

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η ΛΕΥΚΑΔΑ ΩΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ: ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



Επιβλέπων καθηγητής: Ασπρογέρακας Ευάγγελος

Εκπόνηση: Ασπρογέρακα Αθηνά

Βόλος, Οκτώβριος 2020

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αν υπάρχουν ακόμα ταξίδια που έχουν ως κίνητρο τη γνώση, τότε άλλο ένα τέτοιο ταξίδι έφτασε στο τέλος του – μπορεί όμως και τώρα να αρχίζει. Σε κάθε ταξίδι υπάρχουν δυσκολίες, το μέγεθος των οποίων πάντα στο τέλος θα είναι πολύ μικρό σε σχέση με τη μαγεία του ίδιου του ταξιδιού. Άλλωστε, κάθε προορισμός έχει κάτι για να ανταμείψει τον ταξιδιώτη του.

Για την υλοποίηση αυτού του ταξιδιού νιώθω την ανάγκη να ευχαριστήσω καταρχάς τον επιβλέποντα κ. Ευάγγελο Ασπρογέρακα, Επίκουρο Καθηγητή στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Η εμπιστοσύνη του στο πρόσωπό μου, με τιμά ιδιαίτερα.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω του επίσημους φορείς της Λευκάδας, μέσω των οποίων αντιλήφθηκα ζητήματα κρίσιμης σημασίας για ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα του εύθραυστου νησιωτικού χώρου, τη Λευκάδα, τη Λευκάδα μου.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου και όλους εκείνους που στέκονται δίπλα μου, στηρίζοντάς με και βοηθώντας με ώστε οι στόχοι μου κάθε φορά να επιτυγχάνονται.

Ελπίζοντας, ο διάλογος να συνεχιστεί...

Δήλωση

Βεβαιώνω ότι η παρούσα εργασία είναι δική μου, δεν έχει συγγραφεί από άλλο πρόσωπο με ή χωρίς αμοιβή, δεν έχει αντιγραφεί από δημοσιευμένη ή αδημοσίευτη εργασία άλλου και δεν έχει προηγουμένως υποβληθεί για βαθμολόγηση στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ή αλλού. Βεβαιώνω ότι είμαι εν γνώσει των κανόνων περί λογοκλοπής του ΤΜΧΠΠΑ και ότι στο πλαίσιο αυτού έχουν τηρηθεί όλοι οι κανόνες κατά την ακαδημαϊκή δεοντολογία, σχετικά με αναφορές, βιβλιογραφία, κ.λπ., τόσο από έντυπες όσο και από ηλεκτρονικές πηγές. Σε περίπτωση λογοκλοπής αποδέχομαι όλες ανεξαιρέτως τις ποινές που προβλέπουν οι εκάστοτε Κανονισμοί του ΠΘ ή και του ΤΜΧΠΠΑ.

Ημερομηνία: 06/10/2020

Όνοματεπώνυμο: Ασπρογέρακα Αθηνά

A.M.:01388

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο μαζικός τουρισμός αποτελεί εκείνη τη μορφή της τουριστικής ανάπτυξης, πάνω στην οποία βασίστηκαν πολλοί τοπικοί χώροι. Το είδος αυτό της τουριστικής δραστηριότητας προσέφερε στις τοπικές κοινωνίες ανάπτυξη και εισοδήματα, όμως επέφερε πολυεπίπεδες επιπτώσεις στο περιβάλλον και στο τοπίο. Στον αντίποδα, κατά τις τελευταίες δεκαετίες, οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού κερδίζουν όλο και περισσότερο έδαφος, καθώς συνδέονται με την έννοια της «αειφορίας». Ανάμεσα σε αυτές τις μορφές τουρισμού συγκαταλέγεται και ο θαλάσσιος τουρισμός, ο οποίος κρίνεται αναγκαίος για την βιώσιμη ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών. Η υιοθέτηση πολιτικών που δεν προσβάλλουν τόσο το φυσικό όσο και το πολιτιστικό περιβάλλον, αποτελεί πρόκληση για την Ελλάδα η οποία, ως επί το πλείστον είναι μια θαλάσσια χώρα με τουριστική δυναμική αλλά και αναπτυξιακές αδυναμίες.

Η Λευκάδα αποτελεί έναν τόπο, τμήμα του ελληνικού νησιωτικού χώρου που, δίπλα στο μαζικό τουρισμό, αναπτύσσεται παράλληλα ο θαλάσσιος τουρισμός και οι δραστηριότητές του. Παρόλα αυτά, εάν συνεχίσει να αναπτύσσεται ως έχει εγκυμονούν αρνητικές επιπτώσεις σε διάφορους τομείς. Μέσω της παρούσας εργασίας, τονίζεται ο ρόλος του σχεδιασμού για μια «γαλάζια» προοπτική της Λευκάδας μέσω της προώθησης του θαλάσσιου τουρισμού λαμβάνοντας υπόψιν τις τοπικές ιδιαιτερότητες καθώς και τις υπάρχουσες αδυναμίες.

Λέξεις-κλειδί: μαζικός τουρισμός, θαλάσσιος τουρισμός, γαλάζια ανάπτυξη, Λευκάδα, σχεδιασμός

ABSTRACT

“LEFKADA ISLAND AS A MARITIME TOURISM DESTINATION: FRAMEWORK AND DEVELOPMENT PROSPECTS”

Mass tourism is that form of tourism development, on which many local areas are based. This type of tourism activity has provided local communities with growth and income, but has had a multifaceted impact on the environment and the landscape. On the contrary, in recent decades, alternative forms of tourism are gaining more and more ground, as they are associated with the concept of "sustainability". Among these forms of tourism is maritime tourism, which is considered necessary for the sustainable development of island areas. The adoption of policies that do not affect both the natural and the cultural environment, is a challenge for Greece, which, for the most part, is a maritime country with tourism potential but also development weaknesses.

Lefkada is a place, part of the Greek island area that, next to mass tourism, maritime tourism and its activities are developing in parallel. However, if it continues to grow as it is, it will have negative effects in various areas. Through the present work, the role of planning for a "blue" perspective of Lefkada through the promotion of maritime tourism is emphasized, taking into account the local peculiarities as well as the existing weaknesses.

Key words: mass tourism, marine tourism, blue growth, Lefkada, planning

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	ii
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	iv
ABSTRACT	v
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	11
ΜΕΡΟΣ Α΄: ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΑΛΑΖΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	14
1 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ: ΕΝΑ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΧΩΡΟ-ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ.....	15
1.1 Εννοιολογικές διασαφήσεις.....	15
1.2 Ιστορική εξέλιξη του τουριστικού φαινομένου	17
1.2.1 Από τον ταξιδιώτη στον τουρίστα	17
1.2.2 Μαζικοποίηση του τουρισμού	20
1.3 Επιδράσεις του τουρισμού.....	24
1.3.1 Οικονομικές επιδράσεις.....	24
1.3.2 Κοινωνικές επιδράσεις	25
1.3.3 Πολιτισμικές επιδράσεις.....	26
1.3.4 Επιδράσεις στο φυσικό και το ανθρωπογενές περιβάλλον	28
1.4 Γεωγραφία του τουρισμού.....	30
1.4.1 Γεωγραφικές τάσεις του παγκόσμιου τουρισμού	30
1.4.2 Γεωγραφικές τάσεις του ελληνικού τουρισμού	32
2 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	35
2.1 Κατηγορίες τουρισμού	35
2.2 Όψεις εναλλακτικών μορφών τουρισμού.....	37
2.2.1 Πολιτιστικός τουρισμός.....	39
2.2.2 Θρησκευτικός τουρισμός.....	40
2.2.3 Τουρισμός υγείας	41
2.2.4 Αγροτουρισμός	42

3	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	44
3.1	Μια πρώτη εννοιολογική προσέγγιση	44
3.2	Η ζήτηση.....	47
3.3	Η προσφορά.....	50
3.4	Θετικές και αρνητικές επιπτώσεις.....	53
4	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΑΛΑΖΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	55
4.1	Θαλάσσια χωροταξία	55
4.1.1	Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός: Αναγκαιότητα και δυσκολίες	55
4.1.2	Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός: Πράξη και διεθνής εμπειρία.....	56
4.1.3	Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός: Η ελληνική ιδιαιτερότητα.....	59
4.1.4	Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ στην Ελλάδα: Ο Νόμος 4526/2018.....	60
4.2	Πολιτική γαλάζιας ανάπτυξης	63
4.2.1	Η «Γαλάζια Ανάπτυξη» και οι κατευθύνσεις της.....	63
4.2.2	Παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός.....	64
4.2.3	Στρατηγική για τη Μακροπεριφέρεια Αδριατικής-Ιονίου.....	66
	ΜΕΡΟΣ Β΄: ΤΟ ΝΗΣΙ ΤΗΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΩΣ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ.....	68
5.	ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ	69
5.1.	Διοικητική ένταξη, πληθυσμιακά στοιχεία και απασχόληση	69
5.2.	Φυσική Γεωγραφία.....	75
5.2.1.	Γεωμορφολογία και κλίμα.....	75
5.2.2.	Φυσικό περιβάλλον με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.....	76
5.2.3.	Παραλίες και Θαλάσσιο περιβάλλον	77
5.3.	Ιστορία και πολιτισμικό περιβάλλον.....	81
5.4.	Προσβασιμότητα.....	85
5.5.	Όψεις συμβατικού τουρισμού.....	88
5.5.1.	Τουριστική προσφορά.....	88

5.5.2. Τουριστική ζήτηση.....	91
6. ΛΕΥΚΑΔΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	95
6.1. Τουρισμός κρουαζιέρας στη Λευκάδα: Οι λιμενικές υποδομές	95
6.2. Τουρισμός «yaghting».....	98
6.2.1. Μαρίνα Λευκάδας.....	98
6.2.2. Λοιπές βοηθητικές «υποδομές».....	99
6.3. Θαλάσσια σπορ.....	101
6.3.1. Ιστιοπλοΐα.....	101
6.3.2. «Windsurfing» και «Kitesurfing»	102
6.3.3. Λοιπά σπορ.....	104
6.4. Θαλάσσιος τουρισμός στη Λευκάδα και επίσημος σχεδιασμός.....	108
6.4.1. Ευρωπαϊκός και εθνικός σχεδιασμός	108
6.4.2. Περιφερειακός σχεδιασμός.....	111
7. ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT	115
7.1. Δυνατότητες.....	115
7.2. Αδυναμίες	117
7.3. Ευκαιρίες	118
7.4. Απειλές	120
8. ΠΡΟΤΑΣΗ	123
8.1. Το όραμα και η «φιλοσοφία»	123
8.2. Παρουσίαση στόχων του στρατηγικού πλαισίου.....	125
8.3. Άξονες προτεραιότητας και επιμέρους δράσεις.....	126
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	134
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	138

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 Διεθνείς αφίξεις τουριστών σε χώρες τις Μεσογείου.....	32
Πίνακας 2 Ξενοδοχεία στη Λευκάδα (2018)	88
Πίνακας 3 Ενοικιαζόμενα δωμάτια στη Λευκάδα (2018)	89
Πίνακας 4 Αφίξεις τουριστών στη Λευκάδα (2010-2018).....	91
Πίνακας 5 Χώροι θαλάσσιου τουρισμού και υφιστάμενες υποδομές.....	105

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1 Διεθνείς αφίξεις τουριστών (1950-2015)	23
Διάγραμμα 2 Εξέλιξη αφίξεων τουριστών στη Λευκάδα (2010-2018)	91
Διάγραμμα 3 Εξέλιξη αφίξεων αλλαδαπών και ημεδαπών στη Λευκάδα (2010-2018)	92
Διάγραμμα 4 Εξέλιξη ξενοδοχειακής πληρότητας στη Λευκάδα (2010-2018).....	94

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1 Επιβάτες κρουαζιέρας (2009-2018) παγκοσμίως	48
Γράφημα 2 Επιβάτες κρουαζιέρας (2010-2019) στην Ελλάδα.....	49
Γράφημα 3 Απασχόληση κατά παραγωγικό τομέα (2001).....	74
Γράφημα 4 Απασχόληση κατά παραγωγικό τομέα (2011).....	74
Γράφημα 5 Ποσοστό ξενοδοχείων ανά κατηγορία (2018).....	88
Γράφημα 6 Ποσοστό ενοικιαζόμενων δωματίων ανά κατηγορία (2018).....	90
Γράφημα 7 Σχέση αλλοδαπών και ημεδαπών στις αφίξεις (Λευκάδα, 2010-2018)....	93

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1 Μακροπεριφέρεια Αδριατικής-Ιονίου	66
Εικόνα 3 Παραλία Πόρτο Κατσίκι	77
Εικόνα 4 Παραλία Εγκρεμνοί	78
Εικόνα 5 Παραλία Κάθισμα	78
Εικόνα 6 Παραλία Βασιλικής	79
Εικόνα 7 Κάστρο της Αγίας Μαύρας	82
Εικόνα 8 Η πλωτή γέφυρα της Λευκάδας	85
Εικόνα 9 Λιμάνι Λευκάδας	95
Εικόνα 10 Λιμάνι Νυδρίου	96
Εικόνα 11 Λιμάνι Βασιλικής	96
Εικόνα 12 Άποψη Μαρinas Λευκάδας	99
Εικόνα 13 Αφίσα «Αγώνα Γολέμη, 2019»	102
Εικόνα 14 «Windsurfing» στη Βασιλική	103
Εικόνα 15 «Kitesurfing» στον Αϊ Γιάννη	104

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1 Κατηγορίες του τουρισμού	36
--	----

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1 Η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων στη χώρα	70
Χάρτης 2 Η θέση της Λευκάδας στη χώρα	71
Χάρτης 3 Το νησί της Λευκάδας	72
Χάρτης 4 Χώροι θαλάσσιου τουρισμού και υφιστάμενες υποδομές	107
Χάρτης 5 Πρόταση	133

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με ρίζες που μας οδηγούν να αναζητήσουμε τα χνάρια του στην αρχαιότητα, ο τουρισμός αποτελεί ένα φαινόμενο και ένα τομέα της οικονομίας που αναπτύχθηκε με ιδιαίτερη ένταση κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Η μαζικές διαστάσεις που έλαβε ο τουρισμός καθιέρωσαν ένα μοντέλο τουριστικής ανάπτυξης το οποίο μόνο φιλικό δε θα μπορούσε να χαρακτηριστεί για το περιβάλλον. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η τουριστική ανάπτυξη συνοδεύεται ή/και αναγιγνώσκεται στο χώρο και το τοπίο μέσα από τις πολυεπίπεδες πιέσεις που δημιουργεί: πιέσεις οικιστικές, περιβαλλοντικές, πολιτισμικές κ.ά.

Ωστόσο, κατά τις τελευταίες δεκαετίες, στον αντίποδα του μαζικού τουρισμού αναπτύσσονται εναλλακτικές μορφές του τουριστικού φαινομένου, οι οποίες είναι σίγουρα πιο φιλικές προς το περιβάλλον, αμβλύνοντας παράλληλα την εποχικότητα του κυρίαρχου τουριστικού μοντέλου. Ανάμεσα σε αυτές προβάλλει και ο θαλάσσιος τουρισμός, σε συνδυασμό με ένα ευρύτερο ενδιαφέρον του αναπτυγμένου κόσμου για το θαλάσσιό του χώρου.

Τέτοια ζητήματα πραγματεύεται και η παρούσα διπλωματική εργασία, ζητήματα που εκτείνονται στο Μέρος Α' με τίτλο «Τουρισμός και πολιτική γαλάζιας ανάπτυξης». Πιο συγκεκριμένα, το Κεφάλαιο 1 εγκύπτει στη θεωρητική τεκμηρίωση του όρου «τουρισμός», στην ιστορική του διάσταση, στις πολυεπίπεδες επιπτώσεις του, αλλά και στη διάρθρωσή του στο χώρο, στη γεωγραφική του κατανομή. Στο Κεφάλαιο 2 («Εναλλακτικές μορφές τουρισμού»), η διερεύνηση μετατοπίζει την έμφαση στις εναλλακτικές μορφές τουρισμού, αναδεικνύοντας το συγκριτικό τους πλεονέκτημα σε σχέση με τις μαζικές εκφάνσεις του τουρισμού. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στον πολιτιστικό τουρισμό, στο θρησκευτικό τουρισμό, στον τουρισμό υγείας και τον αγροτουρισμό. Φυσικά, οι εναλλακτικές μορφές του τουρισμού είναι πολύ περισσότερες, αλλά η διερεύνηση επέλεξε να αναφερθεί σε αυτές επειδή αποτελούν εναλλακτικές μορφές τουρισμού που είναι συμβατές με την ελληνική περίπτωση ή, τουλάχιστον, πιο συμβατές.

Σε ξεχωριστό κεφάλαιο (Κεφάλαιο 3: «Θαλάσσιος τουρισμός») γίνεται αναφορά στο θαλάσσιο τουρισμό, στο κατεξοχήν θέμα της διερεύνησης. Ειδικότερα, εξετάζεται η όλο και αυξανόμενη ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιου τουρισμού, η παρεχόμενη προσφορά, καθώς και οι θετικές και οι αρνητικές επιπτώσεις που αυτός επιφέρει. Το

μόνο σίγουρο είναι ότι η οικονομία του θαλάσσιου τουρισμού είναι μια οικονομία ιδιαίτερα ανθηρή και αναπτυσσόμενη.

Τέτοια ζητήματα αναμοχλεύονται και εντοπίζονται και στο Κεφάλαιο 4 («Θαλάσσια χωροταξία και Πολιτική γαλάζιας ανάπτυξης»). Όμως, εν προκειμένω, το σημείο που εστιάζει η διπλωματική εργασία είναι αυτό του σχεδιασμού και, συγκεκριμένα, του σχεδιασμού που προάγει τη γαλάζια ανάπτυξη και φυλάσσει ιδιαίτερη μέριμνα για το θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό.

Στο Μέρος Β' («Το νησί της Λευκάδας ως μελέτη περίπτωσης»), η διερεύνηση εγκαταλείπει τη θεωρία και στρέφεται στην «πράξη». Για αντικειμενικούς λόγους αλλά και λόγους βιωματικής εμπειρίας, η Λευκάδα επιλέγεται ως μελέτη περίπτωσης για τη διερεύνηση του θαλάσσιου τουρισμού σε έναν τόπο, στον οποίο η μορφή αυτή τουρισμού φαίνεται να είναι διαδεδομένη, αλλά με πολλά περιθώρια διεύρυνσης. Αφού εξεταστεί «Η Λευκάδα σε αδρές γραμμές» (Κεφάλαιο 5), στο Κεφάλαιο 6 («Η Λευκάδα στον αστερισμό του τουρισμού»), εντοπίζεται καταρχάς η ενεργή συμμετοχή του νησιού στον τουρισμό και, μάλιστα, στη μαζική εκδοχή του.

Στο αμέσως επόμενο κεφάλαιο (Κεφάλαιο 7: «Θαλάσσιος τουρισμός στη Λευκάδα και επίσημος σχεδιασμός») εντοπίζεται η δυναμική παρουσία της Λευκάδας και στο θαλάσσιο τουρισμό. Ωστόσο, αυτού του είδους το τουριστικό προϊόν της Λευκάδας εμφανίζει σημεία μελανά, σημεία που σχετίζονται κυρίως με την ανεπάρκεια υποδομών. Τις ανεπάρκειες αυτές εντοπίζει και ο επίσημος σχεδιασμός, παρά το γεγονός ότι αυτός δεν κατορθώνει πάντα να παραμένει «χωρικά ευαίσθητος».

Τέλος, οι δυνατότητες, οι αδυναμίες, οι ευκαιρίες και οι απειλές που αντιμετωπίζει ο θαλάσσιος τουρισμός στη Λευκάδα προσεγγίζονται μέσω της μεθόδου της Ανάλυσης SWOT (Κεφάλαιο 8). Μάλιστα δε, πάνω σε αυτές, η διερεύνηση επιχειρεί το καταληκτικό της εγχείρημα, αυτό της «Πρότασης» (Κεφάλαιο 9), η οποία έρχεται να αντιπαρατεθεί με την υφιστάμενη κατάσταση, αλλά και με ένα ρεαλιστικό όραμα για σχεδιασμό με έμφαση στη γαλάζια ανάπτυξη και χωρική μονάδα αναφοράς τη Λευκάδα.

Σε γενικές γραμμές, στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η ανάδειξη της προοπτικής που διαμορφώνεται για τη Λευκάδα στο πλαίσιο του θαλάσσιου τουρισμού, στόχος που απολήγει «πραγματιστικά» σε συγκεκριμένη πρόταση. Μάλιστα δε, το γεγονός ότι η Λευκάδα αποτελεί μια περίπτωση του ελληνικού

νησιωτικού χώρου με μια σχετική παρουσία στις δραστηριότητες που συναποτελούν το θαλάσσιο τουρισμό, διαθέτοντας παράλληλα ένα φυσικό περιβάλλον που με τον κατάλληλο σχεδιασμό πριμοδοτεί την περαιτέρω εξέλιξη της εν λόγω μορφής τουρισμού, δικαιολογεί την επιλογή της ως μελέτη περίπτωσης. Επιπλέον, στόχο αποτελεί ο εντοπισμός συγκεκριμένων χώρων, οι οποίοι θα γίνουν οι «υποδοχείς» της ανάπτυξης, καθώς ο επίσημος σχεδιασμός (όλων των επιπέδων) δείχνει να μην είναι «χωρικά ευαίσθητος».

Μεθοδολογικά, η εργασία στηρίχτηκε τόσο σε δευτερογενή στοιχεία (πλαίσια του επίσημου σχεδιασμού, μελέτες για το νησί της Λευκάδας, σχετικές διπλωματικές εργασίες, βιβλιογραφία, επιστημονικά άρθρα, άρθρα του ηλεκτρονικού τύπου) όσο και σε πρωτογενή εμπειρική έρευνα. Ως προς την τελευταία, αυτή αφορά σε παρατήρηση, όπως διαμορφώθηκε και μέσα από βιωματικούς διαύλους, και σε συνεντεύξεις που διενεργήθηκαν σε τοπικούς φορείς με άξονα διερεύνησης την αναπτυξιακή προοπτική της σύγχρονης Λευκάδας. Μάλιστα δε, σε συνδυασμό με την τοπική κοινωνία, είναι αυτή που διασφαλίζουν τις προϋποθέσεις για ένα σχεδιασμό «από τα κάτω».

Αναμφίβολα, αναπόσπαστο κομμάτι της μεθοδολογίας της εργασίας αποτελεί η Ανάλυση SWOT, η οποία επιλέχτηκε μάλιστα να παρατεθεί σε ξεχωριστό κεφάλαιο. Ομολογουμένως, η ίδια αποτελεί ένα ιδιαίτερα αξιόπιστο εργαλείο για τη λήψη αποφάσεων σε στρατηγικό, και όχι μόνο, επίπεδο. Χαρακτηριζόμενη από ορθολογικά στοιχεία και προβληματισμό κριτικά προεκτεινόμενο, η Ανάλυση SWOT διασφαλίζει μια ακριβή και πληρέστατη εικόνα τόσο για τις δυνατότητες της υπό μελέτη περιοχής όσο και για το εξωτερικό περιβάλλον της. Πιο συγκεκριμένα, μέσω της Ανάλυσης SWOT επιτυγχάνεται:

- οργανική διασύνδεση ανάμεσα στην απόδοση που χαρακτηρίζει το τοπικό και το ευρύτερο (διακρατικό, διαπεριφερειακό) επίπεδο,
- συνυπολογισμός των ευρύτερων/γενικών τάσεων που καθορίζουν (και καθορίζονται από) την τοπική ανάπτυξη και τις τοπικές προοπτικές,
- σαφής ανάλυση της εσωτερικής και εξωτερικής συνοχής των αναπτυξιακών προγραμμάτων και των πολλαπλασιαστών, και
- δυνατότητα περιοδικής ανασκόπησης του όλου αναπτυξιακού εγχειρήματος.

**ΜΕΡΟΣ Α΄: ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ
ΓΑΛΑΖΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

1 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ: ΕΝΑ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΧΩΡΟ-ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ

1.1 Εννοιολογικές διασαφήσεις

Όταν ανατρέξει κανείς στη σχετική βιβλιογραφία, σύντομα θα διαπιστώσει ότι γύρω από τον τουρισμό εκπύσσονται εννοιολογήσεις αρκετά διαφορετικές μεταξύ τους. Σίγουρα, κάτι τέτοιο οφείλεται στο γεγονός ότι ο τουρισμός είναι ένα πολυεπίπεδο φαινόμενο, ένα φαινόμενο με διαστάσεις κοινωνικές, οικονομικές, πολιτισμικές και περιβαλλοντικές, οπότε η οπτική γωνία από την οποία βλέπουμε κάθε φορά το εν λόγω φαινόμενο είναι λογικό να παράγει και διαφορετικούς ορισμούς και εννοιολογήσεις (Τσάρτας, 1996).

Σε κάθε περίπτωση, ο όρος «τουρισμός» άρχισε να οριοθετείται εννοιολογικά από τις αρχές του 20ου αιώνα, στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης. Σύμφωνα με τον Τσάρτα (1996), κάτι τέτοιο συνδέεται στενά με τη συνειδητοποίηση της συμβολής του τουρισμού στην οικονομική ανάπτυξη: ήταν επιτακτική η ανάγκη το εν λόγω φαινόμενο να αποτιμηθεί στατιστικά τόσο ως προς τη μετακίνηση όσο και ως προς τη δαπάνη του τουρίστα. Ανάμεσα σε εκείνους που ενεπλάκησαν σε ένα τέτοιο εγχείρημα, οι Hunzler και Graf θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι είναι οι πρωτοπόροι, ορίζοντας τον τουρισμό ως:

το σύνολο των ενεργοποιημένων σχέσεων και γεγονότων κατά τη διάρκεια της μετακίνησης και παραμονής των ατόμων εκτός του τόπου της συνήθους κατοικίας τους, υπό τον περιορισμό ότι τόσο η μετακίνηση όσο και η παραμονή τους δεν έχουν ως κίνητρο την άσκηση οποιασδήποτε κερδοσκοπικής δραστηριότητας (Βαρβαρέσος, 2000).

Από τον παραπάνω ορισμό, είναι εμφανές ότι ο τουρισμός προσδιορίζεται κυρίως μέσα από το κίνητρο εκείνου που ταξιδεύει, που δεν είναι άλλο από την *αναψυχή*. Επίσης, φαίνεται ότι από την τουριστική δραστηριότητα αποκλείονται όσοι μπορεί να ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους. Όμως, τέτοιου είδους μετακινούμενοι ή *ταξιδιώτες* δε χρησιμοποιούν το δίκτυο υποδομών και οικονομικών δραστηριοτήτων που στηρίζει και αναπτύσσεται γύρω από τον τουρισμό, που έχει ως κίνητρο την αναψυχή;

Σε τέτοιου είδους ερωτήματα ήρθε να δώσει απαντήσεις η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για τον Τουρισμό και τα Διεθνή Ταξίδια, που πραγματοποιήθηκε

στη Ρώμη το 1963. Από τη Συνδιάσκεψη αυτή θα προκύψει ένας (σίγουρα) πιο επεξεργασμένος ορισμός για τον τουρισμό. Πιο συγκεκριμένα, τον «απλό» τουρίστα των Hunzler και Graf, θα τον αντικαταστήσει ένας τουρίστας που είναι δυνατόν να ταξιδεύει για αναψυχή, για λόγους υγείας, για επαγγελματικές ή οικογενειακές υποθέσεις. Επίσης, στον επισκέπτη που εντάσσεται και διαμορφώνει το τουριστικό κύκλωμα, συμπεριλαμβάνεται:

- τόσο ο *τουρίστας*, αυτός δηλαδή του οποίου η παραμονή στον επισκεπτόμενο τόπο ξεπερνά τις 24 ώρες,
- όσο και ο *εκδρομέας*, του οποίου η παραμονή δεν ξεπερνά τις 24 ώρες (Βαρβαρέσος, 2000).

Έκτοτε, όλες οι εννοιολογήσεις του τουρισμού θα κινηθούν στο μήκος κύματος που κινήθηκε η Συνδιάσκεψη της Ρώμης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο ορισμός που δίνει σήμερα ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού, σύμφωνα με τον οποίο:

Ο τουρισμός είναι ένα κοινωνικό, πολιτισμικό και οικονομικό φαινόμενο, το οποίο περιλαμβάνει τη μετακίνηση ανθρώπων σε τόπους ή χώρες διαφορετικές από το σύνηθες περιβάλλον τους, για λόγους προσωπικούς ή επαγγελματικούς. Οι άνθρωποι αυτοί ονομάζονται επισκέπτες, μπορούν να είναι είτε τουρίστες είτε εκδρομείς, ενώ ο τουρισμός συμπεριλαμβάνει όλες τις δραστηριότητές τους, ακόμη και τα έξοδά τους (<https://www.unwto.org/>).

Είναι εμφανές ότι ο εν λόγω ορισμός αναγνωρίζει καταρχάς τον τουρισμό ως πολυεπίπεδο φαινόμενο, διευρύνει το φάσμα των κινήτρων του τουρίστα, ενώ δε σταματά να μας υπενθυμίζει την καταλυτική σημασία της μετακίνησης, του ταξιδιού.

1.2 Ιστορική εξέλιξη του τουριστικού φαινομένου

1.2.1 Από τον ταξιδιώτη στον τουρίστα

Όπως ήδη διαφάνηκε, παρά τις διαφορές που χαρακτηρίζουν τις εννοιολογήσεις του τουρισμού, η μετακίνηση, το ταξίδι δηλαδή, είναι εκείνη η παράμετρος που παραμένει σταθερή και αποτελεί σημείο αναφοράς. Ένα σημείο αναφοράς που κάνει τον τουρισμό να ριζώνει στην ιστορία και να αναζητά τις απαρχές του στο πολύ μακρινό παρελθόν. Ωστόσο, όπως μας υπενθυμίζουν οι Κώστας και Υφαντίδου (2015), είναι και κάτι άλλο που παραμένει σταθερό. Είναι ο γνωστός τόπος, ο προορισμός που είναι γνωστός, γιατί σε αντίθετη περίπτωση δε θα μπορούσαμε να μιλήσουμε για τουρισμό – θα μιλούσαμε για απλή *εξερεύνηση*.¹

Το ταξίδι λοιπόν είναι ένα φαινόμενο, μια δραστηριότητα που γεννιέται κατά την Εποχή του Χαλκού, τότε που ο άνθρωπος αφήνει κατά μέρος τη νομαδική ζωή και τις «εξερευνήσεις» που επέτασσε η αλλαγή στο κλίμα (Σαρηγιάννης, 1993). Είναι η Εποχή που ο άνθρωπος εγκαθίσταται μόνιμα και συγκροτεί τους μεγάλους πολιτισμούς της Εγγύς Ανατολής αλλά και του ελληνικού χώρου (κυκλαδικός, μινωικός, μυκηναϊκός). Για αυτήν την Εποχή, που εκτείνεται από το 3.000-1.200 π.Χ., ο L. Casson (1995), ο ειδικός για το ταξίδι στον αρχαίο κόσμο θα γράψει χαρακτηριστικά:

[...] ο νέος τρόπος ζωής θα εισήγαγε και νέους τρόπους μετακίνησης. Ταχυδρόμοι άρχισαν να πηγαινοέρχονται από το ένα κέντρο στο άλλο, κρατικοί αξιωματούχοι να περιηγούνται σε περιοχές για τις οποίες ήταν υπεύθυνοι, έμποροι να περιφέρονται στις αγορές, πλήθη κόσμου να συρρέουν από την ύπαιθρο στους ιερούς τόπους κατά τις ημέρες των εορτών.

Όπως προκύπτει από το παραπάνω απόσπασμα, στα πρώτα βήματα του πολιτισμού, το ταξίδι είχε ως κίνητρο το εμπόριο, τη διοίκηση του κράτους, αλλά και την

¹ Στην ανάλυση λοιπόν που ακολουθεί, ο γνωστός τόπος μάς αποτρέπει από το να αναφερθούμε στις ποντοπόρες εξερευνήσεις της αποικιοκρατικής περιόδου, χωρίς φυσικά κάτι τέτοιο να σημαίνει ότι δεν ήταν καθοριστικής συμβολής για το μέλλον της ανθρωπότητας, της οικονομικής ιστορίας και των πρακτικών που καθιέρωσε για το ίδιο το ταξίδι (Πατρώνης, 2019). Κατά τρόπο ανάλογο, δε μας ενδιαφέρουν εδώ ούτε τα ταξίδια που έγιναν με τη μορφή πολεμικών επιχειρήσεων.

ικανοποίηση του θρησκευτικού αισθήματος – πρόκειται για τους «business tourists» της εποχής ή όσους σήμερα κάνουν θρησκευτικό τουρισμό. Επίσης, από τότε, οι τουρίστες συνηθίζουν να φέρνουν πίσω στον τόπο προέλευση ενθύμια, αντιπροσωπευτικά ή παράδοξα, από τα μέρη που επισκέπτονται ή να χαράσσουν πάνω στα μνημεία που επισκέπτονται μηνύματα (Casson, 1995), μια συνήθεια που σήμερα, μόνο «ευγενής» δε θεωρείται.

Αυτόν τον ταξιδιωτικό παροξυσμό των πρώτων πολιτισμών θα υποστηρίξουν και θα ενδυναμώσουν μια σειρά από εφευρέσεις (τροχός, τροχοφόρα οχήματα) και υποδομές. Φυσικά, την πρώτη θέση στις υποδομές θα καταλάβει η στοιχειώδης οδοποιία, ενώ θα ακολουθήσουν οι ξενώνες, με τον παλαιότερο από αυτούς να σώζεται στην Κρήτη και να αντιστοιχεί στο μινωικό πολιτισμό, αλλά και τα μαγειρεία (Casson, 1995). Ωστόσο, δεν πρέπει να υποθέτει κανείς ότι το ταξίδι στον αρχαίο κόσμο ήταν μια εύκολη υπόθεση. Η ληστεία ήταν ένα ιδιαίτερα συχνό φαινόμενο, με τον «Κώδικα του Χαμουραμπί» να προβλέπει έως και οριστική απαλλαγή από τις δανειακές οφειλές όποιου εμπόρου τύχαινε, καθώς ταξιδεύει, να πέσει θύμα ληστείας (Casson, 1995).

Η μετάβαση στην ακμή της ελληνικής αρχαιότητας δε θα φέρει ιδιαίτερες αλλαγές ούτε στα κίνητρα του ταξιδιού ούτε στον τρόπο που εκείνο πραγματοποιείται. Αν αναζητήσει κανείς κάποια ποιοτική διαφοροποίηση, το μόνο σίγουρο είναι ότι θα την εντοπίσει στο πρόσωπο του Ηροδότου, ο οποίος και αποτελεί τον πρώτο ταξιδιώτη που ταξίδεψε από αγάπη για το ταξίδι. Είναι ο ίδιος άνθρωπος στον οποίο, στα πρώτα τους βήματα, τόσο η Ιστορία όσο και οι επιστήμες του χώρου οφείλουν πολλά (Λεοντίδου, 2005). Παράλληλα, είναι ο άνθρωπος που θα συνδέσει το ταξίδι με τη γνώση. Μάλιστα δε, για αυτό το νέο ταξιδιωτικό κίνητρο, ο ίδιος ο Ηρόδοτος θα πει, αναφερόμενος στο Σόλωνα: *Ξένε, ως εμάς έχει φτάσει η μεγάλη σου φήμη για τη σοφία και τα ταξίδια σου, πως η αγάπη σου για τη γνώση σε έσπρωξε να επισκεφτείς χώρες πολλές για να σπουδάσεις* (Αυγελής, 2012).

Πάνω κάτω, τα ίδια κίνητρα θα χαρακτηρίσουν και το ταξίδι των ρωμαϊκών χρόνων. Ωστόσο, η αγάπη για το ταξίδι και η αναψυχή θα αναδειχτούν στα πλέον δημοφιλή ταξιδιωτικά κίνητρα. Άλλωστε, κατά το 2ο αιώνα μ.Χ., οι 130 ημέρες του χρόνου ήταν αργίες, αφιερωμένες σε δημόσιες διασκεδάσεις: αρματοδρομίες, πυγμαχία, θεατρικές παραστάσεις κ.ά. Ανάμεσα στα νέα κίνητρα που θα προβάλλουν για ταξίδι και που σχετίζονται με τη ρωμαϊκή περίοδο είναι το κίνητρο της υγείας. Επίσης,

δίπλα τους τουρίστες θα προβάλλουν και οι πρώτοι παραθεριστές. Είναι χαρακτηριστικό ότι όλη η κοσμική Ρώμη διέθετε δύο ειδών επαύλεις: μία για τους θερινούς και μία για τους χειμερινούς μήνες. Μάλιστα δε, όπως υποθέτει ο Casson (1995), η μετακίνηση όλων αυτών των παραθεριστών με το υπηρετικό προσωπικό τους, τις προμήθειες και τις οικογένειές τους πρέπει να γέμιζε τους δρόμους ατέλειωτες σειρές από άρματα, άμαξες και φορεία, που την άνοιξη ξεχύνονταν προς τις ακτές και τις εξοχές, και το φθινόπωρο γύριζαν πίσω στις πόλεις.

Η μετάβαση στο Μεσαίωνα θα θέσει πρόσκαιρο τέλος σε όλες τις ταξιδιωτικές δραστηριότητες, με εξαίρεση όσες περιορισμένες σχετίζονται με τον «πανεπιστημιακό τουρισμό» ή με τον τουρισμό των μεγάλων θρησκευτικών γεγονότων (Βαρβαρέσος, 2000). Το εμπόριο, η ευμάρεια και ο αστικός πολιτισμός θα δώσουν τη θέση τους στην ανασφάλεια και το φόβο (Πιρέν, 2003), στους φεουδαρχικούς πολέμους, την πολιτική αστάθεια, την έλλειψη πολλών εμπορικών συναλλαγών, το κακό σύστημα μεταφορών και τον ελάχιστο ελεύθερο χρόνο (Gee κ.ά., 2004). Μάλιστα δε, για να καταλάβει κανείς τις δυσκολίες και τη σπανιότητα των ταξιδιών κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα, πρέπει να ανατρέξει στις ρίζες είτε της αγγλικής λέξης «travel» είτε της γαλλικής «tourisme».

Για το ταξίδι, μια νέα εποχή θα ανατείλει με την Αναγέννηση. Οι άνθρωποι θα αρχίσουν ξανά να ταξιδεύουν με κίνητρο την αναψυχή, αλλά και μια «διανοουμενίστικη περιέργεια», όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Βαρβαρέσος (2000), με εκπαιδευτικό δηλαδή σκοπό. Φορείς αυτής της εκπαιδευτικής μετακίνησης, που μπορεί να διαρκούσε έως και τρία χρόνια, ήταν τα τέκνα της αγγλικής αριστοκρατίας, τα οποία ταξιδεύουν στην Ηπειρωτική Ευρώπη συνοδευόμενα από καθηγητές και υπηρέτες και κρατώντας στα χέρια τους συστατικές επιστολές προς τα μέλη της εκάστοτε τοπικής αριστοκρατίας (Gee κ.ά., 2004). Αυτά τα εκπαιδευτικά ταξίδια θα θεσμοποιήσουν τη Μικρή και τη Μεγάλη Περιήγηση (Petit Tour, Grand Tour). Η πρώτη περιλάμβανε το Παρίσι και τη Νοτιοδυτική Γαλλία, ενώ η δεύτερη το Παρίσι, τη Νοτιοδυτική Γαλλία και τη Βουργουνδία (Βαρβαρέσος, 2000). Επίσης, στο πλαίσιο της Μεγάλης Περιήγησης, συμπεριλαμβάνονταν σύντομα ταξίδια στη γειτονική Γερμανία και Ελβετία, καθώς και σε ορισμένες ιταλικές πόλεις (Μιλάνο, Ρώμη, Τορίνο, Νάπολη), όπου οι επισκέπτες είχαν τη δυνατότητα να επισκεφτούν πολιτιστικά μνημεία και να έρθουν

σε επαφή με πολιτιστικές εκδηλώσεις (όπερα, καρναβάλι της Βενετίας) (Gee κ.ά., 2004).

Ωστόσο, η εικόνα που μας δίνει ο Βαρβαρέσος για τη «διανοουμενίστικη περιέργεια» των ανθρώπων της ευρωπαϊκής Αναγέννησης είναι αποσπασματική. Από τα μέσα του 16ου αιώνα, πολλοί Δυτικοί ταξιδεύουν στην Ελλάδα στο πλαίσιο της «αναζήτησης για ρίζες». Πρόκειται για την αρχαιολατρία που κατέκλυζε από τότε το Δυτικό Κόσμο και την ανάγκη του να αναζητήσει τη συνέχεια της κοινής ευρωπαϊκής ιστορίας. Μια πιο ριζοσπαστική θεώρηση πάει τα πράγματα ένα βήμα παραπέρα, και έχει βάση να το κάνει. Χαρακτηριστικά είναι τα όσα αναφέρει η Ο. Αυγουστίνου (2003): *Η άμεση ή υπονοούμενη προσηλυτιστική ορμή συνδέει τους ταξιδιώτες του μεσαιώνα με τους αναγεννησιακούς και τους μετααναγεννησιακούς επιγόνους τους, και τους διαφοροποιεί όλους από τον αρχαίο Ηρόδοτο.*

1.2.2 Μαζικοποίηση του τουρισμού

Στα μέσα του 19ου αιώνα, ο τουρισμός θα αρχίσει να αποκτά μια κάποια μαζικότητα. Αναμφίβολα, προς την κατεύθυνση αυτή συνέβαλε καθοριστικά ο σιδηρόδρομος και η επέκτασή του (Βαρβαρέσος, 2000). Το 1841, στην Αγγλία, το πρώτο οργανωμένο ταξίδι θα αποτελέσει πραγματικότητα, ενώ τέσσερα χρόνια αργότερα θα ιδρυθεί το τουριστικό γραφείο «Thomas Cook & Son», το οποίο στη συνέχεια θα επεκταθεί σε 70 σχεδόν χώρες παγκοσμίως. Την ίδια περίοδο θα πρέπει κανείς να αναζητήσει και την ίδρυση των πρώτων ξενοδοχείων πολυτελείας, τα οποία ακόμη και σήμερα αποτελούν τοπόσημα των πόλεων, οι οποίες λειτουργούν ως πόλοι έλξης αστικού τουρισμού². Πρόκειται για τα ξενοδοχεία «Ritz» των Παρισίων, «Clarton» του Λονδίνου, «Grand Hotel» της Ρώμης κ.ά. (Βαρβαρέσος, 2000).

Η ίδια ανοδική πορεία θα συνεχιστεί απρόσκοπτα μέχρι την έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου, ενώ τα βασικά στοιχεία του σύγχρονου τουρισμού θα έχουν

² Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού, ως αστικός ορίζεται ο τουρισμός που λαμβάνει χώρα σε αστικά περιβάλλοντα που προσφέρουν μια πληθώρα πολιτισμικών, αρχιτεκτονικών, τεχνολογικών, κοινωνικών και φυσικών εμπειριών σε όσους τα επισκέπτονται για αναψυχή ή για επαγγελματικούς λόγους (<https://www.unwto.org/>). Είναι ο τουρισμός που προέκυψε από το μετασχηματισμό της πόλης στο πλαίσιο της «επανάστασης των υπηρεσιών» των αρχών του περασμένου αιώνα (Τσουκαλάς, 1981).

αποκρυσταλλωθεί έως τότε (Βενετσανοπούλου, 2006). Πιο συγκεκριμένα, μέχρι τότε είχε κατασκευαστεί μια ιδιαίτερα αξιόλογη υποδομή σε τουριστικά θέρετρα πανευρωπαϊκά, ενώ η υπερατλαντική σύνδεση που εξυπηρετούσαν τα μεγάλα και σχετικά γρήγορα ατμόπλοια είχε αυξηθεί εντυπωσιακά. Ωστόσο, η όποια δυναμικότητα του τουρισμού θα έχει να κάνει κυρίως με την αναψυχή υψηλών εισοδημάτων, την αναψυχή των ελίτ, ενώ ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος θα αποτελέσει ένα πρόσκαιρο τουλάχιστον ανάχωμα στα σχέδια του τουρισμού να καταλάβει τον κόσμο.

