

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ,
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ:
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΛΥΜΝΟΥ**

Μπάτσος Δ. Βασίλης

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

Του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010

Δήλωση αυθεντικότητας

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήματα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στην γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

Βασίλης Δ. Μπάτσος Σεπτέμβριος 2010

«Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε από την Τριμελή Εξεταστική επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Ο κ. Α. Τσελεπίδης (Επιβλέπων)
- Ο κ. Β. Τσελέντης
- Ο Γ. Σαμιώτης

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

*Αφιερώνεται με πολλή αγάπη στον θείο μου Νικόλα
αλλά και στους γονείς μου, ως ελάχιστη ανταπόδοση
για τη μέχρι σήμερα προσφορά τους.*

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Στην παρούσα εργασία θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες:

- Στον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Α. Τσελεπίδη για την πολύτιμη καθοδήγησή του κατά την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας, τη συμβολή του στη διάθεση βιβλιογραφικών αναφορών, καθώς επίσης και στην παροχή συμβουλών και πληροφοριών μέσα από την πολύχρονη παρουσία του στους χώρους της εκπαίδευσης.
- Στον κ. Νικόλα Ρείση, για την βοήθειά του και τα στοιχεία που μοιράστηκε μαζί μου όσον αφορά τον τουρισμό.
- Στον κ. Μιχαήλ Μπούκη, αντιδήμαρχο και πρόεδρο του λιμενικού ταμείου Καλύμνου, για την πρόσβαση σε σπάνιες βιβλιογραφικές πηγές που μοιράστηκε μαζί μου και τη μεγάλη βοήθεια του σε θέματα κατανόησης του έργου που πρόκειται να γίνει στο λιμάνι της Καλύμνου.
- Τον κ. Αργύρη Καλλιανιώτη, από το Ινστιτούτο Αλιευτικής Έρευνας για τα στοιχεία της πρόσφατης έρευνας του που μοιράστηκε μαζί μου.
- Στον θείο μου Δανιήλ, για τη μεγάλη βοήθεια που μου έδωσε σε βιβλιογραφικό και φωτογραφικό υλικό για τα ιστορικά στοιχεία της νήσου από το αρχείο του.
- Στον θείο μου Σάκη Ζερβό, πρόεδρο του Δημοτικού Συμβουλίου Καλύμνου και πρώην Έπαρχο Καλύμνου, για την καταλυτική βοήθεια του για την εκπόνηση και εκπλήρωση της εργασίας μου, δίνοντας μου πρόσβαση σε σπάνια αρχεία και πηγές.
- Στον θείο μου το Νικόλα και στους γονείς μου για την στήριξη που μου έδωσαν όλα αυτά τα χρόνια της σπουδής μου.

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

Πρόλογος	4
Περιεχόμενα	5
Περίληψη	12
Περίληψη στα αγγλικά	14

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Εισαγωγή

1.1 Γενικά	16
1.2 Ιστορικά	19
1.3 Οι προοπτικές νησιωτικού Ελληνικού χώρου	20
1.3.1 Τα νησιά και οι ιδιαιτερότητές τους	20
1.3.2 Μοντέλο ανάπτυξης νησιών	22
1.4 Η αναπτυξιακή φυσιογνωμία της Καλύμνου και της Επαρχίας της	24

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα

2.1 Ευρωπαϊκή Ένωση και η πολιτική συνοχής	30
2.1.1 Γενικοί στόχοι και κανόνες	32
2.1.2 Στρατηγική Ευρωπαϊκής Ένωσης	40
2.2 Κρατικός Φορέας και ΟΤΑ	41
2.2.1 Πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ	48

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Κάλυμνος

3.1	Βιώσιμη ανάπτυξη	54
3.1.1	Αναπτυξιακές δυνατότητες νησιού	57
3.1.2	Τομείς υποδομών, ενέργειας και μεταφορών	58
3.2	Τουρισμός	66
3.2.1	Περιοριστικοί παράγοντες τουρισμού στην Κάλυμνο	72
3.2.2	Δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης Καλύμνου	73
3.3	Αλιεία	74

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Λιμάνι Καλύμνου

4.1	Ιστορική αναδρομή	78
4.1	Το λιμάνι σήμερα	84
4.3	Υπάρχουσες Λιμενικές Εγκαταστάσεις στον Λιμένα Καλύμνου	86
4.4	Αξιολόγηση της Υφιστάμενης Υποδομής Λιμένα Καλύμνου	89
4.5	Κατασκευή αποβάθρας Ο/Γ σκαφών εξωτερικά του λιμένα Καλύμνου	90

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

	Συμπεράσματα - Προτάσεις	93
--	---------------------------------	-----------

	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	99
--	---------------------	-----------

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ, ΠΙΝΑΚΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΩΝ, ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΚΟΝΑ 1: Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, Πηγή: Π.Ε.Π. Νοτίου Αιγαίου, 2000-2006, σελ. 16

ΕΙΚΟΝΑ 2: Λιμάνι Καλύμνου, Πηγή: Google Earth, σελ. 17

ΕΙΚΟΝΑ 3: Το κάστρο του Χωριού (πρώτη πρωτεύουσα της Καλύμνου), Πηγή Ι. Κουλλιάς, σελ. 18

ΕΙΚΟΝΑ 4: Φωτογραφίες από το λιμάνι της Καλύμνου τη δεκαετία του 1960, Πηγή: Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, Κυριακή 21 Αυγούστου 1994, σελ. 29

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΕΙΚΟΝΑ 5: Η ευρωπαϊκή πολιτική συνοχής στην Ελλάδα για το 2007 – 2013, Πηγή: Περιφερειακή πολιτική Ε.Ε. , σελ. 31

ΕΙΚΟΝΑ 6: Σύγκλιση – ΕΤΠΑ και ΕΚΤ, Πηγή: πολιτική συνοχής 2007 – 2013, σελ. 36

ΕΙΚΟΝΑ 7: Σύγκλιση – Ταμείο Συνοχής, Πηγή: πολιτική συνοχής 2007 – 2013, σελ. 37

ΕΙΚΟΝΑ 8: Περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση – ΕΤΠΑ και ΕΚΤ, Πηγή: πολιτική συνοχής 2007 – 2013, σελ. 39

ΕΙΚΟΝΑ 9: Προτεινόμενες θαλάσσιες περιοχές NATURA 2000, Πηγή: Natura 2000, σελ. 44

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΕΙΚΟΝΑ 10: Τομείς της Βιώσιμης Ανάπτυξης, Πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σελ. 54

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΕΙΚΟΝΑ 11: Ζωγραφιά που δείχνει τον λιμένα Καλύμνου το 1862, Πηγή: περιοδικό ΠΑΝΔΩΡΑ, 9 Ιανουαρίου 1862, σελ. 78

ΕΙΚΟΝΑ 12: Κάλυμνος, κατασκευή λιμενοβραχίονα αρχές του 18^{ου} αιώνα (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη) , σελ. 79

ΕΙΚΟΝΑ 13: Το πρώτο καρνάγιο της Καλύμνου πίσω από το λιμενοβραχίονα (1915) (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη) , σελ. 80

ΕΙΚΟΝΑ 14: Το λιμάνι της Καλύμνου στις αρχές της Ιταλοκρατίας (1912 - 1943) (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη) , σελ. 81

ΕΙΚΟΝΑ 15: Ο λιμένας της Καλύμνου τη δεκαετία του 1940 (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη) , σελ. 81

ΕΙΚΟΝΑ 16: Ο λιμένας της Καλύμνου τη δεκαετία του 1950 (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη) , σελ. 82

ΕΙΚΟΝΑ 17: Ο λιμένας της Καλύμνου τη δεκαετία του 1960 (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη) , σελ. 82

ΕΙΚΟΝΑ 18: Ο λιμένας της Καλύμνου τη δεκαετία του 1970 (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη) , σελ. 83

ΕΙΚΟΝΑ 19: Το λιμάνι της Καλύμνου σήμερα (2010) (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη) , σελ. 83

ΕΙΚΟΝΑ 20: Το λιμάνι της Καλύμνου σήμερα (2010) (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη) , σελ. 84

ΕΙΚΟΝΑ 21: Ο κόλπος και το λιμάνι του Βαθύ (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη) , σελ. 85

ΕΙΚΟΝΑ 22: Το λιμάνι της Τελένδου (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη) , σελ. 86

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Η αρχιτεκτονική της πολιτικής συνοχής το 2000-2006 σε σχέση με το 2007-2013, Πηγή: πολιτική συνοχής 2007 – 2013, σελ.34

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Επιλεξιμότητα του στόχου «σύγκλιση» το 2000-2006 σε σχέση με το 2007-2013, Πηγή: πολιτική συνοχής 2007 – 2013, σελ.35

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: Επιλεξιμότητα για το στόχο «περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση», Πηγή: πολιτική συνοχής 2007 – 2013, σελ. 38

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: Στρατηγική προσέγγιση και προγραμματισμός, Πηγή: πολιτική συνοχής 2007 – 2013, σελ. 41

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: Ανάλυση κεφαλαίων ανά άξονα προτεραιότητας, Πηγή: Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Περιβάλλον και Αειφόρος ανάπτυξη», σελ. 47

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: Προεντάξεις και οριστικές εντάξεις στο πρόγραμμα «Θησέας», Τυπική Κατανομή (45% των πόρων), Πηγή: Πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ, σελ.51

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: Προεντάξεις και οριστικές εντάξεις στο πρόγραμμα «Θησέας», Προγραμματική Κατανομή (35% των πόρων), Πηγή: Πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ, σελ.52

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΠΙΝΑΚΑΣ 8: Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από το 1993 μέχρι το 2008 (τελευταίο διαθέσιμο έτος), Πηγή: ΕΣΥΕ, σελ. 60

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: Κίνηση στα ξενοδοχειακά καταλύματα της Καλύμνου το 2008 (στοιχεία ΕΣΥΕ από το 55% του συνολικού ξενοδοχειακού δυναμικού), Πηγή: Τουριστική Μελέτη Καλύμνου, σελ. 70

ΠΙΝΑΚΑΣ 10: Capture production by countries or areas, Πηγή: FAO, σελ. 75

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: Οργανόγραμμα συστήματος διοίκησης προγράμματος «Θησέας», Πηγή: Πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ, σελ. 49

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2: Αφίξεις ανά κλίνη στα ξενοδοχειακά καταλύματα της Καλύμνου για την περίοδο 1996-2008 (υπολογισμός βάσει στοιχείων της ΕΣΥΕ), Πηγή: Τουριστική Μελέτη Καλύμνου, σελ. 70

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3: Μέση παραμονή Ελλήνων και ξένων τουριστών στα ξενοδοχεία της Καλύμνου – μετρούμενη σε διανυκτερεύσεις – για την περίοδο 1996-2008 (υπολογισμός βάσει στοιχείων της ΕΣΥΕ), Πηγή: Τουριστική Μελέτη Καλύμνου, σελ.71

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Με την παρούσα διπλωματική εργασία επιχειρείται μια παρουσίαση της τωρινής κατάστασης της περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου και της νήσου Καλύμνου, αναδεικνύοντας τα προβλήματα και τους αρνητικούς παράγοντες ανάπτυξης των περιοχών και των νησιών της περιφέρειας αυτής, καθώς και τα θετικά στοιχεία τα οποία μπορούν να οδηγήσουν σε ένα βιώσιμο και πράσινο αναπτυξιακό μέλλον, με πολλά οφέλη για την τοπική κοινωνία αλλά και για το σύνολο του Ελλαδικού χώρου. Σαν σκοπό συνολικά έχει την ανάδειξη των πιο πρόσφορων και ορθολογικών λύσεων στα προβλήματα που δημιουργούνται και προκύπτουν όλα αυτά τα χρόνια.

Αναλυτικότερα, καταγράφεται η ιδιομορφία του γεωγραφικού συμπλέγματος των νήσων του Νοτίου Αιγαίου, με επικέντρωση στη Κάλυμνο. Επίσης γίνεται μια μικρή αναφορά στην ιστορία της Καλύμνου από τα αρχαία χρόνια μέχρι σήμερα, παραθέτοντας κοινωνικοπολιτικά στοιχεία, εντοπίζοντας τα προβλήματα της κατάστασης του νησιωτικού χώρου, αλλά και αναδεικνύοντας τις ιδιαιτερότητες των νησιών. Γίνεται μια σύντομη αναφορά στα κοινωνικά στοιχεία του πληθυσμού και της αναπτυξιακής φυσιογνωμίας της Καλύμνου και της Επαρχίας της, ώστε να κατανοηθούν οι ανάγκες της περιοχής που θα βοηθήσουν στην περαιτέρω έρευνα.

Ακόμα, στο δεύτερο κεφάλαιο καταγράφεται η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και η πολιτική συνοχής μεταξύ των κρατών – μελών που επιδιώκεται. Γίνεται μια αναφορά στους στόχους και τους κανόνες που έχουν τεθεί, καθώς επίσης και μια σύγκριση μεταξύ των αλλαγμένων πλέον πακέτων ανάπτυξης ΕΣΠΑ 2007 – 2013 με τα παλαιότερα πακέτα ΠΕΠ 2000 - 2006. Παράλληλα, γίνεται αναφορά στη στρατηγική προσέγγιση της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και του κρατικού φορέα και τον ΟΤΑ, σε θέματα ανάπτυξης και στήριξης των περιφερειών αλλά και των νησιών Νοτίου Αιγαίου.

Κατόπιν, στο τρίτο κεφάλαιο, γίνεται μια εστίαση στην Κάλυμνο. Μετά από μια σύντομη περιγραφή της βιώσιμης ανάπτυξης, γίνεται αναφορά στις αναπτυξιακές δυνατότητες του νησιού της Καλύμνου και της γύρω περιοχής, καθώς και στους τομείς της ενέργειας, μεταφορών και υποδομών.

Γίνεται μια αναφορά στον τουρισμό στον Ελλαδικό χώρο, αλλά πιο συγκεκριμένα στην Κάλυμνο, τη σημασία που έχει ο τουρισμός για την οικονομία του νησιού, όπως επίσης και τους περιοριστικούς παράγοντες που παίζουν ρόλο στην τουριστική κίνηση

του νησιού. Παράλληλα, παρουσιάζονται λύσεις και δυνατότητες για μια τουριστική ανάπτυξη του νησιού της Καλύμνου. Τέλος, παραθέτονται στοιχεία για την αλιεία στην περιοχή και στο νησί, μιας και η Κάλυμνος είναι ένα νησί αποκλειστικά εξαρτημένο από τη θάλασσα, με στόχο τον έλεγχο της βιωσιμότητας και της ισορροπίας στο νησί.

Τέλος, στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο γίνεται μια λεπτομερής αναφορά για το λιμάνι της Καλύμνου. Ξεκινώντας από τα παλιά χρόνια μέχρι σήμερα, δείχνει την μεγάλη σημασία που έχει το λιμάνι στο νησί. Ακόμα, αφού αναφερθεί η κατάσταση του λιμένα σήμερα μαζί με τις λιμενικές εγκαταστάσεις, γίνεται μια αξιολόγησή του, με στόχο την ανάδειξη των μειονεκτημάτων και πλεονεκτημάτων του, για περαιτέρω μελέτη και έρευνα. Επιπλέον, γίνεται μια αναφορά στην πρόσφατη μελέτη που έγινε στο λιμάνι, όσον αφορά την κατασκευή αποβάθρας ΟΓ σκαφών εξωτερικά του λιμένα για την προσέγγιση μεγάλων επιβατηγών πλοίων της γραμμής.

Λέξεις κλειδιά: Λιμένας Καλύμνου, Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα, βιώσιμη ανάπτυξη, Νότιο Αιγαίο.

ABSTRACT

In this dissertation a presentation on current situation of South Aegean and the island of Kalymnos, highlighting the problems and negative factors of development of regions and islands of the region and the positive elements that can lead to a sustainable development and green future with many benefits for the local community but for the whole of Greece. As a whole has to appoint the most appropriate and rational solutions to the problems created and generated all these years.

Specifically, analyzing the specificity of the geographical cluster of islands in the southern Aegean, with a focus on Kalymnos. It also made a brief mention in the history of Kalymnos from ancient times until today, citing socio-political elements, identifying the problems the state of the insular areas, and highlighting the special features of the islands. A brief reference to the social aspects of population and development profile of Kalymnos and the Province in order to understand the needs of the area to help further research.

Still, the second chapter records the policy of the European Union, and policy coherence between the states - members desired. It refers to the objectives and rules set, as well as a comparison between the most altered deployment packages ΕΣΠΑ 2007 - 2013 with the older packages ΠΕΠ from 2000 to 2006. Also, there is reference to the strategic approach of the European Union and the state agency and local authorities, development issues and support regions and islands of the South Aegean.

Then, the third chapter is a focus on Kalymnos. After a brief description of sustainable development refers to development opportunities on the island of Kalymnos and the surrounding area and the areas of energy, transport and infrastructure. Is a reference to tourism in Greece, but more specifically in Kalymnos, the importance of tourism for the island's economy, as well as limiting factors that play a role in the tourist island. In parallel, solutions and opportunities for tourism development on the island of Kalymnos. Finally, give details on fishing in the area and the island of Kalymnos and is an island entirely dependent on the sea, in order to test the viability and balance of the island.

Finally, the fourth and final chapter, a detailed report to the port of Kalymnos. Starting from ancient times until today, shows the great importance of the harbor on the island. Even after the state reported today in the port with the port facilities, there is an

assessment with a view to highlighting the disadvantages and advantages for further study and research. Moreover, there is a reference to a recent study conducted in the harbor, on the construction platform O / C boats outside the port for the approach of large passenger ships of the line.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΠΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Γενικά

Η περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου αποτελείται από τα νησιωτικά συμπλέγματα των νομών Κυκλάδων και Δωδεκανήσου και έχει ως έδρα την Ερμούπολη της Σύρου. Βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο της Ελλάδας και της Ευρώπης καλύπτοντας έκταση 5,286 τετραγωνικών χιλιομέτρων που είναι περίπου το 4% της συνολικής έκτασης της Ελλάδας¹. Σαν περιφέρεια έχει ένα ιδιόμορφο και πολυδιάστατο χαρακτήρα λόγω του ότι αποτελείται από 79 συνολικά νησιά εκ των οποίων τα 48 είναι κατοικημένα και τα 31 ακατοίκητα. Τα νησιά αυτά

έχουν μια σχετικά μεγάλη απόσταση από το κέντρο της περιφέρειας και έτσι, είναι σχετικά δύσκολη η μεταξύ τους επικοινωνία. Αυτό είναι το πρόβλημα της νησιωτικότητας και η κατάσταση αυτή δημιούργησε και δημιουργεί έντονες ενδοπεριφερειακές ανισότητες μεταξύ των νησιών και παίζει σημαντικό

ρόλο στους ρυθμούς ανάπτυξης της περιφέρειας.

Τα νησιά του Νοτίου Αιγαίου τα χαρακτηρίζει το ορεινό άγονο έδαφος τους και το φτωχό σε ορυκτό πλούτο



Εικόνα 1: Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, Πηγή: Π.Ε.Π. Νοτίου Αιγαίου, 2000-2006

¹ Πηγή: Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (Π.Ε.Π) Νοτίου Αιγαίου 2000 – 2006, Σύρος Νοέμβριος 2006, σελ. 6

υπέδαφός τους εκτός κάποιων εξαιρέσεων. Από την άλλη όμως έχουν πλούσιους φυσικούς αλλά και πολιτιστικούς πόρους.

Η Κάλυμνος ανήκει στα Δωδεκάνησα και βρίσκεται ανάμεσα στα νησιά της Κω και της Λέρου και έχει έκταση 110.50 τετραγωνικά χιλιόμετρα σύμφωνα με το Κ.Υ.Ε (Κέντρο Υποδοχής Επενδυτών Νομού Δωδεκανήσου) και είναι το τέταρτο νησί σε έκταση στο νομό Δωδεκανήσων και το 26^ο ανάμεσα στα ελληνικά νησιά. Το έδαφός της είναι στο μεγαλύτερο μέρος του ορεινό και άγονο, με εξαίρεση τις κοιλάδες της Πόθιας, του Πανόρμου και του Βαθύ και σχετικά άγονο. Τα δασικά οικοσυστήματα καταλαμβάνουν μόνο το 0.15% της συνολικής έκτασης του νησιού, ενώ το υπόλοιπο ορεινό μέρος καλύπτεται από τη

χαρακτηριστική βλάστηση των νησιών του Νοτίου Αιγαίου που είναι μικτή βλάστηση από πουρνάρια, θυμάρια και πόες². Ο πληθυσμός της ανέρχεται στους 16.441, σύμφωνα με στοιχεία της απογραφής του ΕΣΥΕ 2001, και αποτελεί ένα από τα πιο πυκνοκατοικημένα νησιά της Ελλάδας. Σύμφωνα με τη διοικητική διαίρεση της χώρας, πρόγραμμα «Καποδίστριας»,



Εικόνα 2: Λιμάνι Καλύμνου, Πηγή: Google Earth

είναι έδρα της ομώνυμης επαρχίας στην οποία υπάγονται τα νησιά: Πάτμος, Λέρος, Ψέριμος, Τέλενδος, Αστυπάλαια, Αγαθονήσι και οι Λειψοί, ενώ με τη σειρά της υπάγεται στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Δωδεκανήσων. Γύρω από την Κάλυμνο βρίσκονται και διάφορα μικρά νησιά άλλα κατοικημένα όπως η Τέλενδος και η Ψέριμος και άλλα ακατοίκητα όπως η Πλάτη, η Σαρή, η Καλόλυμνο, η Αγία Κυριακή και ο Καλαβρός. Είναι παγκοσμίως γνωστή για το ψάρεμα και το εμπόριο των σφουγγαριών και δίκαια αποκαλείται το νησί των σφουγγαράδων, καθώς οι περισσότεροι ηλικιωμένοι ήταν κάποτε σφουγγαράδες. Αυτός είναι και ο σημαντικότερος λόγος που αναπτύχθηκε αρκετά το λιμάνι της και συγκαταλέγεται σήμερα στα μεγαλύτερα λιμάνια του Αιγαίου. Σήμερα,

² Πηγή: Αναπτυξιακή Μελέτη Καλύμνου, Ά Φάση, PRISMA ΕΠΕ, Απρίλιος 1997

έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει μεγάλο αριθμό σκαφών αναψυχής, αλιευτικών αλλά και επιβατηγών πλοίων.

1.2 Ιστορικά

Μέχρι το 1850 η πρωτεύουσα του νησιού ήταν η Χώρα. Από το 1850 όταν πλέον σταμάτησε η πειρατεία και οι πειρατικές επιδρομές στο νησί, οι κάτοικοι επέστρεψαν στις παραθαλάσσιες περιοχές και κυρίως στη Πόθια με αποτέλεσμα να καθιερωθεί με τα χρόνια και να γίνει σήμερα η πρωτεύουσα του νησιού³. Οι Καλύμνιοι ζούσαν σχεδόν



Εικόνα 2: Το κάστρο του Χωριού (πρώτη πρωτεύουσα της Καλύμνου), Πηγή Ι. Κουλλιάς

πάντα κυρίως από την θάλασσα και από τη σπογγαλιεία. Και έχουν την φήμη των καλύτερων δυτών παγκοσμίως. Το 1950 περίπου, μετά την απελευθέρωση και την προσχώρηση των Δωδεκανήσων στην Ελλάδα, άρχισε η παρακμή της σπογγαλιείας, της κύριας πλουτοπαραγωγικής πηγής του νησιού. Το γεγονός αυτό οφειλόταν στην τεχνολογική εξέλιξη, το πλαστικό και αργότερα ο διαδοχικός αποκλεισμός των σφουγγαράδικων από τις ασιατικές και αφρικανικές ακτές της Μεσογείου. Ο κλάδος των σφουγγαράδων, μειώθηκε δραματικά το 1986 όταν τα σφουγγάρια της Μεσογείου

³ Πηγή: Νεότερη Ιστορία Καλύμνου, Σακ. Τρικοίλη, εκδ. Λιβάνη

προσβλήθηκαν από μια ασθένεια η οποία οδήγησε στο θάνατο των ζωντανών οργανισμών των σφουγγαριών. Δυστυχώς αυτό το γεγονός ήταν ένα μεγάλο πλήγμα για την οικονομία και την ανάπτυξη του νησιού⁴. Η κατάσταση αυτή οδήγησε ένα μεγάλο αριθμό κατοίκων προς μετανάστευση. Τη δεκαετία του 1980, η Κάλυμνος γνωρίζει νέα οικονομική άνθηση η οποία οφείλονταν στην επένδυση των μεταναστευτικών και ναυτιλιακών εμβασμάτων που επενδύθηκαν σε γη και κατοικίες ενώ ενισχύθηκε πάρα πολύ ο τουρισμός και η βιοτεχνία.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω η Κάλυμνος είναι ένα άγονο νησί και έχει άμεση εξάρτηση από τη θάλασσα και τις δραστηριότητές της. Αυτός ο παράγοντας έπαιξε σημαντικό ρόλο στο να εξελιχθεί σε ένα αξιόλογο ναυπηγικό και επισκευαστικό κέντρο μικρών σκαφών⁵. Από παλιά κατασκευάζονταν η «γυάλα», μια τετράκοπη βάρκα 6-8 μέτρων ικανή να εξυπηρετεί και τους ψαράδες αλλά και τους σφουγγαράδες. Κατόπιν, στα τέλη του 1860 διαμορφώθηκε το ελληνικό «τρεχαντήρι», για τις ανάγκες της σπογγαλιείας, σε ένα ειδικό τύπο πλοίου τον «αχταρμά» όπου το χαρακτήριζε το αβύθιστο του σκάφους. Στην πορεία τα πρώτα μηχανοκίνητα σκάφη «ντεπόζιτου» κατασκευάζονταν σε μεγαλύτερα ναυπηγεία της χώρας όπως Σάμου, Σκιάθου, Σκοπέλου και Σύμης, αλλά πάντοτε έκαναν τις επισκευές τους και τις τακτικές συντηρήσεις τους στην Κάλυμνο. Ακόμα και στις μέρες μας η ναυπηγική τέχνη συνεχίζει την παραγωγική της δραστηριότητα στο νησί, καθώς συντηρεί ένα στόλο περίπου 800 σκαφών του νησιού αλλά και άλλων μακρινών νησιών⁶. Σήμερα το ναυπηγείο συγκαταλέγεται στα παραδοσιακά ναυπηγεία της χώρας, όμως χρειάζεται επέκταση για την καλύτερη εξυπηρέτηση και κάλυψη λόγω των συνεχώς αυξανόμενων των αναγκών.

1.3 Οι προοπτικές νησιωτικού Ελληνικού χώρου⁷

Οι νησιωτικές περιοχές αποτελούν μία από τις ομάδες των περιοχών που αντιμετωπίζουν κατά κανόνα έντονα αναπτυξιακά προβλήματα, όπως είναι οι ορεινές και

⁴ Πηγή: Καλυμνιακά Χρονικά, τόμος ΙΗ, σειρά έκδοσης 36 αναγνωστήριο Καλύμνου «Αι Μούσαι» '94 - '09, σελ. 205

⁵ Πηγή: Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ – Γ. Μ. Σακελλαρίδης, Αφιέρωμα – Η ναυπηγική τέχνη, Κυριακή 21 Αυγούστου 1994

⁶ Πηγή: Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ – Γ. Μ. Σακελλαρίδης, Αφιέρωμα – Η ναυπηγική τέχνη, Κυριακή 21 Αυγούστου 1994

⁷ Πηγή: Ειδική Προκαταρκτική Έκθεση Αναπτυξιακής Μελέτης Καλύμνου, Γ. Γιαννέλης, σύμβουλοι οικονομολόγοι, Δήμος Καλυμνίων, Φεβρουάριος 1995

οι παραμεθόριες περιοχές. Οι δείκτες που συνήθως χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των ανισοτήτων μεταξύ των περιφερειών δηλαδή του κατά κεφαλή ΑΕΠ, της ανεργίας και του βαθμού εκβιομηχάνισης είναι εκτός ορισμένων εξαιρέσεων, αρνητικοί. Η άσχημη αυτή οικονομική κατάσταση είχε και έχει τις περισσότερες φορές σημαντικές δευτερογενείς επιπτώσεις όπως είναι η αποδιάρθρωση του τοπικού παραγωγικού ιστού, η δημογραφική αποσταθεροποίηση, η κοινωνική αποδιάρθρωση, ο πολιτικός μαρασμός, η τεχνολογική και οικονομική εξάρτηση, δημιουργώντας ένα φαύλο κύκλο υπανάπτυξης. Ο τουρισμός σε ένα σημαντικό αριθμό νησιών, έχει ως αποτέλεσμα να ανακόπτεται και να αναστρέφεται η καθοδική αυτή πορεία, όμως χωρίς να δρομολογείται κάποια αναπτυξιακή διαδικασία για βελτίωση της κατάστασης.

Από τη δεκαετία του '70 ξεκίνησαν κάποιες μεμονωμένες προσπάθειες για τη καταγραφή και τη μελέτη των προβλημάτων με σκοπό την εύρεση και παρουσίαση λύσεων στο αναπτυξιακό πρόβλημα των νησιών. Τις προσπάθειες αυτές διαδέχτηκε από τις αρχές της δεκαετίας της '80 η δημιουργία δικτύων πολιτικών και επιστημονικών. Παράλληλα, δημιουργήθηκε στα πλαίσια του συμβουλίου της Ευρώπης, η « Διάσκεψη των Νησιωτικών Περιφερειών», ενώ στα πλαίσια της « Διάσκεψης των παράκτιων Περιφερειακών Περιοχών της ΕΟΚ » συστάθηκε το 1980 η Επιτροπή Νησιών, δημιουργώντας ένα διεθνές forum συζητήσεων, ανταλλαγής απόψεων και προβολής αιτημάτων πάνω σε θέματα, όπως το μοντέλο ανάπτυξης των νησιωτικών περιοχών και την επεξεργασία στόχων και μέτρων πολιτικής, τα περιβαλλοντικά προβλήματα και τις επιπτώσεις από την αναπτυξιακή διαδικασία, την ανάπτυξη τεχνολογίας προσαρμοσμένης στα ειδικά προβλήματα και τις μορφές διοικητικής οργάνωσης.

1.3.1 Τα νησιά και οι ιδιαιτερότητές τους

Τα νησιά θα μπορούσαμε να πούμε πως έχουν κάποιες ιδιαιτερότητες σε σχέση με την ηπειρωτική χώρα. Τα ιδιαίτερα αυτά χαρακτηριστικά των νησιών διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες. Αναλυτικότερα έχουμε⁸:

➤ Μικρό μέγεθος όσον αφορά την έκταση αλλά και τον πληθυσμό, το οποίο ισχύει τόσο σε μικρά αλλά και μεγάλα νησιά σε σχέση με την ηπειρωτική χώρα. Τα νησιά με βάση το χαρακτηριστικό αυτό έχουν περιορισμένη ποσότητα αλλά και ποιότητα πρώτων

⁸ Πηγή: Ειδική Προκαταρκτική Έκθεση Αναπτυξιακής Μελέτης Καλύμνου, Γ. Γιαννέλης, σύμβουλοι οικονομολόγοι, Δήμος Καλυμνίων, Φεβρουάριος 1995

υλών μειώνοντας έτσι τις παραγωγικές τους δυνατότητες κυρίως σε μεγάλη κλίμακα, καθώς επίσης και περιορισμένη φέρουσα ικανότητα από φυσική, οικονομική και κοινωνική σκοπιά, αναζητώντας μικρής κλίμακας δραστηριότητες αλλά με μεγάλη διαφοροποίηση στην προσπάθειά τους για την διατήρηση της ισορροπίας.

➤ Περιφερειακότητα και απομόνωση, το οποίο χαρακτηρίζει και τη μεγάλη πλειοψηφία των νησιών λόγω της απόστασης από τα πολιτικά και οικονομικά κέντρα της ηπειρωτικής Ελλάδας. Αυτή η ιδιαιτερότητα συνεπάγεται μεγάλο κόστος. Έχουμε μεγάλο λειτουργικό κόστος στις επιχειρήσεις και στα νοικοκυριά, υψηλό κόστος απόκτησης έργων και υπηρεσιών υποδομής λόγω αρνητικών οικονομικών κλίμακας που δημιουργεί η απομόνωση και υψηλό κόστος ευκαιριών που δημιουργούνται και παρουσιάζονται τόσο στον οικονομικό τομέα όσο και στους άλλους.

➤ Ιδιαίτερη πολιτιστική και βιοματική ταυτότητα που έχει επηρεαστεί κυρίως από τις ιδιαιτερότητες του κάθε νησιού. Παρατηρώντας την ιστορική αναπτυξιακή πορεία των νησιών, βλέπουμε ότι η επικράτηση του σημερινού μοντέλου ανάπτυξης (καπιταλιστικού) αποτέλεσε τη μείωση της σπουδαιότητας των θαλασσίων διαδρομών αλλά και την αιτία για τη καθυστέρηση και τη ματαίωση της αναπτυξιακής διαδικασίας. Δεν μπορούμε να πούμε βέβαια πως τα νησιά δεν επωφελήθηκαν από τη γενικότερη ανάπτυξη που δημιουργήθηκε κυρίως μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Ωφελήθηκαν όμως τα μεγάλα νησιά και όσα ενσωματώθηκαν στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα μέσω της τουριστικής τους ανάπτυξης. Πολλά άλλα νησιά, μικρά και μεσαία συνεχίζουν την καθοδική τους πορεία μέχρι και σήμερα.

Σύμφωνα και με τον κ. Σάκη Ζερβό⁹, «η αύξηση των παραγωγικών τους δυνατοτήτων και η βελτίωση του βιοτικού τους επιπέδου που παρατηρείται δεν είναι αποτέλεσμα κάποιας διαδικασίας ανάπτυξης των νησιών, αλλά αποτέλεσμα της ανάπτυξης των ηπειρωτικών περιοχών. Μια εξωτερική παρέμβαση βασισμένη στην μεταφορά πόρων από το κέντρο στην περιφέρεια, αυτή ήταν η περιφερειακή πολιτική που ασκήθηκε στην περίοδο της ταχείας οικονομικής ανάπτυξης μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο».

Με τη σημερινή οικονομική κατάσταση και την ύφεση που διανύει η οικονομία μας, θα είμαστε σε θέση να δούμε τα όρια του μοντέλου ανάπτυξης που ακολουθήθηκε όλα αυτά τα χρόνια στις νησιωτικές περιφέρειες. Η μείωση του οικονομικού πλεονάσματος για μεταφορά από το κέντρο στις περιφέρειες αλλά και η αλλαγή προτεραιοτήτων (το

⁹ Σάκης Ζερβός: Αρχιτέκτονας, πρόεδρος δημοτικού συμβουλίου και πρώην Έπαρχος Καλύμνου.

κέντρο έχει να διαχειριστεί τη δική του κρίση, να αναδιαρθρώσει το παραγωγικό δυναμικό του, την ανεργία κ.λ.π.) θα ανατρέψει την ακολουθούμενη πολιτική.

