

Ο σχεδιασμός του τουρισμού, των υποδομών μεταφορών και  
η περιβαλλοντική προστασία στις παράλιες περιοχές της Μαγνησίας:  
Τοπικά συμφέροντα και προσδοκίες

Παντελής ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

Εισαγωγή

Ο τουρισμός δεν είναι σήμερα μόνο προϊόν, αλλά και εμπόρευμα. Στη σύγχρονη παγκοσμιοποιημένη οικονομία και στο διεθνοποιημένο περιβάλλον, ο τουρισμός, όπως και άλλοι κλάδοι της οικονομικής δραστηριότητας υπόκειται στις γενικές τάσεις του οικονομικού μετασχηματισμού. Με την έννοια αυτή, η μετάβαση από το φορντισμό σε διάφορους τύπους ευελιξίας είχε επίσης επίπτωση στον τουρισμό (J.Urry, 1990). Το λιγότερο που μπορεί να αναφέρει κανείς, είναι η τάση που έχει υπάρξει να ευελικτοποιηθεί το τουριστικό προϊόν μέσα από την εξειδίκευση και εξατομίκευση, παρά τις πιεστικές επιβολές των τουριστικών πρακτόρων (tour operators) οι οποίοι κατά ο μεγαλύτερο μέρος τους συνηγορούν για τα πακέτα

του μαζικού τουρισμού. Για να γίνει διαυγέστερο το επιχείρημα, πρέπει κανείς να διαχωρίσει από τη μια τον μαζικό από τον μη μαζικό τουρισμό, και από την άλλη τον συμβατικό από τον εναλλακτικό τουρισμό. Ο συνδυασμός του μαζικού με τον συμβατικό τουρισμό έχει μέχρι σήμερα αποτελέσει το μέγιστο μέρος των τουριστικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, ενώ ο μη μαζικός εναλλακτικός τουρισμός έχει πάρει το μικρότερο μερίδιο. Βεβαίως, ο μαζικός τουρισμός μπορεί κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις να είναι και εναλλακτικός, όπως και ο συμβατικός να είναι μη μαζικός, ή εξατομικευμένος. Κι' αυτό, διότι ο όρος «συμβατικός» αναφέρεται στον τύπο δραστηριοτήτων των τουριστών (π.χ. τα τέσσερα S<sup>1</sup>) ενώ ο όρος «μαζικός» κυρίως αναφέρεται στον αριθμό των τουριστών. Όπως είναι ευρέως γνωστό, ο εναλλακτικός

αντελής ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ, Αναπληρωτής Καθηγητής Πολιτικής των Υποδομών, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Εριφερειακής Ανάπτυξης Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

ΩΠΟΣ Επισκόπηση Χωρικής Ανάπτυξης, Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος, 18-19/2002 ISSN 1105-3267 σσ. 109-128

τουρισμός έχει αναπτύξει πολλές τάσεις σχετιζόμενες με ειδικά ενδιαφέροντα που έχουν οι τουρίστες, «γούστα», ή ορισμένες ευρύτερες «τουριστικές ιδεολογίες» που έχουν αναπτυχθεί, όπως π.χ. ο σικ τουρισμός, ή ο οικοτουρισμός. Πρόσφατες ενδείξεις ότι ο εναλλακτικός ή ο θεματικός τουρισμός έχουν κερδίσει έδαφος, έρχονται από μια ευρεία διεθνή εμπειρία.

Σύμφωνα με τους Green και Chalip «ανέκδοτα στοιχεία δείχνουν ότι η επιθυμία των τουριστών να παρακολουθούν ή να κάνουν σπορ ενώ ταξιδεύουν έχει σημαντικά αυξηθεί τα τελευταία χρόνια» (C.Green και L.Chalip, 1998). Ο B.Ritchie αναφέρεται στον αυξανόμενο ποδηλατικό τουρισμό παρέχοντας στοιχεία από τη Ν.Ζηλανδία (B.Ritchie, 1998). Όμως, αυτές οι τάσεις ενεργών προτύπων ζωής (active lifestyles) δεν συνδέονται μόνο με τα σπορ. Η ζήτηση για τον οικοτουρισμό ξεπέρασε κατά πολύ την προσφορά των προϊόντων του (D.Diamantis, 1998). Ειδικότερα, ο οικοτουρισμός έχοντας αποκτήσει ενισχυμένο ενδιαφέρον λόγω των σύγχρονων περιβαλλοντικών προβλημάτων, έχει γίνει σήμερα «της μόδας». Αυτό φαίνεται ότι ισχύει όχι μόνο για τις παρθένες περιοχές, αλλά γενικότερα για περιοχές που προβάλλονται ως φυσικές και είναι αισθητικά ευχάριστες (S.Chirgwin και K.Hughes, 1997). Η έννοια έτσι του οικοτουρισμού έχει καταστεί αρκετά ευρεία, ώστε να υπάρχουν διάφοροι ορισμοί γι' αυτήν (βλ. G.Hvenegaard και Ph.Dearden, 1998: 700). Η σύνδεση όμως με τη διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος, και με τη διατήρηση του επιπέδου ζωής του τοπικού πληθυσμού είναι εμφανής.

Η εναλλακτική τουριστική δραστηριότητα πολλές φορές αλλά όχι απαραίτητα συνδέεται με το ιδιωτικό ταξίδι. Πρόσφατα στοιχεία δείχνουν ότι υπάρχει αύξηση στον αριθμό των ελεύθερων και ανεξάρτητων περιηγητών των

μη ενταγμένων σε γκρούπς (Free and Independent Travellers -FITs) (βλ. A.Lew). Η τάση αυτή της αυτοθεώρησης των τουριστών ως περιηγητών - ταξιδευτών, παρά ως συνήθων τουριστών, οδήγησε στην ανάδυση εξειδικευμένων τουριστικών πρακτορείων (agencies), που προωθούν ένα είδος ήπιου τουρισμού που ενθαρρύνει τη μεγαλύτερη υπευθυνότητα και ευαισθησία από την πλευρά των τουριστών για τις ανάγκες των τοπικών κοινοτήτων υποδοχής (I.Kelly, 1997). Ακόμα παραπέρα, όπως φαίνεται και από τα παραπάνω, η αντίληψη για την τουριστική δραστηριότητα έχει προχωρήσει έτσι ώστε ο παράγοντας της παροχής των εμπειριών στους τουρίστες, με τη συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας και με μορφές καινοτομικών τουριστικών προϊόντων, να εισέλθει σε μια λογική κατά την οποία ο τουρισμός ξεπερνώντας την ιδιότητα του απλού εμπορεύματος (που περιέχει αγαθά και υπηρεσίες) αναδεικνύεται σε σύνθετο προϊόν (πάντα εμπορευματικού) με συστατικό αιχμής του την εμπειρία (βλ. P.Skayannis and Y.Stamboulis, 2000).

Τα προηγούμενα δείχνουν ότι οι καθοριστικοί παράγοντες στον τουρισμό, είτε το προϊόν είτε οι παραγωγοί του, είτε ο καταναλωτής ή και η τοποθεσία διέρχονται σημαντικούς μετασχηματισμούς. Ο Meethan σημειώνει ότι στην εποχή του «μετα-τουρισμού», οι παραδοσιακοί τουριστικοί προορισμοί πρέπει ή να αναδιαρθρωθούν ή να αντιμετωπίσουν την παρακμή, ειδικά όσον αυτό αφορά στον εσωτερικό τουρισμό που εξαρτάται από τις ακτές (K.Meethan, 1998: 584). Τα αποτελέσματα της έρευνάς του είναι παρόμοια με αυτά του παρόντος άρθρου αν και εκκινούν από διαφορετικές αφετηρίες.

Ο τουρισμός, βέβαια είναι ένα πολυδιάστατο φαινόμενο. Η τουριστική δραστηριότητα επηρεάζει το περιβάλλον, καθώς πρόσθετοι αριθμοί πληθυσμών ζουν για συγκεκριμένες περιόδους σε χώρους που η φυσική τους μορφή και οι τεχνικές τους δυνατότητες από πλευράς υποδομής δεν είναι έτοιμες να σηκώσουν το πρόσθετο φορτίο. Σε ορισμένους τόπους, οι ακτές είναι οι τόποι (και στόχοι) της τουριστικής δραστηριότητας κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού. Το ερώτημα είναι πώς η ανάπτυξη του τουρισμού μπορεί να σχεδιαστεί έτσι ώστε να επιτευχθεί βιωσιμότητα, δηλ. με τρόπο τέτοιο ώστε το κοινωνικο-πολιτισμικό και το φυσικό περιβάλλον να επηρεαστεί κατά το ελάχιστο δυνατό και να έχει την ικανότητα συνεχώς να αναγεννάται. Οι λόγοι αυτοί καθιστούν τον σχεδιασμό περισσότερο σημαντικό και πολύπλοκο ζήτημα από ότι ήταν μέχρι σήμερα.

Ο σχεδιασμός του τουρισμού πρέπει να είναι μια διαρκής και ευέλικτη διαδικασία. Η τμηματική ανάπτυξη του τουρισμού «δίνει έμφαση στη σταδιακή εφαρμογή των συστάσεων (οδηγιών) για το σχεδιασμό, στη διαρκή παρακολούθηση της τουριστικής ανάπτυξης, και στην ευελιξία στις ρυθμίσεις του σχεδίου» (D. Timothy, 1998: 72). «Στη Yogyakarta, οι οικονομικές συνθήκες, οι παραδοσιακές πρακτικές στο σχεδιασμό, οι πολιτικές δομές και η έλλειψη κατάλληλης κατάρτισης των στελεχών του σχεδιασμού σε μερικές αναπτυσσόμενες περιοχές ... εγείρουν σημαντικά εμπόδια σ' αυτόν τον τύπο του σχεδιασμού» (ibid: 73).

Σύμφωνα με τον Burns, για να είναι αποτελεσματικός ο τουριστικός σχεδιασμός πρέπει να τηρούνται τουλάχιστον τρεις προϋποθέσεις: α) οικονομική βιωσιμότητα, β) κοινωνικο-πολιτισμική αποδοχή, γ) περιβαλλοντική βιωσιμότητα (P. Burns, 1998: 74). Το άρθρο αυτό

ασχολείται με το τρίτο ζήτημα της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας κυρίως όσον αφορά στις ακτές εν σχέσει με τις μεταφορές.