Στην αναζωογόνηση και την επέκταση του τουριστικού φαινομένου, χρονικό σημείο-κλειδί αποτελεί ο Μεσοπόλεμος. Σε γενικές γραμμές, πρόκειται για την περίοδο του «θανάτου της ελεύθερης οικονομίας» και της στροφής σε πιο παρεμβατικά μοντέλα διακυβέρνησης (Berend, 2009). Κατ' αυτόν τον τρόπο, το 1936 θα αποτελέσει το έτος κατά οποίο οι εργαζόμενοι θα θεμελιώσουν το δικαίωμά τους για πληρωμένες διακοπές. Όπως αντιλαμβάνεται κανείς, ένα τέτοιο δικαίωμα φέρνει τον τουρισμό αντιμέτωπο με τον εκδημοκρατισμό του. Σήμερα μάλιστα, σχεδόν παγκοσμίως, το δικαίωμα στις πληρωμένες διακοπές υπολογίζεται κατ' ελάχιστον στις 12-18 ημέρες (Κώστας και Υφαντίδου, 2015).

Ωστόσο, αυτή η κατάκτηση των εργαζομένων δεν μπορεί να ιδωθεί αυτοτελώς. Εντάσσεται σε ένα ευρύτερο παγκόσμιο κύμα κινητοποιήσεων για την εργασία και τις συνθήκες απασχόλησης. Την έναρξη αυτών των κινητοποιήσεων, μπορεί να την εντοπίσει κανείς στα τέλη του 19ου αιώνα, την περίοδο που οι εργάτες στη βιομηχανία παγκοσμίως θα διεκδικήσουν τα εργατικά τους δικαιώματα (Πατρώνης, 2019). Σταδιακά, τα αιτήματα θα μετατραπούν σε συνταγματικά δικαιώματα και θα καθιερώσουν την οχτάωρη εργασία: στη Γαλλία το 1919, στην Ελλάδα από το 1920 έως το 1936 (Ιωακείμ, 2005).

Η περίοδος που θα ανατείλει μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο θα αποτελέσει την κατεξοχήν περίοδο της μαζικοποίησης του τουριστικού φαινομένου, το οποίο θα αποκτήσει βαθμιαία κεντρική θέση στις οικονομίες τόσο των αναπτυσσόμενων όσο και των αναπτυσσόμενων χωρών του πλανήτη (Ηγουμενάκης, 2000). Το γεγονός αυτό οφείλεται κυρίως στο μεταπολεμικό κράτος πρόνοιας και στον όλο και περισσότερο ελεύθερο χρόνο για αναψυχή που εξασφάλισαν οι εργαζόμενοι. Παράλληλα, πολλές χώρες θα συνειδητοποιήσουν ότι ο τουρισμός έχει ευεργετικά αποτελέσματα για τις τοπικές τους οικονομίες και μπορεί να αποτελέσει συγκριτικό τους πλεονέκτημα.

Κάτι τέτοιο οδήγησε στη λήψη μέτρων για την ανάπτυξη του τουρισμού, καθώς και στην αντιμετώπισή του ως ιδιαίτερου κλάδου οικονομικής δραστηριότητας (Βενετσανοπούλου, 2006).

Οι μελετητές που αναζητούν τα αίτια της μαζικοποίησης του τουριστικού φαινομένου φαίνεται να συγκλίνουν σε δύο ειδών αίτια: τα ψυχολογικά και τα κοινωνικοοικονομικά. Στην πρώτη κατηγορία αιτίων συμπεριλαμβάνονται:

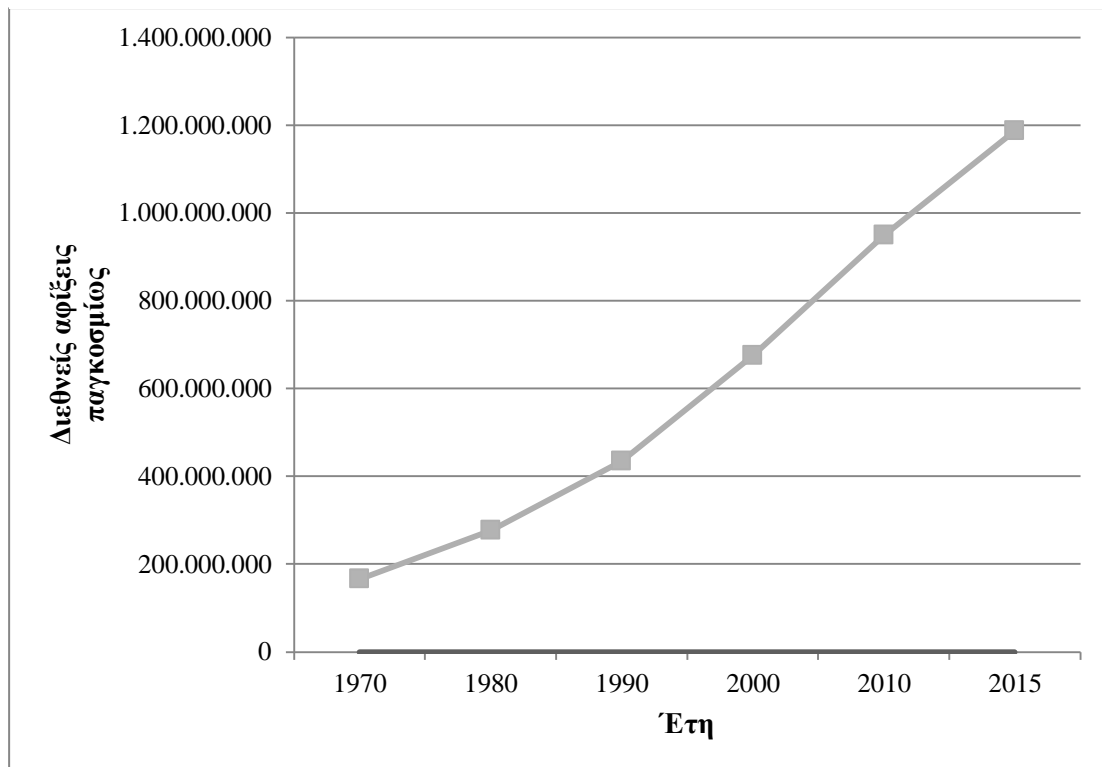
- η τάση για διερεύνηση του περιβάλλοντος,
- η τάση για ανθρώπινη επικοινωνία,
- η τάση φυγής και
- η τάση για μίμηση.

Στη δεύτερη, δεσπόζουν:

- η αύξηση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ,
- η ανάπτυξη της τεχνολογίας (π.χ. αεροπλάνα, αυτοκίνητα),
- η βελτίωση των όρων εργασίας και αμοιβής των εργαζομένων,
- η επικράτηση πολιτικής και οικονομικής σταθερότητας,
- η άνοδος του μορφωτικού επιπέδου των λαών,
- η αλματώδης ανάπτυξη των τουριστικών επιχειρήσεων,
- η παροχή πιστώσεων και άλλων διευκολύνσεων προς τουρίστες,
- η απλοποίηση των απαιτούμενων διατυπώσεων (π.χ. γραφειοκρατικά θέματα που σχετίζονται με τη visa),
- η εξέλιξη των μέσων επικοινωνίας (Βενετσανοπούλου, 2006).

Όπως προκύπτει από το διάγραμμα που ακολουθεί (**Διάγραμμα 1**), οι διεθνείς αφίξεις διαγράφουν μια θεαματικά ανοδική πορεία καθ' όλη τη μεταπολεμική περίοδο. Η ανοδική αυτή πορεία δείχνει καταρχάς ότι το «δικαίωμα στον τουρισμό» είναι ένα δικαίωμα που ξεπερνά κατά πολύ τα στεγανά κάποιας κοινωνικο-επαγγελματικής ελίτ (εκδημοκρατισμός του τουρισμού). Επίσης, δείχνει ότι, παρά τις κατά καιρούς οικονομικές κρίσεις του καπιταλιστικού συστήματος (π.χ. δεκαετία 1970 ή δεκαετία 2010), η ζήτηση του τουριστικού προϊόντος δεν κάμπτεται ή, όταν κάμπτεται, η κάμψη αυτή είναι εξαιρετικά βραχύβια (Fletcher κ.ά., 2008 – Page, 2003).

Διάγραμμα 1 Διεθνείς αφίξεις τουριστών (1950-2015)



Πηγή: Fletcher κ.ά. (2018)

1.3 Επιδράσεις του τουρισμού

1.3.1 Οικονομικές επιδράσεις

Για όλους τους τουριστικούς προορισμούς, όταν πρόκειται για δαπάνες διεθνών τουριστών, ο τουρισμός λειτουργεί κατ' αρχάς ως πηγή ξένου συναλλάγματος, μια πηγή ιδιαίτερα σημαντική για τις αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες δε διαθέτουν «ισχυρά» νομίσματα και υστερούν στην εισαγωγή υλικών και άυλων προϊόντων (Ηγουμενάκης κ.ά., 1998). Μάλιστα δε, στην περίπτωση που ο τουριστικός προορισμός έχει τη δυνατότητα να καλύψει την τουριστική ζήτηση δίχως να προβεί σε εισαγωγές συναφών προϊόντων, τότε το σύνολο των τουριστικών δαπανών θα παραμείνει στην τοπική-εθνική οικονομία.³

Επιπροσθέτως, ο τουρισμός συμβάλλει καθοριστικά στον τομέα της απασχόλησης του εκάστοτε προορισμού, καθώς αναπαράγει ή/και δημιουργεί περαιτέρω θέσεις εργασίας σε οικονομικές δραστηριότητες που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τον τουρισμό. Σύμφωνα με τους Ηγουμενάκη κ.ά. (1998), από τη διεύρυνση της τουριστικής δραστηριότητας προκύπτουν τριών ειδών απασχολήσεις:

- άμεσες απασχολήσεις, οι οποίες σχετίζονται με τις δαπάνες των τουριστών σε παραγωγικές μονάδες της τουριστικής βιομηχανίας,
- έμμεσες απασχολήσεις, οι οποίες προκύπτουν στο πλαίσιο της τουριστικής προσφοράς, όμως δεν προκαλούνται κατά τρόπο άμεσο από τις δαπάνες των τουριστών, και
- επαγωγικές απασχολήσεις, οι οποίες αναδεικνύονται στο πλαίσιο των εξόδων που πραγματοποιούν οι ντόπιοι από το κέρδος, που τους αποφέρει ο τουρισμός.

Δίπλα σε όλα αυτά, σημαντικοί είναι και οι πόροι που δημιουργούνται για το κράτος μέσα από τη φοροληπτική του ικανότητα. Για την ακρίβεια, οι φόροι που εισπράττονται από τις κυβερνήσεις αυξάνονται όσο αυξάνονται οι επιδόσεις των οικονομικών δραστηριοτήτων (Gee κ.ά., 2004). Το γεγονός αυτό δικαιολογεί και το γεγονός που θέλει τον τουρισμό να πολιτογραφείται στη «βαριά βιομηχανία» μιας χώρας με έντονη παρουσία στον παγκόσμιο χάρτη της τουριστικής ζήτησης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Ελλάδα, η οποία στηρίζει σε μεγάλο βαθμό

³ Για την καταλυτική σημασία του αμερικανικού συναλλάγματος στον τουρισμό των Δωδεκανήσων, βλ. Νικητιάδης (2007).

την αναπτυξιακή της υπόσταση στον τουρισμό. Για να καταλάβουμε τις ευεργετικές οικονομικές επιδράσεις που δημιουργεί ο τουρισμός σε μια εθνική οικονομία, το παράδειγμα των ΗΠΑ παρουσιάζει ανάγλυφη την πραγματικότητα. Στον εν λόγω χώρο, το 1994, μόνο ο εγχώριος τουρισμός απέφερε εισπράξεις της τάξης των 416 δισεκατομμυρίων δολαρίων, συντήρησε 6,2 εκατομμύρια άμεσες θέσεις εργασίας και δημιούργησε έσοδα από ομοσπονδιακούς, πολιτειακούς και τοπικούς φόρους ύψους 56 δισεκατομμυρίων δολαρίων (Gee κ.ά., 2004).

1.3.2 Κοινωνικές επιδράσεις

Συνήθως, στις αναλύσεις που σχετίζονται με τις επιπτώσεις του τουρισμού, οι κοινωνικές επιπτώσεις πολλές φορές παραλείπονται ή τείνουν να συγχέονται με τις οικονομικές (Gee κ.ά., 2004 – Ηγουμενάκης, 2000), στο πλαίσιο της ιδιάζουσας σχέσης που αναπτύσσουν το κοινωνικό με το οικονομικό.

Ανάμεσα στις πρώτες κοινωνικές επιδράσεις συγκαταλέγεται η αλλαγή στη σύνθεση του τοπικού πληθυσμού, μια αλλαγή που προκαλείται από την προσέλκυση εργαζομένων, είτε εξωτερικών είτε εσωτερικών μεταναστών, λόγω αυξημένης τουριστικής ζήτησης. Πρόκειται για τις πιέσεις που δέχεται η υφιστάμενη κοινωνική δομή. Από την άλλη, και ειδικά στην περίπτωση που ο τουριστικός προορισμός είναι μια τοπική κοινωνία της υπαίθρου, ένα μικρός χώρος δηλαδή, οι θέσεις εργασίας που απαιτούν μια κάποια εξειδίκευση είναι πολύ πιθανό να καλυφθούν από εισερχόμενο προσωπικό. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι ντόπιοι μένουν να καλύπτουν τις θέσεις εργασίας που απαιτούν χαμηλότερη εξειδίκευση και σίγουρα αποφέρουν χαμηλότερα εισοδήματα. Φυσικά, κάτι τέτοιο δε θίγεται εδώ με σκοπό να αξιολογηθεί αν είναι ή δεν είναι «σωστό» να δημιουργούνται τέτοιου είδους κοινωνικές πολώσεις. Θίγεται από την πλευρά των διλημάτων που αντιμετωπίζει ο επίσημος σχεδιασμός. Για παράδειγμα, αν δε μεριμνήσει για την επιμόρφωση και την εκπαίδευση του ντόπιου παραγωγικού πληθυσμού, ο επίσημος σχεδιασμός θα είναι σα να αγνοεί ή/και να περιθωριοποιεί τις τοπικές ομάδες (Gee κ.ά., 2004).

Άλλη μια κοινωνική επίπτωση είναι αυτή που σχετίζεται με την αλλαγές στη διάρθρωση της απασχόλησης. Πρόκειται για μια τάση, σύμφωνα με την οποία οι μέχρι πρότινος απασχολούμενοι σε αγροτικές δραστηριότητες εγκαταλείπουν τα παραδοσιακά τους επαγγέλματα και στρέφονται προς απασχολήσεις του πλέγματος

οικονομικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσει ο τουρισμός (Ηγουμενάκης κ.ά., 1998 – Σχίζας, 1998). Κατ' αυτόν τον τρόπο, δημιουργούνται τοπικές οικονομίες παραγωγικά εξειδικευμένες, οι οποίες είναι ιδιαίτερα ευάλωτες στις επιδράσεις που δέχεται ο τουρισμός από κρίσεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πρόσφατη κρίση του Covid-19, η οποία σίγουρα ανέστειλε την έναρξη της τουριστικής περιόδου.

Ωστόσο, τουλάχιστον ως προς την ελληνική περίπτωση ή περιπτώσεις του περιφερειακού καπιταλισμού, κάτι τέτοιο δε φαίνεται να ισχύει σε μεγάλο ποσοστό, υπό την έννοια ότι η εμπειρία έχει δείξει ότι το «παραδοσιακό» και το «σύγχρονο» επάγγελμα μπορούν να συνυπάρχουν είτε στο ίδιο πρόσωπο είτε στο πλαίσιο του ίδιου νοικοκυριού (π.χ. ο σύζυγος στις αγροτικές απασχολήσεις και η σύζυγος στον τουρισμό) (Woods, 2005 – Royle, 2001 – Τσάρτας κ.ά., 1989). Πρόκειται για τη λεγόμενη «πολυλειτουργικότητα» ή «πολυαπασχόληση».

Τέλος, οι αύξηση του εισοδήματος των τοπικών κοινωνιών από απασχολήσεις στον τουρισμό επιφέρουν αύξηση του εισοδήματος και συνακολούθως βελτίωση του βιοτικού επιπέδου. Σαφώς, είτε ιδωθεί υπό μικροοικονομική είτε υπό μακροοικονομική οπτική, κάτι τέτοιο συγκαταλέγεται στις θετικές κοινωνικές επιπτώσεις του τουρισμού. Μολαταύτα, οι επιδράσεις μιας αύξησης του εισοδήματος οδηγεί στην υιοθέτηση διαφορετικής καταναλωτικής συμπεριφοράς, η οποία συνδυαζόμενη με μιμητικές προς τον τρόπο ζωής των τουριστών τάσεις, μπορεί να αλλάξει τις υφιστάμενες ισορροπίες. Επ' αυτού, οι Gee κ.ά. (2004) επισημαίνουν ότι οι τοπικές κοινωνίες εξοικονομούν λιγότερα χρήματα και προσφεύγουν σε δανεισμό, όχι φυσικά για να επενδύσουν στον τουρισμό ή σε κάποια άλλη παραγωγική δραστηριότητα, αλλά για να μετατραπούν σε μια «παρασιτική» κοινωνική ομάδα.

1.3.3 Πολιτισμικές επιδράσεις

Παρά τη μαζικότητα του τουριστικού φαινομένου, το ζήτημα των πολιτιστικών επιδράσεων του τουρισμού άργησε να αποτελέσει αντικείμενο συζήτησης των κοινωνικών επιστημόνων. Έπρεπε να έρθει η δεκαετία του 1980 (Gee κ.ά., 2004), και αυτό ίσως επειδή τέτοιες επιδράσεις εγγράφονται με πολύ πιο αργούς ρυθμούς σε σχέση με του είδους τις επιδράσεις που έως τώρα εξετάσαμε. Ίσως και να ευθύνεται

το γεγονός ότι μπροστά στην οικονομική μεγέθυνση, οι όποιες αρνητικές επιδράσεις έρχονταν σε δεύτερη μοίρα, ακόμη και σε επίπεδο θεωρητικής συζήτησης.

Αναμφίβολα, η πρώτη πολιτιστική επίδραση αρχίζει να υφίσταται από τη στιγμή που ο ίδιος ο πολιτισμός εμπορευματοποιείται. Η μετατροπή ενός συμβολικού κεφαλαίου σε εμπόρευμα μπορεί να αλλοιώσει την αξία που έχει το κεφάλαιο αυτό για τον εκάστοτε τοπικό πληθυσμό, ο οποίος μπορεί να βρεθεί κάποια στιγμή να αναιρέσει έως και την ίδια του την κοσμοθεωρία, αν αναλογιστεί κανείς ότι η κοσμοθεωρία αυτή συμβαδίζει και συμβαδίζει με τις εκφάνσεις του άυλου και υλικού πολιτισμού. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα του Μπαλί, όπου το τοπικό δρώμενο Barong, μια ιερή φιγούρα με πολύχρωμη στολή αλόγου και ξύλινο λιονταρίσιο πρόσωπο, έχασε την τελετουργική αξία του από πλευράς τοπικού πληθυσμού, καθώς κλήθηκε να ανταποκριθεί στην τέρψη ενός «φιλοπερίεργου» τουριστικού κοινού (Gee κ.ά., 2004).

Από την άλλη, η συνύπαρξη της τοπικής κοινωνίας με τους εισερχόμενους τουρίστες οδηγεί σε αυτό που κοινωνιολόγοι και ανθρωπολόγοι ονομάζουν «σύγκρουση πολιτισμών. Ίσως η πιο ήπια μορφή αυτής της σύγκρουσης είναι η διάχυση πολιτισμικών στοιχείων ανάμεσα στις «ετερότητες» που βρίσκονται να συναντιούνται εντός τους τουριστικού προορισμού (ντόπιοι – τουρίστες). Ωστόσο, η σύγκρουση εκφάνεται και με πιο οξείες μορφές. Εδώ θα μπορούσε κανείς να αναφερθεί στις τάσεις απόρριψης που δημιουργούνται από πλευράς τοπικών κοινωνιών προς τους τουρίστες ή τις τάσεις απαξίωσης που επιδεικνύουν οι «πολιτισμένοι» προς τους «απολίτιστους» του τόπου-προορισμού. Φυσικά, όλα τα παραπάνω εκδηλώνονται κυρίως σε χώρους που φιλοξενούν πολιτισμούς με ανθρωπολογικό ενδιαφέρον. Ένα παράδειγμα από τέτοιους χώρους, υπό το καθεστώς πολιτιστικής σύγκρουσης, είναι το παράδειγμα των τροπικών νησιών, όπου οι ντόπιοι αντικατέστησαν σταδιακά τις λαϊκές τους φορεσιές με τα ρούχα του αστικού πολιτισμού των τουριστών (Gee κ.ά., 2004).

Παράλληλα, η απρόσκοπτη ροή επισκεπτών σε χώρους αρχαιολογικούς ή θρησκευτικούς προκαλεί φθορά των ίδιων των χώρων-μνημείων αυτών (Ηγουμενάκης κ.ά., 1998). Άλλωστε, ήδη αναφέραμε ότι η συνήθεια του ανθρώπου να αφήνει το στίγμα του στους τόπους και τα μνημεία που επισκέφτηκε είναι τόσο παλιά, ώστε να αποκτά ανθρωπολογικό ενδιαφέρον.

Ωστόσο, σε επίπεδο πολιτισμικό, ο τουρισμός δεν έχει μόνο αρνητικές επιδράσεις. Οι επιδράσεις του μπορεί να είναι και θετικές, όπως στην περίπτωση που το τουρισμός και η τουριστική ζήτηση διέσωσε ή/και ανέδειξε μνημεία πολιτιστικής κληρονομιάς, που σε άλλη περίπτωση θα είχαν υποπέσει στη λήθη και την κατάρρευση. Χαρακτηριστικό ίσως παράδειγμα αποτελούν οι παραδοσιακοί οικισμοί που διασώθηκαν συντηρούμενοι στην ελληνική επικράτεια (Γοσποδίνη κ.ά., 2007 – Μπεριάτου, 2016). Κατ' αυτόν τον τρόπο, η παραδοσιακή αρχιτεκτονική είναι παρούσα για να προσελκύσει το ενδιαφέρον όσων τουριστών ενδιαφέρονται να έρθουν σε επαφή με τις ανθρωπολογικής φύσης πρακτικές κατοίκησης του παρελθόντος.

1.3.4 Επιδράσεις στο φυσικό και το ανθρωπογενές περιβάλλον

Αναμφίβολα, ο τουρισμός επιφέρει αλλαγές τόσο στο φυσικό όσο και στο ανθρωπογενές περιβάλλον, αλλαγές που αποκτούσαν όλο και οξύτερες διαστάσεις, καθώς το τουριστικό φαινόμενο μαζικοποιούταν. Ως προς το φυσικό περιβάλλον, οι αλλαγές αυτές σχετίζονται με την πληθυσμιακή αύξηση που παρατηρείται στους τουριστικούς προορισμούς από τις μαζικές αφίξεις. Παράλληλα, σχετίζονται με το φαινόμενο της «αστικοποίησης» της υπαίθρου, τουλάχιστον από την πλευρά του γεγονότος ότι οι τουριστικές υποδομές καταλαμβάνουν χώρο που αυξάνει τα ποσοστά των παραγόμενων ρύπων (Μπακαούκας, 2008).

Όλα αυτά οδηγούν στην περιβαλλοντική υποβάθμιση των τουριστικών προορισμών. Τα τοπικά οικοσυστήματα αλλοιώνονται, γεγονός που επηρεάζει καθοριστικά την ισορροπία του περιβάλλοντος. Μάλιστα δε, στην περίπτωση που η περιβαλλοντική προστασία δεν αποτελέσει αντικείμενο έγκαιρης μέριμνας, ολόκληρη μια τοπική χλωρίδα και πανίδα μπορεί να καταστραφούν (Μπακαούκας, 2008). Ωστόσο, το οξύμωρο είναι ότι ο τουρισμός στηρίζεται σε ένα «υγιές» φυσικό περιβάλλον, υπό την έννοια ότι κάποιος που ταξιδεύει και προέρχεται από αστικά κέντρα με επιβαρυσμένο φυσικό και οικιστικό περιβάλλον αναζητά, ανεξάρτητα από τα ιδιαίτερα κίνητρά του, έναν προορισμό με τα ακριβώς αντίθετα χαρακτηριστικά από αυτά που διαθέτει η τόπος προέλευσής του. Μήπως λοιπόν ο τουρισμός καταστρέφει τον ίδιο του τον εαυτό;

Σε κάθε περίπτωση, πέρα από το φυσικό, ο τουρισμός επιδρά αρνητικά και στο επίπεδο του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, του οικιστικού. Άλλωστε, οι μαζικές αφίξεις σε έναν προορισμό προκαλούν συμφόρηση, ηχορύπανση και άλλες οχλήσεις, ενώ η διαρκής επέκταση του τουρισμού είναι ένα φαινόμενο που απαιτεί χώρο, τον οποίο έρχεται να διεκδικήσει από χρήσεις που μέχρι πρότινος καταλαμβάνονταν από άλλου είδους δραστηριότητες. Το γεγονός αυτό σχετίζεται με τις συγκρούσεις των χρήσεων γης.

Όπως δείχνει η εμπειρία, τουλάχιστον στην περίπτωση της Ελλάδας, όλα αυτά μπορούν να αναζητηθούν κυρίως σε παραθαλάσσιες περιοχές, καθώς αυτές δέχονται τα απρόσκοπτα ρεύματα του τουρισμού που έχει ως κίνητρο το Καλοκαίρι, τη Θάλασσα και την Άμμο (3S) (Αυγερινού-Κολώνια, 2011). Πρόκειται για τις περιοχές στις οποίες παρατηρείται ανάγλυφη η καταστρατήγηση της φέρουσας ικανότητας ενός τόπου, η οποία και οδηγεί στην τελική υποβάθμισή του.

Συνοψίζοντας, οι επιδράσεις του τουρισμού μπορούν να περιγραφούν ως εξής:

- γενικότερη μόλυνση του αέρα εξαιτίας της διεύρυνσης των αεροπορικών μεταφορών και του συγχρωτισμού των αιθέρων,
- ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αλλά και του ποτάμιου και λιμναίου, από τα απόβλητα που σχηματίζουν οι τουριστικές μονάδες και η διαρκής και όλο και αυξανόμενη μετακίνηση των ίδιων των τουριστών,
- ηχορύπανση,
- οπτική ρύπανση,
- συνωστισμός και συμφόρηση,
- περιβαλλοντική ρύπανση και μόλυνση από τη μαζική χρήση χώρων που απευθύνονται αποκλειστικά στα δεδομένα της τουριστικής ζήτησης,
- «υφαρπαγή» όλο και περισσότερων χώρων, κυρίως δασικού χαρακτήρα, εξαιτίας της δημιουργίας τουριστικών υποδομών και, κυρίως, ξενοδοχειακών μονάδων,
- προβλήματα χρήσεων γης και
- φθορές αρχαιολογικών και θρησκευτικών μνημείων (Ηγουμενάκης κ.ά., 1998 Lickorish και Jenkins, 2004).

1.4 Γεωγραφία του τουρισμού

1.4.1 Γεωγραφικές τάσεις του παγκόσμιου τουρισμού

Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο σημείο της ανάλυσης, ο αριθμός των τουριστών που αφήνουν τις χώρες τους για να επισκεφτούν άλλες, αυξήθηκε θεαματικά κατά τη μεταπολεμική περίοδο – και συνεχίζει να αυξάνεται. Αν σε αυτή την τουριστική ζήτηση συμπεριλάβουμε και τις μετακινήσεις των εσωτερικών τουριστών, τότε διαπιστώνουμε ότι το τουριστικό φαινόμενο αποτελεί ένα φαινόμενο με κολοσσιαία δυναμική.

Κατά γενική ομολογία, το μεγαλύτερο μέρος των διεθνών τουριστών προέρχεται από χώρες του «Βορρά», οι οποίες εδώ και πολλές δεκαετίες αποτελούν το επίκεντρο της οικονομικής ανάπτυξης. Φυσικά, σε αυτούς τους διεθνείς τουρίστες, δεν αποκλείεται η παρουσία και άλλης εθνικότητας τουριστών. Άλλωστε, η ανάπτυξη είναι μάλλον μια σχετική έννοια, τουλάχιστον ως προς το διαχρονικό της χωρικό αποτύπωμα. Σε κάθε περίπτωση, οι γεωγράφοι που ασχολούνται με τον τουρισμό προέβησαν σε μια χωρική τυπολογία του τουριστικού φαινομένου, σύμφωνα με την οποία προκύπτουν δύο ειδών τουριστικά ρεύματα:

- τα μεγάλα τουριστικά ρεύματα και
- τα μικρά τουριστικά ρεύματα (Lozato-Giotart, 1996).

Σε αυτούς του δύο βασικούς τύπους τουριστικών ρευμάτων, οι ειδικοί αναγνωρίζουν μια περαιτέρω γεωγραφική διαφοροποίηση. Κατ' αυτόν τον τρόπο, στα μεγάλα τουριστικά ρεύματα εμπεριέχονται:

- τα μεγάλα ευρωπαϊκά ρεύματα,
- τα αμερικανικά τουριστικά ρεύματα και
- το ιαπωνικό τουριστικό ρεύμα,

ενώ στα μικρά:

- τα τουριστικά ρεύματα προς τη Νότια Μεσόγειο,
- τα μικρά ασιατικά τουριστικά ρεύματα,
- τα μικρά αφρικανικά τουριστικά ρεύματα,
- τα μικρά τουριστικά ρεύματα της Βόρειας Ευρώπης και
- τα δευτερεύουσας σημασίας τουριστικά ρεύματα προς τα «χρυσάφενια» μεσοτροπικά νησιά και τη Μέση Ανατολή (Lozato-Giotart, 1996).

Ως προς τα μεγάλα ευρωπαϊκά ρεύματα, αυτά εγγράφονται, ως επί το πλείστον, χωρικά στη Νότια Ευρώπη, εκεί που ο ήλιος και η θάλασσα προσφέρουν τις απαραίτητες κλιματολογικές συνθήκες, ώστε ο ηλιοτροπικός τουρισμός να αναπτυχθεί. Πρόκειται για τις ακτές της Μεσογείου και της Αδριατικής:

- της Ισπανίας, από την Κόστα ντελ Σολ στο Νότο έως την Κόστα Μπράβα στο Βορρά,
- της Γαλλίας, από το Ρουσιγιόν έως την Κυανή Ακτή,
- της Ιταλίας (συμπεριλαμβανομένης της Αδριατικής),
- της Ελλάδας και
- της Πορτογαλίας (ατλαντική ακτή) (Lozato-Giotart, 1996).

Αυτό το μεγάλο ρεύμα της Νότιας Ευρώπης αναπτύσσεται παράλληλα με ένα μικρότερο ρεύμα προς τη Νότια Μεσόγειο (Αίγυπτος, Τυνησία, Αλγερία, Ισραήλ), συναρθρώνοντας εντέλει το «τουριστικό ρεύμα της Μεσογείου».

Όπως προκύπτει από τον παρακάτω πίνακα (**Πίνακας 1**), στο εύρος των τελευταίων περίπου είκοσι χρόνων, όλοι οι τουριστικοί προορισμοί της Μεσογείου παρουσιάζουν αύξηση ως προς τους διεθνείς τουρίστες που υποδέχονται. Μεγάλη αύξηση παρουσιάζουν η Τουρκία και η Αλβανία, με την αύξηση της τελευταίας να μπορεί να δικαιολογηθεί στο πλαίσιο της μετάβασής της στον καπιταλισμό. Παράλληλα, αύξηση παρατηρείται και σε χώρες όπως η Συρία, ο Λίβανος, η Αλγερία και το Μαρόκο. Τέλος, η Ελλάδα εμφανίζεται να διατηρεί τη θέση της ανάμεσα σε αυτούς τους προορισμούς που ηγούνται των προτιμήσεων όσων τουριστών επιλέγουν τη Μεσόγειο ως τόπο διακοπών τους. Ωστόσο, η αύξηση των αφίξεων στο εύρος της εικοσαετίας δεν είναι της ίδιας έντασης με αυτή που παρατηρείται αυτού. Οι εξηγήσεις ποικίλουν, ανοίγοντας το δρόμο για περαιτέρω διερεύνηση.

Πίνακας 1 Διεθνείς αφίξεις τουριστών σε χώρες τις Μεσογείου

Χώρα	Έτος		Μεταβολή
	1995	2015	
Γαλλία	60.033.000	84.452.000	41%
Ισπανία	32.971.000	68.215.000	107%
Ιταλία	31.052.000	50.732.000	63%
Ελλάδα	10.130.000	23.599.000	133%
Τουρκία	7.083.000	39.478.000	457%
Τυνησία	4.120.000	5.359.000	30%
Αίγυπτος	2.871.000	9.139.000	218%
Μαρόκο	2.602.000	10.177.000	291%
Ισραήλ	2.215.000	2.799.000	26%
Κύπρος	2.100.000	2.659.000	27%
Κροατία	1.485.000	12.683.000	754%
Μάλτα	1.116.000	1.783.000	60%
Συρία	815.000	7.463.227	816%
Σλοβενία	732.000	2.707.000	270%
Αλγερία	520.000	1.710.000	229%
Λίβανος	450.000	1.518.000	237%
Αλβανία	304.000	4.131.000	1259%

Πηγή: Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού

1.4.2 Γεωγραφικές τάσεις του ελληνικού τουρισμού

Η Ελλάδα αποτελεί μια χώρα που διαθέτει μεγάλο μήκος ακτογραμμών και πλήθος παράκτιων και νησιωτικών περιοχών, στοιχεία που συνιστούν μια μοναδική πηγή φυσικού και πολιτιστικού πλούτου. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, οι ελληνικές ακτές έχουν μήκος που ανέρχεται στα 16.000 χιλιόμετρα. Από αυτές, τα 7.700 χιλιόμετρα ανήκουν στα 3.053 νησιά που διαθέτει η Ελλάδα, ενώ τα υπόλοιπα στα παράλια του ηπειρωτικού χώρου (παράκτιες περιοχές) (Μπακαούκας, 2008).

Τα παραπάνω χαρακτηριστικά καθιστούν την Ελλάδα ως έναν από τους πιο δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς διαχρονικά. Αρχικά, μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970, για το τουριστικό προϊόν της χώρα εκδηλωνόταν πολύ μεγάλη ζήτηση. Ωστόσο, παράγοντες που σχετίζονται με τον ανταγωνισμό εντός του

τουριστικού κυκλώματος και τη σταδιακή υποβάθμιση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος έκαμψαν τη ζήτηση, χωρίς φυσικά αυτό να σημαίνει ότι ο τουρισμός δε συνέχισε να αποτελεί την «ατμομηχανή» της εγχώριας οικονομίας. Άλλωστε, κατά τις δύο δεκαετίες που ακολούθησαν, το ελληνικό τουριστικό προϊόν κατέβαλε σημαντικές προσπάθειες να εκσυγχρονιστεί και να αναζητήσει ξανά μια κυρίαρχη θέση στο ανταγωνιστικό πλαίσιο της υφελίου (Τσάρτας, 2000).

Κατά τις δύο δεκαετίες αυτές, αλλά και στη συνέχεια, η ανάπτυξη του τουρισμού, συνοδεύτηκε από σημαντικές βελτιώσεις σε υποδομές: λιμάνια, αεροδρόμια και οδικό δίκτυο, σύγχρονα καταλύματα κ.ά. Καθοριστικός, επίσης, ήταν και ο ρόλος των Ολυμπιακών Αγώνων, που εκτός των άλλων συνέβαλε στη δημιουργία ενός κλίματος ασφάλειας που αποτελεί βασικό παράγοντα που επηρεάζει την ανάπτυξη του τουρισμού (Serraos κ.ά, 2009).

Όσον αφορά βέβαια στη μορφή τουρισμού που αντιπροσωπεύει το ελληνικό προϊόν, αυτή είναι του μαζικού τουρισμού, κυρίως λόγω του κλίματος, της θάλασσας και της παραλίας. Ένα μεγάλο ποσοστό τουριστών που επισκέπτεται τη χώρα αποζητά κυρίως ξεκούραση και αναψυχή και ταξιδεύει ως επί το πλείστον οργανωμένα και μαζικά. Τα κυριότερα προβλήματα που έχουν προκληθεί στην Ελλάδα από την ανάπτυξη του μαζικού τουρισμού, έχουν σχέση με την έντονη εποχικότητα στη ζήτηση τους θερινούς μήνες και τη συσσώρευση σε συγκεκριμένες περιοχές με τις όποιες συνέπειες αυτή συνεπάγεται και τις επιπτώσεις προς το περιβάλλον.

Ως προς το γεωγραφικό αποτύπωμα του τουρισμού στον ελληνικό χώρο, αυτό θα ξεκινήσει κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο από την Αττική και σταδιακά θα επεκταθεί σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές: Κέρκυρα, Ρόδος, Κυκλάδες, Χαλκιδική. Μετά το 1980, στον τουριστικό χάρτη της χώρα θα συμπεριληφθούν και άλλες περιοχές όπως τα Δωδεκάνησα, τα Ιόνια Νησιά, οι Σποράδες, τα Νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου (Χίος, Μυτιλήνη, Λήμνος) (Τσάρτας, 2000).

Κατά γενική ομολογία, το μεγαλύτερο μέρος του ελληνικού τουριστικού προϊόντος στηρίχτηκε στα νησιά της χώρας. Άλλωστε, τα νησιά αυτά αποτελούν τους πλέον κατάλληλους προορισμούς, ώστε να αναδειχτούν τα οι προδιαθέσεις του ηλιοτροπικού τουριστικού μοντέλου. Παρ' όλα αυτά, ο τουρισμός και οι δυνατότητες που δίνονται από τις διάφορες εκφάνσεις και μορφές του μπορούν να προσφέρουν στην Ελλάδα μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης και οικονομικών εισροών από την

τουριστική αγορά. Ο τομέας θα πρέπει να αναπτύξει νέα προϊόντα που προωθούν την ελκυστικότητα και την προσβασιμότητα σε δραστηριότητες.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια τάση διαφοροποίησης του τουριστικού προϊόντος και παράλληλα μια ευαισθησία απέναντι στο περιβάλλον μέσα από την ανάληψη κάποιων πρωτοβουλιών. Οι ειδικές απαιτήσεις της τουριστικής ζήτησης επιβάλλουν την βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και οι διευθύνοντες του τουρισμού προσανατολίζονται σε ένα μοντέλο ανάπτυξης, σε μια νέου τύπου τουριστική δραστηριότητα, η οποία δεν βλάπτει τους φυσικούς πόρους και δεν τους εξαντλεί, προκειμένου να αντιμετωπιστούν όχι μόνο οι τωρινές ανάγκες αλλά και οι μελλοντικές. Οι μορφές αυτές του τουρισμού που συνδέουν ενδιαφέροντα αποτελούν τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού.

Πάνω σε αυτή την φιλοσοφία, τίθενται η ανάγκη υιοθέτησης και προώθησης ενός πρότυπου ήπιου και ποιοτικότερου τουρισμού που θα διαχέεται σε όλα τα επίπεδα ανάπτυξης τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε τοπικό επίπεδο, αφού οι πολιτικές και τα πρότυπα που χρησιμοποιεί είναι εντελώς διαφορετικά από εκείνα του μαζικού τουρισμού.

2 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

2.1 Κατηγορίες τουρισμού

Ο τουρισμός αποτελεί ένα φαινόμενο με πολλές διαστάσεις, ένα φαινόμενο πολυσύνθετο, και με χαρακτηριστικά διακριτά. Αυτά τα χαρακτηριστικά του τουρισμού είναι τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά, γεγονός μάλιστα που συνηγορεί στη διάκριση επιμέρους κατηγοριών τουρισμού. Συνήθως, στις κατηγορίες τουρισμού, η βιβλιογραφία παραθέτει τα εξής δίπολα: μαζικός–ατομικός, εσωτερικός–εξωτερικός, εποχικός–συνεχής τουρισμός (Σφακιανάκης, 2000).

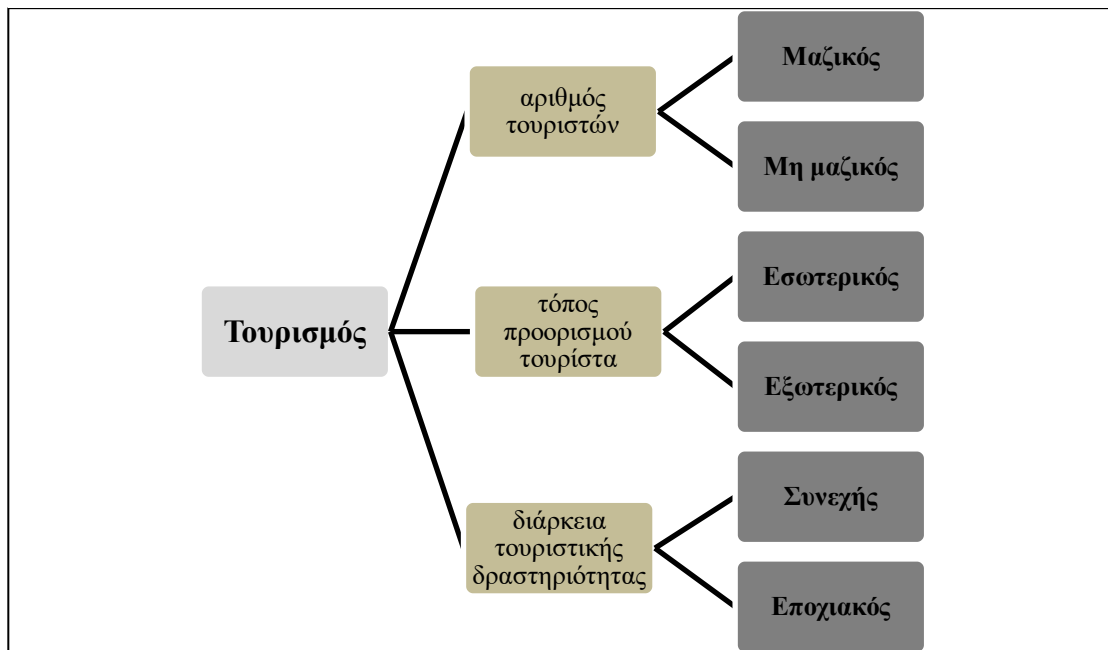
Ως προς το δίπολο μαζικός–ατομικός τουρισμός, η διαφοροποίηση έγκειται στο πλήθος των τουριστών που συμμετέχει στην τουριστική διαδικασία. Ο πρώτος, ο μαζικός τουρισμός χαρακτηρίζεται από την ομαδική μετακίνηση και συμμετοχή των τουριστών στο σύνολο της τουριστικής δραστηριότητας: ταξίδι, διαμονή, χρήση των οικονομικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τον τουρισμό. Ο δεύτερος χαρακτηρίζεται από την ατομική, την ανεξάρτητη δηλαδή οργάνωση του ταξιδιού. Μάλιστα δε, οι δύο κατηγορίες αυτές τουρισμού τείνουν συχνά να αποδίδονται σε δύο εξίσου διαφορετικού τύπου τουρίστες: στους τουρίστες-εξερευνητές και στους τουρίστες των πτήσεων charter. Πρόκειται για ένα ζεύγμα τουριστών, από το οποίο ο πρώτος τύπος τουρίστα υποκινείται από την επιθυμία της εξερεύνησης του τόπου-προορισμού, ενώ ο δεύτερος από την ένταξή του σε μεγάλες ομάδες, οι οποίες δε δείχνουν την επιθυμία να γνωρίσουν τα μέρη που επισκέπτονται, τουλάχιστον όχι σε βαθμό μεγαλύτερο από αυτόν που αφήνουν ως περιθώριο οι οργανωμένες ξεναγήσεις (Triarchi και Karamanis, 2017 – Γαλάνη-Μουτάφη, 2002).