Γίνεται αντιληπτό ότι δεν είναι εφικτό να ακολουθηθεί ίδιο μοντέλο ανάπτυξης σε ηπειρωτική και νησιωτική Ελλάδα. Δεν είναι δυνατό χρησιμοποιώντας την ίδια διαδικασία ανάπτυξης να φτάσουμε στο ίδιο αποτέλεσμα. Χρειαζόμαστε μια διαφορετική πολιτική και διαφορετική προσέγγιση από εκείνη που εφαρμόζεται στις ηπειρωτικές περιφέρειες.

1.3.2 Μοντέλο ανάπτυξης νησιών

Εδώ τίθεται ένα ερώτημα, το κατά πόσο υπάρχει ένα μοντέλο ανάπτυξης νησιών που μπορεί να ακολουθηθεί και αν ναι, πια είναι τα κύρια στοιχεία που θα πρέπει να προσέξουμε.

Είναι επιτακτική η ανάγκη για ανάπτυξη ενός νέου εναλλακτικού μοντέλου με γερή δομή, ικανό να αντιμετωπίσει τα διάφορα προβλήματα που υπάρχουν και δημιουργούνται με τον καιρό, καθώς επίσης, να είναι αρκετά ευέλικτο ώστε να μπορεί να ταιριάζει στις ιδιαιτερότητες των διάφορων περιοχών. Με την πάροδο των χρόνων γίνεται κατανοητό πως πρέπει να συμπεριληφθούν στο μοντέλο ανάπτυξης αυτό, εκτός του οικονομικού παράγοντα, οι κοινωνικοί, οι πολιτιστικοί και οι περιβαλλοντικοί παράγοντες. Αυτοί οι παράγοντες πρέπει να αποτελούν τα κύρια συστατικά για την λήψη αποφάσεων στο νέο μοντέλο, περιορίζοντας λίγο τον οικονομικό παράγοντα σαν καθοριστικό παράγοντα στην λήψη των αποφάσεων. Πρέπει να αποσκοπούμε στους παράγοντες και στα στοιχεία χωρίς όμως να υποβαθμίζουν το ένα το άλλο, προσδίδοντας βιωσιμότητα και μελλοντική ευημερία.

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκής Ένωσης, η δημιουργία ενός τέτοιου μοντέλου με τα παραπάνω χαρακτηριστικά, αποτέλεσε έναν από τους στόχους της προς την πορεία της ενοποίησης και ένα από τους στόχους της για βιωσιμότητα και πράσινη ανάπτυξη. Οι τρεις κατευθύνσεις της περιφερειακής πολιτικής της Ε.Ε.¹⁰, σύμφωνα και με τον κ. Γ. Γιαννέλη, ανταποκρίνεται πλήρως στις ιδιαιτερότητες του Ελλαδικού νησιωτικού χώρου.

¹⁰ Οι κατευθύνσεις της Ε.Ε. όσον αφορά την περιφερειακή πολιτικής της είναι:

- Η χρηματοδότηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων
- Η δημιουργία και η ανάπτυξη συνεργασία μεταξύ των φορέων (κράτος, κοινότητα, περιφέρεια)

Μια αναπτυξιακή πολιτική που θα ταίριαζε στα νησιά είναι αυτή της χωρικής ανάπτυξης. Η ενδογενής ανάπτυξη¹¹ αυτή θα πρέπει να είναι σφαιρική, δηλαδή να τηρεί τις ισορροπίες του οικονομικού, κοινωνικού και περιβαλλοντικού τομέα, να ελέγχεται από τις τοπικές δυνάμεις και να αξιοποιεί το έμψυχο και άψυχο τοπικό δυναμικό. Είναι σημαντικό να τονίσουμε πως το μοντέλο αυτό δεν μπορεί να στηριχθεί και να αφηθεί στη λειτουργία των μηχανισμών της αγοράς. Χρειάζεται μια παρεμβατική πολιτική από τους τοπικούς φορείς, που όμως στηρίζεται σε διαφορετική φιλοσοφία και πολιτική από αυτή που έχουμε γνωρίσει ως τώρα καθώς και η επεξεργασία των έργων πρέπει να είναι προσαρμοσμένη στις ιδιαιτερότητες και στα χαρακτηριστικά των Ελληνικών νησιών. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κάποια βασικά κριτήρια όπως είναι¹²:

- Η εστίαση στους κρίσιμους πόρους. Ιδιαίτερα στα μικρότερα νησιά, τα προβλήματα και οι δυνατότητες ανάπτυξης τους εξαρτώνται από ορισμένους περιορισμένους βασικούς πόρους, όπως είναι το νερό, η διαθέσιμη γη για καλλιέργειες ή τουριστική ανάπτυξη, οι πρώτες ύλες για μεταποίηση κ.α.
- Ο προσδιορισμός των ορίων για τη διατήρηση κρίσιμων φυσικών διαδικασιών. Πέρα από τον προσδιορισμό των κρίσιμων πόρων είναι απαραίτητος ο προσδιορισμός και η εκτίμηση, των ορίων φόρτισης ή εκμετάλλευσής τους.
- Η έμφαση στην ποιότητα και όχι στην ποσότητα. Δεδομένου ότι βασικά χαρακτηριστικά των νησιών, είναι η μικρή κλίμακα και η απομόνωση, θεωρείται ανεδαφικό να προσπαθήσουν τα νησιά να ανταγωνιστούν τις ηπειρωτικές περιφέρειες οι οποίες έχουν σημαντικό πλεονέκτημα.
- Η βελτίωση του οικονομικού, κοινωνικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος. Η προσέλκυση τόσο οικονομικών δραστηριοτήτων όσο και ανθρώπινου δυναμικού υψηλής στάθμης έχει σαν προϋπόθεση τη βελτίωση των υποδομών οικονομικού, κοινωνικού και πολιτιστικού χαρακτήρα που κατά τεκμήριο λείπουν από τις νησιώτικες περιοχές.
- Η ενίσχυση δραστηριοτήτων και υποδομών για επιστημονική ανάπτυξη και παραγωγή γνώσης. Τόσο η ανάγκη για αναβάθμιση του υπάρχοντος ανθρώπινου δυναμικού για να μπορέσει να αξιοποιήσει τις δυνατότητες που παρέχει η σύγχρονη τεχνολογία, όσο και η ανάγκη παραγωγής ή προσαρμογής τεχνολογίας ώστε να ανταποκρίνεται στις ιδιαιτερότητες των νησιών απαιτούν σημαντικές επενδύσεις, στους

-
- Η ενίσχυση της προσπάθειας για αυτοανάπτυξη και ενδογενή ανάπτυξη

¹¹ Πηγή: Πολιτισμική Διαχείριση και Περιφερειακή Ανάπτυξη, Σχεδιασμός Πολιτιστικής Πολιτικής και Πολιτιστικού Προϊόντος, Ε. Π. Μπιτσάνη, 2005, εκδ. ΔΙΟΝΙΚΟΣ, κεφ. 3.1.2

¹² Πηγή: Ειδική Προκαταρτική Έκθεση Αναπτυξιακής Μελέτης Καλύμνου, Γ. Γιαννέλης, σύμβουλοι οικονομολόγοι, Δήμος Καλυμνίων, Φεβρουάριος 1995

τομείς εκπαίδευσης όλων των βαθμίδων, και της έρευνας.

- Η προστασία, η ανάδειξη και κατάλληλη αξιοποίηση της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς. Με πρωτεύοντα στόχο όχι την τουριστική τους αξιοποίηση, αλλά την ανάδειξή τους σε κέντρα υψηλής ποιότητας ζωής με στόχο την προσέλκυση ανθρώπινου δυναμικού υψηλού επιπέδου.

- Η επιλεκτικότητα και η προσαρμοστικότητα στην παρέμβαση. Είναι στοιχεία απαραίτητα για να μπορεί το μοντέλο να λαμβάνει υπόψη του τις διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των νησιών, τις αδυναμίες που εμφανίζονται κατά την εφαρμογή, τις μελλοντικές εξελίξεις και τις αλλαγές που θα σημειωθούν τόσο μέσα στο σύστημα όσο και στο περιβάλλον του.

Ακολουθώντας τις παραπάνω συνιστώσες, λαμβάνοντας υπόψη τη μεγάλη σημασία που έχει το περιβάλλον στα ιδιαίτερα ευαίσθητα νησιωτικά οικοσυστήματα και προτιμήσουμε μια μακροχρόνια και σταθερή αναπτυξιακή διαδικασία, αντί για μία στρατηγική με γρήγορα αποτελέσματα αλλά αμφιβόλου συνέχειας και αποτελέσματος, θα λάβουμε ένα αναπτυξιακό νησιωτικό μοντέλο που θα ικανοποιεί τις ανάγκες του Ελλαδικού χώρου αλλά και των κατοίκων της περιφέρειας.

1.4 Η αναπτυξιακή φυσιογνωμία της Καλύμνου και της Επαρχίας της¹³

Η Κάλυμνος έχει γνωρίσει σημαντικές οικονομικές και κοινωνικές μεταβολές, διαφορετικές σε σχέση από τις αντίστοιχες των άλλων νησιών των Δωδεκανήσων. Η κατάρρευση της παραγωγικής βάσης του νησιού (σπογγαλιείας) από τη δεκαετία του 1980 και μετά δεν συνοδεύτηκε από τη συνήθη επικράτηση της τουριστικής δραστηριότητας. Αντιθέτως, αυτό προκάλεσε σημαντική στροφή του παραγωγικού εργατικού δυναμικού στον τομέα της αλιείας, απορρόφηση από την οικονομία της Κω και μετανάστευση. Η οικονομία του νησιού φαίνεται να χαρακτηρίζεται από μια διαφορετική ικανότητα προσαρμογής στις διαρθρωτικές μεταβολές. Τη στιγμή που ο τομέας της αλιείας απορροφούσε ένα σημαντικό τμήμα της οικονομικής δραστηριότητας αλλά και του εργατικού δυναμικού του νησιού, η Κάλυμνος έπαιρνε διαφορετικούς

¹³ Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2007 – 2010 Δήμου Καλυμνίων, Συμβουλευτική υποστήριξη ΑΝ.ΔΩ και ΑΙΓΑΙΟ Α.Ε., Μάιος 2009, φάση Α

δρόμους ανάπτυξης από το συνηθισμένο πρότυπο του νησιωτικού τουρισμού της υπόλοιπης Ελλάδας.

Οι δημογραφικοί δείκτες της Καλύμνου, σύμφωνα και με στοιχεία του Λιμενικού Ταμείου Καλύμνου, παρουσιάζουν θετική εξέλιξη και μία τάση αναστροφής της πληθυσμιακής συρρίκνωσης αν και η αύξηση του πληθυσμού της την δεκαετία του 1991 – 2001 είναι 3,8%, απέχει σημαντικά από την αντίστοιχη σε επίπεδο νομού που είναι 16%. Οι δείκτες γήρανσης του νησιού είναι περίπου 0,61 και παρουσιάζονται καλύτεροι σε σχέση με τους αντίστοιχους του νομού ενώ δείκτη δημογραφικού δυναμισμού φαίνεται να αποτελούν οι πολυμελείς οικογένειες με ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της περιοχής να έχουμε μέσο μέγεθος νοικοκυριών τα 3,2 άτομα.

Η περιοχή αντιμετωπίζει πάντως μεγάλο πρόβλημα ανεργίας με ποσοστό που αγγίζει το 19,8% σε αντίθεση με το αντίστοιχο του νομού που είναι 17%. Σύμφωνα και με τον κ. Σάκη Ζερβό¹⁴, «το πρόβλημα της ανεργίας αποτελεί ένα οξύ πλέον πρόβλημα ειδικά για τους νέους και τις γυναίκες και είναι συνδεδεμένο αρκετά με τα προβλήματα φτώχειας και κοινωνικού αποκλεισμού του νησιού».

Η εδαφική φυσιογνωμία του νησιωτικού συμπλέγματος της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου είναι κυρίως ορεινή και ημιορεινή (72,5% της έκτασής της). Από όλο το σύνολο της εδαφικής της έκτασης, καλλιεργείται το 16,7%, ποσοστό ανάλογο με το σύνολο της χώρας είναι 29,9%. Ως κτηνοτροφική γη χρησιμοποιείται το 51,6% της συνολικής επιφάνειας, ενώ οι δασικές εκτάσεις καλύπτουν το 13,2%, ποσοστό που οφείλεται κυρίως στο Νομό Δωδεκανήσου καθώς ο Νομός Κυκλάδων παρουσιάζει ελάχιστη δασοκάλυψη. Η ζωτική παραγωγή αποτελεί για την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου αξιόλογο τομέα οικονομικής δραστηριότητας με έντονη παρουσία στο σύνολο της οικονομίας και με ιδιαίτερη έμφαση στην αγοπροβατοτροφία, πράγμα που ισχύει και για το νομό Δωδεκανήσου και για το δήμο Καλύμνου. Σε ότι αφορά την αλιεία, στην έκταση των Περιφερειών Βορείου και Νοτίου Αιγαίου αθροιστικά αλιεύετε ποσοστό 9,1% της αλιευτικής παραγωγής της χώρας. Η αλιεία είναι αρκετά ανεπτυγμένη στην Κάλυμνο καθώς υπάρχει σημαντικός αριθμός αλιευτικών σκαφών.

Επίσης, οι ιχθυοκαλλιέργειες είναι αρκετά ανεπτυγμένες στο νησί καθώς υπάρχουν 8 μονάδες ετήσιας παραγωγής 1000 – 1200 τόνους (τσιπούρες) και μία μονάδα παραγωγής γόνου. Τέλος, η Κάλυμνος είναι γνωστή για ορισμένα τοπικά προϊόντα της όπως είναι το καλύμνικο μέλι, που είναι γνωστό και από την αρχαιότητα για το άρωμα και τη γεύση

¹⁴ Σάκης Ζερβός: Αρχιτέκτονας, πρόεδρος δημοτικού συμβουλίου και πρώην Έπαρχος Καλύμνου

του, η παραδοσιακή κρίθινη κουλούρα, η μυζήθρα, το κρασί, το καλής ποιότητας ελαιόλαδο και τα εσπεριδοειδή από το Βαθύ. Αναλυτικότερα η Κάλυμνος όσον αφορά τον **πρωτογενή τομέα** έχει¹⁵:

- 1. Δασικές εκτάσεις,** το σύνολο των οποίων καλύπτουν έκταση 400 στρεμμάτων και από αυτά τα 250 στρέμματα βρίσκονται πάνω από την Πόθια και ένα μικρότερο μέρος τους στην περιοχή του Αγ. Παντελεήμονα. Τα υπόλοιπα βρίσκονται στη Τέλενδο.
- 2. Κτηνοτροφία.** Στο μεγαλύτερο της μέρος η Κάλυμνος είναι βοσκότοπος. Αρνητικός παράγοντας όμως είναι το ότι λόγω της ανεξέλεγκτης βόσκησης σε συνδυασμό με την έλλειψη νερού, έχει σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον (χλωρίδα και πανίδα). Οι περισσότερες θαμνώδεις εκτάσεις είναι ήδη υποβαθμισμένες λόγω της υπερβόσκησης και των υδρολογικών συνθηκών. Οι ανάγκες του νησιού δεν καλύπτονται πλήρως από την κτηνοτροφία καθώς οι μονάδες των βοοειδών, των πτηνοτροφιών και των ποιμενικών αιγοπροβάτων που συντηρούνται δεν είναι μεγάλης έκτασης.
- 3. Μελισσοκομεία.** Το νησί φημίζεται για το ποιοτικό μέλι του με το χαρακτηριστικό, λόγο του θυμαριού, άρωμά του. Τα μελισσοκομεία είναι διάσπαρτα στο νησί και αριθμούν περίπου 6.500 κυψέλες.
- 4. Γεωργία.** Οι παραγωγικές μονάδες του νησιού είναι κυρίως η κοιλάδα του Βαθύ ως πιο αξιόλογη και κατόπιν το οροπέδιο του Άργους και το λεκανοπέδιο της Πόθιας. Στην κοιλάδα του Βαθύ υπάρχουν 2.400 στρέμματα με εσπεριδοειδή όπου και κυριαρχεί ένα πρώιμο μανταρίνι πολύ καλής ποιότητας. Υπάρχει η δυνατότητα ανάπτυξης θερμοκηπίων σε επιχειρηματική βάση καθώς οι τοπικές ανάγκες δεν καλύπτονται με αποτέλεσμα την εισαγωγή προϊόντων από τη λαχαναγορά των Αθηνών. Το κυριότερο πρόβλημα του νησιού εξακολουθεί να είναι και στις μέρες μας το νερό. Η επίλυση του προβλήματος αυτού θα βοηθούσε την τοπική καλλιέργεια με στόχο την τοπική αυτάρκεια.
- 5. Σπογγαλιεία.** Όπως έχει ήδη αναφερθεί το νησί οφείλει στη σπογγαλιεία μεγάλο μέρος της οικονομικής του ανάπτυξης. Όμως τα σημερινά δεδομένα δείχνουν ότι υπάρχει σημαντική μείωση στην απόδοση του κλάδου αυτού.

¹⁵ Πηγή: Ειδική Προκαταρκτική Έκθεση Αναπτυξιακής Μελέτης Καλύμνου, Γ. Γιαννέλης, σύμβουλοι οικονομολόγοι, Δήμος Καλυμνίων, Φεβρουάριος 1995

6. Αλιεία – Ιχθυοκαλλιέργεια. Ο αλιευτικός στόλος της Καλύμνου αποτελείται από 800 αλιευτικά σκάφη καλά οργανωμένα. Η παραγωγική δραστηριότητα καλύπτει όλο το φάσμα των ψαριών μέχρι τόνο και ξιφία. Στο νησί λειτουργεί η 9^η ιχθυόσκαλα της χώρας και διαθέτει και τμήμα αλιείας. Διαθέτει την πρώτη θέση στην παράκτιο και μέση αλιεία στο νομό. Επίσης, η Κάλυμνος διαθέτει πολλές μονάδες ιχθυοκαλλιέργειας καλά οργανωμένες οι οποίες μπορούν να αποτελέσουν μοχλό ανάπτυξης για το νησί.

Ο δευτερογενής τομέας αντιπροσωπεύει τη μικρότερη συμμετοχή στην οικονομία της Περιφέρειας. Από τη μεριά της Ακαθάριστης Προτιθέμενης Αξίας (ΑΠΑ), σημαντικότερος είναι ο κλάδος των κατασκευών ενώ ακολουθούν οι κλάδοι του ηλεκτρισμού, του φυσικού αερίου, της ύδρευσης ενώ με μικρότερη συμβολή στο ΑΠΑ είναι ο κλάδος της μεταποίησης. Ο κλάδος των κατασκευών τα τελευταία χρόνια παρουσίασε σημαντική ανάπτυξη σε αντίθεση του κλάδου της μεταποίησης που εξακολουθεί να παρουσιάζει σταθερή πτωτική πορεία. Αναφορικά με τον κλάδο της μεταποίησης, εμποδίζεται η ανάπτυξη της από την επίτευξη οικονομιών κλίμακας, λόγω των μικρών σε μέγεθος επιχειρήσεων που υπάρχουν, οι οποίες δεν μπορούν να αξιοποιήσουν τα διάφορα προγράμματα για την εφαρμογή επενδυτικών σχεδίων, λόγω του ότι αναφέρονται σε μεγαλύτερου μεγέθους επιχειρήσεις. Στην Περιφέρεια σημαντική παρουσία έχουν οι δραστηριότητες επεξεργασίας αγροτικών προϊόντων, χυμών – αναψυκτικών, κεραμικών και άργυρο – χρυσοχοΐας.

Όσον αφορά τον δευτερογενή τομέα, η Κάλυμνος δεν έχει να επιδείξει ιδιαίτερα αξιόλογες δραστηριότητες σε βιομηχανικές υποδομές και βιοτεχνικά πάρκα και ίσως δεν τις χρειάζεται. Αντίθετα, έχει ανάγκη από νέες αντιλήψεις και μορφές οργάνωσης της επιχειρηματικότητας. Έχει ανάγκη από κατάλληλους μηχανισμούς χρηματοδότησης που θα επιτρέπουν σε νέους επιχειρηματίες να τολμήσουν να επιχειρήσουν στα νησιά χωρίς το φόβο του ρίσκου ή με επιχειρηματικό κίνδυνο στα επίπεδα των αστικών περιοχών και της ηπειρωτικής Ελλάδας. Η μεταποιητική δραστηριότητα αντιπροσωπεύεται από λίγες βιοτεχνικές μονάδες μικρού μεγέθους οι οποίες δραστηριοποιούνται κυρίως στην παραγωγή των παραδοσιακών προϊόντων όπως είναι οι σπόγγοι και η κτηνοτροφία. Αναλυτικά, οι βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες του νησιού είναι περίπου 150 στις οποίες προστίθενται ένα λατομείο αδρανών υλικών και το εργοστάσιο της ΔΕΗ. Επίσης, σημαντική βιομηχανία αποτελούν και οι εγκαταστάσεις του παραδοσιακού ναυπηγείου στο νησί το οποίο εξυπηρετεί τις τοπικές ανάγκες αλλά και τις ανάγκες των γύρω νησιών όσον αφορά τις επισκευές και τις συντηρήσεις σκαφών. Οι υπόλοιπες βιοτεχνίες αφορούν

είδη διατροφής, ποτά, ένδυση, επεξεργασία ξύλου, υλικά οικοδομών, συνθετικά σφουγγάρια κ.α.

Όσον αφορά τον **τριτογενή τομέα** στην οικονομία της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου είναι μεγάλη και παρουσιάζει συνεχή αυξητική τάση, συμμετέχοντας στην απασχόληση και τη δημιουργία του περιφερειακού προϊόντος με υψηλότερα ποσοστά μεταξύ των άλλων τομέων. Συνολικά η Περιφέρεια Αιγαίου, διαθέτει τμήματα ενός Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος, του Πανεπιστήμιου Αιγαίου. Υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση στα καταστήματα χονδρικού εμπορίου η οποία συναντάται στα αστικά κέντρα (Ρόδος, Κάλυμνος, Κω και Ερμούπολη). Ένα μεγάλο ποσοστό από το χονδρικό και λιανικό εμπόριο, αφορά τουριστικές δραστηριότητες οι οποίες αυξάνουν κατά πολύ το ποσοστό του κλάδου των «Ξενοδοχείων και Εστιατορίων». Από τους άλλους κλάδους του τριτογενή τομέα, οι κλάδοι διαχείρισης ακίνητης περιουσίας, εκμίσθωσης, επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και ξενοδοχείων και εστιατορίων έχουν τη μεγαλύτερη συμμετοχή στο προϊόν του τομέα.

Το νησί της Καλύμνου διαθέτει πλούσιους φυσικούς και ιστορικούς πόρους και όμορφες καθαρές παραλίες οι οποίες συνδυάζονται με ωραία ορεινά τοπία. Το θαλάσσιο περιβάλλον παρέχει δυνατότητες για θαλάσσια σπορ, κυρίως καταδύσεις. Επίσης λόγω της ιδιαιτερότητας της γεωφυσικής της διαμόρφωσης, η Κάλυμνος διαθέτει ένα μεγάλο αριθμό αναρριχητικών πεδίων. Η πολύ καλή ποιότητα του βράχου, η εύκολη πρόσβαση και η μοναδική θέα των περισσότερων από τους 900 οργανωμένους αναρριχητικούς διαδρόμους, έχουν σαν αποτέλεσμα να καθιερωθεί το νησί σε έναν από τους σημαντικότερους αναρριχητικούς προορισμούς παγκοσμίως. Αναλυτικότερα, στον τριτογενή τομέα έχει¹⁶:

- 1. Εμπόριο** με εισαγόμενα εμπορεύματα που είναι κυρίως είδη διατροφής, οινοπνευματώδη, ξυλεία και άλλα καταναλωτικά αγαθά, ενώ τα εξαγόμενα είναι συνθετικοί και φυσικοί σπόγγοι καθώς και ψάρια.
- 2. Τουρισμό.** Η Κάλυμνο διαθέτει ένα πολύ μικρό ποσοστό τουρισμού σε σχέση με τη φυσική ομορφιά της. Καθώς είναι το τρίτο σε μέγεθος νησί στα Δωδεκάνησα, μετά την Ρόδο και την Κω, διαθέτει τις προϋποθέσεις για αξιοποίηση τουριστικής ανάπτυξης. Οι υποδομές που διαθέτει το νησί και αναπτύσσονται έχουν να κάνουν με εναλλακτικές μορφές τουρισμού, όπως είναι ο αναρριχητικός

¹⁶ Πηγή: Ειδική Προκαταρτική Έκθεση Αναπτυξιακής Μελέτης Καλύμνου, Γ. Γιαννέλης, σύμβουλοι οικονομολόγοι, Δήμος Καλυμνίων, Φεβρουάριος 1995

τουρισμός, ο καταδυτικός τουρισμός, ο αγροτουρισμός κλπ. Σύμφωνα με στοιχεία από το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδας, φαίνεται ότι διαθέτει το 1,27% της ξενοδοχειακής υποδομής στα Δωδεκάνησα (με 37 μονάδες) και το 0,22% σε όλη την Ελλάδα.



Πρωτεύουσα και λιμάνι του νησιού, η Πόθια κρέμεται σαν ζωγραφιά, στεφανωμένη από πυκνό πευκοδάσος. «Αχταρμάς» και άλλα σκάφη στο λιμάνι. Οι Καλύμνιοι κάλεσαν τεχνίτες από τα καλύτερα ναυπηγικά κέντρα της χώρας για να κατασκευάσουν το τροποποιημένο αυτό τρεχαντήρι που αντέχει στη μεγάλη τρικυμία και είναι κατάλληλο για τη σπογγαλιεία.



ΚΥΡΙΑΚΗ 21 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1994 - Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 11

Εικόνα 4: Φωτογραφίες από το λιμάνι της Καλύμνου τη δεκαετία του 1960, Πηγή: Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, Κυριακή 21 Αυγούστου 1994

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

2.1 Ευρωπαϊκή Ένωση και η πολιτική συνοχής

«Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει κάθε λόγο να είναι υπερήφανη για την πολιτική προάσπισης της συνοχής της, η οποία δημιουργεί νέες ευκαιρίες και μειώνει τις αποκλίσεις ως προς τα επίπεδα εισοδημάτων μεταξύ των περιφερειών. Στόχος μας είναι η αντιμετώπιση των προβλημάτων της έλλειψης ευκαιριών και η εντατικοποίηση του ανταγωνισμού στα πλαίσια της παγκόσμιας οικονομίας». Αυτά είναι τα λόγια της Ευρωπαϊκής επιτρόπου αρμόδιας για την περιφερειακή πολιτική, Ντανούτα Χιούμπνερ, στην Ευρωπαϊκή πολιτική συνοχής για την περίοδο 2007 – 2013.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελείται από 27 κράτη μέλη, με 271 περιφέρειες και μια εσωτερική αγορά 493 εκατομμυρίων πολιτών¹⁷. Το γεγονός αυτό αυξάνει τις οικονομικές και κοινωνικές ανισότητες κυρίως μεταξύ των βόρειων κρατών και των νότιων. Έτσι δημιουργούνται και μέσα στα κράτη διαφορές και μέσα στις περιφέρειες αντίστοιχα ανισότητες. Σκοπός της ευρωπαϊκής περιφερειακής πολιτικής είναι να πετύχει μια πραγματική αλληλεγγύη στην ΕΕ για να διασφαλίσει την συνοχή μεταξύ των κρατών μελών, μειώνοντας τις αναπτυξιακές ανισότητες των διαφόρων περιφερειών. Έτσι στην προσπάθεια προσέγγισης αυτού του στόχου, ακολουθεί την εξής περιφερειακή πολιτική:

- προσδίδει προστιθέμενη αξία στα προγράμματα που υλοποιούνται στις διάφορες περιφέρειες.
- συνεισφέρει στη χρηματοδότηση συγκεκριμένων έργων προς όφελος των περιφερειών, των πόλεων και των κατοίκων τους.

Ο απώτερος στόχος, που είναι και στόχος της νέας πρωτοβουλίας με τίτλο «Οι περιφέρειες, κινητήρια δύναμη της οικονομικής μεταρρύθμισης¹⁸», είναι να αποκτήσουν οι περιφέρειες τη δυνατότητα να συμβάλουν στην ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα και να ανταλλάσσουν ιδέες και καλύτερες πρακτικές. Σύμφωνα με την κα Ντανούτα

¹⁷ Πηγή: Περιφερειακή πολιτική http://ec.europa.eu/regional_policy/policy/why/index_el.htm

¹⁸ Πηγή: Περιφερειακή πολιτική, http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_en.cfm

Χιούμπνερ¹⁹, «τα κράτη μέλη, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και η Επιτροπή, έχουν εργαστεί επίμονα και θα συνεχίσουν να εργάζονται για τη δημιουργία ενός στέρεου πλαισίου το οποίο στηρίζεται με μια επενδυτική προσπάθεια 50 δις € ετησίως. Βασιζόμενοι σε αυτό το κοινό πλαίσιο αναφοράς, θα εξασφαλιστεί ένα νέο μέλλον στους πολίτες μας».

Για να πετύχει αυτή την συνοχή μεταξύ των περιφερειών της η ΕΕ έχει δημιουργήσει διάφορα πακέτα στήριξης, χρηματοδοτούμενα από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), τα λεγόμενα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ). Τον Ιούλιο του 2006 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ψήφισε για τον επαναπροσδιορισμό της πολιτικής συνοχής για την περίοδο 2007 – 2013 και στις 6 Οκτωβρίου του ίδιου έτους η



Εικόνα 5: Η ευρωπαϊκή πολιτική συνοχής στην Ελλάδα για το 2007 – 2013, Πηγή: Περιφερειακή πολιτική Ε.Ε.

¹⁹ Ντανούτα Χιούμπνερ: Ευρωπαϊά επίτροπος αρμόδια για την περιφερειακή πολιτική.

Ε.Ε. ενέκρινε τις «Κοινοτικές Στρατηγικές Κατευθυντήριες Γραμμές για τη Συνοχή 2007 – 2013» (ΚΣΚΓ). Από τότε τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να ακολουθούν τις ΚΣΚΓ, ώστε να καθορίσουν τα "Εθνικά Στρατηγικά Πλαίσια Αναφοράς" (ΕΣΠΑ), για την περίοδο 2007 – 2013, τα οποία θα αντικαταστήσουν τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης²⁰.

Στην Ελλάδα έχουμε 13 τέτοια επιχειρησιακά προγράμματα που συνθέτουν το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ). Στην προκειμένη περίπτωση, της εργασίας, το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κρήτης και Νήσων Αιγαίου 2007 – 2013, είναι αυτό που θα μας απασχολήσει. Εγκρίθηκε στις 5 Νοεμβρίου του 2007 και ο προϋπολογισμός του ανέρχεται στα 1.325 δις. €, από τα οποία τα 350,1 εκατ. € αντιστοιχούν στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου²¹. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει 13 άξονες προτεραιότητας,²² εκ των οποίων οι 5 αφορούν το Νότιο Αιγαίο. Το πρόγραμμα αυτό είναι μικτό (βλ. Εικόνα 5) λόγω του ότι η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου είναι περιφέρεια σταδιακής εισόδου στο στόχο «Περιφέρεια Ανταγωνιστικότητα και Απασχόληση», ενώ οι Περιφέρειες Κρήτης και Βορείου Αιγαίου ανήκουν στο στόχο «Σύγκλιση», τα οποία θα αναλυθούν παρακάτω.

2.1.1 Γενικοί στόχοι και κανόνες²³

Ολόκληρη η Ευρωπαϊκή Ένωση αντιμετωπίζει προκλήσεις οι οποίες οφείλονται στην επιτάχυνση της οικονομικής αναδιάρθρωσης λόγω της παγκοσμιοποίησης, του ανοίγματος των συναλλαγών, των αποτελεσμάτων της τεχνολογικής επανάστασης, της ανάπτυξης της οικονομίας της γνώσης, της γήρανσης του πληθυσμού και της αύξησης της μετανάστευσης. Για τις προκλήσεις αυτές δημιουργήθηκε ένα νέο νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο για την περίοδο 2007 – 2013 αποτελείται:

- **Από ένα γενικό κανονισμό**, ο οποίος καθορίζει τους κανόνες στο Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), στο Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Ταμείο (ΕΚΤ) και στο Ταμείο Συνοχής. Ο κανονισμός αυτός ορίζει μια νέα διαδικασία προγραμματισμού, όπως και νέους κανόνες δημοσιονομικής διαχείρισης, ελέγχου και αξιολόγησης έργων.

²⁰ Πηγή: Ευρωπαϊκή πολιτική για την περίοδο 2007 – 2013 και πόροι χρηματοδότησης, Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κοζάνης, Μάρτιος 2008

²¹ Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κρήτης - Νησιών Αιγαίου <http://www.notioaigaio.gr/site.asp>

²² Οι άξονες προτεραιότητας είναι στρατηγικές και προτεραιότητες οι οποίες αφορούν έργα και ενέργειες που σχετίζονται μεταξύ τους και αποβλέπουν σε συγκεκριμένους μετρήσιμους στόχους.

²³ Πηγή: Η πολιτική συνοχής 2007 – 2013 (παρατηρήσεις και επίσημα κείμενα), <http://ec.europa.eu/info/region>

Παράλληλα, αναδιοργανώνεται η πολιτική συνοχής με τρεις νέους στόχους προτεραιότητας, στο στόχο της σύγκλησης, στο στόχο της περιφερειακής ανταγωνιστικότητας και απασχόλησης και στο στόχο της ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας.

- Έναν κανονισμό για κάθε πηγή χρηματοδότησης, ΕΤΠΑ, ΕΚΤ, Ταμείο Συνοχής και ο Μηχανισμός Προενταξιακής Βοήθειας (IAP).

- Υπάρχει και ένας κανονισμός ο οποίος δεν έχει εκδοθεί ακόμα, αλλά θα δημιουργεί μια διασυνοριακή Αρχή για την εφαρμογή των προγραμμάτων συνεργασίας.

Οι κατευθυντήριες γραμμές της Κοινότητας και η εθνική στρατηγική, προσδίδουν μια νέα πολιτική διάσταση. Κάθε κράτος μέλος όπως και οι περιφέρειές τους καλούνται να διαμορφώσουν τις κοινοτικές προτεραιότητες, σε εθνικές προτεραιότητες διατηρώντας όμως τις ιδιαιτερότητες τους. Παράλληλα, η χρηματοδότηση παρουσιάζει μικρότερη διασπορά γιατί συγκεντρώνεται σε κατηγορίες, όπως απορρέουν από τη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπέρ της ανάπτυξης και της απασχόλησης²⁴. Επίσης, αυξάνονται τα περιθώρια κινήσεων των κρατών μελών για τη διαχείριση των επιχειρησιακών προγραμμάτων. Η επιλεξιμότητα των δαπανών είναι πλέον εθνική και όχι κοινοτική υπόθεση. Πρέπει να τονίσουμε εδώ πως η μεγαλύτερη αλλαγή είναι στους κανόνες ελέγχου²⁵. Αν το κράτος μέλος αποδείξει από την αρχή ότι το σύστημα ελέγχου του είναι αξιόπιστο, οι υποχρεώσεις του έναντι στην Επιτροπή είναι λιγότερο σημαντικές, με την προϋπόθεση όμως ότι η Επιτροπή εμπιστεύεται την δήλωση αξιοπιστίας του εκάστοτε εθνικού οργανισμού ελέγχου.