## 2. Το πρόβλημα: ο τουρισμός, η βιωσιμότητα, και οι ακτές υπό το πρίσμα των μεταφορών

Ο τουρισμός είναι σήμερα μια από τις πιο σημαντικές δραστηριότητες στο πλαίσιο της τριτογενεποιημένης οικονομίας. Ειδικά στην Ελλάδα, ο τουρισμός έχει καταστεί κρίσιμος τομέας και ως συχνά αναφέρεται, εθνική βιομηχανία, ενώ η βιβλιογραφία η σχετική με τον τουρισμό έχει τελευταία αυξηθεί σημαντικά, βοηθούντων και σχετικών αντικειμένων στα Ελληνικά Πανεπιστήμια (βλ. για παράδειγμα Υ. Apostoloroulos, L. Leonidou, and Ph. Loukissas, 2001, Π. Τσάρτας, 2000, Ε. Μανόλωγλου, Π. Τσάρτας, κ.ά., 1999). Η ελκυστικότητα της Ελλάδας στον τουρισμό, στοιχειοθετείται από δύο βασικούς παράγοντες: α) αρχαιότητες, β) θάλασσα. Από τους δύο αυτούς παράγοντες, εγείρονται διαφόρων κατηγοριών προβλήματα. Αυτό που περισσότερο όμως ενδιαφέρει το άρθρο αυτό είναι τα προβλήματα που σχετίζονται με τις μεταφορές και γενικότερα με τις υποδομές και τις ακτές. Η πίεση που ασκεί ο τουρισμός στις ακτές είναι πολυποικίλη, και έχει αναλυθεί αρκετά εκτενώς (βλ. Η. Coccossis, 1996, Χ. Κοκκώσης 2000), συσχετίζεται δε συχνά και με τις μεταφορές και με άλλες υποδομές

Γενικά, σε σχέση με τις υποδομές, έχει τονιστεί από πολλούς ερευνητές η σημασία που έχουν αυτές και η θετική τους συσχέτιση με την τουριστική ανάπτυξη (βλ. χαρακτηριστικά Γ. Σπιλάνης, 2000: 158-61, 174).

Ειδικότερα, σε σχέση με τις μεταφορές, τα προβλήματα αυτά μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως ακολούθως:

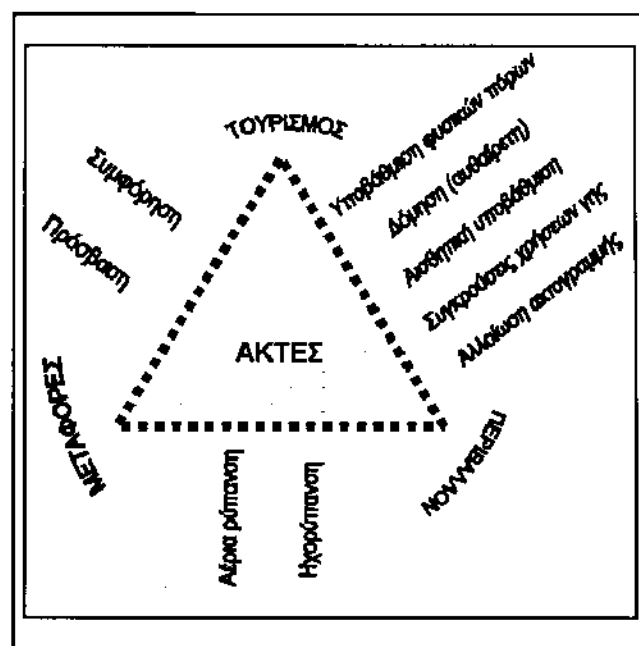
### A. Προβλήματα των ακτών άμεσα συνδεδεμένα με τις μεταφορές

- α. προβλήματα ρύπανσης: σχετίζονται με ρύπανση που γεννάται από τις καθ' εαυτού μεταφορές όπως ηχητική ρύπανση, καυσαέρια, απορρίμματα.
- β. προβλήματα πρόσβασης: ορισμένες παράλιες περιοχές έχουν άνετη πρόσβαση στην οποία περίπτωση δημιουργείται κυκλοφοριακή συμφόρηση από ιδιωτικά αυτοκίνητα και τουριστικά λεωφορεία, και συχνά αλλοίωση της ακτογραμμής, ενώ άλλες ακτές δεν είναι προσβάσιμες.
- γ. προβλήματα χρήσεων γης σε παρόδιες εκτάσεις: εμφανίζονται ενοχλητικές και ακατάλληλες χρήσεις πολλές φορές αυθαίρετες μόνο και μόνο λόγω της ύπαρξης οδών κοντά στις ακτές, με αποτέλεσμα ανάμεσα στα άλλα τις συγκρούσεις χρήσεων.

### B. Προβλήματα των ακτών έμμεσα συνδεδεμένα με τις μεταφορές

Τουριστική συμφόρηση και κορεσμός ακτών, με αποτέλεσμα την περιβαλλοντική και αισθητική υποβάθμιση. Το πρόβλημα αυτό κυρίως εμφανίζεται από τη διαφοροποιημένη προσβασιμότητα και από το μέχρι σήμερα κυρίαρχο πρότυπο του μαζικού συμβατικού τουρισμού, και τα μέσα μεταφοράς που συνήθως χρησιμοποιούνται. Η αύξηση της αυθαίρετης δόμησης και των υπερβάσεων που δημιουργούνται μέσω της βελτιωμένης προσπελασιμότητας δημιουργούν συχνά αλλοίωση της ακτογραμμής μέσω της – εν συνεχεία των προηγούμενων - παράνομης δόμησης στον αιγιαλό και μέσω της παντοειδούς πίεσης για «έργα».

Τα παραπάνω προβλήματα μπορούν να αναπαρασταθούν στο παρακάτω τριγωνικό σχήμα που συνοψίζει τα προβλήματα των ακτών και τη σχέση τους υπό τις οπτικές του τουρισμού, των μεταφορών και του περιβάλλοντος. Η κάθε πλευρά του τριγώνου ορίζει μια σχέση (τουρισμός-περιβάλλον, τουρισμός-μεταφορές, μεταφορές-περιβάλλον). Στην κάθε μια από τις πλευρές αντιστοιχεί μια ομάδα προβλημάτων που ασκούν πίεση επί των ακτών.



Τα προβλήματα αυτά μπορούν να αντιμετωπιστούν με το σχεδιασμό. Το ζήτημα είναι ότι ο σχεδιασμός με τη σειρά του πρέπει να μη δημιουργήσει νέες απειλές.

Η υπερχρησιμοποίηση της μεταφορικής υποδομής για την πρόσβαση στις ακτές και όλα τα παρελκόμενα προβλήματα θέτουν σε κίνδυνο τις φυσικές συνθήκες των ακτών. Συνεπώς, η πιθανότητα των ακτών να παραμείνουν ως φυσικοί πόροι των ευρύτερων περιοχών τους τίθεται σε κίνδυνο. Το γεγονός αυτό έχει περαιτέρω

επιπτώσεις που σχετίζονται με την απασχόληση στον τουρισμό. Έτσι, κάθε προτεινόμενη παρέμβαση δεν θα πρέπει να περιλαμβάνει την «ανάπτυξη» στους στόχους της με τον τρόπο που αυτή ορίζεται *ως σήμερα*, αλλά η «βιώσιμη ανάπτυξη», όπως αυτή ορίζεται *σήμερα*.

Η κατανόηση της αναπτυξιακής διαδικασίας έχει διέλθει τρία βασικά στάδια. Το πρώτο ήταν περιορισμένο στην οικονομική επιστήμη και ειδικότερα στο ζήτημα της μεγέθυνσης. Το δεύτερο στάδιο ορίστηκε ως το ζήτημα της ανάπτυξης που περιελάμβανε το πρώτο στάδιο αλλά εμπλουτιζόταν με κοινωνικο-πολιτισμικές και πολιτικές παραμέτρους που χαρακτηρίζουν τους κοινωνικούς σχηματισμούς.

Το τρίτο στάδιο της βιώσιμης (αιφόρου) ανάπτυξης, αρχικά διατυπωμένο κατά τη δεκαετία του '60 ως μια εξελικτική κοινωνική διαδικασία, αποτελεί σήμερα υπεράσπαστο. Μετά την αναφορά της Διεθνούς Επιτροπής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη στα 1987 (the Brundtland Report), η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης κατανοεί τον κόσμο με ένα πιο πολύπλοκο τρόπο, που θυμίζει λίγο μια διαχρονική αντίληψη της κατά Pareto αριστοποίησης. Πέρα από το ότι περιέχει τις έννοιες που εισήγαγαν τα προηγούμενα στάδια, περιλαμβάνει παραπέρα διάφορα φαινόμενα στο πλαίσιο μιας γενικότερης συμβιωτικής με τη φύση διαδικασίας, με τρόπο ώστε οι ανάγκες των κάθε φορά επομένων γενεών να μη υποσκάπτονται από δραστηριότητες που αποσκοπούν στην ικανοποίηση των αναγκών της εκάστοτε «σημερινής» γενεάς. Έτσι εισάγονται, στον κοινωνικό κατά βάση σχεδιασμό, οι φυσικές επιστήμες, ειδικά αυτές που συνδέονται με την οικολογία. Στο πλαίσιο αυτό αναδείχθηκε και το ζήτημα του «βιώσιμου η αιφόρου τουρισμού» (βλ. π.χ. G.K. Priestley et al, 1996, αλλά και E.Μπριασούλη 2000: 139-40).

Στην ανωτέρω βάση, το ζήτημα της τριπλής έννοιας «τουρισμός-αιφορία-ακτές» εξεταζόμενο υπό το πρίσμα των μεταφορών ανάγεται στον τρόπο του ορισμού των προβλημάτων και παρέχει λύσεις που σχετίζονται με την ανάπτυξη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στον τουρισμό σε συνδυασμό με την διασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξης στις παράλιες περιοχές.

Τα ερωτήματα λοιπόν που μπαίνουν για τους Σχεδιαστές, δεδομένης της επιθυμίας για τουριστική ανάπτυξη είναι πολύ συγκεκριμένα:

- α. τι είδους τουρισμός επιδιώκεται και πως πρέπει να αναπτυχθεί, ούτως ώστε η ανάπτυξη να είναι βιώσιμη, δηλ. πρακτικά περιβαλ-λοντικά αποδεκτή.
- β. πώς μπορούν οι μεταφορές και ποιες, να συνεισφέρουν στην παραπάνω κατεύθυνση

### 3. Ο Τουρισμός στη Μαγνησία

Η Μαγνησία, στο γεωγραφικό κέντρο της ηπειρωτικής χώρας, είναι προικισμένη με εξαιρετού φυσικού κάλλους τουριστικούς πόρους. Περιλαμβάνει το Πήλιο, τόσο το ίδιο το όρος όσο και τις ακτές των δύο πλευρών του, και το σύμπλεγμα των Βορείων Σποράδων (Σκιάθος, Σκόπελος, Αλόνησος, και τα μικρότερα νησιά), και αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τουριστικούς πόλους της χώρας.

Γενικότερα, η Μαγνησία κατηγοριοποιείται ως περιοχή όπου ο τουρισμός παρουσιάζει ανάπτυξη χωρίς να έχει καθοριστική σημασία (Γ.Σπιλάνης 2000:166). Όμως ειδικά στο Πήλιο, και στις Β.Σποράδες, ο τουρισμός αποτελεί μια από τις βασικότερες δραστηριότητες των κατοίκων, και εν πάσει περιπτώσει δραστηριότητα στην οποία προσβλέπουν οι περισσότεροι. Στα νησιά και

στις παράλιες περιοχές του Πηλίου υπάρχουν αρκετές ξενοδοχειακές μονάδες. Η τουριστική περίοδος περιορίζεται στις 40 ημέρες, ενώ ο βαθμός πληρότητας σε ετήσια βάση είναι σχετικά χαμηλός. Παρ'όλ'αυτά, υπάρχουν περίοδοι αιχμής που δημιουργούν συγκοινωνιακά (κυκλοφοριακά) προβλήματα και γεννούν συμφορήσεις των γενικότερων υπηρεσιών. Ως εκ τούτου πολλές υπηρεσίες κατά τη διάρκεια των περιόδων αιχμής εμφανίζονται υποβαθμισμένες. Κατά τη διάρκεια των ίδιων περιόδων αιχμής οι τιμές των προϊόντων και υπηρεσιών που σχετίζονται με τον τουρισμό συνήθως τείνουν να αυξάνονται.

