



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

**ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ – ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΕΠΙΣΤΗΜΗ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ
ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ»**

**ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΛΙΜΕΝΙΑΣ ΠΟΛΗΣ:
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ**

Ζωή Ν. Πεντότη

Αθήνα, Οκτώβριος 2021

**«ΕΠΙΣΤΗΜΗ &
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ
ΥΔΑΤΙΚΩΝ
ΠΟΡΩΝ»**

Επιβλέπων: Καθηγητής Κ. Μωραΐτης

Ευχαριστίες

Με την εκπόνηση της παρούσας μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας, ολοκληρώνεται ένας πλούσιος σε γνώσεις κύκλος σπουδών από τον οποίο αποκόμισα πλείστα οφέλη, κυρίως από την προσέγγιση του τρόπου εφαρμογής των θετικών επιστημών.

Θα ήθελα να εκφράσω ειλικρινώς τις ευχαριστίες μου στους διδάσκοντες του προγράμματος σπουδών, η συμβολή των οποίων ήταν καθοριστική για την πρόοδο μου.

Ιδιαίτερη μνεία οφείλω στον Ομότιμο Καθηγητή της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ αξιότιμο κ. Κωνσταντίνο Μωραΐτη τόσο για τον πλούτο γνώσεων που μας μετέδωσε στις διαλέξεις του, όσο και για την εμπιστοσύνη που έδειξε στο πρόσωπο μου, ως επιβλέπων της διπλωματικής μου εργασίας, δίνοντας μου τη δυνατότητα να βγω σε αυτό το κοπιαστικό αλλά άκρως δημιουργικό ταξίδι.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τη Δρ Πολιτικό Μηχανικό ΕΜΠ αξιότιμη κ. Θεοδώρα Γιαντσή, για την αμέριστη συμπαράσταση και τις επικοινωνιακές παρατηρήσεις της καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η κρουαζιέρα είναι ένας από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους τομείς της παγκόσμιας τουριστικής βιομηχανίας. Η άλλοτε ευπρόσδεκτη αναπτυξιακή δραστηριότητα της κρουαζιέρας, άρχισε να εμφανίζει προκλήσεις για τις παραλιμένες πόλεις, όπως αυξημένη ατμοσφαιρική ρύπανση, ηχορύπανση, φωτορύπανση, αυξημένα αστικά απορρίμματα, κυκλοφοριακή συμφόρηση, αισθητική αλλοίωση τοπίου.

Σκοπός της μελέτης είναι η ανάδειξη ενός μοντέλου βιώσιμης ανάπτυξης για το λιμένα κρουαζιέρας και την πόλη του Πειραιά, όπου θα αποτυπώνεται η άρρηκτη συνεργατική σχέση και παράλληλη εξέλιξη λιμένα και παραλιμένης πόλης. Ενόσ μοντέλου όπου η ανάπτυξη των εργασιών του λιμένα θα έχει πολλαπλασιαστικά οφέλη για την ανάπτυξη της πόλης και τανάπαλιν. Το τελικώς διαμορφωμένο μοντέλο θα αποτελεί τον πυρήνα ενός ισχυρού place branding για τον Πειραιά, που εδράζεται τόσο στην ανάδειξη της ιστορίας και του πολιτισμού της ευρύτερης περιοχής (κομβικής σημασίας για την εξέλιξη του δυτικού πολιτισμού), όσο και στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, με απώτερο σκοπό ο Πειραιάς να μετεξελιχθεί από λιμάνι εξυπηρέτησης πλοίων κρουαζιέρας σε ελκυστικό τουριστικό προορισμό ως πόλη.

Αρχικώς επιχειρείται να αποτυπωθεί το θεωρητικό υπόβαθρο της Βιώσιμης Ανάπτυξης Λιμένα και Παραλιμένης Πόλης στον Τομέα της Κρουαζιέρας, στο πλαίσιο της μετατροπής του Πειραιά σε βιώσιμο τουριστικό προορισμό, ώστε η αναπτυξιακή σχέση λιμένα και παραλιμένης πόλης να είναι βιώσιμη και αμφίδρομα επωφελής. Η ροή των επιμέρους ενοτήτων εκκινεί από τη γένεση, τη διαδρομή και την προοπτική του όρου βιώσιμη ανάπτυξη ώστε να γίνει κατανοητή η δυναμική του όρου αλλά και να συγκεκριμενοποιηθούν οι απαραίτητες παραδοχές που θα αποτελέσουν το κανονιστικό πλαίσιο για τη χρήση του όρου στην παρούσα εργασία.

Για την πρόοδο της παρούσας μελέτης επιλέγεται να χρησιμοποιηθούν οι ΣΒΑ της Ατζέντας 2030 ενσωματωμένοι στο πλαίσιο του πολιτισμού, εξαιτίας της σχέσης του θαλάσσιου περιηγητικού τουρισμού με τον πολιτισμό, αλλά και του ιστορικού βάθους της υπό εξέταση περιοχής και της επιδιωκόμενης διαμόρφωσης μιας ταυτότητας τόπου/προορισμού για τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη του Πειραιά.

Ακολουθούν οι ενότητες που αφορούν τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη στα πλαίσια της Ατζέντας 2030 των Ηνωμένων Εθνών, τη βιώσιμη ανάπτυξη λιμένα υπό την οπτική του

WPSP, τη βιώσιμη ανάπτυξη Πόλης και Λιμένα υπό την οπτική της AIVP, τη δραστηριότητα της Κρουαζιέρας για τις παραλιμένες πόλεις υπό την οπτική του ESPO και τέλος τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη υπό την οπτική του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού. Γίνεται επιλεκτική παρουσίαση αναπτυξιακών εργαλείων, όπως εκθέσεις – οδηγοί (guides) και συστήματα μέτρησης, που έχουν αναπτυχθεί στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών και των στρατηγικών εταίρων τους.

Ακολουθεί, ως απαραίτητη προϋπόθεση για την πορεία της παρούσας μελέτης, η ιστορική αναδρομή στη δημιουργία της πόλεως και του λιμένα του Πειραιά, μέσα από την οποία θα αναδυθούν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τόπου (place) και της πόλης (όπως νοείται αυτή ως ένωση πολιτών) που συγκροτούν την ταυτότητα του Πειραιά. Για το λόγο αυτό επιλέγονται συγκεκριμένα μόνο σημεία από την πληθώρα των γεγονότων και των ιστορικών ευρημάτων, ικανά ωστόσο να οδηγήσουν τον αναγνώστη να διατυπώσει αβίαστα ο ίδιος την ταυτότητα του Πειραιά.

Εν συνεχεία αποτυπώνεται ο σύγχρονος χαρακτήρας της περιοχής μελέτης, που περιλαμβάνει τους παραλιμένιους δήμους Πειραιά, Κερατσινίου-Δραπετσώνας, Περάματος και Σαλαμίνας καθώς και το λιμένα Πειραιά. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στη σχέση πόλης και λιμένα, ώστε να διαπιστωθεί ο βαθμός της μεταξύ τους συνεργασίας.

Το επόμενο βήμα, με στόχο τη δημιουργία ενός ανταγωνιστικού τουριστικού προϊόντος, είναι ο προσδιορισμός της Ταυτότητας του Τόπου όπως αναδύθηκε μέσα από την ιστορία του, καθώς το προϊόν στο τουριστικό management είναι ο ίδιος ο προορισμός, ο τόπος. Η ταυτότητα του προορισμού αποτελεί το πλέον κρίσιμο στοιχείο του συνολικού μοντέλου ανταγωνιστικότητας και βιωσιμότητας.

Τέλος, σχεδιάζεται και προτείνεται ένα Μοντέλο Βιώσιμης Ανάπτυξης Λιμένα και Παραλιμένης Πόλης, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις βασικές αρχές της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης και βιώσιμης ανάπτυξης λιμένων και πόλεων, καθώς και τα εργαλεία του management για το βιώσιμο τουρισμό. Περαιτέρω το μοντέλο εξειδικεύεται σε ήπιες μορφές τουριστικής ανάπτυξης και προσδιορίζονται οι ευρύτερες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του συνολικού μοντέλου βιώσιμης ανάπτυξης καθώς και ο Οργανισμός Διαχείρισης του Προορισμού, ο οποίος θα ηγηθεί και θα συντονίσει την ανταγωνιστικότητα του προορισμού σε συνεχή βάση, εντός των πλαισίων της συνολικής πολιτικής βιώσιμης ανάπτυξης που έχει σχεδιαστεί.

ABSTRACT

Cruise shipping is one of the fastest growing sectors of the global tourism industry. The once welcome development activity of the cruise shipping began to cause challenges for port cities, such as increased air pollution, noise pollution, light pollution, increased municipal waste, traffic congestion, aesthetic alteration of the landscape.

The purpose of the study is to propose a model of sustainable development for the cruise port and the city of Piraeus, which will highlight the inseparable partnership and parallel development of the port and city. A model in which the development of port operations will have multiplier benefits for the development of the city and vice versa. The final model will be the core of a strong place-branding for Piraeus, based on the promotion of the history and culture of the wider region (crucial for the development of western culture), as well as the development of maritime tourism, aiming to transform Piraeus from a cruise-ship-service port into an attractive tourist destination.

Initially, an attempt is made to capture the theoretical background of the Sustainable Development of Port and Port City in the Cruise Sector, in the context of the transformation of Piraeus into a sustainable tourist destination, so that the development relationship between port and port city be sustainable and mutually beneficial. The flow of the sub-sections starts from the emergence, the use and the perspective of the term sustainable development in order to show its concept and potential throughout time, but also to specify the necessary assumptions and limitations that form the framework for its use.

For the development of the present study it has been decided to use the SDGs of Agenda 2030 integrated in the context of culture, due to the relationship of maritime tourism with culture, but also due to the historical background of the area under consideration and the desired formation of a place / destination identity for the sustainable tourism development of Piraeus.

Next come the sections on sustainable urban development under the United Nations Agenda 2030, sustainable port development from the perspective of WPSP, sustainable City and Port development from the perspective of AIVP, Cruise activity for port cities under ESPO perspective and finally sustainable tourism development from the perspective of the World Tourism Organization. There is a selective presentation of development tools, such as reports - guides and measurement systems, which have been developed within the framework of international organizations and their strategic partners.

Then, as a necessary condition for the course of the present study, follows the historical review of the foundation of the city and the port of Piraeus, through which the special characteristics of the place and the city (being considered as a union of citizens) will emerge and form the identity of Piraeus. For this reason, only specific points are selected from the plethora of facts and historical findings, capable, however, of leading the reader to effortlessly formulate the identity of Piraeus itself.

Then the modern character of the study area, which includes the municipalities of Piraeus, Keratsini-Drapetsona, Perama and Salamina as well as the port of Piraeus, is captured. The next step towards the creation of a competitive tourism product is to determine the Identity of the Place as it emerged through its history, as the product in tourism management is the destination itself. Destination identity is the most critical element of the overall competitiveness and sustainability model.

Finally, a Port and Port City Sustainable Development Model is designed and proposed, taking into account the basic principles of sustainable tourism development and sustainable port and city development, as well as the management tools for sustainable tourism. Furthermore, the model specializes in mild forms of tourism development and identifies the broader conditions for the implementation of the overall model of sustainable development as well as the Destination Management Organization, which will lead and coordinate the competitiveness of the destination on an ongoing basis, within the overall sustainable development policy designed.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
1.1. Σκοπός	1
1.2. Δομή	2
1.3. Μεθοδολογία	3
2. ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΛΙΜΕΝΙΑΣ ΠΟΛΗΣ	4
2.1 Βιώσιμη Ανάπτυξη	5
2.1.1 Η γένεση, η διαδρομή και η προοπτική της βιώσιμης ανάπτυξης	5
2.1.2 Πολυπλοκότητα και προσδιορισμός του όρου βιώσιμη ανάπτυξη	10
2.2. Βιώσιμη Ανάπτυξη Πόλης	17
2.2.1. Βιώσιμες Πόλεις και Κοινότητες / Ατζέντα 2030 - ΣΒΑ 11	17
2.2.2. UN Habitat III / Νέα Αστική Ατζέντα 2016 – 2036	22
2.2.3. Ο Δείκτης Ευημερίας Πόλης (City Prosperity Index CPI)	23
2.2.4. Πρωτοβουλία United for Smart Sustainable Cities (U4SSC)	24
2.3. Βιώσιμη Ανάπτυξη Λιμένα	27
2.3.1 Παγκόσμιο Πρόγραμμα Βιωσιμότητας Λιμένων	27
2.3.2. Έκθεση «Βιώσιμα Λιμάνια - Οδηγός για τις Λιμενικές Αρχές» (PIANC)	29
2.3.3. Το Πρόγραμμα Clean Marine Fuels (IAPH)	30
2.3.4. Περιβαλλοντικός Δείκτης Πλοίων (IAPH)	31
2.3.5. Πράσινος Οδηγός ESPO 2021	33
2.4. Βιώσιμη Ανάπτυξη Πόλης και Λιμένα	37
2.4.1. Η Ατζέντα 2030 της ΑΙVP για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη Πόλεων και Λιμένων	37
2.4.2. Οι προκλήσεις της Κρουαζιέρας για την Πόλη σύμφωνα με τον ESPO	43
2.5 Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη	48
2.5.1. Βιώσιμος Τουρισμός και Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη	48
2.5.2. Πρόγραμμα “Μέτρηση της Βιωσιμότητας του Τουρισμού” (Measuring the Sustainability of Tourism - MST)	53
2.5.3. Εργαλεία Management Βιώσιμου Τουρισμού	55
3. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ	58
3.1. Ο Πειραιάς στην Προϊστορία	59
3.2. Ο κλασικός Πειραιάς (5 ^{ος} και 4 ^{ος} αιώνας π.Χ.)	60
3.2.1. Η γένεση του Πειραιά: το όραμα του Θεμιστοκλή	60

3.2.2. Η ναυμαχία της Σαλαμίνας	62
3.2.3. Η ακμή του Πειραιά: η φωτισμένη ηγεσία του Περικλή	64
3.2.4. Η οχύρωση της πόλης και των λιμένων	66
3.2.5. Τα Μακρά Τείχη	67
3.2.6. Η μορφή της πόλης του Πειραιά: το σχέδιο του Ιππόδαμου	68
3.2.7. Διοικητική δομή και πληθυσμιακή σύνθεση της Πόλης	71
3.2.8. Κοινωνία και Πολιτισμός	72
3.2.9. Ο Λιμένας του Πειραιά	75
3.2.10. Η λήξη της κλασικής περιόδου για τον Πειραιά	78
3.3. Η υποβάθμιση του Πειραιά (3 ^ο αιώνα π.Χ. έως 18 ^ο αιώνα μ.Χ.)	79
3.4. Ο νέος Πειραιάς του 19 ^{ου} αιώνα	80
3.4.1. Το όραμα για την πρωτεύουσα του νέου ελληνικού κράτους	80
3.4.2. Η μορφή της νέας πόλης του Πειραιά	81
3.4.3. Διοικητική δομή και πληθυσμιακή σύνθεση της Πόλης	87
3.4.4. Κοινωνία και Πολιτισμός	88
3.4.5. Η Βιομηχανία της Πόλης	89
3.4.6. Ο Λιμένας του Πειραιά	90
3.5. Ο Πειραιάς στον 20 ^ο αιώνα	93
3.5.1. Η μορφή της Πόλης	93
3.5.2. Διοικητική δομή και πληθυσμιακή σύνθεση της Πόλης	100
3.5.3. Κοινωνία και Πολιτισμός	101
3.5.4. Η Βιομηχανία της Πόλης	108
3.5.5. Ο Λιμένας του Πειραιά	110
4. Ο ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	114
4.1. Η ευρύτερη Πόλη	115
4.2. Ο Λιμένας του Πειραιά	122
4.3. Τα μεγέθη της κρουαζιέρας στον Πειραιά	125
4.4. Σχέση Πόλης Λιμένα	133
5. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΠΟΥ ΚΑΙ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	136
5.1. Προτεινόμενη Ταυτότητα Τόπου	137
5.2. Προτεινόμενο Μοντέλο Βιώσιμης Ανάπτυξης Λιμένα Κρουαζιέρας και Πόλης	139
5.2.1. Ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα του Πειραιά	139

5.2.2. Ταυτότητα της συνολικής ταξιδιωτικής εμπειρίας στον Πειραιά	140
5.2.3. Προτεινόμενες διαδρομές	141
5.2.3.1. Πρώτη Διαδρομή: Πειραιϊκή - Ζέα - Μικρολίμανο	142
5.2.3.2. Δεύτερη Διαδρομή: Εμπόριο και Βιομηχανία	144
5.2.3.3. Τρίτη Διαδρομή: Ναυμαχία της Σαλαμίνας	147
5.2.4. Παρατηρήσεις επί των Διαδρομών	150
5.3. Προϋποθέσεις για την εφαρμογή ενός συνολικού μοντέλου βιώσιμης ανάπτυξης	155
6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	166
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	170

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Σκοπός

Η κρουαζιέρα είναι ένας από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους τομείς της παγκόσμιας τουριστικής βιομηχανίας. Οι αναπτυξιακοί ρυθμοί της κρουαζιέρας έδωσαν ώθηση τόσο στη δημιουργία νέων λιμένων όσο και στην επέκταση προϋπαρχόντων λιμενικών υποδομών κρουαζιέρας, ικανών να υποδεχθούν τα νέα, αυξημένης χωρητικότητας, μεγέθη κρουαζιερόπλοιων. Η ανάπτυξη αυτή με τη σειρά της οδήγησε σε τεράστια αύξηση στον αριθμό αφίξεων και αναχωρήσεων επιβατών στα τερματικά κρουαζιέρας και σε μαζικές διελεύσεις επιβατών από τις πόλεις που φιλοξενούν τους λιμένες κρουαζιέρας.

Η άλλοτε ευπρόσδεκτη αναπτυξιακή δραστηριότητα της κρουαζιέρας, άρχισε να εμφανίζει προκλήσεις για τις παραλιμένες πόλεις, όπως αυξημένη ατμοσφαιρική ρύπανση, ηχορύπανση, φωτορύπανση, αυξημένα αστικά απορρίμματα, κυκλοφοριακή συμφόρηση, αισθητική αλλοίωση τοπίου. Στις περιπτώσεις μάλιστα που η παραλιμένα πόλη δεν είναι ο τελικός προορισμός των επισκεπτών, δεν υφίσταται αντισταθμιστικό οικονομικό όφελος για την τοπική κοινωνία. Συνεπεία των ανωτέρω οι κοινωνίες των παραλιμένων πόλεων έχουν αρχίσει να αμφισβητούν την αναπτυξιακή προοπτική της κρουαζιέρας.

Παράλληλα όμως, η αύξηση των θαλάσσιων εμπορευματικών ροών, έχοντας οδηγήσει στην απομάκρυνση των εμπορευματικών λιμενικών δραστηριοτήτων μακριά από τις πόλεις που ιστορικά δημιουργήθηκαν και εξελίχθηκαν μαζί με το λιμένα, έχει καταστήσει, σε πολλές περιπτώσεις, την κρουαζιέρα ως μία από τις λίγες λιμενικές δραστηριότητες που έχουν μείνει κοντά στην παραλιμένα πόλη. Συνθήκη που αναδεικνύει τη λιμενική δραστηριότητα της κρουαζιέρας ως έναν από τους σημαντικότερους αναπτυξιακούς παράγοντες για την πόλη που ιστορικά αναπτύχθηκε μαζί με το λιμένα.

Ο Πειραιάς ως πόλη και ως λιμένας κρουαζιέρας συγκεντρώνει τα ανωτέρω αντιφατικά αναπτυξιακά χαρακτηριστικά και ως εκ τούτου αποτελεί εξαιρετική περίπτωση μελέτης για την εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης.

Σκοπός της μελέτης είναι η ανάδειξη ενός μοντέλου βιώσιμης ανάπτυξης για το λιμένα Κρουαζιέρας και την πόλη του Πειραιά, όπου θα αποτυπώνεται η άρρηκτη συνεργατική σχέση και παράλληλη εξέλιξη λιμένα και παραλιμενίας πόλης. Ενός μοντέλου όπου η ανάπτυξη των εργασιών του λιμένα θα έχει πολλαπλασιαστικά οφέλη για την ανάπτυξη της πόλης και τανάπαλιν.

Το τελικώς διαμορφωμένο μοντέλο θα αποτελέσει τον πυρήνα ενός ισχυρού place branding για τον Πειραιά, που θα εδράζεται τόσο στην ανάδειξη της ιστορίας και του πολιτισμού της ευρύτερης περιοχής (κομβικής σημασίας για την εξέλιξη του δυτικού πολιτισμού), όσο και στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, με απώτερο σκοπό ο Πειραιάς να μετεξελιχθεί από λιμάνι εξυπηρέτησης πλοίων Κρουαζιέρας σε ελκυστικό τουριστικό προορισμό ως πόλη.

1.2 Δομή

Στο κεφάλαιο 2 επιχειρείται να αποτυπωθεί το θεωρητικό υπόβαθρο της Βιώσιμης Ανάπτυξης Λιμένα και Παραλιμενίας Πόλης στον Τομέα της Κρουαζιέρας, στο πλαίσιο που τίθεται από το ζητούμενο της παρούσας εργασίας, το οποίο είναι η μετατροπή του Πειραιά σε βιώσιμο τουριστικό προορισμό. Αρχικά παρουσιάζεται συνοπτικά η ιστορική πολιτική διεργασία που δημιούργησε και εδραίωσε τον όρο της βιώσιμης ανάπτυξης στη διεθνή πολιτική ατζέντα, αναδεικνύεται η πολυπλοκότητά του και γίνονται οι απαραίτητες παραδοχές για τον προσδιορισμό του στα πλαίσια της παρούσας εργασίας. Εν συνεχεία παρουσιάζονται επιλεκτικά οι διαστάσεις και τα επιμέρους εργαλεία της βιώσιμης ανάπτυξης, όπως έχουν αναπτυχθεί στα πλαίσια διεθνών οργανισμών και αφορούν συγκεκριμένα την πόλη, το λιμένα, τη σχέση πόλης λιμένα και τον τουρισμό.

Στο κεφάλαιο 3 παρουσιάζεται η ιστορία της πόλης και του λιμένα του Πειραιά, με ιδιαίτερη βαρύτητα στην κλασική περίοδο και στην περίοδο από τη δημιουργία του νέου ελληνικού κράτους έως σήμερα, ώστε να αναδυθεί τόσο η διαχρονική συνεργατική αναπτυξιακή σχέση λιμένα και πόλης, όσο και η ταυτότητα του τόπου, η οποία εν πολλοίς εξακολουθεί να είναι κρυφή για τους επισκέπτες της Κρουαζιέρας.

Εν συνεχεία στο κεφάλαιο 4 αποτυπώνεται ο σύγχρονος χαρακτήρας της περιοχής μελέτης, όπως αυτή εκτείνεται στους 4 παραλιμένιους δήμους και στο λιμένα Πειραιά.

Στο κεφάλαιο 5 παρουσιάζεται η ταυτότητα του τόπου, όπως αναδύεται μέσα από την ιστορία του και επιχειρείται η διαμόρφωση ενός βιώσιμου αναπτυξιακού μοντέλου για το λιμένα κρουαζιέρας και την πόλη, που θα αναδείξει τη σύγχρονη ταυτότητα του Πειραιά, με απώτερο σκοπό να μετεξελιχθεί από λιμάνι εξυπηρέτησης πλοίων κρουαζιέρας σε ελκυστικό τουριστικό προορισμό ως πόλη.

1.3. Μεθοδολογία

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση της παρούσας μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας συνίσταται στην αναζήτηση του προσδιορισμού του όρου της βιώσιμης ανάπτυξης τόσο μέσα από βιβλιογραφική έρευνα, όσο και μέσα από τα κείμενα των διεθνών οργανισμών. Στην αναζήτηση αναπτυξιακών εργαλείων, όπως εκθέσεις – οδηγοί (guides) και συστήματα μέτρησης. Σε εκτενή βιβλιογραφική έρευνα, μελέτη νομοθεσίας, αποφάσεων ατομικών και συλλογικών οργάνων του ελληνικού κράτους και της αυτοδιοίκησης α' και β' βαθμού, έντυπων και ηλεκτρονικών δημοσιευμάτων, συνεντεύξεων και φιλμ για την ιστορία του Πειραιά. Στην πραγματοποίηση συνεντεύξεων με στελέχη των δήμων, του λιμένα, λοιπών εμπλεκόμενων φορέων και με κατοίκους της περιοχής. Αρχικώς καταγράφηκε το θεωρητικό υπόβαθρο της βιώσιμης ανάπτυξης λιμένων και παραλιμένων πόλεων, καθώς και το αντίστοιχο της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης. Εν συνεχεία καταγράφηκε η ιστορία της Πόλης και του Λιμένα Πειραιά και ο σύγχρονος χαρακτήρας της ευρύτερης περιοχής μελέτης. Τέλος δημιουργήθηκε η προτεινόμενη ταυτότητα τόπου του Πειραιά καθώς και το προτεινόμενο Μοντέλο Βιώσιμης Ανάπτυξης Παραλιμένης Πόλης και Λιμένα.

2. ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΛΙΜΕΝΙΑΣ ΠΟΛΗΣ

Στο παρόν κεφάλαιο επιχειρείται να αποτυπωθεί το θεωρητικό υπόβαθρο της Βιώσιμης Ανάπτυξης Λιμένα και Παραλιμενίας Πόλης στον Τομέα της Κρουαζιέρας, στο πλαίσιο που τίθεται από το ζητούμενο της παρούσας εργασίας, το οποίο είναι η μετατροπή του Πειραιά σε βιώσιμο τουριστικό προορισμό, ώστε η αναπτυξιακή σχέση λιμένα και παραλιμενίας πόλης να είναι βιώσιμη και αμφίδρομα επωφελής.

Η ροή των επιμέρους ενότητων εκκινεί από τη γένεση, τη διαδρομή και την προοπτική του όρου βιώσιμη ανάπτυξη ώστε να γίνει κατανοητή η δυναμική του όρου στο χρόνο αλλά και να συγκεκριμενοποιηθούν οι απαραίτητες παραδοχές και περιορισμοί που θα αποτελέσουν το κανονιστικό πλαίσιο για τη χρήση του στην παρούσα εργασία.

Ακολουθούν οι ενότητες που αφορούν τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη στα πλαίσια της Ατζέντας 2030 των Ηνωμένων Εθνών, τη βιώσιμη ανάπτυξη λιμένα υπό την οπτική του Παγκόσμιου Προγράμματος Βιωσιμότητας Λιμένων (WPSP), τη βιώσιμη ανάπτυξη Πόλης και Λιμένα υπό την οπτική της Διεθνούς Ένωσης Πόλεων και Λιμένων (AIVP) και της δραστηριότητας της Κρουαζιέρας για τις παραλιμενίες πόλεις υπό την οπτική του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Θαλάσσιων Λιμένων ESPO. Το κεφάλαιο ολοκληρώνεται με την ενότητα που αφορά τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη υπό την οπτική του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού.

Επιπλέον στις επιμέρους ενότητες γίνεται επιλεκτική παρουσίαση αναπτυξιακών εργαλείων, όπως εκθέσεις – οδηγοί (guides) και συστήματα μέτρησης, που έχουν αναπτυχθεί στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών και των στρατηγικών εταιρών τους. Στην τελευταία ενότητα που αφορά τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη γίνεται ειδική αναφορά στα εργαλεία του τουριστικού management για τη δημιουργία τουριστικού προορισμού και ταυτότητας τόπου.

Το παρόν κεφάλαιο θα αποτελέσει το πλαίσιο εξέτασης και ανάπτυξης του Πειραιά ως πόλη και ως λιμάνι στα επόμενα μέρη.

2.1. Βιώσιμη Ανάπτυξη

2.1.1. Η γένεση, η διαδρομή και η προοπτική της Βιώσιμης Ανάπτυξης

Ο όρος βιώσιμη ή αειφόρος ανάπτυξη εμφανίζεται τη δεκαετία του 1980 ως συνέχεια της ανάπτυξη της περιβαλλοντικής πολιτικής που ξεκίνησε δευιά σε διεθνές επίπεδο τη δεκαετία του 1970, ύστερα από πιέσεις της κοινής γνώμης των βιομηχανικών χωρών.

Τη δεκαετία του '60 ιδρύονται οι πρώτες διεθνείς μη κυβερνητικές οργανώσεις (WWF και οι Φίλοι της Γης) και τη δεκαετία του '70 ιδρύεται η διεθνής Greenpeace (1971), ενώ πλέον, με αφορμή πολλές φορές περιβαλλοντικά ατυχήματα, η υποβάθμιση του περιβάλλοντος και η προστασία του άρχισε να αποτελεί σημαντικό εσωτερικό πολιτικό ζήτημα σε πολλές αναπτυγμένες βιομηχανικές χώρες και ιδρύονται πρώτη φορά δημόσιοι φορείς με αρμοδιότητα το περιβάλλον¹. (ΚΟΤΡΙΚΛΑ, 2015)

Το 1971 δημοσιεύθηκε η Έκθεση για την Ανάπτυξη και το Περιβάλλον (The Founex Report on Development and Environment)², που συνέδεσε τα περιβαλλοντικά ζητήματα, τόσο με τις αναπτυξιακές προτεραιότητες των ανεπτυγμένων κρατών, όσο και με την υποβάθμιση «όχι μόνο της ποιότητας ζωής αλλά και της ίδιας της ζωής» στις αναπτυσσόμενες χώρες. (DOUD, 1972)

Το 1972 δημοσιεύεται η Έκθεση της Λέσχης της Ρώμης³ για τα “Όρια της ανάπτυξης” (Limits to Growth), που συνέδεσε την παγκόσμια οικονομία με την υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Το βασικό συμπέρασμα ήταν ότι η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού, με την παράλληλη αύξηση της εκμετάλλευσης των φυσικών πόρων και αυτής του όγκου των απορριμμάτων τελικά θα καταστρέψει το περιβάλλον. Ενώ, προειδοποιούσε ότι έπρεπε να αλλάξουν οι οικολογικές, ηθικές και πολιτιστικές τάσεις, ώστε η ανθρωπότητα να αποφύγει μια τεράστια περιβαλλοντική κρίση έως το τέλος της χιλιετίας. (ΔΟΥΣΗ, 2019).

Στη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Ανθρώπινο Περιβάλλον, που πραγματοποιήθηκε στη Στοκχόλμη, το 1972⁴, εκδίδεται η Διακήρυξη των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον

¹ Στις ΗΠΑ ιδρύεται η Υπηρεσία Προστασίας Περιβάλλοντος (Environmental Protection Agency – EPA (1970), που εξέδωσε άμεσα την Clean Air Act (1970) και την Clean Water Act (1972) και στη Γαλλία το Υπουργείο Περιβάλλοντος. Ενώ στη Γερμανία το περιβάλλον έχει ξεχωριστή θέση στο κυβερνητικό πρόγραμμα. (βλ. (ΔΟΥΣΗ, 2019) και (ΚΟΤΡΙΚΛΑ, 2015)

² Η έκθεση ήταν πόνημα μιας επιτροπής είκοσι επτά εμπειρογνομόνων από όλες τις περιοχές του κόσμου, που συγκλήθηκε στο Founex της Ελβετίας υπό τον Γενικό Γραμματέα της Διάσκεψης του ΟΗΕ για το Ανθρώπινο Περιβάλλον, κ. Maurice Strong, τον Ιουνίου του 1971

³ Στη Λέσχη, η οποία ουσιαστικά αποτελούσε μια ομάδα προβληματισμού, συμμετείχαν εκπρόσωποι της βιομηχανίας, της ακαδημαϊκής κοινότητας και της κοινωνίας των πολιτών.

⁴ Το ίδιο έτος δημιουργήθηκε το Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον (United Nations Environmental Program – UNEP - Ναϊρόμπι Κένυα) που παρακολουθεί και προωθεί θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, π.χ. περιφερειακά προγράμματα δράσης για το θαλάσσιο περιβάλλον με πρώτο αυτό για τη Μεσόγειο (UNEP Mediterranean Action Plan). Ενώ μέσα στη δεκαετία του '70 υιοθετήθηκαν αρκετές διεθνείς συμβάσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, όπως η Σύμβαση

και την Ανάπτυξη⁵, η οποία αποτέλεσε την αφετηρία για την ανάπτυξη της περιβαλλοντικής πολιτικής διεθνώς και εκφράζει τη νέα αντίληψη ότι τα ατομικά δικαιώματα πρέπει να συμπληρωθούν με την κατοχύρωση του δικαιώματος του ανθρώπου να ζει σε ένα υγιές και αρμονικό περιβάλλον. (ΚΟΤΡΙΚΛΑ, 2015)

Τη δεκαετία του '80 είναι η πρώτη φορά που αναφέρεται ο όρος βιώσιμη ή αειφόρος ανάπτυξη. Συγκεκριμένα σύμφωνα με την Έκθεση «Το κοινό μας μέλλον» (Our Common Future),⁶ ως βιώσιμη ανάπτυξη ορίζεται η ανάπτυξη που καλύπτει τις ανάγκες του σήμερα χωρίς να διακυβεύεται η δυνατότητα των μελλοντικών γενιών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες. Στην εν λόγω έκθεση αναφέρεται ότι για να υπάρξει βιώσιμη ανάπτυξη θα πρέπει να συνδυάζονται η κοινωνική πρόοδος, η αποτελεσματική περιβαλλοντική διαχείριση και η διατήρηση υψηλών ρυθμών οικονομικής ανάπτυξης και απασχόλησης. Περαιτέρω, αξίζει να σημειωθεί ότι με την εν λόγω Έκθεση γίνεται πρώτη φορά ολοκληρωμένη (integrated) προσέγγιση της προστασίας του περιβάλλοντος καθώς προτείνεται ένα σύστημα διαχείρισης που θα επιτρέπει τη μακροπρόθεσμη διατήρηση των φυσικών πόρων, οι οποίοι δεν μπορεί πλέον να θεωρούνται απεριόριστοι και ανεξάντλητοι και αναδεικνύεται η αλληλεξάρτηση της περιβαλλοντικής πολιτικής με άλλες δημόσιες πολιτικές (ενεργειακή, γεωργική, βιομηχανική, οικονομική, κοινωνική πολιτική). (WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT, 1984)

Το 1992 στην Παγκόσμια Διάσκεψη του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, που πραγματοποιήθηκε στο Ρίο ντε Τζανέιρο της Βραζιλίας⁷ υιοθετήθηκε επίσημα η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, μαζί με την αρχή της πρόληψης, την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και την αρχή της κοινής αλλά διαφοροποιημένης ευθύνης (αναπτυγμένες-αναπτυσσόμενες χώρες), οι οποίες αποτέλεσαν ένα σύνολο βασικών αρχών για την προστασία του περιβάλλοντος.

Στη Διάσκεψη του Ρίο, πέραν των δεσμευτικών κειμένων της Σύμβασης για τη Βιοποικιλότητα και της Σύμβασης-Πλαίσιο για την Κλιματική Αλλαγή (φαινόμενο του

Ραμσάρ για την προστασία των Υδροβιότοπων Διεθνούς Σημασίας (1971), η Σύμβαση του IMO για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από τα Πλοία (MARPOL 73/78), η Σύμβαση της Βαρκελώνης για την Προστασία της Μεσογείου από τη Ρύπανση (1976) και η Σύμβαση της Γενεύης, για τη διασυνοριακή μεταφορά της ρύπανσης της ατμόσφαιρας (1979). Επίσης υιοθετούνται τα δύο πρώτα Προγράμματα Δράσης της ΕΚ για το Περιβάλλον (1973-1976 και 1977-1981).

⁵ Στη Διάσκεψη της Στοκχόλμης (1972) συμμετείχαν 113 αναπτυγμένα και αναπτυσσόμενα κράτη και ανάμεσά τους διαπιστώθηκαν διαφορετικές τάσεις. Οι κύριες διαφωνίες ήταν ότι η οικονομική ανάπτυξη και η προστασία του περιβάλλοντος είναι αντικρουόμενες έννοιες και ότι στις αναπτυσσόμενες χώρες κυριότερο πρόβλημά ήταν η φτώχεια και γι' αυτό προτεραιότητα αποτελούσε η οικονομική ανάπτυξη έναντι της προστασίας του περιβάλλοντος και ως εκ τούτου αντιμετώπισαν τα προγράμματα προστασίας του περιβάλλοντος ως προσπάθειες των ανεπτυγμένων χωρών να επιβραδύνουν της οικονομικής τους ανάπτυξης

⁶ Η γνωστή και ως Έκθεση Brundtland εκδόθηκε το 1987 από την Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη του ΟΗΕ σε συνεργασία με το UNEP.

⁷ Γνωστή και ως Σύνοδος Κορυφής της Γης (Earth Summit)

θερμοκηπίου)⁸, υιοθετήθηκαν δύο κείμενα, τα οποία παρά τη μη δεσμευτική ισχύ τους, είχαν ιδιαίτερη βαρύτητα για την εξέλιξη της περιβαλλοντικής πολιτικής διεθνώς:

- Η Διακήρυξη των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη και
- Η Ατζέντα 21, ένα πρόγραμμα δράσης (action plan) ενόψει του 21^{ου} αιώνα, στην κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης, το οποίο στηρίζεται στο τρίπτυχο οικονομία - κοινωνία – περιβάλλον (UNITED NATIONS, 2012)

Το 2002 στην Παγκόσμια Σύνοδο Κορυφής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (Γιοχάνεσμπουργκ) πραγματοποιήθηκε αξιολόγηση της προόδου επί της Ατζέντας 21 και του προγράμματος για την περαιτέρω εφαρμογή της, δηλαδή της ενδιάμεσης έκθεσης της Ατζέντα 21 που συνέταξε η Επιτροπή Βιώσιμης Ανάπτυξης, που λειτουργεί στα πλαίσια του Οικονομικού και Κοινωνικού Συμβουλίου του ΟΗΕ⁹. Είχε προηγηθεί η Σύνοδος της Χιλιετίας (2000), στη Νέα Υόρκη, όπου τέθηκαν οκτώ αναπτυξιακοί στόχοι για τη νέα χιλιετία με ορίζοντα επίτευξης έως το 2015.

Το 2012, είκοσι χρόνια μετά τη Σύνοδο του Ρίο (1992), πραγματοποιήθηκε η έως τότε συμμετοχικότερη Διάσκεψη για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη¹⁰ και πάλι στο Ρίο ντε Τζανέιρο. Η τελική διακήρυξη με τίτλο "Το μέλλον που θέλουμε" (The Future We Want), αν και αποτυπώνει ένα μεγάλο όραμα για την αντιμετώπιση των παγκόσμιων προκλήσεων στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης καθώς και 17 αναπτυξιακούς στόχους, διευρύνοντας τους 8 στόχους της χιλιετίας, αποτυγχάνει 20 χρόνια μετά το πρώτο συνέδριο, να καθορίσει δεσμευτικούς στόχους με συγκεκριμένες προθεσμίες. Πάρα ταύτα η Διάσκεψη του 2012, θεωρείται σημαντική καθώς αποτύπωσε τις διαφορετικές απόψεις των ενδιαφερομένων μερών για το τι σημαίνει βιώσιμη ανάπτυξη, 20 χρόνια μετά την έναρξη της συζήτησης¹¹. (CLEMENCON, 2012)

⁸ Κατόπιν των ανωτέρω συμβάσεων ακολούθησαν:

- Όσον αφορά τη βιοποικιλότητα, το ευρωπαϊκό δίκτυο προστατευόμενων περιοχών Natura 2000 (Οδηγία 2009/147/ΕΚ για τα άγρια πτηνά και Οδηγία 92/43/ΕΟΚ για τους οικοτόπους), η οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική (2008/56/ΕΚ) με στόχο τη διατήρηση της βιοποικιλότητας, η σύμβαση για τη διαχείριση του θαλασσίου έρματος του ΙΜΟ που μετράζει την απώλεια της θαλάσσιας βιοποικιλότητας λόγω της εισαγωγής μη ιθαγενών ειδών μέσω του έρματος των πλοίων.
- Όσον αφορά την κλιματική αλλαγή, το Πρωτόκολλο του Κιότο (1997) για την εφαρμογή της Σύμβασης-Πλαίσιο του ΟΗΕ για την κλιματική αλλαγή, το σύστημα εμπορίας ρύπων της ΕΕ, οι τροποποιήσεις του 2013 στο Παράρτημα VI της MARPOL, που ρυθμίζουν τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα πλοία. (ΚΟΤΡΙΚΛΑ, 2015)

⁹ Αξίζει να σημειωθεί ότι στα πλαίσια της Διάσκεψης του Ρίο τέθηκε η πρόταση για δημιουργία ενός Παγκόσμιου Οργανισμού Περιβάλλοντος, που θα λειτουργούσε ως αντίβαρο του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου. Η πρόταση δεν υιοθετήθηκε και ως εκ τούτου από αρκετούς θεωρήθηκε ότι η περιβαλλοντικά βιώσιμη ανάπτυξη υποχώρησε έναντι της οικονομικής ανάπτυξης (ΚΟΤΡΙΚΛΑ, 2015).

¹⁰ Στη Διάσκεψη, γνωστή και ως Ριο+20, καταγράφηκαν περίπου 45.000 συμμετοχές κυβερνητικών εκπροσώπων, εκπροσώπων του ιδιωτικού τομέα, εκπροσώπων μη κυβερνητικών οργανώσεων και άλλων μεζόνων ομάδων (major groups)

¹¹ Μια από τις βασικότερες διαπιστώσεις είναι ότι πλέον οι αναπτυσσόμενες χώρες διαδραματίζουν πολύ πιο ισχυρό ρόλο στην προώθηση της εξάλειψης της φτώχειας ως πρωταρχικής προτεραιότητας.

Το 2015, στη Σύνοδο Κορυφής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη, που πραγματοποιήθηκε στην έδρα των Ηνωμένων Εθνών στη Νέα Υόρκη υιοθετήθηκε το σχέδιο με τίτλο “Μεταμορφώνοντας τον Κόσμο μας: Η Ατζέντα 2030» που περιλαμβάνει 17 στόχους βιώσιμης ανάπτυξης και 169 υποστόχους για το 2030¹² . Το ίδιο έτος, λίγο αργότερα, στη Διάσκεψη για την Κλιματική Αλλαγή, γνωστή και ως COP21, υπογράφηκε η Συμφωνία του Παρισιού. (UNITED NATIONS, 2015)

Η απάντηση της ΕΕ στην Ατζέντα 2030 περιγράφεται στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής “Επόμενα βήματα για ένα βιώσιμο ευρωπαϊκό μέλλον - ευρωπαϊκή δράση για τη βιωσιμότητα”, που δημοσιεύθηκε στις 22 Νοεμβρίου 2016. Σύμφωνα με την ΕΕ, οι στόχοι της βιώσιμης ανάπτυξης βρίσκονται στο επίκεντρο της ευρωπαϊκής πολιτικής, καθώς προβλέπονται ρητά στα άρθρα 3 παρ.5¹³ και 21 παρ.2¹⁴ της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και ενσωματώνονται σε βασικά οριζόντια προγράμματα, τομεακές πολιτικές και πρωτοβουλίες. Η ΕΕ, σε συντονισμό με τα κράτη μέλη της, δεσμεύεται να υποστηρίξει την εφαρμογή της ατζέντας του 2030 και να αγωνιστεί για ένα βιώσιμο μέλλον για όλους. (EUROPEAN COMMISSION, 2016)

Η επόμενη Διάσκεψη του ΟΗΕ για την Βιώσιμη Ανάπτυξη , θα πραγματοποιηθεί στη Στοκχόλμη τον Ιούνιο του 2022 με τίτλο "Στοκχόλμη+50: Ένας υγιής πλανήτης για την ευημερία όλων - η ευθύνη μας, η ευκαιρία μας". Στόχος είναι να αποτυπωθεί η επείγουσα ανάγκη για δράσεις προς έναν υγιή πλανήτη και την ευημερία όλων, την επίτευξη μιας

¹² Το Γενικό Πλαίσιο Δεικτών εγκρίθηκε στις 6 Ιουλίου 2017 και περιλαμβάνεται στο ψήφισμα που εγκρίθηκε από τη Γενική Συνέλευση για τις εργασίες της Στατιστικής Επιτροπής σχετικά με την ατζέντα 2030 για τη βιώσιμη ανάπτυξη (A/RES/71/313). Σύμφωνα με το ψήφισμα, το πλαίσιο δεικτών θα αναθεωρείται ετησίως από τη Στατιστική Επιτροπή έως και το 2025. Το 2021 που συντάσσεται η παρούσα μελέτη οι δείκτες είναι 231, καθώς όμως κάποιοι επαναλαμβάνονται σε επιμέρους υποστόχους η αρίθμηση τους ανέρχεται στους 247 (UNITED NATIONS STATISTICS DIVISION, 2021)

¹³ Συνθήκη ΕΕ άρθρο 3 παρ.5: Στις σχέσεις της με τον υπόλοιπο κόσμο, η Ένωση προβάλλει και προωθεί τις αξίες της και τα συμφέροντά της και συμβάλλει στην προστασία των πολιτών της. Συμβάλλει στην ειρήνη, την ασφάλεια, την αειφόρο ανάπτυξη του πλανήτη, την αλληλεγγύη και τον αμοιβαίο σεβασμό μεταξύ των λαών, το ελεύθερο και δίκαιο εμπόριο, την εξάλειψη της φτώχειας και την προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, ιδίως των δικαιωμάτων του παιδιού, καθώς και στην αυστηρή τήρηση και ανάπτυξη του διεθνούς δικαίου και, ιδίως, στον σεβασμό των αρχών του Καταστατικού Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών.

¹⁴ Συνθήκη ΕΕ άρθρο 21 παρ.2: Η Ένωση καθορίζει και εφαρμόζει κοινές πολιτικές και δράσεις και εργάζεται για την επίτευξη υψηλού βαθμού συνεργασίας σε όλους τους τομείς των διεθνών σχέσεων, με στόχο:

α) τη διαφύλαξη των αξιών της, των θεμελιωδών της συμφερόντων, της ασφάλειας, της ανεξαρτησίας και της ακεραιότητάς της,
β) την εδραίωση και στήριξη της δημοκρατίας, του κράτους δικαίου, των δικαιωμάτων του ανθρώπου και των αρχών του διεθνούς δικαίου,
γ) τη διατήρηση της ειρήνης, την πρόληψη των συγκρούσεων και την ενίσχυση της διεθνούς ασφάλειας, σύμφωνα με τους στόχους και τις αρχές του Καταστατικού Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, καθώς και σύμφωνα με τις αρχές της τελικής πράξης του Ελσίνκι και τους στόχους του Χάρτη του Παρισιού, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που αφορούν τα εξωτερικά σύνορα,
δ) την προώθηση, στις αναπτυσσόμενες χώρες, της αειφόρου ανάπτυξης από οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική άποψη, με πρωταρχικό στόχο την εξάλειψη της φτώχειας,
ε) την προώθηση της ενσωμάτωσης όλων των χωρών στην παγκόσμια οικονομία, μεταξύ άλλων και μέσω της προοδευτικής κατάργησης των περιορισμών του διεθνούς εμπορίου,
στ) τη συμβολή στην ανάπτυξη διεθνών μέτρων για τη διαφύλαξη και τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και την αειφόρο διαχείριση των παγκόσμιων φυσικών πόρων, με στόχο τη διασφάλιση της αειφόρου ανάπτυξης,
ζ) την παροχή συνδρομής σε πληθυσμούς, χώρες και περιοχές που αντιμετωπίζουν φυσικές ή ανθρωπογενείς καταστροφές, και
η) την προώθηση διεθνούς συστήματος που θεμελιώνεται στην ενισχυμένη πολυμερή συνεργασία και τη χρηστή παγκόσμια διακυβέρνηση.

βιώσιμης και χωρίς αποκλεισμούς ανάκαμψης από την πανδημία COVID-19 και την επιτάχυνση της εφαρμογής της περιβαλλοντικής διάστασης της Βιώσιμης Ανάπτυξης¹⁵.
(STOCKHOLM+50 TEAM, 2021)

¹⁵ Το Μάρτιο του 2022, θα πραγματοποιηθεί στο Ναϊρόμπι εκδήλωση για τον εορτασμό των 50 χρόνων του UNEP. Τα αποτελέσματα των Εργασιών θα συζητηθούν στη Στοκχόλμη τον Ιούνιο του 2022

2.1.2. Πολυπλοκότητα και Προσδιορισμός του Όρου Βιώσιμη Ανάπτυξη

Η ατζέντα 2030 για τη βιώσιμη ανάπτυξη και οι 17 στόχοι βιώσιμης ανάπτυξης (ΣΒΑ), που εγκρίθηκαν από τα Ηνωμένα Έθνη τον Σεπτέμβριο του 2015, έδωσαν νέα ώθηση στις παγκόσμιες προσπάθειες για την επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης.

Ο όρος «βιώσιμη ανάπτυξη» έχει χρησιμοποιηθεί ευρέως από τότε που δημοσιοποιήθηκε μέσω της διάσκεψης του ΟΗΕ του Ρίο για το περιβάλλον και την ανάπτυξη το 1992 και αναντίρρητα μπορεί να ειπωθεί ότι η συμπερίληψη περιβαλλοντικών ανησυχιών στην ευρύτερη συζήτηση για την ανάπτυξη έκτοτε έχει καταστήσει το περιβάλλον αναπόσπαστο μέρος της υψηλής πολιτικής Ατζέντας,

Στη διαδρομή 50 χρόνων από τη διαπίστωση της σημασίας του υγιούς περιβάλλοντος για τον άνθρωπο και 30 χρόνων από την υιοθέτηση του όρου βιώσιμη ανάπτυξη και μιας αντίστοιχα ολιστικής προσέγγισης του περιβάλλοντος στα πλαίσια του ΟΗΕ, παρατηρείται μια δυναμική προσέγγιση του όρου βιώσιμη ανάπτυξη, ο οποίος εμπλουτίζεται, εξειδικεύεται και επιμερίζεται, πολλές φορές βάσει ισορροπιών στο διεθνές πολιτικό περιβάλλον.

Κατωτέρω παρατίθεται ένα ευρέως αποδεκτό διάγραμμα, που απεικονίζει τόσο τις περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές πτυχές της βιωσιμότητας, όπως αυτές τέθηκαν στην έκθεση Brundtland το 1987 και υιοθετήθηκαν στη Διάσκεψη του Ρίο το 1992, όσο και το γεγονός ότι η πρακτική υλοποίηση της βιώσιμης ανάπτυξης μπορεί να ικανοποιηθεί μόνο στο πεδίο επικάλυψης, ή άλλως στο πεδίο δυναμικής σχέσης, των τριών θεμελιωδών στοιχείων της.



Εικόνα 1. Βιώσιμη Ανάπτυξη (Πηγή: Science for Environment Policy - European Commission)

Τριάντα χρόνια μετά την πρώτη διάσκεψη του Ρίο και έχοντας μεσολαβήσει μια σειρά διεθνών διασκέψεων και σκληρών πολιτικών ζυμώσεων, η πλέον πρόσφατη πολιτική αποτύπωση του όρου βιώσιμη ανάπτυξη προέκυψε στη Διάσκεψη στο Παρίσι το 2015 με 17 επιμέρους στόχους και ορίζοντα υλοποίησης έως το 2030.

Οι 17 Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ) της Ατζέντα 2030 έχουν ως ακολούθως:

- Στόχος 1: Μηδενική Φτώχεια - Δίνουμε τέλος σε όλες τις μορφές της φτώχειας, παντού.
- Στόχος 2: Μηδενική Πείνα - Δίνουμε τέλος στην πείνα, πετυχαίνουμε την επισιτιστική ασφάλεια, βελτιώνουμε τη διατροφή και τη βιώσιμη γεωργία.
- Στόχος 3: Καλή Υγεία και Ευημερία - Διασφαλίζουμε μία ζωή με υγεία και προάγουμε την ευημερία για όλους, σε όλες τις ηλικίες.
- Στόχος 4: Ποιοτική Εκπαίδευση - Διασφαλίζουμε την ελεύθερη, ισότιμη και ποιοτική εκπαίδευση προάγοντας τις ευκαιρίες για δια βίου μάθηση.
- Στόχος 5: Ισότητα των Φύλων - Επιτυγχάνουμε την ισότητα των φύλων και την χειραφέτηση όλων των γυναικών και των κοριτσιών.
- Στόχος 6: Καθαρό Νερό και Αποχέτευση - Διασφαλίζουμε τη διαθεσιμότητα και τη βιώσιμη διαχείριση του νερού και των εγκαταστάσεων υγιεινής για όλους.
- Στόχος 7: Φτηνή και Καθαρή Ενέργεια - Διασφαλίζουμε την πρόσβαση σε οικονομική, αξιόπιστη, βιώσιμη και σύγχρονη ενέργεια για όλους.
- Στόχος 8: Αξιοπρεπής Εργασία και Οικονομική Ανάπτυξη - Προάγουμε τη διαρκή, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς οικονομική ανάπτυξη και την πλήρη και παραγωγική απασχόληση και αξιοπρεπή εργασία για όλους.
- Στόχος 9: Βιομηχανία, Καινοτομία και Υποδομές - Οικοδομούμε ανθεκτικές υποδομές, προάγουμε την ανοιχτή και βιώσιμη βιομηχανοποίηση και ενθαρρύνουμε την καινοτομία
- Στόχος 10: Λιγότερες Ανισότητες - Μειώνουμε την ανισότητα εντός και μεταξύ των χωρών
- Στόχος 11: Βιώσιμες Πόλεις και Κοινότητες - Δημιουργούμε ασφαλείς, προσαρμοστικές βιώσιμες πόλεις και ανθρώπινους οικισμούς, χωρίς αποκλεισμούς.
- Στόχος 12: Υπεύθυνη Κατανάλωση και Παραγωγή - Διασφαλίζουμε τη βιώσιμη κατανάλωση και μεθόδους παραγωγής.
- Στόχος 13: Δράση για το Κλίμα - Αναλαμβάνουμε άμεση δράση για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και των συνεπειών της.
- Στόχος 14: Ζωή στο Νερό - Προστατεύουμε και χρησιμοποιούμε με βιώσιμο τρόπο τους ωκεανούς, τις θάλασσες και τους θαλάσσιους πόρους για βιώσιμη ανάπτυξη.

- Στόχος 15: Ζωή στη Στεριά - Πρωθούμε τη βιώσιμη χρήση των χερσαίων οικοσυστημάτων και δασών, καταπολεμούμε την ερημοποίηση, αναστρέφουμε την υποβάθμιση του εδάφους και της βιοποικιλότητας.
- Στόχος 16: Ειρήνη, Δικαιοσύνη και Ισχυροί Θεσμοί - Προάγουμε τις ειρηνικές και χωρίς αποκλεισμούς κοινωνίες, παρέχουμε πρόσβαση στη δικαιοσύνη για όλους και οικοδομούμε αποτελεσματικούς θεσμούς σε όλα τα επίπεδα.
- Στόχος 17: Συνεργασία για τους Στόχους - Ενισχύουμε τα μέσα εφαρμογής και ανανεώνουμε την Παγκόσμια Συνεργασία για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη.

Πλέον, ο όρος βιώσιμη ανάπτυξη αποτυπώνεται σχηματικά σε ένα μωσαϊκό 17 επιμέρους στόχων ως κατωτέρω:



Εικόνα 2. Οι 17 Στόχοι της Ατζέντας 2030 του ΟΗΕ Πηγή: (ΗΝΩΜΕΝΑ ΕΘΝΗ, 2021)

Η κύρια κριτική για τη διαδρομή των 30 χρόνων του όρου της βιώσιμης ανάπτυξης είναι ότι είναι ουσιαστικά κενή περιεχομένου, έχει δομικές αντιφάσεις και τελικά διαμορφώνεται

μέσα από μια ιδεολογική μάχη, όπου κερδίζει ο ισχυρός, τουλάχιστον σε επίπεδο πολιτικής, σχετικά με τα όρια της ανάπτυξης και το ρόλο που πρέπει να διαδραματίσουν ο δημόσιος και ο ιδιωτικός τομέας στα πλαίσια της ελεύθερης αγοράς για την προώθηση της. Περαιτέρω, διαπιστώνεται χάσμα ανάμεσα στις αποφάσεις που λαμβάνονται σε επίπεδο Διεθνών Διασκέψεων για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη και στην τελική εφαρμογή τους σε τοπικό επίπεδο.

Οι αιτίες μπορούν να αναζητηθούν στην απόκλιση των ερμηνειών που δίδονται στον όρο βιώσιμη ανάπτυξη. Η βιώσιμη ανάπτυξη και η βιωσιμότητα είναι όροι ευρέως χρησιμοποιούμενοι στο διεθνή, εθνικό και τοπικό πολιτικό λόγο, αλλά καθώς δεν διαθέτουν συναινετικό ορισμό επιτρέπουν πολύ διαφορετικές ερμηνείες. Από τη μία πλευρά, η βιώσιμη ανάπτυξη δεν είναι παρά μια οικονομική ανάπτυξη που καλύπτει τις ανάγκες των σημερινών και των μελλοντικών γενεών. Από την άλλη πλευρά, η βιώσιμη ανάπτυξη φτάνει στην εγγενή αξία της φύσης και τα δικαιώματά της. Το ευρύ κοινό φαίνεται να εξισώνει τη βιώσιμη ανάπτυξη με την προστασία του περιβάλλοντος, ενώ ο διεθνής πολιτικός λόγος αντιμετωπίζει τη βιώσιμη ανάπτυξη ως μια άλλου είδους οικονομική ανάπτυξη και τέλος ο ιδιωτικός τομέας την προσεγγίζει μέσω της ανάλυσης κόστους οφέλους και της εταιρικής ευθύνης. Σε τοπικό επίπεδο, οι πολιτισμικές αντιλήψεις της ανάπτυξης ενισχύουν ακόμη περισσότερο την πολυπλοκότητα της χρήσης της βιώσιμης ανάπτυξης ως κανονιστικού και εννοιολογικού σημείου αναφοράς για τον πολιτικό σχεδιασμό. (CLEMENSON, 2021)

Σε επιστημονικό επίπεδο, η βιωσιμότητα έχει αποτελέσει χώρο μελέτης διαφορετικών επιστημών, χωρίς όμως οι επιμέρους επιστημονικές προσεγγίσεις, τις περισσότερες φορές, να συναντώνται σε διεπιστημονικό επίπεδο. Σε πολλές περιπτώσεις κεφαλαιοποιείται η βιωσιμότητα τόσο σε ερευνητικό επίπεδο μέσω της αναζήτησης νέων μοντέλων διακυβέρνησης για την επίτευξη οικονομικά βέλτιστων λύσεων, όσο και σε εκπαιδευτικό επίπεδο μέσω της δημιουργίας εφαρμοσμένων πτυχίων με προοπτικές απορρόφησης στην αγορά εργασίας, ειδικά στους χώρους των κοινωνικών και οικονομικών επιστημών (CLEMENSON, 2021).

Η Μ. Καραμανώφ αναφέρει ότι η «*Επιστήμη της Βιωσιμότητας... έχει ως σκοπό να ξεπεράσει τη μονομέρεια των οικονομικών και τεχνολογικών εκτιμήσεων που καθορίζουν σήμερα τη λήψη των δημοσίων και ιδιωτικών αποφάσεων. Πρόκειται για μια συστημική επιστημονική προσέγγιση, η οποία υπερβαίνει τόσο τα περιορισμένα κριτήρια της οικονομικής επιστήμης, όσο και τη χρησιμοθηρική αντίληψη της τεχνολογίας και πραγματώνει [...] την ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών και ανθρωπιστικών αξιών σε όλες τις επιμέρους δημόσιες πολιτικές*»,

με στόχο «τη διαρκή εξισορρόπηση της σχέσεως ανθρωπογενών συστημάτων και οικοσυστημάτων, ώστε να διασφαλίζεται η αρμονική συνεξέλιξη αμφοτέρων» (ΚΑΡΑΜΑΝΩΦ, 2010).

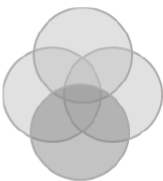
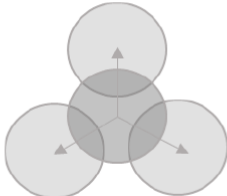
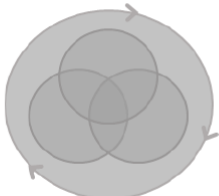
Στα πλαίσια της συζήτησης για την καλύτερη κατανόηση των κανονιστικών πτυχών της βιωσιμότητας έχουν παρουσιαστεί ποικίλες διαστάσεις αυτής, όπως η οικολογική: ως συνθήκες και συνέπειες της ανθρώπινης δραστηριότητας, η πολιτική: ως διατομεακή πολιτική κατεύθυνση, η ηθική: ως διαγενεακή και παγκόσμια ευθύνη, η κοινωνικοοικονομική: ως λειτουργικοποίηση μιας θεωρητικής/αφηρημένης έννοιας και μετατροπής της σε μετρήσιμες μεταβλητές, η δημοκρατική: ως πλουραλισμός, συμμετοχή και δημοκρατική καινοτομία, η πολιτισμική: ως τρόπος ζωής και νέο μοντέλο ευημερίας, έως και η θεολογική: ως πίστη στη δημιουργία και τη βιωσιμότητα (VOGT & WEBER, 2019).

Η περαιτέρω ανάλυση των διαστάσεων της βιωσιμότητας σε επιστημονικό επίπεδο ξεπερνά τα όρια της παρούσας μελέτης, άλλωστε έστω και εμπειρικά οι πρώτες πέντε διαστάσεις (οικολογική, πολιτική, ηθική, κοινωνικοοικονομική, δημοκρατική) είναι οικείες στους περισσότερους μελετητές της βιώσιμης ανάπτυξης, ενώ η έβδομη διάσταση, η θεολογική, αν και άκρως ενδιαφέρουσα, διευρύνει το πεδίο συζήτησης σε «ευαίσθητους» χώρους μελέτης. Άποψη της γράφουσας είναι ότι η βιωσιμότητα ως όρος έχει σίγουρα φιλοσοφική διάσταση που σχετίζεται άμεσα με τη θέση του ανθρώπου μέσα στο πλαίσιο της «δημιουργίας». Η πολιτισμική όμως διάσταση είναι εξαιρετικής σημασίας για την παρούσα μελέτη, όχι μόνο ως τρόπος ζωής και νέο μοντέλο ευημερίας, αλλά πρωτίστως ως πολιτισμική κληρονομιά, τόσο εξαιτίας της οικονομικής δραστηριότητας που εξετάζεται στα πλαίσια της βιώσιμης ανάπτυξης, δηλαδή της κρουαζιέρας ή άλλως του θαλάσσιου περιηγητικού τουρισμού και της σχέσης του με τον πολιτισμό, όσο και εξαιτίας της βαθιάς ιστορικότητας και της πολιτισμικής κληρονομιάς του τόπου που εξετάζεται, δηλαδή του Πειραιά, που είναι από τα αρχαιότερα εν λειτουργία λιμάνια του κόσμου. Άλλωστε η πολιτισμική διάσταση εγκολπώνει σε μεγάλο βαθμό τις φιλοσοφικές διαστάσεις της βιωσιμότητας.

Η βιωσιμότητα και ο πολιτισμός έχουν συζητηθεί ευρέως και αρκετοί μελετητές και διεθνείς οργανισμοί έχουν προσπαθήσει να συνδέσουν εννοιολογικά τον πολιτισμό με τη βιωσιμότητα (UNESCO, 2021). Το πλαίσιο παρόλα αυτά, είναι συγκεχυμένο καθώς αποτυπώνεται ένα πλήθος διαφορετικών προσεγγίσεων, που αντικατοπτρίζουν τους διάφορους κλάδους και στόχους πολιτικής. Ο πολιτισμός αναλύεται, άλλοτε εξαιρετικά

περιοριστικά ως ένα μέρος της κοινωνικής διάστασης της βιωσιμότητας και άλλοτε ως ο τέταρτος πυλώνας της βιώσιμης ανάπτυξης. (HAWKES, 2001)

Σε μια προσπάθεια αποτύπωσης ενός διεπιστημονικού πλαισίου για τη σχέση πολιτισμού και βιωσιμότητας, εντοπίζονται τρεις διαφορετικοί ρόλοι του πολιτισμού, που αποτυπώνονται σε τρία διαφορετικά σχήματα ως κατωτέρω.

	First: Culture <i>in</i> Sustainability	Second: Culture <i>for</i> Sustainability	Third: Culture <i>As</i> Sustainability
			
Definition of culture	culture as a capital	culture as a way of life	culture as a semiosis
Culture and development	culture as an achievement in development	culture as a resource and condition for development	development as a cultural process
Value of culture	intrinsic	instrumental and intrinsic	embedded
Culture and society	complementing	affording	transforming
Culture and nature	human perspective on nature	interaction of culture and nature	nature constituent of culture
Policy sectors	cultural policies	all policies	new policies
Modes of Governance	hierarchical governance, 1st order	co-governance, 2nd order	self-governance, meta-governance
Research approach	mainly mono- and multidisciplinary	mainly multi- and interdisciplinary	mainly inter- and transdisciplinary

Εικόνα 3. Σχέση πολιτισμού και βιωσιμότητας Πηγή: (SOINI & DESSEIN, 2016)

Στο πρώτο σχήμα ο πολιτισμός παρουσιάζεται ως ο τέταρτος πυλώνας της βιωσιμότητας, όπου ο ρόλος του είναι ανεξάρτητος αλλά παράλληλος με τους παραδοσιακούς πυλώνες της έκθεσης Brundtland του 1987, δηλαδή το περιβάλλον, την κοινωνία και την οικονομία. Εδώ αναγνωρίζεται η σημασία της συντήρησης και διατήρησης του πολιτιστικού κεφαλαίου στις διαφορετικές μορφές του, ως τέχνες, κληρονομιά, γνώση και πολιτισμική ποικιλία για τις επόμενες γενιές. Ο πολιτισμός εμφανίζεται ως ανεξάρτητος πυλώνας από την κοινωνική βιωσιμότητα.

Στο δεύτερο σχήμα ο πολιτισμός έχει διαμεσολαβητικό ρόλο για την επίτευξη της οικονομικής, κοινωνικής και οικολογικής βιωσιμότητας. Εδώ αναγνωρίζεται ότι τόσο ο υλικός όσο και ο άυλος πολιτισμός θεωρούνται ως βασικός πόρος για την τοπική και περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη. Υπονοείται επίσης ότι οι πολιτιστικές αξίες και αντιλήψεις πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όταν στοχεύουμε στην οικολογική ή κοινωνική βιωσιμότητα.