Επιπλέον, ο νέος κανονισμός διευκολύνει την Επιτροπή στο να εστιάσει σε μια στρατηγική προσέγγισης που συνιστά την πραγματική κοινοτική προστιθέμενη αξία. Η απλούστευση αυτή φαίνεται από τη μείωση του αριθμού των ταμείων και των σταδίων προγραμματισμού (βλ. Πίνακα 1). Υπάρχει μια εναρμόνιση των κανονισμών που διέπουν το Ταμείο Συνοχής και τα διαρθρωτικά ταμεία. Από την άλλη πλευρά, ολόκληρη η επικράτεια της Ένωσης και οι πολίτες της μπορούν να επωφεληθούν από την πολιτική συνοχής λόγω των αλλαγών των κανόνων γεωγραφικής επιλεξιμότητας.

²⁴ Βλέπε στρατηγική της Λισσαβόνας, http://www.eesc.europa.eu/lisbon_strategy/eesc_documents/summary-report-2008/ces40-2008_el.pdf

²⁵ Πηγή: Η πολιτική συνοχής 2007 – 2013 (παρατηρήσεις και επίσημα κείμενα), <http://ec.europa.eu/inforgio>

Η αρχιτεκτονική της πολιτικής συνοχής				
2000-2006			2007-2013	
Στόχοι Κοινοτικές πρωτοβουλίες Ταμείο Συνοχής	Χρηματοδοτικά μέσα		Στόχοι	Χρηματοδοτικά μέσα
Στόχος 1 Περιφέρειες η ανάπτυξη των οποίων υστερεί	ΕΤΠΑ ΕΚΤ ΕΓΤΠΕ-Εγγυήσεων ΕΓΤΠΕ-Προσανατολισμού ΧΜΠΑ		Σύγκλιση	ΕΤΠΑ ΕΚΤ Ταμείο Συνοχής
Ταμείο Συνοχής	Ταμείο Συνοχής			
Στόχος 2 Περιοχές σε οικονομική και κοινωνική ανασυγκρότηση	ΕΤΠΑ ΕΚΤ		Περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση	ΕΤΠΑ ΕΚΤ
Στόχος 3 Συστήματα κατάρτισης και προώθησης της απασχόλησης	ΕΚΤ			
Interreg	ΕΤΠΑ		Ευρωπαϊκή Εδαφική Συνεργασία	ΕΤΠΑ
URBAN II (*)	ΕΤΠΑ			
EQUAL (*)	ΕΚΤ			
Leader +	ΕΓΤΠΕ-Προσανατολισμού			
Αγροτική ανάπτυξη και αναδιάρθρωση του τομέα της αλιείας εκτός του στόχου 1	ΕΓΤΠΕ-Εγγυήσεων ΧΜΠΑ			
4 στόχοι 4 Κοινοτικές πρωτοβουλίες Ταμείο Συνοχής	6 μέσα		3 στόχοι	3 μέσα

(*) Την περίοδο 2007-2013, οι πρωτοβουλίες URBAN II και EQUAL ενσωματώνονται στους στόχους «σύγκλιση» και «περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση».





Πίνακας 1: Η αρχιτεκτονική της πολιτικής συνοχής το 2000-2006 σε σχέση με το 2007-2013, Πηγή: πολιτική συνοχής 2007 – 2013

Ο προϋπολογισμός της πολιτικής συνοχής για την περίοδο 2007 – 2013 είναι γύρω στα 347 δις € (σε τρέχουσες τιμές)²⁶, που είναι περίπου το ένα τρίτο του συνολικού προϋπολογισμού της Ένωσης. Η κύρια πρόκληση είναι να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα και το αναπτυξιακό δυναμικό σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Σύμφωνα και με την ευρωπαϊά επίτροπο Ντανούτα Χιούμπνερ, «*Η ανταγωνιστικότητα των οικονομιών είναι προς όφελος όλων των περιοχών της Ένωσης,*

²⁶ Πηγή: Η πολιτική συνοχής 2007 – 2013 (παρατηρήσεις και επίσημα κείμενα), <http://ec.europa.eu/info/region>

συμπεριλαμβανομένων και των περιφερειών σύγκλισης. Με τον τρόπο αυτό οι πάντες είναι κερδισμένοι. Μια Ευρώπη αλληλέγγυα πρέπει να είναι και μια Ευρώπη δυναμική, παραγωγική και καινοτόμος».

Όσον αφορά την Ελλάδα, ο σκοπός και ο στόχος των επενδύσεων της ΕΕ²⁷, εξακολουθούν να είναι οι περιβαλλοντικές υποδομές παρότι έχουν επενδυθεί μεγάλα ποσά στα προηγούμενα πλαίσια. Η αειφόρος ανάπτυξη παρόλα αυτά παρουσιάζει ευκαιρίες για να ενσωματώσει την περιβαλλοντική διάσταση στο σχεδιασμό των διάφορων θεματικών πολιτικών, σύμφωνα και με την κοινοτική νομοθεσία.

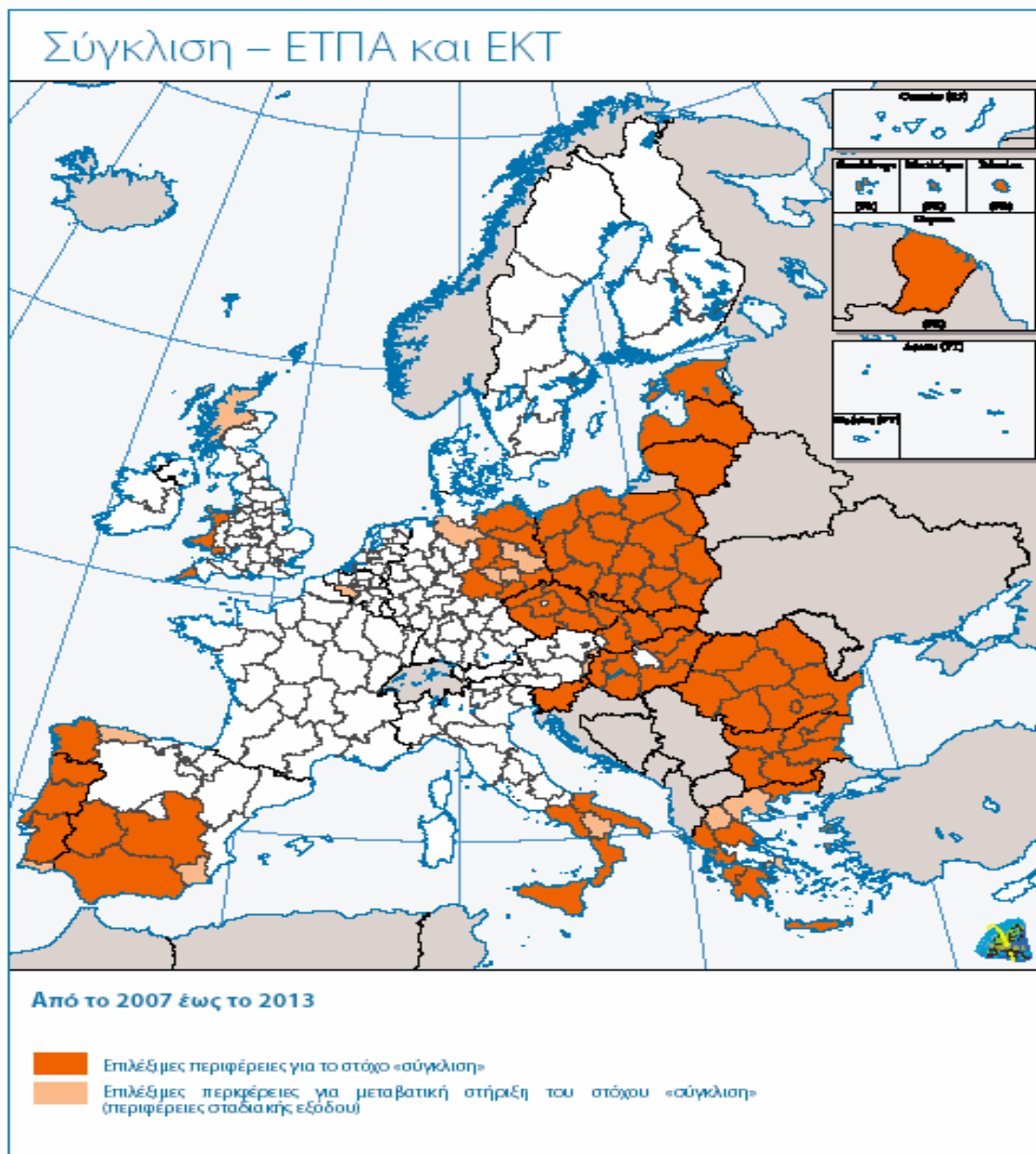
Επιλεξιμότητα του στόχου «σύγκλιση»			
	2000-2006		2007-2013
Στόχος 1	Οι περιφέρειες του επιπέδου NUTS 2 των οποίων το κατά κεφαλήν ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕγχΠ) είναι μικρότερο του 75 % του κοινοτικού μέσου όρου		Δεν υπάρχει μεταβολή
	Μεταβατική υποστήριξη για τις περιφέρειες ή περιοχές που ήταν επιλέξιμες για τους περιφερειακά καθορισμένους στόχους της περιόδου 1994-1999, αλλά που δεν είναι πλέον επιλέξιμες για την περίοδο 2000-2006 για το στόχο 1 («περιφέρειες σταδιακής εξόδου»)		Φθίνουσα μεταβατική ενίσχυση μέχρι το 2013 για τις περιφέρειες οι οποίες θα ήταν επιλέξιμες για το στόχο της σύγκλισης, εάν το όριο παρέμενε στο 75 % του μέσου ΑΕγχΠ της ΕΕ-15 και όχι της ΕΕ-25 Αντιστοιχεί στη μεταβατική στήριξη του στόχου «περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση» (βλέπε σελίδα 18)
Ταμείο Συνοχής	Κράτη μέλη με μέσο ακαθάριστο εθνικό εισόδημα (ΑΕΕ) κατώτερο από το 90 % του κοινοτικού μέσου όρου.		Δεν υπάρχει μεταβολή Φθίνουσα μεταβατική στήριξη για τα κράτη τα οποία θα ήταν επιλέξιμα για το Ταμείο Συνοχής, εάν το όριο παρέμενε στο 90 % του μέσου ΑΕΕ της ΕΕ-15 και όχι της ΕΕ-25.

Πίνακας 2: Επιλεξιμότητα του στόχου «σύγκλιση» το 2000-2006 σε σχέση με το 2007-2013, Πηγή: πολιτική συνοχής 2007 – 2013

Στόχος «σύγκλιση»²⁸

²⁷ Πηγή: Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Περιβάλλον και Αειφόρος ανάπτυξη», Ελλάδα, http://ec.europa.eu/regional_policy

²⁸ Πηγή: Η πολιτική συνοχής 2007 – 2013 (παρατηρήσεις και επίσημα κείμενα), <http://ec.europa.eu/inforegio>



Εικόνα 6: Σύγκλιση – ΕΤΠΑ και ΕΚΤ, Πηγή: πολιτική συνοχής 2007 – 2013

Ο στόχος αυτός αφορά στην ενθάρρυνση της ανάπτυξης και της απασχόλησης των λιγότερο αναπτυγμένων περιφερειών. Η έμφαση του είναι στην καινοτομία και την κοινωνία της γνώσης, στην προσαρμοστικότητα των οικονομικών αλλαγών, στην ποιότητα του περιβάλλοντος και στην αποτελεσματικότητα των διοικητικών υπηρεσιών. Η χρηματοδότηση του γίνεται από το ΕΤΠΑ, το ΕΚΤ και το Ταμείο Συνοχής (βλ. Πίνακα 2).

Στην Εικόνα 5, έχουμε τις επιλέξιμες περιοχές για το στόχο «σύγκλιση» και οι περιφέρειες που περιλαμβάνονται είναι βάση περιφερειακών κριτηρίων (κατά κεφαλή

ΑΕγχΠ < 75% του μέσου όρου της ΕΕ), ενώ στην Εικόνα 6, έχουμε τα κράτη μέλη που είναι επιλέξιμα για το Ταμείο Συνοχής βάσει εθνικού κριτηρίου (ΑΕΕ < 90% του μέσου όρου της ΕΕ). Για την Ελλάδα οι επιλέξιμες περιφέρειες για το στόχο της σύγκλισης είναι: η Ανατολική Μακεδονία, η Θράκη, η Θεσσαλία, η Ήπειρος, τα νησιά του Ιονίου, η Δυτική Ελλάδα, η Πελοπόννησος, το Βόρειο Αιγαίο και η Κρήτη.



Εικόνα 7: Σύγκλιση – Ταμείο Συνοχής, Πηγή: πολιτική συνοχής 2007 – 2013

Επιλεξιμότητα για το στόχο «περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση»		
2000-2006		2007-2013
<p>Στόχος 2: βιομηχανικές περιοχές, αγροτικές περιοχές, αστικές περιοχές ή περιοχές αλιείας που ανταποκρίνονται σε ορισμένα κριτήρια. Ανώτατο όριο επιλέξιμου κοινοτικού πληθυσμού 18 %</p>		Όλες οι περιφέρειες που δεν καλύπτονται από το στόχο της σύγκλισης ή από τη μεταβατική στήριξη (περιφέρειες NUTS 1 ή NUTS 2 ανάλογα με το κράτος μέλος)
<p>Στόχος 3: όλες οι περιφέρειες εκτός των επιλέξιμων περιφερειών του στόχου 1</p>		
<p>Μεταβατική στήριξη του πρώην στόχου 1 (για τις αποκαλούμενες «περιφέρειες σταδιακής εξέδου»)</p>		Μεταβατική στήριξη για τις περιφέρειες NUTS 2 οι οποίες καλύπτονταν από το στόχο 1, αλλά των οποίων το ΑΕγχΠ υπερβαίνει το 75 % του μέσου ΑΕγχΠ της ΕΕ-15 (οι αποκαλούμενες «περιφέρειες σταδιακής ένταξης»), βλέπε τον κατωτέρω κατάλογο

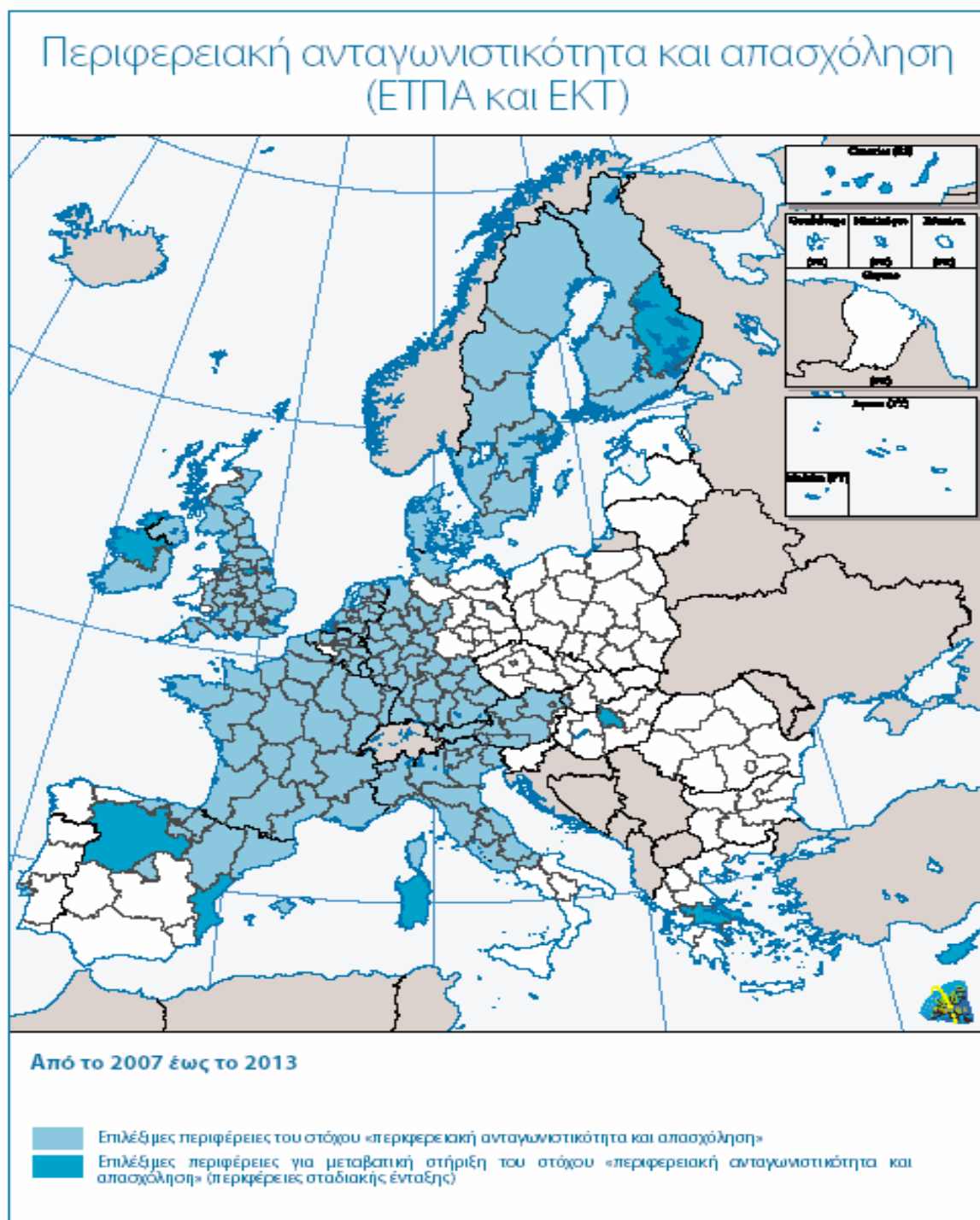
Πίνακας 3: Επιλεξιμότητα για το στόχο «περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση», Πηγή: πολιτική συνοχής 2007 – 2013

Στόχος «περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση»²⁹

Ο στόχος αυτός καλύπτει όλες τις περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι εκτός του στόχου «σύγκλισης». Αφορά στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της ελκυστικότητας των περιφερειών, όπως επίσης και στην απασχόληση προλαμβάνοντας τις οικονομικές και κοινωνικές αλλαγές. Η χρηματοδότηση γίνεται από το ΕΤΠΑ και το ΕΚΤ (βλ. Εικόνα 6).

Εδώ δεν υφίσταται πια καθορισμός ζωνών σε κοινοτικό επίπεδο, σε αντίθεση με τον παλιό στόχο 2 (βιομηχανικές περιοχές, αγροτικές περιοχές κλπ). Από εδώ και πέρα προωθείται μια συνεπής στρατηγική που θα εφαρμόζεται στο σύνολο μιας περιφέρειας, αντίθετα με τον προηγούμενο καθορισμό μικρών ζωνών σε επίπεδο κοινοτήτων, γεωγραφικών διαμερισμάτων κοκ (βλ. Πίνακα 3). Για την Ελλάδα οι επιλεγμένες περιφέρειες για το στόχο αυτό είναι οι περιφέρειες της Στερεάς Ελλάδας και του Νότιου Αιγαίου.

²⁹ Πηγή: Η πολιτική συνοχής 2007 – 2013 (παρατηρήσεις και επίσημα κείμενα), <http://ec.europa.eu/info/region>



Εικόνα 8: Περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση – ΕΤΠΑ και ΕΚΤ, Πηγή: πολιτική συνοχής 2007 – 2013

Στόχος «ευρωπαϊκή εδαφική συνεργασία»³⁰

Ο στόχος αυτός, αποβλέπει στην ενίσχυση της διασυνοριακής, διακρατικής και διαπεριφερειακής συνεργασίας. Έχει συμπληρωματικό χαρακτήρα ως προς τους δύο άλλους στόχους, αφού οι περιφέρειες που έχουν επιλεγεί στο στόχο αυτό είναι επιλέξιμες και σε ένα από τους άλλους δύο στόχους που αναφέρθηκαν παραπάνω.

2.1.2 Στρατηγική προσέγγισης της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, τον Οκτώβριο του 2006 το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενέκρινε και επίσημα τις στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές της Κοινότητας για την συνοχή³¹. Εν συνεχεία, κάθε κράτος μέλος παρουσιάζει ένα ΕΣΠΑ με αυτές τις στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές, όπου και θα αποτελέσει και ένα σημείο αναφοράς για τον προγραμματισμό των Ταμείων. Με τον τρόπο αυτό υπάρχει καλύτερη δράση ανάμεσα στα τρία επίπεδα λήψης αποφάσεων δηλαδή το κοινοτικό επίπεδο, το εθνικό επίπεδο και το επίπεδο υλοποίησης των προγραμμάτων.

Το ΕΣΠΑ είναι ένα νέο μέσο προγραμματισμού που θα εφαρμοστεί κατά την περίοδο 2007 – 2013. Η διαφορά του σε σχέση με το Γ κοινοτικό πλαίσιο στήριξης (ΚΠΣ) που χρησιμοποιούνταν τις προηγούμενες προγραμματικές περιόδους είναι, ότι το πρώτο δεν είναι μέσο διαχείρισης και καθορίζει κυρίως τις διάφορες πολιτικές προτεραιότητες κάνοντας παράλληλα προτάσεις για τα βασικά στοιχεία υλοποίησης. Οι εφαρμογές του είναι κυρίως στους στόχους «σύγκλισης» και «περιφερειακής ανταγωνιστικότητας και απασχόλησης», αλλά μπορεί να εφαρμοστεί και στο στόχο της «εδαφικής ευρωπαϊκής συνεργασίας» αν το αποφασίσει κάποιο κράτος μέλος.

Το χρονοδιάγραμμα των ΕΣΠΑ έχει ως εξής: Μόλις εγκριθούν οι κατευθυντήριες γραμμές από το Συμβούλιο της ΕΕ, κάθε κράτος μέλος έχει μια προθεσμία πέντε μηνών να υποβάλει τα σχέδια του στην Επιτροπή του ΕΣΠΑ. Εν συνεχεία, η Επιτροπή έχει προθεσμία τριών μηνών για να υποβάλει τυχόν παρατηρήσεις της αν χρειάζεται. Κατόπιν, η Επιτροπή αποφασίζει για ορισμένα στοιχεία του ΕΣΠΑ κάθε κράτους μέλους³² όπως

³⁰ Πηγή: Η πολιτική συνοχής 2007 – 2013 (παρατηρήσεις και επίσημα κείμενα), <http://ec.europa.eu/inforegio>

³¹ Απόφαση του Συμβουλίου 2006/702/ΕΚ

³² Αυτό ορίζεται από το άρθρο 28 παράγραφος 3, ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ.1083/2006 του Συμβουλίου της 11^{ης} Ιουλίου 2006 περί καθορισμού γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο

τον κατάλογο των επιχειρησιακών προγραμμάτων, την κατανομή των πιστώσεων κάθε Ταμείου για κάθε πρόγραμμα, το ύψος των δαπανών που εξασφαλίζουν το στόχο της σύγκλησης κα. Στον Πίνακα 4 βλέπουμε την στρατηγική προσέγγισης και τον προγραμματισμό του 2007 – 2013 σε σχέση με του 2000 – 2006.

Στρατηγική προσέγγιση και προγραμματισμός		
2000-2006 (ενδεικτικά στάδια για το στόχο 1)		2007-2013
1. Υποβολή από το κράτος μέλος αναπτυξιακού σχεδίου		1. Στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές της Κοινότητας για τη συνοχή προτείνονται από την Επιτροπή, εγκρίνονται από το Συμβούλιο με σύμφωνη γνώμη του Κοινοβουλίου.
2. Κατάρτιση και έγκριση από την Επιτροπή του κοινοτικού πλαισίου στήριξης με βάση το αναπτυξιακό σχέδιο		2. Το κράτος μέλος υποβάλλει εθνικό στρατηγικό πλαίσιο αναφοράς (ΕΣΠΑ) τηρώντας την αρχή της εταιρικής σχέσης με βάση τις προτεραιότητες της Ένωσης και η Επιτροπή εκδίδει απόφαση για ένα μέρος του ΕΣΠΑ.
3. Επιχειρησιακά προγράμματα, προτείνονται από το κράτος μέλος ή την περιφέρεια και αποφασίζει η Επιτροπή		3. Το κράτος μέλος ή η περιφέρεια υποβάλλει επιχειρησιακά προγράμματα (ΕΠ) που εγκρίνονται με απόφαση της Επιτροπής.
4. Η Επιτροπή εγκρίνει ενιαίο έγγραφο προγραμματισμού που περιλαμβάνει το κοινοτικό πλαίσιο στήριξης και τα επιχειρησιακά προγράμματα		
5. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν συμπλήρωμα προγραμματισμού συμπληρωματικά προς τα σημεία 3 και 4.		

Πίνακας 4: Στρατηγική προσέγγιση και προγραμματισμός, Πηγή: πολιτική συνοχής 2007 – 2013

2.2 Κρατικός Φορέας και ΟΤΑ

Εκτός από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τις αποφάσεις που παίρνονται από αυτήν, σημαντικό και κύριο ρόλο παίζει η εθνική πολιτική. Η εθνική πολιτική και η στρατηγική προσέγγιση που ακολουθεί το κράτος σύμφωνα με τις οδηγίες της ΕΕ, υλοποιείται μέσω του κρατικού μηχανισμού και των οργανισμών της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Συνοχής και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ.1260/1999.

Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης σε συνεργασία με τα αρμόδια υπουργία, προσπαθούν να αξιοποιήσουν τα πακέτα στήριξης όσο το δυνατόν καλύτερα, καθώς πρέπει να αποδείξουν τους στόχους και τους σκοπούς διαχείρισης αυτών των πακέτων μέσω αναπτυξιακών προγραμμάτων και μελετών. Για το σκοπό αυτό, υπάρχουν επιτροπές που ασχολούνται με την εκπόνηση και την παρακολούθηση αυτών των προγραμμάτων.

Στην κατάρτιση των επιχειρησιακών προγραμμάτων για την περίοδο 2007 – 2013, σύμφωνα και με στοιχεία του Περιφερειακού Συμβουλίου του Νοτίου Αιγαίου, εφαρμόζεται η Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) του ΥΠΕΧΩΔΕ / Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος (ΕΥΠΕ) 107017 / 05.09.2006 (ΦΕΚ 1225 / 05.09.2006) των υπουργείων Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης, Οικονομίας και Οικονομικών και ΠΕΧΩΔΕ για την εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων στα προγράμματα, σύμφωνα και με τις διατάξεις της οδηγίας της ΕΕ 2001 /42 / ΕΚ.

Η αξιολόγηση και η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων γίνεται παράλληλα και συμπληρωματικά με την εκπόνηση του Επιχειρησιακού Προγράμματος η οποία τελικά ολοκληρώνεται στο τέλος με την παράδοση του τελικού προγράμματος. Η εκπόνηση της εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων συμβάλει στην καλύτερη επιλογή ανάμεσα στις προτεινόμενες εναλλακτικές λύσεις, έτσι συντελεί στην βελτίωση των προγραμμάτων βοηθώντας να περιοριστούν στο ελάχιστο οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι και να αυξηθούν στο μέγιστο τα περιβαλλοντικά οφέλη.

Οι οργανισμοί της τοπικής αυτοδιοίκησης και ο κρατικός φορέας, εφαρμόζουν την στρατηγική της περιβαλλοντικής εκτίμησης σε δύο στάδια³³:

- Το πρώτο στάδιο περιλαμβάνει την εκπόνηση της ΣΜΠΕ, μέσα από την οποία επιδιώκεται η ανάδειξη της αποδεκτής περιβαλλοντικά λύσης για το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα. Σε κάθε επιχειρησιακό πρόγραμμα γίνεται μια συνολική ΣΜΠΕ, η οποία προκύπτει από τη σύνθεση των επιμέρους ΣΜΠΕ που γίνονται σε επίπεδο τομέα ή περιφέρειας.

- Το δεύτερο στάδιο περιλαμβάνει τη Στρατηγική Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΣΠΕ). Αυτή περιλαμβάνει τη διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς (Υπουργεία Πολιτισμού, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Εμπορικής Ναυτιλίας, Περιφερειακό Συμβούλιο κλπ) καθώς επίσης την εισήγηση στο αρμόδιο όργανο (ΕΥΠΕ / ΥΠΕΧΩΔΕ)

³³ Περιφερειακό Συμβούλιο Νοτίου Αιγαίου, Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) Σχέδιο Επιχειρησιακού Προγράμματος Κρήτης και Νήσων Αιγαίου 2007 – 2013, Ρόδος 30 Μαΐου 2007.

για την αποδοχή και την έγκριση των συμπερασμάτων που προέκυψαν από τη διαδικασία των ΣΠΕ. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να διατυπώσουν τις απόψεις τους εντός 30 ημερών από την δημοσιοποίηση της μελέτης, ενώ το ΥΠΕΧΩΔΕ, μετά την γνωμοδότηση του Περιφερειακού Συμβουλίου (εντός 45 ημερών από την παραλαβή του φακέλου) εκδίδει την απόφαση της έγκρισης ή μη της ΣΜΠΕ.

Όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, ο σκοπός και ο στόχος των επενδύσεων της ΕΕ εξακολουθούν να είναι οι περιβαλλοντικές υποδομές. Σύμφωνα με το επιχειρησιακό πρόγραμμα της Ελλάδας (Περιβάλλον και Αειφόρος ανάπτυξη³⁴), «ο στόχος για την προγραμματική περίοδο 2007 – 2013 δεν είναι απλώς η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής νομοθεσίας της ΕΕ στην εθνική νομοθεσία, αλλά η επίτευξη της πραγματικής σύγκλησης με το ευρωπαϊκό περιβαλλοντικό κοινωνικό κεκτημένο έτσι ώστε να αντιμετωπιστούν οι πραγματικές ανάγκες όσον αφορά την περιβαλλοντική προστασία και την ανάπτυξη ενός μοντέλου που θα οδηγήσει στην αειφόρο ανάπτυξη». Στην Ελλάδα οι κύριες παρεμβάσεις αφορούν την ολοκληρωμένη διαχείριση των στερεών αποβλήτων, την ορθολογική χρήση των υδάτινων πόρων, τις εγκαταστάσεις λυμάτων, την προστασία των φυσικών πόρων και την αποτελεσματική αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών κινδύνων όπως είναι η ερημοποίηση, οι πλημμύρες, η θαλάσσια ρύπανση κα.

Το πρόγραμμα αποσκοπεί στην οικονομική μεγέθυνση μέσω της αποτελεσματικής χρήσης των πόρων δηλαδή στην επαναχρησιμοποίηση, την ανακύκλωση και την ανάκτηση των στερεών αποβλήτων. Ακόμα, υποστηρίζονται διάφορες παρεμβάσεις, εκτός από τις επενδύσεις στους τομείς της ενέργειας και των μεταφορών, οι οποίες θα καλυφθούν και από εθνικά προγράμματα και θα έχουν σαν στόχο να εμποδίσουν την κλιματική αλλαγή.

Ο αναμενόμενος αντίκτυπος των επενδύσεων σύμφωνα με υπολογισμούς και μελέτες που έχουν γίνει³⁵, είναι ότι στον τομέα των υποδομών των στερεών αποβλήτων όπως και των έργων επεξεργασίας υδάτων στις περιφέρειες θα εξυπηρετηθεί το 100% του πληθυσμού. Στον τομέα των βιώσιμων μεταφορών θα εξυπηρετηθούν 430,000 άτομα στην Βόρεια Ελλάδα και αναμένεται πως τα αέρια του θερμοκηπίου θα μειωθούν σε 0,003 %. Επίσης, προβλέπονται αντιπλημμυρικά έργα που θα καλύψουν 539 km²

³⁴ Η διαχειριστική αρχή του προγράμματος αυτού είναι το ΥΠΕΧΩΔΕ, και όσον αφορά τις χρηματοδοτικές και τεχνικές πληροφορίες: τίτλος του έργου είναι «επιχειρησιακό πρόγραμμα Περιβάλλον και Αειφόρος ανάπτυξη», ο τύπος της παρέμβασης είναι: επιχειρησιακό πρόγραμμα, ο αριθμός CCI είναι: 2007GR161PO005 και η ημερομηνία της τελικής έγκρισης ήταν στις 05/ 11/ 2007.

³⁵ Πηγή: Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Περιβάλλον και Αειφόρος ανάπτυξη», Ελλάδα, http://ec.europa.eu/regional_policy

προστατευόμενων λεκανών απορροής. Τέλος, στον τομέα της βιοποικιλότητας το 50% των περιοχών Natura 2000³⁶ θα προστατευτεί πλήρως με σχέδια διαχείρισης (βλ. Εικόνα 7).

Το νέο αυτό πρόγραμμα θα εξασφαλίσει την περαιτέρω ανάπτυξη διάφορων περιβαλλοντικών υπηρεσιών, με αποτέλεσμα την βελτίωση της αποτελεσματικότητας της δημόσιας διοίκησης στην εφαρμογή της περιβαλλοντικής πολιτικής και της εξασφάλισης μιας σειράς εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών.



Εικόνα 9: Προτεινόμενες θαλάσσιες περιοχές NATURA 2000,

Πηγή: Natura 2000

Από τις έντεκα προτεραιότητες που ορίζονται στο πρόγραμμα αυτό, πέντε εμπίπτουν στο Ταμείο Συνοχής και έξι στο ΕΤΠΑ. Αυτές είναι οι εξής³⁷:

Ταμείο Συνοχής

1^η Προτεραιότητα: Ατμοσφαιρικό περιβάλλον και αστικές μεταφορές, κλιματική αλλαγή, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ΑΠΕ).

Ο στρατηγικός στόχος αυτής της προτεραιότητας είναι η εξοικονόμηση ενέργειας, η προώθηση των ΑΠΕ και η στήριξη της αυτονομίας και της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού με την χρήση των ΑΠΕ. Επίσης, προωθούνται οι βιώσιμες υποδομές των μεταφορών και η καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

³⁶ NATURA 2000: Κοινοτικό Δίκτυο Προστασίας Βιοτόπων (χλωρίδα και πανίδα).

³⁷ Πηγή: Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Περιβάλλον και Αειφόρος ανάπτυξη», Ελλάδα, http://ec.europa.eu/regional_policy

2^η Προτεραιότητα: Προστασία και διαχείριση υδάτινων πόρων.

Κύριος στόχος της προτεραιότητας αυτής, είναι η αποτελεσματική προστασία της ποιότητας των αποδεκτών υδάτων (σύμφωνα με την οδηγία για τα λύματα 91/271), όπως επίσης και η διασφάλιση της παροχής του πόσιμου νερού σε επαρκή ποσότητα και ποιότητα σε επιλεγμένα αστικά και τουριστικά κέντρα της χώρας, συμπεριλαμβανομένων και των περιοχών που αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα λειψυδρίας.