Ο τόπος-προορισμός αποτελεί το κριτήριο για την ανάδειξη και διαφοροποίηση της διπολικής κατηγορίας εσωτερικός–εξωτερικός τουρισμός. Στην περίπτωση του εσωτερικού τουρισμού, αυτοί που ταξιδεύουν και λαμβάνουν το ρόλο του τουρίστα είναι οι πολίτες του εθνικού χώρου στον οποίο ανήκει ο τόπος-προορισμός. Απεναντίας, στην περίπτωση του εξωτερικού τουρισμού, εκείνοι που εισέρχονται σε έναν τουριστικό προορισμό και κάνουν χρήση των τουριστικών πόρων είναι πολίτες μιας άλλης χώρας, ενός άλλου εθνικού χώρου.

Τέλος, το κριτήριο που αναδεικνύει και διαφοροποιεί το δίπολο μαζικός–ατομικός (ή μη μαζικός) τουρισμός σχετίζεται με τη διάρκεια, τη χρονική έκταση δηλαδή της τουριστικής δραστηριότητας, με χρονικό σημείο αναφοράς το ημερολογιακό έτος.

Πιο συγκεκριμένα, ο συνεχής τουρισμός είναι μια κατηγορία τουρισμού κατά την οποία η τουριστική δραστηριότητα εκτείνεται σε όλη τη διάρκεια του έτους, υπό την έννοια ότι ο τουριστικός προορισμός μπορεί να αποτελεί πόλο έλξη για τουρίστες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Στον αντίποδα, ο εποχιακός τουρισμός είναι μια κατηγορία τουρισμού, της οποίας η διάρκεια ζωής μέσα στο έτος καθορίζεται από τις κλιματολογικές συνθήκες: π.χ. χιονοδρομικός ή ηλιοτροπικός τουρισμός.

Σχήμα 1 Κατηγορίες του τουρισμού



Ιδία επεξεργασία

2.2 Όψεις εναλλακτικών μορφών τουρισμού

Στη θεωρητική επεξεργασία του τουρισμού, τα δίπολα δε σταματούν στην κατηγοριοποίηση που αναδείξαμε ακριβώς παραπάνω. Άλλο ένα δίπολο είναι αυτό που αναδεικνύεται στη βάση του είδους και του περιεχομένου της τουριστικής δραστηριότητας, το δίπολο συμβατικός–εναλλακτικός τουρισμός ή συμβατικές–εναλλακτικές μορφές τουρισμού.

Οι συμβατικές μορφές τουρισμού ταυτίζονται με εκείνες τις τουριστικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται γύρω από το τουριστικό μοντέλο των 3S (sea, sun, sand) (Mazoyer, 1992), το μοντέλο δηλαδή που εξειδικεύεται χωρικά σε διακοπές σε παραθεριστικά θέρετρα. Στον αντίποδα, οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού σχετίζεται με θεματικές τουριστικές δραστηριότητες, δραστηριότητες ειδικού ενδιαφέροντος. Βασικά χαρακτηριστικά αυτών των μορφών τουρισμού αποτελούν η εξειδικευμένη και εξατομικευμένη τουριστική ανάπτυξη σε συνδυασμό με μια μορφή ταξιδιού που είναι ιδιαίτερα φιλική προς το περιβάλλον, επιτρέποντας θετικές κοινωνικές αλληλεπιδράσεις και από κοινού βιώματα μεταξύ των μελών διαφορετικών κοινωνικών (Ανδριώτης, 2005 – Smith και Eadington, 1992).

Σε γενικές γραμμές, όπως προκύπτει από την επισκόπηση της βιβλιογραφίας, οι συμβατικές τουριστικές δραστηριότητες διασυνδέονται με το μαζικό τουρισμό, ενώ οι εναλλακτικές με το μη μαζικό (Ανδριώτης, 2003). Ωστόσο, μια τέτοια διασύνδεση δεν είναι απολύτως ορθή, υπό τη έννοια ότι κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις, ο συμβατικός τουρισμός μπορεί και να μην είναι μαζικός, με τον ίδιο τρόπο που ο εναλλακτικός μπορεί να μην είναι μη μαζικός. Άλλωστε, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι έχει παρατηρηθεί μαζικοποίηση κάποιων μορφών εναλλακτικού τουρισμού που υπήρχαν την περίοδο, που ο μαζικός-συμβατικός τουρισμός έλαβε σημαντικές διαστάσεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο χιονοδρομικός τουρισμός στα μεγάλα χειμερινά θέρετρα της Ευρώπης, αλλά και ο θρησκευτικός τουρισμός κατά τη διάρκεια σημαντικών θρησκευτικών εκδηλώσεων, που χαρακτηρίζονται από τη μαζικότητα των τουριστικών δραστηριοτήτων.

Σε κάθε περίπτωση, το μοντέλο που έχει σήμερα επικρατήσει και τείνει να επικρατεί είναι αυτό του συμβατικού τουρισμού, ενώ οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού αντιπροσωπεύουν ένα σαφώς μικρότερο ποσοστό των τουριστικών δραστηριοτήτων (Stamboulis και Skayannis, 2003 – Σχίζας, 1998). Ως εναλλακτικές μορφές τουρισμού θεωρούνται οι εξής:

- οικοτουρισμός,
- αγροτουρισμός,
- περιβαλλοντικός τουρισμός,
- θαλάσσιος τουρισμός,
- αθλητικός τουρισμός,
- τουρισμός υγείας,
- τουρισμός περιπέτειας,
- πολιτιστικός ή πνευματικός τουρισμός,
- χειμερινός τουρισμός
- ορεινός τουρισμός,
- περιηγητικός τουρισμός,
- κοινωνικός τουρισμός,
- κοινωνικός τουρισμός επαγγελματιών ενώσεων,
- τουρισμός τρίτης ηλικίας,
- σεξουαλικός τουρισμός,
- χρονομεριστικός τουρισμός,
- συνεδριακός τουρισμός,
- εκθεσιακός τουρισμός,
- γυμνιστικός τουρισμός,
- τουρισμός σε θεματικά πάρκα (Τσάρτας, 1996 – Βενετσανοπούλου, 2006)

2.2.1 Πολιτιστικός τουρισμός

Τα πρώτα ίχνη πολιτιστικού τουρισμού μπορούν να εντοπιστούν σε ταξιδιώτες των αρχαίων χρόνων όπως ο Ηρόδοτος. Όπως είδαμε, στην περίπτωση του, το ταξίδι πραγματοποιείται για τη γνώση, την εμπειρία που προσφέρει η επαφή με άγνωστους πολιτισμούς: με τη γλώσσα, την ιστορία, την τέχνη, τα ήθη και τα έθιμά τους. Τέτοιου είδους ταξίδια θα αποκτήσουν μεγαλύτερη δυναμική από την Αναγέννηση και μετά, καθώς η Μεγάλη Περιήγηση ήταν ένα τέτοιου είδους ταξίδι.

Ακόμη και σήμερα όμως, για πολλούς ανθρώπους, το ταξίδι πραγματοποιείται στο πλαίσιο της δίψας για επαφή με εκείνο το «άλλο» είτε της σύγχρονης πολιτισμικής αντιδιαστολής, είτε της παρελθοντικής, εκείνο δηλαδή που εμπεριέχεται σε αρχαίους πολιτισμούς, μνημεία των οποίων διασώζονται έως σήμερα. Για παράδειγμα, τέτοια μνημεία επιβιώνουν στην Ελλάδα, την Κίνα, την Ινδία, την Ιταλία, με τους εθνικούς χώρους που τα φιλοξενούν να τα αναδεικνύουν και να τα προωθούν ως τουριστικά αξιοθέατα (τουριστικές attraction).

Σε κάθε περίπτωση, η σχέση τουρισμού και πολιτισμού αναγνωρίζεται επίσημα με τη Διακήρυξη της Μανίλα, η οποία παράλληλα με την όποια τουριστική εκμετάλλευση της πολιτιστικής κληρονομιάς, επιτάσσει την απόλυτη προστασία της κληρονομιάς αυτής: αρχαιολογικοί χώροι, αρχιτεκτονικά μνημεία, έργα τέχνης, σύνολο οικοδομημάτων, τοπία-«τέχνηρα» του ανθρώπου και της ίδιας της φύσης (Βενετσανοπούλου, 2006). Από τη Διακήρυξη της Μανίλα, τη σκυτάλη θα λάβουν άλλες Διακηρύξεις (π.χ. του Μεξικού), οι οποίες θα χαρακτηρίσουν τον πολιτιστικό πολιτισμό ως την περιήγηση που στοχεύει στη γνωριμία και την εκτίμηση της ιστορικής, καλλιτεχνικής και πνευματικής κληρονομιάς, καθώς και της σύγχρονης πολιτιστικής δημιουργίας μιας περιοχής.

Στο ίδιο μήκος κύματος κινείται και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού, ο οποίος θα θεωρήσει τον πολιτιστικό τουρισμό ως το ταξίδι που διενεργείται με σκοπό πολιτιστικό, περιλαμβάνοντας στο θεματικό του πεδίο φεστιβάλ, επισκέψεις σε αρχαιολογικούς χώρους, μνημεία, μουσεία υψηλής και λαϊκής τέχνης, θεατρικές παραστάσεις ή εκπαιδευτικές συναντήσεις (<https://www.unwto.org/>). Κατ' αυτόν τον τρόπο, στα συστατικά στοιχεία του πολιτιστικού τουρισμού θα μπορούσε να κατατάξει κανείς:

- αρχαιολογικούς χώρους όπως και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος μουσεία,
- λαογραφικά μουσεία, αλλά και τα ίδια τα ήθη και τα έθιμα ενός τόπου,
- προσκυνηματικούς τόπους και τόπους λατρείας,
- τοπικής και εθνικής εμβέλειας δρώμενα (π.χ. πανηγύρια),
- αθλητικές εκδηλώσεις,
- καλλιτεχνικές εκδηλώσεις,
- μοντέρνα τέχνη και μουσεία τέτοιου είδους τέχνης,
- αρχιτεκτονικά μνημεία (π.χ. παραδοσιακοί οικισμοί)
- μνημεία φυσικού κάλλους και
- τοπία, στα οποία ούτως ή άλλως εγγράφεται η παρουσία του ανθρώπινου πολιτισμού στο χώρο (π.χ. αναβαθμίδες στις Κυκλάδες) (Βενετσανοπούλου, 2006).

Παράλληλα, θα μπορούσε να υποστηρίξει ότι ο αστικός τουρισμός, που αποτελεί ένα δημιούργημα της μετανεωτερικότητας και γνωρίζει εξαιρετική άνθιση, εδράζεται κατά μεγάλο μέρος στον πολιτισμό (Asprogerakas, 2007) και τον πολιτιστικό τουρισμό.

2.2.2 Θρησκευτικός τουρισμός

Είτε στο πλαίσιο της δικής τους πίστης είτε από περιέργεια ή ενδιαφέρον για κάποια άλλη θρησκεία, σήμερα, οι άνθρωποι διενεργούν έναν τεράστιο όγκο ταξιδιών, για να επισκεφτούν το Βατικανό, τη Μέκκα, την Ιερουσαλήμ και πλείστα όσα θρησκευτικά μνημεία. Αυτή τους η δραστηριότητα δεν είναι σε καμία περίπτωση καινούρια. Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, το ταξίδι για θρησκευτικούς λόγους είναι ένα από τα ταξίδια που διενεργούνταν ήδη από την περίοδο του αρχαίου κόσμου, με τις ρίζες του να αναζητούνται στην Εποχή του Χαλκού.

Ο θρησκευτικός τουρισμός θα αποκτήσει ένα μαζικό χαρακτήρα κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα, παρά το γεγονός ότι οι γενικότερες συνθήκες δεν ευνοούν. Η έναρξη αυτής της μαζικοποίησης του θρησκευτικού τουρισμού έγκειται στα οργανωμένα ταξίδια για *προσκυνητές* που ταξιδεύουν από τη Βενετία προς τους Αγίους Τόπους. Μάλιστα δε, το πακέτο για τους εν λόγω ταξιδιώτες θα περιλαμβάνει το κόστος της μετακίνησης, της διαμονής, της διατροφής και της δωροδοκίας που θα διασφάλιζε τις

αποσκευές του ταξιδιώτη από τυχόν κατασχέσεις στη διάρκεια του ταξιδιού (Gee κ.ά., 2004).

Στις μέρες μας, ο θρησκευτικός τουρισμός παρουσιάζει κατά τόπους εξαιρετική άνθιση, παρά το γεγονός ότι ο κόσμος της νεωτερικότητας δεν έχει το ίδιο αίσθημα θρησκευτικότητας όπως στο παρελθόν. Στους θρησκευτικούς τόπους προσέρχονται μαζικά προσκυνητές κατά τη διάρκεια κάποιας γιορτής ή καθ' όλο το έτος (π.χ. Αθωνική Πολιτεία, Ιερό Προσκύνημα Παναγίας στην Τήνο). Φυσικά, πολλοί επισκέπτες μπορεί να προσελκύονται από απλή περιέργεια ή από ενδιαφέρον προς τον ευρύτερο πολιτισμό ενός τόπου, ωστόσο πολλοί προσκυνηματικοί τόποι διαθέτουν τουριστικές υποδομές, παρόμοιες με αυτές που διαθέτουν οι προορισμοί που προσελκύουν ταξιδιώτες με κίνητρα αναψυχής δίπλα στη θάλασσα.

Όπως ήδη διαφάνηκε, ο θρησκευτικός τουρισμός διαπλέκεται με τον πολιτιστικό, γεγονός μάλιστα που πιστοποιείται από τη διαίρεση των θρησκευτικών μνημείων σε θρησκευτικά προσκυνήματα και σε μνημεία θρησκευτικής πολιτιστικής κληρονομιάς (Βενετσανοπούλου, 2006 – Σφακιανάκης, 2000).

2.2.3 Τουρισμός υγείας

Το ταξίδι με κίνητρο την υγεία είναι ένα είδος ταξιδιού που αρχίζει να αποκτά διακριτά χαρακτηριστικά από τους ρωμαϊκούς χρόνους και μετά. Άλλωστε, ως επί το πλείστον, οι παραθεριστικές κατοικίες που έχτιζαν οι Ρωμαίοι για να ξεφεύγουν από την ιδιαίτερα θερμή καλοκαιρινή ατμόσφαιρα των πόλεων, ήταν κατοικίες πολύ κοντά σε ιαματικές πηγές και συγκροτούσαν λουτροπόλεις. Για τις λουτροπόλεις της περιόδου, χαρακτηριστική είναι η μαρτυρία του Στράβωνα για τις Βαΐες, στα δυτικά της Νάπολης. Πρόκειται για μια λουτρόπολη με *λαμπρά παλάτια χτισμένα το ένα δίπλα στο άλλο [όπου] οι σοβαροί άνθρωποι έκαναν ευπρεπώς τις βαρκάδες τους στη λίμνη με το φως της ημέρας, ενώ τη νύχτα τα μέλη της υψηλής κοινωνίας καλούσαν στις βάρκες τους γυναίκες ελαφρών ηθών, έκαναν μπάνιο ολόγυμνοι και οι λίμνες αντηχούσαν τα τραγούδια τους* (Casson, 1995).

Δίπλα στη μαρτυρία του Στράβωνα για τις Βαΐες, οι ιστοριογραφικές πηγές εμφανίζουν τον αυτοκράτορα Καρακάλλα να ταξιδεύει στις ιαματικές πηγές Baden-Baden, για να θεραπευτεί από τους ρευματισμούς του (Gee κ.ά., 2004), εκεί που σήμερα δεσπόζει η γερμανική λουτρόπολη Wiesbaden. Μετά από τους ρωμαϊκούς

χρόνους, η εν λόγω λουτρόπολη όπως και τόσες άλλες θα προσελκύσουν ξανά το ενδιαφέρον των ταξιδιωτών από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα και μετά, αποκτώντας όμως αυτή τη φορά μια μαζική και τυποποιημένη διάσταση. Από το όνομα μιας πόλης του Βελγίου, οι λουτροπόλεις θα μετονομαστούν σε «Spa» και θα προσελκύουν όσους ακόμη και σήμερα εναρμονίζουν το ταξίδι τους με τις θεραπευτικές ιδιότητες του μεταλλικού νερού. Οι ταξιδιώτες είναι κυρίως άτομα τρίτης ηλικίας, πολίτες των γειρασμένων πλέον μετα-βιομηχανικών κοινωνιών, ενώ οι ίδιες οι λουτροπόλεις εμφανίζονται πλέον να εμπλουτίζουν τα κίνητρα των επισκεπτών, λειτουργώντας συμπληρωματικά με άλλου είδους εναλλακτικές μορφές τουρισμού, κυρίως με το συνεδριακό τουρισμό ή τον αθλητικό τουρισμό.

Όπως μπορεί να αντιληφθεί κανείς, ο τουρισμός υγείας συνδέεται στενά με τον ιαματικό τουρισμό, με τον τελευταίο να αποτελεί υπο-μορφή του πρώτου. Πρόκειται για μια εναλλακτική μορφή τουρισμού με εξαιρετικά θετικές επιδράσεις στον τουριστικό τομέα εν γένει. Και αυτό γιατί:

- εμφανίζει συνεχή ροή τουρισμού και, κατά συνέπεια, συναλλαγματική συνέχεια,
- αίρει την εποχικότητα, καθώς συμβάλλει στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου,
- δέχεται σχετικά μικρότερες πιέσεις σε περιόδους οικονομικών και άλλου είδους κρίσεων,
- στρέφει μια γενικότερη κατηγορία του διεθνούς πληθυσμού στις φυσικές θεραπευτικές αγωγές, ενώ
- συνδυάζει με τρόπο άμεσο διακοπές και ξεκούραση (Λύτρας, 1988).

2.2.4 Αγροτουρισμός

Με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, κάθε μορφή τουρισμού, είτε συμβατική είτε εναλλακτική, έχει ως κινητήρια δύναμη τη φυγή από την ασφυκτική καθημερινότητα. Όμως, είναι και κάτι άλλο πολύ σημαντικό: η φυγή από το υποβαθμισμένο περιβάλλον του αστικού χώρου.

Ο αγροτουρισμός είναι μια μορφή τουρισμού που έχει ως κίνητρο τη φυγή από το αστικό περιβάλλον και τη μετάβαση στην ύπαιθρο. Πιο συγκεκριμένα, πρόκειται για ένα πλέγμα δραστηριοτήτων, οι οποίες σχετίζονται άμεσα με την αγροτική παραγωγή,

αλλά και με τον πολιτισμό που εγγράφεται στο χώρο της υπαίθρου. Πρόκειται για την παροχή φιλοξενίας και εστίασης σε τουριστικά καταλύματα, τα οποία και διασυνδέονται άμεσα και λειτουργικά με αγροτικούς χώρους και εγκαταστάσεις. Από πλευράς «νέων» εναλλακτικών μορφών τουρισμού, ο αγροτουρισμός θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι ανήκει στις πρωτοπόρες. Ανήκει σε εκείνες τις μορφές, οι οποίες υποστηρίχτηκαν από τον ευρωπαϊκό επίσημο σχεδιασμό, με σκοπό τη «διάσωση» των τοπικών κοινοτήτων.

Ανάμεσα στις θετικές επιπτώσεις του αγροτουρισμού, αυτή που θα πρέπει να τονιστεί είναι αυτή που σχετίζεται με το γεγονός ότι ο αγροτουρισμός δεν ανταγωνίζεται την αγροτική δραστηριότητα, την παραδοσιακή δραστηριότητα της υπαίθρου, όπως συμβαίνει με το συμβατικό τουρισμό και τη λειτουργική εξειδίκευση του χώρου. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει η Βενετσανοπούλου (2006), *[ο αγροτουρισμός] ενισχύει την παραμονή των κατοίκων στις εστίες τους και τις βασικές τους δραστηριότητες χωρίς να τους μετατρέπει σε ξενοδοχοϋπαλλήλους.*

Τέλος, ως προς τους στόχους που επιδιώκει μια ευρύτερη πολιτική προώθησης του αγροτουρισμού, αυτοί είναι οι εξής:

- Η γνωριμία του επισκέπτη με την ύπαιθρο, δηλαδή τον αγροτικό χώρο, τα πολιτιστικά στοιχεία που τον συναρθρώνουν, τις αγροτικές απασχολήσεις, τα τοπικά προϊόντα,
- Η γνωριμία με τη φύση και ένα πολιτισμικό κεφάλαιο πολύ διαφορετικό από αυτό της πόλης,
- Η ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων από το τουριστικό φαινόμενο,
- Η προώθηση της πολυαπασχόλησης, η οποία βελτιώνει το εισόδημα αλλά και το βιοτικό επίπεδο εν γένει της τοπικής κοινωνίας,
- Η ανάπτυξη του περιφερειακού χώρου, καθώς οποιαδήποτε μορφή τουρισμού απαιτεί έργα υποδομής να υλοποιηθούν (Βενετσανοπούλου, 2006 – Marin, 2015).

3 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

3.1 Μια πρώτη εννοιολογική προσέγγιση

Ως θαλάσσιος ή ναυτικός τουρισμός, «marine tourism» ή «sailing holidays» στην αγγλική γλώσσα, θα μπορούσε να οριστεί εκείνη η μη συμβατική μορφή τουρισμού που σχετίζεται με τη θάλασσα. Κάτι τέτοιο συνεπάγεται ότι οι ταξιδιώτες/τουρίστες βρίσκονται να εκτονώνουν τις τουριστικές τους ανάγκες «εν πλω», σε ένα πλοίο ή σκάφος αναψυχής που παράλληλα λειτουργεί και ως κατάλυμα, ενώ τα μέσα που φαίνεται να επιστρατεύει ο θαλάσσιος τουρισμός είναι:

- κρουαζιερόπλοια,
- ιδιωτικά σκάφη («yachts»), αλλά και
- πλοία ακτοπλοϊκών ή άλλων γραμμών, τα οποία έχουν ως στόχο ο τουρίστας να καταφέρει να επισκεφτεί όσο το δυνατόν περισσότερους τόπους-λιμάνι (Σφακιανάκης, 2000).

Ένας τέτοιος ορισμός προβάλλει ως ιδιαίτερος γενικός και ρηχός, υπό την έννοια ότι δεν αποκαλύπτει πολλά για τις σχέσεις που αναπτύσσει η εν λόγω εναλλακτική μορφή τουρισμού με το υγρό στοιχείο, τη θάλασσα δηλαδή, αλλά και με τον παράκτιο χώρο, με τον οποίο συνορεύει και βρίσκεται σε σχέση διασύνδεσης και αλληλεξάρτησης. Κατ' αυτόν τον τρόπο, στο θαλάσσιο τουρισμό (ή τη θαλάσσια τουριστική δραστηριότητα) συγκαταλέγονται:

- κρουαζιέρες με κρουαζιερόπλοια ή άλλα σκάφη αναψυχής,
- θαλάσσιες περιηγήσεις,
- ναυταθλητικές δραστηριότητες,
- ερασιτεχνική αλιεία,
- καταδύσεις,
- επίσκεψη σε θαλάσσια πάρκα και ναυτικά μουσεία (Μυλωνόπουλος και Μοίρα, 2005 – Μυλωνόπουλος, 2016).

Σε έναν ποιο εξειδικευμένο ορισμό για το θαλάσσιο τουρισμό καταφεύγει το ελληνικό Υπουργείο Τουρισμού (<http://www.opengov.gr>), σύμφωνα με τον οποίο ο θαλάσσιος τουρισμός διακρίνεται:

- στον τουρισμό κρουαζιέρας,
- στον τουρισμό yachting και
- στον καταδυτικό τουρισμό αναψυχής.

Μάλιστα δε, κατά την ίδια πηγή, ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να λαμβάνει χώρα σε καταδυτικά πάρκα και υποβρύχια μουσεία, συμπεριλαμβάνοντας στις δραστηριότητές του τον αλιευτικό τουρισμό, υπό την έννοια των παραδοσιακών αλιευτικών δεξιοτήτων μιας τοπικής κοινωνίας (π.χ. σπογγαλιεία).

Ακόμα όμως και αυτός ο ορισμός παραμένει ελλειμματικός, καθώς δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που ο θαλάσσιος τουρισμός γίνεται αντιληπτός ως *κάθε τουριστική δραστηριότητα που έχει ως κίνητρο τις θάλασσες και τις ακτές τους είτε ως πεδίο δραστηριοτήτων τουρισμού είτε ως ειδικού ενδιαφέροντος, με αθλητική ή πολιτιστική διάσταση* (Διακομιχάλης, 2009). Δηλαδή, ο θαλάσσιος τουρισμός δε μπορεί παρά να συμπεριλαμβάνει και δραστηριότητες που άπτονται της ειδικής μορφής τουρισμού που καλείται «παράκτιος τουρισμός» και, κατά γενική ομολογία, άπτεται των τουριστικών δραστηριοτήτων και λειτουργιών του συμβατικού τουριστικού μοντέλου «3S» («summer», «sea», «sand»). Έτσι, δίπλα στις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού με τη στενή έννοια μπορούν να αναπτύσσονται και δραστηριότητες που έχουν έδρα τους την παραλία: απλή κολύμβηση, θαλάσσιο σκι, κωπηλασία, κανό, κυματοδρομίες και ανεμοκυματοδρομίες, «jet ski», υδροποδήλατα, αλεξίπτωτα ακτής κ.ά.

Αρκούντως συνεπής στην αντιμετώπιση της εννοιολογικής υπόστασης του θαλάσσιου τουρισμού εμφανίζεται η Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία τείνει να συνθεωρεί, χωρίς να ταυτίζει, το θαλάσσιο τουρισμό με τον παράκτιο. Σύμφωνα με την Ένωση λοιπόν, ο παράκτιος τουρισμός *καλύπτει τον «τουρισμό παραλίας» και δραστηριότητες αναψυχής [...] για τις οποίες η εγγύτητα με τη θάλασσα συνιστά πλεονέκτημα, ενώ ο θαλάσσιος τουρισμός καλύπτει κατά κύριο λόγο της θάλασσες δραστηριότητες και κρουαζιέρες* (<https://ec.europa.eu>). Επίσης, η Ένωση δεν ξεχνά να διευκρινίσει το γεγονός ότι ο θαλάσσιος τουρισμός δεν επεκτείνει τις δραστηριότητές του σε όλες τις υδάτινες επιφάνειες μιας περιοχής, υπό την έννοια ότι ο τουρισμός που έχει ως επίκεντρό του τα λιμναία ή ποτάμια ύδατα δεν είναι σε καμία περίπτωση θαλάσσιος τουρισμός.

Σε κάθε περίπτωση, ο θαλάσσιος τουρισμός, όπως και ολόκληρος ο τουρισμός είτε στη συμβατική είτε στην εναλλακτική εκδοχή του, ριζώνει στον αρχαίο κόσμο και στα ταξίδια που αυτός επιχείρησε. Σύμφωνα με όσα έχουμε ήδη έως τώρα αναφέρει, το αρχαίο θαλάσσιο ταξίδι, η θαλάσσια περιήγηση, ήταν ένα ταξίδι που γινόταν για λόγους εμπορικούς. Είναι το ταξίδι που αρχίζει και διαδίδεται παράλληλα με τις εξελίξεις της ναυσιπλοΐας. Ωστόσο, αργά ή γρήγορα, το θαλάσσιο ταξίδι θα συνδεθεί

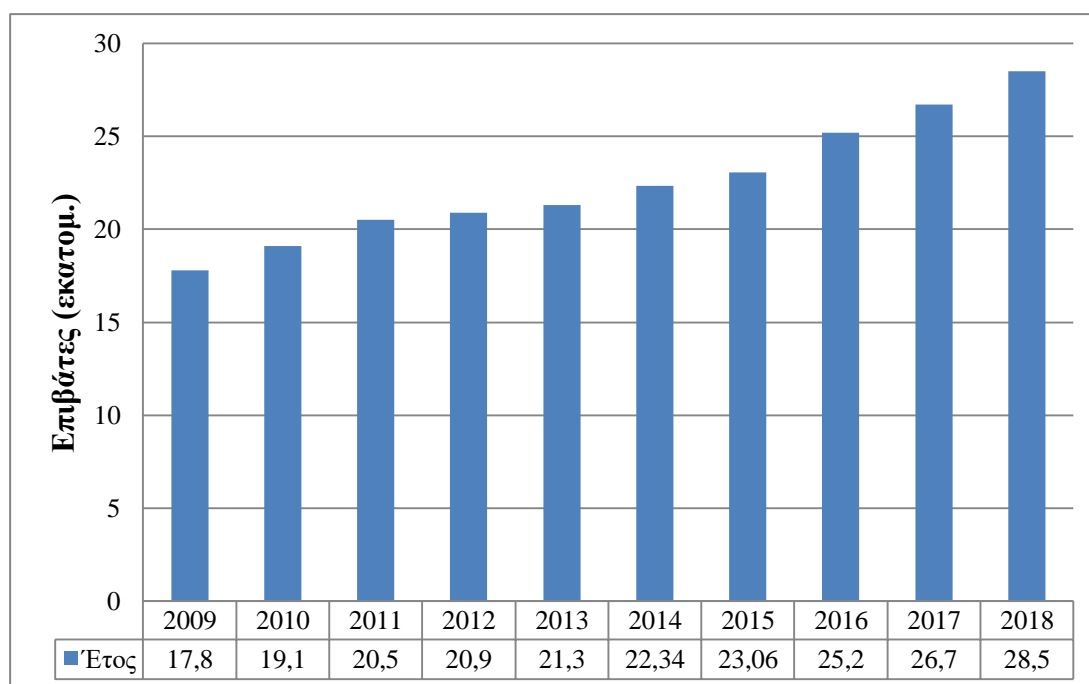
με την αναψυχή. Ειδικά στα ρωμαϊκά χρόνια, ιδιώτες ναυλώνουν πλοία, τα οποία θα τους μετέφεραν στα θρησκευτικά προσκυνήματα της εποχής (Βενετσανοπούλου, 2006), πολλά από τα οποία είναι πόλοι έλξης ακόμα και του σύγχρονου τουρίστα. Ωστόσο, για την εμφάνιση της σύγχρονης κρουαζιέρα, θα πρέπει να αλλάξουμε χρόνο και τόπο, και να μεταφερθούμε στη νεωτερική Μεγάλη Βρετανία. Την καινοτομία των Βρετανών στο τουριστικό φαινόμενο εν γένει μπορεί κανείς να τη δει ανάγλυφα από τις πρώτες οργανωμένες περιηγήσεις που άρχισαν να διοργανώνονται μόλις ο Μεσαίωνας αποτέλεσε παρελθόν.

3.2 Η ζήτηση

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια δραστηριότητα που μεγεθύνεται με αλματώδεις ρυθμούς κατά τη μεταπολεμική περίοδο, φτάνοντας στις μέρες μας στο απόγειό της. Εύλογα, ο θαλάσσιος τουρισμός αφορά σε χώρες με παράκτιο και νησιωτικό χαρακτήρα (π.χ. νησιωτικά κράτη όπως οι Μαλδίβες ή τα νησιά της Καραϊβικής), γεγονός που δικαιολογεί παράλληλα και την επέκτασή του στην Ευρώπη, της οποίας η ακτογραμμή εκτείνεται από την Αρκτική έως τη Μεσόγειο και από τον Εύξεινο Πόντο έως τον Ατλαντικό Ωκεανό. Μαζί με τον παράκτιο τουρισμό, σύμφωνα με μετρήσεις που είχαν ως έτος αναφοράς το 2012, ο θαλάσσιος τουρισμός απασχόλησε περίπου 3,5 εκατομμύρια εργαζομένους, ενώ συνεισέφερε στην παγκόσμια οικονομία με 183 δισεκατομμύρια ευρώ. Πιο συγκεκριμένα, και για το ίδιο έτος αναφοράς, από μόνη της η κρουαζιέρα απασχόλησε 330.000 εργαζομένους, ενώ ο κύκλος των εργασιών της άγγιξε τα 16 δισεκατομμύρια ευρώ περίπου (<https://ec.europa.eu>).

Στη συντριπτική πλειοψηφία τους, όσοι καταναλώνουν τις υπηρεσίες του θαλάσσιου τουρισμού είναι πολίτες του αναπτυγμένου κόσμου, καθώς σε ποσοστό περίπου 85% φαίνεται να προέρχονται από τη Δυτική Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική, με τη δεύτερη να προηγείται κατά πολύ της πρώτης στην εν λόγω κατανάλωση (Διακομιχάλης, 2009). Αν και αρχικά οι καταναλωτές αυτοί ήταν υψηλών εισοδημάτων και ανήκαν στις πιο γερασμένες ομάδες της ηλικιακής πυραμίδας, σήμερα, ιδιαίτερα η κρουαζιέρα απευθύνεται σε ετερόκλητες μεταξύ τους ομάδες, τόσο εισοδηματικά όσο και ηλικιακά (Σπιλάνης, 2015). Παρόμοια δε μπορεί παρά να είναι και η σύσταση της ελληνικής αγοράς θαλάσσιου τουρισμού, η οποία άρχισε να αναπτύσσεται και να επεκτείνεται από τη δεκαετία του 1950, οπότε και οι οι εγχώριες θάλασσες καθαρίστηκαν από τα ναρκοπέδια που είχε αφήσει κληρονομιά ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος (Βενετσανοπούλου, 2006). Μάλιστα δε, και ειδικά ως προς την κρουαζιέρα, η ελληνική περίπτωση και το λιμάνι του Πειραιά βρίσκονται σε περίοπτη θέση στο ρεύμα θαλάσσιου τουρισμού που αναπτύσσει η Ανατολική Μεσόγειος, το μεγαλύτερο ρεύμα επί του ευρωπαϊκού χώρου συνολικά (Αποστολοπούλου, 2013).

Γράφημα 1 Επιβάτες κρουαζιέρας (2009-2018) παγκοσμίως

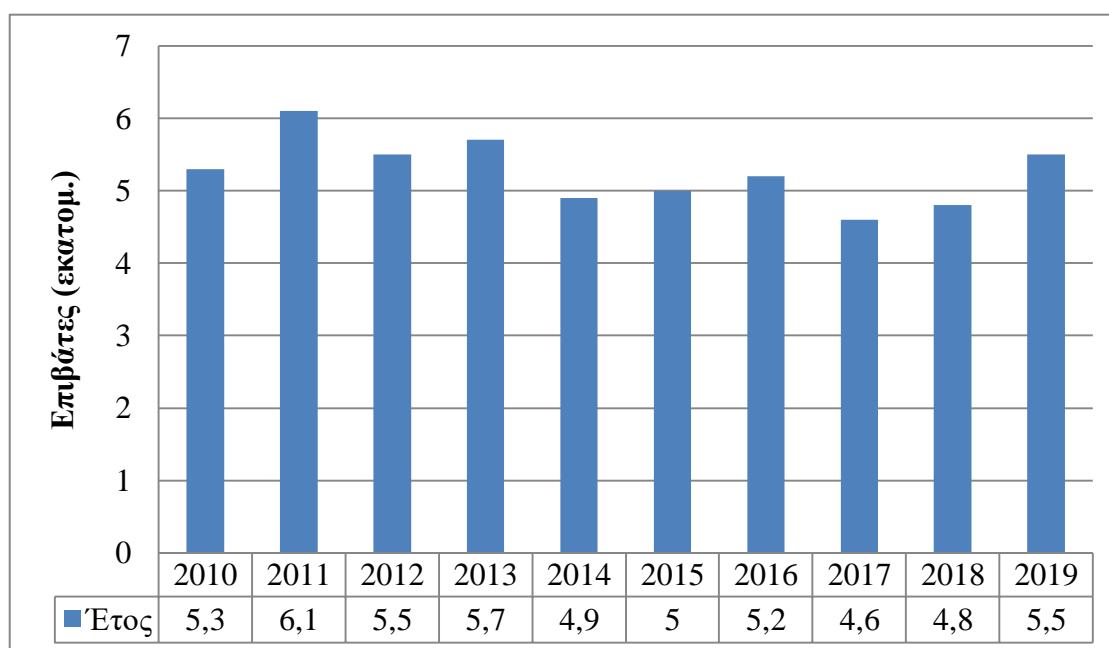


Πηγή: Cruise Lines International Association

Όπως προκύπτει από το παραπάνω γράφημα (**Γράφημα 1**), όλο και περισσότεροι επιβάτες κρουαζιέρας παρατηρούνται ετησίως κατά την τελευταία σχεδόν δεκαετία παγκοσμίως. Σύμφωνα με την «Cruise Lines International Association», την ίδια ανοδική πορεία θα ακολουθούσε η κρουαζιέρα και κατά το 2020, έτος στο οποίο οι προβλέψεις απέδιδαν 32 εκατομμύρια επιβάτες (<https://cruising.org>).

Αν και με αυξομειώσεις, η κρουαζιέρα βρίσκει τόπο προορισμού και στην ελληνική επικράτεια (**Γράφημα 2**), η οποία το 2019 μέτρησε 5,5 περίπου εκατομμύρια αφίξεις επιβατών, αποτελώντας έναν από τους τρεις δημοφιλέστερους ευρωπαϊκούς προορισμούς κρουαζιέρας στην Ευρώπη, μαζί με την Ιταλία και την Ισπανία (Σπιλάνης, 2015). Πρόκειται για έναν κατεξοχήν προορισμό διερχόμενων επιβατών («transit»), καθώς ο ελληνικός πληθυσμός δε φαίνεται να προτιμά τις κρουαζιέρες και να συμπεριλαμβάνει την Ελλάδα στους κορυφαίους τόπους επιβατών επιβίβασης («home-port»).

Γράφημα 2 Επιβάτες κρουαζιέρας (2010-2019) στην Ελλάδα



Πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Πέρα από την κρουαζιέρα, σε σημαντική άνοδο φαίνεται να βρίσκεται και ο τουρισμός yachting. Κατά τη δεκαετία του 1980, στα βόρεια παράλια της Μεσογείου επισημάνθηκε ασφυξία στις θέσεις ελλιμενισμού, γεγονός που ώθησε στην εξασφάλιση των λιμενικών υποδομών που παρατηρούνται σήμερα στις περιοχές που έλκουν το ενδιαφέρον της εν λόγω εναλλακτικής μορφής τουρισμού (Διακομιχάλης, 2009). Ωστόσο, ειδικά ως προς την εν λόγω έκφανση του θαλάσσιου τουρισμού, η Ελλάδα φαίνεται να υστερεί σε σύγκριση με τις ανταγωνιστικές της χώρας. Συνήθως, οι αποτιμήσεις γύρω από τον τουρισμό yachting εμφανίζουν για τη χώρα μια εικόνα που, ως προς τις λιμενικές υποδομές, δεν είναι καθόλου ανταγωνιστική, τόσο εξαιτίας ελλείψεων σε υποδομές ελλιμενισμού όσο και του θεσμικού πλαισίου και της φορολογίας, λόγοι που οδήγησαν στη διαφυγή της ζήτησης σε γειτονικούς παράκτιους προορισμούς (Τουρκία, Κροατία) (Κουβαράς, 2017). Σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με εκτιμήσεις που βασίζονται σε παλαιότερες μετρήσεις (2013), η θαλάσσια περιήγηση καταλαμβάνει το 2% σχεδόν των εισερχόμενων τουριστών της Ελλάδας, ποσοστό που αντιστοιχεί σε 268 χιλ. τουρίστες.

3.3 Η προσφορά

Αναμφίβολα, όπως κάθε τουριστική δραστηριότητα, έτσι και ο θαλάσσιος τουρισμός απαιτεί κάποιες υποδομές, ώστε να μπορέσει να εδραιωθεί και να αναπτυχθεί περαιτέρω. Εν προκειμένω, οι υποδομές αυτές άπτονται των λιμενικών εγκαταστάσεων, οι οποίες θα μπορέσουν να υποδεχτούν κρουαζιερόπλοια ή σκάφη αναψυχής, αλλά και να τα εξυπηρετήσουν, να ικανοποιήσουν δηλαδή όσο το δυνατόν επαρκέστερα τις απαιτήσεις των καταναλωτών του θαλάσσιου τουρισμού.

Πέρα από τα μεγάλα λιμάνια, τα οποία αναλαμβάνουν να εξυπηρετήσουν την κρουαζιέρα, ως βασικές υποδομές κρίνονται οι μαρίνες. Αυτές αναλαμβάνουν να εξυπηρετήσουν τα σκάφη αναψυχής: να τους παρέχουν θέση ελλιμενισμού, αλλά και επιπλέον υπηρεσίες και διευκολύνσεις, όπως ηλεκτρικό ρεύμα, νερό, καύσιμα, αλλά και φύλαξη κατά την περίοδο που βρίσκονται απλά να συντηρούνται και όχι να χρησιμοποιούνται για άμεση πρόσβαση στη δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού (χειμερινοί μήνες). Παράλληλα, ιδιαίτερης σημασίας είναι και η υποδομή των καταφυγίων. Πρόκειται κυρίως για όρμους, οι οποίοι είναι επιφορτισμένοι με την παροχή προστασίας σε περίπτωση κακοκαιρίας, απευθυνόμενοι κυρίως στα μικρού μεγέθους σκάφη αναψυχής (Πλακιώτη, 2013).

Τέλος, πέρα από τις μαρίνες και τα καταφύγια, καταλυτικής σημασίας είναι και οι λεγόμενες «σκάλες». Αυτές είναι μικρότερης κλίμακας λιμάνια, τα οποία εντοπίζονται ανάμεσα στις μαρίνες και παρέχουν τη δυνατότητα, ώστε τα διερχόμενα σκάφη να μπορούν να κάνουν στάση για πάσης φύσης ανεφοδιασμό. Ως προς τις τεχνικές προδιαγραφές, οι σκάλες αυτές πρέπει να βρίσκονται σε απόσταση περίπου τριάντα ναυτικών μιλίων μεταξύ τους, ώστε το ταξίδι αναψυχής στη θάλασσα να συντελείται στο πλαίσιο της δέουσας ασφάλειας (Πλακιώτη, 2013).

Όπως δείχνουν τα ποσοτικά στοιχεία, στην Ελλάδα, το λιμάνι που αποτελεί πόλο έλξης κρουαζιέρας είναι αυτό του Πειραιά, που το 2019 προσέλκυσε περίπου 1 εκατομ. επιβάτες κρουαζιέρας (<https://ellinikiaktoploia.net>). Για το ίδιο έτος, ιδιαίτερη κίνηση παρουσίασαν τα λιμάνια:

- της Σαντορίνης,
- της Μυκόνου,
- της Κέρκυρας,
- της Ρόδου,

- του Κατακόλου,
- της Ρόδου και
- του Ηρακλείου.

Δηλαδή, λιμάνια που αντιστοιχούν σε τουριστικούς προορισμούς, οι οποίοι αναπτύχθηκαν από τα πρώτα βήματα του τουρισμού στη χώρα (Αυγερινού-Κολώνια, 2000).

Στη βιβλιογραφία, το λιμάνι του Ηρακλείου εγγράφεται σε αυτό που ονομάζεται «καλές πρακτικές». Για την ακρίβεια, το 2010 και αναγνωρίζοντας τα τοπικά ελλείμματα αλλά και τη δυναμική του θαλάσσιου τουρισμού, ο Λιμένας Ηρακλείου προέβη στη χάραξη μιας νέας στρατηγικής, η οποία στηρίχτηκε στη δικτύωση όσων φορέων εμπλέκονται στην κρουαζιέρα και στη δημιουργία εμπειριών («customer experience enhancement») με πελατο-κεντρικό χαρακτήρα (Σπιλάνης, 2015). Κατ' αυτόν τον τρόπο, μέσα σε μόλις τρία χρόνια το λιμάνι του Ηρακλείου παρουσίασε σημάδια ανάκαμψης και βρέθηκε το 2019 –όπως προαναφέραμε– να αποτελεί έναν από τους κομβικούς λιμένες κρουαζιέρας της χώρας.

