακές επιλογές των Γ.Γ. Περιφερειών και των θεσμοθετημένων οργάνων άσκησης περιφερειακής πολιτικής στο πλαίσιο της προαναφερθείσης Δέσμης. Κυρίως όμως της συνολικής ικανότητός τους να αντισταθούν στις ισχυρές "κεντρομόλες δυνάμεις" του "κορυφαίου άστεως" ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ και των κοινοτικών συγχρηματοδοτούμενων ενεργειών.

**ΤΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ Η
ΠΕΡΙΟΧΗ ΦΟΡΕΑ ΛΙΜΝΟΘΑΛΑΣΣΑΣ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ**

Το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας (Αριθμός 25297- 25/6/2003) προβλέπει ότι η περιφέρεια «Παρά την υπαγωγή της από άποψη γεωγραφικής και χωροταξικής ένταξης στο ευρωπαϊκό χωρικό σύστημα της Κεντρικής Μεσογείου από κοινού με τις περιφέρειες της Νότιας Ιταλίας και Σικελίας, διατηρεί χαρακτηριστικά σχετικής υστέρησης – μειονεκτικότητας, χωρίς να έχει αναπτύξει σε ικανό βαθμό με τις περιφέρειες αυτές σχέσεις συνεργασίας και συμπληρωματικών αναπτυξιακών δράσεων, λόγω των ανεπαρκειών μεταφορικής και ενεργειακής υποδομής». Θεωρείται ωστόσο ότι με την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων των διευρωπαϊκών δικτύων προβλέπεται ενίσχυση του διεθνούς και εθνικού ρόλου της περιφέρειας:

- Ως νότιας δυτικής πύλης της χώρας προς την Κεντρική Μεσόγειο.
- Ως κεντρικού πόλου ανάπτυξης στον αναπτυξιακό άξονα της Αδριατικής – Ιονίου.
- Ως τουριστικού – πολιτιστικού προορισμού με διεθνούς αξίας αρχαιολογικό – πολιτιστικό, φυσικό περιβάλλον (Αρχαία Ολυμπία, περιοχές Ramsar κ.λ.π.).
- Ως εμπορευματικού – διακομετακομιστικού κόμβου των δικτύων διευρωπαϊκής συνεργασίας και ανάπτυξης στο χώρο της ΝΑ Ευρώπης (Νότιο Μεσογειακό Τόξο), με εστία τα λιμάνια Πατρών, Πλατυγιαλίου Αστακού.
- Ως κόμβου νέας τεχνολογίας με εστία τις Πανεπιστημιακές υποδομές και το Τεχνολογικό Πάρκο Πατρών.

Σε σχέση με το εθνικό χωρικό σύστημα η περιφέρεια της Δυτικής Ελλάδας αποτελεί την περιοχή σύγκλισης του Κεντρικού Αναπτυξιακού Άξονα ΠΑΘΕ, του υπό ανάπτυξη Δυτικού Άξονα της χώρας και του προτεινόμενα άξονα (της λεγόμενης «Διαγωνίου») Βόλου – Λαμίας – Ναυπάκτου – Πατρών – Νότιας Δυτικής Πύλης της Χώρας (λιμάνια Πατρών, Πλατυγιαλίου Αστακού).

Το Σχέδιο αναγνωρίζει ότι η περιφέρεια αναπτύσσει χωροταξικές σχέσεις και εξαρτήσεις διαπεριφερειακής εμβέλειας κυρίως προς το χώρο της Πελοποννήσου, τα νησιά του Ιονίου και με την περιφέρεια Αττικής, με πυρήνα τα διαπεριφερειακής ακτινοβολίας αστικό κέντρο της Πάτρας.

Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης

Το Πλαίσιο ως χωρική ενότητα ανάπτυξης καθορίζει:

Ενότητα Ανάπτυξης Αιτωλοακαρνανίας

Διαρθρώνεται με βάση:

- Τους κύριους (διευρωπαϊκούς – εθνικούς) άξονες ανάπτυξης της Χώρας α) Δυτικό άξονα ανάπτυξης (Κακαβιά – Ιωάννινα – Άρτα – Αγρίνιο – Μεσολόγγι – Πάτρα – Αμαλιάδα – Πύργος – Καλαμάτα), β) τον άξονα ανάπτυξης Βόλος – Λαμία – Αμφισσα – Ναύπακτος – νότια – δυτική πύλη χώρας (Πάτρα – Πλατυγιάλι).
- Τους δευτερεύοντες διαπεριφερειακούς άξονες ανάπτυξης α) Ηγουμενίτσα – Πρέβεζα – Άκτιο – σύνδεση με Δυτικό Άξονα, β) Λαμία – Καρπενήσι – Αγρίνιο – σύνδεση με Δυτικό Άξονα.

- Τους ενδοπεριφερειακούς άξονες ανάπτυξης α_ Αστακός – Μύτικας – Πάλαιρος – Βόνιτσα, β) Αγρίνιο – Θέρμο – Ναύπακτος.

Στην ενότητα αυτή περιλαμβάνεται (σε σύνδεση με τον Δυτικό Άξονα και με το δίπολο Αγρινίου – Μεσολογγίου) ο πόλος Πλατυγαλίου Αστακού με προοπτική ανάπτυξης σε πόλο διεθνούς και εθνικής εμβέλειας και με εξειδίκευση στην βιομηχανία – μεταφορές.

Επίσης στην ενότητα περιλαμβάνεται ο διεθνούς σημασίας υγροβιότοπος Ramsar Μεσολογγίου.

Πόλοι – Κέντρα Ανάπτυξης

Αναπτυξιακός πόλος ευρύτερης περιοχής Αγρινίου – Μεσολογγίου – Αστακού με συγκριτικά πλεονεκτήματα στο διαμετακομιστικό εμπόριο (λιμάνι – ελεύθερη ζώνη Αστακού σε συμπληρωματική σχέση με τα λιμάνια Πατρών και Ηγουμενίτσας) στον ειδικό τουρισμό και με δυνατότητες εξειδίκευσης στη βιολογική γεωργία και κτηνοτροφία.

ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Διάρθρωση οικιστικού δικτύου

Σύμφωνα με το πλαίσιο ο αναγκαίος χωρικός μετασχηματισμός του οικιστικού δικτύου βασίζεται στις εξής αρχές:

- Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη,
- Οικονομική και Κοινωνική Συνοχή
- Ισόρροπη ανταγωνιστικότητα
- Πολυκεντρικότητα

Στο πλαίσιο των παραπάνω επιλογών προωθείται μία πλέον πολυκεντρική διάρθρωση στο οικιστικό δίκτυο της περιφέρειας με διάχυση της ανάπτυξης σε περισσότερους πόλους – οικιστικά κέντρα.

Αστικά Κέντρα	Αναπτυξιακός Ρόλος	Αναπτυξιακές Υποδομές	Προωθητικές δραστηριότητες
Μεσολόγγι – Αιτωλικό	<ul style="list-style-type: none"> • Διοικητικό κέντρο νομαρχιακής εμβέλειας 2^{ου} επιπέδου – τρίπολο με Αγρίνιο – Αστακό. • Κέντρο παραγωγικής αγροτικής περιοχής, κέντρο ιχθυοκαλλιέργειας 	<ul style="list-style-type: none"> • Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου • «Δυτικός Άξονας» • Κέντρο προβολής πολιτιστικών και περιβαλλοντικών πόρων. • Λιμάνι – μαρίνα • ΤΕΙ • ΒΕΠΕ 	<ul style="list-style-type: none"> • Διοίκηση • Ανώτατη Εκπαίδευση • Ανάδειξη πολιτιστικών και φυσικών πόρων • Κέντρων εναλλακτικών μορφών τουρισμού. • Ανάπτυξη ιχθυοκαλλιέργειας • Ενθάρρυνση οικολογικών καλλιεργειών • Μεταποίηση

Πίνακας: Διάρθρωση και ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου					
Κέντρο 1 ^ο επιπέδου	Κέντρο ενισχυμένου 2 ^ο επιπέδου	Εξαρτημένο Κέντρο 2 ^ο επιπέδου	Κέντρο ενισχυμένου 3 ^ο επιπέδου	Εξαρτημένο Κέντρο 3 ^ο επιπέδου	Εξαρτημένο Κέντρο 4 ^ο επιπέδου
Πάτρα					Παραλία Οβρία Βραχναίικα
				Ρίο	
				Κ. Αχαΐα	Ανω Αχαΐα Μετόχι Σαγαΐικα
				Χαλανδρίτσα	Λεόντιο
				Σταυροδρόμι	Καλέτζι
		Αίγιο			Διακοπτό Ροδοδάφνη Λαμπίρι
				Ακράτα	Αιγείρα
				Καλάβρυτα	
				Κλειτορία	Ψοφίς Δάφνη
		Πύργος - Αμαλιάδα			Επιτάλιο Βούναργο Σιμόπουλο Πανόπουλο Λάμπεια Καράτουλας Αντρώνιο
				Λεχαινά	Ανδραβίδα Κυλλήνη Τραγανό
				Γαστούνη	Βαρθολομιό
				Βάρλα	
				Αρχαία Ολυμπία	Λάλας
				Κρέστενα	Καλλιθέα Ανδρίτσεινα
				Ζαχάρω	Νέα Φιγάλεια
		Μεσολόγγι	Ναύπακτος		Αντίρριο Πυλλήνη Ανω Χώρα
				Αστακός (σύνδεση και με Αγρίνιο)	Κανδήλα
	Αγρίνιο			Θέρμο	Πλάτανος Γαβαλού
				Αμφιλογία	Μενίδι Χαλκιοπούλο Κατούνα
				Βόνιτσα	Πάλαιρος
Ενισχυμένου 4 ^ο επιπέδου οικισμού					

Προγραμματικά Πλαίσια και Χωρική Εξειδίκευση παραγωγικών δραστηριοτήτων

Πρωτογενής τομέας

Γεωργία

Προστασία της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του γεωργικού προϊόντος (βελτίωση – εκσυγχρονισμός υποδομών, αναδιάρθρωση καλλιεργειών) κατά προτεραιότητα στις βασικές γεωργικές εκτάσεις της περιφέρειας (**ευρύτερη περιοχή Μεσολογγίου**, Αγρινίου, παράκτια ζώνη νομού Ηλείας, λοιπές παράκτιες και παραλίμνιες ζώνες της περιφέρειας).

Κτηνοτροφία

- Ενθάρρυνση της οργανωμένης ανάπτυξης της κτηνοτροφίας σε κατάλληλες θέσεις (**κτηνοτροφικά πάρκα**), **με έμφαση στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας** και σε επιλεγμένες θέσεις στους λοιπούς νομούς.
- Ελεγχόμενη ανάπτυξη της αιγοπροβατοτροφίας στο πλαίσιο ολοκληρωμένων παρεμβάσεων για την προστασία του περιβάλλοντος των ορεινών – ημιορεινών περιοχών.
- Ενίσχυση της υποδομής των βοσκοτόπων.

Υδατοκαλλιέργειες

- Ανάπτυξη ιχθυοκαλλιέργειας στις περιοχές προστασίας των υγροτόπων Ramsar (**Λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου**), Αμβρακικός κ.λ.π.(υπό τις δεσμεύσεις των ειδικών περιβαλλοντικών διατάξεων).
- Αποκλεισμός της υδατοκαλλιεργητικής δραστηριότητας στις περιοχές όπου προβλέπεται ανάπτυξη της τουριστικής και παραθεριστικής δραστηριότητας σχετικές και οι γενικές κατευθύνσεις ΠΕΡΠΟ Ν. Αιτωλοακαρνανίας, ΦΕΚ 1027 Δ' /2001).
- Εκπόνηση ειδικής μελέτης για την χωροθέτηση ΠΟΑΠΔ υδατοκαλλιεργειών (άρθρο 10, Ν. 2742/99) κατά προτεραιότητα στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας που εμφανίζει συγκριτικό πλεονέκτημα στην ανάπτυξη του κλάδου. Στα πλαίσια της μελέτης αυτής θα εξεταστεί και ο βαθμός κορεσμού και η ανάγκη ανάσχεσης της ανάπτυξης σε ήδη ανεπτυγμένες με ιχθυοκαλλιέργειες περιοχές.
- Ενθάρρυνση της ανάπτυξης χερσαίων υδατοκαλλιεργειών στην ενδοχώρα και ειδικότερα στις ορεινές περιοχές, ως συμπληρωματική δραστηριότητα.

Δευτερογενής τομέας

Μεταποίηση

Αναζήτηση κατά προτεραιότητα ΒΕΠΕ οικιστικών κέντρων 2^{ου} επιπέδου και οικιστικών κέντρων 3^{ου} επιπέδου, που βρίσκονται σε περιοχές με δυνατότητες ανάπτυξης της μεταποίησης (**ευρύτερη περιοχή Αγρινίου – Μεσολογγίου**).

Τριτογενής τομέαςΤουρισμός

Ανάδειξη και προβολή της ελληνικής μυθολογίας με τις ιδιαιτερότητες της στον ενδοπεριφερειακό χώρο.

Οι χωρικές υποενότητες τουριστικής ανάπτυξης της περιφέρειας (παράκτιες, εσωτερικές ή και ορεινές ζώνες)(προσδιορίζονται ως εξής:

- Αμβρακικού Κόλπου, Ναυθακτίας, Μεσολογγίου – Αιτωλικού, Δυτικών Ακτών, Ενδοχώρα λιμνών Νομού Αιτωλοακαρνανίας.

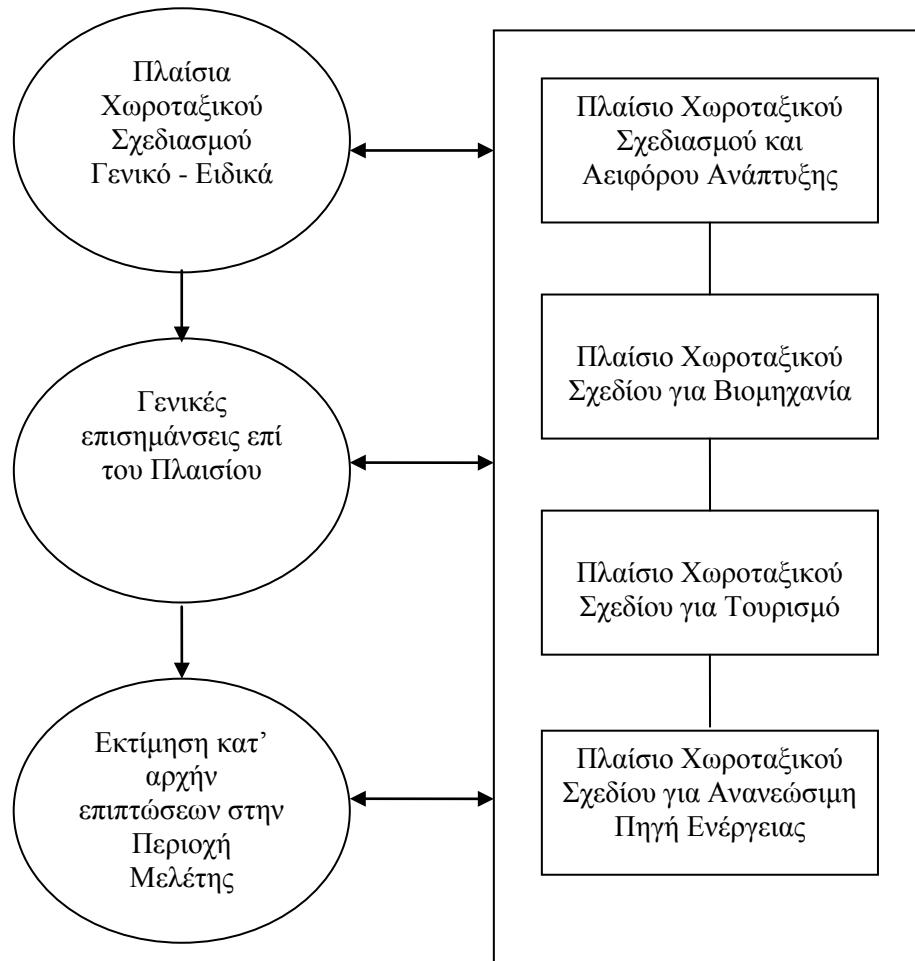
Προγραμματικά πλαίσια και χωρικές κατευθύνσεις της οικιστικής ανάπτυξης Α΄ και Β΄ κατοικίας

Η δημιουργία αποτελεσματικότερου μηχανισμού πρόληψης ή και άμεσης καταστολής της αυθαίρετης δόμησης.

Για την κάλυψη των νέων οικιστικών αναγκών (ζήτηση) κύριας και παραθεριστικής κατοικίας προτείνονται οι εξής κατευθύνσεις:

- Κάλυψη των αναγκών της πρώτης κατοικίας κατά κύριο λόγο στις υφιστάμενες οικιστικές περιοχές και κατά δεύτερο λόγο με λελογισμένες νέες οικιστικές αναπτύξεις με προτεραιότητα στις ευρύτερες περιοχές των οικισμών 1^{ου}, 2^{ου} και 3^{ου} επιπέδου.

**ΤΟ ΥΠΟ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ (ΝΕΟ) ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΚΑΙ ΟΙ ΤΟΠΙΚΕΣ ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ**



ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ο χώρος της Επικράτειας αποτελεί, ιδίως από τα τέλη της δεκαετίας του '80, αντικείμενο έντονων μετασχηματισμών. Στην κορυφή των παραγόντων που μετεξελίссουν το έδαφος της, βρίσκονται: κοινοτικές πολιτικές -συνοχής, ΚΑΠ, μεταφορών, περιβάλλοντος, E&T, πολιτισμού, νομισματική, για να αναφερθούν οι σημαντικότερες, αλλά και η «Ευρωπαϊκή Αρχιτεκτονική»- καθώς και η αυξανόμενη οικουμενοποίηση των ροών κεφαλαίου, στελεχών, εργασίας, τεχνολογιών και καινοτομίας. Στα ανωτέρω, σε κάποιο βαθμό και ως συνεπακόλουθο, θα πρέπει να προστεθούν: η περιφερειοποίηση της χώρας σε 13 διοικητικές βαθμίδες σχεδιασμού/προγραμματισμού, η μεταρρύθμιση των «Καποδιστριακών Δήμων» του '98, η εντεινόμενη ζήτηση για πρώτη και παραθεριστική κυρίως κατοικία και οι γενικότερες εξελίξεις στις κτηματαγορές.

Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι έχει σημειωθεί μία σχετική άμβλυνση των περιφερειακών ανισοτήτων, βελτίωση της προσπελασιμότητας μεταξύ των αστικών κέντρων, απόκτηση πυρήνα αστικών, τεχνικών και κοινωνικών υποδομών και δικτύων και ποσοτική αύξηση του βαθμού ικανοποίησης στεγαστικών αναγκών. Όμως ο χώρος συνεχίζει να εμφανίζει επίμονα συμπτώματα μιας χωροταξικής παθογένειας: ανισορροπίες στο υφιστάμενο πλέγμα των αστικών κέντρων, χωρικούς θύλακες και εδαφικές ενότητες με αναπτυξιακή υστέρηση, ενδοαστικές δυσλειτουργίες, έντονα φαινόμενα άλογης περιαστικοποίησης και ανεξέλεγκτης δόμησης, συγκρούσεις χρήσεων γης, προβλήματα ενδοαστικής κινητικότητας, μορφολογική «όχληση», εντεινόμενη περιβαλλοντική υποβάθμιση.

Τα γενεσιουργά αίτια της προαναφερθείσης «αστικής κρίσης», αλλά και τις προκλήσεις μιας αναδυόμενης αστικότητας, καλείται να αντιμετωπιστεί μια πολιτική ρύθμισης χώρου -με όρους βιωσιμότητας, στη βάση σύγχρονων αναπτυξιακών αρχετύπων- κορμός της οποίας αποτελεί ένα Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο.

Ο χωροταξικός σχεδιασμός σε ρόλο «αναπτυξιακού επισπεύδοντα»

Το προτεινόμενο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, συνιστά ένα περίγραμμα γενικών στόχων και κατευθύνσεων, με στρατηγική η οποία αναμένεται να διατυπωθεί, χωρίς ειδική αναφορά στα μέσα επίτευξής τους, αλλά και σε απαραίτητες προβλέψεις/ πληθυσμιακές προβολές και ποσοτικοποιήσεις κρίσιμων μεγεθών.

Είναι γεγονός ότι η δομή του όλου Πλαισίου, είναι στο πνεύμα των ευρωπαϊκών δράσεων για τον κοινοτικό χώρο. Π.χ. υιοθετούνται -ως αρχή- πραγματιστικές προσεγγίσεις για παραπληρωματικότητα αστικών κέντρων και νέα σχέση δομημένου χώρου και υπαίθρου⁽¹⁾, χωρίς όμως εμφανή/ συγκεκριμένα μέτρα επίτευξής τους, χαρακτηριστικό το οποίο διέπει το όλο νομοσχέδιο.

Το Πλαίσιο -θέτοντας την αναβάθμιση του χώρου στο επίκεντρο του δημόσιου διαλόγου- αποτελεί ένα βήμα, αλλά απέχει από τον χαρακτήρα ενός Σχεδίου με

¹ Σταύρος Χρ. Τσέτσης: Ευρωπαϊκός χώρος στο πέρασμα στον 21^ο αιώνα. Εκδόσεις Παπαζήση, 2001.

συγκεκριμένες λύσεις, που θα οικοδομήσει το θεσμικό υπόβαθρο της ανατροπής της χωροταξικής παθολογίας της χώρας.

Ειδικότερα, θα μπορούσε να επισημανθεί (ότι):

- Ένα Χωροταξικό Σχέδιο ενθυλακώνει -όχι παραθέτει- τους κρίσιμους συντελεστές μετασχηματισμού του εδάφους και τις μελλοντικές χωρικές επιλογές, προσδιορίζοντας παράλληλα τους αλληλοσυσχετισμούς και τις επιπτώσεις τους στο χώρο και **σε ρόλο επισπεύδοντα και όχι παθητικού αποδέκτη**, προτείνει την αναπτυξιακή και χωρική διάρθρωση της.

Η ανάδειξη περιφερειακών αστικών δικτύων προϋποθέτει κριτήρια και διαβουλεύσεις

- Οι προτεινόμενοι εθνικοί πόλοι ανάπτυξης -Πάτρα, δίπολο Λάρισα-Βόλος, Ιωάννινα, δίπολο Κομοτηνή-Αλεξανδρούπολη, πέραν των δύο μητροπολιτικών κέντρων της Αθήνας και Θεσσαλονίκης- ακολουθούν, με κάποιες διαφοροποιήσεις, τα στερεότυπα των «αντιπάλων πόλεων» του '79, εμπνευσμένων από το γαλλικό πρότυπο των «metropôles d' equilibres» της δεκαετίας του '60, όπως και τα δευτερεύοντα αστικά κέντρα, από τις αντίστοιχες «metropôles d' appuie».

Ανακύπτουν εύλογα ερωτήματα: πως μεταφράζονται με συγκεκριμένους πολεοδομικούς όρους το δίπολο Λάρισα-Βόλος, Κομοτηνή-Αλεξανδρούπολη ή Ηράκλειο-Χανιά;

Οι επιλεγμένοι εθνικοί πόλοι π.χ. Ιωάννινα ή δευτερεύοντες πόλοι όπως η Ρόδος, θα εντείνουν ή και θα προκαλέσουν νέες ενδοπεριφερειακές ανισορροπίες;

Η μη μετάσταση της παθογένειας του φαινομένου του υδροκεφαλισμού της πρωτεύουσας -έναντι των άλλων πολεοδομικών κέντρων- και στον περιφερειακό χώρο, απαιτεί τη δημιουργία νέων περιφερειακών δικτύων αστικών/ ημιαστικών κέντρων, ως αντιστήριξη στην επιρροή των προτεινόμενων πόλων και μέσο συναρμογής τους με τον ημιαγροτικό χώρο και την ύπαιθρο.

Όμως τα δίκτυα των περιφερειακών κέντρων, διαφοροποιημένου μεγέθους, αναδεικνύονται -δεν χρίζονται- στη βάση τοπικών και υπερτοπικών σχεδιαστικών εργαλείων και διαβουλεύσεων.

Ένα Χωροταξικό Σχέδιο σε επίπεδο επικράτειας ή στη γενικότερη του μορφή Πλαίσιο, θα πρέπει να δημιουργήσει τις σχεδιαστικές προϋποθέσεις και τα **κριτήρια ανάδειξης χωρικών δικτύων** και συνεργασιών. Η ενδεδειγμένη επιχειρησιακή κλίμακα είναι αυτή της Περιφέρειας.

Η περιαστικοποίηση αντιμετωπίζεται με σύγχρονες/ πραγματιστικές προσεγγίσεις

- Ο αστικός και ημιαστικός χώρος της χώρας, χαρακτηρίζεται από αυξανόμενη οικιστική δυναμική, που αναμένεται να ενταχθεί. Η διοχέτευση της (πρωτίστως) extra muros σε άλογες, χωρίς αστικότητα επεκτάσεις, βάσει παρεκκλίσεων/ εκτός σχεδίου, δημιουργούν «οικιστικές κηλίδες» και αστικά μορφώματα.

Ο χωρικός σχεδιασμός, καλείται κατά κανόνα να προσανατολίσει, μετριάσει ή και να ανακόψει σε ορισμένες ειδικές περιπτώσεις τις αναπτυξιακές πιέσεις, ορθολογικά και κατά τρόπο ισορροπημένο με όρους βιωσιμότητας, τόσο στους υπάρχοντες ιστούς, ενδεχομένως σε αστικά κενά ή (και) σε νέες επεκτάσεις, σε οργανική συνάρθρωση τόσο μεταξύ τους, όσο και με τον περιβάλλοντα χώρο και τις προστατευτέες περιοχές.

Όμως ο σχεδιασμός της ιστορικής εξέλιξης της ελληνικής πόλης –αντικείμενο της Πολεοδομίας- δεν μπορεί να περιοριστεί σε μία μόνον συγκεκριμένη αστική δομή. Η τυπολογική κατηγοριοποίηση των σύγχρονων αστικών κέντρων/ πολεοδομικών συγκροτημάτων/ αστικών συστημάτων, σχεδιασμένη ή αρχετυπική, είναι ευρύτατη, μετεξελισσόμενη και δεν μπορεί να συρρικνωθεί σε προβιομηχανικά πρότυπα της προτεινόμενης «συμπαγούς πόλης».

Η μελλοντική τυπολογική άρθρωση των ιστών προσεγγίζεται κατά περίπτωση, χωρίς την ακαμψία και τους αφοριστικούς περιορισμούς ενός ενιαίου και αδιάκριτα εφαρμοζόμενου σχεδιαστικού μοντέλου. Αναφέρονται ερωτήματα: Το πρότυπο των Garden Cities του Eb. Howard, που σφράγισε τις πολεοδομικές εξελίξεις του 20^{ου} αιώνα, το Five Finger Plan της Κοπεγχάγης, ή οι προτάσεις του προσχεδίου Χωροταξικού Πλαισίου για τον Τουρισμό και ειδικότερα τα μέτρα για την ανάπτυξη παραθεριστικής κατοικίας -που προϋποθέτουν 150στρ.- ή οι ΠΕΡΠΟ, εντάσσονται στη λογική της “συμπαγούς πόλης”⁽²⁾;

Άλλωστε μία τέτοια σχεδιαστική αντιμετώπιση δεν είναι πάντα συμβατή με τους – ορθούς- στόχους του Πλαισίου για τη δημιουργία δικτύων πόλεων και την εγκαθίδρυση μιας νέας σχέσης, μεταξύ αστικών/ ημιαστικών κέντρων και υπαίθρου.

Ενώ αντιστρατεύεται σαφώς στην κρίσιμη προτεινόμενη αρχή της μέγιστης δυνατής ευελιξίας, που επιχειρεί να εισαγάγει το Πλαίσιο, στο σύστημα του Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού.

Η συνεκτικότητα -συστατικό στοιχείο της σύγχρονης αστικότητας με βιώσιμους όρους⁽³⁾, με διαφοροποιημένες πλην συγκροτημένες μορφές διάχυσης- δεν είναι ταυτόσημη με τη λογική της «συμπαγούς πόλης». Ο τελευταίος όρος κρίνεται απαραίτητο να αντικατασταθεί με τη διατύπωση **«συνεκτικότητα χωρικών παρεμβάσεων»**.

- Η διεθνής και εγχώρια θεωρία και πρακτική, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα την Bologna, κατέδειξαν επαρκώς ότι οι αστικές εξελίξεις δεν μπορούν να εγκλωβιστούν σε πλασματικά διλήμματα: νέες πολεοδομικές επεκτάσεις ή ανάκτηση υπάρχοντος ιστού/ οριακές οικιστικές διευρύνσεις. Οι παράλληλες παρεμβάσεις κατά περίπτωση οδηγούν σε βιώσιμες λύσεις.
- Το πάγιο αίτημα του περιορισμού/ δραστηκής μείωσης ή και κατάργησης σε ορισμένες περιπτώσεις της εκτός σχεδίου δόμησης, προϋποθέτει την παραγωγή οργανωμένου χώρου σε εύλογο χρόνο· ώστε η εντεινόμενη ζήτηση να μην

² Το πρότυπο της «Δυνάπολις» του Κ.Α. Δοξιάδη εμφανίζεται 40 και πλέον χρόνια από την διατύπωσή του, να διατηρεί την επικαιρότητα.

⁽³⁾ Που παραπέμπει σε οργανική συναρμογή υφισταμένων πολεοδομικών ιστών/ νέων επεκτάσεων/ περιαστικού περιβάλλοντος/ προστατευόμενων /προστατευτέων περιοχών.

δημιουργήσει στρεβλώσεις: διόγκωση τιμής ακινήτων *intra muros* και προβλήματα ικανοποίησης στεγαστικών αναγκών, έξαρση αυθαίρετης δόμησης, εκτροπές επενδυτικού ενδιαφέροντος ή και αναπτυξιακό αντικίνητρο.

Ολοκλήρωση με άλλες πολιτικές

- Είναι πρόδηλη η ανάγκη ολοκλήρωσης του Πλαισίου με τους στόχους/ στρατηγική/ μέτρα/ έργα/ χρηματοοικονομικά εργαλεία και φορείς υλοποίησης των παρεμβάσεων της Τέταρτης Διαρθρωτικής Δέσμης 2007-2013, που αποτελεί το κύριο corpus των παρεμβάσεων οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Σημειώνεται ότι η νέα περιφερειακή πολιτική, αποδίδει κεντρική σημασία στην εδαφική συνοχή και στις αστικές καινοτομίες, οι οποίες απουσιάζουν από το Πλαίσιο.

Ο Χωροταξικός Σχεδιασμός θα πρέπει να αναλάβει κύριο ρόλο και μέσο ενθυλάκωσης/ ολιστικής προσέγγισης και συσχετισμού των επιπτώσεων των ευρωπαϊκών πολιτικών στο χώρο και όχι απλή αναφορά τομεακών δράσεων. Τα ανωτέρω δεν μπορεί παρά να μεταφραστούν σε συγκεκριμένα μέτρα χωρικού χαρακτήρα.

- Η προώθηση ενός συστήματος βιώσιμης κινητικότητας, σύμφωνα με τους προσανατολισμούς της Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής στον τομέα των Μεταφορών και η ολοκλήρωση του με το προτεινόμενο συγκοινωνιακό δίκτυο, με έμφαση στη χωρική διάσταση.

Η πρόταση εγκαθίδρυσης μέτρων τιμολόγησης (διόδια) σε βεβαρημένες αστικές περιοχές, μέτρο το οποίο δεν μπορεί να περιοριστεί μόνο στις δύο κορυφαίες μητροπόλεις, εντάσσεται σε μία τέτοια συνολική αντιμετώπιση.

- Είναι αναγκαία η σύνδεση με τις κοινοτικές/ εθνικές δράσεις στον τομέα E&T&A και η διαμόρφωση κριτηρίων χωροθέτησης νέων Τεχνολογικών Δομών.
- Προβάλλει επίσης απαραίτητη η προώθηση μέτρων προσαρμογής στα νέα δεδομένα της ΚΑΠ και ο άμεσος συσχετισμός τους με τις εδαφικές εξελίξεις και η διατύπωση συγκεκριμένων δράσεων, προς την κατεύθυνση συγκράτησης του πληθυσμού και την ανάπτυξη του αγροτικού χώρου.

Η νέα διοικητική διάρθρωση απαιτεί κριτήρια

- Η αναφορά στην αναμόρφωση των υφιστάμενων Περιφερειών και Δήμων, η πρώτη προς την κατεύθυνση «της αποκατάστασης της γεωγραφίας», η δεύτερη με το δραστικό περιορισμό των ΟΤΑ, σε πιο λειτουργική βάση, έχει νόημα και τότε αποκτά ουσία, όταν συνοδεύεται από κριτήρια χωρικού χαρακτήρα αλλά και όταν εντάσσεται στο πλαίσιο μιας ευρύτερης διοικητικής αναδιοργάνωσης της επικράτειας, συμπεριλαμβανομένων των Οργανισμών Ρυθμιστικού Σχεδίου ή άλλων υφιστάμενων/ υπό σύσταση/ νέων φορέων άσκησης πολεοδομικής πολιτικής.

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΛΙΜΝΟΘΑΛΑΣΣΑΣ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ

Ενισχύεται η Πάτρα –και η ευρύτερη περιοχή της- ως Εθνικός Πόλος Μητρόπολη. Η Περιοχή Μελέτης θα πρέπει:

- Να θωρακιστεί από πιέσεις οικιστικές, υποδομών, περιβαλλοντικές
- Να αναλάβει το Ρόλο της ευρύτερης Μητροπολιτικής Ζώνης Ελευθέρου Χρόνου και Αναψυχής και Περιβαλλοντικού Πάρκου.

Προϋπόθεση *sine qua non* ο ειδικός καθορισμός χρήσεων στην ΠΜ.

Τουρισμός

Η υλοποίηση σύνθετων τουριστικών αναπτύξεων που θα περιλαμβάνουν –εκτός των ξενοδοχειακών μονάδων- και συγκροτήματα παραθεριστικών κατοικιών υψηλών προδιαγραφών, παράλληλα δε ο περιορισμός όσον αφορά τη δημιουργία νέων υποδομών σε τουριστικά κορεσμένες περιοχές, αποτελούν τους δύο βασικούς στόχους του Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον τουρισμό. Μάλιστα, οι εξοχικές κατοικίες των σύνθετων αυτών τουριστικών αναπτύξεων θα θεωρούνται κύρια καταλύματα και όχι συμπληρωματικές υποδομές όπως ισχύει σήμερα, ενώ για την ανέγερση τους θα λαμβάνεται υπόψη ο συντελεστής δόμησης του ξενοδοχειακού συγκροτήματος. Ως περιοχές που ενδείκνυνται για τέτοιου είδους υποδομές είναι, σύμφωνα πάντα με το προσχέδιο του ειδικού χωροταξικού πλαισίου, οι παράκτιες περιοχές της Δυτικής Πελοποννήσου, της Αιτωλοακαρνανίας, της Ηπείρου, της Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης, της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Κρήτης, της Νότιας Ρόδου, των δυτικών ακτών της Ζακύνθου, καθώς και της ευρύτερης περιοχής του πολεοδομικού συγκροτήματος του Βόλου. Ως όριο αρτιότητας των εκτός σχεδίου ακινήτων που θα «φιλοξενήσουν» αυτού του είδους τις αναπτύξεις ορίζονται τα 150 στρέμματα. Αυτές οι επενδύσεις μπορούν να περιλαμβάνουν και γήπεδα γκολφ, αρκεί να έχουν εξασφαλιστεί οι αναγκαίοι υδάτινοι πόροι για τη συντήρησή τους. Κατάλληλοι χώροι για αυτά τα έργα ορίζονται οι ευρύτερες περιοχές των μεγάλων πόλεων (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Βόλος, Γιάννενα), η Κρήτη, η Κέρκυρα, η Ρόδος, η Ζάκυνθος και οι νομοί Ηλείας, Μεσσηνίας και Χαλκιδικής. Αξίζει να σημειωθεί, επίσης, πως με το εν λόγω Ειδικό Πλαίσιο αυξάνεται το όριο αρτιότητας των εκτός σχεδίων οικοπέδων στα 15 στρέμματα από 4 στρέμματα που είναι σήμερα, ενώ η μέγιστη πυκνότητα ορίζεται στις 6 κλίνες ανά στρέμμα. Στις αναπτυσσόμενες περιοχές το όριο αρτιότητας ορίζεται στα 8 στρέμματα και η πυκνότητα στις 6 κλίνες ανά στρέμμα. Οι ξενοδοχειακές μονάδες στις αναπτυσσόμενες τουριστικές περιοχές θα πρέπει να ανεγείρονται εντός ζώνης 500 μέτρων γύρω από τους υπάρχοντες οικισμούς, ώστε να αποφεύγεται η άναρχη δόμηση. Το χωροταξικό σχέδιο προβλέπει, επίσης, πως σε ζώνη 200 μέτρων από τον αιγιαλό απαγορεύεται η χωροθέτηση υποδομών που δεν έχουν σχέση με τον τουρισμό. Παράλληλα, ορίζεται ως ελάχιστη απόσταση από τον αιγιαλό για την κατασκευή τουριστικών υποδομών (είτε ξενοδοχεία είτε εξοχικές κατοικίες) τα 50 μέτρα, απόσταση που μπορεί να αυξηθεί στα 100 μέτρα, ανάλογα με το ύψος του εδάφους από το επίπεδο της θάλασσας.

Επισημάνσεις για το Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο του Τουρισμού.

Οι κύριοι, γενικοί στόχοι του Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου -η περιβαλλοντική αναβάθμιση περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος, η θεματική, χρονική και χωρική διεύρυνση της τουριστικής δραστηριότητας, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, η προώθηση της υγιούς επιχειρηματικότητας, η διάχυση των αποτελεσμάτων του τουρισμού στους υπολοίπους τομείς της οικονομίας και η βελτίωση του συνολικού οικονομικού αποτελέσματος- συνάδουν με τις τάσεις της παγκόσμιας ολοένα πιο ενοποιημένης και χωρίς περιορισμούς αγοράς τουρισμού, τις σχετικές κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής⁽⁴⁾ καθώς και με τα διαρθρωτικής φύσεως προβλήματα και τις προοπτικές του εξεταζόμενου τομέα στη χώρα μας.⁽⁵⁾

Είναι πρόδηλο ότι οι επιμέρους επιδιώξεις, οι οποίες καταγράφονται σαφώς και κυρίως η όχι (πάντα) ευδιάκριτη ακολουθητέα στρατηγική, τα μέσα επίτευξης τους, τα ειδικά μέτρα/ ενέργειες/ δράσεις/ έργα και πρωτίστως **οι χωρικές τους προβολές**, όπως και ο επιμερισμός του κόστους των ανωτέρω στα χρηματοδοτικά εργαλεία, μέσα και τεχνικές, συγκροτούν τα δομικά στοιχεία ενός ουσιαστικού Χωροταξικού Σχεδίου.

Η κύρια άρθρωση του δημοσιοποιημένου Πλαισίου, αποτελεί βάση διαλόγου, χρήζει ωστόσο συμπληρώσεων, διευκρινήσεων, ενδεχομένως βελτιώσεων ή και σε κάποια σημεία επανεξέτασης.

Ενδεικτικά αναφέρονται: Μια χωροταξική πολιτική, και ειδικότερα το υπόβαθρο της, το Σχέδιο, ποσοτικοποιεί στόχους π.χ. τάξη μεγέθους αριθμού για παραθεριστική κατοικία για κάθε ενότητα σε διαφορετική περίπτωση κατισχύει η λογική του *laisser faire*. Ποιες συγκεκριμένες ενέργειες διασφαλίζουν τη συστοιχία της κρίσιμης σχέσης στόχοι - στρατηγική - μέτρα; Πως μεταφράζονται συγκεκριμένα στο Πλαίσιο οι επιδιώξεις για ανάπτυξη μητροπολιτικού ή αστικού τουρισμού; Συσχετίζονται οι προτάσεις με τις εξελίξεις άλλων τομέων που επηρεάζουν άμεσα τον τουρισμό;

Η απάντηση σε σειρά ανοιχτών ζητημάτων όπως τα ανωτέρω, θεωρείται αναγκαία, ώστε το τελικό σχέδιο Πλαισίου να καταστεί το περίγραμμα των θεσμικών εκείνων εργαλείων, που θα άρουν χρόνια παθογενή φαινόμενα, αντικίνητρα και γενεσιουργά αίτια στρεβλής ανάπτυξης που πλήττουν τη χωροταξική πρακτική στη χώρα μας, σε μία ισορροπημένη αναπτυξιακή πορεία, με όρους αειφορίας.

Το 2013 είναι σχεδιαστικός σταθμός

Παρόλο ότι ο ορίζοντας 15ετίας για την υλοποίηση ενός Χωροταξικού Σχεδίου ή στην πιο γενική του μορφή Πλαισίου, είναι εύλογος, ο μεσοπρόθεσμος ενδιάμεσος, στόχος του 2013 ή 2015, θεωρείται σκόπιμος χρονικός σταθμός.

Τα μέσα της επόμενης δεκαετίας, αποτελούν προβλέψιμη εξέλιξη τουλάχιστον σε ορισμένες από τις βασικές παραμέτρους που επηρεάζουν/ καθορίζουν τον εξεταζόμενο τομέα: Το 2013 λήγει τυπικά η Τέταρτη Διαρθρωτική Δέσμη της Ε.Ε. – που καλείται να συγχρηματοδοτήσει κύριες τεχνικές υποδομές, που αφορούν άμεσα

⁴ Βασικές κατευθύνσεις για την αειφορία του Ευρωπαϊκού τουρισμού COM (2003) 716 τελ.