Τα τουριστικά καταλύματα στην περιφέρεια διαιρούνται σε ξενοδοχεία, δωμάτια, παραδοσιακούς ξενώνες, και αγροτουριστικές μονάδες των 20-25 κλινών. Υπάρχουν επίσης αρκετά campings αλλά όχι μεγάλα ξενοδοχεία. Τα καταλύματα θεωρούνται επαρκή σε σχέση με την τρέχουσα ζήτηση, ενώ η ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών εκτιμάται ότι είναι ανεπαρκής.

Σύμφωνα με στοιχεία του 1997-98 (που έχουν συντεθεί από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας) το σύνολο της Μαγνησίας έχει 16000 περίπου ξενοδοχειακές κλίνες, 18900 κλίνες σε ενοικιαζόμενα 'δωμάτια', 600 σε ξενώνες και 1600 θέσεις σε campings. Εξαιρώντας τις κλίνες των δωματίων, το Πήλιο έχει περίπου 7000 κλίνες, τα νησιά 9000, ο Βόλος 1800 και το υπόλοιπο του νομού 300. Οι κλίνες των δωματίων, σύμφωνα με μια αντίστοιχη προσέγγιση κατανέμονται ως εξής: Πήλιο 6000, νησιά 12000, Βόλος 200, και υπόλοιπο νομού 700. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, ο αριθμός των διανυκτερεύσεων και ο βαθμός πληρότητας είχε την παρακάτω εξέλιξη:

<b>ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ</b>		
	<b>Μαγνησία</b>	<b>Ελλάδα</b>
<b>1995</b>	975,612	51.294,196
<b>1996</b>	654,084	47.945,506
<b>1997</b>	1.024,809	53.364,507
<b>1998</b>	1.079,015	56.549,442

<b>ΒΑΘΜΟΣ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ</b>		
	<b>Μαγνησία</b>	<b>Ελλάδα</b>
<b>1995</b>	40.56%	56.62%
<b>1996</b>	40.62%	54.37%
<b>1997</b>	42.66%	58.37%
<b>1998</b>	44.45%	61.55%

Πηγή: EOT

Σύμφωνα με εκτιμήσεις του Πανεπιστημίου, δεν υπάρχουν ουσιώδεις διαφορές στις διανυκτερεύσεις και στην πληρότητα μεταξύ των διαφόρων γεωγραφικών περιοχών στη Μαγνησία. Μπορεί κανείς συνεπώς να δεχτεί ότι οι μέσοι όροι που εμφανίζονται στον πίνακα είναι αντιπροσωπευτικοί και για την περιοχή του Πηλίου. Είναι όμως φανερό από τον πίνακα ότι ενώ οι διανυκτερεύσεις παραμένουν σε ένα ποσοστό 0,019 επί του συνόλου της χώρας, δεν συμβαίνει το ίδιο και με την πληρότητα η οποία δεν έχει αυξηθεί με τον ίδιο ρυθμό όπως ο εθνικός μέσος όρος.

Το μικρό μέγεθος των ξενοδοχείων, η έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού, και οι δυσκολίες στην απασχόληση αυτού του προσωπικού κατά τη διάρκεια μη τουριστικής (μη-αιχμής) περιόδου, η έλλειψη ποιοτικού ελέγχου στο κύκλωμα των τουριστικών δραστηριοτήτων σε συνδυασμό με την έλλειψη κατάλληλης παιδείας των εμπλεκόμενων, δημιουργούν εμπόδια στην τουριστική ανάπτυξη. Παρ'όλ'αυτά, η τουριστική δραστηριότητα αυξάνεται και προφανώς τα υπάρχοντα προβλήματα

αξιώνονται. Μερικά από αυτά τα προβλήματα σχετίζονται με τη συμφόρηση στις παράλιες περιοχές, γεγονός που ανάμεσα σε άλλους παράγοντες σχετίζεται με τις μεταφορές και με τις περιβαλλοντικές συνθήκες.

Ο επιθυμητός τύπος τουρισμού ποικίλλει ανάλογα με την περίπτωση. Στην περίπτωση της Μαγνησίας και ειδικά του Πηλίου, έχει πολλαπλώς αποδειχθεί ότι ο καταλληλότερος τύπος είναι ο εναλλακτικός μη μαζικός τουρισμός<sup>2</sup>. Με τη λογική αυτή, διεξήχθησαν διάφορα ερευνητικά προγράμματα στην κατεύθυνση της σοβαρής έρευνας για τις πιθανότητες ανάπτυξης του εναλλακτικού τουρισμού στη Μαγνησία και με σκοπό να σχεδιάσουν μέτρα για την εφαρμογή των αποτελεσμάτων τους.

#### **4. Δύο προγράμματα σχετιζόμενα με τον τουρισμό, τις μεταφορές και το περιβάλλον στη Μαγνησία SMART και LIFE<sup>3</sup>**

Το ΤΜΧΠΓΙΑ<sup>4</sup> του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας με την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Μαγνησίας (ΝΑΜ) ανέλαβε να εκτελέσει δύο προγράμματα που αποσκοπούσαν να διερευνήσουν τους τρόπους με τους οποίους ο τουρισμός θα μπορούσε να αναπτυχθεί στη Μαγνησία και πως θα πρέπει κανείς να τον διαχειρίζεται. Το πρότυπο της ανάπτυξης θα έπρεπε να είναι η αειφορία, θα έπρεπε να υπάρχει ειδική πρόβλεψη για τις ακτές, και για την αντιμετώπιση του σοβαρού ζητήματος των μεταφορών. Η διαδικασία του σχεδιασμού προβλέφθηκε να λαμβάνει υπόψη τους τοπικούς παράγοντες-δρώντες που έχουν τα δικά τους συμφέροντα και προσδοκίες. Με μια έννοια αυτή ήταν μια διαδικασία συμμετοχικού σχεδιασμού.

Το Πρόγραμμα SMART (Strategic Management of Actions Related to Tourism: Στρατηγική Διαχείριση

Δράσεων που Σχετίζονται με τον Τουρισμό), έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια των ετών 1996-97. Ο στόχος του ήταν να ερευνηθεί τρόπος για τη βελτίωση της διαχείρισης του τουρισμού μέσω της προστασίας και της χρησιμοποίησης του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος και να προωθήσει την αειφόρο τοπική ανάπτυξη. Οι συγκεκριμένοι στόχοι ήταν: να προωθήσει εναλλακτικές μορφές τουρισμού και μεταφορών, β) να προτείνει τρόπους με τους οποίους θα μπορούσε να οργανωθεί η αναδιανομή των τουριστικών ροών χωρικά και χρονικά από τις δημοφιλείς τουριστικές παράλιες περιοχές στις λιγότερο ανεπτυγμένες όρεινες περιοχές της ενδοχώρας και γ) να ευαισθητοποιήσει τους κατοίκους και τον ιδιωτικό τομέα της οικονομίας σχετικά με την ανάγκη της διαχείρισης του τουρισμού και της προστασίας του περιβάλλοντος μέσω της κατάρτισης. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί, το πρόγραμμα SMART περιέλαβε μια διεξοδική και σύνθετη έρευνα για τις τουριστικές τάσεις στο Πήλιο και στις ακτές της Μαγνησίας. Η έρευνα κατέγραψε την υπάρχουσα κατάσταση της περιοχής (δημογραφικά, παραγωγικά κ.ά. στοιχεία), τους τουριστικούς πόρους της, τα μέχρι τότε προταθέντα έργα, τις τάσεις και τα μεγέθη της τουριστικής κίνησης (διακινήθηκε ερωτηματολόγιο το καλοκαίρι του 1996 σε 700 τουρίστες σε στρωματοποιημένο δείγμα ξενοδοχείων), δημιούργησε τον πρώτο τουριστικό χάρτη του Κεντρικού Πηλίου σε σύστημα γεωγραφικών πληροφοριών, και έλαβε υπόψη τις εκφρασμένες απόψεις όλων των τοπικών δρώντων οι οποίοι συμμετείχαν σε συναντήσεις οργανωμένες από τον υπεύθυνο του προγράμματος, δηλ. το Πανεπιστήμιο. Σε συνέχεια, εντοπίστηκαν περιοχές κατάλληλες για πιλοτικές ενέργειες και σχεδιάστηκε και δοκιμάστηκε μια σειρά πιλοτικών ενεργειών. Αντίστοιχες πιλοτικές

ενέργειες σχεδιάστηκαν από τους εταίρους του προγράμματος στην Ισπανία και Ιταλία.

Στην Ελλάδα, οι πιλοτικές δράσεις του SMART ήταν προσανατολισμένες στη διερεύνηση των δυνατοτήτων μιας απλής μορφής εναλλακτικού τουρισμού που συνδυάζει και την αξιοποίηση συνδυασμένων τρόπων μετακίνησης των τουριστών στα πλαίσια της διερεύνησης της δυνατότητας εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς, η οργάνωση ενός οικολογικού σεμιναρίου για μαθητές, η εφαρμογή μιας πρότυπης ημερήσιας διαδρομής που περιελάμβανε και τη διαδρομή με το ιστορικό τριναίκι του Πηλίου, καθώς και κατάρτιση προσωπικού τουριστικών επιχειρήσεων.

Το πρόγραμμα SMART και οι πιλοτικές του δράσεις επιβεβαίωσαν σε πολύ μεγάλο βαθμό τα αποτελέσματα μιας προηγούμενης έρευνας (PACTE), και έθεσαν τα ζητήματα του μαζικού έναντι του μη μαζικού τουρισμού, κάνοντας τη διάκριση μεταξύ του τελευταίου και του εναλλακτικού έναντι του συμβατικού από την άλλη. Με τις πιλοτικές του δράσεις δημιούργησε μια «πρωτογενή συσσώρευση» εμπειρίας πάνω στο ζήτημα και επιβεβαίωσε την υπόθεση της καταλληλότητας του Πηλίου για εναλλακτικό μη μαζικό τουρισμό.

Ένας από τους στόχους του προγράμματος SMART, επίσης συνδεδεμένος με τις μεταφορές, ήταν να προτείνει τρόπους με τους οποίους οι παράλιες περιοχές θα μπορούσαν να αποσυμφορηθούν. Οι προτάσεις ήταν κυρίως διαχειριστικές αποσκοπώντας στην παροχή κινήτρων για χωρική και χρονική βελτίωση της κατανομής των τουριστών στο Πήλιο. Αυτό πρωτίστως σήμαινε την προσέλκυση τουριστών στο βουνό μέσω εναλλακτικών δραστηριοτήτων και τρόπων μεταφοράς και την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.