Ως προς τον κλάδο του «yachting», η Ελλάδα διαθέτει περίπου 5.000 επαγγελματικά σκάφη αναψυχής. Παράλληλα, στο σύνολο της χώρας φαίνεται να υπάρχουν 21 μαρίνες:

- Μαρίνα Αγίου Κοσμά (Αττική),
- Μαρίνα Αλίμου (Αττική),
- Αστήρ Μαρίνα (Αττική),
- Μαρίνα Αθηνών (Αττική),
- Μαρίνα Φλοίσβου (Αττική),
- Μαρίνα Ζέας (Αττική),
- Olympic Marine S.A. (Αττική),
- Savvi Marine (Πιερία),
- Thessaloniki Marina (Θεσσαλονίκη),
- Sani Marina (Χακλιδική),
- Leros Marina (Δωδεκάνησα),
- Kos Marina (Δωδεκάνησα),
- Rhodes Marina (Δωδεκάνησα),
- Mytilene Marina (Ανατολικό Αιγαίο),

- Samos Marina (Ανατολικό Αιγαίο),
- Agios Nikolaos Marina (Κρήτη),
- Μαρίνα Καλαμάτας (Πελοπόννησος),
- Μαρίνα Γουβιών (Ιόνια Νησιά),
- Μαρίνα Λευκάδας (Ιόνια Νησιά),
- Μαρίνα Κλεοπάτρα (Πρέβεζα),
- Μαρίνα Πρέβεζας (Πρέβεζα),

σύμφωνα με τα στοιχεία της «Greek Marinas Association» (<https://greek-marinas.gr>).

Δίπλα στις μαρίνες αυτές, οι οποίες εμφανίζονται να μπορούν να εξυπηρετήσουν 7.000 περίπου σκάφη αναψυχής, υπάρχουν χωροθετημένες άλλες 53 μαρίνες, 24 καταφύγια-αγκυροβόλια και 4 μαρίνες ξενοδοχείων (Σπιλάνης, 2015).

Σε κάθε περίπτωση όμως, αν συγκριθεί με τις μεσογειακές περιπτώσεις, η ελληνική βρίσκεται σε όχι και τόσο ανταγωνιστική θέση, κυρίως ως προς τις θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής. Τέλος, σύμφωνα με εκτιμήσεις, μια τέτοια ζήτηση διαμορφώνεται κυρίως από Ευρωπαίους πολίτες, οι οποίοι στην πλειοψηφία τους είναι Γερμανοί και Ιταλοί (Σπιλάνης, 2015).

3.4 Θετικές και αρνητικές επιπτώσεις

Όπως εύκολα μπορεί να γίνει αντιληπτό από όσα έως τώρα αναλύθηκαν, ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια τουριστική δραστηριότητα που επιφέρει πολυεπίπεδες θετικές επιπτώσεις. Τέτοιες θετικές επιπτώσεις παρατηρούνται καταρχάς σε οικονομική επίπεδο. Για παράδειγμα, στην οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας, ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια πηγή συναλλάγματος, η οποία τροφοδοτείται από ναύλους και τουριστικό συνάλλαγμα, όπως αυτό διαχέεται στην εγχώρια αγορά από τις ημερήσιες καταναλώσεις χρηστών/τουριστών, οι οποίοι όπως προαναφέραμε, ανήκουν κυρίως σε κοινωνικο-επαγγελματικές ομάδες υψηλών εισοδημάτων (Βενετσανοπούλου, 2006).

Παράλληλα, ο θαλάσσιος τουρισμός συμβάλλει θετικά στην απασχόληση, γεγονός μάλιστα που προβάλλεται άμεσα από τη στρατηγική που ακολουθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση, στην προσπάθειά της να εδραιώσει το θαλάσσιο τουρισμό ως ένα τουριστικό προϊόν συμβατό με την εκάστοτε εθνική οικονομία. Επιπροσθέτως, με το θαλάσσιο τουρισμό, το τουριστικό προϊόν του εκάστοτε εθνικού χώρου διαφοροποιείται, απομακρύνεται από την παγίδα της λειτουργικής εξειδίκευσης, χωρίς όμως παράλληλα να λειτουργεί ανταγωνιστικά στην άλλης φύσης, κυρίως μαζική τουριστική δραστηριότητα που παρατηρείται στο χερσαίο χώρο (Βενετσανοπούλου, 2006).

Ο θαλάσσιος τουρισμός επιδρά καταλυτικά και στον τομέα της περιφερειακής ανάπτυξης. Για την ακρίβεια, με τον ελλεισμό κρουαζιερόπλοιων ή σκαφών αναψυχής, οι τοπικές οικονομίες αναθερμαίνονται άμεσα οικονομικά, ενώ θέσεις εργασίας αναπτύσσονται, τις οποίες ο εκάστοτε τοπικός πληθυσμός βρίσκεται να καταλαμβάνει. Παράλληλα, τουριστικοί προορισμοί που μπορεί μέχρι πρότινος να βρίσκονταν έξω από το χάρτη της τουριστικής ζήτησης, με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού μπορούν να ενταχθούν αρμονικά στο τουριστικό κύκλωμα και, μάλιστα, να δύνανται να αποκτήσουν συγκριτικό πλεονέκτημα.

Τέλος, ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μια ιδιαίτερα φιλική προς το περιβάλλον μορφή τουρισμού. Αφενός, αποτελεί μια τουριστική δραστηριότητα που συντελείται στη θάλασσα, αφήνοντας θεωρητικά ανέγγιχτους τους φυσικούς και τους πολιτιστικούς πόρους του ηπειρωτικού χώρου, οι οποίοι ήδη «πιέζονται» από το συμβατικό/μαζικό τουρισμό. Αφετέρου, οι διατάξεις που ισχύουν διεθνώς για τη ρύπανση της θάλασσας, δημιουργούν ένα πλαίσιο ώστε ο θαλάσσιος τουρισμός να αναδεικνύεται

σε μια όντως φιλική προς το περιβάλλον μορφή τουρισμού (Βενετσανοπούλου, 2006).

Μολαταύτα, ο θαλάσσιος τουρισμός και η επέκτασή του επιφέρει και αρνητικές επιπτώσεις. Τέτοιες συνέπειες σχετίζονται με την κατεύθυνση της τουριστικής κίνησης από συγκεκριμένους ναυλομεσίτες και «tour operators», αλλά και από συγκυρίες (όπως ο «COVID-19») που μειώνουν την τουριστική κίνηση, κάτι που έχει ιδιαίτερα αρνητικές επιπτώσεις σε περιοχές με λειτουργική εξειδίκευση στο θαλάσσιο τουρισμό. Επιπλέον, η υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού μπορεί να μειώσει την έλξη επισκεπτών σε κάποιον θαλάσσιο προορισμό, εξαιτίας της αισθητικής κυρίως υποβάθμισής του. Κάτι ανάλογο μπορεί να προκληθεί και από το φόρτο που προκαλούν τα κρουαζιερόπλοια, ειδικά όταν αυτά ελλιμενίζονται σε νησιά μικρού και μεσαίου μεγέθους – τέτοια νησιά η Ελλάδα διαθέτει πολλά (Βενετσανοπούλου, 2006).

4 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΑΛΑΖΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

4.1 Θαλάσσια χωροταξία

4.1.1 Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός: Αναγκαιότητα και δυσκολίες

Όπως προκύπτει από τη Διεθνή Συνθήκη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.) για το Δίκαιο της Θάλασσας, η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (Α.Ο.Ζ.) είναι η θαλάσσια εκείνη έκταση όπου το εκάστοτε κράτος έχει κυριαρχικά δικαιώματα εκμετάλλευσης επί των θαλάσσιων πόρων του. Κατ' αυτόν τον τρόπο, ήδη ο θαλάσσιος χώρος προβάλλει ως ένας χώρος που δέχεται ιδιαίτερες πιέσεις, όπως και ως ένας χώρος που απαιτεί μια άλλη προσέγγιση και μια άλλη σχεδιαστική πρακτική.

Ωστόσο, ένα τέτοιο πρίσμα θέασης είναι ενδεικτικό μόνο κάποιων από τις πιέσεις που δέχεται ο θαλάσσιος χώρος. Οι χρήσεις του θαλάσσιου χώρου είναι πολύ περισσότερες από τις αμιγώς οικονομικές ή από εκείνες που θεωρούνται εθνικές. Σε γενικές γραμμές, οι δραστηριότητες ή οι χρήσεις που έως σήμερα εξελίσσονται με χωρικό σημείο αναφοράς τη θάλασσα είναι οι ακόλουθες:

- ναυσιπλοΐα και θαλάσσιες μεταφορές,
- αλιεία,
- εξόρυξη υδρογονανθράκων και αδρανών υλικών,
- παραγωγή και μεταφορά ενέργειας,
- υδατοκαλλιέργειες,
- τουρισμός και αναψυχή,
- έρευνα και προστασία του θαλάσσιου οικοσυστήματος και των ενάλιων αρχαιοτήτων, και
- στρατιωτικές χρήσεις και δραστηριότητες (Παπαγεωργίου, 2016).

Τα παραπάνω, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι σε παγκόσμιο επίπεδο η επιφάνεια των θαλασσών είναι υπερδιπλάσια από τα ηπειρωτικά εδάφη (Κλάδη-Ευσταθοπούλου, 2006) και ότι η θάλασσα, ως φυσικός και πλουτοπαραγωγικός πόρος, είναι καθοριστικής σημασίας για την επιβίωση του ανθρώπινου είδους και την οικολογική ισορροπία του πλανήτη, καθιστούν εμφανές το γιατί είναι αναγκαίος ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός. Μάλιστα δε, στο πλαίσιο της συνειδητοποίησης της κλιματικής αλλαγής και των εμφανών επιπτώσεών της, ο χωρικός σχεδιασμός με γεωγραφικό σημείο αναφοράς το θαλάσσιο χώρο γίνεται όλο

και πιο επιτακτικός. Για παράδειγμα, η άνοδος της στάθμης της θάλασσας δε μπορεί παρά να αντιμετωπιστεί μέσω ειδικού πλαισίου παράκτιας προστασίας.

Ωστόσο, ένας τέτοιου είδους σχεδιασμός δεν είναι τόσο εύκολος όσο ακούγεται εκ πρώτης, τουλάχιστον αν συγκριθεί με το χερσαίο χωροταξικό σχεδιασμό. Κατ' αρχάς, σε σχέση με τη στεριά, η θάλασσα θα μπορούσε να πει κανείς ότι χαρακτηρίζεται από πενία δεδομένων. Από την άλλη, η φύση του θαλάσσιου χώρου είναι τελείως διαφορετική, αφού αυτός δε μπορεί να οριοθετηθεί – δε μπορείς να οριοθετήσεις το θαλάσσιο χώρο βάζοντας «φράχτες». Τέλος, τα διεθνή ύδατα και τα γεωπολιτικά «παιχνίδια» είναι παράγοντες που δυσκολεύουν το σχεδιασμό, παρά το γεγονός ότι, σε σχέση με το χερσαίο, ο θαλάσσιος χώρος δεν εμφανίζει τις παρεμποδίσεις της ιδιοκτησίας που εμφανίζονται στον ηπειρωτικό (Μέλισσας, 2004).

4.1.2 Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός: Πράξη και διεθνής εμπειρία

Όπως προκύπτει από την έως τώρα ανάλυση, η θεσμική προστασία της θάλασσας, ως πεδίου «διένεξης» διαφόρων δραστηριοτήτων και χρήσεων, είναι απολύτως αναγκαία. Ωστόσο, το γεγονός αυτό φαίνεται να έγινε σχετικά πρόσφατα αντιληπτό από τη διεθνή κοινότητα, τόσο σε επίπεδο υπερεθνικών οργανισμών όσο και σε επίπεδο εθνικών κρατών. Για τη διαχείριση και την προστασία των θαλασσών, κυριότεροι φορείς εμφανίζονται να είναι ο Ο.Η.Ε. και η Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.), ενώ στα επίσημα κείμενα/πλαίσια της παρέμβασής τους δεσπόζουν:

- η Διεθνής Σύμβαση της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση (1975),
- η Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (1982),
- η Agenda 21 (1991),
- η Διεθνής Σύμβαση για τη Βιολογική Ποικιλότητα (1992),
- το Πρωτόκολλο της Μαδρίτης (2008),
- η Οδηγία 2008/56/ΕΚ για τη Θαλάσσια Στρατηγική (2008) και
- η Οδηγία 2014/89/ΕΚ για το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό (2014) (Βασιλοπούλου και Κρασανάκης, 2016).

Ειδικότερα, από πλευράς Ε.Ε., παρατηρούμε ότι η ευθραυστότητα του θαλάσσιου χώρου και η αναγκαιότητα διαχείρισής του είναι ένα πολύ πιο πρόσφατο εγχείρημα και γεγονός, συγκρινόμενο τουλάχιστον με τις πρωτοβουλίες του Ο.Η.Ε. Σε κάθε

περίπτωση, ο ανταγωνισμός που εκδηλώνεται στο θαλάσσιο χώρο κυρίως για την εγκατάσταση εξοπλισμού παραγωγής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, δραστηριότητες υδατοκαλλιέργειας και άλλες χρήσεις έχει αναδείξει την ανάγκη συνεκτικότερης διαχείρισης των ευρωπαϊκών υδάτων. Κατ' αυτόν τον τρόπο, ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός αναπτύσσεται σε διασυνοριακό και διατομεακό επίπεδο, ώστε οι ανθρώπινες δραστηριότητες στη θάλασσα να διεξάγονται με αποτελεσματικό, ασφαλή και βιώσιμο τρόπο (<https://ec.europa.eu>). Μάλιστα δε, μέσω της εφαρμογής του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού επιχειρούνται:

- να περιοριστούν ή και να εξαιρεθούν οι παρατηρούμενες συγκρούσεις στο θαλάσσιο χώρο από την ανταγωνιστική συνύπαρξη ποικίλων δραστηριοτήτων,
- η δημιουργία συνεργειών ανάμεσα στις δραστηριότητες αυτές,
- η ενθάρρυνση και η τόνωση διαφόρων επενδυτικών πρωτοβουλιών που θα συνδράμουν στην προβλεψιμότητα, τη διαφάνεια και την υιοθέτηση σαφέστερων κανόνων,
- η ενίσχυση της διασυνοριακής συνεργασίας ανάμεσα στις χώρες της ΕΕ για τη δημιουργία ενεργειακών δικτύων, οδών ναυσιπλοΐας και αγωγών, όπως και την ανάπτυξη συνεκτικών δικτύων προστατευόμενων περιοχών, και
- η προστασία του περιβάλλοντος μέσω της έγκαιρης εκτίμησης των επιπτώσεων που επιφέρουν στο χώρο οι πολλαπλές χρήσεις.

Σε κάθε περίπτωση, εδώ και είκοσι σχεδόν χρόνια, μια σειρά από χώρες του αναπτυγμένου οικονομικά κόσμου έχουν επιδείξει ιδιαίτερα έντονο ενδιαφέρον για τη Θαλάσσια Χωροταξία και το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό. Η συνάρτηση αυτή ενδιαφέροντος για ζητήματα Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και ανάπτυξης είναι μια πραγματικότητα που φαίνεται να εντοπίζεται και να προβληματίζει τις Κυβέλου και Ποθητάκη (2016). Και εδώ, μπορεί να διαπιστώσει κανείς ένα από τα διλήματα του σχεδιασμού, διλήματα που συνυφαίνονται με ιδιαίτερα ιστορικο-κοινωνικά πλαίσια και που πολλές φορές αναπόφευκτα παρακωλύουν το οποιοδήποτε αναπτυξιακό όραμα ή το οποιοδήποτε εκσυγχρονιστικό εγχείρημα (Κουρλιούρος, 2001). Στο ίδιο μήκος κύματος φαίνεται να κινείται και ο Ηλ. Μπεριάτος (2012), ο οποίος αποδίδει το επίπεδο των θεσμικών ρυθμίσεων που άπτονται του χωροταξικού σχεδιασμού του θαλάσσιου χώρου στην τεχνογνωστική ανάπτυξη της εκάστοτε χώρας.

Ανάμεσα στις υποδειγματικές προσπάθειες, σίγουρα προβάλλουν το Βέλγιο, η Ολλανδία, η Γερμανία και η Νορβηγία. Πρόκειται για χώρες, οι οποίες έχουν ήδη εκπονήσει Θαλάσσια Χωρικά Σχέδια δεύτερης γενιάς με γεωγραφικό χώρο αναφοράς τη Βόρεια και τη Βαλτική Θάλασσα. Για το Βέλγιο, ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός αποτελεί αναπόσπαστο μέρος ενός ευρύτερου Ενιαίου Ρυθμιστικού Σχεδίου, το οποίο άρχισε να εφαρμόζεται ήδη από το 2003. Το Ενιαίο Ρυθμιστικό Σχέδιο αυτό, αν και δεν είχε ιδιαίτερη νομική σημασία και ισχύ, οδήγησε στη διευθέτηση ενός ποικίλου συστήματος ζωνών για την εξόρυξη άμμου και χαλκιού, στη λογική της εναλλαγής των ζωνών αυτών υπό τις ανάγκες της περιοδικής αναπαραγωγής των ψαριών. Οδήγησε δηλαδή στην ανάσχεση της εντατικότητας που χαρακτηρίζει την εκμετάλλευση κάποιων συγκεκριμένων θαλάσσιων χώρων.

Ωστόσο, η πολιτική βούληση για την επίλυση θαλάσσιων χωρικών ζητημάτων δεν περιορίστηκε εκεί. Λίγο καιρό αργότερα, καταρτίστηκε μια σειρά από Χωρικά Σενάρια, πλήρως εναρμονισμένα στη φυσιογνωμία και τις υφιστάμενες πιέσεις που δέχεται ο βελγικός θαλάσσιος χώρος. Τα Σενάρια αυτά προέκυψαν μέσα από μια συγκεκριμένη μεθοδολογία και μέσα από συγκεκριμένα βήματα:

- καθορισμός των σύγχρονων τάσεων και συνθηκών,
- προσδιορισμός βασικών τιμών για τη θαλάσσια περιοχή,
- κατάρτιση στρατηγικών στόχων για το θαλάσσιο χώρο,
- προσέγγιση χωρο-χρονικών καταναγκασμών και περιορισμών,
- κατάρτιση εναλλακτικών σεναρίων σε πλήρη εναρμόνιση με τους προαναφερθέντες στρατηγικούς στόχους και
- προσδιορισμός των συνεπειών από την υιοθέτηση του κάθε σεναρίου.

Κατ' αυτόν τον τρόπο, μέσα από αυτό το «προπαρασκευαστικό στάδιο», το 2014, το Βέλγιο εισέρχεται στην «επίσημη» φάση του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού. Με βασιλικό διάταγμα, θεσπίζεται το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχέδιο που αφορά στη βελγική θαλάσσια επικράτεια στη Βόρεια Θάλασσα, ένα Σχέδιο με απόλυτη νομική ισχύ (Κυβέλου και Ποθητάκη 2016).

4.1.3 Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός: Η ελληνική ιδιαιτερότητα

Αναμφίβολα, ο θαλάσσιος χώρος της Μεσογείου αποτελεί έναν ανθρωπογεωγραφικό χώρο με μεγάλη σημασία, είτε κανείς τον εξετάσει από οικολογική σκοπιά είτε αποκλειστικά από τη σκοπιά της ανθρώπινης δραστηριότητας. Μάλιστα δε, ως προς τη δεύτερη διάσταση, ο χώρος της Μεσογείου αποτελεί το χώρο όπου «σκίρτησε» για πρώτη φορά ο ευρωπαϊκός πολιτισμός σε όλες του τις εκφάνσεις, γεγονός που μόνο άσχετο δε μπορεί να θεωρηθεί, αναλογιζόμενος κανείς τα θαλάσσια δίκτυα του εμπορίου εκείνης της περιόδου (King, Cori και Vallega, 2001). Επιπλέον, και πέρα από το φαινόμενο της κλιματικής αλλαγής, οι διεκδικήσεις που εκδηλώνουν φανερά τα εθνικά κράτη της Μεσογείου επί της εξόρυξης των υδρογονανθράκων που βρίσκονται εντός της Α.Ο.Ζ. τους διαμορφώνουν, πέρα από γεωπολιτικές εντάσεις, την αναγκαιότητα ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού για τη διαχείριση του θαλάσσιου χώρου.

Φυσικά, δεσπόζουσα θέση στο μεσογειακό χώρο κατέχει η Ελλάδα. Πρόκειται για τη χώρα που παρουσιάζει ένα μήκος ακτών που ανέρχεται στα 16.000 χμ., γεγονός που την κατατάσσει στη δεύτερη, μετά τη Νορβηγία, ιεραρχικά θέση των πιο «παράκτιων» χωρών της Ευρώπης. Κατ' αυτόν τον τρόπο, δεν είναι τυχαίο ότι μελετητές της ελληνικής περίπτωσης διατείνονται ότι η Ελλάδα θα έπρεπε «να είναι πρωτοπόρος στην υιοθέτηση ολοκληρωμένης πολιτικής γαλάζιας ανάπτυξης και θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού» ή ότι η «θάλασσα θα έπρεπε να έχει τη 'γεύση του μέλλοντος' για τους Έλληνες».

Όπως μπορεί να αντιληφθεί κανείς, στην Ελλάδα, ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός αποτελεί ένα τμήμα του επίσημου σχεδιασμού που δεν είναι και τόσο προωθημένος. Είναι γεγονός ότι η συζήτηση γύρω από αυτόν άρχισε να αναζωπυρώνεται στα μέσα περίπου της περασμένης δεκαετίας. Ωστόσο, η εν λόγω συζήτηση δε φαίνεται να επεκτάθηκε εκτός των ακαδημαϊκών αιθουσών και των ερευνητικών κέντρων. Χρονικά, αυτή η συζήτηση συμπίπτει με την ευρύτερη κινητοποίηση που παρατηρείται σε επίπεδο Ε.Ε., όταν αυτή ξεκίνησε μια πορεία με στόχο την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική, της οποίας το κύριο μέσο υλοποίησης ήταν ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός.

Κομβικότερος σταθμός όλης αυτής της πορείας είναι η έκδοση της Οδηγίας 2014/89/ΕΚ για το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό, το 2014. Η εν λόγω Οδηγία

καταρτίστηκε, με σκοπό να αποτελέσει ένα κοινό πλαίσιο αναφοράς για όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε. Πιο συγκεκριμένα:

- χρήζει το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό ως το καθ' ύλην αρμόδιο μέσο/εργαλείο επίτευξης της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής,
- η κατάρτιση και η υλοποίησή του εναρμονίζεται με τις θεσμικές δομές και προτεραιότητες του εκάστοτε κράτους μέλους,
- δεν επιφέρει νέες υποχρεώσεις από πλευράς κρατών μελών και
- δεν αναιρεί καμία από τις διατάξεις της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας του Ο.Η.Ε., τουλάχιστον σε επίπεδο χάραξης των εθνικών θαλάσσιων ζωνών (Α.Ο.Ζ.).

Σε επίπεδο Ελλάδας, η εν λόγω Οδηγία υιοθετήθηκε αμέσως. Ωστόσο, έπρεπε να περάσουν 4 χρόνια για να ενσωματωθεί στο ελληνικό δίκαιο. Πρόκειται για το Ν. 4546/2018.

4.1.4 Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ στην Ελλάδα: Ο Νόμος 4526/2018

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, για να αποκτήσει η Οδηγία 2014/89/ΕΕ ισχυρή νομική ισχύ, χρειάστηκε να μεσολαβήσουν 4 χρόνια και η θέσπιση του Ν. 4546/2018. Κατ' αυτόν τον τρόπο, ο εν λόγω Νόμος έρχεται να εναρμονιστεί πλήρως με τους στόχους της Οδηγίας, στόχοι που δεν είναι άλλοι από:

- την προώθηση της ορθολογικής και βιώσιμης ανάπτυξης του χωρικού πεδίου που διαμορφώνει ο θαλάσσιος και ο παράκτιος χώρος, και
- την επίτευξη της αποτελεσματικής διαχείρισης των ποικίλων δραστηριοτήτων που εξελίσσονται στο χωρικό πεδίο αυτό (Άρθρο 4).

Ανάμεσα στα πρώτα σημεία που θα μπορούσε να σταθεί κανείς είναι αυτό του παράκτιου χώρου. Τόσο η Οδηγία όσο και ο Νόμος αναδεικνύουν τον εν λόγω χώρο ως ιδιαίτερης φυσιογνωμίας και ανάγκης παρέμβασης. Άλλωστε, δε θα πρέπει να ξεχνά κανείς ότι ο παράκτιος χώρος είναι κρίσιμης σημασίας, καθώς αλληλεπιδρά με άμεσο τρόπο με το θαλάσσιο. Είναι δυο χώροι όπου οι δραστηριότητες του ενός επηρεάζουν την ίδια τη φύση του άλλου. Η κρισιμότητα αυτής της διευκρίνισης είναι ιδιαίτερα καθοριστική για την ελληνική περίπτωση, καθώς από τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες, ο ελληνικός παράκτιος χώρος δέχεται έντονες οικιστικές και περιβαλλοντικές πιέσεις στο πλαίσιο της αθρόας εκδήλωσης των δραστηριοτήτων

του ελεύθερου χρόνου και της αναψυχής (τουρισμός, παραθερισμός) (Σχίζας, 2009), πιέσεις που δε μπορούν παρά να αντικατοπτρίζονται στην εικόνα του θαλάσσιου χώρου.

Περισσότερη έμφαση σε αυτή τη σχέση δίνεται στο Άρθρο 7 του Ν. 4546/2018. Σύμφωνα με το Άρθρο αυτό, τόσο σε επίπεδο Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής για το Θαλάσσιο Χώρο όσο και σε επίπεδο Θαλάσσιων Χωροταξικών Σχεδίων θα πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη:

- οι σχετικές δραστηριότητες και χρήσεις στα θαλάσσια ύδατα και στις παράκτιες ζώνες,
- οι αλληλεπιδράσεις ξηράς-θάλασσας,
- οι περιβαλλοντικές, οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές παράμετροι, καθώς και ζητήματα κλιματικής αλλαγής και ασφάλειας, και
- ο ασφαλής ενεργειακός εφοδιασμός των νησιωτικών περιοχών και του ηπειρωτικού τμήματος της χώρας,

Ως προς την Εθνική Χωρική Στρατηγική για το Θαλάσσιο Χώρο και το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό (Άρθρο 5), αυτά τα δύο πλαίσια σχεδιασμού βρίσκονται σε αραστή συνεργασία. Πιο συγκεκριμένα, κατά την εκπόνηση της Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής για το Θαλάσσιο Χώρο και των Θαλάσσιων Χωροταξικών Σχεδίων, μπορεί να περιλαμβάνονται και να αξιοποιούνται υφιστάμενες εθνικές πολιτικές (ιδίως η νησιωτική πολιτική), κανονισμοί και μηχανισμοί που έχουν θεσπιστεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, αρκεί φυσικά να προωθούνται οι προς επίτευξη στόχοι της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής.

Πιο συγκεκριμένα για τα Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια, σύμφωνα με το Άρθρο 6, αυτά αντιστοιχούν στο περιφερειακό επίπεδο σχεδιασμού και αναφέρονται σε θαλάσσιες και παράκτιες χωρικές ενότητες, οι οποίες μπορεί να είναι υπο-περιφερειακού, περιφερειακού ή δια-περιφερειακού επιπέδου. Επιπλέον, καθορίζονται από την Εθνική Χωρική Στρατηγική για το Θαλάσσιο Χώρο, ενώ αν η τελευταία δεν έχει ακόμα εγκριθεί, ο καθορισμός χωρικών ενότητων για την εκπόνηση Θαλάσσιων Χωροταξικών Σχεδίων γίνεται με απόφαση του ίδιου του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ύστερα από εισήγηση του Γενικού Γραμματέα Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος. Επίσης, για την κατάρτιση Θαλάσσιων Χωροταξικών Σχεδίων λαμβάνονται υπόψη το Περιφερειακό Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων, τα Προγράμματα Περιφερειακής Ανάπτυξης,

καθώς και άλλα γενικά ή ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα συγχρηματοδοτούμενα ή μη, στρατηγικές περιφερειακές συμβάσεις, και διεθνείς, ευρωπαϊκές και εθνικές συμφωνίες και στρατηγικές που επηρεάζουν τη διάρθρωση και ανάπτυξη του χώρου. Τέλος, όλα τα Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια υπόκεινται σε διαδικασία στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και εγκρίνονται μαζί με τις Στρατηγικές Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, κατόπιν ενιαίας απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Συμπερασματικά, ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός περιλαμβάνει τόσο την Εθνική Στρατηγική για το Θαλάσσιο Χώρο όσο και τα Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια (Άρθρο 5). Ως προς το πεδίο εφαρμογής του Ν. 4546/2018, ο Νόμος αυτός εφαρμόζεται στα θαλάσσια ύδατα και στις παράκτιες ζώνες, ενώ δεν εφαρμόζεται σε δραστηριότητες που έχουν ως αποκλειστικό σκοπό την άμυνα ή την εθνική ασφάλεια της χώρας, ούτε θίγει τη χάραξη και την οριοθέτηση των θαλάσσιων ζωνών, γεγονός ενδεικτικό του σεβασμού του στην εθνική κυριαρχία. Τέλος (Άρθρο 5), ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί έως τις 31 Μαρτίου του 2021, ενώ η αρμόδια αρχή που θα παρακολουθεί την εξέλιξή του (αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας) (Άρθρο 14), θα πρέπει να τον αξιολογεί κάθε 5 χρόνια, ώστε να αναθεωρείται διαρκώς.

4.2 Πολιτική γαλάζιας ανάπτυξης

4.2.1 Η «Γαλάζια Ανάπτυξη» και οι κατευθύνσεις της

Στις 13 Σεπτεμβρίου 2012, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση με τίτλο «Γαλάζια ανάπτυξη: Ευκαιρίες για βιώσιμη ανάπτυξη στους τομείς της θάλασσας και της ναυτιλίας» (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2012). Με την ανακοίνωση αυτή, η Ένωση δείχνει πλέον να αναγνωρίζει επίσημα τη συμβολή της γαλάζιας οικονομίας στο σύνολο της οικονομικής δραστηριότητάς της. Άλλωστε, ο χώρος της Ευρώπης αποτελεί ένα χώρο όπου οι θάλασσες και οι παράκτιες περιοχές καταλαμβάνουν μεγάλο μέρος της γεωγραφίας του.

Η «Γαλάζια Ανάπτυξη» αποτελεί μια στρατηγική μακροπρόθεσμου χαρακτήρα, η οποία στοχεύει στη βιώσιμη ανάπτυξη του θαλάσσιου τομέα και του τομέα της ναυτιλίας. Πιο συγκεκριμένα, πρόκειται για τη θαλάσσια χωρική διάσταση της στρατηγικής «Ευρώπη 2020», η οποία δίνει έμφαση σε μια ανάπτυξη με τα εξής χαρακτηριστικά:

- έξυπνη,
- βιώσιμη,
- χωρίς αποκλεισμούς (<https://eur-lex.europa.eu/>),

για μια ανάπτυξη, τα χαρακτηριστικά της οποίας διαφοροποιούνται από εκείνα του προγενέστερου οικονομικού μοντέλου ανάπτυξης, το οποίο όπως φάνηκε ήταν υπεύθυνο για την περιδίνηση στη διεθνή οικονομική κρίση.

Η «Γαλάζια Ανάπτυξη» (εναλλακτικά «Blue Growth») είναι επιφορτισμένη με τη στήριξη της βιώσιμης ανάπτυξης του θαλάσσιου και του ναυτιλιακού τομέα. Πιο συγκεκριμένα, στη γαλάζια οικονομία φαίνεται να συμπεριλαμβάνονται οι εξής οικονομικές δραστηριότητες:

- υπεράκτιες δραστηριότητες,
- εκμετάλλευση κοιτασμάτων πετρελαίου και αερίου,
- ναυτιλία ανοιχτής θαλάσσης,
- θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων,
- σκάφη αναψυχής και λιμένες σκαφών αναψυχής,
- δρομολόγια πορθμείων για επιβάτες,
- τουρισμός με κρουαζιερόπλοια,
- εσωτερικές πλωτές μεταφορές,

- προστασία των ακτών,
- υπεράκτιες εγκαταστάσεις αιολικής ενέργειας,
- παρακολούθηση και επιτήρηση,
- γαλάζια βιοτεχνολογία,
- αφαλάτωση,
- εξόρυξη αδρανών υλικών,
- θαλάσσια υδρόβια προϊόντα,
- θαλάσσια εξόρυξη ορυκτών και
- ανανεώσιμες ενέργειες από τους ωκεανούς (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2012).

Σε κάθε περίπτωση, ως στρατηγική, η «Γαλάζια Ανάπτυξη» συναρθρώνεται και ολοκληρώνεται μέσα από τρεις συνιστώσες:

- στοχευμένα μέτρα ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής (γνώσεις για τη θάλασσα, θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση),
- στρατηγικές για τις θαλάσσιες λεκάνες (Αδριατική Θάλασσα και Ιόνιο Πέλαγος, Αρκτικός Ωκεανός, Ατλαντικός Ωκεανός, Βαλτική Θάλασσα, Εύξεινος Πόντος, Μεσόγειος Θάλασσα, Βόρεια Θάλασσα) που θα διασφαλίζουν τη βιώσιμή τους ανάπτυξη και
- στοχευμένες προσεγγίσεις ως προς την υδατοκαλλιέργεια, τον παράκτιο τουρισμό, τη θαλάσσια βιοτεχνολογία, την ωκεάνια ενέργεια και την εκμετάλλευση κοιτασμάτων του θαλάσσιου βυθού (<https://eur-lex.europa.eu/>).

4.2.2 Παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός

Αναμφίβολα, ο παράκτιος και ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελούν ένα μέρος της γαλάζιας οικονομίας, το οποίο γνωρίζει αλματώδεις ρυθμούς ανάπτυξης κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Μάλιστα δε, η στρατηγική «Γαλάζια Ανάπτυξη» καταδεικνύει τον εν λόγω γαλάζιο οικονομικό τομέα ως τομέα με ιδιαίτερες δυνατότητες για την προώθηση μια έξυπνης, βιώσιμης και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξης στην Ευρώπη (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2012). Πιο συγκεκριμένα, ο παράκτιος και ο θαλάσσιος τουρισμός έχουν άμεσες επιπτώσεις στις τοπικές και περιφερειακές οικονομίες, γεγονός που συντελεί καθοριστικά στη δημιουργία θέσεων εργασίας και εισοδημάτων, και στην καλύτερευση της ποιότητας ζωής.

Ωστόσο, η εν λόγω οικονομική δραστηριότητα παρουσιάζει και κάποια προβλήματα, τα οποία αν δεν αρθούν, η βιωσιμότητα του κλάδου τίθεται υπό αμφισβήτηση. Τέτοια προβλήματα είναι:

- η ύπαρξη πολλών μικρομεσαίων επιχειρήσεων, γεγονός που κατακερματίζει τον κλάδο,
- η όχι πάντα εύκολη πρόσβαση στη χρηματοδότηση με σκοπό τον εκσυγχρονισμό της παρεχόμενης υπηρεσίας,
- η απουσία διαφοροποίησης και καινοτομίας,
- το ανταγωνιστικό παγκόσμιο περιβάλλον,
- η εποχικότητα που χαρακτηρίζει το θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό,
- οι περιβαλλοντικές πιέσεις, οι οποίες έχουν κυρίως προκύψει από την απρόσκοπτη ανάπτυξη του μαζικού τουρισμού, και
- η αναντιστοιχία δεξιοτήτων και προσόντων (<https://ec.europa.eu/>).

Μέσα σε ένα τέτοιο λοιπόν πλαίσιο, η πολιτική της γαλάζιας ανάπτυξης προσανατολίζεται προς:

- την ενίσχυση ως προς την πρόσβαση των επιχειρήσεων του κλάδου σε χρηματοδοτήσεις,
- τη γονιμοποίηση του διαλόγου ανάμεσα σε διοργανωτές κρουαζιέρας, λιμένες και εμπλεκόμενους φορείς του παράκτιου τουρισμού,
- τις διακρατικές και διαπεριφερειακές συμπράξεις,
- τον εντοπισμό και τη διάδοση των καινοτόμων πρακτικών για την ανάπτυξη των μαρινών,
- το σχεδιασμό στρατηγικών για τα απομονωμένα κυρίως νησιά,
- τη διασύνδεση του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού με τον οικοτουρισμό, με σκοπό τη διασφάλιση και την επίτευξη της βιωσιμότητας, και
- την υιοθέτηση στρατηγικών, οι οποίες θα θέτουν στην κορωνίδα τους τη διαχείριση των θαλάσσιων απορριμμάτων και την πρόληψη των αποβλήτων (<https://ec.europa.eu/>).

4.2.3 Στρατηγική για τη Μακροπεριφέρεια Αδριατικής-Ιονίου

Όπως αναφέρθηκε, ανάμεσα στις συνιστώσες που συναρθρώνουν τη Στρατηγική «Γαλάζια Ανάπτυξη» βρίσκονται οι στρατηγικές για τις θαλάσσιες λεκάνες της Ευρώπης. Μια τέτοια λεκάνη είναι εκείνη που σχηματίζουν από κοινού η Αδριατική Θάλασσα και το Ιόνιο Πέλαγος, εντασσόμενη στη «Στρατηγική για την περιφέρεια Αδριατικής-Ιονίου» (EUSAIR).

Η εν λόγω στρατηγική υιοθετήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση το 2014 και αφορά στις δυνατότητες που επιδεικνύει και μπορεί περαιτέρω να επιδείξει η γαλάζια ανάπτυξη στη μακροπεριφέρεια Αδριατικής – Ιονίου. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό αυτής της μακροπεριφέρειας είναι ότι αποτελείται από χώρες της Ευρώπης που δεν είναι όλες ενταγμένες στην Ένωση. Γενικά, οι χώρες που εμπλέκονται είναι η Ελλάδα, η Ιταλία, η Κροατία, η Σλοβενία, η Αλβανία, η Βοσνία Ερζεγοβίνη, το Μαυροβούνιο και η Σερβία, ενώ η στρατηγική στο σύνολό της «βαστάζεται» από τους εξής πυλώνες:

- «Γαλάζια ανάπτυξη»,
- «Σύνδεση της περιοχής»,
- «Ποιότητα του περιβάλλοντος» και
- «Βιώσιμος τουρισμός» (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2014).

Εικόνα 1 Μακροπεριφέρεια Αδριατικής-Ιονίου



Πηγή: <http://www.roikos.gr/>

Ο πυλώνας «Γαλάζια ανάπτυξη» αποτελεί έναν πυλώνα που βρίσκεται υπό την εποπτεία της Ελλάδας και του Μαυροβουνίου. Ο εν λόγω πυλώνας έχει ως στόχο τη θαλάσσια και ναυτιλιακή ανάπτυξη της περιφέρειας, πάντα υπό το πρίσμα της καινοτομίας, τη βιωσιμότητα της οικονομικής ανάπτυξης και τις επιχειρηματικές ευκαιρίες που προσφέρονται στο πλαίσιο της γαλάζιας οικονομίας. Ειδικότερα ως προς τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό, αυτός αναγνωρίζεται ως τομέας-κλειδί για τη μακροπεριφέρεια. Εδώ, ο τουρισμός κρουαζιέρας εμφανίζεται να εκδηλώνεται με ιδιαίτερα δυναμικό τρόπο, καθώς η Βενετία και το Ντουμπρόβνικ συγκαταλέγονται ανάμεσα στους δέκα πιο θελκτικούς προορισμούς κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Παράλληλα, ισχυρή παρουσία φαίνεται να έχει στο χώρο και η αρχαιολογική και πολιτιστική κληρονομιά, η οποία δεν περιορίζεται μόνο στην στο παράκτιο τμήμα, αλλά και στο βυθό.

Υπό αυτές τις διαπιστώσεις, ο πυλώνας «Γαλάζια ανάπτυξη» θέτει ως προτεραιότητά του τα εξής ζητήματα:

- Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη, με παράλληλη στροφή προς την καινοτομία και προς την υιοθέτηση κοινών πολιτικών για την εμπορία,
- Περιορισμός των περιβαλλοντικών επιπτώσεων τόσο από τη λειτουργία της γαλάζιας οικονομίας όσο και από την κλιματική αλλαγή,
- Προώθηση του βιώσιμου τουρισμού με κρουαζιερόπλοια και
- Αύξηση της αξίας και της εκτίμησης της πολιτιστικής κληρονομιάς (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2012).

**ΜΕΡΟΣ Β΄: ΤΟ ΝΗΣΙ ΤΗΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΩΣ ΜΕΛΕΤΗ
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ**

5. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

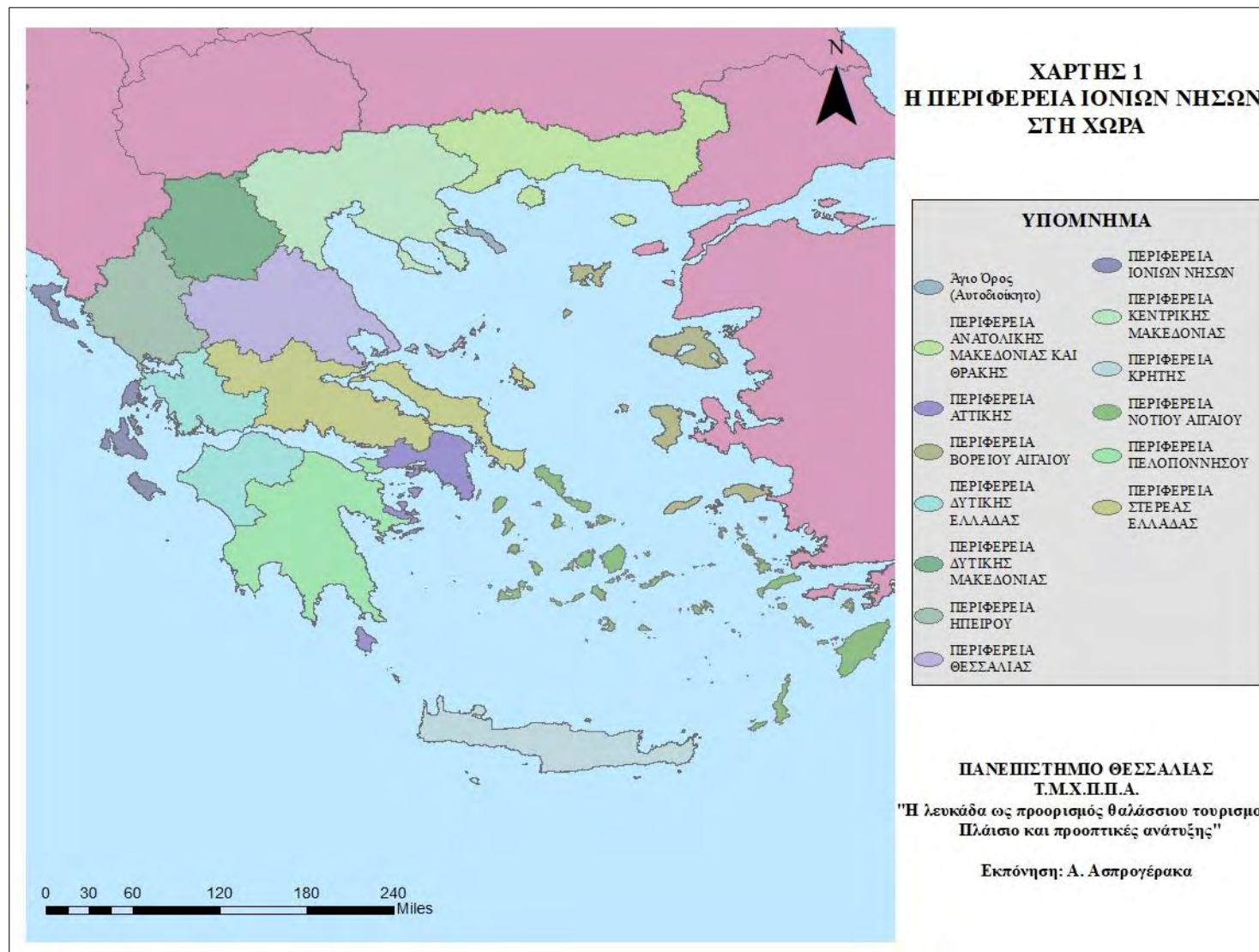
5.1. Διοικητική ένταξη, πληθυσμιακά στοιχεία και απασχόληση

Το νησί της Λευκάδας εντάσσεται διοικητικά στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων αποτελώντας, από κοινού με τα γειτονικά νησιά Μεγανήσι, Καστός και Κάλαμος, την Περιφερειακή Ενότητα Λευκάδας. Η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων συναρθρώνεται από άλλες τρεις περιφερειακές ενότητες: Περιφερειακή Ενότητα Κέρκυρας, Περιφερειακή Ενότητα Κεφαλονιάς-Ιθάκης, Περιφερειακή Ενότητα Ζακύνθου. Η ίδια υπάγεται στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου.