⁵ Ο αεροπορικός τουρισμός, αναπτυσσόμενος τομέας διεθνώς - που προσελκύει υψηλές εισοδηματικές τάξεις- θα μπορούσε να μπει στις προτεραιότητες

στον τουρισμό. Την ίδια περίοδο παύουν οι επιδοτήσεις μέσω της ΚΑΠ, η αναμόρφωση της οποίας ενθαρρύνει ενέργειες αγροτουριστικού χαρακτήρα, ενώ το Έκτο Κοινοτικό Πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον εκπνέει το 2012.

Κατηγοριοποίηση και κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης

Η χωρική κατηγοριοποίηση της επικράτειας -η οποία διαφοροποιεί τις κανονιστικές ή άλλες επεμβάσεις, ανάλογα με τα ειδικά χαρακτηριστικά και τις προοπτικές των σχετικών εδαφικών ενοτήτων- συνιστά ένα κατ' αρχήν θετικό βήμα.

Η προτεινόμενη ωστόσο διάκριση του χώρου, όσο και οι κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης, εγείρουν σειρά ερωτημάτων:

- Οι ενότητες -αναπτυγμένες αναπτυσσόμενες ή άλλες- έχουν εσωτερικές διαφοροποιήσεις, οι οποίες δεν επιτρέπουν ομοιογενοποιήσεις χωρίς διάκριση: Μπορεί η Δυτική Ρόδος, η οποία στερείται στοιχειωδών υποδομών, να θεωρηθεί ως ανεπτυγμένη, όπως η ευρύτερη περιοχή του Βορείου Τριγώνου, της Λίνδου ή του Νότιου κομματιού της;

Ακόμη και εάν, ως σχεδιαστική υπόθεση θεωρηθεί στο σύνολό της ως φυσικό απόθεμα, δεν θα πρέπει να υπάρξουν αντισταθμιστικά μέτρα;

Ειδικότερα, η (προτεινόμενη) θέσπιση ειδικού τέλους σε περιοχές Natura για την προστασία και διαχείριση τους σύμφωνα με το σχέδιο Πλαισίου, θα πρέπει να επιβαρύνει μόνον αυτές ή (και) τις ευρύτερες ανεπτυγμένες περιοχές που τις περιβάλλουν;

- Σε τι διαφοροποιείται αναπτυξιακά το Ζαγόρι από τις όμορες περιοχές του Καλπακίου και την ευρύτερη περιοχή της Κόνιτσας; Υπάρχει συμβατότητα με την Κ.Υ.Α. για το Πάρκο της Τίνδου.
- Μπορεί να αποτελεί προτεραιότητα η εγκατάσταση νέων τουριστικών εγκαταστάσεων σε ακατοίκητα νησιά; Ή είναι καταλληλότερη η επανάχρηση/ αναβίωση εγκαταλελειμμένων οικισμών τους π.χ. στην Αλυμιά. Παράλληλες παρεμβάσεις πιθανότατα να προσκρούσουν στη φέρουσα ικανότητα.
- Μπορούμε να θεωρήσουμε ως σύγχρονη και προσιδιάζουσα προσέγγιση την «ελαχιστοποίηση των επεκτάσεων παραδοσιακών οικισμών»; Σημειώνεται ότι οι οικιστικοί πυρήνες των δημοφιλέστερων τουριστικών προορισμών της χώρας, είναι χαρακτηρισμένοι παραδοσιακοί. Τα (έωλα) διλήμματα ανάκτηση ή επέκταση της δεκαετίας του '60, έχουν βρει τη λύση: ταυτόχρονη διεύρυνση νέων συνόλων extra muros και ενεργό διατήρηση του ιστορικού ιστού, ανάλογα με τις προβλεπόμενες ανάγκες (Bologna).

Διεθνής και εγχώρια θεωρία και πρακτική κατέδειξαν επαρκώς, ότι είναι καταλληλότερο και σε κάθε περίπτωση πραγματικότερο να αντιμετωπιστεί το ζήτημα των επεκτάσεων, στη βάση του προσανατολισμού/ διοχέτευσης της δυναμικής εκτός του παραδοσιακού πυρήνα, με προϋποθέσεις που θα καταδείξουν τοπικά εργαλεία σε νέες οικιστικές περιοχές με όρους βιωσιμότητας: οργανικά σχεδιασμένες με αυτόν και όχι στην ουσία αποκλειστικά βάσει παρεκκλίσεων/ εκτός σχεδίου και με συνεπακόλουθη, έκρηξη της αυθαιρεσίας.

- Τι κίνητρα, χωρικούς περιορισμούς και δεσμεύσεις επιφέρει η απλή αναφορά του Πλαισίου με αναπτυξιακούς όρους π.χ. αστικός τουρισμός ή αθλητικός τουρισμός;
- Ακόμη και ένα θεωρηθεί, ως προγραμματική υπόθεση, ότι οι προτεινόμενες εγκαταστάσεις γκολφ στην ευρύτερη περιοχή των Ιωαννίνων αποτελούν προτεραιότητα για την τουριστική ανάπτυξη της -εξέλιξη που προϋποθέτει μετεγκατάσταση των πτηνοτροφικών μονάδων ένθεν και ένθεν του Λεκανοπεδίου σε νέες θεσμοθετημένες περιοχές του Νομού, προοπτική μέσο/μακροπρόθεσμη-εγείρεται το ερώτημα πως ενισχύονται επενδυτικά, σε σχέση π.χ. με ανάλογες χωροθετήσεις στην όμορη Θεσπρωτία ή την Πρέβεζα. Εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις, ένα επενδυτικό σχέδιο στις περιοχές αυτές θα τύχει ίσης μεταχείρισης, σε σχέση με τα προτεινόμενα Ιωάννινα;

Η σταθερότητα εξυπηρετεί τους στόχους

Είναι γεγονός ότι ο καθορισμός της αρτιότητας στις αναπτυσσόμενες περιοχές στα 8 στρεμ. και στα 4 στρεμ. για περιοχές «με κυρίαρχη χρήση άλλη, από τον τουρισμό και δυνατότητα ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών», καθώς και η διεύρυνση της δημιουργίας εγκαταστάσεων περιμετρικά των ορίων/ ζώνης μικρών οικισμών, αποτελούν ουσιαστικά κίνητρα. Όμως η αύξηση στις λεγόμενες ανεπτυγμένες περιοχές της αρτιότητας, αδιάκριτα από 10 στα 15 στρεμ., επένδυση ενδεχομένως βιωσιμότερη οικονομικά (δεύτερη αλλαγή σε δύο χρόνια), θα μπορούσε να δημιουργήσει στρεβλώσεις, π.χ. σε θύλακες με υστέρηση ανάπτυξης ανεπτυγμένων ενοτήτων με έλλειμμα εκτάσεων.

Υποδομές: ανάγκη απλούστευσης διαδικασιών

Το πλαίσιο, ορθώς, δίνει έμφαση στον θαλάσσιο τουρισμό και στη χρήση σκαφών αναψυχής. Πρόκειται για ένα τομέα ιδιαίτερα αναπτυσσόμενου διεθνώς και με ευοίωνες προοπτικές για τη χώρα μας, πλην εξόχως ανταγωνιστικό.

Τα Μικρασιατικά παράλια, αλλά και ανατολικές ακτές της Αδριατικής εμφανίζουν έντονο αναπτυξιακό δυναμισμό και δημιουργούν ταχύτατα σχετικά υποστηρικτικά μέτρα και έργα.

Είναι γεγονός ότι τόσο το νέο εργαλείο των ΣΔΙΤ, όσο και η Τέταρτη Διαρθρωτική Δέσμη, σε συνδυασμό με την ενδυνάμωση των ΟΤΑ, δημιουργούν ικανές χρηματοοικονομικές και θεσμικές προϋποθέσεις σχεδιασμού/ υλοποίησης/ λειτουργίας των απαραίτητων λιμενικών υποδομών σε όλο τον νησιώτικό και παράκτιο χώρο.

Το ζητούμενο όμως και άμεση προτεραιότητα παραμένει η χωροταξική διάρθρωσή τους και η απλούστευση των συνολικών διαδικασιών δημιουργίας των σχετικών υποδομών: μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια.

Παραθεριστική κατοικία και περιβάλλον. Ο τοπικός σχεδιασμός διασφαλίζει ισορροπία.

Το πλαίσιο επιχειρεί -και ορθώς- να προσεγγίσει την ικανοποίηση της εντεινόμενης ζήτησης για οργανωμένη, παραθεριστική κατοικία στη χώρα μας, η οποία δεν εκδηλώνεται μόνον στις παραθαλάσσιες περιοχές. Πρόκειται για ένα διεθνές φαινόμενο το οποίο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί με περιβαλλοντικούς όρους και ιστορικότητας/ ιδιαιτερότητας του χώρου, και όχι να «αφοριστεί» αδάπανα.

Αξίζει να υπογραμμιστεί ότι η ισχύουσα πολεοδομική νομοθεσία δίνει τη δυνατότητα δημιουργίας τέτοιων οικιστικών συγκροτημένων (Β' κατοικία, διάταγμα χρήσεων του 87, ΠΕΡΠΟ), πρωτίτως μέσω των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΓΠΣ)/ Σχεδίων Χωρικής Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ).

Όμως το ιδιαίτερα σχοινοτενές και εν πολλοίς ατελέσφορο ισχύον σύστημα χωρικού σχεδιασμού, αποτελεί μείζων αντικίνητρο. Και αυτό τον τρόπο η (αυξημένη) ζήτηση ωθείται ασχεδιάστα εκτός σχεδίου/ ορίων και βάσει παρεκκλίσεων, ενίοτε αυθαίρετα, δημιουργώντας οικιστικά μορφώματα, χωρίς τεχνικές ή κοινωνικές υποδομές, μέρος μόνον των οποίων υλοποιείται εκ των υστέρων.

Η οργανωμένη και όχι η συγκυριακή και τυχαία δόμηση, προβάλλει αναγκαία: τίθενται ωστόσο κρίσιμα ζητήματα ποσοτικοποιήσεων, φέρουσας ικανότητας, συναρμογής με τους υφιστάμενους/ προς επέκταση οικισμούς και το ευρύτερο αστικό πλέγμα και την εν γένει δυναμική, την αρμονική διαπλοκή σχέσεων με το περιβάλλον, τις υποδομές και τις επιπτώσεις στην υπάρχουσα και προγραμματισμένη ξενοδοχειακή δυναμικότητα και πρωτίτως την ενσωμάτωση των κριτηρίων βιωσιμότητας.

Τα ανωτέρω, μερικά μόνον εμπίπτουν στις προδιαγραφές ενός Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου / Σχεδίου Χωρικής Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης, με τα οποία δεν προκύπτει συσχετισμός. Όμως ένα νέο σύνθετο εργαλείο, αναπτυξιακό περισσότερο παρά χωροταξικό, όπως το προτεινόμενο, δεν μπορεί παρά να ενσωματώνεται και σε κάθε περίπτωση να είναι σε συμβατότητα με τις υφιστάμενες/ προγραμματισμένες τοπικές χρήσεις γης και ροές, οι οποίες προσδιορίζονται από τα ΓΠΣ/ ΣΧΟΟΑΠ που αποτελούν και τα κατ' εξοχήν θεσμικά μέσα τοπικού σχεδιασμού/ προγραμματισμού.

Η παράκαμψη τους, η οποία δεν διασφαλίζει τάσεις υπέρμετρης αστικοποίησης - αποτελεί αναγνώριση των αγκυλώσεων που χαρακτηρίζει το υφιστάμενο σύστημα ρύθμισης χώρου- καταδεικνύοντας την αδήριτη ανάγκη λήψης ριζικών μέτρων στο ίδιο το σύστημα.

Συσχετισμός με άλλες πολιτικές.

Τουρισμός και μεταφορές διατελούν σε σχέση ισχυρής αλληλεπίδρασης.

Η δημιουργία των διευρωπαϊκών/ πανευρωπαϊκών δικτύων και των οριζόντιων συνδέσεων, η προώθηση των «θαλάσσιων λεωφόρων», η προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, η φιλελευθεροποίηση του τομέα των αερομεταφορών, οι νέες ρυθμίσεις για τους σιδηροδρόμους, η απελευθέρωση των οδικών μεταφορών – απόρροια της κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών αλλάζουν δραματικά τα δεδομένα της χώρας στον τομέα εσωτερικά, όσο και με τις συνδέσεις της με άλλους εταίρους της Ε.Ε. και με Τρίτες Χώρες.

Η ενσωμάτωση του απελευθερωμένου τομέα των μεταφορών στο χωρικό σχεδιασμό, οφείλει πλέον να αποτελέσει προτεραιότητα και αντικείμενο **συγκεκριμένων μέτρων χωροταξικού χαρακτήρα**

Παράλληλα είναι αναγκαία η δημιουργία συνθηκών πλήρους απελευθέρωσης του τομέα και η άρση του κρατικού παρεμβατισμού, ώστε να εγκαθιδρυθούν συνθήκες υγιούς και ελεύθερου ανταγωνισμού.

Ο έλεγχος της δόμησης και η αποκατάσταση της παθογένειας, ως προϋπόθεση.

Η τουριστική ανάπτυξη της χώρας με ποιοτικούς όρους -που αποτελεί την κρίσιμη παράμετρο, σε ένα εξόχως ανταγωνιστικό διεθνές πεδίο- και η προστασία / ανάδειξη του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, αποτελούν αλληλένδετους στόχους.

Αλλά αυτό προϋποθέτει τον έλεγχο της δόμησης, καταστολή κάθε περαιτέρω αυθαιρεσίας και επεμβάσεις αποκατάστασης της παθογένειας των υποβαθμισμένων οικιστικών συγκροτημάτων τουριστικού ενδιαφέροντος και των περιμετρικών τους χώρων.

Μπορεί να δημιουργηθούν νέοι προορισμοί σε περιοχές που δυνητικά έχουν τις προϋποθέσεις τουριστικής ανάπτυξης -π.χ. στο Δέλτα του Πηνειού- διατηρώντας φαινόμενα παθογενή υφισταμένων των «οικιστικών κηλίδων» και μη ελέγχοντας τη νέα δόμηση;

Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δίνει τη δυνατότητα αναπλάσεων (2508/97). Όμως το μέτρο, που προϋποθέτει μεγαλύτερη εμπλοκή των ενδιαφερομένων ΟΤΑ, εντάσσεται στη λογική της τρέχουσας ανεπαρκούς διαδικασίας αστικού σχεδιασμού.

Η έως σήμερα εμπειρία κατέδειξε επαρκώς **την ανάγκη αναμόρφωσης/ απλοποίησης των σχεδιαστικών διαδικασιών του συστήματος**⁽⁶⁾ και την απόδοση των αναγκαίων εκείνων αρμοδιοτήτων στους άμεσα εμπλεκόμενους, ΟΤΑ, στο πνεύμα της αρχής της επικουρικότητας.

Ασφαλώς απαιτούνται νέα νομοθετήματα που θα εξειδικεύσουν τις προτεινόμενες γενικές κατευθύνσεις του Πλαισίου και ρυθμίσεις που θα άρουν ασάφειες/ κενά οι οποίες πλήττουν το σχεδιασμό, στην επικείμενη Αναθεώρηση του Συντάγματος, και που θα διασφαλίζουν την αυτονόητη συμβατότητα με την ισχύουσα Συνθήκη και το Ευρωπαϊκό Σύνταγμα.

⁶ Αποσύνδεση από εξαιρετικά δύσκαμπτους «συνομιλητές», όπως το ΕΤΕΡΠΣ.

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η εφαρμογή των μέτρων θα είναι ευεργετική για την περιοχή μελέτης –οι προοπτικές της είναι απόλυτα συμβατές με τις κατευθύνσεις του σχεδίου για θαλάσσιο τουρισμού και ειδικές μορφές του.

Προαπαιτούμενο ο ακριβής καθορισμός χρήσεων γης και ο έλεγχος μέσω αυτού των ανεξέλεγκτων πιέσεων για Β΄ κατοικία.

Βιομηχανία

Με βάση το Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τη βιομηχανία, οι νέες παραγωγικές μονάδες του δευτερογενούς τομέα (τα μέτρα δεν θα ισχύσουν για τις ήδη λειτουργούσες βιομηχανίες) θα πρέπει στο εξής να κατασκευάζονται και να λειτουργούν σε οργανωμένους χώρους, οι οποίοι θα διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές και την ανάλογη έκταση, ενώ θα αποτρέπεται η μεμονωμένη και διάσπαρτη βιομηχανική δόμηση μέσω της μείωσης του συντελεστή δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές (από 1.2 σήμερα στο 0,6 μετά τη θεσμοθέτηση του Χωροταξικού Σχεδίου). Επιπλέον, στα εντός σχεδίου ακίνητα θα επιτρέπεται η εγκατάσταση μόνο βιοτεχνικών χαμηλής όχλησης. Το χωροταξικό σχέδιο για τη βιομηχανία προβλέπει τη δημιουργία τεσσάρων κατηγοριών οργανωμένων υποδοχέων και συγκεκριμένα:

- Γενικού χαρακτήρα που αντιστοιχούν στα υφιστάμενα σήμερα καθεστώτα οργανωμένης χωροθέτησης της βιομηχανίας με πολεοδόμηση (ΒΕΠΕ, ΠΟΑΠΔ για βιομηχανία, ΠΕΡΠΟ για βιομηχανία). Τα καθεστώτα αυτά ενοποιούνται σε μία ενιαία κατηγορία.
- Εξυγίανσης που πολεοδομούνται σε περιοχές όπου υφίστανται άτυπες συγκεντρώσεις βιομηχανικών μονάδων, με στόχο την εξυγίανσή τους
- Χωροθέτησης μεμονωμένων μεγάλων μονάδων. Πρόκειται για νέα κατηγορία που καλύπτει τις περιπτώσεις μεμονωμένων μεγάλων μονάδων, η κλίμακα των οποίων αντιστοιχεί αυτοτελώς σε ένα οργανωμένο υποδοχέα.
- «Ενδιάμεσου» βαθμού οργάνωσης (μειωμένες απαιτήσεις σε υποδομές) που δημιουργούνται σε περιοχές όπου δεν αναμένεται υψηλή ζήτηση για βιομηχανίες. Εκεί θα μπορούν να εγκατασταθούν μονάδες χαμηλής και μέσης όχλησης.

Με βάση τη νέα κατηγοριοποίηση, το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει καθορίσει το ανώτατο όριο των βιομηχανικών εκτάσεων και τον αριθμό των οργανωμένων υποδοχέων ανά περιφέρεια. Έτσι, στην περιφέρεια της Αττικής οι βιομηχανικές υποδομές (παλαιές και νέες) δεν θα μπορούν να ξεπεράσουν σε έκταση τα 7.500 στρέμματα, στην Περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας – Θεσσαλονίκη τα 8.450 στρέμματα, στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας τα 4.500 στρέμματα κ.λ.π. αυτό σημαίνει πως σε περίπτωση που καλυφθούν πλήρως τα όρια επιφάνειας που θέτει το ΥΠΕΧΩΔΕ, οι ενδιαφερόμενοι να επενδύσουν σε μία περιοχή θα πρέπει να αναζητήσουν νέο χώρο εγκατάστασης. Ως πόλοι προσέλκυσης νέων βιομηχανικών εγκαταστάσεων χαρακτηρίζονται οι ευρύτερες μητροπολιτικές περιοχές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, μια σειρά από πόλεις που θεωρούνται πύλες και κόμβοι (Πάτρα, Λάρισα – Βόλος, Ιωάννινα, Καβάλα – Ξάνθη – Δράμα, Αλεξανδρούπολη – Κομοτηνή και Κοζάνη – Πτολεμαΐδα), καθώς και οι περιοχές Ηρακλείου – Χανίων στη Κρήτη, η Ηγουμενίτσα και οι πύλες στα βόρεια σύνορα της χώρας. Επιπλέον, το

ΥΠΕΧΩΔΕ προτείνει τη δημιουργία 4-5 νέων ελεύθερων ζωνών βιομηχανίας – εμπορίου που πιθανότατα θα βρίσκονται σε λιμάνια – πύλες (Καβάλα ή Αλεξανδρούπολη, Ηγουμενίτσα) και σε παραμεθόριες περιοχές των βορείων συνόρων της χώρας.

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Το κυρίαρχο ερώτημα, στο οποίο καλείται να απαντήσει ένα προγραμματικό εργαλείο παραγωγικών δραστηριοτήτων, όπως αυτών του δευτερογενή τομέα –χωρικού, οικονομικού, τεχνολογικού χαρακτήρα και σχεδιασμού υποδομών- αφορά στο πρότυπο ανάπτυξης του, σε μέσο/μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα.

Ο σχεδιασμός των μελλοντικών εξελίξεων πραγματοποιείται στη βάση των τάσεων που κυριάρχησαν τις προηγούμενες δεκαετίες, με στόχο την (επαν)οργάνωση σε πιο ορθολογικές βάσεις και την συγκράτηση/ προσανατολισμό τους σε χωροταξικά μοντέλα που αποκαθιστούν (απλά) χωρικές ανισορροπίες; Ή ακολουθούνται αρχέτυπα που οδηγούν την αναπτυξιακή πορεία στο ρεύμα των σύγχρονων εξελίξεων με κυρίαρχο, αλλά όχι μόνον, το ευρωπαϊκό, όπου η χώρα μας συνδιαμορφώνει, στους κόλπους των κοινοτικών οργάνων;

Το ερώτημα θα μπορούσε να εκληφθεί και ως ρητορικό, αφού σύμφωνα με τους Κοινοτικούς Στρατηγικούς Προσανατολισμούς για τη Συνοχή 2007-2013, οι οποίοι, κατευθύνουν την 4^η Διαρθρωτική Δέσμη της χώρας και την αναθεωρημένη Στρατηγική της Λισσαβώνας, τα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα μέσω της πολιτικής συνοχής θα πρέπει να προσανατολίσουν τους πόρους τους -τα Εθνικά Στρατηγικά Πλαίσια- στις εξής τρεις προτεραιότητες:

- αύξηση της ελκυστικότητας των χωρών, των περιφερειών και των αστικών κέντρων,
- ενθάρρυνση της καινοτομίας, της επιχειρηματικότητας και της ανάπτυξης της οικονομίας της γνώσης με ικανότητες έρευνας και καινοτομίας, συμπεριλαμβανομένων των νέων τεχνολογιών πληροφορίας και επικοινωνίας,
- δημιουργία περισσότερων και καλύτερων θέσεων εργασίας, προσελκύοντας περισσότερα άτομα στην επιχειρηματική δραστηριότητα.

Η διεθνής αλλά και εγχώρια εμπειρία της τελευταίας εικοσαετίας κατέδειξε επαρκώς, ότι η εισαγωγή της καινοτομίας στις δραστηριότητες του δευτερογενή -που συνιστά κομβικό στοιχείο της νέας επιχειρηματικότητας και της ενδυνάμωσης της χωρικής ελκυστικότητας- απαιτεί σύγχρονες δομές στήριξης των ΜΜΕ και κατάλληλους υποδοχείς/ χωρικές προβολές, που θα διασφαλίζουν τις προαναφερθείσες κατευθυντήριες γραμμές.

Από τη ζωνοποίηση των Βιομηχανικών Πάρκων στη δικτύωση των Θερμοκοιτίδων/ Τεχνολογικών Πάρκων και στα Πάρκα Επιχειρήσεων.

Ως συνεπακόλουθο των ανωτέρω, αναφύεται το ζήτημα ποιες μορφές υποδοχέων εγγυώνται την εκπλήρωση των τεθέντων κριτηρίων.

Θα μπορούσαν να σχηματιστούν:

- η ζωνοποίηση, γνωστότερη ως zoning, η διαίρεση δηλ. του αστικού ιστού σε ζώνες με έντονο μονολειτουργικό χαρακτήρα, σε κάθε μία από τις οποίες αποδίδονται ορισμένοι συγκεκριμένοι κανονισμοί οικοδόμησης, κατά κύριο λόγο αναφορικά με τις χρήσεις γης, την πυκνότητα και το ύψος των κτιρίων. Η πρακτική αυτή ακολουθήθηκε από τους μηχανικούς των δήμων στο πρώτο ήμισυ του 19^{ου} αιώνα.

Για τις περισσότερες τοπικές αυτοδιοικήσεις αποτέλεσε ένα πολεοδομικό εργαλείο - σχετικά απλό στη σύλληψη και στην εφαρμογή- ελέγχου των χωρικών μετασχηματισμών της εκβιομηχανοποίησης που συντελούνταν κατά τρόπο ταχύ και συνήθως άναρχα στα βιομηχανικά αστικά κέντρα, με αρνητική συνέπεια για τη λειτουργία και την μορφή της πόλης.

Θεωρήθηκε ως καταλληλότερο εργαλείο για τον εξορθολογισμό των μετασχηματισμών αυτών, τον καθορισμό και την αλληλοσυσχέτιση των διαφόρων λειτουργιών της πόλης, δίδοντας της παράλληλα μια «λογική σχεδιαστική δομή» ικανή να προλαμβάνει μελλοντικές εξελίξεις⁽⁷⁾.

- Οι νέες μορφές χωρικής πραγματικότητας, γνωστότερες ως Επιστημονικά ή Τεχνολογικά Πάρκα, διαφέρουν ανάλογα από την χώρα προέλευσης και τις τυπολογικές αποκλίσεις.

Το κύριο χαρακτηριστικό τους αποτελεί η συνύπαρξη του δευτερογενή και ορισμένων κλάδων του τριτογενή τομέα, με την επιστημονική έρευνα σε ένα ενιαίο χώρο ζυμώσεων τεχνολογικών καινοτομιών, οι οποίες μεταφράζονται σε νέες βιομηχανικές εφαρμογές, σε τομείς που θεωρούνται στρατηγικοί για τη σύγχρονη οικονομία: πληροφορική, βιοτεχνολογία, τηλεπικοινωνίες, αγροτοβιομηχανία, ρομποτική, αεροναυπηγική, ενέργεια, κ.α.

- Η δημιουργία μιας άλλης μορφής υποδοχέων, των Πάρκων Επιχειρήσεων (Business Parks), υπαγορεύτηκε από την ανάγκη ύπαρξης προηγμένης μορφής βιομηχανικών ζωνών, που να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις συνεργασίας μεταξύ της δευτερογενούς παραγωγής όχι αναγκαστικά συνδεδεμένες με τις νέες τεχνολογίες και του όλο και πιο πολυσύνθετα διαρθρωμένου τομέα της παροχής υπηρεσιών: τηλεπικοινωνίες, χρηματοδότηση, έρευνα αγοράς, διαφήμιση, κ.α.

Τα Πάρκα Επιχειρήσεων, εμφανίζουν αρκετές αναλογίες με την αρχική έννοια του Τεχνολογικού Πάρκου, αλλά είναι λιγότερο προσανατολισμένα στις νέες τεχνολογίες, χωρίς το στοιχείο της έρευνας, δίδοντας έμφαση στις υπηρεσίες.

Σε αντίθεση με την ζωνοποίηση της βιομηχανικής περιόδου, στην τεχνολογική εποχή, τα Πάρκα Επιχειρήσεων και οι Τεχνοπόλεις, εμφανίζονται σαν προοίμιο συμφιλίωσης παραγωγικών δραστηριοτήτων και χωρικών μετασχηματισμών.

Το ειδικό Πλαίσιο για τη Βιομηχανία

⁷ Από τις Τεχνοπόλεις στα Πάρκα Επιχειρήσεων, ή η μεταβαλλόμενη μορφή της βιομηχανικής χωροθέτησης. Σταύρου Χρ. Τσέτση. Δελτίο Συλλόγου Αρχιτεκτόνων. Σεπτέμβριος / Οκτώβριος 1991.

Οι –συγκροτημένες γενικά- προτάσεις του Χωροταξικού Πλαισίου για τη Βιομηχανία και η έκδηλη συνάφεια της κρίσιμης σχέσης ανάλυση/ διερεύνηση εναλλακτικών/ λύσεις, δίνουν καταρχήν ένα περίγραμμα απαντήσεων για ορθολογική διάρθρωση του δευτερογενή στις τάσεις *laisser faire* που κυριάρχησαν /κατισχύουν και σήμερα.

Ασφαλώς η διάρθρωση των δομών στήριξης -οι οποίες συνεχώς εξελίσσονται τυπολογικά- εξαρτάται από τις ανάγκες/ προοπτικές ικανοποίησης των προϋποθέσεων χωροθέτησης μιας τέτοιας υποδομής και εναπόκειται πρωτίστως στον τοπικό/ περιφερειακό σχεδιασμό να τις αναδείξει, ώστε να καταστούν κύριοι «αναπτυξιακοί συνομιλητές» και συστατικά στοιχεία της περιφερειακής ανταγωνιστικότητας.

Άλλωστε, με την ισχύουσα νομοθεσία, τα ΓΠΣ/ ΣΧΟΟΑΠ, συμβατικά, υποχρεώνουν σε τοπικές αναπτυξιακές/ χωροταξικές (ανα)διατάξεις.

Όμως ο καθορισμός μιας τυπικής βιομηχανικής ζώνης –υπό μορφή π.χ. ΒΙΠΕ/ ΒΙΟΠΑ, που σε ορισμένες περιπτώσεις φαίνεται να είναι η κύρια εναλλακτική- δεν εγγυάται την εισαγωγή της καινοτομίας και την αναγκαία διασφάλιση των κύκλων ανανέωσης των προϊόντων. Απαιτούνται σύγχρονες δομές.

Το ζητούμενο παραμένει η εισαγωγή της καινοτομίας στον ευρύτερο οικονομικό ιστό, με το ρόλο των υποδομών ως βασικό «επισπεύδοντα», στην περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και στη διαμόρφωση της αναδυόμενης αστικότητας, υπό το πρίσμα μιας αρμονικότερης συνύπαρξης δευτερογενή / (υψηλού) τριτογενή.

Αλλά αυτό προϋποθέτει «μετατόπιση»/ ενθυλάκωση στις προτάσεις του νομοσχεδίου, δράσεων προς την κατεύθυνση της συναρμογής/ σύνδεσης με τις εξελίξεις της Ερευνητικής & Τεχνολογικής στρατηγικής της χώρας, στο πλαίσιο των κοινοτικών κατευθύνσεων και σε υποδοχείς που προάγουν την συναρμογή E&T&A.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΔΟΜΕΣ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ
<p>Επιστημονικό/Τεχνολογικό Πάρκο</p> <p>Η διεθνής Οργάνωση Επιστημονικών Πάρκων/Τεχνοπόλεων (International Association of Science Parks - Club de Technopoles) με τον όρο "Επιστημονικό Πάρκο" χαρακτηρίζει μία πρωτοβουλία που:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Είναι επίσημα και επιχειρησιακά συνδεδεμένη με ένα ή περισσότερα πανεπιστήμια, ερευνητικά κέντρα ή ανώτερα ιστιτούτα εκπαίδευσης. - Δημιουργήθηκε για να ενθαρρύνει την εκπαίδευση - κατάρτιση και την ανάπτυξη των "βιομηχανιών γνώσεως" (insustries du savoir) γύρω από τις εγκαταστάσεις εντός του Πάρκου. - Έχει έναν οργανισμό διαχείρισης με στόχο τη μεταφορά τεχνολογιών και με αρμοδιότητες σχετικές με την οργάνωση του πάρκου.
<p>Θερμοκοιτίδα (Επωαστήριο)</p> <p>Μία πιο απλή μορφή μεταφοράς τεχνολογίας αποτελεί η Θερμοκοιτίδα (Θ), ονομασία η οποία χαρακτηρίζει ένα κτιριακό συγκρότημα που στοχεύει να υποδεχθεί κυρίως δημιουργούς επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας/καινοτομίας ή νέες δραστηριότητες των υπαρχουσών.</p> <p>Αυτές οι επιχειρήσεις μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις εγκαταστάσεις για ένα περιορισμένο χρονικό διάστημα από 2 έως 5 χρόνια.</p>
<p>Πάρκο Ερεύνης</p> <p>Κύριο χαρακτηριστικό ενός Πάρκου Έρευνας ή Ερευνητικού Πάρκου, αποτελεί η δραστηριότητα του, η οποία έχει απόλυτο προσανατολισμό την επιστημονική και τεχνολογική πρωτοπορεία.</p> <p>Χωροθετείται συνήθως πλησίον ενός πανεπιστημίου ή σε ακαδημαϊκές ή ερευνητικές δομές. Οι δραστηριότητες που αφορούν πρωτίστως στην έρευνα και όχι ανάπτυξη.</p> <p>Δεν προβλέπονται εγκαταστάσεις παραγωγής.</p>
<p>Κέντρο Καινοτομίας</p> <p>Ως Κέντρο Επιχειρήσεων και Καινοτομίας (Business and Innovation Centre, BIC) νοείται μία συνεταιρική δομή τοπικού ή περιφερειακού χαρακτήρα, η οποία προσφέρει με πλεονεκτικούς όρους, ένα πλήρες φάσμα υπηρεσιών στις ΜΜΕ, οι οποίες είναι προσανατολισμένες προς την καινοτομία στο βιομηχανικό χώρο ή τις υπηρεσίες στη βιομηχανία. Διακριβώνει, επιλέγει και συνοδεύει τους δημιουργούς επιχειρήσεων και τα σχέδια τους, ή τις υπάρχουσες ΜΜΕ.</p>
<p>Επιχειρησιακό Πάρκο</p> <p>Με την ονομασία Επιχειρησιακό Πάρκο ή Πάρκο Επιχειρήσεων (Business Park) χαρακτηρίζεται μία δομημένη δόμηση σε ευρεία κλίμακα χώρων κυρίως, γραφείου, πάνω από 500.000 τετραγωνικά πόδια, εντός εκτεταμένης περιοχής ελκυστικής από φυσική ομορφιά, με χαμηλή κτιριακή πυκνότητα που σπάνια ξεπερνά το 30% της συνολικής κάλυψης και άφθονους χώρους σταθμεύσεως.</p>

Πηγή: Σταύρος Χρ. Τσέτσης: Προς μία Ευρωπαϊκή Χωροταξική Πολιτική. Αστικοί μετασχηματισμοί σε μία μετεξελισσόμενη Ευρώπη. Εκδόσεις Παπαζήση. Οκτώβριος 1996.

¹ Από τις Τεχνοπόλεις στα Πάρκα Επιχειρήσεων, ή η μεταβαλλόμενη μορφή της βιομηχανικής χωροθέτησης. Σταύρου Χρ. Τσέτση. Δελτίο Συλλόγου Αρχιτεκτόνων. Σεπτέμβριος / Οκτώβριος 1991.

Πηγές

- Innovations for the improvement of the Urban Environment. A European Overview. Luxembourg Office for Official Publications of the European Communities, 1993. Stavros Tsetsis & Others: (The Greek report prepared by)
- Τεχνολογικά Πάρκα και Περιφερειακή Ανάπτυξη. Προβλήματα και προοπτικές χωροθέτησης στον ελληνικό χώρο. Σταύρου Χρ. Τσέτση "Οικονομικός", 26 Σεπτεμβρίου 1991.

ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΕΙΔΙΚΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Οι επιπτώσεις προβλέπονται ευεργετικές για την ΠΜ με τις επισημάνσεις που διατυπώθηκαν. Απαιτείται ο άμεσος καθορισμός λεπτομερών χρήσεων γης στην ΠΜ.

Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας

Το αρχικό κείμενο του Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τις ΑΠΕ προβλέπει την εγκατάσταση αιολικών πάρκων σε τέσσερις γεωγραφικές κατηγορίες, ανάλογα με το αιολικό δυναμικό τους. Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει την ηπειρωτική χώρα και την Εύβοια. Στην γεωγραφική αυτή ζώνη χωροθετούνται τρεις Περιοχές Αιολικής Προτεραιότητας (ΠΑΠ) και οι Περιοχές Αιολικής Καταλληλότητας (ΠΑΚ). Στις ΠΑΠ περιλαμβάνονται οι νομοί Έβρου και Ροδόπης, όπου μπορούν να εγκατασταθούν 480 ανεμογεννήτριες ισχύος 960 MW, οι νομοί Καρδίτσας, Αιτωλοακαρνανίας, Ευρυτανίας, Φωκίδας, Φθιώτιδας, Βοιωτίας και Εύβοιας, όπου μπορούν να εγκατασταθούν συνολικά 1.619 ανεμογεννήτριες ισχύος 3.238 MW και οι νομοί Λακωνίας και Αρκαδίας, όπου μπορούν να εγκατασταθούν 438 ανεμογεννήτριες ισχύος 876 MW.

Στη δεύτερη γεωγραφική ζώνη εντάσσεται η Αττική, στην οποία προβλέπεται η εγκατάσταση 50 ανεμογεννητριών, ισχύον 100 MW. Μάλιστα, οι ανεμογεννήτριες στο Λεκανοπέδιο –σύμφωνα πάντα με το αρχικό σχέδιο- μπορούν να τοποθετηθούν στις θέσεις Πάστρα, Πάνειο, Λαυρεωτικό Όλυμπο και Μερέντα. Στην Τρίτη κατηγορία περιλαμβάνονται τα κατοικημένα νησιά του Αιγαίου, του Ιονίου και η Κρήτη, ενώ στην τέταρτη ζώνη εντάσσονται οι υπεράκτιος θαλάσσιος χώρος και οι ακατοίκητες νησίδες. Επιπλέον, με Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο καθορίζονται ζώνες αποκλεισμού (περιοχές περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος, οικισμοί, δίκτυα υποδομής, περιοχές παραγωγικών δραστηριοτήτων κ.α.) εντός των οποίων απαγορεύεται η εγκατάσταση αιολικών πάρκων, ενώ τίθενται συγκεκριμένες αποστάσεις αυτών των έργων από δίκτυα και άλλες υποδομές αλλά και μέγιστες επιτρεπόμενες πυκνότητες (ανεμογεννήτριες ανά επιφάνεια). Όσον αφορά την εγκατάσταση μικρών υδροηλεκτρικών σταθμών, αυτοί χωροθετούνται κυρίως σε ημιορεινές και ορεινές περιοχές και ειδικότερα στην Ήπειρο, τη Δυτική Στερεά Ελλάδα, τη Δυτική Μακεδονία, την Ανατολική Μακεδονία – Θράκη, καθώς και στην Δυτική και Βόρεια Πελοπόννησο. Τέλος, οι εγκαταστάσεις αξιοποίησης της ηλιακής ενέργειας με τη χρήση φωτοβολταϊκών συστημάτων χωροθετούνται κατά κύριο λόγο σε γυμνές και άγονες περιοχές με χαμηλό υψόμετρο. Κατά προτίμηση, οι περιοχές αυτές θα πρέπει να είναι αθέατες από πολυσύχναστους χώρους και να έχουν δυνατότητα διασύνδεσης με το δίκτυο διανομής της ΔΕΗ.

Επιπτώσεις στην ΠΜ

Δεν αναμένονται δυσμενείς επιπτώσεις.

**ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΠΟΥ
ΔΙΑΜΟΡΦΩΝΟΥΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΥΣ**

Η ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ 2007-2013

Προγράμματα 2007-2013

Η ισόρροπη ανάπτυξη των περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής αποτελεί στρατηγικό στόχο της. Στο πλαίσιο της αναθεωρημένης Στρατηγικής της Λισσαβώνας, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποσκοπεί στην προώθηση μίας ανταγωνιστικής και δυναμικής οικονομίας βασιζόμενης στη γνώση, που οδηγεί στη δημιουργία περισσότερων και ποιοτικών θέσεων εργασίας, και συνάδει με τις προτεραιότητες της αειφόρου ανάπτυξης.

Προς αυτή την κατεύθυνση κινητοποιείται και η Ευρωπαϊκή Πολιτική Συνοχής για την περίοδο 2007-2013. Σε μία διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση, η πολιτική αυτή είναι αναγκαία περισσότερο από κάθε άλλη φορά για την επιτάχυνση της σύγκλισης, δίνοντας έμφαση στην ανάπτυξη και την απασχόληση. Στη νέα περίοδο, τα χρηματοδοτικά μέσα που διατίθενται για την Πολιτική Συνοχής είναι το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ) και το Ταμείο Συνοχής («Ταμεία»).

Για την περίοδο 2007-2013 κάθε Κράτος Μέλος καταρτίζει και υποβάλλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ένα κείμενο, το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ), που αποτελεί το πλαίσιο για τον προγραμματισμό των Ταμείων σε εθνικό επίπεδο. Το ΕΣΠΑ πρέπει να είναι συνεπές με τις Στρατηγικές Κατευθυντήριες Γραμμές για την Πολιτική Συνοχής 2007-2013 και να συνδέεται στενά με το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων (ΕΠΜ) του Κράτους Μέλους, στο οποίο περιγράφονται τα μέτρα που θα εφαρμοστούν για την υλοποίηση της Στρατηγικής της Λισσαβώνας σχετικά με την απασχόληση και την ανάπτυξη.