Τα συμπεράσματα του SMART είναι ήδη επιβεβαιωμένα στην πράξη, αλλά το πρόγραμμα λόγω της διάσπασής του σε πολλούς στόχους δεν απάντησε σε όλα τα ερωτήματα που σχετίζονταν με τα ζητήματα των μεταφορών (υποδομές και υπηρεσίες). Έτσι το πρόγραμμα LIFE (μεταφορές) έγινε με τη σειρά του σημαντικό από το γεγονός ότι συνδυάζει δύο σημαντικές τριτογενείς δραστηριότητες συνδεδεμένες με τις ακτές, τον τουρισμό και τις μεταφορές.

Το LIFE (μεταφορές) έλαβε χώρα στα 1998-99 δύο χρόνια περίπου μετά από το πρόγραμμα SMART. Αποσκοπούσε στο να προτείνει τρόπους με τους οποίους θα γίνει δυνατή η αειφόρος ανάπτυξη και η διαχείριση των παραλίων τουριστικών περιοχών της Μαγνησίας μέσω παρεμβάσεων στο μεταφορικό σύστημα του νομού. Προϋπόθεση για το πρόγραμμα ήταν ότι ο σχεδιασμός θα έπρεπε να συνυπολογίζει τις απόψεις των ενδιαφερομένων και ότι θα έπρεπε να κάνει μια εργώδη προσπάθεια για τη δημιουργία συναίνεσης. Το πρόγραμμα μερικώς στηρίχθηκε στην εμπειρία και στα συμπεράσματα του SMART. Μετά από λεπτομερή ανάλυση της περιοχής η ομάδα ήταν ικανή να καταδείξει τέσσερα βασικά ζητήματα που χρειάζονταν ειδική προσοχή. Τα ζητήματα αυτά που αποτέλεσαν και τέσσερις ειδικές έρευνες (ως μελέτες περίπτωσης) ήταν: α) το οδικό κύκλωμα Πηλίου, β) τα αεροδρόμια της περιοχής, γ) οι θαλάσσιες συγκοινωνίες και δ) τα εναλλακτικά δίκτυα μεταφορών.

Οι προταθείσες πολιτικές ήταν πραγματικά συμπεράσματα από αυτές τις μελέτες περίπτωσης του LIFE (μεταφορές). Ειδικότερα: α) για το οδικό κύκλωμα του Πηλίου η έρευνα πρότεινε ότι δεν υπάρχει ανάγκη για μεγάλα έργα οδοποιίας. Η βελτίωση του οδικού



δικτύου, η δημιουργία χώρων στάθμευσης, και η κατασκευή παρακάμψεων των χωριών αρκεί για την ομαλή λειτουργία του οδικού συστήματος και τις αναμενόμενες κυκλοφοριακές ροές εάν ληφθούν και άλλα συμπληρωματικά μέτρα που προτείνονται από τις άλλες μελέτες περίπτωσης. β) Για τα αεροδρόμια, η έρευνα κατέγραψε διαφωνία για τη δημιουργία νέων αεροδρομίων, ειδικά στην περίπτωση που προτείνεται κάποιο για το νότιο τμήμα της χερσονήσου της Μαγνησίας (παλαιότερα είχε διατυπωθεί τέτοια πρόταση). Αντίθετα, η έρευνα κατέδειξε την ανάγκη για τη βελτίωση των υπαρχόντων, δηλ του στρατιωτικού αεροδρομίου της Ν.Αγχιάλου που παρέχει εξυπηρέτηση σε πολιτικές πτήσεις και του αεροδρομίου της Σκιάθου. γ) Η έρευνα, στα πλαίσια της λογικής των συνδυασμένων μεταφορών και της λογικής των θαλασσιών μεταφορών κοντινής απόστασης, έθεσε το ζήτημα μιας νέας ιδέας για την περιοχή, της δημιουργίας θαλασσιών συνδέσεων μεταξύ παραλίων χωριών, μέσω ταχυπλόων σκαφών με στόχο τη μείωση των ροών των αυτοκινήτων κατά μήκος της παράλιας ζώνης. δ) Τέλος, η τέταρτη μελέτη περίπτωσης κατέληξε ότι μια σοβαρή μείωση της ροής των αυτοκινήτων θα μπορούσε να επιτευχθεί με την εγκατάσταση ενός συστήματος τηλεφερικών που θα παρελάμβανε κάποια από την κίνηση μεταξύ των παραλίων περιοχών και του βουνού συμπεριλαμβανομένου του χιονοδρομικού κέντρου. Αυτό σχετίζεται επίσης με τις παράλιες περιοχές καθώς ένα τέτοιο σύστημα θα μπορούσε να δημιουργήσει τη δυνατότητα για ευκολότερη μεταφορά τουριστών ανάμεσα στη θάλασσα και το βουνό, ενισχύοντας έτσι τις προσπάθειες για μεγαλύτερη ισοκατανομή του τουριστικού φόρτου. Αυτό θα είχε επίσης θετικές αναπτυξιακές επιπτώσεις, καθώς ο τουρισμός θα

ενισχύονταν στις ορεινές περιοχές και θα μπορούσαν να δημιουργηθούν αρκετές θέσεις εργασίας με άμεσο ή έμμεσο τρόπο.

### **5. Μετά το SMART και το LIFE (μεταφορές): πρακτικά συμπεράσματα**

Δuo χρόνια μετά την λήξη του προγράμματος SMART ο κλάδος του τουρισμού στη Μαγνησία ήδη έχει αισθανθεί την επίπτωση του εναλλακτικού τουρισμού που προτάθηκε από το πρόγραμμα αυτό και άλλα προηγούμενα. Η πιλοτική ημερήσια εκδρομή που προτάθηκε από το SMART, καθώς και άλλες παρόμοιες φύσης σήμερα περιλαμβάνονται σε πολλά τουριστικά πακέτα. Παράλληλα, άλλες εναλλακτικές μορφές τουρισμού κερδίζουν έδαφος, όπως ο ιππικός τουρισμός, ο μοναστηριακός τουρισμός, όλες συμπληρωματικές ή ουσιαστικά διάφορες από τον συμβατικό τουρισμό των 4S, και όλες επαγγελματικά ενταγμένες στα τουριστικά προγράμματα. Οι μορφές αυτές τείνουν σήμερα να γίνουν «επίσημες» καθώς διαφημίζονται διεθνώς και εφαρμόζονται από τα τοπικά τουριστικά γραφεία.

Η υλοποίηση όμως τέτοιων ευκαιριών στον κλάδο του τουρισμού, δεν έχει αντικαταστήσει τον συνήθη τουρισμό (μαζικό συμβατικό). Λειτουργεί συμπληρωματικά αλλά ικανοποιεί το σκοπό της ενθάρρυνσης των τουριστών να αποκτήσουν περισσότερη οικειότητα με το βουνό και να χρησιμοποιήσουν εναλλακτικούς τρόπους μεταφορών. Αυτό είναι ένα από τα θεμέλια της αναβάθμισης της προσδοκώμενης φυσιογνωμίας των τουριστών για την επέκταση της τουριστικής περιόδου και τον εμπλουτισμό των τουριστικών προορισμών.

Η «συνταγή» της επιτυχίας: η σημασία της δημιουργίας συναίνεσης και οι διαδικασίες

Η υιοθέτηση αυτής της μορφής του τουρισμού έγινε δυνατή λόγω της συναίνεσης που δημιουργήθηκε ανάμεσα σε ένα ουσιαστικό αριθμό επιχειρηματιών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο του τουρισμού, ορισμένων ξενοδόχων, τουριστικών γραφείων, και άλλων, και των τοπικών αρχών.

Η διαδικασία της δημιουργίας της συναίνεσης περιελάμβανε μια φάση συζητήσεων στραγγυλής τράπεζας πάνω στην τοπική τουριστική πολιτική, ανάμεσα στους ενδιαφερόμενους. Πρέπει να σημειωθεί ότι τέτοιες συζητήσεις με τέτοιο βαθμό συμμετοχής έγιναν για πρώτη φορά. Το είδος αυτό των συζητήσεων και της συναίνεσης συνεχίστηκε τόσο στο πλαίσιο του προγράμματος LIFE (μεταφορές) όσο και στο πλαίσιο άλλων πρωτοβουλιών: μια συνεχιζόμενη διαδικασία που πηγάζει από τις νομαρχιακές αρχές είναι η καθιέρωση ενός τοπικού «σήματος ποιότητας» για τις τουριστικές επιχειρήσεις. Προς το σκοπό αυτό ήδη συμμετέχουν διάφορες πλευρές ανάμεσά τους οι εστιάτορες, οι ιδιοκτήτες δωματίων, οι ξενοδόχοι, κλπ.

Το πρόγραμμα LIFE (μεταφορές) συνέχισε ακριβώς αυτή την παράδοση. Οι περισσότερες από τις προτάσεις του συζητήθηκαν με τους τοπικούς δρώντες. Η διαφορά είναι ότι τα μέτρα που προτείνονται από το LIFE (μεταφορές) είναι περισσότερο «υλικά» από τα «άυλα» που είχαν προταθεί από το SMART. Είναι χαρακτηριστικό ότι μετά από το LIFE (μεταφορές) ακολούθησαν ως αποτέλεσμα τρεις σημαντικές ενέργειες στον τομέα του σχεδιασμού των μεταφορικών δικτύων της περιοχής, που συνδέονται άμεσα με αυτό:

α. η επέκταση του αεροδρομίου της Νέας Αγχιάλου

(έργο που ούτως ή άλλως σχεδιάζονταν από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας),

- β. μια εκτεταμένη έρευνα για το σχεδιασμό του τελεφερίκ Πηλίου βασισμένη στα συμπεράσματα του LIFE (μεταφορές), η οποία συμβάλει στην ταχεία ωρίμανση του έργου, και
- γ. η προώθηση της θεσμικής δομής (δημιουργία εταιρείας) για το τραϊνάκι του Πηλίου μέσω του προγράμματος Recite/Ecosert.

Η ανάδειξη του πλέγματος των τοπικών συμφερόντων και διαφοροποιημένων αντιλήψεων που αποκαλύφθηκαν και που αναλύεται παρακάτω, αντλεί και από τα δύο αυτά προγράμματα έρευνας (SMART, LIFE-μεταφορές).

## **6. Η αποκάλυψη ομάδων συμφερόντων και οι αντιθέσεις που αναδείχθηκαν από τα δύο προγράμματα**

Οι τοπικοί δρώντες που αναφέρονται στο άρθρο αυτό που συμμετέχουν στον κλάδο του τουρισμού και ειδικά στις συγκεκριμένες δράσεις καθώς και σημαντικότερα χαρακτηριστικά τους, είναι:

1. Η Νομαρχιακή αυτοδιοίκηση Μαγνησίας εκφράζοντας επισήμως το σύνολο των κατοίκων του νομού, με ηγεσία μια σύμπραξη σοσιαλιστικών δυνάμεων (ΠΑΣΟΚ-ΣΥΝ).
2. Η Αναπτυξιακή Εταιρεία Μαγνησίας ΑΕ (ANEM), που εκφράζει το πλέον επιχειρησιακά ενεργό τμήμα της νομαρχιακής δομής προσανατολισμένη σ' αυτό που αποκαλείται σύγχρονος τομέας. Η εταιρεία αυτή είναι στην πραγματικότητα ένας ημι-αυτόνομος μηχανισμός μέσω του οποίου η ηγεμονική ομάδα των

νομαρχιακών αρχών μετά από την διασφάλιση κάποιας συναίνεσης μπορεί να ασκήσει ορισμένες πλευρές της πολιτικής της.