Στο τρίτο σχήμα, που ονομάζεται “ο πολιτισμός ως βιωσιμότητα”, ο πολιτισμός παρουσιάζεται ως το απαραίτητο πλαίσιο και θεμέλιο για την επίτευξη όλων των στόχων της βιωσιμότητας, περικλείει τους άλλους πυλώνες της βιωσιμότητας και γίνεται η κυρίαρχη διάσταση της. Με άλλα λόγια, η βιωσιμότητα ενσωματώνεται στον πολιτισμό και οδηγεί στον οικοπολιτισμό. (SOINI & DESSEIN, 2016)

Για την πρόοδο του στοχασμού της παρούσας μελέτης θα χρησιμοποιηθούν οι ΣΒΑ της Ατζέντας 2030, καθώς είναι αδιαμφισβήτητη η κανονιστική κεντρικότητα τους στην έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης, ενσωματωμένοι όμως στο πλαίσιο του πολιτισμού, εξαιτίας τόσο της σχέσης του θαλάσσιου περιηγητικού τουρισμού με τον πολιτισμό, όσο και του ιστορικού βάθους της υπό εξέταση περιοχής και της επιδιωκόμενης διαμόρφωσης μιας ταυτότητας τόπου/προορισμού για τη βιώσιμη ανάπτυξη τουρισμού στον Πειραιά.

2.2. Βιώσιμη Ανάπτυξη Πόλης

2.2.1. Βιώσιμες Πόλεις και Κοινότητες / Ατζέντα 2030 - ΣΒΑ 11

Στα πλαίσια της Ατζέντας 2030 και ανάμεσα στους 17 επιμέρους στόχους απαντάται ο Στόχος Βιώσιμης Ανάπτυξης 11 (ΣΒΑ 11): «Βιώσιμες Πόλεις και Κοινότητες - Δημιουργούμε ασφαλείς, προσαρμοστικές βιώσιμες πόλεις και ανθρώπινους οικισμούς, χωρίς αποκλεισμούς», ο οποίος με τη σειρά του αρθρώνεται σε 10 υποστόχους, με ορίζοντα επίτευξης το 2030. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι υποστόχοι του ΣΒΑ11 με τους αντίστοιχους δείκτες μέτρησης, όπως τροποποιήθηκαν το 2021. Σύμφωνα με τα Ηνωμένα Έθνη το πλαίσιο δεικτών θα πρέπει να συμπληρωθεί με δείκτες, σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, από τα κράτη μέλη . (UNITED NATIONS STATISTICS DIVISION, 2021)

Υποστόχοι Στόχου 11	Δείκτες Μέτρησης
1. Διασφάλιση της πρόσβασης όλων σε επαρκή, ασφαλή, προσιτή στέγαση και βασικές υπηρεσίες και αναβάθμιση των φτωχογειτονιών.	1.1 Αναλογία αστικού πληθυσμού που ζει σε παραγκουπόλεις, άτυπους οικισμούς ή ανεπαρκή στέγαση
2. Παροχή ασφαλών, προσιτών, προσβάσιμων και βιώσιμων συστημάτων μεταφοράς για όλους, βελτίωση της ασφάλειας των δρόμων, κυρίως μέσω της επέκτασης των δημόσιων συγκοινωνιών, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες εκείνων που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση, όπως είναι οι γυναίκες, τα παιδιά, τα άτομα με αναπηρίες και οι ηλικιωμένοι.	2.1 Αναλογία πληθυσμού που έχει εύκολη πρόσβαση στα μέσα μαζικής μεταφοράς, κατά φύλο, ηλικία και άτομα με αναπηρία
3. Βελτίωση της χωρίς αποκλεισμούς και βιώσιμης αστικοποίησης για όλους καθώς και των ικανοτήτων για συμμετοχικό, ολοκληρωμένο και βιώσιμο σχεδιασμό και διαχείριση των ανθρώπινων οικισμών για όλες τις χώρες.	3.1 Αναλογία του ποσοστού κατανάλωσης γης προς το ρυθμό αύξησης του πληθυσμού
	3.2 Αναλογία πόλεων με δομή άμεσης συμμετοχής της κοινωνίας των πολιτών στον αστικό σχεδιασμό και διαχείριση που λειτουργούν τακτικά και δημοκρατικά
4. Ενίσχυση των προσπαθειών για την προστασία	4.1 Συνολικές κατά κεφαλή δαπάνες για τη

<p>και τη διαφύλαξη της παγκόσμιας πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς.</p>	<p>διατήρηση, προστασία και διατήρηση όλης της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς, από πηγή χρηματοδότησης (δημόσια, ιδιωτική), τύπο κληρονομιάς (πολιτιστική, φυσική) και επίπεδο κυβέρνησης (εθνικό, περιφερειακό και τοπικό) /δημοτικός)</p>
<p>5. Σημαντική μείωση του αριθμού των θανάτων και του αριθμού των πληγέντων από φυσικές καταστροφές, καθώς και των άμεσων οικονομικών απωλειών σε σχέση με το παγκόσμιο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν που οφείλεται σε φυσικές καταστροφές, συμπεριλαμβανομένων των σχετιζόμενων με το νερό καταστροφών, εστιάζοντας στην προστασία των φτωχών και των ανθρώπων που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση.</p>	<p>5.1 Αριθμός θανάτων, αγνοουμένων και προσβεβλημένων ατόμων που αποδίδονται σε καταστροφές ανά 100.000 κατοίκους</p> <p>5.2 Άμεση οικονομική ζημία σε σχέση με το παγκόσμιο ΑΕΠ, ζημιά σε υποδομές ζωτικής σημασίας και αριθμός διαταραχών σε βασικές υπηρεσίες, που οφείλονται σε καταστροφές</p>
<p>6. Μείωση του δυσμενούς, κατά κεφαλήν, περιβαλλοντικού αντίκτυπου των πόλεων, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στην ποιότητα του αέρα και τη διαχείριση των αστικών και άλλων αποβλήτων.</p>	<p>6.1 Ποσοστό αστικών στερεών αποβλήτων που συλλέγονται και διαχειρίζονται σε ελεγχόμενες εγκαταστάσεις από το σύνολο των αστικών αποβλήτων που παράγονται, ανά πόλεις</p> <p>6.2 Ετήσια μέσα επίπεδα λεπτών σωματιδίων (π.χ. PM2.5 και PM10) στις πόλεις (σταθμισμένος πληθυσμός)</p>
<p>7. Παροχή καθολικής πρόσβασης σε ασφαλείς, χωρίς αποκλεισμούς και προσβάσιμους πράσινους και δημόσιους χώρους, ιδίως για τις γυναίκες και τα παιδιά, τους ηλικιωμένους και τα άτομα με αναπηρία.</p>	<p>7.1 Μέσο μερίδιο της κατοικημένης περιοχής των πόλεων που είναι ανοιχτός χώρος για δημόσια χρήση για όλους, ανά φύλο, ηλικία και άτομα με αναπηρία</p>
	<p>7.2 Αναλογία ατόμων που έχουν υποστεί σωματική ή σεξουαλική παρενόχληση, κατά φύλο, ηλικία, κατάσταση αναπηρίας και τόπο εμφάνισης, τους προηγούμενους 12 μήνες</p>

<p>A. Υποστήριξη θετικών οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών δεσμών μεταξύ των αστικών, περιαστικών και αγροτικών περιοχών, μέσω της ενδυνάμωσης του εθνικού και περιφερειακού αναπτυξιακού σχεδιασμού.</p>	<p>α.1 Αριθμός χωρών που έχουν εθνικές αστικές πολιτικές ή σχέδια περιφερειακής ανάπτυξης που α) ανταποκρίνονται στη δυναμική του πληθυσμού. β) διασφαλίζει ισόρροπη εδαφική ανάπτυξη · και (γ) αύξηση του τοπικού δημοσιονομικού χώρου</p>
<p>B. Έως το 2020, ουσιαστική αύξηση του αριθμού των πόλεων και των ανθρώπινων οικισμών που υιοθετούν και εφαρμόζουν ολοκληρωμένες πολιτικές και σχέδια τα οποία αποβλέπουν στην κοινωνική ένταξη, στην αποδοτικότητα των πόρων, στην άμβλυση των επιπτώσεων και την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, στην ανθεκτικότητα απέναντι στις καταστροφές, καθώς και ανάπτυξη και εφαρμογή μιας ολιστικής διαχείρισης του κινδύνου καταστροφών σε όλα τα επίπεδα, σύμφωνα με το Πλαίσιο Sendai για τη Μείωση των Κινδύνων από Καταστροφές 2015-2030.</p>	<p>β.1 Αριθμός χωρών που υιοθετούν και εφαρμόζουν εθνικές στρατηγικές μείωσης του κινδύνου καταστροφών σύμφωνα με το πλαίσιο Sendai για τη μείωση των κινδύνων καταστροφών 2015–2030</p> <p>β.2 Αναλογία των τοπικών κυβερνήσεων που υιοθετούν και εφαρμόζουν τοπικές στρατηγικές μείωσης του κινδύνου καταστροφών σύμφωνα με τις εθνικές στρατηγικές μείωσης του κινδύνου καταστροφών.</p>
<p>Γ. Υποστήριξη των λιγότερο ανεπτυγμένων χωρών, μέσω οικονομικής και τεχνικής βοήθειας, για την οικοδόμηση βιώσιμων και ανθεκτικών κτιρίων με τη χρήση τοπικών υλών.</p>	<p>Η παγκόσμια στατιστική κοινότητα ενθαρρύνεται να εργαστεί για την ανάπτυξη ενός δείκτη που θα μπορούσε να προταθεί για τη συνολική ανασκόπηση του 2025. Βλέπε E/CN.3/2020/2, παράγραφος 23</p>

Όπως προαναφέρθηκε η διαμόρφωση των ΣΒΑ, αποτελεί μια επίπονη πολιτική διεργασία και προφανώς η υιοθέτηση ενός αυτόνομου στόχου για τις πόλεις και τους οικισμούς (ΣΒΑ 11) αντικατοπτρίζει την αυξημένη προσοχή που πρέπει να δοθεί στην αστική ανάπτυξη σε παγκόσμιο επίπεδο. Πάρα ταύτα ο ΣΒΑ 11 δεν είναι ο μόνος στόχος στην Ατζέντα 2030 όπου αντιμετωπίζονται ζητήματα αστικής ανάπτυξης. Στόχοι όπως ο ΣΒΑ 1 (φτώχεια και ασφάλεια), ο ΣΒΑ 3 (υγεία), ο ΣΒΑ 6 (νερό και αποχέτευση), ο ΣΒΑ 7 (καθαρή ενέργεια), ο ΣΒΑ 12 (βιώσιμη κατανάλωση και παραγωγή), κ.λπ. καλύπτουν προκλήσεις των αστικών χώρων. Η ίδια η κακή διαχείριση του αστικού χώρου αποτελεί σημαντική απειλή, είτε

άμεσα είτε έμμεσα για την επίτευξη άλλων ΣΒΑ, όπως την κλιματική αλλαγή, τα οικοσυστήματα, την ενεργειακή ασφάλεια, τη διαχείριση των αποβλήτων, τη στέγαση, την αστική κινητικότητα κ.λπ.

Σε αρκετές περιπτώσεις η σύνδεση των υποστόχων του ΣΒΑ11 με άλλους ΣΒΑ είναι προφανής, όπως στην περίπτωση του ΣΒΑ 1 για τη φτώχεια, του ΣΒΑ 3 για την πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες για την υγεία, του ΣΒΑ 4 για την εκπαίδευση, του ΣΒΑ5 για την ισότητα των φύλων, του ΣΒΑ 9 για τη δημιουργία ανθεκτικών υποδομών και την προώθηση της βιώσιμης εκβιομηχάνισης, του ΣΒΑ 12 για τη διασφάλιση βιώσιμων καταναλωτικών και παραγωγικών προτύπων, του ΣΒΑ 16 για καλή διακυβέρνηση, του ΣΒΑ17 για εταιρικές σχέσεις και μέσα εφαρμογής κ.λπ.

Επίσης υποστόχοι άλλων ΣΒΑ, όπως αυτοί που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή, τη χρηματοδότηση, τη βιώσιμη παραγωγή και την κατανάλωση, τις ανισότητες, τις υποδομές και τις βασικές υπηρεσίες, τη βία με βάση το φύλο, την επισιτιστική ασφάλεια και διατροφή και τη μετανάστευση είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι με πολλούς υποστόχους του ΣΒΑ 11.

Οι περισσότεροι ΣΒΑ συνδέονται με τον ένα ή τον άλλο τρόπο και η εφαρμογή τους θα πρέπει να συντονιστεί για την επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης σε τοπικό, εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο. Όπου εμφανίζονται συνδέσεις υποστόχων διαφορετικών ΣΒΑ, πρέπει να ενσωματωθούν οι σχετικές πολιτικές, να αξιολογηθούν και να ενισχυθούν για να υποστηριχθούν αυτές οι συνδέσεις. Σε περιπτώσεις όπου οι συνδέσεις δημιουργούν αρνητικές εξωτερικότητες ή αντισταθμίσεις, οι πολιτικές πρέπει να μειώσουν τις ανεπιθύμητες επιπτώσεις. Επιπλέον, επισημαίνεται ότι το ένα τρίτο των δεικτών του Γενικού Πλαισίου Παρακολούθησης των ΣΒΑ μπορούν να μετρηθούν σε τοπικό αστικό επίπεδο, καθιστώντας την πόλη σημαντική μονάδα δράσης και παρακολούθησης της προόδου προς τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Σύμφωνα με τον ΟΗΕ, η βιωσιμότητα των πόλεων είναι εξαιρετικής σημασίας, καθώς η μισή ανθρωπότητα, 3,5 δισεκατομμύρια άνθρωποι, ζει σε πόλεις και η τάση είναι αυξητική με προοπτική ο αριθμός να ανέλθει στα 5 δισεκατομμύρια ανθρώπους έως το 2030. Επειδή ακριβώς το μέλλον θα είναι αστικό για την πλειοψηφία των ανθρώπων, οι λύσεις σε μερικά από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι άνθρωποι, όπως η φτώχεια, η κλιματική αλλαγή, η υγειονομική περίθαλψη, η εκπαίδευση, θα πρέπει να βρεθούν στα πλαίσια της αστικής ζωής.



Εικόνα 4. Λεπτομερής ανάλυση των διαφόρων συνδέσεων μεταξύ των υποστόχων του ΣΒΑ 11 και των υποστόχων άλλων ΣΒΑ. (UNITED NATIONS, 2018)

Οι μεγαλύτερες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν σήμερα οι πόλεις είναι κυρίως η κοινωνική ανισότητα, καθώς 833 εκατομμύρια άνθρωποι ζουν σε φτωχογειτονιές, η αστική κατανάλωση ενέργειας, καθώς οι πόλεις ενώ καταλαμβάνουν το 3 % της γης καταναλώνουν το 60-80% της παραγόμενης ενέργειας και η αστική ρύπανση, καθώς οι πόλεις είναι υπεύθυνες για το 75% των εκπομπών άνθρακα. Επισημαίνεται ότι ο αέρας που αναπνέουν 9 στους 10 κατοίκους πόλεων παγκοσμίως δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των οδηγιών του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας. Επίσης, αναφέρεται ότι το 90% των παγκόσμιων κρουσμάτων Covid-19 απαντάται στα αστικά κέντρα.

Πολλές πόλεις είναι επίσης πιο ευάλωτες στην κλιματική αλλαγή και στις φυσικές καταστροφές λόγω της θέσης τους αλλά και της υψηλής συγκέντρωσης ανθρώπων, οπότε η αστική ανθεκτικότητα είναι ζωτικής σημασίας για την αποφυγή ανθρωπίνων, κοινωνικών και οικονομικών απωλειών.

Όλα αυτά τα ζητήματα θα επηρεάσουν μοιραία τη ζωή κάθε πολίτη στο μέλλον. Η ανισότητα μπορεί να οδηγήσει σε αναταραχή και ανασφάλεια, η ρύπανση θα επηρεάσει την υγεία όλων καθώς και την παραγωγικότητα των εργαζομένων και κατά συνέπεια την οικονομία και οι φυσικές καταστροφές έχουν τη δυνατότητα να διαταράξουν τον τρόπο ζωής όλων των κατοίκων μιας πόλης.

Είναι σημαντικό το γεγονός ότι τα Ηνωμένα Έθνη προτρέπουν τους πολίτες να:

- επιδείξουν ενεργό ενδιαφέρον στη διακυβέρνηση και διαχείριση της πόλης τους
- επισημάνουν τι λειτουργεί και τι όχι στην κοινότητα που ζουν
- υπερασπιστούν το είδος της πόλης που πιστεύουν ότι χρειάζονται
- αναπτύξουν ένα όραμα για το κτίριο τους, το δρόμο τους, τη γειτονιά τους και να δράσουν για αυτό το όραμα.
- αναρωτηθούν αν υπάρχουν αρκετές δουλειές, κοντινή πρόσβαση σε υγειονομική περίθαλψη, αν είναι εφικτό για τα παιδιά να περπατήσουν ως το σχολείο με ασφάλεια, αν μπορούν να βγαίνουν για βραδινούς περιπάτους με ασφάλεια, ποια είναι η απόσταση από το πλησιέστερο δημόσιο μέσο μεταφοράς, ποια είναι η ποιότητα του αέρα στην πόλη, ποια είναι η κατάσταση των ελεύθερων χώρων της πόλης.

Υπενθυμίζοντας τους ότι όσο καλύτερες είναι οι συνθήκες που δημιουργούνται στην κοινότητα τόσο μεγαλύτερο είναι το αποτέλεσμα σχετικά με την ποιότητα ζωής. (UNITED NATIONS, 2020)

2.2.2 UN Habitat III / Νέα Αστική Ατζέντα 2016 – 2036

Αξίζει να επισημανθεί ότι στην ενδιάμεση έκθεση των Ηνωμένων Εθνών για την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑ 11 γίνεται σύνδεση με άλλες διεθνείς δράσεις και ατζέντες. Μεταξύ αυτών είναι προφανώς η Συμφωνία για την Κλιματική Αλλαγή (Παρίσι 2015), αλλά και το πρόγραμμα UN Habitat III / Νέα Αστική Ατζέντα 2016 – 2036, η οποία υιοθετήθηκε στη διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για τη στέγαση και τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη (Habitat III) στο Κίτο του Ισημερινού, στις 20 Οκτωβρίου 2016.

Η Νέα Αστική Ατζέντα (NAA) είναι το πρώτο διεθνώς συμφωνημένο κείμενο που περιγράφει λεπτομερώς την εφαρμογή της αστικής διάστασης των ΣΒΑ (SDGs). Βασίζεται στον ΣΒΑ 11, εστιάζοντας στο τι πρέπει να γίνει για να εξασφαλιστούν οι πόλεις και οι ανθρωπίνι οικισμοί ως φορείς ανάπτυξης. Ωστόσο, η NAA υπερβαίνει το ΣΒΑ 11 και περιγράφει τις

απαραίτητες στρατηγικές ενέργειες για να καταστούν οι πόλεις χωρικά αποτελεσματικές. Η ΝΑΑ προτείνει τρόπους σχεδιασμού (plan and design) των πόλεων, διαχείρισης, διοίκησης και χρηματοδότησης για την επίτευξη των στόχων της βιώσιμης ανάπτυξης, αποτελώντας ουσιαστικά έναν οδηγό για την επίτευξη όλων των ΣΒΑ. (UNITED NATIONS, 2017)

2.2.3 Ο Δείκτης Ευημερίας Πόλης (City Prosperity Index CPI)

Το 2012 στα πλαίσια του UN HABITAT διαμορφώθηκε ο Δείκτης Ευημερίας Πόλης (City Prosperity Index CPI), ένα σύστημα δεικτών για την μέτρηση της ευημερίας των πόλεων, καθώς ήταν ήδη ξεπερασμένη η απλή μέτρηση του ΑΕΠ, ως ασφαλής δείκτης για την ευημερία των κοινωνιών. Ο δείκτης, ο οποίος επικαιροποιήθηκε το 2017 και είναι πλέον γνωστός ως CPI-SDGs είναι μέρος μιας ευρύτερης πλατφόρμας των Ηνωμένων Εθνών, της Πρωτοβουλίας Ευημερία της Πόλης (City Prosperity Initiative), που ουσιαστικά αποτελεί το πρακτικό πλαίσιο για τη διαμόρφωση, εφαρμογή και παρακολούθηση πολιτικών και πρακτικών σχετικά με τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων. Ο Δείκτης Ευημερίας Πόλης (CPI) είναι ένας σύνθετος δείκτης που βασίζεται σε έξι διαστάσεις και πάνω από 15 επιμέρους διαστάσεις που είναι συγκρίσιμες σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι διαστάσεις αυτές είναι:

1. η ανάπτυξη υποδομών,
2. η παραγωγικότητα,
3. η ποιότητα ζωής,
4. η ισότητα και η κοινωνική ένταξη,
5. η περιβαλλοντική χρησιμότητα,
6. η διακυβέρνηση και η νομοθεσία. (CITY PROSPERITY INITIATIVE, 2017)

Η Πρωτοβουλία Ευημερία της Πόλης ενσωματώνει αναλυτικά εργαλεία βασισμένα σε χωρικούς δείκτες που διευκολύνουν έναν συστηματικό διαχωρισμό των πληροφοριών μαζί με τις βασικές διαστάσεις της αστικής ανάπτυξης.

Ο CPI μπορεί να αποτελέσει μια πλατφόρμα παρακολούθησης των δεικτών τόσο του ΣΒΑ 11, όσο και άλλων ΣΒΑ που συνδέονται με το αστικό στοιχείο. Εκτιμάται ότι περίπου το ένα τρίτο των αστικών δεικτών μπορεί να μετρηθεί σε τοπικό επίπεδο, έχοντας άμεση σύνδεση με τις αστικές πολιτικές και σαφές αντίκτυπο στις πόλεις και τους οικισμούς. Επίσης, το 23 % όλων των υποστόχων των ΣΒΑ που μπορούν να μετρηθούν σε τοπικό επίπεδο καλύπτονται από τον CPI.

Οι χώρες που εφαρμόζουν τον CPI μπορούν να προσδιορίσουν, να ποσοτικοποιήσουν, να αξιολογήσουν, να παρακολουθήσουν και να αναφέρουν την πρόοδο που σημειώνουν οι ίδιες και οι πόλεις τους στην επίτευξη του ΣΒΑ 11. Έως το 2018 η UN-Habitat είχε υποστηρίξει περισσότερες από 400 πόλεις σε όλο τον κόσμο για την εφαρμογή του CPI. Οι εμπειρίες από την ανάπτυξη του CPI δείχνουν ότι οι χώρες και οι πόλεις που έχουν υιοθετήσει αυτήν την ενιαία και τυποποιημένη πλατφόρμα παρακολούθησης και αναφοράς αστικών δεικτών για τους ΣΒΑ έχουν εξοικονομήσει χρόνο και πόρους. Η UN-Habitat και η UNESCO συμφώνησαν να αναπτύξουν εργαλεία παρακολούθησης του πολιτισμού στο πλαίσιο της Πρωτοβουλίας Ευημερίας της Πόλης.



Εικόνα 5. Η διασύνδεση του CPI και του ΣΒΑ 11 (SDG11) (UNITED NATIONS, 2018)

2.2.4. Πρωτοβουλία United for Smart Sustainable Cities (U4SSC)

Στην Ενδιάμεση Έκθεση των Ηνωμένων Εθνών για την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑ11, όσο και στη Νέα Αστική Ατζέντα γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στις έξυπνες πόλεις (smart cities).

Στην Ενδιάμεση Έκθεση των Ηνωμένων Εθνών για την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑ11 γίνεται ευθεία αναφορά στην Πρωτοβουλία United for Smart Sustainable Cities (U4SSC), η οποία

είναι μια παγκόσμια πλατφόρμα για τους φορείς της έξυπνης πόλης. Υποστηρίζει δημόσιες πολιτικές για την ενθάρρυνση της χρήσης τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών για τη διευκόλυνση της μετάβασης των πόλεων προς πιο έξυπνες και βιώσιμες προσεγγίσεις για την ανάπτυξη. Επιδιώκει επίσης να βοηθήσει στον εξορθολογισμό των σχεδίων δράσης των έξυπνων βιώσιμων πόλεων και να θεσπίσει βέλτιστες πρακτικές με εφικτούς στόχους που ενθαρρύνονται να εκπληρώσουν τα ενδιαφερόμενα μέρη της αστικής ανάπτυξης. Έχει επίσης αναπτύξει βασικούς δείκτες επιδόσεων για τη μέτρηση της προόδου προς την επίτευξη των στόχων των έξυπνων βιώσιμων πόλεων. Οι δείκτες ευθυγραμμίζονται πλήρως με τους ΣΒΑ και υποστηρίζουν την εφαρμογή της Ατζέντας 2030 σε τοπικό επίπεδο.

Συγκεκριμένα στη Νέα Αστική Ατζέντα γίνεται ρητή δέσμευση να υιοθετηθεί μια προσέγγιση έξυπνης πόλης που θα αξιοποιεί τις ευκαιρίες της ψηφιοποίησης, της καθαρής ενέργειας και τεχνολογιών, καθώς και των καινοτόμων τεχνολογιών μεταφορών, παρέχοντας έτσι στους κατοίκους πιο φιλικές προς το περιβάλλον επιλογές και στις πόλεις τη δυνατότητα να βελτιώσουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες τους. Σημαντική επισήμανση είναι το γεγονός ότι στα πλαίσια της Νέας Αστικής Ατζέντας η έξυπνη πόλη δεν δημιουργείται απλά από την εισαγωγή τεχνολογίας, δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται στατικά, αλλά αντιθέτως πρέπει να προσεγγισθεί ως μια δυναμική διαδικασία.



Εικόνα 6. Η διαδικασία της έξυπνης πόλης. (UNITED NATIONS, 2015)

Σε επίπεδο ΕΕ, τόσο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ενεργή συμμετοχή στις πρωτοβουλίες των Ηνωμένων Εθνών, αναγνωρίζοντας τη σημασία των πόλεων και της αστικής ανάπτυξης (EUROPEAN COMMISSION a, 2021), όσο και η Eurostat διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην πληροφόρηση με δείκτες για την βιώσιμη ανάπτυξη (EUROSTAT, 2021), αλλά και την πληροφόρηση για τις πόλεις και τις Περιφέρειες (EUROPEAN COMMISSION b, 2021). Ενώ δεν

πρέπει να παραβλεφθεί η σημασία της Αστικής Ατζέντας για την Ευρώπη (EUROPEAN COMMISSION c, 2021) με 12 θεματικές προτεραιότητες ως μέρος μιας ευρύτερης δέσμης πρωτοβουλιών για την αστική ανάπτυξη. (EUROPEAN COMMISSION d, 2021)

2.3. Βιώσιμη Ανάπτυξη Λιμένα

2.3.1 Παγκόσμιο Πρόγραμμα Βιωσιμότητας Λιμένων

Στις 12 Μαΐου 2017, η Διεθνής Ένωση Λιμένων (International Association of Ports and Harbors- IAPH) αποφάσισε να δημιουργήσει ένα Παγκόσμιο Πρόγραμμα Βιωσιμότητας Λιμένων (World Ports Sustainability Program - WPSP). Οδηγό του WPSP αποτελούν οι 17 ΣΒΑ της Ατζέντας 2030 και στόχος του είναι να ενισχυθούν και συντονιστούν οι προσπάθειες βιωσιμότητας των λιμένων παγκοσμίως, καθώς και να προωθηθεί η διεθνής συνεργασία με του εταίρους της εφοδιαστικής αλυσίδας. Το WPSP αποτελεί ουσιαστικά διεύρυνση προς τη βιώσιμη ανάπτυξη της προϋπάρχουσας Πρωτοβουλίας Παγκόσμιων Λιμένων για το Κλίμα (World Ports Climate Initiative-WPCI) που ξεκίνησε το 2008 η IAPH.

Οι στρατηγικοί εταίροι του WPSP είναι η Αμερικανική Ένωση Λιμενικών Αρχών (American Association of Port Authorities-AAPA), ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Θαλάσσιων Λιμένων (European Sea Ports Organisation-ESPO), η Διεθνής Ένωση Πόλεων και Λιμένων (International Association of Cities and Ports-AIVP) και η Παγκόσμια Ένωση Υποδομών Υδάτινων Μεταφορών (World Association for Waterborne Transport Infrastructure-PIANC).

Το Παγκόσμιο Πρόγραμμα Βιωσιμότητας Λιμένων θέτει τους 17 Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης του ΟΗΕ ως έναν ενιαίο και αδιαίρετο προσανατολισμό για τη βιώσιμη ανάπτυξη των λιμένων και στοχεύει να υλοποιήσει τους ΣΒΑ της Ατζέντας 2030 των Ηνωμένων Εθνών μέσω πέντε θεματικών, ως κατωτέρω (WPSP, 2021 a):

1. Κλίμα και Ενέργεια

- Συνεργασία των φορέων της λιμενικής κοινότητας για τη βελτίωση και την ανάπτυξη εργαλείων για τη διευκόλυνση της μείωσης των εκπομπών CO₂ από τις ναυτιλιακές, λιμενικές και χερσαίες δραστηριότητες.
- Ανάληψη πρωτοβουλιών για την ενεργειακή μετάβαση, τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τόνωση της κυκλικής οικονομίας.

Επιμέρους θεματικές: ενεργειακή απόδοση, κυκλική οικονομία, βιο-βασισμένη οικονομία, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, CO₂ και υποδομές, κίνητρα για καθαρά πλοία, ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων μεταφορών

Σχετικοί ΣΒΑ: ΣΒΑ7, ΣΒΑ8, ΣΒΑ9, ΣΒΑ11, ΣΒΑ12, ΣΒΑ13.

2. Προσέγγιση της κοινότητας και διάλογος λιμένα-πόλης

- Ανάπτυξη συνεργειών ανάμεσα στους φορείς της λιμενικής κοινότητας για την επίλυση συλλογικών ενεργών προβλημάτων εντός και εκτός του λιμενικού χώρου, όπως η συμφόρηση στην ενδοχώρα, η κατάρτιση και εκπαίδευση, η πληροφορική, το μάρκετινγκ και η προβολή, καθώς και η καινοτομία και η διεθνοποίηση.
- Διάλογος των φορέων της λιμενικής κοινότητας με τα ενδιαφερόμενα μέρη της πόλης για την ανάπτυξη διασταυρούμενων καινοτόμων υπηρεσιών που συμβάλλουν στην ελκυστικότητα και την ανθεκτικότητα των λιμενικών πόλεων.

Επιμέρους θεματικές: management ενδιαφερόμενων μερών, καταγραφή βιωσιμότητας, προσέγγιση της κοινότητας, σχέσεις πόλης-λιμένα, απασχόληση, εκπαίδευση, χωροταξικός σχεδιασμός, φύση στους λιμένες, λιμενική κουλτούρα, εξωτερικότητες λιμενικών δραστηριοτήτων

Σχετικοί ΣΒΑ: ΣΒΑ1, ΣΒΑ2, ΣΒΑ3, ΣΒΑ4, ΣΒΑ6, ΣΒΑ7, ΣΒΑ8, ΣΒΑ11, ΣΒΑ12, ΣΒΑ13, ΣΒΑ14, ΣΒΑ15, ΣΒΑ17.

3. Διακυβέρνηση και Ηθική

- Υιοθέτηση των αρχών χρηστής εταιρικής διακυβέρνησης από τις λιμενικές αρχές, ανεξάρτητα από την ιδιοκτησία τους.
- Ενθάρρυνση όλων των φορέων της λιμενικής κοινότητας για τήρηση υψηλών προτύπων ηθικής και διαφάνειας.

Επιμέρους θεματικές: διαφάνεια, ακεραιότητα, ίσα δικαιώματα και ευκαιρίες, δίκαιο εμπόριο, καταπολέμηση της διαφθοράς, υπεύθυνες αλυσίδες εφοδιασμού

Σχετικοί ΣΒΑ: ΣΒΑ5, ΣΒΑ10, ΣΒΑ11, ΣΒΑ12, ΣΒΑ16, ΣΒΑ17.

4. Ανθεκτικές Υποδομές

Ανταπόκριση των λιμενικών υποδομών στις απαιτήσεις των θαλάσσιων μεταφορών και της εφοδιαστικής αλυσίδας στην ξηρά, ανθεκτικότητα στις αλλαγές των κλιματικών και καιρικών συνθηκών και ανάπτυξη σε αρμονία με τις τοπικές κοινότητες, τη φύση και την κληρονομιά.

Επιμέρους θεματικές: σχεδιασμός (planning and design) λιμένων, συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, χρηματοδότηση, ψηφιοποίηση και αυτοματοποίηση, κλιματική ανθεκτικότητα, συνεργασία με τη φύση, διαχείριση οικοσυστημάτων

Σχετικοί ΣΒΑ: ΣΒΑ4, ΣΒΑ6, ΣΒΑ7, ΣΒΑ8, ΣΒΑ9, ΣΒΑ13, ΣΒΑ14, ΣΒΑ15.

5. Ασφάλεια και προστασία

Διασφάλιση της ασφάλειας (safety) και της ασφάλειας (security) των εργασιών πλοίων και φορτίων εντός του λιμένα καθώς και επιβολή της ισχύουσας νομοθεσίας και κανονισμών σε αυτούς τους τομείς, ιδίως υπό το πρίσμα της παγκόσμιας τρομοκρατίας και της ψηφιοποίησης.

Επιμέρους θεματικές: κυβερνοασφάλεια, προστασία κρίσιμων υποδομών, ISPS, ναυτική ασφάλεια, ασφάλεια εργασίας, υπεύθυνη φροντίδα

Σχετικοί ΣΒΑ: ΣΒΑ3, ΣΒΑ8, ΣΒΑ9, ΣΒΑ11, ΣΒΑ12, ΣΒΑ16.

Συμπερασματικά το Παγκόσμιο Πρόγραμμα Βιωσιμότητας Λιμένων (WPSP) καλύπτει και τους 17 ΣΒΑ, ενώ στη δεύτερη θεματική που αφορά την προσέγγιση της κοινότητας και το διάλογο λιμένα-πόλης στόχος είναι οι 13 από τους 17 συνολικά ΣΒΑ της Ατζέντας 2030. Επιπλέον ο ΣΒΑ11 απαντάται στις τέσσερις από τις πέντε θεματικές του WPSP, ενώ στην μόνη θεματική που δεν απαντάται είναι η θεματική για τις ανθεκτικές υποδομές.

2.3.2. Έκθεση «Βιώσιμα Λιμάνια - Οδηγός για τις Λιμενικές Αρχές» (PIANC)

Η Παγκόσμια Ένωση Υποδομών Υδάτινων Μεταφορών (PIANC) δημοσίευσε το 2014 την Έκθεση «Βιώσιμα Λιμάνια - Οδηγός για τις Λιμενικές Αρχές» (Sustainable Ports - A Guide for Port Authorities), η οποία επικεντρώνεται στη βιώσιμη και πράσινη ανάπτυξη των λιμένων και των συναφών δραστηριοτήτων της εφοδιαστικής αλυσίδας, καθώς και την προστιθέμενη αξία. (PIANC - ENVIRONMENTAL NAVIGATION COMMISSION, 2014)

Η έκθεση PIANC παρέχει εργαλεία και οδηγίες που δείχνουν πώς τα περιβαλλοντικά μέτρα και στρατηγικές μπορούν να συμβάλουν στην απόκτηση συγκατάθεσης για μελλοντικές λειτουργίες, πώς μπορούν να δημιουργηθούν ευκαιρίες μέσω δικών τους πρωτοβουλιών και πώς μπορεί να πραγματοποιηθεί πράσινη ανάπτυξη. Αντίστοιχα, η έκθεση ξεκινώντας από μια μακροπρόθεσμη οπτική υποστηρίζει τη στροφή της σκέψης προς μια προληπτική προσέγγιση «λιμάνια και φύση/ περιβάλλον».

Τα βασικά εννοιολογικά σημεία του "πράσινου λιμένα" σύμφωνα με την Έκθεση είναι:

- Μακροπρόθεσμο όραμα που επιδιώκει ένα αποδεκτό αποτύπωμα στο περιβάλλον και τη φύση
- Διαφανής συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών και εγκεκριμένες στρατηγικές για τη λειτουργία και την ανάπτυξη
- Μετάβαση από τη βιωσιμότητα ως νομική υποχρέωση στη βιωσιμότητα ως οικονομικό μοχλό (οικονομική ανάπτυξη και βιώσιμη ανάπτυξη ως συμπληρωματικοί παράγοντες)
- Ενεργός ανταλλαγή γνώσεων με άλλους λιμένες και ενδιαφερόμενα μέρη
- Συνεχής προσπάθεια για καινοτομία διαδικασιών και τεχνολογίας

Τα βασικά ζητήματα που αναφέρονται στην Έκθεση της PIANC είναι:

- Περιβαλλοντική ποιότητα (έδαφος, νερό, αέρας και θόρυβος)
- Οικότοπος και ακεραιότητα των οικοσυστημάτων
- Ενεργειακή απόδοση και ενεργειακή μετάβαση (προς ανανεώσιμες πηγές ενέργειας)
- Υλικά και διαχείριση απορριμμάτων
- Μετριασμός και προσαρμογή της κλιματικής αλλαγής
- Συμμετοχή ενδιαφερομένων μερών και εταιρική κοινωνική ευθύνη
- Συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα, τις δημόσιες αρχές, τις ΜΚΟ, τον ακαδημαϊκό κόσμο και άλλα λιμάνια

Σύμφωνα με το WPSP η Έκθεση «Βιώσιμα Λιμάνια - Οδηγός για τις Λιμενικές Αρχές» της PIANC συνδέεται με τους 12 από τους 17 ΣΒΑ της Ατζέντα 2030 (ΣΒΑ3, ΣΒΑ4, ΣΒΑ6, ΣΒΑ7, ΣΒΑ8, ΣΒΑ9, ΣΒΑ11, ΣΒΑ12, ΣΒΑ13, ΣΒΑ14, ΣΒΑ15, ΣΒΑ17). (WPSP, 2021 b)

2.3.3. Το Πρόγραμμα Clean Marine Fuels (IAPH)

Το 2018, η Διεθνής Ένωση Λιμένων (International Association of Ports and Harbors- IAPH), ένας εκ των στρατηγικών εταίρων της WPSP, δημιούργησε το Πρόγραμμα Clean Marine Fuels. Το Πρόγραμμα είναι ουσιαστικά ένα δίκτυο μηχανικών λιμενικών αρχών με ειδικές γνώσεις στα εναλλακτικά καθαρά θαλάσσια καύσιμα. Στη διαδικασία εμπλέκονται οργανισμοί τυποποίησης, ενώσεις βιομηχανιών, νηογνώμονες, εταιρείες πετρελαίου, τερματικά, διαχειριστές αποθηκών και πλοιοκτήτες.

Στόχος του Προγράμματος είναι η δημιουργία πρακτικών εργαλείων για ασφαλείς και αποτελεσματικές εργασίες αποθήκευσης σε λιμάνια για όλα τα υπάρχοντα και επερχόμενα

καθαρά θαλάσσια καύσιμα. Απώτερος στόχος είναι η υποστήριξη της μετάβασης της ναυτιλιακής βιομηχανίας από τον άνθρακα στα εναλλακτικά καύσιμα και η βελτίωση της ποιότητας του αέρα, δηλαδή στοχεύει ταυτόχρονα στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα

Το Πρόγραμμα ενσωματώνει και βασίζεται στην προηγούμενη εργασία της IAPH σχετικά με την ασφαλή αποθήκευση υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG). Στα πλαίσια του Προγράμματος έχει αναπτυχθεί ένα μοντέλο πιστοποίησης προμηθευτών LNG το οποίο μπορούν να χρησιμοποιήσουν οι λιμένες, εξειδικεύοντας το στις ανάγκες τους. Σε ένα τέτοιο σύστημα πιστοποίησης, οι προμηθευτές υγροποιημένου φυσικού αερίου πρέπει να συμμορφώνονται με τα απαιτήσεις του λιμένα. (WPSP, 2018)

Σύμφωνα με το WPSP Πρόγραμμα Clean Marine Fuels (IAPH) συνδέεται με τους εξής ΣΒΑ της Ατζέντα 2030: ΣΒΑ7, ΣΒΑ8, ΣΒΑ9, ΣΒΑ11, ΣΒΑ13, ΣΒΑ17).

2.3.4. Περιβαλλοντικός Δείκτης Πλοίων (IAPH)

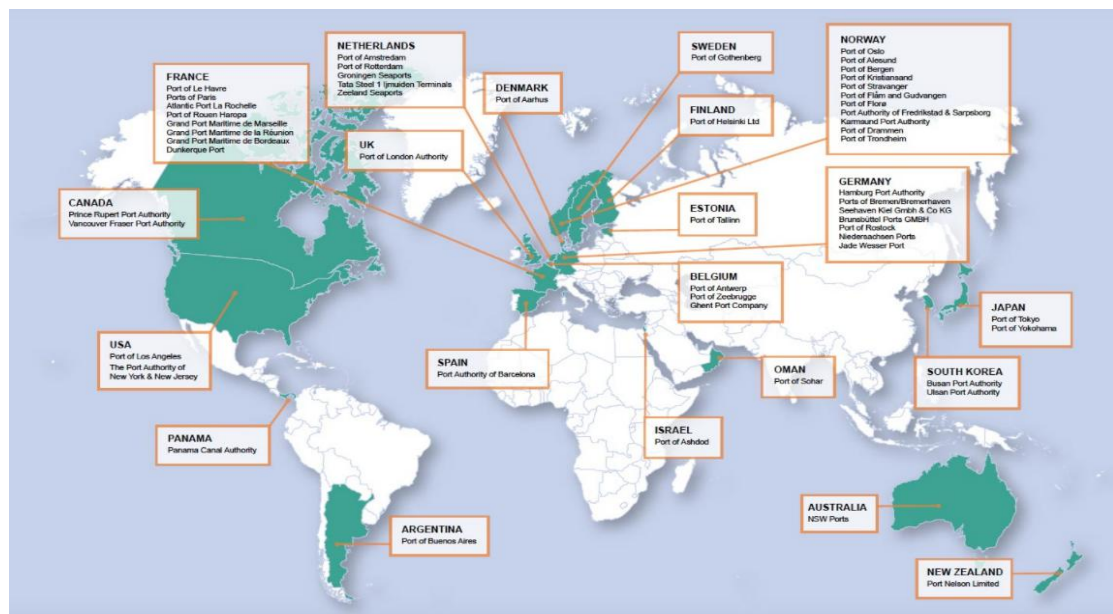
Το 2011 μέσω της IAPH η World Port Climate Initiative (WPCI), εγκαινίασε τον Περιβαλλοντικό Δείκτη Πλοίων (Environmental Ship Index - ESI). Ο ESI εντοπίζει θαλάσσια πλοία που έχουν καλύτερη απόδοση στη μείωση των αέριων ρύπων. Ο τύπος ESI αξιολογεί την ποσότητα οξειδίου του αζώτου (NOx) και οξειδίου του θείου (SOx) που εκπέμπεται από ένα πλοίο και επιπλέον επιβραβεύει τα πλοία που μπορούν να χρησιμοποιήσουν Onshore Power Supply ενώ βρίσκονται στο λιμένα. Οι βαθμολογίες ESI κυμαίνονται από 0, που υποδεικνύει τη νομική συμμόρφωση του πλοίου έως 100, που υποδηλώνει σχεδόν μηδενικές εκπομπές καυσαερίων. Ο ESI είναι απολύτως εθελοντικός και κατά συνέπεια, οι πλοιοκτήτες σε εθελοντική βάση εγγράφουν τα πλοία τους στη βάση δεδομένων ESI ώστε να υπολογισθεί η βαθμολογία τους. Ο δείκτης χρησιμοποιείται στη συνέχεια από λιμάνια και άλλους παρόχους κινήτρων για την επιβράβευση των καθαρότερων πλοίων (π.χ. προσφέροντας εκπτώσεις στα λιμενικά τους τέλη βάσει βαθμολογιών του δείκτη ESI), αλλά μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί από εφοπλιστές και πλοιοκτήτες ως δικό τους μέσο προώθησης. (WPSP, 2021 c)



Εικόνα 7. Οφέλη Λιμένων και Πλοίων από την εθελοντική χρήση του δείκτη ESI, Πηγή: (WPSP, 2021 c)

Σύμφωνα με τη σελίδα του προγράμματος ESI, επί του παρόντος, 8.426 πλοία παγκοσμίως είναι εγγεγραμμένα στη βάση δεδομένων και 58 οργανισμοί (οι περισσότεροι εκ των οποίων λιμένες) παρέχουν ενεργά κίνητρα σε καθαρότερα πλοία. Οι βαθμολογίες ESI των πλοίων που συμμετέχουν και τα είδη των κινήτρων που παρέχονται από κάθε πάροχο κινήτρων είναι δημόσια διαθέσιμα στον ιστότοπο του ESI. (ESI, 2020)

Σύμφωνα με το WPSP ο Περιβαλλοντικός Δείκτης Πλοίων (IAPH) συνδέεται με τους εξής ΣΒΑ της Ατζέντα 2030: ΣΒΑ3, ΣΒΑ8, ΣΒΑ9, ΣΒΑ11, ΣΒΑ13, ΣΒΑ15, ΣΒΑ17.



Εικόνα 8. Λιμάνια που συμμετέχουν στον Περιβαλλοντικό Δείκτη Πλοίων, Πηγή: (ESI, 2020)

2.3.5. Πράσινος Οδηγός ESPO 2021

Στις 20 Σεπτεμβρίου 2021 ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Θαλάσσιων Λιμένων (European Sea Ports Organisation -ESPO) δημοσίευσε τον “Πράσινο Οδηγό ESPO 2021 - Ένα εγχειρίδιο για τα ευρωπαϊκά λιμάνια προς ένα πράσινο μέλλον” (ESPO GREEN GUIDE 2021)¹⁶. Ο Πράσινος Οδηγός ESPO 2021 παρέχει εργαλεία και συγκεκριμένες οδηγίες στους λιμένες της Ευρώπης για τις κύριες περιβαλλοντικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν σήμερα, με την κλιματική αλλαγή να είναι μακράν η πιο επείγουσα.

Ο Πράσινος Οδηγός ESPO 2021 αναπτύσσει μια “από κάτω προς τα πάνω” (bottom-up) προσέγγιση και ουσιαστικά αποτελεί ένα εγχειρίδιο φτιαγμένο από λιμένες για λιμένες. Διακρίνει μεταξύ της λιμενικής αρχής, της λιμενικής περιοχής και της κοινότητας που περιβάλλει το λιμένα και περιγράφει τις ευθύνες για κάθε φορέα. Εξηγεί πώς τα λιμάνια μπορούν να συμβάλλουν θετικά και να είναι εταίροι στην επίτευξη ενεργειακής και πράσινης μετάβασης της ευρύτερης οικονομίας, εξετάζοντας παράλληλα τον τρόπο με τον οποίο οι λιμένες μπορούν να μετριάσουν τις αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις.

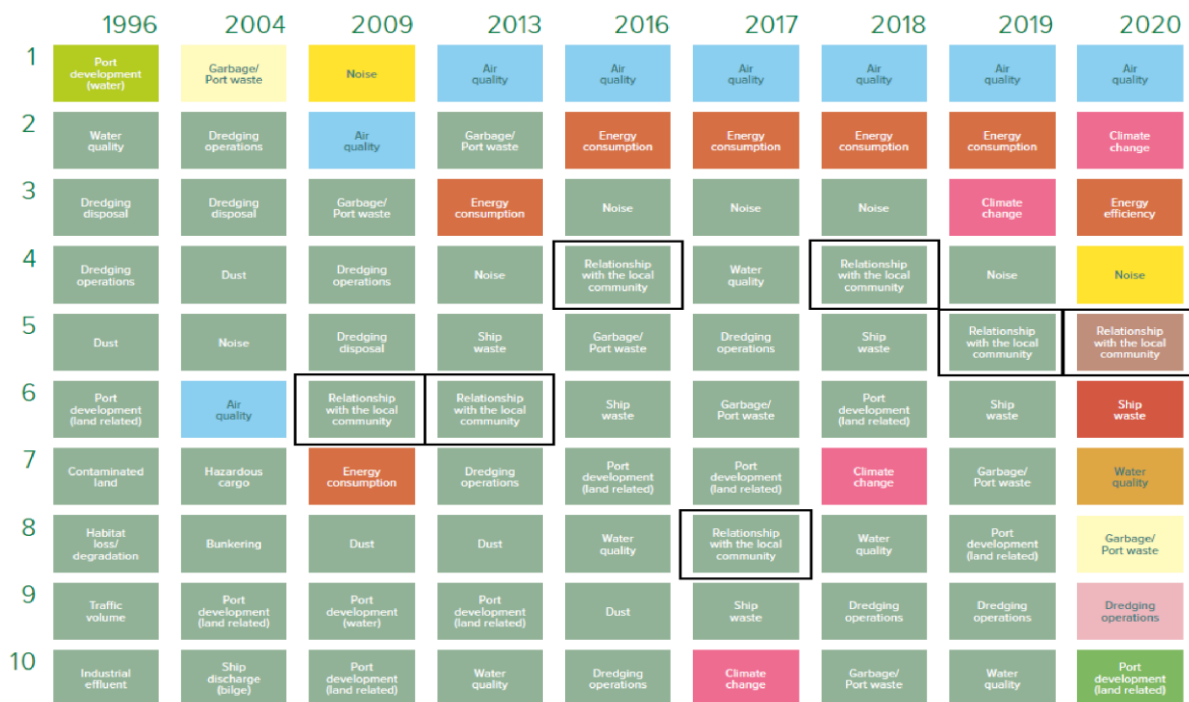
Ο Οδηγός θέτει στόχους για τα ευρωπαϊκά λιμάνια βάσει των 10 κορυφαίων περιβαλλοντικών προτεραιοτήτων, όπως αυτές διαμορφώθηκαν από τους ίδιους τους λιμένες, λαμβάνοντας παράλληλα υπ’ όψιν την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και τους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ) της Ατζέντας των Ηνωμένων Εθνών, με ορίζοντα υλοποίησης το 2025 σε πρώτη φάση και σε δεύτερη το 2030.

Σύμφωνα με το WPSP ο Πράσινος Οδηγός ESPO συνδέεται με τους 9 από τους 17 ΣΒΑ της Ατζέντα 2030 (ΣΒΑ3, ΣΒΑ6, ΣΒΑ7, ΣΒΑ9, ΣΒΑ11, ΣΒΑ12, ΣΒΑ13, ΣΒΑ14, ΣΒΑ15).

¹⁶ Ο Περιβαλλοντικός Κώδικας Πρακτικής (ESPO Environmental Code of Practice - 1994) ήταν το πρώτο επίσημο έγγραφο πολιτικής που δημοσιεύτηκε από τον ESPO, μόλις ένα χρόνο μετά την ίδρυση του οργανισμού. Ο Κώδικας ενημερώθηκε το 2003 και το 2012 εκδόθηκε ο προηγούμενος Πράσινος Οδηγός του ESPO με τίτλο: “Πράσινος Οδηγός: προς την αριστεία στην περιβαλλοντική διαχείριση και τη βιωσιμότητα των λιμένων» και αντιμετώπιζε συγκεκριμένα 5 μεγάλα περιβαλλοντικά ζητήματα: την ποιότητα του αέρα, την ενέργεια και το κλίμα, το θόρυβο, τη διαχείριση απορριμμάτων και την ποιότητα νερού. (ESPO, 2012)



Εικόνα 9. Οι 10 κορυφαίες περιβαλλοντικές προτεραιότητες των ευρωπαϊκών λιμένων για το 2020 Πηγή: (ESPO, 2021)



Εικόνα 10. Οι 10 κορυφαίες περιβαλλοντικές προτεραιότητες των λιμένων, όπως καταγράφονται από το 1996, από τους ίδιους τους λιμένες. Στην τελευταία στήλη εμφανίζονται οι κορυφαίες 10 προτεραιότητες για το 2020. Στα υπόλοιπα έτη διακρίνονται με έντονο χρωματισμό οι 3 κορυφαίες προτεραιότητες του 2020. Η προτεραιότητα «Σχέσεις με την τοπική κοινότητα» διακρίνεται με μαύρο πλαίσιο για τους σκοπούς της παρούσας εργασίας. Πηγή: (ESPO, 2021)

Ανάμεσα στα εργαλεία που προτείνει ο ESPO αξίζει να αναφερθούν αυτά που αφορούν την κοινότητα γύρω από το λιμάνι.

1. Οικονομικοί πόροι

Συγχρηματοδότηση πράσινων έργων που ωφελούν το λιμάνι και την πόλη. Παραδείγματα:

- Ενίσχυση της ανθεκτικότητας της πόλης απέναντι σε επιχειρησιακές απειλές που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή με προσαρμογή των υποδομών
- Έργα που προωθούν τη βιοποικιλότητα
- Ανάπτυξη φυσικών περιοχών στο λιμάνι και διάθεση αυτών στο ευρύ κοινό
- Κοινά έργα αγωγών για αέρια, υγρά, θέρμανση, ηλεκτρισμό
- Περιοχές 5G, σύνδεση δεδομένων υψηλής ταχύτητας μέσω καλωδίου
- Πρωτοβουλίες κυκλικής οικονομίας
- Αντιστάθμιση άνθρακα ή ισοδύναμες πρωτοβουλίες

2. Μη οικονομικοί πόροι

Διευκόλυνση και ενθάρρυνση συνεργιών και συμβίωσης. Παραδείγματα: συμμετοχή περιφερειακών τοπικών αρχών, τοπικής κοινότητας, ενδιαφερόμενων φορέων μεταφορών ενδοχώρας και τοπικής βιομηχανίας

3. Ανάπτυξη Συνεργασιών

- i. Συμμετοχή σε σχετικά ευρωπαϊκά/διεθνή φόρα βιωσιμότητας
- ii. Συνεργασία και ανάπτυξη πράσινων στόχων με την τοπική κοινότητα. Παράδειγμα: Τα λιμάνια του Ελσίνκι και του Όσλο ευθυγραμμίζουν τις δικές τους κλιματικές προσπάθειες με τους στόχους μηδενικών εκπομπών των αντίστοιχων πόλεών τους.
- iii. Συμμετοχή σε σχετικές ερευνητικές πρωτοβουλίες. Παράδειγμα: Horizon
- iv. Μικτή χρήση υποδομών. Παράδειγμα: χρήση λιμενικών κτιρίων ή περιοχών για εκδηλώσεις της πόλης
- v. Αναζήτηση κοινών λύσεων για τον τρόπο ανακούφισης της κυκλοφοριακής συμφόρησης στην πόλη. Παράδειγμα: ενθάρρυνση πολυτροπικών εισιτηρίων και διευκόλυνση των συνδέσεων δημόσιων συγκοινωνιών στην περιοχή του λιμένα
- vi. Συμμετοχή σε (διακρατικές) ενεργειακές πρωτοβουλίες. Παράδειγμα: European Clean Hydrogen Alliance

4. Παρακίνηση

- i. Κανόνες και πολιτική λιμενικών αρχών (έμμεσα). Παραδείγματα: πρωτοβουλίες βιώσιμης κινητικότητας προσωπικού, κανόνες για προστασία και ανάπτυξη προστατευόμενων περιοχών/οικοτόπων/ βιοποικιλότητα
- ii. Επικοινωνιακές προσπάθειες. Παράδειγμα: δομημένοι διάλογοι με κοινότητες λιμένων

5. Προβολή ηγετικού παραδείγματος

Παράδειγμα: έναρξη διαγωνισμού ή βραβείου για πρωτοβουλίες που αφορούν το πράσινο λιμάνι

6. Εκπαίδευση και κατάρτιση

Παράδειγμα: ξεναγήσεις και ημέρες "ανοιχτού λιμένα" που σχετίζονται με προσπάθειες βιωσιμότητας

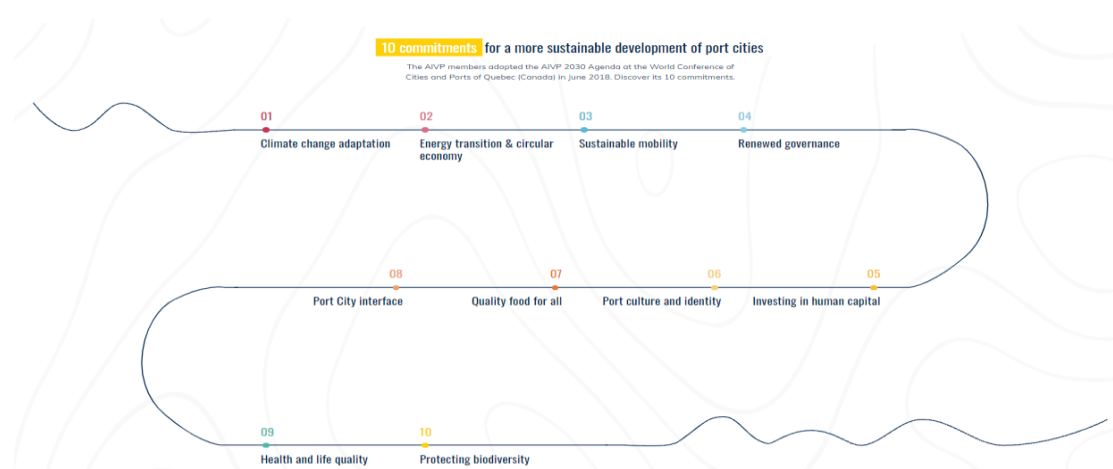
2.4. Βιώσιμη Ανάπτυξη Πόλης και Λιμένα

2.4.1. Η Ατζέντα 2030 της AIVP για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη Πόλεων και Λιμένων

Το 2018, η Διεθνής Ένωση Πόλεων και Λιμένων (AIVP-Association Internationale des Villes et Ports) ανέπτυξε τη δικής της Ατζέντα 2030 που περιλαμβάνει 10 στόχους και 46 μέτρα δράσης με ορίζοντα επίτευξης έως το 2030. Οι 10 στόχοι της AIVP επικεντρώνονται στις σχέσεις λιμένα-πόλης, μέσω μιας ολιστικής προσέγγισης της βιώσιμης ανάπτυξης και συνδέονται με τους ΣΒΑ της Ατζέντα 2030 των Ηνωμένων Εθνών. (AIVP, 2021)

Σκοπός της Ατζέντας 2030 της AIVP είναι να βοηθήσει τα ενδιαφερόμενα μέρη πόλεων και λιμένων να κατευθύνουν τις δράσεις και τα έργα τους προς την ανάπτυξη βιώσιμων σχέσεων πόλης-λιμένα. Οι δέκα στόχοι της Ατζέντας 2030 είναι οι ακόλουθοι:

1. Προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή
2. Ενεργειακή μετάβαση & κυκλική οικονομία
3. Βιώσιμη κινητικότητα
4. Ανανεωμένη διακυβέρνηση
5. Επένδυση στο ανθρώπινο κεφάλαιο των λιμενικών πόλεων
6. Λιμενική κουλτούρα και ταυτότητα
7. Ποιοτική τροφή για όλους
8. Διεπαφή πόλεων και λιμένων
9. Υγεία και ποιότητα ζωής
10. Προστασία της βιοποικιλότητας



Εικόνα 11. Οι 10 στόχοι της Ατζέντας 2030 της AIVP, Πηγή: (AIVP, 2021)

1. Προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή

- i. Συμπερίληψη κοινών μέτρων λιμένα και πόλης για την πρόληψη πλημμύρων και ένταξης των υποδομών σε έγγραφα στρατηγικού σχεδιασμού, μέσω της κατάλληλης πολιτικής διαχείρισης γης.
- ii. Προώθηση της “επαναφυσικοποίησης” (renaturalisation) των ποτάμιων οχθών και των ακτογραμμών ώστε να επιβραδυνθεί η διάβρωση και οι επιπτώσεις των ακραίων καταιγίδων.
- iii. Εισαγωγή συστήματος έγκαιρης προειδοποίησης για τη μείωση των ανθρώπινων και οικονομικών συνεπειών από τα εξαιρετικά φυσικά (κλιματικά) φαινόμενα
- iv. Συνυπολογισμό άλλων κλιματικών αλλαγών, όπως οι συνέπειες της ξηρασίας και των υψηλών θερμοκρασιών, στα λιμενικά συστήματα, τις αλυσίδες εφοδιασμού και το εργατικό δυναμικό.
- v. Προτεραιοποίηση, στο σχεδιασμό και τη λειτουργία των εγκαταστάσεων των πόλεων και των λιμένων, της χρήσης των πιο πρόσφατων τεχνολογιών μείωσης αέριας ρύπανσης και δέσμευσης/αποθήκευσης CO₂.

Ο Στόχος 1 της ΑΙVP συνδέεται με τους ακόλουθους ΣΒΑ της Ατζέντας 2030 του ΟΗΕ: ΣΒΑ1, ΣΒΑ7, ΣΒΑ9, ΣΒΑ11, ΣΒΑ13, ΣΒΑ14.

2. Ενεργειακή μετάβαση & κυκλική οικονομία

- i. Προώθηση του διαλόγου και της συνεργασίας μεταξύ των κοινωνικοοικονομικών ενδιαφερομένων μερών για την προσέγγιση των δραστηριοτήτων τους, τον εντοπισμό πιθανών συνεργιών και την ενθάρρυνση της καλύτερης διαχείρισης των φυσικών πόρων.
- ii. Προτεραιοποίηση των έργων κυκλικής οικονομίας ως μέρος νέων συνεργασιών μεταξύ της πόλης, του λιμανιού, των επιχειρήσεων και της κοινωνίας των πολιτών και ανάπτυξη λιμενικών δραστηριοτήτων που στοχεύουν στην προώθηση των ανταλλαγών ή/και της ανακύκλωσης υλικών και ενέργειας.
- iii. Δέσμευση λιμένων και πόλεων στην επίτευξη χαμηλών εκπομπών άνθρακα, χαμηλών πόρων, μέσω του μετασχηματισμού της βιομηχανικής παραγωγής και της παραγωγής και διαχείρισης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.
- iv. Ενθάρρυνση της λιμενικής κοινότητας να συνεργαστεί στην παραγωγή καθαρής ενέργειας, ιδίως όταν επίκειται ανανέωση των παραχωρήσεων.

Ο Στόχος 2 της ΑΙVP συνδέεται με τους ακόλουθους ΣΒΑ της Ατζέντας 2030 του ΟΗΕ: ΣΒΑ7, ΣΒΑ8, ΣΒΑ9, ΣΒΑ11, ΣΒΑ12, ΣΒΑ17.

3. Βιώσιμη κινητικότητα

- i. Ενθάρρυνση της ανάπτυξης ήπιας, πολυτροπικής και συνεργατικής κινητικότητας,
- ii. Ανάπτυξη ήπιων λύσεων για τα αστικά κέντρα logistics βασισμένες στην εγγύτητα, με την προώθηση της χρήσης των πλωτών οδών.
- iii. Προώθηση της χρήσης πλωτών οδών, σιδηροδρόμων ή άλλων τρόπων μεταφοράς που δεν βασίζονται σε ορυκτά στο λιμένα και την πόλη για τη μεταφορά εμπορευμάτων.
- iv. Μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των περιόδων αιχμής της δραστηριότητας στον λιμένα με κάθε δυνατό τρόπο.

Ο Στόχος 3 της ΑΙVP συνδέεται με τους ακόλουθους ΣΒΑ της Ατζέντας 2030 του ΟΗΕ: ΣΒΑ9, ΣΒΑ11.

4. Ανανεωμένη διακυβέρνηση

Προώθηση του διαλόγου πόλεων και λιμένων μέσω μιας ανανεωμένης προσέγγισης διακυβέρνησης που αποσκοπεί στη συμφιλίωση οικονομικών και περιβαλλοντικών επιδόσεων με την ευημερία του πληθυσμού.

- i. Εγγύηση καλύτερης εκπροσώπησης για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς-συμπεριλαμβανομένης της κοινωνίας των πολιτών-στα όργανα λήψης αποφάσεων των πόλεων και των λιμένων.
- ii. Δέσμευση για συνεχείς, μακροπρόθεσμες διαβουλεύσεις σε όλη την περιφέρεια λιμένων και πόλεων
- iii. Εγγύηση διαφανούς διαχείρισης των περιοχών λιμένων και πόλεων και υιοθέτηση ανοιχτών πληροφοριακών συστημάτων.
- iv. Ανάπτυξη συνεργατικών προσεγγίσεων, αξιοποίηση επιστημονικής και τεχνολογικής γνώσης από την επιστημονική κοινότητα και την κοινωνία των πολιτών για την υποστήριξη της λήψης αποφάσεων.
- v. Υιοθέτηση πολιτικής διαχείρισης γης που επιτυγχάνει ισορροπία μεταξύ των αστικών χρήσεων και του ενεργού λιμανιού, ειδικά στο παραλιακό μέτωπο.

Ο Στόχος 4 της ΑΙVP συνδέεται με τους ακόλουθους ΣΒΑ της Ατζέντας 2030 του ΟΗΕ: ΣΒΑ10, ΣΒΑ11, ΣΒΑ13, ΣΒΑ15, ΣΒΑ16, ΣΒΑ17

5. Επένδυση στο ανθρώπινο κεφάλαιο των λιμενικών πόλεων

Επένδυση στο ανθρώπινο κεφάλαιο και ανάπτυξη των παραλιμένων πόλεων με τρόπο που να παρέχει στους κατοίκους, τους ταλαντούχους νέους, τους επαγγελματίες και τους επιχειρηματίες τις θέσεις εργασίας που απαιτούνται για τη δική τους προσωπική ανάπτυξη και για την ανταγωνιστικότητα της λιμενικής κοινότητας:

- i. Κινητοποίηση δημόσιων και ιδιωτικών φορέων του λιμενικού τομέα για την προώθηση της δια βίου επαγγελματικής κατάρτισης και της προσωπικής ανάπτυξης του πολίτη.
- ii. Διεύρυνση του συνδυασμού των προφίλ και προώθηση της μεταφοράς δεξιοτήτων, για βελτίωση της ευελιξίας και υπέρβαση της τομεακής προσέγγισης, χωρίς διακρίσεις
- iii. Παροχή κατάρτισης για την ανάπτυξη έξυπνων και πράσινων τεχνολογιών σε πόλεις και λιμένες.
- iv. Προώθηση αλληλεπιδράσεων και έργων μεταξύ σχολείων, ιδρυμάτων κατάρτισης και του επαγγελματικού κόσμου.
- v. Δημιουργία συνεργατικών χώρων για πειραματισμούς: αίθουσες τεχνολογίας, χώροι συνεργασίας, κέντρα εκμάθησης, κέντρα λιμένων κ.λπ., για την ενθάρρυνση της αλληλεπίδρασης και την τόνωση νέων έργων.