Το ελληνικό ΕΣΠΑ, που περιγράφει τη στρατηγική της χώρας και τον τρόπο με τον οποίο η Ελλάδα προγραμματίζει να αξιοποιήσει την κοινοτική συνδρομή ύψους 20,4 δις ευρώ κατά τη νέα περίοδο προγραμματισμού 2007-2013, έχει υποβληθεί και εγκριθεί από την Επιτροπή τον Ιανουάριο του 2007, δεδομένου ότι πληροί όλες τις παραπάνω προϋποθέσεις. Το ΕΣΠΑ πρόκειται να αποτελέσει (όπως και το Γ' ΚΠΣ) ένα σημαντικό μέσο για την προώθηση της ατζέντας της Λισσαβώνας στην Ελλάδα. Οι γενικές προτεραιότητες που περιλαμβάνονται σε αυτό εξειδικεύονται και υλοποιούνται μέσω Επιχειρησιακών Προγραμμάτων, τομεακών και περιφερειακών.

Η νέα περίοδος προγραμματισμού 2007-2013 πρόκειται να είναι ιδιαίτερα σημαντική και για την εφαρμογή της Πολιτικής Αγροτικής Ανάπτυξης και της Πολιτικής Αλιείας στη διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση. Κάθε Κράτος Μέλος οφείλει να αποτυπώσει τη στρατηγική του σε σχέση με την ανάπτυξη του τομέα της γεωργίας και των αγροτικών περιοχών σε ένα προγραμματικό κείμενο, το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΣΣΑΑ). Αντίστοιχα για τον τομέα της αλιείας και των αλιευτικών περιοχών, θα πρέπει να διαμορφώσει το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Αλιείας (ΕΣΣΑΑΛ). Η στρατηγική για κάθε τομέα, που πρέπει να είναι απόλυτα συνεκτική και συμπληρωματική με το ΕΣΠΑ, εξειδικεύεται και υλοποιείται μέσω Επιχειρησιακών Προγραμμάτων, τα οποία συγχρηματοδοτούνται από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο για την Αγροτική Ανάπτυξη (ΕΓΤΑΑ) και από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας (ΕΤΑ).

Το ΕΣΠΑ 2007-2013 αποτελεί το έγγραφο αναφοράς για τον προγραμματισμό των Ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε εθνικό επίπεδο για την περίοδο 2007-2013. Εκπονήθηκε στο πλαίσιο της νέας στρατηγικής προσέγγισης για την Πολιτική Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με την οποία το ΕΣΠΑ «..εξασφαλίζει ότι η συνδρομή από τα Ταμεία συμβαδίζει με τις κοινοτικές στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές για τη συνοχή και προσδιορίζει το σύνδεσμο μεταξύ των κοινοτικών προτεραιοτήτων αφενός και του εθνικού προγράμματος μεταρρυθμίσεων αφετέρου».

Για τη διαμόρφωση του ΕΣΠΑ 2007-2013 ως εγγράφου προγραμματισμού, αξιοποιήθηκαν εισροές από ένα σημαντικό αριθμό προτάσεων που υπεβλήθησαν στο Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών, κατευθύνσεων - πολιτικών επιλογών σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο και ποσοτικών δεδομένων και μελετών.

Οι αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Δεκεμβρίου του 2005, με τις οποίες διασφαλίστηκαν έως το 2013 οι πόροι της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Συνοχής για τη χώρα, οι νέοι Κανονισμοί των Ταμείων της ΕΕ, καθώς και οι Στρατηγικές Κατευθυντήριες Γραμμές για την Πολιτική Συνοχής, αποτέλεσαν το πλαίσιο στο οποίο βασίστηκαν, μεταξύ των άλλων, οι εθνικές αρχές προκειμένου να προσεγγίσουν τις βασικές παραμέτρους του αναπτυξιακού προγραμματισμού και να καταρτίσουν το ΕΣΠΑ.

Επιπλέον, τα κυριότερα έγγραφα της ΕΕ που αναφέρονται στην αναθεωρημένη Στρατηγική της Λισσαβόνας και το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση 2005-2008, ελήφθησαν υπόψη κατά τη διαμόρφωση των βασικών στρατηγικών επιλογών - προτεραιοτήτων, καθώς συνιστούν κεντρικές μακροπρόθεσμες επιλογές για την Ευρωπαϊκή Ένωση, στις οποίες κλήθηκε να συμβάλει και η αναπτυξιακή πολιτική του νέου ΕΣΠΑ.

Βάσει των ανωτέρω, η στοχοθεσία του ΕΣΠΑ διατυπώθηκε σε 4 επίπεδα:

- στο επίπεδο των στρατηγικών στόχων του ΕΣΠΑ,
- στο επίπεδο των θεματικών (5) και χωρικών (3) προτεραιοτήτων, όπως απαιτείται από το Γενικό Κανονισμό των Ταμείων,
- στο επίπεδο των Γενικών Στόχων (17), στους οποίους αναλύεται κάθε θεματική προτεραιότητα,
- στο επίπεδο των ειδικών στόχων και των κύριων μέσων επίτευξης.

Παράλληλα, η αναπτυξιακή στρατηγική διαμορφώθηκε και με γνώμονα εθνικές πολιτικές που διατυπώνονται σε στρατηγικά έγγραφα όπως η Εθνική Έκθεση Στρατηγικής για την Κοινωνική Προστασία και την Κοινωνική Ένταξη 2006-2008, η Ψηφιακή Στρατηγική 2006-2013, το «Σχέδιο Ανάπτυξης Μεταφορών 2007-2013 και εικοσαετίας», Εθνική Λιμενική Πολιτική, το Εθνικό Σχέδιο Στρατηγικής Αγροτικής Ανάπτυξης της Ελλάδας 2007-2013 κλπ.

Το **πλαίσιο χρηματοδότησης** διαμορφώθηκε στη βάση των αποφάσεων του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2005 και των προδιαγραφών - περιορισμών των νέων Κανονισμών και προέκυψε με βάση τις αναπτυξιακές ανάγκες ανά τομέα και Περιφέρεια στην επόμενη περίοδο, συνεκτιμώντας τις ανάγκες ολοκλήρωσης των συνεχιζόμενων έργων της προηγούμενης περιόδου και τις απαιτήσεις για δράσεις που εξυπηρετούν τη Στρατηγική της Λισσαβόνας. Βασική επιλογή ήταν η βέλτιστη αξιοποίηση των πόρων της νέας προγραμματικής περιόδου προς όφελος της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας.

Οι βασικές αρχές που διέπουν το πλαίσιο **διαχείρισης, παρακολούθησης & ελέγχου** των ΕΠ της περιόδου 2007-2013 αποτέλεσαν αντικείμενο ευρείας διαβούλευσης και αποτυπώθηκαν σε κείμενα θέσεων των συμμετεχόντων φορέων. Συμπληρώθηκαν από τα πορίσματα συστηματικής ανάλυσης των απαιτήσεων των νέων Κανονισμών της ΕΕ (Γραμματεία σχεδιασμού του ΕΣΠΑ, ΜΟΔ ΑΕ, ΔΑ ΚΠΣ/ΕΥΣ) και σχετικής μελέτης που εκπονήθηκε για το ΥΠΟΙΟ με θέμα τη «Βελτίωση των συστημάτων διαχείρισης και ελέγχου των ΕΠ του ΚΠΣ 2000 – 2006, των Κοινοτικών Πρωτοβουλιών και του Ταμείου Συνοχής και στην προσαρμογή αυτών για την περίοδο 2007 – 2013».

Η διάρθρωση του ΕΣΠΑ σε Επιχειρησιακά Προγράμματα

Η αρχιτεκτονική των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΕΠ) του ΕΣΠΑ 2007–2013 διαμορφώθηκε έτσι ώστε να υλοποιηθούν με το βέλτιστο τρόπο οι στρατηγικές επιλογές της χώρας, ενώ λήφθηκαν υπόψη τα νέα δεδομένα της προγραμματικής περιόδου 2007-2013 (63% του πληθυσμού της χώρας σε καθεστώς μεταβατικής στήριξης).

Το νέο σχήμα χαρακτηρίζεται από μικρότερο πλήθος Επιχειρησιακών Προγραμμάτων σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο 2000-2006, που οδηγεί σε πιο ευέλικτο σχήμα διαχείρισης: ο στρατηγικός σχεδιασμός της χώρας για την περίοδο 2007-2013 θα υλοποιηθεί μέσα από **οκτώ (8) Τομεακά ΕΠ, πέντε (5) Περιφερειακά ΕΠ και δώδεκα (12) ΕΠ Εδαφικής Συνεργασίας**. Την περίοδο 2007-2013 το σύνολο των υποδομών προσπελασιμότητας θα υλοποιηθεί πλέον στο πλαίσιο ενός τομεακού ΕΠ, ενώ για τους τομείς της υγείας και του πολιτισμού δεν θα υπάρχει πλέον διακριτό ΕΠ και οι σχετικές δράσεις θα υλοποιηθούν από Περιφερειακά και Τομεακά ΕΠ.

ΠΗΓΕΣ

<http://www.hellaskps.gr>

ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι επιτεύξεις της Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών (ΚΠΜ)

Η φιλελευθεροποίηση της αγοράς μεταφορών -που προωθήθηκε από τα μέσα της δεκαετίας του '80 και επιβεβαιώθηκε ως κύριος προσανατολισμός της Ε.Ε., από την Λευκή Βίβλο (1998) για τη μελλοντική ανάπτυξη της κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών της εκτελεστικής Επιτροπής- πραγματοποίησε σημαντική πρόοδο.

Συνολικά σημειώθηκε ικανή μείωση των τιμών, προς όφελος των ευρωπαίων καταναλωτών, δόθηκαν μεγαλύτερες δυνατότητες προσπελασιμότητας σε περισσότερες περιοχές κυρίως εντός της Ένωσης, βελτιώθηκαν οι προσφερόμενες υπηρεσίες μεταφορών και διευρύνθηκαν οι επιλογές για μετακινήσεις των πολιτών της.

Στο διάστημα της τελευταίας τριακονταετίας υπερδιπλασιάστηκε η κινητικότητα ατόμων: από 17χλμ. ημερησίως το 1970, σε 38 χλμ. το 1998.

Παράλληλα, στο πλαίσιο της Ε&Τ δράσης της κοινότητας, αναπτύχθηκαν τεχνικές με σημαντικές επιπτώσεις στη Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών, ειδικότερα στη διαλειτουργικότητα μεταξύ των μέσων της, με απτά αποτελέσματα, στην υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου τρενών υψηλής ταχύτητας και στο υιοθετηθέν πρόγραμμα πλοήγησης μέσω δορυφόρου, Galileo.

Το μέτρο των δυσχερειών.

Το ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών, βρίσκεται αντιμέτωπο μπροστά σε σημαντικές δυσχέρειες, κυρίως λόγω των στρεβλώσεων που δημιουργεί η υπερτροφική ανάπτυξη των οδικών μεταφορών επιβατών, όσο και εμπορευμάτων, έναντι των άλλων μέσων.

Οι πρώτες κατέχουν περί το 79% της αγοράς έναντι του μεριδίου του 6% των σιδηροδρομικών μεταφορών και 5% των αεροπορικών, ενώ οι εμπορευματικές οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 44%, 41% οι θαλάσσιες, 8% οι σιδηροδρομικές και 4% οι εσωτερικές πλωτές (Ευρωπαϊκή Επιτροπή).

Ένα βασικό πρόβλημα αφορά στις κυκλοφοριακές συμφορήσεις που πλήττουν το ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών. Φαινόμενο που άρχισε να γίνεται ιδιαίτερα αισθητό στη δεκαετία του '90, με ένταση στις αστικές κυρίως συναθροίσεις, αλλά και σε αρτηρίες διευρωπαϊκών δικτύων. Σύμφωνα με την Επιτροπή, το 10% του οδικού δικτύου (7.500 χλμ.), 20% του σιδηροδρομικού (16.000 χλμ.), χαρακτηρίζεται από συμφορήσεις. Σημειώνεται επίσης ότι 16 από τους κύριους αερολιμένες της Ένωσης καταγράφουν καθυστερήσεις άνω των 15 λεπτών, στο 1/3 των πτήσεων.

Τα ανωτέρω φαινόμενα, πέραν του σημαντικού κόστους που επιφέρουν στο κοινοτικό ακαθάριστο εγχώριο προϊόν -μόνον οι κυκλοφοριακές οδικές συμφορήσεις αντιπροσωπεύουν το 0,5% του ΑΕΠ, ενώ οι προβλέψεις εκτιμούν ότι στο σενάριο της μη παρέμβασης θα αντιστοιχεί, στον ορίζοντα του 2010, στο 1% ετησίως-υπονομεύουν τον καθοριστικό παράγοντα της ευρωπαϊκής οικονομίας: την απρόσκοπτη κινητικότητα στους κόλπους της.

Το όλο ζήτημα δεν είναι ανεξάρτητο από την κατανομή των μετακινήσεων/κυκλοφοριακών ροών, μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφορών, όπου κυριαρχούν οι οδικές μεταφορές. Ούτε από τις χρονικές αποκλίσεις στην πραγματοποίηση των

υποδομών του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, όπως προγραμματίστηκαν το 1994 από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στο Έσσην, ενώ οι μελλοντικές επεκτάσεις του, επαναφέρουν το σημαντικό πρόβλημα των επιδοτήσεων τους από τον κοινοτικό προϋπολογισμό.

Παράλληλα γίνεται ευρύτερα αποδεκτή ως μέρος της λύσης, η τιμολόγηση της χρήσης των υποδομών για την αντιμετώπιση των δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον και στην υγεία των ευρωπαϊών πολιτών.

Οι νέες προκλήσεις

Η ΚΠΜ καλείται να αντιμετωπίσει τις νέες προκλήσεις που αναφέρονται:

- Την προσαρμογή/ ολοκλήρωση του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών στο πλαίσιο της διεύρυνσης.
- Την επανισορροπία μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μεταφορών, η οποία προβάλλει ως το μεγάλο στοίχημα για την ΚΠΜ.

Η ολοκλήρωση της ΚΠΜ στους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης, στο πνεύμα των αποφάσεων του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Göteborg, που έθεσε ως κεντρικό άξονα της στρατηγικής για βιώσιμη ανάπτυξη, την ισορροπία μεταξύ των τρόπων μεταφορών.

Η τιμολόγηση στις οδικές μεταφορές, η ανανέωση των άλλων τρόπων μεταφορών και οι επενδύσεις στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, αποτελεί την προτεινόμενη προσέγγιση της Λευκής Βίβλου. Σύμφωνα με την Επιτροπή, μια τέτοια αντιμετώπιση θα επιτρέψει την (επαν)ισορροπία των μεριδίων των τρόπων μεταφορών. Επιχειρείται αποσύνδεση των επιβατικών μεταφορών με το ιδιωτικό αυτοκίνητο, από την οικονομική ανάπτυξη.

Το ανωτέρω εγχείρημα προαπαιτεί την προώθηση άλλων, εκτός ΚΠΜ πολιτικών, στην κορυφή των οποίων βρίσκονται: η αστική και χωροταξική πολιτική με προσανατολισμό στον περιορισμό των αλόγιστων μετακινήσεων, η πολιτική βιώσιμης κινητικότητας στα αστικά κέντρα, με έμφαση στα Μαζικά Μέσα Μετακινήσεων και στα άλλα πλην Ι.Χ. τρόπους μεταφορών, οι πολιτικές ανταγωνισμού, οι οποίες θα διασφαλίσουν το άνοιγμα της αγοράς στον τομέα των σιδηροδρόμων, η δημοσιονομική και φορολογική πολιτική για την εσωτερική του εξωτερικού κόστους και για διάφορες πτυχές, και η πολιτική E&T.

Ειδικότερα για τα επιμέρους μέσα, η αποτίμηση της ΚΠΜ έχει ως εξής:

Αερομεταφορές

Η απελευθέρωση των «Ευρωπαϊκών Ουρανών», η οποία πραγματοποιήθηκε σταδιακά από τα τέλη της δεκαετίας του '80 στο πλαίσιο της κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών της Ε.Ε., έχει επιφέρει την ανατροπή των πρακτικών προστατευτισμού, που παρείχε στους κρατικούς αερομεταφορείς η συνθήκη του Σικάγου του '44.

Η ριζική μεταβολή του περιβάλλοντος αερομεταφορών στη Γηραιά Ήπειρο –που αποσκοπούσε σε χαμηλότερα ναύλα, στην άρση των παραδοσιακών μονοπωλίων, στην αυξημένη πρόσβαση στην αγορά, στην ενθάρρυνση νέων διαδρομών, στην αποσυγκέντρωση δρομολογίων και στην εν γένει τόνωση του τομέα- προκάλεσε την εκτίναξη της βάσης των μετακινούμενων με αεροπλάνο, προς όφελος των καταναλωτών και της γενικότερης ανάπτυξης.

Ο οξύτατος ανταγωνισμός των αερομεταφορέων, με ιδιαίτερη ένταση μεταξύ τακτικών⁽¹⁾ και χαμηλού κόστους σε Ε.Ε. και ΗΠΑ, συμπίεσε τις τιμές των ναύλων, διέυρνε τις επιλογές, επέκτεινε τους προορισμούς και την ποιότητα παροχής υπηρεσιών. Η ίδια αυτή πολιτική οδήγησε στην ενίσχυση των δικτύων υποδομής μεταφορών, καθώς και τον ανταγωνισμό με τα άλλα μέσα μεταφορών.

Τα προ εικοσαετίας διλήμματα περί της απαραίτητης παρουσίας των κρατικών αερομεταφορέων σε περιοχές π.χ. με μειωμένη ζήτηση/ περιμετρικές/ ειδικές μεθοριακές, έχουν απαντηθεί τόσο από τις πολιτικές συνοχής της Ε.Ε., τις ειδικές παρεκκλίσεις για κοινοτικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες που επιχειρούν σε αυτές, αλλά και την ίδια την αγορά. Εξάλλου οι προσιτοί στο ευρύτερο κοινό ναύλοι, διευρύνουν τη ζήτηση και για νέους προορισμούς.

Όμως η φιλελευθεροποίηση του τομέα δεν πραγματοποιήθηκε χωρίς κόστος και ετεροβαρείς «απώλειες».

Ο εντεινόμενος πόλεμος των ναύλων και η συνεπακόλουθη προσπάθεια περαιτέρω μείωσης τους, καθιστούν σαφές ότι η οποία αύξηση των κερδών της αεροπορικής βιομηχανίας και η αύξηση του όγκου των μετακινήσεων, δεν εγγυώνται την σταθερή ανάκαμψη:

Η πίεση από τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, συνεχίζεται αμείωτη. Οι τελευταίοι –που καλύπτουν περί το 20% της αεροπορικής κίνησης στην Ευρώπη, με έντονες ανοδικές τάσεις- επεκτείνονται σε όλο και περισσότερες αγορές, αυξάνοντας προορισμούς και συχνότητες. Παράλληλα προσαρμύζουν πρακτικές για να διατηρήσουν το συγκριτικό πλεονέκτημα των ανταγωνιστικών τιμών⁽²⁾.

Ο τομέας των αερομεταφορών παραμένει ευάλωτος και σε εξωτερικούς κραδασμούς. Στη σοβαρή κρίση που προκάλεσε η 11/9 και οι απειλές της τρομοκρατίας, προσετέθη οι επιδημίες (π.χ. του SARS στην Ασία), αλλά και οι διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας.

Η αεροπορική βιομηχανία πλήττεται και από την άνοδο των τιμών των καυσίμων. Οι αυξήσεις των ναύλων σε διεθνείς πτήσεις, ως απάντηση στη διόγκωση των τιμών του πετρελαίου, προκαλεί νέο κύκλο ανατιμήσεων στα εισιτήρια των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών.

Στον παγκόσμιο χάρτη των αερομεταφορών, κυριαρχούν τρία σχήματα συνεργασιών: Η Star Alliance, που οδηγούν η Lufthansa και η United Airlines, η Skyteam με επικεφαλής την Air France και τη Delta Airlines και η One World με την British Airways και την American Airlines.

Οι συμμαχίες αυτές ανταγωνίζονται για την επιρροή/ επιβεβαίωση/ ανάδειξη των πλέον ελκυστικών διεθνών δικτύων. Η πρώτη συγκεντρώνει 17 αερομεταφορείς, συνολικής χωρητικότητας 27,7% (θέσεις/χιλ), η Sky Team, εννιά αερομεταφορείς με 22,9% και η One World 8 με 18,4%.

Οι συμμαχίες προσβλέπουν στις πλέον αναπτυσσόμενες αγορές αερομεταφορών της Ινδίας, της Κίνας, αλλά και της Ρωσίας.

Τέλη αερολιμένων και ανάπτυξη.

Μια σημαντική εξέλιξη, σχετίζεται με την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2004), να ζητήσει από τη δυναμική εταιρεία χαμηλού κόστους Ryanair, να επιστρέψει τις επιδοτήσεις, που κατ' αυτήν ο ιρλανδικός αερομεταφορέας απολάμβανε, σε συγκεκριμένη μορφή από την Περιφερειακή Διοίκηση της Βαλωνίας για τη χρήση του αεροδρομίου του Charleroi (45 χιλμ. από τις Βρυξέλλες)⁽³⁾. Η συμφωνία, που αφορούσε στη μείωση κατά το ήμισυ των τελών προσγείωσης και επίγειας εξυπηρέτησης και επιδοτήσεις στη στελέχωση του αερολιμένα και στην κατάρτιση του προσωπικού, έδινε τη δυνατότητα για μείωση των ναύλων, δημιουργώντας, σύμφωνα με την Commission, αθέμιτες πρακτικές.

Η εν λόγω απόφαση της Επιτροπής, κατά της οποίας προσέφυγε ο ιρλανδικός αερομεταφορέας, έχει σαφώς ευρύτερες επιπτώσεις και για τις άλλες εταιρείες χαμηλού κόστους, αφού αυτόματα δημιουργεί προηγούμενο. Όπως και για ορισμένες ευρωπαϊκές πόλεις που εφαρμόζουν ανάλογες πρακτικές, ενώ αποτρέπει Ο.Τ.Α. να ακολουθήσουν πολιτικές αύξησης της εναέριας προσπελασιμότητας, προαπαιτούμενο ταχείας ανάπτυξης.

Αποτελεί πλήγμα και για τη διάχυση των αερολιμένων εντός της ΕΕ –σε περιφερειακές υποδομές- τη στιγμή που ένα από τα κύρια προβλήματα του εξεταζόμενου τομέα, αποτελεί η συμφόρηση των κεντρικών αερολιμένων.

Η παρουσία του ιρλανδικού αερομεταφορέα στο Charleroi ως επιχειρηματικής του βάσης στην ηπειρωτική Ευρώπη, έδωσε καθοριστική ώθηση στην αύξηση επιβατών. Αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με εκτιμήσεις, τυχόν αποχώρηση της, θα προκαλέσει μείωση της επιβατικής κίνησης κατά 90%, που σήμερα είναι της τάξεως του 1,8 εκ, ατόμων ετησίως.

Οι Βρυξέλλες ζήτησαν μεγαλύτερη διαφάνεια στις συμφωνίες, διάρκεια έως πέντε έτη και πρόσβαση για όλους.

Παραμένει ασφαλώς το κρίσιμο ερώτημα: Αφού οι ιδιωτικοί αερολιμένες δυνητικά μπορούν να προσφέρουν εκπτώσεις στους εξυπηρετούμενους αερομεταφορείς, γιατί δεν θα έπρεπε να ισχύει το ίδιο με τους κρατικούς;

Οι εναπομείναντες ιδιωτικοί αερομεταφορείς

Οι Βρετανικές Αερογραμμές, εξέφρασαν στα τέλη Ιουνίου, τις ανησυχίες τους στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, για την χορηγούμενη κρατική βοήθεια, στην αγωνιζόμενη για

επιβίωση Alitalia, κύριος μέτοχος της οποίας (62%) είναι το ιταλικό κράτος. Περαιτέρω προβληματισμό προκάλεσε παλαιότερη η απόφαση /αίτημα της Ιταλικής Κυβερνήσεως (2004) προς τους ξένους αερομεταφορείς, να μη διαθέτουν χαμηλότερους από την Alitalia ναύλους, κάνοντας προσφυγή στις διμερείς συμφωνίες της συνθήκης του Σικάγου του 1944. Αλλά οι θεμελιώδεις κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ δεν μπορούν να παρακαμφθούν, επί μακρόν, με θεσμικά τεχνάσματα.

Σ' αυτό το πλαίσιο έντονου ανταγωνισμού, είναι σαφές ότι οι εναπομείναντες κρατικοί αερομεταφορείς της ΕΕ, είναι πλέον αναγκασμένοι να στερηθούν τις κρατικές επιχορηγήσεις και τις συνθήκες προστατευτισμού και να λειτουργήσουν σε περιβάλλον υγιούς ανταγωνισμού.

Η μάχη της επιβίωσης για τους παραδοσιακούς αερομεταφορείς, έγκειται στην μείζονα αναδιάρθρωση του κόστους και της παραγωγικότητας, ώστε να κλείσει το χάσμα με αυτές χαμηλού κόστους.

Η ελληνική αγορά αερομεταφορών, έχει εισέλθει σε τροχιά δυναμικής ανάπτυξης και ανακατατάξεων, παρά το γεγονός ότι οι εσωτερικοί ναύλοι παραμένουν υψηλοί και συχνά, θα μπορούσαν να ερμηνευτούν ως συμπεφωνημένοι.

Κομβικό ρόλο στις εξελίξεις θα αποτελέσει η μελλοντική πορεία/ τύχη της «Ολυμπιακής», η οποία έχει ήδη κληθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή -κατόπιν καταγγελίας της Aegean Airlines- να παράσχει εξηγήσεις για «την πλήρη διαλεύκανση από την ελληνική κυβέρνηση του καθεστώτος που διέπει τη λειτουργία της, έως 31/8/2004».

Εξέλιξη απολύτως αναμενόμενη, αφού από τα πρώτα στάδια της απελευθέρωσης, η στάση της Ο.Α. χαρακτηρίστηκε από προκλητικό έλλειμμα προσαρμογής στα νέα δεδομένα.

Οι δε πάσης φύσεως παρατάσεις και οι εξαιρέσεις από τις εφαρμογές ορισμένων διατάξεων της πρώτης δέσμης της -σταδιακής- απελευθέρωσης του 1987, αλλά και των επομένων μέτρων φιλελευθεροποίησης «για να δοθεί χρόνος προσαρμογής στο νέο καθεστώς», είναι γεγονός ότι της προσέφεραν μια κάποια «προστασία». Αλλά δεν συνέβαλλαν, μόνον μετέθεσαν την επιβίωση της επί μακρόν, διατηρώντας οικονομικά παθογενείς καταστάσεις, εις βάρος του κρατικού προϋπολογισμού και της ανάπτυξης της.

Ακολούθησε η δραματική αδυναμία εφαρμογής των υπεσχημένων στην Ε.Ε. –υπό μορφή αναδιάρθρωσης- προγραμμάτων στο σύνολο τους, η δικαστική παραπομπή της στο ΔΕΚ για παράνομες κρατικές επιδοτήσεις και οι εγγενείς δυσχέρειες πώλησης της.

Στην παρούσα συγκυρία η επιλογή μεταξύ των βασικών εναλλακτικών - αναδιάρθρωσης/ εξυγίανσης της υφιστάμενης κατάστασης στη βάση του ισχύοντος ιδιοκτησιακού καθεστώτος, επανάληψης του εγχειρήματος επανοργάνωσης στο πρότυπο του πάλαι ποτέ κραταιού ελβετικού αερομεταφορέα και της άμεσης και

ριζικής ιδιωτικοποίησης (το γαλλο-ολλανδικό μοντέλο χρειάζεται ιδιαίτερα τολμηρό εταίρο)- προβάλλεται ως αυτονόητη⁽⁸⁾.

Το ερώτημα είναι, εάν στο πλαίσιο της τρίτης λύσης, η προσφορά μπορεί να γίνει ακόμα ελκυστική.

Θαλάσσιες Μεταφορές

Οι στόχοι της εφαρμογής της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των **θαλάσσιων μεταφορών** μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών τρίτων χωρών, που έθεσε ο κανονισμός αριθμ. Κ055/86 (ΕΟΚ) και της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές/ καμποτάζ), έχουν επιτευχθεί, αναφορικά με αυτές καθ' αυτές τις υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών.

Οι νέοι στόχοι της Κοινότητας αφορούν στην προώθηση πλωτών και θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, οι δυνατότητες των οποίων για την αποσυμφόρηση των οδικών αρτηριών είναι σχετικά αναξιοποίητες και οι οποίες αυξάνονται με τη δημιουργία των "θαλάσσιων λεωφόρων", που αποτελούν, μερικά τουλάχιστον, μέρος του Διευρωπαϊκού Δικτύου.

Παράλληλα καλούνται να αναπτυχθούν ενισχυμένοι κανόνες θαλάσσιας ασφάλειας, ελάχιστων κοινωνικών ρυθμίσεων και ένα ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Η χώρα μας έλαβε μέτρα απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας που δίνουν τη δυνατότητα εκτέλεσης δρομολογίων σε ναυτιλιακές εταιρείες που τα επιθυμούν. Η απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών/ ακτοπλοΐας, ενισχύει σαφώς τις θαλάσσιες συνδέσεις συστατικό στοιχείο της συνοχής:

Οι προαναφερθείσες θεσμικές εξελίξεις διαμορφώνουν νέες προοπτικές αναφορικά με την εσωτερική αγορά σε γραμμές που έχουν εμπορικό ενδιαφέρον.

Σχετικά με τη διασφάλιση της λειτουργίας των άγονων γραμμών με ναύλα σε λογικά επίπεδα. Η Επιτροπή αποφάσισε, τον Μάιο του 2006, να επωφελούνται κρατικής επιδότησης οι θαλάσσιες μεταφορές που έχουν προορισμό νησιά προς τα οποία διακινούνται μέχρι και 300.000 επιβάτες ετησίως. Έως σήμερα, το όριο για τη χορήγηση κρατικής επιδότησης ήταν η διακίνηση 100.000 επιβατών ετησίως.

Η αύξηση του ορίου σε 300.000 επιβάτες κρίθηκε απαραίτητη μετά τη διαπίστωση ότι με όριο το 100.000 επιβατών ετησίως, μόνο το 40% των νησιών της Ε.Ε. μπορούσε να επωφεληθεί κρατικών επιδοτήσεων στην ακτοπλοΐα.

Η απόφαση της Επιτροπής προβλέπει κατ' εξαίρεση την απλούστευση της διαδικασίας όσον αφορά την επιλογή της ναυτιλιακής εταιρείας που θα αναλάβει τις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων προς τα εν λόγω νησιά. Επιπλέον, αυξάνεται

⁸ Το κείμενο για τις αερομεταφορές γράφτηκε το Φθινόπωρο του 2004. Κατά τον συντάκτη παραμένει εξαιρετικά επίκαιρο.

από 6 σε 12 χρόνια η ανώτατη χρονική διάρκεια μιας σύμβασης για την εξυπηρέτηση των νησιών της άγονης γραμμής.

Είναι αναγκαία η εφαρμογή του Κανονισμού 3577/92 που δημιουργεί συνθήκες πλήρους απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας και η άρση του κρατικού παρεμβατισμού ώστε να εγκαθιδρυθούν συνθήκες υγιείς και ελεύθερου ανταγωνισμού.

Είναι γεγονός ότι η κοινοτική νομοθεσία επιτρέπει ορισμένες παρεκκλίσεις στην φιλελευθεροποίηση του τομέα, εφόσον προκύπτει η αδυναμία εξυπηρέτησης συγκεκριμένων λιμένων, σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού, τότε μόνον οι χώρες μέλη δύνανται να επιβάλλουν περιορισμούς.

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή «η Ελλάδα υπήγαγε το σύνολο σχεδόν του οικείου δικτύου συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των νησιών σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς να καταδειξει την πραγματική αναγκαιότητα της δημόσιας υπηρεσίας ανά γραμμή».

Η χώρα μας εντάσσοντας στην ανωτέρω κατηγορία σχεδόν το σύνολο των νησιών, στέρησε τη δυνατότητα ενός ουσιαστικά απελευθερωμένου πλαισίου, γεγονός που μεταξύ άλλων την οδήγησε στο ΔΕΚ.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζήτησε να απελευθερωθούν οι γραμμές που συνδέουν ηπειρωτικά με ηπειρωτικά λιμάνια, όπως Ηγουμενίτσα-Πάτρα, Θεσσαλονίκη-Πειραιάς, Ρίο-Αντίρριο, Μέθανα-Πειραιάς, Πόρτο Χέλι-Πειραιάς, Αλεξανδρούπολη-Θεσσαλονίκη και άλλες πάνω από 50 προορισμούς, εμποδίζοντας πρακτικές ολιγοπωλιακής εκμετάλλευσης.

Σημειώνεται ότι ακόμη και στις γραμμές στις οποίες ισχύει η επιδότηση του ναύλου, εφόσον το επιθυμεί κάποια εταιρεία, μπορεί να δρομολογήσει πλοίο της, χωρίς επιδότηση.

Οδικές Μεταφορές

Η από 1/7/1998 απελευθέρωση των κοινοτικών **οδικών μεταφορών**, εμπορευματικών και επιβατικών, συνιστά θετικό γεγονός για την απρόσκοπτη διακίνηση ατόμων και αγαθών, δημιουργώντας έναν αυθεντικό ενιαίο εσωτερικό χώρο.

Με τα συνθλιπτικά συγκριτικά πλεονεκτήματα της ευελιξίας και του κόστους έναντι των άλλων τρόπων μεταφορών, οι οδικές μεταφορές αντιμετωπίζουν σειρά προβλημάτων, τα οποία, σύμφωνα με την Επιτροπή, οφείλονται πρωτίστως στα οριακά κέρδη λόγω της μεγάλης εξατομίκευσης, των πέσεων φορτωτών και βιομηχανίας, αλλά στον οξύτατο ανταγωνισμό μεταξύ τους και με τα άλλα μέσα, με συνέπειες στο σεβασμό των κοινωνικών ρυθμίσεων και στους κανονισμούς ασφαλείας.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προσανατολίζεται σε ρυθμίσεις που θα συμβάλλουν στην εναρμόνιση ορισμένων συμβατικών διατάξεων, με στόχο την προστασία των μεταφορέων έναντι των φορτωτών, ώστε να μπορούν να αναπροσαρμόζουν τα τιμολόγια τους σε περίπτωση απότομης ανόδου των τιμών των καυσίμων.

Το εκτελεστικό όργανο τονίζει την αναγκαιότητα εναρμόνισης και ενίσχυσης των διαδικασιών ελέγχου, ώστε να διασφαλιστούν οι συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού στον τομέα.

Όμως μια κοινή προσέγγιση υπό την έννοια μιας πραγματικής πολιτικής στον τομέα της ασφάλειας των μεταφορών, και κυρίως των οδικών, προσκρούει στην απροθυμία των εταίρων να εκχωρήσουν στις Βρυξέλλες τις σχετικές αρμοδιότητες λήψεως αποφάσεων.

Σιδηρόδρομοι

Τομέας με μεγάλες δυνατότητες, κυρίως στις μεγάλες αποστάσεις, **οι σιδηρόδρομοι** χαρακτηρίζονται από πεπαλαιωμένες υποδομές, που δεν ανταποκρίνονται στη σύγχρονη ζήτηση μετακινήσεων.

Όμως το σιδηροδρομικό δίκτυο πλησίον των μεγάλων αστικών συναθροίσεων προκαλεί σημεία συμφόρησης, όπου κυκλοφορίες διαφορετικής φύσης, αμαξοστοιχίες εμπορικές, περιφερειακές ή μεγάλων αποστάσεων, μοιράζονται τις ίδιες υποδομές. Η δε προτεραιότητα που έχει δοθεί στις επιβατικές αμαξοστοιχίες, έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια της εμπιστοσύνης των φορτωτών στο σιδηρόδρομο.

Οι σιδηρόδρομοι δεν σημείωσαν την πρόοδο που επέδειξαν οι οδικές ή και οι εναέρια μεταφορές. Ωστόσο βήματα έγιναν:

Το "Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών" (ΔΕΔΣΕΜ) (γραμμές συνολικού μήκους 50.000 χιλιομέτρων) καθορίζεται από την οδηγία 2001/12, είναι ανοιχτό στις ευρωπαϊκές υπηρεσίες μεταφορών εμπορευμάτων από το 2003. Σύμφωνα με την Οδηγία, κάθε ευρωπαϊκή εταιρεία που διαθέτει άδεια θα μπορεί να χρησιμοποιεί τις εν λόγω γραμμές και να ανταγωνίζεται τις άλλες εταιρείες παρέχοντας νέες υπηρεσίες. Από το 2008, το άνοιγμα της αγοράς στις ευρωπαϊκές υπηρεσίες μεταφορών εμπορευμάτων, θα εκτείνεται συνολικά σε 150.000 χιλιόμετρα σιδηροδρομικών γραμμών.

Ωστόσο το εγκεκριμένο από το Συμβούλιο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών του 1996 (απόφαση 1692/96), δεν ταυτίζεται με το προηγούμενο, θέτοντας έκδηλα προβλήματα συμβατότητας και ως εκ τούτου την ανάγκη αναθεώρησης του.

Στους κόλπους τόσο των ενδιαφερομένων, όσο και των κοινοτικών οργάνων, κερδίζει έδαφος η αντίληψη, ότι η ανάκαμψη στις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές, προϋποθέτει την αποκλειστική παραχώρηση διεθνών ζωνών δρομολογίου υψηλών επιδόσεων, είτε με χρήση υποδομών είτε για συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα.

Κεντρικός άξονας της νέας κοινοτικής στρατηγικής για την (επαν)ισορρόπηση μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφορών -εμπορευματικών πρωτίστως, αλλά και επιβατικών- αποτελούν οι σιδηρόδρομοι και η αναδιάρθρωση του τομέα. Η πρόθεση αναζωογόνησής τους, επιχειρείται με την ενθάρρυνση του ανταγωνισμού μεταξύ των σιδηροδρομικών εταιρειών.

Η Λευκή Βίβλος έχει θέσει ως προτεραιότητα άνοιγμα των αγορών, όχι πέρα από αυτό των διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων, στο πνεύμα των σχετικών αποφάσεων του Δεκεμβρίου του 2000, αλλά και για τις ενδομεταφορές στις εθνικές αγορές -ώστε να μην κυκλοφορούν τρένα χωρίς φορτίο- καθώς και προοδευτικά, για τις διεθνείς επιβατικές μεταφορές. Το όλο εγχείρημα θα πρέπει να συνοδεύεται από μία καλύτερη εναρμόνιση αναφορικά με την διαλειτουργικότητα, την ασφάλεια και την αξιοπιστία ειδικότερα όσον αφορά στην τακτικότητα και την ακρίβεια των φορέων εκμετάλλευσης. Παράλληλα, η Επιτροπή προωθεί τη σταδιακή παραχώρηση ενός δικτύου σιδηροδρομικών γραμμών, αποκλειστικών στις εμπορικές μεταφορές, με στόχο οι εταιρείες να αποδίδουν από εμπορική άποψη την ίδια βαρύτητα στην εμπορική και στην επιβατική κυκλοφορία.

Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.

Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΔΜ) -δηλ. τα έργα υποδομής κλίμακος ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος- που υιοθετήθηκαν στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Έσσεν το 1994- και που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του συστήματος υποδομών της ΕΕ, καλούνται εν όψει τόσο του κορεσμού, όσο και της διεύρυνσης, να επεκταθούν.

Η Επιτροπή, στο πνεύμα των συμπερασμάτων του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Göteborg, προτείνει να επικεντρωθεί η αναπροσαρμογή των κοινοτικών προσανατολισμών των ΔΔΜ, στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, στον σιδηροδρομικό τομέα και στη διευθέτηση των δρομολογίων προτεραιότητας, ώστε να απορροφηθούν οι ροές που αναμένονται από τη διεύρυνση, κυρίως στις συνοριακές περιοχές και να ενισχύσουν τη δυνατότητα πρόσβασης στις απομακρυσμένες περιφέρειες. Η ανάπτυξη του δευτερεύοντος δικτύου, με σκοπό τη βελτίωση της προσπελασιμότητας στα ΔΔΜ, θα αποτελέσει προτεραιότητα των διαρθρωτικών ταμείων.

Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να τροποποιηθεί ο κατάλογος των δεκατεσσάρων μεγάλων έργων προτεραιότητας του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Έσσεν.

Η Επιτροπή θα υποβάλει το 2004 την αναθεώρηση των ΔΔΜ, που θα στοχεύει κυρίως στην καθιέρωση της έννοιας των θαλάσσιων λεωφόρων, στην ανάπτυξη της μεταφορικής ικανότητας των αερολιμένων, στην καλύτερη σύνδεση των εξόχως απομακρυσμένων περιφερειών και στη διασύνδεση των δικτύων των υποψηφίων χωρών, με εκείνα των χωρών της Ένωσης.

Για το ακανθώδες πρόβλημα της χρηματοδότησης, προωθούνται καινοτόμες λύσεις που στηρίζονται στην αμοιβασιότητα των εσόδων από τα τέλη χρήσης των υποδομών, ενώ προωθείται η διάθεση μέρους των τελών χρήσης στην κατασκευή υποδομών, που θεωρούνται πιο φιλικές προς το περιβάλλον.

Αναφορικά με τη χρηματοδότηση των υποδομών, η Επιτροπή προωθεί την εφαρμογή ενός κοινοτικού πλαισίου, που επιτρέπει τη διάθεση των εσόδων από την τιμολόγηση ανταγωνιστικών δρομολογίων για την υλοποίηση νέων υποδομών, ιδιαίτερα σιδηροδρομικών (αμοιβαιοποίηση χρηματοδότησης).

