

ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ (Απρίλιος 2007)

Συγγραφέας: ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΚΟΣΙΒΑΣ

Σήμερα στην Ελλάδα λειτουργούν επισήμως περίπου 30 οργανωμένες μαρίνες, ενώ σε όλη τη Μεσόγειο άνω των 600. Παράλληλα, εκατοντάδες χιλιάδες σκάφη χρησιμοποιούν τα θαλάσσια νερά της λεκάνης αυτής. Δεν υπάρχουν επίσημα και λεπτομερή στοιχεία για τα οικονομικά οφέλη που προκύπτουν από τη βιομηχανία τουρισμού, τόσο σε εθνικό όσο και μεσογειακό επίπεδο. Χαρακτηριστικό είναι ωστόσο, ότι στη Φλόριντα, τα ανάλογα έσοδα κατά το 2005 ανήλθαν στα 10,2 δισ. δολάρια.

Σύμφωνα με την τουριστική φιλοσοφία, για να είμαστε ως χώρα ανταγωνιστικοί, θα πρέπει να παρέχουμε ποιοτικές υπηρεσίες που αφορούν τόσο τη θάλασσα όσο και το γενικότερο περιβάλλον. Οι ακτές μας δεν αποτελούν μόνο έναν απaráμιλλο φυσικό πλούτο για εμάς τους Έλληνες, αλλά παράλληλα και έναν υψηλό οικονομικό πόλο έλξης.

Ο επιδιωκόμενος οικολογικός στόχος είναι η άνευ οιοδήποτε συμβιβασμού προσχώρηση στις υπάρχουσες εθνικά και κοινοτικά θεσμοθετημένες πρακτικές, προκειμένου να επιτευχθεί η απαραίτητη ευαισθητοποίηση όλων των εμπλεκομένων φορέων στον θαλάσσιο τουρισμό με απώτερο σκοπό καθαρές ακτές, μαρίνες, ναυπηγεία αλλά και σωστή συνεργασία των ιδιοκτητών των σκαφών.

Η τελευταία οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η από 15η Φεβρουαρίου 2006 υπ' αριθμ. 2006/7/CE που καθορίζει τα κριτήρια και κατηγοριοποιεί τις παραλίες ως ακολούθως: α) ακατάλληλη, β) κατάλληλη, γ) καλή και δ) εξαιρετική. Η κατάλληλη ακτή είναι ο στόχος που μέχρι το 2015 πρέπει να φτάσουν όλα τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξάλλου, η οδηγία υπ' αριθμ. 98/15/CE που αφορά τη διαχείριση των αστικών λυμάτων προστατεύει το περιβάλλον με τις συντονισμένες ενέργειες περισυλλογής και επεξεργασίας τους.

Στην Ελλάδα αυτά που ταλανίζουν τις μαρίνες σε σχέση με το περιβάλλον είναι

πάρα πολλά. Η οικολογική διαχείριση μιας μαρίνας προϋποθέτει, πρωτίστως, τη συγκέντρωση ή την αποθήκευση, τη μεταφορά αλλά και τη διάθεση των απορριμμάτων και λυμάτων. Η διάθεσή τους, βέβαια, αποτελεί ένα ξεχωριστό ζήτημα.

Οι μαρίνες σήμερα θεωρούνται αστικές περιοχές ως συνεχόμενα τμήματα της πόλεως. Ως τέτοια, συγκεντρώνουν όλα τα γνωστά οικιακά απορρίμματα, υδρογονάνθρακες, τηγανόλαδα κ.ά., καθώς και τις οριζόμενες εκ των κανονισμών ναυσιπλοΐας επικίνδυνες ύλες όπως: αναφλέξιμα υγρά, τοξικά χρώματα, υγρά μπαταριών, μπαταρίες, αντιψυκτικά κατάλοιπα, χρησιμοποιημένα φίλτρα μηχανών, ληγμένα πυροτεχνήματα (distress rockets) κ.ά. Είναι ενδεικτικό ότι τα ληγμένα rockets είναι άκρως επικίνδυνα ακόμη και με την προσωρινή αποθήκευσή τους, αφού είναι ενδεχόμενο να προξενήσουν εκρήξεις, διαρροές, φωτιά, συνιστώντας έτσι ένα υψηλό κίνδυνο για τους εντός της μαρίνας ευρισκόμενους, μη εξαιρουμένων και των παραπλήσιων κατοίκων της.