Ο Στόχος 5 της ΑΙVP συνδέεται με τους ακόλουθους ΣΒΑ της Ατζέντας 2030 του ΟΗΕ: ΣΒΑ4, ΣΒΑ5, ΣΒΑ8, ΣΒΑ9, ΣΒΑ10, ΣΒΑ13, ΣΒΑ14, ΣΒΑ17.

6. Λιμενική κουλτούρα και ταυτότητα - Η ταυτότητα του τοπικού λιμένα ως βασικό πλεονέκτημα για βιώσιμη σχέση

Προώθηση και αξιοποίηση του πολιτισμού και της ταυτότητας των παραλιμένων πόλεων, επιτρέποντας στους κατοίκους να αναπτύξουν ένα αίσθημα υπερηφάνειας και να ανθίσουν ως μέρος μιας κοινότητας πόλης - λιμένα

- i. Ανάπτυξη όλων των τύπων περιπάτου και των ανοιχτών χώρων σε ζώνες διεπαφής της πόλης με το λιμένα, για την προώθηση της καλύτερης κατανόησης των λιμενικών εργασιών.
- ii. Ενσωμάτωση ανοιχτών χώρων και λειτουργιών για τους κατοίκους και τους επισκέπτες σε λιμενικές εγκαταστάσεις, ενισχύοντας την προβολή του λιμανιού και των δραστηριοτήτων του.
- iii. Ενθάρρυνση της δημιουργίας Λιμενικών Κέντρων.

iv. Παροχή, με κάθε μέσο, καθημερινών ειδήσεων και πληροφοριών για τη ζωή του λιμανιού και της πόλης για τους κατοίκους, ιδιαίτερα τους νέους και τους μαθητές.

v. Διοργάνωση προσωρινών ή μόνιμων πολιτιστικών εκδηλώσεων σε λιμενικές περιοχές.

Ο Στόχος 6 της ΑΙVP συνδέεται με τους ακόλουθους ΣΒΑ της Ατζέντας 2030 του ΟΗΕ: ΣΒΑ4, ΣΒΑ8, ΣΒΑ11, ΣΒΑ12.

7. Ποιοτική τροφή για όλους

Τα λιμάνια των πόλεων είναι ζωτικής σημασίας για τη βιώσιμη διανομή τροφίμων και κατά συνέπεια οι παραλιμένες πόλεις μπορούν να γίνουν οι βασικοί παίκτες στην αναζήτηση επαρκούς και ποιοτικής τροφής για όλους:

i. Ανάπτυξη έξυπνων συστημάτων για την παρακολούθηση και τον έλεγχο των τροφίμων από το ένα άκρο της εφοδιαστικής αλυσίδας στο άλλο.

ii. Αποτροπή της απόρριψης τροφίμων με τη βελτίωση των δυνατοτήτων αποθήκευσης τόσο για την εισαγωγή όσο και για την εξαγωγή ευαίσθητων αγαθών.

iii. Προώθηση του δίκαιου εμπορίου και των βιολογικών και τοπικών παραγωγών μέσω μιας προσαρμοσμένης εμπορικής πολιτικής.

iv. Ενίσχυση λιμενικών περιοχών αφιερωμένων στην εμπορική αλιεία και ενθάρρυνση καινοτόμων ερευνητικών έργων τροφίμων στην περιοχή του λιμανιού της πόλης.

Ο Στόχος 7 της ΑΙVP συνδέεται με τους ακόλουθους ΣΒΑ της Ατζέντας 2030 του ΟΗΕ: ΣΒΑ2, ΣΒΑ12, ΣΒΑ14.

8. Διεπαφή πόλεων και λιμένων

Η διεπαφή της πόλης και του λιμένα είναι ένας τρόπος διασύνδεσης διαφορετικών προγραμμάτων των πόλεων και των λιμένων.

i. Ενσωμάτωση στο σχεδιασμό των κτιρίων μέτρων που αποσκοπούν στη μείωση της ηχορύπανσης από το λιμάνι.

ii. Αναθεώρηση του στάτους και της κληρονομιάς του λιμένα της πόλης για να αντικατοπτρίσει σωστά την ιστορική σημασία του τόπου.

iii. Ανάπτυξη δημόσιων χώρων και ψυχαγωγικών ή πολιτιστικών χώρων σε ζώνες διεπαφής του λιμένα με την πόλη, για τη δημιουργία μιας ελκυστικής νέας περιοχής.

iv. Προώθηση της αρχιτεκτονικής και ενοποίησης του τοπίου των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Ο Στόχος 8 της ΑΙVP συνδέεται με τους ακόλουθους ΣΒΑ της Ατζέντας 2030 του ΟΗΕ: ΣΒΑ4, ΣΒΑ11.

9. Υγεία και ποιότητα ζωής

Βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων των παραλιμένων πόλεων και η προστασία της υγείας τους:

i. Ανεξάρτητη και διαφανή μέτρηση της ποιότητας του αέρα, της ποιότητας του νερού, των επιπέδων ήχου και της φωτορύπανσης στην περιοχή του λιμανιού της πόλης.

ii. Βελτιστοποίηση της χρήσης και διαχείρισης γλυκού και θαλασσινού νερού στα λιμάνια.

iii. Προώθηση και υποστήριξη της ανάπτυξης πράσινων λιμενικών εγκαταστάσεων.

iv. Εισαγωγή μιας εμπορικής πολιτικής για την επιβράβευση των πιο πράσινων πλοίων και την επιβολή slow steaming κατά την προσέγγιση στο λιμένα .

v. Ρύθμιση των στάσεων κρουαζιερόπλοιων με βάση τη χωρητικότητα της πόλης του λιμανιού, χωρίς να διακυβεύεται η ισορροπία και η ελκυστικότητα της τοπικής περιοχής.

Ο Στόχος 9 της ΑΙVP συνδέεται με τους ακόλουθους ΣΒΑ της Ατζέντας 2030 του ΟΗΕ: ΣΒΑ3, ΣΒΑ6, ΣΒΑ11, ΣΒΑ12.

10. Προστασία της βιοποικιλότητας

Αποκατάσταση και προστασία της βιοποικιλότητας σε ξηρά και θάλασσα σε λιμενικές περιοχές και πόλεις:

i. Βελτίωση και διατήρηση της ποιότητας του νερού στις λιμενικές λεκάνες.

ii. Διεξαγωγή τακτικών ερευνών για τη βιοποικιλότητα στην περιοχή λιμανιού και πόλης και δημοσίευση των ευρημάτων.

- iii. Πρόληψη της καταστροφής ευαίσθητων φυσικών οικοτόπων κατά την ανάπτυξη χερσαίων ή υπεράκτιων λιμενικών χώρων και με το συνυπολογισμό των κυμάτων που δημιουργούνται από τα πλοία.
- iv. Υποστήριξη των προσπαθειών της κοινωνίας των πολιτών για την προστασία της πανίδας και της χλωρίδας στην περιοχή του λιμένα και της πόλης.
- v. Ενθάρρυνση προγραμμάτων που στοχεύουν στην αποκατάσταση και ανάπτυξη της βιοποικιλότητας στην περιοχή του λιμένα και της πόλης.

Ο Στόχος 10 της ΑΙVP συνδέεται με τους ακόλουθους ΣΒΑ της Ατζέντας 2030 του ΟΗΕ: ΣΒΑ3, ΣΒΑ6, ΣΒΑ11, ΣΒΑ12.

2.4.2. Οι Προκλήσεις της Κρουαζιέρας για την Πόλη σύμφωνα με τον ESPO

Το 2016, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Θαλάσσιων Λιμένων ESPO κυκλοφόρησε τον Κώδικα καλών πρακτικών ESPO για λιμάνια κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας κατά τη διάρκεια του ετήσιου συνεδρίου της ESPO στο Δουβλίνο. Στόχος του κώδικα είναι η διαμόρφωση μιας σειράς καλών πρακτικών για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που αντιμετωπίζουν τα ευρωπαϊκά λιμάνια κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας. Οι πέντε κύριες προκλήσεις που εντοπίστηκαν είναι η σχέση λιμένα-πόλης, οι υποδομές, η συνεργασία, η σχέση με τις γραμμές κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας και η ασφάλεια. (ESPO, 2016 a). Ο κώδικας συνοδεύεται από μια σειρά συγκεκριμένων παραδειγμάτων καλών πρακτικών, που εφαρμόζονται σε λιμένες κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας. (ESPO, 2016 b). Σύμφωνα με το WPSP, ο Κώδικας καλών πρακτικών ESPO για λιμάνια κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας, συνδέεται με τους εξής ΣΒΑ της Ατζέντα 2030: ΣΒΑ3, ΣΒΑ8, ΣΒΑ9, ΣΒΑ11, ΣΒΑ13, ΣΒΑ17.

Σύμφωνα με τον κώδικα, καθώς η κρουαζιέρα και η ακτοπλοΐα φτάνουν κυρίως κοντά ή σε αστικούς οικισμούς, η καλή σχέση μεταξύ του λιμένα και των τοπικών αρχών, των ενδιαφερομένων μερών και του πληθυσμού είναι υψίστης σημασίας. Η λιμενική δραστηριότητα της κρουαζιέρας και της ακτοπλοΐας είναι συχνά η μόνη λιμενική δραστηριότητα που έχει παραμείνει κοντά στις παραλιμένες πόλεις. Η ναυτιλία είναι ιστορικά συνδεδεμένη με τις πόλεις που παραδοσιακά έχουν αναπτυχθεί γύρω από την περιοχή του λιμανιού, καθώς η λιμενική δραστηριότητα ήταν αναπόσπαστο μέρος της ζωής μέσα και γύρω από την πόλη.

Τις τελευταίες δεκαετίες, λόγω της αύξησης των εμπορικών ροών, του μεγέθους των πλοίων και τις απαιτήσεις των λιμενικών υποδομών, η εμπορευματική λιμενική δραστηριότητα απομακρύνθηκε από την πόλη. Ταυτόχρονα, τα μέτρα ασφαλείας που αναπτύχθηκαν μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις στις αρχές του 21^{ου} αιώνα έχουν δημιουργήσει επιπλέον απόσταση ανάμεσα στους λιμένες και τις παραλιμένες πόλεις. Επιπλέον, σε πολλές περιπτώσεις, η κρουαζιέρα και η ακτοπλοΐα φτάνει σε μια παραλιμένα πόλη που δεν είναι ο τελικός προορισμός των επισκεπτών, με συνέπεια στην παραλιμένα πόλη να μένουν μόνο οι αρνητικές εξωτερικότητες, ενώ τα κύρια οικονομικά οφέλη να κατευθύνονται στα αξιοθέατα ή την τελική πόλη προορισμού. Τέλος, η δραστηριότητα της κρουαζιέρας και της ακτοπλοΐας είναι συχνά μια εποχιακή δραστηριότητα και η περίοδος αιχμής επιβαρύνει ιδιαίτερα την παραλιμένα πόλη και τους κατοίκους της. Η εγγύτητα της πόλης υποχρεώνει το λιμάνι να εργαστεί περισσότερο στη μείωση των εξωτερικών επιδράσεων της δραστηριότητας του λιμένα κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας.

Σύμφωνα με τον Κώδικα η γεφύρωση του χάσματος μεταξύ του λιμανιού και της πόλης μπορεί να γίνει με τους εξής τρόπους:

1. Βελτιώνοντας την αμοιβαία κατανόηση μεταξύ λιμένα και πόλης

Η γνώμη της τοπικής κοινωνίας δεν είναι πάντα θετική για την κρουαζιέρα και την ακτοπλοΐα. Η εμπειρία των επιβατών διαφέρει πάντα από την εμπειρία των κατοίκων και οι τοπικές αρχές ενδέχεται να μην έχουν καλή κατανόηση των αναγκών και της προστιθέμενης αξίας των επιχειρήσεων κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας. Κατά συνέπεια είναι σημαντικό να δοθούν στην τοπική κοινότητα αξιόπιστες πληροφορίες σχετικά με τα οφέλη και την προστιθέμενη αξία των επιχειρήσεων κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας. Οι μελέτες επιπτώσεων των δραστηριοτήτων της κρουαζιέρας και της ακτοπλοΐας είναι ένα εργαλείο που παράγει σημαντικές πληροφορίες. Οι πληροφορίες αυτές μπορούν να φτάνουν στον τοπικό πληθυσμό μέσω φόρουμ, δικτύων, ενημερωτικών δελτίων, μέσων ενημέρωσης και μέσω των τοπικών αρχών. Η συμμετοχή του λιμένα σε συνέδρια, τηλεοπτικά προγράμματα, ερευνητικές και πανεπιστημιακές εργασίες, σχολικά προγράμματα κ.λπ. συμβάλει επίσης στην κατανόηση της προστιθέμενης αξίας και των δυνατοτήτων του τομέα. Επίσης η χρήση καινοτόμων τεχνολογιών είναι ιδιαίτερα σημαντική για την ανταλλαγή καθημερινών πληροφοριών με τους κατοίκους και τους ενδιαφερόμενους φορείς σχετικά με τις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων, το μποτιλιάρισμα γύρω από το λιμάνι κ.λπ.

2. Φέρνοντας το λιμάνι στην πόλη και την πόλη στο λιμάνι

i. Με τη δημιουργία ενός Σημείου Τουριστικών Πληροφοριών για την Πόλη μέσα στο Λιμάνι, ώστε η πόλη να μπορεί εύκολα να προωθήσει τα τουριστικά της αγαθά και οι επιβάτες κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας να μπορούν εύκολα να κλείσουν εκδρομές μέσα στην πόλη, ενισχύοντας έτσι την προστιθέμενη αξία για την τοπική κοινωνία και την οικονομία. Στο συγκεκριμένο σημείο θα μπορούσαν επίσης να πωλούνται επίσημα τοπικά προϊόντα, γεγονός που θα συμβάλλει περαιτέρω στο να γίνει η πόλη παγκοσμίως γνωστή.

ii. Με τη διάδραση τοπικής κοινωνίας, επιχειρήσεων και επιβατών, συγκεντρώνοντας δύο «κόσμους» γύρω από μια δραστηριότητα. Διοργανώσεις εκδηλώσεων καλωσορίσματος πυροτεχνημάτων, ζωντανής μουσικής, θεάτρου δρόμου, που διαφημίζονται και μοιράζονται την τοπική κοινότητα μέσω του τοπικού Τύπου και των κοινωνικών μέσων, είναι τέτοια παραδείγματα.

iii. Με την ενεργοποίηση του τοπικού πληθυσμού στις επιχειρήσεις που αφορούν την κρουαζιέρα πριν την έναρξη της σεζόν. Το λιμάνι κρουαζιέρας μπορεί να οργανώσει μια συνάντηση κατοίκων όπου παρουσιάζεται μια επισκόπηση της επικείμενης περιόδου κρουαζιέρας μαζί με ευκαιρίες συμμετοχής για τοπικούς ερμηνευτές, χορωδίες, σχολεία κ.α.

iv. Με το άνοιγμα των υποδομών/τερματικών κρουαζιέρας και ακτοπλοΐας για τον τοπικό πληθυσμό, κατά τη διάρκεια της χαμηλής περιόδου. Ένας τερματικός σταθμός κρουαζιέρας (ίσως και σε μικρότερο βαθμό ένας ακτοπλοϊκός τερματικός σταθμός) μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη φιλοξενία μιας τοπικής εκδήλωσης. Επίσης το λιμάνι μπορεί να στεγάσει ένα κέντρο πολλαπλών χρήσεων (αίθουσα συνεδριάσεων, χώρος για εκθέσεις και εκπαιδευτικές δραστηριότητες). Με αυτόν τον τρόπο η τοπική κοινότητα θα μπει στην περιοχή του λιμανιού, θα ανακαλύψει τις αποβάθρες και θα ζήσει εν μέρει την εμπειρία των επιβατών.

3. Εκπαιδύοντας τους εμπλεκόμενους φορείς και τους επιβάτες

Το να θεωρείται ένα «λιμάνι φιλικό προς τους ανθρώπους» είναι ένα από τα στοιχεία που κάνουν έναν προορισμό επιτυχημένο. Η κατάρτιση των τοπικών ενδιαφερομένων για το προφίλ των επισκεπτών, η ενίσχυση της γνώσης γλωσσών, η ενθάρρυνση των γραμμών κρουαζιέρας να αναλάβουν κοινωνική ευθύνη και να ενισχύσουν τις τοπικές ευκαιρίες απασχόλησης, μέσω χορηγίας εκπαιδευτικών προγραμμάτων ή συνεργασίας με την τοπική τριτοβάθμια εκπαίδευση είναι καλοί τρόποι βελτίωσης της εικόνας του τοπικού

πληθυσμού. Οι λιμένες θα μπορούσαν επίσης να προτρέψουν τις γραμμές κρουαζιέρας να ενημερώνουν τους επιβάτες τους για τον τόπο προορισμού και τους κατοίκους του.

4. Αυξάνοντας τη βιωσιμότητα της κρουαζιέρας και της ακτοπλοΐας

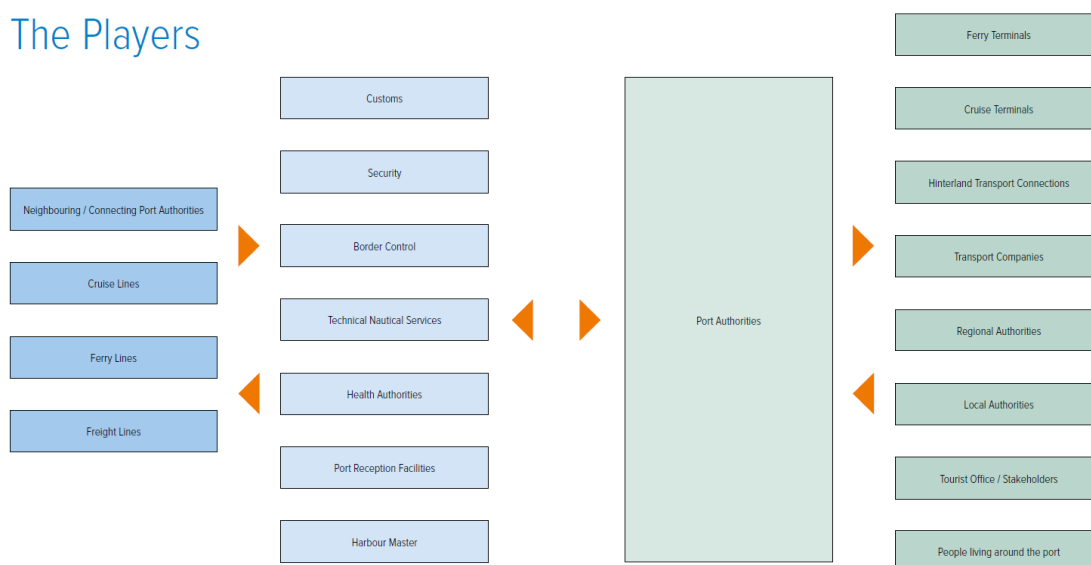
i. Μέσω μέτρησης και παρακολούθησης (monitoring) των εξωτερικοτήτων (συμφόρηση, ρύπανση και άλλα περιβαλλοντικά ζητήματα). Το λιμάνι μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην παρακολούθηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκαλούν η κρουαζιέρα και η ακτοπλοΐα και την ενημέρωση των ενδιαφερόμενων φορέων, όπως οι εθνικές/περιφερειακές/τοπικές αρχές ή ναυτιλιακές εταιρείες, ώστε να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των κρουαζιερόπλοιων και των πλοίων. Η παρακολούθηση προτιμότερο είναι να γίνει μέσω του ορισμού ανεξάρτητου φορέα ώστε να αυξηθεί το κύρος των αποτελεσμάτων. Η κοινοποίηση των αποτελεσμάτων στην τοπική κοινότητα θα αποδείξει τη διάθεση της λιμενικής βιομηχανίας να αντιμετωπίσει τις εξωτερικότητες.

ii. Μέσω της μείωσης των εξωτερικοτήτων. Το λιμάνι μπορεί να δώσει κίνητρα στις ναυτιλιακές να χρησιμοποιούν λιγότερο ρυπογόνα πλοία εισάγοντας μειωμένα λιμενικά τέλη για τα πιο “πράσινα” πλοία. Ο περιβαλλοντικός δείκτης πλοίων (ESI), που αναφέρθηκε ανωτέρω, και το Green Award είναι δύο υπάρχοντα προγράμματα που χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο από τις λιμενικές αρχές σε αυτήν την κατεύθυνση. Τα λιμάνια θα πρέπει επίσης να παρέχουν ηλεκτρική ενέργεια στην ξηρά, όπου είναι δυνατόν, προκειμένου να μειθούν οι εκπομπές αερίων ρύπων στις θέσεις ελλιμενισμού. Τα λιμάνια μπορούν να διερευνήσουν βιώσιμους τρόπους διασφάλισης των συνδέσεων μεταφοράς μεταξύ του λιμανιού και της πόλης και των τουριστικών αξιοθέατων. Τα απόβλητα αποτελούν τεράστια πρόκληση για τα λιμάνια και τις ναυτιλιακές γραμμές κρουαζιέρας. Ακόμα κι αν το ισχύον ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο διασφαλίζει την παροχή κατάλληλων εγκαταστάσεων για την παραλαβή των αποβλήτων στο λιμάνι, ο διαχωρισμός των διαφορετικών ροών αποβλήτων εξαρτάται συχνά από τις διαθέσιμες υποδομές σε τοπικό επίπεδο και την πολιτική επεξεργασίας των αποβλήτων του κράτους μέλους, καθώς η ερμηνεία της νομοθεσίας για τα απόβλητα σε ορισμένα κράτη μέλη δημιουργεί προκλήσεις. Η ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης αποβλήτων που παράγονται από την ακτοπλοΐα και την κρουαζιέρα σε συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς μπορεί να ενισχύσει τις περιβαλλοντικές επιδόσεις της διαχείρισης αποβλήτων.

5. Ρυθμίζοντας τη συμφόρηση και την πίεση στις υποδομές και τις υπηρεσίες

Καθώς κατά την υψηλή περίοδο προκαλείται συμφόρηση των πλοίων σε ορισμένα λιμάνια, κάθε λιμάνι θα πρέπει να αναπτύξει μια στρατηγική, η οποία μπορεί να περιλαμβάνει συνεργασία με γειτονικά λιμάνια, για να διασφαλιστεί ότι τα επίπεδα κρατήσεων αποτρέπουν τη συμφόρηση. Αυτό θα βοηθήσει στη διασφάλιση της θετικής εμπειρίας των επιβατών στο συγκεκριμένο λιμάνι και προορισμό. Ο κορεσμός του τουρισμού είναι ιδιαίτερο πρόβλημα, καθώς το λιμάνι και η πόλη αδυνατούν να αντιμετωπίσουν τη ζήτηση για υποδομές, αξιοθέατα και μεταφορές. Πιθανές λύσεις πέρα από τα συστήματα διαχείρισης για τη διευκόλυνση άφιξης και αναχώρησης χιλιάδων επιβατών είναι ο εντοπισμός μικρών, εξατομικευμένων, «εκτός δρόμου» αξιοθέατων (π.χ. επίσκεψη σε τοπικό αγρόκτημα, γευσιγνωσία κρασιού κ.λπ.) που μπορεί να είναι ελκυστικό για τους τουρίστες, που θέλουν να αποφύγουν τα μεγάλα και πολυσύχναστα τουριστικά αξιοθέατα. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε μια συνολικά διαφοροποιημένη προσφορά για τους τουρίστες και να αντισταθμίσει τον τουριστικό κορεσμό ορισμένων προορισμών. Η προσαρμογή των υποδομών μέσα και γύρω από το λιμάνι θα μπορούσαν να αποτρέψουν τις επιπτώσεις της περιόδου αιχμής. Η μετεγκατάσταση του χώρου στάθμευσης των επιβατικών αυτοκινήτων προκειμένου να αποφευχθεί η διέλευση των επιβατών από το κέντρο της πόλης ή/και ο αποκλειστικός δρόμος για τη σύνδεση του λιμανιού με τον αυτοκινητόδρομο είναι παραδείγματα που αποδείχθηκαν γόνιμα όσον αφορά την εξασφάλιση ομαλών συνδέσεων χωρίς παρεμπόδιση της τοπικής οδικής κυκλοφορίας. Η παροχή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο για την κυκλοφοριακή συμφόρηση γύρω από το λιμάνι, τις αφίξεις των ακτοπλοϊκών και των κρουαζιερόπλοιων θα μπορούσαν να βοηθήσουν τους κατοίκους να επιλέξουν εναλλακτικές διαδρομές.

The Players



Εικόνα 12. Τα ενδιαφερόμενα/εμπλεκόμενα μέρη και φορείς στην κρουαζιέρα και την ακτοπλοΐα, Πηγή: (ESPO, 2016 a)

2.5. Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη

2.5.1. Βιώσιμος Τουρισμός και Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού των Ηνωμένων Εθνών (UNWTO) ως βιώσιμος τουρισμός ορίζεται «ο τουρισμός που λαμβάνει υπ' όψιν πλήρως τις τρέχουσες και μελλοντικές οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του, καλύπτοντας τις ανάγκες των επισκεπτών, της βιομηχανίας, του περιβάλλοντος και των κοινοτήτων υποδοχής». (UNWTO & UNDP, 2017)

Μια περαιτέρω ανάλυση του βιώσιμου τουρισμού από τον UNWTO αναφέρεται στην ανάγκη για:

- Βέλτιστη χρήση των περιβαλλοντικών πόρων, που αποτελούν βασικό στοιχείο στην τουριστική ανάπτυξη, διατηρώντας βασικές οικολογικές διαδικασίες και συμβάλλοντας στη διατήρηση της φυσικής κληρονομιάς και της βιοποικιλότητας.
- Σεβασμό της κοινωνικοπολιτισμικής αυθεντικότητας των κοινοτήτων υποδοχής, διατήρηση της υλικής και άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς και των παραδοσιακών αξιών τους και συμβολή στη διαπολιτισμική κατανόηση και ανεκτικότητα.
- Εξασφάλιση βιώσιμων, μακροπρόθεσμων οικονομικών δραστηριοτήτων, παρέχοντας κοινωνικοοικονομικά οφέλη που κατανέμονται δίκαια σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, συμπεριλαμβανομένων σταθερών ευκαιριών απασχόλησης και εισοδήματος και κοινωνικών υπηρεσιών στις κοινότητες υποδοχής και συμβάλλοντας στην ανακούφιση της φτώχειας. (UNWTO, 2013)

Ο βιώσιμος τουρισμός θα πρέπει επίσης να διατηρεί υψηλό επίπεδο τουριστικής ικανοποίησης και να εξασφαλίζει μια ουσιαστική εμπειρία στους τουρίστες, αυξάνοντας την ευαισθητοποίησή τους για θέματα βιωσιμότητας και προωθώντας πρακτικές βιώσιμου τουρισμού. (UNEP & UNWTO, 2005)

Οι 12 επιμέρους στόχοι του Βιώσιμου Τουρισμού, σύμφωνα την Έκθεση “Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers” των UNEP και UNWTO, είναι οι ακόλουθοι:

1. Οικονομική Βιωσιμότητα: Διασφάλιση της βιωσιμότητας και της ανταγωνιστικότητας των τουριστικών προορισμών και επιχειρήσεων, ώστε να είναι σε θέση να συνεχίσουν να ευημερούν και να αποφέρουν μακροπρόθεσμα οφέλη.

2. Τοπική Ευημερία: Μεγιστοποίηση της συμβολής του τουρισμού στην ευημερία του προορισμού υποδοχής, συμπεριλαμβανομένου του ποσοστού των δαπανών των επισκεπτών που διατηρείται σε τοπικό επίπεδο.
3. Ποιότητα Απασχόλησης: Ενίσχυση του αριθμού και της ποιότητας των τοπικών θέσεων εργασίας που δημιουργούνται και υποστηρίζονται από τον τουρισμό, συμπεριλαμβανομένου του επιπέδου αμοιβής, των συνθηκών εξυπηρέτησης και διαθεσιμότητας σε όλους χωρίς διακρίσεις ανά φύλο, φυλή, αναπηρία ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο.
4. Κοινωνική Ισότητα: Επιδίωξη ευρείας κατανομής των οικονομικών και κοινωνικών οφελών από τον τουρισμό σε ολόκληρη την κοινότητα αποδεκτών, συμπεριλαμβανομένης της βελτίωσης των ευκαιριών, του εισοδήματος και των υπηρεσιών που διατίθενται στους φτωχότερους.
5. Ικανοποίηση Επισκεπτών: Για την παροχή μιας ασφαλούς εμπειρίας, μιας εμπειρίας ικανοποίησης και εκπλήρωσης για τους επισκέπτες, διαθέσιμη σε όλους χωρίς διακρίσεις ως προς το φύλο, τη φυλή, την αναπηρία ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο.
6. Τοπικός Έλεγχος: Συμμετοχή και ενδυνάμωση των τοπικών κοινωνιών στο σχεδιασμό και τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τη διαχείριση και τη μελλοντική ανάπτυξη του τουρισμού στην περιοχή τους και διαβούλευση με άλλους ενδιαφερόμενους φορείς.
7. Ευημερία της Κοινότητας: Διατήρηση και ενίσχυση της ποιότητας ζωής στις τοπικές κοινότητες, συμπεριλαμβανομένων των κοινωνικών δομών και της πρόσβασης σε πόρους, ανέσεις και συστήματα υποστήριξης, αποφεύγοντας κάθε μορφή κοινωνικής υποβάθμισης ή εκμετάλλευσης.
8. Πολιτισμικός Πλούτος: Σεβασμός και ενίσχυση της ιστορικής κληρονομιάς, του αυθεντικού πολιτισμού, των παραδόσεων και της ιδιαιτερότητας των κοινοτήτων υποδοχής.
9. Ακεραιότητα της Φύσης: Διατήρηση και βελτίωση της ποιότητας των τοπίων, τόσο αστικών όσο και αγροτικών, και αποφυγή της φυσικής και οπτικής υποβάθμισης του περιβάλλοντος
10. Βιοποικιλότητα: Υποστήριξη της διατήρησης φυσικών περιοχών, οικοτόπων και άγριας ζωής και ελαχιστοποίηση των κινδύνων για αυτά.
11. Αποτελεσματικότητα Πόρων: Ελαχιστοποίηση της χρήσης σπάνιων και μη ανανεώσιμων πόρων στην ανάπτυξη και λειτουργία τουριστικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών.

12. Περιβαλλοντική Καθαρότητα: Ελαχιστοποίηση της ρύπανσης του αέρα, των υδάτων και της γης και της παραγωγής απορριμμάτων από τουριστικές επιχειρήσεις και επισκέπτες. (UNEP & UNWTO, 2005)

Η Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη ορίζεται ως «η διαδικασία διαχείρισης των πόρων κατά τρόπο που να ικανοποιεί τις ανάγκες των τουριστών και των περιοχών υποδοχής στο παρόν, ενώ διασφαλίζει τις ίδιες ευκαιρίες και για το μέλλον. Παράλληλα, ικανοποιούνται οι οικονομικές, κοινωνικές και αισθητικές ανάγκες της τουριστικής ανάπτυξης, χωρίς να αλλοιώνονται/επιβαρύνονται η πολιτιστική ακεραιότητα, οι σημαντικές οικολογικές διαδικασίες, η βιολογική ποικιλότητα και τα συστήματα υποστήριξης ζωής του προορισμού υποδοχής» (UNEP & UNWTO, 2005)

Οι κατευθυντήριες γραμμές βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης και οι πρακτικές διαχείρισης εφαρμόζονται σε όλες τις μορφές τουρισμού σε όλους τους τύπους προορισμών, συμπεριλαμβανομένου του μαζικού τουρισμού και των διαφόρων ειδικών τομέων τουρισμού. Οι αρχές της βιωσιμότητας αναφέρονται στις περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικοπολιτισμικές πτυχές της τουριστικής ανάπτυξης και πρέπει να δημιουργηθεί μια κατάλληλη ισορροπία μεταξύ αυτών των τριών διαστάσεων για να διασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά του.

Η Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη απαιτεί τη συνειδητή συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών, καθώς και ισχυρή πολιτική ηγεσία για να εξασφαλιστεί ευρεία συμμετοχή και συναίνεση. Η επίτευξη βιώσιμου τουρισμού είναι μια συνεχής διαδικασία και απαιτεί συνεχή παρακολούθηση των επιπτώσεων, εισάγοντας τα απαραίτητα προληπτικά και/ή διορθωτικά μέτρα όποτε είναι απαραίτητο.

Τα Ηνωμένα Έθνη είχαν ορίσει το 2017 ως Διεθνές Έτος Βιώσιμου Τουρισμού για την Ανάπτυξη, στοχεύοντας στην αύξηση της ευαισθητοποίησης των φορέων λήψης αποφάσεων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα και του κοινού σχετικά με τη συμβολή του βιώσιμου τουρισμού στην ανάπτυξη, κινητοποιώντας παράλληλα όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς να εργαστούν μαζί για να καταστεί ο τουρισμός καταλύτης θετικών αλλαγών. Το Διεθνές Έτος προώθησε μια αλλαγή στις πολιτικές, τις επιχειρηματικές πρακτικές και τη συμπεριφορά των καταναλωτών προς έναν πιο βιώσιμο τουριστικό τομέα που μπορεί να συμβάλει στους ΣΒΑ σε πέντε βασικούς τομείς, και συγκεκριμένα:

1. Βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη.
2. Κοινωνική ενσωμάτωση, απασχόληση και μείωση της φτώχειας.

3. Αποδοτικότητα των πόρων, προστασία του περιβάλλοντος και την αλλαγή του κλίματος;
4. Πολιτιστικές αξίες, ποικιλομορφία και κληρονομιά και
5. Αμοιβαία κατανόηση, ειρήνη και ασφάλεια.

Στο πλαίσιο της αρχής της βιωσιμότητας, ο τομέας του τουρισμού στοχεύει σε τρεις από τους 17 ΣΒΑ της Ατζέντας 2030 του ΟΗΕ. Συγκεκριμένα στοχεύει τους ΣΒΑ 8 για «Αξιοπρεπή εργασία και οικονομική ανάπτυξη», ΣΒΑ 12 για «Υπεύθυνη κατανάλωση και παραγωγή» και ΣΒΑ14 για «Ζωή κάτω από το νερό». Ωστόσο, με την ευρεία εμβέλεια και τον αντίκτυπό του, ο τομέας του τουρισμού μπορεί και πρέπει να συμβάλει, άμεσα και έμμεσα, στην επίτευξη και των 17 ΣΒΑ, από την ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς και την εξάλειψη της ακραίας φτώχειας μέχρι την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής, από την προώθηση της ισότητας των φύλων στη διατήρηση των θαλάσσιων και χερσαίων οικοσυστημάτων και από την προώθηση του διαλόγου μεταξύ διαφορετικών πολιτισμών έως την ενίσχυση της αμοιβαίας κατανόησης και της ειρήνης. (UNWTO & UNDP, 2017)

Κατωτέρω παρατίθεται σχηματική αναπαράσταση των εμπλεκόμενων στη διαδικασία της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης, καθώς και το λογότυπο της Πλατφόρμας “Τουρισμός για τους Στόχους της Βιώσιμης Ανάπτυξης” (Tourism4SDGs) του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού, που αντικατοπτρίζει την ολιστική προσέγγιση του Οργανισμού για τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη.



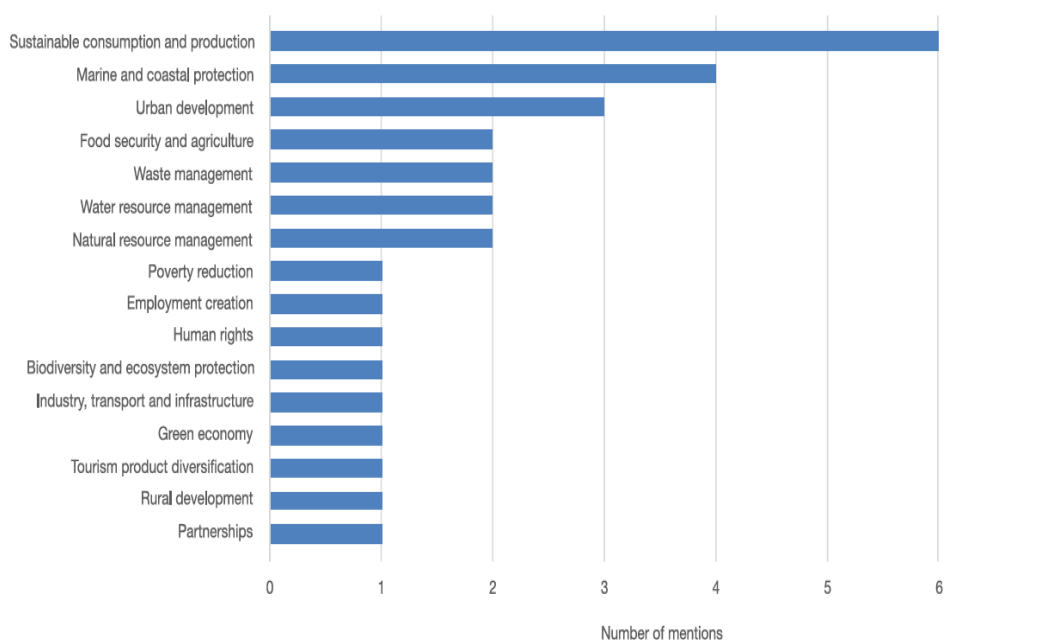
Εικόνα 13. Εμπλεκόμενοι στη διαδικασία της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης Πηγή: (TOURISM FOR SDGS, 2021)



Εικόνα 14. Το λογότυπο της Πλατφόρμας “Τουρισμός για τους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης” (Tourism4SDGs) του UNWTO
 Πηγή: (TOURISM FOR SDGS, 2021)

Η έλλειψη σωστής διαχείρισης του τουρισμού, μπορεί να έχει αρνητικό αντίκτυπο στους ανθρώπους, τον πλανήτη, την ευημερία και την ειρήνη. Οι προκλήσεις, οι οποίες είτε αφορούν τον ίδιο τον τουριστικό τομέα, είτε είναι εξωτερικές απειλές προς τον τομέα, εμποδίζουν τον τουρισμό να αξιοποιήσει πλήρως τις δυνατότητές του για την υλοποίηση των ΣΒΑ. Σύμφωνα με έκθεση των UNWTO και UNDP οι περισσότερες προκλήσεις στον τουρισμό, όπως αναφέρονται από τα κράτη, σχετίζονται με τους ΣΒΑ 12, 14 και 11 σχετικά με την «Υπεύθυνη κατανάλωση και παραγωγή», «Ζωή κάτω από το νερό» και «Βιώσιμες πόλεις και κοινότητες», αντίστοιχα. (UNWTO & UNDP, 2017)

Challenges within tourism, by theme, as reported in 41 Voluntary National Reviews (VNRs) of 2016 and 2017



Εικόνα 15. Προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο τουρισμός σύμφωνα με τις εκθέσεις των κρατών μελών του ΟΗΕ Πηγή: (UNWTO & UNDP, 2017)

2.5.2 Πρόγραμμα “Μέτρησης της Βιωσιμότητας του Τουρισμού” (Measuring the Sustainability of Tourism - MST)

Ο UNWTO ως θεματοφύλακας των τουριστικών δεικτών ΣΒΑ 8.9.1 «Άμεσο ΑΕΠ τουρισμού» και ΣΒΑ12.β.1 «Εφαρμογή τυπικών λογιστικών εργαλείων για την παρακολούθηση των οικονομικών και περιβαλλοντικών πτυχών του τουρισμού», συγκεντρώνει, επαληθεύει και υποβάλλει δεδομένα σε εθνικό επίπεδο για αυτούς τους δείκτες προς τη Στατιστική Διεύθυνση του ΟΗΕ.

Περαιτέρω, ο UNWTO σε συνεργασία με κράτη-μέλη και άλλους διεθνείς οργανισμούς προσπαθεί να αναπτύξει ένα ευρύτερο πλαίσιο παρακολούθησης της συμβολής του τουρισμού στην επίτευξη των ΣΒΑ της Ατζέντα 2030, μέσω του Προγράμματος “Μέτρηση της Βιωσιμότητας του Τουρισμού” (Measuring the Sustainability of Tourism - MST). (UNWTO, 2020)

Βασικός παράγοντας για την ανάπτυξη ενός πλαισίου παρακολούθησης του βιώσιμου τουρισμού είναι η τεράστια ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας τα τελευταία 20-30 χρόνια, η οποία έχει δημιουργήσει τρεις κύριες συνιστώσες ενδιαφέροντος στο χώρο του βιώσιμου τουρισμού:

i. την πραγματικότητα ότι η τουριστική δραστηριότητα συμβάλλει περισσότερο στη χρήση των περιβαλλοντικών πόρων και ο αντίκτυπός της στο φυσικό περιβάλλον είναι ολοένα και πιο σημαντικός

ii. την ιδέα ότι η τουριστική δραστηριότητα θα μπορούσε να προσφέρει ένα μονοπάτι μέσω του οποίου χώρες και περιοχές με χαμηλό εισόδημα θα μπορούσαν να βελτιώσουν το βιοτικό τους επίπεδο

iii. την αναγνώριση της εξάρτησης της τουριστικής δραστηριότητας από το περιβαλλοντικό και κοινωνικό της πλαίσιο και την ανάγκη διατήρησης αυτών σε καλή κατάσταση.

(WORKING GROUP OF EXPERTS ON MST, 2018)

Το MST περιλαμβάνει βασικά στατιστικά δεδομένα και δείκτες σχετικά με τις οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις του τουρισμού σε εθνικό ή/και υποεθνικό επίπεδο, ως κατωτέρω:

	Οικονομική Διάσταση	Περιβαλλοντική Διάσταση	Κοινωνική Διάσταση
1.	Προστιθέμενη αξία τουριστικού κλάδου	Χρήση νερού (συμπεριλαμβανομένων των ροών λυμάτων)	Πολιτισμός/κληρονομιά
2.	Τουριστικό ΑΕΠ	Χρήση ενέργειας	Συνέπειες για την υγεία
3.	Τουριστικές εγκαταστάσεις	Εκπομπές αέριων ρύπων	Εκπαίδευση
4.	Τουριστικές δαπάνες	Στερεά απόβλητα	Κοινότητα
5.	Περιουσιακά στοιχεία τουριστικών υποδομών	Χρήση γης (συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων περιοχών)	Αντίληψη του επισκέπτη
6.	Απασχόληση στον τουρισμό	Κατάσταση οικοσυστήματος και υπηρεσίες	Τουριστική διακυβέρνηση
7.	Δημογραφικά στοιχεία τουριστικών εγκαταστάσεων	Άγρια ζωή σε προστατευόμενες περιοχές/πάρκα	Προσβασιμότητα
8.	Επενδύσεις & Υποδομές	“Πράσινη” εργασία	Αξιοπρεπής εργασία

Πίνακας 1: Η οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική διάσταση του Πλαισίου Παρακολούθησης του MST, Πηγή στοιχείων: (UNWTO, 2020)

2.5.3. Εργαλεία Management Βιώσιμου Τουρισμού

Σε μια προσπάθεια αποτύπωσης των βασικών αρχών του management για τον βιώσιμο τουρισμό, θα μπορούσαμε να τις παραθέσουμε ως κατωτέρω:

- Η πολιτική, ο σχεδιασμός και η διαχείριση απαντούν ουσιαστικά στα προβλήματα της κατάχρησης φυσικών και ανθρώπινων πόρων στον τουρισμό.
- Η προσέγγιση είναι αναπτυξιακή, αλλά τονίζεται ότι υπάρχουν περιορισμοί και ότι η διαχείριση του τουρισμού γίνεται εντός αυτών των ορίων.
- Η βιώσιμη διαχείριση του τουρισμού δεν είναι μόνο περιβαλλοντική, αλλά παράλληλα είναι οικονομική, κοινωνική, πολιτιστική και πολιτική.
- Η προοπτική είναι μακροπρόθεσμη και όχι βραχυπρόθεσμη.
- Η εφαρμογή των ιδεών του βιώσιμου τουρισμού, καθώς και ότι η βιώσιμη ανάπτυξη είναι στόχος όλων των πολιτικών και δράσεων, σημαίνει ότι υπάρχουν όρια στο τι θα επιτευχθεί βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα.
- Η ανάδειξη τη σημασίας της ικανοποίησης των ανθρώπινων αναγκών και προσδοκιών, δίδοντας ιδιαίτερη σημασία στην ισότητα και τη δικαιοσύνη.
- Η συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών στη λήψη αποφάσεων για τον τουρισμό και η συνεχής ενημέρωσή τους για θέματα βιώσιμης ανάπτυξης.
- Η κατανόηση του τρόπου λειτουργίας των αγορών, της κουλτούρας και των διαδικασιών management του ιδιωτικού, του δημόσιου και του εθελοντικού τομέα, καθώς και των αξιών και στάσεων του κοινού, είναι απαραίτητη προκειμένου να μετατραπούν οι καλές προθέσεις σε πρακτικά μέτρα.
- Οι αμοιβαίοι συμβιβασμοί απαιτούνται όταν υπάρχουν συγκρούσεις συμφερόντων σχετικά με τη χρήση των πόρων.
- Η εξισορρόπηση κόστους-οφέλους στις αποφάσεις πρέπει να επεκταθεί στο πόσο θα κερδίσουν ή θα χάσουν οι διάφορες ομάδες συμφερόντων. (RITCHIE & CROUCH, 2003, p. 37).¹⁷

¹⁷ Οι Ritchie & Crouch παραπέμπουν στους (BRAMWELL, HENRY, JACKSON, PRAT, RICHARDS, & VAN DER STRAATEN, 1996). Οι αρχές έχουν συνοψισθεί και επεξεργασθεί συντακτικά από τη γράφουσα

Όταν η διαδικασία πολιτικής, σχεδιασμού και ανάπτυξης έχει καταφέρει να δημιουργήσει το πλαίσιο για έναν ανταγωνιστικό/βιώσιμο προορισμό, η πρόκληση που αντιμετωπίζει ο προορισμός είναι η διαχείριση που θα διασφαλίζει την οικονομική του κερδοφορία αποφεύγοντας την υποβάθμιση των παραγόντων που δημιούργησαν την ανταγωνιστική του θέση. Ένας Οργανισμός Διαχείρισης του Προορισμού (destination management organization) είναι απαραίτητος για να ηγηθεί και συντονίσει την ανταγωνιστικότητα του προορισμού σε συνεχή βάση, εντός των πλαισίων που έχει θέσει η τουριστική πολιτική. (RITCHIE & CROUCH, 2003, p. 183)

Η ανάπτυξη στρατηγικών ζήτησης (η ουσία του μάρκετινγκ) θεωρείται ως ένα σημαντικό συστατικό της πολιτικής προορισμού. Παρά το γεγονός ότι οι όροι τουριστικό μάρκετινγκ και τουριστική προβολή θεωρούνται ισοδύναμοι από τους επαγγελματίες του χώρου, ο όρος τουριστική προβολή είναι ορθότερος στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας στην οποία δίδεται προτεραιότητα στο προϊόν προορισμός, αναγνωρίζοντάς το ως κρίσιμο στοιχείο του συνολικού μοντέλου ανταγωνιστικότητας και βιωσιμότητας. (RITCHIE & CROUCH, 2003, pp. 188-190)

Στα πλαίσια της αποτελεσματικής προβολής του προορισμού, το προϊόν που παραδίδεται στον πελάτη, δηλαδή η εμπειρία επίσκεψης στον προορισμό, πρέπει να θεωρείται αναπόσπαστο μέρος της. Οι διαχειριστές (μάντζερ) του προορισμού θα πρέπει να αναζητήσουν τον προσδιορισμό των εμπειριών για τις οποίες πιστεύουν ότι έχουν πιθανό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Διαφορετικοί τύποι εμπειριών μπορούν να εξετασθούν για διαφορετικές αγορές στόχους (αναψυχή, επιχειρήσεις-συνέδρια, city-break κ.α.)

Η αναγνωρισιμότητα ενός προορισμού εκτείνεται από την γνώση των υποψηφίων πελατών για το είδος της εμπειρίας που παρέχει ο προορισμός έως την αναγνώριση του προορισμού μέσα από την ταυτότητά του. Καθώς η έννοια της εμπειρίας είναι υψίστης σημασίας στη θεωρία και τη διαχείριση του τουρισμού, προτείνεται ο ακόλουθος ορισμός για την ταυτότητα του προορισμού:

“Η ταυτότητα προορισμού (destination brand) είναι ένα όνομα, σύμβολο, λογότυπο, εμπορικό σήμα ή άλλο γραφικό που ταυτοποιεί και διαφοροποιεί τον προορισμό. Επιπλέον, μεταφέρει την υπόσχεση για μια αξέχαστη ταξιδιωτική εμπειρία που συνδέεται μοναδικά με τον προορισμό. Χρησιμεύει επίσης για να εδραιώσει και να ενισχύσει τη μετά το ταξίδι

ανάμνηση ευχάριστων αναμνήσεων από την εμπειρία του προορισμού". (RITCHIE & CROUCH, 2003, σσ. 193-196)

Δεδομένου ότι ο ορισμός περιλαμβάνει σε μεγάλο βαθμό την έννοια της εμπειρίας, το σημαντικό για τους καταναλωτές δεν είναι η ποιότητα ενός συγκεκριμένου προϊόντος ή η ποιότητα μιας συγκεκριμένης υπηρεσίας, αλλά η συνολική τους ικανοποίηση από την εμπειρία χρήσης του προϊόντος. Η εστίαση της προβολής του προορισμού πρέπει να είναι στα βιωματικά οφέλη που παρέχονται από μια ταυτότητα συνολικής ταξιδιωτικής εμπειρίας, η οποία αποτελείται από μια αλυσίδα διαδράσεων και συμπεριφορών. Σε αυτό το πλαίσιο, ένας προορισμός μπορεί να θεωρηθεί ως πάροχος εμπειριών, οπότε ως ζητούμενο καθίσταται ο καθορισμός:

- i. της συνολικής φύσης της εμπειρίας που επιθυμεί να προσφέρει ο προορισμός και
- ii. του συνόλου των πλεονεκτημάτων ή των δευτερευουσών εμπειριών που, συνολικά, θα παρέχουν την ικανοποιητική εμπειρία προορισμού που αναζητά ο επισκέπτης. (RITCHIE & CROUCH, 2003, pp. 196-198)

Επειδή όμως ένας τόπος είναι πολλά περισσότερα από έναν τουριστικό προορισμό, δηλαδή ένα προϊόν της ελεύθερης αγοράς, ο προσδιορισμός της ταυτότητας του θα πρέπει να αναζητηθεί πρωτίστως μέσα από την ιστορική εξέλιξη του και τον αυτοπροσδιορισμό της τοπικής κοινωνίας, της πόλης, που τον κατοικεί. Σύμφωνα με τον Κ. Μωραΐτη *"η προσπάθεια προώθησης της ταυτότητας των τόπων, [...] μπορεί να συνδέεται με το πολιτισμικά, πολιτιστικά και πολιτικά χαρακτηριστικά των κοινωνιών, απαιτώντας έτσι την ιστορική αναφορά. Ιδιαίτερα σε περιοχές με συνταρακτικό ιστορικό 'βάθος', με ιστορία χιλιετιών, όπως αυτή που αναδύεται από τον Ελληνικό χώρο[...]. Σε αυτό το ιστορικό ενδιαφέρον στρέφεται [...] η ανάδειξη της ταυτότητας [...] έστω και αν η σκοπιμότητα αφορά πρώτιστα την εμπορική προώθηση, καθώς ένα μεγάλο τμήμα της τουριστικής κίνησης συνδέεται με κίνητρα πολιτιστικά"*. (ΜΩΡΑΙΤΗΣ, 2017)

3. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

Η ιστορική αναδρομή στη δημιουργία της πόλεως και του λιμένα του Πειραιά κρίνεται ως αναγκαία, για την παρούσα μελέτη, καθώς μέσα από αυτή τη διαδρομή και μόνο είναι δυνατόν να αναδυθούν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τόπου (place) και της πόλης, όπως νοείται αυτή ως ένωση πολιτών, που συγκροτούν την ταυτότητα του Πειραιά. Για το λόγο αυτό επιλέγονται συγκεκριμένα μόνο σημεία από την πληθώρα των γεγονότων και των ιστορικών ευρημάτων, ικανά ωστόσο να οδηγήσουν τον αναγνώστη να διατυπώσει αβίαστα ο ίδιος την ταυτότητα του Πειραιά.

Στο παρόν κεφάλαιο θα παρουσιαστεί η ιστορία του τόπου του Πειραιά ξεκινώντας από τους προϊστορικούς χρόνους για να γίνει κατανοητή η γεωμορφολογική εξέλιξή του.

Στη συνέχεια θα παρουσιαστεί η ιστορία του αρχαίου Πειραιά των κλασικών χρόνων και του νέου Πειραιά, όπως δημιουργήθηκε από την αρχή το 19^ο αιώνα, μετά την ίδρυση του νέου Ελληνικού Κράτους, και άκμασε τον 20ο αιώνα.

Η ιστορική διαδρομή παρουσιάζει την εξέλιξη της μορφής της πόλης και του λιμένα και παράλληλα τα ιδιαίτερα δημογραφικά, κοινωνικοπολιτισμικά και παραγωγικά χαρακτηριστικά της πόλης. Στόχος είναι να γίνει κατανοητή η ιστορική συνεργατική σχέση πόλης και λιμένα, αλλά και η κοινωνικοπολιτισμική εξέλιξη του τόπου, όπως διαμορφώθηκε από τις γενιές που τον κατοίκησαν από την αρχαιότητα έως σήμερα.

3.1. Ο Πειραιάς στην Προϊστορία

Ο Πειραιάς, τόσο σύμφωνα με την προφορική ιστορία που αποτύπωσε ο Στράβωνας τον 1ο αιώνα π.Χ., όσο και σύμφωνα με σύγχρονες αρχαιολογικές και γεωλογικές μελέτες, στα πρώτα στάδια της δημιουργίας υπήρξε νησί, εκδοχή την οποία άλλωστε ενισχύουν και πλείστες ετυμολογικές αναλύσεις του ονόματός του. Συγκεκριμένα, κατά την πρώιμη περίοδο της Ολοκαίνου εποχής, ο βραχώδης λόφος του Πειραιά συνδεόταν με την ηπειρωτική Αττική. Κατά την ύστερη έως την τελευταία Νεολιθική Περίοδο (4850–3450 π.Χ.), ο Πειραιάς μετατράπηκε σε νησί, λόγω της αύξησης της στάθμης της θάλασσας. Μεταξύ 2850 και 1550 π.Χ., στην Πρώιμη και Μέση Εποχή του Χαλκού, ο Πειραιάς χωριζόταν από την ηπειρωτική χώρα από μια μεγάλη αλλά όλο και πιο ρηχή λιμνοθάλασσα, η οποία λόγω των συνεχών προσχώσεων ιζημάτων ιδίως του Κηφισού ποταμού, βαθμιαία μετατράπηκε σε έναν αβαθή ελώδη χώρο, τον οποίο οι αρχαίοι αποκαλούσαν αλίπεδον. (GOIRAN, JEAN-PHILIPPE et al.;, 2011)

Η περιοχή του Πειραιά κατοικήθηκε ήδη από την προϊστορική εποχή, στο λόφο της Μουνιχίας, της σημερινής Καστέλλας, που ήταν το πρώτο κομμάτι που αναδύθηκε από τη θάλασσα. Άλλωστε αυτό μαρτυρούν και τα λεγόμενα θεόσπιτα, που βρέθηκαν στην κορυφή του Λόφου της Καστέλλας και θεωρούνται ως οι αρχαιότερες ανθρώπινες κατασκευές. Η ύπαρξη θεόσπιτων στους δύο ψηλότερους λόφους του Πειραιά (Καστέλλα και Πλατεία Σερφιώτου) επιβεβαιώνει ότι μόνο τα βουνά εξείχαν από τη θάλασσα. Οι Μινύες, λαός θαλασσινός, διωγμένοι από τους Θράκες, έφυγαν από τη Βοιωτία και κατοίκησαν την Καστέλλα, την οποία ονόμασαν Μουνιχία προς τιμήν του Βασιλιά τους Μούνιχου. Στον λόφο αυτό δημιουργήθηκε και οχυρώθηκε ο πρώτος οργανωμένος οικισμός, όπου λατρευόταν η Μουνιχία Άρτεμις. (ΜΙΛΕΣΗΣ, 2020) Ο βράχος με το ιερό της Αρτέμιδος Μουνιχίας και το λιμανάκι στα δυτικά του φαληρικού όρμου, ήταν για πολλούς αιώνες, με εξαίρεση ένα ανεξήγητο διάστημα κατά τη μυκηναϊκή εποχή, το μόνο κατοικημένο τμήμα του Πειραιά. Ο λόγος για την καθυστέρηση στην αναγνώριση της στρατηγικής σημασίας της περιοχής ήταν ο αρχικός διαχωρισμός του από τους δρόμους που συνέδεαν την Αθήνα με τον εξωτερικό κόσμο. (ΣΤΑΪΝΧΑΟΥΕΡ, 2010, σ. 10)

Αξίζει πάραυτα να επισημανθεί ότι κατά την αρχαιότητα, 700 χρόνια πριν την εποχή του Θεμιστοκλή, αμέσως μετά τον τρωικό πόλεμο, λειτουργούσε το Φονικό Δικαστήριο της Φρεατίδας, δικαστήριο ισότιμο του Αρείου Πάγου, γεγονός που πιθανώς μαρτυρά μεγαλύτερη ανάπτυξη από αυτήν που ιστορικά γνωρίζουμε για την «άσημη» κόμη του Πειραιά. (ΜΙΛΕΣΗΣ, 2020)

3.2. Ο κλασικός Πειραιάς (5^{ος} και 4^{ος} αιώνες π.Χ.)

Η ίδρυση της αρχαίας πόλης του Πειραιά, η άνοδος και η πτώση της είναι η θαυμάσια ιστορία μιας πόλης που οφείλει τη γέννησή της στο όραμα και τη θέληση του Θεμιστοκλή, ενός από τους πιο διορατικούς πολιτικούς στον αρχαίο κόσμο, την υποδειγματική μορφή της στα οραματικά σχέδια του πατέρα της πολεοδομίας τον Ιππόδαμο από τη Μίλητο, και τη μοναδική της ανάπτυξη στη φωτισμένη ηγεσία του ανθρώπου που έδωσε το όνομά του στο χρυσό αιώνα του ελληνικού πολιτισμού, τον Περικλή. Το λιμάνι και η πόλη του Πειραιά αποτέλεσαν τη βασική προϋπόθεση για την Αθηναϊκή Αυτοκρατορία, το θεμέλιο λίθο και την καρδιά της αθηναϊκής δημοκρατίας. Ο Πειραιάς άκμασε και παρήκμασε μαζί με την Αθήνα και τις μεγάλες ιδέες που δημιούργησαν το θαύμα της κλασικής Ελλάδας. (ΣΤΑΪΝΧΑΟΥΕΡ, 2010, σ. 10)

3.2.1. Η γένεση του Πειραιά: το όραμα του Θεμιστοκλή

Ο Πειραιάς ως πόλη, ουσιαστικά εμφανίζεται στην ιστορία λίγο πριν από τους Περσικούς Πολέμους, όταν η διορατικότητα του Θεμιστοκλή για το ναυτικό μέλλον της Αθήνας, δεν θα μπορούσε να αφήσει ανεκμετάλλευτο το συνδυασμό του οχυρωμένου λόφου της Μουνιχίας και τριών ασφαλών λιμανιών - τα κλειστά λιμάνια της Ζέας και της Μουνιχίας στους πρόποδες των δυτικών και ανατολικών πλαγιών της αντίστοιχα, και το λιμάνι του Κανθάρου, που προστατεύεται στη δυτική πλευρά του από την Ηετιώνεια. Ο Θεμιστοκλής διαβλέποντας τα πλεονεκτήματα των λιμανιών του Πειραιά, έναντι του έως τότε μεγάλου αλλά ανοιχτού λιμανιού της πόλης, το Φάληρο, ενέταξε τον Πειραιά στο μεγαλόπνοο ναυτικό του πρόγραμμα. Έτσι προέκυψε η γέννηση του Πειραιά που εξαιτίας του η Αθήνα αναδείχθηκε ως ναυτική υπερδύναμη του αρχαίου κόσμου.

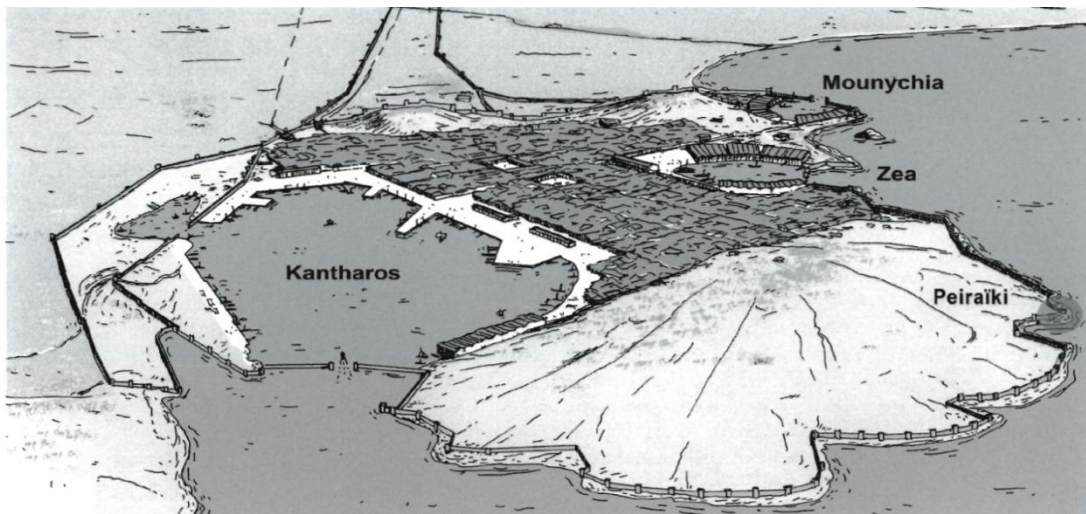
Με το όραμα του και τη δεινή ρητορική του κατάφερε ένα τεράστιο πολιτικό επίτευγμα, να πείσει τους Αθηναίους να παραιτηθούν από μια διανομή μετρητών και να επενδύσουν στη ναυτική δύναμη. Τότε αποφασίστηκε από το δήμο τα κέρδη των 100 ταλάντων, των νομισμάτων από ασήμι από τα ορυχεία του Λαυρίου, που σφραγίζονταν με την κουκουβάγια της θεάς της σοφίας, της Αθηνάς, αντί να διανεμηθούν μεταξύ των πολιτών της Αθήνας (πρόταση του πολιτικού του αντιπάλου Αριστείδα), να επενδυθούν στην κατασκευή ενός ισχυρού πολεμικού στόλου.



Εικόνα 16. Μαρμάρινο πορταίτο του Θεμιστοκλή, το οποίο βρέθηκε κατά τις ανασκαφές στην Όστια της Ιταλίας. Πηγή: (ΕΠΕΤΕΙΑΚΟ ΕΤΟΣ ΘΕΡΜΟΠΥΛΕΣ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ 2020)

Για να πείσει το δήμο για την ενίσχυση του λιμανιού, ο Θεμιστοκλής επικαλέστηκε την ανάγκη για άμυνα, καθώς ήταν ακόμα νωπές οι αναμνήσεις από τη Σπαρτιατική απόβαση του 510 π.Χ. στο απροστάτευτο Φάληρο, και δεδομένου του κινδύνου μιας αιφνιδιαστικής επίθεσης από τους Πέρσες. Έπεισε τους πολίτες για την ανάγκη οικοδόμησης του Ναυτικού, ώστε να υπερασπιστεί τόσο την αθηναϊκή δημοκρατία όσο και τα στρατηγικά της συμφέροντα. Ωστόσο, για την τελική λήψη της εν λόγω απόφασης, δεν πρέπει να παραβλέπονται προϋπάρχουσες λανθάνουσες αθηναϊκές φιλοδοξίες για μια πιο επιθετική εμπορική στρατηγική, καθώς γινόταν ολοένα και περισσότερο προφανές, ότι το παλιό λιμάνι (Φάληρο) δεν ήταν πλέον κατάλληλο για να δέσουν τα μεγαλύτερα εμπορικά και πολεμικά πλοία που ήταν απαραίτητα για την εφαρμογή αυτής της στρατηγικής. Παράλληλα αποφασίστηκε η οχύρωση του Πειραιά, η οποία ξεκίνησε το 492 π.Χ. αλλά διακόπηκε από τους περσικούς πολέμους. (ΣΤΑΪΝΧΑΟΥΕΡ, 2010, σσ. 13-14)

Η μεταφορά του επίνειου της Αθήνας από τον ανοιχτό κόλπο του Φαλήρου στα κλειστά και βαθιά λιμάνια του Πειραιά, από τον Θεμιστοκλή, ήταν η σημαντικότερη γεωπολιτική απόφαση, η απόφαση τομή, για το εμπορικό και στρατιωτικό ναυτικό μέλλον της αρχαίας Αθήνας, αλλά και για τη δημοκρατία, όπως θα δούμε παρακάτω.