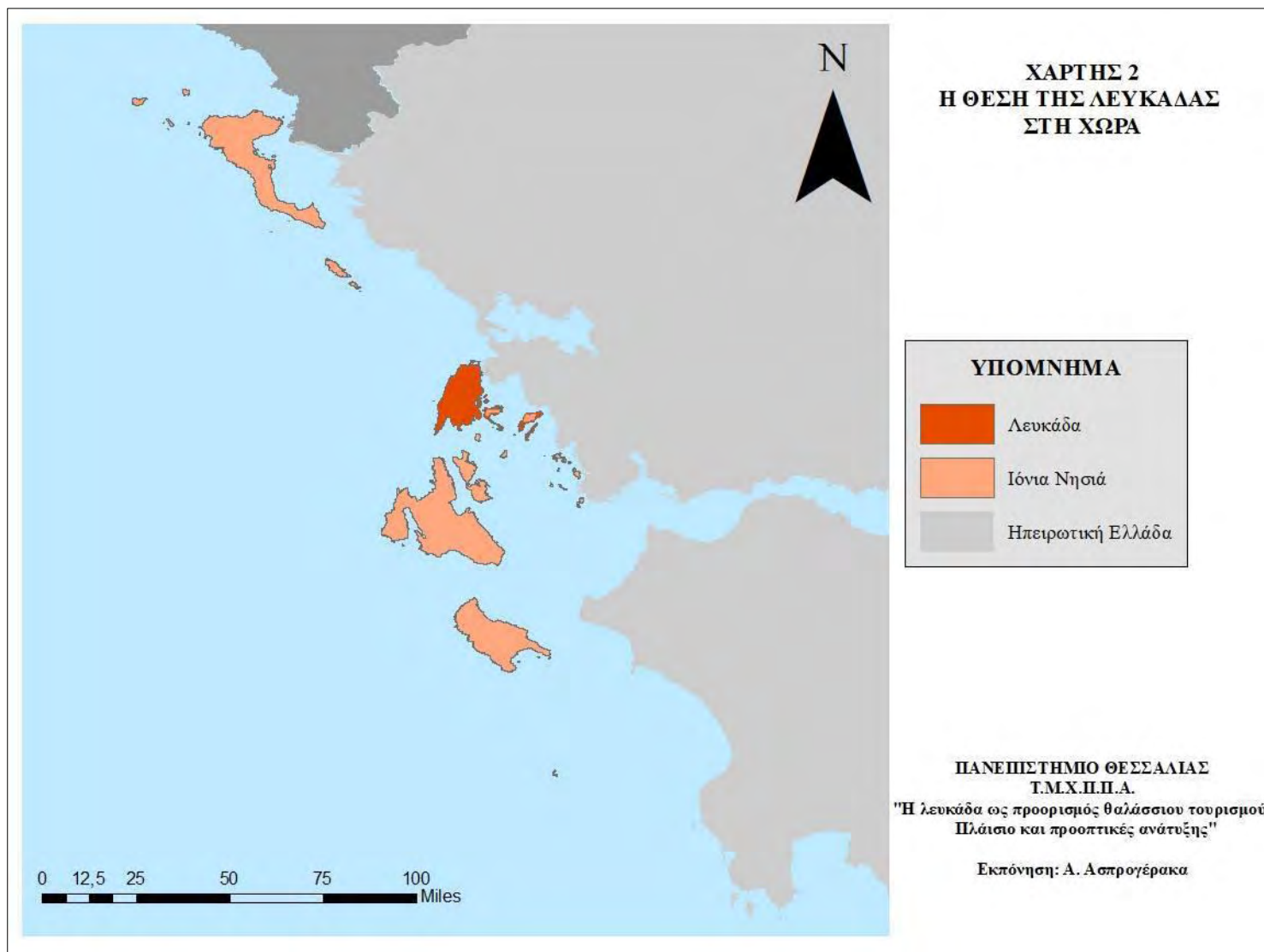
Η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων αποτελεί μία αμιγώς νησιωτική περιφέρεια, η οποία συγκεντρώνει το 1,8% περίπου του πληθυσμού της χώρας, σύμφωνα με τα στοιχεία της Απογραφής Πληθυσμού-Κατοικιών του 2011. Με έκταση 302,5 τετραγωνικά χιλιόμετρα, η Λευκάδα αποτελεί το τέταρτο σε έκταση νησί της, καταλαμβάνοντας το 15% περίπου μιας επιφάνειας 2.318 χιλιομέτρων.

Πλέον, η Λευκάδα αποτελεί έναν ενιαίο δήμο (Δήμος Λευκάδας) με έδρα την πόλη της Λευκάδας, ο οποίος προήλθε από τη συνένωση των Δήμων Απολλωνίων, Ελλομένου, Καρυάς, Σφακιωτών και Λευκάδας, και συμπεριλαμβάνει στους κόλπους του τις πρώην Κοινότητες Καλάμου και Καστού. Το νησί συναρθρώνεται από 65 συνολικά οικισμούς.

Χάρτης 1 Η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων στη χώρα



Χάρτης 2 Η θέση της Λευκάδας στη χώρα



Χάρτης 3 Το νησί της Λευκάδας



Χάρτης 3
Το νησί της Λευκάδας

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α.
"Η Λευκάδα ως προορισμός θαλάσσιου τουρισμού:
Πλάισιο και προοπτικές ανάπτυξης"

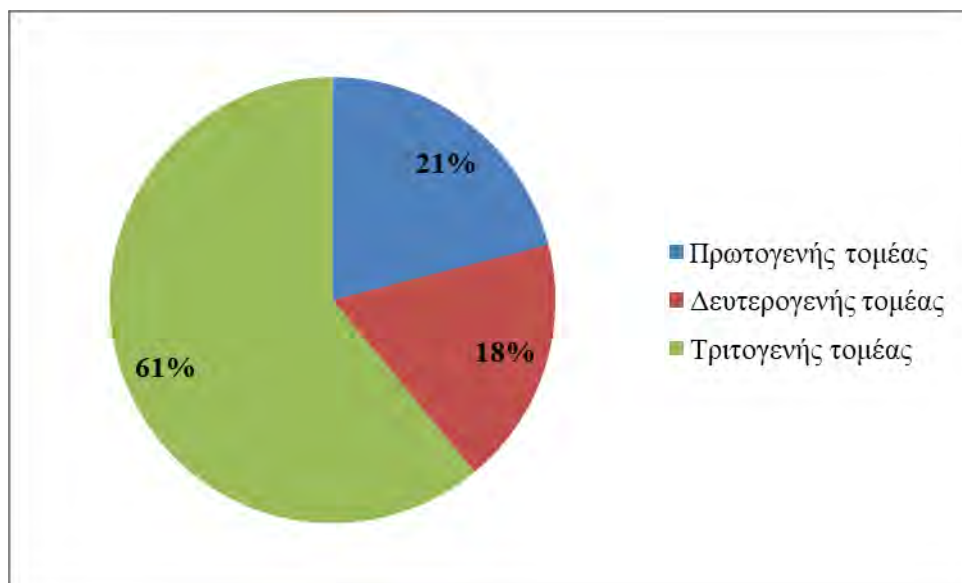
Εκπόνηση: Α. Ασπρογέρακα

Αυτό που ξεχωρίζει τη Λευκάδα από τα υπόλοιπα νησιά του Ιονίου, αλλά και από πολλές νησιωτικές περιοχές της χώρας ή/και ευρύτερα, είναι η μόνιμη σύνδεσή της με την ηπειρωτική ενδοχώρα (Αιτωλοακαρνανία) μέσω πλωτής γέφυρας. Η σύνδεση αυτή είναι καταλυτικής σημασίας για την εξομάλυνση της απομόνωσης που μαστιίζει οποιαδήποτε νησιωτική περιοχή (Σπιλάνης κ.ά, 2005), προσφέροντας παράλληλα γόνιμο έδαφος ώστε να αναπτυχθεί ο τουρισμός, αλλά και δραστηριότητες που δε σχετίζονται με την «παραδοσιακή» φυσιογνωμία του νησιωτικού χώρου.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Απογραφής Πληθυσμού-Κατοικιών του 2011, ο πληθυσμός της Λευκάδας ανέρχεται στους 22.710 κατοίκους. Αυτή η πληθυσμιακή μάζα αντιστοιχεί στο 11% περίπου του πληθυσμού της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων (207.895 κάτοικοι). Σε εύρος εικοσαετίας (2001-2011), ο μόνιμος πληθυσμός της Λευκάδας παρουσίασε αύξηση της τάξης του 15% περίπου, γεγονός που ερμηνεύεται κυρίως από την εισροή μεταναστών αλλά και από το φυσικό ισοζύγιο. Παράλληλα, σε αυτή την αύξηση ίσως πρέπει να αναζητηθούν τάσεις μετατροπής παραθεριστικών κατοικιών σε μόνιμες, καθώς η πλωτή σύνδεση του νησιού με την ενδοχώρα σίγουρα πριμοδοτεί τέτοιες τάσεις.

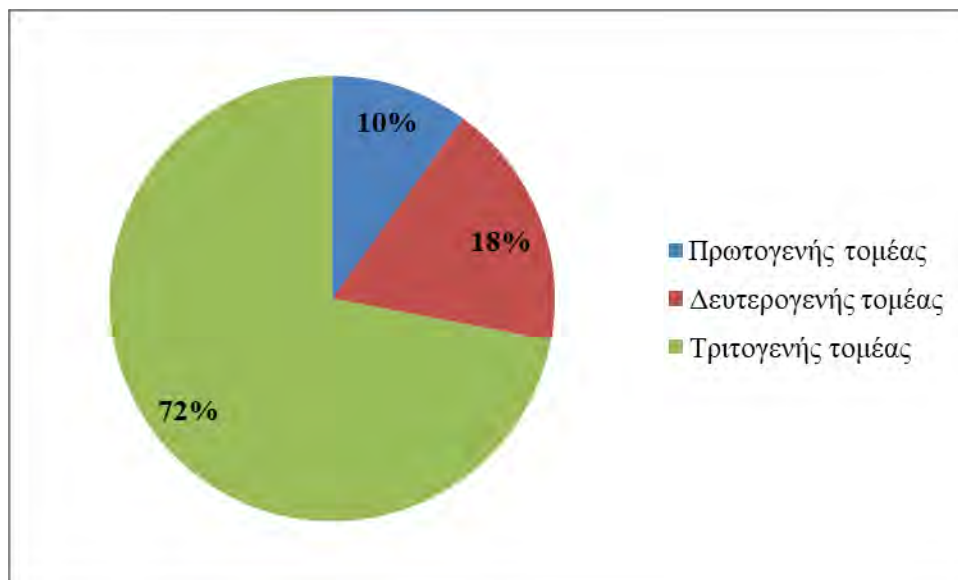
Τέλος, η τοπική οικονομία του νησιού εμφανίζεται να είναι απόλυτα προσανατολισμένη προς τον τριτογενή τομέα της παραγωγής. Για το 2011, το 72% σχεδόν των απασχολουμένων δήλωσε ότι η επαγγελματική του δραστηριότητα εντάσσεται στον τριτογενή τομέα, ενώ μόνο το 10% δήλωσε απασχόληση σε κάποια δραστηριότητα που σχετίζεται με τον πρωτογενή τομέα (**Γράφημα 4**). Το γεγονός αυτό είναι ενδεικτικό της εγκατάλειψης των παραδοσιακών δραστηριοτήτων. Επίσης καταδεικνύει μια μεταστροφή προς τη «βαριά βιομηχανία» του τουρισμού και τις συμπληρωματικές προς αυτόν δραστηριότητες, η οποία σίγουρα εντάθηκε κατά το εύρος της δεκαετίας 2001-2011 (**Γράφημα 4** και **Γράφημα 3**).

Γράφημα 3 Απασχόληση κατά παραγωγικό τομέα (2001)



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Γράφημα 4 Απασχόληση κατά παραγωγικό τομέα (2011)



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

5.2.Φυσική Γεωγραφία

5.2.1. Γεωμορφολογία και κλίμα

Σε γενικές γραμμές, η Λευκάδα αποτελεί ένα ορεινό νησί και, μάλιστα, σε ποσοστό 70% περίπου. Το μέσο υψόμετρο του νησιού ανέρχεται στα 500 μέτρα (Κορφιάτης, 2017), με την υψηλότερη κορυφή, αυτή των Σταυρωτών, να βρίσκεται στο κέντρο του νησιού, σε ύψος 1.182 μέτρων. Άλλες υψηλές κορυφές είναι αυτές της Ελάτης, στα 1.126 μέτρα, του Αη-Λια, στα 1.014 μέτρα, και του Μέγα Όρους, στα 1.012 μέτρα.

Σε σχέση με την ανατολική πλευρά του νησιού, η δυτική είναι αρκετά απόκρημνη και, σε αυτήν, εντοπίζεται μια εκτεταμένη ακτογραμμή με αμμώδεις παραλίες. Ωστόσο, προς την ίδια πλευρά συναντάται και το πεδινό τμήμα του νησιού. Πρόκειται για την πεδιάδα (ή κάμπο) της Φλέβας, ενώ προς την κεντρική οροσειρά κλιμακώνονται τέσσερα στον αριθμό οροπέδια: Τσουκαλάδων, Σφακιωτών, Αλεξάνδρου-Πλατυστόμων, Καλοκαιρινού (Κορφιάτης, 2017). Οι γεωργικές εκτάσεις καλύπτουν το 56% της συνολικής επιφάνειας του νησιού, ενώ οι μόνιμα καλλιεργήσιμες εκτάσεις ανέρχονται στο 17% (61.700 στρέμματα) και οι βοσκότοποι, είτε πρόκειται για δασώδεις είτε για ποώδους βλάστησης εκτάσεις, αποτελούν το 8,5% του νησιού.

Το νησί έχει αρκετές πηγές, όπως οι ονομαστές πηγές της Κερασιάς στο Σύβρο, χείμαρρους, που κάποτε είναι ορμητικοί και σχηματίζουν μικρούς καταρράκτες όπως ο Δημοσάρης στην περιοχή του Νυδριού, και εντυπωσιακά φαράγγια σαν αυτά της Μέλισσας στους Σφακιώτες και των Χαραδιάτικων. Παράλληλα, το νησί παρουσιάζει έναν πλούσιο θαλάσσιο διαμελισμό. Κατ' αυτόν τον τρόπο, από τη Λευκάδα δε λείπουν οι εντυπωσιακές ακτές, οι χερσόνησοι και τα ακρωτήρια. Στα τελευταία, περίοπτη θέση καταλαμβάνει το Ακρωτήριο Λευκάτα (ή Κάβος της Κυρά), στα νότια. Επιπλέον, ο θαλάσσιος διαμελισμός της Λευκάδας σχηματίζει όρμους, οι οποίοι είναι φυσικά λιμάνια, όπως το λιμάνι του Βλυχού, των Συβότων και της Ρούδας, στα ανατολικά, και της Βασιλικής, στα νότια.

Τέλος, ως προς τα δάση και τις δασώδεις εκτάσεις, το νησί δεν έχει να επιδείξει κάποια μοναδικότητα. Στο νησί υπάρχουν μόνο τρεις δασώδεις (κυρίως πευκώδεις) περιοχές, αυτές των Σκάρων, των Τσουκαλάδων και του Αθανίου, οι οποίες και καταλαμβάνουν μια έκταση συνολικής επιφάνειας 6.800 στρεμμάτων (Κορφιάτης,

2017). Το κλίμα του νησιού είναι μεσογειακό. Κύρια χαρακτηριστικά του είναι η μεγάλη ηλιοφάνεια, με ζεστά καλοκαίρια και ήπιους και βροχερούς χειμώνες.

5.2.2. Φυσικό περιβάλλον με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά

Αναμφίβολα, η Λευκάδα αποτελεί ένα νησί με ιδιαίτερα πλούσιο φυσικό περιβάλλον, με ιδιαίτερα πλούσια χλωρίδα και πανίδα. Στοιχεία αυτού του φυσικού περιβάλλοντος αποτελούν:

- Η Λιμνοθάλασσα Λευκάδας και η Λιμνοθάλασσα Στενών. Και οι δύο αποτελούν τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, έχοντας ενταχθεί στο Δίκτυο NATURA 2000, εξαιτίας της ιδιαίτερης οικολογικής τους σημασίας. Ειδικότερα, η Λιμνοθάλασσα Λευκάδας αποτελεί έναν υδροβιότοπο ο οποίος έχει διεθνή σημασία και έχει αναγνωριστεί από τη Συνθήκη RAMSAR. Στον εν λόγω υδροβιότοπο, διαβιούν σπάνια πουλιά: κύκνοι, ερωδιοί, καλημάνες, αλλά και διάφορα είδη γλάρων, παπιών και χηνών. Επίσης, στη λιμνοθάλασσα εντοπίζεται το «ιβάρι» (ιδιόλεκτος της περιοχής), ιχθυοκαλλιέργειες με ειδικές παραδοσιακές καλαμωτές, όπου τα ψάρια ζουν και μεγαλώνουν σε φυσικές συνθήκες. Η Λιμνοθάλασσα, πέρα από την οικολογική της σημασία, συνεισφέρει και στην τοπική οικονομία, καθώς ένα σημαντικό μέρος της τοπικής κοινωνίας αντλεί εισοδήματα από την αλιεία. Τέλος, η ίδια λιμνοθάλασσα, κατά την τελευταία δεκαετία περίπου, γίνεται πόλος έλξης για όσους τουρίστες επιδίδονται στα θαλάσσια σπορ (Παπανίκα – Σέρβου, 2012).
- Οι αλυκές. Πρόκειται για τις Αλυκές Λευκάδας και τις Αλυκές Αλεξάνδρου (όρμος Δρέπανο), οι οποίες έχουν πάψει να λειτουργούν από το 1947. Το φυσικό περιβάλλον των Αλυκών αποτελεί καταφύγιο για την ορνιθοπανίδα της περιοχής, ενώ είναι ενταγμένο στο Δίκτυο NATURA 2000.
- Η Γύρα. Είναι μια ιδιαίτερα στενή λωρίδα λευκής αμμουδιάς, η οποία «αγκαλιάζει» τη Λιμνοθάλασσα Λευκάδας και έχει έκταση 7 χιλιόμετρα.
- Ο Ελαιώνας. Αφορά σε έναν ελαιώνα από υπεραιωνόβιες ελιές, ο οποίος εντοπίζεται χωρικά βόρεια της πόλης της Λευκάδας.
- Τα Πευκούλια. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα πυκνό πευκοδάσος, το οποίο καταλήγει έως τη θάλασσα. Βρίσκεται κοντά στο χωριό Τσουκαλάδες, και το συναντά κανείς κατευθυνόμενος προς τον Άγιο Νικήτα.

- Το Δάσος των Σκάρων. Πρόκειται για ένα δάσος στο οποίο επιβιώνει και αναπαράγεται ένα ιδιαίτερα σπάνιο είδος δρυός·
- Το Λιβάδι της Καρυάς. Είναι μια περιοχή (πλάτωμα) με αρκετά εύφορο έδαφος για καλλιέργειες, το οποίο βρίσκεται πλησίον των Πηγαδησάνων (χωριό), στα βόρεια του νησιού·
- Ο Κάμπος της Βασιλικής. Βρίσκεται στο νότιο μέρος του νησιού και αποτελεί έναν ιδιαίτερα θελκτικό τουριστικό προορισμό.

5.2.3. Παραλίες και Θαλάσσιο περιβάλλον

Η Λευκάδα αποτελεί ένα νησί με πολλές παραλίες, κάποιες από τις οποίες αποτελούν ορόσημο για την ελληνική ακτογραμμή στο σύνολό της αλλά και τον ελληνικό τουρισμό. Άλλες από αυτές τις παραλίες είναι οργανωμένες και άλλες όχι. Οι περισσότερες βρίσκονται στο δυτικό τμήμα του νησιού, στην πλευρά δηλαδή της Αδριατικής Θάλασσας.

- Πόρτο Κατσίκι: Η παραλία Πόρτο Κατσίκι σίγουρα αποτελεί την πιο δημοφιλή παραλία του νησιού, αλλά και μια από τις δημοφιλέστερες στο σύνολο της χώρας. Βρίσκεται νοτιοδυτικά του νησιού, κοντά στο χωριό Αθάνι, και απέχει από την πόλη της Λευκάδας 38 χιλιόμετρα.

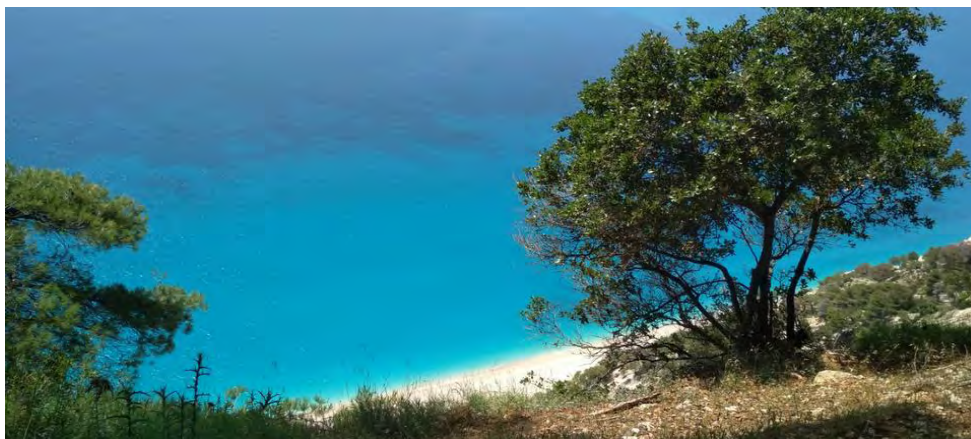
Εικόνα 2 Παραλία Πόρτο Κατσίκι



Πηγή: <https://www.lefkada-travel.com/>

- Εγκρεμοί: Η παραλία των Εγκρεμών απέχει 33 χιλιόμετρα από την πόλη της Λευκάδας και έχει μήκος περίπου 3 χιλιόμετρα. Πρόκειται για μια παραλία που είναι οργανωμένη κατά το ήμισυ, διαθέτοντας ξαπλώστρες και ομπρέλες, καθώς και «beach bars».

Εικόνα 3 Παραλία Εγκρεμοί



Πηγή: <https://www.lefkada-travel.com/>

- Κάθισμα: Το Κάθισμα απέχει 35 χιλιόμετρα από τη Λευκάδα και βρίσκεται πολύ κοντά στον Άγιο Νικήτα. Πρόκειται για μια από τις πλέον πολυσύχναστες παραλίες του νησιού. Είναι μια όντως οργανωμένη παραλία, ενώ σε αυτήν οι επισκέπτες επιδίδονται σε αρκετά είδη θαλασσίων σπόρων, όπως το αλεξίπτωτο θαλάσσης.

Εικόνα 4 Παραλία Κάθισμα



Πηγή: <https://www.lefkada-travel.com/>

- Βασιλική: Η παραλία της Βασιλικής βρίσκεται στα νοτιοδυτικά του νησιού και απέχει 37 περίπου χιλιόμετρα από τη Λευκάδα. Σε σύγκριση με την πλειονηφία των παραλιών του νησιού, που βαθαίνουν απότομα, η παραλία της Βασιλικής είναι σχετικά ρηγή και ενδείκνυται για οικογένειες με παιδιά. Κύριο χαρακτηριστικό όμως της εν λόγω παραλίας είναι το γεγονός ότι αποτελεί την πλέον δημοφιλή παραλία για όλους όσοι επιδίδονται είτε στο «windsurfing» είτε στο «kitesurfing».

Εικόνα 5 Παραλία Βασιλικής



Πηγή: <https://lefkas.net/>

Άλλες παραλίες του νησιού είναι:

- η παραλία Αγιοφύλι,
- η παραλία Αφτέλι,
- η παραλία Αμμούσο,
- η παραλία Μικρός Γυαλός,
- η παραλία Καβαλικευτικά,
- η παραλία Αβαλί,
- η παραλία Μεγάλη Πέτρα,
- η παραλία Μύλοι, παραλία που λόγω των ιδιαίτερων ανέμων και του κατάλληλου κυματισμού ενδείκνυται για θαλάσσια σπορ,
- η παραλία Πευκούλια,
- η παραλία Άγιος Ιωάννης,
- η παραλία Άγιος Νικήτας,

- η παραλία Γύρα,
- η παραλία Καλμίτσι,
- η παραλία Κρεμάσματα,
- η παραλία Νυδρί,
- η παραλία Περιγιάλι,
- η παραλία Νικιάνα,
- η παραλία Επίσκοπος και
- η παραλία Λυγιά.

Πέρα από τις παραλίες, η Λευκάδα διαθέτει και ένα ιδιαίτερα πλούσιο θαλάσσιο περιβάλλον. Κύριο χαρακτηριστικό αυτού του περιβάλλοντος είναι τα υποθαλάσσια λιβάδια, το οποία εντοπίζονται στα βόρεια της Γύρας, βόρεια του νησιού. Μάλιστα δε, τα εν λόγω υποθαλάσσια λιβάδια έχουν βάθος που κυμαίνεται από 20 έως 25 μέτρα. Τα ίδια παίζουν καθοριστικό ρόλο για τη διατήρηση και την αναπαραγωγή ειδών ψαριών, τα οποία κινδυνεύουν από την εντατική αλιεία (Παπανίκα – Σέρβου, 2012).

5.3. Ιστορία και πολιτισμικό περιβάλλον

Η ιστορία της Λευκάδας χάνεται στις αρχές της παγκόσμιας και ευρωπαϊκής ιστορίας. Σύμφωνα με όσα έφερε στο φως η αρχαιολογική σκαπάνη, το νησί παρουσιάζει ίχνη κατοίκησης ήδη από την παλαιολιθική εποχή, ίχνη που έκτοτε δε χάνονται ποτέ.

Το όνομά της, η Λευκάδα το χρωστά στο Ακρωτήριο Λευκάτα ή Κάβο της Κυράς, από το οποίο ο μύθος λέει ότι πήδηξε η ποιήτρια της αρχαιότητας Σαπφώ, για να «γλιτώσει» από ένα μεγάλο έρωτα. Ωστόσο, πριν ονομαστεί έτσι, η Λευκάδα είχε το όνομα «Αγία Μαύρα», όνομα που οφείλεται στο ναό που βρίσκεται μέσα στο κάστρο της Αγίας Μαύρας, έναντι του σημερινού οικισμού της πόλης της Λευκάδας.

Η μετάβαση στους ιστορικούς χρόνους και στην πιο σύγχρονη εποχή θα φέρει αλλαγές στη Λευκάδα. Με την εκδήλωση των παρακμιακών τάσεων του βυζαντινού ελληνισμού, το νησί θα περάσει στα χέρια των Ανδηγαυών, των Οθωμανών και των Ενετών, σε αντίθεση με τα υπόλοιπα νησιά του Ιονίου, τα οποία ο ενετικός πολιτισμός προστάτεψε εξαρχής από τον τουρκικό ζυγό. Όπως αντιλαμβάνεται κανείς, τα «στρώματα ιστορίας» (Massey, 2008) είναι πολλά στο νησί και εγγράφονται στο πολιτισμικό του τοπίο.

Ανάμεσα στα ιστορικά μνημεία του νησιού, το Κάστρο της Αγίας Μαύρας καταλαμβάνει περίοπτη θέση, αποτελώντας παράλληλα έναν χώρο που προστατεύει η αρχαιολογική νομοθεσία (ΦΕΚ 1146/Β/15-09-2000). Άλλοι προστατευόμενοι χώροι είναι:

- η Αρχαία πόλη Λευκάδας (ΦΕΚ 679/Β/06-10-1993),
- ο Αρχαιολογικός χώρος Νυδρίου-Νικιάνας (ΦΕΚ 329/ΑΑΠ/10-08-2010) και
- ο Αρχαιολογικός χώρος Χερσονήσου Λευκάτας (ΦΕΚ 199/ΑΑΠ/13-06-2012) (Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, 2019).

Πέρα από την αρχαία πόλη της Λευκάδας, η οποία αποτελεί δείγμα μεσαιωνικού σχεδιασμού και πολεοδομίας, στο νησί υπάρχουν και παραδοσιακοί οικισμοί. Από τους οικισμούς αυτούς, οι οποίοι βρίσκονται διάσπαρτοι στο νησί, μόνο δύο βρίσκονται υπό καθεστώς θεσμοθετημένης προστασίας. Πρόκειται για τον οικισμό Σύβοτα, ο οποίος βρίσκεται στα νοτιοανατολικά του νησιού, και τον οικισμό Άγιος Νικήτας, ο οποίος βρίσκεται στα δυτικά.

Εικόνα 6 Κάστρο της Αγίας Μαύρας



Πηγή: <https://www.travelstyle.gr/>

Ωστόσο, η κληρονομιά της Λευκάδας δεν είναι μόνο υλική – είναι και άυλη, όπως είναι και το πνεύμα. Κύριο χαρακτηριστικό αυτής της άυλης (λαϊκής) κληρονομιάς είναι οι μαντολινάτες και οι καντάδες. Πρόκειται για πολιτιστικά μουσικά στοιχεία, τα οποία αναζητούν τη ρίζα τους στην εποχή της ενετοκρατίας και αναδεικνύουν μια πλούσια μουσική παράδοση με έντονες τις επιρροές από το χώρο της Δύσης.

Σε σχέση τώρα με τις πολιτισμικές υποδομές, στη Λευκάδα καταγράφονται οι ακόλουθες:

- το Αρχαιολογικό Μουσείο,
- η Χαραμόγλεια Ειδική Λευκαδίτικη Βιβλιοθήκη,
- η Ιστορική Βιβλιοθήκη του Νίκου Σβορώνου,
- το Μουσείο Μεταβυζαντινής Τέχνης,
- το Λαογραφικό Μουσείο «Ορφέας»,
- η Δημοτική Πινακοθήκη,
- η Δημόσια Βιβλιοθήκη,
- η Αίθουσα Τέχνης «Θ. Στάμου»,
- το Μουσείο Φωτογράφου,
- η Φιλαρμονική Εταιρεία,
- ο Μουσικοφιλολογικός Όμιλος «Ορφεύς»,
- η Κινηματογραφική Λέσχη,

- η Νέα Χορωδία,
- ο Όμιλος «Πήγασος»,
- η Φιλαρμονική Ένωση «Άγγελος Σικελιανός» και
- τα Γενικά Αρχεία.

Σε συνάφεια με τον παραπάνω πολιτισμικό πλούτο, στη Λευκάδα συναντά κανείς και μια πληθώρα από εκκλησίες και μοναστήρια, τα οποία συνδέονται άρρηκτα με τον ελληνο-χριστιανικό πολιτισμό και προσφέρονται για την εξέλιξη στο νησί του θρησκευτικού τουρισμού, μιας ιδιαίτερης εναλλακτικής μορφής τουρισμού που μπορεί να επιφέρει σημαντικές ωφέλειες για τη Λευκάδα. Τέτοια θρησκευτικά μνημεία είναι:

- το Μοναστήρι της Φανερωμένης. Βρίσκεται στο λόφο δυτικά της πόλης της Λευκάδας και έχει θέα προς τον Αϊ Γιάννη, τη Γύρα και το Κάστρο. Πιθανότητα, η ιστορία του μοναστηριού ξεκινά από τα πρωτοχριστιανικά χρόνια, όντας το μοναδικό μοναστήρι σε λειτουργία στη Λευκάδα. Η παράδοση αναφέρει ότι στο σημείο που βρίσκεται χτισμένο, υπήρχε το Καλλιμάρμαρο Ιερό της θεάς Αρτέμιδος. Οι μαθητές του Αποστόλου Παύλου που έφτασαν πρώτοι στο νησί, συγκέντρωσαν εκεί τους κατοίκους και κήρυξαν το χριστιανισμό, δημιουργώντας τον πρώτο «ευκτήριο οίκο», ενώ ένας απ' αυτούς, ο Σωσίων, χειροτονήθηκε πρώτος επίσκοπος Λευκάδος και ίδρυσε το μοναστήρι.
- η Μονή του Αγίου Γεωργίου. Βρίσκεται στο δάσος των Σκάρων, με θέα προς τα βορειοδυτικά του νησιού. Η ιστορία του ξεκινά στις αρχές του 17ου αιώνα, αποτελώντας ένα από τα σημαντικότερα ιστορικά μνημεία της κεντρικής Λευκάδας.
- το Μοναστήρι του Αγίου Νικολάου Νηράς, Βρίσκεται λίγο πριν το Φάρο Λευκάτα και η ιστορία του φαίνεται να ξεκινά την ίδια περίοδο με αυτή που ξεκίνησε η ιστορία της Μονής Αγίου Γεωργίου.
- το Μοναστήρι της Κόκκινης Εκκλησίας, της Ευαγγελίστριας, το οποίο συναντά κανείς στα Πλατύστομα. Χτίστηκε με αργούς λίθους και ντόπιο κόκκινο πηλό, γι' αυτό και ονομάστηκε Κόκκινη Εκκλησία.
- η Μονή του Ασωμάτου Αρχάγγελου Μιχαήλ. Πρόκειται για ένα ερειπωμένο πλέον μοναστήρι κοντά στη Βαυκερή, πιθανότατα χτισμένο κατά το 16ο αιώνα.

- η Μονή Αγίου Ιωάννη Προδρόμου. Πρόκειται για ένα μοναστήρι στην Καρυά, το οποίο χτίστηκε κατά τις αρχές του 17ου αιώνα.

Τέλος, ως μέρος του πολιτισμού και του πολιτισμικού τοπίου της Λευκάδας, δε μπορούν παρά να θεωρηθούν και τα τοπικά της προϊόντα. Τέτοια προϊόντα είναι η φακή Εγκλουβής, το θυμαρίσιο μέλι και τα παστέλια και τα μαντολάτα που φτιάχνονται από αυτό. Επίσης, στα τοπικά προϊόντα της περιοχής συμπεριλαμβάνονται η σουμάδα, το κρασί ποικιλίας Βερτζαμί, το ελαιόλαδο, αλλά και παραδοσιακά υφαντά και τα πορσάνικα μαχαίρια (Κορφιάτης, 2017).

5.4.Προσβασιμότητα

Όπως αναφέρθηκε και αλλού, η Λευκάδα αποτελεί ένα «υβριδικό μόρφωμα» του ελληνικού νησιωτικού χώρου, εξαιτίας της μόνιμης σύνδεσής της με την ενδοχώρα μέσω πλωτής γέφυρας. Το γεγονός αυτό πριμοδοτεί την επισκεψιμότητα στο νησί μέσω Ι.Χ. αυτοκινήτου. Ωστόσο, κατά τα τελευταία χρόνια, η προσβασιμότητα αυτή βελτιώθηκε κατά πολύ, ιδιαίτερα μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου. Κατ' αυτόν τον τρόπο, το νησί της Λευκάδας απέχει από την Πάτρα, η οποία βρίσκεται στα νοτιοανατολικά του, μόλις 170 χιλιόμετρα. Επιπροσθέτως, ευκολία στην προσβασιμότητα παρατηρείται και για όσους από τα Βόρεια επιθυμούν να επισκεφτούν το νησί, γεγονός στο οποίο συμβάλλει καθοριστικά η υποθαλάσσια ζεύξη Πρέβεζας-Ακτίου, ενώ η Εγνατία Οδός και η Ιονία Οδός φαίνεται να συντελούν θετικά στην ευρύτερη προσβασιμότητα στο νησί.

Εικόνα 7 Η πλωτή γέφυρα της Λευκάδας



Πηγή: <https://lefkas.net/>

Μέσω της πλωτής ζεύξης, το νησί μπορούν να επισκεφτούν και όσοι δε διαθέτουν Ι.Χ. αυτοκίνητο. Άλλωστε, τα δρομολόγια των υπεραστικών λεωφορείων είναι αρκετά συχνά και προσφέρουν σύνδεση με όλες τις μεγάλες πόλεις της χώρας, δρομολόγια που γίνονται πιο πυκνά κατά τους θερινούς μήνες, οπότε και το νησί παρουσιάζει αυξημένη τουριστική κίνηση. Αλλά και το οδικό δίκτυο του νησιού φαίνεται να καλύπτει τις ανάγκες των κατοίκων και των επισκεπτών κατά ικανοποιητικό τρόπο, χωρίς φυσικά αυτό να σημαίνει ότι δε χρήζουν περαιτέρω

βελτιώσεις, κυρίως ως προς τη σήμανση και την οδική ασφάλεια του τοπικού οδικού δικτύου (Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, 2019).

Ωστόσο, η παρουσία της πλωτής γέφυρας αποτελεί ένα πρόβλημα για το νησί, το οποίο ζητά τη λύση του εδώ και δεκαετίες. Είναι γεγονός ότι, ειδικά κατά τις περιόδους τουριστικής αιχμής, ουρές αυτοκινήτων σχηματίζονται για να εισέλθουν ή να εγκαταλείψουν τη Λευκάδα, ενώ η ίδια η πλωτή γέφυρα παρακωλύει πρόσκαιρα τη διέλευση και των σκαφών αναψυχής. Σύμφωνα με τους επίσημους τοπικούς φορείς αλλά και με μηχανικούς του νησιού, όπως προκύπτει από τις συνεντεύξεις που διενέργησε η διπλωματική εργασία, ένα ισχυρότατο επιχείρημα, πέρα από τα προβλήματα που αναφέρθηκαν, είναι αυτό του κόστους της συντήρησης της γέφυρας, το οποίο αγγίζει το 1.000.000 ευρώ περίπου το χρόνο.

Παράλληλα, η παλαιότητα της παλαιάς γέφυρας κάνει επιτακτική (αργά ή γρήγορα) την ανάγκη αντικατάστασής της, αντικατάσταση που, πάλι σύμφωνα με τις ίδιες πηγές, μπορεί να κοστίσει και 15.000.000 ευρώ. Έτσι, μια υποθαλάσσια ζεύξη ίσως να ήταν η καταλληλότερη λύση. Στη λύση αυτή φαίνεται να συναινεί και η τοπική κοινωνία, ειδικά όσοι από τους επαγγελματίες του νησιού δραστηριοποιούνται στον τομέα του τουρισμού. Σε κάθε περίπτωση, λόγω του βάθους της θάλασσας στο συγκεκριμένο σημείο, το εν λόγω σενάριο είναι απολύτως ρεαλιστικό. Μάλιστα δε, προς αυτή τη λύση προσανατολίζεται και η Διεύθυνση Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων του Υπουργείου Πολιτισμού, η οποία γνωμοδοτεί για το πεδίο των αρμοδιοτήτων της ως προς τα έργα μεγάλης κλίμακας της χώρας. Πάντως, το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων (ΦΕΚ 16 Α.Α.Π./05.02.2019), αναγνωρίζει τις παραπάνω παθογένειες, αλλά δεν ξεκαθαρίζει την ακριβή επίλυσή τους, αμφιταλαντευόμενο ανάμεσα σε υποθαλάσσια ζεύξη και αντικατάσταση της ήδη υπάρχουσας πλωτής γέφυρας.

Από τη θάλασσα τώρα, η απευθείας πρόσβαση στη Λευκάδα από μεγάλα λιμάνια της χώρας δεν είναι εφικτή. Η μόνη ακτοπλοϊκή σύνδεση αφορά στην επικοινωνία της Λευκάδας με την Κεφαλονιά και την Ιθάκη, μέσω καθημερινών δρομολογίων (λιμάνι Βασιλικής, λιμάνι Νυδρίου), αλλά και με τα γειτονικά μικρότερα και μικρά νησιά (Μεγανήσι, Σπήλια, Βαθύ). Το ίδιο ισχύει και για την εναέρια σύνδεση του νησιού, καθώς αεροδρόμιο δεν υπάρχει. Το κοντινότερο αεροδρόμιο είναι αυτό του Ακτίου, το οποίο απέχει περίπου 18 χιλιόμετρα από την πόλη της Λευκάδας, αλλά η

μετάβαση από το αεροδρόμιο αυτό προς τη Λευκάδα γίνεται μόνο με Ι.Χ. αυτοκίνητο, καθώς δεν προβλέπεται δημόσια συγκοινωνία. Σε κάθε περίπτωση, τους καλοκαιρινούς μήνες, το εν λόγω αεροδρόμιο δέχεται αρκετές πτήσεις «charter», με επιβάτες που διαχέονται σε παραπλήσιους τουριστικούς προορισμούς – ανάμεσα στους προορισμούς αυτούς συγκαταλέγεται και η Λευκάδα.

5.5. Όψεις συμβατικού τουρισμού

5.5.1. Τουριστική προσφορά

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι, στη Λευκάδα, η μορφή τουρισμού που επικρατεί είναι αυτή του μαζικού τουρισμού, η οποία μάλιστα αποτελεί ταυτόχρονα και έναν οικονομικό κλάδο από τον οποίο είναι άμεσα εξαρτημένος ο τοπικός κοινωνικοοικονομικός σχηματισμός. Κατά τις τελευταίες δεκαετίες, το είδος του τουρισμού αυτού μεγεθύνθηκε, σε σημείο που να παρατηρούνται περιβαλλοντικές, οικιστικές και λοιπές πιέσεις (Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, 2019).

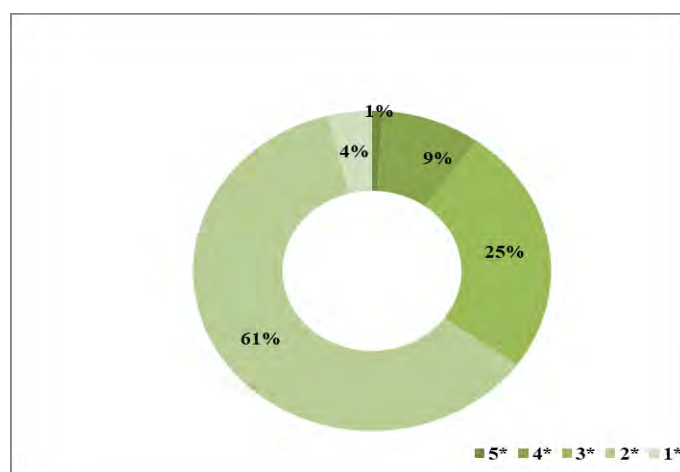
Πίνακας 2 Ξενοδοχεία στη Λευκάδα (2018)

Λευκάδα	Σύνολο	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ				
		5*	4*	3*	2*	1*
Μονάδες	100	1	9	25	61	4
Δωμάτια	2.883	102	410	733	155	83
Κλίνες	5.660	204	860	1439	2999	158

Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Όπως προκύπτει από τον πίνακα που προηγείται (**Πίνακας 2**), ο οποίος συντάχθηκε με στοιχεία για το έτος 2018, η Λευκάδα διαθέτει ένα ξενοδοχειακό δυναμικό με δυναμική 5.660 κλίνες και 2.883 δωμάτια. Οι κλίνες και τα δωμάτια αυτά συγκεντρώνονται κυρίως στις ξενοδοχειακές μονάδες των χαμηλότερων προδιαγραφών (61% των ξενοδοχειακών μονάδων ανήκει στην κατηγορία των 2 κλειδιών), γεγονός που δηλώνει και την ποιότητα της παρεχόμενης τουριστικής υπηρεσίας (**Γράφημα 5**).