3^η Προτεραιότητα: Πρόληψη περιβαλλοντικού κινδύνου.

Ο στόχος αυτής της προτεραιότητας είναι η ενίσχυση των υποδομών πρόληψης και η αντιμετώπιση περιβαλλοντικού κινδύνου, κυρίως σε ότι αφορά αντιπλημμυρικές υποδομές.

4^η Προτεραιότητα: Στερεά απόβλητα και προστασία του εδάφους.

Κύριο μέλημα της προτεραιότητας αυτής είναι η υλοποίηση των περιφερειακών σχεδιασμών διαχείριση στερεών αποβλήτων (ΠΣΔΣΑ), όπου προβλέπεται ένας συνδυασμός μέτρων για τη μείωση της παραγωγής αποβλήτων και την επαναχρησιμοποίηση τους μέσω της ανακύκλωσης. Παράλληλα, σχεδιάζεται σε συνεργασία με τα περιφερειακά επιχειρησιακά προγράμματα, να μειωθούν οι ποσότητες των παραγόμενων στερεών αποβλήτων που διατίθενται στους χώρους υγειονομικής ταφής και να ενθαρρυνθούν η ανακύκλωση και η κομποστοποίηση.

5^η Προτεραιότητα: Τεχνική βοήθεια.

Στόχος της είναι η υποστήριξη διαχειριστικής αρχής του προγράμματος και των δικαιούχων του για την αποτελεσματική υλοποίηση του προγράμματος και των έργων του.

Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης³⁸

6^η Προτεραιότητα: Ατμοσφαιρικό περιβάλλον και κλιματική αλλαγή.

Ο στόχος της προτεραιότητας αυτής αφορά την προστασία της ατμόσφαιρας από τη ρύπανση που προκαλούν οι εκπομπές των αέριων ρύπων. Ο στόχος αυτός θα επιτευχθεί με την εκπόνηση στρατηγικών μελετών και τη δημιουργία εργαλείων και μηχανισμών που απαιτούνται για την εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας. Γίνεται επίσης προγραμματισμός για μέτρα που αποβλέπουν στην συστηματική παρακολούθηση και την καταγραφή της ποιότητας της ατμόσφαιρας.

7^η Προτεραιότητα: Διαχείριση υδάτινων πόρων.

³⁸ Πηγή: Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Περιβάλλον και Αειφόρος ανάπτυξη», Ελλάδα, http://ec.europa.eu/regional_policy

Στόχος εδώ είναι η διασφάλιση της σωστής και βιώσιμης διαχείρισης των υδάτινων πόρων της χώρας. Η επίτευξη της προτεραιότητας αυτής θα γίνει μέσω της εφαρμογής της οδηγίας 60/2000 για τα ύδατα. Για αυτό το λόγο ορισμένες από τις απαραίτητες ενέργειες είναι: τα προγράμματα παρακολούθησης, τα σχέδια διαχείρισης ανά λεκάνη απορροής και τα μέτρα για τη σωστή και αποτελεσματική παρακολούθηση και εφαρμογή.

8^η Προτεραιότητα: Πρόληψη περιβαλλοντικού κινδύνου.

Η προτεραιότητα στο στόχο αυτό είναι η ενίσχυση και η βελτίωση της αποτελεσματικότητας της δημόσιας διοίκησης όσον αφορά την πρόληψη και την αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού κινδύνου μέσω της οργάνωσης ενός πλήρως ανεπτυγμένου δικτύου πολιτικής προστασίας, δίνοντας έμφαση στην πρόληψη, δίνοντας τη δυνατότητα της άμεσης επέμβασης και αποκατάστασης. Η στρατηγική επίτευξης του στόχου αυτού αφορά κυρίως τα αντιπλημμυρικά έργα, τις αντιπλημμυρικές παρεμβάσεις καθώς επίσης και τα αντισεισμικά έργα. Ακόμα, ιδιαίτερη μέριμνα θα δοθεί για τη βελτίωση της πρόληψης και αντιμετώπισης των τεχνολογικών ατυχημάτων .

9^η Προτεραιότητα: Προστασία της φύσης και της βιοποικιλότητας.

Στόχος εδώ είναι η προστασία της φύσης και της βιοποικιλότητας. Αυτό θα επιτευχθεί με την προστασία των οικοσυστημάτων, βιοτόπων, καθώς και με την ίδρυση και τη στήριξη των φορέων διαχείρισης των προστατευόμενων περιοχών με οικολογικό ενδιαφέρον, συμπεριλαμβάνοντας και την προστασία των πτηνών.

10^η Προτεραιότητα: Θεσμοί.

Ο στόχος στην προτεραιότητα εδώ είναι η βελτίωση της διοικητικής αποτελεσματικότητας και ικανότητας του Υπουργείου Περιβάλλοντος όπως και των άλλων περιβαλλοντικών φορέων που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή και την προώθηση της περιβαλλοντικής πολιτικής. Επίσης, προβλέπονται διεργασίες για την τόνωση και την ενθάρρυνση της συμμετοχής όλων των παραγόντων (επιχειρήσεις, πολίτες, κοινωνικούς εταίρους κλπ) ώστε να εξασφαλιστεί η διάδοση της πληροφόρησης σχετικά με το περιβάλλον προς όφελος των πολιτών γενικότερα.

11^η Προτεραιότητα: Τεχνική βοήθεια.

Τέλος, ο στόχος της προτεραιότητας είναι η υποστήριξη της διαχειριστικής αρχής του προγράμματος και των τελικών δικαιούχων στην υλοποίηση του προγράμματος και των

έργων. Παρακάτω στον Πίνακα 5³⁹, μπορούμε να παρατηρήσουμε την ανάλυση των κεφαλαίων ανά άξονα προτεραιότητας, όσον αφορά την Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση, την Εθνική δημόσια δαπάνη αλλά και το σύνολο της δημόσιας δαπάνης.

Πίνακας 5: Ανάλυση κεφαλαίων ανά άξονα προτεραιότητας

Άξονας προτεραιότητας	Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση	Εθνική δημόσια δαπάνη	Σύνολο δημόσιας δαπάνης
Προστασία ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος-Αντιμετώπιση κλιματικής αλλαγής-Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας	272 190 000	68 047 500	340 237 500
Προστασία και διαχείριση υδατικών πόρων	791 820 000	197 955 000	989 775 000
Πρόληψη και αντιμετώπιση περιβαλλοντικού κινδύνου	316 000 000	79 000 000	395 000 000
Προστασία εδαφικών συστημάτων και διαχείριση στερεών αποβλήτων	179 380 000	44 845 000	224 225 000
Τεχνική βοήθεια Ταμείου Συνοχής	20 610 000	5 152 500	25 762 500
Προστασία ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος-Αντιμετώπιση κλιματικής αλλαγής	18 400 000	4 600 000	23 000 000
Προστασία και διαχείριση υδατικών πόρων	16 000 000	4 000 000	20 000 000
Πρόληψη και αντιμετώπιση περιβαλλοντικού κινδύνου	32 000 000	8 000 000	40 000 000
Προστασία φυσικού περιβάλλοντος και βιοποικιλότητας	107 610 000	26 902 500	134 512 500
Θεσμοί και μηχανισμοί	41 990 000	10 497 500	52 487 500
Τεχνική Βοήθεια ΕΤΠΑ	4 000 000	1 000 000	5 000 000
Σύνολο	1 800 000 000	450 000 000	2 250 000 000

Πηγή: Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Περιβάλλον και Αειφόρος ανάπτυξη»

³⁹ Πηγή: Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Περιβάλλον και Αειφόρος ανάπτυξη», Ελλάδα, http://ec.europa.eu/regional_policy

2.2.1 Πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ

Ο κρατικός φορέας θεσμοθέτησε το αναπτυξιακό πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ», με την πεποίθηση ότι η άσκηση της αποτελεσματικής και ποιοτικής διοίκησης των τοπικών υποθέσεων, έχει σχέση με την επενδυτική και υποστηρικτική δραστηριότητα των ΟΤΑ και την ορθολογική και διαφανή κατανομή των πόρων που κατευθύνονται από αυτούς. Το πρόγραμμα αυτό είχε διάρκεια πέντε χρόνων (2005 - 2009) ο ιδρυτικός του νόμος είναι ο 3274 / 2004 και χρηματοδοτεί έργα και δράσεις των Οργανισμών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης⁴⁰. Το αναπτυξιακό πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ»⁴¹:

- Προωθηθεί την μετεξέλιξη των ΟΤΑ σε αυτοδιοικούμενους οργανισμούς, με στόχο τη μείωση του χάσματος μεταξύ των πολιτών και της εξουσίας.
- Ενισχύει την ικανότητα της διοίκησης των ΟΤΑ να διαχειρίζονται τις τοπικές υποθέσεις, με διαφάνεια, νομιμότητα και σεβασμό στα δικαιώματα των πολιτών.
- Προσδιορίζει τις επιτελικές αρμοδιότητες των κεντρικών υπηρεσιών ώστε να υποστηριχθεί η μεταφορά των αρμοδιοτήτων που αφορούν τοπικές υποθέσεις στην πρωτοβάθμια αυτοδιοίκηση, βάσει των αρχών της αποκέντρωσης, της επικουρικότητας και της αποτελεσματικότητας.
- Ενισχύει την ανάπτυξη των ΟΤΑ σε ορεινές και νησιωτικές προβληματικές περιοχές.
- Αναδεικνύει την ισορροπημένη και βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη ως στόχο κύριας εθνικής προτεραιότητας.

Κύριο χαρακτηριστικό του προγράμματος αποτελεί η αρμοδιότητα των κεντρικών υπηρεσιών σε ότι αφορά το σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και τη στήριξη του νομοθετικού έργου. Το σύστημα διοίκησης του προγράμματος «Θησεάς» διαρθρώνεται σε δύο επίπεδα, όπου λειτουργούν και τα αντίστοιχα όργανα αποφασιστικής αρμοδιότητας, βλέπε διάγραμμα 1:

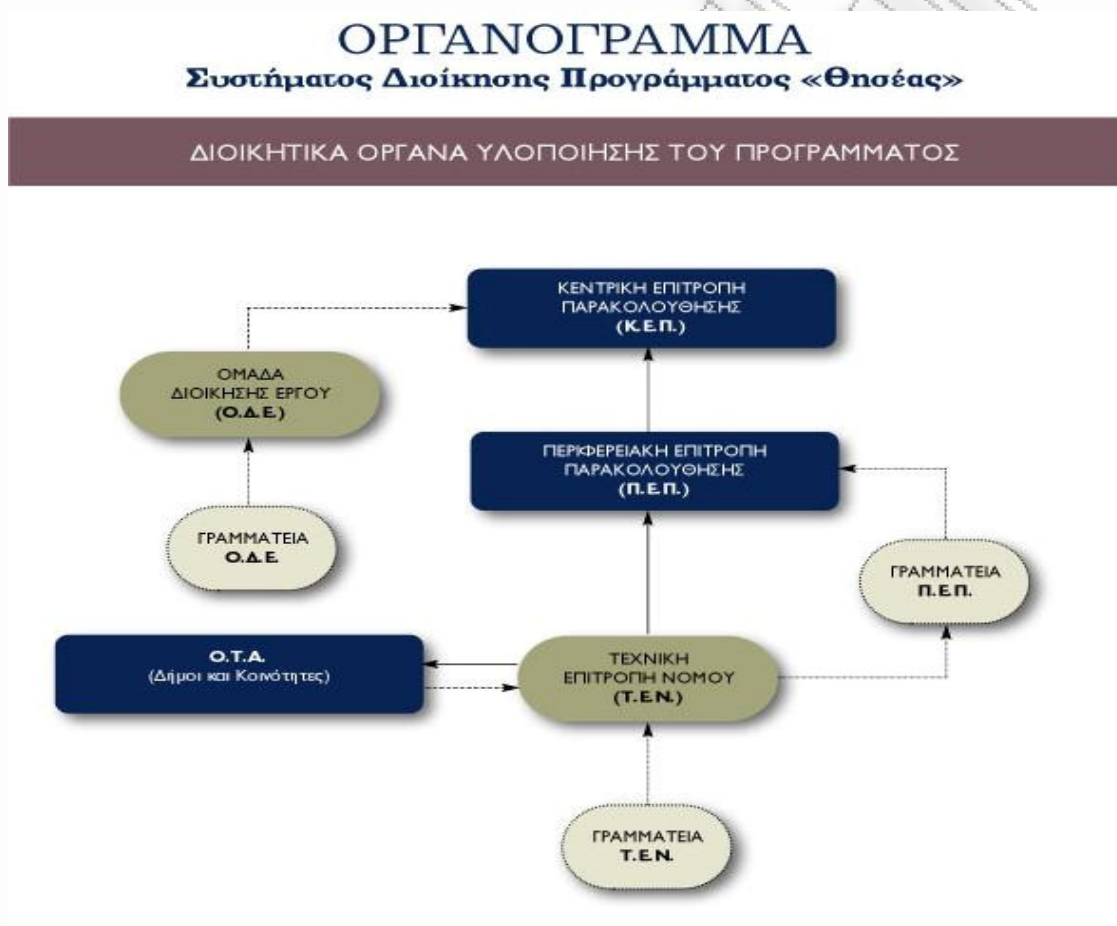
1. Στο πρώτο επίπεδο (εθνικό) είναι η Κεντρική Επιτροπή Παρακολούθησης που συγκροτείται στο ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α., η οποία υποστηρίζεται διοικητικά και τεχνολογικά από Ο.Δ.Ε. (Ομάδα Διοίκησης Έργου).

⁴⁰ Πηγή: Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, Γραμματεία Περιφερειακής Επιτροπής Παρακολούθησης Προγράμματος Θησεάς, Ενημέρωση Περιφερειακού Συμβουλίου για το Πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ», Νοέμβριος 2007.

⁴¹ Πηγή: Υπουργείο Εσωτερικών, Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης «ΘΗΣΕΑΣ» <http://thiseas.ypes.gr/thiseas/article.php?cat=25>

- και στο δεύτερο επίπεδο (Περιφέρειας) από την Περιφερειακή Επιτροπή Παρακολούθησης, η οποία υποστηρίζεται από την Γραμματεία της Περιφερειακής Επιτροπής Παρακολούθησης και για κάθε νομό της περιφέρειας από την Τεχνική Επιτροπή Νομού (Τ.Ε.Ν.).

Διάγραμμα 1: Οργανόγραμμα συστήματος διοίκησης προγράμματος «Θησέας», Πηγή: Πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ



Επιπλέον, το αναπτυξιακό αυτό πρόγραμμα, έχει συγκεκριμένο επιχειρησιακό σχεδιασμό και απαρτίζεται από τρία υποπρογράμματα και μέτρα. Το πρώτο υποπρόγραμμα ασχολείται με την Οργάνωση και ανάπτυξη των δήμων και των υπηρεσιών τους, το δεύτερο υποπρόγραμμα ασχολείται με την τοπική ανάπτυξη και την προστασία του περιβάλλοντος και το τρίτο υποπρόγραμμα με τις κοινωνικές και πολιτιστικές υποδομές και δραστηριότητες. Παράλληλα, κάθε υποπρόγραμμα έχει διάφορες επιλέξιμες δράσεις οι οποίες ομαδοποιούνται και στα αντίστοιχα Μέτρα.

Όσον αφορά τους πόρους του προγράμματος, προέρχονται από⁴²:

- Το 10% από τους Κεντρικούς Αυτοτελείς Πόρους που εγγράφονται στον Τακτικό Προϋπολογισμό (άρθρο 25 Ν. 1828/1989).
- Το 25% από τους Κεντρικούς Αυτοτελείς Πόρους που εγγράφονται στον Προϋπολογισμό Δημοσίων Επενδύσεων (Σ.Α.Τ.Α.) (άρθρο 25 Ν. 1828/1989).
- Το 80% του φόρου των τόκων καταθέσεων φυσικών και νομικών προσώπων (άρθρο 9 παρ. 5 Ν. 2503/1997).
- Ποσό ίσο με το 35% των ανωτέρω πόρων, που προέρχεται από τους εθνικούς πόρους του Π.Δ.Ε. Υπουργείων και Περιφερειών.
- Οι τόκοι των χρηματικών υπολοίπων των Ο.Τ.Α. που κατατίθενται στο Τ.Π.Δ. στο τέλος κάθε έτους, με διαχειριστή το ΥΠ.ΕΣ.

Σύμφωνα και με την απόφαση του Γενικού Γραμματέα (1341 / 14.2.2005) προσδιορίστηκε το ποσό που αντιστοιχούσε σε κάθε ΟΤΑ της Περιφέρειας για κάθε έτος από το 2005 ως το 2009. Η κατανομή των πόρων περιλαμβάνει τις εξής διακριτές κατανομές σε περιφερειακό επίπεδο⁴³:

1. Την τυπική κατανομή (κατανομή 45%) όπου για την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου είναι περίπου στα 80.246.250 €. Από την τυπική κατανομή κρατείται το 8% για έργα και δράσεις της διαδημοτικής συνεργασίας. Επίσης, από την τυπική κατανομή μπορεί να χρηματοδοτηθεί κάθε κατηγορία έργου και δράσης ΟΤΑ εκτός μόνο των λειτουργικών δαπανών. Η κατανομή ανά ΟΤΑ έγινε με την 1341 / 14.2.2005, απόφαση του Γενικού Γραμματέα (βλ. Πίνακα 6).
2. Την προγραμματική κατανομή (κατανομή 35%) όπου για την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου ανέρχεται στο ποσό των 62.107.500 €. Κρατείται και εδώ το 8% για έργα και δράσεις της διαδημοτικής συνεργασίας. Τα έργα που χρηματοδοτούνται στην προγραμματική κατανομή είναι συγκεκριμένης κατηγορίας όπως είναι τα έργα περιβάλλοντος, μελέτες κλπ. Η κατανομή ανά ΟΤΑ έγινε με την 17353341 / 23.12.2005, απόφαση του Γενικού Γραμματέα (βλ. Πίνακα 7).

⁴² Πηγή: Υπουργείο Εσωτερικών, Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης «ΘΗΣΕΑΣ» <http://thiseas.ypes.gr/thiseas/article.php?cat=25>

⁴³ Πηγή: Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, Γραμματεία Περιφερειακής Επιτροπής Παρακολούθησης Προγράμματος Θησέας, Ενημέρωση Περιφερειακού Συμβουλίου για το Πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ», Νοέμβριος 2007.

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ 98%	ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ	ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΤΟΙΧ. Ο.Τ.Α. (εκτός Ολοήμερων)	ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΠΡΟΕΤΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ	%	ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΜΕΝΑ ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑ	ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΝΤΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ			ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΓΙΑ ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΔΙΑΔΗΜΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑ			ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΠΡΟΕΤΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ			ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΝΤΑΞΕΙΣ ΔΙΑΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ						
							ΠΟΣΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΝΤΑΞΕΩΝ ΟΣ. ΠΡΟΕΤΑΞΕΙΣ	ΟΡΙΣΤΙΚΑ ΕΝΤΑΞΙΜΑ ΕΡΓΑ	ΠΛΗΡΩΜΕΣ	ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΓΙΑ ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΔΙΑΔΗΜΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑ	ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΠΡΟΕΤΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ	ΠΟΣΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΝΤΑΞΕΩΝ ΟΣ. ΠΡΟΕΤΑΞΕΙΣ	ΟΡΙΣΤΙΚΑ ΕΝΤΑΞΙΜΑ ΕΡΓΑ	ΠΛΗΡΩΜΕΣ	ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΓΙΑ ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΔΙΑΔΗΜΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑ	ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΠΡΟΕΤΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ	ΠΟΣΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΝΤΑΞΕΩΝ ΟΣ. ΠΡΟΕΤΑΞΕΙΣ	ΟΡΙΣΤΙΚΑ ΕΝΤΑΞΙΜΑ ΕΡΓΑ	ΠΛΗΡΩΜΕΣ
							ΕΥΡΩ	%	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ	ΕΥΡΩ
1	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	93.346.000,00	7,62%	86.877.400,00	84.347.003,08	88,22%	664	69.910.926,16	82,88%	541	44.709.587,46	7.467.600,00	7.467.600,00	7.449.531,12	79	7.367.191,12	97,55%	74	5.737.448,46			
2	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	147.245.000,00	12,02%	138.862.750,00	138.862.863,16	99,25%	873	100.689.054,70	72,53%	699	66.399.209,96	7.360.350,00	7.360.350,00	6.867.236,04	155	4.333.471,88	73,68%	137	3.042.835,03			
3	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	90.160.000,00	7,36%	81.144.000,00	77.593.144,52	95,61%	718	68.188.650,06	82,89%	620	38.400.671,40	9.016.000,00	9.016.000,00	8.496.163,60	44	8.401.163,60	93,36%	42	5.396.806,98			
4	ΗΠΕΙΡΟΥ	92.120.000,00	7,52%	84.750.400,00	81.754.016,09	96,51%	1.096	69.972.470,41	84,32%	903	33.841.648,91	7.369.600,00	7.369.600,00	7.364.696,55	160	6.317.165,55	85,78%	151	2.446.413,43			
5	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	46.917.000,00	3,83%	46.075.988,00	44.539.847,66	96,67%	396	26.446.714,97	59,38%	205	16.264.099,81	841.610,00	841.610,00	838.176,66	16	838.176,66	100,00%	16	626.970,14			
6	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	109.760.000,00	8,96%	100.979.200,00	99.709.208,01	98,74%	656	76.549.419,61	76,77%	469	43.244.072,69	8.760.600,00	8.760.600,00	8.752.170,04	36	7.195.207,04	81,75%	23	4.296.530,49			
7	ΑΙΤΤΩΝΗΣ	122.900.000,00	10,00%	112.700.000,00	110.762.620,50	98,30%	374	83.300.119,02	75,19%	281	59.966.641,23	9.800.000,00	9.800.000,00	9.794.962,00	29	8.919.062,00	91,06%	18	6.003.095,66			
8	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	101.797.600,00	8,31%	94.743.202,00	91.662.211,32	96,95%	1.053	69.752.699,14	75,94%	840	41.466.804,79	7.054.297,82	7.054.297,82	6.964.048,21	59	5.936.048,21	90,43%	49	3.523.686,83			
9	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	120.862.600,00	9,85%	102.663.125,00	100.291.130,12	97,88%	759	69.432.669,77	68,16%	540	29.421.622,23	18.099.375,00	18.099.375,00	17.748.044,00	42	16.103.044,00	90,73%	32	9.466.169,52			
10	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	101.160.000,00	8,28%	93.316.600,00	92.066.676,93	98,65%	640	77.127.063,26	83,76%	516	46.322.668,76	8.114.400,00	8.114.400,00	8.109.920,00	19	5.992.306,00	73,88%	17	3.841.066,08			
11	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	56.675.000,00	4,30%	47.407.600,00	46.706.536,02	98,52%	416	32.639.494,21	66,89%	302	17.063.018,51	5.267.600,00	5.267.600,00	5.177.720,96	49	4.838.620,96	93,46%	44	3.074.964,11			
12	ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	62.107.600,00	5,07%	57.138.900,00	56.341.217,14	98,60%	406	31.166.888,18	55,32%	234	13.369.666,81	4.968.600,00	4.968.600,00	4.968.491,50	12	4.142.116,50	83,37%	8	2.143.346,90			
13	ΚΡΗΤΗΣ	84.230.000,00	6,88%	77.537.600,00	76.124.646,69	98,18%	660	62.500.125,34	82,10%	538	36.351.163,80	6.742.400,00	6.742.400,00	6.190.399,20	14	6.070.942,20	98,71%	12	4.190.169,97			
	ΣΥΝΟΛΟ	1.226.000.000,00	100,00%	1.124.116.686,20	1.101.089.421,22	97,86%	8.761	698.676.464,76	87,86%	6.678	468.619.829,34	100.894.334,82	100.894.334,82	87.241.469,87	712	86.304.649,71	88,76%	620	63.800.122,18			

Πίνακας 7: Προεντάξεις και οριστικές εντάξεις στο πρόγραμμα «Θησείας», Προγραμματική Κατανομή (35% των πόρων), Πηγή: Πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ

Η περιβαλλοντική διάσταση του προγράμματος «Θησέας» σύμφωνα και με το Υπουργείο Εσωτερικών⁴⁴, είναι ότι επιχειρεί να ενισχύσει τις τοπικές κοινωνίες με έργα και δράσεις που, ευνοούν την ανάπτυξη και τη διαχείριση του φυσικού, αστικού και αγροτικού περιβάλλοντος βάσει των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης. Ακόμα, με τα έργα και τις δράσεις, διευκολύνεται η πρόσβαση όλων των δημοτών και προσφέρεται ένα λειτουργικό, ασφαλές, ευχάριστο και φιλικό περιβάλλον και τέλος οι δημότες εξυπηρετούνται και μετακινούνται στο δήμο με σεβασμό στο περιβάλλον.

Το πρόγραμμα δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος και στηρίζει πρωτοβουλίες και προτάσεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σε τομείς όπως είναι η ύδρευση, οι τοπικές μεταφορές, η διαχείριση απορριμμάτων, τα αντιπλημμυρικά έργα κλπ. Με το πρόγραμμα «Θησέας» λύνονται τα χρόνια δημοτικά προβλήματα, ενώ παράλληλα υλοποιούνται οι απαραίτητες πολιτικές βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος αλλά και της βιώσιμης ανάπτυξης.

Με το πρόγραμμα «Θησέας», επωφελείται η περιφέρεια γιατί, μειώνονται οι περιφερειακές ανισότητες και ενισχύονται οι θεσμοί της αποκέντρωσης, προγραμματίζονται υποδομές για όλη την Περιφέρεια μέσα από ένα καλύτερο συντονισμό έργων και δράσεων εθνικής και περιφερειακής εμβέλειας και εδραιώνεται μια νέα αντίληψη για ανταγωνιστική και βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη. Επίσης, επωφελούνται οι πολίτες γιατί, αναβαθμίζεται η ποιότητα των υπηρεσιών των ΟΤΑ ώστε να γίνεται καλύτερη η εξυπηρέτηση των πολιτών, ενισχύονται οι κοινωνικές και οι πολιτιστικές δράσεις ώστε να διατηρηθούν οι ιδιαιτερότητες και ο πλούτος κάθε τοπικής κοινωνίας και εξασφαλίζονται τα συμφέροντα των πολιτών μέσα από την σωστή και αποδοτική διαχείριση του δημόσιου πλούτου.

Τέλος, αρκετά είναι και τα οφέλη για την χώρα, καθώς υπάρχει μια ισορροπημένη και βιώσιμη ανάπτυξη, ετοιμότητα της χώρας για την αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών, διασφαλίζεται η κοινωνική συνοχή, γίνεται πρόληψη και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και αυξάνεται η ανταγωνιστικότητα της χώρας στην ευρωπαϊκή οικονομία.

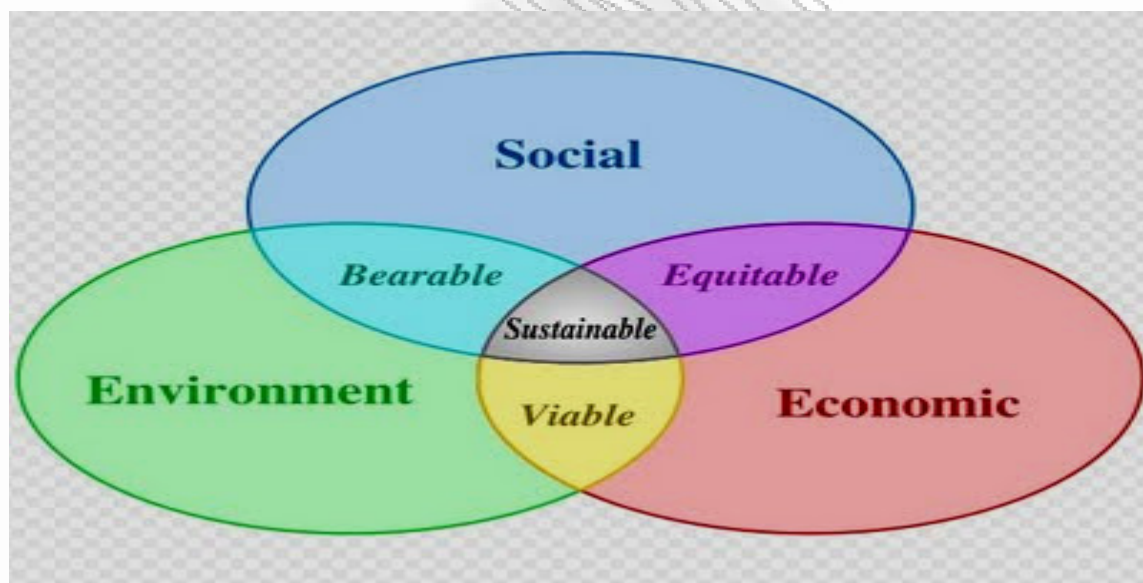
⁴⁴ Πηγή: Υπουργείο Εσωτερικών, Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης «ΘΗΣΕΑΣ» <http://thiseas.ypes.gr/thiseas/article.php?cat=25>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΚΑΛΥΜΝΟΣ

3.1 Βιώσιμη Ανάπτυξη

Στο τελευταίο μισό του εικοστού αιώνα, τέσσερα βασικά θέματα προέκυψαν από τις συλλογικές ανησυχίες και τις φιλοδοξίες των λαών παγκοσμίως, η ειρήνη, η ελευθερία, η ανάπτυξη, και το περιβάλλον⁴⁵. Εκτοτε αυτά τα ζητήματα έρχονται σε ρίζη μεταξύ τους προσπαθώντας να βρουν την ισορροπία. Αν και “επανερμηνεύονται” κατά τη διάρκεια των χρόνων, η ειρήνη, η ελευθερία, η ανάπτυξη, και το περιβάλλον παραμένουν προεξέχοντα ζητήματα και φιλοδοξίες. Στη δεκαετία του '70 και τη δεκαετία του '80, δημιουργήθηκαν οι παγκόσμιες επιτροπές για να μελετήσουν τέτοιες διεθνείς



Εικόνα 10: Τομείς της Βιώσιμης Ανάπτυξης, Πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

ανησυχίες, με το να παράγουν σημαντικά έγγραφα μέσα από διεθνείς διασκέψεις. Το χαρακτηριστικό αυτών των διεθνών επιτροπών ήταν η προσπάθεια να συνδεθούν οι φιλοδοξίες της ανθρωπότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις αξίες και το πως μπορούν να

⁴⁵ Πηγή: April 2005 issue of Environment: Science and Policy for Sustainable Development, Volume 47, Number 3, pages 8–21. © Robert W. Kates, Thomas M. Parris, and Anthony A. Leiserowitz, 2005.

συνδεθούν και να συνυπάρξουν μεταξύ τους. Έτσι εμφανίστηκε ο όρος της βιώσιμης ανάπτυξης, όπου με τη διπλή έμφασή της στην πιο πρόσφατη ανησυχία που αφορά την ανάπτυξη και το περιβάλλον, έρχεται να δώσει λύσεις. Η βιώσιμη ανάπτυξη έχει σαν στόχο την προστασία του περιβάλλοντος και την οικονομική ανάπτυξη.

Στην Εικόνα 8, παρατηρούμε τους τρεις τομείς τις βιώσιμης ανάπτυξης. Οι τομείς αυτοί είναι το Περιβάλλον (Environment), η Οικονομική Ανάπτυξη (Economic) και η Κοινωνία (Social). Για να μπορέσει να προκύψει η βιωσιμότητα και η αρμονική σύνδεση και των τριών αυτών τομέων θα πρέπει αν τηρηθούν κάποιες παράμετροι. Θα πρέπει να υπάρχει μια αλλαγή συμπεριφοράς της κοινωνίας προς το περιβάλλον θα πρέπει δηλαδή να υιοθετηθεί από την κοινωνία μια ενεργειακά βιώσιμη πρακτική, στην καθημερινότητά της και να φροντίσει να γίνει κατανοητή η σημασία και η χρησιμότητά του περιβάλλοντος, μέσα από καλύτερη πληροφόρηση, ευαισθητοποίηση και κινητοποίηση. Παράλληλα, η οικονομική ανάπτυξη και τα οικονομικά μέτρα θα πρέπει να είναι εφαρμόσιμα, όσον αφορά με το περιβάλλον, να μην το επιβαρύνουν ανεπανόρθωτα και να μειώνουν το οικολογικό αποτύπωμα όσο το δυνατόν σε πιο βιώσιμα επίπεδα. Τέλος, η οικονομική ανάπτυξη θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζει και να αναβαθμίζει το βιοτικό επίπεδο της κοινωνίας, παρέχοντας και καλύπτοντας της όλες τις ανάγκες, με προτεραιότητα τις βασικές.

Η βιώσιμη ανάπτυξη, σύμφωνα και με το Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, θα μπορούσε να οριστεί σαν την ανάπτυξη που ικανοποιεί τις ανάγκες του τώρα, χωρίς να επιβαρύνει ή να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να χρησιμοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες. Για να μπορέσει να πραγματοποιηθεί η βιώσιμη ανάπτυξη θα πρέπει να γίνει ένας συνδυασμός μεταξύ της κοινωνικής προόδου, χωρίς να υποβαθμίζει τις ανάγκες των πολιτών, της αποτελεσματικής περιβαλλοντικής διαχείρισης και της διατήρησης της υψηλής οικονομικής μεγέθυνσης και απασχόλησης. Σαν στόχο η βιώσιμη ανάπτυξη έχει την παροχή μιας καλύτερης ποιότητας ζωής για όλους τους πολίτες στο σήμερα, αλλά και στο αύριο. Αποτελεί επίσης και πρωταρχικό στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα και με την Ευρωπαϊκή στρατηγική για την αειφόρο ανάπτυξη η οποία ψηφίστηκε στις Βρυξέλες στις 26 Ιουνίου του 2006.