3. Η Ένωση Ξενοδόχων και άλλοι σχετικοί επαγγελματίες της περιοχής, φερόμενοι ως σχετισμένοι με τη συντηρητική παράταξη, αλλά μέσω ενός δυναμικού αντιπροσωπευτικού σώματος και του προέδρου τους συνεργαζόμενοι στενά με τις νομαρχιακές αρχές στη βάση σοβαρών κοινών συμφερόντων.
4. Οι τουριστικοί πράκτορες και γραφεία, μέρος των οποίων έχει πολλά κοινά συμφέροντα με τους ξενοδόχους, αλλά και σε αρκετό βαθμό διαφοροποιημένες επιδιώξεις.
5. Οι πανεπιστημιακοί ερευνητές και σχεδιαστές πολιτικών που δεν έχουν επενδεδυμένα συμφέροντα στην περιοχή πέραν της διασφάλισης μιας στενής σχέσης με τις τοπικές αρχές και της απόκτησης καλής φήμης, και εκτός βέβαια από την ιδιορρυθμία τους να θέλουν να ελέγξουν τη θεωρία (που χρησιμοποιούν) στην πράξη.
6. Το τοπικό γραφείο του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού. Το τοπικό γραφείο είναι αρκετά ενεργό αλλά έχει λίγη δυνατότητα ανάληψης πρωτοβουλιών, καθώς ο ΕΟΤ είναι ένας μάλλον συγκεντρωτικός και γραφειοκρατικός μηχανισμός με ελάχιστη ευελιξία και διοικητική εγρήγορση, ιδιαίτερα όσον αφορά σε Ευρωπαϊκά προγράμματα. Η κεντρική του διοίκηση στην Αθήνα φαίνεται ότι αξιολογεί τέτοια προγράμματα ως «μπελά».
7. Οι τοπικές κοινότητες άμεσα συνδεδεμένες με τα προγράμματα, αντιπροσωπευόμενες από τους δημάρχους τους που εκφράζουν τα συμφέροντα του

εκλογικού σώματος της κάθε περιοχής και ανεπίσημα συνδεδεμένων με τα τοπικά επιχειρηματικά συμφέροντα, ενδιαφερόμενοι όμως για την τουριστική ανάπτυξη των «περιοχών» τους.

8. Οι τοπικές κοινότητες έμμεσα συνδεδεμένες με τα προγράμματα, αντιπροσωπευόμενες από τους δημάρχους τους, που εκφράζουν αντίστοιχα συμφέροντα με την προηγούμενη κατηγορία, αλλά παραμένουν σκεπτικιστές καχύποπτοι ή εχθρικοί με όλους τους δρώντες που συμμετέχουν στα προγράμματα στα οποία αυτοί δεν συμμετέχουν.

Από την άποψη της στάσης απέναντι στις διαδικασίες και τα προβλήματα οι δρώντες αυτοί είναι δυνατό να κατηγοριοποιηθούν ως ακολούθως:

- A. οι υποστηρικτές των μεγάλων έργων υποδομής, και ιδιαίτερα των έργων στον τομέα των μεταφορών. Η ομάδα αυτή διαιρείται σε δύο υπο-ομάδες. Η πρώτη περιλαμβάνει μέλη των τοπικών κοινοτήτων από το νότιο μέρος της χερσονήσου της Μαγνησίας που αισθάνονται ότι η περιοχή τους δεν είναι ευνοημένη από τα υπάρχοντα τουριστικά σχέδια. Υποστηρίζουν ένα αεροδρόμιο στην περιοχή, σημαντικά έργα οδοποιίας, και δημιουργία μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων. Η δεύτερη υπο-ομάδα περιλαμβάνει λίγους επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στην ξενοδοχεία οι οποίοι θα ήθελαν να επεκταθούν, να δημιουργήσουν ελικοδρόμια δίπλα στα ξενοδοχεία τους, υποστηρίζοντας ότι το οδικό δίκτυο επιβάλλει μεγάλες χρονοαποστάσεις ανάμεσα στα ξενοδοχεία τους και το αεροδρόμιο της περιοχής. Είναι γενικά υπέρ μεγάλων έργων υποδομής, τα οποία αναμένουν από το κράτος να σχεδιάσει και να υλοποιήσει.

- Β. Οι υπέρμαχοι της διατήρησης. Η ομάδα αυτή περιλαμβάνει αυτούς που εμπλέκονται στα οικολογικά κινήματα της περιοχής. Η ομάδα κατ' αρχήν αντιτίθεται σε κάθε μεγάλο κατασκευαστικό έργο, συμπεριλαμβανομένων των μεγάλων ή και μεσαίων ξενοδοχείων, και σοβαρών έργων υποδομής, ενώ είναι υπέρ μικρών έργων που βελτιώνουν τις συνθήκες. Συχνά διέπονται από την λογική του οικολογισμού (βλ. Μ.Κούση, 2000).
- Γ. Οι υπέρμαχοι της αειφόρου ανάπτυξης. Η ομάδα αυτή επίσης διαιρείται σε δύο υπο-ομάδες. Η πρώτη περιλαμβάνει τους ακαδημαϊκούς και τα στελέχη της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης, καθώς και της ANEM. Η δεύτερη περιλαμβάνει κάποιους ανθρώπους από τον τουριστικό κλάδο που ανέπτυξαν μια κατανόηση για το συσχετισμό ανάμεσα στην ανάπτυξη και στον επιχειρηματικό τους τομέα καθώς και για τους φυσικούς πόρους πάνω στους οποίους βασίζεται ο τουρισμός στην περιοχή. Η ομάδα αυτή είναι υπέρ της δημιουργίας του τελεφερίκ και των προτεινόμενων από τις έρευνες έργων, καθώς και με επιφύλαξη υπέρ της μεσαίας κλίμακας ξενοδοχειακών μονάδων.
- Δ. Οι γραφειοκράτες. Η ομάδα αυτή περιλαμβάνει την κεντρική διοίκηση, όπως τα υπουργεία, ιδιαίτερα το ΥΠΕΧΩΔΕ. Είναι αξιοπεριεργό, πως η ομάδα αυτή περιλαμβάνει ορισμένους φανατικούς υπέρμαχους της λογικής «μη εγγίζετε το βουνό», ιδιαίτερα τη στιγμή που το Πήλιο σε μεγάλο μέρος του είναι ήδη ενταγμένο στις προτεινόμενες περιοχές Natura 2000 και ουδείς τουλάχιστον φανερά προτίθεται να διαταράξει αυτή τη ρύθμιση. Η θέση της ομάδας αυτής δεν είναι επισήμως γνωστή, διότι πρόκειται για στελέχη δημοσίων υπηρεσιών. Όμως οι σχετικές

βολιδοσκοπήσεις των ερευνητών τους κατατάσσουν ως εναντίους σε εγχειρήματα όπως το τελεφερίκ. Είναι πιθανό ότι οι διαφαινόμενες αντιδράσεις οφείλονται σε δύο λόγους:

- α. σε μια διοικητικίστικη λογική που καθοδηγείται από οικολογικές απόψεις χωρίς όμως να έχει ενσωματώσει έναν αναπτυξιακό προβληματισμό και μια σχετική τεχνική γνώση και εμπειρία για τέτοιου είδους έργα, και
- β. σε μια «αδράνεια» της διοίκησης, που παραλύει απέναντι σε κάθε τι νέο μη έχοντας τα εργαλεία να αναλύσει και να αποφασίσει.

Αντιθέσεις που αναδείχτηκαν από το πρόγραμμα SMART δεν ήταν ιδιαίτερα σημαντικές. Κυρίως αφορούσαν στην κάλυψη των περιοχών από αυτό και στη μορφή των προτεινόμενων παρεμβάσεων.

Ως προς το ζήτημα των περιοχών κάλυψης, υπήρχε μια σχετικά αμβλεία αντίθεση ανάμεσα στις άμεσα συμπεριλαμβανόμενες κοινότητες δηλαδή σ' αυτές που συμμετείχαν στις πιλοτικές δράσεις και σ' αυτές που είτε δεν συμμετείχαν καθόλου είτε δεν συμμετείχαν στις πιλοτικές δράσεις. Η αντίθεση αυτή είχε να κάνει με τις προσδοκίες των τοπικών κοινοτήτων, όσον αφορά στο πρόγραμμα. Υπήρχε μια ανεπαρκής κατανόηση της παραδειγματικής και πειραματικής υφής των πιλοτικών δράσεων. Οι περισσότεροι φαντάζονταν ότι το πρόγραμμα θα υλοποιούσε και θα χρηματοδοτούσε μόνιμα μέτρα και δράσεις για την ανάπτυξη του τουρισμού στις συγκεκριμένες περιοχές που περιελάμβανε. Η λογική αυτή κατατάσσεται στην ίδια αντίληψη με την κατανόηση της ανάπτυξης μονομερώς ως συνάρτηση με τα έργα υποδομής και ειδικά μεταφορικής υποδομής, αλλά δεν μπορεί να

σχοιαιοθετηθεί ως αντίληψη που σχετίζεται άμεσα με μεγάλα κατασκευαστικά συμφέροντα.

Όσον αφορά στις μορφές της παρέμβασης του προγράμματος, υπήρχε μια άλλη επίσης σχετικώς *αμβλεία αντίθεση ανάμεσα στις κοινότητες που συμμετείχαν και σ' αυτούς που διαχειρίζονταν το πρόγραμμα*, ιδιαίτερα στις Νομαρχιακές Αρχές. Η κατανόηση των περισσότερων δημοτικών-κοινοτικών αντιπροσώπων για τα προγράμματα που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ ήταν ότι τα προγράμματα πρέπει να υλοποιούν υλικό έργο (hard projects) – ή τουλάχιστον μελέτες με μια καθαρή προοπτική υλοποίησης, όπως η κατασκευή ενός δρόμου – και να διοχετεύουν κονδύλια στις κοινότητες. Αποδείχτηκε δύσκολο να γίνει κατανοητό ότι τα προγράμματα μπορούν να κατευθύνονται και σε μαλακά μέτρα και πειραματικές – πιλοτικές δράσεις. Στο σημείο αυτό επίσης μπορεί να γίνει το ίδιο σχόλιο με την προηγούμενη περίπτωση *εν σχέσει με την αντίληψη για τα έργα υποδομής*.

Στο πρόγραμμα LIFE (μεταφορές) *αναδείχθηκε μια διαφορετική ομαδοποίηση συμφερόντων, και συνεπώς θέσεων*. Η μεγαλύτερη αντίθεση ήταν γύρω από την πιθανή κατασκευή νέων ξενοδοχείων και γύρω από τη *χωροθέτηση του προτεινόμενου τελεφερίκ, αντίθεση που συνεχίζεται και μέχρι σήμερα στα επόμενα ερευνητικά προγράμματα που είναι ειδικότερα για το τελεφερίκ*. Πρόκειται για αντιθέσεις που άμεσα αφορούν σε υποδομές (είτε καταλύματα είτε μεταφορές).