Γράφημα 5 Ποσοστό ξενοδοχείων ανά κατηγορία (2018)



Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Μάλιστα δε, αν λάβει κανείς υπόψη ότι στο νησί υπάρχει μία μόνο τουριστική μονάδα που κατατάσσεται στην υψηλότερη των ξενοδοχειακών κατηγοριών (5 κλειδιά), τότε αντιλαμβάνεται εύκολα ότι η χαμηλής ποιότητας τουριστική υπηρεσία τείνει να αποτελεί ένα είδος «μονοπωλίου».

Χωρικά, οι εν λόγω ξενοδοχειακές μονάδες αποτελούν τουριστικές υποδομές που εδράζονται στην ανατολική πλευρά της Λευκάδας και φαίνεται να ακολουθούν, όπως είναι φυσικό για το συμβατικό τουρισμό (Μπακαούκας, 2013), το υπάρχον οδικό δίκτυο του νησιού. Πιο συγκεκριμένα, πρόκειται για ένα ξενοδοχειακό δυναμικό που χωροθετείται από την πόλη της Λευκάδας έως το Νυδρί και τη Βασιλική, στα νότια του νησιού.

Πέρα από τις ξενοδοχειακές μονάδες, η Λευκάδα διαθέτει και πλήθος ενοικιαζόμενων δωματίων. Όπως φαίνεται στον **Πίνακα 3**, στη Λευκάδα υπάρχουν 713 ενοικιαζόμενα δωμάτια, γεγονός που αντιστοιχεί σε 10.006 κλίνες. Όπως προκύπτει από τη σύγκριση με τις κλίνες των ξενοδοχειακών μονάδων, τα ενοικιαζόμενα δωμάτια μπορούν να φιλοξενήσουν σχεδόν τους διπλάσιους τουρίστες. Ωστόσο, η εικόνα αυτή είναι μερική, καθώς η εμπειρική διερεύνηση και η βιοματική εμπειρία έχουν δείξει ότι τα ενοικιαζόμενα δωμάτια είναι πολύ περισσότερα στο νησί. Πρόκειται για ενοικιαζόμενα δωμάτια που δεν καταγράφονται από τους επίσημους φορείς, καθώς δρουν σε παράνομο καθεστώς, αποτελούν την τοπική παραοικονομία. Φαινόμενο, το οποίο είναι διάχυτο στο σύνολο του ελληνικού νησιωτικού χώρου (Αυγερινού-Κολώνια, 2000 – Μπακαούκας, 2013).

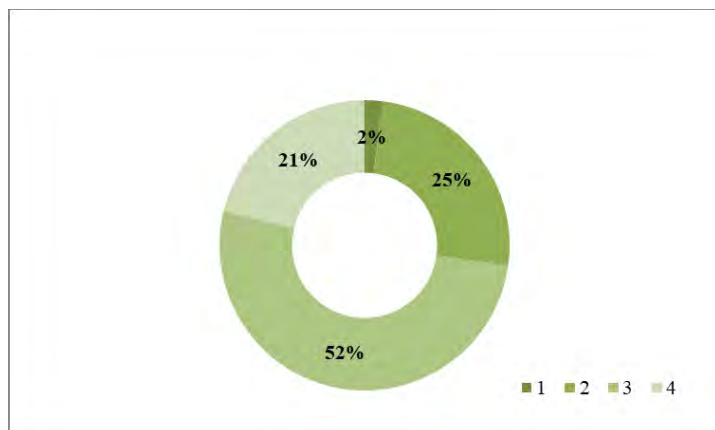
Πίνακας 3 Ενοικιαζόμενα δωμάτια στη Λευκάδα (2018)

Λευκάδα	Σύνολο	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ			
		4*	3*	2*	1*
Μονάδες	713	17	178	371	147
Δωμάτια	4173	138	1271	2049	715
Κλίνες	10006	356	3320	4711	1619

Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Και στην περίπτωση των ενοικιαζόμενων δωματίων, η παρεχόμενη τουριστική υπηρεσία τοποθετείται στις χαμηλές κατηγορίες. Μόλις το 2% αυτών ανήκει στην κατηγορία των 4 κλειδιών, ενώ η πλειοψηφία τους (52%) τοποθετείται στην κατηγορία των 2 κλειδιών (**Γράφημα 6**).

Γράφημα 6 Ποσοστό ενοικιαζόμενων δωματίων ανά κατηγορία (2018)



Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Τέλος, σύμφωνα με στοιχεία του Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδας για το έτος 2013, στο νησί της Λευκάδας υπάρχουν 7 στον αριθμό κάμπινγκ, τα οποία όλα μαζί αντιστοιχούν σε 404 θέσεις. Πρόκειται για κάμπινγκ του βρίσκονται στις εξής περιοχές:

- Βασιλική (73 θέσεις),
- Βλυχός (42 θέσεις),
- Επίσκοπος (37 θέσεις),
- Μικρός Γυαλός Πόρου (50 θέσεις),
- Κάθισμα (40 θέσεις) και
- Καρυώτες (29 θέσεις).

5.5.2. Τουριστική ζήτηση

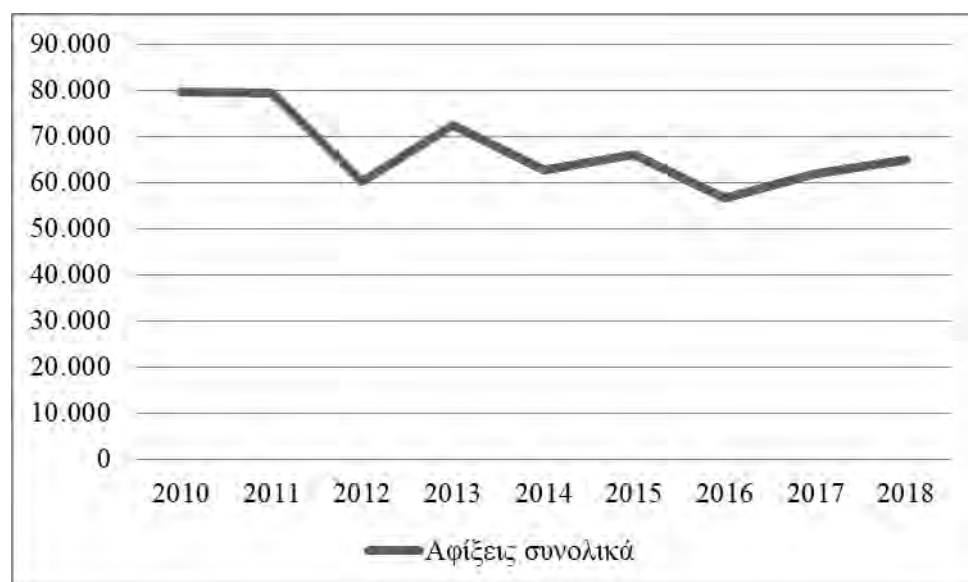
Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΙΝΣΕΤΕ (**Πίνακας 4**), το 2018, στη Λευκάδα αφίχθηκαν 64.817 επισκέπτες, αλλοδαποί και ημεδαποί, που χρησιμοποίησαν κάποια από τις διαθέσιμες ξενοδοχειακές κλίνες του νησιού. Ωστόσο, στο εύρος της τελευταίας οχταετίας, οι αφίξεις αυτές φαίνεται να παρουσιάζουν πτωτική τάση, τουλάχιστον σε σχέση με εκείνες που καταγράφηκαν στην αρχή της περιόδου (2010) (**Διάγραμμα 2**). Όπως φαίνεται, αυτή η τάση ξεκινά από το 2011, ανακάμπτει σχετικά το 2013 και, έκτοτε, δεν κατορθώνει να ανακτήσει τις παλαιότερες, υψηλές επιδόσεις.

Πίνακας 4 Αφίξεις τουριστών στη Λευκάδα (2010-2018)

Αφίξεις	Έτος								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Αλλοδαπών	17.980	19.168	22.017	28.593	23.624	28.682	29.403	38.823	44.667
Ημεδαπών	61.528	60.149	38.117	43.846	39.176	37.306	27.280	22.947	20.150
Σύνολο	79.508	79.317	60.134	72.439	62.800	65.988	56.683	61.770	64.817

Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

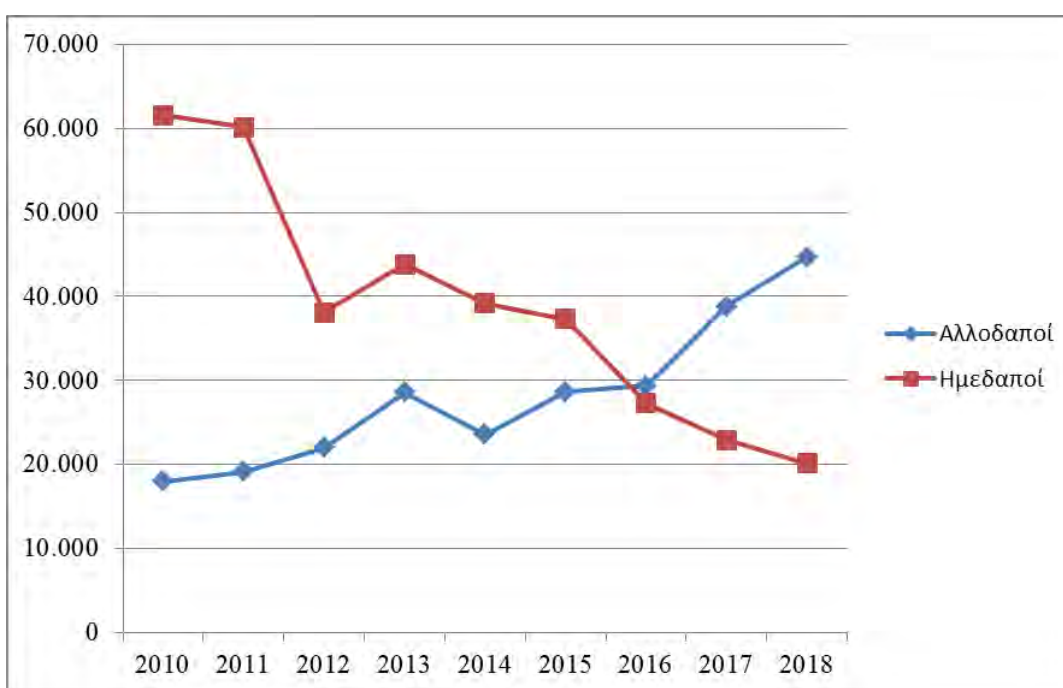
Διάγραμμα 2 Εξέλιξη αφίξεων τουριστών στη Λευκάδα (2010-2018)



Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

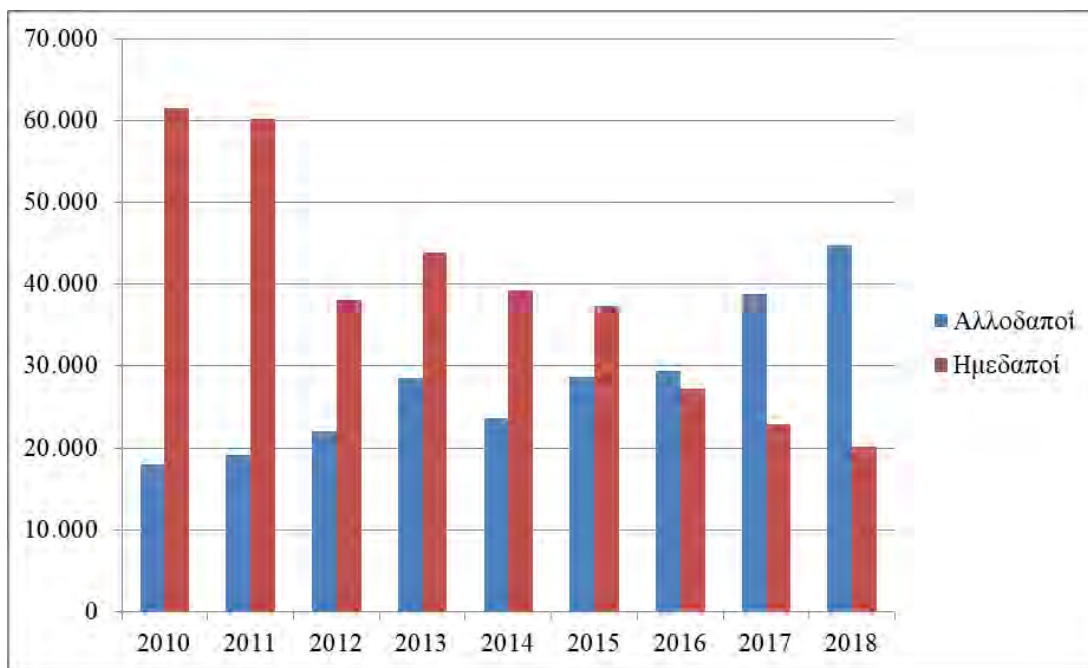
Κατά το παραπάνω διάγραμμα (**Διάγραμμα 3**), η πτωτική τάση που παρατηρείται στις αφίξεις αφορά εμφανώς στους ημεδαπούς τουρίστες και όχι στους αλλοδαπούς, οι οποίοι φαίνεται διαχρονικά να αυξάνονται και, μάλιστα, κατά πολύ. Αυτή η πτωτική τάση των ημεδαπών τουριστών, δε μπορεί παρά να συσχετιστεί με την οικονομική κρίση που πλήττει τη χώρα ήδη εδώ και μία δεκαετία. Από την άλλη πλευρά όμως, οι ημεδαποί αποτελούν τις κύριες αφίξεις, καθώς διαχρονικά ξεπερνούν ποσοτικά τους αλλοδαπούς (**Γράφημα 7**).

Διάγραμμα 3 Εξέλιξη αφίξεων αλλοδαπών και ημεδαπών στη Λευκάδα (2010-2018)



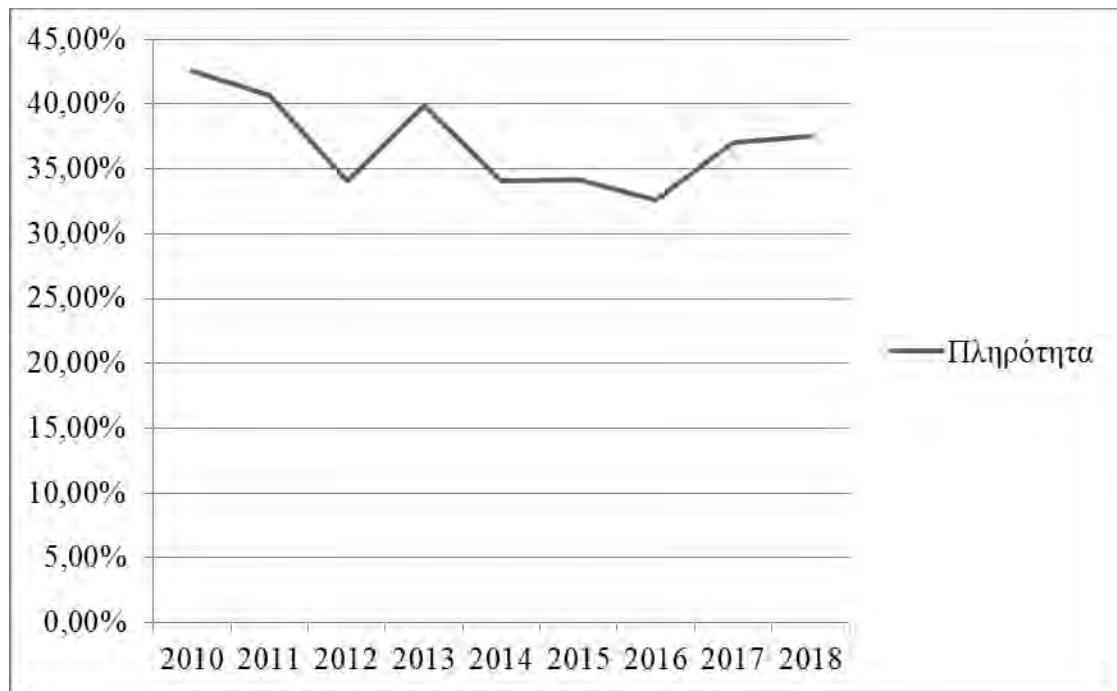
Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Γράφημα 7 Σχέση αλλοδαπών και ημεδαπών στις αφίξεις (Λευκάδα, 2010-2018)



Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ

Διάγραμμα 4 Εξέλιξη ξενοδοχειακής πληρότητας στη Λευκάδα (2010-2018)



Πηγή: INΣΕΤΕ

Την ίδια πτωτική τάση καταγράφει και η πληρότητα των ξενοδοχειακών μονάδων της Λευκάδας (**Διάγραμμα 4**). Όπως μπορεί να διαπιστώσει κανείς, με μια πρώτη ματιά τουλάχιστον, το τουριστικό προϊόν της Λευκάδας εμφανίζεται «γερασμένο». Σε αυτόν τον χαρακτηρισμό οδηγεί και η ποιότητα της παρεχόμενης τουριστικής υπηρεσίας, η οποία είδαμε σε προηγούμενο σημείο της ανάλυσης ότι δεν είναι και η πλέον ανταγωνιστική, αν αναλογιστεί κανείς το τουριστικό προϊόν άλλων τουριστικών προορισμών της χώρας.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι το τουριστικό προϊόν της Λευκάδας εμφανίζει έντονη εποχικότητα, με το 85% σχεδόν των αφίξεων να πραγματοποιείται μεταξύ Μαΐου και Σεπτεμβρίου. Επίσης, στη μερίδα των αλλοδαπών τουριστών, το μεγαλύτερο μέρος καταλαμβάνουν τουρίστες από το Ηνωμένο Βασίλειο και ακολουθούν Σουηδοί, Ιταλοί και Ολλανδοί (Σολδάτου – Χατζηαναστασίου, 2020).

6. ΛΕΥΚΑΔΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

6.1. Τουρισμός κρουαζιέρας στη Λευκάδα: Οι λιμενικές υποδομές

Όπως αναφέρθηκε στην εξέταση των θεωρητικών ζητημάτων, ο τουρισμός κρουαζιέρας ή, απλώς, κρουαζιέρα αποτελεί μια βασική έκφανση του θαλάσσιου τουρισμού. Ωστόσο, η Λευκάδα δε φαίνεται να επιδεικνύει απολύτως καμία διασύνδεση με τη συγκεκριμένη μορφή θαλάσσιου τουρισμού. Τα ποσοτικά στοιχεία που επεξεργαστήκαμε και παραθέσαμε σε προηγούμενο σημείο για την κρουαζιέρα στην Ελλάδα είναι ενδεικτικά της παντελούς απουσίας της κρουαζιέρας στη Λευκάδα, σε αντίθεση με άλλα νησιά του Ιονίου που εμφανίζουν μια έστω μικρή συμμετοχή στον εν λόγω τουριστικό τομέα. Φυσικά, η διαπίστωση αυτή δεν αφορά στις ημερήσιες κρουαζιέρες που όντως πραγματοποιούνται από το νησί, αλλά στην κρουαζιέρα που αφορά διεθνείς κυρίως επισκέπτες και επιφέρει θετικές επιπτώσεις στην τοπική κοινωνία και οικονομία.

Το κύριο λιμάνι της Λευκάδας, αυτό που θα μπορούσε να προσελκύσει μεγάλα κρουαζιερόπλοια, βρίσκεται στην πόλη της Λευκάδας. Ωστόσο, το λιμάνι αυτό χρησιμεύει μόνο για τον ανεφοδιασμό σκαφών αναψυχής. Τα άλλα δύο λιμάνια του νησιού είναι αυτά του Νυδρίου και της Βασιλικής. Από τη Βασιλική εκτελούνται τα δρομολόγια που συνδέουν το νησί με την Ιθάκη και την Κεφαλονιά, ενώ από το Νυδρί, η Λευκάδα συνδέεται με τα γειτονικά της μικρά νησιά (Μεγανήσι, Κάλαμος). Και τα δύο αυτά λιμάνια εξυπηρετούν παράλληλα σκάφη αναψυχής, όπως συμβαίνει και με το λιμάνι της Λευκάδας, αλλά και εμπορικούς σκοπούς μικρής κλίμακας.

Εικόνα 8 Λιμάνι Λευκάδας



Πηγή: <https://lefkas.net/>

Εικόνα 9 Λιμάνι Νυδρίου



Πηγή: <https://lefkas.net/>

Κατά γενική ομολογία, η λιμενική υποδομή του νησιού είναι ελλειμματική και η δημιουργία εγκαταστάσεων, οι οποίες θα συμβάλλουν στην αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, κρίνεται αναγκαία. Μέσα στο πλαίσιο αυτό, κατά τα τελευταία χρόνια, το Λιμενικό Ταμείο του Δήμου Λευκάδας υλοποίησε μια σειρά από έργα για την αναβάθμιση τόσο του λιμανιού της Λευκάδας όσο και του Νυδρίου (Κύρκου, 2018). Ωστόσο, τα έργα αυτά είναι μικρής κλίμακας. Δηλαδή, δεν εστιάζουν σε μια επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων. Εστιάζουν σε σημειακές παρεμβάσεις και μικρής κλίμακας βελτιώσεις, ειδικά στο λιμάνι της Λευκάδας που αποτελεί εκείνο το λιμάνι του νησιού, που μπορεί να προσελκύσει, λόγω της φυσικής γεωγραφίας, κρουαζιερόπλοια αλλά και μεγάλου μεγέθους σκάφη αναψυχής.

Εικόνα 10 Λιμάνι Βασιλικής



Πηγή: <https://lefkas.net/>

Τέλος, θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα βάθη που παρουσιάζει το λιμάνι της Λευκάδας, στα κεντρικά, δεν ξεπερνούν τα 5,5 μέτρα. Το γεγονός αυτό λειτουργεί από μόνο του αποτρεπτικά για τον ελλιμενισμό ή τους ελιγμούς που απαιτούνται για την προσέγγιση μεγάλων σκαφών αναψυχής – πόσο μάλλον κρουαζιερόπλοιων. Τέτοια έργα υποδομής είναι αναγκαία και για τα άλλα δύο λιμάνια του νησιού (Νυδρί, Βασιλική), στα οποία δεν είναι λίγες οι φορές που παρατηρούνται σκάφη αναψυχής να «κολλάνε».

6.2. Τουρισμός «yaghting»

6.2.1. Μαρίνα Λευκάδας

Από το 2002, στο νησί λειτουργεί μια από τις πιο σύγχρονες μαρίνες της Μεσογείου. Πρόκειται για τη μαρίνα που βρίσκεται δίπλα στο κύριο λιμάνι του νησιού της Λευκάδας, το οποίο όπως αναφέραμε σε προηγούμενο σημείο της ανάλυσης, εξυπηρετεί και αυτό σκάφη αναψυχής.

Η εν λόγω μαρίνα, γνωστή ως «Μαρίνα Λευκάδας» αποτελεί μια υποδομή που μπορεί να φιλοξενήσει 620 σκάφη αναψυχής, διαστάσεων που δεν πρέπει να ξεπερνούν τα 45 μέτρα μήκος και τα 4 μέτρα βύθισμα. Επιπλέον, η Μαρίνα Λευκάδας μπορεί να προσελκύσει στις εγκαταστάσεις διαχείμασης που διαθέτει 280 σκάφη. Άλλες εγκαταστάσεις αλλά και υπηρεσίες που η ίδια διαθέτει είναι οι εξής:

- ηλεκτρικό ρεύμα,
- ανεφοδιασμός σε καύσιμα,
- ιδιωτική φύλαξη,
- γερανός 150 τόνων,
- ράμπα,
- χώρος πάρκινγκ,
- ασύρματο ίντερνετ,
- υπηρεσίες εστίασης και ενοικίασης σκαφών και αυτοκινήτων,
- τελωνείο και
- λιμεναρχείο (<https://greek-marinas.gr/el/>).

Η Μαρίνα αποτελεί μια εγκατάσταση, η οποία βρίσκεται σε διαρκή λειτουργία καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Μάλιστα δε, αποτελεί μια υποδομή που προσφέρει θέσεις εργασίας στην τοπική κοινωνία, απασχολώντας περίπου 26 άτομα. Παράλληλα, η μαρίνα διαθέτει υπηρεσία υποδοχής, με πλωτό σκάφος, των επισκεπτών της, τους οποίους καθοδηγεί στην ανάλογη θέση ελλιμενισμού (Κύρκου, 2018). Τέλος, η Μαρίνα αναδεικνύεται σε πόλο για την τοπική κοινωνία, η οποία βρίσκεται να καταναλώνει κυρίως το προϊόν της εστίασης, που προσφέρεται.

Σε κάθε περίπτωση όμως, παρά το σύγχρονό της χαρακτήρα, η Μαρίνα Λευκάδας δείχνει να μη μπορεί να ανταπεξέλθει στην αυξημένη ζήτηση που εκδηλώνεται κατά τους θερινούς μήνες αιχμής. Και καθώς ο ελλιμενισμός σε αυτήν γίνεται κατόπιν

αυστηρού προγραμματισμού, όσοι από τους ιδιοκτήτες σκαφών δε μπορούν να εξυπηρετηθούν δεν επιλέγουν τελικά τη Λευκάδα ως τόπο προορισμού τους.

Εικόνα 11 Άποψη Μαρίνας Λευκάδας



Πηγή: <https://greek-marinas.gr/>

Για να γίνει πιο κατανοητή η ελλειμματικότητα της Μαρίνας Λευκάδας σε θέσεις φιλοξενίας σκαφών αναψυχής, είναι σκόπιμο να αναφερθεί ότι η Μαρίνα Γουβιών, στην Κέρκυρα, μπορεί να φιλοξενήσει 1235 σκάφη, το διπλάσιο δηλαδή αριθμό από τα σκάφη αναψυχής που μπορούν να έχουν πρόσβαση και φιλοξενία στη Μαρίνα Λευκάδας, και μάλιστα με μέγιστο μήκος το καθένα 80 μέτρα – όχι 45, όπως συμβαίνει στη Λευκάδα (https://greek-marinas.gr).

6.2.2. Λοιπές βοηθητικές «υποδομές»

Πέρα από τη Μαρίνα Λευκάδας, το Λιμάνι Λευκάδας και τα λιμάνια στο Νυδρί και τη Βασιλική, σκάφη αναψυχής προσελκύουν και όρμοι και μικρά λιμάνια, οι οποίοι εξαιτίας της ιδιαίτερης γεωμορφολογίας του νησιού, εξασφαλίζουν «απάγκια». Πρόκειται για όρμους και μικρά λιμάνια που βρίσκονται στο ανατολικό τμήμα του νησιού, εκεί που η προστασία που παρέχει η ηπειρωτική χώρα δημιουργεί απάνεμα σημεία.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το μικρό λιμάνι στη Λυγιά. Χωρικά βρίσκεται στον όρμο του Δρεπάνου, τον πρώτο όρμο που σχηματίζεται μετά την πόλη της

Λευκάδας προς τα νότια. Στο εν λόγω μικρό λιμάνι, ο ελλιμενισμός είναι εύκολος και ασφαλής και απευθύνεται σε σκάφη από έξι έως δεκαπέντε μέτρα. Υποδομή για την πρόσδεση σκαφών υπάρχει, ωστόσο αυτή είναι υποτυπώδης και δε μπορεί να εξυπηρετήσει μεγάλο φόρτο σκαφών αναψυχής.

Άλλο ένα μικρό λιμάνι είναι αυτό της Νικιάνας. Βρίσκεται νοτιότερα από τον όρμο του Δρεπάνου και διαθέτει μόλο, στον οποίο τα σκάφη μπορούν να ελλιμενιστούν από την εσωτερική του μόνο πλευρά. Κυρίως, ο μόλος αυτός εξυπηρετεί αλιευτικά σκάφη της περιοχής. Οι προδιαγραφές του είναι αρκετά περιορισμένες, ενώ τα σκάφη που μπορεί να φιλοξενήσει είναι όντως πολύ λίγα.

Συνεχίζοντας με κατεύθυνση προς το νότιο τμήμα του νησιού, μετά το λιμάνι του Νυδρίου, βρίσκεται ο όρμος του Βλυχού. Ο όρμος αυτός αποτελεί ένα φυσικό απάγκιο, μια θαλάσσια λεκάνη που προστατεύεται πλήρως από τους ανέμους. Ο εν λόγω όρμος αποτελεί πόλο έλξης για πολλά σκάφη αναψυχής κατά τους θερινούς μήνες, τα οποία ελλιμενίζονται «ελεύθερα». Κατά τα άλλα, στο παραλιακό μέτωπο του οικισμού Βλυχός υπάρχουν κάποια κρηπιδώματα, τα οποία προσελκύουν σκάφη αναψυχής, αλλά ως υποδομή είναι πλήρως ανεπαρκής.

Ωστόσο, για το Βλυχό τα πράγματα φαίνεται να αλλάζουν, καθώς αυτή την υφιστάμενη κατάσταση έρχεται να ανατρέψει ο επίσημος σχεδιασμός, αυτή τη φορά όμως μέσω «fast track» διαδικασιών. Πιο συγκεκριμένα, η Διυπουργική Επιτροπή Στρατηγικών Επενδύσεων αποφάσισε μια μεγάλη επένδυση στο Βλυχό, η οποία θα περιλαμβάνει 800 θέσεις ελλιμενισμού, προσθέτοντας άλλη μια σύγχρονη μαρίνα στο δυναμικό του νησιού. Παράλληλα, στο σύνολό της, η περιοχή θα μετατραπεί σε ένα θύλακο τουρισμού υψηλών προδιαγραφών και προστιθέμενης αξίας, καθώς δίπλα στη μαρίνα, η επένδυση προβλέπει την κατασκευή ξενοδοχείων, υποδομές εστίασης, διαδρομές περιπάτου κ.ά.

Τέλος, άλλο ένα μικρό λιμάνι βρίσκεται στην περιοχή του Πόρου και άλλο ένα στην περιοχή των Συβότων. Ωστόσο, η εικόνα που παρουσιάζουν δεν είναι διαφορετική από αυτή των υπόλοιπων μικρών όρμων και λιμανιών του νησιού.

6.3.Θαλάσσια σπορ

6.3.1. Ιστιοπλοΐα

Αναμφίβολα, η ιστιοπλοΐα είναι ένα από τα σημαντικότερα και ευρέως γνωστά αθλήματα θαλάσσης. Αποτελώντας ένα από τα ολυμπιακά αθλήματα, για τη χώρα μας, μια χώρα με ισχυρή παράδοση στη ναυτοσύνη, αποτελεί παράλληλα και ένα μέρος από την πολιτιστική μας κληρονομιά.

Κατά τις τελευταίες δεκαετίες, η ιστιοπλοϊκή δραστηριότητα κερδίζει όλο και περισσότερο έδαφος στο νησί της Λευκάδας. Το 2002, στο νησί ιδρύθηκε ο Ναυτικός Όμιλος Λευκάδας, με έδρα την πόλη της Λευκάδας, ο οποίος δραστηριοποιείται τόσο στην ιστιοπλοΐα ανοιχτής θαλάσσης, η οποία απευθύνεται αποκλειστικά σε ενήλικες, όσο και στην ιστιοπλοΐα τριγώνου, η οποία πραγματοποιείται με σκάφη ολυμπιακού τύπου και στην οποία μπορούν να συμμετέχουν όλοι, ανεξαρτήτως ηλικίας. Σημαντική είναι η συνεισφορά του Ομίλου στην εκμάθηση ιστιοπλοΐας, η οποία απευθύνεται τόσο στην τοπική κοινωνία όσο και στους επισκέπτες του νησιού. Μάλιστα δε, εξαιτίας των τελευταίων, η ζήτηση για τις υπηρεσίες του Ομίλου εμφανίζεται αυξημένη, όπως προέκυψε από την εμπειρική διερεύνηση και, συγκεκριμένα, από συνεντεύξεις που έγιναν σε αρμόδιους φορείς.

Ανάμεσα στους αγώνες που διοργανώνονται είναι:

- το Ράλλυ Ιονίου,
- οι Αγώνες Γολέμη,
- ο Αγώνας Λευκαδίων Ναυτικών και
- οι Αγώνες Ανάπτυξης «Oprimist» (Σκληρού, 2017).

Φυσικά, στους αγώνες αυτούς δεν εμπλέκεται μόνο ο Ναυτικός Όμιλος Λευκάδας. Την κοινή τους θάλασσα διεκδικούν και τα υπόλοιπα νησιά του Ιονίου, αλλά και οι ακτές της ηπειρωτικής χώρας που βρέχονται από αυτό. Κατ' αυτόν τον τρόπο, ο Ναυτικός Όμιλος Λευκάδας διασυνδέεται λειτουργικά με τους ναυτικούς και ιστιοπλοϊκούς ομίλους των υπόλοιπων νησιών αλλά και της Πρέβεζας.

Επίσης, ιδιαίτερα γνωστή είναι η Διεθνής Ιστιοπλοϊκή Ρεγκάτα, η οποία διοργανώνεται κάθε χρόνο στο λιμάνι της Βασιλικής. Σε αυτή τη διοργάνωση, η οποία διαρκεί τρεις ημέρες, συμμετέχουν αθλητές κυριολεκτικά από όλο τον πλανήτη (<https://www.lefkada.gov.gr/>).

Εικόνα 12 Αφίσα «Αγώνα Γολέμη, 2019»



Πηγή: <https://www.nole.gr/>

6.3.2. «Windsurfing» και «Kitesurfing»

Ανάμεσα στις θαλάσσιες αθλητικές δραστηριότητες, πέρα από την ιστιοπλοΐα, ιδιαίτερα διαδεδομένες είναι και οι δραστηριότητες του «windsurfing» και του «kitesurfing». Μάλιστα δε, οι εν λόγω δραστηριότητες ίσως να είναι και οι πιο διαδεδομένες, αν αναλογιστεί κανείς ότι, σε σύγκριση με την ιστιοπλοΐα, θεωρούνται πιο φτηνά σπορ. Άλλωστε, πολλοί από αυτούς που επιδίδονται στο «windsurfing» ή στο «kitesurfing» αγοράζουν εξολοκλήρου τον απαραίτητο εξοπλισμό και τον μεταφέρουν μαζί τους στις διακοπές.

Σε κάθε περίπτωση, η Λευκάδα θεωρείται ανάμεσα στους ιδανικότερους τόπους για τέτοια αθλήματα. Η μορφολογία της, σε συνδυασμό με τους θερμικούς ανέμους που εμφανίζονται κατά το καλοκαίρι (μαΐστρος), δημιουργούν τις κατάλληλες προϋποθέσεις. Ως προς το «windsurfing», αυτό γνωρίζει ιδιαίτερη άνθιση στην παραλία της Βασιλικής, η οποία θεωρείται από τις δέκα καλύτερες παραλίες του κόσμου για «windsurfing» (<http://www.lefkada.gr/>). Μάλιστα δε, εκεί δραστηριοποιούνται και σχολές «windsurfing», καθώς και επιχειρήσεις που

εμπορεύονται σχετικό με το άθλημα εξοπλισμό. Άλλη ιδανική παραλία, με παράλληλη άνθιση του εν λόγω θαλάσσιου σπορ, είναι η παραλία του Αϊ Γιάννη. Είναι μια παραλία που βρίσκεται στη βόρεια πλευρά του νησιού, αλλά δεν εμφανίζει την ίδια ένταση της δραστηριότητας που εμφανίζει η Βασιλική. Στο νησί, το 2010 και το 2015, έλαβε χώρα το Πανευρωπαϊκό Πρωτάθλημα «Windsurfing», ενώ κατά καιρούς διοργανώνονται τοπικής εμβέλειας φεστιβάλ θαλασσίων σπορ.

Εικόνα 13 «Windsurfing» στη Βασιλική



Πηγή: <https://www.flyingfishonline.com/>

Ως προς το «kitesurfing» τώρα, και αυτό γνωρίζει ιδιαίτερη άνθιση στη Λευκάδα και προσελκύει αθλητές του είδους. Όσοι δραστηριοποιούνται στο «kitesurfing» συγκεντρώνονται στην παραλία Μύλοι, στην οποία οι «kitesurfers» εκμεταλλεύονται τις ιδιαίτερες φυσικές συνθήκες της περιοχής, φτάνοντας να μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα έως και 50 χιλιόμετρα την ώρα (<http://www.lefkada.gr/>). Στην ίδια περιοχή, διοργανώνονται κάθε χρόνο οι Αγώνες «Kite Surf Open» υπό την αιγίδα της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων, ένα δρώμενο που προσελκύει οπαδούς του αθλήματος από την Ελλάδα και το εξωτερικό.

Εικόνα 14 «Kitesurfing» στον Αϊ Γιάννη



Πηγή: <http://www.xtremespots.com/>

6.3.3. Λοιπά σπορ

Κατά τα τελευταία χρόνια, στη Λευκάδα αναπτύσσονται με θεαματικό ρυθμό και άλλα θαλάσσια αθλήματα, όπως το θαλάσσιο σκι, αλλά και παιχνίδια θαλάσσης, όπως «fly fish», «banana», «crazy sofa», «big mable», «tubes». Ήδη, σε προηγούμενο σημείο της ανάλυσης αναφερθήκαμε στην παραλία Κάθισμα και στις δυνατότητες που προσφέρει για τους λάτρεις αυτών των σπορ. Ωστόσο, το Νυδρί αποτελεί τον κατεξοχήν χώρο φιλοξενίας τέτοιων δραστηριοτήτων στο νησί. Εκεί, λειτουργεί ένα οργανωμένο κέντρο θαλάσσιων σπορ, με συνεχή παρουσία κατά την τελευταία σχεδόν εικοσαετία (<http://www.lefkada.gr/>).

Τέλος, το νησί της Λευκάδας ενδείκνυται και για καταδύσεις. Πρόκειται για ένα νησί, του οποίου ο υποθαλάσσιος πλούτος είναι πραγματικά ξεχωριστός. Φυσικά, στο νησί δραστηριοποιούνται οργανωμένα καταδυτικά κέντρα, τα οποία παρέχουν κατάρτιση στους αρχάριους και εξοπλισμό στους ήδη δεινούς δύτες. Τα κέντρα αυτά βρίσκονται στη Βασιλική, στο Νυδρί και στη Νικιάνα.

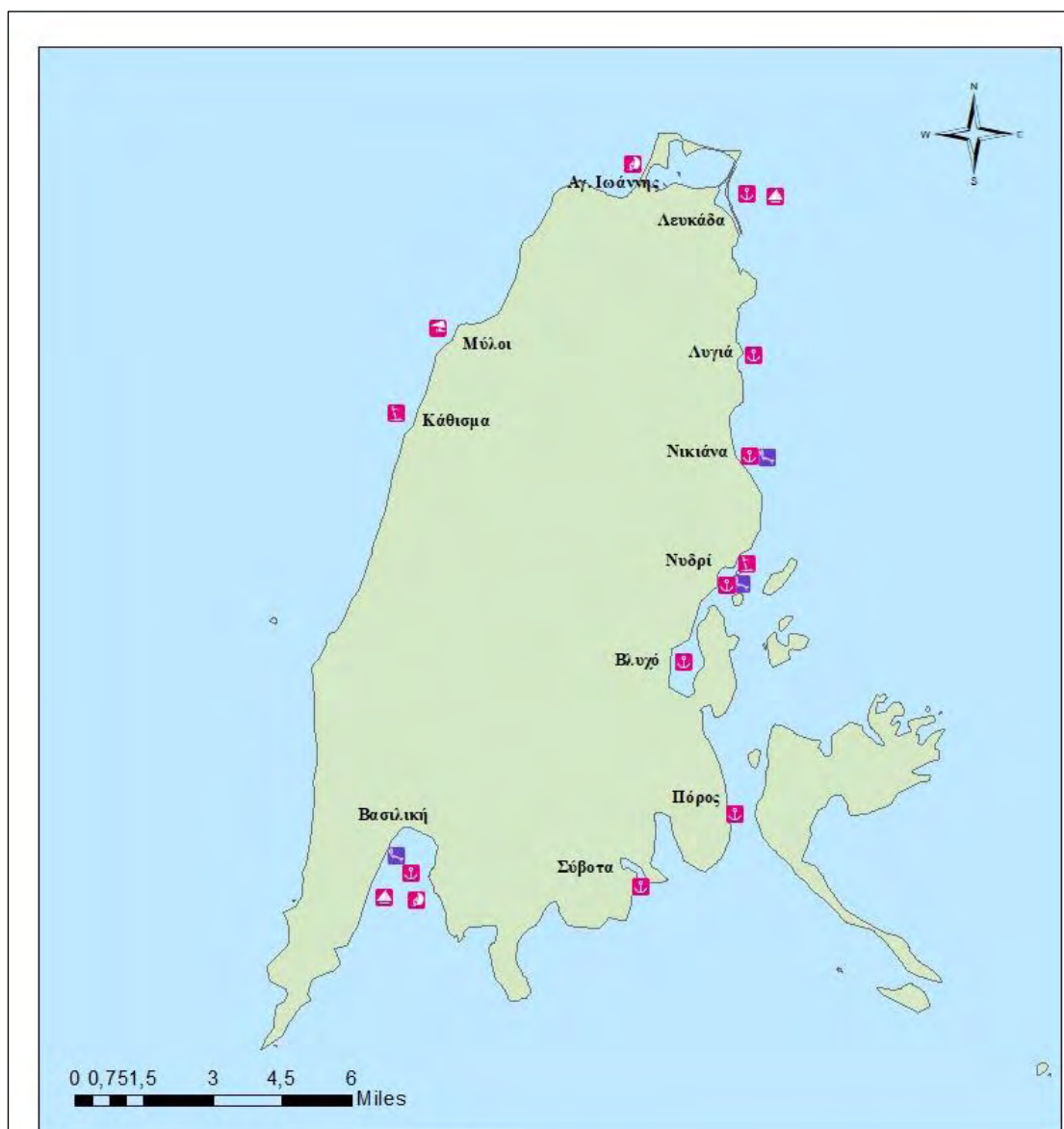
Πίνακας 5 Χώροι θαλάσσιου τουρισμού και υφιστάμενες υποδομές

Είδη θαλάσσιου τουρισμού	Χωρική συγκέντρωση	Υποδομές	Αξιολόγηση υποδομών (επαρκείς, σχετικά επαρκείς, ελλειμματικές)
Κρουαζιέρα	-	-	-
«Yaughting»	Λευκάδα	Μαρίνα Λευκάδας	Σχετικά επαρκείς
		λιμάνι Λευκάδας	Ελλειμματικές
	Νυδρί	λιμάνι Νυδρίου	Ελλειμματικές
	Βασιλική	λιμάνι Βασιλικής	Ελλειμματικές
	Λυγιά	μικρό λιμάνι Λυγιάς	Ελλειμματικές
	Νικιάνα	μικρό λιμάνι Νικιάνας	Ελλειμματικές
	Βλυχός	κρηπιδώματα στον όρμο	Ελλειμματικές
	Πόρος	μικρό λιμάνι Πόρου	Ελλειμματικές
	Σύβοτα	μικρό λιμάνι Συβότων	Ελλειμματικές

«Windsurfing»	Βασιλική	Σχολές «windsurfing», μμε εμπορίας συναφούς εξοπλισμού	Επαρκείς
	Αϊ Γιάννης	-	Ελλειμματικές
«Kitesurfing»	Μύλοι	Ετήσιοι αγώνες	Σχετικά Επαρκείς
Ιστιοπλοΐα	Λευκάδα	Ναυτικός Όμιλος Λευκάδας	Επαρκείς
	Βασιλική	Διεθνείς διοργανώσεις	Επαρκείς
Λοιπά θαλάσσια σπορ	Νυδρί,	Οργανωμένα κέντρα θαλ. σπορ	Επαρκείς
	Κάθισμα		
Καταδύσεις	Βασιλική, Νυδρί, Νικιάνα	Οργανωμένα καταδυτικά κέντρα	Σχετικά επαρκείς

Πηγή: Εμπειρική διερεύνηση

Χάρτης 4 Χώροι θαλάσσιου τουρισμού και υφιστάμενες υποδομές



ΧΑΡΤΗΣ 4
ΧΩΡΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 Γ.Μ.Χ.Π.Π.Α.