Παράλληλα, έχει εισηγηθεί την τροποποίηση των κανόνων χρηματοδότησης για τα ΔΔΜ, με αύξηση σε ποσοστό 20% του ανώτατου ύψους κοινοτικής εισφοράς για διασυνοριακά σιδηροδρομικά έργα, που διασχίζουν φυσικά εμπόδια και τα σύνορα των υποψηφίων προς ένταξη χωρών.

Αστικές Μεταφορές

Οι αστικές μεταφορές είναι ασφαλώς τοπικό θέμα, όμως πολλοί παράμετροι του όλου ζητήματος της βιώσιμης κινητικότητας στις πόλεις, επιδέχονται παρεμβάσεις - χρηματοδότηση, E&T, τεχνογνωσία, ανταλλαγή εμπειριών- (και) σε κοινοτικό επίπεδο.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει την ενίσχυση της ανταλλαγής "ορθών πρακτικών", για καλύτερη χρήση των Μέσων Μαζικών Μεταφορών και των υφισταμένων υποδομών.

Ως προβαλλόμενα στοιχεία της κοινοτικής οπτικής, αποτελούν η επιβολή τελών σε βεβαρημένες αστικές περιοχές στα ιδιωτικά οχήματα και η παροχή των εσόδων στη συγχρηματοδότηση νέων υποδομών και στη βελτίωση προσφοράς μαζικών αστικών μεταφορών.

Ο στόχος της Επιτροπής να ενθαρρύνει την "αυξανόμενη προσαρμογή" σε καθαρά οχήματα, θα μπορούσε, με την σχετική παρέμβαση στο θεσμικό πλαίσιο παραγωγής οχημάτων, να αποτελέσει καθοριστική συμβολή στον εξεταζόμενο τομέα.

Τιμολόγηση

Ήδη από τη Λευκή Βίβλο του 1998, η Επιτροπή πρότεινε τη θέσπιση προγράμματος για μία σταδιακή κοινοτική προσέγγιση στον τομέα, η πορεία όμως του οποίου μέχρι σήμερα απέχει από το στόχο.

Σύμφωνα με την αρχή της τιμολόγησης της χρήσης των υποδομών, το κόστος χρήσης μιας υποδομής μεταφορών οφείλει να περιλαμβάνει το κόστος της υποδομής, καθώς επίσης και το εξωτερικό κόστος που συνεπάγονται ενδεχόμενα ατυχήματα, η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος και η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Αρχή η οποία βρίσκει εφαρμογή σε όλους τους τρόπους μεταφορών και με κάθε κατηγορία χρηστών, συμπεριλαμβανομένων τόσο των ιδιωτικών αυτοκινήτων, όσο και των επαγγελματικών οχημάτων.

Προτείνεται η προσέγγιση των αρχών τιμολόγησης για τη χρήση των υποδομών σύμφωνα με την εισήγηση, η συνεκτίμηση του εξωτερικού κόστους θα πρέπει παράλληλα να ενθαρρύνει τη χρήση των τρόπων μεταφορών με τις λιγότερο επιβαρυντικές επιδράσεις στο περιβάλλον και τη μετακύλιση των εσόδων σε νέες υποδομές και βιώσιμες δράσεις.

Διατροφικότητα

Παρόλο ότι η διατροφικότητα αποτελεί βιώσιμη εναλλακτική στις οδικές μεταφορές, έχουν πραγματοποιηθεί ελάχιστα έργα.

Η προώθηση της διατροφικότητας προτείνεται ως καινοτόμο εργαλείο πολιτικής, για τη στήριξη μιας συνολικής προσέγγισης των συστημάτων μεταφορών, με στόχο μια

πιο ισόρροπη και αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης μεταφορικής ικανότητας (υποδομές, τροχάιο υλικό, εξοπλισμός χειρισμού).

Προτεραιότητα της Ε.Ε., αποτελεί η λήψη μέτρων τεχνικής εναρμόνισης και διαλειτουργικότητας μεταξύ των συστημάτων, πρωτίστως για τα εμπόρευματοκιβώτια.

Η πορεία της Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών, οι προοπτικές του Ελληνικού Δικτύου Μεταφορών και οι χωρικές τους επιπτώσεις

Οι προσανατολισμοί της ΚΠΜ, συνάδουν με τις επιδιώξεις και τους στόχους της ελληνικής πλευράς για ένα -ορθολογικό, σύγχρονο, ασφαλές, οικονομικά συμφέρον και περιβαλλοντικά φιλικό που να διασφαλίζει την πρόσβαση στο σύνολο της επικράτειας και τη χωρική συνοχή- εθνικό σύστημα, στο πλαίσιο ενός ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών.

Η ενσωμάτωση στα διευρωπαϊκά δίκτυα της καθιέρωσης της έννοιας των "θαλάσσιων λεωφόρων", ενισχύουν το στρατηγικό στόχο της χώρας ως ναυτιλιακό κέντρο της Ευρώπης με ισχυρό πλέγμα λιμενικών υποδομών, όσο και τη θαλάσσια σύνδεση της με νέους προορισμούς.

Δεδομένης της γεωγραφικής διάρθρωσης του ηπειρωτικού και νησιώτικου χώρου και της απελευθέρωσης του τομέα, η προώθηση της ναυσιπλοΐας μικρών αποστάσεων, δημιουργεί ιδιαίτερα θετικές προϋποθέσεις στη συγκοινωνιακή βελτίωση των παράκτιων και νησιώτικων περιοχών στη συνοχή, όσο και στην ανάπτυξη τους. Παράλληλα ανοίγει δυνατότητες ανάπτυξης -εναλλακτικές στις οδικές- υπεραστικές, αστικές, παράκτιες συνδέσεις στις μεγαλύτερες κυρίως αστικές συναθροίσεις της χώρας.

Η αναθεώρηση των προσανατολισμών του Διευρωπαϊκού Δικτύου -η οποία επικεντρώνεται στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης των μεγάλων αξόνων, στην απορρόφηση των ροών που συνδέονται με τη διεύρυνση, ιδίως στις συνοριακές περιοχές και στη διευκόλυνση της πρόσβασης στις απομακρυσμένες περιοχές -δίνει στην ελληνική πλευρά τη δυνατότητα να ολοκληρώσει της κύριες υποδομές του μεταφορικού της συστήματος και να συνεχίσει /συμπληρώσει τα έργα κλίμακας που έχουν ενταχθεί στη Δεύτερη (1994-1999), την Τρίτη (2002-2006) και στην επικείμενη IV Διαρθρωτική Δέσμη (2007-2013).

Μεταξύ των έργων/ ενεργειών που συγκεντρώνουν όλες τις προϋποθέσεις των προσανατολισμών της ΚΠΜ, αποτελεί η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, με τη σύνδεση του βασικού κορμού με τη Δυτική Πύλη, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, όπου απολήγει το Δ.Δ. της Εγνατίας Οδού.

Άλλωστε η προτεινόμενη αρχή της διατροπικότητας που προτείνεται, συνηγορεί όπως και το παράδειγμα διαμετακόμισης με συνδυασμένες μεταφορές μέσω των Άλπεων στην Ελβετία και Αυστρία. Όπως επίσης και η δημιουργία αερολιμένα στην ευρύτερη περιοχή της.

Αποτελεί αδήριτη ανάγκη να υπάρξει αναφορά για κοινοτική παρέμβαση σε περιοχές που υφίστανται δυσμενείς επιπτώσεις από τα ΔΔΜ.

Από την καταγραφόμενη εμπειρία των χρηματοδοτήσεων μεγάλων έργων υποδομής ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, θα μπορούσαν να αντληθούν συμπεράσματα για την οικονομική κρίσιμη σχέση/ εταιρικότητα δημοσίου προϋπολογισμού, κοινοτικών ενισχύσεων και ιδιωτών επενδυτών.

Η λύση της προτεινόμενης "αμοιβαιοποίησης των χρηματοδοτήσεων", βάσει της οποίας τα διόδια ή τα τέλη επιβάλλονται για μία ολοκληρωμένη ζώνη για τη χρηματοδότηση μιας μελλοντικής υποδομής, θα πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο ιδιαίτερης διερεύνησης για το ακανθώδες πρόβλημα της χρηματοδότησης έργων μεσαίων ή κλίμακος και για αστικά κέντρα.

Στο ίδιο πνεύμα, η εφαρμογή της αρχής της σταδιακής τιμολόγησης της χρήσης των υποδομών δημιουργεί ουσιαστικές προϋποθέσεις για χρηματοδότηση υποδομών, με όρους περιβαλλοντικής αναβάθμισης, βελτιώνοντας τις κυκλοφοριακές συνθήκες. Θα πρέπει να διερευνηθεί η εφαρμογή της σε βεβαρημένες περιοχές στις μεγαλύτερες αστικές συναθροίσεις της χώρας.

Η ολοκλήρωση του έργου πλοήγησης μέσω δορυφόρου Galileo, εισφέρει στην ορθολογικότερη διεύθυνση των κυκλοφοριακών ροών και στη βελτίωση της κινητικότητας, αστικής όσο και υπεραστικής.

Θεωρείται αναγκαία η ενίσχυση του μέτρου για τις αστικές μεταφορές και η απόδοση περαιτέρω κοινοτικών πόρων για ειδική πολιτική.

Μεταφορές και χρήσεις γης: ανάγκη ολοκλήρωσης μιας μετέωρης σχέσης

Οι κατευθύνσεις της ΚΠΜ προσδιορίζουν τους όρους και προϋποθέσεις ανάπτυξης των μέσων μεταφοράς, ξεχωριστά όσο και μεταξύ τους, σε μία πιο ισόρροπη σχέση.

Η μέχρι σήμερα πορεία της ΚΠΜ και οι καθοριστικές επιπτώσεις της στην ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό του ελληνικού πλαισίου μεταφορών -θεσμικό πλαίσιο, λειτουργία, υποδομές, χρηματοδότηση- καταδεικνύουν την βαρύτητα των κοινοτικών μέτρων στην εξέλιξη του εθνικού συστήματος μεταφορών, αναπόσπαστο πλέον κομμάτι του κοινοτικού/ πανευρωπαϊκού.

Η δε συμβολή της στην συνοχή του εδάφους, της επικράτειας είναι πλέον ανάγλυφη.

Για να αντλήσει όμως ο τομέας πολλαπλασιαστικά οφέλη και να αντιμετωπισθούν οι δυσμενείς επιδράσεις του αναμενόμενου οξύτατου ανταγωνισμού που θα προκαλέσει η πλήρη απελευθέρωση του, απαιτείται η χάραξη ενός εθνικού σχεδίου μεταφορών, στο πλαίσιο της ΚΠΜ, με ορίζοντα δεκαετίας.

Και λαμβάνοντας υπόψη ότι ο αστικός σχεδιασμός, όλα τα επίπεδα, κατά τεκμήριο αγνόησε τη διάσταση αυτή- την άμεση σύνδεση/ ενθυλάκωσή του στο Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο/ τα Περιφερειακά Χωροταξικά Σχέδια/ τα Ρ.Σ./ ΓΠΣ/ ΣΧΟΟΑΠ που θα διασφαλίζει:

- τους όρους της ευρύτερης, δυνατής πρόσβασης, της τακτικότητας, της συνοχής, της περιβαλλοντικής προστασίας, της ασφάλειας, της οικονομίας
- τη συμβατότητα της με άλλες τομεακές πολιτικές -περιφερειακής, περιβάλλοντος, ΚΑΠ, Ε&Τ, για να αναφερθούν οι σημαντικότερες- που διαμορφώνουν τη μελλοντική διάρθρωση του αστικού/ ημιαστικού/ αγροτικού χώρου της χώρας στις δύο κύριες διαστάσεις του, χρήσεις γης και ροές, για μία βιώσιμη προοπτική.

Προκλήσεις -έωλες, πλην πάντα επίκαιρες- που συνιστούν "αρμοδιότητα" της πολιτικής.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

- (1) Οι τακτικοί αερομεταφορείς ή και λεγόμενοι συμβατικοί ή δικτύου ή πλήρους εξυπηρέτησης, διατηρούν δίκτυα γύρω από κόμβους. Οι χαμηλού κόστους παρέχουν απλή μετάβαση από αερολιμένα προς αερολιμένα, χωρίς πρόβλεψη για ανταπόκριση και πρόσθετες παροχές υπηρεσιών. Οι παραδοσιακοί αερομεταφορείς συχνά εφαρμόζουν την μεταβλητή τιμολόγηση που πρώτα δίδαξαν οι δεύτεροι, για να εξασφαλίσουν μεγαλύτερη πληρότητα σε περιόδους χαμηλής ζήτησης.
- (2) Η Easy Jet προώθησε σχέδιο αντικατάστασης του προσωπικού εδάφους από αυτόματες μηχανές, ως αποκλειστική διαδικασία και όχι εναλλακτικά, στα γκισέ, καθώς και στη μείωση βοηθητικών χώρων στα αεροσκάφη.
Εξάλλου νέες μορφές και τάσεις αναφέρονται στην αγορά αερομεταφορών όπως η ζήτηση για διευθυντικά ιδιωτικά αεροσκάφη.
- (3) Ορισμένες «οικονομικές εταιρείες» οργανώνουν πλέον τη βάση τους σε περιφερειακούς αερολιμένες, επιτρέποντας ανταγωνιστικότερα τέλη, που μετακυλίνουν στους ναύλους.

ΠΗΓΕΣ

- Σταύρος Τσέτσης: Η απελευθέρωση των Αερομεταφορών. Εξπρές, 1/1/2005
- Σταύρος Τσέτσης: Η πρωτεύουσα ως κύριος κόμβος του Πανευρωπαϊκού Συστήματος Μεταφορών: Προβλήματα και προοπτικές ανάδειξης της, στο πλαίσιο της κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών. Από το βιβλίο «Ένα Μέλλον για την Αθήνα». Εκδόσεις Παπαζήση. Αθήνα, Σεπτέμβριος 2003.
- Σταύρος Τσέτσης: Το Ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών στο πέραςμα στον 21^ο αιώνα. Η Λευκή Βίβλος για την Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με ορίζοντα το 2010 και οι προοπτικές του Ελληνικού δικτύου. Εξπρές, Οκτώβριος 2002
- Ευρωπαϊκή Ένωση: Λευκή Βίβλος. Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: Η ώρα των επιλογών. COM (2001) 370 τελικό.
- Σταύρος Χρ. Τσέτση: Ο Ευρωπαϊκός Χώρος στο πέραςμα στον 21^ο αιώνα. Παγκοσμιοποίηση, το μέλλον των ευρωπαϊκών αστικών συστημάτων και η ανάπτυξη της γεωχωροταξίας. Εκδόσεις Παπαζήση. Αθήνα, Μάιος 2001.

- Σταύρος Χρ. Τσέτσης: Προς μία Ευρωπαϊκή Χωροταξική Πολιτική. Αστικοί μετασχηματισμοί σε μία μετεξελισσόμενη Ευρώπη. Εκδόσεις Παπαζήση. Αθήνα, Οκτώβριος 1996.
- Stavros Tsetsis: Les Transports Européens dans les années 1990. Evolution recente de la politique commune des transports de la Communauté Européenne. Editions Center of European Urban and Regional Studies. Juillet 1991.
- Σταύρος Χρ. Τσέτσης: Η κοινή Πολιτική Μεταφορών της ΕΟΚ. Εξελικτική πορεία και προοπτικές εν όψει του 1992. Ευρωπαϊκές Εκδόσεις ΕΠΕ. Αθήνα, 1989.

**Η ΚΟΙΝΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΠΙΘΑΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ/ ΣΥΝΟΧΗ ΕΔΑΦΟΥΣ**

Τομέας Μεταφορών	Μέτρα/Ενέργειες	Πεδίο εφαρμογής	Προβλεπόμενες επιπτώσεις	Παρατηρήσεις
Αερομεταφορές	Ενιαία κοινοτική ρύθμιση εναέριας κυκλοφορίας	Σύνολο επικράτειας	Βελτίωση ασφάλειας πτήσεων Μείωση καθυστερήσεων Βελτίωση προσπελασιμότητας	Ενισχύεται η συνεκτικότητα του εδάφους. Η προβλεπόμενη αύξηση της κυκλοφορίας, οδηγεί στην δημιουργία νέων αερολιμενικών υποδομών
Θαλάσσιες Μεταφορές	Προώθηση ναυσιπλοίας μικρών αποστάσεων Δημιουργία Θαλάσσιων Λεωφόρων Ασφάλεια Διαχείριση	Παράκτιες περιοχές Νησιωτικές περιοχές	Ενίσχυση συνοχής Βελτίωση προσπελασιμότητας Αύξηση ανταγωνιστικότητας λιμενικού συστήματος Ενδυνάμωση προορισμών κορμού, νέοι προορισμοί	Ενισχύεται η προσβασιμότητα στις νησιωτικές και παράκτιες περιοχές. Ανάγκη πλήρους εφαρμογής
Σιδηρόδρομοι	Άνοιγμα αγορών	Περιοχές κορμού Περιοχές επέκτασης	Βελτίωση παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών	Ολοκλήρωση δικτύου της Δυτικής Πύλης Λιμένος Ηγουμενίτσας
Διερωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών	Αναθεώρηση ΔΔΜ: Θαλάσσιοι λεωφόροι Ανάπτυξη αερολιμένων Σύνδεση απομακρυσμένων περιοχών	Βασικοί Λιμένες Βασικοί Αερολιμένες Απομακρυσμένες περιοχές ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος	Ολοκλήρωση Συγκοινωνιακού Συστήματος Χώρας	Ο χώρος αποκτά σπονδυλική στήλη. Ανάγκη ειδικής εξέτασης των επιλέξιμων ενεργειών στις απομακρυσμένες περιοχές
Οδικές Μεταφορές	Εναρμόνιση συμβατικών διατάξεων Ασφάλεια μεταφορών	Σύνολο χώρας	Ενίσχυση ασφάλειας οδικών μεταφορών	Η μείωση του μεριδίου οδικών μεταφορών, κεντρικός άξονας νέας ΚΠΜ.
Έρευνα & Τεχνολογία	Ολοκλήρωση ευφών συστημάτων Ανάπτυξη υπηρεσιών πληροφόρησης Αστικές μεταφορές Ασφάλεια	Αστικά κέντρα Βασικές αρτηρίες/ διαδρομές	Βελτίωση απόδοσης / αποτελεσματικότητας μεταφορών & κυκλοφοριακών συνθηκών.	"Περισσότερη ευφυΐα και λιγότερα κατασκευαστικά έργα", κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα. Διάχυση των πορισμάτων στους ΟΤΑ.
Τιμολόγηση	Προσέγγιση αρχών τιμολόγησης	Αστικές συναθροίσεις Βασικές αρτηρίες/ υποδομές	Βελτίωση κυκλοφοριακών συνθηκών Δημιουργία/βελτίωση νέων υποδομών	Κομβικό στοιχείο για βιώσιμη κινητικότητα
Διατροφικότητα	Προώθηση διατροφικότητας ως εργαλείο πολιτικής	Λιμένες Αερολιμένες Σταθμοί	Αποτελεσματικότερη χρήση μεταφορικής ικανότητας	Κρίσιμο στοιχείο για ανάδειξη νέων αστικών κεντρικοτήτων.
Αστικές Μεταφορές	Ενίσχυση "ορθών πρακτικών" χρήσης ΜΜΜ και αστικών υποδομών	Αστικά κέντρα/ συναθροίσεις	Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας στις πόλεις	Ανάγκη ενίσχυσης του μέτρου και απόδοσης κοινοτικών πόρων για ειδική πολιτική. Ανάγκη προώθησης από ΚΕΔΚΕ/ ΥΠΕΧΩΔΕ/ ΥΜΕ στους οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης

ΚΟΙΝΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Σύμφωνα με το ΠΠΧΣ & ΑΑ Περιφέρειες Δυτικής Ελλάδας προβλέπονται οι:

Οδικές Μεταφορές

Διευρωπαϊκοί Άξονες

- «ΠΑΘΕ»
- «Δυτικός Άξονας» στο τμήμα «όρια με Μεσσηνία – Πύργος – Αμαλιάδα – Πάτρα – Ρίο – Αντίρριο – Μεσολόγγι – Αργίριο – σύνδεση με Πλατυγιάλι Αστακού – Αμφιλογία, όρια Νομού προς Ιωάννινα».
- Νότια δυτική πύλη χώρας (Πάτρα – Πλατυγιάλι Αστακού) – Ναύπακτος προς Φωκίδα, Λαμία, Βόλος (Διαγώνιος).

Εθνικοί / Διαπεριφερειακοί Άξονες

- Αργίριο (σύνδεση με Δυτικό Άξονα, Πλατυγιάλι, Πάτρα) – Καρπενήσι – Λαμία – Βόλος.
- Ηγουμενίτσα – Πρέβεζα – Άκτιο – Βόνιτσα – σύνδεση με Δυτικό Άξονα (Κατούνα).
- Πλατυγιάλι – Αστακός – Μύτικας – Πάλαιρος – Βόνιτσα – σύνδεση με τον προηγούμενο οδικό άξονα. Αποτελεί άξονα τουριστικής κυρίως ανάπτυξης των Δυτικών Ακτών Ν. Αιτωλοακαρνανίας.

Ενδοπεριφερειακοί Άξονες

Θεωρείται αναγκαία η λειτουργική αναβάθμιση των ενδοπεριφερειακών συνδέσεων με σκοπό την ενδυνάμωση αναπτυξιακά καθυστερημένων περιοχών όπως ζώνες τουρισμού – παραθερισμού στις Δυτικές ακτές και άλλες περιοχές του νομού Αιτωλοακαρνανίας (σχετική απόφαση γενικών κατευθύνσεων ΠΕΡΠΟ Ν. Αιτ/νίας, ΦΕΚ 1027 Δ/2001), ορεινές περιοχές περιφέρειας ενταγμένες σε δίκτυα ειδικών μορφών τουρισμού (π.χ. Θέρμο, Άγιος Βλάσης, Πλάτανος, Άνω Χώρα, Πυλλήνη, Σκουτερά, Χαλκιοπούλοι του Ν. Αι/νίας, Καλέντζι, Ψωφίδα, Δάφνη, Λεόντιο, Κλειτορία, Καλάβρυτα του Ν. Αχαΐας, Πανόπουλο, Καρατούλας, Σιμόπουλο, Λάμπεια, Λάλας, Ανδρίτσεινα, Ν. Φιγάχεια, Αρχαία Ολυμπία του Ν. Ηλείας).

Προτείνονται κατά προτεραιότητα οι άξονες:

- Σύνδεση Ναυπάκτου με Αργίριο μέσω παρατριχόνιων οδών (Θέρμο – Αργίριο και Γαβαλού – Παπαδάτες – Αργίριο)

Σιδηροδρομικές Μεταφορές

Οι προβλεπόμενες από το ΠΠΧΣ & ΑΑ Περιφέρειες Δυτικής Ελλάδας δημιουργία του νέου σιδηροδρομικού διαδρόμου σύνδεσης της Μητροπολιτικής Περιοχής της Αθήνας με την Ευρύτερη Περιοχή Πατρών, που σε συνδυασμό με την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού άξονα Πάτρα – Πύργος – Καλαμάτα και της τουριστικής γραμμής Διακοφτό – Καλάβρυτα – Χιονοδρομικό Κέντρο καθώς και της επαναλειτουργίας των γραμμών Αγρίνιο – Αιτωλικό – Μεσολόγγι – Κρυονέρι – σύνδεση με πλωτά μέσα με τον σιδηροδρομικό κόμβο Πατρών – με σκοπό την αύξηση της συνεκτικότητας του εξυπηρετούμενου οικιστικού ιστού αναμένεται να αυξήσουν σε σημαντικό βαθμό το συνολικό μεταφορικό έργο της Περιοχής Μελέτης.

Θαλάσσιες Μεταφορές^(*)

Σύμφωνα με το ΠΠΧΣ & ΑΑ Περιφέρειες Δυτικής Ελλάδας ως κύρια λιμάνια της περιφέρειας προσδιορίζονται:

- Το λιμάνι των Πατρών καθορίζεται ως νότια Δυτική Πύλη της χώρας με ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών συνδυασμένων μεταφορών.
- Το λιμάνι του Πλατυγιαλίου Αστακού προσδιορίζεται ως Ειδικό Λιμάνι εμπορευματικών μεταφορών με διεθνή προοπτική και σε συμπληρωματικό ρόλο με το λιμάνι των Πατρών (λόγων ύπαρξης ελεύθερης ζώνης και δυνατότητας εξυπηρέτησης σημαντικών φορτίων).
- Ως δευτερεύοντα λιμάνια της περιφέρειας αναφέρονται μεταξύ άλλων:
- Τα Λιμάνια Αστακού – Μεσολογγίου κυρίως για εξυπηρέτηση του θαλασσιού τουρισμού και του εμπορίου (λιμάνι Μεσολογγίου).

Αεροπορικές Μεταφορές

Το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας καθορίζει:

- Ενίσχυση του ρόλου του αεροδρομίου Ακτίου στο Εθνικό και Ευρωπαϊκό δίκτυο αερολιμένων.
- Ενίσχυση – αναβάθμιση με αξιολόγηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης των αεροδρομίων Αράξου – Ανδραβίδας στα πλαίσια του στρατηγικού σχεδιασμού του Υπ. Μεταφορών / ΥΠΑ με στόχο κυρίως την υποστήριξη του ρόλου της Περιφέρειας ως τόπου τουριστικού προορισμού (συνεδριακός τουρισμός, πολιτιστικός περιβαλλοντικός τουρισμός κ.λπ).
- Διατήρηση του ρολού των μικρών αεροδρομίων (Αγρινίου, Επιταλίου) ως αεροδρομίων γενικής χρήσεως (πυροσβέσεις, ψεκασμοί, αερολέσχεις, διακίνηση ασθενών κ.λ.π).

* Αφορούν άμεσα την ΠΜ

ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΜ

Οι προαναφερθείσες εξελίξεις:

- Αυξάνουν την προσπελασιμότητα της ΠΜ με τα κύρια αστικά κέντρα της χώρας
- Δημιουργούν ωστόσο κίνδυνο δυσμενών επιπτώσεων εφόσον δεν καθοριστούν οι χρήσεις γης στις περιοχές extra muros της ΠΜ.
- Προβάλουν την αδήριτη ανάγκη εκπόνησης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας με όρους αειφορίας.

Η ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ε.

ΚΡΙΣΙΜΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Το έκτο κοινοτικό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον 2001-2010

Το νέο πρόγραμμα «Περιβάλλον 2010, το μέλλον μας, η επιλογή μας» θέτει περιβαλλοντικούς στόχους για τα επόμενα δέκα έτη και καθορίζει τις δράσεις που είναι απαραίτητες να αναληφθούν για να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί.

Προσδιορίζει επίσης δράσεις και αρμοδιότητες που θα πρέπει να αναληφθούν σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο και στους διάφορους οικονομικούς τομείς. Στην επιλογή αυτών των ενεργειών, λαμβάνεται απολύτως υπόψη η ανάγκη για το υψηλότερο δυνατόν επίπεδο εναρμόνισης και προσέγγισης των νομοθεσιών για την εξασφάλιση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς.

Το πρόγραμμα επικεντρώνει σε ζητήματα προτεραιότητας, που έχουν κατηγοριοποιηθεί σε τέσσερις βασικές ομάδες:

- Αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος
- Φύση και βιοποικιλότητα: προστασία ενός μοναδικού πόρου
- Περιβάλλον και υγεία
- Διασφάλιση της αειφόρου διαχείρισης των φυσικών πόρων και των αποβλήτων.

Ειδικότερα, οι προτεραιότητες έχουν ως εξής:

Αντιμετώπιση αλλαγής του κλίματος

Κύριος στόχος αποτελεί η σταθεροποίηση των ατμοσφαιρικών συγκεντρώσεων των αερίων του θερμοκηπίου σε επίπεδα τέτοια που να μην προκαλούν αφύσικες μεταβολές στο κλίμα της γης.

Βασική προτεραιότητα αποτελεί η επικύρωση και εφαρμογή του πρωτοκόλλου του Κιότο για μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου κατά 8% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 μέχρι το 2008-2012. Αυτό πρέπει να θεωρηθεί ως ένα πρώτο βήμα προς τον μακροπρόθεσμο στόχο της μείωσης κατά 70%.

Προστασία της φύσης και της βιοποικιλότητας

Ο πρωταρχικός στόχος είναι και η προστασία και η αποκατάσταση της λειτουργίας των φυσικών συστημάτων και η παρεμπόδιση της απώλειας της βιοποικιλότητας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και η προστασία των εδαφών από την διάβρωση και τη ρύπανση.

Κλειδί αντιμετώπισης της απειλής της ρύπανσης είναι η πλήρης εφαρμογή της νομοθεσίας για το περιβάλλον.

Περιβάλλον και υγεία.

Κύριος στόχος αποτελεί η επίτευξη μιας ποιότητας περιβάλλοντος όπου τα επίπεδα των ανθρωπογενών ρυπαντών, συμπεριλαμβανομένων των διαφόρων τύπων

ακτινοβολιών, να μην προκαλούν σημαντικές επιπτώσεις ή κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία.

Απαιτείται μία ολιστική και περιεκτική προσέγγιση του περιβάλλοντος και της υγείας, με κεντρικό σημείο της πολιτικής, την πρόνοια και πρόληψη του κινδύνου, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερα ευάλωτες ομάδες όπως τα παιδιά και οι ηλικιωμένοι.

Αειφόρος χρήση των φυσικών πόρων και διαχείριση των αποβλήτων.

Στόχοι αποτελούν:

Η διασφάλιση της υπέρβασης της, ανάληψη των ανανεώσιμων και μη ανανεώσιμων πόρων και της επίτευξης της αποσύνδεσης.

Τα απόβλητα προβλέπεται ότι θα συνεχίσουν να αυξάνονται εκτός κι αν αναληφθεί διορθωτική δράση. Η πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων πρέπει να αποτελεί καίριο στοιχείο μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης πολιτικής για τα προϊόντα. Απαιτούνται περαιτέρω μέτρα για ενθάρρυνση της ανακύκλωσης και ανάκτησης των αποβλήτων.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση στον ευρύτερο κόσμο

Η εφαρμογή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας της Κοινότητας θα αποτελέσει βασικό καθήκον για τις νέες χώρες-μέλη, με την υποστήριξη χρηματοδοτούμενων από την Κοινότητα προγραμμάτων. Οι υποψήφιες χώρες έχουν την ευκαιρία να επιτύχουν μία οικονομική ανάπτυξη, η οποία θα είναι αειφόρος και θα αποφύγει το είδος ή την κλίμακα των περιβαλλοντικών προβλημάτων που αντιμετωπίζει τώρα η Δυτική Ευρώπη.

Σε διεθνές επίπεδο, θα παίζει ουσιαστικό ρόλο η πλήρης και σωστή ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης σε όλες τις πτυχές των εξωτερικών σχέσεων της Κοινότητας. Οι διεθνείς οργανώσεις πρέπει αν ασχοληθούν σοβαρά και να διαθέσουν τους κατάλληλους πόρους για το περιβάλλον. Οι διεθνείς συμβάσεις, κυρίως για την αλλαγή του κλίματος, τη βιοποικιλότητα, τα χημικά και την ερημοποίηση χρειάζεται να υποστηριχθούν και να εφαρμοστούν.

Χάραξη πολιτικής με βάση τη συμμετοχή και την ορθή γνώση

Η ευρεία συμμετοχή των ενδιαφερομένων θα αποτελέσει βασικό μοχλό για την επιτυχή εφαρμογή του έκτου προγράμματος σε όλα τα στάδια της πολιτικής διεργασίας, από τη συμφωνία για τους στόχους μέχρι την εφαρμογή μέτρων στην πράξη.

Το Έκτο κοινοτικό πρόγραμμα δράσης εισηγείται πέντε «οδούς προτεραιότητας στρατηγικής»:

Η πρώτη αφορά στη βελτίωση της εφαρμογής της ισχύουσας νομοθεσίας. Η δεύτερη αποσκοπεί στην ένταξη της περιβαλλοντικής διάστασης στη λήψη αποφάσεων στα πλαίσια άλλων πολιτικών. Η τρίτη επικεντρώνει στην ανεύρεση νέων τρόπων

στενότερης συνεργασίας με την αγορά μέσω επιχειρήσεων και καταναλωτών. Η τέταρτη προβλέπει την αντιμετώπιση των ατόμων ως ιδιωτών και την αλλαγή συμπεριφοράς. Η πέμπτη στοχεύει στην ενθάρρυνση λήψης καλύτερων αποφάσεων διαχείρισης και σχεδιασμού στις χρήσεις γης.

Από το Ρίο στο Γιοχάνεσμπουργκ

Στη Διάσκεψη Κορυφής για τη Γη, που πραγματοποιήθηκε στο Ρίο το 1992, ο τότε Γενικός Γραμματέας των Ηνωμένων Εθνών, είχε δηλώσει, εκτιμήσει ότι επρόκειτο για μία στροφή στις προσπάθειες διασφάλισης της κοινωνικής και οικονομικής ευημερίας και περιβαλλοντικής προστασίας των παρούσων και μελλοντικών γενεών.

Οι στόχοι –μεγάλης εμβέλειας- που έθεσε η Διάσκεψη, δεν τέθηκαν επαρκώς σε εφαρμογή· έκτοτε έχει πλέον ευρύτατα καταστεί σαφές ότι δεν είναι δυνατόν να υπάρξει βιώσιμη ανάπτυξη χωρίς οικονομική ανάπτυξη και κοινωνική συνοχή, διαπίστωση η οποία είναι εμφανέστερη στις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες. Ως εκ τούτου είναι αναγκαίο το αρχέτυπο αειφορικής ανάπτυξης να περιλαμβάνει την καταπολέμηση της φτώχειας, την αλλαγή των προτύπων κατανάλωσης και παραγωγής και την προστασία και διαχείριση των φυσικών πόρων, οι οποίες συνιστούν αλληλοενισχυόμενους στόχους της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης.

Η Παγκόσμια Διάσκεψη Κορυφής στο Γιοχάνεσμπουργκ, που διεξήχθη στην Νοτιοαφρικανική πρωτεύουσα στις 26 Αυγούστου του 2002, έθεσε σαν πρωταρχικό στόχο την προώθηση της αντιμετώπισης των προβλημάτων αυτών σε παγκόσμιο επίπεδο, κυρίως με την επιβεβαίωση των παλαιότερων αλλά και με τον καθορισμό νέων, καθώς και χρονοδιαγραμμάτων, την ώθηση νέων συμφωνιών εταιρικής σχέσης και τη θέσπιση κατάλληλων μηχανισμών παρακολούθησης και εφαρμογής.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέφρασε την ικανοποίησή του για τις γενικές αρχές που περιέχονται στη **Διακήρυξη του Γιοχάνεσμπουργκ** αλλά εκτίμησε ότι τα αποτελέσματα της Διάσκεψης πρέπει να κριθούν κυρίως από το περιεχόμενο του συνοδευτικού σχεδίου δράσης.

Το εγκριθέν σχέδιο σύμφωνα με το Σώμα, περιέχει θετικά και αρνητικά στοιχεία. Σε γενικές γραμμές εκτιμά ότι δίνει μεγαλύτερη έμφαση στην επίτευξη οικονομικών εμπορικών και αναπτυξιακών και όχι περιβαλλοντικών και κοινωνικών στόχων και ότι απαιτείται πιο ισόρροπη ανάπτυξη των δύο ομάδων στόχων· παράλληλα θεωρεί ότι η αποτυχία καθορισμού ευρύτερου φάσματος συγκεκριμένων στόχων και χρονοδιαγραμμάτων, όπως επιδίωκε η Ευρωπαϊκή Ένωση, θα μειώσει την αποτελεσματικότητα της συμφωνίας και θα δυσχεράνει την παρακολούθηση της προόδου για την εκπλήρωση των γενικών στόχων βιώσιμης ανάπτυξης.

Η Συντακτική Συνέλευση για το μέλλον της Ευρώπης και το περιβάλλον

Το περιβάλλον δεν αναδείχτηκε ως προτεραιότητα στις διεργασίες της Συντακτικής Συνέλευσης, η οποία επικεντρώνει σε περισσότερο γενικά θέματα, όπως η κατανομή αρμοδιοτήτων στην Ε.Ε. ή σε νέα πεδία, όπως η μελλοντική αμυντική πολιτική της. Όμως πολλοί τομείς που άπτονται της περιβαλλοντικής πολιτικής της Ε.Ε., σχετίζονται άμεσα με καίρια ζητήματα, που εγείρει η Συντακτική Συνέλευση: η αρχή

της επικουρικότητας, η Χάρτα Θεμελιωδών Δικαιωμάτων, η σχέση μεταξύ των Οργάνων της Ε.Ε.

Είναι πρόδηλο, ότι το «κοινοτικό περιβαλλοντικό κεκτημένο» οφείλει να διατηρηθεί και ότι η Διάσκεψη θα πρέπει να δώσει βαρύτητα σε δράσεις που συμπληρώνουν την υπάρχουσα νομοθεσία για το περιβάλλον.

Μία σειρά διαπιστώσεων, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη:

- Η ειδική πλειοψηφία στους κόλπους του Συμβουλίου του κοινοτικού οργάνου λήψεως αποφάσεων –προβάλλει πλέον ως αναγκαιότητα.
- Η ολοκλήρωση του περιβάλλοντος με τις άλλες κοινοτικές πολιτικές, προσκρούει σε προβλήματα εφαρμογής των αρχών, που εξακολουθεί να αποτελεί μείζον στοίχημα για την Ε.Ε.
- Είναι περισσότερη εξουσία στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για τη διαπραγμάτευση διεθνών συνθηκών για το περιβάλλον.

Στις νέες αναφυόμενες προκλήσεις που αφορούν στο περιβάλλον μιας επανενωμένης Γηραιάς Ηπείρου αναδεικνύονται πεδία πολιτικής, όπου «περισσότερη Ευρώπη» είναι αναγκαία και ως συνεπακόλουθο, απαραίτητη και η συμπερίληψή τους στην τελικώς κείμενο της Συντακτικής Συνέλευσης θεωρείται:

- Η ανάγκη μιας κοινοτικής τουριστικής πολιτικής, που αποτελεί τον ταχύτερα αναπτυσσόμενο τομέα στη Γηραιά Ήπειρο·
- Η απόδοση κοινοτικών αρμοδιοτήτων στο πεδίο του περιβαλλοντικού ελέγχου ανάλογο με αυτές του ανταγωνισμού·
- Η ανάγκη για ειδικό άρθρο για την ενέργεια, και μία δημόσια συζήτηση για το μέλλον της EURATOM·
- Η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης, στη μελλοντική πολιτική ασφάλειας.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ».

Η εξελικτική πορεία της δράσης της κοινότητας στον τομέα του περιβάλλοντος την τελευταία τριακονταετία, η οποία χαρακτηρίστηκε από σημαντική πρόοδο -παρόλο ότι ήταν αναγκασμένη συχνά να κινηθεί στη λογική του κοινού παρονομαστή- προδικάζει τον μελλοντικό προσανατολισμό της σε αυστηρότητα σταθερότυπα, διευρυμένα πεδία άσκησης και πλαίσιο εφαρμογής των κοινοτικών δεσμεύσεων σε αιφροδικές πρακτικές, από τους εταίρους.

Ασφαλώς η επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής περιβαλλοντικής πολιτικής συναρτάται από το βαθμό και το εύρος της εφαρμογής της από τα κράτη μέλη, στη συγκεκριμένη περίπτωση της χώρας μας.

ΚΟΙΝΗ ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

ΚΑΠ: Η ΒΑΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

Στα πλαίσια της κριτικής της νέας ΚΑΠ θα πρέπει να τονισθεί το γεγονός ότι το 2003 διασφαλίστηκαν οι κοινοτικοί πόροι για την χρηματοδότησή της και κατανεμήθηκαν ανά κράτος μέλος μέχρι το 2013, γεγονός που δίνει ένα σημαντικό πλεονέκτημα για τη σταθερότητα του τομέα και των αγροτικών εισοδημάτων. Και η νέα όμως μεθοδολογία κατανομής των επιδοτήσεων θα διατηρήσει ή ακόμη και θα ενισχύσει την εισοδηματική και αναπτυξιακή ανισορροπία μεταξύ ορισμένων περιοχών και προϊόντων, εφόσον λαμβάνει ως βάση αναφοράς την κατανομή των κοινοτικών επιδοτήσεων κατά την περίοδο 2000-2002, περίοδο όπου οι πληρωμές της ΚΑΠ, δημιουργούσαν ανισότητες.

Η αναζήτηση ενός νέου ευρωπαϊκού γεωργικού μοντέλου, καινοτόμου, σύγχρονου, ανταγωνιστικού, ολοκληρωμένου, είναι στρατηγικής σημασίας για την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στην Ε.Ε. Το σύνολο των μέτρων της ΚΑΠ, σε συνδυασμό με τις διαρθρωτικές πολιτικές της κοινωνικής και της περιφερειακής ανάπτυξης, χωρίς να χάσουν τον "αυτοδύναμο και ανεξάρτητο χαρακτήρα" τους, θα πρέπει να αποτελέσουν τη βάση για την δόμηση του νέου αυτού ευρωπαϊκού γεωργικού μοντέλου.

Πρώτος στόχος της ΚΑΠ, η ανταπόκρισή της στην εσωτερική πρόκληση δηλαδή στην επίτευξη οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής. Για να ανταποκριθεί στην πρόκληση αυτή, η αγροτική πολιτική θα πρέπει να αποκτήσει σαφή και αποτελεσματικό αναδιανεμητικό ρόλο μεταξύ των περιφερειών/περιοχών αλλά και μεταξύ των γεωργών.