Η κατασκευή νέων ξενοδοχείων, που εδώ γίνεται κατανοητή ως υποδομή της δραστηριότητας του τουρισμού, είναι ένα ερώτημα που αντιμετωπίζει η περιοχή, με την καλή τουριστική προοπτική που έχει. Το ερώτημα ήταν βέβαια την εποχή των συζητήσεων

θεωρητικό εκτός από την προοπτική ενός ξενοδοχείου που είχε ήδη προταθεί, διότι ο Βόλος δεν είχε ακόμη ανακηρυχθεί Ολυμπιακή πόλη. Κατά καιρούς είχαν «πέσει στο τραπέζι» διάφορες ιδέες από διάφορους δρώντες αλλά τίποτε δεν είχε ποτέ συγκεκριμενοποιηθεί. Η βασική ιδέα που επικράτησε ήταν η δημιουργία μεσαίων μονάδων (μέχρι 300 κλίνες). Αυτό προτάθηκε από πολλούς διότι θεωρήθηκε ότι η κλίμακα αυτή θα βοηθούσε τον τουρισμό καλύτερα στην περιοχή. Συχνά οι προτείνοντες αντιπροσωπεύουν μια ιδεολογία που ευνοεί τις ιδιωτικές πρωτοβουλίες μάλλον μεγάλων συμφερόντων.

Η σχετικώς θεωρητική φύση της συζήτησης έχει μια πολύ *πραγματική πλευρά που συνδέεται με την τοπική πολιτική*. Στην πραγματικότητα οι τοπικοί πολιτικοί που συμμετέχουν στις συναντήσεις τείνουν να συνηγορούν ή να αντιμάχονται διάφορες ιδέες γνωρίζοντας ότι οι *εκλογικές τους περιφέρειες θα μάθουν τις απόψεις που εξέφρασαν, προσπαθώντας έτσι να βελτιώσουν την εικόνα τους εν όψει των επομένων εκλογών*. Αυτοί που ήταν υπέρ, αντιπροσώπευαν περιοχές που ήταν μάλλον λιγότερο προικοδοτημένες με τέτοιες διευκολύνσεις και που υστερούσαν σε τουριστική ανάπτυξη.

Στο βαθμό που αυτό γίνεται κατανοητό, είναι ευκολότερο να κατανοήσει κανείς τις θέσεις των διαφόρων δρώντων, πέραν των τοπικών πολιτικών, εν σχέσει με την κατασκευή των νέων ξενοδοχείων. Με την έννοια αυτή, μπορεί να ερμηνευθεί η στάση των περισσότερων από τους *ξενοδόχους που δεν είναι υπέρ νέων μεγάλων ξενοδοχείων, αλλά υπέρ έργων υποδομής, των τουριστικών πρακτόρων που συνηγορούν για νέα ξενοδοχεία, των νομαρχιακών αρχών και των πανεπιστημιακών που είναι υπέρ νέων μεσαίων κυρίως ξενοδοχείων (συμβολή στην αύξηση της απασχόλησης)*

αλλά με τήρηση περιβαλλοντικών παραμέτρων.

Οι άμεσα εμπλεκόμενες τοπικές κοινότητες (π.χ. στις πιθανές περιοχές κατασκευής ξενοδοχείων) ήταν περισσότερο ενδιαφερόμενες για τα αντισταθμιστικά οφέλη που θα απολάμβαναν, κυρίως σε όρους απασχόλησης, οικονομικής δραστηριότητας και υλικών παροχών.

Τα σχέδια για ένα σύστημα τελεφερίκ. Όπως είναι γνωστό, τα συστήματα τελεφερίκ είναι οικολογικά αποδεκτά, κυρίως διότι μειώνουν τον αριθμό αυτοκινήτων στα βουνά. Το τελεφερίκ αναμένεται ότι παράλληλα με άλλες παρεμβάσεις θα βοηθήσει στη ρύθμιση των τουριστικών ροών, αυξάνοντας την ελκτικότητα του βουνού με καλές πιθανότητες ένα μικρό τμήμα παραθεριστών να επισκέπτεται το βουνό ημερησίως. Οι υπέρμαχοι της οικολογικής διατήρησης και οι οικολόγοι, φαίνεται ότι έχουν κατανοήσει ότι εάν είναι έτσι τα πράγματα είναι καλύτερα να μη αντιπθεούν στη δημιουργία του συστήματος. Στην αντίθετη περίπτωση, το βουνό θα κατακλυσθεί προοδευτικά από αυτοκίνητα με συνέπεια περαιτέρω ρύπανση και μεγάλα κατασκευαστικά έργα (δρόμοι και αναγκαίοι χώροι στάθμευσης). Άρα δεν προέκυψε μείζον πρόβλημα από τις ομάδες αυτές.

Καθώς ένα πιθανό τέτοιο πρόβλημα υπερκεράσθηκε, ο αναμενόμενος ανταγωνισμός ανάμεσα στις τοπικές αρχές ξεκίνησε για τη χωροθέτηση του συστήματος και για τη διεκδίκηση της αφετηρίας του. Κι' αυτό διότι όλοι ελπίζουν να έχουν οικονομικά οφέλη για τις περιοχές τους και φυσικά εκλογικά οφέλη από τις ενέργειές τους.

Η δύσκολη επιλογή ήταν ανάμεσα σε δύο εναλλακτικές λύσεις. Α) να εγκατασταθούν δύο αυτόνομα συστήματα όπου το πρώτο είναι ένα μικρό και βιώσιμο και συνδέει

το Βόλο με τις κοντινές και πολύ τουριστικές Μακρινίτσα και Πορταριά, ενώ το δεύτερο θα αρχίζει από μια άλλη περιοχή (Αγριά) και θα συνδέει την περιοχή με το χιονοδρομικό κέντρο του Πηλίου. Β) η δεύτερη εναλλακτική είναι να εγκατασταθεί ένα σύστημα που θα συνδέει το Βόλο με τη Μακρινίτσα και Πορταριά (όπως προηγουμένως) και θα συνεχίζει προς το χιονοδρομικό κέντρο, δηλαδή θα υπάρχει ένα ενιαίο μεγαλύτερο σύστημα.

Τα πλεονεκτήματα της πρώτης εναλλακτικής ήταν ότι η χρονοαπόσταση μεταξύ του Βόλου και του χιονοδρομικού κέντρου θα ήταν μικρότερη και ότι το σύστημα δεν θα ήταν ανταγωνιστικό με το ιδιωτικό αυτοκίνητο. Τα μειονεκτήματα ήταν ότι το κόστος της εγκατάστασης και λειτουργίας θα ήταν υψηλό διότι θα επρόκειτο για διπλό σύστημα, επίσης διότι το αυτόνομο δρομολόγιο προς το χιονοδρομικό κέντρο δεν θα ήταν οικονομικά βιώσιμο (πράγμα που επιβεβαιώθηκε αργότερα με ειδική εκτεταμένη έρευνα του ΠΘ). Στην εναλλακτική αυτή πρόταση, η διαδρομή έχει αφετηρία την περιοχή της Αγριάς και περνάει μέσα από τη Δράκεια, ένα από τα λιγότερο ανεπτυγμένα χωριά της περιοχής.

Τα πλεονεκτήματα της δεύτερης εναλλακτικής (ενιαία γραμμή Βόλος - Πορταριά-Μακρινίτσα - Χάνια - χιονοδρομικό κέντρο) είναι οι οικονομίες κλίμακας καθώς η βιωσιμότητα της διαδρομής ανάμεσα στο χιονοδρομικό κέντρο και στις Μακρινίτσα-Πορταριά που δεν είναι εξασφαλισμένη θα υπερκαλύπτεται από τη διαδρομή Βόλος Μακρινίτσα-Πορταριά που προβλέπεται να είναι άνετα βιώσιμη. Τα μειονεκτήματα είναι ότι η διαδρομή είναι αρκετά μεγάλη (35 λεπτά) και ότι το σύστημα θα είναι ανταγωνιστικό με το ιδιωτικό αυτοκίνητο. Στην εναλλακτική αυτή πρόταση η ενιαία διαδρομή περνά από τα δύο χωριά που είναι πολύ τουριστικά και όπου

ένας μεγάλος αριθμός των τουριστών που διαμένουν εκεί έχει ως προορισμό της δραστηριότητάς του το χρονοδρομικό κέντρο.

Είναι ενδιαφέρον να δει κανείς ποιος υποστηρίζει την κάθε εναλλακτική πρόταση. Οι εκπρόσωποι των καινοτήτων Μακρινίτσας-Πορταριάς (όπως και όλοι) θέλουν οι ενδιάμεσοι σταθμοί να εγκατασταθούν στην περιοχή τους, οι δε εκπρόσωποι της Αγριάς δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στην αφετηρία – παραβλέποντας τα σφέλη από τον σταθμό στα Χάνια. Οι ακαδημαϊκοί κλίνουν προς τη δεύτερη εναλλακτική πρόταση (ενιαία γραμμή), ενώ οι νομαρχιακές αρχές θέλουν τους ακαδημαϊκούς να αναλάβουν την ευθύνη της τελικής πρότασης. Οι τελευταίοι, με βάση τις αναλύσεις των τουριστικών και οικονομικών δεδομένων (έρευνα πεδίου, βιωσιμότητα), κλίνουν επίσης προς την ίδια εναλλακτική πρόταση που επίσης εκφράζει τα δύο «ανεπτυγμένα» χωριά.

### **7. Οι καθοριστικοί παράγοντες της δημιουργίας συναινέσεων**

Οι πιθανές μορφές του τουρισμού, η ποικιλία των συμφερόντων που αντιπροσωπεύονται στην περιοχή, οι σοσιαλιστικές τοπικές αρχές σε αντίστιξη με τα επιχειρηματικά συμφέροντα σε μια από τις περισσότερες υποσχόμενες τουριστικές περιοχές της Ελλάδας, η ανάγκη να αυξηθεί το τοπικό εισόδημα και να περιοριστεί η μείωση του πληθυσμού είχαν εξαιρετικές πιθανότητες να οδηγήσουν σε οξείες αντιθέσεις ανάμεσα στους διάφορους δρώντες. Αυτό είχε συμβεί και στο παρελθόν σχετικά με τον κύριο δρόμο που οδηγεί στο Βόλο. Όμως καμία μείζων σύγκρουση δεν επήλθε μέχρι σήμερα στο πεδίο αυτό. Γιατί;

α. Οι δρώντες κατενόησαν καλά τον κοινό σκοπό

Το γεγονός ότι η περιοχή έχει μεγάλη τουριστική δυναμική λόγω του έξοχου φυσικού περιβάλλοντος και του καλά διατηρημένου δομημένου περιβάλλοντος (και των δύο πολύ διαφορετικών από το ελληνικό στερεότυπο που είναι γνωστό στον «μαζικό» τουρίστα) έγινε κατανοητό από όλους τους δρώντες. Το γεγονός ότι η προίκα αυτή είναι πόρος ικανός να γεννά πλούτο μέσω του τουρισμού έγινε επίσης σταδιακά κατανοητό (μέχρι πρόσφατα οι κάτοικοι αξιολογούσαν σχεδόν μόνο τις ακτές ως τουριστικό πόρο). Όταν το βουνό άρχισε να δείχνει την τουριστική του ελκτικότητα αλλά και να διαφαίνονται οι πρώτες απειλές από τις κατεστημένες μορφές τουρισμού, οι ιδέες για εναλλακτικό τουρισμό, και οι συνακόλουθες για εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς, κέρδισαν έδαφος και βρήκαν συμμάχους ανάμεσα σ' αυτούς που ασχολούνται με τα χειμερινά σπορ και τα σπορ βουνού. Παράλληλα, οι περισσότεροι έχουν κατανοήσει ότι η ποιότητα των ακτών (πολλές από τις οποίες συστηματικά λαμβάνουν το ευρωπαϊκό γαλάζιο σημαϊάκι) πρέπει να προστατευθεί γεγονός που οδηγεί στην ανάγκη εξορθολογισμού των τουριστικών ροών στις περιόδους αιχμής.