"Η Λευκάδα ως προορισμός θαλάσσιου τουρισμού:
 Πλάισιο και προοπτικές ανάπτυξης"

Εκπόνηση: Α. Ασπρογέρακα

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Υποδομές yachting
- Υποδομές windsurfing
- Υποδομές kitesurfing
- Υποδομές ιστιοπλοΐας
- Υποδομές λοιπ. θαλ. σπορ
- Υποδομές καταδύσεων

6.4.Θαλάσσιος τουρισμός στη Λευκάδα και επίσημος σχεδιασμός

6.4.1. Ευρωπαϊκός και εθνικός σχεδιασμός

Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο επίσημος σχεδιασμός εμφανίζεται να επιδεικνύει όλο και εντονότερο ενδιαφέρον και ξεχωριστή μέριμνα για το θαλάσσιο τουρισμό. Πιο συγκεκριμένα, η Ένωση φαίνεται να θέτει στην κορωνίδα της το βιώσιμο παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό, ένα τουρισμό που εντάσσεται στο πλαίσιο της γαλάζιας οικονομίας και της γαλάζιας ανάπτυξης.

Ανάμεσα στους λόγους που η Ένωση προάγει το θαλάσσιο τουρισμό, ως κυριότερος προβάλλει αυτός που σχετίζεται με την πλήρωση όλο και περισσότερων θέσεων εργασίας (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2014). Σε κάθε περίπτωση όμως, και παρά την πρωτοκαθεδρία της οικονομικής διάστασης στη σύνθεση και τον προσανατολισμό της, η Ένωση αναγνωρίζει την ανάγκη για τη δημιουργία ενός πλαισίου που θα είναι ευαίσθητο στα εμπόδια που θέτει ο χώρος σε κάθε προσπάθεια ολοκλήρωσής του. Πιο συγκεκριμένα, κάνει λόγο για διακρατικές και διαπεριφερειακές συνεργασίες, αλλά και για τη διάδοση καλών πρακτικών, μέσα σε ένα πλαίσιο που συνθεωρεί την προστασία του περιβάλλοντος (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2014). Άλλωστε, οι φυσικοί πόροι των παράκτιων περιοχών αποτελούν το συγκριτικό πλεονέκτημα των εν λόγω περιοχών, φυσικοί πόροι που η μαζική έκφραση του τουρισμού έχει πιέσει κατά πολύ τις τελευταίες δεκαετίες.

Αναμφίβολα, η Ένωση δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην καινοτομία και στην καλλιέργεια και εμπάθυνση των δεξιοτήτων. Στις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού θεωρεί καίριας σημασίας την κρουαζιέρα και τον τουρισμό «yachting». Για το λόγο αυτό μάλιστα, πέρα από τη δημιουργία των όποιων χωρικών δικτύσεων, προσανατολίζεται στη δημιουργία και τη βελτίωση των ήδη υπαρχόντων λιμενικών εγκαταστάσεων και υποδομών.

Πέρα από τις εν λόγω δραστηριότητες θαλάσσιου τουρισμού, ως εξίσου σημαντικές αναγνωρίζονται και εκείνες που σχετίζονται με αθλήματα θαλάσσης όπως η ιστιοπλοΐα, οι καταδύσεις και το «windsurfing». Μάλιστα δε, αυτά τα τελευταία κρίνονται ως καθοριστικά στην άρση της εποχικότητας που μαστίζει τους «παραδοσιακούς» τουριστικούς προορισμούς (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2014).

Από πλευράς Ένωσης, όσες δράσεις αφορούν στη γαλάζια ανάπτυξη, για την προγραμματική περίοδο 2014-2020, βρίσκουν χρηματοδότηση κυρίως από το

Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης. Ωστόσο, επικουρικά, χρηματοδοτήσεις μπορούν να προέλθουν από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας, το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης, αλλά και από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2014). Τέλος, και ως προς τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού, καταλυτικά μπορούν να συμβάλλουν τα προγράμματα Ορίζοντας 2020 και COSME 2014-2020. Άλλα συμβατά προγράμματα με το θαλάσσιο τουρισμό είναι το πρόγραμμα Δημιουργική Ευρώπη, το πρόγραμμα ERASMUS+ και το πρόγραμμα LIFE+.

Στο ίδιο επίπεδο θεώρησης, με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ 128Α/03.07.2008), ο επίσημος, εγχώριος αυτή τη φορά σχεδιασμός δεν αναγνωρίζει τις ιδιαιτερότητες των επιμέρους χώρων – απλώς εντοπίζει ευρύτερες παθογένειες και προτείνει κατευθύνσεις. Φυσικά, κάτι τέτοιο ίσως είναι δικαιολογημένο, λόγω του επιπέδου από το οποίο ασκείται εν προκειμένω ο σχεδιασμός. Σε κάθε περίπτωση, το ΓΠΧΣΑΑ αναφέρεται στον αμιγώς τουριστικό προσανατολισμό των νησιωτικών περιοχών και στις πολυεπίπεδες (κοινωνικές, πολιτιστικές και περιβαλλοντικές) επιπτώσεις που ο προσανατολισμός αυτός έχει επιφέρει. Περαιτέρω, κάνει λόγο για τη χωρική οργάνωση και την ανάπτυξη του νησιωτικού και του παράκτιου χώρου, ενώ ξεχωριστή έμφαση δίνει στη βιώσιμη διαχείριση του θαλάσσιου χώρου (Άρθρο 7 και Άρθρο 9).

Ένα ιδιαίτερα κρίσιμο σημείο του ΓΠΧΣΑΑ για την παρούσα διπλωματική εργασία είναι αυτό των νησιωτικών λιμένων. Πέρα από τα μεγάλα λιμάνια της χώρα στα οποία και δίνει έμφαση το ΓΠΧΣΑΑ, τα μικρότερα λιμάνια των νησιωτικών περιοχών αναγνωρίζεται ότι χαρακτηρίζονται από ελλείψεις και ότι απαιτείται η αναβάθμισή τους. Μάλιστα δε, η αναγκαιότητα αυτή συνδέεται ευθέως με την τουριστική δραστηριότητα της κρουαζιέρας, αλλά και των όντως μεγάλων σε μέγεθος σκαφών αναψυχής. Όμως, οι περαιτέρω αναφερόμενες χωρικές επιλογές εξαιρούν από το πεδίο δράσης του σχεδιασμού τα νησιά του Ιονίου, με μοναδική εξαίρεση την Κέρκυρα (Άρθρο 6). Τέλος, σε ένα γενικό επίπεδο, αναγνωρίζεται η ανάγκη προς τη στροφή σε εναλλακτικές μορφές τουρισμού, οι οποίες μάλιστα επιμηκύνουν την τουριστική περίοδο και αμβλύνουν της εποχικότητα του μαζικού τουρισμού. Ωστόσο, δεν αναφέρονται ποιες είναι αυτές, αφήνοντας στο Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό να τις καθορίσει (Άρθρο 9).

Ως προς το Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό (ΚΥΑ 24208/2009) τώρα, το οποίο δεν έχει πλέον νομική ισχύ, αυτό ξεκαθαρίζει εξαρχής ότι στόχος του είναι ο αειφόρος τουρισμός και η αειφόρος τουριστική ανάπτυξη, καθώς και η εναρμόνιση του εγχώριου τουριστικού προϊόντος με τις προκλήσεις που σχετίζονται με τη ζήτηση εναλλακτικών τουριστικών προϊόντων διεθνώς.

Σε αντίθεση με το ΓΠΧΣΑΑ, εδώ παρατηρείται χωρική εξειδίκευση και, μάλιστα, «χαμηλού» επιπέδου. Για όσα αφορούν στην ανάλυση, η Λευκάδα συμπεριλαμβάνεται στα νησιά που εμφανίζουν σημαντική τουριστική δραστηριότητα, δραστηριότητα που τείνει παράλληλα να λάβει τις διαστάσεις μονολειτουργικής εξειδίκευσης (Άρθρο 4), γεγονός που η εμπειρική διερεύνηση ανέδειξε σε προηγούμενο σημείο. Μάλιστα δε, προτείνονται οι εξής στόχοι:

- αντιμετώπιση συγκρούσεων μεταξύ οικονομικών δραστηριοτήτων,
- έλεγχος περιβαλλοντικών πιέσεων
- αποτροπή από τη μονόπλευρη τουριστική εξάρτηση (Άρθρο 5).

Σε επίπεδο θαλάσσιου τουρισμού, αναγνωρίζεται το είδος αυτό της τουριστικής δραστηριότητας ως εξέχουσα σημασίας για την τουριστική και την ευρύτερη ανάπτυξη των περιοχών στις οποίες μπορεί να αναπτυχθεί. Μάλιστα δε, προκρίνεται η δημιουργία έντεκα «ενοτήτων θαλάσσιου τουρισμού», οι οποίες θα είναι εξοπλισμένες με σύγχρονες υποδομές ελλιμενισμού, ανεφοδιασμού και επισκευών, και υπηρεσίες διοικητικής υποστήριξης για πρακτορεύσεις, ενοικιάσεις, αγοραπωλησίες κ.λπ. Συγκεκριμένα, η Λευκάδα προβλέπεται να υπαχθεί στην «ενοότητα» της Πάτρας, η οποία θα έχει εμβέλεια στον Κορινθιακό και τον Πατραϊκό Κόλπο, στις ακτές της Δυτικής Ελλάδας και των Ιονίων Νήσων, ενώ για τα Ιόνια Νησιά στο σύνολό τους εντοπίζονται οι καχεξίες σε επίπεδο υποδομών ελλιμενισμού (μαρίνες, αγκυροβόλια) (Άρθρο 6).

Επιπλέον, ιδιαίτερη μνεία γίνεται στον καταδυτικό τουρισμό, ως εναλλακτική μορφή τουρισμού που εμπλουτίζει το μαζικό τουριστικό μοντέλο. Για αυτόν, προβλέπεται η δημιουργία θεματικών καταδυτικών πάρκων. Τέλος, και ο τουρισμός κρουαζιέρας αναδεικνύεται ως προοπτική για το θαλάσσιο τουρισμό, όμως δεν υπόκειται κάποιας ιδιαίτερης μέριμνας, παραμένοντας απλώς να αναπαράγει τις κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ (Άρθρο 6).

6.4.2. Περιφερειακός σχεδιασμός

Θεωρητικά τουλάχιστον, οι κατευθύνσεις των «μεγάλης κλίμακας» σχεδιαστικών πλαισίων που αναφέρθηκαν έρχονται να εξειδικευτούν τόσο θεματικά όσο και χωρικά μέσω του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων (ΦΕΚ 16 Α.Α.Π./05.02.2019). Καταρχάς, το τελευταίο αναγνωρίζει τις πιέσεις που ασκεί η εντατική τουριστική δραστηριότητα στον παράκτιο και το νησιωτικό χώρο, αλλά και τις ευρύτερες ελλείψεις ως προς τις λιμενικές υποδομές, τις οποίες και «παραπέμπει» στην Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018 (Άρθρο 18).

Για τον τουρισμό, προάγεται η αειφορική προοπτική του. Μάλιστα δε, σε επίπεδο χωρικό, το ΠΠΧΣΑΑ αναδεικνύει την αναγκαιότητα για συνέργειες και κοινές δράσεις που αφορούν στη μακρο-περιφέρεια Αδριατικής - Ιονίου, δίνοντας παράλληλα έμφαση στις τοπικές διασυνδέσεις του τουρισμού με τις οικονομικές δραστηριότητες του πρωτογενή και του δευτερογενή παραγωγικού τομέα (Άρθρο 2).

Ειδικότερα για το θαλάσσιο τουρισμό, ο τουρισμός κρουαζιέρας και σκαφών αναψυχής προάγεται ως καταλυτικής σημασίας για μια γαλάζια ανάπτυξη (Άρθρο 3). Ωστόσο, οι λιμενικές εγκαταστάσεις πάλι αναγνωρίζεται ότι παρουσιάζουν ελλειμματικότητα και ότι χρήζουν εκσυγχρονισμού. Για τη Λευκάδα συγκεκριμένα, η πόλη της Λευκάδας, το Νυδρί και η γραμμική ανάπτυξη Νικιάνα - Βλυχό, η μισή περίπου ανατολική ακτή του νησιού, χαρακτηρίζεται ως τουριστικός πόλος με εθνική εμβέλεια, ενώ η Βασιλική και ο Άγιος Νικήτας ως περιφερειακής εμβέλειας τουριστικοί πόλοι (Άρθρο 5). Για τον τοπικό θαλάσσιο τουρισμό επιδιώκεται καταρχάς η διασύνδεση με την κρουαζιέρα. Για το λόγο αυτό, το λιμάνι της Λευκάδας αναβαθμίζεται σε λιμάνι εθνικής σημασίας και εμβέλειας, γεγονός που συνοδεύεται από σχετικά έργα. Επίσης, η Λευκάδα αναδεικνύεται σε «πόλο θαλάσσιου αθλητισμού», με έμφαση στην ιστιοπλοΐα (Άρθρο 5).

Επιπλέον, έμφαση δίνεται και στον τουρισμό «yaghting», χωρίς όμως να γίνεται κάποια ιδιαίτερη μνεία σε συγκεκριμένες παρεμβάσεις ή έστω στις ελλείψεις που παρουσιάζουν οι μαρίνες της Λευκάδας ως προς τη χωρητικότητά τους ή τις υπηρεσίες που παρέχουν στα σκάφη αναψυχής. Τέλος, προάγεται ο τουρισμός των καταδύσεων και προβλέπεται η αξιοποίηση του αρχαίου ναυαγίου στα ανοιχτά των Συβότων.

Σε ένα γενικότερο πλαίσιο, το οποίο σίγουρα επιδρά θετικά στην εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού στο νησί της Λευκάδας, το ΠΠΧΣΑΑ προτείνει για τη βελτίωση της προσβασιμότητας στο νησί τα εξής:

- αναβάθμιση οδικού άξονα Λευκάδα – Νυδρί – Μανταμοχώρι – Βασιλική και
- οδική σύνδεση του νησιού με την οδό Άκτιο – Αμβρακία και, μέσω αυτής, με την Ιονία Οδό (Άρθρο 6).

Ως προς το δεύτερο σκέλος, το πρώτο δεκαήμερο του Σεπτεμβρίου του 2020, υπεγράφη η διπλή σύνδεση της Λευκάδας με τη Βόνιτσα και το Άκτιο. Για την ακρίβεια, πρόκειται για ένα έργο που θα αφορά σε δύο οδικά τμήματα:

- Βόνιτσα-Λευκάδα, με μήκος 16 χιλιόμετρα και
- Άκτιο-Άγιος Νικόλαος με μήκος 5 χιλιόμετρα.

Έτσι, το νησί θα συνδέεται με το αεροδρόμιο του Ακτίου, μέσα από ένα ιδιαίτερα ασφαλές οδικό δίκτυο, με ένα αεροδρόμιο όπου διαχέει τους τουρίστες πτήσεων τσάρτερ στην ευρύτερη περιοχή της Δυτικής Ελλάδας.

Συμπερασματικά, και ο περιφερειακός σχεδιασμός περιορίζεται στο να υποδεικνύει το πλαίσιο της ανάπτυξης. Σε αυτόν, είναι καθοριστικής σημασίας η αναγνώριση της κρουαζιέρας ως μοχλού ανάπτυξης για τη Λευκάδα και η προώθησή του πρωτίστως μέσω έργων υποδομής. Ως προς τα υπόλοιπα συστατικά στοιχεία του θαλάσσιου τουρισμού, ειδικά ως προς τον τουρισμό των σκαφών αναψυχής, οι υποδομές «κρίνονται» επαρκείς, κάτι που όπως προέκυψε από την εμπειρική διερεύνηση δεν ισχύει. Πάντως, πρόκειται για ένα σχεδιαστικό πλαίσιο που αφήνει περιθώρια στον «από κάτω» σχεδιασμό να εξειδικευτεί και να αναζητήσει στο ευρύτερο αυτό πλαίσιο ερείσματα και διασυνδέσεις.

Ως προς το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ιόνια Νησιά 2014-2020 («Επενδύσεις για την ανάπτυξη και την απασχόληση»), αυτό διαρθρώνεται γύρω από το εξής όραμα: «Ιόνια Νησιά, Ελκυστικός Προορισμός και Βιώσιμος Τόπος». Κατ' αρχάς, και για το σύνολο των Ιονίων Νήσων, ο τουρισμός αναγνωρίζεται ως ένας τομέας με εξέχουσα θέση στην ευρύτερη παραγωγική βάση, με δυναμική που καταγράφει για λογαριασμό της το 10% των εγχώριων διανυκτερεύσεων σε τουριστικά καταλύματα. Ωστόσο, το τουριστικό προϊόν, όπως κατέδειξε και η εμπειρική έρευνα, είναι ένα προϊόν χαμηλής προστιθέμενης αξίας.

Από την άλλη πλευρά, το εν λόγω σχεδιαστικό πλαίσιο αντιλαμβάνεται την αυξανόμενη δυναμική που διαδραματίζει στο χώρο των Ιονίων ο θαλάσσιος

τουρισμός, κάνοντας ιδιαίτερη μνεία στην κρουαζιέρα και στο «yachting». Κατ' αυτόν τον τρόπο, ο «ποιοτικός και θεματικός» τουρισμός θα πρέπει να ενισχυθεί. Μάλιστα δε, αν και το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ιόνια Νησιά 2014-2020 φαίνεται να δίνει μόνο το ρυθμό της ανάπτυξης, μη εξειδικεύοντας δηλαδή χωρικά, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι στο πλαίσιο διαβουλεύσεων με την τοπική κοινωνία, για τη Λευκάδα δόθηκε έμφαση στη «Θαλάσσια οικονομία». Στην Κέρκυρα, η έμφαση διατυπώνεται ως «Τουρισμός, Πολιτισμός και Δημιουργική οικονομία» – στην Κεφαλονιά ως «Πρωτογενής τομέας, Αγροδιατροφή και Γαστρονομίας» – στη Ζάκυνθο ως «Τουρισμός, Περιβάλλον και Πράσινη οικονομίας». Οι διατυπώσεις αυτές είναι ενδεικτικές προς τη δυνατότητα εξειδίκευσης της Λευκάδας στο θαλάσσιο τουρισμό.

Ωστόσο, το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ιόνια Νησιά 2014 μεταθέτει τις όποιες εξειδικεύσεις στην Περιφερειακή Στρατηγική Έξυπνης Εξειδίκευσης ΠΙΝ (RIS), η οποία σε γενικές γραμμές, για το θαλάσσιο τουρισμό, προάγει αρχικά την ολοκλήρωση σχετικών/συμπληρωματικών υποδομών. Επίσης, και καθώς η φυσιογνωμία της RIS είναι αναπτυξιακή, προβλέπονται κίνητρα που θα στηρίζουν έμπρακτα την τοπική επιχειρηματικότητα που προσανατολίζεται προς τη «θαλάσσια οικονομία»: «ειδικές κατηγορίες τουρισμού που σχετίζονται με θαλάσσιο στοιχείο, όπως ιστιοπλοϊκός, υποθαλάσσιος, καταδυτικός, τουρισμός κρουαζιέρας κ.λπ.».

Πιο συγκεκριμένα, η RIS εξειδικεύεται, αν και δε δείχνει «χωρική ευαισθησία», στο θαλάσσιο τουρισμό μέσα από δύο ομάδες δράσεων: «Υποστήριξη δραστηριοτήτων ιστιοπλοΐας και κρουαζιέρας» και «Ενίσχυση επιχειρηματικότητας σε συμπληρωματικές μορφές θαλάσσιου τουρισμού». Πιο συγκεκριμένα, οι ομάδες δράσης αυτές εξειδικεύονται σε περαιτέρω δράσεις (υπο-δράσεις):

- συμπράξεις για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού (τοπικό cluster κρουαζιέρας), με προϋπολογισμό 300.000 ευρώ,
- επιχειρηματική αξιοποίηση θαλάσσιου τουρισμού (ενίσχυση συναφών με τον κλάδο μικρομεσαίων επιχειρήσεων), με προϋπολογισμό 1.000.000 ευρώ,
- δημόσια θαλάσσια δίκτυα στη θαλάσσια οικονομία (σύμπραξη λιμενικών οργανισμών, ένταξη σε ευρύτερα δίκτυα), με προϋπολογισμό 500.000 ευρώ,
- συμπράξεις για την ανάδειξη του θαλάσσιου πολιτιστικού πλούτου, με προϋπολογισμό 250.000 ευρώ,
- πολιτιστικές διαδρομές και δίκτυα, με προϋπολογισμό 1.000.000 ευρώ,

- επιχειρηματικότητα σε λοιπά πεδία θαλάσσιας τουριστικής οικονομίας, με προϋπολογισμό 1.600.000 ευρώ,
- αξιοποίηση θαλάσσιου οικοσυστήματος ως πόλου έλξης, με προϋπολογισμό 1.000.000 ευρώ και
- αλιευτικός τουρισμός, με προϋπολογισμό 750.000 ευρώ.

7. ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

7.1. Δυνατότητες

Κατ' αρχάς, η Λευκάδα αποτελεί ένα ιδιαίτερα ξεχωριστό τμήμα του ελληνικού νησιωτικού χώρου, εξαιτίας της μόνιμης σύνδεσής της με την ηπειρωτική χώρα μέσω πλωτής γέφυρας. Το γεγονός αυτό, πέρα από τις ωφέλειες που επιφέρει στην τοπική κοινωνία, είναι καταλυτικής σημασίας για την εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού. Μπορεί να υποστηρίξει μορφές του θαλάσσιου τουρισμού που επεκτείνονται χρονικά πέραν της καθιερωμένης τουριστικής περιόδου (Μάιος-Σεπτέμβριος), αίροντας σε μεγάλο βαθμό την εποχικότητα που μαστίζει το μαζικό τουρισμό. Επίσης, το νησί γειτνιάζει με μεγάλες συγκοινωνιακές υποδομές (γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου, Εγνατία Οδός, Ιονία Οδός, αεροδρόμιο Ακτίου), γεγονός που το καθιστά ακόμη πιο προσβάσιμο.

(μόνιμη σύνδεση με την ηπειρωτική Ελλάδα, γειτνίαση με μεγάλες συγκοινωνιακές υποδομές)

Δίπλα σε αυτό το ιδιαίτερο γεωγραφικό χαρακτηριστικό της Λευκάδας, το νησί διαθέτει ένα πλούσιο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, το οποίο μπορεί να διασυνδεθεί λειτουργικά τόσο με το μαζικό όσο και με το θαλάσσιο τουρισμό, εμπλουτίζοντας τα κίνητρα επιλογής της Λευκάδας ως τουριστικού προορισμού.

(πλούσιο φυσικό και πολιτισμικό περιβάλλον)

Ειδικότερα ως προς το φυσικό περιβάλλον, ο θαλάσσιος διαμελισμός της Λευκάδας δημιουργεί μια πλειάδα παραλιών, κάποιες από τις οποίες είναι ιδιαίτερου φυσικού κάλους και ευρέως γνωστές στο διεθνές τουριστικό κύκλωμα. Μάλιστα δε, κάποιες από τις παραλίες αυτές είναι οργανωμένες, υπό την έννοια ότι προσφέρουν τη δυνατότητα στο χρήστη τους να συμμετέχει σε «παιχνίδια θαλάσσης».

(πολύαριθμες παραλίες, δημοφιλείς παραλίες ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, «παιχνίδια θαλάσσης»)

Παράλληλα, αυτός ο θαλάσσιος διαμελισμός και το κλίμα της περιοχής δημιουργούν ευνοϊκές προϋποθέσεις για την δραστηριοποίηση στο νησί του τουρισμού σκαφών αναψυχής (τουρισμός «yachting»). Μάλιστα δε, η ύπαρξη της Μαρίνας Λευκάδας,

μιας μαρίνας σύγχρονης και υψηλών προδιαγραφών, συμβάλλει καθοριστικά στην εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα.

(γεωμορφολογικές και κλιματολογικές προϋποθέσεις για την εξέλιξη του τουρισμού «yachting», Μαρίνα Λευκάδας)

Επιπλέον, οι κλιματολογικές συνθήκες καθιστούν την περιοχή ξεχωριστή για θαλάσσια αθλήματα όπως «windsurfing», «kitesurfing» και ιστιοπλοΐα. Τέλος, το πλούσιο υποθαλάσσιο οικοσύστημα της Λευκάδας προσφέρει τη δυνατότητα περαιτέρω εξέλιξης του τουρισμού καταδύσεων. Σε όλα αυτά, ο Ναυτικός Όμιλος Λευκάδας και ήδη υπάρχοντα εξειδικευμένα κέντρα θαλάσσιων σπορ έχουν συμβάλλει καθοριστικά και αποτελούν να υφιστάμενη τοπική τεχνογνωσία, η οποία φυσικά δύναται να εμπλουτιστεί περαιτέρω.

(κλιματολογικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη θαλάσσιων σπορ: ιστιοπλοΐα, «windsurfing», «kitesurfing», καταδύσεις – Ναυτικός Όμιλος Λευκάδας – εξειδικευμένα κέντρα θαλάσσιων σπορ)

7.2.Αδυναμίες

Εδώ και πολλές δεκαετίες, η Λευκάδα βρίσκεται στον αστερισμό του μαζικού τουρισμού. Το γεγονός αυτό μπορεί να έχει επιδράσει θετικά, κυρίως στο εισόδημα της τοπικής κοινωνίας, όμως έχει επιφέρει πολλαπλές συγκρούσεις: περιβαλλοντικές, οικιστικές, αισθητικές. Παράλληλα, το τουριστικό προϊόν που διαθέτει χαρακτηρίζεται ως «γερασμένο» και απευθύνεται κυρίως σε ημεδαπούς τουρίστες. Οι εν λόγω συγκρούσεις υποβαθμίζουν το τοπίο και μπορούν, ειδικότερα στην περίπτωση που ενταθούν, να λειτουργήσουν ανασταλτικά για την εισροή τουριστών που μόνο από τα κίνητρα του μαζικού τουρισμού δεν υποκινούνται.

(πολυεπίπεδες συγκρούσεις, γερασμένο τουριστικό προϊόν, τουριστικό προϊόν εξαρτημένο από τον εγχώριο τουρισμό)

Ως προς την εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα, αυτός δείχνει να μην έχει καμία διασύνδεση με τον τουρισμό κρουαζιέρας. Όπως έδειξε η εμπειρική διερεύνηση, γενικά, η κρουαζιέρα δε φαίνεται να «προτιμά» τα Επτάνησα. Ωστόσο, στην περίπτωση της Λευκάδας, η απουσία του τουρισμού κρουαζιέρας σχετίζεται άμεσα από τις ελλείψεις που χαρακτηρίζουν τις λιμενικές υποδομές του νησιού.

(απουσία τουρισμού κρουαζιέρας, ελλείψεις σε λιμενικές υποδομές)

Οι ίδιες ανεπάρκειες χαρακτηρίζουν και τον τουρισμό «yachting». Καταρχάς, η Μαρίνα Λευκάδας μπορεί να αποτελεί ένα έργο ιδιαίτερης σημασίας για το νησί, ανταγωνιστικό προς τις μαρίνες του περιφερειακού χώρου της χώρας αλλά και της Μεσογείου, όμως εμφανίζεται να μη μπορεί να εξυπηρετήσει τη ζήτηση που δημιουργείται γύρω από αυτή. Ως προς τις υπόλοιπες εγκαταστάσεις του νησιού στις οποίες βρίσκονται να ελλιμενίζονται σκάφη αναψυχής (π.χ. λιμάνι Λευκάδας, λιμάνι Νυδρίου κ.ά.), αυτές σίγουρα δε μπορούν, με την υφιστάμενη κατάσταση των υποδομών τους, να προσφέρουν ένα ανταγωνιστικό προϊόν τουρισμού «yachting».

(ελλείψεις σε οργανωμένες μαρίνες ή ανταγωνιστικές θέσεις ελλιμενισμού)

Τέλος, ο περιφερειακός σχεδιασμός δεν εμφανίζεται να είναι «χωρικά ευαίσθητος», υπό την έννοια ότι δεν εντοπίζει στο χώρο τις παθογένειες που όντως υπάρχουν.

(απουσία «χωρικά ευαίσθητου» σχεδιασμού)

7.3.Ευκαιρίες

Αναμφίβολα, ως προς την εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού, για τη Λευκάδα παρουσιάζονται ξεχωριστές ευκαιρίες υπό το πρίσμα των αρχών αλλά και των επιμέρους παρεμβάσεων που προτείνει ο επίσημος σχεδιασμός. Επ' αυτού, καθοριστική είναι καταρχάς η σημασία μια μεταστροφής που επιχειρείται από το μαζικό μοντέλο τουριστικής ανάπτυξης προς εναλλακτικές μορφές τουρισμού, οι οποίες και είναι πιο φιλικές για το περιβάλλον. Πιο συγκεκριμένα, από την υλοποίηση των έργων υποδομής που προβλέπονται από τον επίσημο σχεδιασμό ενδυναμώνεται η παρουσία του θαλάσσιου τουρισμού και μπαίνουν οι βάσεις για την περαιτέρω εξέλιξη στην περιοχή. Ως τέτοια έργα προβάλλουν οι λιμενικές υποδομές, οι οποίες θα ανοίξουν διαύλους επικοινωνίας για το νησί με την κρουαζιέρα, η οποία μέχρι σήμερα είναι απύσπαστη, αλλά και θα εμβαθύνουν τις σχέσεις του με τον τουρισμό σκαφών αναψυχής.

(υλοποίηση λιμενικών υποδομών που προβλέπονται από το σχεδιασμό)

Προς την ίδια κατεύθυνση, τα συγκοινωνιακά έργα που προβλέπει ο σχεδιασμός για τη σύνδεση της Λευκάδας με την οδό Άκτιο-Αμβρακία και, μέσω αυτής, με την Ιονία οδό είναι καθοριστικά για την προσέλκυση τουριστών που έχουν ως κίνητρό τους το θαλάσσιο τουρισμό.

(υλοποίηση συγκοινωνιακών έργων που προβλέπονται από το σχεδιασμό)

Άλλη μια ευκαιρία που προκύπτει για τη Λευκάδα σχετικά με το θαλάσσιο τουρισμό έγκειται τόσο στην τεχνογνωσία όσο και στις ευκαιρίες που προσφέρει η ένταξη του Ιονίου σε ευρύτερα δίκτυα συνεργασίας για το θαλάσσιο τουρισμό, όπως δύναται να συμβεί από τη «Στρατηγική για την περιφέρεια Αδριατικής-Ιονίου».

(διακρατικές και διαπεριφερειακές συνεργασίες με έμφαση στο θαλάσσιο τουρισμό)

Τέλος, ευκαιρίες μπορούν να προκύψουν τόσο στο πλαίσιο κορεσμού κάποιων παραδοσιακών προορισμών θαλάσσιου τουρισμού, όσο και στο πλαίσιο γεωπολιτικών εξελίξεων. Οι τελευταίες περιλαμβάνουν ένα μεγάλο φάσμα εξελίξεων, οι οποίες αφορούν στην πάντα έκρυθμη κατάσταση στη Μέση Ανατολή, αλλά και

στο χώρο του Αιγαίου εξαιτίας του μεταναστευτικού. Σε κάθε μία από αυτές τις περιπτώσεις πάντως, το Ιόνιο αποτελεί μια «ασφαλή» θάλασσα.

(κορεσμός ανταγωνιστικών προορισμών θαλάσσιου τουρισμού, γεωπολιτικές εξελίξεις)

7.4.Απειλές

Όπως προέκυψε από την εμπειρική διερεύνηση, εξαιτίας της γεωμορφολογίας και του κλίματός της, η Λευκάδα πλεονεκτεί έναντι άλλων προορισμών για δραστηριότητες που σχετίζονται με το θαλάσσιο τουρισμό. Παράδειγμα αποτελούν οι ιδανικοί άνεμοι που επικρατούν στο νησί για «windsurfing» ή «kitesurfing». Ωστόσο, στο πλαίσιο της κλιματικής αλλαγής, την ένταση της οποίας βιώνουμε κατά τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα, το κλίμα της Λευκάδας απειλείται να μεταβληθεί.

(κλιματική αλλαγή)

Άλλος ένας παράγοντας που μπορεί να απειλήσει το θαλάσσιο τουρισμό στη Λευκάδα έγκειται στο ενδεχόμενο εμβάθυνσης της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα. Άλλωστε, κατά γενική ομολογία, ο ελληνικός κοινωνικοοικονομικός σχηματισμός είναι ιδιαίτερα ευάλωτος στους κλυδωνισμούς της παγκόσμιας οικονομίας, κυρίως εξαιτίας της διάρθρωσης της παραγωγικής του βάσης. Κατ' αυτόν τον τρόπο, μια οικονομική ύφεση με διεθνείς διαστάσεις, όχι μόνο θα ανακόψει το κύμα τουριστών που θα επισκέπτονταν τη Λευκάδα, αλλά ενδεχομένως προσανατολίσει την εθνική πολιτική σε θέματα διαφορετικά από την προώθηση και υποστήριξη του θαλάσσιου τουρισμού της χώρας.

(οικονομική κρίση)

Πέρα από τη Λευκάδα και το Ιόνιο γενικότερα, υπάρχουν προορισμοί θαλάσσιου τουρισμού που όχι μόνο προσφέρουν παρόμοιο τουριστικό προϊόν προς κατανάλωση, αλλά ένα προϊόν πιο ανταγωνιστικό, εξαιτίας της καλύτερης ενσωμάτωσης στα χρηματοδοτικά εργαλεία που στοχεύουν στη στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού. Ένα προϊόν που έχει υιοθετήσει της αρχές της καινοτομίας. Εδώ, μπορεί να αναφερθεί κανείς και σε ζητήματα επιχειρηματικής κουλτούρας, η οποία μόνο αναπτυγμένη δε μπορεί να θεωρηθεί στην περίπτωση της ελληνικής κοινωνίας.

(ανταγωνιστικοί προορισμοί)

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

- Μόνιμη σύνδεση με την ηπειρωτική Ελλάδα
- Γειτνίαση με μεγάλες συγκοινωνιακές υποδομές
- Πλούσιο φυσικό και πολιτισμικό περιβάλλον
- Πολυάριθμες παραλίες
- Δημοφιλείς παραλίες ιδιαίτερου φυσικού κάλους
- «Παιχνίδια θαλάσσης»
- Γεωμορφολογικές και κλιματολογικές προϋποθέσεις για την εξέλιξη τουρισμού «yachting»
- Μαρίνα Λευκάδας
- Κλιματολογικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη θαλάσσιων σπορ: ιστιοπλοΐα, «windsurfing», «kitesurfing», καταδύσεις
- Ναυτικός Όμιλος Λευκάδας
- Εξειδικευμένα κέντρα θαλάσσιων σπορ

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ

- Πολυεπίπεδες συγκρούσεις
- «Γερασμένο» τουριστικό προϊόν
- Τουριστικό προϊόν εξαρτημένο από τον εγχώριο τουρισμό
- Απουσία τουρισμού κρουαζιέρας
- Ελλείψεις σε λιμενικές υποδομές
- Ελλείψεις σε μαρίνες ή ανταγωνιστικές θέσεις ελλιμενισμού

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

- Υλοποίηση λιμενικών υποδομών που προβλέπονται από το σχεδιασμό
- Υλοποίηση συγκοινωνιακών έργων που προβλέπονται από το σχεδιασμό
- Διακρατικές και διαπεριφερειακές συνεργασίες με έμφαση στο θαλάσσιο τουρισμό
- Κορεσμός ανταγωνιστικών προορισμών θαλάσσιου τουρισμού
- Γεωπολιτικές εξελίξεις

ΑΠΕΙΛΕΣ

- Κλιματική αλλαγή
- Οικονομική κρίση
- Ανταγωνιστικοί προορισμοί

8. ΠΡΟΤΑΣΗ

8.1. Το όραμα και η «φιλοσοφία»

Η ανάλυση με έμφαση στη Λευκάδα που προηγήθηκε, κατέδειξε την υφιστάμενη κατάσταση του νησιού. Το πρίσμα υπό το οποίο έγινε αυτή η ανάλυση είναι το πρίσμα του θαλάσσιου τουρισμού. Κατ' αρχάς, παρατηρήθηκε ότι η Λευκάδα αποτελεί έναν τουριστικό προορισμό που κινείται ήδη στον αστερισμό του θαλάσσιου τουρισμού. Ωστόσο, παρά το γεγονός ότι η εν λόγω μορφή τουρισμού παράγει πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα για το νησί και την τοπική του κοινωνία, εντοπίστηκαν «Αδυναμίες». Ανάμεσα σε αυτές, αξίζει να σταθεί κανείς στην παντελή έλλειψη τουρισμού κρουαζιέρας όπως και στις επιμέρους ελλείψεις που εμφανίζει ο τουρισμός σκαφών αναψυχής, ο οποίος παρά τη διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση, δεν καταφέρνει τελικά να εξυπηρετήσει τους καταναλωτές του διαμέσου της παροχής ενός οργανωμένου και ανταγωνιστικού προϊόντος.

Η γεωγραφική δυναμική που εντοπίστηκε, σε συνδυασμό με τις δυνατότητες της γαλάζιας οικονομίας στο σύνολό της και με την έμφαση που δίνει σε αυτήν ο επίσημος σχεδιασμός, η διπλωματική εργασία «νομιμοποιείται» να θέσει ως αναπτυξιακό όραμα το εξής:

Η Λευκάδα ως πόλος θαλάσσιου τουρισμού και τροφοδότης ενός ανταγωνιστικού (τέτοιου είδους) τουριστικού προϊόντος

Πριν από όλα, θα πρέπει να αναφερθεί ότι η παρούσα πρόταση διέπεται από τη φιλοσοφία ενός πλαισίου που απευθύνεται τόσο στους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης όσο και στην τοπική κοινωνία. Μάλιστα δε, ως προς την τελευταία, την τοπική επιχειρηματικότητα δηλαδή, η πρόταση εξασφαλίζει ξεχωριστό χώρο. Και αυτό, γιατί οι τοπικές κοινωνίες που αναπτύχθηκαν στη βάση του μαζικού τουρισμού έχουν σθεναρά ενσωματώσει στη νοοτροπία τους ότι η τοπική ανάπτυξη είναι εφικτή μόνο με την ανέγερση όλο και περισσότερων ενοικιαζόμενων δωματίων και τέτοιου είδους υποδομών.

Τέλος, τη φιλοσοφία «ολοκληρώνει» η βαθιά μέριμνα για τη βιωσιμότητα και την αειφορία, για μια ανάπτυξη που δίνει έμφαση στη διατήρηση του περιβάλλοντος

παράλληλα με τον ιδιαίτερο χαρακτήρα (πολιτιστική κληρονομιά) του εκάστοτε τοπικού χώρου.

8.2. Παρουσίαση στόχων του στρατηγικού πλαισίου

Το παραπάνω αναπτυξιακό όνομα εγγράφεται σε ορισμένους στρατηγικούς στόχους. Ωστόσο, όπως αφήσαμε ήδη να εννοηθεί, οι στόχοι αυτοί δεν τέθηκαν εν κενώ. Απεναντίας, έλαβαν υπόψη:

- το παρεχόμενο τουριστικό προϊόν της Λευκάδας, τη φυσιογνωμία και την ποιότητα που αυτό διαθέτει δηλαδή σήμερα,
- τις τάσεις που παρουσιάζει η ζήτηση στην αγορά του θαλάσσιου τουρισμού και
- τους προβληματισμούς και τις κατευθύνσεις, όπως αυτές προκύπτουν μέσα από τα επίσημα πλαίσια του σχεδιασμού αλλά και από ερευνητικές μελέτες και πονήματα.

Σε κάθε περίπτωση, η ανάγκη για συγκεκριμένες χωρικές παρεμβάσεις στη Λευκάδα δεν ικανοποιείται πλήρως παρά μόνο μέσα από συγκεκριμένες και χωρικά «ευαίσθητες» προτάσεις, σημείο που αποτελεί και την πρωτοτυπία της παρούσας διερεύνησης.

Παράλληλα, στα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Λευκάδας, τόσο σε σχέση με το νησιωτικό όσο και με τον παράκτιο ηπειρωτικό χώρο της χώρας, περιλαμβάνονται κυρίως:

- η μόνιμη σύνδεση του νησιού με την ηπειρωτική χώρα μέσω πλωτής γέφυρας,
- η γεωμορφολογία και το κλίμα, που διαμορφώνουν ένα χώρο ιδανικό για όλες τις δραστηριότητες και εκφάνσεις του θαλάσσιου τουρισμού, και
- το πλούσιο πολιτιστικό περιβάλλον, το οποίο μπορεί να διασυνδεθεί λειτουργικά με το θαλάσσιο τουρισμό, προσφέροντας στον τελευταίο μια ξεχωριστή δυναμική.

Όλα τα παραπάνω θα μπορούσαν να «κωδικοποιηθούν» στους εξής στρατηγικούς στόχους:

- **Ενίσχυση της ελκυστικότητας της Λευκάδας ως τουριστικού προορισμού,**
- **Εμβάθυνση του θαλάσσιου τουρισμού στην τοπική ανάπτυξη και**
- **Λειτουργική διασύνδεση του θαλάσσιου τουρισμού με άλλες εναλλακτικές μορφές τουρισμού.**

8.3. Άξονες προτεραιότητας και επιμέρους δράσεις

Οι παραπάνω τρεις στρατηγικοί στόχοι υλοποιούνται στο πλαίσιο της διερεύνησης μέσα από συγκεκριμένους άξονες προτεραιότητας και συγκεκριμένες δράσεις, δράσεις με συγκεκριμένη χωρική αναφορά. Οι άξονες αυτοί, όπως θα παρουσιαστούν εν συνεχεία, παρατίθενται κατά αξιολογική σειρά. Μάλιστα δε, θα πρέπει να αναφερθεί ότι κάποιοι από αυτούς αλληλοσυμπληρώνονται ή ο ένας προϋποθέτει τον άλλο.

Άξονας 1: Άρση των μειονεξιών που δημιουργεί η νησιωτικότητα

Αν και σε άλλο σημείο της ανάλυσης έχει αναφερθεί ότι η Λευκάδα αποτελεί ένα «υβριδικό» τμήμα του νησιωτικού χώρου και η ένταση της νησιωτικότητας δεν είναι τόσο μεγάλη όσο αλλού, η προσβασιμότητα και οι υποδομές που σχετίζονται με αυτή δεν παύουν να αποτελούν ζητούμενο.

Δράση 1 – Υποδομές που σχετίζονται με το οδικό δίκτυο του νησιού: Αναμφίβολα, το τοπικό οδικό δίκτυο αποτελεί ένα δίκτυο που να μην εμφανίζει μια σχετικά καλή εικόνα, αλλά απαιτεί περαιτέρω βελτιώσεων. Οι βελτιώσεις αυτές σχετίζονται τόσο με την οδική ασφάλεια όσο και με την πρόσβαση σε πιο απομακρυσμένες περιοχές, οι οποίες και αποτελούν πόλο έλξης για το θαλάσσιο τουρισμό. Την αναγκαιότητα αυτή εμφανίζεται να την εντοπίζει και ο επίσημος σχεδιασμός. Συνεπώς, ως συγκεκριμένη δράση προτείνεται η βελτίωση του οδικού άξονα Λευκάδα-Νυδρί-Μαντοχώρι-Βασιλική.