Η αναδιανεμητική πολιτική θα πρέπει να έχει διπλό χαρακτήρα. Κατ' αρχήν απαιτείται ανακατανομή των αγροτικών δαπανών σε κοινοτικό επίπεδο βάση κριτηρίων αλλά και σε εθνικό επίπεδο, που θα εξειδικεύει και θα εμβαθύνει ακόμη περισσότερο την συνοχή, που ούτως ή άλλως αποτελεί στόχο βάσει της Συνθήκης. Σήμερα, το 71% του Γεωργικού Ταμείου Εγγυήσεων το επωφελούνται πέντε (5) κράτη - μέλη, ενώ το 7% των παραγωγών εισπράττει το 50% των ενισχύσεων. Η ανακολουθία αυτή θα πρέπει να διορθωθεί, ιδιαίτερα στο δεύτερο τμήμα της.

Η νέα προγραμματική περίοδος 2006-2013 παρέχει μια ευκαιρία να εξισορροπηθεί η στήριξη της ΚΑΠ στο σύνολό της και να προσανατολισθεί στην αειφορική ανάπτυξη και κυρίως στην απασχόληση. Οι στόχοι της ΚΑΠ θα πρέπει να ευθυγραμμιστούν με το ανανεωμένο πρόγραμμα της Λισσαβόνας που προβλέπει ελκυστικότερες επενδύσεις για την αύξηση της απασχόλησης, προώθηση της γνώσης και καινοτομίας για τη δημιουργία καλύτερων θέσεων εργασίας. Οι αγροτικές περιοχές της ΕΕ πρέπει να αποδεχτούν την πρόκληση να αναπτύξουν το δυναμικό τους ως ελκυστικοί τόποι για επενδύσεις, εργασία και διαβίωση.

Κατά τη μεταβατική περίοδο εφαρμογής της νέας ΚΑΠ, την οποία διανύουμε, οι μηχανισμοί που μπορεί να λειτουργήσουν προς την κατεύθυνση αυτή είναι η συγκέντρωση και αναδιανομή των εθνικών αποθεμάτων, η εφαρμογή της διακύμανσης με την αναδιανομή σε δράσεις και σε γεωργούς με ειδικά κριτήρια στοχευμένων πολιτικών αλλά και η υλοποίηση των τοπικών και περιφερειακών αγροτικών αναπτυξιακών προγραμμάτων, βάση της νέας λογικής του κανονισμού του Συμβουλίου για την Αγροτική Ανάπτυξη.

Τα πρόσθετα κονδύλια που θα μεταφερθούν, βάσει της μεταρρύθμισης του 2004, από τις άμεσες ενισχύσεις του καπνού και του βαμβακιού στα προγράμματα αγροτικής ανάπτυξης, θα πρέπει να αξιοποιηθούν με τρόπο που να απορροφήσει τους αναμενόμενους κραδασμούς και να βοηθήσει την αναγκαία διαφοροποίηση στις περιφέρειες παραγωγής.

Δεύτερος στόχος της είναι η ανταπόκριση της ΚΑΠ στην εξωτερική πρόκληση δηλαδή στην αμφίδρομη σύνδεση της ΚΑΠ με τις εμπορικές και οικονομικές πτυχές κυρίως του ΠΟΕ, που οδηγεί σε απελευθέρωση και του γεωργικού εμπορίου. Η απελευθέρωση αυτή πρέπει να δρομολογηθεί με τρόπο που να βελτιώσει την οικονομική θέση και ανταγωνιστικότητα της ΕΕ και των κρατών -μελών της, στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης.

Η ΕΕ πρέπει να προασπίσει ένα πλαίσιο πολιτικών στο πλαίσιο του ΠΟΕ, που θα βελτιώνει από την μια πλευρά την ανταγωνιστικότητα της ΕΕ και από την άλλη πλευρά την ανάπτυξη των τρίτων χωρών που υστερούν και με τις οποίες η ΕΕ έχει ιστορικούς δεσμούς. Η συμφωνία όμως πρέπει να είναι εξίσου δεσμευτική και για τους άλλους ανεπτυγμένους εμπορικούς μας εταίρους έτσι ώστε να μην υπάρξει στρέβλωση του ανταγωνισμού εις βάρος των κοινοτικών προϊόντων.

Το θέμα της **πρόσβασης στην αγορά** αποδείχθηκε ως η πιο δύσκολη και πολύπλοκη πτυχή της γεωργικής διαπραγματεύσεως. Η Ε.Ε., που είναι σήμερα ο μεγαλύτερος εισαγωγέας προϊόντων από τις Αναπτυσσόμενες και τις Λιγότερο Ανπτυγμένες Χώρες, να δεχθεί μειώσεις δασμών, που κυμαίνονται από 20% έως και 60%, ανάλογα με το αρχικό τους επίπεδο. Βασική επιδίωξη αποτελεί η κατοχύρωση ενός πακέτου «ευαίσθητων προϊόντων», που θα αποτελούν ένα αξισημείο ποσοστό του συνόλου των γεωργικών προϊόντων, ανάλογα με τις συνολικές μειώσεις δασμών που τελικά θα αποφασισθούν και αφού ληφθούν υπόψη ισόρροπα τα ενδιαφέροντα όλων των κρατών μελών. Η ιδιαίτερη μεταχείριση των «ευαίσθητων προϊόντων» θα συμβάλλει στην σταδιακή προσαρμογή της απελευθέρωσης του εμπορίου αγροτικών προϊόντων, στην εξασφάλιση μιας ισορροπίας γενικότερα της αγοράς και στην προώθηση μιας πολιτικής αντισταθμίσεων, όταν υπάρχουν διαστρεβλώσεις στο εμπόριο των προϊόντων αυτών, αλλά και στην ισόρροπη ανάπτυξη του εμπορίου των ίδιων των αναπτυσσομένων χωρών.

Είναι βασικό κατά την ανάλυση και σχεδιασμό των προοπτικών της ΚΑΠ και της ανάπτυξης του αγροτικού χώρου να τονιστεί ο διττός χαρακτήρας του γεωργικού μοντέλου που κυριαρχεί σήμερα στην ΕΕ:

- Ο τύπος της αμιγούς ανταγωνιστικής γεωργίας
- Ο τύπος της πολυλειτουργικής γεωργίας.

Είναι δύο "τύποι" γεωργίας με εντελώς διαφορετικά οικονομικά, λειτουργικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά, οι οποίοι όμως κατά την εξέλιξη της ΚΑΠ διαχρονικά, για διαφορετικούς λόγους, μείωναν σταδιακά τον αριθμό των απασχολούμενων μέσω της αναδιάρθρωσης της συγκέντρωσης των εκμεταλλεύσεων.

Στόχος σταθερός θα πρέπει να είναι η διατήρηση του αγροτικού πληθυσμού και η ποιοτική βελτίωση της αγροτικής ανάπτυξης. Επειδή όμως η εφαρμογή της νέας ΚΑΠ αλλά και οι νέες προοπτικές που διαγράφονται συνιστούν ένα περιβάλλον ιδιαίτερα καινοτόμο ακόμη και ριζοσπαστικό στη φιλοσοφία και στους στόχους, θα

πρέπει οι οποιοσδήποτε παρεμβάσεις μας σε κοινοτικό και εθνικό επίπεδο να είναι άμεσες, έτσι ώστε να προβλεφθούν και να αποφευχθούν τυχόν αρνητικές και μη αναστρέψιμες συνέπειες στον αγροτικό πληθυσμό και την δυναμική της αγροτικής οικονομίας.

Οι κοινοτικοί πόροι για την ΚΑΠ, έστω και μειωμένοι, έχουν εξασφαλιστεί μέχρι το 2013. Οι πόροι αυτοί φτάνουν τα 363 δις Ευρώ για την επταετία και αντιστοιχούν στο 35% του κοινοτικού προϋπολογισμού, ή στο 6,2% του ΑΕΠ. Οι πόροι που θα διατεθούν για την αγροτική ανάπτυξη φτάνουν περίπου τα 70 δις. €, και είναι μειωμένοι κατά 25% σε σχέση με την πρόταση της Επιτροπής, η οποία απλά διατηρούσε τα επίπεδα χρηματοδότησης της προηγούμενης προγραμματικής περιόδου. Οι πόροι αυτοί, παρά τις μεταφορές ποσών από τις άμεσες ενισχύσεις της ΚΑΠ, δεν είναι επαρκείς για να ισοσκελίσουν τις οικονομικές και διαρθρωτικές αποκλίσεις μεταξύ των δύο τύπων γεωργικών εκμεταλλεύσεων, αλλά και για την προώθηση μιας ανταγωνιστικής, πολυλειτουργικής γεωργίας.

Σε αυτή τη περίπτωση οι δύο τύποι γεωργικών εκμεταλλεύσεων θα συνεχίσουν να ρυθμίζουν τη λειτουργία τους κυρίως από τις δυνάμεις της αγοράς και της κερδοφορίας, επιδεινώνοντας με τον τρόπο αυτό ακόμη περισσότερο τις εισοδηματικές αποκλίσεις αλλά και την πολιτική της συνοχής και εδαφικής σύγκλισης των περιφερειών.

Είναι λοιπόν σκόπιμο, τόσο οι τρόποι εφαρμογής σε εθνικό επίπεδο της νέας ΚΑΠ για την ενίσχυση του εισοδήματος (πυλώνας 1α) όσο και ο σχεδιασμός και εφαρμογή της πολιτικής αγροτικής ανάπτυξης (πυλώνας 1β), να προσαρμοστούν σταδιακά σε νέους στόχους ώστε να μεγιστοποιήσουν την αποτελεσματικότητα της κοινοτικής χρηματοδότησης.

Δεν θα πρέπει να λησμονείται ότι το 2008 θα επανεξετασθεί η ΚΑΠ και ότι λόγω του γεγονότος ότι η νέα ΚΑΠ και η αποσύνδεση των ενισχύσεων από την παραγωγή εφαρμόζεται με διαφορετικό τρόπο στα διάφορα κράτη μέλη, θα εντοπισθούν αποκλίσεις, προβλήματα συμβατότητας ή ακόμη και στρέβλωση του ανταγωνισμού, όπου η αγορά των γεωργικών προϊόντων δεν θα διαμορφώνεται με αμιγώς ενιαίους όρους και συνθήκες αλλά και με βάση εθνικές παραμέτρους. Το πρόβλημα εντείνεται αν ληφθεί υπόψη η δυνατότητα που παρέχει στα κράτη μέλη ο συμβιβασμός των δημοσιονομικών προοπτικών 2007-2013, για μεταφορά μέχρι και 20% των άμεσων ενισχύσεων στον πυλώνα 1β δηλαδή στα προγράμματα αγροτικής ανάπτυξης.

Οι παρεμβάσεις σε εθνικό επίπεδο οφείλουν να σχεδιασθούν σε μακρόπνοη βάση και με σαφή στρατηγική και να στοχεύουν στην επίτευξη όχι μόνο της συνοχής αλλά και της ανταγωνιστικότητας του τομέα.

Προς αυτή την κατεύθυνση μπορούν να συμβάλουν:

- I. Η διαφοροποίηση των διαρθρωτικών πολιτικών και προγραμμάτων ανάπτυξης της υπαίθρου βάσει του διαφορετικού επιπέδου ανάπτυξης των αγροτικών ζωνών.
- II. Διαφοροποίηση των ενισχύσεων ανάλογα με τον τύπο της γεωργικής εκμετάλλευσης, εκείνου της "πολυλειτουργικής γεωργίας" και εκείνου της "ανταγωνιστικής γεωργίας", όπου και οι δύο συμβάλλουν στην απασχόληση, ο καθένας με διαφορετική βαρύτητα, στη κάθε περιφέρεια.

Η αναδιανομή των κοινοτικών πόρων ανά περιοχή/ζώνη και ανά τύπο εκμετάλλευσης θα πρέπει να συνδυαστεί με μία ενιαία οριζόντια πολιτική, η οποία θα ενισχύει και θα διασφαλίζει έμμεσα και συμπληρωματικά την παραγωγή, την εμπορία και τη διακίνηση των αγροτικών προϊόντων.

Η πολιτική αυτή, σε ένα μελλοντικό γεωργικό μοντέλο, μετά το 2013, δεν μπορεί να σημαίνει άμεση στήριξη τιμών ή εισοδημάτων. Θα μπορούσε όμως να είναι μια δέσμη συμπληρωματικών μέτρων, τα οποία θα εγγυώνται την ομαλή εξέλιξη της παραγωγικής και εμπορικής δραστηριότητας, ενώ θα μειώνουν τους κινδύνους παραγωγής και θα προωθούν καινοτόμες δραστηριότητες.

Πολιτικές που θα μπορούσαν να εξετασθούν ως δέσμη οριζόντιων μέτρων είναι :

- η μείωση του κόστους των εισροών, ώστε να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα και κατ' επέκταση και το αγροτικό εισόδημα,
- η προώθηση της έρευνας και τεχνολογίας, προς την κατεύθυνση καινοτόμων προϊόντων και παραγωγικών μεθόδων, που θα ενθαρρύνουν την διαφοροποίηση της παραγωγής και την ανταγωνιστικότητα. Η χρήση των αγροτικών προϊόντων για παραγωγή ενέργειας, πέραν της συμφιλώσης της γεωργικής παραγωγής με το περιβάλλον, συμβάλλει στην μείωση του κόστους εισροών της γεωργίας με αντίστοιχη αύξηση του εισοδήματος.
- η ασφάλιση της παραγωγής και του εισοδήματος, ώστε να εξομαλυνθούν οι εισοδηματικές διακυμάνσεις που προκύπτουν από έκτακτα και απρόβλεπτα φαινόμενα εμπορικών και κλιματολογικών αλλαγών που δεν επιτρέπουν την ομαλή συνέχιση και διάθεση της παραγωγής·
- η διαμόρφωση συστήματος που εξασφαλίζει υγιή ανταγωνισμό, σε κοινοτικό και διεθνές επίπεδο, για την αγορά των γεωργικών προϊόντων, ώστε να διευκολύνεται η συνεχής προσαρμογή των παραγωγών στις νέες πραγματικές ανάγκες της ζήτησης·
- η βελτίωση και απλοποίηση των χρηματοδοτικών μέτρων, ώστε να είναι αποτελεσματικότερη η αγροτική δραστηριότητα·
- ο εκσυγχρονισμός της δημόσιας διοίκησης και η πραγματική ανασυγκρότηση κρατικών ή περιφερειακών οργάνων με καθαρά επιτελικό χαρακτήρα.

Η διαχείριση του αγροτικού περιβάλλοντος και η ενεργειακή χρήση των αγροτικών προϊόντων είναι σκόπιμο να γίνει σε συλλογική βάση, με ολοκληρωμένα επιχειρησιακά προγράμματα, τοπικής και περιφερειακής εμβέλειας, όπως η ΠΜ.

Η χρηματοδότηση της ΚΑΠ έχει εξασφαλιστεί μέχρι το 2013, μειούμενη μάλιστα από το 45% των συνολικών κοινοτικών πόρων που αντιπροσώπευε πρόσφατα σε 35%, για μια Ευρώπη 27 κρατών μελών. Οι πόροι αυτοί πρέπει να διατηρηθούν. Το ζητούμενο είναι ότι σταδιακά θα πρέπει να χρηματοδοτούνται πολιτικές και μέτρα τα οποία καθιστούν τα ευρωπαϊκά γεωργικό μοντέλο καινοτόμο, ανταγωνιστικό και αναπτυξιακό και όχι απολογούμενο σε καθημερινή βάση.

Πηγές

- «Ένα Μέλλον για την Ελληνική Πόλη». (Επιμέλεια Στ. Τσέτση): *Κατερίνα Μπατζέλη*,: *Η νέα ΚΑΠ και οι προοπτικές ανάπτυξης του αγροτικού χώρου*. Εκδόσει Οκτάγωνο, Αθήνα 2007.

ΟΙ ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Η Επιτροπή ανακοίνωσε τις προτάσεις της (Νοέμβριος 2007) μεταρρύθμισης της ΚΑΠ μετά την ανακοίνωση εκ μέρους της Επιτροπής των προτάσεών της για τον «έλεγχο υγείας» (health check), ο οποίος προβλεπόταν από την προηγούμενη ριζική μεταρρύθμιση του 2005. Σημείο-κλειδί, ειδικά για την Ελλάδα, είναι η αύξηση του ελάχιστου ορίου έκτασης που πρέπει να κατέχει ένας παραγωγός για να δικαιούται ενισχύσεις από τα 3 στα 10 στρέμματα. Στη χώρα μας τα αγροτικά νοικοκυριά που βρίσκονται κάτω από το όριο αυτό είναι 220.000.

Η Επιτροπή εστιάζει δέσμη των πολιτικών της προτάσεων στην απλούστευση των ελεγκτικών μηχανισμών, αλλά και εκείνων της πολλαπλής συμμόρφωσης, στην επέκταση εφαρμογής της ολικής αποσύνδεσης, στη μείωση στήριξης προς τις μεγάλες γεωργικές εκμεταλλεύσεις με παράλληλη αύξηση της ελάχιστης έκτασης που δικαιούται ενισχύσεων, στην κατάργηση της πριμοδότησης των ενεργειακών καλλιεργειών, στη σταδιακή αναθεώρηση του καθεστώτος των γαλακτοκομικών ποσοτώσεων, αλλά και στην ενίσχυση των περιβαλλοντικών περιορισμών στις καλλιεργητικές πρακτικές, με έμφαση στις κλιματικές αλλαγές και στην καλή διαχείριση των υδατικών πόρων.

Το σχέδιο προτείνει ακόμη αύξηση του ποσοστού «διαφοροποίησης», δηλαδή του ποσοστού που παρακρατείται από τις άμεσες επιδοτήσεις για να χρηματοδοτήσει την «αγροτική ανάπτυξη», από 5% που είναι σήμερα σε 13% το 2013. περιλαμβάνει, επίσης, μέτρα που αφορούν τη στήριξη της ευρωπαϊκής αγοράς των 27 κρατών-μελών, όπως κατάργηση της παρέμβασης για τα περισσότερα σιτηρά πλην του αρτοποιήσιμου σίτου, κατάργηση της αγρανάπαυσης, σταδιακή κατάργηση των ποσοτώσεων γάλακτος έως το 2015, αλλά και στήριξη ορεινών γαλακτοκομικών προϊόντων.

Η ανακοίνωση της Επιτροπής, έπειτα από συζήτηση με τους παραγωγικούς φορείς του τομέα, αλλά και τις τελικές αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, θα καταλήξει το 2008 σε ένα νομοθετικό κείμενο, στο οποίο θα περιληφθούν όλες οι νέες μεταρρυθμιστικές πολιτικές.

Προτεραιότητες

Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής, ο «έλεγχος υγείας» -ή «διαγνωστικός έλεγχος», όπως τον αναφέρει- της ΚΑΠ προσπαθεί να απαντήσει σε τρία ερωτήματα:

- Πως θα καταστεί το σύστημα άμεσων ενισχύσεων αποτελεσματικότερο και απλούστερο;
- Πως θα προσαρμοστούν τα μέσα στήριξης της αγοράς, τα οποία αρχικά είχαν δημιουργηθεί για την Κοινότητα των έξι κρατών-μελών, στον σημερινό κόσμο;
- Πως θα αντιμετωπισθούν οι νέες προκλήσεις, όπως η κλιματική αλλαγή, τα βιοκαύσιμα, η διαχείριση των υδάτων και η προστασία της βιοποικιλότητας;

Μετά την ανακοίνωση των προτάσεών της, κ. Mariann Fischer Boel δήλωσε χαρακτηριστικά: «Το γεγονός ότι πραγματοποιούμε διαγνωστικό έλεγχο σημαίνει ότι κάποιος είναι άρρωστος; Βεβαίως και όχι. Είναι πολύ φυσικό οι απολύτως υγιείς άνθρωποι να επισκέπτονται τον γιατρό τους για να διαπιστώσουν εάν είναι ανάγκη να αλλάξουν κάτι προκειμένου να παραμείνουν σε καλή φυσική κατάσταση. Κατά τον

ίδιο τρόπο, είναι σκόπιμο να εξετάσουμε εάν πρέπει να προσαρμόσουμε την ΚΑΠ στην Ε.Ε. των «27» και σε έναν ταχέως μεταβαλλόμενο κόσμο».

Αναλυτικά, τα προτεινόμενα μέτρα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έχουν ως εξής:

- 1) Απλούστερο και αποτελεσματικότερο καθεστώς ενιαίας ενίσχυσης. Η ανακοίνωση περιλαμβάνει τις ακόλουθες προτάσεις:
 - Αντικατάσταση των ενισχύσεων που βασίζονται στα ιστορικά έσοδα από ένα σύστημα επέκτασης των κατ' αποκοπήν ενισχύσεων.
 - Αύξηση του ποσοστού αποσύνδεσης στις χώρες εκείνες οι οποίες επέλεξαν σε ορισμένους γεωργικούς τομείς να διατηρήσουν τον δεσμό μεταξύ επιδοτήσεων και παραγωγής, παρ' όλο που η συνδεδεμένη στήριξη μπορεί να διαδραματίσει ακόμη έναν ρόλο σε περιφέρειες όπου η παραγωγή είναι μικρής κλίμακας και οι οποίες παρουσιάζουν ιδιαίτερο οικονομικό ή περιβαλλοντικό ενδιαφέρον.
 - Για τις μεγάλες γεωργικές εκμεταλλεύσεις, σταδιακή μείωση του επιπέδου στήριξης, εφόσον το σύνολο των ενισχύσεων υπερβαίνει ένα ορισμένο όριο, για παράδειγμα 100.000 € ανά έτος. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να γίνει διαχωρισμός μεταξύ των γεωργικών εκμεταλλεύσεων που ανήκουν σε πολλούς ιδιοκτήτες και έχουν πολλούς υπαλλήλους και των εκμεταλλεύσεων που ανήκουν σε ένα ιδιοκτήτη και έχουν λίγους υπαλλήλους.
 - Αύξηση της έκτασης που πρέπει να έχει στην κατοχή του ένας γεωργός πριν υποβάλει αίτηση για κοινοτική στήριξη, η οποία επί του παρόντος ανέρχεται σε 3 στρέμματα. Επανεξέταση των προτύπων πολλαπλής συμμόρφωσης τα οποία οι γεωργοί υποχρεούνται να τηρούν προκειμένου να λάβουν τη στήριξη από τις Βρυξέλλες. Αυτό σημαίνει κατάργηση των μη αναγκαίων υποχρεώσεων, καθώς και προσθήκη νέων προκλήσεων, όπως η βελτίωση της διαχείρισης των υδάτων και η άμβλυση των κλιματικών αλλαγών.
- 2) Προσαρμογή των μέσων στήριξης της αγοράς στην Ε.Ε. των «27» το 2007. Στην ανακοίνωση τίθενται τα ερωτήματα:
 - Η παρέμβαση πρέπει να εξυπηρετεί τον αρχικό της στόχο, δηλαδή να λειτουργεί ως πραγματικό δίκτυ ασφαλείας –κυρίως λόγω του ότι οι τιμές της αγοράς σήμερα βρίσκονται σε καλά επίπεδα;
 - Η παρέμβαση πρέπει να καταργηθεί για τα περισσότερα σιτηρά και να διατηρηθεί για ένα μόνο σιτηρό (σίτος αρτοποιήσιμης ποιότητας);
 - Πρέπει να καταργηθεί η αγρανάπαυση με την παράλληλη εξεύρεση νέων τρόπων διατήρησης των περιβαλλοντικών ωφελειών που επέφερε;
 - Οι ποσοστώσεις γάλακτος προβλέπεται μεν ότι θα καταργηθούν το 2015, πρέπει όμως να αυξηθούν σταδιακά στο διάστημα αυτό για να επιτραπεί η «ομαλή προσγείωση» του τομέα; Θα πρέπει, επίσης, να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα για τη στήριξη των παραγωγών γαλακτοκομικών προϊόντων στις περιοχές της Ε.Ε., όπως οι ορεινές, οι οποίες εξαρτώνται σημαντικά από την παραγωγή γαλακτοκομικών προϊόντων.
- 3) Αντιμετώπιση των νέων προκλήσεων.

Η ανακοίνωση εξετάζει, επίσης τον τρόπο με τον οποίο η γεωργική πολιτική μπορεί να αντιμετωπίσει τις νέες προκλήσεις και να αξιοποιήσει τις δυνατότητες που παρουσιάζονται στον τομέα της γεωργίας της Ε.Ε. Σε αυτές περιλαμβάνονται:

- Η διαχείριση κινδύνου,

- Η αντιμετώπιση των κλιματικών αλλαγών,
- Η αποτελεσματικότερη διαχείριση των υδάτων,
- Η αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρουν τα βιοκαύσιμα και
- Η διατήρηση της βιοποικιλότητας.

Σύμφωνα με την Επιτροπή, οι στόχοι που αφορούν τις κλιματικές αλλαγές και τη διαχείριση υδάτων μπορούν να επιτευχθούν μέσω της πολλαπλής συμμόρφωσης. Ειδικότερα, πρέπει να προβλεφθούν κίνητρα για τη βελτίωση των ενεργειών στους τομείς αυτούς, αλλά για τα κίνητρα αυτά θα πρέπει να δαπανηθούν χρήματα. Ο καλύτερος τρόπος χρηματοδότησης των αναγκαίων νέων μέτρων είναι μέσω της πολιτικής αγροτικής ανάπτυξης.

Η ανακοίνωση προτείνει αύξηση του ποσοστού της «διαφοροποίησης», δηλαδή τη μείωση των άμεσων ενισχύσεων όλων των γεωργικών εκμεταλλεύσεων που λαμβάνουν πάνω από 5.000 € ανά έτος και τη μεταφορά των χρημάτων στον προϋπολογισμό της αγροτικής ανάπτυξης.

Το ποσοστό αυτό θα αυξηθεί σταδιακά από 5% σήμερα σε 13% το 2013.

Σύμφωνα πάντα με την Επιτροπή πρέπει επίσης να εξεταστεί εάν η πριμοδότηση ενεργειακών καλλιεργειών παραμένει αναγκαία, δεδομένων των νέων κινήτρων για την παραγωγή βιοκαυσίμων, όπως οι υποχρεωτικοί στόχοι για τη βιοενέργεια και οι υψηλές τιμές.

ΠΙΘΑΝΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση της Επιτροπής περικλείει διατάξεις που συνιστούν μία ακόμη μεταρρύθμιση της ΚΑΠ, πριν καν ολοκληρωθεί η προηγούμενη που άρχισε το 2003.

Σημειώνεται ότι ιδιαίτερα αρνητικό στοιχείο της πρότασης είναι η μεταφορά πόρων από το α' πυλώνα στον β, που από το σημερινό 5% θα ανέλθει σταδιακά στο 13% μέχρι το 2013. τούτο σημαίνει ότι το αγροτικό εισόδημα θα δεχθεί ισχυρό πλήγμα, καθώς θα μειωθούν σημαντικά οι άμεσες επιδοτήσεις

ΚΟΙΝΗ ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η Κοινή Αλιευτική Πολιτική διασφαλίζει την εκμετάλλευση των έμβιων υδρόβιων πόρων που παρέχει βιώσιμες οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές συνθήκες.

Για τον σκοπό αυτό, η Ε.Ε. θα εφαρμόζει την αρχή της προφύλαξης κατά τη λήψη μέτρων που αποσκοπούν στην προστασία και τη διατήρηση των έμβιων υδρόβιων πόρων, στη διασφάλιση της βιώσιμης εκμετάλλευσής τους και στην ελαχιστοποίηση του αντίκτυπου των αλιευτικών δραστηριοτήτων στα θαλάσσια οικοσυστήματα. Η Ε.Ε. θα επιδιώξει την προοδευτική εφαρμογή μίας προσέγγισης που θα βασίζεται στην έννοια του οικοσυστήματος όσον αφορά τη διαχείριση των αλιευμάτων. Θα συμβάλει στην αύξηση της απόδοσης των αλιευτικών δραστηριοτήτων σε ένα αλιευτικό κλάδο που θα χαρακτηρίζεται από οικονομική βιωσιμότητα και ανταγωνιστικότητα και θα παρέχει ικανοποιητικό επίπεδο ζωής σε όσους ασχολούνται με την αλιεία λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τα συμφέροντα των καταναλωτών.

Συμφωνούνται κοινά μέτρα στους ακόλουθους βασικούς τομείς:

- Διατήρηση και περιορισμός των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της αλιείας – προστασία των αλιευτικών πόρων ρυθμίζοντας τις ποσότητες των ψαριών που επιτρέπεται να αλιευθούν, επιτρέποντας στα νεαρά ψάρια να αναπαραχθούν και διασφαλίζοντας ότι τα σχετικά μέτρα γίνονται σεβαστά
- Διαρθρώσεις και διαχείριση στόλου – παροχή υποστήριξης προς τον κλάδο της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας για την προσαρμογή του εξοπλισμού και της οργάνωσής του στους περιορισμούς που θέτουν οι ανεπαρκείς πόροι και η αγορά-επίσης, έχουν θεσπιστεί μέτρα με στόχο την επίτευξη ισορροπίας μεταξύ της αλιευτικής προσπάθειας και των διαθέσιμων αλιευτικών πόρων.
- Αγορές – διατήρηση μιας κοινής οργάνωσης της αγοράς αλιευτικών προϊόντων και αντιστοίχιση της προσφοράς στη ζήτηση προς όφελος τόσο των παραγωγών όσο και των καταναλωτών.
- Σχέσεις με τον έξω κόσμο –σύναψη συμφωνιών αλιευτικής σύμπραξης και διαπραγμάτευση σε διεθνές επίπεδο με περιφερειακούς και διεθνείς αλιευτικούς οργανισμούς για η λήψη κοινών μέτρων διατήρησης στον τομέα της αλιείας βαθέων υδάτων.

Οι κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Σε συμμόρφωση με τις συστάσεις της Γενικής Συνέλευσης του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε σε ανακοίνωσή της το φθινόπωρο του 2007 τα μέτρα που αναμένει από τα κράτη μέλη να σεβαστούν.

Στους κόλπους κάθε περιφερειακής οργάνωσης αλιείας στην οποία είναι μέλος, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα προάγει ενεργά μία οικοσυστημική προσέγγιση της διαχείρισης της αλιείας βαθέων υδάτων καθιστώντας δυνατό τον εντοπισμό των θαλασσιών περιβαλλόντων που χρήζουν προστασίας. Όσον αφορά τις ζώνες που δεν καλύπτονται από κάποια ΠΟΑ, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα προτείνει ένα κανονισμό.

Τέλος, δεσμεύεται να συνδράμει τον FAO για την συλλογή στοιχείων που αφορούν τα εύαλωτα θαλάσσια οικοσυστήματα σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η Επιτροπή προτείνει την έγκριση των μέτρων που συνέστησε η Διεθνής Επιτροπή για τη Διατήρηση των Θυννοειδών του Ατλαντικού (ICCAT) με στόχο την αποκατάσταση των αποθεμάτων τόνου.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε σήμερα την πρόταση για την τροποποίηση του κανονισμού που εξέδωσε το Δεκέμβριο του 2006 το Συμβούλιο σχετικά με τις ποσοστώσεις για το 2007 (-101 Kb) με βάση το πρόγραμμα αποκατάστασης των αποθεμάτων τόνου που συνέστησε η Διεθνής Επιτροπή για τη Διατήρηση των Θυννοειδών του Ατλαντικού (ICCAT) τον προηγούμενο Νοέμβριο (IP/06/1632). Η εγκριθείσα πρόταση περιλαμβάνει μέτρα που βασίζονται στις συστάσεις των επιστημόνων και αποσκοπούν στην αποκατάσταση των υπεραλιευόμενων αποθεμάτων τόνου στον ανατολικό Ατλαντικό και τη Μεσόγειο. Η ανεπαρκής εφαρμογή των ήδη υφιστάμενων κανόνων θεωρείται ως το κύριο αίτιο της υπεραλίευσης των αποθεμάτων αυτών. Ως εκ τούτου ένα από τα πλέον σημαντικά μέτρα αφορά τη δημιουργία κοινού συστήματος διεθνών επιθεωρήσεων. Η Επιτροπή προτείνει επίσης ποσοστώσεις για τα κράτη μέρη βάσει της απόφασης που έλαβε η ICCAT στη σύνοδο που πραγματοποίησε στο Τόκυο από 29 έως 31 Ιανουαρίου σχετικά με τις συνολικές ποσοστώσεις για το συγκεκριμένο αλιευτικό απόθεμα.

Σε συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε τον προηγούμενο μήνα στο Τόκυο, τα μέλη της ICCAT ενέκριναν τα TAC (συνολικά επιτρεπόμενα αλιεύματα) για τον τόνο στην περιοχή του ανατολικού Ατλαντικού με αποτέλεσμα η αντίστοιχη ποσόστωση για την Ε.Ε. να ανέλθει σε 16.779,55 τόνους το 2007. Κατόπιν της απόφασης αυτής πρέπει να αναθεωρηθούν οι προσωρινές ποσοστώσεις που προέβλεπαν τα TAC του 2007, οι ποσοστώσεις του κανονισμού καθώς και οι σχετικές προϋποθέσεις. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα διασφαλισθεί η εφαρμογή τους για το αλιευτικό έτος 2007. Στα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνονται τα αναφερόμενα στο 15ετές πρόγραμμα αποκατάστασης των αποθεμάτων που ενέκρινε η ICCAT τον περασμένο Νοέμβριο. Η Επιτροπή προτίθεται να υποβάλει στο άμεσο μέλλον πρόταση κανονισμού για την οριστική εφαρμογή των προαναφερόμενων πολυετών μέτρων.

Το 15ετές πρόγραμμα αποκατάστασης των αλιευτικών αποθεμάτων θα συνεχίσει να αποτελεί αντικείμενο συνεχών επανεξετάσεων, ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματικότητά του λαμβανομένων δεόντως υπόψη των επιστημονικών δεδομένων. Η πρώτη επανεξέταση θα πρέπει να πραγματοποιηθεί το 2008 και οι επόμενες θα εκτελούνται ανά διετία. Τα κύρια μέτρα, πολλά εκ των οποίων λαμβάνονται για πρώτη φορά, περιλαμβάνουν:

- Τη σταδιακή μείωση των συνολικών επιτρεπόμενων αλιευμάτων από 32.000 τόνους το 2006 σε 25.500 τόνους το 2010.
- Την εφαρμογή κοινού συστήματος διεθνών επιθεωρήσεων το οποίο θα επιτρέπει στο εξής τη διενέργεια επιθεωρήσεων στην ανοικτή θάλασσα από κάθε συμβαλλόμενο μέρος οποιουδήποτε σκάφους κάθε άλλου συμβαλλόμενου μέρους.
- Τη σημαντική παράταση των κλειστών περιόδων κατά τις οποίες απαγορεύεται κάθε αλιευτική δραστηριότητα με στόχο τα αποθέματα του τόνου.
- Για μεγάλα πελαγικά παραγαδιάρικα σκάφη μήκους άνω των 24 μέτρων: από 1^{ης} Ιουνίου έως 31 Δεκεμβρίου
- Για την αλιεία με γρίπο: από 1^{ης} Ιουλίου έως 31 Δεκεμβρίου
- Για σκάφη αλιείας με δόλωμα: από 15 Νοεμβρίου έως 15 Μαΐου

- Την ουσιαστική αύξηση των ελαχίστων ποσοτήτων εκφόρτωσης από 10 σε 30 κιλά.
- Ένα γενικό σύστημα ελέγχου το οποίο καλύπτει κάθε στάδιο της όλης διαδικασίας, από την αλίευση μέχρι την αγορά μέσω της εκφόρτωσης, της μεταφόρτωσης και των ενεργειών εγκλωβισμού.
- Την καταγραφή όλων των σκαφών που ασχολούνται με την αλιεία του τόνου καθώς και όλων των παγίδων, ώστε να προκύψουν σαφή στοιχεία για την αλιευτική ικανότητα.
- Την παράταση της απαγόρευσης καθ' όλη τη διάρκεια του έτους της χρήσης αεροσκαφών για τον εντοπισμό αποθεμάτων τόνου από τον ένα μήνα (τον Ιούνιο) που είναι σήμερα.
- Την απαγόρευση κάθε μεταφόρτωσης τόνου στη θάλασσα όσον αφορά τα αλιευτικά σκάφη με γρίπο και όλων των εκφορτώσεων τόνου ή των μεταφορών μεταφορές σε κλωβούς χωρίς προειδοποίηση και την εφαρμογή αυστηρών μέτρων ελέγχου.
- Τη θέσπιση συστήματος παρατηρητών τόσο για το αλιευτικά σκάφη τόνου όσο και για τα αντίστοιχα ιχθυοτροφεία.
- Την απαγόρευση κάθε εμπορικής διακίνησης και διάθεσης τόνου και προϊόντων τόνου εφόσον δεν συνοδεύονται από τα δέοντα πιστοποιητικά που να βεβαιώνουν την προέλευσή τους, δεν έχουν συλληφθεί από εγκεκριμένα σκάφη ή δεν ανταποκρίνονται καθοιονδήποτε άλλον τρόπο στις διατάξεις του σχεδίου διαχείρισης.
- Τη ρύθμιση των ερασιτεχνικών αλιευτικών δραστηριοτήτων, βάσει των οποίων θα επιτρέπεται η αλίευση αποκλειστικά και μόνο ενός τόνου ανά αλιευτική εξόρμηση
- Οι ποσοστώσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανέρχονται σε 16.779,55 τόνους και περιλαμβάνουν 154,68 τόνους για την Κύπρο και 355,59 τόνους για την Μάλτα που δεν ήταν ακόμη μέλη της Ε.Ε. όταν συντάχθηκε το τελευταίο πρόγραμμα διαχείρισης της ICCAT (2002).

Ακολουθεί πίνακας στον οποίο εμφανίζονται οι αλιευτικές ποσοστώσεις όλων των κρατών μελών που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο τομέα.

ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ	ΕΓΚΡΙΘΕΙΣΑ ΠΟΣΟΣΤΩΣΗ (σε τόνους)
Κύπρος	154,68
Γαλλία	5.493,65
Ελλάδα	287,23
Ιταλία	4.336,31
Μάλτα	355,59
Πορτογαλία	523,88
Ισπανία	5.568,21
Άλλοι	60
ΕΚ	16.779,55
Συνολικά ΤΑC της ICCAT	29.500

ΣΧΕΔΙΟ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε (21/11/2007) το Σχέδιο Αγροτικής Ανάπτυξης της Ελλάδας για την περίοδο 2007-2013 συνολικής δημόσιας δαπάνης 5.077 δις. ευρώ από τα οποία 3.7 δις. ευρώ (73,01%) θα προέλθουν από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ).

Τρεις είναι οι βασικοί στόχοι του προγράμματος:

- Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του τομέα της γεωργίας και του τομέα των γεωργικών ειδών διατροφής.
- Η βιώσιμη χρησιμοποίηση των φυσικών πόρων και η διατήρηση του τοπίου.
- Η βελτίωση της ποιότητας ζωής του αγροτικού πληθυσμού και η ενθάρρυνση της διαφοροποίησης της αγροτικής οικονομίας.

Σε ότι αφορά τον πρώτο στόχο, προβλέπεται ότι η συνολική δημοσία χρηματοδότηση ανέρχεται σε 2,2 δις. ευρώ με συνδρομή 1,5 δις. ευρώ από το ΕΓΤΑΑ. Η Επιτροπή στο πλαίσιο της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του πρωτογενούς τομέα, οι προτεραιότητες που έχουν τεθεί περιλαμβάνουν την αύξηση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας στον γεωργικό και τον δασικό τομέα καθώς και στον τομέα των γεωργικών ειδών διατροφής, τη βελτίωση της ηλικιακής διάρθρωσης του πρωτογενούς τομέα, τη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων, την αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκύπτουν από τη μεταρρύθμιση της ΚΓΠ και τη βελτίωση της ποιότητας των τροφίμων.

Σε ότι αφορά το δεύτερο στόχο η συνολική δημοσία χρηματοδότηση ανέρχεται σε 1,7 δις. ευρώ με συνδρομή 1,2 δις. ευρώ από το ΕΓΤΑΑ. Η Επιτροπή σημειώνει ότι όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος και τη βιώσιμη ανάπτυξη των φυσικών πόρων, οι στόχοι περιλαμβάνουν τη διατήρηση της βιοποικιλότητας και την ανάπτυξη γεωργικών και δασικών συστημάτων και παραδοσιακών αγροτικών τοπίων, την ορθολογική διαχείριση της ποσότητας και της ποιότητας του νερού και την προστασία και τη βιώσιμη διαχείριση του εδάφους.

Σχετικά με τον τρίτο στόχο η συνολική δημοσία χρηματοδότηση ανέρχεται σε 709,8 εκατ. ευρώ με 510,8 εκατ. ευρώ από το ΕΓΤΑΑ. Η Επιτροπή σημειώνει ότι τα προτεινόμενα μέτρα αποσκοπούν στην αναζωογόνηση της οικονομικής δραστηριότητας κυρίως στις ορεινές και ημιορεινές περιοχές μέσω της στήριξης για την ενθάρρυνση της επιχειρηματικότητας, την προώθηση της κατάρτισης και της απόκτησης δεξιοτήτων, τη διατήρηση και την αναβάθμιση της αγροτικής και πολιτιστικής κληρονομιάς και τη βελτίωση της κυκλοφορίας των πληροφοριών.