Στην Ελλάδα, η έννοια της Βιώσιμης Ανάπτυξης μόνο πρόσφατα έχει αρχίσει να γίνεται ευρέως γνωστή, με αποτέλεσμα οι περισσότερες τοπικές κοινωνίες να βρίσκονται ακόμα σε ένα βασικό επίπεδο ευαισθητοποίησης και αειφορίας, γεγονός που σημαίνει ότι χρειάζεται μια σειρά δράσεων, ενημέρωσης και κινητοποίησης ώστε να αυξηθεί το

επίπεδο Βιώσιμης Ανάπτυξης. Για το λόγο αυτό, οι στόχοι που θέτει η Εθνική Στρατηγική, για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη, προέρχονται από τις ελληνικές ιδιαιτερότητες, αλλά με βάση τις προτεραιότητες που θέτει η στρατηγική της ΕΕ. Οι κεντρικοί στόχοι γύρω από τους οποίους θα πρέπει να βασίζεται η εθνική στρατηγική μας, λαμβάνοντας υπόψη και την προτεραιότητα στην περιβαλλοντική διάσταση της βιώσιμης ανάπτυξης είναι⁴⁶:

- 1. Η αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.** Ο στόχος αυτός πηγάζει από την εφαρμογή της αρχής της πρόληψης και της συνευθύνης. Το πρόβλημα της κλιματικής αλλαγής είναι ίσως η σημαντικότερη απειλή που έχει βιώσει ο σύγχρονος άνθρωπος και είναι χρέος και της Ελλάδας η συμμετοχή της στην παγκόσμια αυτή προσπάθεια που γίνεται για τη βελτίωση της κατάστασης αυτής.
- 2. Η μείωση των αέριων ρύπων.** Ο στόχος αυτός είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την προστασία της δημόσιας υγείας, αφού έχει αποδειχθεί πως η συσσώρευση των ατμοσφαιρικών ρύπων είναι ζημιογόνος για την ανθρώπινη υγεία. Επίσης, με τη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων θα προστατευθούν από τις δυσμενείς επιπτώσεις της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, τα φυσικά οικοσυστήματα αλλά και τα πολιτιστικά μνημεία, που αποτελούν πολιτιστική κληρονομιά.
- 3. Η μείωση και η ορθολογική διαχείριση των στερεών αποβλήτων.** Η μείωση και η σωστή διαχείριση των στερεών αποβλήτων μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική εξοικονόμηση πρώτων υλών και ενεργειακών πόρων, περιορίζοντας έτσι το κόστος της τελικής διάθεσης ενώ παράλληλα μειώνει στο ελάχιστο τον κίνδυνο υποβάθμισης του εδάφους και των υδάτινων πόρων.
- 4. Η ορθολογική διαχείριση υδάτινων πόρων.** Στο στόχο αυτό πρέπει να επικεντρωθούμε στην ποσοτική διαχείριση των διαθέσιμων αποθεμάτων και στην διασφάλιση της ίσης πρόσβασης σε αυτά από όλους τους πολίτες της χώρας. Παράλληλα, η προστασία και η αποτροπή από τους κινδύνους της υποβάθμισης των υδάτινων πόρων πρέπει να είναι μείζονος σημασίας, όχι μόνο για την προστασία της ανθρώπινης υγείας, αλλά και για το συγκριτικό πλεονέκτημα που διαθέτει η χώρα μας ως προς τον τουρισμό.
- 5. Η πρόληψη της ερημοποίησης.** Ο στόχος αυτός είναι πολύ στενά συνδεδεμένος με την ορθολογική διαχείριση των υδάτινων πόρων και της ορθολογικής χρήσης της γης. Η μείωση της πίεσης στους εδαφικούς πόρους θα επέλθει από τον

⁴⁶ Πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Εθνική Στρατηγική προς τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (2002).

αναπροσανατολισμό της γεωργικής, της κτηνοτροφικής και δασοπονικής δραστηριότητας.

- 6. Η προστασία της βιοποικιλότητας και των οικοσυστημάτων.** Η προστασία της βιοποικιλότητας προκύπτει από την ανάγκη της πρόληψης, λόγω της περιπλοκότητας της αλληλεπίδρασης των οικοσυστημάτων με τους πόρους που είναι απαραίτητοι για την ανθρώπινη επιβίωση.

3.1.1 Αναπτυξιακές δυνατότητες νησιού

Όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, ένα από τα σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι νησιωτικές περιφέρειες είναι αυτό της νησιωτικότητας και της επικοινωνίας με την ενδοχώρα. Στο πρόβλημα αυτό έρχεται να προστεθεί και το πρόβλημα που δημιουργείται από τη στενότητα του χώρου και των πόρων που έχει να αντιμετωπίσει το κάθε νησί. Μέλημα της πολιτείας, λόγω αυτού, θα πρέπει να είναι η ανάδειξη και η ορθολογική χρήση και αξιοποίηση της κάθε ευκαιρίας. Θα πρέπει να εξεταστούν προσεκτικά τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει το κάθε νησί, στην συγκεκριμένη περίπτωση το νησί της Καλύμνου και να εξεταστούν με βάση την βιωσιμότητα και την αειφόρο ανάπτυξη ώστε να αξιοποιηθούν σωστά και με τέτοιο τρόπο που να επιφέρουν πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα στην τοπική οικονομία και στο ίδιο το νησί. Πρέπει να ιεραρχούνται οι ανάγκες και οι δυνατότητες της εκάστοτε περιοχής με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται τόσο η βραχυχρόνια αλλά και η μακροχρόνια πορεία για την οικονομία και την κοινωνία. Σύμφωνα με τον κύριο Γ. Γιαννέλη, στην αναπτυξιακή μελέτη που έκανε για το νησί της Καλύμνου, τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει η περιοχή είναι:

- Οι κλιματολογικές συνθήκες και το φυσικό περιβάλλον.
- Η διατήρηση και η αύξηση των πληθυσμιακών μεγεθών.
- Το υψηλό ποσοστό του ενεργού πληθυσμού.
- Η μεγάλη εξειδίκευση και εμπειρία σε αλιευτικές δραστηριότητες όπως είναι η αλιεία και η σπογγαλιεία.
- Η σχετική διασπορά της απασχόλησης σε περισσότερους από ένα τομείς.
- Η υψηλή ποιότητα των προϊόντων του πρωτογενή τομέα (εσπεριδοειδή, μέλι κλπ).
- Η μεγάλη ναυτική παράδοση.

- Η ύπαρξη συνθηκών για δημιουργία τουρισμού ποιότητας.
- Η ενεργός συμμετοχή των Καλύμνιων μεταναστών στα οικονομικά και κοινωνικά πράγματα του νησιού.
- Η πλούσια παράδοση και ιστορία του τόπου.
- Η σημαντική παράδοση σε μεθόδους δημοκρατικής αυτοδιοίκησης και η ενεργός συμμετοχή των πολιτών της περιοχής στα κοινά.

Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα αυτά πρέπει να γίνουν η βάση για την ανάπτυξη της Καλύμνου, καθορίζοντας τις στρατηγικές κατευθύνσεις της και τους άμεσους στόχους που πρέπει να ακολουθήσει. Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στην ενεργοποίηση όλων των τοπικών φορέων ώστε η ανάπτυξη να έρθει σαν αποτέλεσμα της ενδογενούς κινητοποίησης. Η μεταφορά των πόρων από τα διάφορα ταμεία χρηματοδότησης θα λύσει κάποια από τα προβλήματα προσωρινά, αλλά αυτά θα επανέλθουν εντονότερα μελλοντικά αν δεν μπου οι βάσεις για ένα σίγουρο και βιώσιμο μέλλον σωστά δομημένο.

Τέλος, οι αναπτυξιακές δυνατότητες θα πρέπει να δωθούν στα πλαίσια μιας γενικότερης περιφερειακής αναπτυξιακής πολιτικής του Νοτίου Αιγαίου. Πρέπει παρά τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που πρέπει να αξιοποιήσουν, να ακολουθηθεί μια κοινή πορεία μεταξύ των νησιών της περιφέρειας ώστε να μειωθεί η αναπτυξιακή ψαλίδα που υπάρχει. Όπως αναφέρει και ο κύριος Γ. Γιαννέλης, *«η ιδιαιτερότητα που έχει συνολικά ο χώρος, με τον ακριτικό του χαρακτήρα, δεν επιτρέπει ερασιτεχνισμούς στην χάραξη της αναπτυξιακής στρατηγικής, που μπορεί να οδηγήσει σε μαρασμό στην οικονομία της περιφέρειας και να θέσει σε κίνδυνο τη εθνική της υπόσταση»*.

3.1.2 Τομείς υποδομών, ενέργειας και μεταφορών⁴⁷

Οι υποδομές χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, τις κοινωνικές και τις τεχνικές. Λέγοντας κοινωνικές υποδομές, αναφερόμαστε στις παρεμβάσεις και στους σχεδιασμούς στους χώρους της παιδείας, της πρόνοιας, της υγείας και του πολιτισμού. Όσον αφορά την παιδεία, οι προτάσεις θα πρέπει να αφορούν την εκπαιδευτική διαδικασία σε συσχέτιση

⁴⁷ Πηγή: Ειδική Προκαταρκτική Έκθεση Αναπτυξιακής Μελέτης Καλύμνου, Γ. Γιαννέλης, σύμβουλοι οικονομολόγοι, Δήμος Καλυμνίων, Φεβρουάριος 1995

με τις αρμοδιότητες της τοπικής αυτοδιοίκησης, όπως επίσης και στην συμπλήρωση και τον εκσυγχρονισμό της υλικοτεχνικής υποδομής. Όσον αφορά την πρόνοια, οι προτάσεις θα πρέπει να αφορούν το χώρο της πρόνοιας στα νήπια όσο και την πρόνοια στους ηλικιωμένους. Όσον αφορά τον τομέα της υγείας, ο οποίος είναι ένας ιδιαίτερος τομέας, προκύπτει το θέμα του κέντρου της υπερβατικής ιατρικής, λόγω του ιδιαίτερου τοπικού ενδιαφέροντος. Επιπλέον, σύμφωνα και με την αναπτυξιακή μελέτη του κυρίου Γιαννέλη, *«η παρέμβαση θα πρέπει να αναφέρεται και στους υπόλοιπους τομείς του συστήματος της πρωτοβάθμιας υγείας στο νησιωτικό χώρο της Καλύμνου»*. Τέλος, όσον αφορά τον πολιτισμό, οι προτάσεις θα πρέπει να αφορούν την ανάδειξη της ιστορίας και της φυσικής ομορφιάς του νησιού, καθώς και της παράδοσης που έχει το νησί.

Οι τεχνικές υποδομές αφορούν έργα και δραστηριότητες στο γεωγραφικό χώρο της Καλύμνου. Όπως και παλιότερα έτσι και τώρα, θα πρέπει να γίνουν οι τεχνικές παρεμβάσεις στη εξειδίκευση και στην προώθηση με τεχνικά δελτία έργων που θα εντάσσονται σε ειδικά προγράμματα – πρωτοβουλίες, της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της περιφέρειας, ώστε να χρηματοδοτηθούν περιβαλλοντικές επενδύσεις για δίκτυα ύδρευσης, άρδευσης, αποχέτευσης, έργα που αφορούν την ατμοσφαιρική ρύπανση, την ενέργεια και τη διαχείριση των απορριμμάτων.

Η βελτίωση των τεχνικών υποδομών βελτιώνει άμεσα τις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων του νησιού καθώς συμβάλει και στην ενίσχυση του πρωτογενή τομέα, κυρίως της γεωργίας και της τουριστικής ανάπτυξης. Κάποιες από τις ενέργειες που θα μπορούσαν να γίνουν για τη βελτίωση του προβλήματος της ύδρευσης, άρδευσης και αποχέτευσης είναι η βελτίωση, η συντήρηση και δημιουργία νέων δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης στους οικισμούς, ο βιολογικός καθαρισμός, η κατασκευή λιμνοδεξαμενών και γεωτρήσεων κυρίως στις περιοχές και τους οικισμούς της τουριστικής ζώνης καθώς και μια μονάδα αφαλάτωσης η οποία θα αξιοποιούσε στο έπακρο τη νησιοτικότητα της Καλύμνου και τις δυνατότητες της στο θέμα ύδρευσης.

Επιπλέον με την οδοποιία, την επέκταση και τη βελτίωση του υφιστάμενου οδικού δικτύου, θα δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο οδικό δίκτυο που θα συνδέει τους οικισμούς μεταξύ τους και θα αποσυμφορήσει την υπάρχουσα κυκλοφορία και θα βελτιώσει την εξυπηρέτηση του τουρισμού, της γεωργίας, της κτηνοτροφίας και του εμπορίου.

Η ραγδαία οικονομική ανάπτυξη και η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου όλων των ανεπτυγμένων χωρών, βασίστηκε σε αρκετά μεγάλο βαθμό στην εντατική εκμετάλλευση των **ενεργειακών πόρων**. Οι ενεργειακοί πόροι αυτοί, προέρχονται στην πλειοψηφία

τους από αποθέματα ορυκτών καυσίμων, που μπορούν να εξαντληθούν, τα οποία τα χαρακτηρίζει ο υψηλός συντελεστής αερίων εκπομπών. Οι ενεργειακές μορφές αυτές και η ανάπτυξη αυτή δεν μπορεί να είναι βιώσιμη.

Το πρόβλημα αυτό είναι κοινό σε όλο τον αναπτυγμένο κόσμο με συνέπεια ο στόχος της ενσωμάτωσης να τίθεται κατά προτεραιότητα στον τομέα της ενέργειας και να περιλαμβάνει δύο παράλληλες και το ίδιο σημαντικές διαστάσεις⁴⁸.

Η πρώτη διάσταση είναι η **ποσοτική**. Αυτή εκφράζεται με το στόχο της μείωσης της ενεργειακής έντασης, δηλαδή του ύψους της ενεργειακής κατανάλωσης που είναι απαραίτητη για την κάλυψη των ενεργειακών αναγκών της οικονομίας και της κοινωνίας.

Η δεύτερη διάσταση είναι η **ποιοτική**, η οποία εκφράζεται με το στόχο της αύξησης της συμμετοχής στην ενέργεια, των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (ΑΠΕ) αλλά και καθαρότερων και συμβατικότερων καυσίμων στο ενεργειακό μίγμα.

Στον Ελλαδικό χώρο, η διάρθρωση του ενεργειακού συστήματος (λιγνίτης) αλλά και η ενεργειακή συμπεριφορά παραγωγών και καταναλωτών δεν έχει επιτρέψει σημαντική πρόοδο ως προς αυτούς τους στόχους. Πιο συγκεκριμένα, η ενεργειακή κατανάλωση στην Ελλάδα την τελευταία δεκαετία, αυξάνεται με σημαντικούς ρυθμούς σε σχέση με τους ρυθμούς που καταγράφονται στις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όσον αφορά την ηλεκτρική ενέργεια, σύμφωνα και με τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας που παρουσιάζονται στον Πίνακα 8, ο μέσος ρυθμός αύξησης της κατανάλωσης παραμένει πολύ μεγάλος (5% την επταετία 1993 - 2000, 4% την επταετία 2000 - 2007 και 1.7% το τελευταίο διαθέσιμο έτος 2008) αν και μειούμενος.

Κατανάλωση Ηλεκτρικής Ενέργειας στο Σύνολο της Χώρας (GWh)

	Οικιακή	Εμπορική	Βιομηχανική	Δημόσιες & Δημοτικές Αρχές	Φωτισμός Οδών	Σύνολο
1993	10.481	5.712	12.117	961	505	31.818
2000	14.208	10.145	13.465	1.550	662	42.940
2007	17.954	15.856	15.371	2.083	813	54.961
2008	18.125	15.729	14.981	2.091	870	55.901

Πίνακας 8: Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας από το 1993 μέχρι το 2008 (τελευταίο διαθέσιμο έτος), Πηγή: ΕΣΥΕ

⁴⁸ Πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Εθνική Στρατηγική προς τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (2002).

Αν και είναι δικαιολογημένη αυτή η αυξητική τάση στην χώρα μας, καθώς η κατά κεφαλή ενεργειακή κατανάλωση είναι ακόμα χαμηλότερη μεταξύ όλων των άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εκτός της Ισπανίας και της Πορτογαλίας), όμως η συνεχής βελτίωση του βιοτικού επιπέδου υπολογίζεται πως θα συνεχίσει να ωθεί προς μεγαλύτερες ενεργειακές καταναλώσεις. Σύμφωνα με τη μελέτη Ενέργεια και Τοπική Αυτοδιοίκηση – Προβλήματα και Προοπτικές, που παρουσιάστηκε σε θεματικό συνέδριο της Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας (ΚΕΔΚΕ), «στην χώρα σήμερα η τελική κατανάλωση ενέργειας, όπως δίνεται στο εθνικό ισοζύγιο ενέργειας (τελευταίο επίσημο ισοζύγιο αφορά το έτος 2007), που ανακοινώνεται κάθε έτος από το ΥΠΑΝ και κατατίθεται στον ΟΟΣΑ αλλά και στον Παγκόσμιο Οργανισμό Ενέργειας (ΠΟΕ) έχει φτάσει στα 22,792 Εκατ ΤΠΠ (τόννοι ισοδύναμου πετρελαίου). Από αυτή, τα 5,3374 Εκατ ΤΠΠ αφορούν στον οικιακό και τα 2,139 Εκατ ΤΠΠ στον τριτογενή τομέα. Από το σύνολο της τελικής κατανάλωσης ενέργειας της χώρα το 2007 ήτοι 22,792 Εκατ ΤΠΠ, ο ηλεκτρισμός ανέρχεται σε 4,726 Εκατ ΤΠΠ και εξ' αυτών 1,544 Εκατ ΤΠΠ (17,91 TWh) ήτοι ένα ποσοστό 32.7% καταναλώνονται στον οικιακό και 1,615 Εκατ ΤΠΠ (18,73 TWh) ήτοι ένα επιπλέον ποσοστό 34% στον τριτογενή».

Για το λόγο αυτό είναι επιτακτική η ανάγκη μείωσης της ενεργειακής έντασης του συστήματος, η οποία είναι σήμερα ιδιαίτερα υψηλή και η υιοθέτηση αποδοτικών ενεργειακών τεχνολογιών και μέτρων εξοικονόμησης ενέργειας.

Παράλληλα, το ελληνικό ενεργειακό σύστημα χαρακτηριζόταν μέχρι πρόσφατα από μία έντονη προσκόλληση στα συμβατικά καύσιμα. Στον τομέα της ηλεκτροπαραγωγής, η επιλογή της αξιοποίησης των εγχώριων αποθεμάτων λιγνίτη, αν και ορθή, στην εποχή της ενεργειακής κρίσης για την ενίσχυση της ενεργειακής αυτονομίας της χώρας, στις ημέρες μας, στην εποχή της ενοποίησης των δικτύων, της απελευθέρωσης της αγοράς και της ανάγκης της προστασίας του περιβάλλοντος, είναι αναγκαίο να αναθεωρηθεί αυτή η μέθοδος. Οι βάσεις για μια τέτοια θεώρηση έχουν ήδη τεθεί και προωθούνται συστηματικά τα τελευταία χρόνια. Το φυσικό αέριο αν και εισήλθε πρόσφατα στο ελληνικό ενεργειακό σύστημα (1998), αυξάνει ταχύτατα το ενεργειακό του μερίδιο στο συνολικό ισοζύγιο. Επίσης, το θετικό θεσμικό πλαίσιο για την ανάπτυξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας δημιουργεί όλες τις προϋποθέσεις για την σημαντική αύξηση του ποσοστού συμμετοχής τους, το οποίο σήμερα βρίσκεται στο επίπεδο του κοινοτικού μέσου όρου, παρά το γεγονός, ότι υπάρχουν σχετικά περιορισμένοι υδάτινοι πόροι σε σχέση με τις άλλες Ευρωπαϊκές χώρες. Αξίζει να σημειωθεί ότι το ενδιαφέρον

από ιδιώτες επενδυτές προς αυτήν την κατεύθυνση αποτελεί μια πολύ ενθαρρυντική ένδειξη για τις προοπτικές των εναλλακτικών μορφών ενέργειας στην χώρα μας.

Σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», είναι αναγκαίο να εσωτερικευτεί το εξωτερικό κόστος της ενέργειας, το οποίο υπολογίζεται σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα, με χρήση οικονομικών εργαλείων. Στο σημείο αυτό και σύμφωνα και με τις κοινοτικές οδηγίες δίνεται έμφαση στη διασφάλιση κανόνων υγιούς ανταγωνισμού, ειδικότερα σε σχέση με την στήριξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας έτσι ώστε να μειωθούν οι στρεβλώσεις της αγοράς που μειώνουν τον ανταγωνισμό τους σε σχέση με τα συμβατικά καύσιμα τα οποία δυσχεραίνουν την διείσδυσή τους στο ενεργειακό σύστημα. Ακόμα, γίνεται ιδιαίτερη μέριμνα στην ενεργοποίηση ιδιωτών επενδυτών σε επενδύσεις εξοικονόμησης ενέργειας και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας με έμφαση στην απλοποίηση των αναγκαίων διαδικασιών και στην ανάπτυξη νέων και αποτελεσματικών μηχανισμών χρηματοδότησης με στόχο την αντιμετώπιση της κεφαλαιουχικής στενότητας και να συμβάλουν στη μείωση του ρίσκου των επενδυτών στις νέες τεχνολογίες. Επιπλέον, θα προωθηθούν αποτελεσματικοί μηχανισμοί παρακολούθησης και ελέγχου των ενεργειακών καταναλώσεων παραγωγών και καταναλωτών παράλληλα με τεχνικά μέτρα και μέτρα υποστήριξης⁴⁹.

Σαν στόχο η Ελληνική ενεργειακή στρατηγική, σύμφωνα και με τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής στρατηγικής, έχει σαν στόχο και σαν προτεραιότητα την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ενεργειακού τομέα και την διασφάλιση της ενεργειακής τροφοδοσίας. Με στοιχεία του Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, στην τελευταία κατεύθυνση, η Ελλάδα προωθεί ήδη έργα διασύνδεσης των ενεργειακών δικτύων αποσκοπώντας να αναδειχθεί ταυτόχρονα σε σημαντικό ενεργειακό κόμβο στον χώρο των Βαλκανίων και να αποτελέσει και το συνδετικό κρίκο μεταξύ της Ευρώπης και της Ανατολής.

Στον τομέα της ενέργειας, επίσης, οι ερευνητές προτείνουν και την αξιοποίηση κοιτασμάτων μεθανίου. Σύμφωνα με πηγές του Ελληνικού Κέντρου Θαλασσίων Ερευνών (ΕΛΚΕΘΕ) και του Ινστιτούτου Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών (ΙΓΜΕ), υποθαλάσσια κοιτάσματα από παγωμένο μεθάνιο, το οποίο μπορεί υπό προϋποθέσεις να χρησιμεύσει ως σημαντική πηγή ενέργειας, ανακαλύφθηκε για πρώτη φορά στη Μεσόγειο από Έλληνες επιστήμονες σε περιοχή νότια του Καστελόριζου. Στην αποστολή

⁴⁹ Πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Εθνική Στρατηγική προς τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (2002).

έλαβαν μέρος εκτός των Ελλήνων ερευνητών του ΕΛΚΕΘΕ και του ΙΓΜΕ και Ολλανδοί και Ισπανοί.

Το παγωμένο μεθάνιο (υδρίτης) εντοπίστηκε ύστερα από συστηματικές δειγματοληψίες στην περιοχή, όπου βρίσκεται η υποθαλάσσια βραχώδης οροσειρά του Αναξίμανδρου. Το βάθος εκεί κυμαίνεται στα 1.000 με 3.000 μέτρα κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας και στην περιοχή υπάρχουν και πολλά άλλα ηφαίστεια τα οποία εκλύουν μεθάνιο. Η οροσειρά του Αναξίμανδρου βρίσκεται στο σημείο σύγκλισης του ελληνικού ορογενετικού τόξου. Είναι μια περιοχή με ενεργά ρήγματα, μία ρηξιγενής ζώνη, που δημιουργείται από τη βύθιση της αφρικανικής λιθοσφαιρικής πλάκας κάτω από την ευρωπαϊκή. Η υποθαλάσσια αυτή οροσειρά έχει μεγάλη γεωλογική σπουδαιότητα γιατί εκεί «φιλοξενείται» και μια σειρά από ηφαίστεια λάσπης (mud volcanoes). Τα ηφαίστεια αυτά, που έχουν ηλικία από μερικές δεκάδες έως μερικές εκατοντάδες χιλιάδες χρόνια, κρύβουν κάτω από τον κρατήρα τους μεγάλες ποσότητες παγωμένου μεθανίου. *«Οι κρατήρες των ηφαιστειών αυτών έχουν διάμετρο από 500 μέτρα μέχρι και 2 χιλιόμετρα»*, επισημαίνει ο κ. Βασίλης Λυκούσης, διευθυντής Ερευνών στο Ινστιτούτο Ωκεανογραφίας του ΕΛΚΕΘΕ. Ο ίδιος, μαζί με τον κ. Κώστα Περισσοράκη από το ΙΓΜΕ, είχαν την ευθύνη συντονισμού της έρευνας, που έγινε με τη βοήθεια του ωκεανογραφικού σκάφους «Αιγαίο». Ο κ. Β. Λυκούσης εξηγεί *«ότι τα συγκεκριμένα ηφαίστεια εκλύουν λάσπη και μεθάνιο, το οποίο έρχεται από βάθος 2 έως και 3 χιλιομέτρων μέσα από τη Γη. Ένα μικρό μέρος από το μεθάνιο διαχέεται στη θάλασσα υπό τη μορφή φυσαλίδων, ενώ το υπόλοιπο στερεοποιείται, «παγώνει», εξαιτίας της μεγάλης πίεσης, που υπάρχει σε τόσο μεγάλη απόσταση από την επιφάνεια της θάλασσας»*. Στην οροσειρά του Αναξίμανδρου υπάρχουν πολλοί κρατήρες ηφαιστειών, ορισμένοι από αυτούς είχαν ανακαλυφθεί παλαιότερα από ξένους επιστήμονες και ονομάστηκαν «Αμστερνταμ», «Καζάν» και «Κούλα», ενώ στην τελευταία αποστολή, οι Έλληνες επιστήμονες εντόπισαν δύο ακόμη ηφαιστειακούς κρατήρες, τους οποίους ονόμασαν «Αθήνα» και «Θεσσαλονίκη». Στα ηφαίστεια αυτά υπάρχει μεγάλη βιοποικιλότητα, αφθονία δηλαδή μικροοργανισμών, που τρέφονται με μεθάνιο.

Σύμφωνα με τον κ. Β. Λυκούσης, *«το παγωμένο μεθάνιο μπορεί υπό προϋποθέσεις να χρησιμεύσει ως σημαντική πηγή ενέργειας, όπως ακριβώς συμβαίνει με το φυσικό αέριο, που έχει πολύ μεγάλη περιεκτικότητα σε μεθάνιο. Το μεθάνιο που εντοπίστηκε βρέθηκε ότι έχει θερμοκρασία 4 βαθμών Κελσίου σε αντίθεση με την θερμοκρασία στον πυθμένα του κρατήρα του ηφαιστείου που η θερμοκρασία ήταν πολύ μεγαλύτερη και έφτανε τους 13,9 βαθμούς Κελσίου»*.

Σύμφωνα με τους Έλληνες επιστήμονες, υπάρχουν μέθοδοι μετατροπής του παγωμένου μεθανίου σε αέρια μορφή, όμως η αξιοποίηση των κοιτασμάτων θα πρέπει να γίνει ύστερα από οικονομοτεχνικές μελέτες, αλλά και επιπλέον έρευνες, που θα φανερώσουν την έκταση και τον όγκο των κοιτασμάτων.

Ο σχεδιασμός στον τομέας της ενέργειας και των ενεργειακών αναγκών στην Κάλυμνο, θα πρέπει να εξετάζει εκτός των άλλων και θέματα όπως είναι⁵⁰:

- Η διαθέσιμη ενεργειακή επάρκεια. Η παρούσα μορφή ενέργειας στο νησί πόσο μπορεί να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του και σε τι βαθμό.
- Η μεταφορά ενέργειας, από άλλα γειτονικά νησιά ώστε να καλύπτεται η ενεργειακή ανάγκη του νησιού. Εδώ θα πρέπει να γίνει μια οικονομική μελέτη που να εξετάζει τη σχέση κόστους μεταφοράς και έργων μεταφοράς ενέργειας με το κόστος της κατασκευής ενός αυτόνομου σταθμού ενέργειας στο νησί.
- Η καταλληλότητα των δικτύων διανομής. Ένα καλό δίκτυο θα είναι ικανό να μεταφέρει την ενέργεια με όσο το δυνατό μικρότερο ποσοστό απωλειών.
- Η εναλλακτική παραγωγή ενέργειας και οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, οι οποίες σύμφωνα και με την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ο πρώτος στόχος και δεσμευτικός για όλα τα κράτη μέλη της, να παράγουν το 20% τουλάχιστον της ενέργειας τους με βιώσιμες μορφές ενέργειας έως το 2020.

Στο θέμα των **μεταφορών** υπάρχει η ανάγκη και θα πρέπει να γίνει μια ορθολογική προσέγγιση. Λέγοντας μεταφορές εννοούμε τόσο τη διακίνηση των ανθρώπων όσο και τη διακίνηση των προϊόντων. Οι μεταφορές αποτελούν ένα σημαντικό πρόβλημα, προς διευθέτηση, όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και σε όλη την Ευρώπη το οποίο οφείλεται στην συνεχή αύξηση της ζήτησης για μετακινήσεις. Έτσι ο τομέας των μεταφορών, σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ), αντιπροσωπεύει το 40% της συνολικής ενεργειακής κατανάλωσης, ενώ κατέχει και σημαντικό και διαρκώς αυξανόμενο μερίδιο ευθύνης για τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και συμβατικών αερίων ρύπων, καθώς και υψηλά επίπεδα θορύβου που αποτελούν και αυτά ένα είδος υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος. Παράλληλα, η επέκταση των συγκοινωνιακών υποδομών για την κάλυψη της αυξανόμενης ζήτησης, έχει σαν συνέπεια την αύξουσα κατάληψη παραγωγικών γαιών και την υποβάθμιση φυσικών οικοσυστημάτων, ενώ συχνά αυτή η προσφορά νέων υποδομών προκαλεί μεσοπρόθεσμα

⁵⁰ Πηγή: Ειδική Προκαταρκτική Έκθεση Αναπτυξιακής Μελέτης Καλύμνου, Γ. Γιαννέλης, σύμβουλοι οικονομολόγοι, Δήμος Καλυμνίων, Φεβρουάριος 1995

περαιτέρω αύξηση της ζήτησης⁵¹. Από την άλλη πλευρά η έλλειψη τέτοιων υποδομών κατάλληλων έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση στις συμφόρηση, με πολλαπλές επιπτώσεις στην ατμοσφαιρική ρύπανση. Στην Κάλυμνο λόγο της γεωγραφικής ιδιαιτερότητας και της νησιωτικότητας που έχει, το θέμα των μεταφορών είναι από τα σημαντικότερα. Η βελτίωση της σύνδεσης του νησιού με την πρωτεύουσα καθώς επίσης και με την περιφέρεια και τον ευρύτερο Αιγαιοπελαγίτικο χώρο, αποτελεί βασική προϋπόθεση για την άρση του προβλήματος της απομόνωσης που αντιμετωπίζει. Η παρέμβαση στο θέμα των μεταφορών θα πρέπει να περιλαμβάνει προτάσεις στην οργάνωση και στον σχεδιασμό των υποτομέων, όπως είναι οι θαλάσσιες μεταφορές, αυτοκινητικές μεταφορές και οι αεροπορικές μεταφορές. Όλα αυτά θα συμβάλουν στην καλή ποιότητα ζωής των κατοίκων της, στην ενίσχυση του δευτερογενή τομέα, του εμπορίου καθώς επίσης θα συμβάλουν και στην τόνωση του τουρισμού. Ο κρατικός μηχανισμός προσπαθεί να δώσει λύσεις στο θέμα αυτό, με την Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη, δίνει προσοχή στις θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες λόγω της γεωμορφολογίας της χώρας εμφανίζουν το υψηλότερο ποσοστό συμμετοχής στο συνολικό μεταφορικό έργο (εμπορευμάτων και επιβατών) μεταξύ όλων των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ορισμένες από τις δράσεις που προωθούσε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και τώρα προωθεί ο αρμόδιος κρατικός μηχανισμός είναι:

- Η υποστήριξη της συστηματικής θαλάσσιας σύνδεσης των νησιωτικών περιοχών της χώρας έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η εδαφική συνέχεια και η συνοχή του Κοινοτικού χώρου, καθώς και η διευκόλυνση της κινητικότητας στις περιοχές αυτές που από τη φύση τους παρουσιάζουν προβλήματα προσπελασιμότητας με δυσμενείς κοινωνικές συνέπειες.
- Η υποστήριξη και η προώθηση της Ναυσιπλοΐας Μικρών Αποστάσεων (Short Sea Shipping), η οποία πρωτοβουλία υποστηρίζεται και από την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Καθώς και η ανάλυση προβλημάτων λειτουργίας των λιμένων και η ιεράρχηση προτεραιοτήτων έτσι ώστε να εξασφαλισθεί η αναγκαία ισορροπία μεταξύ της ανάπτυξης τους και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Η συχνότητα της επικοινωνίας της Καλύμνου τόσο με το κέντρο, όσο και με την περιφέρεια της, αποτελεί κύριο στοιχείο της παραγωγικής και κοινωνικής της διαδικασίας. Ο στόχος θα πρέπει να είναι η ελαχιστοποίηση του κόστους των μεταφορών μέσα από την αποτελεσματική σχεδιάσή τους. Μέσα στην Κάλυμνο θα πρέπει να σχεδιαστεί η οργάνωση των μαζικών συγκοινωνιών σε σχέση με τις ιδιωτικές

⁵¹ Πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Εθνική Στρατηγική προς τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (2002).

μετακινήσεις με στόχο την εξοικονόμηση χώρου, χρόνου αλλά και ενέργειας. Κάποιες προτάσεις που θα μπορούσαν να γίνουν στο θέμα αυτό είναι⁵²:

- Η κατασκευή καταφυγίου τουριστικών σκαφών στο λιμάνι της Καλύμνου.
- Η εκπόνηση συνολικής μελέτης διαχείριση για το λιμάνι της Πόθιας.
- Η βελτίωση των δρομολογίων της δημοτικής συγκοινωνίας.
- Η βελτίωση των θαλάσσιων μεταφορών μέσω της αύξησης των δρομολογίων των ακτοπλοϊκών συνδέσεων ιδιαίτερα κατά τη χειμερινή περίοδο.
- Η αποπεράτωση των έργων κατασκευής του έξω λιμενοβραχίονα στο λιμάνι της Καλύμνου, το οποίο θα βοηθήσει στην έλευση μεγαλύτερων πλοίων.

3.2 Τουρισμός

Ο Ελλαδικός χώρος λόγω του ελκυστικού φυσικού περιβάλλοντός του, έχει καταστήσει τη χώρα σε ιδανικό πόλο έλξης για τον τουρισμό. Ύστερα από μια περίοδο ταχύτατης ανάπτυξης δύο περίπου δεκαετιών, ο τουρισμός κατέχει σήμερα το 6% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) της Ελλάδας. Ενώ ο αριθμός των ξένων αφίξεων των τουριστών, που σήμερα κυμαίνεται στα 12 εκατ. αφίξεις ετησίως, παρουσιάζει μια μακροπρόθεσμη άνοδο, τα έσοδα από την τουριστική δραστηριότητα ακολουθούν πτωτική πορεία ως αποτέλεσμα του έντονα αναπτυσσόμενου μαζικού τουρισμού. Ο μαζικός τουρισμός δημιουργεί και σοβαρά προβλήματα στο περιβάλλον, με συνέπεια η συνέχεια του ίδιου μοντέλου τουριστικής ανάπτυξης να υπονομεύει ουσιαστικά την ανάπτυξη του μακροπρόθεσμα.