Για να γίνει αντιληπτό το μέγεθος του προβλήματος, αναφέρουμε ότι μόνο στη Γαλλία, που υπάρχουν διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία, περισσότερα από 3.000.000 ληγμένα rockets, καταστρέφονται ετησίως.

Η αστυνόμευση για την τήρηση των Κανονισμών Προστασίας της Μαρίνας, αποτελεί αναμφίβολα ένα χρήσιμο εργαλείο, μέσα στην καθημερινότητα των οργανωμένων μαρίνων. Αυτή, εκ των πραγμάτων όμως, εστιάζεται σε ορατά θέματα, όπως για παράδειγμα στη χρήση του αφρίζοντος ή μη απορρυπαντικού πλυσίματος των σκαφών ή την απαγόρευση των εργασιών προετοιμασίας βαψίματος του σκάφους (γυαλόχαρτα κ.ά.). Αυτά είναι βέβαιο πως αποτελούν τα ήπιας μορφής ρυπαντικά υλικά, στην κλίμακα τοξικότητας για την προστασία του περιβάλλοντος. Δεκάδες άλλα χρησιμοποιούνται καταστρέφοντας το περιβάλλον ανεπανόρθωτα.

Οι πραγματοποιούμενες εργασίες επάνω στα σκάφη απελευθερώνουν αναπόφευκτα στο υδάτινο περιβάλλον της μαρίνας λάδια, γράσα, χρώματα, διαλύτες χρωμάτων, καθαριστικά, χαλκό, ψευδάργυρο και άλλα μολυσματικής μορφής απόβλητα. Όλα τα παραπάνω, είναι βέβαιο πως μολύνουν το βυθό και σκοτώνουν κάθε έμβιο θαλάσσιο ον, επηρεάζοντας παράλληλα και τη διατροφική αλυσίδα. Ακόμη κι αυτά τα απορρυπαντικά, που φέρουν την ένδειξη non-toxic, μπορεί να διαβρώσουν, εν δυνάμει, το οικολογικό σύστημα. Στις επισκευαστικές μονάδες, που δέχονται τα

Yachts, πέραν των ανωτέρω περιγραφομένων, σοβαρές ζημιές πραγματοποιούνται και από τα ισχυρά antifouling χρώματα, τα οποία έχουν ως βάση τον ανθεκτικό για τα ύφαλα χαλκό.

Τελευταίο έμεινε το σοβαρό ζήτημα των βοθρολυμάτων που αφορά τα σκάφη αναψυχής, και προέρχονται από τις μόνιμες ή χημικές τουαλέτες. Τα απόβλητα αυτά είναι διαφορετικά όσων γνωρίζουμε, αφού: α) είναι συνήθως συμπυκνωμένα, β) περιέχουν συχνά, χημικά κατάλοιπα, που δεν υπάρχουν σ' αυτά της πόλεως, και γ) και το σημαντικότερο καταλήγουν, κατά κανόνα στη θάλασσα!

Ως προς αυτό, τρία είναι τα κυρίως υπεύθυνα ζητήματα: α) κατάλληλη παιδεία, β) το κόστος της συντήρησης για κάποιες ομάδες ιδιοκτητών, ασθενούς οικονομικής στάθμης, και γ) η αδιαφορία των άμεσα εμπλεκομένων. Ο τρόπος με τον οποίον μπορούν οι υπεύθυνοι των μαρίνων να συμμορφωθούν με τους κανονισμούς, είναι αρκετά απλός, φθάνει να στηριχθούν οι όποιες καλές προσπάθειές τους από κρατικούς και μη φορείς με την εγκατάσταση, για παράδειγμα, δικτύου συλλογής από τα προσδεμένα σκάφη και, στη συνέχεια με τη μεταφορά των βοθρολυμάτων, από τη μαρίνα στο κεντρικό σύστημα της πόλεως, όπου αυτό υφίσταται.

Αναμφίβολα, είναι μείζον το ζήτημα της εναρμόνισης με τη διεθνή και την κοινοτική νομοθεσία, όμως το δίχως άλλο δεν παίρνει περαιτέρω αναβολή, εφόσον πραγματικά επιθυμούμε να είμαστε, όπως εξάλλου διατυμπανίζουμε, στις πρώτες θέσεις του παγκόσμιου τουριστικού χάρτη.

Το άρθρο δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» στις 17 Απριλίου 2007, σ. 13.