Δράση 2 – Βελτίωση της προσβασιμότητας στο νησί: Όπως φάνηκε και από την εξέταση της εξέλιξης του μαζικού τουρισμού στο νησί, η Λευκάδα αποτελεί ένα τουριστικό προορισμό που προτιμάται από ημεδαπούς τουρίστες. Ωστόσο, και ειδικά στο πλαίσιο της εξέλιξης του θαλάσσιου τουρισμού οφείλει να διασυνδεθεί κυρίως με το κύκλωμα της ζήτησης που διαμορφώνουν αλλοδαποί τουρίστες. Κατ' αυτόν τον τρόπο, πρέπει να βελτιωθεί η σύνδεση του νησιού τόσο με το αεροδρόμιο του Ακτίου όσο και με τα διευρωπαϊκά δίκτυα που διέρχονται από τη χώρα. Στο πλαίσιο λοιπόν της παρούσας δράσης, προτείνεται καταρχάς η οδική σύνδεση του νησιού με την οδό Άκτιο-Αμβρακία και, μέσω αυτής, με την Ιονία Οδό, έργο που όπως σημειώσαμε σε άλλο σημείο, δρομολογήθηκε προσφάτως. Παράλληλα, προτείνεται η σύνδεση της Λευκάδας με το αεροδρόμιο του Ακτίου μέσω δημόσιας συγκοινωνίας, η οποία

μέχρι σήμερα δεν υπάρχει, ως αποτέλεσμα όσοι θέλουν να μεταβούν από το Άκτιο στη Λευκάδα, να πρέπει να νοικιάσουν Ι.Χ. αυτοκίνητο. Επίσης, για τον ίδιο σκοπό, οι οργανωμένες μαρίνες του νησιού μπορούν να διαμορφώσουν μια ανάλογη πρωτοβουλία που θα εκπορεύεται αμιγώς από την ιδιωτική πρωτοβουλία.

Τέλος, για την άρση των δυσκολιών που παρουσιάζει η ύπαρξη της πλωτής γέφυρας, όπως αυτές αναδείχτηκαν από την ανάλυση, προτείνεται η δημιουργία υποθαλάσσιας σήραγγας που θα συνδέει τη Λευκάδα με την Ακτή της Αιτωλοακαρνανίας.

Άξονας 2: Ενσωμάτωση του τουρισμού κρουαζιέρας στο παρεχόμενο τουριστικό προϊόν της Λευκάδας

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, παρά το γεγονός ότι αποτελεί έναν ιδιαίτερα προσοδοφόρο κλάδο του τουρισμού, η κρουαζιέρα δεν «εδράζεται» στη Λευκάδα. Μάλιστα δε, οι δράσεις που θα διαμορφωθούν αντιμετωπίζουν τη δυσκολία ότι η κρουαζιέρα φαίνεται να μην «προτιμά» το Ιόνιο εν γένει. Σε κάθε περίπτωση, η πρόκληση είναι μεγάλη, καθώς η Λευκάδα και το Ιόνιο δεν υστερούν σε σχέση με τους πόλους έλξης της κρουαζιέρας σε φυσικό και πολιτισμικό κεφάλαιο.

Δράση 1 – Λιμενικές υποδομές: Αναμφίβολα, το λιμάνι της Λευκάδας αποτελεί το δυνητικό πόλο έλξης για τον τουρισμό κρουαζιέρας. Και αυτό, και γιατί πρόκειται για το μεγαλύτερο υφιστάμενο λιμάνι του νησιού και γιατί το λιμάνι αυτό γειτνιάζει στενά με τον «κέντρο» ζωής και πολιτισμού του νησιού, την πόλη της Λευκάδας. Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται η εκβάθυνση του λιμανιού της Λευκάδας, η επέκτασή του και η δημιουργία συμπληρωματικών προς την κρουαζιέρα υποδομών (στα όρια της δικαιοδοσίας του λιμένα).

Δράση 2 – Εμπλοκή με τους «δυνατούς παίχτες» της κρουαζιέρας: Αυτή η δράση σχετίζεται ιδιαίτερος με την ενεργοποίηση της τοπικής αυτοδιοίκησης. Κατ' αρχάς, αυτό το επίπεδο διοίκησης προτείνεται να προβεί σε ενέργειες που αφορούν τη διαφήμιση της Λευκάδας ως προορισμού με πλούσιο φυσικό και πολιτισμικό περιβάλλον. Παράλληλα, προς την κατεύθυνση αυτή βοηθά η διοργάνωση ημερίδων για την προβολή του νησιού, αλλά και η συμμετοχή σε διεθνή φόρουμ. Επιπροσθέτως, η προσέγγιση των «tour operators» του κλάδου και η σύναψη συμφωνιών κρίνεται απολύτως αναγκαία. Τέλος, η παρουσία των Ιονίων στη μακροπεριφέρεια Αδριατικής-Ιονίου εξασφαλίζει την αναζήτηση χρηματοδοτήσεων

καθώς και την υιοθέτηση καλών πρακτικών πάνω στην προσέγγιση της κρουαζιέρας σε τόπους-πόλους τουρισμού κρουαζιέρας.

Δράση 3 – Θεματικές κρουαζιέρες: Παράλληλα, η Λευκάδα μπορεί να αποτελέσει και «home port» λιμένα κρουαζιέρας. Για το σκοπό αυτό προτείνεται η υιοθέτηση θεματικής κρουαζιέρας με μικρότερου μεγέθους κρουαζιερόπλοια. Το είδος της κρουαζιέρας αυτής θα διασυνδέει τη Λευκάδα με τα υπόλοιπα νησιά του Ιονίου, μπορώντας παράλληλα να ενταχθεί σε μια διαθεματική κρουαζιέρα που θα αφορά σε όλο το χωρικό εύρος της μακροπεριφέρειας Αδριατικής-Ιονίου.

Άξονας 3: Ενδυνάμωση του τουρισμού «yachting»

Η εμπειρική διερεύνηση κατέδειξε ότι ο τουρισμός «yachting» παρουσιάζει μεγάλη ζήτηση για το νησί της Λευκάδας. Ωστόσο, η παρεχόμενη υπηρεσία παραμένει ελλειμματική κυρίως ως προς τις υποδομές. Μοναδική εξαίρεση αποτελεί η Μαρίνα Λευκάδας, η οποία για τα δεδομένα μιας σύγχρονης μαρίνας διαθέτει άρτιο εξοπλισμό και ικανοποιητικές θέσεις για σκάφη, άσχετα αν αυτές δε μπορούν να καλύψουν τη συνολική ζήτηση που εκδηλώνεται στο νησί. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, η Μαρίνα Λευκάδας παραμένει ως έχει, αποτελώντας την «καλή πρακτική» που πρέπει να υιοθετηθεί. Πιο συγκεκριμένα, για την υλοποίηση του Άξονα 3 προτείνονται δυο επιμέρους δράσεις: η δημιουργία μαρίνων 1ου επιπέδου και εμβέλειας και οι η δημιουργία μαρίνων 2ου επιπέδου.

Δράση 1 – Μαρίνες 1^{ου} επιπέδου και εμβέλειας: Χωρικά, η δράση αυτή εξειδικεύεται στο λιμάνι της Λευκάδας, του Νυδρίου, της Βασιλικής, αλλά και του μικρού λιμανιού του Βλυχού, το οποίο όπως αναφέρθηκε στην ανάλυση που προηγήθηκε, έχει δρομολογηθεί να μετατραπεί σε πόλο θαλάσσιου (και όχι μόνο) τουρισμού. Εκεί, οι υφιστάμενες υποδομές προτείνεται να εκσυγχρονιστούν και να επεκταθούν. Καταρχάς, προτείνονται έργα λιμενικών υποδομών που αφορούν στην εκβάθυνση κυρίως του λιμένα του Νυδρίου και της Βασιλικής –υποτίθεται ότι για έργα υποδομής στο λιμάνι της Λευκάδας έχει «μεριμνήσει» ο Άξονας 2. Επιπλέον, προτείνεται οι ήδη υπάρχουσες μαρίνες να επεκταθούν και να αποκτήσουν σύγχρονες προδιαγραφές: ηλεκτρικό ρεύμα, δυνατότητα ανεφοδιασμού σε καύσιμα, παροχή ιδιωτικής φύλαξης, ύπαρξη γερανού σκαφών, δημιουργία ραμπών, ασύρματο ίντερνετ κ.ά.

Δράση 2 – Μαρίνες 2ου επιπέδου εμβέλειας: Χωρικά, η δράση αυτή εξειδικεύεται στους όρμους και τα μικρά λιμάνια: Λυγιά, Νικιάνα, Σύβοτα. Εδώ, οι παρεμβάσεις θα είναι μικρότερης κλίμακας, καθώς οι οργανωμένες μαρίνες που θα δημιουργηθούν σκοπεύουν στη βραχύχρονη εξυπηρέτηση σκαφών, λειτουργώντας κυρίως ως «απάγκια». Πιο συγκεκριμένα, οι ήδη υφιστάμενες υποδομές πρέπει να επεκταθούν περαιτέρω, ωστόσο δεν πρέπει να φτάσουν στο μέγεθος των μαρίνων 1^{ου} επιπέδου. Άλλωστε, οι παροχές τους θα είναι χαμηλότερης «ποιότητας», υπό την έννοια ότι θα είναι επιφορτισμένες μόνο με την παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και καυσίμων στα σκάφη που προσεγγίζουν.

Άξονας 4: Ενδυνάμωση του τουρισμού των θαλάσσιων σπορ

Αναμφίβολα, η Λευκάδα διαθέτει κλιματικές συνθήκες που την κατατάσσουν ανάμεσα στους πλέον ενδεδειγμένους τόπους παγκοσμίως για την επίδοση σε θαλάσσια σπορ. Κατά τις τελευταίες δεκαετίες, το νησί δείχνει να έχει αντιληφθεί αυτή τη δυναμική του και να προσανατολίζει το παρεχόμενο τουριστικό προϊόν του προς τα εκεί.

Δράση 1 – Παροχή κινήτρων και τεχνογνωσίας στη μικρομεσαία επιχείρηση: Είναι γεγονός ότι η παρουσία των θαλάσσιων αθλημάτων σε ένα τόπο συμπληρώνονται από μια επιχειρηματικότητα που σχετίζεται με αυτά. Ωστόσο, στην εποχή της ψηφιακής τεχνολογίας και της καινοτομίας, η επιχειρηματικότητα αυτή οφείλει να είναι ανταγωνιστική για να επιβιώσει. Στη λογική αυτή, προτείνονται χρηματοδοτήσεις και ευέλικτη δανειοδότηση για επιχειρήσεις που σχετίζονται ή επιθυμούν να σχετιστούν με τον οικονομικό κλάδο του τουρισμού θαλασσιών σπορ (σχολές εκμάθησης αθλημάτων, λιανικό εμπόριο σχετικού εξοπλισμού κ.λπ.).

Δράση 2 – Προβολή του τουρισμού θαλάσσιων σπορ: Ο τουρισμός των θαλάσσιων σπορ αποτελεί μια εναλλακτική μορφή τουρισμού που αίρει κατά ένα μεγάλο βαθμό την εποχικότητα που μαστίζει όσους τουριστικούς προορισμούς έχουν αναπτυχθεί υπό την ηγεμονία του μαζικού τουρισμού. Για το λόγο αυτό, από την τοπική αυτοδιοίκηση και τους εμπλεκόμενους φορείς προτείνεται να υιοθετηθεί η προβολή της δυναμικότητας της Λευκάδας στα θαλάσσια σπορ. Η συμμετοχή σε σχετικά

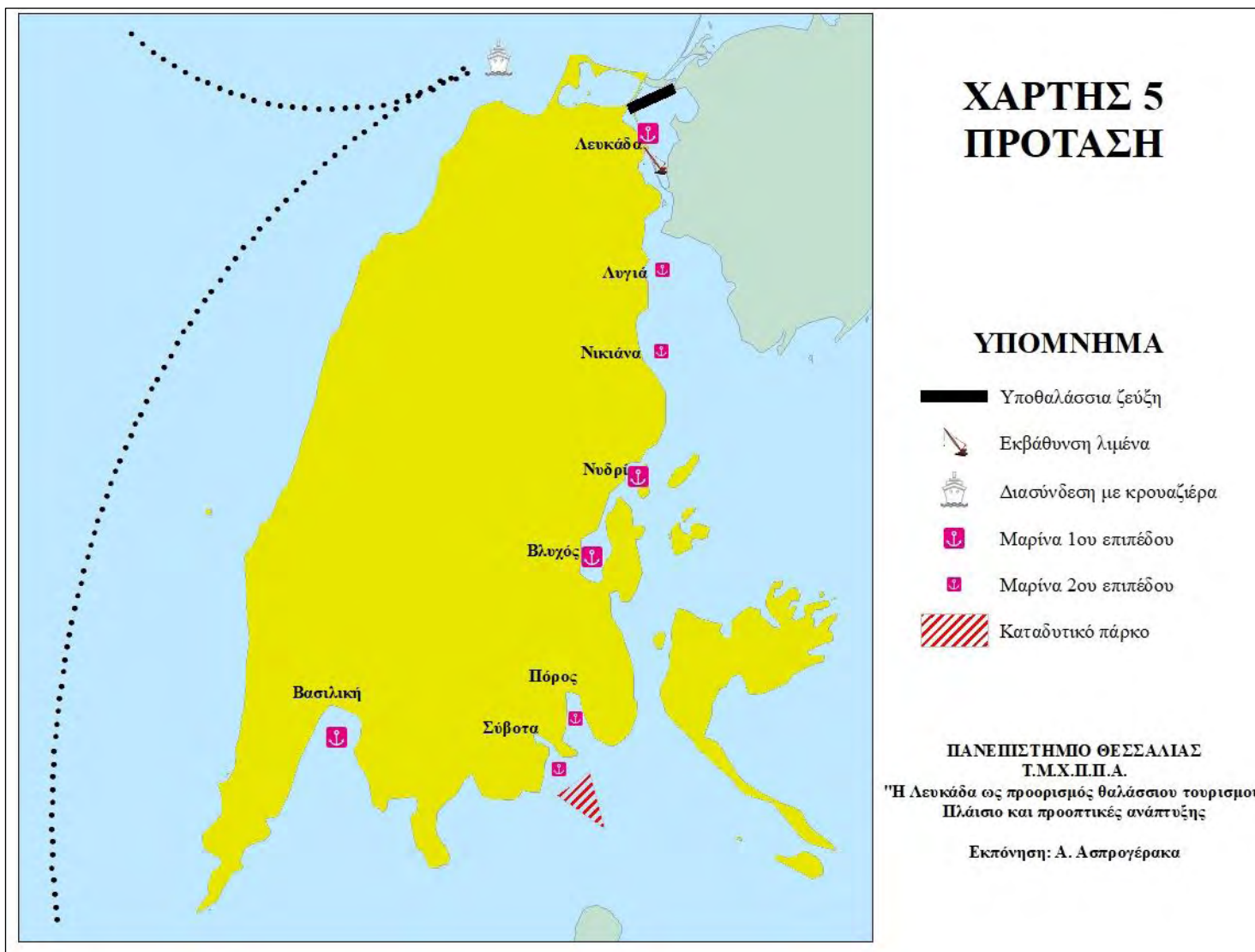
διεθνή φόρουμ κρίνεται καταλυτικής σημασίας, όπως και διάνοιξη διαύλων επικοινωνίας με τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού.

Δράση 3 – Ενδυνάμωση του καταδυτικού τουρισμού: Όπως προέκυψε από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, οι καταδύσεις αποτελούν μια δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού που ναι μεν είναι υπαρκτή στο χώρο, αλλά είναι ιδίως ασθενική. Μολαταύτα, η ενδυνάμωσή της είναι καταλυτικής σημασίας. Για το σκοπό αυτό, προτείνεται καταρχάς η αξιοποίηση του θαλάσσιου ναυαγίου που βρίσκεται ανοιχτά των Συβότων. Επίσης, προτείνεται η δημιουργία οργανωμένων καταδυτικών πάρκων, τα οποία θα είναι περιφερειακής εμβέλειας και θα διασυνδέουν το θαλάσσιο πλούτο που μοιράζονται από κοινού τα νησιά του Ιονίου Πελάγους.

Αναπτυξιακό Όραμα	Στρατηγικοί στόχοι	Άξονες προτεραιότητας	Δράσεις
<p>Η Λευκάδα ως πόλος θαλάσσιου τουρισμού και τροφοδότης ενός ανταγωνιστικού (τέτοιου είδους) τουριστικού προϊόντος</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ενίσχυση της ελκυστικότητας της Λευκάδας ως τουριστικού προορισμού, • Εμβάθυνση του θαλάσσιου τουρισμού στην τοπική ανάπτυξη • Λειτουργική διασύνδεση του θαλάσσιου τουρισμού με άλλες εναλλακτικές μορφές τουρισμού. 	<ul style="list-style-type: none"> • Άρση των μειονεξιών που δημιουργεί η νησιωτικότητα • Ενσωμάτωση του τουρισμού κρουαζιέρας στο παρεχόμενο τουριστικό προϊόν της Λευκάδας 	<ul style="list-style-type: none"> • Υποδομές που σχετίζονται με το οδικό δίκτυο του νησιού (προβλέπονται και από τον επίσημο σχεδιασμό) • Βελτίωση της προσβασιμότητας στο νησί • Λιμενικές υποδομές (προβλέπονται και από τον επίσημο σχεδιασμό) • Εμπλοκή με τους «δυνατούς παίχτες» της κρουαζιέρας • Θεματικές κρουαζιέρες (προβλέπονται και από τον επίσημο σχεδιασμό)

<p>Η Λευκάδα ως πόλος θαλάσσιου τουρισμού και τροφοδότης ενός ανταγωνιστικού (τέτοιου είδους) τουριστικού προϊόντος</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Ενδυνάμωση του τουρισμού «yachting» • Ενδυνάμωση του τουρισμού των θαλάσσιων σπορ 	<ul style="list-style-type: none"> • Μαρίνες 1^{ου} επιπέδου και εμβέλειας • Μαρίνες 2ου επιπέδου εμβέλειας • Παροχή κινήτρων και τεχνογνωσίας στη μικρομεσαία επιχείρηση (προβλέπεται και από τον επίσημο σχεδιασμό) • Προβολή του τουρισμού θαλάσσιων σπορ • Ενδυνάμωση του καταδυτικού τουρισμού
--	--	--	--

Χάρτης 5 Πρόταση



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην Ελλάδα, οι ιστορικές και πολιτικο-οικονομικές συνθήκες επέβαλαν ένα μοντέλο ανάπτυξης που στηρίχτηκε (και) στη «βαριά βιομηχανία» του τουρισμού. Σε αυτό συνέβαλαν καθοριστικά και οι γεωγραφικοί όροι, τα νησιά και η εκτεταμένη ακτογραμμή. Ωστόσο, αυτό το μοντέλο τουριστικής ανάπτυξης διαμορφώθηκε και συνεχίζει να αναπαράγεται μέσα σε ένα κλίμα «μαζικότητας». Πρόκειται για ένα κλίμα, που ναι μεν απέφερε εισοδήματα στις τοπικές κοινωνίες και συνέβαλε στην ευρύτερη αναπτυξιακή πορεία της χώρας, αλλά επέφερε πολυεπίπεδες παθογένειες που θέτουν σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα των επιμέρους τόπων.

Σήμερα, ο επίσημος σχεδιασμός φαίνεται να επιδιώκει (σοβαρά) μια μεταστροφή του όλου αναπτυξιακού κλίματος, βασίζοντάς το στη βιωσιμότητα. Τα βήματά του αυτά φαίνονται ξεκάθαρα μέσα από την προώθηση της Γαλάζιας Ανάπτυξης («Blue Growth»). Πρόκειται για ένα εγχείρημα, το οποίο «ολοκληρώνεται» μέσα από τα εξής:

- στοχευμένα μέτρα ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής (γνώσεις για τη θάλασσα, θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση),
- στρατηγικές για τις θαλάσσιες λεκάνες (Αδριατική Θάλασσα και Ιόνιο Πέλαγος, Αρκτικός Ωκεανός, Ατλαντικός Ωκεανός, Βαλτική Θάλασσα, Εύξεινος Πόντος, Μεσόγειος Θάλασσα, Βόρεια Θάλασσα) που θα διασφαλίζουν τη βιώσιμή τους ανάπτυξη και
- στοχευμένες προσεγγίσεις ως προς την υδατοκαλλιέργεια, τον παράκτιο τουρισμό, τη θαλάσσια βιοτεχνολογία, την ωκεάνια ενέργεια και την εκμετάλλευση κοιτασμάτων του θαλάσσιου βυθού.

Αναμφίβολα, ο παράκτιος και ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελούν ένα μέρος της γαλάζιας οικονομίας, το οποίο γνωρίζει αλματώδεις ρυθμούς ανάπτυξης κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Μάλιστα δε, η στρατηγική «Γαλάζια Ανάπτυξη» καταδεικνύει τον εν λόγω γαλάζιο οικονομικό τομέα ως τομέα με ιδιαίτερες δυνατότητες για την προώθηση μια έξυπνης, βιώσιμης και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξης στην Ευρώπη. Πιο συγκεκριμένα, ο παράκτιος και ο θαλάσσιος τουρισμός έχουν άμεσες επιπτώσεις στις τοπικές και περιφερειακές οικονομίες, γεγονός που συντελεί καθοριστικά στη

δημιουργία θέσεων εργασίας και εισοδημάτων, και στην καλυτέρευση της ποιότητας ζωής.

Ωστόσο, η εν λόγω οικονομική δραστηριότητα παρουσιάζει και κάποια προβλήματα, τα οποία αν δεν αρθούν, η βιωσιμότητα του κλάδου τίθεται υπό αμφισβήτηση. Τέτοια προβλήματα είναι:

- η ύπαρξη πολλών μικρομεσαίων επιχειρήσεων, γεγονός που κατακερματίζει τον κλάδο,
- η όχι πάντα εύκολη πρόσβαση στη χρηματοδότηση με σκοπό τον εκσυγχρονισμό της παρεχόμενης υπηρεσίας,
- η απουσία διαφοροποίησης και καινοτομίας,
- το ανταγωνιστικό παγκόσμιο περιβάλλον,
- η εποχικότητα που χαρακτηρίζει το θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό,
- οι περιβαλλοντικές πιέσεις, οι οποίες έχουν κυρίως προκύψει από την απρόσκοπτη ανάπτυξη του μαζικού τουρισμού, και
- η αναντιστοιχία δεξιοτήτων και προσόντων.

Μέσα σε ένα τέτοιο λοιπόν πλαίσιο, η πολιτική της γαλάζιας ανάπτυξης προσανατολίζεται προς:

- την ενίσχυση ως προς την πρόσβαση των επιχειρήσεων του κλάδου σε χρηματοδοτήσεις,
- τη γονιμοποίηση του διαλόγου ανάμεσα σε διοργανωτές κρουαζιέρας, λιμένες και εμπλεκόμενους φορείς του παράκτιου τουρισμού,
- τις διακρατικές και διαπεριφερειακές συμπράξεις,
- τον εντοπισμό και τη διάδοση των καινοτόμων πρακτικών για την ανάπτυξη των μαρινών,
- το σχεδιασμό στρατηγικών για τα απομονωμένα κυρίως νησιά,
- τη διασύνδεση του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού με τον οικοτουρισμό, με σκοπό τη διασφάλιση και την επίτευξη της βιωσιμότητας, και
- την υιοθέτηση στρατηγικών, οι οποίες θα θέτουν στην κορωνίδα τους τη διαχείριση των θαλάσσιων απορριμμάτων και την πρόληψη των αποβλήτων.

Η Λευκάδα αποτελεί, σε εγχώριο επίπεδο, μια ανοιχτή πρόκληση για το σχεδιασμό. Αποτελεί τμήμα του νησιωτικού χώρου, το οποίο αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του μαζικού τουρισμού, υπό τη νοοτροπία μιας τοπικής κοινωνίας που πίστευε ότι η

ανάπτυξη είναι θέμα όλο και περισσότερων τουριστικών καταλυμάτων. Ωστόσο, σήμερα, το τουριστικό προφίλ της Λευκάδας εκτιμάται ως «γηρασμένο» και ακατάλληλο να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της σύγχρονης αγοράς.

Ωστόσο, η Λευκάδα αποτελεί ένα γεωγραφικό χώρο που ενδείκνυται για τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού – και σε αυτό συμβάλλει καθοριστικά η φυσική της γεωγραφία. Η παρουσία του θαλάσσιου τουρισμού στη Λευκάδα εντείνεται κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες και είναι γεγονός ότι έχει εμπεδωθεί ως συνείδηση ότι μέλλον του νησιού είναι ο θαλάσσιος τουρισμός. Χαρακτηριστική αυτής της παρουσίας είναι η Μαρίνα Λευκάδας, ένα έργο πνοή για το νησί, το οποίο το εντάσσει στο χάρτη της διεθνούς ζήτησης για τον τουρισμό σκαφών αναψυχής. Παράλληλα, τα θαλάσσια σπορ αναζητούν και καταλαμβάνουν μέρος σε μια όλο και διευρυνόμενη αγορά. Συνοπτικά, τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η Λευκάδα σε σχέση με την (περαιτέρω) εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι τα εξής:

- Μόνιμη σύνδεση με την ηπειρωτική Ελλάδα
- Γειτνίαση με μεγάλες συγκοινωνιακές υποδομές
- Πλούσιο φυσικό και πολιτισμικό περιβάλλον
- Πολυάριθμες παραλίες
- Δημοφιλείς παραλίες ιδιαίτερου φυσικού κάλους
- «Παιχνίδια θαλάσσης»
- Γεωμορφολογικές και κλιματολογικές προϋποθέσεις για την εξέλιξη τουρισμού «yachting»
- Μαρίνα Λευκάδας
- Κλιματολογικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη θαλάσσιων σπορ: ιστιοπλοΐα, «windsurfing», «kitesurfing», καταδύσεις
- Ναυτικός Όμιλος Λευκάδας
- Εξειδικευμένα κέντρα θαλάσσιων σπορ

Μολαταύτα, τοπικές παθογένειες και ελλείψεις δεν εκλείπουν. Για παράδειγμα, η Μαρίνα Λευκάδας δε δύναται να καλύψει μια ζήτηση που είναι ήδη πολύ μεγάλη, με αποτέλεσμα πολλοί επίδοξοι «καταναλωτές» τους θαλάσσιου τουριστικού προϊόντος της Λευκάδας να προσανατολίζονται αλλού. Τέτοια προβλήματα φαίνεται πως αντιλαμβάνεται ο επίσημος σχεδιασμός, κυρίως ο εγχώριος που δικαιοδοτείται να θεσμοθετήσει με χωρική έμφαση και επιλεκτικότητα. Όμως, στις περισσότερες

περιπτώσεις, με αφορμή τα όσα ο σχεδιασμός επιφυλάσσει στη Λευκάδα, κάτι τέτοιο δε συμβαίνει ακόμα και στα «χαμηλότερά» του επίπεδα. Έτσι, η χωρική εξειδίκευση, οι «συγκεκριμένες» λύσεις, αναζητούν λύση ώστε να βγουν από το περιθώριό τους. Κατ' αυτόν τον τρόπο, και μέσα σε ένα κλίμα που ευνοεί τον προσανατολισμό προς τη θαλάσσια χωροταξία και τη γαλάζια ανάπτυξη, ο σχεδιασμός οφείλει να αναπτύξει ισχυρότερα αντανακλαστικά, να αφουγκραστεί τα χαρακτηριστικά του εκάστοτε τοπικού χώρου και να προτείνει υλοποιήσιμες λύσεις – εδώ και τώρα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Ελληνόγλωσση βιβλιογραφία

Ανδριώτης, Κ. (2003). «Ο εναλλακτικός τουρισμός και τα διαφοροποιητικά χαρακτηριστικά του». Στο: *Τόπος*, τεύχ. 20-21, σελ. 139-154.

Ανδριώτης, Κ. (2005). *Τουριστική ανάπτυξη και σχεδιασμός*. Αθήνα: Εκδ. Σταμούλη.

Αποστολοπούλου, Ι. (2013). *Τουρισμός κρουαζιέρας: Πρόταση χωρικής ανάπτυξης ενός ανταγωνιστικού δικτύου λιμένων προορισμών στην Ελλάδα* (αδημοσίευτη διπλωματική εργασία). Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Αυγελής, Ν. (2012). *Εισαγωγή στη Φιλοσοφία*. Αθήνα: Εκδ. Σταμούλη.

Αυγερινού-Κολώνια (2000). «Χωρικές δυναμικές του τουρισμού στην Ελλάδα (1961-1991)». Στο: *Πρακτικά της Διημερίδας Παντείου-CNRS*. Αθήνα: Πάντειο Πανεπιστήμιο.

Αυγερινού-Κολώνια, Σ. (2011). «Χωρικά φαινόμενα και διαφοροποιήσεις στην ελληνική ύπαιθρο από την τουριστική και παραθεριστική δραστηριότητα». Στο: Θ. Πάκο, Κ. Ρίτσαρτσον, Ζ. Δεμαθάς, Μ. Γιαννοπούλου, Η. Μπεριάτος, *Τόμος για τον Καθηγητή Παύλο Λουκάκη*, σελ. 17-42. Αθήνα: Gutenberg.

Αυγουστίνου, Ό. (2003). *Ιδανικά ταξίδια: Η Ελλάδα στη γαλλική ταξιδιωτική λογοτεχνία (1550-1821)*. Αθήνα: ΜΙΕΤ.

Βαρβαρέσος, Σ. (2000). *Τουρισμός: Έννοιες, μεγέθη, δομές*. Αθήνα: Προπομπός.

Βενετσανοπούλου, Μ. (2006). *Η κρατική συμβολή στον τουρισμό. Εναλλακτικές μορφές τουρισμού: Ιστορική εξέλιξη – Θεσμικό πλαίσιο*. Αθήνα: Interbooks.

Βασιλοπούλου, Β. και Κρασανάκης, Β. (2016). «Έννοιες και Προσεγγίσεις Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Πιλοτική Εφαρμογή στη Μακροπεριφέρεια Αδριατικής-Ιονίου». Στο: Στ. Κυβέλου, *Θαλάσσια Χωρικά Ζητήματα: Θαλάσσια Διάσταση της Εδαφικής Συνοχής – Θαλάσσια Χωροταξία – Βιώσιμη Γαλάζια Ανάπτυξη*, σελ. 297-311. Αθήνα: Κριτική.

Berend, I. (2009). *Οικονομική ιστορία του ευρωπαϊκού 20^{ου} αιώνα: Τα οικονομικά καθεστώτα από το laissez-faire στην παγκοσμιοποίηση*. Αθήνα: Gutenberg.

Γαλάνη-Μουτάφη (2002). *Ερευνες για τον τουρισμό στην Ελλάδα και την Κύπρο: Μια ανθρωπολογική προσέγγιση*. Αθήνα: Προπομπός.

- Casson, L. (1995). *Το ταξίδι στον αρχαίο κόσμο*. Αθήνα: ΜΙΕΤ.
- Gee, C., Makens, J. και Choy, D. (2004). *Τουριστική και ταξιδιωτική βιομηχανία*. Αθήνα: Εκδ. Έλλην.
- Γοσποδίνη, Α., Μπεριάτος, Η. και Ράσκου, Ε. (2007). «Διαχείριση αρχιτεκτονικής κληρονομιάς: Η διαχρονική εξέλιξη των πολιτικών στην Ευρώπη και οι νέες προκλήσεις για την Ελλάδα». Στο: *Αειχώρας*, τόμ. 6, τεύχ. 1, σελ. 146-173.
- Διακομιχάλης, Μ. (2009). *Ο θαλάσσιος τουρισμός και οι οικονομικές επιδράσεις του*. Αθήνα: Εκδ. Σταμούλη.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2012). *Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Γαλάζια ανάπτυξη, ευκαιρίες για βιώσιμη ανάπτυξη στους τομείς της θάλασσας και της ναυτιλίας*. Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2014). *Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την τόνωση της ανάπτυξης και τη δημιουργία θέσεων εργασίας στον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό*. Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
- Ηγουμενάκης, Ν. (2000). *Τουρισμός και ανάπτυξη*. Αθήνα: Interbooks.
- Ηγουμενάκης, Ν, Κραβαρίτης, Κ. και Λύτρας, Π. (1998). *Εισαγωγή στον τουρισμό*. Αθήνα: Interbooks.
- Ιωακείμ, Ι. (2005). *Ιωάννης Μεταξάς: Η ανοδική πορεία του από τη στρατιωτική στην πολιτική δράση (1871-1922)*. Αθήνα: Εκδ. Παπαδήμα.
- Κλάδη-Ευσταθοπούλου Μ. (2006). «Προστασία Θαλάσσιου Περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύντομη Νομική Προσέγγιση». Στο: Γ. Τσάλτας και Μ. Κλάδη-Ευσταθοπούλου (επιμ.), *Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος*, σελ. 317-334. Αθήνα: Εκδ. Σιδέρη.
- Κορφιάτης, Ν. (2017). *Προορισμός Λευκάδα: Μελέτη περίπτωσης τουριστικής προσφοράς και ζήτησης της νήσου Λευκάδας* (αδημοσίευτη διπλωματική εργασία). Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Κουβαράς, Α. (2017). *Παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός*. Αθήνα: Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet.

Κουρλιούρος Η. (2001). *Διαδρομές στις Θεωρίες του Χώρου. Οικονομικές Γεωγραφίες της Παραγωγής και της Ανάπτυξης*. Αθήνα: Εκδ. Ελληνικά Γράμματα.

ΚΥΑ 24208/2009. *Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό*

Κυβέλου, Σ. και Ποθητάκη, Ι.-Β. (2016). «Ενσωμάτωση του ΘΧΣ στα Εθνικά Συστήματα Σχεδιασμού και ο ΘΧΣ στις Θαλάσσιες Λεκάνες και σε Διασυνοριακό Επίπεδο». Στο: Στ. Κυβέλου, *Θαλάσσια Χωρικά Ζητήματα: Θαλάσσια Διάσταση της Εδαφικής Συνοχής – Θαλάσσια Χωροταξία – Βιώσιμη Γαλάζια Ανάπτυξη*, σελ. 254-296. Αθήνα: Εκδ. Κριτική.

Κύρκου, Ι. (2018). *Οικονομικές επιπτώσεις στη Λευκάδα από το θαλάσσιο τουρισμό «yachting»* (αδημοσίευτη μεταπτυχιακή εργασία). Πρέβεζα: ΤΕΙ Ηπείρου.

Κώστας, Γ. και Υφαντίδου, Γ. (2015). *Η ανάπτυξη του αθλητικού τουρισμού*. Αθήνα: ΣΕΑΒ.

Λεοντίδου, Λ. (2005). *Αγεωγράφητος χώρα: Ελληνικά είδωλα στις επιστημολογικές διαδρομές της ευρωπαϊκής Γεωγραφίας*. Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.

Lickorish, L. και Jenkins, C. (2004). *Μια εισαγωγή στον τουρισμό*. Αθήνα: Εκδ. Κριτική.

Lozato-Giotart, J. (1996). *Τουριστική γεωγραφία*. Αθήνα: Interbooks.

Λύτρας, Π. (1998). *Τουριστική ψυχολογία*. Αθήνα: Interbooks.

Massey, D. (2008). *Για το χώρο*. Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.

Μέλισσας, Δ. (2002). *Θεμελιώδη Ζητήματα του Δικαίου της Χωροταξίας*. Αθήνα: Εκδ. Σάκκουλα.

Μπακαούκας, Μ. (2008). *Μικρά νησιά, μια εύθραυστη ισορροπία. Ένα στρατηγικό πλαίσιο για την τουριστική ανάπτυξη των Μικρών Κυκλάδων* (αδημοσίευτη μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία). Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Μπακαούκας, Μ. (2013). *Σύγχρονες λειτουργικές δικτύσεις και χωρο-κοινωνικές αλλαγές υπό το πρίσμα της εξέλιξης του παραθερισμού: Συνθέτοντας μεθοδολογική προσέγγιση για την οικιστική φυσιογνωμία της Κέας* (αδημοσίευτη διπλωματική εργασία). Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

- Μπεριάτος, Η. (2012). «Θαλάσσια Χωροταξία: Μια Νέα Πρόκληση για την Ελλάδα». Στο: *3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης*. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Μπεριάτου, Μ. (2016). *Φισκάρδο Κεφαλονιάς: Αρχιτεκτονικές, πολεοδομικές, περιβαλλοντικές όψεις του παραδοσιακού οικισμού*. Αθήνα: Andy's Publishers.
- Μυλωνόπουλος, Δ. (2016). *Τουριστικό δίκαιο*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.
- Μυλωνόπουλος, Δ. και Μοίρα, Π. (2005) *Θαλάσσιος τουρισμός*. Αθήνα: Interbooks.
- Νικητιάδης, Γ. (2007). *Τουρισμός: Δώδεκα θέσεις – Δωδεκάνησος: Δώδεκα όνειρα*. Αθήνα: Εκδ. οίκος Λιβάνη.
- Ντάρελ, Λ. (2007). *Τα ελληνικά νησιά*. Αθήνα: Μεταίχμιο.
- Page, S. (2003). *Εισαγωγή στον τουρισμό: Το τουριστικό μάντζμεντ στον 21ο αιώνα*. Αθήνα: Εκδ. Παπαζήση.
- Παπαγεωργίου, Μ. (2016). «Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και Θαλάσσιες Χρήσεις: Εννοιολογικά Θεωρητικά Ζητήματα». Στο: *Αειχώρος*, τεύχ. 23, σελ: 41-63.
- Παπανίκα, Σ. και Σέρβου Ε. (2012). *Στρατηγικός σχεδιασμός παράκτιου χώρου: Η περίπτωση των ανατολικών ακτών της Λευκάδας* (αδημοσίευτη διπλωματική εργασία). Βέροια: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.
- Πατρώνης, Β. (2019). *Ευρωπαϊκή οικονομική ιστορία: Από τις κοινωνίες της αρχαιότητας στην Ευρωπαϊκή Ένωση*. Αθήνα: Ηρόδοτος.
- Περιφέρεια Ιονίων Νήσων (2019). *Περιβαλλοντική μελέτη στο πλαίσιο της ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου στον Λιμένα Λευκάδας*.
- Πιρέν, Α. (2003). *Οι πόλεις του Μεσαίωνα: Δοκίμιο οικονομικής και κοινωνικής ιστορίας*. Αθήνα: Βιβλιόραμα.
- Πλακιώτη, Ε. (2013). *Εναλλακτικές μορφές τουρισμού: Θαλάσσιος τουρισμός και θεσμικό πλαίσιο* (αδημοσίευτη διπλωματική εργασία). Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
- Σαρηγιάννης, Γ. (1993). *Η πρωταρχική αστικοποίηση στον ελλαδικό χώρο της 2ης χιλιετίας*. Αθήνα: Εκδ. Δωδώνη.

- Σκληρού, Μ.-Λ. (2017). *Θαλάσσιος τουρισμός και ευκαιρίες για περαιτέρω ανάπτυξη του στη Λευκάδα* (αδημοσίευτη διπλωματική εργασία). Πάτρα: ΕΑΠ.
- Σπιλάνης, Γ. (2015). *Σχέδιο δράσης για το θαλάσσιο και αθλητικό τουρισμό στις Κυκλάδες* (ερευνητικό έργο). Μυτιλήνη: Πανεπιστήμιο Αιγαίου.
- Σπιλάνης, Γ. Κίζος, Θ., Κονδύλη, Ι. και Μισαηλίδης, Ν. (2005). «Προσπελασιμότητα και ελκυστικότητα των νησιών του Αιγαίου». Στο: *Αειχώρος*, τόμ. 4, τεύχ. 1, σελ. 106-135.
- Σολδάτου, Ν. και Χατζηαναστασιάδου, Π. (2020). *Προς τη δημιουργία ενός τουριστικού προορισμού χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα: Η περίπτωση της Λευκάδας* (αδημοσίευτη διπλωματική εργασία). Βέροια: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.
- Σφακιανάκης, Μ. (2000). *Εναλλακτικές μορφές τουρισμού*. Αθήνα: Εκδ. Έλλην.
- Σχίζας, Γ. (2005). *Ο άλλος τουρισμός: Η οικολογική διέξοδος στα αδιέξοδα του συμβατικού τουρισμού*. Αθήνα: Εναλλακτικές Εκδόσεις.
- Σχίζας, Γ. (2009). «Η Ψυχαγωγική Χρήση της Υπαίθρου». Στο: Κ. Μανωλίδης και Θ. Καναρέλης, *Η Διεκδίκηση της Υπαίθρου. Φύση και Κοινωνικές Πρακτικές στη Σύγχρονη Ελλάδα*, σελ. 83-108. Αθήνα: Ίνδικτος.
- Τσάρτας, Π. (2000). «Κριτική αποτίμηση των παραμέτρων συγκρότησης των χαρακτηριστικών της μεταπολεμικής τουριστικής ανάπτυξης». Στο: Του ίδιου (επιμ), *Τουριστική ανάπτυξη – Πολυεπιστημονικές προσεγγίσεις*, σελ. 198-211. Αθήνα: Εξάντας.
- Τσάρτας, Π. (1996). *Τουρίστες, ταξίδια, τόποι: Κοινωνιολογικές προσεγγίσεις στον τουρισμό*. Αθήνα: Εξάντας.
- Τσάρτας, Π. (1989). *Κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης στο Νομό Κυκλάδων και ιδιαίτερα στα νησιά Τος και Σέριφος κατά την περίοδο 1950-1980*. Αθήνα: Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών.
- Τσουκαλάς, Κ. (1981). *Κοινωνική ανάπτυξη και κράτος: Η συγκρότηση του δημόσιου χώρου στην Ελλάδα*. Αθήνα: Θεμέλιο.
- ΦΕΚ 128Α/03.07.2008. *Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης*

ΦΕΚ 16 Α.Α.Π./05.02.2019. Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων.

Ξενόγλωση βιβλιογραφία

Asprogerakas, E. (2007). «City Competition and Urban Marketing: The Case of Tourism Industry in Athens». Στο: *Tourismos: An International Multidisciplinary Journal of Tourism*, τόμ. 2, τεύχ. 1, σελ. 89-114.

Fletcher, J., Fyall, A., Wanhill, S. και Gilbert, D. (2018). *Tourism: Principles and Practice*. London: Pearson.

King, R., Cori, B. και Vallega A. (2001). «Unity, diversity and the challenge of sustainable development: an introduction to the Mediterranean». Στο: R. King, P. De Mas, J. Mansvelt-Beck (επιμ.), *Geography, Environment and Development in the Mediterranean*, σελ. 1-17. Brighton: Sussex Academic Press.

Marin, D. (2015). «Study on the Economy Impact of Tourism and of Agrotourism on Local Communities». Στο: *Research Journal of Agricultural Science*, τεύχ. 47, τόμ. 4, σελ. 160-163.

Mazoyer, P. (1992). «Le concept de ‘resort’». Στο: *Les Cahiers d’ Espaces*, τεύχ. 11, σελ. 8-12.

Royle, S. (2001) *A Geography of Islands: Small island insularity*. Λονδίνο: Routledge.

Triarchi, E. και Karamani, K. (2017). «The evolution of alternative forms of Tourism: a theoretical background». Στο: *Business and Entrepreneurship Journal*, τεύχ. 6, τόμ. 1, σελ. 39-59.

Serraos, K., Asprogerakas, E. και Ioannou, B. (2009). «Planning Culture and the Interference of Major Events: The Recent Experience of Athens». Στο: Knieling, J. και Othengraphen, F. (επιμ.) *Planning Cultures in Europe: Decoding Cultural Phenomena in Urban and Regional Planning*. Λονδίνο: Routledge.

Smith, V. και Eadington, W. (1992). *Tourism Alternatives: Potentials and Problems in the Development of Tourism*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

Stamboulis, Y. και Skayannis, P. (2003). «Innovation Strategies and Technology for experienced-based tourism». Στο: *Tourism Management*, τεύχ. 20, τόμ. 1, σελ. 135-148.

Woods, M. (2005). *Rural Geography*. Λονδίνο: Sage.

Δικτυογραφία

<https://cruising.org>

<https://greek-marinas.gr>

<https://ec.europa.eu>

<https://ellinikiaktoploia.net>

<https://eur-lex.europa.eu/>

<https://lefkas.net/>

<https://www.elime.gr>

<https://www.flyingfishonline.com/>

<http://www.lefkada.gr/>

<https://www.lefkada.gov.gr/>

<https://www.lefkada-travel.com/>

<https://www.nole.gr/>

<http://www.opengov.gr>

Πηγή: <http://www.roikos.gr/>

<https://www.travelstyle.gr/>

<https://www.unwto.org>

<http://www.xtremespots.com/>