Εικόνα 17. Τα τρία λιμάνια του Πειραιά κατά τον 4^ο π.Χ. αιώνα (Κάνθαρος, Ζέα, Μουνυχία) Πηγή: (LOVEN, STEINHAUER, KOURKOU MELIS, & NIELSEN, 2007)

3.2.2. Η ναυμαχία της Σαλαμίνας

Η δικαίωση του Θεμιστοκλή και των Αθηναίων που εμπιστεύτηκαν την κρίση του, ήρθε μόλις 10 χρόνια αργότερα, στη Ναυμαχία της Σαλαμίνας. Η οξύνοια του Θεμιστοκλή ήταν αυτή που έμελε να αλλάξει όχι μόνο το μέλλον των Αθηνών αλλά όλου του τότε ελληνικού κόσμου το 480 π.Χ., όταν κατά τη δεύτερη εισβολή των Περσών και μετά την προδοσία του Εφιάλτη στις Θερμοπύλες, που οδήγησε στην υποχώρηση των ελληνικών συμμαχικών δυνάμεων προς το νότο, αυτός επέμεινε έναντι του Σπαρτιάτη Ευρυβιάδη να αντιμετωπίσουν τους Πέρσες στα στενά της Σαλαμίνας και όχι στον Ισθμό της Κορίνθου λέγοντας του την περίφημη φράση: «Πάταξον μεν, άκουσον δε».

Ο Θεμιστοκλής, αναγνωρίζοντας ότι οι δυνάμεις ήταν ασύμμετρες, επέμεινε ότι θα κέρδιζαν μόνο στα στενά της Σαλαμίνας, όπου τα μεγάλα περσικά πλοία θα υστερούσαν σε άνεση κινήσεων. Έτσι παραπληροφρώντας σκόπιμα την περσική πλευρά ότι οι ελληνικές δυνάμεις επρόκειτο να αποχωρήσουν το βράδυ, τους παρέσυρε να παρατάξουν βιαστικά το στόλο τους πριν νυχτώσει στα στενά της Σαλαμίνας και στο πρώτο φως του ήλιου να αντικρίσουν τον ελληνικό στόλο έτοιμο όχι να αποχωρήσει αλλά να πολεμήσει φωνάζοντας «Ω παίδες Ελλήνων ίτε, ελευθερούτε πατρίδα, ελευθερούτε δε παίδας, γυναίκας, θεών τε πατρών έδη, θήκας τε προγόνων, νυν υπέρ πάντων αγών»¹⁸ (Αισχύλου Πέρσες, 405). Η σύρραξη ξεκίνησε όταν πρώτο ένα ελληνικό καράβι εμβόλισε ένα φοινικικό. Έως το βράδυ η ναυτική ικανότητα και γενναιότητα των Ελλήνων οδήγησε σε πανωλεθρία των Περσών και των συμμάχων τους Φοινίκων. Παράλληλα με τη ναυμαχία μια ομάδα επίλεκτων Αθηναίων οπλιτών αποβιβάστηκε στην Ψυττάλεια και επιτέθηκε στην περσική φρουρά εξοντώνοντας την. Ο Ξέρξης υποχώρησε με τον εναπομείναντα στόλο προς τον Ελλήσποντο κι από κει στην Περσία. (ΓΡΥΠΑΡΗΣ Ι. Ν., 1979, σσ. 18-22) Η νίκη στη Ναυμαχία της Σαλαμίνας, κατέστησε ουσιαστικά την Αθήνα επικεφαλής όλων των ελληνικών πόλεων, έναντι των Περσών.

Το τρίπτυχο που οδήγησε στη νίκη της ναυμαχίας της Σαλαμίνας ανατρέποντας τα αριθμητικά δεδομένα, ήταν η στρατηγική ευφυΐα του Θεμιστοκλή, η ανώτερη ναυτική τέχνη και ναυπηγική και το ελεύθερο φρόνημα των Ελλήνων.

Ο ίδιος ο Περικλής, αργότερα, απευθυνόμενος στους Αθηναίους και αναγνωρίζοντας τον άθλο των προγόνων του, είπε: “... Ας έχουμε συνείδηση του ότι, για τις πολιτείες, όπως και για τους ιδιώτες, η μεγαλύτερη δόξα αποκτιέται με την αντιμετώπιση του μεγαλύτερου

¹⁸ Μετάφραση: Εμπρός, των Ελλήνων / γενναία παιδιά! να ελευθερώσετε πατρίδα, / τέκνα, γυναίκες και των πατρικών θεών σας / να ελευτερώσετε τα ιερά και των προγόνων / τους τάφους· τώρα για όλα `ναι που πολεμάτε.

κινδύνου. Οι πατέρες μας αντιστάθηκαν στους Μήδους χωρίς καν να έχουν την μεγαλύτερη δύναμη που διαθέτομε εμείς σήμερα. Εγκαταλείποντας τα λίγα που είχαν και με περισσότερη θέληση παρά τύχη, με περισσότερη τόλμη παρά δύναμη, όχι μόνο έδιωξαν τους βαρβάρους, αλλά δημιούργησαν την δύναμη που έχουμε σήμερα. Ας μην φανούμε κατώτεροί τους. Ας πολεμήσουμε τους εχθρούς μας με όλη μας τη δύναμη κι ας προσπαθήσουμε να μην αφήσουμε στους απογόνους μας μικρότερη κληρονομιά από εκείνη που λάβαμε”. (Θουκυδίδης Ιστορίαι 1.144.3, μετάφραση Αγγ. Βλάχος) (ΘΟΥΚΥΔΙΔΗΣ, ΙΣΤΟΡΙΑΙ, 2012)

Η Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας Κ. Σακελλαροπούλου στο μήνυμά της, κατά το επετειακό έτος 2020 των 2.500 χρόνων από τη μάχη των Θερμοπυλών και τη ναυμαχία της Σαλαμίνας, τις αναγνωρίζει ως σταθμό στον ιστορικό χρόνο, επισημαίνοντας ότι *«ήταν τότε που οι στρατιωτικά υποδεέστεροι επιστράτευσαν το φρόνημα και την νόηση, την εφευρετικότητα και την ευφυΐα τους, για να υπερασπιστούν όχι μόνον τα εδάφη τους από τον ξένο εισβολέα αλλά και έναν τρόπο σκέψης και κατανόησης του κόσμου. Ένα σύμπαν αξιών και πρακτικών οργάνωσης της συλλογικής ζωής, που είχε αρχίσει να διαμορφώνεται και έπρεπε με κάθε θυσία να προστατευτεί από την ξένη επιβολή»*. (ΕΠΕΤΕΙΑΚΟ ΕΤΟΣ ΘΕΡΜΟΠΥΛΕΣ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ 2020)

Ο Θεμιστοκλής, πριν παρέλθουν 10 χρόνια από τη ναυμαχία της Σαλαμίνας (περί τα 470 π.Χ), οστρακίστηκε και έζησε εξόριστος και περιπλανώμενος, έως ότου κατέληξε στην αυλή του Αρταξέρξη (Βασιλιά της Περσίας). Επέστρεψε μόνο μετά το θάνατό του, όταν σύμφωνα με δική του επιθυμία, τα οστά του μεταφέρθηκαν από τα παιδιά του στον Πειραιά¹⁹.

¹⁹ Το σημείο ταφής του Θεμιστοκλή διεκδικείται από δύο διαφορετικές περιοχές την Πειραιϊκή χερσόνησο και την Άκρα Θεμιστοκλέους μετά την Ηετιώνεια Ακτή και ο προσδιορισμός του αποτελεί ζητούμενο για ιστορικούς και αρχαιολόγους.

3.2.3. Η ακμή του Πειραιά: η φωτισμένη ηγεσία του Περικλή

Η απόφαση του Θεμιστοκλή για την οχύρωση του λιμανιού του Πειραιά και τη δημιουργία νέου στόλου δικαιώθηκε όχι μόνο από τον ρόλο που έπαιξε ο στόλος στους Περσικούς Πολέμους, αλλά και από την ανάπτυξη του ίδιου του Πειραιά, ο οποίος, όπως είχε φανταστεί, έγινε ο πυρήνας της πρώτης μεγαλουπόλεως της Μεσογείου για τη στρατιωτική-πολιτική και οικονομική ανάπτυξη της αθηναϊκής αυτοκρατορίας και της δημοκρατίας που συνδέθηκε με αυτήν. Η ανάπτυξη της Αθήνας με βάση αυτή τη διπλή δυναμική προς τη ναυτική αυτοκρατορία και τη δημοκρατία επρόκειτο να αποτελέσει τον στόχο προς τον οποίο θα εργαζόταν με συνέπεια η επόμενη γενιά Αθηναίων ηγετών.

Χάρη στον Περικλή, ο οποίος συνέχισε την παράδοση του Θεμιστοκλή, ο Πειραιάς εξελίχθηκε πολύ γρήγορα στο στρατιωτικό, εμπορικό και ως ένα βαθμό και πολιτικό κέντρο της αθηναϊκής πολιτείας.

Ο Πειραιάς ως εμπορικό κέντρο, μαζί με τα ορυχεία αργυρομεταλλεύματος στο Λαύριο, επρόκειτο να γίνει η πλουσιότερη πηγή εσόδων για τα δημόσια ταμεία της Αθηναϊκής Πολιτείας και το υλικό προαπαιτούμενο για μια άνθηση των τεχνών και των γραμμάτων που δεν είχαν προηγούμενο στην ιστορία της ανθρωπότητας. Η οικονομική ευημερία αλλά και η ίδια η ύπαρξη της Αθήνας εξαρτιόταν από το πειραιώτικο εμπόριο.

Πρώτον, το λιμάνι εξασφάλιζε τον εφοδιασμό της πόλης με βασικά αγαθά, όπως σιτάρι για τη σίτιση του πληθυσμού, ξυλεία για τη ναυπηγική, ορυκτά μεταλλεύματα και δούλους. Όσον αφορά το σιτεμπόριο, λόγω της μικρής αθηναϊκής παραγωγής τα ελληνικά πλοία που ελλιμενίζονταν στον Πειραιά ήταν υποχρεωμένα να πωλήσουν στην τοπική αγορά το σύνολο του φορτίου τους, ενώ τα ξένα πλοία τα 2/3 του φορτίου τους σε σιτηρά. Η επιβολή των νόμων ήταν αρμοδιότητα ενός ειδικού σώματος σιτοφυλάκων και οι ποινές ήταν εξαιρετικά σκληρές.

Δεύτερον, το λιμάνι ήταν σημαντική πηγή δημοσίων εσόδων λόγω των λιμενικών φόρων, της πεντηκοστής (2% επί της αξίας εισερχόμενων και εξερχόμενων φορτίων) και του ελλιμενίου που κατέβαλλαν οι επιβάτες.

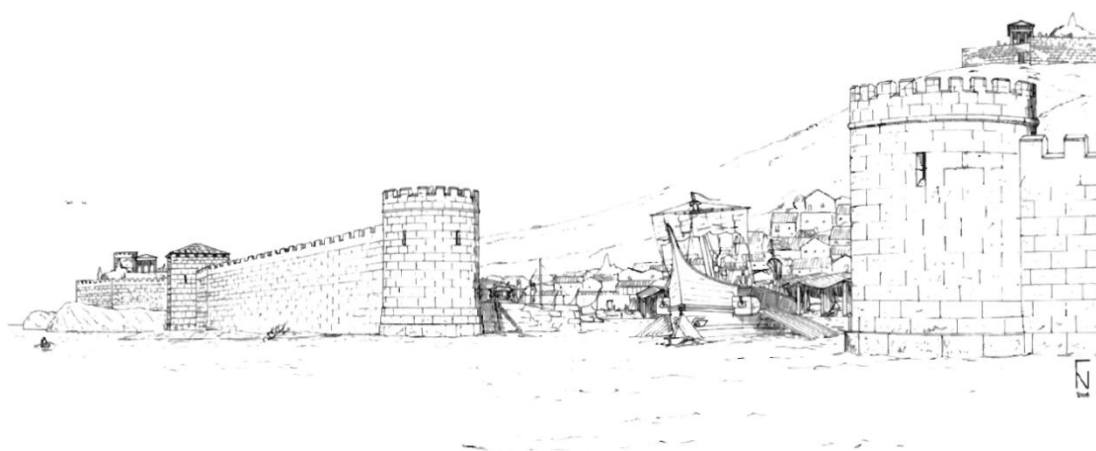
Πέραν όλων, όμως, η Αθήνα λόγω του λιμανιού της, απέκτησε το κύρος μιας πρωτεύουσας του κόσμου. Ο Πειραιάς είχε γίνει το κέντρο της Μεσογείου, το μέρος συνάντησης εμπόρων από όλο τον κόσμο, το πρώτο διεθνές τραπεζικό κέντρο και χρηματιστήριο εμπορευμάτων, και ταυτόχρονα ένας ταχύτατα αναπτυσσόμενος κόμβος βιοτεχνικής δραστηριότητας. (ΣΤΑΪΝΧΑΟΥΕΡ, 2010, σσ. 17-18)

Αλλά και σε στρατιωτικό επίπεδο, ο Περικλής αναγνωρίζοντας τη σημασία της ναυτικής δύναμης, απευθυνόμενος στους Αθηναίους πολίτες, κατά την έναρξη του πελοποννησιακού πολέμου (περί το 430 π.Χ.), θέλοντας να τονώσει την εμπιστοσύνη τους στο ναυτικό είχε πει “μέγα γαρ το της θαλάσσης κράτος”, φράση η οποία αναγράφεται αναλλοίωτη στο έμβλημα του σύγχρονου Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού, και συνέχισε λέγοντας “... ας στρέψομε όλη μας την προσπάθεια στην υπεράσπιση της πολιτείας μας και της θαλασσοκρατορίας μας.... Δεν πρέπει να θρηνούμε τα σπίτια μας και τα κτήματά μας, αλλά τους ανθρώπους μας.... Και αν πίστευα πως μπορώ να σας πείσω, θα σας έλεγα να τρέξετε σεις οι ίδιοι να τα καταστρέψετε για να δείξετε στους Πελοποννησίους ότι δεν θα υποκύψετε για να τα σώσετε” (Θουκυδίδης Ιστορίαι 1.143.5, μετάφραση Αγγ. Βλάχος) (ΘΟΥΚΥΔΙΔΗΣ, ΙΣΤΟΡΙΑΙ, 2012). Προφανώς ο Περικλής ως πολιτεία εννοεί τους πολίτες και μετοίκους της Αθήνας και όχι τα κτίσματα, που σήμερα θαυμάζουμε, τα οποία θεωρεί δευτερευούσης σημασίας έναντι του στόλου.

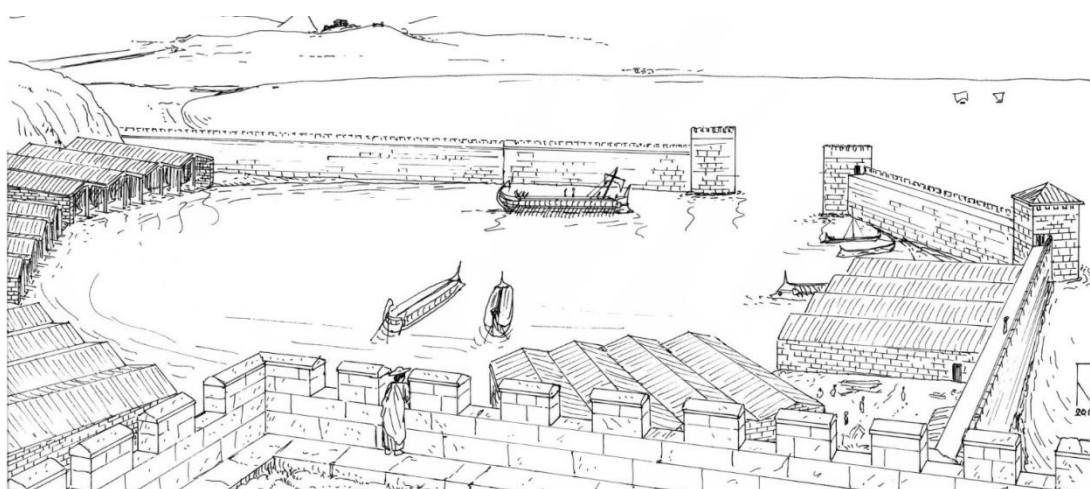
Ο Περικλής, λόγω του λοιμού των Αθηνών, που έπληξε και τον ίδιο, δεν πρόλαβε τη λήξη του Πελοποννησιακού πολέμου, η οποία οδήγησε στην ανάκτηση της ναυτικής ηγεμονίας στο Αιγαίο.

3.2.4. Η οχύρωση της πόλης και των λιμένων

Από τα πρώτα έργα που συνεχίστηκαν αμέσως μετά τους περσικούς πολέμους και μετά την ολοκλήρωση της οχύρωσης του Άστεως, ήταν η οχύρωση του Πειραιά το 460 π.Χ.. Το τείχος είχε μήκος 11 χλμ. περίπου, προστάτευε τα τρία λιμάνια, αλλά άφηνε έξω την ακτή της Πειραιϊκής. : (ZEA HARBOUR PROJECT, 2012 a)



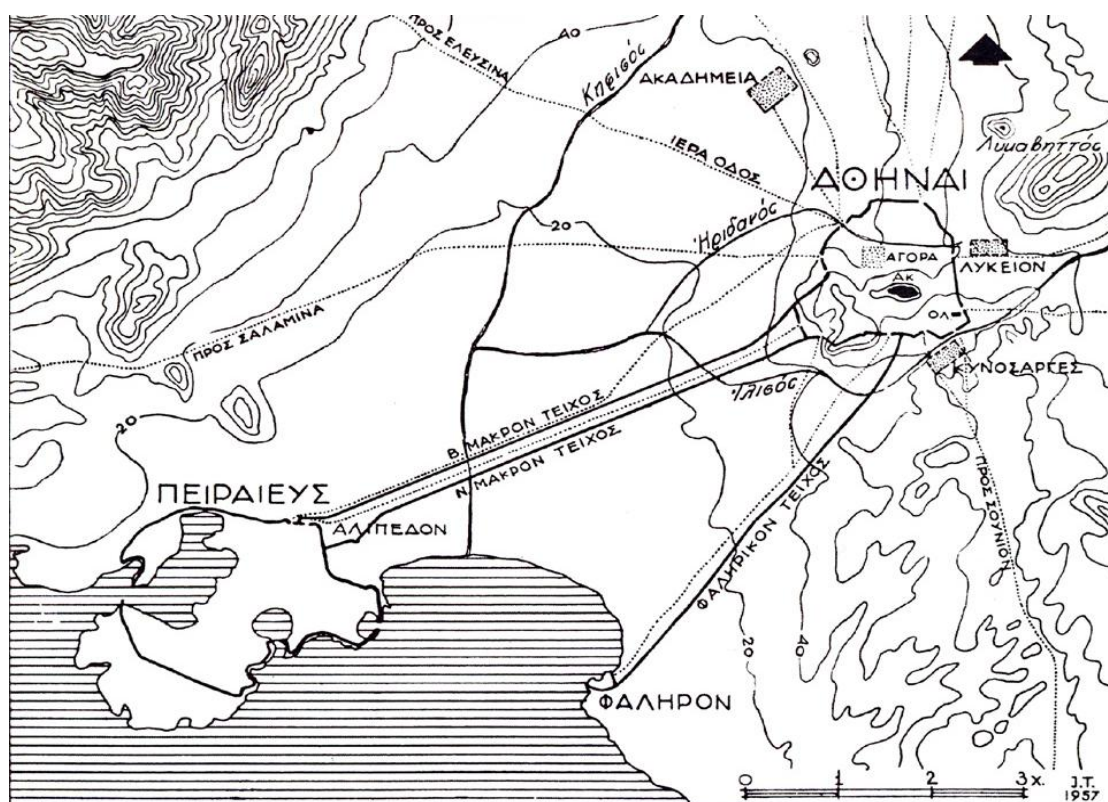
Εικόνα 18. Αναπαράσταση της εισόδου του Λιμένα της Μουνηχίας (Μικρολίμανο) κατά τον 4^ο αιώνα π.Χ., όπου φαίνεται η οχύρωση που προστάτευε το λιμένα, από τον Γ. Νάκα, Πηγή: (LOVEN, STEINHAUER, KOURKOUMELIS, & NIELSEN, 2007)



Εικόνα 19. Αναπαράσταση του λιμένα της Μουνηχίας κατά τον τον 4^ο αιώνα π.Χ. από τον Γ. Νάκα, Πηγή: (ZEA HARBOUR PROJECT, 2012 a)

3.2.5. Τα Μακρά Τείχη

Παράλληλα με την οχύρωση του Πειραιά, η Αθήνα απέδειξε την επιθυμία της να διατηρήσει τον διπλό θαλάσσιο και χερσαίο χαρακτήρα της αποφασίζοντας να κατασκευάσει τα Μακρά Τείχη ένα διπλό τείχος μήκους δώδεκα χιλιομέτρων, που θα αποτελούσε τη σύνδεσή της με τη θάλασσα. Αρχικά κατασκευάστηκαν το Βόρειο και το Φαληρικό τείχος (458-457 π.Χ.)²⁰ για την ασφαλή σύνδεση της Αθήνας με το επίνειό της. Το Φαληρικό τείχος όμως δεν προστάτευε επαρκώς γιατί ο εχθρός θα μπορούσε να εισβάλει από τον φαληρικό όρμο που δεν προστατευόταν με θαλάσσιο τείχος. Για το λόγο αυτό ακολούθησε από τον Περικλή η κατασκευή του Νότιου ή Διάμεσου τείχος 180 μ. νοτιότερα του Βορείου σκέλους (446-445 π.Χ.). Έτσι αντικαθίσταται το τρίγωνο που περιέκλειε ένα μεγάλο μέρος του λεκανοπεδίου από έναν στενό διάδρομο πλάτους μόλις 180 μέτρων, ο οποίος, μαζί με τις οχυρώσεις της Αθήνας και του Πειραιά, θα αποτελούσε για περισσότερο από έναν αιώνα το απόρρητο φρούριο μιας ναυτικής αυτοκρατορίας (ΣΤΑΪΝΧΑΟΥΕΡ, 2010, σ. 17).



Εικόνα 20. Χάρτης που εμφανίζει την οχύρωση του Πειραιά και της Αθήνας, καθώς και τα Μακρά τείχη (Βόρειο, Φαληρικό και Διάμεσο) Πηγή: (ΜΟΝΙΟΥΔΗ-ΓΑΒΑΛΑ, 2015)²¹

²⁰ Το Φαληρικό τείχος εγκαταλείφθηκε οριστικά το 413 π.Χ.

²¹ Η Μονιούδη Γαβαλά παραπέμπει στον Ι.Τραυλό (1960, 1993)

3.2.6. Η μορφή της πόλης του Πειραιά: το σχέδιο του Ιππόδαμου

Παράλληλα με την ολοκλήρωση της οχύρωσης άρχισε να κτίζεται η πόλη, μεταξύ 470 και 460 π.Χ. Ο Πειραιάς κτίστηκε εξ αρχής ως νέα πόλη. Ο Περικλής κάλεσε τον Μιλήσιο πολεοδόμο Ιππόδαμο (πατέρα της πολεοδομίας) και του ανέθεσε τη χάραξη της νέας πόλης. Ο Ιππόδαμος δούλεψε πάνω σε δύο αρχές: την ισόνομη κατάτμηση του αστικού χώρου και τον σαφή καθορισμό των χρήσεων της γης (ιδιωτικό – δημόσιο). Έτσι προέκυψε, για πρώτη φορά στην ιστορία, ένα πρότυπο πόλης που εφάρμοζε στην πράξη τις αρχές της Δημοκρατίας.

Η μορφή του κλασικού Πειραιά έχει ξεχωριστή σημασία στην κατανόηση των πολεοδομικών εννοιών του Ιππόδαμου, καθώς αποτελεί το μόνο γνωστό έργο του²². Η επιτυχία του σχεδίου του Πειραιά μπορεί να αναγνωριστεί τόσο στην κομψότητα, όσο και στην αποτελεσματικότητα των δομών για τη λειτουργία της πόλης και την ποιότητα των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων της. Η Πυθαγόρεια θεωρία αποτέλεσε τη βάση στη χάραξη των δρόμων και των ελεύθερων χώρων με αποτέλεσμα οι αρμονικές αναλογίες του χώρου να προκαλούν μια γαλήνια αίσθηση ευταξίας. Επιπλέον, η ορθολογική διευθέτηση και ο σαφής διαχωρισμός-καθορισμός των ιδιωτικών και δημόσιων χρήσεων γης έθεσαν τις προϋποθέσεις για την ομαλή λειτουργία της πόλης. Ενώ, η αρχή της ισονομίας στην κατάτμηση του αστικού χώρου (μορφή κατοικίας) ελαχιστοποίησε τις κοινωνικές τριβές.

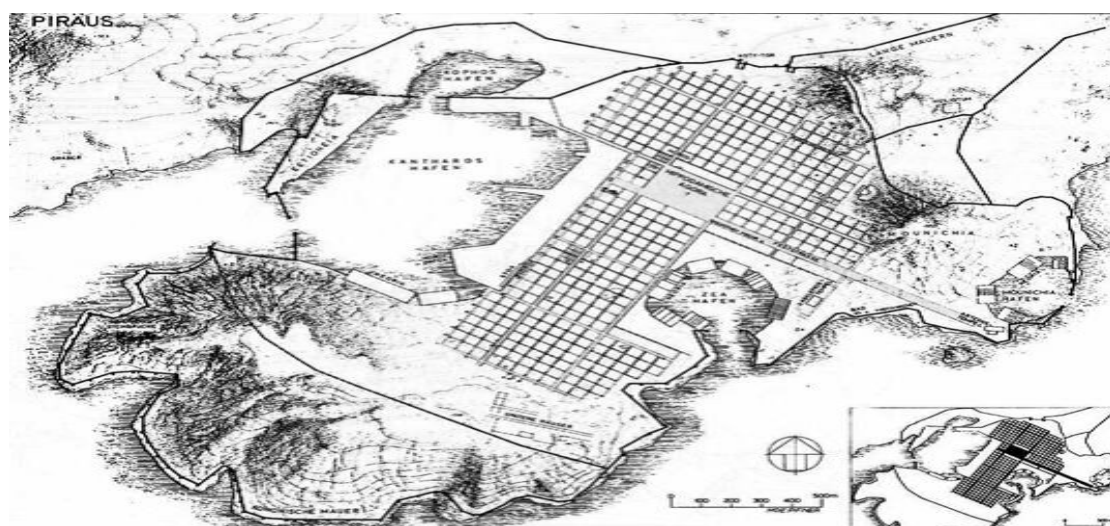
Το σχέδιο του προέβλεψε την οριοθέτηση δύο βασικών δημόσιων χώρων, του Εμπορίου και του Ναυστάθμου. Το Εμπόριον (εμπορικό λιμάνι) βρισκόταν στο κεντρικό τμήμα της ανατολικής πλευράς του λιμένα Κανθάρου (σημερινός κεντρικός λιμένας Πειραιά) και ο Ναύσταθμος εκτεινόταν στα λιμάνια της Μουνιχίας (Μικρολίμανο), της Ζέας και του ανατολικού τμήματος του Κανθάρου (μετά το Εμπόριον έως την είσοδο του λιμένα). Η εσωτερική διάταξή τους προσαρμόστηκε στη γραμμή της παραλίας και κατά συνέπεια ήταν ανεξάρτητη από τον υπόλοιπο πολεοδομικό σχεδιασμό (Ιπποδάμειο). Ο διαχωρισμός και η προστασία των δημόσιων εγκαταστάσεων επετεύχθη μέσω ενός περιβόλου. Σε κάθε λειτουργία αντιστοιχούσε μια αγορά (κέντρο). (ΣΤΑΪΝΧΑΟΥΕΡ, 2010, σ. 95)

Σύμφωνα με τον περιηγητή Πausανία, ο οποίος αποβιβάσθηκε στο λιμάνι της Ζέας αρχίζοντας την περιήγησή του από τον Πειραιά, το 145 μ.Χ. περίπου, στη μακρά στοά του

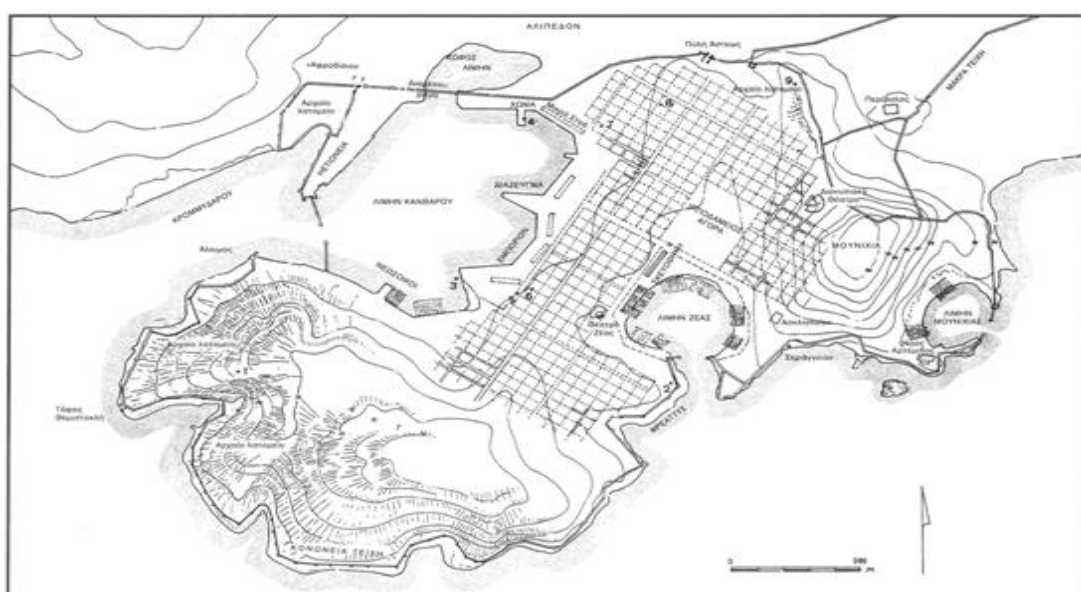
²² Σύμφωνα με τον Σταϊνχάουερ ο σχεδιασμός των Θουρίων στην Κάτω Ιταλία, αποδίδεται στον Ιππόδαμο, αποκλειστικά λόγω της συμμετοχής του στην ίδρυση της αθηναϊκής αποικίας, ενώ το σχέδιο της Ρόδου φέρει απλά την επιρροή του, όπως και της Ολύνθου κλπ.

Πειραιά βρισκόταν η παραλιακή αγορά, για όσους κατοικούσαν κοντά στη θάλασσα, ενώ εκείνοι που έμεναν μακριά από το λιμάνι είχαν άλλη αγορά. (ΠΑΥΣΑΝΙΑΣ, 1992, σ. 23)

Τη δομή της πόλης του Πειραιά τεκμηρίωσαν οι ανασκαφές της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας. Το οδικό δίκτυο της πόλης ήταν πυκνό με τρεις πλατιές λεωφόρους. Δύο μεγάλες πλατείες, μία εξ αυτών η Ιπποδάμειος Αγορά. Η σκευοθήκη του αρχιτέκτονα Φίλωνα, έργο του 4ου αιώνα π.Χ., μήκους 130 περίπου μέτρων προοριζόταν για τη φύλαξη των εξαρτημάτων των πλοίων. Πίσω από τη σκευοθήκη του Φίλωνα βρισκόταν η Αγορά και μια μεγάλη έκταση που διέσχιζε την πόλη και προοριζόταν για την ανέγερση των δημόσιων κτιρίων και μνημείων. (HOEPFNER, 1997)

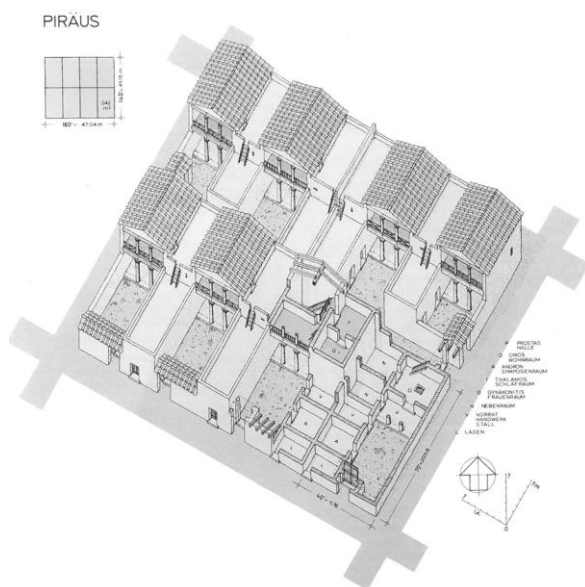


Εικόνα 21. Η Ιπποδάμεια χάραξη της πόλης του Πειραιά. Πηγή (HOEPFNER, 1997, σ. 27)



Εικόνα 22. Η Ιπποδάμεια χάραξη της πόλης του Πειραιά, με διαφοροποιημένη ελαφρώς τη θέση της Αγοράς. Πηγή: (ΣΤΑΪΝΧΑΟΥΕΡ, 2010, σ. 89)

Πέραν της οριοθέτησης των εμπορικών και πολιτικών-στρατιωτικών λειτουργιών, το έργο του Ιππόδαμου, συνίστατο στη δημιουργία του αστικού ιστού, μέσω της χάραξης παράλληλων δρόμων, που τέμνονταν κάθετα, ώστε να προκύπτουν οικοδομικά τετράγωνα, χαραγμένα με ακρίβεια, που εν συνεχεία χωρίζονταν σε οικόπεδα ίσου εμβαδού με ομοιόμορφες κατοικίες, θυμίζοντας μια σύγχρονη συνοικία παρατεταγμένων οικιών (αρχή ισονομίας).



Εικόνα 23. Το τυπικό ιπποδάμειο οικοδομικό τετράγωνο (Σχέδιο των W.Hoerfner και L. Schwandner, 1994) Πηγή: (ΣΤΑΪΝΧΑΟΥΕΡ, 2010, σ. 90)



Εικόνα 24. Αναπαράσταση κατοικιών στον κλασικό Πειραιά Πηγή: (HOEPFNER, 1997, σ. 27)

Εν κατακλείδι, μπορεί να ειπωθεί ότι ο Ιππόδαμος, σε μια ανθρωποκεντρική προσέγγιση της πόλης και της ειρηνικής συνύπαρξης και διάδρασης των πολιτών, δημιούργησε για πρώτη φορά στην ιστορία, ένα πρότυπο πόλης, την πόλη του Πειραιά, που ενσωμάτωνε τις αρχές της Αρμονίας και της Δημοκρατίας²³.

²³ Ο W. Hoerfner τονίζει την πολιτική πλευρά της πολεοδομικής λογικής, ενώ ο Α.Φ.Λαγόπουλος θεωρεί ότι με την ισονομία συμβαδίζουν η συμμετρία και η κοσμική τάξη (ΜΟΝΙΟΥΔΗ-ΓΑΒΑΛΑ, 2015, σσ. 9-10)

3.2.7. Διοικητική δομή και πληθυσμιακή σύνθεση της πόλης

Ο Πειραιάς ήταν ένας από τους πέντε (05) δήμους του Άστεως. Σύμφωνα με την περιγραφή του Αριστοτέλη για την αθηναϊκή πολιτεία, ο τρόπος διακυβέρνησης του Πειραιά δεν είχε τίποτα κοινό με την οργάνωση των άλλων δήμων. Ο δήμαρχος Πειραιά ήταν δημόσιος λειτουργός, δηλαδή επιλεγόταν με κλήρωση από όλους τους πολίτες της Αθήνας. Οι αρχές που φέρουν την αρμοδιότητα εφαρμογής του νόμου κατανέμονται εξίσου μεταξύ Αθήνας και Πειραιά και από τους 10 αστυνόμους, αγορανόμους και σιτοφύλακες, που κληρώνονται ετησίως οι μισοί τοποθετούνται στον Πειραιά, όπου επιπλέον εδρεύουν οι Επιμελητές Εμπορίου και Νεωρίων.

Συνεπεία της οικονομικής ανάπτυξης ήταν η ταχεία δημογραφική ανάπτυξη του Πειραιά, με την προσέλκυση ελλήνων και αλλοδαπών μετοίκων, αλλά και ετεροδημοτών. Ο πληθυσμός αυτός όμως δεν ήταν σταθερός και αυξομειωνόταν ανάλογα με την ευημερία της πόλης. Άλλωστε, ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού που απασχολείτο στη ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένων των ερετών, ήταν μακριά καθ' όλη τη διάρκεια του καλοκαιριού και κατά τη διάρκεια των ναυτικών επιχειρήσεων. Ο πληθυσμός του Πειραιά, που αριθμούσε 20.000-30.000 σε μια Αττική 200.000-300.000 κατοίκων, πριν τον Πελοποννησιακό ήταν περίπου ίσος με αυτόν της Αθήνας.

Παράλληλα με τους πολίτες, οι οποίοι ήταν περίπου 420 (βάσει του αριθμού των 9-10 μελών της Βουλής και της αναλογία ενός βουλευτή προς κάθε 42 πολίτες), υπήρχε ο μεγάλος αριθμός των μετοίκων και τεχνιτών που προσελκύνονταν από την οικονομική ανάπτυξη της πόλης. Άλλωστε από την εποχή του Θεμιστοκλή είχε χορηγηθεί φοροαπαλλαγή στους μετοίκους και τους τεχνίτες. Σύμφωνα με τις επιτύμβιες επιγραφές, σχεδόν όλοι οι κάτοικοι πέραν των ελλήνων προέρχονταν από την περιοχή της ανατολικής Μεσογείου: τη Μικρά Ασία, τη Φοινίκη, την Κύπρο και τις ακτές της Μαύρης Θάλασσας. (ΣΤΑΪΝΧΑΟΥΕΡ, 2010, σσ. 18-25)

3.2.8. Κοινωνία και Πολιτισμός

Ο Πειραιάς, ως δημιούργημα του Θεμιστοκλή υπήρξε κάτι ευρύτερο από ένα λιμάνι, ήταν η αποτύπωση, ως έννοια και ως πραγματικότητα της πνευματικής σύλληψης του Θεμιστοκλή για την τεράστια πολιτειακή αλλαγή που θα έθετε τις βάσεις της δημοκρατίας των πολιτών στην αρχαία Αθήνα.

Ο Θεμιστοκλής, μετά την εκλογή του, το 493 π.Χ., ως ηγέτης των Αθηναίων, έθεσε σε εφαρμογή το πολιτικό του πρόγραμμα, το οποίο πέραν της εξωτερικής αντιμετώπισης των Περσών, εσωτερικά αφορούσε την ενίσχυση του ναυτικού και την προώθηση της τάξης των θητών²⁴, της χαμηλότερης κοινωνικής τάξης,.

Η ριζοσπαστική αυτή πολιτική στρατηγική σήμαινε ουσιαστικά τη ρήξη με την παράδοση και την εγκατάλειψη του άστεως. Η μετατόπιση του κέντρου βάρους της οικονομίας και του στρατού από τη γη στη θάλασσα, ουσιαστικά άλλαξε τις πολιτικές ισορροπίες, όπου η δύναμη των ευγενών πλουσίων γαιοκτημόνων άρχισε να απειλείται από την αναδυόμενη δύναμη του λαού (θητών-ερετών). (ΡΗΓΑΣ, 2015)

Ο Θεμιστοκλής προβαίνοντας σε μια τεράστια πολιτειακή αλλαγή κατέστησε τους φτωχούς θήτες ουσιαστικά πολιτικά ενεργούς, δίνοντας τους οικονομική διέξοδο μέσω της εργασίας τους ως ερετών (αμειβόμενων κωπηλατών) στα αθηναϊκά πλοία, με συνέπεια η τάξη των θητών, των ερετών πλέον, στην εποχή του Θεμιστοκλή, να δεθεί άρρηκτα με το ναυτικό και τη δημοκρατία. Μετατρέποντας την Αθήνα σε ναυτική δύναμη, ο Θεμιστοκλής ουσιαστικά άνοιξε το δρόμο για την εμφάνιση μιας ισχυρής νέας τάξης, της τάξης των ερετών, η οποία στην κορύφωσή της αριθμούσε περίπου 20.000 άτομα, που εγγυήθηκαν την τήρηση των πρώτων δημοκρατικών μεταρρυθμίσεων (αξιωματούχοι με κλήρωση, εισαγωγή του οστρακισμού).

Οι ανισότητες μεταξύ των διαφόρων τμημάτων του πληθυσμού του Πειραιά ήταν μεγάλες, τόσο ως προς το επάγγελμα όσο και ως προς την οικονομική κατάσταση. Η πλουσιότερη κατηγορία και μικρότερη αριθμητικά ήταν οι έμποροι, οι ναύκληροι (έμποροι με το δικό τους πλοίο) και οι τραπεζίτες. Ενώ συντριπτικά μεγάλος ήταν ο αριθμός λιανεμπόρων, ψαράδων και άλλων αυτοαπασχολούμενων, ναυτών και κωπηλατών σε εμπορικά και πολεμικά πλοία, τεχνιτών και εργαζομένων στη βιοτεχνία (ναυπηγεία και εργαστήρια κατασκευής) και στην οικοδομή. Πολλοί εξ αυτών βέβαια ήταν δούλοι. Αναμφίβολα εν

²⁴ Ο Θεμιστοκλής, ο οποίος λόγω της άγνοιας (εκτός Αθηνών) καταγωγής της μητέρας του δεν μπορούσε να γίνει αποδεκτός από τις τάξεις των ευγενών, έπρεπε να στηριχθεί αποκλειστικά στο λαό και συγκεκριμένα στην τελευταία κοινωνική τάξη, την τάξη των θητών.

μέσω αυτού του ετερόκλητου και πολλές φορές μετακινούμενου πληθυσμού της πόλης, υπήρχε, όπως σε όλα τα λιμάνια, ένας υπόκοσμος κακοποιών και ιερόδουλων. Παράλληλα όμως αυτή η πολυπλοκότητα του πληθυσμού της πόλης, με έντονο το εργατικό λαϊκό στοιχείο και το γενικό πλαίσιο εξάρτησης πλούσιων και φτωχών από τη θάλασσα, είναι ο θεμέλιος λίθος του βαθιά και επίμονα δημοκρατικού προσανατολισμού των Πειραιωτών.

Οι νέες ιδέες που είχαν επικρατήσει στην ίδρυση και την πολεοδομική οργάνωση του Πειραιά και οι στενοί δεσμοί και οι καθημερινές επαφές με ξένους, είτε επισκέπτες είτε μόνιμους εμπόρους, οδήγησαν σε ένα πολιτιστικό άνοιγμα στον κόσμο, όπως φαίνεται από την ανοχή, ακόμη και τη συμμετοχή σε ξένες λατρείες, που πρέπει να συνέβαλαν στην αποξένωση των Πειραιωτών τους από τους πολύ πιο συντηρητικούς Αθηναίους. (ΣΤΑΪΝΧΑΟΥΕΡ, 2010, σσ. 21-22)

Το πρωτόγνωρο υλικό και πολιτιστικό ζενίθ της πόλης αποδεικνύεται από το θέατρό της, το οποίο ανταγωνίστηκε αυτό της Αθήνας και από τη λαμπρότητα των εορτών της. Αξίζει να επισημανθεί ότι η Πολιτεία του Πλάτωνα ξεκινά με τον Σωκράτη να εξιστορεί την επίσκεψη του στον Πειραιά για να παρακολουθήσει τις εορταστικές εκδηλώσεις Βενδίδεια για τη θεά Άρτεμη (ΜΙΛΕΣΗΣ Σ. , 2017), μάλιστα η συζήτηση που ακολουθεί για την ιδανική πολιτεία λαμβάνει χώρα στον Πειραιά στο σπίτι του Πολέμαρχου.²⁵ (ΓΡΥΠΑΡΗΣ Ι. , 1950)

Το πολιτικό φρόνημα των Πειραιωτών αποτυπώνεται στον ρόλο που έπαιξαν, τόσο κατά τη ναυμαχία της Σαλαμίνας, όσο και κατά τη διάρκεια του Πελοποννησιακού Πολέμου. Ο Πειραιάς και ο πληθυσμός του αποτελούν ένα πραγματικά δημοκρατικό περιβάλλον, που θα παίξει καταλυτικό ρόλο στην εξέλιξη του πολέμου, ιδίως στις μεγάλες κρίσεις του 411 και 404 π.Χ. (ΣΤΑΪΝΧΑΟΥΕΡ, 2010, σ. 22)

Ως πρώτη μεγάλη στιγμή αξίζει να σημειωθεί το 411 π.Χ. όταν μετά την καταστροφή στη Σικελία, οι 400 που ανέλαβαν προσωρινά κυβέρνηση απολυταρχικά και δεν παρέδωσαν την εξουσία στο νέο δήμο των 5.000, όπως είχε αποφασίσει η Εκκλησία του Δήμου. Ο στόλος αντέδρασε δυναμικά, καθώς τα πληρώματα αποτελούνταν κατά βάση από θήτες που έχαναν τα πολιτικά τους δικαιώματα με την κατάργηση της δημοκρατίας. Οι ναύτες στασίασαν εναντίον της ολιγαρχικής διακυβέρνησης, με πρωτοστάτες το πλήρωμα του ιερού αθηναϊκού πλοίου Πάραλος και εξέλεξαν νέους στρατηγούς, παράλληλα όμως συνέχισαν τον πόλεμο εναντίον των Σπαρτιατών. Παρόλα αυτά το κλίμα στην Αθήνα άρχισε να αλλάζει σταδιακά. Το τελικό χτύπημα όμως στη διακυβέρνηση των 400 ήταν η εξέγερση

²⁵ Στην Πολιτεία του Πλάτωνα (εδάφ. 327α) , ο Σωκράτης λέγει: «Κατέβην χθες εις Πειραιά μετά Γλαύκωνος του Αρίστωνος προσευζόμενος τε τη θεώ και άμα την εορτήν...»

της φρουράς της Ηετιώνειας, καθώς υπήρχαν υποψίες ότι οι 400 θα συνθηκολογούσαν με τους Σπαρτιάτες, οι οποίες μάλιστα είχαν ενταθεί με την οχύρωση της Ηετιώνειας στον Πειραιά, που πιθανώς αποσκοπούσε στην εξασφάλιση πρόσβασης στο λιμάνι του Πειραιά για τους Σπαρτιάτες. Το τέλος του ολιγαρχικού καθεστώτος ήρθε και την εξουσία ανέλαβε προσωρινά ο δήμος των 5.000. (ΠΑΠΑΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ, 1886, σσ. 647-648) και (ΚΛΑΣΣΙΚΟΣ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΣ Τ.Γ1, 1972)

Ως δεύτερη μεγάλη στιγμή, αξίζει να σημειωθούν τα γεγονότα του 404 π.Χ. όταν οι Αθηναίοι, συνθηκολόγησαν με τους Σπαρτιάτες και υποχρεώθηκαν να γκρεμίσουν τα Μακρά Τείχη και τις οχυρώσεις του Πειραιά, να μη διατηρούν στόλο με περισσότερα από 12 πλοία, να καταστρέψουν τους νεωσοίκους, να δεχτούν πίσω όλους τους ολιγαρχικούς εξόριστους και να ακολουθούν τους Σπαρτιάτες στις εκστρατείες τους. Τότε διορίστηκαν οι Τριάκοντα, οι οποίοι ξεκίνησαν ένα πρόγραμμα κάθαρσης που οδήγησε σε διώξεις δημοκρατικών αλλά και πλούσιων μετοίκων με στόχο τη δήμευση της περιουσίας τους. Τον Ιανουάριο του 403, μια ομάδα δημοκρατικών εξόριστων ξεκίνησαν ανταρτοπόλεμο, που οδήγησε στην κατάληψη του Πειραιά από τους δημοκρατικούς τον Μάιο του 403. Οι σπαρτιάτες απέκλεισαν τον Πειραιά με 40 πλοία. Τελικά επετεύχθη συμφωνία μεταξύ ολιγαρχικών και δημοκρατικών στη βάση της συμφιλίωσης (Αύγουστος- Σεπτέμβριος 403). Η δημοκρατία αποκαταστάθηκε. (ΠΑΠΑΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ, 1886, σσ. 675-676) και (ΚΛΑΣΣΙΚΟΣ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΣ Τ.Γ1, 1972)

Η αποκατάσταση της δημοκρατίας συνοδεύτηκε από επανέναρξη της πολιτικής του Θεμιστοκλή. Αυτή είναι η περίοδος που ο πειραιώτης ρήτορας Λυσίας²⁶, αδερφός του Πολέμαρχου, ενός εκ των προσώπων του διαλόγου της Πολιτείας, δημοκρατικός στο φρόνιμα, αλλά μέτοικος και όχι πολίτης έως το τέλος της ζωής του, αρχίζει να εργάζεται ως λογογράφος για να επιβιώσει. Τότε είναι που γράφει και το Λόγο Υπέρ Αδυνάτου που διδάσκεται παγκοσμίως και αναδεικνύει την ανάγκη, τόσο της παρέμβασης της πολιτείας υπέρ των αδυνάτων κοινωνικών ομάδων, όσο και της ενεργού συμμετοχής των πολιτών στα πολιτειακά δρώμενα, ώστε να αποφεύγονται οι κοινωνικοί αποκλεισμοί.

²⁶ Ο Λυσίας, ο Δημοσθένης και ο Ισοκράτης είναι οι τρεις αντιπροσωπευτικότεροι ρήτορες της αρχαιότητας, Ανάμεσά τους, από πολλούς καλύτερος θεωρείται ο Λυσίας, ως ο μεγαλύτερος δικανικός και οικουμενικός ρήτορας των αιώνων

3.2.9. Ο Λιμένας του Πειραιά

Οι υποδομές των λιμένων του Πειραιά υποστήριζαν τόσο στρατιωτικές, όσο και εμπορικές λειτουργίες, οι οποίες όμως ήταν σαφώς οριοθετημένες. Ο διπλός ρόλος του Πειραιά, ως ναυτική στρατιωτική βάση της Αθηναϊκής αυτοκρατορίας, αλλά και ως εμπορικό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου, είχε καθοριστικό ρόλο τόσο στην μορφή της πόλης που σχεδίασε ο Ιππόδαμος, όσο και στην πληθυσμιακή σύνθεση της πόλης.

Στο λιμένα του Κανθάρου μετά την είσοδο του λιμένα λειτουργούσε και το εμπορικό λιμάνι, το Εμπόριον, οπότε υποστήριζε τις λειτουργίες τόσο του Εμπορικού όσο και του Πολεμικού Ναυτικού, με σαφή ωστόσο διαχωριστικά όρια μεταξύ τους, ενώ η Ζέα και η Μουνηχία φιλοξενούσαν αποκλειστικά τα πολεμικά πλοία των Αθηναίων, τις αθηναϊκές τριήρεις.

Η πρώτη ανάγνωση της ιστορίας καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η στρατιωτική ναυτική υπεροχή της Αθήνας κατά τους κλασικούς χρόνους βασιζόταν στο ναυτικό στόλο της. Με μια πιο διεισδυτική ματιά όμως γίνεται σαφές ότι για την αθηναϊκή ναυτική αυτοκρατορία, πρωτίστης σημασίας ήταν οι νεώσοικοι στους τρεις λιμένες του Πειραιά, όπου στεγάζονταν εκατοντάδες τριήρεις.

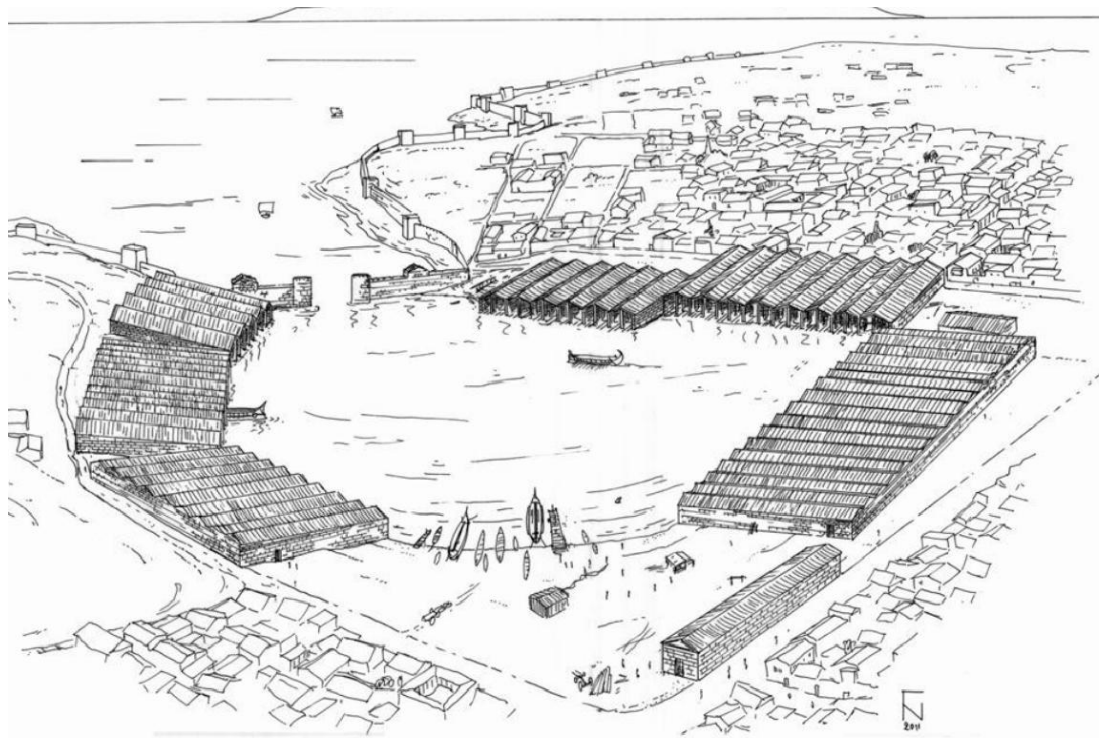
Οι αρχαίοι Αθηναίοι γνώριζαν πολύ καλά τη σημασία των νεωσοίκων του Πειραιά και των υπηρεσιών συντήρησης που παρέχονταν εκεί για τη διατήρηση της ναυτικής τους υπεροχής, γεγονός που αποτυπώνεται και στην επιστολή του Νικία προς τους Αθηναίους, όπου κατά την εκστρατεία στη Σικελία (415-413π.Χ.), τους ενημερώνει για τους κινδύνους που διατρέχουν τα πλοία της αθηναϊκής συμμαχίας, εξαιτίας του ότι δεν μπορούν να βγουν στη στεριά και να συντηρηθούν (Θουκυδίδης, Ιστορία 7.12.3 και 7.12.4)²⁷

Οι ξύλινες τριήρεις, τόσο λόγω φθορών κατά την πλεύση και τη μάχη αλλά όσο και λόγω φθορών στο αγκυροβόλιο ήταν επιβεβλημένο να βγαίνουν στη στεριά, ανά τακτά διαστήματα, προκειμένου να συντηρηθούν και να φυλαχθούν σε στεγασμένους νεώσοικους μαζί με τον εξοπλισμό τους (πανιά, κουπιά, σχοινιά κ.λπ.). Στα τρία λιμάνια του Πειραιά

²⁷ [7.12.3] Κι ας μην το θεωρήσει κανείς φοβερό, που λέω «και στη θάλασσα». Γιατί το ναυτικό μας, όπως το 'χουν πληροφορηθεί κ' εκείνοι, ήτανε βέβαια στην αρχή σε λαμπρή κατάσταση, (επειδή και τα σκάφη ήταν στεγανά και τα πληρώματα ανέπαφα· τώρα όμως και τα πλοία μπάζουνε νερά, αφού βρίσκονται τόσον καιρό στη θάλασσα και τα πληρώματα έχουν ταλαπρωρηθεί. [7.12.4] Και δεν έχομε τη δυνατότητα να σύρομε τα καράβια στη στεριά και να τα στεγνώσομε στον αέρα, αφού τα εχτρικά σκάφη, που είναι ισάριθμα με τα δικά μας κι ακόμη περισσότερα, μας κάνουν να περιμένομε όλη την ώρα πως μπορεί ν' αρμενίσουν καταπάνω μας. (Μετάφραση: Ε.Λαμπρίδη) (ΘΟΥΚΥΔΙΔΗΣ, ΙΣΤΟΡΙΑΙ, 2006-2008)

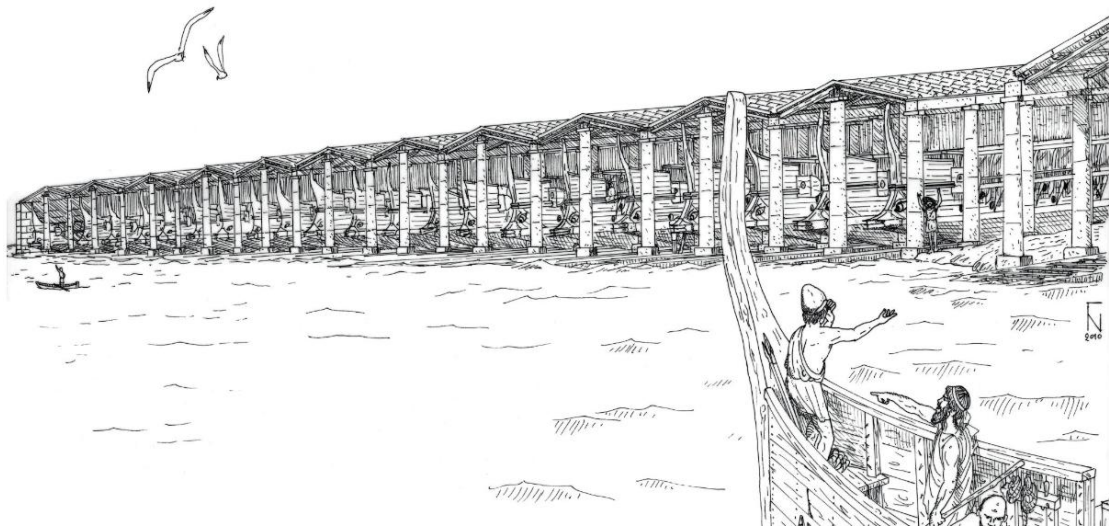
(Κάνθαρο, Ζέα και Μουνιχία) δημιουργήθηκαν οι ναυτικές βάσεις που φιλοξενούσαν τα αθηναϊκά πλοία, όταν αυτά δεν επιχειρούσαν στη θάλασσα. (LOVEN & ΣΑΠΟΥΝΤΖΗΣ, 2014)

Πέραν από τους νεώσοικους, στους ναυστάθμους των λιμένων του Πειραιά, υπήρχαν τα ναυπηγεία, τα οποία ήταν μάλλον ξύλινα παραπήγματα, αλλά και κτίρια αποθήκευσης του εξοπλισμού των πλοίων, όπως ήταν η Σκευοθήκη του Φίλωνος στο λιμάνι της Ζέας. (ΣΤΑΪΝΧΑΟΥΕΡ, 2010, σ. 60)



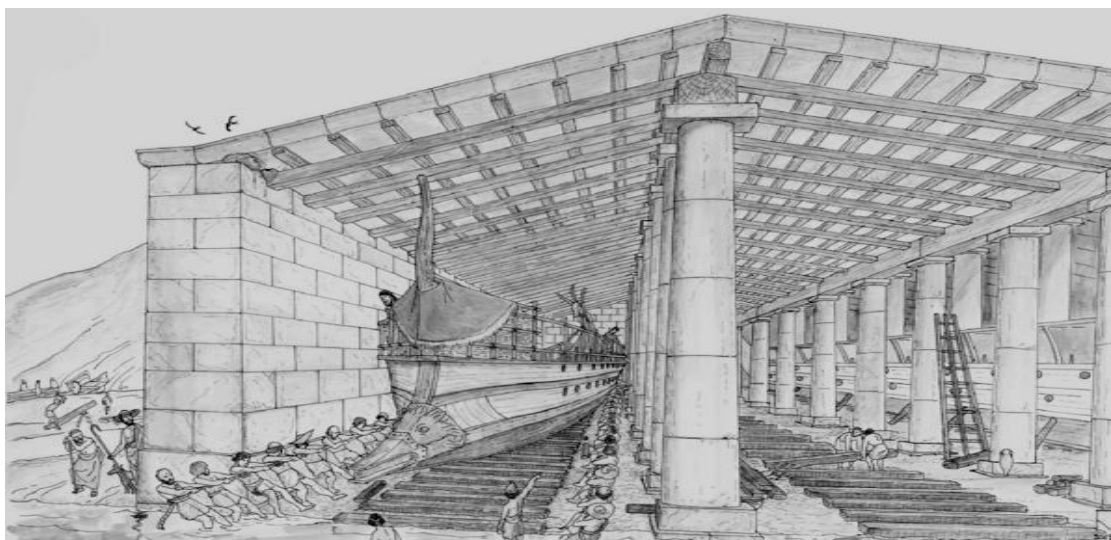
Εικόνα 25. Αναπαράσταση του λιμένα της Ζέας κατά τον 4^ο αιώνα π.Χ. από τον Γ. Νάκα, Πηγή: (ZEA HARBOUR PROJECT, 2014)

Οι νεώσοικοι αποτελούσαν ένα ενιαίο στέγαστρο που χωριζόταν σε παράλληλα διαμερίσματα από κιονοστοιχίες και έκλειναν από πίσω με έναν ενιαίο τοίχο. (ΣΤΑΪΝΧΑΟΥΕΡ, 2010, σ. 63) Σύμφωνα με ανώνυμο Αθηναίο συγγραφέα, οι ναύσταθμοι του Πειραιά ξεπερνούσαν σε μεγαλείο ακόμα και τα αρχιτεκτονήματα της Ακροπόλεως των Αθηνών: «δέσποιν' άπασῶν πόντι Ἀθηναίων πόλι, ὡς μοι καλόν σου φαίνεται τό νεώριον, ὡς καλός ο Παρθενῶν, καλός δ' ὁ Πειραεύς.» (ZEA HARBOUR PROJECT, 2014)



Εικόνα 26. Αναπαράσταση τμήματος των νεωσοίκων της Ζέας από τον Γ. Νάκα, Πηγή: (ZEA HARBOUR PROJECT, 2012 b)

Σύμφωνα με ενάλια αρχαιολογική μελέτη του 21ου αιώνα του Δανικού Ινστιτούτου, το ανωτέρω εικονιζόμενο τμήμα του ναυστάθμου της Ζέας κατά τον 4ο αιώνα π.Χ. φιλοξενούσε 22 διπλούς νεωσοίκους και κάλυπτε έκταση 12.750τ.μ.. Περίπου 8.800 άντρες απαιτούνταν για την επάνδρωση των 44 τριηρών, που φιλοξενούνταν εδώ και αντιπροσώπευαν κάτι λιγότερο από το 12 τοις εκατό των πλοίων του Πειραιά κατά τον αιώνα αυτό. (ZEA HARBOUR PROJECT, 2012 b)



Εικόνα 27. Αναπαράσταση διπλού νεωσοίκου της Ζέας του 4ου αιώνα π.Χ. από τον Γ. Νάκα Πηγή: (ZEA HARBOUR PROJECT, 2012 c)

Το πιο σημαντικό αποτέλεσμα της αρχαιολογικής έρευνας που διεξήχθη στη Ζέα και το Μικρολίμανο (Μουνιχία), είναι ότι βρέθηκαν νεώσοικοι που χρονολογούνται τον πρώιμο 5ο αι. π.Χ., καθώς και πρώιμες κατασκευές, απλές γλίστρες χωρίς στέγη, όπως και νεώσοικοι του 5ου αι. π.Χ. που είναι κτισμένοι ανάμεσα στους Περσικούς και τον Πελοποννησιακό Πόλεμο, δηλαδή κατά τη χρυσή εποχή της Αθήνας. Ανεξαρτήτως του πότε ακριβώς κτίστηκαν σε σχέση με το χρόνο της ναυμαχίας της Σαλαμίνας, δηλαδή πριν ή μετά από αυτήν και καθώς είναι γνωστό ότι οι τριήρεις είχαν διάρκεια ζωής 20 ετών, είναι σίγουρο ότι οι τριήρεις που πολέμησαν στη ναυμαχία της Σαλαμίνας φιλοξενήθηκαν στους νεώσοικους της Ζέας και της Μουνιχίας. (LOVEN & ΣΑΠΟΥΝΤΖΗΣ, 2014)

3.2.10. Η λήξη της κλασικής περιόδου για τον Πειραιά

Η λήξη του Πελοποννησιακού Πολέμου γέννησε την επιθυμία να ανακτηθεί η ναυτική ηγεμονία των Αθηνών. Ακολούθησε η ανοικοδόμηση των τειχών του Πειραιά και των Μακρών Τειχών από τον Κόνωνα και η προσπάθεια ανασυγκρότησης του στόλου, το μέγεθος του οποίου μέσα σε 50 χρόνια, από το 377 έως το 325 π.Χ., αυξήθηκε σε 397 πλοία, με τους νεωσοίκους να γεμίζουν την περίμετρο των στρατιωτικών λιμανιών της Ζέας και της Μουνιχίας. Η κατασκευή της Σκευοθήκης του Φίλωνος ολοκληρώνεται επίσης εκείνη την περίοδο. Ενώ ως τραγική ειρωνεία λίγα χρόνια αργότερα, το 322 π.Χ., ήρθε η οριστική καταστροφή του αθηναϊκού στόλου στη ναυμαχία της Αμοργού. (ΣΤΑΪΝΧΑΟΥΕΡ, 2010, σ. 29)

3.3. Η υποβάθμιση του Πειραιά (3^ο αιώνα π.Χ. έως 18^ο αιώνα μ.Χ.)

Μετά την οριστική καταστροφή του αθηναϊκού στόλου στη ναυμαχία της Αμοργού το 322 π.Χ., και τη διαρκή διαμάχη μεταξύ της Αθήνας και των Μακεδόνων, ο Πειραιάς παραδόθηκε τελικώς στο Δημήτριο τον Πολιορκητή το 307 π.Χ. Τα τείχη του γκρεμίστηκαν και μετά την κατάρρευση της Μακεδονικής δυναστείας, το 168 π.Χ. ήρθε η κυριαρχία των Ρωμαίων. Το τελειωτικό χτύπημα στον Πειραιά δόθηκε από το Σύλλα, ο οποίος πυρπόλησε την πόλη το 86 π.Χ., καταστρέφοντάς την εντελώς. Από τότε, οι Ρωμαίοι χρησιμοποιούσαν τον Πειραιά απλά ως αγκυροβόλιο για πλοία και ως ορμητήριο των στρατιωτικών τους αποστολών.

Μια βραχύβια αναβίωση του Πειραιά πραγματοποιήθηκε κατά τους τρεις πρώτους αιώνες μ.Χ., οπότε έγινε αποδέκτης ξένου θαυμασμού για την κλασική αρχαιότητα. Εκείνη την εποχή, πραγματοποιήθηκαν μεμονωμένα κατασκευαστικά έργα, επισκευάστηκαν ορισμένα ερειπωμένα κτίρια και υπήρξε αύξηση της κίνησης στο λιμάνι. Το περίφημο λιοντάρι του Πειραιά, χρονολογείται από αυτήν την περίοδο (Πόρτο Λεόνε).