Οι περιοχές που δέχονται την μεγαλύτερη τουριστική πίεση είναι οι παράκτιες περιοχές στις οποίες γίνεται και η μεγαλύτερη συγκέντρωση τουριστών αλλά και ζει το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού. Ο παράκτιος χώρος έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και από την πλευρά των φυσικών οικοσυστημάτων και αυτό λόγω της συνύπαρξης και της αλληλεπίδρασης τριών βασικών στοιχείων της φύσης, θάλασσας, ξηράς και αέρα. Δέλτα ποταμών, λιμνοθάλασσες, υδροβιότοποι, λιβάδια ποσειδωνίας, κόλποι κα, αποτελούν περιοχές αναπαραγωγής και διαβίωσης πολλών και σημαντικών ειδών χλωρίδας και

⁵² Πηγή: Δήμος Καλύμνιων, Αναπτυξιακή Μελέτη Καλύμνου, ΄β Φάση, PRISMA Ε.Π.Ε., Οκτώμβριος 1998

πανίδας⁵³. Οι συνέπειες της υποβάθμισης του περιβάλλοντος, που είναι ορατές και με γυμνό μάτι είναι η πληθώρα οδικών αρτηριών κατά μήκος των ακτών που οδηγούν στους τουριστικούς προορισμούς και ο συνωστισμός που δημιουργείται στις παραλίες. Η αλόγιστη κατανάλωση νερού στις άνομβρες περιόδους, προκαλεί πιέσεις στους υδάτινους πόρους ιδιαίτερα στα μικρά νησιά. Η αυξημένη ζήτηση νερού και η υπεράντληση έχει πολλές επιπτώσεις σε αυτές τις περιοχές όπως είναι η μη αντιστρέψιμη υφαλίρωση του υπόγειου υδροφορέα. Παράλληλα, ο τουρισμός και η τουριστική βιομηχανία είναι παραγωγός μεγάλων ποσοτήτων στερεών αποβλήτων, με αποτέλεσμα οι τοπικές αρχές να αδυνατούν ορισμένες φορές να αντεπεξέλθουν αποτελεσματικά σε αυτή την παραγωγή. Επίσης, ο καθαρισμός των ακτών με τα ειδικά μηχανήματα έχει γίνει κοινή πρακτική, παρότι η μέθοδος αυτή μπορεί να προκαλέσει διάβρωση στην παραλία.

Σύμφωνα με το Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, «στην χώρα μας έχει ήδη εκπονηθεί πρόγραμμα για τη βιώσιμη ανάπτυξη των Ελληνικών ακτών και νησιών, το οποίο παρείχε γενικές και ειδικές αρχές για τη διαχείριση των περιοχών αυτών, κατευθύνσεις για την οριοθέτηση της παράκτιας ζώνης, τομεακές κατευθύνσεις στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης διαχείρισης και ειδικές προτάσεις. Ακόμη, στο πλαίσιο του προγράμματος διαμορφώθηκε Σχέδιο Οδηγία για τη βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών, όπως επίσης και ο νόμος για το Χωροταξικό Σχεδιασμό και τη Βιώσιμη Ανάπτυξη προβλέπει τη διαμόρφωση Ειδικών Πλαισίων Χωρικής Ανάπτυξης για τις περιοχές με ειδικά προβλήματα όπως είναι οι νησιωτικές και οι παράκτιες περιοχές».

Θα πρέπει να επιβληθεί η εφαρμογή μιας ορθολογικής διαχείρισης, για την λύση των προβλημάτων της ανάπτυξης του παράκτιου χώρου στην Ελλάδα, με την προοπτική μια στρατηγικής για βιώσιμη ανάπτυξη, η οποία θα λαμβάνει υπόψη και τη φέρουσα ικανότητα της κάθε περιοχής. Η ανάπτυξη του τουρισμού θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να εντάσσεται στην ευρύτερη στρατηγική για αειφόρο ανάπτυξη και οι επιμέρους δράσεις της να προωθούνται με μια διαδικασία ολοκληρωμένης διαχείρισης. Σημαντικό παράγοντα, στην διαδικασία της ολοκληρωμένης διαχείρισης, έχει ο ρόλος του χωροταξικού σχεδίου σαν πολιτική συντονισμού και εξειδίκευσης στο χώρο των επί μέρους τομεακών πολιτικών, της κατανομής των οικισμών, των δραστηριοτήτων και των υποδομών στο χώρο, μαζί με την προστασία των φυσικών πόρων και των οικοσυστημάτων.

⁵³ Πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Εθνική Στρατηγική προς τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (2002).

Η αναγκαιότητα της τουριστικής ανάπτυξης και της τουριστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα ήταν και στον προγραμματισμό των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων Νοτίου Αιγαίου, 2000 – 2006. Η προσέγγιση της περιφερειακής τουριστικής ανάπτυξης πρέπει να είναι και τώρα απόλυτα συμβατή με τις βασικές επιλογές της Εθνικής πολιτικής για τον τουρισμό, όπως άλλωστε έχει διατυπωθεί και από τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (ΕΟΤ), δηλαδή:

- Να υπάρχει αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών,
- Ο εμπλουτισμός του τουριστικού προϊόντος να γίνεται με τη χρησιμοποίηση νέων και εναλλακτικών μορφών τουριστικών δραστηριοτήτων,
- Να υπάρξει μείωση όσο το δυνατόν της εποχικότητας,
- Να ενισχυθεί η προβολή της τουριστικής εικόνας της χώρας κυρίως προς το εξωτερικό,
- Να βελτιωθεί η τουριστική εκπαίδευση και κατάρτιση στη χώρα μέσα από αναδιάρθρωτικές κινήσεις.

Οι βάσεις για αυτές τις ενέργειες θεωρητικά πρέπει να έχουν μπει από το Π.Ε.Π. Νοτίου Αιγαίου 2000 – 2006⁵⁴, καθώς οι πόροι για τον τουρισμό κατευθύνθηκαν κατά προτεραιότητα για την ενίσχυση των εναλλακτικών και ειδικών μορφών τουρισμού (καταδυτικός τουρισμός, ο θαλάσσιος τουρισμός, ο αναρριχητικός τουρισμός, ο πολιτιστικός τουρισμός, ο συνεδριακός τουρισμός κα.), αλλά και στην αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, ούτως ώστε να γίνει πιο ανταγωνιστικό το τουριστικό προϊόν της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, για μεγαλύτερη χρονική περίοδο και με τουρισμό υψηλότερου εισοδήματος.

Για την ενίσχυση του θαλασσιού τουρισμού θα πρέπει να δημιουργηθεί ένα δίκτυο από μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια τουριστικών σκαφών, όπως έχει δείξει και η μελέτη ΕΣΥΛΑ⁵⁵ του ΕΟΤ. Επιπλέον, θα πρέπει να δοθούν κίνητρα για την ίδρυση νέων ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων μικρού μεγέθους, προσαρμοσμένων πάντα στις δυνατότητες των νησιών, δίνοντας έμφαση στα μικρά νησιά και αφού λάβουν σοβαρά υπόψη την φέρουσα ικανότητα των περιοχών και συνεκτιμώντας την κατάταξη των περιοχών με βάση την ισχύουσα νομοθεσία Ν. 2601/ 98 και τις σχετικές υπουργικές αποφάσεις, οπότε θα βελτιωθεί και θα ενισχυθεί η τουριστική βιομηχανία.

⁵⁴ Πηγή: Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (Π.Ε.Π) Νοτίου Αιγαίου 2000 – 2006, Σύρος Νοέμβριος 2006, σελ. 32

⁵⁵ ΕΣΥΛΑ: Μελέτη Χωροθέτησης Τουριστικών Λιμένων (μαρίνων) και τουριστικών αγκυροβολίων.

Στην Κάλυμνο η τουριστική κίνηση είναι σχετικά χαμηλή. Παρουσιάστηκε αρκετά ικανοποιητική σε σχέση με το σύνολο της χώρας την περίοδο 1984 – 1995, σύμφωνα με στοιχεία του ΕΟΤ, αλλά έκτοτε η τουριστική κίνηση ακολουθεί πτωτική πορεία. Το νησί της Καλύμνου υστερεί επίσης σημαντικά έναντι των δύο μεγάλων νησιών του Νομού Δωδεκανήσων (Ρόδου - Κω) σε θέματα υποδομών, συγκοινωνίας και σύνδεσης με την υπόλοιπη Ελλάδα και το εξωτερικό, λόγω του ότι δεν διαθέτει διεθνή αερολιμένα, όπως η Ρόδος και η Κω.

Η συγκοινωνιακή απομόνωση του νησιού, αποτελεί και το οξύτερο πρόβλημα για τον τουρισμό. Παλιότερα, υπήρχαν μέχρι και τρία ακτοπλοϊκά δρομολόγια την ημέρα από τον Πειραιά. Τώρα δεν υπάρχουν ούτε καν καθημερινά δρομολόγια. Η κατάσταση αυτή ώθησε τον Δήμο και την τοπική κοινωνία της Καλύμνου, να δραστηριοποιηθεί στο πεδίο των ενδοδωδεκανησιακών δρομολογίων (μεταφορά επιβατών από το αεροδρόμιο Κω στην Κάλυμνο) και να εξετάζει την προοπτική δρομολόγησης πλοίου για την σύνδεση με τον Πειραιά⁵⁶. Η έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου δημιούργησε νέες προοπτικές για τον τουρισμό του νησιού. Τα καθημερινά δρομολόγια της Olympic AIR, εξασφαλίζουν ένα αριθμό επιβατών (έως και 40 άτομα στην κάθε πτήση), αλλά ο περιορισμός αυτός ίσως θα πρέπει να μετριαστεί με την πραγματοποίηση δύο δρομολογίων ημερησίως.

Σύμφωνα με δηλώσεις των ξενοδοχείων που αντιπροσωπεύουν το 55% του συνολικού ξενοδοχειακού δυναμικού της Καλύμνου, το νησί επισκέφτηκαν 12.177 τουρίστες οι οποίοι πραγματοποίησαν 46.235 διανυκτερεύσεις το 2008. Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 9, τη σημαντικότερη εθνικότητα μεταξύ των τουριστών αποτελούν οι Έλληνες, ακολουθούν οι Ολλανδοί, οι Δανοί, οι Βρετανοί και οι Ιταλοί. Παρότι οι Έλληνες αποτελούν τα δύο τρίτα των αφιχθέντων τουριστών, πραγματοποιούν μόνο το 42% των συνολικών διανυκτερεύσεων, λόγω της μικρής μέσης παραμονής τους συγκρινόμενοι με την αντίστοιχη των αλλοδαπών επισκεπτών του νησιού.

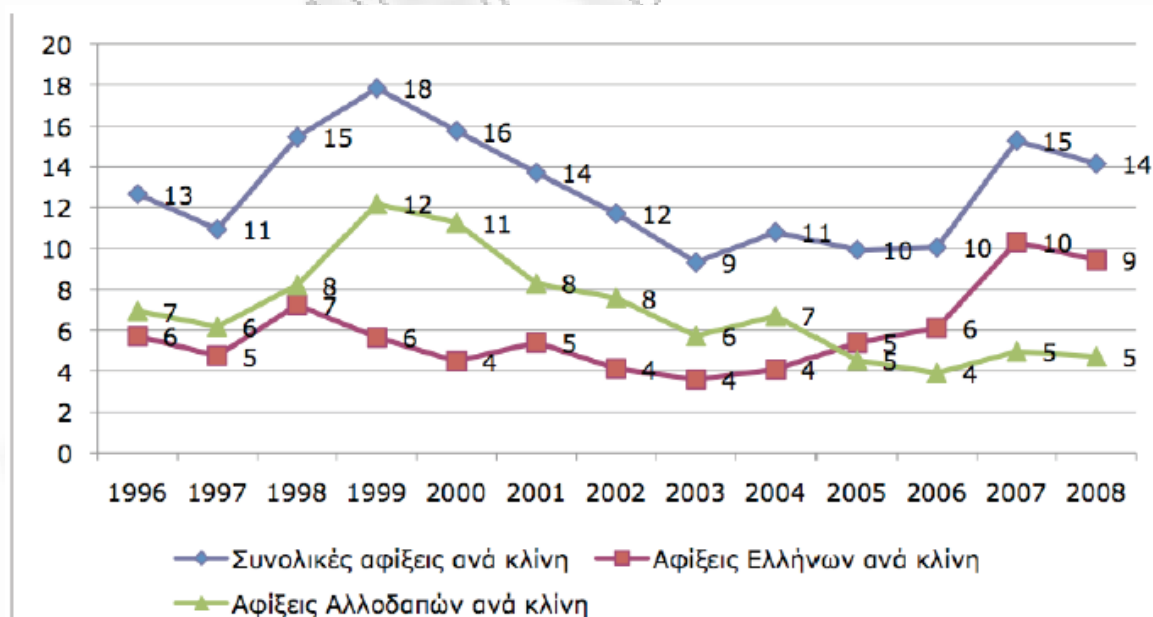
Το ρεκόρ αφίξεων καταγράφηκε το 1999, όταν για κάθε ξενοδοχειακή κλίνη της Καλύμνου πραγματοποιήθηκαν 18 αφίξεις (βλ. Διάγραμμα 2). Η επίδοση αυτή μειώθηκε στο μισό τέσσερα χρόνια αργότερα για να ακολουθήσει μια μεγάλη ανάκαμψη το 2007, χωρίς όμως κάποιο αξιόλογο αντίκρισμα στις διανυκτερεύσεις λόγω της μειωμένης παραμονής. Η αναλογία ξένων τουριστών, έχει αντιστραφεί, δεν είναι πλέον διπλάσια σε σχέση με τους Έλληνες, βάση των στοιχείων του 2007.

⁵⁶ Πηγή: Τουριστική Μελέτη Καλύμνου, Σχέδιο Μάρκετινγκ για τον Τουρισμό της Καλύμνου, Δρ. Δημήτρης Κούτουλας, 2009

	Αφίξεις	Διανυκτερεύσεις (Μερίδιο)	Μέση Παραμονή*
Σύνολο τουριστών	12.177	46.235 (100,0%)	3,8
Σύνολο αλλοδαπών	4.063	26.842 (58,1%)	6,6
Έλληνες	8.114	19.393 (41,9%)	2,4
Ολλανδοί	806	4.269 (9,2%)	5,3
Δανοί	496	4.112 (8,9%)	8,3
Βρετανοί	485	3.863 (8,4%)	8,0
Ιταλοί	536	2.775 (6,0%)	5,2
Αυστριακοί	241	2.109 (4,6%)	8,8
Νορβηγοί	194	1.668 (3,6%)	8,6
Σουηδοί	174	1.595 (3,5%)	9,2
Γάλλοι	242	1.324 (2,9%)	5,5
Γερμανοί	222	1.249 (2,7%)	5,6
Ελβετοί	153	983 (2,1%)	6,4
Φινλανδοί	80	487 (1,1%)	6,1
Τσέχοι	41	406 (0,9%)	9,9
Σλοβάκοι	44	278 (0,6%)	6,3
Νεοζηλανδοί	23	243 (0,5%)	10,6
Αμερικανοί	63	227 (0,5%)	3,6
Αυστραλοί	66	198 (0,4%)	3,0
Ισπανοί	29	179 (0,4%)	6,2

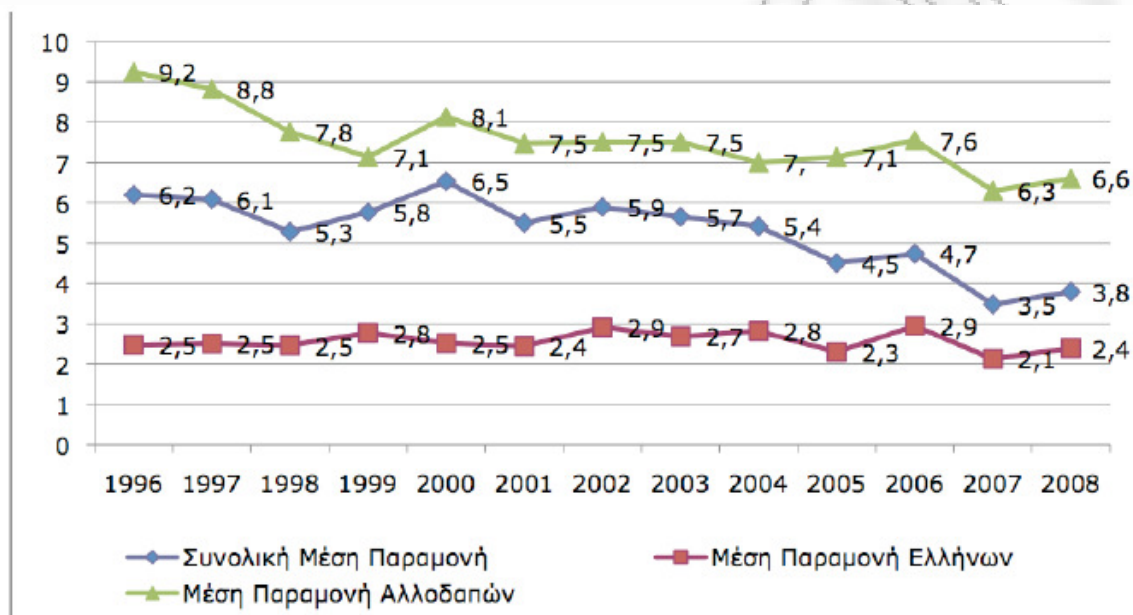
* μετρούμενη σε αριθμό διανυκτερεύσεων ανά τουρίστα

Πίνακας 9: Κίνηση στα ξενοδοχειακά καταλύματα της Καλύμνου το 2008 (στοιχεία ΕΣΥΕ από το 55% του συνολικού ξενοδοχειακού δυναμικού), Πηγή: Τουριστική Μελέτη Καλύμνου



Διάγραμμα 2: Αφίξεις ανά κλίνη στα ξενοδοχειακά καταλύματα της Καλύμνου για την περίοδο 1996-2008 (υπολογισμός βάσει στοιχείων της ΕΣΥΕ), Πηγή: Τουριστική Μελέτη Καλύμνου

Από τα στοιχεία της ΕΣΥΕ προκύπτει ότι η μέση διάρκεια παραμονής των τουριστών που επισκέπτονται την Κάλυμνο, υπήρξε σταθερά πτωτική μετά το 2000, όταν σημειώθηκε η υψηλότερη επίδοση ανά τουρίστα με 6,5 διανυκτερεύσεις, για να φτάσει το 2007 σε μόλις 3,5 διανυκτερεύσεις και να ανακάμψει λίγο το 2008 με 3,8 διανυκτερεύσεις (βλ. Διάγραμμα 3).



Διάγραμμα 3: Μέση παραμονή Ελλήνων και ξένων τουριστών στα ξενοδοχεία της Καλύμνου – μετρούμενη σε διανυκτερεύσεις – για την περίοδο 1996-2008 (υπολογισμός βάσει στοιχείων της ΕΣΥΕ), Πηγή: Τουριστική Μελέτη Καλύμνου

Σύμφωνα με τον Δρ. Δημήτρη Κούτουλα⁵⁷, η μεγάλη αυτή πτώση στη συνολική μέση παραμονή οφείλεται σε δύο παράγοντες:

1. Αφενός οφείλεται στην αύξηση του μεριδίου των Ελλήνων τουριστών, των οποίων η μέση παραμονή, είναι κατά πολύ μικρότερη των ξένων τουριστών. Η παραμονή των Ελλήνων στο νησί της Καλύμνου κυμαίνεται παραδοσιακά το πολύ σε 2 με 3 διανυκτερεύσεις, γεγονός που δείχνει ότι δεν επισκέπτονται το νησί για τις κύριες διακοπές τους. Αντιθέτως, πρόκειται στην πλειοψηφία τους για άτομα που έρχονται στο νησί για επαγγελματικούς ή προσωπικούς λόγους ή και για ένα ολόημερο ταξίδι αναψυχής.

⁵⁷ Δρ. Δημήτρης Κούτουλας, Ειδικός Σύμβουλος Τουριστικού Μάρκετινγκ, σύμβουλος σε θέματα τουρισμού και μάρκετινγκ

2. Αφετέρου σχετίζεται με τη σταθερή πτώση της διάρκειας στα ταξίδια διακοπών που πραγματοποιούν οι Ευρωπαίοι τουρίστες. Η πτώση αυτή είναι γενική σε όλους τους Μεσογειακούς προορισμούς και δεν αφορά μόνο την Κάλυμνο. Σίγουρα όμως αντανακλά την τάση για συντομότερες και κύριες διακοπές σε συνδυασμό με την πραγματοποίηση περισσότερων ολιγοήμερων αποδράσεων (short breaks). Μέσα σε μια δεκαετία υποχώρησε η μέση διάρκεια διανυκτέρευσης των ξένων επισκεπτών της Καλύμνου από τις 9,2 στις 6,6 διανυκτερεύσεις.

3.2.1 Περιοριστικοί παράγοντες τουρισμού στην Κάλυμνο⁵⁸

Σημαντικός περιοριστικός παράγοντας για την βελτίωση του τουριστικού προφίλ της Καλύμνου, αφορά τον χαρακτήρα της τουριστικής υποδομής, ιδιαίτερα την ποιότητα και το μέγεθος των επιχειρήσεων τουριστικών καταλυμάτων. Σύμφωνα με την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης που έγινε από την PRISMA Ε.Π.Ε. στην Α' φάση της μελέτης, το νησί στερείται σημαντικού δυναμικού καταλυμάτων υψηλών κατηγοριών καθώς η στην πλειοψηφία του διαθέτει κλίνες τρίτης και δεύτερης κατηγορίας, ενώ αξιοσημείωτη είναι η έλλειψη ξενοδοχειακών μονάδων πολυτελείας. Λόγω της κατάστασης αυτής, του μικρού μεγέθους των υφιστάμενων τουριστικών καταλυμάτων, δεν υπάρχει υψηλή ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών και κατ' επέκταση δεν ανταποκρίνεται στις προϋποθέσεις της ανάπτυξης τουρισμού υψηλών εισοδημάτων.

Επιπλέον, από τη δειγματοληπτική έρευνα που έγινε το 1998, προκύπτει ότι τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι τουριστικές επιχειρήσεις αφορούν την έλλειψη τεχνικών και τουριστικών υποδομών και την υπάρχουσα κυκλοφοριακή κατάσταση. Τα κυκλοφοριακά προβλήματα σχετίζονται με την λειτουργία των δημόσιων συγκοινωνιών και την κατάσταση του οδικού δικτύου στο νησί. Επίσης, άλλο ένα πρόβλημα αφορά θέματα χρηματοοικονομικής φύσης, καθώς και θέματα όπως είναι η προσέλκυση πελατών, τα οποία σχετίζονται κυρίως με κακή πρακτόρευση και τον ανταγωνισμό, από τα γειτονικά νησιά.

⁵⁸ Πηγή: Δήμος Καλύμνιων, Αναπτυξιακή Μελέτη Καλύμνου, β' Φάση, PRISMA Ε.Π.Ε., Οκτώβριος 1998

Τέλος, ο κυριότερος περιοριστικός παράγοντας αφορά την απόσταση που έχει το νησί της Καλύμνου από την πρωτεύουσα κυρίως και από άλλα νησιωτικά κέντρα που διαθέτουν διεθνείς αερολιμένες. Το χρόνιο αυτό ακτοπλοϊκό πρόβλημα και η πολύωρη διαδρομή των επιβατηγών πλοίων, καθιστούν το νησί σαν δύσκολο προορισμό και για τον εγχώριο τουρισμό αλλά και για τον εξωτερικό τουρισμό, λόγω του ότι δεν διαθέτει διεθνή αερολιμένα.

3.2.2 Δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης Καλύμνου⁵⁹

Με βάση τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι υπάρχει η αναγκαιότητα μιας νέας στρατηγικής τουριστικής ανάπτυξης. Η τουριστική ανάπτυξη θα πρέπει να βασίζεται στο “τουριστικό τρίπολο”, που αποτελείται από την Κω, την Λέρο και την Κάλυμνο. Το τρίπολο αυτό βασίζεται στην αξιοποίηση της μεγάλης τουριστικής δραστηριότητας και της υποδομής που διαθέτει η Κως, στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της Λέρου (παραλίες και φυσική ομορφιά) και στις δυνατότητες τουριστικής αξιοποίησης των ειδικών πόρων της Καλύμνου (σπήλαια, θερμές πηγές, παραλίες κ.α). Η Κάλυμνος μπορεί να λειτουργήσει σαν τουριστική γέφυρα μεταξύ των νησιών της Λέρου και της Κω και να επωφελείται από τις ολιγοήμερες διακοπές των τουριστών.

Επίσης, θα πρέπει να βασιστεί στην ανάπτυξη της υπάρχουσας ξενοδοχειακής υποδομής, καθώς και στην δημιουργία μονάδων κατασκήνωσης (camping). Η ανάπτυξη νέων μορφών τουρισμού, εναλλακτικού τουρισμού, η ανάδειξη της ιστορίας και της ξεχωριστής ομορφιάς με τα αναλλοίωτα χαρακτηριστικά που διαθέτει η Κάλυμνος, μπορούν να οδηγήσουν στη θετική εξέλιξη της τουριστικής δραστηριότητας στο νησί.

Το στοιχείο που διαφοροποιεί την Κάλυμνο από τα υπόλοιπα νησιά είναι οι δραστηριότητες που προσφέρει στους επισκέπτες της. Η Κάλυμνος ενθαρρύνει τους επισκέπτες της για την πραγματοποίηση ενεργητικών διακοπών, λόγω του συμπλέγματος νησιών που την περιτριγυρίζουν (Τέλενδος, Ψέριμος κ.α.).

Το νησί βιώνει εδώ και δεκατέσσερα χρόνια την ταχεία διεθνή καθιέρωσή του ως έναν από τους κορυφαίους προορισμούς για αναρρίχηση και αναρριχητικό τουρισμό. Οι εξαιρετικοί βράχοι, η καλή οργάνωση των αναρριχητικών πεδίων, η ελκυστικές τιμές, το

⁵⁹ Πηγή: Δήμος Καλύμνιων, Αναπτυξιακή Μελέτη Καλύμνου, ΄β Φάση, PRISMA Ε.Π.Ε., Οκτώμβριος 1998

κατάλληλο κλίμα, η συμβολή του Δήμου και της τοπικής κοινωνίας, βοήθησαν στην πορεία και στην ανάδειξη αυτή. Ο αναρριχητικός τουρισμός αύξησε την τουριστική περίοδο του νησιού καθώς και οι 3.000 αναρριχητές που έρχονται ετησίως, πέτυχαν σημαντικά έσοδα για τις τοπικές επιχειρήσεις.

Επιπλέον, ο Δήμος προσπαθεί να προωθήσει και μια νέα μορφή τουρισμού, αξιοποιώντας το θαλάσσιο οικοσύστημα του νησιού με τον ελκυστικό βυθό, την πανίδα και τους γεωλογικούς σχηματισμούς που διαθέτει. Ο καταδυτικός τουρισμός και η ανάδειξη της μεγάλης παράδοσης της Καλύμνου στις καταδύσεις θα βοηθήσουν αρκετά στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη του νησιού μέσα από τον τουρισμό, χωρίς την επιβάρυνση του περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων που διαθέτει, γεγονός που παρατηρείται στην ανάπτυξη του μαζικού τουρισμού.

Με Δημοτική απόφαση το Καταδυτικό Πάρκο θα δημιουργηθεί στην περιοχή Αργινώντα – Καλύμνου, όπου η κατασκευή του θα ολοκληρωθεί σε πέντε φάσεις. Παράλληλα, τον Ιανουάριο του 2010, έγινε και επίσημη πρόταση από το Ινστιτούτο Ενάλιων Αρχαιολογικών Ερευνών (Ι.Ε.Ν.Α.Ε.), για προσομοίωση αρχαίου ναυαγίου εμπορικού πλοίου στην περιοχή του Καταδυτικού Πάρκου. Σύμφωνα με το Ινστιτούτο, η πρόταση αυτή μπορεί να ενταχθεί στα επιχειρησιακά προγράμματα «LEADER Αλιείας 2007 – 2013», εξασφαλίζοντας τους απαραίτητους πόρους για την υλοποίησή της.

Κατά την προσωπική μου άποψη, μια τέτοια ενέργεια μόνο θετική μπορεί να είναι καθώς η προσομοίωση του αρχαίου ναυαγίου, εκτός από πόλο έλξης στο καταδυτικό πάρκο, θα μπορέσει να λειτουργήσει και σαν τεχνητός ύφαλος και να βοηθήσει περαιτέρω στην θαλάσσια βιοποικιλότητα και τη θαλάσσια πανίδα της περιοχής, ενισχύοντας περισσότερο το θαλάσσιο πάρκο.

3.3 Αλιεία

Η Κάλυμνος είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα απομονωμένης νησιωτικής περιοχής, όπου η αλιεία συμμετέχει σημαντικά στο εισόδημα των κατοίκων της. Γι αυτό το λόγο η Κάλυμνος κατέχει μια από τις πρώτες θέσεις στην παράκτιο και μέση αλιεία στο Νομό Δωδεκανήσων. Το λιμάνι της διαθέτει 450 περίπου αλιευτικά σκάφη, από τα οποία το 7% ασχολείται με την αλιεία του Ξιφία, το 6% με την σπογγαλιεία, το 1,7% χρησιμοποιεί μηχανότρατα, το 0,3% χρησιμοποιεί τα γριγρί και το 85% χρησιμοποιεί

δίχτυα (παραγάδια) ή άλλες αλιευτικές μεθόδους⁶⁰. Οι δυνατότητες των σκαφών είναι αρκετά μεγάλες καθώς μπορούν να κινηθούν σε πολλή μεγάλη ακτίνα δράσης, σε όλες τις Ελληνικές θάλασσες αλλά και στις ακτές της Ανατολικής Μεσογείου. Σύμφωνα με στοιχεία της μελέτης που έκανε το ΕΘΙΑΓΕ, το 48% των παράκτιων πλοίων που ελλιμενίζονται στο νησί σήμερα, χρησιμοποιεί μανωμένα δίχτυα σαν εποχικό εργαλείο, το 85% χρησιμοποιεί παραγάδια βυθού, το 37% χρησιμοποιεί συρτές, το 10% τις πετονιές και το 4% χρησιμοποιεί παγίδες. Περίπου 2,500 άνθρωποι στην Κάλυμνο ασχολούνται ή εξαρτούνται άμεσα από την αλιεία, ποσοστό που είναι υπερδιπλάσιο σε σχέση με τις άλλες νησιωτικές περιοχές της Ελλάδας. Βάση παλιότερης έρευνας, το μεγαλύτερο μέρος των αλιέων (80%) ζει αποκλειστικά από αυτή και μόνο το 4% ασχολείται με τον τουρισμό. Το γεγονός αυτό κάνει πιο δύσκολο το έργο των Ευρωπαϊκών και Κρατικών μηχανισμών για την διαχείριση των αλιευτικών πεδίων της περιοχής, γι αυτό οποιαδήποτε πρόταση πάνω στο θέμα αυτό, πρέπει να λάβει σοβαρά υπόψη της τα χαρακτηριστικά της τοπικής κοινωνίας και του νησιού.

Το κύριο αλιευτικό πεδίο, βρίσκεται ανάμεσα στα στενά της Κω και της Καλύμνου, όπου υπάρχει μεγάλη δράση παράκτιου στόλου αλλά και μικρότερων σκαφών κυρίως κατά την φθινοπωρινή αλλά και χειμερινή περίοδο. Όπως είναι λογικό το πέρασμα αυτό είναι μικρό και δημιουργεί πολλά προβλήματα χώρου αλλά και προβλήματα στο θαλάσσιο οικοσύστημα και βυθό, όταν τα περισσότερα εργαλεία που χρησιμοποιούνται είναι συρόμενα.

Country or area	1998 t	1999 t	2000 t	2001 t	2002 t	2003 t	2004 t	2005 t	2006 t	2007 t
Turkey	487 200	573 824	503 345	527 733	566 682	507 772	550 482	426 496	533 048	632 450
Greece	110.135	120.580	99.332	94.190	96.343	93.383	93.886	92.423	98.238	96.094
China	15.321.438	15.021.117	14.648.606	14.176.195	14.173.776	14.347.274	14.464.803	14.588.940	14.631.018	14.659.036
World total	85.698.175	91.446.928	93.469.272	90.758.152	90.990.801	88.243.068	92.279.764	92.182.739	89.863.279	90.063.851
World excl. China	70.376.937	76.425.811	78.581.957	76.581.957	76.817.025	73.895.794	77.814.961	77.593.799	75.232.261	75.404.815

Πίνακας 10: Capture production by countries or areas, Πηγή: FAO⁶¹

⁶⁰ Πηγή: ΕΘΙΑΓΕ – Ινστιτούτο Αλιευτικής Έρευνας, Διαχείριση αλιευτικών πεδίων επαρχίας Καλύμνου, Δεκέμβριος 2009, Επιστημονικός Υπεύθυνος του έργου κ. Αργύρης Καλλιανιώτης.

⁶¹ Στοιχεία από τον παγκόσμιο οργανισμό FAO (Food and Agricultural Organization) για την παγκόσμια αλιεία.

Η ανεξέλεγκτη αλιευτική δράση και η χρήση παράνομων μεθόδων και μέσων, παγκοσμίως αλλά και συγκεκριμένα στον Ελλαδικό χώρο, έχει οδηγήσει στην υποβάθμιση του θαλάσσιου πλούτου και του θαλάσσιου οικοσυστήματος. Στον πίνακα 10, βλέπουμε συγκριτικά τις ποσότητες που αλιευμάτων που αλιεύθηκαν παγκοσμίως από την Ελλάδα και την Κίνα για τις χρονιές από το 1998 έως το 2007. Η μείωση που παρατηρείται και στην χώρα μας αλλά και στην Κίνα οφείλεται κυρίως στην προσπάθεια που γίνεται παγκοσμίως για την μείωση και τον έλεγχο των ιχθυοαποθεμάτων. Παρόλα αυτά, οι παγκόσμιες συνολικές ποσότητες έχουν αυξητική τάση και αυτό οφείλεται κυρίως και σε άλλες χώρες όπως οι Ινδίες, ΗΠΑ, Καναδάς, Χιλή, Ρωσία και Ιαπωνία, όπου η συνεχής αύξηση του πληθυσμού, η τεχνολογική εξέλιξη με τις νέες μεθόδους αλίευσης και η ανάγκη των ανθρώπων σε ψάρια που συνεχώς αυξάνεται κυρίως για λόγους υγείας, έχουν οδηγήσει σε αυτές τις αυξητικές τάσεις.