Παράλληλα, εκτός από αυτούς τους τρεις στόχους προβλέπεται πρόσθετη χρηματοδότηση για το κοινοτικό πρόγραμμα LEADER με συνολική δημοσία χρηματοδότηση ύψους 295,2 εκατ. ευρώ και συνδρομή 224,5 εκατ. ευρώ από το ΕΓΤΑΑ. Σύμφωνα με την Επιτροπή, τα μέτρα που θα χρηματοδοτηθούν θα συμβάλλουν στην ενίσχυση του δυναμικού των αγροτικών περιοχών με την προώθηση της συνεργασίας και με την έμφαση στην καινοτομία, στην επιχειρηματικότητα καθώς και τη διαφοροποίηση της αγροτικής οικονομίας.

Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΕ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Σε ανακοίνωση της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αναγνωρίζει ότι ο τουρισμός αποτελεί έναν από τους περισσότερο σημαντικούς και αναπτυσσόμενους τομείς τόσο της παγκόσμιας οικονομίας όσο και της οικονομίας της ΕΕ. Δύναται να συμβάλει σε μεγάλο βαθμό στην επίτευξη των στόχων της διατήρησης υψηλών και σταθερών επιπέδων οικονομικής ανάπτυξης και απασχόλησης, κοινωνικής προόδου που να αναγνωρίζει τις ανάγκες όλων και αποτελεσματικής προστασίας του περιβάλλοντος και συνετής χρήσης των φυσικών πόρων. Η υποστήριξη της θέσης αυτής παγκόσμια και στην ΕΕ απαιτεί από τους εν λόγω φορείς να ενδιαφέρονται για τα στοιχεία από τα οποία εξαρτάται ο τουρισμός.

Στο κείμενο της τονίζει ότι τα όρια της βάσης των φυσικών, οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών πόρων, τα οποία καθορίζουν την οικονομική αειφορία του τομέα, δεν θα μπορούν να αντιμετωπίσουν την αδιαλείπτως συνεχιζόμενη ανάπτυξη του ευρωπαϊκού τουρισμού. Παράλληλα αναγνωρίζει ότι με ειδικές στρατηγικές, οι τουριστικές δραστηριότητες μπορούν να επαναπροσδιοριστούν για να πληρούν τις απαιτήσεις αειφορίας, τις νέες προκλήσεις και τα αιτήματα από τις μεταβαλλόμενες τουριστικές τάσεις και δραστηριότητες και να αυξήσουν τα εισοδήματα.

Η Παγκόσμια Διάσκεψη Κορυφής για την Αειφόρο Ανάπτυξη στο Γιοχάνεσμπουργκ έθεσε ως κεντρικό ζήτημα την αειφόρο ανάπτυξη του τουρισμού και διατύπωσε τις δράσεις ώστε να αλλάξουν τα μη αειφόρα μοντέλα κατανάλωσης και παραγωγής, που σχετίζονται επίσης στενά με τον αειφόρο ευρωπαϊκό τουρισμό. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αυξάνεται η απαίτηση για τον προσδιορισμό των στρατηγικών κατευθύνσεων και μέτρων που απαιτούνται για την επίτευξη της αειφόρου ανάπτυξης του τουρισμού και των κατάλληλων προτύπων αειφόρου ανάπτυξης για κάθε είδος τουριστικού προορισμού.

Η Έκθεση υπογραμμίζει ότι όπως ο τουρισμός αποτελεί παγκόσμιο φαινόμενο που διαμορφώνεται τοπικά, έτσι και τα προβλήματα αειφορίας που συνδέονται με αυτόν ποικίλλουν από παγκόσμια, τα οποία πρέπει να επιλυθούν σε παγκόσμιο επίπεδο, σε τοπικά, τα οποία απαιτούν ανάληψη δράσης σε τοπικό επίπεδο. Παρόλα αυτά, ο τουρισμός υπάγεται κυρίως στη σφαίρα της τοπικής και περιφερειακής ευθύνης. Τα σχετικά με τον τουρισμό μέτρα πρέπει σε μεγάλο βαθμό να σχεδιαστούν και να υλοποιηθούν σε τοπικό επίπεδο για να αντιμετωπίσουν τους υφιστάμενους ειδικούς περιορισμούς και ανάγκες.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, πολλές κοινοτικές πολιτικές επηρεάζουν σημαντικά τις διάφορες δραστηριότητες του τομέα του τουρισμού: Μεταφορών, διαρθρωτική, Περιβάλλοντος, ΚΑΠ για να αναφερθούν οι χαρακτηριστικότερες. Οι επιλογές που γίνονται σε αυτές τις πολιτικές επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη του τουρισμού και την αειφορία του, τόσο σε γενικό όσο και σε τοπικό επίπεδο.

ΟΙ ΚΥΡΙΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΟΙ ΤΟΥ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

- **Κύρια πρόκληση: αειφόρος δραστηριότητα και ανάπτυξη**

Την κυριότερη πρόκληση για τη βιομηχανία του τουρισμού, τις επιχειρήσεις και τους προορισμούς του θεωρεί: με ποιον τρόπο είναι δυνατή η διαχείριση της τουριστικής δραστηριότητας στην Ευρώπη και παγκόσμια και της αναμενόμενης ανάπτυξης κατά τις δύο επόμενες δεκαετίες έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν υπερβαίνει τα όρια των διαθέσιμων πόρων, καθώς και τις δυνατότητες αναπαραγωγής των εν λόγω πόρων, παράλληλα με την εμπορική επιτυχία του τομέα; Καθώς το προϊόν στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στην περιβαλλοντική, πολιτιστική και κοινωνική ποιότητα, ο τομέας –εάν δεν υπάρξει αειφόρος διαχείριση- κινδυνεύει να επιδεινώσει ή ακόμα και να καταναλώνει τη δική του βάση πόρων παραγωγής εσόδων, και επομένως να καταστεί οικονομικά και κοινωνικά μη βιώσιμος.

Η βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού συνδέεται περισσότερο με την ανάπτυξη της ποιότητας παρά της ποσότητας. Επίσης, η συνειδητοποίηση της ποιότητας εκ μέρους των τουριστών αποτελεί προαπαιτούμενο της αειφόρου ανάπτυξης και τόσο η αειφορία όσο και η ποιότητα πρέπει να ενσωματωθούν καθώς είναι απαραίτητες για την ανταγωνιστικότητα του τομέα του τουρισμού. Η ανταγωνιστικότητα των τουριστικών επιχειρήσεων και των τουριστικών προορισμών απαιτεί αποτελεσματικότητα, η οποία μπορεί να καλύψει τις δαπάνες για την αειφορία και τη βέλτιστη αειφόρο απόδοση. Αντίστοιχα, η ποιότητα του εργατικού δυναμικού, ο σεβασμός της τοπικής κοινωνίας και οι χαμηλότερες επιπτώσεις στο περιβάλλον αποφέρουν οφέλη ως προς την αποτελεσματικότητα των πόρων.

Οι ειδικές προκλήσεις μείζονος σημασίας για την αειφορία του τουρισμού, υπάρχουν τόσο στην Ευρώπη όσο και παγκόσμια αλλά ο ειδικός τους χαρακτήρας και η έντασή τους μπορεί να ποικίλλει ανάλογα με τα μέρη. Σε γενικές γραμμές οι προκλήσεις αυτές είναι μεγαλύτερες όταν η τουριστική δραστηριότητα και η εξάρτηση από τον τουρισμό είναι ιδιαίτερα υψηλές. Ωστόσο, μπορεί να υπάρχουν πρόσθετες προκλήσεις που να αφορούν ειδικές γεωγραφικές περιοχές, όπως τη Μεσόγειο και τις Άλπεις. Επιπλέον, η διαχείριση του καλούμενου 'μαζικού τουρισμού μπορεί να γίνει με αειφόρους τρόπους: ο καθορισμός και η υλοποίησή τους αποτελεί ιδιαίτερη πρόκληση αλλά υπόσχεται τη μεγαλύτερη συμβολή στην αειφορία του τουρισμού.

- **Μία ισορροπημένη προσέγγιση ως προς του τρεις πυλώνες της αειφορίας.**

Σύμφωνα με το εκτελεστικό όργανο της ΕΕ, ο αειφόρος τουρισμός είναι αυτός που είναι οικονομικά και κοινωνικά βιώσιμος, όχι όμως εις βάρος του περιβάλλοντος και του τοπικού πολιτισμού. Αειφορία λοιπόν, σημαίνει επαγγελματική και οικονομική επιτυχία, περιβαλλοντική ανάσχεση, προστασία και ανάπτυξη, και ευθύνη ως προς την κοινωνία και τις πολιτιστικές αξίες –τρεις αλληλοεξαρτώμενες πτυχές.

Η αειφορία του τουρισμού αφορά ειδικότερα σημαντικές πτυχές όπως τις ανταγωνιστικές και κοινωνικά υπεύθυνες τουριστικές επιχειρήσεις, τη δυνατότητα όλων των πολιτών να συμμετάσχουν στον τουρισμό, τις καλές ευκαιρίες

απασχόλησης στον τομέα και τα οφέλη από τις τουριστικές δραστηριότητες για τις τοπικές κοινότητες. Απαιτεί τη διατήρηση της πολιτιστικής ακεραιότητας, την ένταξη των περιβαλλοντικών θεμάτων και της προστασίας των πόρων κληρονομιάς στα τουριστικά μέτρα.

- **Αειφόρα αργέτυπα κατανάλωσης.**

Ένα από τα πιο διαδεδομένα προβλήματα του τουρισμού αναψυχής στην Ευρώπη είναι η συγκέντρωσή του σε συγκεκριμένες, περιορισμένες εποχές του έτους, γεγονός που συνδέεται τόσο με το κλίμα όσο και με τις πολιτιστικές, κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες της καθημερινής ζωής. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τον επόχικο κορεσμό των υποδομών επικοινωνίας, των τουριστικών εγκαταστάσεων και της φέρουσας ικανότητας των προορισμών που οδηγεί σε μείωση της ποιότητας.

Παρόλο που ωφελεί την ανάκτηση των πόρων και την τοπική κοινωνία, η λειτουργία εκτός της τουριστικής περιόδου απαιτεί και συνεπάγεται τεράστιο πλεόνασμα δυναμικότητας. Απαιτεί πολυάριθμο εργατικό δυναμικό μη μόνιμης απασχόλησης με, συχνά, κακές συνθήκες εργασίας, γεγονός που έχει αρνητικές συνέπειες στα επίπεδα κατάρτισης, την ποιότητα των υπηρεσιών και την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο ο τομέας δεν μπορεί να προσελκύει και να διατηρεί το απαιτούμενο εργατικό δυναμικό.

Η δεύτερη κρίσιμη επιρροή στην αειφορία του τουρισμού, κυρίως από περιβαλλοντική άποψη, απορρέει από τη μεταφορά που χρειάζεται για τα ταξίδια. Η ραγδαία ανάπτυξη του τουρισμού την τελευταία πενητηκονταετία διευκολύνθηκε κυρίως από την ανάπτυξη των λιγότερο φιλικών για το περιβάλλον οδικών και εναέριων μεταφορών, οι οποίες έγιναν σταδιακά πιο διαδεδομένες και οικονομικά προσιτές. Αυτό το φαινόμενο ενθάρρυνε τη χρήση του αυτοκινήτου για ταξίδια μεγάλων αποστάσεων και προώθησε τα τουριστικά αεροπορικά ταξίδια, συμπεριλαμβανομένων των ταξιδιών σε κοντινούς προορισμούς. Επί του παρόντος, υπάρχει αυξανόμενη ένταση ανάμεσα στην ανάπτυξη των ευρωπαϊκών υποδομών και των υπηρεσιών μεταφορών, στις απαιτήσεις κινητικότητας του τουρισμού στο πλαίσιο των διαθέσιμων συνδέσεων με τους προορισμούς, στην ικανότητα εξυπηρέτησης αυτών και τις σχετικές δαπάνες.

Αναμένεται η περαιτέρω αύξηση της έντασης ταξιδιών στην Ευρώπη. Οι τουρίστες αναζητούν ολοένα και περισσότερο εξατομικευμένες επιλογές και η διαδικασία αυτή περιλαμβάνει, με τη χρήση κυρίως ηλεκτρονικών μέσων, την αναζήτηση προϊόντων προσαρμοσμένων στις ατομικές ανάγκες του χρήστη, με σκοπό τη βέλτιστη εξισορρόπηση ανάμεσα στην ποιότητα και τη θετική εμπειρία, από τη μία πλευρά, και στην τιμή του προϊόντος, από την άλλη.

Παράλληλα με τη σημαντική ανάπτυξη του τουρισμού, η δημογραφική αλλαγή θα οδηγήσει σε αλλαγές στη ζήτηση αναφορικά με τους τύπους τουρισμού. Για παράδειγμα, η μεγαλύτερη αύξηση αναμένεται στον τουρισμό που αφορά την πολιτιστική και φυσική κληρονομιά. Ωστόσο, όσον αφορά όλο τον τουριστικό πληθυσμό, τα παραδοσιακά μεγάλα τμήματα, ο καλούμενος μαζικός τουρισμός που ελέγχεται κατά συντριπτική πλειοψηφία από τους διεθνείς ταξιδιωτικούς πράκτορες, θα συνεχίσουν να είναι τα πιο σημαντικά από την πλευρά της ποσότητας.

Επιπλέον, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η αύξηση των τουριστών με ειδικές ανάγκες, οι οποίες θα πρέπει να καλύπτονται προκειμένου να μπορέσουν να απολαύσουν τα οφέλη του τουρισμού. Εκτός από το 10% του πληθυσμού που αναγνωρίζεται επισήμως ότι ανήκει στην κατηγορία των ατόμων με ειδικές ανάγκες οποιουδήποτε τύπου, ένας αυξανόμενος αριθμός τουριστών αναμένεται να είναι άτομα με μειωμένη κινητικότητα λόγω ηλικίας ή προσωρινής αναπηρίας.

Η συμπεριφορά των καταναλωτών ως αποτέλεσμα των τιμών, της ποιότητας και της εικόνας καθορίζεται σχεδόν αποκλειστικά από το ατομικό συμφέρον. Προς το παρόν, λίγοι τουρίστες ενδιαφέρονται για την αειφορία. Ωστόσο, η κατάλληλη πληροφόρηση των καταναλωτών, μέσω των εύκολα κατανοητών μηνυμάτων στα ευρέως διανεμόμενα μέσα του τομέα (διαφημιστικά φυλλάδια, κατάλογοι και ταξιδιωτικοί οδηγοί) μαζί με την προσπάθεια να αναπτυχθεί η νοοτροπία της αειφορίας και να επηρεαστούν και να πειστούν οι άνθρωποι μέσω σαφών σημάτων, είναι δυνατόν να δημιουργήσουν αειφόρα μοντέλα κατανάλωσης, προκαλώντας αλλαγές στο παρεχόμενο προϊόν. Από αυτή τη σκοπιά, οι νέοι άνθρωποι αποτελούν εξαιρετικά σημαντική ομάδα στόχο. Πρέπει να συμπεριλαμβάνει την αύξηση της συνειδητοποίησης της ποιότητας ως αναπόσπαστου στοιχείου του προϊόντος καθώς και νέες προσεγγίσεις για να κατανοήσουν οι τουρίστες ότι η ποιότητα και ο αειφόρος τουρισμός στοιχίζουν (Ευρωπαϊκή Επιτροπή).

- **Αειφόρα μοντέλα παραγωγής.**

Αειφόρος αλυσίδα αξίας.

Οι παρέχοντες τουριστικές υπηρεσίες ακολουθούν παραδοσιακά μοντέλα συμπεριφοράς, και ενίοτε δεσμεύονται από αυστηρές οικονομικές απαιτήσεις, από την ιδιαίτερα έντονη κάθετη αλληλεξάρτηση μεταξύ των τουριστικών επιχειρήσεων που παρέχουν τα στοιχεία αυτού του εξαιρετικά ποικιλόμορφου και σύνθετου τουριστικού προϊόντος και από αποφάσεις που καθορίζονται από την τιμή.

Η διαχείριση της αλυσίδας αξίας του αειφόρου τουρισμού προϋποθέτει ανταγωνιστικές επιχειρήσεις και ισότιμους όρους ανταγωνισμού. Συνδέεται με την διαχείριση ποιότητας για την παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών. Προκειμένου το οικονομικό όφελος να μην επιτυγχάνεται εις βάρος των κοινωνικών και περιβαλλοντικών πτυχών, ο τομέας χρειάζεται την εσωτερικοποίηση του κοινωνικού, οικονομικού και περιβαλλοντικού κόστους για τον ορθό καθορισμό των τιμών, ιδίως με τη βοήθεια κατάλληλων συστημάτων που βασίζονται στην αγορά.

Η αξία του αειφόρου τουρισμού συνεπάγεται παράλληλα τη βελτιστοποίηση της απασχόλησης και των κοινωνικών οφελών, ήτοι την εφαρμογή από τις επιχειρήσεις του τομέα της αρχής της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης. Συμπεριλαμβάνοντας τις δυνατότητες μάθησης και απασχόληση καλής ποιότητας για το εξειδικευμένο και με κίνητρα προσωπικό για την παροχή τουριστικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, συστήματα πιστοποίησης για την προώθηση αειφόρων μοντέλων παραγωγής και κατανάλωσης, και τη χρήση της καινοτομίας και των νέων τεχνολογιών, όπου κρίνεται κατάλληλο. Παράλληλα, την ενίσχυση του κοινωνικού διαλόγου και

πρόσθετες εξουσίες που θα δοθούν στους κοινωνικούς εταίρους σε όλα τα επίπεδα σχεδιασμού και υλοποίησης.

Αειφόρος ανάπτυξη προορισμών

Οι διάφορες δαστηριότητες και πολιτικές των προορισμών που συνδυάζουν δημόσια και ιδιωτικά συμφέροντα είναι σημαντικές για την αειφόρο παραγωγή. Στα περισσότερα μέρη της Ευρώπης το παραδοσιακό πολιτιστικό τοπίο παρέχει τους κατάλληλους φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους, οι οποίοι αποτελούν προαπαιτούμενο του προϊόντος του τουρισμού. Οι πόροι κληρονομιάς, η επικοινωνιακή υποδομή, οι υποδομές φιλοξενίας και οι τουριστικές εγκαταστάσεις αποτελούν περαιτέρω βασικούς πόρους ενός τουριστικού προορισμού. Η συνετή χρήση της γης αποτελεί ζωτικό παράγοντα για την αειφόρο ανάπτυξη του προορισμού.

Ο ανταγωνιστικός τουρισμός υψηλής ποιότητας πρέπει να σέβεται τη φέρουσα ικανότητα των φυσικών και πολιτιστικών του περιοχών. Μερικοί περιορισμοί – ειδικότερα ορισμένες παράκτιες ζώνες και νησιά στο νότιο μέρος της Ευρώπης, ορισμένα ορεινά θέρετρα και ορισμένες πόλεις – έχουν υποστεί τις αρνητικές συνέπειες μιας τουριστικής ανάπτυξης που υπερέβαινε τη φέρουσα ικανότητά τους. Περαιτέρω, όπου η τοπική ανάπτυξη των προορισμών με περιορισμένη οικονομική βάση, όπως τα νησιά, βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στον τουρισμό, υπάρχει ο κίνδυνος κατάληξης σε μια εύθραυστη και υπέρ τον δέον εξαρτημένη «μονο-οικονομία» χωρίς τις επιθυμητές έμμεσες συνέπειες σε άλλες πλευρές της τοπικής οικονομίας, όπως τη γεωργία και τη χειροτεχνία.

ΟΙ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Η κοινοτική προσέγγιση θα πρέπει να στηριχθεί, κατά την Επιτροπή, στη συμμετοχή και τη βέλτιστη ενεργό συμβολή όλων των ενδιαφερόμενων φορέων, σε όλα τα επίπεδα και να εστιάζεται:

- στα πλεονεκτήματα της αρχής της επικουρικότητας και της κρατούσας προσέγγισης «από κάτω προς τα πάνω» για την αντιμετώπιση των θεμάτων,
- στην ανάγκη εξέτασης των ατομικών συνιστωσών, επιμέρους τομέων, πεδίων και πτυχών και των ειδικότερων προβλημάτων που χετίζονται με αυτούς, παρά στην αντιμετώπιση του τουρισμού και της αειφορίας τους ως ενιαίου θέματος,
- στην ενημέρωση των καταναλωτών για να διασφαλίζεται ότι ασκούνται οι δυνάμεις της αγοράς για την προώθηση των αειφόρων μοντέλων κατανάλωσης και παραγωγής,
- στην ανάγκη αναγνώρισης του ιδιαίτερου χαρακτήρα των ΜΜΕ και των μικροεπιχειρήσεων,
- την ανάγκη της διασφάλισης της κοινωνικής και οικονομικής βιωσιμότητας, καθώς και της περιβαλλοντικής αειφορίας των αγροτικών και παράκτιων κοινοτήτων.

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΙΑΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ: ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ

Η γενική αρχή μελλοντικής δράσης

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η αειφορία του ευρωπαϊκού τουρισμού απαιτεί μέτρα πολιτικής σε κάθε επίπεδο από το παγκόσμιο στο τοπικό, τα οποία να καλύπτουν μοντέλα κατανάλωσης και παραγωγής στην αλυσίδα αξίας του τουρισμού. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς του τουρισμού –επιχειρήσεις, εργαζόμενοι και προορισμοί, εθνικές διοικήσεις, περιφερειακές και τοπικές αρχές- έχουν την πρωταρχική ευθύνη για τον καθορισμό του πλαισίου πολιτικής για τον τουρισμό και την υλοποίηση των μέτρων. Η αυτορρύθμιση στους διάφορους επιμέρους τομείς και στα κατάλληλα επίπεδα και οι εργασίες των ειδικευμένων διεθνών και ευρωπαϊκών οργάνων, συμπεριλαμβανομένων των οργανισμών τυποποίησης, μπορούν να προωθήσουν την πρόοδο της υλοποίησης.

Παρόλο που η δράση, η οποία εστιάζεται σε θέματα που αφορούν την εποχική συγκέντρωση και τα αειφόρα τουριστικά ταξίδια, σε γενικές γραμμές πρέπει να αντιμετωπίζεται πάνω από το τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, οι τοπικές αρχές και ο ιδιωτικός τομέας του τουρισμού παραμένουν οι βασικοί ενδιαφερόμενοι φορείς για την αειφορία των προϊόντων του τουρισμού. Πρέπει να διαμορφώσουν τη δική τους Ατζέντα 21 σε τοπικό επίπεδο ή επίπεδο επιμέρους τομέα. Για το σκοπό αυτό, χρειάζονται υποδείξεις και οδηγίες πολιτικής που να απόρρέουν από εθελοντική διαδικασία, η οποία να στηρίζεται βασικά στη συμμετοχή περιφερειακών, τοπικών και μη δημόσιων ενδιαφερόμενων φορέων, αλλά να επικυρώνεται σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι φορείς που αντιπροσωπεύουν τη βιομηχανία του τουρισμού, οι περιφερειακές και τοπικές αρχές και τα συμφέροντα της κοινωνίας των πολιτών πρέπει να δεσμευθούν ως προς αυτή τη διαδικασία, συμβάλλοντας με τη γνώση, την εμπειρία και τις απόψεις τους και προωθώντας τα μηνύματα που διατυπώνονται προς τους δημόσιους και τους ιδιωτικούς φορείς σε όλα τα γεωγραφικά επίπεδα.

Η συνολική προσέγγιση της ΕΕ θα βασίζεται ουσιαστικά στις πρωτοβουλίες των άμεσα υπεύθυνων και εξειδικευμένων ενδιαφερόμενων φορέων, καθώς και σε δραστηριότητες στο πλαίσιο των κοινοτικών πολιτικών που επηρεάζουν την αειφορία του ευρωπαϊκού τουρισμού. Η υλοποίησή της πρέπει να αντικατοπτρίζει το γεγονός ότι το επίπεδο της τουριστικής δραστηριότητας και η εξάρτηση από τον τουρισμό ποικίλλει στο αχανές και διαφοροποιημένο έδαφος της Ευρώπης το ίδιο ισχύει και για την ένταση και τον ειδικό χαρακτήρα των προκλήσεων για την βιομηχανία του τουρισμού και την αειφορία.

Η μεγάλη ποικιλομορφία του ευρωπαϊκού τουρισμού, η αρχή της επικουρικότητας και η έλλειψη συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων σε αυτόν τον τομέα συνεπάγονται ότι η ίδια η Ευρωπαϊκή Κοινότητα μπορεί μόνο να αναλάβει συμπληρωματικές δραστηριότητες και να ενθαρρύνει τους ενδιαφερόμενους φορείς να εφαρμόσουν μέτρα πολιτικής, μεταξύ άλλων με:

- την κινητοποίηση της συνεκτικότητας και της αποτελεσματικής συμβολής κοινοτικών πολιτικών και συμπληρωματικών μέτρων στον τομέα του τουρισμού,

- την ενεργό συμμετοχή σε παγκόσμιες και διεθνείς διαδικασίες, με την ανάπτυξη διασυνδέσεων με διεθνείς κρατικούς φορείς και με τη συγκέντρωση των δραστηριοτήτων σημαντικών διεθνών φορέων,
- την πρακτική εφαρμογή και προαγωγή των αρχών της χρηστής διακυβέρνησης,
 - διασφαλίζοντας την επαρκή εκτίμηση επιπτώσεων όλων των σχετικών κοινοτικών μέτρων ή πρωτοβουλιών,
 - προωθώντας τη συνεκτικότητα των εθνικών πολιτικών σε σχέση με τις κοινοτικές δραστηριότητες, αλλά και μεταξύ των πολιτικών των διαφόρων κρατών μελών,
 - επιζητώντας τη σύνδεση, συνδρομή και συνεργασία με διεθνείς και ευρωπαϊκούς μη δημόσιους φορείς που αντιπροσωπεύουν τη βιομηχανία του τουρισμού και τα συμφέροντα άλλων ενδιαφερόμενων φορέων και
 - αναπτύσσοντας τη χρηστή διακυβέρνηση σε όλα τα επίπεδα και ενθαρρύνοντας τους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς καθώς και τα αντιπροσωπευτικά τους όργανα να αναζητήσουν κοινές προσεγγίσεις στην αειφορία στους διάφορους επιμέρους τομείς του τουρισμού,
- την παροχή βοήθειας σε ευρωπαϊκούς, εθνικούς, περιφερειακούς και τοπικούς ιδιωτικούς και δημόσιους ενδιαφερόμενους φορείς, προκειμένου να αναλάβουν τις ευθύνες τους για την αειφορία του ευρωπαϊκού τουρισμού, ιδιαίτερα
 - χρησιμοποιώντας τα διαθέσιμα κοινοτικά μέσα,
 - προάγοντας την ανταλλαγή ορθών πρακτικών και τη διάδοση των πληροφοριών, καθώς και την ευέλικτη συνεργασία, ανάπτυξη εταιρικών σχέσεων και δικτύωση των ενδιαφερόμενων φορέων σε όλη την Ευρώπη, και
 - συγκεντρώνοντας εμπειρογνωμοσύνη σε θέματα που δεν έχουν ερφευνηθεί επαρκώς που θα συμβάλλει στην καθοδήγηση των ενδιαφερόμενων φορέων.

Αξιολογικές επισημάνσεις για την ΠΜ

Οι δράσεις της Ε.Ε. στον τομέα του τουρισμού –για την διαμόρφωση των οποίων η χώρα συμμετέχει ισότιμα στους κόλπους των κοινοτικών οργάνων- δίνουν την κατεύθυνση στην οποία είναι υποχρεωμένη να κινηθεί η ΠΜ, ώστε να αντλήσει οφέλη από τις διεθνείς ροές.

Το ενθαρρυντικό γεγονός ότι η εξεταζόμενη περιοχή πλήρη πολλές από τις προϋποθέσεις του αναδύμενου τουριστικού προτύπου (περιβάλλον, διατροφική αλυσίδα κλπ). Δεν αρκεί. Η ΠΜ θα πρέπει να οικοδομήσει το σύστημα εκείνο των υποδομών που προσιδιάζει στην αναφυόμενη ζήτηση. Είναι πρόδηλο ότι σειρά μέτρων υπερβαίνουν την τοπική κλίμακα και αποτελούν αντικείμενο/ αρμοδιότητα υπερκείμενης βαθμίδας. Αλλά η γνώση των ευρωπαϊκών συνθηκών, εντός των

οποίων καλείται να «αναμετρηθεί» η ΠΜ, αποτελεί προαπαιτούμενο (π.χ. ενσωμάτωση Αντζέντας 21 στον περιβαλλοντικό σχεδιασμό του ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ). Για την επίτευξη του στόχου της αειφόρου ανάπτυξης προαπαιτούνται μεταξύ άλλων ο σεβασμός της φέρουσας ικανότητας φυσικών και πολιτιστικών περιοχών, η ποιοτική αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών, προκειμένου να προσελκύονται τουρίστες υψηλότερου εισοδήματος (έμφαση την ποιότητα, όχι στην ποσότητα), η ανάπτυξη θεματικού τουρισμού (οικοτουρισμού, τουρισμού περιπέτειας, αθλητικού τουρισμού κ.λ.π) προκειμένου να επεκταθεί και η τουριστική περίοδος και τέλος, η επίδιωξη ενεργού συμμετοχής σε παγκόσμιες και διεθνείς διαδικασίες, με την ανάπτυξη διασυνδέσεων με διεθνείς φορείς και με τη συγκέντρωση των δραστηριοτήτων σημαντικών διεθνών φορέων.

Η ΕΘΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Όπως περιγράφεται στο Σχέδιο ΥΠΙΑΝ 2004 – 2008 για την Ανταγωνιστικότητα και την Ανάπτυξη «κεντρικός στόχος μας για το 2008 είναι η εδραίωση των συνθηκών βιώσιμης ανάπτυξης για τη διασφάλιση της διαρκούς, μετρούμενης με ποσοτικούς και ποιοτικούς στόχους, βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου – αύξησης του πραγματικού εισοδήματος, ενίσχυσης των δικαιωμάτων και των ευκαιριών – όλων των Ελλήνων Πολιτών, και σύγκλισης με το αντίστοιχο επίπεδο (μέσο όρο) που απολαμβάνουν οι Πολίτες της ΕΕ.».

Για την επίτευξη του αντικειμενικού μας στόχου, πρέπει, να αναβαθμίζουμε τη θέση μας, συνολικά ως χώρα, σε όλους τους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας ενώ παράλληλα πρέπει να εστιάσουμε και να ενισχύσουμε τους τομείς εκείνους που έχουν συγκριτικά πλεονεκτήματα και προοπτικές ανάπτυξης.

Ο τουρισμός είναι ο δυναμικότερος και ανταγωνιστικότερος κλάδος της ελληνικής οικονομίας σε διεθνές επίπεδο. Παράλληλα παρουσιάζει σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης στην τρέχουσα δεκαετία σε παγκόσμιο επίπεδο. Συνεπώς, βάσει των ανωτέρω, η ανάδειξη του Τουρισμού σε βασική προτεραιότητα και κινητήριο μοχλό της αναπτυξιακής διαδικασίας και η ενίσχυση της άμεσης και της έμμεσης συνεισφοράς του στο προϊόν, το εισόδημα, την απασχόληση συνιστούν κύριο στόχο.

Οι ποσοτικοί και ποιοτικοί στόχοι που θέτονται με ορίζοντα επίτευξης το 2010 υποστηρίζονται από επιμέρους πολιτικές και μέσα προώθησης που επηρεάζονται άμεσα από την κεντρική πολιτική επιλογή για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας.

Το προτεινόμενο Στρατηγικό Σχέδιο στηρίζεται σε έξι άξονες δράσης:

- την αναβάθμιση της ποιότητας της προσφοράς,
- τον εμπλουτισμό και τη διαφοροποίηση του συνολικού τουριστικού προϊόντος,
- την εκπαίδευση και την κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού,
- την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, την προώθηση και την προβολή της χώρας με νέα εργαλεία και σύγχρονες μεθόδους, και
- τον εκσυγχρονισμό των δομών της δημόσιας διοίκησης και των μηχανισμών άσκησης της τουριστικής πολιτικής.

Σχέδιο Ανάπτυξης του Ελληνικού Τουρισμού

Οι βασικές πολιτικές του ΥΠΑΝΑ είναι:

1. Σταδιακή και χωρίς κλυδωνισμούς εξέλιξη του ελληνικού τουρισμού από μαζικό σε επιλεκτικό.
 - Αύξηση της ζήτησης ιδιαίτερα από τις υπερπόντιες αγορές και τη Δυτική και Ανατολική Ευρώπη.
 - Προσέλκυση οργανωμένου τουρισμού από χώρες υψηλής οικονομικής ανάπτυξης όπως η ΝΑ Ασία.
 - Προσέλκυση ανώτερων εισοδηματικών στρωμάτων.
 - Διαμόρφωση ενός τουριστικού προϊόντος, παράλληλη με το πρότυπο «ήλιος-θάλασσα», εμπλουτισμένου με άλλα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας όπως ο πολιτισμός.
 - Βελτίωση των θεματικών αγορών όπως ο συνεδριακός και αθλητικός τουρισμός, ο τουρισμός υγείας, ο οικοτουρισμός κλπ.
2. Τουριστική ζήτηση υψηλότερου εισοδήματος
 - Προσπάθεια ποιοτικής αναβάθμισης
 - Εμπλουτισμός και διαφοροποίηση της τουριστικής προσφοράς, μάρκετινγκ προς τις αντίστοιχες εισοδηματικές ομάδες και χώρες.
3. Επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου (αρχικά προς τους μέσους μήνες και μετά καθ' όλη τη χειμερινή περίοδο).
4. Αξιοποίηση της Ολυμπιάδας 2004.

Όσον αφορά την τουριστική προσφορά, οι βασικές πολιτικές του ΥΠΑΝΑ είναι:

- Βελτίωση και έλεγχος υπηρεσιών με ελέγχους ποιότητας των τουριστικών υπηρεσιών, δημόσια έργα τουριστικής υποδομής, ιδιωτικές επενδύσεις που υπάγονται στο Γ' ΚΠΣ και στον αναπτυξιακό νόμο.
- Ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού με διαμόρφωση εξειδικευμένων θεματικών προϊόντων για πολιτιστικά, οικολογικά, αθλητικά κ.α. ενδιαφέροντα.
- Δημιουργία νέων επαγγελματιών και εκπαίδευση στελεχών.
- Καλλιέργειες παραδοσιακών προϊόντων, δημιουργία αγορών οικολογικών προϊόντων, κουζίνας με τοπικά πρότυπα διατροφής κλπ.
- Αναδιάρθρωση της τουριστικής προσφοράς με αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος, κατάρτιση, ενίσχυση των τουριστικών ΜΜΕ, και είσοδό τους στην ηλεκτρονική οικονομία

Κεντρικός άξονας της τουριστικής πολιτικής και των μέτρων βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας που προωθεί το Υπουργείο Ανάπτυξης, αποτελεί η ποιοτική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών με την υψηλού επιπέδου εκπαίδευση και επαγγελματική κατάρτιση του απασχολούμενου προσωπικού. Η πολιτική αυτή θα υλοποιηθεί μέσω της αναδιάρθρωσης και του εκσυγχρονισμού του έργου των «Σχολών Τουριστικής Εκπαίδευσης».

Τα τελευταία χρόνια, σε διεθνές επίπεδο θεωρείται ότι ο τουρισμός μπορεί να αποτελέσει μια νέα – επιπρόσθετη πηγή εισοδήματος για τον ντόπιο πληθυσμό. Ο Αγροτουρισμός αποτελεί ένα τέτοιο παράδειγμα το οποίο επικρατεί διεθνώς. Η ενίσχυση του ντόπιου αγρότη μέσα από την παροχή διαφόρων κινήτρων, προκειμένου να ασχοληθεί με τον τουρισμό μπορεί να βελτιώνει την εισοδηματική του κατάσταση, ωστόσο δεν αποτελεί ικανή συνθήκη για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας του επιπλέον εισοδήματος και φυσικά της ποιότητας του προσφερόμενου προϊόντος.

Ομοίως, ο ντόπιος κάτοικος, ο οποίος δεν αυτοαπασχολείται στον τουριστικό τομέα, αλλά εργάζεται ως μισθωτός σε κάποια επιχείρηση που λειτουργεί στην περιοχή του, αν και αποτελεί βασική προϋπόθεση, όπως έχει αναφερθεί προηγουμένως, για τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη, δεν αποτελεί ικανή συνθήκη για την εξασφάλιση της ποιότητας του προσφερόμενου προϊόντος, η οποία αποτελεί σημαντικότερη συνθήκη για το βιώσιμο τουρισμό. Ως εκ τούτου η κατάλληλη εκπαίδευση και επιμόρφωση των απασχολούμενων στον τουριστικό τομέα θεωρείται ύψιστης σημασίας για την εξασφάλιση υψηλής ποιότητας προσφερομένου τουριστικού προϊόντος.

Στόχοι για τον Ελληνικό Τουρισμό με ορίζοντα το 2010

Οι στόχοι του Ελληνικού Τουρισμού επιγραμματικά είναι οι ακόλουθοι:

- 1. Αξιοποίηση περιουσίας (Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Α.Ε.):**
 - Διαγωνισμός αξιοποίησης περιουσίας.
 - Προκήρυξη νέων έργων.
- 2. Ολοκληρωμένες τουριστικές εγκαταστάσεις:**
 - Συνεκμετάλλευση ΕΤΑ – ιδιωτικών κεφαλαίων.
 - ΠΟΤΑ
- 3. Επιμήκυνση τουριστικής περιόδου**
 - Προβολή ευνοϊκών πακέτων off-season: Μάρτιος και Νοέμβριος.
 - Επέκταση δραστηριοτήτων προσέλκυσης (συνεδριακός, αθλητικός, θρησκευτικός κλπ.).
 - Προβολή Αθήνας – Θεσσαλονίκης .
- 4. Ολυμπιακός τουρισμός :**
 - Φιλοξενία 2004.
 - Βελτίωση τουριστικών υποδομών Αττικής (Παραλία, Θεματικά Πάρκα, συνεδριακοί χώροι κ.λ.π.).
 - Προβολή Αθηνών.
 - Νέες μονάδες πολυτελείας στην Αττική.
 - Αναδιοργάνωση Φεστιβάλ: Έγκαιρο πρόγραμμα, διεθνείς συνεργασίες.

5. Οικοτουρισμός:

- Τουρισμός με τοπική ανάπτυξη και προστασία περιβάλλοντος.
- Ευκαιρία ανάδειξης εγκαταλειμμένων χωριών και περιοχών.
- Δημιουργία τοπικών επιχειρήσεων. Νέα επαγγέλματα.
- Ειδικές δράσεις Γ'ΚΠΣ. Συνεργασία με δήμους.

6. Προβολή – προωθητικές ενέργειες:

- Διαφήμιση.
- Δημόσιες Σχέσεις.
- Προωθητικές ενέργειες.

7. Τουριστική Εκπαίδευση :

- Εκσυγχρονισμός σχολών. Αναβάθμιση και διαπίστευση ειδικοτήτων.
- Ένταξη νέων ειδικέσεων, ιδιαίτερα στον οικοτουρισμό.
- Συντονισμός με Τ.Ε.Ι. και Α.Ε.Ι.

8. Αντιμετώπιση διωπουργικών εκκρεμοτήτων:

- Επιτροπή Οικονομικής και Κοινωνικής Πολιτικής
- Εθνικό Συμβούλιο Τουρισμού.

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, προτεραιότητα δίδεται στην προώθηση των εγκαταστάσεων ειδικής τουριστικής υποδομής καθώς και των οργανωτικών υποδομών για την περαιτέρω ανάπτυξη των εναλλακτικών μορφών τουρισμού, ως «τμημάτων» του ελληνικού τουριστικού προϊόντος που μπορούν να στηρίξουν σταδιακά τη, μερική και περιορισμένη πάντως μεσο-μακροπρόθεσμα, διαφοροποίηση της ζήτησης. Προτεραιότητα στις μορφές εκείνες στις οποίες η Χώρα διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της (π.χ. θαλάσσιος τουρισμός, θαλασσοθεραπεία, **οικοτουρισμός** κ.λπ., και κυρίως πολιτιστικός τουρισμός).

Αγροτουρισμός:

Η Ελλάδα, μια χώρα με πολύμορφο φυσικό περιβάλλον και μακρόχρονες αγροτικές παραδόσεις, παρουσιάζει τεράστια πλεονεκτήματα όσον αφορά στην αγροτουριστική αξιοποίηση. Αν και τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει αρκετές προσπάθειες προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης αγροτουριστικού προϊόντος, οι απόπειρες αυτές είναι μεμονωμένες και ανεπαρκώς προβεβλημένες, έτσι δεν έχουν συμβάλει στην δημιουργία ενός εθνικού αγροτουριστικού προϊόντος.

Σύγχρονα φαινόμενα όπως η κρίση του μαζικού τουρισμού στην Ευρώπη, η αναζήτηση από τους τουρίστες προορισμών με αναλλοίωτα χαρακτηριστικά, και προσωποποιημένων υπηρεσιών, η διάχυση της τουριστικής κίνησης στον χρόνο και η μείωση του χρόνου παραμονής των τουριστών, δημιουργούν ένα ευνοϊκό περιβάλλον για την ανάπτυξη του αγροτουρισμού. Δεν είναι τυχαίο ότι παραδοσιακοί τουριστικοί προορισμοί όπως η Ισπανία, η Γαλλία και η Ιταλία έχουν ήδη στραφεί προς την διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος τους,

ενισχύοντας και προβάλλοντας εναλλακτικές μορφές τουρισμού, έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των σύγχρονων τουριστών.