Η εμφάνιση της Κωνσταντινούπολης στην παγκόσμια σκηνή σηματοδότησε την οριστική παρακμή του λιμανιού του Πειραιά. Η πόλη σβήστηκε κυριολεκτικά από τους Γότθους το 395 μ.Χ. Κατά τη Βυζαντινή περίοδο το λιμάνι λειτουργούσε αρχικά ως ναυτική βάση του στόλου, όπως και όλα τα ηπειρωτικά λιμάνια της Βυζαντινής αυτοκρατορίας, αλλά στα τέλη του 12ου αιώνα, είχε χάσει ακόμη και αυτόν τον ρόλο.

Το 1307, το λιμάνι του Πειραιά παραδόθηκε στους Καταλανούς και το 1454 στους Τούρκους. Μέχρι τα μέσα του 17ου αιώνα, τα τρία φυσικά λιμάνια του Πειραιά χρησιμοποιήθηκαν μόνο από πειρατές ως ορμητήρια και δέχονταν συχνά επιθέσεις από βενετσιάνικα πλοία. Από τα μέσα του 18ου και μέχρι τις αρχές του 19ου αιώνα παρατηρήθηκε αύξηση στην κίνηση του λιμένα λόγω του έντονου ενδιαφέροντος των Ευρωπαίων για την Ακρόπολη και τις λοιπές αρχαιότητες, οι οποίοι απλά διέρχονταν από τον Πειραιά διαπιστώνοντας την ερήμωση του τόπου.

Ο Αγώνας για την Ανεξαρτησία των Ελλήνων ανέκοψε το κύμα των ταξιδιωτών, αλλά οι μάχες που δόθηκαν στην περιοχή και ο θάνατος του Καραϊσκάκη το 1827 έφεραν τον Πειραιά στο προσκήνιο των ιστορικών γεγονότων. Είναι αξιοσημείωτο ότι το 1832, καταγράφηκαν στον Πειραιά μόλις 35 κάτοικοι, οι λίγοι μικροπωλητές που ζούσαν μόνιμα στο λιμάνι. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 126-133)

3.4. Ο νέος Πειραιάς του 19^{ου} αιώνα

3.4.1. Το όραμα για την πρωτεύουσα του νέου ελληνικού κράτους

Μετά την κήρυξη της ανεξαρτησίας του ελληνικού έθνους και ενόψει της μεταφοράς της πρωτεύουσας από το Ναύπλιο, η σημαντική γεωγραφική θέση του Πειραιά τον καθιστούσε υποψήφιο για πρωτεύουσα του νεοσύστατου Ελληνικού Κράτους. Ωστόσο η ερήμωση του τόπου και η έλλειψη ισχυρού στόλου θα άφηναν έκθετο το Παλάτι σε κινδύνους τόσο από την ξηρά όσο και από τη θάλασσα. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σ. 133)

Στις 11 Ιουλίου 1833, η Αθήνα ανακηρύχθηκε έδρα της κυβέρνησης του νεοσύστατου ελληνικού κράτους, καθώς είχε ως ισχυρό πλεονέκτημα τον μύθο της αναβίωσης που ιδεολογικά αναζητούσαν οι Βαυαροί στους κλασικούς συμβολισμούς. (ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ, 2021, σ. 41) Όμως η Αθήνα ήταν αποκομμένη από την υπόλοιπη χώρα λόγω της έλλειψης οδικού δικτύου. Οι εσωτερικές μεταφορές πραγματοποιούνταν με παράκτια πλοία ή με ζώα, ενώ η σύνδεσή της με τα εμπορικά κέντρα της Μεσογείου ήταν ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη της. Η πρωτεύουσα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους έπρεπε να αποκτήσει τη δυνατότητα σύνδεσης τόσο με την ενδοχώρα όσο και με τα διεθνή εμπορικά κέντρα σύντομα, μέσω της οργάνωσης του παλιού λιμανιού της, του λιμένα Πειραιά, ο οποίος παρά τις ελλιπέστατες υποδομές διέθετε άριστη φυσική διαμόρφωση.

Το αρχαίο δίπολο Άστυ και Επίναιο απαντούσε στις χωρικές ανάγκες της νέας Πρωτεύουσας. Η εξουσία στη σκιά της Ακρόπολης και το εμπόριο στον Πειραιά (ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ, 2021, σ. 41)

Αυτό το χωρικό δίπολο έμελε να δημιουργήσει και την κοινωνική αντιπαλότητα μεταξύ του παραγωγικού και του προοδευτικού Πειραιά και της παρασιτικής και συντηρητικής Αθήνας, που ξεκίνησε μόλις το 1840 όταν ο Δήμος Αθηναίων προσπάθησε να προσαρτήσει τον Δήμο Πειραιά. Η αντιπαλότητα αυτή χαρακτήρισε την ιστορία της πόλης κατά τον 19ο αιώνα, θρέφοντας ένα αίσθημα τοπικής τιμής και υπερηφάνειας στον Πειραιά απέναντι στην πρωτεύουσα. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 258)

Αν και ο Πειραιάς, λοιπόν, δεν ανακηρύχθηκε πρωτεύουσα της Ελλάδας, ουσιαστικά, αποτέλεσε τον κύριο στρατηγικό λόγο για τη μεταφορά της πρωτεύουσας από το Ναύπλιο στην Αθήνα και ο ρόλος του στην οικονομική ενοποίηση του ελληνικού κράτους που ακολούθησε είναι αδιαμφισβήτητος.

3.4.2. Η μορφή της νέας πόλης του Πειραιά

Ι. Δημιουργία και Εξέλιξη του Σχεδίου Πόλης του Πειραιά

Η νέα πόλη του Πειραιά σχεδιάστηκε όπως και η αρχαία πόλη από την αρχή. Όπως ο Ιππόδαμος περιορίστηκε μόνο από τη φυσική γεωγραφία της περιοχής, έτσι και οι νέοι σχεδιαστές της δημιούργησαν σε λευκό καμβά.

Το πρώτο σχέδιο τη νέας πόλης του Πειραιά, συντάχθηκε από τους αρχιτέκτονες Σταμάτη Κλεάνθη και Eduard Schaubert, ως επικεφαλής του Αρχιτεκτονικού Γραφείου του Υπουργείου Εσωτερικών, οι οποίοι μεταξύ άλλων σχεδίων ελληνικών πόλεων είχαν συντάξει και το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο για την Αθήνα. Η ρυμοτομία του πρώτου Σχεδίου Πόλης ήταν σύμφωνη με το Ιπποδάμειο σύστημα και αναπτυσσόταν στα ανατολικά και δυτικά της οδού Πειραιώς-Αθηνών (σημερινή οδός Γούναρη), η οποία λειτουργούσε ως διαχωριστική γραμμή μεταξύ του "δεξιού" και "αριστερού" τμήματος. Το δεξί τμήμα, το οποίο προοριζόταν για τους Χιώτες (Οικισμός Χίων)²⁸, ήταν το μόνο πλήρως σχεδιασμένο, περιλαμβάνοντας ουσιαστικά όλες τις κύριες λειτουργίες της πόλης: καταστήματα και σχολεία, καθώς και πολιτιστικές, διοικητικές και θρησκευτικές λειτουργίες, δύο αγορές στη ζώνη του λιμανιού με νησίδες πρασίνου, το κτήριο του Χρηματιστηρίου Εμπορευμάτων, το Θέατρο και δύο εκκλησίες, του Αγίου Σπυρίδωνα και της Αγίας Τριάδας. Το αριστερό τμήμα, οριοθετήθηκε ως η περιοχή για την αποζημίωση των πρώην ιδιοκτητών και για την εγκατάσταση αποίκων διαφόρων προελεύσεων. Ορίστηκε κυρίως ως περιοχή κατοικιών, με δύο πλατείες, μια αγορά και μια μικρή εκκλησία. Στην είσοδο της πόλης από την Αθήνα, στα βορειοανατολικά, υπήρχε πρόβλεψη για τη δημιουργία των Θερινών Ανακτόρων και εκτεταμένων χώρων πρασίνου γύρω από αυτό. Τα μεγαλεπίβολα σχέδια για κατασκευή θερινών ανακτόρων έδωσαν αργότερα τη θέση τους στη δημιουργία της πλατείας Ιπποδαμείας. Οι δύο αρχιτέκτονες σχεδίασαν μια νεοκλασική πόλη, με σημαντικούς ανοιχτούς χώρους και ευρείες δεντρόφυτες λεωφόρους, αρκετό χώρο για μεγάλα οικόπεδα, δίνοντας έμφαση στην εμπορική προοπτική της πόλης, ενώ θεωρείται ότι ο σχεδιασμός τους είναι πανομοιότυπος, με μικρή απόκλιση, με το πιθανολογούμενο σχέδιο της αρχαίας κλασικής πόλης. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 135-139) Ωστόσο στο Σχέδιο Πόλεως του Πειραιά

²⁸ Μετά την καταστροφή της Χίου το 1822 και τη συνεπαγόμενη εγκατάλειψη του νησιού τους, το οποίο μετά τη χάραξη των συνόρων βρισκόταν εκτός ελληνικής επικράτειας, οι Χιώτες αναζητώντας νέο τόπο εγκατάστασης και γνωρίζοντας ότι η Αθήνα είχε ανακηρυχθεί πρωτεύουσα του κράτους, προσέβλεπαν στα πλεονεκτήματα που συνόδευαν πλέον τον Πειραιά, ως λιμάνι της πρωτεύουσας. Οι επίμονες προσπάθειες δια γραπτών αιτημάτων προς την ελληνική κυβέρνηση των μελλοντικών Χίων εποίκων στην πόλη του Πειραιά, τελικώς αποδίδει.

δεν υπάρχουν «ιδεολογικές φορτίσεις», σε αντίθεση με αυτό τη Αθήνας, όπου τα αρχαία μνημεία και οι λόφοι προσανατόλισαν το σχέδιο. (ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ, 2021, σ. 53)

Τελικώς το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο της Πόλης του Πειραιά, μετά από μικρές τροποποιήσεις του συμβούλου του Βασιλιά Leo von Klenze, εγκρίθηκε στις 11 Αυγούστου 1834. Ακολούθησε η πολιτική γης, για την υλοποίηση του Σχεδίου Πόλεως, η οποία με διαδοχικές νομοθετικές διευθετήσεις από το 1834 έως το 1842, ρύθμισε θέματα ανακατανομής ιδιοκτησιών και αποζημιώσεων. Ενώ η πρώτη επέκταση του Σχεδίου Πόλεως, σχεδιάστηκε από τον Δημοτικό Αρχιτέκτονα C. Lorenzen, μόλις το 1838 μετά από αποδοχή γραπτής αίτησης 220 Υδραίων για το σχεδιασμό του Υδραϊκού Συνοικισμού. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 140-147)

Η προοπτική κατασκευής του σιδηροδρομικού σταθμού και η ανάγκη χωροθέτησης του οδηγούν σε νέα τροποποίηση-επέκταση το Σχεδίου Πόλεως το 1864, που πλέον περιλαμβάνει χώρους ειδικά προορισμένους για την ανέγερση εργοστασίων στο βορειοδυτικό τμήμα της πόλης.

Η χρήση του ατμού καθιστά απαραίτητη τη μετακίνηση των μεταποιητικών μονάδων στη βορειοδυτική πλευρά του λιμανιού. Το “προφητικό” Διάγραμμα Εργοστασίων που έχει εγκριθεί από το Δημοτικό Συμβούλιο του Πειραιά ως η νέα επέκταση του Σχεδίου Πόλεως το 1875, νομοθετείται τελικώς το 1892. Η τελική, χωρίς προγραμματισμό, ανάπτυξη της περιοχής περιλαμβάνει πέρα από τα εργοστάσια, τις κατοικίες των βιομηχανικών εργατών, τα καταλύματα των επαιτών και των ανέργων, τους οίκους ανοχής και το νεκροταφείο στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου. Η περιοχή που διαχωρίζεται από την υπόλοιπη πόλη διαμέσου της σιδηροδρομικής γραμμής Πελοποννήσου είναι αδιαμφισβήτητα υποβαθμισμένη και πλέον αρχίζει η κοινωνική διαστρωμάτωση να γίνεται διακριτή και στο αστικό τοπίο του Πειραιά.

Η αύξηση των λιμενικών εμπορικών δραστηριοτήτων τοποθετεί σταδιακά το κέντρο των οικονομικών δραστηριοτήτων της πόλης (γραφεία, τράπεζες, πρακτορεία ναυτιλιακές και ασφαλιστικές εταιρείες) περιφερειακά του Λιμανιού. Ο τριτογενής κλάδος της οικονομίας του Πειραιά εκτείνεται από το Τελωνείο έως το σιδηροδρομικό σταθμό Λαρίσης στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου και εντός του τριγώνου μεταξύ Σταθμού Πελοποννήσου, πλατείας Ιπποδαμείας και πλατείας Θεμιστοκλέους (Μέγαρο NAT). Παράλληλα αυξάνονται περιφερειακά του κεντρικού λιμανιού τα ξενοδοχεία και τα εστιατόρια (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 170-189)

Σταδιακά το Σχέδιο πόλεως και πέραν της βιομηχανικής ζώνης επεκτείνεται προς όλες τις κατευθύνσεις της πειραϊκής χερσονήσου, το Χατζηκυριάκειο, το Γηροκομείο, την Καστέλλα και το Νέο Φάληρο, το οποίο μετά την κατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού και τη μεταφορά των Λουτρών από το Πασαλιμάνι έμελε να εξελιχθεί σε κέντρο διακοπών και ψυχαγωγίας της πρωτεύουσας και να ενταχθεί στο σχέδιο πόλεως το 1876. Η Φρεαττύδα και η Καστέλλα αρχικά ενσωματώνονται ως προάστια του Πειραιά το 1880, κατασκευάζεται η περιφερειακή λεωφόρος και δημιουργείται ένας νέος εκτεταμένος περίπατος από τη Φρεαττύδα μέχρι το Βασιλικό Περίπτερο (Παλατάκι) στη σημερινή θέση του προβλήτα Κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 200-203)

Η κοινή καταγωγή των κατοίκων διαμορφώνει την ταυτότητα των διαφορετικών συνοικιών της πόλης. Στο κέντρο της πόλης, γύρω από την Αγία Τριάδα και το Δημοτικό Θέατρο, η χιώτικη συνοικία, προς την πειραϊκή χερσόνησο τα Υδραϊκά, στην Καστέλλα οι Κρητικοί. Στο βόρειο τμήμα τα Μανιάτικα, γύρω από τη Λεύκα και την Αγία Σοφία όπου κατοικούν οι οικονομικοί μετανάστες κυρίως από την Πελοπόννησο και ιδίως τη Μάνη.

Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα η έκταση της πόλης του Πειραιά είναι περίπου 3,5 τετραγωνικά χιλιόμετρα και απλώνεται πλέον ανάμεσα στις πλαγιές τριών λόφων, της Καστέλλας στα ανατολικά, της Ακτής της Πειραϊκής χερσονήσου στα νοτιοδυτικά και της Δραπετσώνας στα βορειοδυτικά. Σχεδόν ολόκληρη η Πειραϊκή χερσόνησος είναι ακατοίκητη και ο λόφος της Καστέλλας, πάνω από το Τουρκολίμανο είναι ακόμη ελάχιστα ανεπτυγμένος. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σσ. 238-253)

II. Δημόσιες Υποδομές, Χώροι και Κτίρια

Τα έργα οδοποιίας στον Πειραιά αρχίζουν το 1848. Οι περισσότερες πλατείες αν και οριοθετημένες (Καραϊσκάκη, Ρήγα Φεραίου στη συμβολή οδών Γούναρη και Τσαμαδού, Θεμιστοκλέους στη θέση του μεγάρου του NAT, Τελωνείου, Αγίας Τριάδας και Δημοτικών Λουτρών στο Πασαλιμάνι) αρχικά παραμένουν αδιαμόρφωτες (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σ. 156)

Ο ρόλος των συμμαχικών δυνάμεων κατοχής κατά τον Κριμαϊκό Πόλεμο (1854-1857) είναι καταλυτικός για την εξέλιξη του Πειραιά. Αφενός επήλθαν περιορισμοί στη ζωή των κατοίκων του Πειραιά καθώς και επίταξη πολλών κατοικιών για τη στέγαση των στρατιωτών, αφετέρου υλοποιήθηκαν κατασκευαστικά έργα με την τεχνική υποστήριξη των στρατευμάτων κατοχής όπως αποχετευτικά και αποστραγγιστικά έργα, έργα υδροδότησης, η δημιουργία του Τινάνειου Κήπου, η διαμόρφωση μέρους της Πλατείας Τερψιθέας,

λιθοστρώσεις δρόμων και πλακοστρώσεις πλατειών. Τη δεκαετία του 1850 ο Πειραιάς αποκτά τηλεγραφική σύνδεση. Η τηλεγραφική σύνδεση με τη Σύρο γίνεται το 1858 και το 1860 με την Αθήνα. Το ζήτημα της ύδρευσης απαντάται μερικώς μετά το 1860 με τη λειτουργία του Δημοτικού Φρέατος και τη διακλάδωση του Αδριάνειου υδραγωγείου (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σ. 172)

Η γραμμή του Σιδηροδρόμου Αθηνών-Πειραιά, η οποία καθόρισε τα όρια ανάμεσα στην πόλη και τη βιομηχανική ζώνη, εγκαινιάζεται το 1869 και φτάνει μέχρι το Θησείο. Η γραμμή του Σιδηροδρόμου Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ) εγκαινιάζεται το 1884. Την ίδια περίοδο κατασκευάζονται δύο γραμμές υποσιδηροδρόμου στο λιμάνι (1883-1885) με αφετηρία το σιδηροδρομικό σταθμό Αθηνών-Πειραιώς και κατάληξη η μία στο Τελωνείο και η άλλη στο Σταθμό Πελοποννήσου. Την τελευταία δεκαετία του 19^{ου} αιώνα αρχίζουν να κατασκευάζονται οι πέντε γραμμές του τραμ, οι οποίες θα ολοκληρωθούν σταδιακά ως τις αρχές του επόμενου αιώνα. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 170-195) Τότε, συγκεκριμένα το 1904, θα εγκαινιασθεί και η τρίτη σιδηροδρομική γραμμή, η γραμμή Σιδηροδρόμου Πειραιώς - Αθηνών - Συνόρων (ΣΠΑΣ), η οποία προοριζόταν να γίνει μια διεθνής γραμμή σύνδεσης της Ελλάδας με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο. Ο Πειραιάς μετετράπη σε τερματικό σταθμό από τον οποίο ξεκινούσε και τελείωνε το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, δίνοντας μεγάλες προοπτικές στο λιμάνι, που ήταν ήδη το κύριο εισαγωγικό λιμάνι της χώρας. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 254)

Η παροχή φωταερίου για το φωτισμό της πόλης αρχίζει το 1876, με την ίδρυση της Εταιρείας Αερίοφωτος Πειραιώς. Οι ελεύθεροι χώροι σταδιακά ανακαινίζονται και εξωραΐζονται δημιουργώντας πολλές νέες πλατείες σε όλη την έκταση του Πειραιά, η προτομή του Θεμιστοκλή και ο ανδριάντας του Καραϊσκάκη τοποθετούνται στις ομώνυμες πλατείες. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 195-203)

Τα πρώτα δημόσια κτίρια στον Πειραιά ήταν οι δύο Αποθήκες Διαμετακόμισης που κατασκευάστηκαν την περίοδο 1835 - 1837 και στέγασαν τις υπηρεσίες του Τελωνείου, του Υγειονομείου, του Λιμεναρχείου και του Ταχυδρομείου, καθώς και του Λοιμοκαθαρητηρίου. Ενώ έως το 1844 κατασκευάστηκαν οι εκκλησίες του Αγίου Σπυρίδωνα και της Αγίας Τριάδας, αφού νωρίτερα είχε προηγηθεί η κατασκευή του καθολικού ναού του Αγίου Παύλου. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σ. 154)

Η κατασκευή του Δημαρχείου αρχίζει στα τέλη της δεκαετίας του 1850 στη σημερινή περιοχή της αγοράς του Πειραιά. Την ίδια δεκαετία ανεγείρονται το Ράλλειο

Παρθεναγωγείο (δωρεές Ι. Ράλλη), το Δημοτικό Σχολείο Αρρένων (δωρεές Στ. Φραγκιάδη και Λ. Ράλλη) και το Σχολείο Δυτικού Δόγματος (Σχολή Καλογραιών Jeanne d' Arc)²⁹. Το πρώτο νοσηλευτικό ίδρυμα, το Δημοτικό Νοσοκομείο κατασκευάζεται το 1866, μετά τη δωρεά του εμπόρου Νικήτα Τζάνη. Το 1867 κατασκευάζεται ο Στρατώνας Πεζικού στη σημερινή θέση του Ταχυδρομείου. Μέχρι το 1900 αποφασίζεται η δημιουργία και είτε αποπερατώνονται είτε θεμελιώνονται αρκετά σχολικά κτίρια, το Δημοτικό Γηροκομείο, το Παλαιό Ταχυδρομείο, οι εκκλησίες του Αγίου Κωνσταντίνου, της Ευαγγελίστριας, του Αγίου Βασιλείου και του Αγίου Νικολάου. Ανακαινίζεται η Αγία Τριάδα και προοδεύουν οι εργασίες ανοικοδόμησης του νέου ναού του Αγίου Σπυρίδωνα. Ενώ παράλληλα δημιουργούνται δύο κοινοφελή ιδρύματα το Χατζηκυριάκειο Ορφανοτροφείο Θηλέων και το Παιδαγωγείον Απόρων Παίδων.

Πέραν όμως των λειτουργικών έργων υποδομών, εκκινούν και τα έργα προβολής της πόλης με την ανοικοδόμηση του κτιρίου του Χρηματιστηρίου, το περιώνυμο Ρολόι στην πλατεία Καραϊσκάκη που αν και ουδέποτε φιλοξένησε το Χρηματιστήριο, από το 1873 έως την κατεδάφισή του στα χρόνια της δικτατορίας, αποτέλεσε το κόσμημα της πόλης, φιλοξενώντας την Εμπορική Λέσχη του Πειραιά και σειρά χορών και φιλανθρωπικών εκδηλώσεων. Το δεύτερο σημαντικό κτίριο προβολής του Πειραιά το Δημοτικό Θέατρο εγκαινιάστηκε το 1895 αντανakλώντας την πολιτισμική διάσταση της πόλης και δίνοντας ώθηση στην καλλιτεχνική δημιουργία. Σημειώνεται ότι, κατά την περίοδο αυτή, λειτουργεί το Αρχαιολογικό Μουσείο σε σχολικές εγκαταστάσεις επί της πλατείας Κοραή, όπου εκτίθενται αξιόλογα αρχαιολογικά ευρήματα από τον κλασικό οικισμό. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 172-196)

III. Μορφή της Πόλης

Στα αρχικά στάδια δημιουργίας της πόλης του Πειραιά, τα κτίρια διαμορφώνουν ένα δυσανάγνωστο και ασαφές αρχιτεκτονικό σκηνικό που αντικατοπτρίζει την πολυπλοκότητα των διεργασιών ανάμεσα στις κρατικές υπηρεσίες και το νέο ανομοιογενή πληθυσμό της πόλης, *«που εστιάζεται στην οικοδομική δραστηριότητα, τις απαρχές της εδραίωσης της αστικής τάξης, αλλά και την απεγνωσμένη προσπάθεια οργάνωσης της νέας πατρίδας με τα διαθέσιμα μέσα»*. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1860 και μετά, η μορφή της πόλης

²⁹ Το ελληνογαλλικό σχολείο του Αγίου Παύλου (Saint Paul), κατασκευάζεται αργότερα κατά τη δεκαετία του 1890.

αρχίζει να γίνεται αναγνώσιμη και να κυριαρχεί ο νεοκλασικός ρυθμός, σύμφωνα με τα πρότυπα της Αθήνας. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 164-178)



Εικόνα 28. Η Τερψιθέα του Πειραιά, έργο του Β. Χατζή στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, Πηγή: (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010)

Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, το νεοκλασικό ύφος χαρακτηρίζει όλη την πόλη. Στο κέντρο κυριαρχεί το νεοκλασικό Δημοτικό Θέατρο, το Ταχυδρομείο, ένας μεγάλος αριθμός διώροφων νεοκλασικών ιδιωτικών αρχοντικών, το πάρκο της Τερψιθέας. Στο λιμάνι το Ρολόι (Δημαρχείο), ο Τινάνειος Κήπος, η εκκλησία του Αγίου Σπυρίδωνα, ο σιδηροδρομικός σταθμός. Στους πρόποδες της Καστέλλας η πλατεία Αλεξάνδρας, στη Ζέα η πλατεία Κανάρη που φιλοξενεί πλήθος ψυχαγωγικών εκδηλώσεων. Την πόλη διασχίζει η Λεωφόρος Σωκράτους (σημερινή Ηρώων Πολυτεχνείου), ο κεντρικός άξονας του σχεδίου πόλης, ένας πανέμορφος δρόμος, με δύο σειρές δέντρων και από τις δύο πλευρές.

Ο Πειραιάς είναι πλέον μια πόλη με αναγνώσιμη μορφή. Η ιδιαίτερη γεωμορφολογία και η γραφικότητα του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής σε συνδυασμό με τους πλατιούς δρόμους, τους άνετους δημόσιους χώρους, τη βελτιωμένη υποδομή καθώς και την υπόλοιπη οργάνωση του αστικού χώρου με την ιδιαίτερη ποικιλομορφία αλλά και την αρχιτεκτονική δημιουργία η οποία έχει έντονη επιρροή από τον αρχιτέκτονα Τσίλλερ, καθιστούν τον Πειραιά στην αυγή του 20^{ου} αιώνα μια ολοκληρωμένη και ελκυστική ευρωπαϊκή πόλη. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σ. 212)

Από τη συνολική μορφή της νέας πόλης, απουσιάζει παντελώς ο κλασικός Πειραιάς της αρχαιότητας. Αν και εξηγήσιμο, καθώς τότε τα μόνα αποδεκτά προς διάσωση τεκμήρια της αρχαιότητας, ήταν οι στήλες με γραπτά και τα αγάλματα, εξακολουθεί να εκπλήσσει δυσάρεστα το γεγονός ότι κατά την ανοικοδόμηση της νέας πόλης δεν διατηρήθηκε τίποτα από τα αρχαία ερείπια. Η νέα πόλη χτίστηκε πάνω στην παλιά, την ώρα που οι αρχαιολόγοι κατέγραφαν ότι θαβόταν κάτω από τις νέες οικοδομές. (ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ, 2021, σ. 373)

Ωστόσο, πέρα από τις γραμμές του τρένου, στο βόρειο τμήμα της πόλης, στη βιομηχανική ζώνη βρίσκονται οι βιοτεχνικές και εργοστασιακές μονάδες και οι πυκνοκατοικημένες γειτονιές της εργατικής τάξης. Εδώ, ειδικά στη Λεύκα, η δόμηση είναι άναρχη, η οικιστική μονάδα είναι το δωμάτιο και τα κτίσματα φτιαγμένα από πλίθες.

Ο Πειραιάς ως πόλη, ωστόσο, δεν είναι διαχωρισμένος μόνο εσωτερικά από τις γραμμές του τρένου, αλλά και εξωτερικά εξακολουθεί να είναι μία σαφώς διαχωρισμένη πόλη από την Αθήνα. Ανάμεσά τους παρεμβάλλεται ο ακατοίκητος αττικός κάμπος με τους διάσπαρτους ελαιώνες. Η σύνδεση των δύο πόλεων γίνεται μέσω ενός χωματόδρομου και τριών σιδηροδρομικών γραμμών, τη γραμμή του σημερινού ηλεκτρικού σιδηροδρόμου, τη γραμμή Πελοποννήσου και τη γραμμή προς Θεσσαλία³⁰, που όλες τους εκκινούν από τη «φυσική» είσοδο της πόλης, το λιμάνι. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σσ. 238-253)

3.4.3. Διοικητική δομή και πληθυσμιακή σύνθεση της Πόλης

Στις 23 Δεκεμβρίου 1835, μετά από γραπτό αίτημα κατοίκων και κτηματιών του Πειραιά προς την Κυβέρνηση, ορκίζεται η πρώτη δημοτική αρχή του Πειραιά, ο οποίος πλέον συστήνεται σε Δήμο και αρχίζει να λειτουργεί ο διοικητικός μηχανισμός των δημοτικών υπηρεσιών με λιγοστούς υπαλλήλους. Πρώτος δήμαρχος του Πειραιά είναι ο υδραίος έμπορος Κ. Σερφιώτης (1835-1841). Στην πόλη εγκαθίστανται ο Υπολιμενάρχης, καθώς ακόμα ο Πειραιάς δεν είναι πρωτεύοντας λιμένας και ως εκ τούτου υπάγεται στο Λιμεναρχείο της Ύδρας, ο Τελώνης, ο Δικαστής (Ειρηνοδίκης), ο Υπομοίραρχος και ο Φρούραρχος.

Οι Χίοι και οι Υδραίοι καθώς και άλλοι μετανάστες από τη Σάμο, τα Ψαρά, τα Κύθηρα, την Κρήτη, τη Στερεά Ελλάδα και κυρίως την Πελοπόννησο μαζί με τον προσωρινό πληθυσμό

³⁰ Η γραμμή προς Θεσσαλία λειτουργεί στην αυγή του 20^{ου} αιώνα το 1904

των εμπόρων, των διπλωματών, των στρατιωτικών ευελπίδων³¹ και των δοκίμων ναυτικών³² αποτελούν τους νέους κατοίκους της πόλης του Πειραιά. Το 1836 καταγράφονται 1.011 κάτοικοι, έως το 1850 πενταπλασιάζονται και ανέρχονται στα 5.286 άτομα. Οι περισσότεροι ασχολούνται με το εμπόριο σε αυτοσχέδια παραπήγματα επί της πλατείας Καραϊσκάκη, καθώς μέχρι το 1850 δεν έχει δημιουργηθεί καμία εκ των τριών αγορών που προβλεπόταν στο αρχικό πολεοδομικό σχέδιο. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 143-148)

Τη δεκαετία του 1860, η βιομηχανική δραστηριότητα αυξάνεται και πλέον ο Πειραιάς είναι μια πόλη ελκυστική όσον αφορά την ανεύρεση εργασίας και τις κερδοφόρες επιχειρηματικές επενδύσεις. Η ελκυστικότητα της πόλης όσον αφορά τις επαγγελματικές διεξόδους σε συνδυασμό με τις ταραχές του 1866 στην Κρήτη και το κύμα Κρητών Προσφύγων έχει ως συνέπεια τον διπλασιασμό των κατοίκων της πόλης, οι οποίοι στην απογραφή του 1870 ανέρχονται στις 11.000.

Ο Πειραιάς το 1896 αριθμεί 50.200 κατοίκους, από αυτούς το πολυπληθέστερο σώμα (περί τα 2/3 του συνολικού πληθυσμού) είναι η ομάδα των βιομηχανικών και ναυτιλιακών εργατών, των υπηρετών και των εργαζομένων στα δημόσια έργα και τις κατασκευές γενικότερα. Η μικροαστική ή μεσαία τάξη αποτελείται από μικροεπαγγελματίες και υπαλλήλους και είναι η δεύτερη σε μέγεθος κοινωνική τάξη, ενώ οι αστοί αποτελούν την μειοψηφία. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 172-190)

3.4.4. Κοινωνία και Πολιτισμός

Το Νέο Φάληρο, μετά τη λειτουργία της σιδηροδρομικής σύνδεσης Πειραιά και Αθήνας (ΣΑΠ) το 1869, και ιδιαίτερα τη δεκαετία του 1880, όταν ο ΣΑΠ έκτισε ένα μεγάλο ξενοδοχείο, εγκαταστάσεις λουτρών και ένα θέατρο στην περιοχή, μετατράπηκε σε πόλο ψυχαγωγίας για την αστική τάξη της Αθήνας. Επίσης στο τέλος του αιώνα, το 1895 συγκεκριμένα, στο Νέο Φάληρο χτίστηκε το Ποδηλατοδρόμιο (στη θέση του σημερινού Σταδίου Καραϊσκάκη) για τις ανάγκες των πρώτων σύγχρονων Ολυμπιακών Αγώνων του 1896. Εδώ είχε ιδρυθεί, το 1885, και ο Όμιλος Ερετών (Κωπηλασίας) αλλά μεταφέρθηκε στο

³¹ Η Στρατιωτική Ακαδημία παρέμεινε στον Πειραιά από το 1838 έως το 1894, οπότε μετακόμισε στα στο Πεδίον του Άρεως στην Αθήνα

³² Στο αρχικό πολεοδομικό σχέδιο είχε προβλεφθεί η δημιουργία εγκαταστάσεων Ναυτικής Ακαδημίας στην πλατεία Τερψιθέας η οποία όμως δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ, με συνέπεια η ναυτικοί δόκιμοι να φιλοξενούνται είτε σε πλοία είτε στις εγκαταστάσεις της στρατιωτικής ακαδημίας. Τα κτίρια για της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων χτίστηκαν μόλις το 1904, μετά το κληροδότημα του Παντελή Μπασάνη, στη χερσόνησο της Πειραιϊκής.

λιμάνι της Ζέας το 1888, όπου δημιουργήθηκε μια πρώτη αποβάθρα (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σσ. 249-250). Στην πλατεία Κανάρη, στο Δημοτικό Θέατρο και στο Ρολόι πραγματοποιούνται ψυχαγωγικές εκδηλώσεις, θεατρικές παραστάσεις και κοινωνικά γκαλά.

Παράλληλα, οι εκπαιδευτικές ανάγκες της χαμηλότερης κοινωνικής τάξης δίνουν την ώθηση για τη δημιουργία ειδικών σχολείων στον Πειραιά, όπως οι Σχολές Τεχνιτών, το Κυριακάτικο Σχολείο Εργατριών, οι Νυχτερινές Σχολές του Πειραιϊκού Συνδέσμου, το Νυκτερινό Σχολείο των Απόρων, η Σχολή των Απόρων Εργατικών Παίδων αλλά και το Μουσικό Σχολείο. Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει στη Βιομηχανική και Εμπορική Ακαδημία, η οποία ιδρύθηκε το 1894 και παρότι η λειτουργία της υπήρξε βραχύβια, καθώς δύο χρόνια αργότερα μεταφέρθηκε στην πρωτεύουσα, είναι ενδεικτική της ανάγκης για εξειδικευμένη εκπαίδευση στον Πειραιά. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 190-194)

3.4.5. Η Βιομηχανία της Πόλης

Από τα πρώτα χρόνια δημιουργίας της νέας πόλης του Πειραιά εκκινούν και τα πρώτα εγχειρήματα για ίδρυση βιοτεχνικών μονάδων αλευροποιίας, οινοπνευματοποιίας, σαπωνοποιίας, αμαξοποιείων και ναυπηγικών μονάδων. Η πλέον εξελιγμένη βιομηχανική μονάδα της περιοχής θεωρείται το μεταξουργείο των αδελφών Ράλλη το οποίο χρησιμοποιεί ατμό από το 1844. Οι πρώτες αυτές μονάδες εγκαθίστανται κυρίως στη λεωφόρο Μακράς Στοάς, τη σημερινή οδό Γούνναρη. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σ. 148)

Οι σημαντικότερες όμως αλλαγές καταγράφονται κατά τη δεκαετία του 1860 με την γενικευμένη χρήση του ατμού, την επένδυση των εμπορικών κερδών στη βιομηχανία και την κατασκευή της σιδηροδρομικής σύνδεσης Πειραιώς-Αθηνών, που τελικώς εγκαινιάστηκε το 1869. Ιδρύονται αρκετοί ατμόμυλοι, το ατμοκίνητο εργοστάσιο του Βασιλειάδη και τα σαπωνοποιία διπλασιάζονται. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σ. 170)

Έως τα τέλη του 19ου αιώνα η ανάπτυξη της βιομηχανίας είναι συνεχής. Το 1900 ο βιομηχανικός Πειραιάς έχει υποδομές για όλες τις ανάγκες παραγωγής της ελληνικής οικονομίας. Οι κύριοι κλάδοι παραγωγής είναι η κλωστοϋφαντουργία και η αλευροβιομηχανία και ακολουθούν δευτερευόντως οι κλάδοι της σαπωνοποιίας, της ελαιουργίας, της χρωματοποιίας, της οινοποιίας και της κεραμοποιίας. Δημιουργούνται πολλά νέα μηχανουργία, ενώ τα μεγαλύτερα εξ αυτών στρέφονται παράλληλα προς τη ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 180-184). Περί τα 90

ατμοκίνητα εργοστάσια λειτουργούν στον Πειραιά, ανάμεσά τους τα πλέον γνωστά, που η φήμη τους φτάνει έως σήμερα, είναι τα κλωστοϋφαντουργία Ρετσίνα, στην ομώνυμη περιοχή, το μηχανουργείο Βασιλειάδη που ασχολήθηκε και με τη ναυπηγοεπισκευή κοντά στην ομώνυμη ακτή, το ποτοποιείο Μεταξά που ανταγωνίστηκε τα γαλλικά κονιάκ, το κεραμοποιείο Δηλαβέρη αρχικά κοντά στο λιμάνι και αργότερα στη Λεύκα, η Χρωματοουργία Πειραιώς (ΧΡΩΠΕΙ). Ενώ παράλληλα λειτουργούν περίπου 50 χειροκίνητα εργοστάσια (μανουφακτούρες). Ο Πειραιάς είναι πλέον ολοκληρωμένη βιομηχανική πόλη και αντιπροσωπεύει το 40% της ελληνικής βιομηχανίας. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σσ. 250-253)

3.4.6. Ο Λιμένας του Πειραιά

Στα αρχικά στάδια δημιουργίας της πόλης, η διακίνηση των προϊόντων και των πρώτων υλών προς την Αθήνα γίνεται διαμέσου της οδού Πειραιώς-Αθηνών, η οποία άρχισε να χρησιμοποιείται από το 1836 και η διακίνηση προς την υπόλοιπη Ελλάδα και τον κόσμο γίνεται αποκλειστικά μέσω του λιμένα. Από το 1834, μια γραμμή ξεκινούσε από το Λιμένα του Πειραιά προς την Κωνσταντινούπολη, με ενδιάμεσα λιμάνια τη Σύρο, τη Χίο, τη Σμύρνη, την Τένεδο, τα Δαρδανέλια και την Καλλίπολη,. Ενώ μια δεύτερη γραμμή από τη Μασσαλία προς την Κωνσταντινούπολη περνούσε επίσης από τον Πειραιά. Μετά την υπογραφή συμβάσεων με τη γαλλική εταιρεία Messageries και την αυστριακή Lloyd, το λιμάνι σταδιακά, μεταξύ 1838 και 1843, καθιέρωσε συνδέσεις με ολόκληρη τη λεκάνη της Μεσογείου. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 152-154)

Το εμπόριο κατά τη δεκαετία του 1860 ανθεί καθώς ο Πειραιάς γίνεται αποκλειστικό κέντρο εξαγωγών βάμβακος και όσον αφορά τις εισαγωγές καταλαμβάνει την πρώτη θέση. Η αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής συνεπάγεται την περαιτέρω διεύρυνση των εμπορικών δραστηριοτήτων και το λιμάνι του Πειραιά προσελκύει πλέον πλοία μεγάλης χωρητικότητας. Στον πρώτο επίσημο πίνακα του ελληνικού νηολογίου (1883) στον Πειραιά καταγράφονται τα περισσότερα ατμόπλοια, έναντι των άλλων ελληνικών λιμένων, ενώ στην πόλη συγκεντρώνονται όλες οι ελληνικές και πολλές αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες.



Εικόνα 29. Βολανάκης, Πειραιάς, Εθνική Πινακοθήκη, Πηγή: (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 239)

Έως το τέλος του αιώνα, από το λιμάνι του Πειραιά πλέον πραγματοποιούνται δρομολόγια (μέσω της Ελληνικής Ακτοπλοΐας) δύο φορές την εβδομάδα προς Καλαμάκι-Κόρινθο-Πάτρα και προς Ναύπλιο και εβδομαδιαία προς Εύβοια-Στυλίδα-Σποράδες. Διεθνώς ο Πειραιάς συνδέεται προς τα δυτικά με Κέρκυρα-Τεργέστη-Μπρίντιζι (μέσω της αυστριακής Lloyd), Νάπολη και Μασσαλία (μέσω της Εταιρείας των Γαλλικών Διαπορθμεύσεων), προς τα ανατολικά με τη Σμύρνη και την Κωνσταντινούπολη (μέσω της αυστριακής Lloyd) και προς το νότο με την Αλεξάνδρεια (μέσω της αιγυπτιακής εταιρείας Κεβιδιέ)

Τα νέα σιδηροδρομικά δίκτυα ενώνουν πλέον τον Πειραιά με την Πελοπόννησο και τη Βόρεια Ελλάδα ενισχύοντας περαιτέρω τη θέση του, ενώ η διάνοιξη του Ισθμού της Κορίνθου αναδεικνύει τον Πειραιά ως το πρώτο λιμάνι της χώρας, αφήνοντας πίσω το λιμάνι της Ερμούπολης. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 168-185)

Την τελευταία δεκαετία του 19ου αιώνα η διακίνηση εμπορευμάτων εκτοξεύεται στα διπλάσια μεγέθη. Επί παραδείγματι το εισαγόμενο καλαμπόκι αυξήθηκε από 62.000 τόνους το 1890 σε 113.000 το 1901, ο άνθρακας από 108.000 τόνους το 1895 σε 218.000 το 1900. Παράλληλα, η αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων που φτάνουν στο λιμάνι, από περίπου 70.000 τόνους το 1880, το 1900 φτάνει τους 160.000 τόνους. Είναι προφανές ότι βρισκόμαστε πλέον στην εποχή του ατμού. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 257)

Η αυξημένη δραστηριότητα στο λιμένα Πειραιά καθιστά αναγκαία την δημιουργία νέων λιμενικών υποδομών. Οι αρχικές λιμενικές υποδομές του μόλου και των κρηπιδωμάτων από το Τελωνείο μέχρι τη Λίμνη της Ζέας και της πλακόστρωσης της προκουμαίας έλαβαν χώρα το 1870. Ενώ έως τα τέλη του αιώνα υπήρξαν μεμονωμένες ρυθμίσεις με σημαντικότερη την εκβάθυνση της λιμενολεκάνης. Η εγκατάσταση των ναυπηγείων Βασιλειάδη στη Βορειοδυτική Ακτή του προλιμένα, ουσιαστικά εγκαινιάζει τις επεμβάσεις μεγάλης κλίμακας που θα ολοκληρωθούν ωστόσο τον επόμενο αιώνα. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σ. 187) Προς το παρόν υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις σε λιμενικές υποδομές.

Πάρα ταύτα, στα τέλη του 19^{ου} και την αυγή του 20^{ου} αιώνα το λιμάνι του Πειραιά έχει εν γένει σύγχρονη μορφή. Η είσοδος στο λιμάνι προκαλεί την αίσθηση μιας ακμάζουσας εμπορικής και βιομηχανικής πόλης. Οι αποβάθρες έχουν οργανωθεί ξεχωριστά για τα διάφορα εισαγόμενα αγαθά και τις αποθήκες τους. Μετά την είσοδο του λιμένα, ο διά θαλάσσης επισκέπτης, συναντά στα αριστερά (Ηετιώνεια Ακτή) τις αποθήκες άνθρακα και τα ναυπηγεία Βασιλειάδη. Πιο πέρα, βρίσκεται ο σιδηροδρομικός σταθμός προς Θεσσαλία (ΣΠΑΣ). Στα βόρεια του λιμανιού ξεπροβάλλουν τα φουγάρα από τις εργοστασιακές μονάδες. Στην απέναντι όχθη του λιμανιού, στα δεξιά, στην άκρη της χερσονήσου της Πειραιϊκής βρίσκεται το βασιλικό περίπτερο, από όπου ξεκινά ο παραλιακός περίπατος που φτάνει ως το τελωνείο, στη εκκλησία του Αγίου Νικολάου. Δίπλα στο βασιλικό περίπτερο βρίσκεται η αποβάθρα των πολεμικών πλοίων (σημερινή Ακτή Ξαβερίου). Στο τοπίο της ακατοίκητης Πειραιϊκής χερσονήσου κυριαρχεί το υπέροχο κτίριο του Ορφανοτροφείου Θηλέων (Χατζηκυριάκειο). Πιο πέρα, στον Κωφό Λιμένα, πίσω από το Τελωνείο, βρίσκεται η προβλήτα άνθρακα γνωστή ως Καρβουνιάρικα. Μπροστά στο Τελωνείο βρίσκεται η αποβάθρα στην οποία αποβιβάζονται οι επισκέπτες από το εξωτερικό. Στο κέντρο του λιμένα κυριαρχεί το (Ρολόι) Δημαρχείο, λίγο πιο πίσω ο Τινάνειος Κήπος και η εκκλησία του Αγίου Σπυριδώνα, η αγορά προς τα αριστερά και λίγο πιο πέρα οι δύο σιδηροδρομικοί σταθμοί σφύζουν από δραστηριότητα. Ο ιστορικός Β. Τσοκόπουλος επιχειρώντας έναν σύγχρονο παραλληλισμό, χαρακτηρίζει τον Πειραιά ως “ένα ελληνικό Μάντσεστερ”. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σσ. 238-241)

Το λιμάνι του Πειραιά, του οποίου η άριστη φυσική διαμόρφωση είχε αποτελέσει τον κύριο στρατηγικό λόγο για τη μεταφορά της πρωτεύουσας από το Ναύπλιο στην Αθήνα, είναι πλέον το πιο σημαντικό ελληνικό εμπορικό σταυροδρόμι. Η άνθηση του, δίνει τεράστια αναπτυξιακή ώθηση στην Αθήνα και ο ρόλος του στην οικονομική ενοποίηση του ελληνικού κράτους είναι αδιαμφισβήτητος. Η ιστορία της κλασικής περιόδου επαναλαμβάνεται.

3.5. Ο Πειραιάς στον 20^ό αιώνα

3.5.1. Η μορφή της Πόλης

I. Εξέλιξη του Σχεδίου Πόλης

Από το 1903 έως το 1916 εγκρίνονται νέα ή αναθεωρούνται τα υφιστάμενα ρυμοτομικά σχέδια στον βιομηχανικό τομέα, στα Καμίνια, στη Νεάπολη, τη Νίκαια, τη Δραπετσώνα και το Κερατσίνι, ακολουθώντας ουσιαστικά την απρογραμματίστη αλλά αναγκαστική επέκταση των εργατικών συνοικισμών, που χαρακτηρίζεται από αυθαίρετη δόμηση, εγκατάλειψη και γενικότερη υποβάθμιση. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σ. 225)

Στην Πειραιϊκή Χερσόνησο δίπλα στα λατομεία δημιουργήθηκε ένας νέος συνοικισμός γύρω από το εκκλησάκι της Παναγιάς Ρόδον το Αμάραντον, από Δωδεκανήσιους (από τη Σύμη, την Κάρπαθο, την Κάσο), μετά την προσάρτηση των νησιών τους στην Ιταλία το 1912. Με τον καιρό, εδώ εγκαταστάθηκαν έποικοι από τη Σαντορίνη, τη Μύκονο, τη Μάνη, την Κρήτη, και την Αίγυπτο. Αν και τα λιγοστά κτίρια στην ακτή ανήκουν σε εύπορες οικογένειες, οι κύριοι κάτοικοι της περιοχής είναι οι ναυτικοί και οι σκληρά εργαζόμενοι στο λιμάνι.

Μετά την Μικρασιατική καταστροφή, το 1922, προσφυγικοί οικισμοί καταλαμβάνουν τους άδειους χώρους και γεμίζει ολόκληρος ο Πειραιάς. Οι πρόσφυγες συρρέουν στη βόρεια πλευρά της πόλης, πέρα από τη βιομηχανική ζώνη και εγκαθίστανται στις άδειες εκτάσεις της πόλης, στη χερσόνησο της Πειραιϊκής, στην Καστέλλα και στο Τουρκολίμανο. Πρόσφυγες από τον Πόντο και τη Μικρά Ασία, δημιουργούν στη χερσόνησο της Πειραιϊκής τη Νέα Καλλιπολη, η οποία χτίστηκε ειδικά για τους πρόσφυγες, καθώς το κράτος είχε χορηγήσει 150 στρέμματα αριστερά της Φρεαττύδας και του Αγίου Βασιλείου. Ο υδραϊκός συνοικισμός άρχισε να επεκτείνεται προς τον Άγιο Νείλο. Έτσι, η χερσόνησος της Πειραιϊκής άρχισε σταδιακά να γεμίζει χαμόσπιτα από άκρη σε άκρη. Το ίδιο συνέβη στην Καστέλλα και το Τουρκολίμανο, όπου πολλά από τα προσφυγικά οικήματα σώζονται έως σήμερα. Πρόσφυγες εγκαταστάθηκαν επίσης στο Φάληρο. Στη Νίκαια (Νέα Κοκκινιά), που αποτελεί το μεγαλύτερο προσφυγικό οικισμό στη βόρεια ζώνη του Πειραιά, εγκαταστάθηκε και μια μικρή, αλλά σημαντική, κοινότητα Αρμενίων προσφύγων. Ο Κορυδαλλός, ήταν αραιά κατοικημένος μέχρι το 1930. Πιο δυτικά, στο Κερατσίνι εγκαταστάθηκαν και πρόσφυγες από τη Ρωσία. Κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου, όλα τα μέρη της πόλης χτίζονται και πλέον ο Πειραιάς ενώνεται σε ένα ενιαίο πολεοδομικό συγκρότημα με την Αθήνα. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σσ. 261-273)

Μεταπολεμικά οι προσφυγικές συνοικίες γύρω από τη βιομηχανική ζώνη του Πειραιά, ήταν οι μόνες που συνέχισαν να αυξάνονται τόσο σε πληθυσμό όσο και σε κτίρια, συγκροτώντας ένα ευρύτερο αστικό συγκρότημα. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 300)

II. Δημόσιες Υποδομές, Χώροι και Κτίρια

Κατά τις δύο πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα χαράζονται οι δρόμοι προς το Νεκροταφείο (Άγιο Διονύσιο), την Ευγένεια, τα Σφαγεία και τη Δραπετσώνα και ολοκληρώνεται η ασφαλτόστρωση του κύριου μέρους του οδικού δικτύου του Πειραιά μήκους 65 χιλιομέτρων. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σ. 220) Το 1905, ολοκληρώνεται η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, στην άκρη της πειραιϊκής χερσονήσου, πίσω από το βασιλικό περίπτερο. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 246)

Το 1904, έχει αρχίσει τη λειτουργία του, το εργοστάσιο ηλεκτρισμού στο Φάληρο. Ο ηλεκτρισμός αντικαθιστά το φωταέριο και “φωτίζει” την πόλη, ωθεί δυναμικά τη βιομηχανία και κινεί το τρένο προς την Αθήνα (ηλεκτρικός σιδηρόδρομος), αλλάζοντας ριζικά την καθημερινότητα των ανθρώπων. Το 1910 ηλεκτροδοτήθηκε ο υποσιδηρόδρομος και δημιουργήθηκε το “κομψότερο και ωραιότερο απ’ όλα τα ελληνικά τραμ” που κάλυπτε περιμετρικά το λιμάνι από το τελωνείο στον Άγιο Νικόλαο μέχρι το Σιδηροδρομικό Σταθμό (ΣΠΑΣ – Λαρίσης) στον Άγιο Διονύσιο. Η γραμμή Σιδηροδρόμου Πειραιώς – Αθηνών - Συνόρων (ΣΠΑΣ), η οποία προοριζόταν να γίνει μια διεθνής γραμμή σύνδεσης της Ελλάδας με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, λειτουργεί το 1904. Από το 1908 και μετά, αρχίζουν σταδιακά να λειτουργούν πέντε γραμμές τραμ αναβαθμίζοντας το σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών και δίνοντας μια νέα ζωντάνια μέσα στην πόλη. Ο υπέροχος νέος ηλεκτρικός σταθμός χτίστηκε το 1928, στην πλατεία Λουδοβίκου, απέναντι από την πλατεία Καραϊσκάκη. Με την αφιδωτή στέγη και τον τρούλο, τις μεταλλικές κατασκευές και τις νεοκλασικές προσόψεις, ήταν μια συμβολική αντανάκλαση της μεγάλης σημασίας του λιμανιού του Πειραιά. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σσ. 273-278) Τη δεκαετία του 1930, κατασκευάστηκε το υπέροχο νεοκλασικό Μέγαρο του NAT³³, με σχέδιο του αρχιτέκτονα Ν. Ζουμπουλίδη. (ΔΑΟΥΣΗΣ, 2018)

Η κατάληψη της Ελλάδας από τους Ναζί έπληξε τον Πειραιά πιο σκληρά από πολλές άλλες ελληνικές πόλεις αφού, εκτός από το γενικό φαινόμενο της πείνας, του λιμού και της αναστολής των παραγωγικών δραστηριοτήτων, η πόλη υπέστη σοβαρές ζημιές από

³³ Αρχικά το κτίριο κατασκευάστηκε για την Εθνική Τράπεζα

βομβαρδισμούς μεγάλης κλίμακας. Κατά τη διάρκεια της Κατοχής, οι Γερμανοί είχαν επιτάξει το ξενοδοχείο Ακταίων και διαλύσει την προβλήτα και τα λουτρά. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 303) Το βράδυ της 6ης Απριλίου 1941 βομβαρδισμός από γερμανικά αεροπλάνα προκάλεσε έκρηξη πολεμικού φορτίου επί πλοίου, με αποτέλεσμα να βυθιστούν πλοία, να καταρρεύσουν κρηπιδώματα, λιμενικές εγκαταστάσεις και κτίρια. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 295)

Ο πιο καταστροφικός βομβαρδισμός στον Πειραιά ήταν αυτός των Συμμάχων στις 11 Ιανουαρίου 1944, όπου Αμερικάνικοι και Αγγλικοί σχηματισμοί βομβάρδιζαν τον Πειραιά επί πέντε ώρες, στοχεύοντας την υψηλή αξία του λιμένα και της βιομηχανίας, (ΜΙΛΕΣΗΣ, ΚΑΝΑΛΙ 1, 2018). Απώτερος σκοπός των συμμάχων ήταν προφανώς να δημιουργήσουν πρόβλημα στους Γερμανούς, καθώς το λιμάνι αποτελούσε σημαντικό κόμβο ανεφοδιασμού των γερμανικών δυνάμεων. Το πλήθος των πειραιωτών, αντιλαμβανόμενο, ότι ίπτανται συμμαχικά αεροπλάνα πανηγύριζαν με τα χέρια υψωμένα. Έπεσαν 900 βόμβες που σκότωσαν 10 γερμανούς και περισσότερους από 700 άμαχους πολίτες, ενώ οι τραυματίες ξεπέρασαν τους 750. (ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ, 2021) Άλλες πηγές αναφέρουν έως 5.500 νεκρούς. Ο ακριβής αριθμός των νεκρών είναι έως σήμερα άγνωστος.



Εικόνα 30. Ο βομβαρδισμός του Πειραιά από τις συμμαχικές δυνάμεις στις 11/1/1944 Πηγή: (ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ, 2021)



Εικόνα 31. Αεροφωτογραφίες από το από τον βομβαρδισμό του Πειραιά από τις συμμαχικές δυνάμεις στις 11/1/1944, όπου φλέγεται το κέντρο, το λιμάνι και η Δραπετσώνα Πηγή: (ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ, 2021)

Την 12^η Οκτωβρίου 1944, την ημέρα της απελευθέρωσης, κατά την αποχώρησή τους από τον Πειραιά οι Γερμανοί δεν έφυγαν εν μέσω κόσμου που πανηγύριζε, όπως στην Αθήνα. Το γερμανικό σχέδιο προέβλεπε για τον Πειραιά την ολοσχερή καταστροφή του, ώστε να καταστραφούν όλες οι παραγωγικές μονάδες που υποστήριζαν την πρωτεύουσα. Την ώρα που στην Αθήνα πανηγύριζαν, οι Πειραιώτες δέχονταν τα πυρά ελεύθερων σκοπευτών και μάχονταν να σώσουν την πόλη τους. Καθώς οι Γερμανοί αποσύρθηκαν από τον Πειραιά, ανατίναξαν ένα μεγάλο μέρος των υποδομών της πόλης αλλά και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Η δεξαμενή του Βασιλειάδη καταστράφηκε, ενώ όλες οι εγκαταστάσεις του λιμανιού ανατινάχθηκαν. (ΜΙΛΕΣΗΣ, PIREORAMA, 2017)

Σε επίπεδο υλικών καταστροφών, ο Πειραιάς ήταν μακράν η πιο πληγείσα πόλη σε ολόκληρη την Ελλάδα. Πέραν των χιλιάδων ιδιωτικών κτισμάτων που είχαν καταστραφεί, 28 δημόσια κτίρια καταστράφηκαν τελείως, επτά εκκλησίες δέχθηκαν βομβαρδισμούς, ενώ η μητρόπολη της Αγίας Τριάδας καταστράφηκε εντελώς, 47 βιομηχανικές εγκαταστάσεις (εργοστάσια και αποθήκες) καταστράφηκαν ολοσχερώς και 82 υπέστησαν σοβαρές ζημιές. Οι συνολικές ζημιές που προκλήθηκαν ήταν κατά τα 2/3 από τους βομβαρδισμούς των συμμαχικών δυνάμεων.

Μεταπολεμικά, τα έργα ανάπλασης στο Τουρκολίμανο και τη Ζέα άρχισαν να αλλάζουν την εμφάνιση των πιο ελκυστικών τμημάτων του Πειραιά. Στο Τουρκολίμανο, οι εργασίες δημιουργίας κρηπιδωμάτων, που αντικατέστησαν την αμμώδη παραλία, άρχισαν το 1955. Στο λιμάνι της Ζέας, το 1961-62 δημιουργείται ο λιμενοβραχίονας της Φρεατίδας, και η περιοχή σταδιακά χάνει το τοπίο των βράχων. Η Φρεατύδα ασφαλτοστρώνεται και αναπτύσσεται μια οργανωμένη παραλία. Το Νέο Φάληρο αλλάζει ραγδαία καθώς η απόρριψη λυμάτων και οι συνεχείς προσχώσεις στη θάλασσα του Φαλήρου απομακρύνουν τους κολυμβητές και σταδιακά η ακτή μπαζώνεται και καλύπτεται με σκυρόδεμα. Το 1956 εγκαινιάζεται στην περιοχή το νέο Στάδιο Καραϊσκάκης στη θέση του παλιού ποδηλατοδρόμιου. Το χειρότερο όμως πλήγμα για τον Πειραιά, τη δεκαετία του 1950, είναι η κατάργηση του τραμ. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σσ. 299-303)

Επί δικτατορίας, γκρεμίστηκε το Ρολόι, το στολίδι της πόλης του Πειραιά και πλησίον του κατασκευάστηκε ένας τεράστιος εμπορικός ουρανοξύστης (ο Πύργος του Πειραιά). Κατεδαφίστηκε η Ράλλειος Σχολή και στη θέση της υψώθηκε ο τσιμεντένιος σκελετός που θα στέγαζε το νέο Δημαρχείο. Την ίδια μοίρα είχε και το θέατρο του Νέου Φαλήρου, έργο του Τσίλλερ, που γκρεμίστηκε και αργότερα φτιάχτηκε το θέατρο της Καστέλλας «Σκυλίτσειο» (σήμερα Βεάκειο). Οι μαρμάρινες σκάλες της Τερψιθέας επίσης γκρεμίστηκαν

(ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 317). Ο διορισμένος δήμαρχος ουσιαστικά δημιουργούσε νέα σημεία αναφοράς συνδεδεμένα με το όνομά του, σβήνοντας όλα τα ιστορικά σημεία αναφοράς που συνδέονταν με άλλο όνομα. Το Δημοτικό Θέατρο γλύτωσε, καθώς αυτό οικοδομήθηκε και κατά τη θητεία του παππού του Πέτρου Ομηρίδη Σκυλίτη.

Το 1982 το ιστορικό κέντρο του Πειραιά, από την Καλλίπολη και τον Άγιο Νείλο μέχρι την Καστέλλα ανακηρύχθηκε ως παραδοσιακός χώρος και χαρακτηρίστηκαν 67 κτίρια της περιοχής ως διατηρητέα (ΠΔ 27/7/1982, 1982). Αργότερα το 1987 ακόμη 359 κτίρια της ίδιας περιοχής χαρακτηρίζονται διατηρητέα (ΥΑ οικ.21745/1214/16-03-1987, 1987). Έτσι, διασώθηκε ένας ιστός νεοκλασικής αρχιτεκτονικής της πόλης.

Το 1985 κατασκευάζεται το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας στο Νέο Φάληρο απέναντι από το Στάδιο Καραϊσκάκη, κρύβοντας πλέον τη θάλασσα από τη θέα του επισκέπτη κατά την έξοδό του από τον Πειραιά.

Το Νοέμβριο του 1994 το Κέντρο Επεξεργασίας Λυμάτων Ψυττάλειας (ΚΕΛΨ) τέθηκε σε λειτουργία, αλλάζοντας ριζικά την εικόνα όλου του Σαρωνικού Κόλπου, συμβάλλοντας παράλληλα στην αναβίωση της χλωρίδας και της πανίδας του.

III. Μορφή της Πόλης

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα παρατηρείται μετακίνηση της αστικής τάξης του Πειραιά προς την Αθήνα, χωρίς όμως επίδραση στη μορφή του αστικού Πειραιά, όπως αυτή έχει διαμορφωθεί από τον προηγούμενο αιώνα. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 225-229)

Οι επιθέσεις γερμανών και συμμάχων κατά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο αφήνουν την πόλη ρημαγμένη, το κέντρο, το Φάληρο, τη Δραπετσώνα, το λιμάνι.

Μεταπολεμικά, περνούν πέντε ολόκληρα χρόνια πριν να επιδιορθωθούν οι καταστροφές από τους βομβαρδισμούς στον κατεστραμμένο μεταπολεμικό Πειραιά. Κατά τη δεκαετία του 1950, η πόλη αρχίζει να υφίσταται ριζικές αλλαγές στη φυσιογνωμία της λόγω της ανοικοδόμησης. Η πόλη του Πειραιά, όπως και οι υπόλοιπες ελληνικές πόλεις, ανοικοδομείται χωρίς προγραμματισμό και σχέδιο. Ο νόμος της αντιπαροχής εκτοπίζει το νεοκλασικό ύφος του κέντρου της πόλης και τη χαμηλή δόμηση των προσφυγικών συνοικιών, χωρίς παράλληλα να αναπτύσσεται κάποιο ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ύφος. Η εντατική ανέγερση πολυκατοικιών αρχίζει από το κέντρο ως τη Ζέα και συνεχίζεται στην Πειραιϊκή και την Καστέλλα. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 303)

Στη βόρεια πλευρά της πόλης, στη βιομηχανική ζώνη, οι καταστροφές από τους βομβαρδισμούς συναντούν την αποδυνάμωση των βιομηχανικών επενδύσεων που είχαν ξεκινήσει πριν από τον πόλεμο και η υποβάθμισή συνεχίζεται περαιτέρω. Τα Βούρλα (Δραπετσώνα), ο άλλοτε δημόσιος οίκος ανοχής, που έγιναν φυλακές στην Κατοχή και συνέχισαν ως πολιτικές φυλακές μέχρι το 1970, αφήνουν πίσω μια αλάνα, αλλά μνήμες ζωντανές που ταξιδεύουν από στόμα σε στόμα, από γενιά σε γενιά στις ήσυχες πλέον εργατικές συνοικίες.

Τα έργα ανάπλασης στο Τουρκολίμανο και τη Ζέα αλλάζουν την εμφάνιση των πιο ελκυστικών τμημάτων του Πειραιά. Κρηπιδώματα αντικαθιστούν την αμμώδη παραλία και περιορίζουν σταδιακά το τοπίο των βράχων στη Φρεαττύδα, η παραλία του Φαλήρου μπαζώθηκε, η αμμουδιά χάθηκε, η ανοικοδόμηση αυξήθηκε, με τελικό αποτέλεσμα τη ριζική αλλαγή της αρχιτεκτονικής του ταυτότητας. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 303) Τα νεοκλασικά της *bell époque* του Φαλήρου κρύβονται ή γκρεμίζονται. Οι πολιτικές ανάπλασης της δικτατορίας και του διορισμένου Δημάρχου αλλοιώνουν την ιστορική φυσιογνωμία της πόλης. Τα νεοκλασικά και τα προσφυγικά χαμόσπιτα που έχουν απομείνει στον Πειραιά ασφυκτιούν ανάμεσα στα σύγχρονα αρχιτεκτονικά μεγαθήρια που είναι φτιαγμένα από σκυρόδεμα και γυαλί.

Παράλληλα, μετά τη συνταγματική αναθεώρηση του 1952 και την ευνοϊκή νομοθεσία του 1953 (Ν.2687/1953) για την προστασία κεφαλαίων εξωτερικού, η οποία εξακολούθησε να ισχύει με ειδική πρόβλεψη στο Σύνταγμα του 1975 για τον κλάδο του εφοπλισμού, δημιουργείται ένα ευνοϊκό θεσμικό περιβάλλον φορολογικών απαλλαγών που προσβλέπει στην προέγκυση ναυτιλιακών εταιρειών³⁴. Ένας μεγάλος αριθμός ναυτιλιακών πρακτορείων εγκαθίσταται στον Πειραιά και η εμφάνιση της Ακτής Μιαούλη αλλάζει με την κατασκευή σύγχρονων πολυώροφων κτιρίων και την επισκευή των παραδοσιακών κτιρίων με αξιόλογη αρχιτεκτονική, που στεγάζουν πλέον γραφεία ναυτιλιακών εταιρειών. Εδώ στεγάζεται και η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Έως το τέλος του αιώνα η Πόλη του Πειραιά, μαζί με τα προάστια της ενώνονται στο ενιαίο αστικό τοπίο της πρωτεύουσας. Για τους μη Πειραιώτες, ο Πειραιάς είναι ένας ακόμη δήμος του λεκανοπεδίου, η ταυτότητα της πόλης είναι γνωστή μόνο στους κατοίκους, οι επισκέπτες πρέπει να την ανακαλύψουν.