β. Η διαδικασία οικοδόμησης συναίνεσης που σχετίζεται με τη δημοκρατική στάση των Νομαρχιακών Αρχών και το ειδικό βάρος του Πανεπιστημίου.

Οι απόψεις για τον εναλλακτικό τουρισμό τέθηκαν και προωθήθηκαν σε μια ευτυχή συγκυρία από ένα συνδυασμό δρώντων: α) από τη ΝΑΜ και από μια ιδιωτική εταιρεία συμβούλων και β) από το Πανεπιστήμιο. Οι δύο πλευρές ξεκίνησαν από διαφορετικές αφετηρίες και συνέκλιναν στα ίδια συμπεράσματα. Σημαντικό στη διαμόρφωση της άποψης

των τοπικών παραγόντων ήταν ότι σε ένα προηγούμενο έργο (PACTE) που έγινε από τη NAM και την ιδιωτική εταιρεία συμμετείχαν διάφορες κοινότητες μέσω των αντιπροσώπων τους. Οι συμμετέχοντες είχαν την ευκαιρία να ταξιδέψουν στο εξωτερικό (Ιταλία, Γαλλία), και να επισκεφθούν πρότυπες τουριστικές περιοχές. Η συμμετοχή αυτή δημιούργησε την κατάλληλη ατμόσφαιρα και τους έκανε δεκτικούς στην ιδέα να βελτιώσουν τον τουρισμό στο βουνό και να τον συνδέσουν με τον τουρισμό της θάλασσας. Όταν το πρόγραμμα SMART ήλθε αργότερα να εφαρμόσει πιλοτικές δράσεις και να αναλύσει σε μεγαλύτερο βάθος τις προοπτικές του τουρισμού, το έδαφος δεν ήταν παρθένο πλέον. Ήταν όμως εύφορο και πολλές άλλες κοινότητες ήθελαν να συμμετέχουν. Με την καθοδήγηση του Πανεπιστημίου έγιναν πολλές συναντήσεις: α) σχεδόν με όλες τις τοπικές αρχές της περιοχής στους δικούς τους χώρους, και β) στο Πανεπιστήμιο με όλους τους αντιπροσώπους των επαγγελματικών ομάδων και σωμάτων. Στις συναντήσεις αυτές εξέφρασαν όλοι τις απόψεις τους και τα σχέδιά τους. Η διαδικασία εξασφάλιζε ότι κανείς δεν αποκλείεται και ότι όλες οι απόψεις ακούγονταν αξιολογούνταν και καταγράφονταν. Αυτό δεν θα μπορούσε να συμβεί αν η NAM δεν είχε αυτή τη δημοκρατική αντίληψη για τη δράση και μια αρκετά ανεπτυγμένη αίσθηση (για τα ελληνικά δεδομένα) για το συμμετοχικό σχεδιασμό. Οι συναντήσεις ήταν κρίσιμες διότι παρείχαν βήμα για την έκφραση διαφορετικών απόψεων και επιχειρημάτων σε ανθρώπους που ενώ ανήκαν στην ίδια κοινότητα δεν είχαν μέχρι τότε την ευκαιρία να συναντηθούν και να συνομιλήσουν με τέτοιο τρόπο για τέτοια ζητήματα. Έτσι, ήταν πολύ σημαντικό ότι δημιουργήθηκε η έννοια της κοινότητας ανάμεσα στους συμμετέχοντες, οι οποίοι επέτυχαν σε σημαντικό

βαθμό να παραμερίσουν τα μεταξύ τους στοιχεία δυσπιστίας.

γ. Μη ωρίμανση της έκφρασης ορισμένων δομικών συμφερόντων

Το γεγονός ότι τα αντιτιθέμενα συμφέροντα δεν εκφράστηκαν με τρόπο που να οδηγήσουν τις διαδικασίες των προγραμμάτων σε αδιέξοδο, μερικώς οφείλεται στην μη ανάπτυξη αυτών των συμφερόντων. Ειδικότερα, η διαίρεση εργασίας δεν είναι τόσο βαθιά που να οδηγεί σε μεγάλους ανταγωνισμούς. Για παράδειγμα, τα συμφέροντα των ξενοδόχων αναμιγνύονται με τα συμφέροντα των τουριστικών πρακτόρων. Τα συμφέροντα των εκπροσωπούμενων κοινοτήτων είναι πολύ κοντά στα συμφέροντα των ιδιοκτητών δωματίων, ή των ενδιαφερομένων επενδυτών. Παράλληλα, οι θερινοί κάτοικοι, δηλ. οι ιδιοκτήτες δευτέρας κατοικίας δεν ήταν δυνατό να εκπροσωπηθούν. Η τελευταία αυτή ομάδα συνήθως αντιτίθεται σε μεγάλα έργα και σε τουριστική αύξηση διότι έχουν επιλέξει την περιοχή για το ήσυχο περιβάλλον της. Τούτων δεδομένων, αυτό που προέβαλε στις συναντήσεις ήταν ένας κοινός παρονομαστής με συμβιβαστικά χαρακτηριστικά, δηλ. ότι πρέπει να επιδιωχθεί τουριστική ανάπτυξη με γνώμονα την αειφορία, με όποιο τρόπο κατανοούσε κανείς αυτή την έννοια. Παραπέρα, η εκπροσώπηση των κεντρικών αρχών, π.χ. των Υπουργείων, ή του ΕΟΤ δεν ήταν ισχυρή, ή στερούνταν συγκεκριμένης πολιτικής πέρα από ένα γενικό πλαίσιο για τη διατήρηση της παραδοσιακής φυσιογνωμίας της περιοχής.

δ. Η μικρή κλίμακα επιτρέπει προσωπικές σχέσεις

Το γεγονός ότι η κλίμακα της περιοχής δεν είναι μεγάλη καθιστά ικανούς τους ανθρώπους να έχουν μεταξύ τους προσωπικές σχέσεις, ή τουλάχιστον να γνωρίζονται.



Ακόμα και στις περιπτώσεις που υπήρχαν ανταγωνιστικά συμφέροντα, οι σχετικά στενές σχέσεις εξασφάλιζαν ότι το εγχείρημα της τουριστικής ανάπτυξης ήταν κάτι σαν μια οικογενειακή επιχείρηση για την περιοχή (εξ' ου βέβαια και η δυσπιστία για τους πιθανούς ξένους μελλοντικούς μεγάλους επενδυτές). Αυτό, βεβαίως, έκανε την αναζήτηση λύσεων πιο πολύπλοκη (λόγω προσωπικών ανταγωνισμών) αλλά και ευκολότερη (λόγω του ότι στο τέλος επικρατούσε η αίσθηση της κοινής κατανόησης). Οι προσωπικές γνωριμίες επίσης βοήθησαν να ξεπεραστούν κάποιες πολιτικές δυσκολίες. Ενώ σε μεγαλύτερες περιοχές όπου οι καταστάσεις είναι πιο απρόσωπες, οι διαμάχες μεταξύ των διαφόρων πολιτικών πλευρών είναι εμφανέστερες (παρ' όλο που σήμερα γενικότερα ο πολιτικός ανταγωνισμός έχει ασθενέστερη ιδεολογική βάση), στην περίπτωση της Μαγνησίας το ζήτημα ήταν σημαντικά υποτονισμένο. Σ' αυτό βεβαίως συνέδραμε η γενικότερη εξασθένηση των ιδεολογικών αντιπαραθέσεων και η ευρύτερη αποδοχή του ρόλου του ιδιωτικού τομέα. Η αποδοχή αυτή, λόγω του «εκασυγχρονιστικού» ρεύματος, μερικές φορές δείχνει να είναι ισχυρότερη ανάμεσα στους σοσιαλιστές από ότι στους συντηρητικούς που στην Ελλάδα για ιστορικούς λόγους έχουν συνηθίσει σε ισχυρή συγκεντρωτική κρατική εξουσία και παρεμβάσεις.

## 8. Συμπεράσματα

### A. Για τη διαδικασία σχεδιασμού

Οι ακαδημαϊκοί που είναι σχεδιαστές μπορούν ακόμα να κάνουν σχεδιασμό επιτυχώς εάν: α) διατηρούν το πνεύμα του σχεδιασμού που αφήνει χώρο για συμμετοχικές πρακτικές και διαδικασίες, και β) δημιουργούν συνδέσεις με την περιοχή, δηλ. εάν ασκούν

αυτά που διδάσκουν. Ακόμη και σήμερα ο σχεδιασμός δεν είναι απώλεια χρόνου ή άσκοπη άσκηση.

1. Οι επαγγελματίες και οι αιρετοί αξιωματούχοι των τοπικών κοινωνιών δεν έχουν κατανοήσει την έννοια των μαλακών μέτρων ιδιαίτερα εάν θεωρούν ότι οι περιοχές τους υστερεί αναπτυξιακά. Καθώς για μια σειρά λόγους δεν έχουν την ικανότητα να αντιληφθούν την αξία και τα οφέλη τέτοιων μέτρων, τείνουν να επιδιώκουν σκληρά μέτρα όπως έργα υποδομής, και μεταφορικής υποδομής ειδικότερα, καθώς σε τέτοια έργα είναι που προσκρούει καθημερινά ο πολίτης ως άμεσος και συνεχής χρήστης και καθώς τέτοια έργα είναι ορατά με φυσικό τρόπο. Ιδιαίτερα οι εκπρόσωποι της τοπικής αυτοδιοίκησης πιστεύουν ότι κάθε σκληρό μέτρο θα βελτιώσει την προβαλλόμενη πολιτική τους φυσιογνωμία (προφίλ) και θα τους βοηθήσει να επανεκλεγούν. Με την έννοια αυτή, σε κάθε απόπειρα συμμετοχικού σχεδιασμού οι σχεδιαστές αντιμετωπίζουν μια σθεναρή ζήτηση και συνήθως ατελείς προτάσεις.
2. Ο συμμετοχικός σχεδιασμός μπορεί να αποδώσει καλά εκεί όπου η κλίμακα είναι τέτοια που οι τοπικοί δρώντες ή οι εκπρόσωποί των τοπικών ομάδων γνωρίζονται και διατηρούν κάποιο επίπεδο κοινωνικών και προσωπικών σχέσεων. Στην περίπτωση αυτή οι πολιτικές διαφωνίες και διαφορές έχουν μια πιθανότητα να υπερκεραστούν και η συναίνεση κάποιο περιθώριο να δημιουργηθεί. Βεβαίως, αυτό δημιουργεί το ρίσκο να στηθεί ένα τοπικό λόμπυ που θα ξεπερνά τους σχεδιαστές εάν οι τελευταίοι δεν έχουν δημιουργήσει τις απαραίτητες συνδέσεις με την περιοχή.