Στο περιβάλλον αυτό ο ελληνικός αγροτουρισμός οφείλει να παρουσιάσει διαφοροποιημένο προϊόν, υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και να αξιοποιήσει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που μέχρι σήμερα έμεναν στο περιθώριο.

Οι κεντρικοί στόχοι μας για την ανάπτυξη του Αγροτουρισμού, θα υλοποιηθούν με τις εξής παρεμβάσεις:

- α) Διαμόρφωση Πλαισίου Εθνικής Πολιτικής για τον Αγροτουρισμό** (Επικαιροποίηση και ολοκλήρωση του υφιστάμενου Πλαισίου Εθνικής Πολιτικής για τον Αγροτουρισμό, δημιουργία κοινής αντίληψης για τον **ορισμό** του αγροτουρισμού).
- β) Σύσταση Εθνικού Παρατηρητηρίου Αγροτουρισμού** (ως πλαίσιο για τον **συντονισμό των πολιτικών και των χρηματοδοτικών μέσων** άσκησης της αγροτουριστικής πολιτικής).
- γ) Ανάπτυξη Εθνικής δομής προώθησης/στήριξης της επιχειρηματικότητας των κατοίκων του αγροτικού χώρου στις εναλλακτικές μορφές τουρισμού**, (ως δίκτυο συνεργασίας μεταξύ της ΑΓΡΟΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ Α.Ε. σε εθνικό επίπεδο και των υφιστάμενων δομών υποστήριξης της Επιχειρηματικότητας του Ε.Π.ΑΝ. (Κέντρα Επιχειρηματικότητας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης – Κ.Ε.Τ.Α.) σε περιφερειακό επίπεδο και των Αναπτυξιακών Εταιρειών που λειτουργούν ως αντένες των ΚΕΤΑ σε τοπικό επίπεδο, ώστε να μπορέσουν οι αγρότες να γίνουν **Μικρομεσαίοι Επιχειρηματίες στον Αγροτουρισμό**).
- δ) Προώθηση της ποιότητας και της συνεργασίας, μέχρι το 2010**

Προώθηση της ποιότητας στους παρακάτω τρεις άξονες:

- Καθιέρωση της **Ελληνικής Προδιαγραφής Αγροτουρισμού**.
- Καθιέρωση **σήματος ποιότητας και συστήματος πιστοποίησης**.
- Επιδότηση των υφιστάμενων αγροτουριστικών μονάδων.
- Δημιουργία **δικτύου αγροτουριστικών επιχειρήσεων**

ε) Στήριξη πρότυπων επενδύσεων στον αγροτουρισμό

Νέες επενδύσεις στον αγροτουρισμό θα αναληφθούν με την υποστήριξη των υφιστάμενων χρηματοδοτικών μέσων του νέου ΚΠΣ και των Κοινοτικών Πρωτοβουλιών. Για την καλύτερη αξιοποίηση των χρηματοδοτικών αυτών μέσων θα προωθηθεί η δημιουργία ενός κοινοπρακτικού **επενδυτικού-συμβουλευτικού σχήματος** στο οποίο θα μετέχει η ΑΓΡΟΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ Α.Ε. και άλλοι φορείς (ενδεικτικά αναφέρονται: ΕΛΚΕ, ΕΤΑ Α.Ε., Εθνική Τράπεζα, Αγροτική Τράπεζα), σκοπός του οποίου θα είναι η επενδυτική και συμβουλευτική στήριξη πρότυπων αγροτουριστικών επενδύσεων.

στ) Προβολή

Στο πλαίσιο της γενικότερης τουριστικής προβολής της χώρας, από το 2005 και κάθε χρόνο μετά, θα προβλέπεται ένα επιμέρους **ειδικό κονδύλι** για την Προβολή των Εναλλακτικών Μορφών τουρισμού στην Ύπαιθρο.

Αξιολογικές επισημάνσεις για την ΠΜ

Η ΠΜ περιέχει όλα τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά για την ανάπτυξη των εναλλακτικών ήπιων μορφών τουρισμού. Το ποικίλο φυσικό περιβάλλον της ΠΜ και οι μακρόχρονες αγροτικές παραδόσεις δημιουργούν όλες τις αναγκαίες προϋποθέσεις για την αγροτουριστική αξιοποίηση.

Στα πλαίσια των προαναφερθέντων προκύπτει ότι η ΠΜ εντάσσεται στον εθνικό στρατηγικό σχεδιασμό για την ανάπτυξη του θεματικού τουρισμού και των ήπιων εναλλακτικών μορφών τουρισμού για την περίοδο έως το 2010.

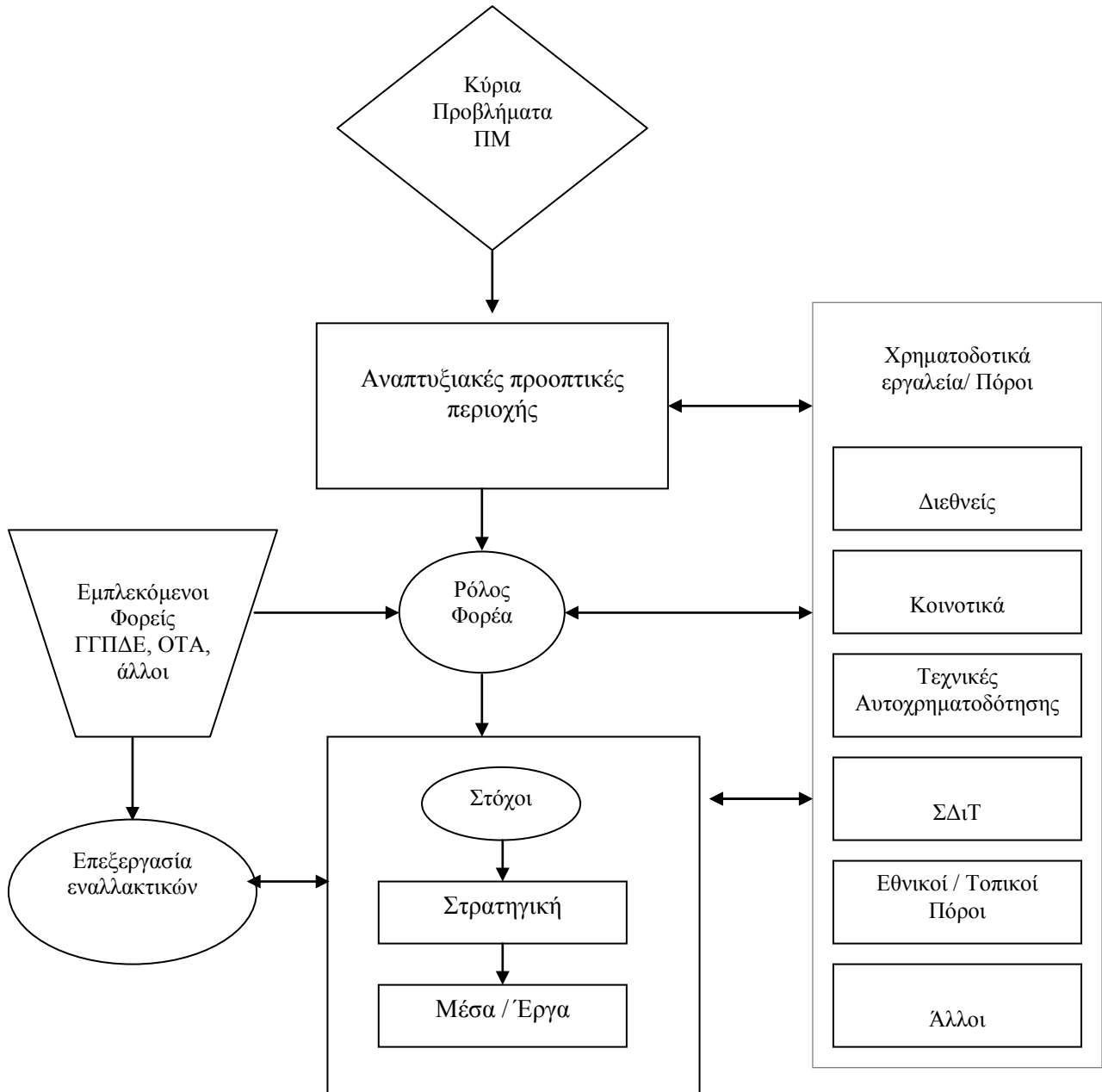
Στα πλαίσια των προαναφερθέντων, οι κύριοι στόχοι που αφορούν την βελτίωση των υπηρεσιών και την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού με θεματικά προϊόντα ποικίλου ενδιαφέροντος, την δημιουργία εκπαιδευμένων επαγγελματιών, την ανάπτυξη της καλλιέργειας παραδοσιακών προϊόντων και την προώθησή τους, μέσω της τουριστικής ανάπτυξης και τέλος την ενίσχυση των τουριστικών ΜΜΕ αναμένεται να επιτευχθούν με την δραστηριοποίηση των Αναπτυξιακών Εταιρειών οι οποίες σε συνεργασία με εθνικούς φορείς θα πρέπει να ενθαρρύνουν και να προωθήσουν, μέσω Κοινοτικών Πρωτοβουλιών τις προσπάθειες των κατοίκων προς αυτή την κατεύθυνση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

**ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΦΟΡΕΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΙΜΝΟΘΑΛΑΣΣΑΣ
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ - ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ**

ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ



ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

Η εξεταζόμενη περιοχή χαρακτηρίζεται από:

- Φθίνουσα οικονομική δραστηριότητα
- Πρωτογενή τομέα σε συνεχή κάμψη
- Υψηλοί δείκτες ανεργίας.
- Σοβαρό έλλειμμα υποδομών.
- Έλλειμμα καινοτομίας.

ΕΠΙΒΑΡΥΝΤΙΚΕΣ ΠΙΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑ

Οι επιβαρυντικές πιέσεις για το περιβάλλον του οικοσυστήματος προέρχονται:

- Η κύρια πηγή ρύπανσης –σύμφωνα με την ΕΠΜ, βάση της οποίας καταρτίστηκε η ΚΥΑ 22306/ΦΕΚ 477/31-5-2006- αποτελεί η γεωργική δραστηριότητα.
- Ανεξέλεγκτη χρήση φυτοπροστατευτικών ουσιών και λιπασμάτων.
- Μεταξύ των προβλημάτων διαταραχής του οικοσυστήματος είναι⁽⁹⁾:
 - Η ρύπανση των ιχθυοτρόφων υδάτων από ανεξέλεγκτη απόρριψη αποβλήτων (αστικά, βιομηχανικά, γεωργικά),
 - Η μείωση ή εξαφάνιση χώρων αναπαραγωγής και διαβίωσης γόνου.
 - Η υπεραλίευση ορισμένων ειδών.
 - Η παράνομη αλιεία
 - Η αλιεία μικρού μεγέθους ψαριών
 - Οι προσχωρήσεις και οι καταπατήσεις.
 - Η κακή ανανέωση και κυκλοφορία των υδάτων
 - Οι ακατάλληλοι εμπλουτισμοί γης με γόνο σε υδάτινα οικοσυστήματα
 - Η μη τήρηση των μέτρων προστασίας των ιχθυοαποθεμάτων και ορθολογικής εκμετάλλευσης των.
 - Η μη τήρηση των περιβαλλοντικών όρων λειτουργίας των αλιευτικών και υδατοκαλλιεργητικών δραστηριοτήτων.
- Η κτηνοτροφία αποτελεί έναν άλλο ρυπογόνο τομέα μικρότερης από την γεωργία έντασης.
- Λαθροθηρία.
- Εντατική βόσκηση.
- Απόληξη αποβλήτων ελαιουργείων και τυροκομείων στη θάλασσα, μέσω χειμάρρων.

Άλλοι τομείς επιβαρυντικοί για το περιβάλλον αφορούν:

- Απόρριψη σημαντικού όγκου σκουπιδιών στη θάλασσα
- Μπαζώματα
- Κατασκευή αναχωμάτων χωρίς Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.
- Συγκρούσεις Χρήσεων Γης, π.χ. αλιευτικών με άλλες (αλυκές) μέσα στο σύμπλεγμα των λιμνοθαλασσών.

⁹ Χ. Ζουρίδης: Περιβάλλον: προστασία και ενημέρωση. Η περίπτωση της Αλιείας. Πρακτικά Ημερίδας: «Φορέας Διαχείρισης Λιμνοθάλασσας Μεσολογίου – Αιτωλικού. Αναγκαιότητα – δράσεις - Προοπτική Οργάνωση ΦΔΛΜ 13/12/2006.

- Μη ελεγχόμενη οικοδομική δραστηριότητα και εντεινόμενες τάσεις αυθαίρετης δόμησης / καταπατήσεων σε ιδιαίτερα ευαίσθητα σημεία του οικοσυστήματος; Φαινόμενο το οποίο αντιστρατεύεται σε κάθε μορφή προστασίας και ήπιας οικοανάπτυξης.

**ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΩΝ
ΠΡΟΟΠΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΜ**

ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

Γεωργικός τομέας

Αναδιάρθρωση γεωργικών εκμεταλλεύσεων σύμφωνα με τις επιταγές και τους προσανατολισμούς της νέας Κοινής Αγροτικής Πολιτικής της Ε.Ε. και προσαρμογή του τομέα στις αναδυόμενες συνθήκες.

Τομέας Αλιείας

- Προσαρμογή στις κατευθύνσεις της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής της Κοινότητας με επανασχεδιασμό της αλιευτικής εκμετάλλευσης, ενίσχυση των παράκτιων αλιείων.
- Βελτίωση των υδρολογικών συνθηκών της Λιμνοθάλασσας.

Κτηνοτροφία

- Άρση αντικινήτρων, συμμετοχή στις ευεργετικές διατάξεις του ισχύοντος Αναπτυξιακού Νόμου, Πληροφόρηση άμεσα ενδιαφερομένων.
- Διερεύνηση δημιουργίας Κτηνοτροφικού Πάρκου.

ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

Ενίσχυση των μεταποιητικών δραστηριοτήτων (και) μέσω δημιουργίας ειδικών οργανωμένων υποδοχέων/ δομών στήριξης Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων. Ανάγκη διερεύνησης δημιουργίας:

- ΒΙΠΕ/ ΒΙΟΠΑ
- Επιχειρηματικό Πάρκο
- Κέντρο Ερεύνης/ Καινοτομίας με «επισπεύδοντα» πυρήνα του Φ/Δ.

Τα ανωτέρω συναρτώνται άμεσα από τον ακριβή καθορισμό χρήσεων γης στην ΠΜ.

ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

- 1) Προώθηση ειδικών μορφών τουριστικής ανάπτυξης, με όρους αειφορίας και άξονα το περιβάλλον, τον θαλάσσιο τουρισμό ήπιας μορφής και τον πολιτισμό/ ιστορική μνήμη. Ο ακριβής προσδιορισμός θα καθορισθεί από ένα Σχέδιο Χρήσεων Γης (λ.χ. Ζώνες Β' κατοικίας – ΠΕΡΠΟ – χωροθέτησης αλιευτικών καταφυγίων)
- 2) Άρση αντικινήτρων αξιοποίησης των δυνατοτήτων που προσφέρει το μοναδικό τοπίο/ μνήμη, με:
 - αντιμετώπιση εντεινόμενου προβλήματος αυθαίρετης δομής και κατά
 - ελέγχου οικοδομικής δραστηριότητας.
 - Ανάδειξη της ιστορικής μνήμης
 - Δημιουργία δικτύου βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή Φ/Δ

- Διοχέτευση των οικιστικών πιέσεων σε στόχους αειφορίας.
- Ειδική προστασία / ανάδειξη/ διαχείριση περιοχών ειδικής προστασίας.

Τα ανωτέρω προϋποθέτουν καθορισμό ειδικών χρήσεων γης.

- 3) Δημιουργία δομών στήριξης καινοτομίας. Διερεύνηση ειδικών μορφών : Πάρκο Ερεύνης / Πόλος καινοτομίας.

Ως συνεπακόλουθο της ενδυνάμωσης/ ανάπτυξης των ανωτέρω θα είναι η βελτίωση / αύξηση της εμπορικής δραστηριότητας.

ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΦΟΡΕΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΦΟΡΕΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Κύριος στόχος αποτελεί η διατήρηση και διαχείριση του οικοσυστήματος που είναι ένας από τους πλουσιότερους υγρότοπους της Ευρώπης σε αριθμό ειδών και σε πληθυσμό.

Παράλληλος στόχος αποτελεί η ανάδειξη της ΠΜ, σε σχέση με τον αναδυόμενο αναπτυξιακό πόλο Αιγαίου – Πάτρας – Ναυπλίου ως περιοχή:

- Υψηλής περιβαλλοντικής αξίας
- Ήπιας τουριστικής ανάπτυξης και ειδικότερα ως ευρύτερος χώρος αναψυχής / ελεύθερου χρόνου ιδίως του προαναφερθέντος Εθνικού Πόλου αλλά και της Δυτικής Ελλάδας.
- Χώρου καινοτόμου ανάπτυξης του πρωτογενή στους επιμέρους τομείς της γεωργίας, αλιείας, κτηνοτροφίας.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ

- Θωράκιση από τους οδικούς άξονες και έργα υποδομής μεταφορών κλίμακας: Δυτικός Άξονας, Λιμενική υποδομή Αστακού.
- Καθορισμός χρήσεων γης
- Συντονισμός των δράσεων από τους άμεσα εμπλεκόμενους Φορείς.

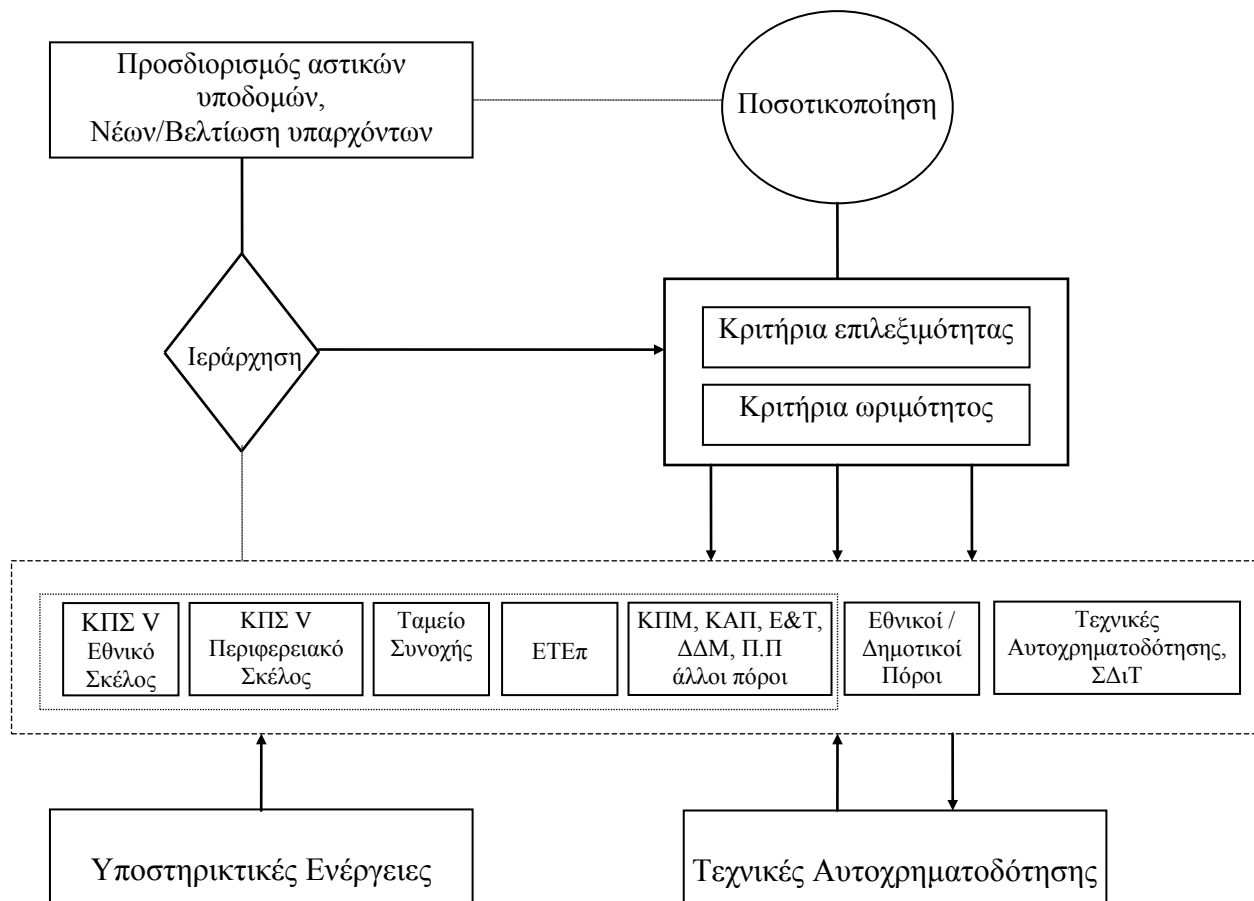
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΣΑ, ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ, ΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΔΡΑΣΗΣ

- ✚ Διαρκής καταγραφή όλων των ειδών χλωρίδας και πανίδας στην ΠΜ
- ✚ Διαρκής καταγραφή των δραστηριοτήτων συμπεριλαμβανομένων των νέων χωροθετήσεων.
- ✚ Τράπεζα δεδομένων κρίσιμων περιβαλλοντικών μεγεθών και γεωδημογραφικών και οικονομικών δεδομένων
- ✚ Κατάρτιση ψηφιακών χαρτών.
- ✚ Κατάρτιση Σχεδίου Χρήσεων Γης.
- ✚ Ενημέρωση – Ευαισθητοποίηση.
- ✚ Εποπτεία υγροβιότοπου.
- ✚ Μελέτη βοσκοϊκανότητας και βοσκοφόρτισης και ενδεχομένης δημιουργίας Κτηνοτροφικού Πάρκου (στο πλαίσιο του προτεινόμενου Σχεδίου Χρήσεων Γης).
- ✚ Διαρκής πληροφόρηση ενασχολούμενων με τον πρωτογενή για τις νέες πρακτικές που συνάδουν με την προστασία του περιβάλλοντος προωθεί και επιδοτεί η Ευρωπαϊκή Ένωση.
- ✚ Εκπόνηση Ειδικής Μελέτης ήπιας Τουριστικής Αξιοποίησης της ΠΜ και ανάδειξης της ως περιοχή Ελεύθερου χρόνου και αναψυχής, με όρους βιωσιμότητας.
- ✚ Μέτρα αποκατάστασης ΧΑΔΑ.
- ✚ Αντιμετώπιση προβλημάτων ποιότητας νερών π.χ. αντλιοστάσιο.
- ✚ Πρόγραμμα επόπτευσης και φύλαξης υγροβιότοπου
- ✚ Μέτρα προστασίας λουρονησίδων.
- ✚ Πρόγραμμα Εκπαίδευσης Προσωπικού (για συνοδεία επισκεπτών).
- ✚ Δίκτυο μετρήσεων κρίσιμων φυσικοχημικών συντελεστών στο θαλάσσιο και χερσαίο χώρο της ΠΜ.
- ✚ Μελέτη χώρων ανάθεσης απορριμμάτων και απόθεσης αδρανών υλικών (πιθανότατα στα πλαίσια του προτεινόμενου Σχεδίου Χρήσεων Γης).
- ✚ Έλεγχος διάθεσης αποβλήτων επεξεργασία γεωργικο-κτηνοτροφικών προϊόντων.
- ✚ Στήριξη και ανάδειξη παραδοσιακής τέχνης /διβαρίου
- ✚ Αυστηρός έλεγχος δόμησης.

**ΚΟΣΤΟΣ – ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ/ ΤΕΧΝΙΚΕΣ
ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ**

Η προτεινόμενη μεθοδολογία εξεύρεσης χρηματοδότησης για τα διάφορα έργα/ενέργειες παρουσιάζονται στο Σχήμα 6 που ακολουθεί:

ΓΕΝΙΚΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ



ΚΠΣ ΙΙΙ : Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης ΙΙΙ (2000-2006)

Λαμβάνοντας υπόψη ότι το δικαίωμα εκταμίευσης πόρων από το ισχύον ΚΠΣ ΙΙΙ 2000-2006 παρατάθηκε για δύο έτη, έως 31.12.2001, εξετάζεται και η δυνατότητα ένταξης μέτρων/ έργων/ ενεργειών από το ΚΠΣ ΙΙΙ.

- ΕΤΕπ** : Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
ΚΠΜ : Κοινή Πολιτική Μεταφορών της ΕΕ.
Ε&Τ : Ερευνητική και Τεχνολογική δράση της ΕΕ
ΔΔΜ : Διερωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών
ΠΙΙ : Πολιτική Περιβάλλοντος της ΕΕ

Νέα Διαρθρωτική Πολιτική

Βλέπε ειδική ενότητα

Τεχνικές Αυτοχρηματοδότησης

Διευρύνοντας τη σύμπραξη δημοσίου/ ιδιωτικού

Στη δυτική Ευρώπη, ιδίως μετά τη δεκαετία του '80, για την αντιμετώπιση των κρίσιμων πολεοδομικών προβλημάτων, αναπτύχθηκε μία μορφή αστικής επιχειρηματικότητας, βασισμένη στη σύμπραξη ιδιωτικού/δημοσίου. Η συνεργασία αυτή για τη διαχείριση αστικών σχεδίων/ έργων –βασισμένη στο αμοιβαίο συμφέρον– αποδείχθηκε σταδιακά προσφιλής πρακτική των ευρωπαϊκών διοικήσεων, οι οποίες σε διαφοροποιημένο βαθμό, ενθάρρυναν κοινά σχήματα διαχείρισης.

Στην τρέχουσα συγκυρία, η σχέση δημοσίου/ ιδιωτικού ακολουθεί ένα νέο πρότυπο, στη βάση μεγαλύτερης παρέμβασης του ιδιωτικού τομέα και της αυτοχρηματοδότησης. Τα αστικά προβλήματα, πολύ συχνά, συλλαμβάνονται υπό το πρίσμα της επιχειρηματικής λογικής. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες –οι οποίες θεωρούνται πλέον βασικό στοιχείο της αστικής ανάπτυξης– αντιμετωπίζονται ως ένα από τα εργαλεία του αστικού μάρκετιγκ.

Η μορφή της αυτοχρηματοδότησης έργων αστικών υποδομών με το σχήμα της Πρωτοβουλίας Ιδιωτικής Χρηματοδότησης (Private Finance Initiative), που εφαρμόστηκε πρωτίστως στη Βρετανία για την κατασκευή και διαχείριση (και) έργων αστικών υποδομών, κερδίζει υποστηρικτές και σε πολλές ευρωπαϊκές κυβερνήσεις, όπως στην Ελλάδα, περιφερειακές διοικήσεις και Τ.Α.

Μέσω της πρωτοβουλίας, ο φορέας έργου διαθέτει/ανευρίσκει κεφάλαια, διατηρεί το δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου και παρέχει υπηρεσίες στο δημόσιο για μία συμβατική περίοδο 25-30 χρόνων για έργα υποδομής: μεταφορών, δίκτυα ύδρευσης, δίκτυα αποχέτευσης, επενδυτικά σχέδια, νοσοκομεία, φυλακές, τοπικά αναπτυξιακά σύμφωνα, εκπαίδευση κ.α.

Τεχνικές μικτής χρηματοδότησης/συνεργασίας φορέων δημοσίου / ιδιωτών

Στον Πίνακα 9 που ακολουθεί παρατίθενται σχηματοποιημένα οι βασικές τεχνικές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΜΙΚΤΗΣ ΧΗΜΑΤΟΛΟΤΗΣΗΣ/ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΦΟΡΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ / ΙΔΙΩΤΩΝ

Η μέθοδος BOT (Build/ Operate/Transfer) και BOOT (Build/ Own/ Operate/Transfer)	Ο ιδιωτικός φορέας υλοποιεί το έργο στη βάση των συμφωνηθεισών με το Δημόσιο προδιαγραφών. Λειτουργεί το έργο που ανήκει σε κρατικούς φορείς (BOT), για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα, και στη συνέχεια, με τη λήψη της περιόδου εκμετάλλευσης, μεταβιβάζει τη λειτουργία του (BOT) ή και την ιδιοκτησία (BOOT) στον κρατικό φορέα.
Η μέθοδος BTO Build /Transfer/ Operate	Ο ιδιωτικός φορέας σχεδιάζει, χρηματοδοτεί και υλοποιεί το έργο. Μετά την ολοκλήρωσή του, μεταβιβάζεται η ιδιοκτησία του στο φορέα του Δημοσίου. Ο τελευταίος συμφωνεί να το μισθώσει στο ιδιωτικό φορέα για συγκεκριμένη περίοδο, παρέχοντάς του το δικαίωμα να το λειτουργεί και να εισπράττει το αντίστοιχο έξοδα. Στο τέλος της περιόδου ενοικίασης επανεξετάζεται η νέα μορφή διαχείρισης.
Σύμβαση συμβολαίου παροχής υπηρεσιών (Private Services Contract: Operations and Maintenance)	Το Δημόσιο, διατηρώντας την ιδιοκτησία και τη διοίκηση του έργου, συνάπτει συμφωνία παροχής υπηρεσιών για τη λειτουργία και τη συντήρηση του έργου.
Σύμβαση συμβολαίου παροχής «ολοκληρωμένων» υπηρεσιών» (Private Services Contract: Operations and Maintenance)	Το Δημόσιο συνάπτει παροχής υπηρεσιών για τη λειτουργία, συντήρηση και διοίκηση του έργου. Διατηρεί την ιδιοκτησία του έργου, αλλά ο ιδιώτης μπορεί να επενδύσει και δικά του κεφάλαια στο έργο.
Χρηματοδότηση του έργου από ιδιώτη-εργολήπτη (Developer Financing)	Ο ιδιωτικός φορέας χρηματοδοτεί την υλοποίηση ή επέκταση του έργου. Τον εκχωρείται το δικαίωμα να κατασκευάσει οικιστικά συγκροτήματα ή εμπορικές και βιομηχανικές δραστηριότητες επί συγκεκριμένου πολεοδομικού σχεδίου, δυνάμενος να αναλάβει και τη λειτουργία.
Η μέθοδος LRO (Lease/Rehabilitate/Operate)	Ο ιδιωτικός φορέας ενοικιάζει τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις από το δημόσιο φορέα, επενδύει τα κεφάλαιά του προκειμένου να εκσυγχρονίσει ή και να επεκτείνει τις εγκαταστάσεις και στη συνέχεια τις λειτουργεί στο πλαίσιο ενός συμβολαίου με το φορέα. Ο κρατικός φορέας διατηρεί την ιδιοκτησία του έργου. Ο ιδιώτης αποκτά το δικαίωμα εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα.
Η μέθοδος BOLT (Build/Own/Lease/Transfer)	Ο ιδιωτικός φορέας χρηματοδοτεί και υλοποιεί το έργο, το οποίο και νοικιάζει (με leasing).
Συμμετοχική χρηματοδοτική μίσθωση (Leveraged Leasing)	Χρησιμοποιείται κυρίως για χρηματοδότηση μίσθωση πάγιων μεγάλης αξίας. Υπάρχουν τέσσερις συνομιλητές: Ο προμηθευτής του πάγιου στοιχείου, ο μισθωτής, ο εκμισθωτής (οι οποίοι μπορεί να είναι κρατικός φορέας ή και ιδιώτης) και ο μακροπρόθεσμος δανειστής. Ο εκμισθωτής αγοράζει τις εγκαταστάσεις, καταβάλλοντας μέρος μόνο της αξίας τους (συνήθως 20-40%). Το υπόλοιπο ποσό καλύπτεται με μακροπρόθεσμα δανεισμό, χωρίς όμως οι μακροπρόθεσμοι δανειστές να έχουν το δικαίωμα να στραφούν κατά της εταιρείας χρηματοδοτικής μίσθωσης. Ο δανειολήπτης –εκμισθωτής δεν έχει την υποχρέωση να εξοφλήσει το δάνειο στην περίπτωση αφερεγγυότητας του μισθωτού. Οι μακροπρόθεσμοι δανειστές είναι συνήθως τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, ασφαλιστικά ταμεία και άλλοι οργανισμοί, που διαθέτουν σημαντικά διαθέσιμα για μακροπρόθεσμη επένδυση

Κατασκευή νέων εγκαταστάσεων με το κλειδί στο χέρι (Turn-Key)	Ο κρατικός φορέας αναθέτει το σχεδιασμό και την κατασκευή των εγκαταστάσεων σε ιδιώτη. Ο ιδιώτης θα κατασκευάσει το έργο στη συμφωνηθείσα τιμή. Εφόσον η ιδιοκτησία παραμένει στον ιδιώτη/εργολήπτη, έως ότου η κατασκευή του έργου ολοκληρωθεί, ο κατασκευαστής δεν περιορίζεται από τους κανονισμούς προμηθειών του Δημοσίου γεγονός που του επιτρέπει την αποπεράτωση του έργου σε μικρότερο χρονικό διάστημα και με μικρότερο κόστος συγκριτικά με αυτό που θα προέκυπτε αν το έργο υλοποιούνταν με βάση τις παραδοσιακές τεχνικές κατασκευής των έργων δημοσίου. Η χρηματοδότηση των εγκαταστάσεων μπορεί να ανατεθεί τόσο στον ιδιώτη όσο και στον κρατικό φορέα.
Η μέθοδος ΒΟΟ (Build/Own/Operate)	Το Δημόσιο χορηγεί άδεια λειτουργίας στον ιδιωτικό φορέα. Ο ιδιωτικός φορέας είναι υπεύθυνος για τη χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, την ανέγερση και τη λειτουργία των εγκαταστάσεων. Έχει την ιδιοκτησία του έργου, ενώ οι κρατικοί φορείς έχουν την ευθύνη για τον προσδιορισμό των προδιαγραφών των προσφερόμενων υπηρεσιών, των κανόνων ασφαλείας και του ανώτατου επιπέδου των τελών χρήσης του έργου.
Η μέθοδος ΒΒΟ (Buy/Build/Operate)	Ο δημόσιος φορέας πωλεί υφιστάμενες εγκαταστάσεις κοινής ωφελείας σε ιδιώτες, οι οποίοι λειτουργούν το έργο υπό κρατικό έλεγχο.
Συμμετοχή των ιδιωτικών επιχειρήσεων που ωφελούνται έμμεσα από το δημόσιο έργο (Value Capture)	Η μέθοδος αποσκοπεί τη συγκέντρωση και μεταβίβαση μέρους της αξίας –οφέλους που καρπώνονται οι ιδιωτικές επιχειρήσεις που γειτνιάζουν με ένα κοινωφελές έργο (χωρίς να είναι απαραίτητα χρήστες του), στο φορέα που το χρηματοδοτεί.

Περιοχές ανάπλασης (σύμφωνα με το Ν. 2508, άρθρο 12)

Χρηματοδοτικά μέσα – Ειδικά κίνητρα

- Τα έσοδα των οργανισμών και νομικών προσώπων διατίθενται κατά προτεραιότητα για την εφαρμογή εγκεκριμένων προγραμμάτων ρυθμιστικών ή Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων ή Σχεδίων Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης. Σε εξαιρετικές μόνον περιπτώσεις και πάντως όχι περισσότερο από το ένα τρίτο των πιο πάνω εσόδων μπορεί να διατίθενται και για μεμονωμένες σημειακές παρεμβάσεις, εφόσον αυτές περιλαμβάνονται **στο ετήσιο πρόγραμμα εφαρμογής του συγκεκριμένου ΓΠΣ ή ΣΧΟΟΑΠ.**
- Το 30% τουλάχιστον των ετήσιων εσόδων του ΕΤΕΡΠΣ διατίθενται στους φορείς ανάπλασης για μελέτες, έργα και διαμορφώσεις που περιέχονται σε προγράμματα ανάπλασης του κεφαλαίου αυτού. Από το προηγούμενο ποσοστό 30%, το μεγαλύτερο μέρος, σε σχέση με αυτό που διατίθενται για κάθε μία από τις άλλες μορφές ανάπλασης διατίθεται σε κοινωνικά στεγαστικά έργα ανάπλασης (ΚΣΕΑ).
- Πόροι των φορέων ανάπλασης μπορεί ακόμη να είναι:
 - Α) πάσης φύσεως επιδοτήσεις.
 - Β) επιχορηγήσεις ή χορηγίες από ιδιωτικούς ή δημόσιους φορείς,
 - Γ) πόροι από τη συμμετοχή σε κοινοτικά προγράμματα,
 - Δ) χρηματοδοτήσεις από το δημοτικό προϋπολογισμό ή τον προϋπολογισμό της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης ή από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων,
 - Ε) δανειοδοτήσεις του φορέα,

Ζ) οι κρατήσεις που προβλέπονται από την παρ. 3 του Αρθ-2 του ΚΗΔ.47 ψηφίσματος, όπως ισχύει, για τις περιπτώσεις αδειών στην περιοχή του οικείου ΟΤΑ,

Η) οι εισφορές του Αρθ-17 του παρόντος,

Θ) τα έσοδα από τον αυξημένο ΣΔ

Ι) τα έσοδα από τα κάθε είδους πρόστιμα που επιβάλλονται για πολεοδομικές παραβάσεις στην περιοχή ανάπλασης από τον οικείο ΟΤΑ, καθώς και τα πρόστιμα της παρ. 6 του Αρθ-3 και του Αρθ-4 του Ν-960/79, καθώς και οι εισφορές του Αρθ-1 παρ.2 περιπτ. γ του Ν. 960-79 που προέρχονται από τον ΟΤΑ της περιοχής ανάπλασης και οι οποίες διατίθενται στο φορέα για την κατασκευή των έργων στάθμευσης.

- Με απόφαση του δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου μετά από εισήγηση του φορέα ανάπλασης μπορεί οι ιδιοκτήτες ή ενοικιαστές ακινήτων στην περιοχή ανάπλασης να τύχουν απαλλαγών από δημοτικά τέλη. Οι απαλλαγές αυτές μπορεί να αναφέρονται και σε συγκεκριμένες χρήσεις ή διαρρυθμίσεις των ακινήτων σύμφωνα με το πρόγραμμα και τη μελέτη ανάπλασης.
- Σε περιοχές ή οικοδομικά τετράγωνα των προς ανάπλαση περιοχών, μπορεί το Δημόσιο ή ο ΟΤΑ ή ο φορέας ανάπλασης να επιδοτεί τα επιτόκια ειδικών δανείων, τα οποία συνάπτουν οι ενδιαφερόμενοι με τα τραπεζικά ιδρύματα που χορηγούν στεγαστικά δάνεια, στις εξής περιπτώσεις:
 - Α) για την προσθήκη χώρου δωματίου σε ιδιοκατοικούμενες κατοικίες με υψηλή πυκνότητα κατοίκησης,
 - Β) για την προσθήκη χώρων κουζίνας ή λουτρού σε ιδιοκατοικούμενες κατοικίες ελλείπει τέτοιων χώρων,
 - Γ) για την επισκευή ιδιοκατοικούμενων κατοικιών, όταν απαιτείται η εκτέλεση ουσιαστών εργασιών που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της αντοχής και της μόνωσης των κατοικιών ή και στην αντικατάσταση πεπαλαιωμένων στοιχείων φερόντων ή μη αυτών,
 - Δ) για ανακαινίσεις, επισκευές, αναδιαμόρφωση εσωτερική χώρων ιδιοκατοικούμενων κτιρίων με σκοπό τη βελτίωση της λειτουργικότητάς τους,
 - Ε) για ανακαινίσεις όψεων ή αποπεράτωση ημιτελών κατασκευών με αισθητική βελτίωση ανεξαρτήτως χρήσης,
 - Ζ) για την εφαρμογή νέων τεχνολογιών εξοικονόμησης ενέργειας ή για εφαρμογή νέων υλικών κατασκευής που εντάσσονται στους στόχους του προγράμματος.
- Η δαπάνη που απαιτείται για την επιδότηση του επιτοκίου των δανείων της προηγούμενης παραγράφου του άρθρου αυτού διατίθεται από τον προϋπολογισμό δημοσίων επενδύσεων ή τον προϋπολογισμό του ΟΤΑ, α ή β βαθμού, ή του φορέα ανάπλασης.

Ενισχύσεις το πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών

Αστικές μεταφορές

Οι αστικές μεταφορές είναι ασφαλώς τοπικό θέμα, όμως πολλοί παράμετροι του όλου ζητήματος της βιώσιμης κινητικότητας στις πόλεις, επιδέχονται παρεμβάσεις – χρηματοδότηση, E&T, τεχνογνωσία, ανταλλαγή εμπειριών- (και) σε κοινοτικό επίπεδο.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει την ενίσχυση της ανταλλαγής «ορθών πρακτικών», για καλύτερη χρήση των Μέσων Μαζικών Μεταφορών και των υφισταμένων υποδομών.

Ως προβαλλόμενα στοιχεία της κοινοτικής οπτικής, αποτελούν η επιβολή τελών σε βεβαρημένες αστικές περιοχές στα ιδιωτικά οχήματα και η παροχή των εσόδων στη συγχρηματοδότηση νέων υποδομών και στη βελτίωση προσφοράς μαζικών αστικών μεταφορών.

4.6 Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών / Υποδομές των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών

Για το ακανθώδες πρόβλημα της χρηματοδότησης, προτείνεται η Λευκή Βίβλος, καινοτόμες λύσεις που θα στηρίζονται στην αμοιβαιότητα των εσόδων από τα τέλη χρήσης των υποδομών, ενώ προωθείται η διάθεση μέρους των τελών χρήσης στην κατασκευή υποδομών, που θεωρούνται πιο φιλικές προς το περιβάλλον.