³⁴ Η εν λόγω συνταγματική ρύθμιση του 1975 εξακολουθεί να βρίσκεται σε ισχύ έως σήμερα

3.5.2. Διοικητική δομή και πληθυσμιακή σύνθεση της Πόλης

Η Νέα Κοκκινιά (Νίκαια), το Κερατσίνι και ο Κορυδαλλός, γίνονται ανεξάρτητοι δήμοι το 1934. Το 1936, υπό τη δικτατορία του Ιωάννη Μεταξά, η διοικητική ανεξαρτησία του Πειραιά καταλύεται και η πόλη τίθεται υπό τη δικαιοδοσία της Διοίκησης Πρωτεύουσας. Ο κεντρικός Πειραιάς, μετά τη συνθηκολόγηση της Ελλάδας, είναι στενά επιτηρούμενος, υπό την παρουσία της Γκεστάπο και της Κομαντατούρ. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σσ. 295-307) Το Νέο Φάληρο, γίνεται ξεχωριστή κοινότητα του Δήμου Πειραιά το 1925, ανεξάρτητος δήμος το 1946 και επανέρχεται ως κοινότητα του Δήμου Πειραιά το 1968. Η Δραπετσώνα γίνεται ανεξάρτητη κοινότητα το Μάρτιο του 1950, καταργείται και συνενώνεται εκ νέου με τον Πειραιά, έως τον Ιανουάριο του 1951 που αναγνωρίζεται ως ξεχωριστός δήμος. Η παραμονή της Δραπετσώνας και κυρίως της βιομηχανικής της ζώνης απέφερε στο Δήμο Πειραιά μεγάλα χρηματικά ποσά από την είσπραξη των δημοτικών τελών, λόγος για τον οποίον διαπιστώνονται οι ανωτέρω παλινδρομήσεις. (ΚΥΡΑΜΑΡΓΙΟΥ, 2021) Ο Πειραιάς αποδεδεσμεύεται από τη Διοίκηση της Πρωτεύουσας και τη Νομαρχία Αθηνών και γίνεται ανεξάρτητος Νομός το 1964, αίτημα που είχε διατυπωθεί από το 1919.

Το 1907 ο Πειραιάς αριθμεί 74.000 κατοίκους, με αυξητικές τάσεις, τόσο λόγω του γενικότερου πλαισίου αστικοποίησης, όσο και λόγω της εγκατάστασης προσφύγων που ανήκουν στον ελληνισμό της Βουλγαρίας και της Τουρκίας, αλλά και των προσωρινών κατοίκων που προσβλέπουν στον εκπατρισμό τους στην Αμερική³⁵, και των βιομηχανικών εργατών που είναι κυρίως εσωτερικοί οικονομικοί μετανάστες. Το 1920 απογράφονται στον Πειραιά 133.482 κάτοικοι, ενώ μετά τη Μικρασιατική καταστροφή το 1922 η αύξηση του πληθυσμού είναι ραγδαία και στην απογραφή του 1928 καταγράφονται 251.328 κάτοικοι³⁶. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 222-225) Το 1940 ο πληθυσμός του Πειραιά, μαζί με τους προσφυγικούς συνοικισμούς, που είχαν γίνει ανεξάρτητοι δήμοι, ξεπερνά τους 320.000 κατοίκους. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 261)

Από το 1950 έως το 1970 ο Δήμος Πειραιά είχε σταθερό πληθυσμό 186.000, ενώ μόνο οι προσφυγικές συνοικίες γύρω από τη βιομηχανική ζώνη του Πειραιά συνέχισαν να αυξάνονται σε πληθυσμό. Σε μια περίοδο μαζικής αστικοποίησης, ο Πειραιάς δεν γνώρισε κανένα καθαρό κέρδος από την εσωτερική μετανάστευση. Την ίδια περίοδο, μεταξύ 1951

³⁵ Στο χρονικό διάστημα 1885-1914 από το λιμάνι του Πειραιά ταξίδεψαν 311.115 επιβάτες με προορισμό τη Νέα Υόρκη.

³⁶ Η απογραφή του 1928 κατέγραψε πληθυσμό 33.000 κατοίκων στην Κοκκινιά, 17.000 στη Δραπετσώνα, 25.000 στους υπόλοιπους περιφερειακούς συνοικισμούς, 4.600 στην Καλλιπολη, περίπου 10.000 στην Καστέλλα και το Τουρκολίμανο (εκτός της Κρητικής γειτονιάς), στο λόφο Καραβά 7.000, στο Φάληρο πάνω από 5000. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σσ. 262-273)

και 1971, ο πληθυσμός της Αθήνας αυξήθηκε κατά 300.000. Αιτία ήταν η στασιμότητα των βιομηχανικών επενδύσεων στον Πειραιά. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 303)

3.5.3. Κοινωνία και Πολιτισμός

Ι. Πρώτη 20ετία του 20^{ου} αιώνα

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα ο Πειραιάς δεν είναι πλέον ένας τόπος αποκλειστικά τοπικού ενδιαφέροντος, ο ρόλος του στην οικονομική ενοποίηση του ελληνικού κράτους είναι αδιαμφισβήτητος και η Αθήνα αποτελεί πλέον ελκυστικό τόπο κατοικίας για την αστική του τάξη. Η διαφορά μεταξύ του 1900, όταν ο Πειραιάς ήταν στο απόγειό του και του τέλους των πολέμων στο 1918, όταν η κοινωνική και πνευματική ελίτ της πόλης έχει ήδη φύγει για την πρωτεύουσα, είναι ορατή. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 258)

Ο τόπος της ελληνικής belle époque³⁷, το Νέο Φάληρο, βρέθηκε στην ακμή του τα πρώτα χρόνια του 20ού αιώνα, όταν λειτούργησαν δύο ξενοδοχεία, επιπλέον των υποδομών που είχαν φτιαχτεί κατά τον προηγούμενο αιώνα, τα ξενοδοχεία Grand Hotel de Phalere και Ακταίον, οπότε αναδείχθηκε ως το κέντρο της αθηναϊκής υψηλής κοινωνίας. Το 1903 δημιουργήθηκε ο Ναυτικός Όμιλος Νέου Φαλήρου. Οι κολυμβητικοί και κωπηλατικοί αγώνες ήταν η πρώτη μορφή μαζικών αθλητικών θεαμάτων, συνοδευόμενη από μια εορταστική ατμόσφαιρα στο Φάληρο ή τη Ζέα. Φυσικά, μόνο η υψηλή κοινωνία μπορούσε να αντέξει οικονομικά να συμμετάσχει σε θαλάσσια σπορ, τουλάχιστον κατά τα πρώτα χρόνια. Σε αυτή την πρώτη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα χρησιμοποιήθηκε και πάλι το ποδηλατοδρόμιο για τους Ολυμπιακούς αγώνες του 1906. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σσ. 249-250)

Πάρα ταύτα, αυτή την περίοδο η αστική τάξη του Πειραιά τον εγκαταλείπει συστηματικά μεταναστεύοντας στην Αθήνα, μαζί της και ο κόσμος της διανοήσης και της τέχνης. Η πολιτιστική ζωή του Πειραιά επισκιάζεται από την Αθήνα, το Δημοτικό Θέατρο μένει ουσιαστικά κενό. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 261) Η σταδιακή μετακίνηση της αστικής τάξης του Πειραιά προς την Αθήνα επιδρά στην αρχική επίκτητη ομοιογένεια της πειραιϊκής κοινωνίας, που αφομοίωσε τους επιμέρους πληθυσμούς εποίκων υπό μια έντονη τοπικιστική και πολιτικά εφησυχασμένη συνείδηση και αποτέλεσε προϋπόθεση για την

³⁷ Η χρυσή εποχή πριν την έναρξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

ανάπτυξη της πόλης κατά τον 19^ο αιώνα. Από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα αναπτύχθηκε και εξελίχθηκε σε κοινωνικοπολιτική δύναμη η εργατική τάξη.

Το ναυτεργατικό κίνημα ανδρώνεται στον Πειραιά, πρωτοπορεί και οργανώνει πολυήμερες απεργίες³⁸. (ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ, 2008) Οι εργαζόμενοι στη βιομηχανία αποτελούν διακριτή κατηγορία από τους ναυτεργάτες και τη λοιπή εργατική τάξη και το 1900 ανέρχονται σε 10.500 άτομα, τα οποία επιδεικνύουν έντονη κινηματική και απεργιακή δράση. Το 1913 ιδρύεται το Εργατικό Κέντρο Πειραιά στο οποίο βαθμιαία συμμετέχουν 58 σωματεία. Το 1917 το 66% των βιομηχανικών εργατών της Ελλάδας βρίσκεται στον Πειραιά. Οι επαγγελματικές σχέσεις, η εκπαίδευση, τα ήθη, ακόμη και η αναψυχή και η διασκέδαση διαφοροποιούνται ταξικά, δίνοντας ώθηση στη διαμόρφωση ενός νέου λαϊκού πολιτισμού, που θα τελικώς θα αποτυπωθεί βαθιά στην ταυτότητα της νέας πόλης του Πειραιά. Είναι η περίοδος, που σύμφωνα με τον Τύπο της εποχής, ο Πειραιάς *«Ανατολίζει ενώ καθ' όλα τα άλλα ως πόλις, ως λιμνή, Αμερικανίζει, με καλπάζοντα μάλιστα άλματα»*. Περιοχές όπως η Τρούμπα, η πλατεία Καραϊσκάκη, ο Άγιος Διονύσιος φιλοξενούν τεκέδες και μουσικά σχήματα λαϊκών οργάνων. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 222-229). Η πόλη ακμάζει πολιτισμικά στο πείσμα των καιρών και της αστικής τάξης που τον εγκαταλείπει. Η νεοκλασική δόξα και η κουλτούρα των αστικών στρωμάτων του Πειραιά, καθώς η φύση απεχθάνεται τα κενά, αντικαθίσταται δυναμικά από την κουλτούρα των εξαρτημένων εργασιακά κοινωνικών τάξεων του Πειραιά.

II. Μεσοπόλεμος

Η μαζική άφιξη και εγκατάσταση προσφύγων από τη Μικρά Ασία στον Πειραιά, το 1922, είναι καταλυτικής σημασίας για τον πολιτισμό της πόλης. Ο Μεσοπόλεμος, το σημαντικότερο ίσως κεφάλαιο για την ιστορία του νεώτερου Πειραιά είναι η περίοδος που αναδεικνύεται ο λαϊκός πολιτισμός και μια πρωτόγνωρη λαϊκή πολιτιστική έκρηξη λαμβάνει χώρα στις ταπεινές φτωχογειτονίες της πόλης.

Η Δημοτική Βιβλιοθήκη που ιδρύθηκε το 1927 και ο Βασιλικός Ναυτικός Όμιλος στο Τουρκολίμανο από το 1930 δεν γίνονται ποτέ πραγματικά μέρος της καθημερινής ζωής της πειραιϊκής κοινωνίας. Ο μόνος πολιτιστικός θεσμός που συνεχίζει ακάθεκτος το έργο του

³⁸ Αξίζει να αναφερθεί ότι το NAT δημιουργήθηκε με το νόμο ΧΛΘ του 1861 (NAT, 2021) και είναι το πρώτο ασφαλιστικό ταμείο της Ελλάδας και το δεύτερο της Ευρώπης, μετά το γαλλικό. Η μέριμνα για το ταμείο ξεκίνησε πολύ νωρίτερα από ένα σεντούκι στις Σπέτσες, όπου στην «κάσα» συγκεντρώνονταν χρήματα, για τους ίδιους τους ναυτικούς, τις οικογένειες όσων χάνονταν στη θάλασσα αλλά και όσους δεν μπορούσαν να σαλπάρουν πια (ΔΑΟΥΣΗΣ, 2018). Η ανάπτυξη αλληλεγγύης ανάμεσα στους ναυτικούς έμελε να είναι ο προπομπός τόσο των ασφαλιστικών ταμείων στην Ελλάδα, όσο και του ναυτεργατικού κινήματος.

είναι ο Πειραιϊκός Σύνδεσμος, ως γενέτειρα της τεχνολογικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα, με σημαντικές επίσης αθλητικές και μουσικές δραστηριότητες.

Τη στιγμή που στο Φάληρο, οι λουόμενοι Αθηναίοι τολμούν τη νεωτερικότητα του μικτού λουτρού, οι ακτές της χερσονήσου του Πειραιά, η Φρεαττύδα και το Τουρκολίμανο, καταλαμβάνονται από απλούς Πειραιώτες, χωρίς έννοιες κοσμικότητας, σκανδαλισμών και καθωσπρεπισμού. Το ποδηλατοδρόμιο στο Φάληρο, φιλοξενεί πλέον το δημοφιλές λαϊκό άθλημα της εργατικής τάξης, το ποδόσφαιρο. Οι αθλητικές γιορτές από τους αγώνες ιστιοπλοΐας και κωπηλασίας στη Ζέα, όπου οι Πειραιώτες μαζεύονταν μέχρι τη δεκαετία του 1920, μεταφέρονται στις αλάνες του Πειραιά που το 1925 γεννά τον πιο γνωστό ποδοσφαιρικό σύλλογο της πόλης, τον Ολυμπιακό, ο οποίος ενσωματώνει και αντανακλά τη λαϊκή κουλτούρα της εργατικής τάξης, έναντι της αστικής Αθήνας, είναι η έκφραση του πειραιϊκού ηθικού. Εκδηλώσεις μαζικού λαϊκού πολιτισμού, όπως πανηγύρια, θρησκευτικές εορταστικές εκδηλώσεις, ο αγιασμός των υδάτων (Θεοφάνεια) κ.α. λαμβάνουν αίγλη σε όλο τον Πειραιά κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου.

Σε καλλιτεχνικό επίπεδο, το σήμα κατατεθέν της πόλης, είναι η ρεμπέτικη μουσική, που γεννιέται στις φτωχογειτονίες του Πειραιά. Το ρεμπέτικο ως ένα ζωντανό κομμάτι του λαϊκού πολιτισμού είναι ένας συνδυασμός πολλών παραδόσεων, από τα ζειμπέκικα της Τουρκίας, τα τραγούδια της Σμύρνης, τους ελληνικούς αμανέδες της Μικράς Ασίας, τη δημοτική παράδοση, τις καντάδες, τα τραγούδια των κουτσαβάκηδων, έως τα τραγούδια των ταβερνών και των μουσικών καφέ (cafe aman)³⁹. Το Ρεμπέτικο είναι ένας ύμνος στον Πειραιά, στην πόλη που το γέννησε και το εξέθρεψε, στους ανθρώπους του, στη δύσκολη καθημερινότητα του, στην τοπογραφία του, που εξαιτίας του διασώζονται στο νεοελληνικό πολιτισμό (ο καπετάν Ανδρέας Ζέπος, το Χατζηκυριάκειο και ο Άγιος Νείλος, η Κοκκινιά, τα Λεμονάδικα, τα Βούρλα, η Δραπετσώνα κ.α.). Οι κυρίως αυτοδίδακτοι καλλιτέχνες δημιουργούν μια μορφή τέχνης, η αξία της οποίας γίνεται κατανοητή πολύ αργότερα. Το ρεμπέτικο ξεπερνά τα κοινωνικά περιθώρια που το δημιούργησαν εισέρχεται στη δισκογραφία και γίνεται ευρύτερα γνωστό. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σσ. 286-295)

Το ρεμπέτικο αποτελεί ουσιαστικά τον πρόδρομο του πιο εύπεπτου και δυτικότερου σημερινού λαϊκού τραγουδιού και σήμερα θεωρείται κορυφαίο σημείο του νεοελληνικού πολιτισμού.

³⁹ Η καταγωγή της περίφημης τετράδας του Πειραιά είναι δηλωτική των διαφορετικών καταβολών του ρεμπέτικου, ο Στράτος Παγιουμτζής από τη Σμύρνη, ο Αρτέμις (Ανέστος Δελιάς) από το Αϊβαλί, ο Μάρκος Βαμβακάρης από τη Σύρο και ο Γιώργος Μπάτης, Πειραιώτης γεννημένος στα Μέθανα.

Ειδική αναφορά θα πρέπει να γίνει στα Βούρλα, την περιοχή πίσω από το σταθμό του Σιδηροδρόμου ΣΠΑΣ στον Άγιο Διονύσιο, στη Δραπετσώνα. Τα ηθικοπλαστικά πλαίσια της κοινωνίας του προηγούμενου αιώνα έχουν οδηγήσει στον πρωτοποριακό και παράλληλα άκρως συντηρητικό πολιτικό σχεδιασμό ενός τεράστιου δημόσιου οίκου ανοχής έξω από την πόλη του Πειραιά, πέρα από το νεκροταφείο, πίσω από τα βούρλα. Εδώ κλείνονται όλες οι εκδιδόμενες γυναίκες του λιμανιού, προστατευμένες και φυλακισμένες την ίδια στιγμή. Κατά το μεσοπόλεμο, εδώ είναι η περιοχή όπου οι πρόσφυγες από τη Μικρά Ασία και τον Πόντο ζουν στριμωγμένοι και σε άθλιες συνθήκες γύρω από τον τεράστιο δημόσιο οίκο ανοχής, μη αποδεχόμενοι φυσικά την “ηθική πτώση” των εκδιδομένων γυναικών. Αυτοί που τις αποδέχονται είναι οι “αγαπητικοί”, πολλοί από αυτούς γνωστοί ρεμπέτες, που γράφουν στίχους ειδικά για αυτές. Οι γυναίκες του λιμανιού, η ντροπή της κοινωνίας του Πειραιά, έμελε να ζήσουν μέσα στην απελπισία και την ανωνυμία, αλλά τελικά να εμπνεύσουν τους ρεμπέτες της εποχής, αφήνοντας πίσω στίχους που τις υμνούν έως σήμερα.

III. Κατοχή

Κατά τη διάρκεια της κατοχής, ο κεντρικός Πειραιάς, ήταν στενά επιτηρούμενος από τη Γκεστάπο και την Κομαντατούρ, το κίνημα Αντίστασης ουσιαστικά οργανώθηκε στις συνοικίες, στις φτωχογειτονιές του Πειραιά. Η Κοκκινιά, η Δραπετσώνα, τα Ταμπούρια και τα Καμίνια είχαν έντονη αντιστασιακή δράση, αποκαλύπτοντας το φρόνημα των Πειραιωτών.

Το πιο τραγικό γεγονός στην αντίσταση των Πειραιωτών ήταν το Μπλόκο της Κοκκινιάς, το μπλόκο με τις μεγαλύτερες απώλειες στην ευρύτερη περιοχή των Αθηνών. Τα ξημερώματα της 17ης Αυγούστου 1944 τα Τάγματα Ασφαλείας και ο γερμανικός στρατός περικύκλωσαν την Κοκκινιά, συγκέντρωσαν τους άντρες από 14 έως 60 ετών και εκτέλεσαν ομαδικά περίπου 350 άτομα, ως αντίποινα για την παρατεταμένη μάχη της Κοκκινιάς που είχε προηγηθεί, ενώ 8.000 Κοκκινιώτες μεταφέρθηκαν στο στρατόπεδο Χαϊδαρίου. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 296)

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω κατά την αποχώρηση από τον Πειραιά το Γερμανικό Σχέδιο προέβλεπε για τον Πειραιά την ολοσχερή καταστροφή του, ώστε να καταστραφούν όλες οι παραγωγικές μονάδες που υποστήριζαν την πρωτεύουσα. Την ώρα που στην Αθήνα πανηγύριζαν την απελευθέρωση και στον κεντρικό Πειραιά οι πολίτες δέχονταν τα πυρά των ελεύθερων σκοπευτών, στο Κερατσίνι έλαβε χώρα η σημαντικότερη στρατηγική

επιτυχία της Αντίστασης στον Πειραιά. Ήταν η μάχη στο σταθμό παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στο Κερατσίνι στις 12 και 13 Οκτωβρίου 1944, γνωστή ως η Μάχη της Ηλεκτρικής, όπου οι συντονισμένες δυνάμεις του ΕΑΜ και του ΕΛΑΣ έσωσαν τον στρατηγικά σημαντικό σταθμό παραγωγής ενέργειας, που προμήθευε ηλεκτρική ενέργεια όλο το λεκανοπέδιο Αττικής. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 299). Αντιστασιακοί, εργάτες, κάτοικοι, ακόμη και δωδεκάχρονα παιδιά, που πετούσαν πέτρες, πολέμησαν όλοι μαζί και νίκησαν τους οπλισμένους γερμανούς. (ΜΗΧΑΝΗ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ, 2021)

IV. Μεταπολεμικά

Μεταπολεμικά η πολιτιστική αναγέννηση αποτέλεσε μείζον θέμα για τον Πειραιά. Το 1955 εγκαινιάζεται το Ναυτικό Μουσείο σε ένα διώροφο κτίριο στην ακτή Μουτσοπούλου και δέκα χρόνια αργότερα, το μουσείο μετακόμισε σε ένα νέο και μεγαλύτερο κτίριο 1.700 τετραγωνικών μέτρων. Το 1959 ανασκαφές για υδραυλικά έργα αποκαλύπτουν εξαιρετικά αρχαιολογικά ευρήματα και η τοπική κοινότητα κινητοποιείται ώστε τα ευρήματα να μείνουν στην πόλη και να μην μεταφερθούν στο Αρχαιολογικό Μουσείο στην Αθήνα. Από τότε φιλοξενούνται στο Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά ευρήματα ανασκαφών από τον Πειραιά, τη Σαλαμίνα και άλλους παραλιακούς δήμους από το Μοσχάτο έως τη Βάρη. Η Ανώτατη Βιομηχανική Σχολή μεταφέρεται το 1958 στον Πειραιά (το σημερινό Πανεπιστήμιο Πειραιώς) αποτελώντας έως και σήμερα το μόνο ίδρυμα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στο κέντρο της πόλης. Το 1959 δημοσιεύτηκε ο ιδρυτικός νόμος για την Ιερά Μητρόπολη Πειραιώς, που λειτούργησε ένα χρόνο αργότερα. Μέχρι τότε, η πόλη και οι γύρω δήμοι είχαν υπαχθεί στη δικαιοδοσία της Μητρόπολης Αθηνών. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σσ. 307-3011)

Η απόδραση των 27 πολιτικών κρατούμενων το 1955 από τις φυλακές των Βούρλων⁴⁰, αποτελεί ίσως τη θρυλικότερη απόδραση των νεώτερων χρόνων. Έλαβε χώρα σε μια περίοδο που το εμφυλιοπολεμικό κλίμα ήταν διάχυτο σε ολόκληρη τη χώρα και οι εκτελέσεις πολιτικών κρατούμενων εξακολουθούσαν. Εκείνη την περίοδο εκτελέστηκαν ο Νίκος Μπελογιάννης⁴¹, ο Νίκος Πλουμπίδης, ο Χρ. Καρανταής κ.α. Μια ιστορία για την οποία όσα και αν έχουν γραφτεί δεν μπορούν να αποτυπώσουν τις προφορικές ιστορίες

⁴⁰ Στην κατοχή τα δημόσια πορνεία μετατράπηκαν σε φυλακές και ως φυλακές κατέληξαν το 1970

⁴¹ Εν μέσω διεθνούς κατακραυγής η κυβέρνηση Πλαστήρα έλαβε περίπου 250.000 τηλεγραφήματα από όλο τον κόσμο, με τα οποία πολλοί επώνυμοι και μη ζητούσαν να μην εκτελεσθεί ο Μπελογιάννης. Ανάμεσά τους, ο Σαρλ ντε Γκολ και σχεδόν όλες οι προσωπικότητες της γαλλικής πολιτικής ζωής, 159 βουλευτές των δύο μεγάλων κομμάτων της Μεγάλης Βρετανίας, οι Πωλ Ελυάρ, Ζαν Κοκτώ, Ζαν-Πωλ Σαρτρ, Ναζίμ Χικμετ Πάμπλο Πικάσσο και Τσάρλι Τσάπλιν. Παρέμβαση υπέρ του Μπελογιάννη έκανε και ο τότε Αρχιεπίσκοπος Αθηνών Σπυρίδων αναφέροντας πως: «Έχω συγκλονιστεί από το ηθικό μεγαλείο του Μπελογιάννη. Το θεωρώ ανώτερο και από των πρώτων χριστιανών, γιατί ο Μπελογιάννης δεν πιστεύει ότι υπάρχει μέλλουσα ζωή». (ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ, 2015)

που μεταφέρονται από γενιά σε γενιά. Το σχέδιο της απόδρασης προετοιμαζόταν επί τρεις μήνες, με τη βοήθεια πληροφοριών που έδιναν γυναίκες που συνδέονταν με τους πολιτικούς κρατούμενους. Ακολούθησαν τέσσερις μήνες εργασιών, με αρχικά εργαλεία ένα κοπίδι και ένα σφυρί. Την Κυριακή 17 Ιουλίου 1955, οι δραπέτες μέσα από μια σήραγγα διαμέτρου 80 εκ. και μήκους 18 μέτρων περίπου βγήκαν στις εγκαταστάσεις παρακείμενου εργοστασίου και έτρεξαν προς την ελευθερία. Στη συνέχεια επικηρύχτηκαν και πολύ καιρό αργότερα συνελήφθησαν οι 15 από αυτούς, 10 διέφυγαν στο εξωτερικό και ένας σκοτώθηκε από σφαίρα αστυνομικού κατά την προσπάθεια να περάσει τα σύνορα. Χαρακτηριστικά η εφημερίδα Ακρόπολις ανέφερε «Η καταπληκτική ομαδική απόδρασις των κομμουνιστικών στελεχών – Μέχρις ώρας ουδείς συνελήφθη από τους 27 κομμουνιστάς τους δραπετεύσαντας από τας φυλακάς Βούρλων το απόγευμα της Κυριακής υπό μυθιστορηματικά συνθήκας». (NEWSROOM IEFIMERIDA.GR, 2018) Οι ίδιοι οι δραπέτες υποστήριξαν ότι στόχος τους ήταν μια όσο το δυνατόν μαζικότερη και εντυπωσιακότερη απόδραση, η οποία θα επέφερε ισχυρότατο πλήγμα στην εικόνα της Ασφάλειας, ώστε να δοθεί ώθηση και να ανασυνταχθεί το κίνημα προς τα έξω. (ΠΑΥΛΙΔΗΣ, 1988)

Σε αυτή την περιοχή δόθηκε λίγα χρόνια αργότερα η «μάχη της παράγκας», η μάχη που ενέπνευσε τους δημιουργούς, συνθέτη Μ. Θεοδωράκη και ποιητή Τ. Λειβαδίτη να γράψουν το τραγούδι «Δραπετσώνα». Ο Μ. Θεοδωράκης ανέφερε συγκεκριμένα: «*Στη Δραπετσώνα πήγαν οι μπουλντόζες να γκρεμίσουν τα παραπήγματα, για να χτίσουν πολυκατοικίες. Δε θα γκρέμιζαν πολυκατοικίες, αλλά παράγκες. Αυτοί εκεί ζούσαν σαν σκουλήκια, η παράγκα όμως γι' αυτούς ήταν η ζωή τους. Παρότι δεν ήμουν πολιτικός, μόλις πήγα εκεί στη συνοικία και είδαν τον Θεοδωράκη που τραγουδούσε, οι γυναίκες και οι άνδρες με περικύκλωσαν [...] είναι βιώματα, τα οποία με έδεναν εμένα με τη συνείδηση της πολιτικής εκείνη τη στιγμή. Η πολιτική είναι να αντισταθείς σε αυτό το πρόσωπο της βίας το οποίο είχε πλέον αφηνιαστεί εκεί, και υπήρχε ένας λαός κάτω, που δεν ήξερε τι να κάνει, δεν είχε προστασία.[...] Ο αδερφός μου έκανε τα ρεπορτάζ κάτω στη Δραπετσώνα και μετά τα δημοσίευε στην Αυγή. Κάποια στιγμή, μου λέει: «Αυτοί δε σταματάνε με τίποτα, παρά μόνο με ένα τραγούδι» (ΜΑΛΟΥΧΟΣ, 2010)*

Τον Φεβρουάριο του 1960 η κυβέρνηση εξαγγέλλει πρόγραμμα στεγαστικής αποκατάστασης προσφύγων και γηγενών, 3.500 διαμερισμάτων, σε τετραώροφα και οκταώροφα κτίρια, εκ των οποίων 1.200 προορίζονταν για τη Δραπετσώνα (συν 1.100 για Αθήνα και 1.200 για Θεσσαλονίκη). Οι κάτοικοι της Δραπετσώνας αντιδρούν και προβάλλουν ως μοναδική λύση την επί τόπου αυτοστέγαση. Ο Ι. Σίδερης γράφει: «*H*

παράγκα δεν είναι απλώς η νέα κατοικία για τους πρόσφυγες της Δραπετσώνας, αλλά η νέα πατρίδα [...] Η πατρίδα αποκτά έτσι τη διάσταση του βιωμένου χώρου. Κάθε παράγκα και μια πατρίδα». Οι σθεναρές αντιδράσεις των κατοίκων θα κρατήσουν έως το Νοέμβριο του ίδιου έτους. Το τραγούδι δεν σταμάτησε τις συνεχείς επιθέσεις της αστυνομίας. Σύμφωνα με τον Τύπο της εποχής, οι περισσότεροι από τους τραυματίες στις μάχες είναι γυναίκες. Οι γυναίκες πρωτοστατούν στη «μάχη της παράγκας», μια μάχη που δόθηκε ακριβώς 11 χρόνια μετά το τέλος του Εμφυλίου, στέλνοντας το δικό τους μήνυμα στην Ελλάδα του '60 «*εμείς θα ζήσουμε και ας είμαστε φτωχοί*». (ΣΙΔΕΡΗΣ, 2019) Αν δεν είχε δοθεί η μάχη της παράγκας, δεν θα είχε δημιουργηθεί ο συνοικισμός με τα μικρά μακρόστενα σπίτια, το ένα ακριβώς δίπλα στο άλλο, και τις μικρές αυλές δίπλα ακριβώς στα τείχη της Ηετιώνειας. Μερικά οικοδομικά τετράγωνα χτίστηκαν με αυτόν τον τρόπο και η υπόλοιπη Δραπετσώνα γέμισε παραπλεύρως με τετραώροφα και λίγο πιο πέρα με οκταώροφα κτίρια προσφυγικών κατοικιών.

V. Δικτατορία

Οι αναπλάσεις - καταστροφές του διορισμένου δημάρχου της δικτατορίας ήταν τα εργαλεία μιας στρατηγικής ολοκληρωμένης μετατόπισης και αλλοίωσης της ιστορικής φυσιογνωμίας και συνείδησης της πόλης. Αυτή η εισβολή δεν ήταν ένα ακατανόητο και ουρανοκατέβато φαινόμενο ήταν αντιθέτως μια πολύ έντονη πτυχή της κρίσης που διέτρεχε την πειραϊκή κοινωνία από τις αρχές του 20ου αιώνα. Πέραν του λαϊκού πολιτισμού, η χαρτογράφηση της πολιτιστικής ζωής της πόλης (αριθμός θεάτρων, γκαλερί, κινηματογράφοι) δείχνει τη μεγάλη διάσταση που υπήρχε ανάμεσα στα πληθυσμιακά δεδομένα και στην ατροφία της πολιτιστικής δραστηριότητας. Έτσι με την επίφαση μιας αναγέννησης ο διορισμένος δήμαρχος άγγιξε ένα σημαντικό κομμάτι της πειραϊκής κοινωνίας που λαχταρούσε να ξαναδεί την πόλη όπως ήταν παλιά. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2008)

Η διοργάνωση του Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Στίβου το 1969 μετέτρεψε το Φάληρο σε διεθνή αθλητικό χώρο. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 303) Η πολιτιστική ανάπτυξη φαινόταν πλέον να έρχεται από την άνθηση της διασκέδασης, της οποίας ο Πειραιάς έγινε ένας σημαντικός πόλος. Η πτώση της δικτατορίας και η περίοδος που ακολούθησε έδωσαν στον Πειραιά πνοή δημοκρατίας. Είναι χαρακτηριστικό ότι ο κεντρικός δρόμος, η παλιά οδός Σωκράτους και μετέπειτα Βασιλέως Κωνσταντίνου, μετονομάστηκε σε Ηρώων Πολυτεχνείου δηλώνοντας το φρόνημα των Πειραιωτών .

3.5.4. Η Βιομηχανία της Πόλης

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα η οικονομία του Πειραιά παραμένει ανθηρή. Αυτή την περίοδο δημιουργείται το οργανωτικό πλαίσιο των εμπορικών δραστηριοτήτων του Πειραιά με την ίδρυση του Εμπορικού Συλλόγου το 1902 και του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου το 1918, που διαδραματίζουν έως σήμερα, ιδιαιτέρως το δεύτερο σημαντικό ρόλο στην αναπτυξιακή πορεία του Πειραιά. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της αναπτυξιακής δυναμικής του Πειραιά είναι η ίδρυση της Τράπεζας Πειραιώς το 1915, εν μέσω του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου (1914-1918).

Η πλειοψηφία των επενδυτικών κεφαλαίων, στα πλαίσια της γενικότερης επιτάχυνσης της βιομηχανικής παραγωγής κατευθύνεται στο δευτερογενή τομέα και ο Πειραιάς ουσιαστικά μπορεί να χαρακτηριστεί ως η μοναδική βιομηχανική πόλη της Ελλάδας, καθώς πλέον φιλοξενεί τις περισσότερες αλλά και πιο εξελιγμένες επιχειρήσεις του κλάδου. Το 1911 ιδρύεται η Ανώνυμη Εταιρεία Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων και το 1913 η Ανώνυμη Γενική Εταιρεία Τσιμέντων (ΑΓΕΤ) στη βορειοδυτική πλευρά του Πειραιά τη Δραπετσώνα. Το 1920 η Ελληνική Βιομηχανική Εταιρεία Ελαιουργικών Επιχειρήσεων «ΕΛΑΪΣ» εγκαθίσταται στο Φάληρο. Έως το 1920 λειτουργούν 120 εργοστάσια ως αποτέλεσμα των θετικών επιδράσεων τόσο της διεύρυνσης των συνόρων και της συνεπαγόμενης αύξησης του καταναλωτικού κοινού, όσο και της πληθώρας προσωρινών εργαζομένων στην περιοχή του Πειραιά, ενόψει του εκπατρισμού τους στην Αμερική. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 215-216)

Η απόγνωση των προσφύγων να επιβιώσουν και να προοδεύσουν, έδωσαν νέα πνοή σε όλους τους τομείς της ελληνικής οικονομίας και φυσικά του Πειραιά. Η σύνθεση του πληθυσμού των προσφύγων, με την πλειοψηφία να αποτελείται από γυναίκες και έναν επίσης μεγάλο αριθμό παιδιών κάτω των 16 ετών, παρείχε εργατικό δυναμικό φθηνό, αποτελεσματικό και ευέλικτο. Ένα μεγάλο τμήμα του προσφυγικού πληθυσμού βρήκε σταθερή απασχόληση στα μεγάλα εργοστάσια της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου. Επιπλέον, πολλοί πρόσφυγες ήταν ειδικευμένοι τεχνίτες, που αναζωπύρωσαν την ελληνική οικονομία. Χιλιάδες πρόσφυγες ειδικευμένοι στην ταπητουργία, επιχειρηματίες, σχεδιαστές, βαφείς, τεχνίτες και γυναίκες εργάτριες δημιούργησαν και ανέπτυξαν γρήγορα έναν νέο ανθηρό τομέα της βιομηχανίας του Πειραιά. Το 1926, 800 εργαζόμενες εργάστηκαν με πλήρη απασχόληση σε δέκα τέτοια εργοστάσια κυρίως στην Κοκκινιά και πολλές χήρες και ορφανά συμπλήρωναν το εισόδημά τους με κατ' αποκοπή εργασία (πληρωμή ανά παραγόμενο κομμάτι). Το 1934, υπήρχαν 30 εργοστάσια ταπητουργίας στα βόρεια της πόλης, δεκαπέντε (15) από τα οποία ήταν στην Κοκκινιά και επτά (07) στη

Δραπετσώνα⁴². Η υψηλή ποιότητα της ελληνικής προσφυγικής ταπητουργίας απέφερε κλαδικά εξαγωγικά έσοδα για το ελληνικό κράτος περίπου 400.000 λιρών ετησίως από τα πρώτα χρόνια της εγκατάστασης των προσφύγων. Οι Μικρασιάτες και Αρμένιοι πρόσφυγες, ως επιχειρηματίες είναι έμπειροι, οργανωτικοί, καινοτόμοι, πολύγλωσσοι και κοινωνικά επιδέξιοι. Τα νέα επιχειρηματικά ήθη και έθιμα έμελλαν να διαποτίσουν τον επιχειρηματικό τομέα του Πειραιά. Από το 1926, πάνω από το 15% των μελών του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά ήταν πρόσφυγες. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σσ. 266-269)

Παρόλο που η πόλη του Πειραιά συνέχισε αδιαμφισβήτητα να είναι η κύρια βιομηχανική περιοχή της χώρας κατά τη δεκαετία του 1920⁴³, τη δεκαετία του 1930 αντιμετώπισε την πρώτη σοβαρή κρίση αποβιομηχάνισης. Το 1929, άρχισε να λειτουργεί στο Κερατσίνι το Εργοστάσιο Ηλεκτρικής Ενέργειας, ένα τεράστιο εργοστάσιο το οποίο, το 1932 ήταν σε θέση να παράγει έως και 45.000 KW. Αυτή έμελλε να είναι η τελευταία σημαντική βιομηχανική επένδυση στην περιοχή του Πειραιά. Η κρίση στη βιομηχανία αλευριού (έναν από τους πυλώνες της βιομηχανίας του Πειραιά), μετά τη μείωση των δασμών στις εισαγωγές αλεύρου το 1926, την παγκόσμια ύφεση του 1930-1933 και την επιβολή, από το 1932, ιδιαίτερα υψηλής τοπικής φορολογίας (διαπύλια τέλη), είχε ως αποτέλεσμα σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα για τη βιομηχανία του Πειραιά. Αυτός ο φόρος αποθάρρυνε σοβαρά την ίδρυση πολλών νέων βιομηχανιών στον Πειραιά προκαλώντας ουσιαστικά μεγάλη προσέλευση επενδυτικών κεφαλαίων στην Αθήνα. Οι μόνες που δεν επλήγησαν ήταν οι επιχειρήσεις στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, των οποίων τα προϊόντα δεν απευθύνονταν στην Αθήνα, και έτσι αποτέλεσε εφεξής τον δυναμικότερο τομέα της βιομηχανίας του Πειραιά. Στους άλλους τομείς, ωστόσο, άρχισε να εμφανίζεται στασιμότητα. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΣΤΟΝ 20ό ΑΙΩΝΑ, 2010, σσ. 281-282)

Μεταπολεμικά, παρόλο που οι υψηλοί τοπικοί δασμοί (διαπύλια τέλη) καταργήθηκαν το 1949, τα κρατικά κίνητρα για τη δημιουργία βιομηχανιών στην επαρχία αποδυνάμωσαν περαιτέρω τον Πειραιά. Η περιοχή βέβαια εξακολουθούσε να έχει τη μεγαλύτερη συγκέντρωση δευτερογενούς παραγωγής, κυρίως λόγω της ιστορικής βιομηχανικής υποδομής της και των μεγάλων εγκαταστάσεων στη Δραπετσώνα (Λιπάσματα, Τσιμέντα). Η πρώιμη αποβιομηχάνιση αντισταθμίστηκε από την εντατική οικοδομική δραστηριότητα,

⁴² Η περιοχή της Νέας Ιωνίας ήταν η πρώτη και σημαντικότερη σε αριθμό ταπητουργείων με δεύτερη πόλη ταπητουργίας των Πειραιά.

⁴³ Παρά την ανάπτυξη άλλων σημαντικών βιομηχανικών κέντρων όπως η Θεσσαλονίκη, η οποία ήταν πλέον μέρος του ελληνικού κράτους και η Ελευσίνα και η Αθήνα, που αναπτύχθηκαν χάρη στη δυναμική των προσφύγων

που έμελλε να αλλάξει την αρχιτεκτονική όψη της πόλης, τόσο στο κέντρο της όσο και στις εργατικές και προσφυγικές συνοικίες της. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σσ. 303-304)

Η μεγαλύτερη βιομηχανική μονάδα της περιοχής τα Λιπάσματα άντεξαν ως το 1999, οπότε και έκλεισαν οριστικά. Στην πίσω πλευρά του Εργοστασίου Λιπασμάτων, η Τσιμεντοβιομηχανία ΑΓΕΤ Ηρακλής, μεταφέρει την παραγωγή της στην επαρχία και πλέον οι εγκαταστάσεις της χρησιμοποιούνται από την εταιρεία μόνο ως κέντρο διανομής. Η καπνοβιομηχανία Κεράνης πωλείται το 1998 και κλείνει οριστικά το 2007 (ΜΑΚΡΗΣ, 2013), ενώ η καπνοβιομηχανία Παπαστράτος ένα διαμάντι του βιομηχανικού Πειραιά, τόσο ως προς τα εμπορικά μεγέθη, όσο και ως προς τις συνθήκες εργασίας των χιλιάδων εργατριών, στην αυγή του 21^{ου} αιώνα εξαγοράζεται από την αμερικάνικη Philip Morris και μεταφέρεται στην επαρχία.

3.5.5. Ο Λιμένας του Πειραιά

Στις αρχές του 20ού αιώνα, το οικονομικό κέντρο της πόλης εξακολουθεί να είναι στο λιμάνι, παράλληλα με τη βιομηχανία ακμάζει και η εμπορική ναυτιλία, καταγράφονται στον Πειραιά 9 ελληνικές και 13 αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες και 34 ατμοπλοϊκά πρακτορεία. Το λιμάνι του Πειραιά, σύμφωνα με τα νηολόγια, κατατάσσεται πρώτο στην Ελλάδα, με δεύτερη την Ερμούπολη, τόσο ως προς τον αριθμό των πλοίων (40 πλοία), όσο και ως προς τη συνολική χωρητικότητα αυτών, καθώς εδώ καταγράφονται τα μεγαλύτερα ατμόπλοια του ελληνικού εμπορικού στόλου. Η θέση του Πειραιά πλέον έχει αναβαθμιστεί ανάμεσα στα λοιπά λιμάνια της Μεσογείου, όπου κατατάσσεται τέταρτος μετά τη Μασσαλία, τη Νάπολη και τη Γένοβα. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 216-219) Η μετάβαση από τα ιστιοφόρα στα ατμοκίνητα πλοία και η κατασκευή ολοένα και μεγαλύτερων πλοίων δίνει περαιτέρω αναπτυξιακή ώθηση στο λιμάνι. Η αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων που φτάνουν στο λιμάνι, από περίπου 160.000 τόνους το 1900 ξεκινά αλματώδη αύξηση από το 1903 με 275.000 τόνους, το 1905 ξεπερνά τους 300.000, το 1909 υπερβαίνει τους 400.000 τόνους και μέχρι το 1910 έχει φτάσει τους 450.000 τόνους. Ενώ τα υπερωκεάνια κάνουν την εμφάνιση τους στο λιμάνι μαζί με τα ρεύματα μετανάστευσης προς τις Ηνωμένες Πολιτείες, που ξεκίνησαν την πρώτη δεκαετία του 20ού αιώνα. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 257)

Το 1909 ολοκληρώνεται η σιδηροδρομική σύνδεση με τη Λάρισα, ενισχύοντας περαιτέρω τη σημαντική θέση του Πειραιά, ενώ η ένωση των ελληνικών σιδηροδρόμων με το ευρωπαϊκό

δίκτυο που ακολουθεί το 1915 εξισορροπεί τις ζημιές που έχει επιφέρει η μείωση του ελληνικού και ξένου εμπορικού στόλου κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Από τον Πειραιά πλέον διέρχεται το ταχυδρομείο της Αγγλίας, της Ευρώπης και των Ινδιών ενώ η σιδηροδρομική σύνδεση Πειραιώς-Παρισίων διαρκεί 60 ώρες. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 216-2019)

Η τεράστια αύξηση στην κίνηση του λιμένα αναδεικνύει παράλληλα τις ελλείψεις του λιμανιού και την αδυναμία του να ανταποκριθεί στις νέες προκλήσεις της διεθνούς ναυτιλίας, καθώς το λιμάνι εξακολουθεί να λειτουργεί με τις περιορισμένες λιμενικές υποδομές του πρώτου μισού του προηγούμενου αιώνα, δηλαδή εξακολουθεί να υπάρχει μόνο μια προβλήτα όπου δένουν τα ιστιοφόρα πλοία και εκφορτώνεται κατεργασμένη ξυλεία και σιτηρά. Το υπόλοιπο λιμάνι εξυπηρετείται από απλές αποβάθρες. Το λιμάνι υστερεί σημαντικά στις λιμενικές υποδομές και στην τεχνολογία της εποχής. Τα βάθη είναι ρηχά, τα κρηπιδώματα περιορισμένα και οι παρεχόμενες υπηρεσίες ελλιπέστατες. Τα μεγάλα πλοία δεν μπορούν να πλαγιοδετήσουν ή πρυμνοδετήσουν, οπότε τα φορτία και οι επιβάτες μεταφέρονται στην ξηρά με βάρκες. Ως αποτέλεσμα, τεράστια τμήματα του λιμένα παραμένουν εντελώς ανενεργά, δημιουργείται συνωστισμός επιβατών και εργαζομένων, οι χρόνοι φόρτωσης και εκφόρτωσης είναι εξαιρετικά υψηλοί και κατά συνέπεια επηρεάζεται αρνητικά η παραγωγικότητα του λιμένα. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 257)

Το 1907 ολοκληρώνονται οι εργασίες κατασκευής των λιμενοβραχιόνων Θεμιστοκλέους και Κράκαρη του Προλιμένα και το 1913 των δύο μόνιμων δεξαμενών επισκευής πλοίων στον όρμο της Κρεμμυδαρούς. Επίσης μέχρι το 1907 ολοκληρώνονται επίσης οι τελωνειακές αποθήκες στην πλατεία Καραϊσκάκη και τα κτίρια του Λιμεναρχείου και του Υγειονομείου στο λιμάνι. Τότε συντάσσεται και η πρώτη ολοκληρωμένη πρόταση διευθέτησης του λιμανιού από τον επιθεωρητή δημοσίων έργων και Πρόεδρο της Εφορευτικής του Λιμένος Επιτροπής μηχανικό Άγγελο Γκίνη. Μετά την σύσταση της Επιτροπείας Λιμένος Πειραιώς εκπονείται σειρά μελετών και προκηρύσσεται διεθνής διαγωνισμός για τη διαρρύθμιση της λιμενικής ζώνης. (ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, 2010, σσ. 219-220) Οι μελέτες και προτάσεις της πρώτης δεκαετία του 20ού αιώνα τελικά δεν εφαρμόστηκαν λόγω των πολέμων που ακολούθησαν, των Βαλκανικών Πολέμων και του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου.

Η εγκατάσταση των εργοστασίων στη Δραπετσώνα, που στόχευε στη μείωση του κόστους μεταφοράς των πρώτων υλών, καθώς θα διέθεταν δική τους αποβάθρα, οδηγεί σε

μεταφορά των ναυπηγείων του Πειραιά στον όρμο Κερατσινίου, με απόφαση του τότε υπουργού Εμμανουήλ Ρέπουλη (1911) (ΣΙΔΕΡΗΣ, 2013).

Τον Σεπτέμβριο του 1916, τα πλοία του στόλου της Αντάντ (Entente) κλείνουν το λιμάνι και τον κόλπο του Κερατσινίου, επιβάλλοντας οικονομικό αποκλεισμό στην Ελλάδα, ώστε να την αναγκάσουν σε συνεργασία. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 258)

Το 1923, αρχίζει να υλοποιείται το Προγραμματικό Σχέδιο Διαρρύθμισης του λιμανιού, ιδίως της βόρειας πλευράς, της Ηετιώνειας Ακτής έως τον λιμενοβραχίονα του Θεμιστοκλή (έως τότε έχουν κατασκευαστεί μόνο οι δύο μόνιμες δεξαμενές). Μέχρι το 1930 παραδόθηκαν κρηπιδώματα συνολικού μήκους 2.756 μέτρων και βάθους 8-11 μέτρων. Άλλα 520 μέτρα κρηπιδωμάτων φτιάχτηκαν στο μόλο του Αγίου Γεωργίου στο Κερατσίνι, με την προοπτική επέκτασης των λιμενικών υπηρεσιών προς αυτή την κατεύθυνση. Ταυτόχρονα, οι λιμενικές εγκαταστάσεις αναβαθμίστηκαν με την ανάπτυξη 54.000 τετραγωνικών μέτρων αποθηκευτικών εγκαταστάσεων και παραγγέλθηκαν ηλεκτροκίνητοι γερανοί και γερανογέφυρες. Η δεύτερη φάση του Σχεδίου, που καλύπτει το υπόλοιπο λιμάνι, υλοποιείται μετά το 1930. Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, δημιουργήθηκε μεταξύ αυτών των δύο φάσεων. Ο ΟΛΠ αναμόρφωσε και οργάνωσε τις εργασιακές σχέσεις στο λιμάνι. Όλες οι μεμονωμένες ειδικότητες των λιμενεργατών, που μέχρι τότε είχαν οργανωθεί σε αδελφότητες, έγιναν μόνιμοι υπάλληλοι της μεγάλης επιχείρησης του ΟΛΠ. Το 1932 δημιουργείται τελωνειακή ζώνη, που αποτελούσε μακροπρόθεσμο αίτημα των Πειραιωτών εμπόρων. Το 1937 ολοκληρώθηκαν οι δύο μεγάλες σιταποθήκες, τα σιλό στην Ηετιώνεια Ακτή, τα οποία αποτελούν εξαιρετικά δείγματα σύγχρονης αρχιτεκτονικής.

Με την τεχνική του αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της διοίκησής του, το λιμάνι παίρνει τη θέση που του άξιζε ανάμεσα στα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης. Το 1920, 950.000 τόνοι εμπορευμάτων πέρασαν από το λιμάνι. Μέχρι το 1923 ο αριθμός τους είχε αυξηθεί σε 1.500.000 τόνους και την περίοδο 1926-1930, κυμαινόταν μεταξύ 2 εκατομμυρίων και 2.800.000 τόνων. Η χωρητικότητα των ατμόπλοιων αυξήθηκε από 5.000.000 το 1920 σε 12-13.000.000 το 1926-1930. Περίπου 500.000-800.000 επιβάτες περνούσαν από τον Πειραιά κάθε χρόνο μεταξύ 1923 και 1930. Το 1930 ο Πειραιάς εξυπηρετεί περίπου το 35% της συνολικής ναυτιλιακής κίνησης της Ελλάδας, με την Πάτρα να αντιπροσωπεύει μόνο το 10% και τη Θεσσαλονίκη το 8%. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σσ. 278-281)

Μεταπολεμικά, παρά την αποβιομηχάνιση, το λιμάνι παρέμεινε ο πιο ανθηρός και ανθεκτικός τομέας στον μεταπολεμικό Πειραιά. Η κίνηση επιβατών και φορτηγών πλοίων

συνέχισε να αυξάνεται σταθερά. Το 1950, περίπου 3.500.000 τόνοι εμπορευμάτων εισήχθησαν μέσω του λιμανιού: ο αριθμός είχε αυξηθεί σε προπολεμικά επίπεδα. Το 1960, ξεπέρασε τους 6.000.000 τόνους και το 1970 τους 9.000.000 τόνους. Από 10.000 πλοία που έπλεαν στον Πειραιά το 1950, υπήρχαν πάνω από 26.000 το 1960 και 40.000 το 1970, με συνολική χωρητικότητα 11.000.000, 25.000.000 και 52.000.000 αντίστοιχα. Από 1.200.000 επιβάτες το 1950, η συνολική κίνηση επιβατών ξεπέρασε τα 2.500.000 το 1960 και τα 4.600.000 το 1970.

Οι εργασίες κατασκευής του λιμανιού ξεκίνησαν ξανά το 1955, μετά από μια πενταετή περίοδο αποκατάστασης των ζημιών που προκλήθηκαν από τον βομβαρδισμό του 1944. Εκείνη την περίοδο, καταρτίστηκαν επίσης σχέδια του «μείζονος λιμένος» για την επέκταση προς το λιμάνι του Ηρακλέους στο Κερατσίνι. Ο ΟΛΠ χρηματοδοτεί τα τεχνικά έργα του λιμένα με ιδίους πόρους. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 304) Τα ναυπηγεία φεύγουν προς το Σκαρμαγκαλά τη δεκαετία του '60 και παραμένουν οι μικρές ναυπηγικές μονάδες του Περάματος, το οποίο επίσης σταδιακά αποβιομηχανοποιείται. Το τρένο που συνέδεε το Πέραμα με τον Πειραιά από το 1936 κάνει την τελευταία του διαδρομή του 1977. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970 εισήχθησαν τα εμπορευματοκιβώτια, με τη δημιουργία του πρώτου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στην Ακτή Βασιλειάδη⁴⁴. Το 1971 διακινήθηκαν 13.000 εμπορευματοκιβώτια, το 1980 120.000 και το 1988 έφτασαν τις 262.000.

Το λιμάνι του Πειραιά, το αρχαίο λιμάνι του Κανθάρου, από το 1985 εξυπηρετεί καθαρά την επιβατική κίνηση για τα νησιά (ακτοπλοΐα και κρουαζιέρα) μετά το διαχωρισμό των λιμενικών υπηρεσιών και τη μεταφορά της εμπορικής ναυτιλίας στο λιμάνι του Ηρακλέους στο Κερατσίνι. Η επιβατική κίνηση στο κεντρικό λιμάνι από 800.000 επιβάτες το 1930 και 2.500.000 το 1960 αυξήθηκε σε πάνω από 5 εκατομμύρια άτομα ετησίως στις αρχές της δεκαετίας του 1980. (ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, 2010, σ. 318)

Το λιμάνι αναδιαρθρώθηκε έτσι ώστε να είναι σε θέση να καλύψει τις νέες απαιτήσεις της διεθνούς ναυτιλίας και εξακολουθεί έως σήμερα να είναι το πιο ζωντανό και υποσχόμενο τμήμα του Πειραιά.

⁴⁴ Ο δεύτερος Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων, μεγαλύτερος και καλύτερα εξοπλισμένος, φτιάχτηκε στο Νέο Ικόνιο.

4. Ο ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ο Πειραιάς όπως τον είδαμε στην ιστορική αναδρομή, υπήρξε μια νέα πόλη που παρουσίασε εξαιρετική δυναμική και ανάπτυξη, τόσο οικονομική, όσο και πληθυσμιακή και χωρική. Ο Πειραιάς σήμερα είναι χωρικά ευρύτερος του ομώνυμου Δήμου, ενώ το Λιμάνι του Πειραιά εκτείνεται σε 4 διαφορετικούς δήμους. Η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει τους παραλιμένιους δήμους Πειραιά, Κερατσινίου-Δραπετσώνας, Περάματος και Σαλαμίνας. Στόχος είναι το μοντέλο της ήπιας βιώσιμης ανάπτυξης, που θα προταθεί, να περιλαμβάνει όλους τους παραλιμένιους δήμους, που θα αναπτύξουν συνεργατικές σχέσεις τόσο μεταξύ τους, όσο και με τον Οργανισμό Λιμένα Πειραιώς.

Το επόμενο βήμα μας είναι η αποτύπωση του σύγχρονου χαρακτήρα της περιοχής μελέτης, με ιδιαίτερη αναφορά στα μεγέθη της κρουαζιέρας στον Πειραιά καθώς και στη σχέση πόλης και λιμένα, ώστε να διαπιστωθεί ο βαθμός της μεταξύ τους συνεργασίας.

4.1. Η ευρύτερη Πόλη

Η διοικητική δομή του Δήμου Πειραιά παραμένει αμετάβλητη από το 1968 που επαναπροσαρτίστηκε το Νέο Φάληρο στη χωρική του αρμοδιότητα, ανήκει στην Περιφέρεια Αττικής και αποτελεί την έδρα της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά, η οποία περιλαμβάνει τους Δήμους Πειραιώς, Κορυδαλλού, Νίκαιας - Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Κερατσινίου - Δραπετσώνας και Περάματος. Σύμφωνα με την απογραφή του 2011, ο Δήμος Πειραιά, έχει πληθυσμό 163.688 κατοίκους, ενώ η ευρύτερη περιοχή μελέτης, όπως προσδιορίζεται από την έκταση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, η οποία περιλαμβάνει πέραν του Πειραιά και τους παραλιμένιους δήμους Κερατσινίου-Δραπετσώνας, Περάματος και Σαλαμίνας έχει συνολικό πληθυσμό 319.405 κατοίκους.

Από το συνολικό πληθυσμό της ευρύτερης περιοχής (319.405) οι οικονομικά ενεργοί είναι 109.683 και οι οικονομικά μη ενεργοί είναι 181.060 άτομα. Όσον αφορά τη σχέση των μεγεθών με την εθνική κατανομή το μέσο ετήσιο ποσοστό ανεργίας το 2011 ήταν 17,9 στο σύνολο της χώρας, ενώ στην υπό εξέταση περιοχή ήταν 21% συνολικά, στον Πειραιά και στο Κερατσίνι-Δραπετσώνα 20%, στο Πέραμα 26% και στη Σαλαμίνα 23%. Κατά τη δύο πρώτα 3μηνα του 2021 η ανεργία σε εθνικό επίπεδο σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα επίσημα στατιστικά στοιχεία ήταν κατά μέσο όρο 16,45%. Είναι φανερό ότι τόσο ο Πειραιάς όσο και η ευρύτερη περιοχή έχουν αρκετά αυξημένα ποσοστά ανεργίας σε σχέση το μέσο όρο της Ελλάδας. Πάρα ταύτα στο Δήμο Αθηναίων, που κατά την απογραφή του 2011 έχει πληθυσμό 664.046 άτομα η ανεργία ήταν στο 20% ενώ στο σύνολο της Περιφέρειας Αττικής τα επίπεδα ανεργίας ήταν στο 18%.

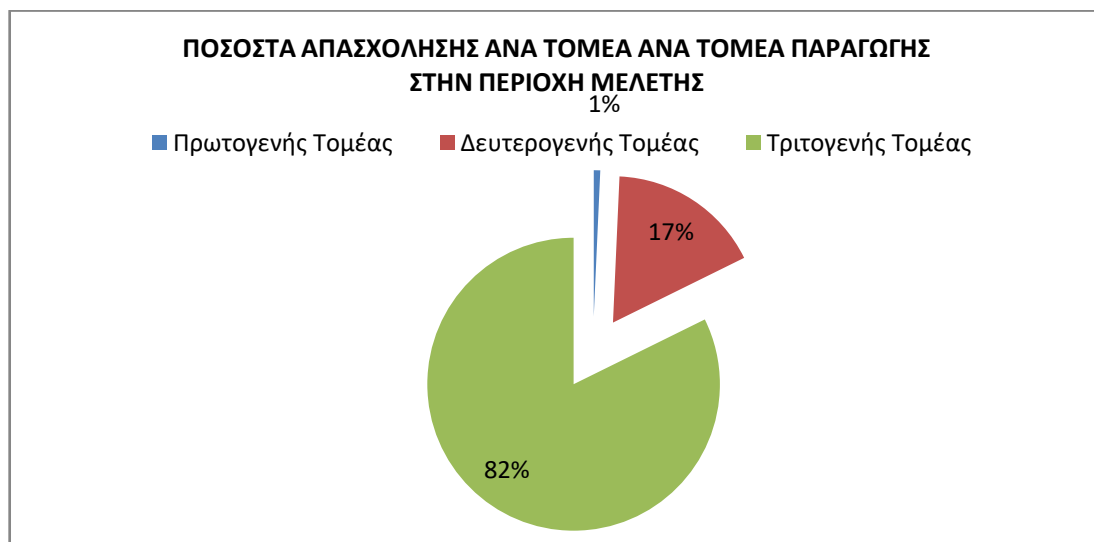
Περαιτέρω σημειώνεται ότι τα ποσοστά απασχόλησης ανά τομέα παραγωγής είναι δηλωτικά της αποβιομηχάνισης της υπό εξέτασης περιοχής, καθώς και της ξεκάθαρης στροφής στον τριτογενή τομέα των υπηρεσιών.

ΔΗΜΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΙ				
		ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ				ΆΝΕΡΓΟΙ
		ΣΥΝΟΛΟ	ΠΡΩΤΟ-ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΔΕΥΤΕΡΟ-ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	ΤΡΙΤΟ-ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	
ΠΕΙΡΑΙΩΣ	163.688	59.122	297	9.215	49.610	14.429
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ	91.045	31.842	175	5.929	25.738	8.148
ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	25.389	8.345	53	1.697	6.595	2.913
ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ	39.283	10.374	256	1.795	8.323	3.172
ΣΥΝΟΛΟ	319.405	109.683	781	18.636	90.266	28.662

Πίνακας 2. Συνολικός πληθυσμός, απασχόληση και κατανομή απασχόλησης ανά τομέα παραγωγής και ανεργίας. Ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ - Απογραφή του 2011



Εικόνα 32. Γράφημα ποσοστών απασχόλησης και ανεργίας στην περιοχή μελέτης. Ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ - Απογραφή του 2011

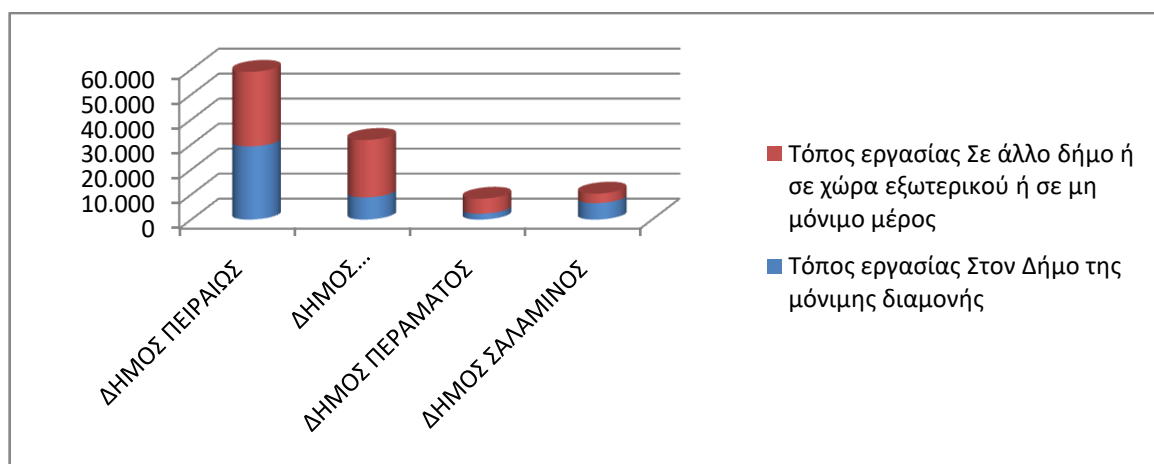


Εικόνα 33 . Γράφημα ποσοστών απασχόλησης ανά τομέα παραγωγής στην περιοχή μελέτης. Ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ - Απογραφή του 2011

Στους πίνακες που ακολουθούν εμφανίζονται τα επιμέρους δημογραφικά στοιχεία που αφορούν την απασχόληση και την ανεργία στην ευρύτερη περιοχή μελέτης. Συγκεκριμένα παρουσιάζονται στοιχεία για τον τόπο εργασίας των οικονομικά ενεργών κατοίκων, την κατανομή της συνολικής απασχόλησης ανά κατηγορία εκπαίδευσης, την κατανομή της συνολικής ανεργίας ανά κατηγορία εκπαίδευσης, την κατανομή της συνολικής απασχόλησης της περιοχής μελέτης ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας και την κατανομή της συνολικής απασχόλησης της περιοχής μελέτης ανά επάγγελμα δραστηριότητας.

ΔΗΜΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	
	ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΤΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ	ΣΕ ΑΛΛΟ ΔΗΜΟ Η ΣΕ ΧΩΡΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ Η ΣΕ ΜΗ ΜΟΝΙΜΟ ΜΕΡΟΣ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ	29.318	29.804
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ	8.891	22.951
ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	2.357	5.988
ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ	6.598	3.776
ΣΥΝΟΛΟ	47.164	62.519

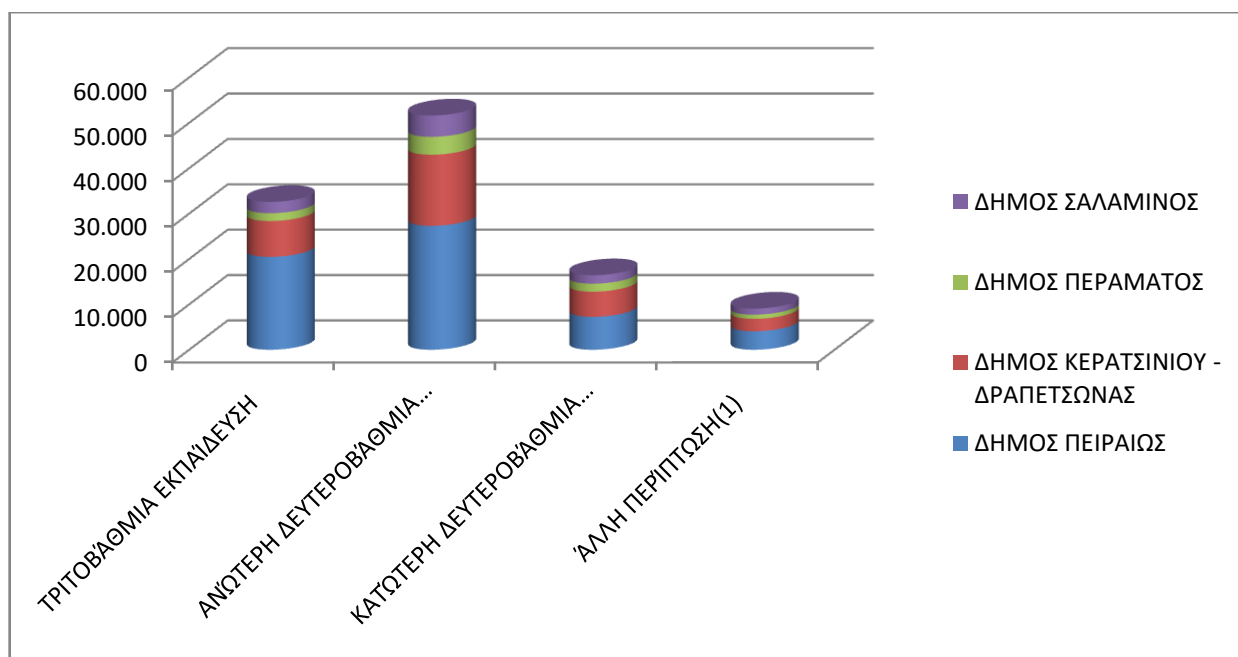
Πίνακας 3. Τόπος εργασίας των κατοίκων έκαστου δήμου περιοχής μελέτης. Ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ - Απογραφή του 2011



Εικόνα 34 . Γράφημα τόπου εργασίας των κατοίκων έκαστου δήμου περιοχής μελέτης. Ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ - Απογραφή του 2011

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ					
ΔΗΜΟΣ	ΤΡΙΤΟΒΑΘΜΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΑΝΩΤΕΡΗ ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΚΑΤΩΤΕΡΗ ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΆΛΛΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	ΣΥΝΟΛΟ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ	20.469	27.309	7.263	4.081	59.122
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ	7.900	15.670	5.534	2.738	31.842
ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	1.725	3.938	1.769	913	8.345
ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ	2.479	4.704	1.856	1.335	10.374
ΣΥΝΟΛΟ	32.573	51.621	16.422	9.067	109.683

Πίνακας 4. Κατανομή συνολικής απασχόλησης της περιοχής μελέτης ανά κατηγορία εκπαίδευσης, ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ - Απογραφή του 2011

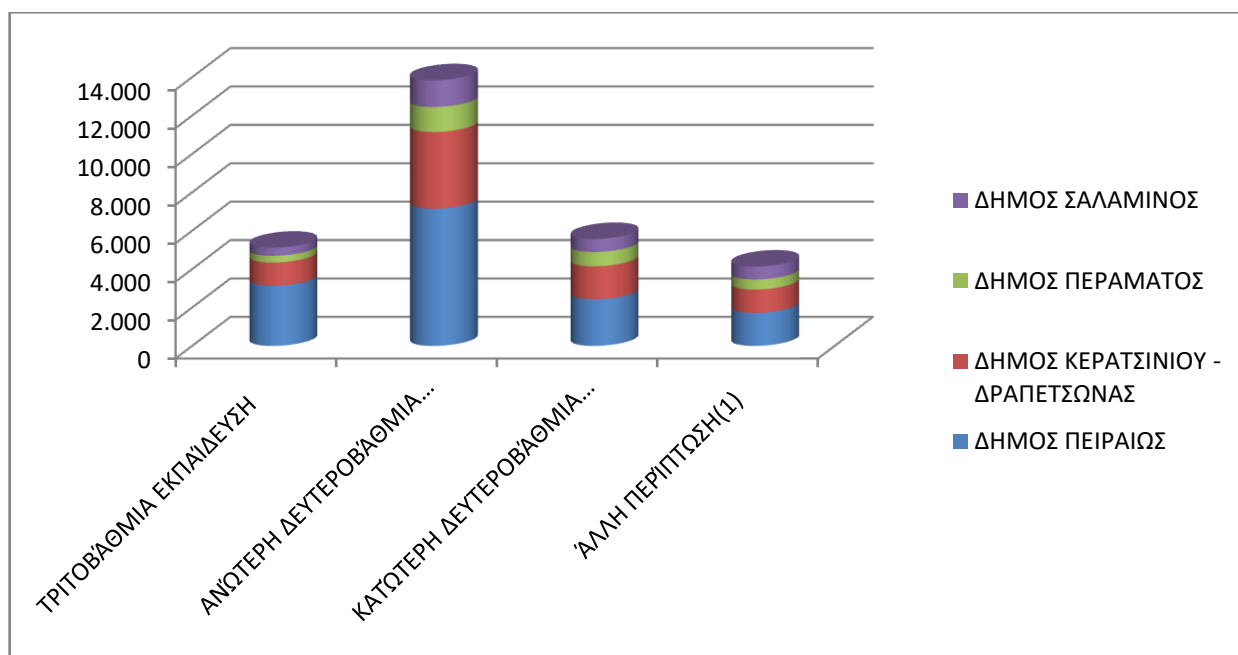


Εικόνα 35. Γράφημα κατανομής συνολικής απασχόλησης της περιοχής μελέτης ανά κατηγορία εκπαίδευσης, ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ - Απογραφή του 2011

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

ΔΗΜΟΣ	ΤΡΙΤΟΒΑΘΜΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΑΝΩΤΕΡΗ ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΚΑΤΩΤΕΡΗ ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΆΛΛΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	ΣΥΝΟΛΟ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ	3.134	7.150	2.428	1.717	14.429
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ	1.210	3.996	1.721	1.221	8.148
ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	347	1.303	742	521	22.577
ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ	426	1.392	680	674	3.172
ΣΥΝΟΛΟ	5.117	13.841	5.571	4.133	28.662

Πίνακας 5. Κατανομή συνολικής ανεργίας της περιοχής μελέτης ανά κατηγορία εκπαίδευσης, ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ - Απογραφή του 2011

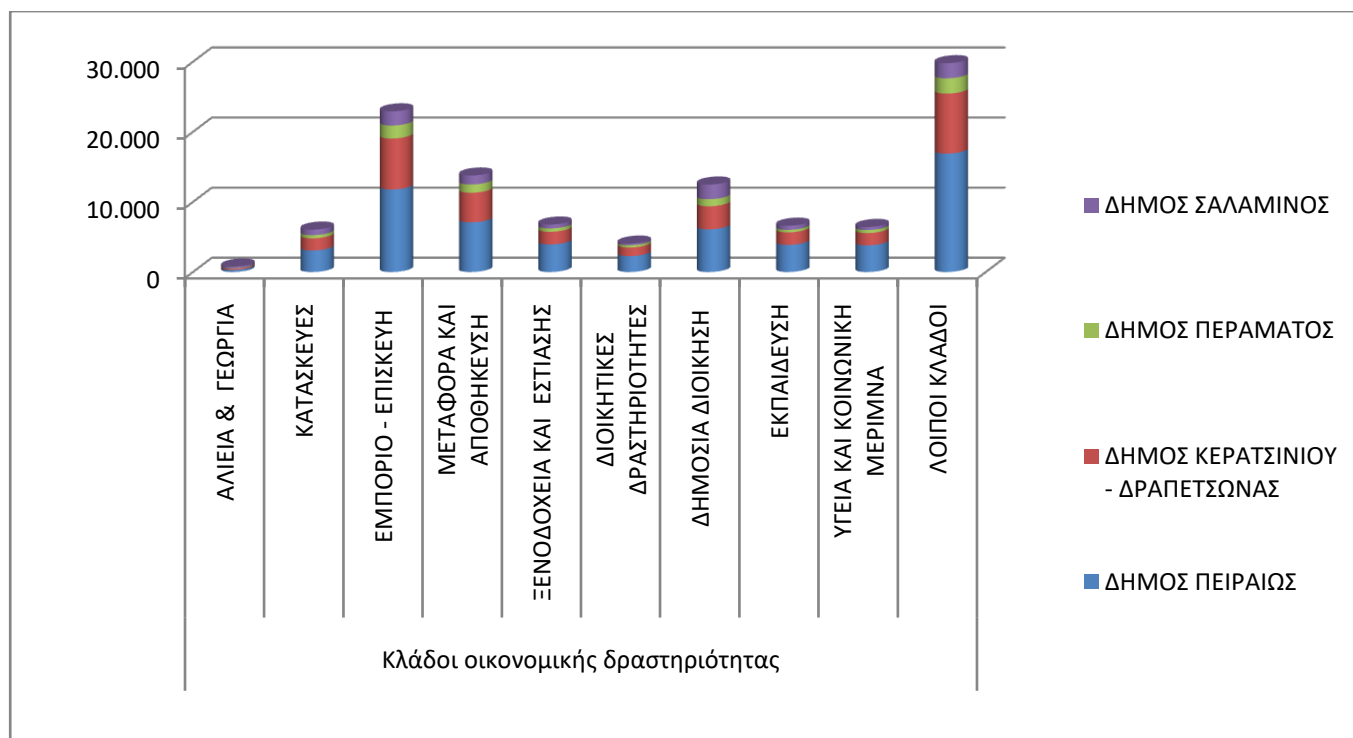


Εικόνα 36. Γράφημα κατανομής συνολικής ανεργίας της περιοχής μελέτης ανά κατηγορία εκπαίδευσης, ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ - Απογραφή του 2011

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΝΑ ΚΛΑΔΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

ΔΗΜΟΣ	Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας										ΣΥΝΟΛΟ
	ΑΛΙΕΙΑ & ΓΕΩΡΓΙΑ	ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	ΕΜΠΟΡΙΟ - ΕΠΙΣΚΕΥΗ	ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ	ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΣΤΙΑΣΗΣ	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ	ΛΟΙΠΑ	
ΠΕΙΡΑΙΩΣ	297	3.075	11.779	7.095	3.937	2.270	6.093	3.874	3.805	16.897	59.122
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ	175	1.738	7.278	4.218	1.803	1.232	3.290	1.782	1.761	8.565	31.842
ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	53	454	1.852	1.182	485	327	1.012	366	429	2.185	90.964
ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ	256	786	2.018	1.275	549	223	2.090	589	436	2.152	10.374
ΣΥΝΟΛΟ	781	6.053	22.927	13.770	6.774	4.052	12.485	6.611	6.431	29.799	109.683

Πίνακας 6. Κατανομή συνολικής απασχόλησης της περιοχής μελέτης ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας. Ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ - Απογραφή του 2011

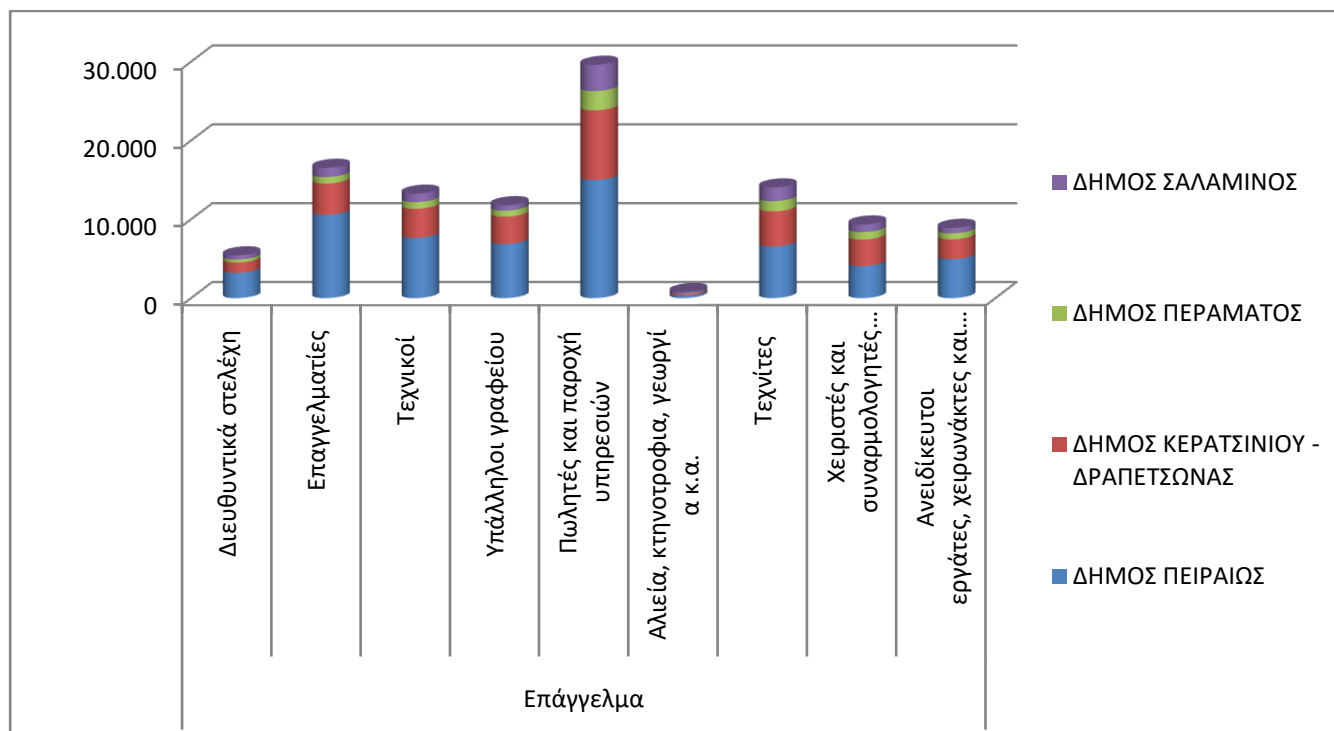


Εικόνα 37. Γράφημα κατανομής συνολικής απασχόλησης της περιοχής μελέτης ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας. Ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ - Απογραφή του 2011

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΝΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

ΔΗΜΟΣ	ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ									ΣΥΝΟΛΟ
	ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΚΑ ΣΤΕΛΕΧΗ	ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ	ΤΕΧΝΙΚΟΙ	ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΓΡΑΦΕΙΟΥ	ΠΩΛΗΤΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΑΛΙΕΙΑ, ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ, ΓΕΩΡΓΙΑ Κ.Α.	ΤΕΧΝΙΤΕΣ	ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΑΡΜΟΛΟΓΗΤΕΣ	ΑΝΕΙΔΙΚΕΥΤΟΙ ΚΑΙ ΜΙΚΡΟΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ	
ΠΕΙΡΑΙΩΣ	3.195	10.562	7.640	6.867	14.988	300	6.555	4.070	4.945	59.122
ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ - ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ	1.327	3.981	3.699	3.467	8.844	182	4.458	3.374	2.510	31.842
ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ	385	824	848	776	2.448	50	1.298	947	769	90.964
ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ	516	1.166	1.061	680	3.330	241	1.733	952	695	10.374
ΣΥΝΟΛΟ	5.423	16.533	13.248	11.790	29.610	773	14.044	9.343	8.919	109.683

Πίνακας 7. Κατανομή συνολικής απασχόλησης της περιοχής μελέτης ανά επάγγελμα δραστηριότητας. Ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ - Απογραφή του 2011



Εικόνα 38. Γράφημα κατανομής συνολικής απασχόλησης της περιοχής μελέτης ανά επάγγελμα δραστηριότητας. Ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ - Απογραφή του 2011

4.2. Ο Λιμένας του Πειραιά

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς από το 1999⁴⁵ λειτούργησε ως Ανώνυμη Εταιρεία Κοινής Ωφέλειας με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος. Ως Ανώνυμη Εταιρεία με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια έκτοτε λειτουργεί με βάση τις αποφάσεις των διοικητικών οργάνων του, τη Γενική Συνέλευση και το Διοικητικό Συμβούλιο. Το Ελληνικό Δημόσιο διατηρούσε τουλάχιστον το 51% των μετοχών και το δικαίωμα διορισμού τη πλειοψηφίας των μελών στο Διοικητικό Συμβούλιο, εποπτεύοντας παράλληλα μέσω του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ως προς τις λιμενικές δραστηριότητες και μέσω του Υπουργείου Οικονομικών ως προς τη χρηματοοικονομική λειτουργία. Το 2002 υπεγράφη Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΟΛΠ Α.Ε. σύμφωνα με τις οποίες το Ελληνικό Δημόσιο παραχώρησε για 40 χρόνια το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης της χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένα Πειραιά. Εν έτη 2003 η ΟΛΠ ΑΕ εισήχθη στο ΧΑΑ όπου το Ελληνικό Δημόσιο διέθεσε ποσοστό 25,5% των μετοχών κυριότητάς του.

Το 2009 κυρώθηκε με ισχύ νόμου η Σύμβαση παραχώρησης των λιμενικών εγκαταστάσεων των προβλητών II και III του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων της ΟΛΠ ΑΕ έναντι ετήσιου μισθώματος, που υπογράφηκε με την εταιρία «COSCO Pacific Limited».

Με Απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων⁴⁶ το 2011 μεταβιβάστηκε στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ.) το 74,1% των μετοχών της ΟΛΠ ΑΕ, δηλαδή το σύνολο των μετοχών που διατηρούσε έως τότε το Ελληνικό Δημόσιο, με συνέπεια εφεξής ως κύριος μέτοχος της ΟΛΠ Α.Ε. να εμφανίζεται το ΤΑΙΠΕΔ και να κατέχει όλα τα δικαιώματα που πριν την μεταβίβαση κατείχε το Ελληνικό Δημόσιο.

Τον Ιούνιο του 2016 υπογράφηκε από τους υπουργούς Οικονομικών και Ναυτιλίας και την ΟΛΠ Α.Ε. η αναθεωρημένη σύμβαση παραχώρησης, η οποία κυρώθηκε από τη Βουλή τον Ιούλιο του 2016⁴⁷ και η οποία άνοιξε ουσιαστικά το δρόμο για την πώληση του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών (51+16%) της ΟΛΠ Α.Ε. στην COSCO Shipping. Αρχικά η COSCO Shipping απέκτησε το 51% των μετοχών του ΟΛΠ, ενώ το υπόλοιπο 16% των

⁴⁵ Ν.2688/99, ΦΕΚ Α' 40/1999

⁴⁶ Απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων Αριθ. 195/27-10-2011 (ΦΕΚ Β' 2501/04-11-2011) με θέμα: «Μεταφορά στην εταιρεία «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου» περιουσιακών στοιχείων του Δημοσίου κατά τις διατάξεις του Ν.3986/2011 (ΦΕΚ Α' 152)»

⁴⁷ Ν.4404/2016, ΦΕΚ Α' 126/08.07.2016

μετοχών, το οποίο ήταν συνδεδεμένο με ρήτρες και χρονοδιαγράμματα για την υλοποίηση υποχρεωτικών επενδύσεων ύψους 350 εκατ. ευρώ, αποκτήθηκε μόλις τον Οκτώβριο του 2021, ύστερα από επέκταση των χρονοδιαγραμμάτων⁴⁸. Πλέον η COSCO Shipping κατέχει το 67% των μετοχών της ΟΛΠ ΑΕ και το ΤΑΙΠΕΔ το 7,1%.

Ο ΟΛΠ ως δημόσιος οργανισμός είχε διφυή χαρακτήρα, καθώς ενεργούσε τόσο ως Φορέας Διαχείρισης του Λιμένα (πάροχος λιμενικών υπηρεσιών), όσο και ως Δημόσια Αρχή Λιμένα (άσκηση δημόσιας εξουσίας στο λιμάνι). Καθώς πλέον ο ιδιωτικοποιημένος ΟΛΠ δεν μπορεί να ασκεί δημόσιες εξουσίες στο λιμένα, το 2016 ιδρύθηκε η Δημόσια Αρχή Λιμένων, για την οποία εκκρεμεί, από το 2020, η έκδοση ΠΔ που θα ρυθμίζει τη μετάβασή της σε νέο θεσμικό σχήμα.

Μέσω της Σύμβασης παραχώρησης, το Ελληνικό Δημόσιο εισπράττει ποσοστό 3,5% επί των ετήσιων ενοποιημένων εσόδων της ΟΛΠ Α.Ε, το οποίο αποδίδεται κυρίως στους παραλιμένιους Δήμους, με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών. (ΕΑΠ ΕΜΠ, 2020)

Στα πλαίσια των υποχρεωτικών επενδύσεων, τις οποίες έχει δεσμευτεί απέναντι στο Ελληνικό Δημόσιο να υλοποιήσει η ΟΛΠ ΑΕ, είναι και η επέκταση του σταθμού Κρουαζιέρας στη Νότια Ζώνη του Λιμένα. Το σχέδιο επέκτασης προβλέπει τη δημιουργία δύο νέων θέσεων ελλιμενισμού κρουαζιεροπλοίων νέας γενιάς, μήκους πάνω από 300μ. και δυναμικότητας 4.000 επιβατών, ωφέλιμων κρηπιδότοιχων συνολικού μήκους 3.000μ. και βάθους 18μ, νέους χερσαίους χώρους συνολικής επιφάνειας 140.000τ.μ., ένα κυματοθραύστη συνολικού μήκους 1.100 μέτρων και δίκτυα αποχέτευσης, οπτικών ινών και παροχής ηλεκτρισμού και νερού.

Η δεύτερη υποχρεωτική επένδυση του ΟΛΠ, που αφορά την παρούσα μελέτη, είναι το έργο για τη βελτίωση υποδομών της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης Περάματος, το οποίο συνοψίζεται στην ανακατασκευή των ανωδομών, των σιδηροτροχιών γερανογεφυρών, των δαπέδων και την κατασκευή δύο νέων κτιρίων υποσταθμών και ενός αντλιοστασίου. Η ναυπηγοεπισκευή, όταν ολοκληρωθεί το έργο μπορεί να αποτελέσει ελκυστικό τόπο επίσκεψης, καθώς ως τέχνη ξεκίνησε στον αρχαίο Πειραιά και του τελευταίου δύο αιώνες έχει επιστρέψει στον τόπο που γεννήθηκε.

⁴⁸ Ν. 4838/2021, ΦΕΚ Α' 180/01.10.2021



Εικόνα 39. Ο νέος Σταθμός Κρουαζιέρας του Λιμένα Πειραιά στην τελική μορφή του Πηγή: ΕΥΔ ΕΠ Αττικής



Εικόνα 40. Ο νέος Σταθμός Κρουαζιέρας του Λιμένα Πειραιά στην τελική μορφή του Πηγή: ΕΥΔ ΕΠ Αττικής

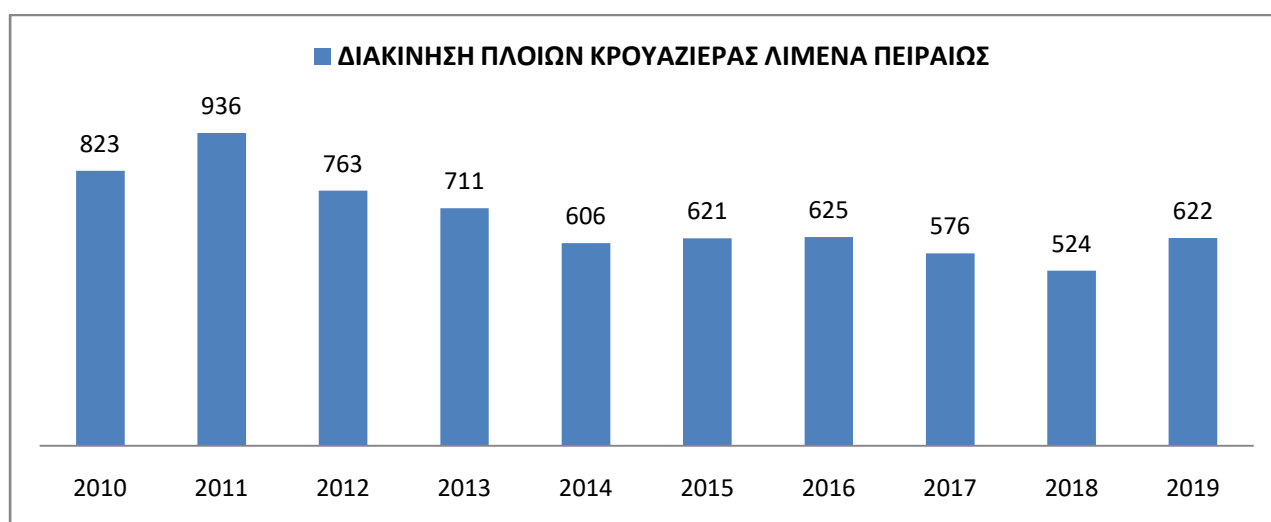
4.3. Τα μεγέθη της κρουαζιέρας στον Πειραιά

Στην παρούσα ενότητα θα αποτυπωθούν τα μεγέθη της κρουαζιέρας στο Λιμένα Πειραιά, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ) έως το 2019, καθώς και τα πλέον πρόσφατα οικονομικά μεγέθη για την κρουαζιέρα στην Ελλάδα σύμφωνα με μελέτες της Τράπεζας της Ελλάδος (ΤτΕ) και του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος του ΕΜΠ.

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της ΕΛΙΜΕ για τα έτη 2010 έως 2019⁴⁹ η διακίνηση πλοίων κρουαζιέρας στο λιμένα Πειραιώς είχε ως ακολούθως:

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ										
ΕΤΟΣ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	823	936	763	711	606	621	625	576	524	622

Πίνακας 8. Διακίνηση πλοίων κρουαζιέρας στο Λιμένα Πειραιώς για τα έτη 2010-2019. Ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: (ΕΛΙΜΕ, 2020)



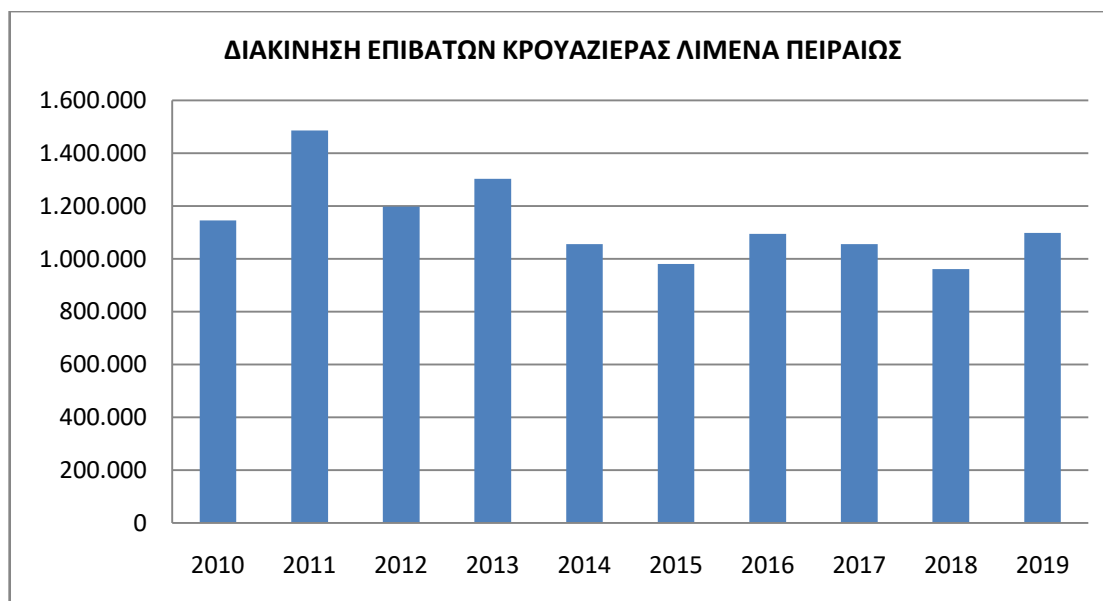
Εικόνα 41. Διάγραμμα διακίνησης πλοίων κρουαζιέρας στο Λιμένα Πειραιώς για τα έτη 2010-2019. Ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: (ΕΛΙΜΕ, 2020)

Επίσης, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της ΕΛΙΜΕ για τα έτη 2010 έως 2019 η διακίνηση επιβατών κρουαζιέρας στο Λιμένα Πειραιώς είχε ως ακολούθως:

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ										
ΕΤΟΣ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	1.145.402	1.485.828	1.198.047	1.302.581	1.055.556	980.149	1.094.135	1.055.559	961.632	1.098.091

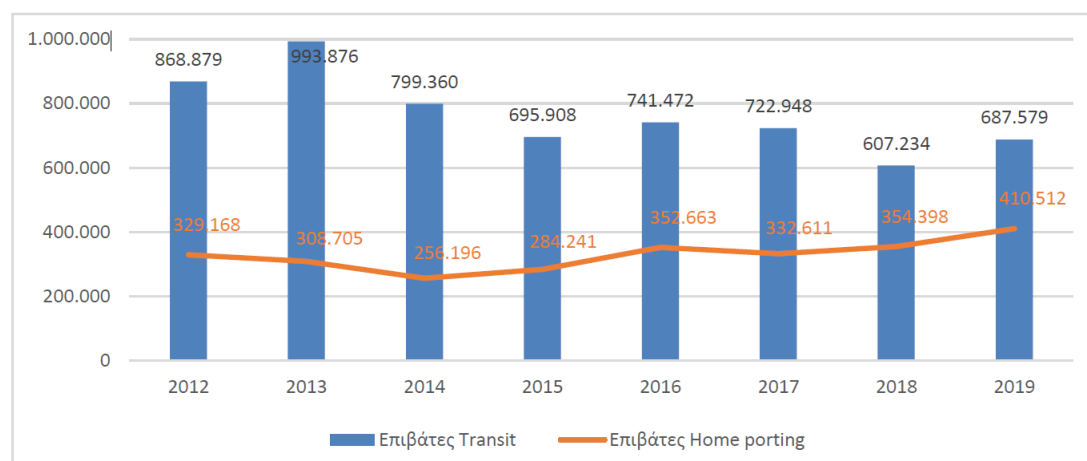
Πίνακας 9. Διακίνηση επιβατών κρουαζιέρας στο Λιμένα Πειραιώς για τα έτη 2010-2019. Ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: (ΕΛΙΜΕ, 2020)

⁴⁹ Το έτος 2020 δεν περιλαμβάνεται στην παρούσα μελέτη λόγω της πανδημίας COVID-19 και της ραγδαίας μείωσης των μεγεθών, η οποία θεωρείται προσωρινή.



Εικόνα 42. Διάγραμμα διακίνησης επιβατών κρουαζιέρας στο Λιμένα Πειραιώς για τα έτη 2010-2019. Ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: (ΕΛΙΜΕ, 2020)

Ενώ σύμφωνα με τη Μελέτη «Η ανάπτυξη της Κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά» του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (ΕΑΠ ΕΜΠ, 2020), στην οποία χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία από την Medcruise η κατανομή των επιβατών transit και αφετηρίας (homeporting) στο λιμάνι του Πειραιά για τα έτη 2012-2019 είχε ως ακολούθως.

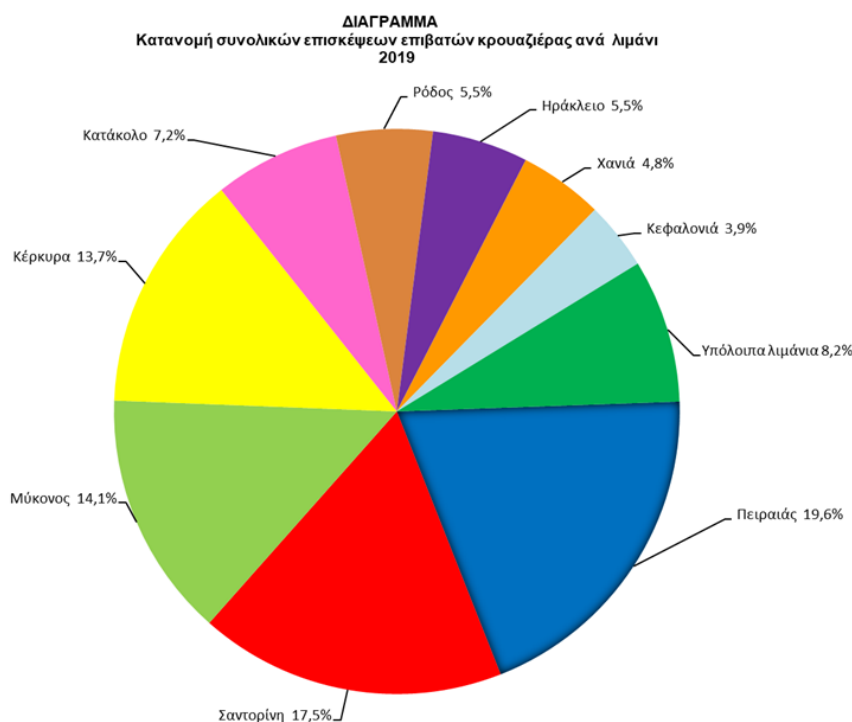


Εικόνα 43. Διάγραμμα κατανομής επιβατών transit και homeporting στο Λιμένα Πειραιώς (2012-2019). Πηγή: (ΕΑΠ ΕΜΠ, 2020)

Στα πλαίσια της ενημέρωσης που παρέχει η Τράπεζα της Ελλάδος για τις εξελίξεις στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο πληρωμών και σύμφωνα με τη συμπληρωματική έρευνα στον τομέα της κρουαζιέρας⁵⁰ για το 2019, κατά την οποία συλλέχθηκαν λεπτομερή στοιχεία από 16

⁵⁰ Η Τράπεζα της Ελλάδος διεξάγει από το 2012 συμπληρωματική έρευνα στον τομέα της κρουαζιέρας, με σκοπό τον εμπλουτισμό των στατιστικών στοιχείων που αντλούνται από την Έρευνα Συνόρων.

ελληνικούς λιμένες, που κάλυψαν το 85,8% των συνολικών αφίξεων κρουαζιερόπλοιων στη χώρα, καταγράφηκαν 3.914 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων (2018: 3.214 αφίξεις), με 5.566 χιλ. επισκέψεις επιβατών⁵¹, έναντι 4.734 χιλ. επισκέψεων επιβατών το 2018. Στο λιμένα Πειραιά καταγράφηκε το 19,6% των συνολικών επισκέψεων επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα. (ΤτΕ, 2020)



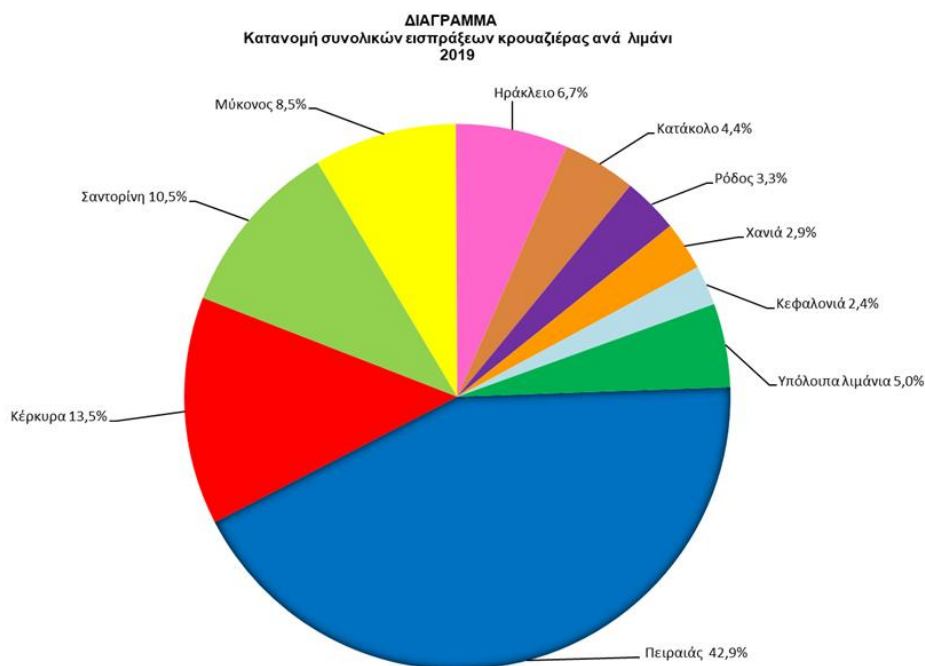
Εικόνα 44. Διάγραμμα κατανομής συνολικών επισκέψεων επιβατών κρουαζιέρας ανά λιμάνι για το έτος 2019 σύμφωνα τη συμπληρωματική έρευνα στον τομέα της Κρουαζιέρας της ΤτΕ Πηγή: (ΤτΕ, 2020)

Το 2019 οι συνολικές εισπράξεις από επιβάτες κρουαζιέρας αυξήθηκαν κατά 14,3% σε σύγκριση με το 2018 και ανήλθαν στα 556 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων 57 εκατ. ευρώ συμπεριλαμβάνονται στα καταγραφόμενα στοιχεία από την Έρευνα Συνόρων, καθώς αφορούν ταξιδιώτες που αναχώρησαν από την Ελλάδα (last port), ενώ 499 εκατ. ευρώ αντιπροσωπεύουν πρόσθετα έσοδα που καταγράφονται στη συμπληρωματική έρευνα.

⁵¹ Τα συνολικά στατιστικά στοιχεία της ΤτΕ για τις κρουαζιέρες αντλούνται από δύο πηγές πληροφόρησης και έρευνας:

α) Από την Έρευνα Συνόρων, στην οποία καταγράφονται οι ταξιδιώτες κρουαζιέρας που αναχώρησαν από κάποια πύλη εξόδου της χώρας (αεροδρόμιο, οδικό σταθμό ή λιμάνι). Σε αυτή την περίπτωση τα στατιστικά στοιχεία από κρουαζιέρες ενσωματώνονται στα συνολικά στοιχεία που εκτιμώνται από την Έρευνα Συνόρων.

β) Από συμπληρωματική έρευνα που άρχισε να διεξάγει η Τράπεζα της Ελλάδος το 2012 με βάση διοικητικά στοιχεία, όπου καταγράφονται οι υπόλοιποι ταξιδιώτες κρουαζιέρας και γίνεται διάκριση σε τρεις κύριες κατηγορίες: α) ταξιδιώτες με ελληνικό λιμάνι επιβίβασης (home port) για την πραγματοποίηση της κρουαζιέρας, β) ταξιδιώτες με ελληνικό λιμάνι αποβίβασης (last port) και γ) διερχόμενοι (transit) ταξιδιώτες, οι οποίοι πραγματοποιούν μόνο στάσεις σε ελληνικά λιμάνια.



Εικόνα 45 . Διάγραμμα κατανομής συνολικών εισπράξεων κρουαζιέρας ανά λιμάνι για το έτος 2019 σύμφωνα τη συμπληρωματική έρευνα στον τομέα της Κρουαζιέρας της ΤτΕ Πηγή: (ΤτΕ, 2020)

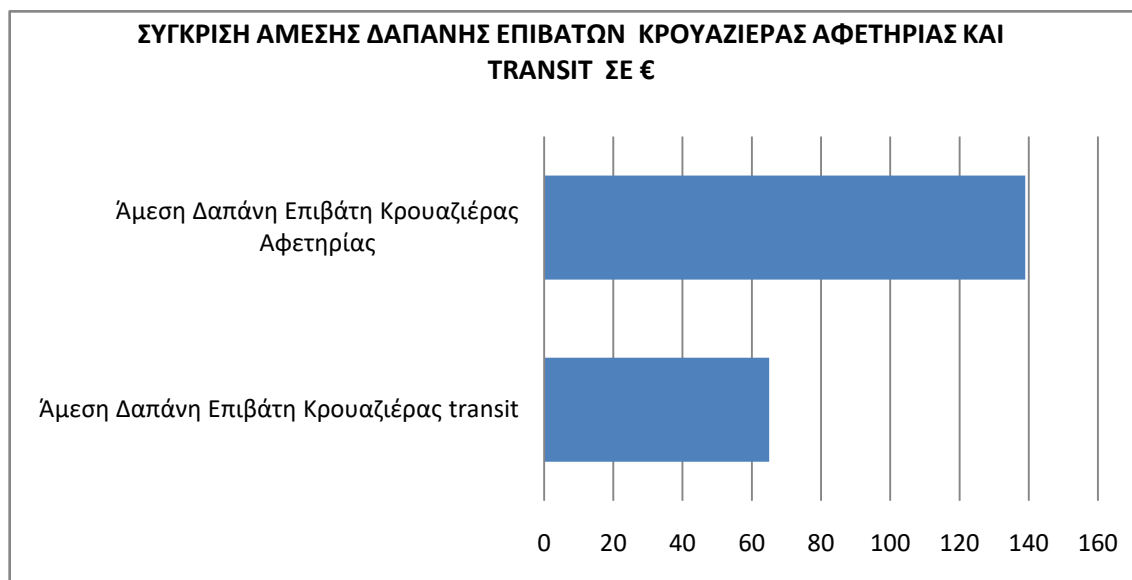
Στο ανωτέρω Διάγραμμα παρουσιάζεται η κατανομή των συνολικών εισπράξεων κρουαζιέρας ανά λιμάνι για το έτος 2019. Το κυριότερο λιμάνι από πλευράς εισπράξεων κρουαζιέρας είναι το λιμάνι του Πειραιά, με συμμετοχή 42,9% επί του συνόλου.

Οι συνολικές διανυκτερεύσεις εκτός κρουαζιερόπλοιων, στο σύνολο της χώρας, αυξήθηκαν κατά 10,1% και διαμορφώθηκαν στις 5.288 χιλ. διανυκτερεύσεις, επηρεάζοντας θετικά τη διαμόρφωση των εισπράξεων από την κρουαζιέρα. Οι συνολικοί επιβάτες κρουαζιέρας για την επισκοπούμενη περίοδο (2019) εκτιμώνται σε 2.771 χιλιάδες, παρουσιάζοντας μείωση κατά 9,4% σε σύγκριση με το 2018. (ΤτΕ, 2020)

Περαιτέρω, σύμφωνα με ειδική έρευνα της Τράπεζας της Ελλάδος που πραγματοποιήθηκε σε 8 λιμάνια προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων (Πειραιάς, Κέρκυρα, Ηράκλειο, Σαντορίνη, Ρόδος, Κατάκολο, Πάτμος και Μυτιλήνη) το 2016⁵², με στόχο να καταγραφεί πληρέστερα η συμβολή του κλάδου της κρουαζιέρας στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο και με βασικό σκοπό την καταγραφή της δαπάνης των επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα, καθώς και της χώρας

⁵² Στοιχεία ανάλογων ερευνών που είχαν προγραμματιστεί για τον Αύγουστο του 2018 και τον Οκτώβριο του 2020, προκειμένου να αναλυθεί η διαχρονική εξέλιξη των συναφών μεγεθών, δεν έχουν δημοσιοποιηθεί.

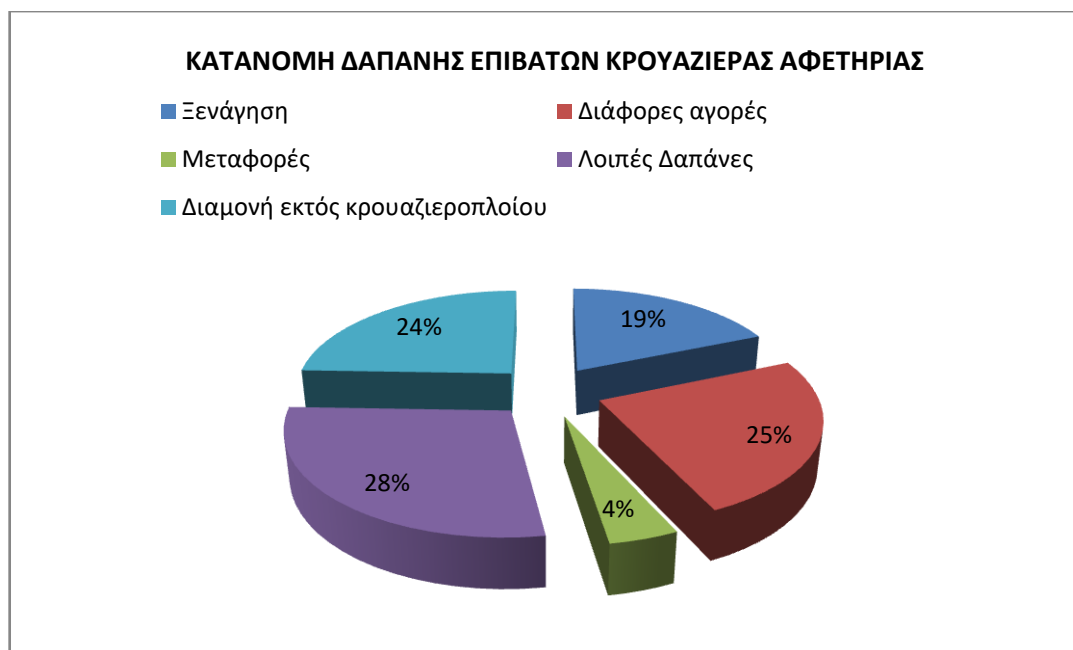
προέλευσής τους⁵³, προκύπτει ότι οι διερχόμενοι ταξιδιώτες δαπάνησαν κατά μέσο όρο 65 ευρώ σε κάθε λιμάνι προσέγγισης. Από το ποσό αυτό, περίπου τα 14 ευρώ αφορούσαν ξεναγήσεις, μουσεία και λοιπές δραστηριότητες, τα 29 ευρώ διάφορες αγορές, τα 6 ευρώ μεταφορές (π.χ. ενοικίαση οχημάτων), ενώ τα 16 ευρώ λοιπές δαπάνες. (ΤτΕ, 2017)



Εικόνα 46. Γράφημα σύγκρισης άμεσης δαπάνης επιβατών κρουαζιέρας αφετηρίας και transit. Ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: (ΤτΕ, 2017)

Η δαπάνη στα ελληνικά λιμάνια επιβίβασης ήταν σχεδόν διπλάσια από τη δαπάνη σε κάθε λιμάνι προσέγγισης και αντιστοιχούσε κατά μέσο όρο σε 139 ευρώ. Από το ποσό αυτό, τα 26 ευρώ αφορούσαν ξεναγήσεις, επισκέψεις σε μουσεία και λοιπές δραστηριότητες, τα 34 ευρώ διάφορες αγορές, τα 6 ευρώ μεταφορές (π.χ. ενοικίαση οχημάτων), ενώ τα 39 ευρώ λοιπές δαπάνες. Επιπρόσθετα, δαπανήθηκαν 34 ευρώ σε διαμονή εκτός κρουαζιερόπλοιου, καθώς οι επιβάτες με ελληνικό λιμάνι επιβίβασης πραγματοποίησαν κατά μέσο όρο μία διανυκτέρευση πριν από την επιβίβασή τους. (ΤτΕ, 2017)

⁵³ Συνολικά συγκεντρώθηκαν 1.279 ερωτηματολόγια. Η συμπλήρωσή τους έγινε τη στιγμή της πρώτης επιβίβασης (home port) ή της επανεπιβίβασης των διερχόμενων επισκεπτών (transit) στο κρουαζιερόπλοιο.



Εικόνα 47. Γράφημα κατανομής άμεσης δαπάνης επιβατών κρουαζιέρας αφετηρίας. Ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: (ΤτΕ, 2017)

Επισημαίνεται ότι τα ανωτέρω μεγέθη έχουν χαρακτηριστεί ως μάλλον συντηρητικά καθώς το ποσό δαπανών για μεταφορές (μόλις €6) είναι ιδιαίτερα χαμηλό, ενώ συμπεριλαμβάνει και τη μεταφορά από/προς το αεροδρόμιο. Σε κάθε περίπτωση υπολείπεται από την εκτίμηση σχετικής μελέτης της CLIA, όπου η δαπάνη στον λιμένα-αφετηρίας ανέρχεται σε 310,76\$ ανά επιβάτη. (ΔΙΑΝΕΟΣΙΣ, 2017, σ. 115)

Η προαναφερθείσα μελέτη του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος του ΕΜΠ με θέμα την ανάπτυξη της Κρουαζιέρας στο Λιμάνι του Πειραιά λαμβάνοντας υπ' όψιν τα στοιχεία της ανωτέρω ειδικής έρευνα της Τράπεζας της Ελλάδος του 2016, καθώς και κλαδική μελέτη της Εθνικής Τράπεζας του 2012⁵⁴, μελέτη της ΕΕ⁵⁵ και μελέτη που διεξήγαγε το λιμάνι της Βαρκελώνης σε συνεργασία με το Universidad de Barcelona για το 2016⁵⁶ και προχωρώντας σε μια σειρά απαραίτητων παραδοχών υπολογισμών, μεταξύ των οποίων ότι μόνο το 75% των επισκεπτών-επιβατών και το 50% των μελών πληρώματος αποβιβάζεται από το πλοίο, καταλήγει ότι το σύνολο των άμεσων δαπανών επιβατών και μελών πληρώματος κρουαζιέρας, που αποβιβάζεται στον Πειραιά υπολογίζεται σε €114,5εκ., εκ των οποίων €64,2εκ. αφορούν τις δαπάνες επιβατών homerport, €44,7εκ. τις δαπάνες επιβατών transit

⁵⁴ ΕΤΕ, «Κρουαζιέρα: Ένας κλάδος με δυναμικά έσοδα ύψους €2δισ», Κλαδικές μελέτες, Αύγουστος 2012

⁵⁵ European Commission Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries, «Tourist Facilities in ports, the economic factor», report, 2009

⁵⁶ Laboratori de Transferència de Coneixement en Economia Aplicada, AQR Lab Universitat de Barcelona (UB), «Estudio de impacto económico de la actividad crucerista en Barcelona», 2016.

και €5,4εκ. τις δαπάνες μελών πληρώματος. Επίσης επισημαίνει ότι σύμφωνα με την έρευνα της ΤτΕ, σχεδόν το 68% των δαπανών των επιβατών homeport αφορά διαμονή, ξεναγήσεις, και αγορές, ενώ το 66% των δαπανών των transit επιβατών ξεναγήσεις και αγορές. (ΕΑΠ ΕΜΠ, 2020),

Η ανωτέρω μελέτη επίσης, αναλύοντας τα διαθέσιμα στοιχεία, από τις προαναφερθείσες πηγές, και λαμβάνοντας υπόψη το σχετικό τιμολόγιο του ΟΛΠ, καθώς και την αναλογία που προκύπτει από την ανάλυση στοιχείων της CLIA για τα έτη 2015 & 2017, σύμφωνα με την οποία οι δαπάνες των εταιρειών αποτελούν κατά μέσο όρο το 55% των δαπανών των επιβατών, καταλήγει ότι το σύνολο των άμεσων δαπανών των εταιρειών στο λιμάνι του Πειραιά ανήλθε σε €62,2εκ. περίπου και σύμφωνα με τη μελέτη της ΕΤΕ το 66% της δαπάνης ανά επιβάτη homeport αφορά τον ανεφοδιασμό των πλοίων με καύσιμα.

Περαιτέρω, λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι ο πολλαπλασιαστής ανέρχεται στο 1,7, η εν λόγω μελέτη καταλήγει ότι οι συνολικές άμεσες δαπάνες οι οποίες ανέρχονται στα €176,6εκ. περίπου, έχουν συνολικό οικονομικό αντίκτυπο €309εκ., ή €337 ανά επιβάτη. (ΕΑΠ ΕΜΠ, 2020)

Εν συνεχεία στα πλαίσια της μελέτης του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος συνάγεται ότι το μεγαλύτερο μέρος των δαπανών των επιβατών πραγματοποιείται στην Αθήνα, που αποτελεί τον τουριστικό προορισμό της κρουαζιέρας και ότι το οικονομικό όφελος για την Πόλη του Πειραιά περιορίζεται στις δαπάνες διαμονής, στην περίπτωση που αυτή πραγματοποιείται σε ξενοδοχείο του Πειραιά και στο 3,5% των ετήσιων ενοποιημένων εσόδων της ΟΛΠ Α.Ε..

Σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα στοιχεία του Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδος, το ξενοδοχειακό δυναμικό στο σύνολο της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιώς, όπως αυτή παρουσιάστηκε στην υποενότητα 4.2.1. έχει ως ακολούθως:

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ 2020 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ						
	5*	4*	3*	2*	1*	Γενικό Σύνολο
Μονάδες	1	2	7	23	10	43
Δωμάτια	77	57	450	860	238	1.682
Κλίνες	125	116	815	1.543	508	3.107

Πίνακας 10. Ξενοδοχειακό Δυναμικό Περιφερειακής Ενότητας Πειραιώς για το έτος 2020. Ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος. (ΙΤΕΠ, 2020)

Ενώ το ξενοδοχειακό δυναμικό του Κεντρικού Τομέα Αθηνών, που υπάγεται στην Περιφερειακή Ενότητα Αττικής παρουσιάζει τα κάτωθι μεγέθη:

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ 2020 ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΑΘΗΝΩΝ						
	5*	4*	3*	2*	1*	Γενικό Σύνολο
Μονάδες	23	68	64	65	50	270
Δωμάτια	4.522	5.761	3.321	2.142	1.210	16.956
Κλίνες	8.591	10.802	5.916	3.877	2.701	31.887

Πίνακας 11. Ξενοδοχειακό Δυναμικό Κεντρικού Τομέα Αθηνών για το έτος 2020. Ίδια επεξεργασία με στοιχεία από Πηγή: Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος. (ΙΤΕΠ, 2020)

Η σύγκριση των μεγεθών των δύο ανωτέρω πινάκων, όπου η αναλογία των κλινών σε πεντάστερα ξενοδοχεία είναι 1 προς 69, με μόλις 125 κλίνες στον Πειραιά έναντι 8.591 κλινών στην Αθήνα και η αναλογία των κλινών σε τετράστερα ξενοδοχεία είναι 1 προς 93, με μόλις 116 κλίνες στον Πειραιά έναντι 10.802 κλινών στην Αθήνα, μαρτυρά ότι ακόμη και όταν το λιμάνι αφετηρίας της κρουαζιέρας είναι το λιμάνι του Πειραιά οι δαπάνες διανυκτέρευσης προφανώς κατευθύνονται στην Αθήνα.

Συνάγεται λοιπόν ότι τελικώς το οικονομικό όφελος για την πόλη προέρχεται σχεδόν αποκλειστικά από το 3,5% επί των ετήσιων ενοποιημένων εσόδων της ΟΛΠ Α.Ε. που έχει προβλεφθεί στη Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΛΠ.

4.4. Σχέση Πόλης Λιμένα

Η COSCO Shipping είναι μια από τις κορυφαίες εταιρείες του κλάδου της και η απόκτηση του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών της ΟΛΠ ΑΕ είναι δηλωτική των επεκτατικών επιχειρηματικών πλάνων της για το λιμάνι.

Οι κάτοικοι της περιοχής αντέδρασαν εξ αρχής στην κατασκευή του έργου της επέκτασης του σταθμού Κρουαζιέρας στη Νότια Ζώνη του Λιμένα, καθώς αυτό θα αλλοιώσει το φυσικό τοπίο και η αυξημένη κίνηση πλοίων και επιβατών που θα μετακινούνται με τουριστικά λεωφορεία μέσα από το οδικό δίκτυο θα επιβαρύνει περιβαλλοντικά την πόλη. Εν συνεχεία, οι κάτοικοι διαμαρτυρήθηκαν και για λόγους που αφορούν κυρίως τις κατασκευαστικές εργασίες στη Νότια Ζώνη του Λιμένα όπως η διαχείριση των βυθοκορυμάτων κ.α.. Αξίζει να αναφερθεί ότι πέρα από την κινηματική δράση που ανέπτυξαν οι κάτοικοι των περιοχών που γειτνιάζουν με το λιμένα Πειραιά, έχουν εκφραστεί και θεσμικές αντιρρήσεις σε αυτοδιοικητικό επίπεδο. Συγκεκριμένα:

- i. Το Περιφερειακό Συμβούλιο Αττικής με την Απόφαση υπ' αριθμ. 147/6-10-2021, γνωμοδότησε ομόφωνα αρνητικά επί της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του Αναπτυξιακού Προγράμματος & Μελέτης Διαχείρισης (MASTER PLAN) της ΟΛΠ Α.Ε.
- ii. Το Δημοτικό Συμβούλιο Πειραιά με την Απόφαση υπ' αριθμ. 127/30-06-2021 αποφάσισε ομόφωνα και γνωμοδότησε αρνητικά επί της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και τη μελέτη διαχείρισης (masterplan) του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (ΑΔΑ:ΨΑΙΦΩΞΥ-2ΙΧ)
- iii. Το Δημοτικό Συμβούλιο Κερατσινίου Δραπετσώνας με την Απόφαση υπ' αριθμ. 143/20-09-2021 αποφάσισε ομόφωνα και απέρριψε «το *Master Plan* της *Cosco* στο σύνολό του καθώς και τις *Σ.Π.Π.Ε.* που το στηρίζουν» (ΑΔΑ: Ω1Ζ8ΩΕΣ-3ΨΓ)
- iv. Το Δημοτικό Συμβούλιο Σαλαμίνας με την Απόφαση υπ' αριθμ. 108/06-07-2021 αποφάσισε ομόφωνα και γνωμοδότησε αρνητικά επί της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και την μελέτη διαχείρισης (Master Plan) του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (ΑΔΑ: 66ΗΓΩ1Ε-ΚΙΑ)
- v. Ο Δήμος Περάματος με αφορμή την ομόφωνη απόφαση απόρριψης της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) της ΟΛΠ Α.Ε.– COSCO από το Περιφερειακό Συμβούλιο Αττικής, εξέδωσε ανακοίνωση στην οποία μεταξύ άλλων αναφέρεται ότι «*Η Δημοτική Αρχή του Δήμου Περάματος αισθάνεται απολύτως δικαιωμένη για την ομόφωνη απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής [...] Ο Δήμος Περάματος*

στηρίζει τις αναπτυξιακές πολιτικές που επιτυγχάνονται μέσω μίας ισορροπημένης σχέσης μεταξύ του λιμανιού και των πόλεων που το φιλοξενούν. Ωστόσο, είναι αδιανόητο να ανατίθεται εν λευκώ το λιμάνι σε έναν ιδιώτη που αδιαφορεί για τις επιπτώσεις στους πολίτες, στο περιβάλλον αλλά και στους άλλους τομείς της οικονομίας». (ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ, 2021)

Η ανάπτυξη τόσο του Λιμένα Κρουαζιέρας, όσο και του Εμπορευματικού Λιμένα του ΟΛΠ διαπιστώνεται ότι έχει διαταράξει τις σχέσεις Πόλης Λιμένα. Στο κεφάλαιο 2 στην υποενότητα 2.4.2. περιγράφηκε θεωρητικά η διατάραξη σχέσεων Πόλης Λιμένα σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Θαλάσσιων Λιμένων. Η άλλοτε ευπρόσδεκτη αναπτυξιακή δραστηριότητα της κρουαζιέρας, προκαλεί αντιδράσεις για την περιβαλλοντική επιβάρυνση και όχι μόνο.

Πάρα ταύτα, για το λιμάνι η λειτουργία της κρουαζιέρας δεν μπορεί να απομακρυνθεί από την πόλη, καθώς το προϊόν του τουρισμού είναι ο ίδιος ο πολιτισμός και η βιωμένη εμπειρία. Το λιμάνι έχει ανάγκη την πόλη, ακόμη και όταν αυτή δεν είναι ο τελικός προορισμός του επισκέπτη. Μια εικόνα ευημερίας και πολιτισμού είναι απαραίτητη ακόμη και όταν η πόλη είναι απλά το πέρασμα. Άλλωστε και στην περίπτωση του Πειραιά τα τουριστικά λεωφορεία που εξυπηρετούν την κρουαζιέρα κινούνται στους παραλιακούς δρόμους, για να εντυπωθεί μια όμορφη εικόνα της πόλης στον επισκέπτη. Η αύξηση όμως των μεγεθών της κρουαζιέρας δεν μπορεί να διατηρήσει την υπάρχουσα λεπτή ισορροπία παράλληλης και ασύμπτωτης πορείας πόλης και λιμένα κρουαζιέρας, που εδραιώθηκε ειδικά μετά την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών ασφάλειας και την περίφραξη και τον συνεπαγόμενο αποκλεισμό του λιμένα.

Στην περίπτωση που οι ροές επισκεπτών αυξηθούν περαιτέρω, χωρίς να υπάρχει διάσπασή τους σε διαφορετικούς προορισμούς και αν η πόλη εξακολουθεί να μένει έξω από αυτούς τους προορισμούς, μετά τη σημερινή αποξένωση, η πόλη θα οδηγηθεί σε ξεκάθαρη ρήξη με το λιμάνι. Αλλά ακόμη και αν δεν συμβεί αυτό, το ίδιο το τουριστικό προϊόν θα απαξιωθεί, καθώς το άμεσο βίωμα, η εμπειρία του επισκέπτη, θα είναι το άγχος που δημιουργεί η αυξημένη κυκλοφοριακή κίνηση μέχρι να φτάσει στον προορισμό του. Συνεπώς, θα μειωθεί η τουριστική ζήτηση για τον λιμένα κρουαζιέρας και το τελικό αποτέλεσμα θα είναι να αποδειχθούν ζημιογόνες οι αναπτυξιακές επενδύσεις.

Αλλά και η πόλη έχει ανάγκη το λιμάνι καθώς η απομάκρυνση των εμπορευματικών λιμενικών δραστηριοτήτων έξω από το αρχαίο λιμάνι του Κανθάρου, γύρω από το οποίο

έχει χτιστεί η πόλη, σε συνδυασμό με την αποβιομηχάνιση της ευρύτερης περιοχής και τα υψηλά επίπεδα ανεργίας, καθιστά τη λιμενική δραστηριότητα της κρουαζιέρας ως έναν από τους σημαντικότερους αναπτυξιακούς παράγοντες για την πόλη.

Η Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη όπως αναπτύχθηκε στο κεφάλαιο 2 στην ενότητα 2.5 μπορεί να γεφυρώσει εν μέρει το χάσμα στο σημείο που τέμνονται τα αμοιβαία συμφέροντα πόλης και λιμένα.

5. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΠΟΥ ΚΑΙ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Στο παρόν κεφάλαιο, έχοντας ήδη μελετήσει την ιστορία της πόλης του Πειραιά από την αρχαιότητα έως σήμερα, ως απαραίτητη προϋπόθεση για την πορεία της παρούσας μελέτης, όπως τέθηκε στο τέλος της ενότητας 2.5.3., και έχοντας ήδη αποτυπώσει το σύγχρονο χαρακτήρα της περιοχής μελέτης, διαπιστώνοντας ότι έχει επέλθει διατάραξη στη σχέση Πόλης Λιμένα, όπως περιγράφηκε θεωρητικά σύμφωνα με τον ESPO στην υποενότητα 2.4.2., θα χρησιμοποιήσουμε τα αναπτυξιακά εργαλεία που παρουσιάστηκαν στο κεφάλαιο 2. και ιδίως στην ενότητα 2.5. Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη για να γεφυρώσουμε το χάσμα στο σημείο που τέμνονται τα αμοιβαία συμφέροντα πόλης λιμένα.

Με στόχο, λοιπόν, τη δημιουργία ενός ανταγωνιστικού τουριστικού προϊόντος, το πρώτο βήμα μας είναι ο προσδιορισμός της Ταυτότητας του Τόπου όπως αναδύεται μέσα από την ιστορία του. Όπως είδαμε το προϊόν στο τουριστικό management είναι ο ίδιος ο προορισμός, ο τόπος. Η ταυτότητα του προορισμού αποτελεί το πλέον κρίσιμο στοιχείο του συνολικού μοντέλου ανταγωνιστικότητας και βιωσιμότητας.

Στη συνέχεια θα ακολουθήσει ο σχεδιασμός και η πρόταση ενός Μοντέλου Βιώσιμης Ανάπτυξης Λιμένα Κρουαζιέρας και Πόλης, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις βασικές αρχές της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης και βιώσιμης ανάπτυξης λιμένων και πόλεων, καθώς και τα επιμέρους εργαλεία του management για το βιώσιμο τουρισμό, που αναπτύχθηκαν αναλυτικά στις ενότητες του κεφαλαίου 2. Αρχικά θα επιχειρηθεί ο προσδιορισμός του προϊόντος που τελικά παραδίδεται στον πελάτη, δηλαδή της εμπειρίας επίσκεψης στον προορισμό, η οποία θεωρείται αναπόσπαστο μέρος της αποτελεσματικής προβολής του προορισμού. Ως διαχειριστές (managers) του προορισμού θα προσδιορίσουμε τις εμπειρίες για τις οποίες θεωρούμε ότι ο προορισμός έχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και θα εστιάσουμε στα βιωματικά οφέλη που παρέχονται από μια ταυτότητα συνολικής ταξιδιωτικής εμπειρίας. Θα εξειδικεύσουμε περαιτέρω το μοντέλο σε ήπιες μορφές τουριστικής ανάπτυξης και τέλος θα προσδιορίσουμε τις ευρύτερες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του συνολικού μοντέλου βιώσιμης ανάπτυξης καθώς και τον Οργανισμό Διαχείρισης του Προορισμού, ο οποίος θα ηγηθεί και θα συντονίσει την ανταγωνιστικότητα του προορισμού σε συνεχή βάση, εντός των πλαισίων της συνολικής πολιτικής βιώσιμης ανάπτυξης που έχει σχεδιαστεί.