3. Ο επερχόμενος τουρισμός εμπειριών επειδή ακριβώς προϋποθέτει την ανάμειξη του συνόλου μιας κοινότητας που είναι τουριστικός προορισμός, καθιστά απαραίτητη την ύπαρξη εκτεταμένης συναίνεσης μεταξύ των κατοίκων, των τοπικών αρχών και των Σχεδιαστών για ζητήματα περιβάλλοντος και υποδομών στην προοπτική της αειφόρου ανάπτυξης. Η συναίνεση αυτή πρέπει να βασίζεται σε κοινή αντίληψη για τον ρόλο των μαλακών μέτρων έναντι των σκληρών μέτρων (κατασκευές-υποδομή).
- B. Για τον τουρισμό, το παράλιο περιβάλλον και τις μεταφορές
1. Οι τουριστικοί πόροι δεν πρέπει να οδηγούν στην απερίσκεπτη εμπορευματοποίησή τους. Η θέση αυτή έχει μια ευκαιρία να γίνει κατανοητή από τις ενδιαφερόμενες τοπικές πλευρές ειδικά εάν οδηγηθούν να κατανοήσουν ότι η παράλογη εμπορευματοποίηση θα υπονομεύσει τους ίδιους τους τουριστικούς πόρους.
  2. Οι τουριστικές ροές μπορεί σε ένα περιορισμένο βαθμό να γίνουν διαχειρίσιμες από παρεμβάσεις στα συστήματα και δίκτυα μεταφορών, αλλά ο κυρίαρχος παράγοντας που καθορίζει τις τουριστικές ροές είναι πολιτισμικός και εξαρτώμενος από την ευρύτερη τουριστική οικονομική δραστηριότητα στην οποία οι *tour operators* παίζουν κυρίαρχο ρόλο. Παρ' ολ' αυτά, οι αλλαγές στις προτιμήσεις των πελατών-τουριστών έχουν εξαναγκάσει τους *tour operators* να φροντίσουν και για ορισμένες εναλλακτικές μορφές τουρισμού (συμπεριλαμβανόμενων και εναλλακτικών τρόπων μεταφορών) και τα τουριστικά πρακτορεία να συμπεριλάβουν τέτοια εναλλακτικά στοιχεία.
3. Η εμπειρία έχει δείξει ότι δεν έχει έννοια να προσπαθεί κανείς να εκτρέψει τον τουρισμό από τη θάλασσα στο βουνό. Ο θερινός τουρισμός κατευθύνεται πρωτίστως στη θάλασσα, πράγμα που προφανώς δημιουργεί μια σειρά περιβαλλοντικών προβλημάτων στα οποία συμβάλλουν οι μεταφορικές υποδομές και δραστηριότητα. Το ερώτημα είναι πώς να συμπληρωθούν οι θερινές διακοπές με δραστηριότητες και εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς και τουρισμού στο βουνό, χωρίς να απειληθεί το ορεινό περιβάλλον. Η προοπτική αυτή θα βελτίωνε τις τουριστικές ροές και θα αναζωογονούσε την ενδοχώρα των παραλίων, βοηθώντας έτσι και τις δύο ζώνες. Με το δεδομένο των εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς η προοπτική αυτή θα μείωνε δραστικά την πιθανότητα δυσμενών επιπτώσεων στο ορεινό περιβάλλον. Ένας τέτοιος σχεδιασμός θα έχει περισσότερες πιθανότητες να υλοποιηθεί εάν ο εναλλακτικός τουρισμός κερδίσει και άλλο έδαφος και καταστεί δημοφιλέστερη μορφή τουρισμού.
  4. Οι υλικές υποδομές γενικά για μια φορά ακόμα τίθενται στο κέντρο των διαβουλεύσεων και των ανταγωνισμών, αφού μέσω αυτών εκφράζονται και γίνονται ορατά διάφορα στοιχεία της ανάπτυξης που σχετίζονται με την εκλογική αντιπαράθεση και τον ανταγωνισμό για την τοπική πολιτική εξουσία που συχνά συνυφαίνεται με διάφορα οικονομικά συμφέροντα.

### Σημειώσεις

1. Sea, sand, sun, sex (4S) (βλ. σχετ. Turner, L. and Ash, J., 1975).
2. βλ. ερευνητικά προγράμματα και έρευνες όπως PACTE, SMART, LIFE, κλπ.
3. Το Πρόγραμμα LIFE για τη Μαγνησία αποτελούνταν από τέσσερα υπο-προγράμματα. Τρία από αυτά ανατέθηκαν στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας- Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Στο άρθρο αυτό ασχολούμαι με ένα από αυτά το αντικείμενο του οποίου ήταν τα μεταφορικά συστήματα στη Μαγνησία. Για το λόγο αυτό το Πρόγραμμα LIFE θα αναφέρεται εις το εξής ως LIFE (μεταφορές).
4. Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

### ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Apostolopoulos, G., Leontidou, L. and Loukissas, Ph. (eds) (2001) *Mediterranean Tourism: facets of socioeconomic development and cultural change*. London: Routledge.
- Burns, P. (1998) 'Tourism Planning: an alternative perspective'. *Tourism Recreation Research*, Vol. 23(1) pp 73-75.
- Chirgwin, S. and Hughes, K. (1997) 'Ecotourism: the participants perceptions'. *The Journal of Tourism Studies*. Vol 8(2) pp 2-7.
- Coccosis, H. (1996) 'Tourism and Sustainability: perspectives and implications'. Στο Priestley, G.K., Edwards, J.A. and Coccosis, H. (eds) *Sustainable Tourism? European Experiences*. Oxon: CAB International.
- Diamantis, D. (1998) 'Consumer Behavior and Ecotourism Products'. *Annals of Tourism Research*.

Vol 25(2) pp 515-528.

European Commission (1995) 'Green Paper on Tourism'. Brussels.

Green, C. and Chalip, L. (1998) 'Sport Tourism as the Celebration of Subculture'. *Annals of Tourism Research*. Vol 25(2).

Hvenegaard, G. and Dearden, Ph. (1998) 'Ecotourism versus Tourism in a Thai National Park'. *Annals of Tourism Research*. Vol 25(3).

Inskip, E. (1991) *Tourism Planning: an integrating and sustainable development approach*. New York: Van Nostrand Reinhold..

Kelly, I. (1997) 'Study Tours: a model for benign tourism?' *The Journal of Tourism Studies*. Vol 8(1) pp 42-51.

Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ) και Εθνικός Οργανισμός Τουρισμού (1994) Προκαταρκτικό Εθνικό Οικονομικό Περιφερειακό Σχέδιο Τουρισμού. Αθήνα (Ιανουάριος).

Κοκκώσης, Χ. (2000) 'Τουριστική Ανάπτυξη και Φέρουσα Ικανότητα στα Νησιά'. Στο Τσάρτας, Π. (επιμ.) *Τουριστική Ανάπτυξη: Πολυεπιστημονικές Προσεγγίσεις*. Αθήνα: Εξάντας.

Κούση, Μ. (2000) 'Τουρισμός και Περιβάλλον: η τοπική κοινωνική διαμαρτυρία στην Κρήτη'. Στο Τσάρτας, Π. (επιμ.) *Τουριστική Ανάπτυξη: Πολυεπιστημονικές Προσεγγίσεις*. Αθήνα: Εξάντας.

Lew, A. (1998) 'Ecotourism Trends'. *Annals of Tourism Research*. Vol 25(3).

Lorch, J. and Bausch, T. (1995) *Sustainable Tourism in Europe. Tourism and the Environment in Europe*. DGXXIII.

Loukissas, Ph. and Skayannis, P. (2001) 'Tourism, Sustainable Development and the environment'. Στο Loukissas, P., Leontidou, L. and Apostolopoulos, G. (eds)

- Mediterranean Tourism: facets of socioeconomic development and cultural change*, σελ. 239-256. London: Routledge.
- Manning, E. and Dougherty, T. (1995) 'Sustainable Tourism: preserving the golden goose'. *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly* 36(2) pp 29-42.
- Μανώλαγλου, Ε., Τσάρτας, Π., Μάρκου, Α., και Παπλιάκου, Β. (1999) *Ο Τουρισμός ως Παράγοντας Κοινωνικής Αλλαγής*. Αθήνα: Εξάντας/ΕΚΚΕ.
- Meethan, K. (1998) 'New Tourism for Old? Policy developments in Cornwall and Devon'. *Tourism Management*. Vol 19(6), pp 583-593.
- Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Μαγνησίας (1995) 'Σχέδιο Οικονομικής και Κοινωνικής Ανάπτυξης του Νομού Μαγνησίας'. Βόλος.
- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ΤΜΧΠΑ (1999) 'Το Μεταφορικό Δίκτυο του Νομού Μαγνησίας'. (LIFE 96 ENV/GR580: *Information and Consensus, presuppositions for the sustainable management of the coasts of Magnesia*).
- Priestley, G.K., Edwards, J.A. and Coccossis, H. (eds) (1996) *Sustainable Tourism? European Experiences*. Oxon: CAB International.
- Ritchie, B. (1998) 'Bicycle Tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues'. *Tourism Management*. Vol 19(6), pp 567-582.
- Skayannis, P., and Stamboulis, Y. (2000) 'Innovation in Tourism, Technology and Institutions'. International Conference *Culture and Regional Economic Development: Cultural, Political and Social Perspectives*. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΑ, Βόλος, 28-30 Σεπτεμβρίου.
- Σπιλάνης, Γ. (2000) 'Τουρισμός και Περιφερειακή Ανάπτυξη: η περίπτωση των νησιών του Αιγαίου'. Στο Τσάρτας, Π. (επιμ.) *Τουριστική Ανάπτυξη: Πολυεπιστημονικές Προσεγγίσεις*. Αθήνα: Εξάντας.
- Timothy, D. (1998) 'Incremental Tourism Planning in Yogyakarta, Indonesia'. *Tourism Recreation Research* Vol. 23(2) pp 72-74.
- Τσάρτας, Π. (επιμ.) (2000) *Τουριστική Ανάπτυξη Πολυεπιστημονικές Προσεγγίσεις*. Αθήνα: Εξάντας.
- Turner, L. and Ash, J. (1975) *The Golden Hordes: international tourism and the pleasure periphery*. London: Constable.
- University of Thessaly, DPRD (1997) 'Strategic Management Actions Relating to Tourism' (SMART) EC DG XXIII - Tourism Unit.
- Urry, J. (1990) *The tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies*. London: Sage.
- World Commission on Environment and Development (1987) *Our Common Future*. Oxford: Oxford University Press.