Στην Ελλάδα αυτή η προσπάθεια μείωσης της αλίευσης και των παράνομων τρόπων που χρησιμοποιούνται, έχουν οδηγήσει το κράτος στην έκδοση νόμων αλλά και Προεδρικών Διαταγμάτων κατά καιρούς. Πιο συγκεκριμένα, το 1997 με απόφαση του τότε Υπουργού Γεωργίας κ. Στέφανου Τζουμάκα που δημοσιεύθηκε της στο δεύτερο τεύχος της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (αριθμός φύλλου 719), απαγορεύεται η αλιεία με μηχανότρατα στη θαλάσσια περιοχή Καλύμνου και Κω, λόγω άμεσης ανάγκης για την προστασία των ιχθυοαποθεμάτων στην περιοχή αυτή. Την απόφαση αυτή ακολούθησαν και πιο πρόσφατα Προεδρικά Διατάγματα, όπως το υπ' αριθμόν 228 το οποίο δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στο πρώτο τεύχος με αριθμό φύλλου 229 και το υπ' αριθμόν 115 που δημοσιεύτηκε και αυτό από την Εφημερίδα της Κυβέρνησης στο πρώτο τεύχος με αριθμό φύλλου 146⁶². Με τον ίδιο τρόπο και τα δύο αυτά διατάγματα, κάνουν λόγο για την προστασία της θαλάσσιας περιοχής μεταξύ Καλύμνου και Κω, από κάθε αλιευτικό εργαλείο (ειδικότερα από τα συρόμενα), λόγω της ύπαρξης λειμώνων ποσειδωνίας.

Στον τομέα της ιχθυοκαλλιέργειας, η Κάλυμνος διαθέτει δύο μονάδες και η μία μονάδα ιχθυοκαλλιέργειας, διαθέτει και μονάδες παραγωγής γόνου. Παλιότερα διέθετε πολύ περισσότερες μονάδες αλλά για διάφορους λόγους, κυρίως οικονομικούς, τώρα έχουν μείνει μόνο δύο. Η λειτουργία των μονάδων αυτών παρατηρείται στις περιοχές του κόλπου στην Χαλί και στην περιοχή προς Βαθί. Οι εγκαταστάσεις αυτές παρεμποδίζουν την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού κυρίως στην βορειοδυτική πλευρά της

⁶² Η ειδική αυτή νομοθεσία εκδόθηκε το 2007, λόγω της πόντισης τεχνητού υφάλου στην περιοχή του όρμου Κορχυλαρίου της νήσου Κω.

Καλύμνου, όμως αυξάνουν την οικονομία του νησιού. Η Ευρωπαϊκή Ένωση συνδράμει σημαντικά τον τομέα της ιχθυοκαλλιέργειας της εμπορίας και μεταποίησης των προϊόντων της αλιείας, με επιδοτήσεις που φτάνουν ακόμα και το 50% της επένδυσης, σύμφωνα με τον Κανονισμό της ΕΟΚ 369 9/93 και της Κοινής Υπουργικής Απόφασης των Υπουργών Γεωργίας, Οικονομικών και Εθνικής Οικονομίας 260515/ 2.3.95⁶³. Επίσης, με κρατικές ενέργειες που γίνανε παλαιότερα, με τις Υπουργικές Αποφάσεις του Υπουργού Γεωργίας (260851/ 4.4.95) και τον Αναπτυξιακό Νόμο 2601/ 98, ιδρύθηκαν, εκσυγχρονίστηκαν και επεκτάθηκαν αρκετές μονάδες ιχθυοκαλλιέργειας του νησιού, με αποτέλεσμα την βελτίωση των υποδομών αλλά και της τεχνογνωσίας.

Τέλος, ο κλάδος της σπογγαλιείας αποτελούσε έναν από τους σημαντικότερους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας του νησιού, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην οικονομία της Καλύμνου. Ο κλάδος αυτός μειώθηκε σημαντικά, λόγω προβλημάτων κυρίως των σπογγαλιέων από τα Αφρικανικά παράλια, της υποβάθμισης των ελληνικών σπογγοφόρων βυθών, τόσο λόγω της έντονης εκμετάλλευσης αλλά και της ασθένειας που προέκυψε στα σφουγγάρια από την ραδιενεργό μόλυνση του περιβάλλοντος μετά το «Τσέρνομπιλ», το υψηλό κόστος της αλιείας των σπόγγων αλλά και της απροθυμίας των νέων να ακολουθήσουν τον κλάδο αυτό.

Με πρόσφατες μελέτες οι επιστήμονες βρήκαν πως η ασθένεια των σπόγγων υποχωρεί. Αυτό μπορεί να ξαναδώσει «πνοή» στην οικονομία του νησιού καθώς γίνονται προσπάθειες για την εκ νέου ανάπτυξη του κλάδου.

Κατά την προσωπική μου άποψη, θα μπορούσε η ανάπτυξη του κλάδου να επιτευχθεί με την παροχή σημαντικών κινήτρων στους νέους δημιουργώντας τους ενδιαφέρον να ασχοληθούν με το αντικείμενο αυτό. Επίσης, θα πρέπει να δημιουργηθεί η κατάλληλη υποδομή για εκπαίδευση των ενδιαφερομένων ώστε να γίνεται άριστη εκμετάλλευση του είδους και συγχρόνως να υπάρχει η πρόνοια για την προστασία του περιβάλλοντος και του θαλάσσιου βυθού. Θα βοηθούσε επίσης το να γίνουν έρευνες και μελέτες σχετικά με την δυνατότητα καλλιέργειας των σφουγγαριών.

⁶³ Πηγή: Δήμος Καλύμνιων, Αναπτυξιακή Μελέτη Καλύμνου, ΄β Φάση, PRISMA Ε.Π.Ε., Οκτώμβριος 1998

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΛΥΜΝΟΥ

4.1 Ιστορική αναδρομή⁶⁴

Το λιμάνι της Καλύμνου βρίσκεται στην περιοχή της Πόθιας, στο νότιο μέρος του νησιού. Αρχικά στα πολύ παλιά χρόνια υπήρχε ένας φυσικός όρμος που χρησιμοποιούσαν οι κάτοικοι για τα αλιευτικά, μεταφορικά και κυρίως για τα σπογγαλιευτικά πλοία τους. Ακόμα και ο Όμηρος αναφέρει στο βιβλίο Β της Ιλιάδας την ενασχόληση των κατοίκων της νήσου με την σπογγαλιεία. Από το 1850 όταν πλέον σταμάτησε η πειρατεία και οι πειρατικές επιδρομές στο νησί, οι κάτοικοι επέστρεψαν στις παραθαλάσσιες περιοχές και κυρίως στη Πόθια με αποτέλεσμα να καθιερωθεί με τα χρόνια και να γίνει σήμερα η πρωτεύουσα του νησιού⁶⁵.

Υπάρχει αναφορά στο περιοδικό «Πανδώρα», άρθρο Ι. Δ. Ταβλαρίου (9 Ιανουαρίου 1862), που αναφέρει ότι το λιμάνι της Καλύμνου την εποχή του 1862, «ήταν χειροποίητο αλλά κάλλιστο και εις έτη οικοδομούμενος δαπάνη του δημοσίου και με συνεισφορά του λαού». Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί το κείμενο και η φωτογραφία από το

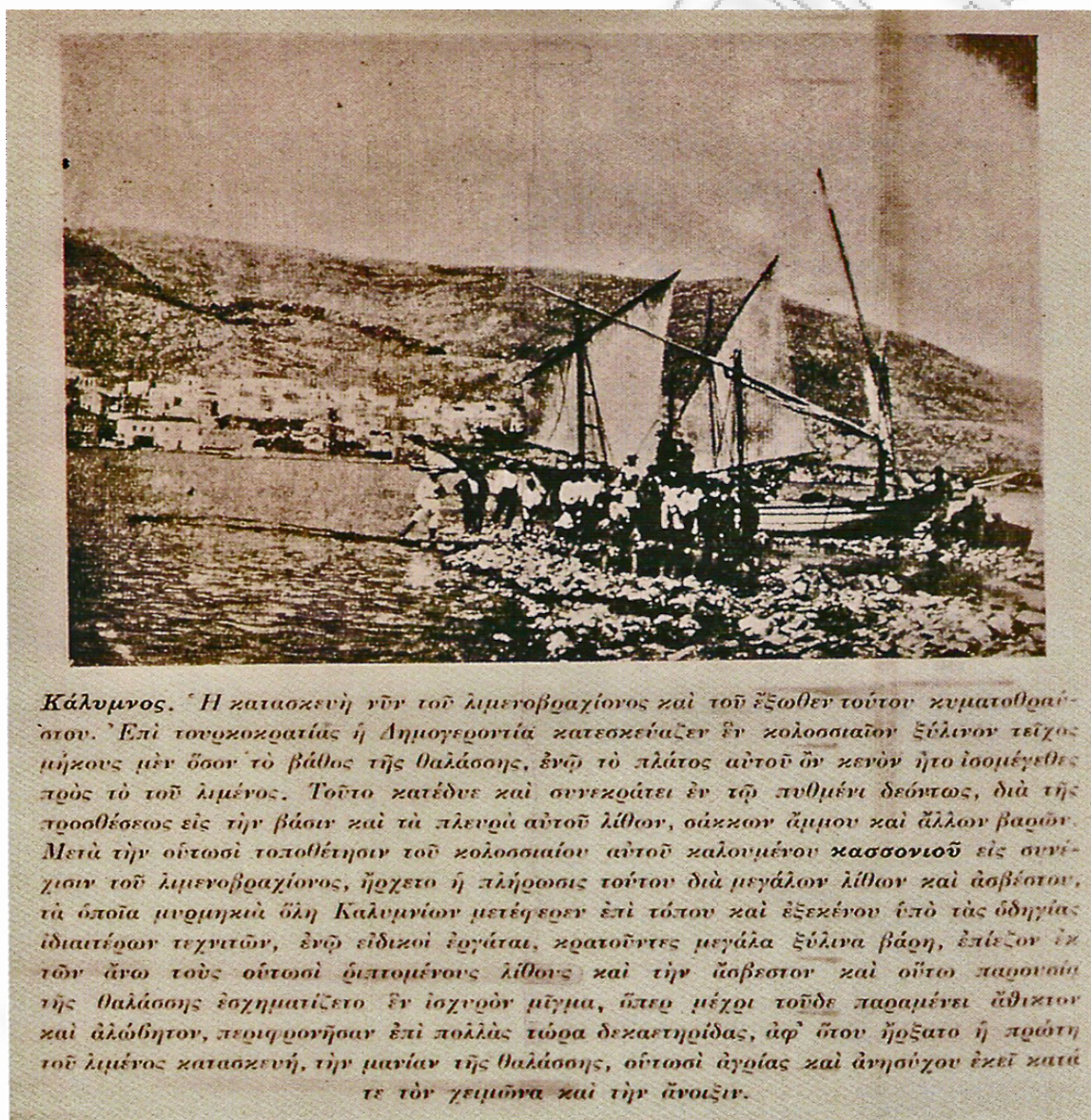


Εικόνα 11: Ζωγραφιά που δείχνει τον λιμένα Καλύμνου το 1862, Πηγή: περιοδικό ΠΑΝΔΩΡΑ, 9 Ιανουαρίου 1862

⁶⁴ Πηγή: Δήμος Καλύμνιων, Αναπτυξιακή Μελέτη Καλύμνου, Ά Φάση, PRISMA Ε.Π.Ε., Απρίλιος 1997

⁶⁵ Πηγή: Νεότερη Ιστορία Καλύμνου, Σακ. Τρικοίλη, εκδ. Λιβάνη

προσωπικό αρχείο του κυρίου Κυράνη, από την Κάλυμνο, που εξηγεί το πως κατασκευάστηκε για πρώτη φορά ο λιμενοβραχίονας και ο κυματοθραύστης στο λιμάνι της Καλύμνου, στις αρχές του 18^{ου} αιώνα. Αναφέρει επίσης ότι «ενεργείτο επίσημο εμπόριο εισαγωγής διαφόρων προϊόντων και εξαγωγής σπόγγων, από πολλούς ξένους Ευρωπαίους, Οθωμανούς και Μικρασιάτες, που γέμιζαν τους δρόμους του λιμανιού εισάγωντες ή εξάγωντες». Από εδώ φαίνεται ότι από τα χρόνια εκείνα το λιμάνι της Καλύμνου είχε μεγάλη εμπορική και οικονομική κίνηση, που συντελούσε στην ανάπτυξη του νησιού.



Εικόνα 12: Κάλυμνος, κατασκευή λιμενοβραχίονα αρχές του 18^{ου} αιώνα (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη)

Αργότερα, όταν η Κάλυμνος βρισκόταν κάτω από Ιταλική κατοχή (1912 - 1943), οι Ιταλοί έκαναν πολλά έργα στο λιμάνι, εκτός από το λιμενοβραχίονα, έχτισαν γύρω από το λιμάνι μεγάλα και ωραία δημόσια κτίρια, όπως το λιμεναρχείο, το δημαρχείο, το επαρχείο και το κτίριο της αγοράς. Έτσι εξελίχθηκε σε ένα σημαντικό λιμάνι της περιοχής που συνετέλεσε σε μεγάλο βαθμό στην μετέπειτα ανάπτυξη του νησιού και μπορούσε πλέον άνετα να ικανοποιήσει τις ανάγκες του αλιευτικού στόλου που διέθετε το νησί και κυρίως του σπογγαλιευτικού αλλά και των επιβατηγών πλοίων. Παραθέτω φωτογραφίες του λιμένα Καλύμνου από τις δεκαετίες του 1940, 1950, 1960, 1970 μέχρι σήμερα.



Εικόνα 13: Το πρώτο καρνάγιο της Καλύμνου πίσω από το λιμενοβραχίονα (1915) (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη)



Εικόνα 14: Το λιμάνι της Καλύμνου στις αρχές της Ιταλοκρατίας (1912 - 1943) (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη)



Εικόνα 15: Ο λιμένας της Καλύμνου τη δεκαετία του 1940 (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη)



Εικόνα 16: Ο λιμένας της Καλύμνου τη δεκαετία του 1950 (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη)



Εικόνα 17: Ο λιμένας της Καλύμνου τη δεκαετία του 1960 (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη)



Εικόνα 18: Ο λιμένας της Καλύμνου τη δεκαετία του 1970 (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη)



Εικόνα 19: Το λιμάνι της Καλύμνου σήμερα (2010) (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη)



Εικόνα 20: Το λιμάνι της Καλύμνου σήμερα (2010) (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη)

4.2 Το λιμάνι σήμερα

Τα τελευταία χρόνια το λιμάνι της Καλύμνου προσπαθεί να αναπτυχθεί και να βελτιώσει τις υπηρεσίες του, ώστε να μπορεί να αντεπεξέλθει στις ανάγκες της ζήτησης και προσφοράς τόσο σε τοπικό αλλά και εθνικό επίπεδο. Είναι ικανό να εξυπηρετεί τόσο τα πλοία της γραμμής, όσο και τα αλιευτικά και τις θαλαμηγούς. Στα παλαιότερα έργα που γίνανε στο λιμάνι, οποία χρηματοδοτήθηκαν στα πλαίσια του Ά ΚΠΣ από το ΠΕΠ 1 και ΠΕΠ 2⁶⁶, κατασκευάστηκε ο εξωτερικός λιμένας με μώλο παράλληλο με τον αρχικό μήκους περίπου 300 μέτρων και εμβαδών λιμενολεκάνης 75,000 μ².

Στο «Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Μεταφορών Ελλάδα – 2010», του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας (ΥΠΕΘΟ), αναφέρεται ότι ο Λιμένας Καλύμνου ανήκει στα βασικά

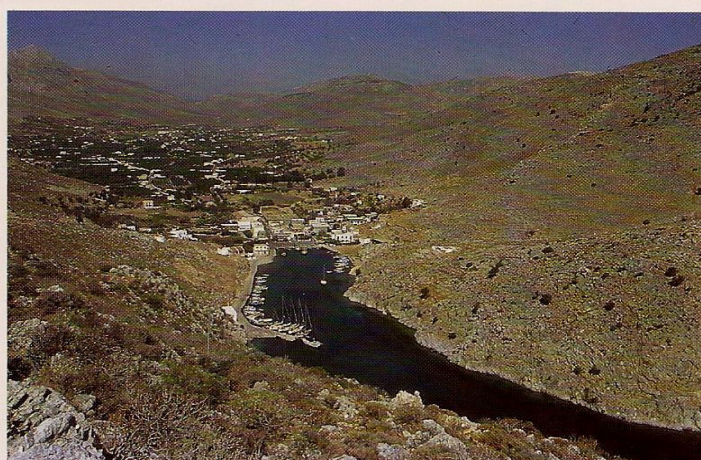
⁶⁶ Το έργο της κατασκευής του εξωτερικού λιμένα ήταν ένα έργο προϋπολογισμού περίπου στα 352 εκ. Δραχμές, ενώ ο προϋπολογισμός των έργων που γίνανε για την βελτίωση του λιμανιού ήταν περίπου 225 εκ. Δραχμές.

λιμάνια της χώρας που περιλαμβάνονται στις ομάδες I έως III. Κατατάσσεται στην ομάδα III των κύριων λιμένων της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου μαζί με τα λιμάνια της Πάρου, της Μυκόνου, της Πάτμου, της Θήρας και της Κάσου. Η ομάδα αυτή περιλαμβάνει τα λιμάνια τοπικής σημασίας που εξυπηρετούν κυρίως τουριστική κίνηση.

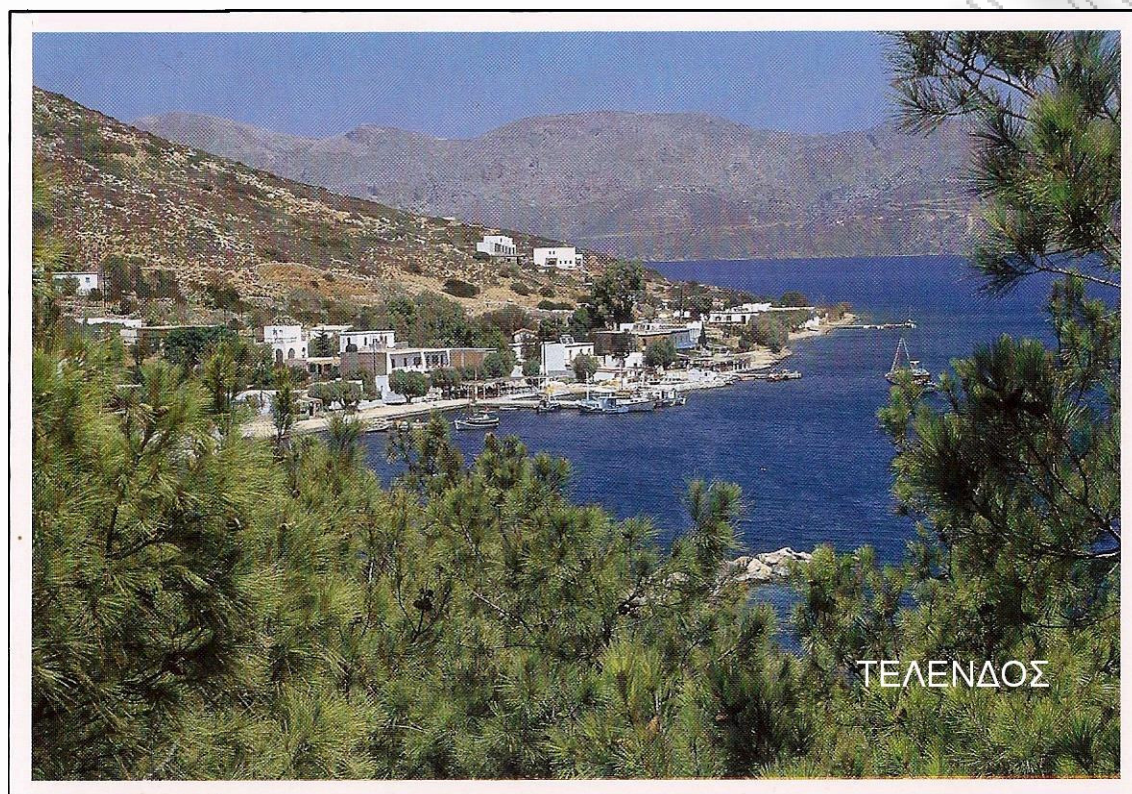
Το λιμάνι της Καλύμνου συνδέεται με το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με μεγάλα πλοία, που μεταφέρουν επιβάτες και οχήματα. Συνδέεται επίσης και με τα υπόλοιπα νησιά της Δωδεκανήσου, το Αγαθονήσι, το Καστελόριζο, την Κω, τους Λειψούς, τη Λέρο, τη Νίσυρο, την Πάτμο και την Αστηπάλαια.

Μεταξύ Καλύμνου και Κω υπάρχει πολύ συχνή ακτοπλοϊκή σύνδεση. Ειδικά μεταξύ του λιμένος Μαστιχαρίου της Κω και του λιμένος Καλύμνου, όπου συνδυάζεται ανταπόκριση των αεροπορικών γραμμών ΚΩ – ΑΘΗΝΑΣ και ΑΘΗΝΑΣ – ΚΩ. Η δημοτική επιχείρηση ANEK (Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Καλύμνου) έχει δρομολογήσει το ταχύπλοο «ΚΑΛΥΜΝΟΣ Star» το οποίο καθορίζει τις ώρες αναχώρησης του, έτσι ώστε να εξυπηρετούνται αυτοί που ταξιδεύουν αεροπορικά μέσω ΚΩ από και προς ΚΑΛΥΜΝΟ. Την γραμμή Καλύμνου – Μαστιχαρίου εξυπηρετούν και τα ταχύπλοα «Ολύμπιος Απόλλων» και «Ολύμπιος Ζευς».

Στην Κάλυμνο υπάρχουν και άλλα μικρότερα λιμάνια με στοιχειώδεις λιμενικές εγκαταστάσεις, που λειτουργούν σαν καταφύγια μικρών αλιευτικών και τουριστικών σκαφών. Αυτά είναι στα Βλυχάδια, στο Βαθύ (Εικόνα 21), στον Εμποριό, στις Μυρτιές και στην Τέλενδο (Εικόνα 22). Στις Μυρτιές υπάρχουν πολύ μικρά επιβατηγά πλοία που εκτελούν συχνά δρομολόγια μεταξύ Μυρτιών και Τελένδου, θα λέγαμε πως λειτουργούν και ως πλεούμενα «ταξί».



Εικόνα 21: Ο κόλπος και το λιμάνι του Βαθύ (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη) 85



Εικόνα 22: Το λιμάνι της Τελένδου (από το φωτογραφικό αρχείο του κ. Κυράνη)

4.3 Υπάρχουσες Λιμενικές Εγκαταστάσεις στον Λιμένα Καλύμνου⁶⁷

Οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις του Λιμένα Καλύμνου, είναι οι εξής: αποβάθρα, προσήνεμος και υπήνεμος μώλος, προβλήτες παραλιακά κρηπιδώματα. Ο λιμένας μπορεί να λειτουργεί ανεξάρτητα, εξυπηρετώντας ως επί το πλείστον την μεικτή, επιβατική, τουριστική, εμπορική και αλιευτική κίνηση της περιοχής.

Με κοινή υπουργική απόφαση αριθμού 3514.96/02/18.6.92 (ΦΕΚ Β 440/ 7-7-1992) των υπουργών Εθνικής Οικονομίας, ΠΕΧΩΔΕ, Εξωτερικών και Εμπορικής

⁶⁷ Πηγή: CNWAY σύμβουλοι μηχανικοί Ε.Μ.Ε.- Χασιάκου Ευθυμία, Ηλιάδης Αναστάσιος, Φωτιάδης Δημήτριος, Τσούκης Βασίλειος, (2008), Κατασκευή αποβάθρας Ο/Γ σκαφών εξωτερικά του λιμένα Καλύμνου προκαταρκτική μελέτη – τεχνική έκθεση.

Ναυτιλίας, ο Λιμένας Καλύμνου έχει χαρακτηριστεί ως λιμένας τοπικής σημασίας. Αναλυτικά οι εγκαταστάσεις του Λιμένα περιλαμβάνουν:

1. Αποβάθρα

Η αποβάθρα είναι συνολικού μήκους 280 μέτρων περίπου και αποτελείται από δύο τμήματα με διαφορετικό πλάτος. Το πρώτο από την πλευρά της ακτογραμμής έχει μήκος περίπου 130 μέτρα και πλάτος 65 μέτρα. Το δεύτερο στη συνέχεια έχει μήκος 150 μέτρα και πλάτος 35 μέτρα. Έχει προσανατολισμό βορειοανατολικό – νοτιοδυτικό και εξυπηρετεί την επιβατική, τουριστική, εμπορική και αλιευτική κίνηση του λιμένα.

2. Προσήνεμος μώλος

Ο προσήνεμος μώλος αποτελείται από τέσσερα τεθλασμένα τμήματα συνολικού μήκους 740 μέτρων και εκτείνεται κάθετα στην ακτογραμμή με κατεύθυνση προς βορειοανατολικά – ανατολικά. Το πρώτο τμήμα έχει μήκος 125 μέτρα και συνολικό πλάτος 8 μέτρα (αποτελείται και από διάδρομο πλάτους 6,5 μέτρων). Το δεύτερο και το τρίτο τμήμα έχει μήκος 145 και 150 μέτρα αντίστοιχα και πλάτος ίδιο με το πρώτο τμήμα. Το τελευταίο και πρόσφατα κατασκευασμένο τμήμα του προσήνεμου μώλου, έχει μήκος 320 μέτρα και είναι κατασκευασμένο από ειδικούς τεχνητούς ογκόλιθους από σκυρόδεμα.

Στο βορειοανατολικό άκρο του μώλου για τις ανάγκες της ναυσιπλοΐας, είναι εγκατεστημένος ο φάρος. Στα πρώτα δύο τμήματα του προσήνεμου μώλου δένουν παλιά σκάφη μέχρι το άκρο του δεύτερου τμήματος. Στο τρίτο τμήμα, γίνεται φόρτωση αδρανών υλικών σε σκάφη τα οποία πρυμοδετούν ή πλωροδετούν (όταν πρόκειται για Ε/Γ – Ο/Γ ανοικτού τύπου που λειτουργούν ως φορτηγά). Στο τρίτο τμήμα γίνεται και η εξυπηρέτηση της εμπορευματικής κίνησης του λιμένα.

3. Υπήνεμος μώλος

Ο μώλος αυτός βρίσκεται στο βορειοανατολικό άκρο του λιμένα και εκτείνεται με κατεύθυνση προς νοτιοανατολικά. Το μήκος του είναι 240 μέτρα και το πλάτος του είναι μεταβαλλόμενο, καθώς στο πρώτο τμήμα του προς την ακτογραμμή μήκους 40 μέτρων, σχηματίζεται πλάτυσμα τραπεζίου σχήματος με επιφάνεια 1.900 m^2 . Το επόμενο τμήμα είναι μήκους 180 μέτρων και συνολικού πλάτους 8,5 μέτρων και το τελευταίο τμήμα είναι μήκους 20 μέτρων. Η συνολικά επιφάνεια του χερσαίου χώρου του υπήνεμου μώλου είναι περίπου 3.680 m^2 .

Ο υπήνεμος μώλος είναι θωρακισμένος με στηθαίο από σκυρόδεμα και εν συνεχεία με φυσικούς ογκόλιθους. Στα κρηπιδώματα του υπήνεμου μώλου προσδένουν επί το πλείστον εμπορικά πλοία και τα κατακόρυφα μέτωπα είναι εξοπλισμένα με δέστρες και

ελαστικούς προσκρουστήρες. Ο φάρος είναι εγκατεστημένος στο νοτιοδυτικό άκρο του μώλου.

4. Παραλιακά κρηπιδώματα

Τα υπάρχοντα παραλιακά κρηπιδώματα έχουν συνολικό μήκος 1.015 μέτρα και εκτείνονται παραλιακά του λιμανιού, καλύπτοντας το τμήμα μεταξύ του προσήνεμου μώλου και της αποβάθρας μήκους περίπου 245 μέτρων⁶⁸, εν συνεχεία το τμήμα μεταξύ της αποβάθρας μέχρι το κτίριο του Δημαρχείου μήκους 580 μέτρων και τέλος το τμήμα με τα παραλιακά κρηπιδώματα της Ιχθυόσκαλας μήκους 190 μέτρων⁶⁹. Με την ολοκλήρωση του παραλιακού μετώπου από τον υπήνεμο μώλο μέχρι τον προσήνεμο μώλο το μήκος των παραλιακών κρηπιδωμάτων θα είναι περίπου στα 1.625 μέτρα.

Επιπλέον, υπάρχουν τέσσερις προβλήτες οι δύο έχουν μήκος 70 μέτρα και οι άλλες δύο έχουν 20 μέτρα έκαστος η κάθε μία. Αυτές είναι ικανές να εξυπηρετούν την αλιευτική κίνηση της περιοχής αλλά και για να προσδένουν τα επιβατικά σκάφη που εξυπηρετούν δρομολόγια με τα κοντινά νησιά.

5. Προβλήτες

Μεταξύ της αποβάθρας και του κτιρίου του Δημαρχείου, στο τμήμα των παραλιακών κρηπιδωμάτων, υπάρχουν δύο προβλήτες όπου η πρώτη έχει μήκος 70 μέτρα και πλάτος 6 μέτρα και προσδένει το σκάφος του Δήμου (Kalymnos Star) που συνδέει επί καθημερινής βάσης την Κάλυμνο με την Κω. Βορειότερα λίγο πριν το Δημαρχείο, υπάρχει ένα άλλος μικρότερος μώλος μήκους περίπου 16 μέτρων και πλάτους 4 μέτρων. Τέλος, δυτικότερα στα όρια του υπό κατασκευή αλιευτικού καταφυγίου, υπάρχει προβλήτα μήκους 65 μέτρων και πλάτους 13 μέτρα. Στις προβλήτες αυτές δένουν αλιευτικά και τουριστικά σκάφη.

6. Καρνάγιο

Στα ανατολικά του υπήνεμου μώλου λειτουργεί το καρνάγιο, το οποίο όπως έχουμε ήδη αναφέρει συγκαταλέγεται και στα παραδοσιακά της χώρας και εξυπηρετεί τα αλιευτικά και τα τουριστικά σκάφη της ευρύτερης περιοχής.

⁶⁸ Τα κρηπιδώματα αυτά μήκους 245 μέτρων, προορίζονται για τη στέγαση του τουριστικού καταφυγίου μέσα στη ζώνη του λιμένα.

⁶⁹ Από το Δημαρχείο μέχρι την Ιχθυόσκαλα είναι σε εξέλιξη έργα για την κατασκευή νέων παραλιακών κρηπιδωμάτων συνολικού μήκους περίπου 350 μέτρων για το αλιευτικό καταφύγιο. Επίσης προορίζονται παραλιακά κρηπιδώματα για την εξυπηρέτηση των υφιστάμενων αλιευτικών σκαφών, τα οποία προβλέπονται να γίνουν δυτικά του υπήνεμου μώλου μέχρι την υφιστάμενη μικρή παραλία, των οποίων σύμφωνα με εκτιμήσεις που γίνανε από ειδικούς το μήκους τους θα είναι συνολικά γύρω στα 250 μέτρα.

4.4 Αξιολόγηση της Υφιστάμενης Υποδομής Λιμένα Καλύμνου

Σύμφωνα και με στοιχεία από την προκαταρκτική μελέτη που έγινε για την κατασκευή της αποβάθρας Ο/Γ σκαφών εξωτερικά του λιμένα, προέκυψαν κάποιες επισημάνσεις όσον αφορά την υφιστάμενη υποδομή του λιμένα και την αξιολόγησή του.

Η **κεντρική αποβάθρα** απορροφά το σύνολο της κίνησης των Ε/Γ – Ο/Γ, κρουαζιερόπλοιων καθώς και το μεγαλύτερο μέρος της εμπορικής κίνησης. Τα κρηπιδώματα του προβλήτα εξυπηρετούν συνήθως δύο μεγάλα Ε/Γ – Ο/Γ πλοία κλειστού τύπου, δύο Ε/Γ – Ο/Γ πλοία ανοιχτού τύπου, ένα υδροπτέρυγο και ένα εμπορικό ή ένα κρουαζιερόπλοιο. Σε αυτά προστίθενται επιπλέον μικρότερα Ε/Γ – Ο/Γ κλειστού τύπου και Ε/Γ που εκτελούν κατά καιρούς τοπικά ακτοπλοϊκά δρομολόγια, μικρά τουριστικά και πάρα πολλά αλιευτικά από το μεγάλο αλιευτικό στόλο της Καλύμνου.

Παρότι η έκταση του χερσαίου χώρου είναι μεγάλη (περίπου 13.500 m²) δεν είναι αρκετή για την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση του συνόλου των πλοίων που προσδένουν στα υφιστάμενα κρηπιδώματα. Επιπλέον, δεν υπάρχει αποκλειστικός χώρος για την εκτέλεση της κάθε δραστηριότητας ξεχωριστά, πράγμα που θα ήταν το ιδανικότερο για την οργάνωση του χερσαίου χώρου, καθώς το μακρόστενο σχήμα του σε συνδυασμό με την ανάγκη κάλυψης πολλαπλών δραστηριοτήτων δεν βοηθάει. Το πρόβλημα γίνεται πιο έντονο κατά τη φορτοεκφόρτωση των μεγάλων Ε/Γ – Ο/Γ της γραμμής τα οποία δένουν στο άκρο της προβλήτας, καθώς δημιουργούνται συγκοινωνιακά προβλήματα και καθυστερήσεις κατά τη φορτοεκφόρτωση οχημάτων και ιδιαίτερα των επικαθήμενων.

Τέλος, το γεγονός του ότι δεν υπάρχουν διάδρομοι για την ασφαλή διέλευση των πεζών, με αποτέλεσμα οι επιβάτες να ταλαιπωρούνται μέσα σε ένα χώρο ελιγμών, μεγάλων φορτηγών και πολλών κινδύνων και σε συνάρτηση με την έλλειψη στεγάστρων για την τακτική και άνετη παραμονή των επιβατών μέχρι την ώρα της αποβίβασής τους, αποτελούν τις σημαντικότερες ελλείψεις και μειονεκτήματα στο θέμα της κεντρικής αποβάθρας.

Όσον αφορά τον **προσήνεμο μώλο**, το πλάτος του χερσαίου χώρου του πίσω από το στηθαίο είναι πολύ μικρό, γύρω στα 6 μέτρα και δεν επαρκεί για την εμπορική αξιοποίηση των κρηπιδωμάτων. Λόγο αυτού του γεγονότος, δεν μπορεί να γίνει φορτοεκφόρτωση στα διακινούμενα εμπορεύματα με τη χρήση αυτοκινούμενου γερανού

και φορτηγού με αποτέλεσμα τα κρηπιδώματα να χρησιμοποιούνται ως χώρος παραμονής από πλοία αναύλωτα ή παροπλισμένα. Επιπλέον, ένα πρόβλημα που επισημαίνεται και στη προκαταρκτική μελέτη του λιμένα⁷⁰ είναι ότι στο τριγωνικό πλάτυσμα στη συμβολή του δεύτερου με το τρίτο τμήμα του προσήνεμου μώλου (επιφάνειας 840 m²), η αξιοποίηση του γίνεται με ανορθόδοξο τρόπο. Γίνεται φόρτωση αδρανών υλικών, κυρίως άμμου, τα οποία πρώτα αποθηκεύονται χύδην στο χώρο παράπλευρα στο στηθαίο και στη συνέχεια φορτώνονται στα ανοιχτού τύπου Ε/Γ – Ο/Γ πλοία.