Αναφορικά με τη χρηματοδότηση των υποδομών, η Επιτροπή προτείνει την εφαρμογή ενός κοινοτικού πλαισίου, που επιτρέπει τη διάθεση των εσόδων από την τιμολόγηση ανταγωνιστικών δρομολογίων για την υλοποίηση νέων υποδομών, ιδιαίτερα σιδηροδρομικών (αμοιβαιοποίηση χρηματοδότησης).

Τιμολόγηση

Ήδη από τη Λευκή Βίβλο του 1998, η Επιτροπή πρότεινε τη θέσπιση προγράμματος για μία σταδιακή κοινοτική προσέγγιση στον τομέα, η πορεία όμως του οποίου μέχρι σήμερα απέχει από το στόχο.

Σύμφωνα με την αρχή της τιμολόγησης της χρήσης των υποδομών, το κόστος χρήσης μιας υποδομής μεταφορών οφείλει να περιλαμβάνει το κόστος της υποδομής, καθώς επίσης και το εξωτερικό κόστος που συνεπάγονται ενδεχόμενα ατυχήματα, η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος και η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Αρχή η οποία βρίσκει εφαρμογή σε όλους τους τρόπους μεταφορών και με κάθε κατηγορία χρηστών, συμπεριλαμβανομένων τόσο των ιδιωτικών αυτοκινήτων, όσο και των επαγγελματικών οχημάτων.

Πρόγραμμα «Θησέας»

Ο όρος ΣΔΙΤ αναφέρεται γενικά σε μορφές συνεργασίας των δημοσίων αρχών με τον κόσμο των επιχειρήσεων που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της ανακαίνισης, της διαχείρισης ή της συντήρησης μιας υποδομής ή στην παροχή μιας υπηρεσίας¹⁰.

Παρότι η ιδέα των Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα ως μορφή συνεργασίας για την υλοποίηση κοινωφελών έργων και υπηρεσιών είναι παλιά, τα τελευταία χρόνια έχουν αρχίσει να απασχολούν ολοένα και περισσότερο τόσο τους επιστημονικούς και ακαδημαϊκούς φορείς όσο και την ίδια τη δημόσια διοίκηση και τον επιχειρηματικό κόσμο.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1980, η Μεγάλη Βρετανία ήταν η πρώτη χώρα, η οποία εισήγαγε επιθετικά το θεσμό των συμπράξεων, καθώς οι ανάγκες της χώρας για επενδύσεις σε έργα υποδομής αυξάνονταν, ενώ παράλληλα τα διαθέσιμα κεφάλαια από τον κρατικό προϋπολογισμό ήταν αρκετά περιορισμένα. Η αναζήτηση εναλλακτικών μεθόδων πρόσθετης χρηματοδότησης των αναγκαίων προς υλοποίηση έργων υποδομής και επενδυτικών σχεδίων οδήγησε στη διερεύνηση και εφαρμογή διαφόρων τύπων Συμπράξεων, προσαρμοσμένων στο σύγχρονο οικονομικό, κοινωνικό, και θεσμικό περιβάλλον, και μέχρι στιγμής, με βάση τις πρώτες αξιολογήσεις που έχουν γίνει από National Auditing Office¹¹, η αποτελεσματικότητα της μεθόδου ήταν σημαντική.

Η μεταφορά μοντέλων και καλών πρακτικών σαφώς και δεν μπορεί να εγγυηθεί την επιτυχημένη εφαρμογή τους στην εκάστοτε χώρα υποδοχής και γι αυτό θα πρέπει να γίνεται με μεγάλη προσοχή, πάντα λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του κάθε περιβάλλοντος. Παρόλα αυτά, υπάρχει ένας σταθερός άξονας που διέπει τη λογική της σύμπραξης: πώς θα επιτευχθεί η καλύτερη κατανομή ρόλων μεταξύ κράτους και ιδιωτικής πρωτοβουλίας, ώστε το μεν κράτος να εκπληρώνει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις υποχρεώσεις του απέναντι στους πολίτες, ο δε ιδιωτικός τομέας να απαλλάσσει την κρατική μηχανή από τις διαδικασίες εκείνες, τις οποίες ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να φέρει εις πέρας καλύτερα, φτηνότερα και γρηγορότερα σε σχέση με το Δημόσιο.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, αναγνωρίζοντας τη μεγάλη σημασία του εργαλείου των ΣΔΙΤ, εξέδωσε το 2004 το «Πράσινο Βιβλίο Σχετικά με τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα και το Κοινοτικό Δίκαιο των Δημοσίων Συμβάσεων», για να υποστηρίξει τη δημιουργία σταθερού νομοθετικού πλαισίου σε κάθε κράτος μέλος για την υλοποίηση έργων κοινωνικού χαρακτήρα με βάση τις εθνικές προτεραιότητες.

Στη χώρα μας, μέχρι προσφάτως δεν υπήρχε ένα ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο το οποίο να διέπει τις συμπράξεις μεταξύ κράτους και ιδιωτών. Το Σεπτέμβριο του 2005 ψηφίστηκε από τη Βουλή των Ελλήνων ο Νόμος 3389/2005 για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα, ο οποίος ήρθε να καλύψει αυτό ακριβώς το κενό, διαμορφώνοντας τις συνθήκες για μια καλύτερη συνύπαρξη μεταξύ των δυο αυτών συνιστώσων της οικονομίας και δημιουργώντας ένα ευέλικτο πλαίσιο για την πιο ορθολογική συμμετοχή του Δημοσίου στο ΑΕΠ. Είναι προφανές πως η χώρα μας

¹⁰ «Πράσινο Βιβλίο Σχετικά με τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα και το Κοινοτικό Δίκαιο των Δημοσίων Συμβάσεων και των Συμβάσεων Παραχώρησης», COM(2004) 327, Βρυξέλλες, 30.4.2004.

¹¹ “PFI: Construction Performance”, National Audit Office, UK, January 2003

καθυστέρησε σημαντικά να διαμορφώσει το θεσμικό πλαίσιο για τα ΣΔΙΤ, όμως υπάρχει και θετική πλευρά σε αυτή την αργοπορία: τώρα έχουμε τη δυνατότητα να αφομοιώσουμε τη σημαντική τεχνογνωσία η οποία έχει αναπτυχθεί σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες και επί της ουσίας να προσαρμόσουμε ένα δοκιμασμένο εργαλείο στην αναπτυξιακή μας στρατηγική.

Το πεδίο εφαρμογής των ΣΔΙΤ είναι αρκετά ευρύ, και η διεθνής εμπειρία έχει δείξει ότι μπορούν να φανούν εξαιρετικά αποδοτικές σε περιπτώσεις υποδομών και παρεμβάσεων κλίμακας. Στην περίπτωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχοντας υπόψη τη στρατηγική ανάγκη του εκσυγχρονισμού των υποδομών της, με ιδιαίτερη αναφορά στις υποδομές και στις υπηρεσίες των μεταφορών (από ευρείας κλίμακας δίκτυα όπως τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών έως και σε συγκεκριμένες υποδομές, όπως λιμένες) οι οποίες λόγω των τεράστιων χρηματοδοτικών διαστάσεων τους δημιουργούν αυξανόμενη πίεση στους προϋπολογισμούς των κρατών μελών, οι Συμπράξεις μπορούν να αποτελέσουν μια σημαντική εναλλακτική πρόταση μείωσης του κόστους και παράλληλα βελτίωσης της ποιότητας των έργων αυτών.

ΠΗΓΕΣ

- Μανώλη Κεφαλογιάννη: «Η περίπτωση των μεικτών σχημάτων ιδιωτικού/δημοσίου στην υλοποίηση παρεμβάσεων κλίμακας: Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) και Λιμενικές Υποδομές» στο έργο «Η μετέωρη πορεία της Ελληνικής Πόλης» Επιμέλεια Στ. Τσέτσης, Εκδόσεις Οκτάγωνο

ΠΗΓΕΣ

- Βακάκης και Συνεργάτες: Στρατηγικό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης Νομού Αιτωλοακαρνανίας Αναπτυξιακή Αιτωλοακαρνανίας. Αθήνα, Νοέμβριος 2001.
- Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια:
 - Κατόχη – Νεοχωρίου Οκτώβριος 1992
 - Ι.Π. Μεσολογγίου, Νοέμβριος 1988
 - Αιτωλικού, Νοέμβριος 1988
- Κεφαλογιάννης Μανώλης: Η περίπτωση των μικτών σχημάτων ιδιωτικού/δημοσίου στην υλοποίηση παρεμβάσεων κλίμακας: Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔιΤ) και Λιμενικές υποδομές. Στο συλλογικό βιβλίο «Ένα Μέλλον για την Ελληνική πόλη». Εκδόσεις Οκτάγωνο, Αθήνα 2007.
- Κασσιός Κώστας, Καθηγητής: Προστατευόμενες φυσικές περιοχές. Ο Ρόλος και η Διαχείρισή του από το συλλογικό βιβλίο «Ένα Μέλλον για την Ελληνική πόλη». Εκδόσεις Οκτάγωνο, Αθήνα 2007.
- Μπατζελή Κατερίνα: Η νέα ΚΑΠ και οι προοπτικές ανάπτυξης του αγροτικού χώρου. Στο συλλογικό βιβλίο «Ένα Μέλλον για την Ελληνική πόλη». Εκδόσεις Οκτάγωνο, Αθήνα 2007.
- Τσέτσης Σταύρος: Ο Ευρωπαϊκός χώρος στο πέρασμα στον 21^ο αιώνα. Παγκοσμιοποίηση, το μέλλον των ευρωπαϊκών αστικών συστημάτων και η ανάδυση της γεωχωροταξίας. Εκδόσεις Παπαζήση. Αθήνα 2001.
- Ζαχαρίας Ν., Επ. επιμέλεια: Η Λιμνοθάλασσα Αιτωλικού και το Περιβάλλον της. Γεωμορφολογικό – Υδάτινο – Πολιτισμικό. Εκδόσεις Time Heritage. Αιτωλικό 2007.
- Φορέας Διαχείρισης Λιμνοθάλασσας Μεσολογγίου – Αιτωλικού. Πρακτικά: Αναγκαιότητα – Δράσεις – Προοπτική. Μεσολόγγι 13 Δεκεμβρίου 2006
Παρεμβάσεις:
 - Δρ. Ιωάννη Καλαβρουζιώτη
 - κας Σταυρούλας Βανικιώτη
 - κ. Δημήτρη Γιαννόπουλο
 - κας Βίκυ Καλαμπόκα
 - κ. Χρήστου Πετρόπουλου
 - κ. Χ. Ζουρίδη.
- ΥΠΕΧΩΔΕ: Απόφαση 25297/25-6-2003. Έγκριση Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΡΟΤΥΠΟ ΟΙΚΟΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ/ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ

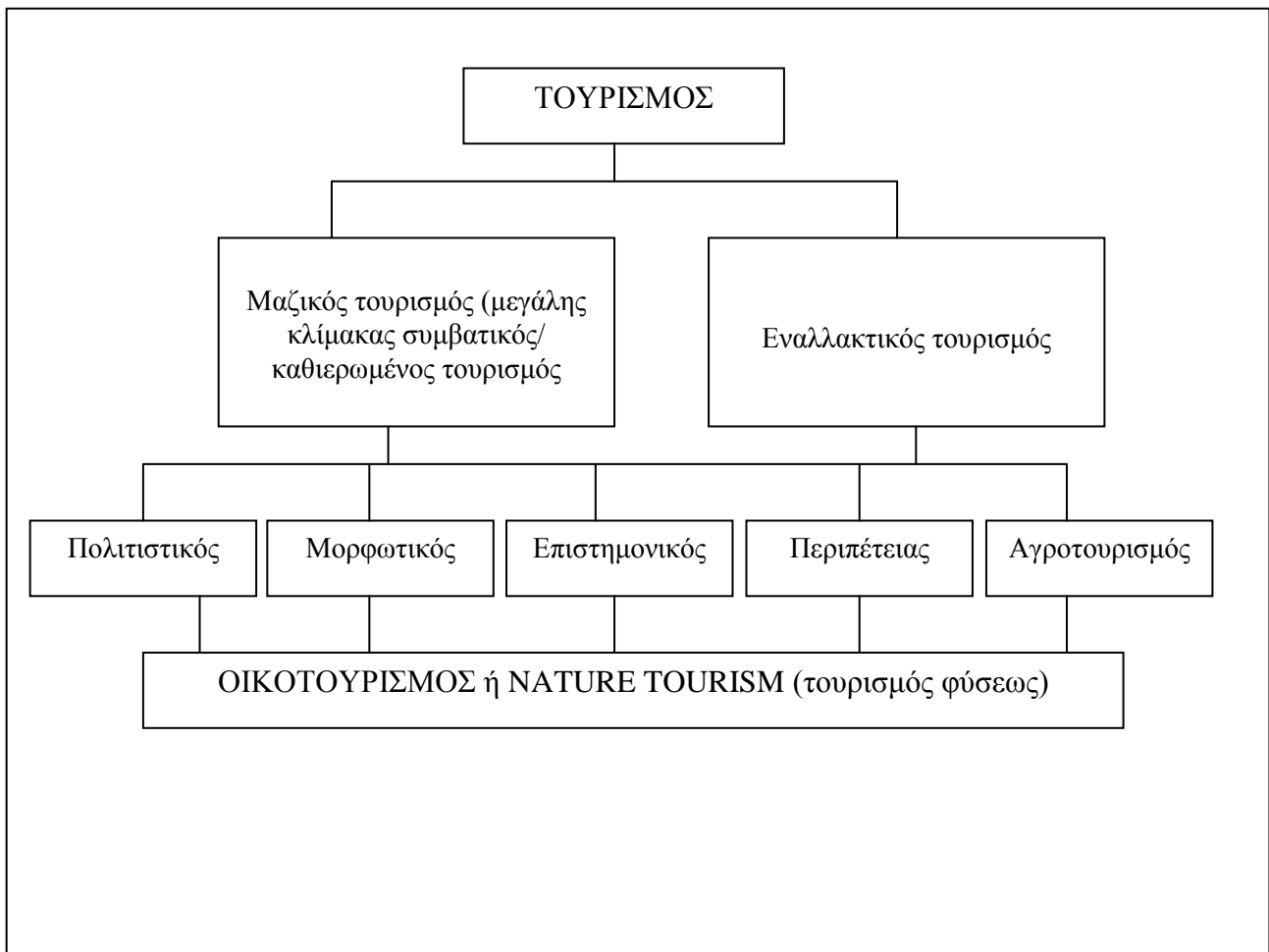
Οι ειδικές μορφές τουρισμού χαρακτηρίζονται από την ύπαρξη ενός ειδικού και κυρίαρχου κινήτρου στη ζήτηση (π.χ. συνέδρια, οικολογία, πολιτισμός) και από την ανάπτυξη μιας αντίστοιχης ειδικής υποδομής στις τουριστικές περιοχές που αποσκοπεί στην εξυπηρέτηση των τουριστών της κάθε ειδικής μορφής.

Ως εναλλακτικές μορφές τουρισμού, νοούνται οι ειδικές εκείνες μορφές και χαρακτηρίζονται επίσης από την ύπαρξη ενός κυρίαρχου ειδικού κινήτρου στη ζήτηση το οποίο συνδέεται με συγκεκριμένα θέματα όπως: φυσιολατρία, ταξίδια περιπέτειας, αθλητισμός, περιήγηση, περιβάλλον, γνωριμία με την τοπική παράδοση. Στις εναλλακτικές μορφές, οι τουρίστες συχνά επιλέγουν ένα τρόπο οργάνωσης και διεξαγωγής του ταξιδιού στον οποίο κυριαρχεί η αυτονομία στις επιλογές και η περιήγηση με μικρή ή ελάχιστη χρήση υπηρεσιών οργανωμένου τουρισμού. Επιπλέον, και στις εναλλακτικές μορφές καταγράφεται η ανάπτυξη μιας ειδικής υποδομής που εξυπηρετεί τους συγκεκριμένους τουρίστες. Τέλος, κοινός παρονομαστής, τόσο στη ζήτηση όσο και στην προσφορά των εναλλακτικών μορφών τουρισμού, αποτελεί ο σεβασμός της τοπικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής δομής.

Πρότυπα Οικοτουριστικής Ανάπτυξης

Μία ευρύτερη εννοιολογική προσέγγιση του οικοτουρισμού προτείνεται από το 9ν Mieczkowski (1995) και παρουσιάζεται στον παρακάτω Διάγραμμα 6.2 όπου παρατίθενται τα υφιστάμενα και αναδυόμενα πρότυπα τουρισμού ενώ στον Πίνακα 6.2 παρουσιάζονται τα πρότυπα της τουριστικής ανάπτυξης. Βάσει της προσέγγισης αυτής ο οικοτουρισμός (και ο τουρισμός φύσεως) δεν αποτελεί ιδιαίτερη/ ξεχωριστή μορφή τουρισμού, αλλά καλύπτει ορισμένες μορφές του.

Στο Διάγραμμα 6.3 παρουσιάζεται η σχέση οικοτουρισμού και αειφορίας. Όπως προκύπτει από το διάγραμμα, ο οικοτουρισμός αποτελεί μέσο και αναπτυξιακή διαδικασία που συμβάλλει στην προστασία φυσικών περιοχών. Τούτο πραγματοποιείται μέσω της δημιουργίας εισοδημάτων, περιβαλλοντικής εκπαίδευσης/ επιμόρφωσης και διεργασιών συμμετοχής τοπικού πληθυσμού στα δρώμενα.

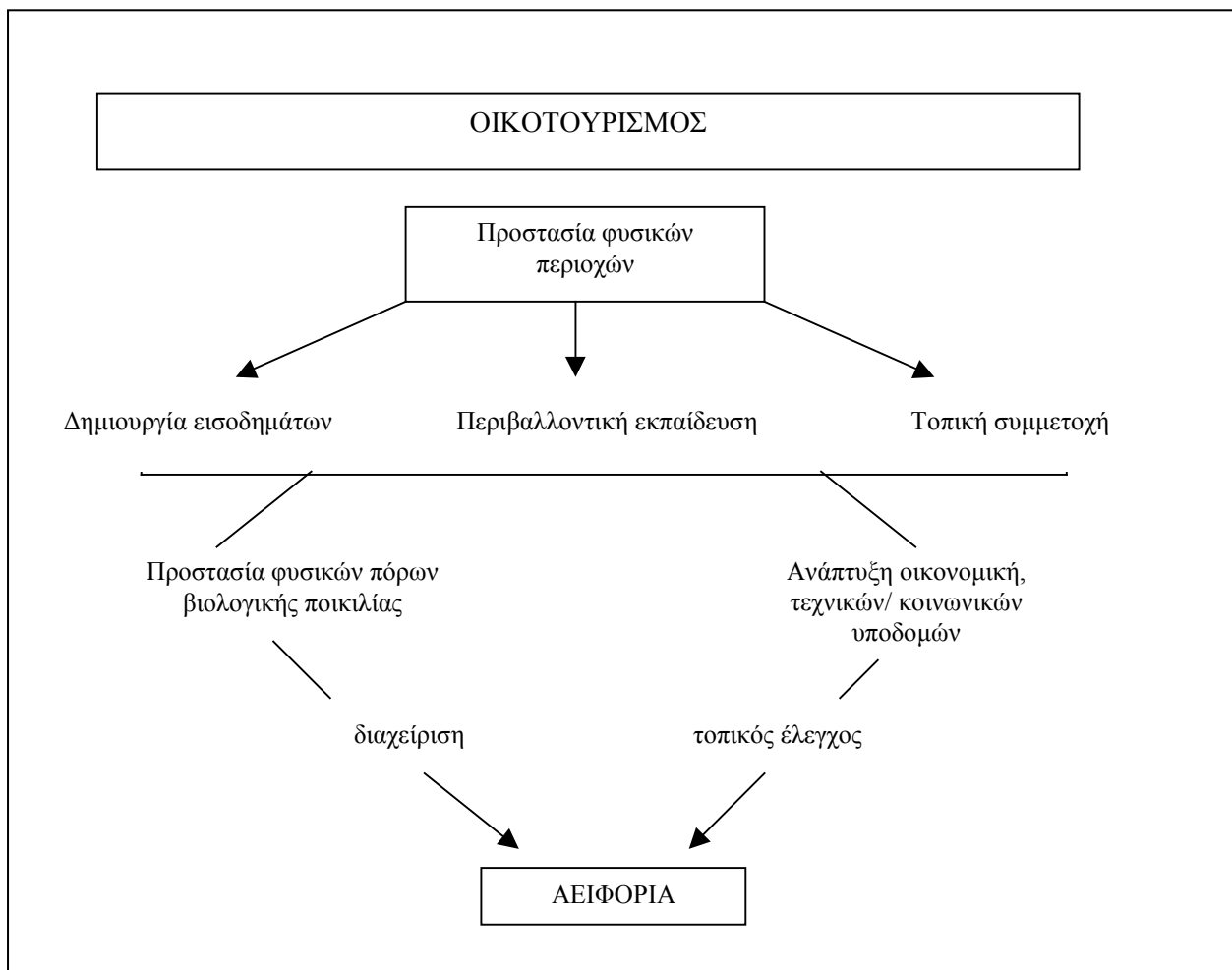


Διάγραμμα 6.2: Υφιστάμενα και αναδύομενα πρότυπα τουρισμού (Πηγή: Mieczkowski, 1995)

Πίνακας 6.2: Κύρια πρότυπα τουριστικής ανάπτυξης

Πρότυπα τουριστικής ανάπτυξης					
1	2	3	4	5	6
Οργανωμένο υ μαζικού τουρισμού διακοπών καλοκαιρινής ή χειμερινής περιόδου	Ενταγμένο στο τοπικό αναπτυξιακό πλαίσιο, π.χ. αστικός τουρισμός, τουρισμός υπαίθρου	Βιώσιμου τουρισμού με χρήση ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού	Τουριστικής ανάπτυξης σε θύλακες, π.χ. τουριστικά χωριά, θεματικά πάρκα κ.α.	Παραθεριστικό σε περιοχές με μεγάλο αριθμό διαφόρων τύπων παραθεριστικών κατοικιών	Εναλλακτικού τουρισμού με έμφαση σε μία ή περισσότερες εναλλακτικές μορφές του τουρισμού

Πηγή: Χ. Κοκκόσης, Π. Τσάρτας.



Διάγραμμα 6.3: Σχέση οικοτουρισμού και αειφορίας (Πηγή : Ross & Wall, 1999)

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΟΙΚΟΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο οικότουρισμός ορίζεται ως μία περιβαλλοντικά υπεύθυνη ταξιδιωτική δραστηριότητα σε σχετικά άθικτες φυσικές περιοχές με στόχο της απόλαυση και γνωριμία των φυσικών αλλά και των ενταγμένων στο φυσικό περιβάλλον αγαθών (Ceballos-Lascurain, 1996).

Τα κριτήρια του οικότουρισμού διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες:

- Το πρώτο κριτήριο αφορά την αειφορεία (sustainability) και αναφέρεται στις αναγκαίες συνθήκες, όρους και προϋποθέσεις –π.χ. συντονισμός και αλληλοστήριξη οικονομικών, κοινωνικών, πολιτιστικών και περιβαλλοντικών αναπτυξιακών παραμέτρων- για μία ανάπτυξη που χαρακτηρίζεται από διάρκεια και ανθεκτικότητα.
- Το δεύτερο κριτήριο αφορά ζητήματα συμμετοχής και αναφέρεται στην ανάγκη μιας ολοκληρωμένης και αποτελεσματικής εμπλοκής τοπικών κοινοτήτων στην αναπτυξιακή διαδικασία του οικότουρισμού αποτελεσματικής ως προς την προστασία του περιβάλλοντος και τα κοινωνικά-οικονομικά οφέλη για τον τοπικό πληθυσμό.

Πίνακας 6.3: Πόροι, υποδομές και υπηρεσίες της προσφοράς (Πηγή: Χ. Κοκκώσης, Π. Τσάρτας)

Πόροι, υποδομές και υπηρεσίες της προσφοράς			
Φυσικοί και περιβαλλοντικοί πόροι	Πολιτισμικοί και ιστορικοί πόροι	Ανθρωπογενείς πόροι	Υποδομές και υπηρεσίες
<ul style="list-style-type: none"> • Φυσικό περιβάλλον • Κλίμα • Ακτές • Ορεινοί όγκοι • Τοπία • Λίμνες • Φαράγγια • Σπηλιές • Θάλασσα • Άγρια φύση • Εθνικοί δρυμοί • Περιβαλλοντικά πάρκα και προστατευόμενες περιοχές κ.α. 	<ul style="list-style-type: none"> • Μνημεία • Ιστορία περιοχής • Παράδοση περιοχής • Ήθη και έθιμα • Τοπία • Θρησκεία • Πολιτιστικές δραστηριότητες και εκδηλώσεις • Γλώσσα • Μορφές τέχνης • Παραδοσιακά παραγόμενα προϊόντα κ.α. 	<ul style="list-style-type: none"> • Παραδοσιακοί οικισμοί • Κτίρια • Παραδοσιακή αρχιτεκτονική • Μουσεία • Ιστορικά κέντρα πόλεων • Θεματικά πάρκα • Περιβαλλοντικά πάρκα και προστατευόμενες περιοχές • Τοπία 	<ul style="list-style-type: none"> • Ξενοδοχεία • Πρακτορεία • Εταιρείες Μεταφορών (Αεροπορικές, θαλάσσιες, οδικές κ.λπ.) • Λιμάνια • Αεροδρόμιο • Οδικό δίκτυο • Υποδομές αθλητισμού • Επιχειρήσεις εστίασης και αναψυχής • Άλλες τουριστικές επιχειρήσεις και δραστηριότητες (Αθλητισμός, animation, ξεναγήσεις, συνέδρια κ.λπ.)

- Το τρίτο κριτήριο αφορά την εκπαιδευτική-επιμορφωτική λειτουργία του οικοτουρισμού: μια λειτουργία που συνιστά στοιχείο έλξης ή κίνητρο συμμετοχής σε δραστηριότητες οικοτουρισμού, αλλά και προωθητικό παράγοντα μιας ευρύτερης περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης του πληθυσμού.

Σχετικά με τον τρίτο παράγοντα, οι δεσμεύσεις και η ανάληψη υποχρεώσεων των επιχειρήσεων σχετικά με το περιβάλλον επιβάλλει μέτρα και δράσεις που καλύπτουν ενέργειες όπως: (i) συμμόρφωση με το πνεύμα και τους κανονισμούς της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, καθώς και συμμετοχή/ συνεργασία με αρμόδιους φορείς στη διαμόρφωση και εφαρμογή περιβαλλοντικών ρυθμίσεων, (ii) λήψη μέτρων αποφυγής αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων στα προγραμματιζόμενα αναπτυξιακά έργα ή μέτρων μείωσης των υφιστάμενων αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, (iii) ανάπτυξη εναρμονισμένων στο περιβάλλον τουριστικών προϊόντων σε συνάρτηση με ορθολογική χρήση των πόρων και ενίσχυση/ προαγωγή περιβαλλοντικά φιλικών εισροών και εξοπλισμό, (iv) ενθάρρυνση της κατανόησης περιβαλλοντικών ζητημάτων και φιλικής στο περιβάλλον συμπεριφοράς από μέρους των απασχολούμενων στις επιχειρήσεις αλλά και των τουριστών/ πελατών, καθώς και των κοινοτήτων όπου λειτουργούν οι επιχειρήσεις

Καθοριστικό ρόλο για την εδραίωση μιας τουριστικής περιοχής στον εθνικό ή το διεθνή χώρο έχει η ανάπτυξη, η οργάνωση και η διαχείριση των πόρων, των υποδομών και των υπηρεσιών που περιγράφονται στον Πίνακα 6.3.

Όπως προκύπτει από την προαναφερθέντα για την περιοχή στα προηγούμενα κεφάλαια της μελέτης, η ΠΜ διαθέτει πολλούς φυσικούς, πολιτισμικούς και ανθρωπογενείς πόρους καθώς επίσης και κάποιες υποδομές και υπηρεσίες. Ενδεικτικά αναφέρονται το φυσικό περιβάλλον, το κλίμα, οι ακτές, οι εναλλαγές του τοπίου με τους παρακείμενους ορεινούς όγκους, οι περιοχές υψηλής περιβαλλοντικής αξίας, τα μνημεία και οι παραδοσιακοί οικισμοί, το οδικό δίκτυο και οι υφιστάμενες ξενοδοχειακές υποδομές και οι υποδομές εστίασης. Βάσει των παραπάνω, στον Πίνακα 6.4 παρουσιάζεται η καταλληλότητα ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού για την περιοχή μελέτης.

Πίνακας 6.4: Ειδικές και εναλλακτικές μορφές τουρισμού (Πηγή: Χ. Κοκκώσης, Π. Τσάρτας)

Ειδικές και εναλλακτικές μορφές τουρισμού (Lane B., 1993, Weiler B και Hall 1992, Τσάρτας Π., 1996)	Καταλληλότητα για την περιοχή μελέτης	Παρατηρήσεις
Κοινωνικός τουρισμός	√	
Κοινωνικός τουρισμός επαγγελματιών ενώσεων	√	
Αγροτουρισμός (διάφοροι τύποι)	√	
Συμπλέγματα αγροτουρισμού σε σύγχρονους οικισμούς, δομημένα με χαρακτηριστικά παραδοσιακών αγροτικών οικισμών	√	
Τουρισμός στο ύπαιθρο, Φυσιολατρικός τουρισμός	√	
Τουρισμός τρίτης ηλικίας	√	
Αθλητικός τουρισμός	√	Εξετάσεις για ναυταθλητικά
Περιηγητικός τουρισμός	√	
Θαλάσσιος τουρισμός	√	
Οικολογικός τουρισμός, Οικοτουρισμός (διάφοροι τύποι)	√	
Τουρισμός υγείας και φυσικής ζωής	√	
Ιαματικός τουρισμός, θερμαλιστικός τουρισμός		
Πολιτιστικός τουρισμός		
Εκπαιδευτικός τουρισμός		
Θρησκευτικός τουρισμός	√	
Επαγγελματικός τουρισμός		
Συνεδριακός τουρισμός		
Εκθεσιακός τουρισμός		
Τουρισμός κινήτρων		
Ορεινός τουρισμός		
Χειμερινός τουρισμός		
Γυμναστικός τουρισμός		
Χρονομεριστική μίσθωση		
Τουρισμός περιπέτειας		
Τουρισμός σε οργανωμένα τουριστικά χωριά ειδικού τύπου (club)		
Τουρισμός σε θεματικά πάρκα και θεματικά μουσεία		
Αστικός τουρισμός		

Η ενότητα που ακολουθεί για τις τάσεις και τις προοπτικές των κύριων συντελεστών διαμόρφωσης οικονομικών και αναπτυξιακών παραμέτρων μέσο-μακροπρόθεσμα εστιάζει:

- Στον προσδιορισμό των βασικών συντελεστών ανταγωνιστικότητας στον τομέα του τουρισμού και στην επιρροή των κύριων πολιτών της Ε.Ε. για την ενίσχυση τους, που για την εξεταζόμενη περιοχή αποτελούν η διάθεση κλινών (η φέρουσα ικανότητα των κλινών διερευνάται σε σχετικό κεφάλαιο). Η δημιουργία τους επιδοτείται από την ισχύουσα πολιτική της Ε.Ε.
- Στην προστασία/ ανάδειξη του κύριου πόρου της περιοχής, του ιδιαίτερου κάλλους, φυσικού περιβάλλοντος της. Οι σχετικές δράσεις της ΕΕ είναι προγραμματισμένες να είναι «αυστηρότερες» και ως εκ τούτου η θεσμοθέτηση των περιοχών αυτών αποτελεί άμεση επιταγή. Οι προτάσεις που διατυπώνονται αφορούν όχι ασφαλώς την αναγκαιότητα, αλλά τα κατάλληλα εργαλεία, που θα συνδυάσουν οικονομική μεγέθυνση, την προστασία και κυρίως την αποκατάσταση των δυσμενών επιπτώσεων, από την αλόγιστη δόμηση.
- Στην ανάδειξη/ δημιουργία πολιτιστικών δομών άλλος σημαντικός τουριστικός πόρος: χρηματοδοτικό εργαλείο αποτελεί η διαρθρωτική 2007-2013.
- Στις τουριστικές υποδομές (συνεδριακά κέντρα, οργανωμένοι χώροι αναψυχής/ ελεύθερου χρόνου): επιδοτούνται από την ισχύουσα περιφερειακή πολιτική, ενώ μέσο/ μακροπρόθεσμα, ισχύουν οι παραπάνω παρατηρήσεις.
- Στη προβολή: αφορά σε εθνικό/ περιφερειακό/ νομαρχιακό/ τοπικό επίπεδο. Η περιφέρεια έχει καθοριστικό ρόλο. Οι πόροι πέραν αυτών της ΔΠ, είναι και εθνικά.
- Στην ύπαρξη επαρκούς συστήματος μεταφορών Οι υποδομές χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Συνοχής ΚΠΣ V, εθνικό και περιφερειακό σκέλος, εθνικούς πόρους. οι περιοχές αυτοχρηματοδότησης, αποτελούν νέο εργαλείο, με προοπτικές να διευρυνθούν και σε τοπικό επίπεδο.
- Στην γειτνίαση σε λιμένες: ισχύουν τα ανωτέρω.
- Στην γειτνίαση με αερολιμένα: ισχύουν τα ανωτέρω.
- Στην ύπαρξη στελεχιακού δυναμικού για τον τουρισμό: Χρηματοδοτείται από την ΔΠ/ πρωτοβουλίες.
- Στην ύπαρξη ειδικευμένου προσωπικού: ισχύουν τα ανωτέρω.
- Λοιπές υποδομές: καθοριστικός ο ρόλος των διαρθρωτικών παρεμβάσεων της ΕΕ

Κεντρικός άξονας των προτάσεων αποτελεί η δυνατότητα άμεσης εμπλοκής των εμπλεκόμενων Δήμων –συμμετοχή στις διεργασίες σχεδιασμού/ προγραμματισμού-

σε επίπεδο περιφέρειας. Όσον αφορά την τοπική προβολή των ανωτέρω ο συντονισμός των προαναφερθέντων δύναται να επιτευχθεί μέσω εργαλείων επεμβατικού παρεμβατικού χαρακτήρα, όπως διατυπώνονται στις προτάσεις του τελευταίου κεφαλαίου.

Στον παρακάτω Πίνακα παρουσιάζονται οι τρόποι ενίσχυσης του τομέα τουρισμού μέσω Ευρωπαϊκών και Εθνικών Πολιτικών.

Πίνακας: Ενίσχυση συγκριτικών πλεονεκτημάτων στον τομέα τουρισμού μέσω Ευρωπαϊκών/ Εθνικών Πολιτικών

Βασικοί συντελεστές ανταγωνιστικότητας στον τομέα του τουρισμού	Βαθμός Παρέμβασης / Σχεδιαστικό Εργαλείο	Παρατηρήσεις
1. Διάθεση κλινών	ΔΠ	ΠΕΠ IV – Αναπτυξιακός Νόμος ΕΣ/ΚΠΣ IV, ΚΑΠ
2. Προστασία/ ανάδειξη φυσικού & δομημένου περιβάλλοντος	ΔΠ ΠΠΒ	Ταμείο Συνοχής ΕΣ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV
3. Ανάδειξη/ δημιουργία πολιτιστικών δομών	ΔΠ	ΕΚ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV
4. Τουριστικές υποδομές: Συνεδριακά κέντρα, αναψυχή	ΔΠ	ΠΕΠ IV
5. Προβολή	ΔΠ	ΠΕΠ IV
6. Άμεση πρόσβαση στις κύριες συγκοινωνιακές αρτηρίες/ ποιότητα υποδομών μεταφορών	ΔΠ ΚΠΜ	Ταμείο Συνοχής ΕΣ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV
7. Γειτνίαση σε λιμένες	ΔΠ	Ταμείο Συνοχής ΕΣ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV
8. Γειτνίαση σε αερολιμένες	ΔΠ	ΕΣ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV
9. Κόστος Γης		
10. Κόστος Εργασίας		
11. Ύπαρξη/Διάθεση Στελεχιακού Δυναμικού	ΔΠ	ΕΣ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV Κοινοτικές Πρωτοβουλίες
12. Ύπαρξη Ειδικευμένου Δυναμικού	ΔΠ	ΕΣ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV Κοινοτικές Πρωτοβουλίες
13. Πολιτισμική/Κοινωνική ζωτικότητα	ΔΠ ΠΠ	ΕΣ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV Κοινοτικές Πρωτοβουλίες
14. Ύδρευση/ αποχέτευση	ΔΠ	Ταμείο Συνοχής ΕΣ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV
15. Λοιπές υποδομές (υγεία/ πρόνοια, ελεύθερος χρόνος, αναψυχή).	ΔΠ ΠΠ	ΕΣ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV

- ΔΠ: Διαρθρωτική Πολιτική ΕΕ
 - ΚΠΣ IV
 - Ταμείο Συνοχής
 - Κοινοτικές Πρωτοβουλίες
- ΠΠ: Περιβαλλοντική Πολιτική ΕΕ
- ΚΠΜ: Κοινή Πολιτική στον τομέα των Μεταφορών
- ΚΑΠ: Κοινή Αγροτική Πολιτική

ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΑΜΕΣΑ ΜΕ ΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Πίνακας: Ενίσχυση συγκριτικών πλεονεκτημάτων στον τομέα τουρισμού μέσω Ευρωπαϊκών/ Εθνικών Πολιτικών και Προσδιορισμός παρεμβάσεων μέσω ΣΧΟΟΑΠ

Βασικοί συντελεστές ανταγωνιστικότητας στον τομέα του τουρισμού	Βαθμός Παρέμβασης / Σχεδιαστικό Εργαλείο	Παρατηρήσεις
16. Διάθεση κλινών	ΔΠ - ΣΧΟΟΑΠ	Επεκτάσεις αμιγούς κατοικίας (μονάδες έως 20 κλίνες), επεκτάσεις β' παραθεριστικής κατοικίας, καθορισμός ζωνών ΠΕΡΠΟ (ΣΧΟΟΑΠ) Ενισχύσεις
17. Προστασία/ ανάδειξη φυσικού & δομημένου περιβάλλοντος	ΔΠ – ΣΧΟΟΑΠ ΠΠΒ	Καθορισμός ζωνών ΠΕΠ (Περιοχές ειδικής προστασίας) (Ενδεχόμενη) οριοθέτηση ιστορικών (ημι)αστικών ιστών
18. Ανάδειξη/ δημιουργία πολιτιστικών δομών	ΔΠ – ΣΧΟΟΑΠ	ΕΚ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV Σχεδιασμός/Θεσμοθέτηση δικτύων (πεζόδρομος-ποδηλατόδρομος-ήπιας κυκλοφορίας-μονοπατιών) μέσω ΣΧΟΟΑΠ
19. Τουριστικές υποδομές: Συνεδριακά κέντρα, αναψυχή	ΔΠ – ΣΧΟΟΑΠ	Καθορισμός τουριστικών ζωνών
20. Προβολή	ΔΠ	ΠΕΠ IV – Ειδικό μέτρο
21. Άμεση πρόσβαση στις κύριες συγκοινωνιακές αρτηρίες/ ποιότητα υποδομών μεταφορών	ΔΠ – ΣΧΟΟΑΠ ΚΠΜ	Ταμείο Συνοχής ΕΣ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV Σχεδιασμός τοπικού δικτύου, μέσω ΣΧΟΟΑΠ
22. Γειτνίαση σε λιμένες	ΔΠ – ΣΧΟΟΑΠ	Ταμείο Συνοχής ΕΣ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV Σχεδιασμός 2 αλιευτικών καταφυγίων (ΑΚ) στην ΠΜ ή εναλλακτικά ενός ΑΚ και μία Μαρίνα.
23. Γειτνίαση σε αερολιμένες	ΔΠ	ΕΣ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV – Βλέπε Παρατηρήσεις Α' φάσης
24. Κόστος Γης		
25. Κόστος Εργασίας		
26. Ύπαρξη/Διάθεση Στελεχιακού Δυναμικού	ΔΠ	ΕΣ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV Κοινοτικές Πρωτοβουλίες
27. Ύπαρξη Ειδικευμένου Δυναμικού	ΔΠ	ΕΣ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV Κοινοτικές Πρωτοβουλίες
28. Πολιτισμική/Κοινωνική ζωτικότητα	ΔΠ ΠΠ	ΕΣ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV
29. Ύδρευση/ αποχέτευση	ΔΠ	Ταμείο Συνοχής ΕΣ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV
30. Λοιπές υποδομές (υγεία/ πρόνοια, ελεύθερος χρόνος, αναψυχή).	ΔΠ – ΣΧΟΟΑΠ ΠΠ	ΕΣ/ΚΠΣ IV, ΠΕΠ IV Προσδιορισμός Ζωνών αναψυχής/ ελεύθερου χρόνου, μέσω ΣΧΟΟΑΠ

- ΔΠ: Διαρθρωτική Πολιτική ΕΕ
 - ΚΠΣ IV
 - Ταμείο Συνοχής
 - Κοινοτικές Πρωτοβουλίες
- ΠΠ: Περιβαλλοντική Πολιτική ΕΕ
- ΚΠΜ: Κοινή Πολιτική στον τομέα των Μεταφορών
- ΚΑΠ: Κοινή Αγροτική Πολιτική