Όπως και στον προσήνεμο μώλο έτσι και στον **υπήνεμο μώλο**, το πλάτος του χερσαίου χώρου του είναι επίσης περιορισμένο (7 μέτρα περίπου) με αποτέλεσμα να είναι μη λειτουργικός για την φορτοεκφόρτωση των εμπορικών πλοίων που πλαγιοδετούν.

Θα μπορούσαμε να πούμε συμπερασματικά για την αξιολόγηση της υφιστάμενης λιμενικής υποδομής του νησιού, ότι ενώ διαθέτει ένα μεγάλο μήκος κρηπιδωμάτων που αναπτύσσονται κατά μήκος του προσήνεμου και του υπήνεμου μώλου, δεν υπάρχει επάρκεια χερσαίου χώρου ώστε να είναι πιο λειτουργικό. Το σχήμα του χερσαίου χώρου στην κεντρική αποβάθρα δεν είναι επαρκή, λόγω του σχήματος του, ώστε να μπορεί να ικανοποιεί και να εξυπηρετεί τα Ε/Γ – Ο/Γ, κρουαζιερόπλοια και εμπορικά πλοία που έρχονται στο λιμάνι.

4.5 Κατασκευή αποβάθρας Ο/Γ σκαφών εξωτερικά του λιμένα Καλύμνου

Για την κατασκευή της αποβάθρας σκαφών εξωτερικά του λιμένα Καλύμνου, προτάθηκαν επτά λύσεις⁷¹. Από αυτές τις λύσεις, μετά από συγκριτική αξιολόγηση μεταξύ τους αναδείχθηκε και επιλέχθηκε αυτή η οποία κρίθηκε ότι ικανοποιούσε σε μεγαλύτερο βαθμό τα κριτήρια αξιολόγησης. Τα κριτήρια της αξιολόγησης ήταν:

1. Η λειτουργική αρτιότητα:

- i. Λειτουργικότητα χερσαίου χώρου.
- ii. Ασφάλεια και ευκολία ελιγμών πρόσδεσης.

⁷⁰ Πηγή: CNWAY σύμβουλοι μηχανικοί Ε.Μ.Ε.- Χασιάκου Ευθυμία, Ηλιάδης Αναστάσιος, Φωτιάδης Δημήτριος, Τσούκης Βασίλειος, (2008), Κατασκευή αποβάθρας Ο/Γ σκαφών εξωτερικά του λιμένα Καλύμνου προκαταρκτική μελέτη – τεχνική έκθεση.

⁷¹ Πηγή: CNWAY σύμβουλοι μηχανικοί Ε.Μ.Ε.- Χασιάκου Ευθυμία, Ηλιάδης Αναστάσιος, Φωτιάδης Δημήτριος, Τσούκης Βασίλειος, (2008), Κατασκευή αποβάθρας Ο/Γ σκαφών εξωτερικά του λιμένα Καλύμνου προκαταρκτική μελέτη – τεχνική έκθεση, σελ 56

- iii. Προσφερόμενες θέσεις πρόσβασης.
- iv. Ευκολία κατασκευής – Προβλεπόμενος χρόνος υλοποίησης του έργου.

2. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις:

- i. Επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον – Ακτομηχανική αξιολόγηση.
- ii. Επιπτώσεις στο κοινωνικό – πολιτιστικό περιβάλλον.

3. Οικονομία:

- i. Αξιολόγηση υφιστάμενων εγκαταστάσεων.
- ii. Δαπάνη κατασκευής.

Ενδεικτικά αναφέρονται στοιχεία της προτεινόμενης λύσης⁷²:

1. Προσπέλαση Αποβάθρας

Προτάθηκε με βάση συγκεκριμένα σχέδια ο τρόπος προσπέλασης της αποβάθρας και ο τρόπος σύνδεσης με το υπάρχον οδικό δίκτυο.

2. Προκαταρκτική οργάνωση χερσαίου χώρου

Για την έκταση του προτεινόμενου χερσαίου χώρου, έγινε μια προκαταρκτική οργάνωσή του ώστε να επιβεβαιωθεί η λειτουργικότητά του.

- Λωρίδα πεζών διαχωρισμένη από την κυκλοφορία των οχημάτων με κιγκλίδωμα, η οποία φτάνει μέχρι το σημείο επιβίβασης στα πλοία.
- Χώρος για υπόστεγο αναμονής των επιβατών, σε επαφή με τη λωρίδα πρόσβασης. Το υπόστεγο μπορεί να είναι περιφραγμένο ώστε να εμποδίζεται η κίνηση των πεζών στο χώρο ελιγμών.
- Χώρος για κτίριο εξυπηρέτησης επιβατών. Αξίζει να επισημανθεί ότι το κτίριο εξυπηρέτησης επιβατών και το υπόστεγο αναμονής, βρίσκονται πίσω από το στηθαίο και κατά συνέπεια οι εγκαταστάσεις προστατεύονται από την καταστρεπτική δύναμη του κυματισμού και την πλημμύρα σε όλη τη διάρκεια του έτους.
- Χώρος ελιγμών καθαρών διαστάσεων 40 μέτρων στον άξονα του πλοίου επί 35 μέτρα εγκάρσια. Εφόσον δεν εξυπηρετείται άλλο πλοίο στο αντίκρυ κρηπίδωμα, το εύρος του χώρου αυξάνεται σε 45 μέτρα. Σε κάθε περίπτωση ο χώρος επαρκεί για τον ελιγμό ενός μεγάλου φορτηγού.
- Ο χώρος αναμονής των ΙΧ και φορτηγών βρίσκεται σε άλλη πλευρά του χώρου ελιγμών από όπου βρίσκεται ο διάδρομος προσπέλασης. Με αυτό τον τρόπο δεν

⁷² Πηγή: CNWAY σύμβουλοι μηχανικοί Ε.Μ.Ε.- Χασιάκου Ευθυμία, Ηλιάδης Αναστάσιος, Φωτιάδης Δημήτριος, Τσούκης Βασίλειος, (2008), Κατασκευή αποβάθρας Ο/Γ σκαφών εξωτερικά του λιμένα Καλύμνου προκαταρκτική μελέτη – τεχνική έκθεση, σελ 80

υπάρχει εμπλοκή μεταξύ της φορτοεκφόρτωσης των επικαθήμενων από τους τράκτορες και τα ΙΧ που αποβιβάζονται ή επιβιβάζονται.

- Στη θέση εξυπηρέτησης του εμπορικού πλοίου, δύναται να διατεθεί αποκλειστικός χώρος μέσα στον οποίο θα γίνεται η φορτοεκφόρτωση και η προσωρινή αποθήκευση των εμπορευμάτων, χωρίς να επηρεάζεται από το στηθαίο.
- Αν γίνει αποκλειστική η χρήση αυτού του χώρου, τότε προστίθεται ο προαιρετικός χερσαίος χώρος στα βορειοανατολικά, ώστε να καλυφθούν οι υπόλοιπες ανάγκες του λιμένα.

3. Ακτομηχανική τεκμηρίωση

Σύμφωνα με την ακτομηχανική αναγνώριση που έγινε εντοπίστηκε τάση προσάμμοσης στη ρίζα του προσήνεμου κυματοθραύστη, ως αποτέλεσμα της δημιουργίας τεχνητής παραλίας στη θέση αυτή. Η λύση που προτάθηκε δεν αντιμετωπίζει τα προβλήματα της προσάμμοσης καθώς:

- Βρίσκεται σε ικανή απόσταση από την παραλία,
- Τα βάθη που μεσολαμβάνουν μέχρι τη θέση του έργου είναι μεγάλα,
- Η προβολή των έργων έξω από το όριο του υφιστάμενου κυματοθραύστη είναι πολύ μικρή ώστε να επηρεάσει την κίνηση του παράκτιου ρευματισμού.

4. Επίδραση στο κυματικό πεδίο στην είσοδο του λιμένα

Η θέση της προτεινόμενης λύσης και όλων των λύσεων που εξετάστηκαν εκτός από αυτή του υπήνεμου μώλου, που αποκλείστηκε εξ' αρχής, βρίσκονται μακριά από την είσοδο του λιμένα. Παράλληλα, τα έργα που προτείνονται στο εσωτερικό, είναι κατά κύριο λόγο παράλληλα με τα υφιστάμενα. Συνεπώς, δεν αναμένεται αξιοσημείωτη αλλαγή στο κυματικό πεδίο τόσο στην είσοδο του λιμένα αλλά και στο εσωτερικό της λιμενολεκάνης από την κατασκευή των υπό πρόταση έργων.

5. Προβλεπόμενος χρόνος υλοποίησης

Ο προβλεπόμενος χρόνος για την υλοποίηση του έργου έχει εκτιμηθεί, σύμφωνα και με την προκαταρκτική μελέτη της CNWAY, σε 20 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης του αναδόχου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου σαν περιφέρεια έχει ένα ιδιόμορφο και πολυδιάστατο χαρακτήρα λόγω του ότι αποτελείται από 79 νησιά συνολικά εκ των οποίων τα 48 είναι κατοικημένα και τα 31 ακατοίκητα. Τα νησιά αυτά έχουν μια σχετικά μεγάλη απόσταση από το κέντρο της περιφέρειας και έτσι, είναι σχετικά δύσκολη η μεταξύ τους επικοινωνία. Αυτό είναι το πρόβλημα της νησιωτικότητας και η κατάσταση αυτή δημιούργησε και δημιουργεί έντονες ενδοπεριφερειακές ανισότητες μεταξύ των νησιών που παίζει σημαντικό ρόλο στους ρυθμούς ανάπτυξης της περιφέρειας όπως το ορεινό άγονο έδαφος τους και το φτωχό σε ορυκτό πλούτο υπέδαφός τους εκτός βέβαια κάποιων εξαιρέσεων.

Οι νησιωτικές περιοχές και κυρίως οι ορεινές και οι παραμεθόριες περιοχές αποτελούν μία από τις ομάδες των περιοχών που αντιμετωπίζουν κατά κανόνα έντονα αναπτυξιακά προβλήματα. Η κακή οικονομική κατάσταση αυτών των περιοχών έχει τις περισσότερες φορές σημαντικές δευτερογενείς επιπτώσεις όπως είναι η αποδιάρθρωση τού τοπικού παραγωγικού ιστού, η δημογραφική αποσταθεροποίηση, η κοινωνική αποδιάρθρωση, ο πολιτικός μαρασμός, η τεχνολογική και οικονομική εξάρτηση, παράγοντες που δημιουργούν ένα φαύλο κύκλο υπανάπτυξης. Ο τουρισμός σε ένα σημαντικό αριθμό νησιών, έχει ως αποτέλεσμα να ανακόπτεται και να αναστρέφεται η καθοδική αυτή πορεία, όμως χωρίς να δρομολογείται κάποια αναπτυξιακή διαδικασία για βελτίωση της κατάστασης.

Τα νησιά θα μπορούσαμε να πούμε πως έχουν κάποιες ιδιαιτερότητες σε σχέση με την ηπειρωτική χώρα. Τα ιδιαίτερα αυτά χαρακτηριστικά των νησιών διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες: το μικρό μέγεθος, την περιφερειακότητα και την απομόνωση και την ιδιαίτερη πολιτιστική και βιωματική ταυτότητα. Είναι επιτακτική η ανάγκη για ανάπτυξη ενός νέου εναλλακτικού μοντέλου με γερή δομή, ικανό να αντιμετωπίσει τα διάφορα προβλήματα που υπάρχουν και δημιουργούνται με τον καιρό, καθώς επίσης, να είναι αρκετά ευέλικτο ώστε να μπορεί να ταιριάζει στις ιδιαιτερότητες των διάφορων περιοχών.

Ακολουθώντας τις παραπάνω συνιστώσες και αφού λάβουμε υπόψη τη μεγάλη

σημασία που έχει το περιβάλλον στα ιδιαίτερα ευαίσθητα νησιωτικά οικοσυστήματα θα πρέπει να προτιμήσουμε μια μακροχρόνια και σταθερή αναπτυξιακή διαδικασία, αντί για μία στρατηγική με γρήγορα αποτελέσματα αλλά αμφιβόλου συνέχειας και αποτελέσματος. Θα λάβουμε ένα αναπτυξιακό νησιωτικό μοντέλο που θα ικανοποιεί τις ανάγκες του Ελλαδικού χώρου αλλά και των κατοίκων της περιφέρειας. Η οικονομία του νησιού φαίνεται να χαρακτηρίζεται από μια διαφορετική ικανότητα προσαρμογής στις διαρθρωτικές μεταβολές. Το δε πρόβλημα της ανεργίας αποτελεί ένα οξύ πλέον πρόβλημα ειδικά για τους νέους και τις γυναίκες που είναι συνδεδεμένο αρκετά με τα προβλήματα της φτώχειας του κοινωνικού αποκλεισμού του νησιού.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δημιουργεί νέες ευκαιρίες και μειώνει τις αποκλίσεις ως προς τα επίπεδα εισοδημάτων μεταξύ των περιφερειών. Στόχος της είναι η αντιμετώπιση των προβλημάτων της έλλειψης ευκαιριών και η εντατικοποίηση του ανταγωνισμού στα πλαίσια της παγκόσμιας οικονομίας. Ο απώτερος στόχος, είναι να αποκτήσουν οι περιφέρειες τη δυνατότητα να συμβάλουν στην ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα και να ανταλλάσσουν ιδέες και καλύτερες πρακτικές. Για να πετύχει αυτή την συνοχή μεταξύ των περιφερειών της η ΕΕ έχει δημιουργήσει διάφορα πακέτα στήριξης, χρηματοδοτούμενα από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και τα λεγόμενα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ). Παράλληλα, αναδιοργανώνεται η πολιτική συνοχής με τρεις νέους στόχους προτεραιότητας όπως ο στόχος της σύγκλησης, ο στόχος της περιφερειακής ανταγωνιστικότητας και απασχόλησης και ο στόχος της ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας. Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης σε συνεργασία με τα αρμόδια υπουργεία, προσπαθούν να αξιοποιήσουν τα πακέτα στήριξης όσο το δυνατόν καλύτερα, καθώς πρέπει να αποδείξουν τους στόχους και τους σκοπούς διαχείρισης αυτών των πακέτων μέσω αναπτυξιακών προγραμμάτων και μελετών. Για το σκοπό αυτό, υπάρχουν επιτροπές που ασχολούνται με την εκπόνηση και την παρακολούθηση αυτών των προγραμμάτων.

Ο κρατικός φορέας θεσμοθέτησε το αναπτυξιακό πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ», με την πεποίθηση ότι η άσκηση της αποτελεσματικής και ποιοτικής διοίκησης των τοπικών υποθέσεων, έχει σχέση με την επενδυτική και υποστηρικτική δραστηριότητα των ΟΤΑ και την ορθολογική και διαφανή κατανομή των πόρων που κατευθύνονται από αυτούς. Κύριο χαρακτηριστικό του προγράμματος αποτελεί η αρμοδιότητα των κεντρικών υπηρεσιών σε ότι αφορά το σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και τη στήριξη του νομοθετικού έργου.

Με το πρόγραμμα «Θησέας», επωφελείται η περιφέρεια γιατί, μειώνονται οι περιφερειακές ανισότητες και ενισχύονται οι θεσμοί της αποκέντρωσης, προγραμματίζονται υποδομές για όλη την Περιφέρεια μέσα από ένα καλύτερο συντονισμό έργων και δράσεων εθνικής και περιφερειακής εμβέλειας και εδραιώνεται μία νέα αντίληψη για ανταγωνιστική και βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη. Επίσης, επωφελούνται οι πολίτες γιατί, αναβαθμίζεται η ποιότητα των υπηρεσιών των ΟΤΑ ώστε να γίνεται καλύτερη η εξυπηρέτηση των πολιτών, ενισχύονται οι κοινωνικές και οι πολιτιστικές δράσεις ώστε να διατηρηθούν οι ιδιαιτερότητες και ο πλούτος κάθε τοπικής κοινωνίας και εξασφαλίζονται τα συμφέροντα των πολιτών μέσα από την σωστή και αποδοτική διαχείριση του δημόσιου πλούτου.

Η βιώσιμη ανάπτυξη έχει σαν στόχο την προστασία του περιβάλλοντος και την οικονομική ανάπτυξη. Θα μπορούσε να οριστεί σαν την ανάπτυξη που ικανοποιεί τις ανάγκες του τώρα, χωρίς να επιβαρύνει ή να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να χρησιμοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες. Για να μπορέσει να πραγματοποιηθεί η βιώσιμη ανάπτυξη θα πρέπει να γίνει ένας συνδυασμός μεταξύ της κοινωνικής προόδου, χωρίς να υποβαθμίζει τις ανάγκες των πολιτών, της αποτελεσματικής περιβαλλοντικής διαχείρισης και της διατήρησης της υψηλής οικονομικής μεγέθυνσης και απασχόλησης. Στην Ελλάδα, η έννοια της Βιώσιμης Ανάπτυξης μόνο πρόσφατα έχει αρχίσει να γίνεται ευρέως γνωστή, με αποτέλεσμα οι περισσότερες τοπικές κοινωνίες να βρίσκονται ακόμα σε ένα βασικό επίπεδο ευαισθητοποίησης και αειφορίας, γεγονός που σημαίνει ότι χρειάζεται μια σειρά δράσεων, ενημέρωσης και κινητοποίησης ώστε να αυξηθεί το επίπεδο Βιώσιμης Ανάπτυξης. Για το λόγο αυτό, οι στόχοι που θέτει η Εθνική Στρατηγική, για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη, προέρχονται από τις ελληνικές ιδιαιτερότητες, αλλά με βάση τις προτεραιότητες που θέτει η στρατηγική της ΕΕ.

Ο Ελλαδικός χώρος λόγω του ελκυστικού φυσικού περιβάλλοντός του, έχει καταστήσει τη χώρα ιδανικό πόλο έλξης για τον τουρισμό. Ο μαζικός τουρισμός δημιουργεί και σοβαρά προβλήματα στο περιβάλλον, με συνέπεια η συνέχεια του ίδιου μοντέλου τουριστικής ανάπτυξης να υπονομεύει ουσιαστικά την ανάπτυξή του μακροπρόθεσμα. Οι περιοχές που δέχονται την μεγαλύτερη τουριστική πίεση είναι οι παράκτιες περιοχές στις οποίες γίνεται και η μεγαλύτερη συγκέντρωση τουριστών αλλά και ζει το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού. Ο παράκτιος χώρος έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και από την πλευρά των φυσικών οικοσυστημάτων και αυτό λόγω της

συνύπαρξης και της αλληλεπίδρασης τριών βασικών στοιχείων της φύσης, θάλασσας, ξηράς και αέρα.

Στην Κάλυμνο η τουριστική κίνηση είναι σχετικά χαμηλή. Το νησί της Καλύμνου υστερεί επίσης σημαντικά έναντι των δύο μεγάλων νησιών του Νομού Δωδεκανήσων (Ρόδου - Κω) σε θέματα υποδομών, συγκοινωνίας και σύνδεσης με την υπόλοιπη Ελλάδα και το εξωτερικό, λόγω του ότι δεν διαθέτει διεθνή αερολιμένα, όπως η Ρόδος και η Κω.

Ένας σημαντικός περιοριστικός παράγοντας για την βελτίωση του τουριστικού προφίλ της Καλύμνου, αφορά τον χαρακτήρα της τουριστικής υποδομής, ιδιαίτερα δε την ποιότητα και το μέγεθος των επιχειρήσεων τουριστικών καταλυμάτων. Λόγω του μικρού μεγέθους των υφιστάμενων τουριστικών καταλυμάτων, δεν υπάρχει υψηλή ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών και κατ' επέκταση δεν ανταποκρίνεται στις προϋποθέσεις της ανάπτυξης τουρισμού υψηλών εισοδημάτων. Τέλος, ο κυριότερος περιοριστικός παράγοντας αφορά το χρόνιο ακτοπλοϊκό πρόβλημα (λίγα δρομολόγια από Πειραιά) και η πολύωρη διαδρομή των επιβατηγών πλοίων που καθιστούν το νησί σαν δύσκολο προορισμό και για τον εγχώριο τουρισμό αλλά και για τον εξωτερικό τουρισμό, λόγω του ότι δεν διαθέτει διεθνή αερολιμένα.

Η τουριστική ανάπτυξη θα πρέπει να βασίζεται στο “τουριστικό τρίπολο”, που αποτελείται από την Κω, την Λέρο και την Κάλυμνο. Το τρίπολο αυτό βασίζεται στην αξιοποίηση της μεγάλης τουριστικής δραστηριότητας και της υποδομής που διαθέτει η Κως, στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της Λέρου (παραλίες και φυσική ομορφιά) και στις δυνατότητες τουριστικής αξιοποίησης των ειδικών πόρων της Καλύμνου (σπήλαια, θερμές πηγές, παραλίες, εξαιρετικής ποιότητας αναρριχητικές διαδρομές κ.α). Η Κάλυμνος μπορεί να λειτουργήσει σαν τουριστική γέφυρα μεταξύ των νησιών της Λέρου και της Κω και να επωφελείται από τις ολιγοήμερες διακοπές των τουριστών. Η δημιουργία μονάδων κατασκήνωσης (camping), η ανάπτυξη νέων μορφών τουρισμού, εναλλακτικού τουρισμού, η ανάδειξη της ιστορίας και της ξεχωριστής ομορφιάς με τα αναλλοίωτα χαρακτηριστικά που διαθέτει η Κάλυμνος, μπορούν να οδηγήσουν στη θετική εξέλιξη της τουριστικής δραστηριότητας στο νησί.

Η Κάλυμνος είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα απομονωμένης νησιωτικής περιοχής, όπου η αλιεία συμμετέχει σημαντικά στο εισόδημα των κατοίκων της. Γι αυτό το λόγο η Κάλυμνος κατέχει μια από τις πρώτες θέσεις στην παράκτιο και μέση αλιεία στο Νομό Δωδεκανήσων. Οι δυνατότητες των σκαφών είναι αρκετά μεγάλες καθώς μπορούν να κινηθούν σε πολλή μεγάλη ακτίνα δράσης, σε όλες τις Ελληνικές θάλασσες αλλά και στις ακτές τις Ανατολικής Μεσογείου. Το κύριο αλιευτικό πεδίο, βρίσκεται

ανάμεσα στα στενά της Κω και της Καλύμνου, όπου υπάρχει μεγάλη δράση παράκτιου στόλου αλλά και μικρότερων σκαφών κυρίως κατά την φθινοπωρινή αλλά και χειμερινή περίοδο. Όπως είναι λογικό το πέρασμα αυτό είναι μικρό και δημιουργεί πολλά προβλήματα χώρου αλλά και προβλήματα στο θαλάσσιο οικοσύστημα και βυθό, όταν τα περισσότερα εργαλεία που χρησιμοποιούνται είναι συρόμενα.

Τα τελευταία χρόνια το λιμάνι της Καλύμνου προσπαθεί να αναπτυχθεί και να βελτιώσει τις υπηρεσίες του, ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει στις ανάγκες της ζήτησης και προσφοράς τόσο σε τοπικό αλλά και εθνικό επίπεδο. Είναι ικανό να εξυπηρετεί τόσο τα πλοία της γραμμής, όσο και τα αλιευτικά και τις θαλαμηγούς. Το λιμάνι της Καλύμνου λόγω του ότι είναι συγχρόνως και κέντρο της πόλης, θα πρέπει για να μπορεί να εξυπηρετεί την εμπορική και τουριστική κίνηση, να συνδεθεί με το εσωτερικό της πόλης με καλύτερο οδικό δίκτυο. Επίσης, στους υπάρχοντες λιμενοβραχίονες δεν μπορούν εύκολα να προσεγγίσουν τα πολύ μεγάλα επιβατικά και οχηματαγωγά σκάφη με αποτέλεσμα να αποφεύγουν την Κάλυμνο ως προορισμό. Έτσι ζημιώνεται η τουριστική κίνηση του νησιού. Στην Κάλυμνο υπάρχουν και άλλα μικρότερα λιμάνια με στοιχειώδεις λιμενικές εγκαταστάσεις, που λειτουργούν σαν καταφύγια μικρών αλιευτικών και τουριστικών σκαφών.

Οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις του Λιμένα Καλύμνου, είναι οι εξής: αποβάθρα, προσήνεμος και υπήνεμος μώλος, προβλήτες παραλιακά κρηπιδώματα. Ο λιμένας μπορεί να λειτουργεί ανεξάρτητα, εξυπηρετώντας ως επί το πλείστον την μεικτή, επιβατική, τουριστική, εμπορική και αλιευτική κίνηση της περιοχής.

Σύμφωνα και με στοιχεία από την προκαταρκτική μελέτη που έγινε για την κατασκευή της αποβάθρας Ο/Γ σκαφών εξωτερικά του λιμένα, προέκυψαν κάποιες επισημάνσεις όσον αφορά την υφιστάμενη υποδομή του λιμένα και την αξιολόγησή του. Οι προτάσεις αυτές αφορούν κυρίως την κεντρική αποβάθρα, τον υπήνεμο μώλο και τον προσήνεμο μώλο. Θα μπορούσαμε να πούμε συμπερασματικά για την αξιολόγηση της υφιστάμενης λιμενικής υποδομής του νησιού, ότι ενώ διαθέτει ένα μεγάλο μήκος κρηπιδωμάτων που αναπτύσσονται κατά μήκος του προσήνεμου και του υπήνεμου μώλου, δεν υπάρχει επάρκεια χερσαίου χώρου ώστε να είναι πιο λειτουργικό. Το σχήμα του χερσαίου χώρου στην κεντρική αποβάθρα δεν είναι επαρκές, λόγω του σχήματος του, ώστε να μπορεί να ικανοποιεί και να εξυπηρετεί τα Ε/Γ – Ο/Γ, κρουαζιερόπλοια και εμπορικά πλοία που έρχονται στο λιμάνι.

Για την κατασκευή της αποβάθρας σκαφών εξωτερικά του λιμένα Καλύμνου, προτάθηκαν επτά λύσεις. Από αυτές τις λύσεις, μετά από συγκριτική αξιολόγηση μεταξύ

τους αναδείχθηκε και επιλέχθηκε αυτή η οποία κρίθηκε ότι ικανοποιούσε σε μεγαλύτερο βαθμό τα κριτήρια αξιολόγησης όπως η λειτουργική αρτιότητα, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις και η Οικονομία. Τα στοιχεία της λύσης που προτάθηκε και αναμένεται να βελτιώσει τις υπάρχουσες λιμενικές υποδομές είναι:

- Προσπέλαση Αποβάθρας
- Προκαταρτική οργάνωση χερσαίου χώρου
- Ακτομηχανική τεκμηρίωση
- Επίδραση στο κυματικό πεδίο στην είσοδο του λιμένα
- Προβλεπόμενος χρόνος υλοποίησης

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Κρίνοντας από τα παραπάνω και από όλα όσα διάβασα για την εκπλήρωση της εργασίας, πιστεύω ότι:

- Θα πρέπει αν δημιουργηθεί ένας νέος λιμενοβραχίονας πέρα από τους υπάρχοντες με υποδομή εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού. Οι προδιαγραφές θα πρέπει να είναι τέτοιες, που να μπορούν να προσεγγίζουν άνετα, ακόμα και τα πιο μεγάλα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία.
- Θα πρέπει να δημιουργηθεί οδικό δίκτυο κυρίως περιφερειακό, που θα συνδέει το λιμάνι και τις εγκαταστάσεις του με το υπόλοιπο νησί.
- Θα πρέπει να γίνουν εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης τουριστικών σκαφών, μικτών και μεγάλων.
- Θα πρέπει όλα τα έργα που πρόκειται να γίνουν, να γίνουν με σεβασμό στο περιβάλλον, ακολουθώντας τις Ευρωπαϊκές και τις Εθνικές στρατηγικές για την προστασία του περιβάλλοντος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Α.Ι. Παρδάλη, 2007, Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων, Ανταγωνισμός & Ανταγωνιστικότητα στη Σύγχρονη Λιμενική Βιομηχανία εκδ Σταμούλη.
2. Αργύρης Καλλιανιώτης, Δεκέμβριος 2009, Επιστημονικός Υπεύθυνος του έργου, Διαχείριση αλιευτικών πεδίων επαρχίας Καλύμνου, ΕΘΙΑΓΕ – Ινστιτούτο Αλιευτικής Έρευνας.
3. Βρεττός Ν. , Στουρνάρας Γιάννης (2009), *Η Ελληνική Οικονομία Σε Αναζήτηση Στρατηγικής*, ιστοσελίδα <http://www.bcg.com/documents/file35969.pdf>
4. Γ.Π. Βλάχος, 2007, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2^η έκδοση, εκδ Σταμούλη.
5. Γ. Μελισσουργός, 2008, Τοπική – Περιφερειακή Ανάπτυξη και η Γεωγραφία των Χωροθετικών Αντιθέσεων, Μελέτη δύο περιπτώσεων τουριστικής ανάπτυξης σε Ελλάδα και Ισπανία, Διδακτορική Διατριβή, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, τμήμα Γεωγραφίας.
6. Γ. Γιαννέλης, Φεβρουάριος 1995, Ειδική Προκαταρκτική Έκθεση Αναπτυξιακής Μελέτης Καλύμνου, σύμβουλοι οικονομολόγοι, Δήμος Καλυμνίων.
7. Δρ. Δημήτρης Κούτουλας, 2009, Τουριστική Μελέτη Καλύμνου, Σχέδιο Μάρκετινγκ για τον Τουρισμό της Καλύμνου.
8. Δ. Δαβιώτη, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2005, Κλιματική αλλαγή – Οικολογικές και Οικονομικές Επιπτώσεις σε Παγκόσμιο και Περιφερειακό Επίπεδο.
9. Ε. Δούβη, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2006, Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες και οι άγονες γραμμές: ένα πρόβλημα το οποίο αναζητά την καλύτερη λύση μεταξύ δημοσίου

συμφέροντος και βέλτιστης παρεχόμενης ποιότητας, στα πλαίσια ενός απελευθερωμένου οικονομικού περιβάλλοντος. Η περίπτωση της Ελλάδας, Διπλωματική εργασία.

10. Ελ Γεωργαντόπουλος – Γ.Π. Βλάχος, 2003, Ναυτιλιακή Οικονομική, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2^η έκδοση, εκδ. ΤΖΕΙ ΤΖΕΙ ΕΛΛΑΣ.

11. ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ
<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE> .

12. ΕΣΥΛΑ: Μελέτη Χωροθέτησης Τουριστικών Λιμένων (μαρίνων) και τουριστικών αγκυροβολίων.

13. Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Περιβάλλον και Αειφόρος ανάπτυξη», Ελλάδα,
http://ec.europa.eu/regional_policy.

14. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κρήτης - Νησιών Αιγαίου
<http://www.notioaigaio.gr/site.asp>.

15. Ευρωπαϊκή πολιτική για την περίοδο 2007 – 2013 και πόροι χρηματοδότησης, Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Κοζάνης, Μάρτιος 2008.

16. Ε. Π. Μπιτσάνη, 2005, Πολιτισμική Διαχείριση και Περιφερειακή Ανάπτυξη, Σχεδιασμός Πολιτιστικής Πολιτικής και Πολιτιστικού Προϊόντος, εκδ. ΔΙΟΝΙΚΟΣ.

17. Η. Μπάμπη, Γ. Νικολαΐδη, 2009, Φωτοβολταϊκά – Μελέτη για την κατασκευή Φ/Β πάρκου, πτυχιακή εργασία ΤΕΙ δυτικής Μακεδονίας, ΣΤΕΦ τμήμα Βιομηχανικού Σχεδιασμού.

18. Η πολιτική συνοχής 2007 – 2013 (παρατηρήσεις και επίσημα κείμενα),
<http://ec.europa.eu/info regio>.

19. Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ – Γ. Μ. Σακελλαρίδης, Αφιέρωμα – Η ναυπηγική τέχνη, Κυριακή 21 Αυγούστου 1994.

20. Κ. Χλωμούδης, 2005, Λιμενικός Σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία, εκδ ΤΖΕΙ ΤΖΕΙ ΕΛΛΑΣ.
21. Καλυμνιακά Χρονικά, τόμος ΙΗ, σειρά έκδοσης 36 αναγνωστήριο Καλύμνου «Αι Μούσαι» '94 - '09.
22. Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (Π.Ε.Π) Νοτίου Αιγαίου 2000 – 2006, Σύρος, Νοέμβριος 2006.
23. Περιφερειακό Συμβούλιο Νοτίου Αιγαίου, Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) Σχέδιο Επιχειρησιακού Προγράμματος Κρήτης και Νήσων Αιγαίου 2007 – 2013, Ρόδος 30 Μαΐου 2007.
24. Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, Γραμματεία Περιφερειακής Επιτροπής Παρακολούθησης Προγράμματος Θησέας, Ενημέρωση Περιφερειακού Συμβουλίου για το Πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ», Νοέμβριος 2007.
25. Συμβουλευτική υποστήριξη ΑΝ.ΔΩ και ΑΙΓΑΙΟ Α.Ε., Μάιος 2009, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2007 – 2010 Δήμου Καλυμνίων, φάση Α.
26. Σακ. Τρικοίλη, Νεότερη Ιστορία Καλύμνου, εκδ. Λιβάνη.
27. Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Εθνική Στρατηγική προς τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (2002).
28. Υπουργείο Εσωτερικών, Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης «ΘΗΣΕΑΣ» <http://thiseas.yves.gr/thiseas/article.php?cat=25>.
29. Υπουργείο Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων & Αλιείας, Ιστοσελίδα <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm;jsessionid=64386F24DA6C4BA7D41161B78C140BA0?prnbr=24181>.

- 30.** CNWAY σύμβουλοι μηχανικοί Ε.Μ.Ε.- Χασιάκου Ευθυμία, Ηλιάδης Αναστάσιος, Φωτιάδης Δημήτριος, Τσούκης Βασίλειος. (2008), Κατασκευή αποβάθρας Ο/Γ σκαφών εξωτερικά του λιμένα Καλύμνου προκαταρκτική μελέτη – τεχνική έκθεση.
- 31.** David Banister – Kenneth Button, 1993, Transport, the Environment and Sustainable Development, εκδ E & FN SPON.
- 32.** M.J. Kaiser, M.J. Attrill, S. Jennings, D.N. Thomas, D.K.A. Barnes, A.S. Brierley, N.V.C. Polunin, D.G. Raffaelli, P.J.le B. Williams, 2005, Marine Ecology, Processes, Systems and Impacts, εκδ OXFORD.
- 33.** PRISMA ΕΠΕ, Αναπτυξιακή Μελέτη Καλύμνου, Απρίλιος 1997, Α Φάση.
- 34.** PRISMA ΕΠΕ, Αναπτυξιακή Μελέτη Καλύμνου, Οκτώβριος 1998, Β Φάση.
- 35.** PRISMA ΕΠΕ, Αναπτυξιακή Μελέτη Καλύμνου, Ιανουάριος 2002, Γ Φάση.
- 36.** Robert W. Kates, Thomas M. Parris, and Anthony A. Leiserowitz, 2005, April 2005 issue of Environment: Science and Policy for Sustainable Development, Volume 47, Number 3, pages 8–21.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