5.1. Προτεινόμενη Ταυτότητα Τόπου

Στην προσπάθεια στοχασμού και προσδιορισμού της ταυτότητας του τόπου διαπιστώνουμε ότι κατά την ιστορική αναδρομή στην περιοχή του Πειραιά από την αρχαιότητα έως σήμερα επαναλαμβάνονται οι κάτωθι εικόνες σε διαφορετικές μορφές:

1. Νησί: ο Πειραιάς στην προϊστορική εποχή, ο τόπος προέλευσης πολλών μετοίκων του κλασικού Πειραιά, αλλά και ο τόπος προέλευσης των πρώτων κατοίκων της νέας πόλης του Πειραιά, ο τόπος προσορισμού των ταξιδιωτών από το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά τόσο με την ακτοπλοΐα, όσο και με την κρουαζιέρα, ο τόπος προέλευσης προϊόντων που φτάνουν στον Πειραιά με την ακτοπλοΐα σήμερα
2. Λιμάνι: φυσικό λιμάνι, μεγάλο εμπορικό λιμάνι, μεγάλο στρατιωτικό λιμάνι και πάλι φυσικό λιμάνι, μεγάλο εμπορικό λιμάνι, αλλά πάντα λιμάνι
3. Ένωση: εδαφική και οικονομική της αρχαίας και της σύγχρονης Ελλάδας και του κόσμου
4. Ναυτοσύνη: αρχαίοι ερέτες, σύγχρονοι ναυτικοί, Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, ιστιοπλοϊκοί ναυαθλητικοί όμιλοι, NAT πρώτο ασφαλιστικό ταμείο της χώρας
5. Τεχνολογία: α) ναυπηγική - τριήρεις - νεώσοικοι - σύγχρονα ναυπηγεία, β) βιομηχανική - σύγχρονα εργοστάσια
6. Νέα Πόλη στην αρχαιότητα, νέα πόλη στη σύγχρονη εποχή
7. Μετανάστες: αρχαίοι μέτοικοι του κλασικού Πειραιά, οικονομικοί μετανάστες με την προσάρτηση εδαφών στο νέο ελληνικό κράτος τον 19^ο αιώνα, οικονομικοί μετανάστες από την Πελοπόννησο κυρίως τον 20^ο αιώνα, πρόσφυγες κυρίως Μικρασιάτες, πόντιοι και αρμένιοι τον 20^ο αιώνα, ελληνικά μεταναστευτικά ρεύματα προς την Αμερική τέλη 19^{ου} και αρχές 20^{ου} αιώνα, φιλοξενία προσφύγων στο λιμάνι του Πειραιά τον 21^ο αιώνα
8. Μάχη: Ναυμαχία της Σαλαμίνας, Μάχη των Ελλήνων για την Απελευθέρωση (Καραϊσκάκης), Μάχη της Εργατικής Τάξης, Μάχη κατά την Αντίσταση και την Απελευθέρωση από τους Γερμανούς, Μάχη της Ηλεκτρικής, Μάχη της Παράγκας, Μάχη για επιβίωση
9. Μόχθος και Πρόοδος: για τους μετοίκους και τους ερέτες, για τους άντρες που δούλευαν στους νεωσοίκους και τα ναυπηγεία, το τεράστιο εργοτάξιο του κλασικού Πειραιά, για τους κατοίκους του νέου Πειραιά, που έφτιαξαν μια πόλη από την αρχή, για τους βιομηχανικούς εργάτες, για τους πρόσφυγες
10. Όραμα για το Μέλλον: του Θεμιστοκλή για την Αθηναϊκή Ναυτική Αυτοκρατορία, Όραμα του Ιππόδαμου για την ιδανική πόλη, Όραμα για τη νέα Ελλάδα μετά την

επανάσταση του 21, Όραμα για τη νέα Πατρίδα για τους πρόσφυγες, όραμα για ένα καλύτερο μέλλον για τους οικονομικούς μετανάστες από την υπόλοιπη Ελλάδα, αλλά και Όραμα για αυτούς που έφυγαν από τον Πειραιά με τα υπερωκεάνια για να αναζητήσουν αλλού νέες πατρίδες

11. Δημοκρατία: ερέτες στυλοβάτες των δημοκρατικών αλλαγών του Θεμιστοκλή, δημοκρατικό φρόνημα πλούσιων μετόικων του κλασικού Πειραιά, ναυτικού και πειραιωτών κατά τη διάρκεια του Πελοποννησιακού Πολέμου, ταξικοί αγώνες ναυτεργατικών σωματείων και βιομηχανικών εργατών, αγωνιστική δράση στην κατοχή, μετεμφυλιακή αγωνιστική δράση ενάντια στην καταπάτηση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων
12. Λαός: ερέτες, ναυτικοί, βιομηχανικοί εργάτες, πρόσφυγες, λαϊκός πολιτισμός, λαϊκές θρησκευτικές εορτές στην αρχαιότητα, λαϊκά πανηγύρια στο νέο Πειραιά, λαϊκό τραγούδι (ρεμπέτικο), λαϊκά ήθη απέναντι στον αστικό καθωσπρεπισμό, λαϊκά αθλήματα (ποδηλατοδρόμιο έγινε γήπεδο ποδοσφαίρου), «λαϊκό» πολιτικό τραγούδι (Δραπετσώνα)

Ο συνειρμός των εικόνων, μας οδηγεί μοιραία πίσω στο ίδιο το όραμα του Θεμιστοκλή. Ο Θεμιστοκλής, ο άνθρωπος που οραματίστηκε τον Πειραιά, δεν είδε απλά τα ασφαλή λιμάνια του, αλλά πρωτίστως είδε τη θάλασσα, την πλατιά λεωφόρο που συνδέει τους λαούς, είδε το ταξίδι και την ευημερία που αυτό θα φέρει, είδε τον ταξιδευτή, τον έμπορο, τον κωπηλάτη, είδε το λαό και την προκοπή που φέρνει η από κοινού προσπάθεια. Οραματίστηκε την πρόοδο και τη δημοκρατία.

Η ταυτότητα του Πειραιά αναδύεται αβίαστα μέσα από τις εικόνες:

Ο Πειραιάς είναι θάλασσα

Ο Πειραιάς είναι ένα ταξίδι.

Ο Πειραιάς είναι ένα νησί και ένα λιμάνι.

Μια κυψέλη μόχθου, προκοπής και προόδου.

Ένας τόπος πλουραλισμού, αποδοχής και αλληλεγγύης.

Ένας τόπος που η δημοκρατία και η ελευθερία δεν είναι απλά ιδέα, αλλά βίωμα.

Η ταυτότητα του τόπου αποτυπώνεται στη φράση: «Πειραιάς: Η Δημοκρατία της Θάλασσας»

5.2. Προτεινόμενο Μοντέλο Βιώσιμης Ανάπτυξης Λιμένα Κρουαζιέρας και Πόλης

Σε αυτό το στάδιο, θα προχωρήσουμε στο σχεδιασμό του Μοντέλου Βιώσιμης Τουριστικής Ανάπτυξης Λιμένα Κρουαζιέρας και Πόλης με επίκεντρο την ταυτότητα του τόπου «Πειραιάς: Η Δημοκρατία της Θάλασσας» σύμφωνα με τα εργαλεία του κεφαλαίου 2.

5.2.1. Ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα του Πειραιά

Αρχικά θα αναζητήσουμε τον προσδιορισμό των εμπειριών για τις οποίες ο τόπος έχει πιθανό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

Το κύριο πλεονέκτημα του Πειραιά είναι η βαθιά ιστορικότητα της περιοχής, πλεονέκτημα το οποίο μοιράζεται με την Αθήνα, αλλά διαφοροποιείται από αυτήν, ή άλλως υστερεί σε σχέση με αυτήν, καθώς στον Πειραιά δεν υπάρχουν αρχαία μνημεία του μεγέθους της Ακροπόλεως. Ζητούμενο λοιπόν είναι να ανευρεθεί το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του Πειραιά έναντι της Αθήνας, που θα προβληθεί εν συνεχεία μέσα από την ταυτότητα της συνολικής ταξιδιωτικής εμπειρίας. Επίσης θα πρέπει το μοναδικό μειονέκτημα, η έλλειψη μνημείων αντίστοιχων της Ακροπόλεως, να αναστραφεί σε πλεονέκτημα.

Τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα του Πειραιά είναι τα ακόλουθα:

1. Αδιαμφισβήτητητα, το κύριο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του Πειραιά, έναντι της Αθήνας που είναι ο κύριος προσορισμός των επισκεπτών κρουαζιέρας είναι η θάλασσα και η γενικότερη γεωμορφολογία της περιοχής.
2. Εξίσου σημαντικό πλεονέκτημα είναι ότι ο Πειραιάς ως πόλη, ως κοινωνία και πολιτισμός, είναι βιωματικά δημοκρατικός, από την αρχαιότητα έως και σήμερα. Το δημοκρατικό και λαϊκό στοιχείο του Πειραιά κατά συνέπεια είναι το δεύτερο σημαντικό πλεονέκτημά του έναντι της Αθήνας.
3. Η σύνδεση των δύο πρώτων πλεονεκτημάτων, οδηγεί στο τρίτο κύριο πλεονέκτημα του Πειραιά που είναι η απλότητα και η αίσθηση ελευθερίας του τόπου, τόσο ως τοπίο (θάλασσα), όσο και ως πόλη-κοινωνία (λαός).
4. Η εγγύτητα του τουριστικού προσορισμού στο λιμάνι άφιξης των επισκεπτών κρουαζιέρας, καθώς δεν χρειάζεται να δαπανήσουν χρόνο για να μετακινηθούν στο κέντρο της Αθήνας ή σε άλλη περιοχή (π.χ. Αρχαία Κόρινθο)

Η έλλειψη μεγάλων μνημείων με τεράστια αναγνωρισιμότητα μπορεί να αναστραφεί από:

α. τη συνύπαρξη εικόνων αρχαιότητας και σύγχρονης τεχνολογίας από τη βιομηχανική εποχή έως σήμερα, η οποία μαρτυρά μια διαρκή ακμή για τον Πειραιά, που ξεπερνά την κλασική εποχή και

β. την εμπειρία της ανακάλυψης των αρχαιοτήτων και της ιστορίας του κρυμμένου Πειραιά, δίνοντας στον επισκέπτη την αίσθηση της περιπέτειας και παράλληλα του προνομίου να ανακαλύψει έναν τόπο που μόνο λίγοι γνωρίζουν.

Τέλος, πρέπει να αναφερθεί το μειονέκτημα της Ακρόπολης, που είναι ο εποχικός κορεσμός της φέρουσας τουριστικής ικανότητας της, λόγω της υψηλής επισκεψιμότητας του προορισμού. Στοιχείο που πρέπει να αξιοποιηθεί στην προβολή του Πειραιά ως εναλλακτικού προορισμού.

5.2.2. Ταυτότητα της συνολικής ταξιδιωτικής εμπειρίας στον Πειραιά

Η αρχική υπόθεση ότι ο Πειραιάς μπορεί να εξελιχθεί σε ελκυστικό τουριστικό προορισμό επιβεβαιώνεται από τα ανωτέρω ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα του. Σε αυτό το στάδιο θα προσδιορίσουμε την ταυτότητα της συνολικής ταξιδιωτικής εμπειρίας και θα εστιάσουμε στα βιωματικά οφέλη που θα παρέχει ως τουριστικός προορισμός.

Ο επισκέπτης μέσα από θαλάσσιες διαδρομές θα βιώσει τις ιδιαίτερες ιστορικές στιγμές του αρχαίου και σύγχρονου δημοκρατικού Πειραιά, την ομορφιά του φυσικού τοπίου αλλά και το μεγαλείο των σύγχρονων υποδομών του λιμανιού και των βιομηχανικών εγκαταστάσεων του προηγούμενου αιώνα, που έδωσαν ώθηση στη νέα Ελλάδα, την απλότητα των χρωμάτων, των γεύσεων και των ήχων της λαϊκής καθημερινότητας. Ο επισκέπτης ολοκληρώνοντας το ταξίδι, βιωματικά θα κατανοήσει γιατί η θάλασσα αποτέλεσε προϋπόθεση για τη δημοκρατία. Θα κατανοήσει ότι η διαφορά στο ναυτικό του Θεμιστοκλή, σε σχέση με τον τότε υπόλοιπο γνωστό κόσμο ήταν ότι οι κωπηλάτες δεν ήταν δούλοι, αλλά ελεύθεροι πολίτες, που μπήκαν με αυταπάρνηση στη μάχη για τα ιδανικά τους, για την πόλη τους. Θα κατανοήσει ότι η δημοκρατία ήταν προϋπόθεση για τη νίκη στη Ναυμαχία της Σαλαμίνας και ότι η Ναυμαχία της Σαλαμίνας ήταν προϋπόθεση για το μεγαλείο των κλασικών χρόνων και την εξέλιξη του δυτικού πολιτισμού, όπως ακριβώς το κατανοούσαν οι αρχαίοι Αθηναίοι. Θα κατανοήσει γιατί ο Περικλής ενόψει του Πελοποννησιακού Πολέμου παρότρυνε τους Αθηναίους πολίτες να αφήσουν τα σπίτια τους και να υπερασπιστούν το στόλο τους, την πόλη τους, γιατί έβλεπε την πρόοδο και την ελευθερία στο «μέγα το της θαλάσσης κράτος». Θα κατανοήσει πως το λιμάνι, που

θεωρούν οι σύγχρονοι ντροπή για τα κραταιά κοινωνικά ήθη, αποτελεί το διαμάντι για την πρόοδο του πολιτισμού και των λαών.

Η συνολική φύση της εμπειρίας που θα προσφέρουν οι τρεις ενδεικτικές προτεινόμενες διαδρομές της επόμενης υποενοότητας, είναι του θαλασσινού ταξιδιού και της ανακάλυψης. Οι επισκέπτες θα γνωρίσουν τον τόπο του Πειραιά δια θαλάσσης. Η αποβίβαση από τα τεράστια κρουαζιερόπλοια δεν θα τους οδηγήσει στην κυκλοφοριακή κίνηση της πόλης, αλλά σε μικρά ημερόπλοια που θα τους ταξιδέψουν, μέσα από τη θάλασσα στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Η αποβίβαση από το κρουαζιερόπλοιο θα τους μετατρέψει από επισκέπτες, σε περιηγητές.

Η ταυτότητα της συνολικής ταξιδιωτικής εμπειρίας αποτυπώνεται στη φράση: «Πειραιάς: Ταξιδεύοντας στη Δημοκρατία της Θάλασσας».

5.2.3. Προτεινόμενες διαδρομές

Οι τρεις ενδεικτικές θαλάσσιες διαδρομές εκκινούν από το Αρχαίο λιμάνι του Κανθάρου, εδώ που εμπορικό και πολεμικό ναυτικό συνυπήρχαν στην κλασική εποχή και συμπεριλαμβάνουν στάσεις και στους 4 παραλιμένιους Δήμους Πειραιά, Κερατσινίου-Δραπετσώνας, Σαλαμίνας και Περάματος. Η περιγραφή που συνοδεύει τις τρεις διαδρομές εστιάζει στα βιώματα που προσφέρουν αυτές στον ταξιδιώτη, καθώς το βίωμα είναι ουσιαστικά το τουριστικό προϊόν.



Εικόνα 48. Οι 3 προτεινόμενες διαδρομές όπως εκτείνονται στους 4 παραλιμένιους Δήμους. Ίδια επεξεργασία

5.2.3.1. Πρώτη Διαδρομή: Πειραιϊκή - Ζέα - Μικρολίμανο



Εικόνα 49 . 1^η Διαδρομή: Πειραιϊκή - Ζέα - Μικρολίμανο . Ίδια επεξεργασία

Η 1^η Διαδρομή: Πειραιϊκή-Ζέα-Μικρολίμανο είναι κυκλική, ξεκινά και επιστρέφει στο Αρχαίο Λιμάνι του Κανθάρου

1. Σημείο αναχώρησης το Αρχαίο Λιμάνι του Κανθάρου.
2. Περίπλους της Πειραιϊκής. Οι ταξιδιώτες μέσα από το πλοiάριο θα μπορέσουν να θαυμάσουν το υπέροχο φυσικό τοπίο της πειραιϊκής χερσονήσου και να ταξιδέψουν στην εικόνα της προϊστορικών χρόνων, να δουν το «φυσικό» νησί του Πειραιά, τα βράχια, τη θάλασσα, τον ήλιο. Θα συναντήσουν τη Ναυτική Διοίκηση Αιγαίου (Σχολή Ναυτικών Δοκίμων), θα θαυμάσουν τα πειραιϊκά τείχη της κλασικής αρχαιότητας.
3. 1^η στάση το Λιμάνι τη Ζέας. Οι ταξιδιώτες θα εισέλθουν στο λιμάνι πλέοντας την ίδια διαδρομή με τις αρχαίες Τριήρεις. μέσα από ένα τοπίο έντονης ναυτοσύνης, καθώς η μαρίνα είναι γεμάτη μικρά και μεγάλα τουριστικά σκάφη, ιστιοπλοϊκά και μηχανοκίνητα. Η αίσθηση νησιωτικότητας είναι και εδώ έντονη. Θα αποβιβαστούν στην ακτή που κατέβηκε ο περιηγητής Πausanίας το 145 μ.Χ., γνωρίζοντας ότι τα βήματά τους πατάνε πάνω στην ιστορία. Τόσο μέσα στη θαλάσσια ζώνη όσο και κάτω από τη χερσαία ζώνη του λιμανιού της Ζέας εκτείνονται οι νεώσοικοι. Στα δεξιά ανεβαίνοντας προς την πλατεία Αλεξάνδρας, θα ανακαλύψουν τους νεώσοικους στα υπόγεια των σύγχρονων κτιρίων, θα δουν τα νεοκλασικά του 19^{ου} αιώνα. Στα αριστερά θα συναντήσουν το ναυτικό μουσείο, έξω από αυτό, στη μαρίνα δεμένη η Τριήρης Ολυμπιάς, έχει επιστρέψει στο φυσικό της χώρο. Η ανακάλυψη θα συνεχισθεί μέσα στην πόλη, στο αρχαιολογικό μουσείο και στο αρχαίο θέατρο, στην Πλατεία Τερψιθέας και στο σωζόμενο οικοδομικό τετράγωνο της πόλης του Ιππόδαμου. Η βόλτα στο κέντρο του Πειραιά θα φέρει τους ταξιδιώτες στην Πλατεία Κοραή και το στολίδι της πόλης από το 19^ο αιώνα, το Δημοτικό Θέατρο, στις εκκλησίες, στο

πανέμορφο νεοκλασικό Μέγαρο του NAT του 20^{ου} αιώνα, στην αγορά. Εκεί θα αναμειχτούν με τους κατοίκους, θα βρουν προϊόντα από όλη την Ελλάδα και τα νησιά της, βότανα, λάδι, τυρί, παστά, φρούτα χρώματα και μυρωδιές. Πιο κάτω και πάλι η θάλασσα. Βρίσκονται όντως σε νησί η θάλασσα περιβάλλει την πόλη, η θάλασσα είναι παντού.



Εικόνα 50. Ψηφιακή αναπαράσταση των αρχαίων τριήρων στο λιμάνι της Ζέας Πηγή: Zea Harbour Project

4. Από τη Ζέα στο Μικρολίμανο: Φεύγοντας από το Λιμάνι της Ζέας, οι ταξιδιώτες θα θαυμάσουν τις επαύλεις στους πρόποδες της Καστέλλας και θα ανακαλύψουν και πάλι το φυσικό τοπίο, θα δουν την παραλία της Καστέλλας, τα Βοτσαλάκια και πάλι το νησί, τα γραφικά ακρογιάλια, τον ήλιο, τη θάλασσα, την αμμουδιά, τη γραφική νησίδα της Μουνιχίας, τη Σταλίδα, εδώ από όπου εξορμούσε ο Αρχέλαος κατά του Σύλλα το 86 π.Χ.

5. 2^η στάση το Μικρολίμανο. Στην αρχαία Μουνιχία, θα συναντήσουν και πάλι τους νεώσοικους, θα πλεύσουν και πάλι εκεί που έπλεαν οι αρχαίες τριήρεις, θα δουν και πάλι το νησί σε αυτό το γραφικό λιμανάκι. Θα περπατήσουν στο γραφικό προσφυγικό οικισμό και θα ανέβουν την Καστέλλα, φτάνοντας στο Προφήτη Ηλία με μίνι βαν. Θα δουν το Βεάκειο Θέατρο, θα θαυμάσουν τη θέα του Σαρωνικού, αλλά θα δουν και την Ακρόπολη να ξεπροβάλλει μέσα από το πυκνοχτισμένο αστικό τοπίο, το Φάληρο και το ταξίδι της αττικής ακτογραμμής. Θα δουν τον Πειραιά από ψηλά και θα κατανοήσουν γιατί αυτή είναι η πρώτη κατοικημένη περιοχή του. Θα δουν τη θάλασσα ολόγυρα και πάλι το νησί. Ο ταξιδιώτης επιλέγει να απολαύσει την ελληνική κουζίνα, στον Προφήτη Ηλία ή στο Μικρολίμανο. Η γεύση, φρέσκο ψάρι και ελληνικό κρασί, ο ήχος της λαϊκής μουσικής ολοκληρώνει την εμπειρία του ταξιδιού. Η επιστροφή έρχεται την ώρα της δύσης, το μικρό πλοιάριο των ταξιδιωτών ακολουθεί τη διαδρομή του ήλιου, εκεί που χάνεται, στα δυτικά, πίσω στο αρχαίο λιμάνι του Κανθάρου.

6. Επιστροφή στο Αρχαίο Λιμάνι του Κανθάρου

5.2.3.2. Δεύτερη Διαδρομή: Εμπόριο και Βιομηχανία



Εικόνα 51. 2^η Διαδρομή: Εμπόριο και Βιομηχανία. Ίδια επεξεργασία

Η 2η Διαδρομή: Εμπόριο και Βιομηχανία είναι κυκλική, ξεκινά και επιστρέφει στο Αρχαίο Λιμάνι του Κανθάρου

1. Σημείο αναχώρησης το Αρχαίο Λιμάνι του Κανθάρου
2. Είσοδος στο Αρχαίο Λιμάνι του Κανθάρου: Οι ταξιδιώτες μέσα από το μικρό πλοiάριο θα ζήσουν το μεγαλείο της εισόδου στο μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι της αρχαιότητας, στο κέντρο της Μεσογείου. Θα συναντήσουν τα πλοiα της ακτοπλοiίας και θα κατανοήσουν ότι όλη η νησιωτική Ελλάδα συναντιέται εδώ, άνθρωποι και εμπορεύματα.
3. 1^η στάση το Εμπόριον. Τα πλοiάρια θα δέσουν πίσω από την Πλατεία Καραϊσκάκη. Στο αρχαίο εμπορικό λιμάνι, το Εμπόριον. Οι ταξιδιώτες θα περπατήσουν στα βήματα των νησιωτών και των κατοίκων του Πειραιά, θα περπατήσουν στον τόπο που είναι κοινός για την πόλη και το λιμάνι, εδώ που δεν υπάρχει σύνορο ανάμεσα στα δύο, εδώ που κανείς δεν ξέρει αν είσαι ντόπιος ή ταξιδιώτης, από την αρχαιότητα έως σήμερα. Θα κατευθυνθούν προς τον πανέμορφο Ηλεκτρικό Σταθμό και θα επισκεφθούν το Μουσείο Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων, που έφτιαξε το Σωματείο Συνταξιούχων ΗΣΑΠ. Στην πλατεία Οδησού θα δουν το υπέροχο νεοκλασικό του ΕΒΕΠ, της ψυχής της επιχειρηματικότητάς της πόλης. Θα ανέβουν το νέο πεζόδρομο της οδού Αλιπέδου, παράλληλα με τις γραμμές του τρένου, όπου μέσα από ένα υπαίθριο παζάρι, θα φτάσουν στο παλιό Αμαξοστάσιο του ΗΣΑΠ. Εδώ, στη νέα κλειστή Ιπποδάμεια Αγορά του Πειραιά θα ζήσουν το μύθο της αρχαίας Ιπποδάμειας Αγοράς, με τοπικά προϊόντα από όλη την Ελλάδα, φρέσκα φρούτα και λαχανικά, λάδι, κρασί, τυρί, φρέσκα ψάρια από τον αργοσαρωνικό, παστά από τα νησιά, βότανα από τη Μακεδονία και την Κρήτη κ.α. Ανάμεσα από τα χρώματα, τα αρώματα και

τους ήχους της αγοράς θα κατευθυνθούν περνώντας από την καινούργια πεζογέφυρα στην απέναντι πλευρά της Πλατείας Ιπποδαμείας. Θα ανέβουν για λίγο την πολύβουη Ομηρίδου Σκυλίτση (μόλις ένα στενό) συναντώντας τα παλαιοπωλεία του Πειραιά και θα βγουν στην οδό Πύλης αντικρίζοντας μετά από λίγα μέτρα τις αρχαίες αστικές Πύλες της Πόλη του Πειραιά, το πέρασμα στα μακρά τείχη που οδηγούσαν στην Αθήνα. Εδώ θα επισκεφτούν την Ξυλαποθήκη που φιλοξενεί την Έκθεση «Στην Επιφάνεια» με εκθέματα τα ευρήματα από τις ανασκαφές για τις εργασίες του Μετρό στον Πειραιά. Εν συνεχεία οι ταξιδιώτες θα κάνουν ένα διάλειμμα στα καφέ περίξ του αρχαιολογικού χώρου, συζητώντας για την ιδανική πολιτεία του Πλάτωνα και το Λόγο υπέρ Αδυνάτου του Λυσία, που συναντήθηκαν σε αυτό ακριβώς το σημείο πριν 2.500 χρόνια.

4. 2^η στάση η Ηετιώνεια: Το πλοιάριο φεύγει από τον κεντρικό Κάνθαρο και κατευθύνεται στην Ηετιώνεια, δένει ακριβώς απέναντι από το παλιό Σιλό, το νέο τοπόσημο του Πειραιά, το Μουσείο Ενάλιων Αρχαιοτήτων. Εδώ ο ταξιδιώτης βουτά στην ιστορία των ελληνικών θαλασσών και τους κρυμμένους θησαυρούς τους. Παραπλεύρως, είναι δεμένο το πλωτό Μουσείο Ελλάς Λίμπερτυ, αναδεικνύοντας τη συμβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στην πρόοδο και ευημερία του τόπου. Πιο πίσω η Ηετιώνεια Πύλη, η κατάληξη των αρχαίων τειχών του Πειραιά, δεσπόζει στο σύγχρονο τοπίο, πίσω από το Σιλό και πάνω ακριβώς από τις γραμμές και το Σταθμό του παλιού Σιδηροδρόμου Πειραιώς, Αθηνών, Συνόρων. Εδώ, σε αυτό το ακραίο σημείο του αρχαίου Κανθάρου, δημιουργήθηκε ο μέγας κόμβος μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων του 20^{ου} αιώνα.



Εικόνα 52. Το μουσείο Ενάλιων Αρχαιοτήτων σύμφωνα με την αρχιτεκτονική μελέτη

5. 3^η στάση στον όρμο των Σφαγείων (Λιπάσματα). Το πλοιάριο μετά από μια σύντομη πλεύση μπροστά από το Κτίριο του Υπουργείου Ναυτιλίας, τα βιομηχανικά μνημεία του

ταινιοδρομου του Κράκαρη και των εναπομεινάντων κτιρίων της κυρίαρχης βιομηχανίας της περιοχής, δένει στον όρμο των σφαγείων μέσα στην παλιά λιμενοβιομηχανική ζώνη. Οι ταξιδιώτες διανύοντας τον πιο όμορφο παραθαλάσσιο περίπατο του σημερινού Πειραιά, στο σύγχρονο Πάρκο Εργατιάς, επισκέπτονται το Μουσείο Ιστορίας της Ελληνικής Βιομηχανίας και το Κέντρο Μικρασιατικού Πολιτισμού. Η καντίνα του δήμου που εξυπηρετεί τους κατοίκους, βρίσκεται στην ακρογιαλιά ανάμεσα στον Ταινιόδρομο του Κράκαρη και τα Μουσεία. Εδώ ακριβώς είναι ο τάφος του Θεμιστοκλή, πέρα και έξω από τα τείχη της Αθήνας και του Πειραιά. Εδώ μεταφέρθηκε από την εξορία, μετά το θάνατό του. Έξω από την αρχαία πόλη του Πειραιά, έξω από τον τόπο που οραματίστηκε και μεγαλούργησε. Εδώ, σε αυτά τα βράχια, στο διάλειμμα της εργασίας τους, οι βιομηχανικοί εργάτες, γηγενείς και πρόσφυγες, κοιτάζοντας το θαλασσινό ορίζοντα, οραματίζονταν τη νέα τους ζωή.

6. 4^η στάση στο Λιμανάκι του Αγίου Γεωργίου. Το πλοιάριο ταξιδεύει ξανά, περνά μπροστά από τις σύγχρονες εγκαταστάσεις διαχείρισης αποβλήτων του λιμένα και προχωρά παράλληλα με τα άδεια κελύφη του βιομηχανικού Πειραιά. Αριστερά η Ψυττάλεια, η νήσος που είχε τη δική της συμβολή στη νικηφόρα Ναυμαχία της Σαλαμίνας, ο ταξιδιώτης αντικρίζει τη θαλάσσια περιοχή της Ναυμαχίας, καθώς προσπερνά το νέο μόλο Δραπετσώνας. Το πλοιάριο κατευθύνεται ξανά προς τη βιομηχανική περιοχή, το τεράστιο φουγάρο της ΔΕΗ δεσπόζει στο τοπίο, το εργοστάσιο ξεπροβάλλει, ο ταξιδιώτης μαθαίνει για τη Μάχη της Ηλεκτρικής. Πλησιάζοντας περισσότερο, ο ταξιδιώτης ανακαλύπτει μια γλώσσα θάλασσας να μπαίνει στη στεριά, εδώ είναι κρυμμένο το λιμανάκι του Αγίου Γεωργίου. Στην άκρη της στεριάς το εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου και ένα καταπράσινο αλσύλλιο, στο νερό μικρές ψαρόβαρκες και πάπιες. Ο ταξιδιώτης θα μπορούσε να ειπωθεί ότι ζει τον υπερρεαλισμό μέσα στο τοπίο, όπου συναντάται δεσπόζουσα η τεχνολογία του ανενεργού εργοστασίου, πάνω από το ταπεινό αλλά ενεργό λιμανάκι των αλιέων. Εδώ, στη μοναδική ταβέρνα της περιοχής, μπορεί να γευτεί απλή ελληνική κουζίνα, που περιλαμβάνει φρέσκο ψάρι και ελληνικό κρασί, ανάμεσα στους κατοίκους και τους ερασιτέχνες αλιείς της περιοχής. Το πλοιάριο πλέοντας πάλι μέσα από τη βιομηχανική εποχή επιστρέφει στο λιμάνι του αρχαίου κανθάρου.

7. Επιστροφή στο Αρχαίο Λιμάνι του Κανθάρου

5.2.3.3. Τρίτη Διαδρομή: Ναυμαχία της Σαλαμίνας



Εικόνα 53. 3^η Διαδρομή: Ναυμαχία της Σαλαμίνας. Ίδια επεξεργασία

Η 3η Διαδρομή: Ναυμαχία της Σαλαμίνας είναι κυκλική, ξεκινά και επιστρέφει στο Αρχαίο Λιμάνι του Κανθάρου

1. Σημείο αναχώρησης το Αρχαίο Λιμάνι του Κανθάρου
2. Πλεύση προς την ιχθυόσκαλα. Στα δεξιά ο ταινιόδρομος του Κράκαρη, το πράσινο Πάρκο Εργατιάς, τα βιομηχανικά κελύφη που έχουν μετατραπεί σε Μουσεία, οι σύγχρονες υποδομές διαχείρισης αποβλήτων του Λιμένα. Αριστερά η Ψυττάλεια, ο φάρος ξεπροβάλει μέσα από την πράσινη ανάπλαση της ορατής περιοχής, που κρύβει το κέντρο επεξεργασίας λυμάτων. Ο ταξιδιώτης ανακαλύπτει τη μάχη της Ψυττάλειας, που έλαβε χώρα παράλληλα με τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας, όταν ο Αριστείδης, ο πολιτικός αντίπαλος του Θεμιστοκλή, αν και εξόριστος ηγήθηκε της μάχης και εξόντωσε τους Πέρσες που είχαν στρατοπεδεύσει εκεί. Μαθαίνει για τις ναυτικές και αργότερα πολιτικές φυλακές και τα κάτεργα που έδεναν εδώ. Το πλοιάριο προσπερνά και στρίβει δεξιά προς την ιχθυόσκαλα. Αριστερά του οι σύγχρονες εγκαταστάσεις φορτοεκφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων, μπροστά ένα τοπίο γεμάτο αυτοκίνητα.
3. 1^η στάση στην Ιχθυόσκαλα. Το πλοιάριο δένει στην ιχθυόσκαλα Κερασινίου, τη μεγαλύτερη της χώρας. Οι ταξιδιώτες μπαίνουν σε μια πολιτεία πάγου, γεμάτη φως, νερό, φρέσκο ψάρι και θαλασσινά, οχλαγωγία και παζάρια ανάμεσα σε ψαράδες, ιχθυοπώλες και εστιατόρες, εργάτες που μεταφέρουν τις νέες ψαριές που καταφθάνουν συνεχώς. Οι ταξιδιώτες γίνονται μέρος της αγοράς και αναζητούν τα ψάρια και θαλασσινά που θα φάνε αργότερα μέσα στην ημέρα.

4. Πλεύση από τα στενά της Ναυμαχίας της Σαλαμίνας. Το πλοiάριο κατευθύνεται προς την Άκρα Κυνόσουρα και ο ταξιδιώτης ενημερώνεται εν πλω για το μεγαλείο της ιστορικής Ναυμαχίας, ταξιδεύει στα νερά που οι αρχαίοι Αθηναίοι, πλούσιοι και φτωχοί έδωσαν την πιο σημαντική μάχη για την τροπή της δυτικής ιστορίας και του πολιτισμού. Ο ταξιδιώτης βρίσκεται ακριβώς στον τόπο που κοιτούν τα προπύλαια της Ακροπόλεως, στον τόπο που θεωρούσαν σημαντικό οι ίδιοι οι Αθηναίοι, στον τόπο που δικαιώθηκε το όραμα του Θεμιστοκλή για τη Ναυτική Αυτοκρατορία των Αθηνών. Ο ταξιδιώτης γίνεται μέρος της ιστορίας και του τοπίου υπό το βλέμμα της Ακροπόλεως.



Εικόνα 54. Ο προσανατολισμός των προπυλαίων της Ακροπόλεως και η θέα προς τον ιστορικό τόπο της Ναυμαχίας της Σαλαμίνας. Ίδια επεξεργασία

5. 2^η στάση στην Κυνόσουρα. Το πλοiάριο δένει στο μικρό προβλήτα της Άκρα Κυνόσουρας, στις παλιές εγκαταστάσεις του πολεμικού ναυτικού. Τα πέτρινα κτίρια του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου, είναι πλέον ένας τόπος πολιτισμού για τους κατοίκους και τους επισκέπτες. Ο ταξιδιώτης εδώ θα ζήσει τη Ναυμαχία της Σαλαμίνας και θα γνωρίσει την πολεμική ναυτική ιστορία της Ελλάδας μέσω ψηφιακών εφαρμογών προσομοίωσης και εκθεμάτων. Το αναψυκτήριο με θέα τα νερά της Ναυμαχίας, ιδανικό για τον ταξιδιώτη να αναλογιστεί το μεγαλείο της νίκης.

6. 3^η στάση στον Τύμβο των Σαλαμινομάχων. Το πλοiάριο αναχωρεί και ταξιδεύει παράλληλα στη βόρεια ακτή της Κυνόσουρας, δένει στον προβλήτα των Ναυπηγείων που έχουν πλέον απομακρυνθεί. Ο ταξιδιώτης επισκέπτεται τον Τύμβο των Σαλαμινομάχων, όπου οι αρχαίοι Αθηναίοι έθαψαν τους νεκρούς πολεμιστές τους. Το σύγχρονο γλυπτό σε ανάμνηση των πολεμιστών δεσπόζει στο τοπίο.

7. 4^η στάση στο Αρχαίο Λιμάνι. Το πλοiάριο κατευθύνεται στη βόρεια πλευρά του όρμου Αμπελακίων, εδώ ο ταξιδιώτης συναντά τους αρχαιολόγους ερευνητές και υπό την καθοδήγησή τους ανακαλύπτει το αρχαίο λιμάνι της Σαλαμίνας.



Εικόνα 54. Η περιοχή της Ναυμαχίας της Σαλαμίνας. Επεξεργασία Δρ. Δ. Καπάκης, Αρχαιολόγος

8. Νησίδα Αγίου Γεωργίου. Το πλοiάριο πλέει περιμετρικά του νησιού, που υπήρξε το λοιμοκαθαρητήριο του Πειραιά κατά το 19ο και 20ο αιώνα, εδώ που έμπαιναν σε καραντίνα οι ταξιδιώτες, οι πρόσφυγες και αργότερα στα μέσα του 20ου αιώνα φιλοξενούνταν οι ψυχικά ασθενείς. Εδώ ο ταξιδιώτης δεν μπορεί να κατέβει, καθώς η νησίδα έχει περιέλθει στο Πολεμικό Ναυτικό από τη δεκαετία του '60. Βλέπει όμως τα ερειπωμένα μικρά σπίτια, φαντάζεται τη ζωή των ανθρώπων που έζησαν εδώ, βιώνει το απροσπέλαστο του τόπου και τη θάλασσα ως όριο.

9. 5^η στάση στο Πέραμα. Το ταξίδι συνεχίζεται προς την απέναντι ακτή, στη συνεχή κίνηση του πολύβουου Περάματος. Ο ταξιδιώτης πίσω από την κίνηση του λιμανιού ανακαλύπτει μια ήρεμη μικρή παραλία, αυτή τον οδηγεί στο Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης. Εδώ ο ταξιδιώτης γνωρίζει την αρχαία ναυπηγική και ναυτική τεχνολογία. Στη συνέχεια ο ταξιδιώτης μέσα από την ακρογιαλιά κατευθύνεται στον τελευταίο προβλήτα του λιμένα για να απολαύσει τα φρέσκα ψάρια που αγόρασε το πρωί στην ιχθυόσκαλα. Η περιπέτεια ολοκληρώνεται με την ικανοποίηση της γευστικής επιλογής. Η ώρα της επιστροφής έφτασε, το πλοiάριο διασχίζει και πάλι τα Στενά της Σαλαμίνας υπό το βλέμμα της Ακροπόλεως.

10. Επιστροφή στο Αρχαίο Λιμάνι του Κανθάρου

5.2.4. Παρατηρήσεις επί των Διαδρομών

1. Οι τρεις ενδεικτικές διαδρομές θα περιλαμβάνουν ξενάγηση με περισσότερα τμήματα της ιστορίας από τους τόπους επίσκεψης, όπως η ιστορία παρουσιάστηκε αναλυτικά στο Κεφάλαιο 3.

2. Σχετικά με το Λιμένα Πειραιά, το λιμένα άφιξης των επισκεπτών κρουαζιέρας, πρέπει να αναφερθεί ότι το 2013 με την ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΜΤΕ/ΔΙΝΕΣΑΚ/99496/14642/990/11-9-2013 Υ.Α. (ΦΕΚ ΑΑΠ 350) χαρακτηρίστηκαν ως νεώτερα μνημεία τα κτίρια α) του Κεντρικού Λιμεναρχείου β) του Τελωνείου Πειραιά γ) του κτιρίου του Σταθμού Επιβατών του ΟΛΠ επί της Ακτής Μιαούλη και δ) του κυνηγετικού περιπτέρου «Παλατάκι» στην ακτή Ξαβερίου.

3. Σχετικά με την 1^η διαδρομή επισημαίνεται ότι:

i. Το 1982, με το Π.Δ./27-7-1982 (ΦΕΚ Δ' 410), χαρακτηρίστηκε τμήμα της πόλης του Πειραιά ως παραδοσιακό (Ιστορικό Κέντρο Πειραιά) και 67 κτίρια ως διατηρητέα

ii. Το 1987 ακόμη 359 κτίρια της ίδιας περιοχής χαρακτηρίστηκαν διατηρητέα με την ΥΑ 21745/1214/16-3-1987 (ΦΕΚ Δ' 420)

iii. Το 1982, με την υπ' αρ. Α1/Φ02/22293/866/29-4-1982 Υ.Α. (ΦΕΚ Β' 414) το αρχαίο τείχος του Πειραιά χαρακτηρίστηκε ως ιστορικό μνημείο.

iv. Το 2018, με την ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΜΤΕ/ΔΑΑΜ/ΤΜΑΜ/438189/45023/1301/492/12-10-2018 Υ.Α. (ΑΔΑ: ΩΓΣ94653Π4-5Τ3), εγκρίθηκε προμελέτη για την ανάδειξη του κωνώνειου τείχους και του ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή.

v. Επί του παρόντος στο Μικρολίμανο πραγματοποιούνται έργα αστικής ανάπλασης προϋπολογισμού 5.700.000 ευρώ από το Δήμο Πειραιά με χρηματοδότηση της Περιφέρειας (υπ' αριθμ. 259/2018 Απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής)

vi. Τέλος, προτείνεται από τη γράφουσα η μετακίνηση από το Φάληρο και ο μόνιμος ελλιμενισμός της Τριήρους Ολυμπιάς στο λιμάνι της Ζέας απέναντι από το Ναυτικό Μουσείο, ώστε να επανέλθει στο «φυσικό» της λιμάνι.

4. Σχετικά με τη 2^η διαδρομή επισημαίνεται ότι συμπεριλαμβάνει έργα που δεν έχουν εκκινήσει ή ολοκληρωθεί ακόμη:

i. Η Ιπποδάμεια Αγορά έχει προταθεί από το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά (ΕΒΕΠ) και παρουσιάστηκε ύστερα από επικαιροποιημένη έρευνα του Ινστιτούτου Εμπορίου και Υπηρεσιών (ΙΝ.ΕΜ.Υ.) το Δεκέμβριο του 2017. Η έρευνα επιδόθηκε από το

ΕΒΕΠ, σε ψηφιακή μορφή, στο Δήμο Πειραιά, στην Περιφέρεια Πειραιά και στη Γ.Γ. Εμπορίου (ΕΒΕΠ, 2019)

ii. Το Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων στο Σιλό της Ηετιώνειας Ακτής, εκκίνησε ως ιδέα στα πλαίσια του προγράμματος για την «Πολιτιστική Ακτή Πειραιά»⁵⁷, που παρουσιάστηκε το Δεκέμβριο του 2010 από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.), με στόχο το διαχωρισμό της πολιτιστικής ακτής από τη λιμενική ζώνη. Τότε προτάθηκε από τον Ο.Λ.Π. η ίδρυση τριών μουσείων (Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων, Μουσείο Μετανάστευσης και Θεματικό Μουσείο Πειραιά). Το ΥΠΠΟΑ έκανε αποδεκτή την ίδρυση ενός Μουσείου Εναλίων Αρχαιοτήτων και το 2012 προκηρύχθηκε Διεθνής Ανοιχτός Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός για την εκπόνηση Αρχιτεκτονικής Μελέτης για το Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων. Εν συνεχεία στα τέλη του 2012, η μελέτη που απέσπασε το Α΄ βραβείο στον διαγωνισμό υποβλήθηκε στο Συμβούλιο Μουσείων και τελικώς εγκρίθηκε με Υπουργική Απόφαση το 2014. (ΥΠΠΟΑ, 2018) Το 2019 η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) έκανε δεκτή τη μετατροπή του κτηρίου SILO στον Πειραιά σε Δημόσιο Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων, η οποία είχε ήδη γίνει αποδεκτή από την πλευρά της νέας διοίκησης του ΟΛΠ. (ΥΠΠΟΑ, 2019) Το έργο κοστολογήθηκε στα 70 εκατομμύρια ευρώ συνολικά και σήμερα διεκδικούνται 50 εκατομμύρια ευρώ από το Ταμείο Ανάκαμψης (ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ, 2021). Το έργο εντάχθηκε στο Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας-Ελλάδα 2.0 και συγκεκριμένα στον Άξονα 4.6: Εκσυγχρονισμός και βελτίωση της ανθεκτικότητας κύριων κλάδων οικονομίας της χώρας (δηλαδή του τουρισμού, του πολιτισμού, της μεταποίησης, του αγροτικού τομέα και των υποδομών). (ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, 2021) Η ίδρυση του Μουσείου Εναλίων Αρχαιοτήτων θα συμβάλει στην ανάδειξη τόσο των πολυάριθμων ενάλιων ευρημάτων, που μέχρι σήμερα φυλάσσονται σε αποθηκευτικούς χώρους, όσο και του ίδιου το βιομηχανικού κτιρίου του Σιλό, το οποίο δεσπόζοντας στο λιμάνι ακριβώς δίπλα στη θάλασσα, θα αποτελέσει το νέο τοπόσημο του Πειραιά.

iii. Το Μουσείο Ελληνικής Βιομηχανίας και το Κέντρο Μικρασιατικού Πολιτισμού, ως ιδέες είναι αποτέλεσμα του Πανελληνίου Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών για τη Μελέτη Ανάπλασης των 640 στρεμμάτων της πρώην λιμενοβιομηχανικής περιοχής Λιπασμάτων που διοργάνωσε η Περιφέρεια Αττικής σε συνεργασία με το Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας το 2016. (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ, 2016) Τα αποτελέσματα του διαγωνισμού παρουσιάστηκαν το

⁵⁷ Επισημαίνεται ότι η αρχική πρόταση του ΟΛΠ για την Πολιτιστική Ακτή είχε υποβληθεί ως Έκθεση συνοδευούσα την Πρόταση Γενικής Διάταξης του Master Plan και περιελάμβανε χρήσεις κτιριακών εγκαταστάσεων (Αρχαιολογικό Μουσείο, Εθνικό Ναυτικό Μουσείο και Μουσείο Εναλίων Αρχαιοτήτων, Μουσείο Μετανάστευσης, Κτίριο Εκθέσεων & Πολιτιστικών Λειτουργιών κ.α.) και χρήσεις περιβάλλοντος κοινόχρηστου χώρου (χώρους πρασίνου, πλατείες, πεζόδρομους, ποδηλατόδρομους, περιπάτους έως και λειτουργία monopail). Ενώ ο τότε Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΛΠ υποστήριξε ότι με την Πολιτιστική Ακτή Πειραιά ενσωματώνεται το λιμάνι στην πόλη του Πειραιά για να πάψει να λειτουργεί αυτό ως ένα τείχος προς την θάλασσα. (ΟΛΠ ΑΕ, 2010)

2017. Το 2018 συντάχθηκε από τη Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Κερατσινίου Δραπετσώνας το Σχέδιο Γενικής Διάταξης Master Plan της περιοχής των Λιπασμάτων. Με την υπ' αριθμ. 133/7-5-2019 Απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής αποφασίστηκε η αναγκαστική απαλλοτρίωση έκτασης 204.898,39 τετραγωνικών μέτρων ιδιωτικής ιδιοκτησίας με την επισήμανση ότι είναι καίριας σημασίας για τη διάσωση της ιστορικής μνήμης της περιοχής και της περιβαλλοντικής, πολιτιστικής, κοινωνικής και οικονομικής αναβάθμισής της.

iv. Επίσης προς το παρόν εκκρεμεί η ολοκλήρωση των έργων του Μετρό μπροστά από τον ΗΣΑΠ και στο κέντρο της πόλης του Πειραιά απέναντι από το Δημοτικό Θέατρο.

v. Η πεζοδρόμηση της οδού Αλιπέδου και η πεζογέφυρα στην πλατεία Ιπποδαμείας είναι πρόταση της γράφουσας και στοχεύει στον ανεμπόδιστο περίπατο των ταξιδιωτών.

vi. Τέλος επισημαίνεται ότι:

- Το 2002, με την ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/3139/63872/25-10-2002 Υ.Α. (ΦΕΚ Β'1417) χαρακτηρίστηκε ως μνημείο το Συγκρότημα του Εργοστασίου Λιπασμάτων και Χημικών Προϊόντων στη Δραπετσώνα.

- Το 2014, με την ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΜΤΕ/ΔΝΣΑΚ/179411/20309/1077/7-8-2014 Υ.Α. (ΦΕΚ ΑΑΠ 275) χαρακτηρίστηκε ως μνημείο ο παλιός Σιδηροδρομικός Σταθμός του Αγίου Διονυσίου.

- Το 2019, με την ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΠΚΑΧΜΑΕ/105381/72645/2066/866/3-5-2019 Υ.Α. (ΦΕΚ Δ' 217), εγκρίθηκε η κήρυξη – οριοθέτηση αρχαιολογικού χώρου της περιοχής “Καστράκι” στη Δραπετσώνα (Ηετιώνεια)

5. Σχετικά με τον τάφο του Θεμιστοκλή και καθώς η επιστημονική κοινότητα δεν έχει καταλήξει στο αν βρίσκεται στην Άκρα Θεμιστοκλέους στη Δραπετσώνα ή στην Πειραιϊκή, ενώ μια τρίτη εκδοχή παρουσιάζει και τα δύο σημεία ως φανούς του αρχαίου λιμένα, αναζητήθηκε η λύση στα κείμενα του Κ. Μωραϊτή ο οποίος αναφέρει ότι *“η τεκμηρίωση ή ακόμη και η ‘πλαστογράφηση’ της ταυτότητας τοπικών πληθυσμών, ανατρέχει συνήθως σε αληθή ή ψευδή ιστορικά επιχειρήματα ή, ακόμη ουσιαστικότερα, σε σχέσεις ιστορικών αναφορών και αναφορών τόπου. Οι τελευταίες προσφέρουν συνήθως ισχυρότατη εποπτική βεβαιότητα για την ‘αλήθεια’ για την ‘α-λήθεια’, για τη μη λήθη, για τη μνημονική στήριξη των σχετικών ισχυρισμών “.* (ΜΩΡΑΙΤΗΣ, 2017) Στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι βέβαιο από ιστορικές πηγές ότι τα οστά του Θεμιστοκλή, σύμφωνα με την επιθυμία του μεταφέρθηκαν από τα παιδιά του στον Πειραιά και σίγουρα ετάφησαν εκτός των τειχών καθώς ήταν εξόριστος. Συνεπώς η Άκρα Θεμιστοκλέους στη Δραπετσώνα γειτνιάζει με την αλήθεια και βοηθά το τουριστικό μας μοντέλο καθώς είναι επιβεβλημένο να εντάξουμε

στον τόπο τη μνήμη του Θεμιστοκλή. Άλλωστε στην Άκρα Θεμιστοκλέους υπάρχει τύμβος του Θεμιστοκλή, ο οποίος είναι προσβάσιμος για τους επισκέπτες, σε αντίθεση με την Πειραιϊκή όπου η εγγύτητα του θρυλούμενου τάφου με τη Ναυτική Διοίκηση Αιγαίου καθιστά απαγορευτική την πρόσβαση στο κοινό.

6. Σχετικά με τους περιπάτους στην 1η και 2η διαδρομή που εκτείνονται μέσα στην πόλη χρειάζεται απαραίτητως σήμανση, ώστε οι ταξιδιώτες να μπορούν να αναπτύξουν ελεύθερες διαδρομές και να έχουν πληρέστερη ενημέρωση. Η σήμανση θα πρέπει να γίνει με χρήση ενημερωτικών πινακίδων, όπως διαδραστικές «beacons», οθόνες αφής, πινακίδες μεταβλητού κειμένου, απλές τουριστικές πινακίδες, κλπ. Η διαγράμμιση καθοδήγησης των τουριστικών διαδρομών από και προς το λιμάνι κρίνεται επίσης απαραίτητη. Η δημιουργία και προώθηση ειδικής εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα που στοχεύει στην τουριστική παρουσίαση του Πειραιά, κρίνεται επίσης απαραίτητη. Οι προτάσεις αυτές έχουν γίνει ήδη από το ΕΒΕΠ και έχουν συζητηθεί σε επίπεδο Περιφέρειας, καθώς η υλοποίησή τους θα αποτελέσει την εκκίνηση της μετατροπής του Πειραιά σε «έξυπνη πόλη», όπως αυτή παρουσιάστηκε στο κεφάλαιο 2.

7. Σχετικά με την 3^η διαδρομή που εκτείνεται στη θαλάσσια περιοχή της Ναυμαχίας της Σαλαμίνας και μεταξύ άλλων συμπεριλαμβάνει τις παλιές εγκαταστάσεις του Πολεμικού Ναυτικού, στις οποίες τα έργα δεν έχουν ολοκληρωθεί, επισημαίνεται ότι:

i. Το 1982, με την ΥΑ ΥΠΠΕ/Α1/Φ02/16973/665/26-3-1982 (ΦΕΚ Β'305/26-5-1982), κηρύχθηκε ως αρχαιολογικός χώρος και ιστορικός τόπος ο όρμος των Αμπελακίων, ολόκληρη η χερσόνησος της Κυνόσουρας, η χερσόνησος των Αμπελακίων (αρχαία πόλη Σαλαμίνας), ο όρμος των Σεληνίων και η θαλάσσια περιοχή των νησίδων Αγ. Γεωργίου και Ψυττάλειας, καθώς στο χώρο αυτό έγινε η Ναυμαχία της Σαλαμίνας.

ii. Το 2001, με την ΥΑ ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ43/47502/2913/18-9-2001 (ΦΕΚ Β'1324/11-10-2001), κηρύχθηκε ως αρχαιολογικός χώρος και η θαλάσσια περιοχή στους όρμους Αμπελακίων και Σεληνίων Σαλαμίνας, επίσης με την ΥΑ ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ02/54404/3270/17-10-2001 (ΦΕΚ Β'1459/26-10-2001) καθορίστηκαν οι όροι χρήσης στον αρχαιολογικό χώρο της Κυνόσουρας (αρχαιολογική Ζώνη Α') όπου ρητά προβλέπεται ότι «απαγορεύεται η δόμηση και η οποιαδήποτε αλλοίωση του εδάφους, η λειτουργία ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων, η κατασκευή λιμενικών έργων, καθώς και οποιαδήποτε κατασκευή, για την οποία απαιτείται ή δεν απαιτείται έγκριση της αρμόδιας πολεοδομικής αρχής».

iii. Το Υπουργείο Πολιτισμού προγραμματίζει συγκεκριμένες παρεμβάσεις στην Σαλαμίνα, έχουσες χαρακτήρα έργων υποδομής: - Εργασίες συντήρησης στα κτίρια που χρησιμοποιούνταν ως οχυρά στην Κυνόσουρα της Σαλαμίνας. - Εργασίες εκσυγχρονισμού του Αρχαιολογικού Μουσείου με σύγχρονα οπτικοακουστικά συστήματα - Εργασίες διαμόρφωσης, στο πλαίσιο εφαρμογής της σε ισχύ Υπουργικής Απόφασης έγκρισης της μελέτης διαμόρφωσης του “Τύμβου των Σαλαμινομάχων” (αρ. ΥΠΠΟ/ΔΑΑΜ/420/20798/8-3-2004 Υ.Α.). (ΥΠΠΟΑ, 2020) Σύμφωνα με πρόσφατο δημοσίευμα της εφημερίδας Η Καθημερινή *«Η Κυνόσουρα είναι γνωστή κυρίως για δύο πράγματα: τον τύμβο της Σαλαμίνας και τα ναυπηγεία που συνυπάρχουν με τον αρχαιολογικό χώρο [...] Το υποβαθμισμένο τοπίο της Κυνόσουρας θα πάρει μιαν ανάσα μετά την πρόσφατη ομόφωνη έγκριση του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου για τη μελέτη αποκατάστασης και ανάδειξης των παλιών ναυτικών φυλακίων και του λατομείου της χερσονήσου»*. (ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ, 2021)

iv. Η επίσκεψη στη νησίδα του Αγίου Γεωργίου δεν προτείνεται καθώς ανήκει στο Πολεμικό Ναυτικό και δεν είναι προσβάσιμη για το κοινό. Βέβαια, η εγκατάλειψη της νησίδας σε συνδυασμό με τη φυσική ομορφιά της και την ιδιαίτερη ιστορία της καθιστούν ελκυστική την ιδέα για αξιοποίηση, αντίστοιχη των πέτρινων κτιρίων του πολεμικού ναυτικού στην Άκρα Κυνόσουρα.

v. Επίσης στην 3^η διαδρομή θα μπορούσε να συμπεριληφθεί επίσκεψη στην περιοχή των ναυπηγείων του Περάματος, καθώς είναι ουσιαστικά μικρές ναυπηγικές μονάδες, που με την κατάλληλη υποδομή θα μπορούσαν να δεχθούν μικρό αριθμό επισκεπτών, αλλά η περιοχή προς το παρόν είναι πλήρως ανέτοιμη.

8. Οι ανωτέρω προτεινόμενες διαδρομές, προφανώς απευθύνονται σε μικρές ομάδες επισκεπτών, καθώς στόχος είναι η ήπια βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη της πόλης. Μεγάλα ημερόπλοια, ή μεγάλος αριθμός μικρών ημερόπλοιων και μαζικών αφίξεων επισκεπτών στους λιμένες και στις περιοχές που τους φιλοξενούν θα κατέστρεφαν την ποιότητα του τουριστικού προϊόντος.

9. Η εκπόνηση περαιτέρω οικονομοτεχνικής μελέτης για το σύνολο των διαδρομών κρίνεται απαραίτητη.

5.3. Προϋποθέσεις για την εφαρμογή ενός συνολικού μοντέλου βιώσιμης ανάπτυξης

1. Τα ημερόπλοια και οι θαλάσσιες διαδρομές στοχεύουν τόσο στην ιδιαιτερότητα και ανταγωνιστικότητα του τουριστικού προϊόντος έναντι της Αθήνας⁵⁸, όσο και στη μείωση της κυκλοφοριακής κίνησης στο οδικό δίκτυο της πόλης, καθώς η μείωση της κίνησης στο οδικό δίκτυο συνεπάγεται μείωση ατμοσφαιρικών ρύπων και ηχορύπανσης. Σε αυτή την κατεύθυνση τα ημερόπλοια θα πρέπει, επίσης να χρησιμοποιούν νέες τεχνολογίες φιλικές προς το περιβάλλον, ακόμη και στην περίπτωση που αυτό δεν επιβάλλεται από το νόμο. Ο ΟΛΠ πρέπει να επισπεύσει την εφαρμογή συστήματος cold-ironing στο λιμάνι. Επίσης θα πρέπει να χρησιμοποιήσει εργαλεία όπως το μοντέλο πιστοποίησης προμηθευτών LNG και τον Περιβαλλοντικό Δείκτη Πλοίων (Environmental Ship Index - ESI) της Διεθνούς Ένωσης Λιμένων (International Association of Ports and Harbors- IAPH) που παρουσιάστηκε στο κεφάλαιο 2. Χρησιμοποιώντας τον Περιβαλλοντικό Δείκτη Πλοίων μπορεί να δώσει κίνητρα για καθαρότερα πλοία με εκπτώσεις στα λιμενικά τέλη.

2. Παράλληλα, καθώς εκ προοιμίου η βιώσιμη ανάπτυξη απαιτεί όρια, επιβάλλει ως επιτακτικές τις ειδικές μελέτες για τον προσδιορισμό του μεγέθους ανάπτυξης και της φέρουσας τουριστικής ικανότητας της πόλης. Επίσης ως επιτακτικές κρίνονται οι μελέτες διαχείρισης αυξημένων ροών επιβατών. Πέραν του να διοχετεύονται οι ροές και σε άλλους τουριστικούς προορισμούς εκτός της Ακροπόλεως, του Κέντρου της Αθήνας, της Αρχαία Κορίνθου και του Πειραιά, θα πρέπει να εξεταστεί και ο σχεδιασμός της σταδιακής άφιξης των κρουαζιερόπλοιων στο λιμένα και της ρύθμισης των ροών των ταξιδιωτών εντός της πόλης. Παραδείγματα καλών πρακτικών αποτελούν τα λιμάνια του Ντουμπρόβνικ και της Βενετίας. Στη Βενετία τμήμα της τοπικής κοινωνίας αντιμετώπισε τον τουρισμό ως μια δραστηριότητα, οι αρνητικές επιπτώσεις της οποίας ενίοτε είναι μεγαλύτερες από τα οφέλη. Αντικείμενο κριτικής ήταν και η χρήση του κεντρικού λιμένα της πόλης από μεγάλα κρουαζιερόπλοια, τα οποία αλλοιώνουν αισθητικά το τοπίο και επιβαρύνουν την πόλη. Το θέμα προωθήθηκε στο δημοτικό συμβούλιο, το οποίο υπό το βάρος αντιδράσεων πολιτών και φορέων και ύστερα από σχετικές συστάσεις της UNESCO αποφάσισε την απαγόρευση προσέγγισης των μεγάλων πλοίων. Επιπλέον, θεσπίστηκαν αυστηροί κανόνες συμπεριφοράς για τους τουρίστες και εισήχθησαν ρυθμίσεις για την ισομερή κατανομή των επισκεπτών εντός της ημέρας. Οι Αρχές διαμόρφωσαν έτσι ένα ποιοτικότερο τουριστικό προϊόν, που αν και επιτρέπει λιγότερους επισκέπτες έχει υψηλότερη προστιθέμενη αξία. Στο Ντουμπρόβνικ

⁵⁸ Άλλωστε τόσο η γεωγραφία, όσο και η εγκατάλειψη των γειτονιών του Πειραιά, δεν καθιστούν ιδιαίτερα εύκολη την κίνηση των πεζών επισκεπτών σε διαδρομές ευρύτερες του κέντρου.

επίσης επιβλήθηκε κανονισμός που ρυθμίζει τον ανώτερο επιτρεπτό αριθμό ταξιδιωτών που μπορούν να βρίσκονται ταυτόχρονα στην επικράτειά του. Η Βενετία και το Ντουμπρόβνικ, καταγράφουν πλέον μείωση των επισκεπτών κρουαζιέρας χωρίς όμως απώλειες εσόδων.

3. Στην κατεύθυνση της αποφυγής κορεσμού των τουριστικών προορισμών θα πρέπει επίσης να σχεδιαστούν περισσότερες θαλάσσιες διαδρομές με προορισμούς διαφορετικούς από αυτούς που παρουσιάστηκαν ανωτέρω. Πιθανοί προορισμοί μπορεί να ανευρεθούν από το Φάληρο έως το Σούνιο, πάντα στα πλαίσια της ήπιας τουριστικής ανάπτυξης.

4. Περαιτέρω σχεδιασμός κρίνεται απαραίτητος, ώστε ο Πειραιάς να αναπτυχθεί στην κατεύθυνση της Κρουαζιέρας Αφιετηρίας. Η απλή αφιετηρία για την κρουαζιέρα στον Πειραιά δεν συνεπάγεται απαραίτητα ανάπτυξη για την πόλη. Επενδυτικά κίνητρα για τη δημιουργία νέων ξενοδοχειακών μονάδων για αυτό το σκοπό, πέραν των δρομολογημένων ξενοδοχειακών μονάδων του Master Plan του ΟΛΠ, θα έχουν πολλαπλασιαστικά οφέλη για τον τουρισμό της πόλης, καθώς ο Πειραιάς αποτελεί ιδανική περίπτωση προορισμού city break τουρισμού, αλλά και συνεδριακού τουρισμού, λόγω της απευθείας σύνδεσής του με το Αεροδρόμιο, αλλά και λόγω των αστικών αναπλάσεων, όπως στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου και στον Πύργο του Πειραιά, που αναμένεται να βελτιώσουν τη συνολική εικόνα της πόλης.

5. Παράλληλα με την ανάπτυξη της κρουαζιέρας αφιετηρίας θα πρέπει να αναπτυχθούν και άλλες μορφές θαλάσσιου τουρισμού στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, όπως:

- υποβρύχιος ή καταδυτικός τουρισμός είτε στην περιοχή των νεωσοίκων είτε σε συγκεκριμένα ναυάγια που έχουν περιέλθει στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Πολιτισμού,
- αλιευτικός τουρισμός, όπου οι επισκέπτες θα φιλοξενοούνται σε επαγγελματικά αλιευτικά σκάφη και πέραν της αναψυχής θα μπορούν να διανυκτερεύουν στα σκάφη και να παρακολουθούν τις αλιευτικές τεχνικές και μεθόδους και
- βεβαίως το yachting, το οποίο ως δραστηριότητα θαλάσσιας αναψυχής μπορεί να προηγηθεί μιας κρουαζιέρας και υπάρχουν ήδη οι υποδομές στα λιμάνια του Πειραιά.

Οι προτεινόμενες εναλλακτικές, πέραν της διάχυσης των οικονομικών ωφελειών, στοχεύουν και στην αποτροπή συγκέντρωσης των επισκεπτών σε συγκεκριμένους τόπους και κατά συνέπεια συμβάλλουν στην αποσυμφόρηση της πόλης.

6. Το μοντέλο στοχεύει στην ανάδειξη σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος και στην ώθηση της ευρύτερης τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής. Η σταθερή επισκεψιμότητα που εγγυάται η καθημερινή αποβίβαση επιβατών κρουαζιέρας, θα δημιουργήσει συνθήκες σταδιακού αυτοπροσδιορισμού της πόλης ως τουριστικού προορισμού, με συνέπεια η τουριστική ταυτότητα, που ουσιαστικά αποτελεί την ταυτότητα του τόπου, να γίνει κτήμα των κατοίκων της, που αν και τη βιώνουν καθημερινά σε αρκετές περιπτώσεις την αγνοούν. Βασική προϋπόθεση είναι η επικοινωνία της ταυτότητας του τόπου στους κατοίκους των δήμων δια των δημοτικών και τοπικών μέσων ενημέρωσης, όπως ραδιόφωνο, έντυπα, διαδίκτυο, καθώς και μέσω στοχευμένων ενημερωτικών εκδηλώσεων.

7. Στα πλαίσια των στοχευμένων ενημερωτικών εκδηλώσεων για την ταυτότητα του Πειραιά ως τουριστικού προορισμού, θα πρέπει επίσης οι ίδιοι οι κάτοικοι να βιώσουν την τουριστική εμπειρία στην πόλη τους, πραγματοποιώντας τις προτεινόμενες διαδρομές. Σε αυτή την κατεύθυνση το λιμάνι θα πρέπει να ανοίξει για τους κατοίκους ειδικά την περίοδο που δεν φιλοξενεί κρουαζιερόπλοια, ή η κίνηση είναι περιορισμένη. Προγράμματα ξενάγησης, όπως αυτά που απευθύνονται σε φοιτητές θα πρέπει να σχεδιαστούν και για τους κατοίκους της πόλης. Το λιμάνι της κρουαζιέρας αυτή τη στιγμή είναι μη τόπος για την πόλη, δεν είναι καν τόπος απροσπέλαστος. Οι κάτοικοι δεν έχουν καμία εικόνα ούτε για τις λιμενικές υπηρεσίες, ούτε για τους λιμενικούς χώρους. Γνωρίζοντας οι κάτοικοι τις λιμενικές υποδομές, τους όρους και κανόνες λειτουργίας τους καθώς και βιώνοντας την τουριστική εμπειρία, το λιμάνι θα γίνει ξανά τόπος της πόλης και οι κάτοικοι θα είναι περήφανοι που φιλοξενούν επισκέπτες κρουαζιέρας.

8. Στα Συμπεράσματα της Μελέτης του ΕΑΠ του ΕΜΠ για την ανάπτυξη της Κρουαζιέρας στο Λιμάνι του Πειραιά διατυπώνεται η διαπίστωση αντίφασης για την πορεία των αναπτυξιακών έργων του ΟΛΠ. Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι «Ο κρατικός ΟΛΠ το 2010 προγραμματίσε έναν γιγαντιαίο πόλο κρουαζιέρας με νέες επεκτάσεις, αλλά ταυτόχρονα δρομολόγησε σημαντικές παρεμβάσεις οι οποίες εξυπηρετούσαν αυτή τη στοχοθεσία, μέσω της ομαλής σύνδεσης με την πόλη του Πειραιά, της περιβαλλοντικής αναβάθμισης, των αστικών αναπλάσεων και των υποδομών πολιτισμού. Ο πόλος συρρικνώθηκε, εξ αιτίας της μείωσης της χρηματοδότησης από την Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και της έλλειψης ενδιαφέροντος της Cosco να τον χρηματοδοτήσει. Ταυτόχρονα όμως, τα αρχικά σχέδια του ΟΛΠ για έργα ομαλής σύνδεσης του λιμανιού με την πόλη ακυρώθηκαν με την οριστική κατάθεση του νέου Master Plan το 2019. Έτσι εντέλει, προέκυψε η κατασκευή του έργου της επέκτασης του Νότιου Προβλήτα, απογυμνωμένου από τα υπόλοιπα εξισορροπητικά και

ανταποδοτικά για τον Πειραιά έργα». Η ανωτέρω αντίφαση θα μπορούσε να θεραπευτεί με τη χρήση των εργαλείων του Πράσινου Οδηγού ESPO 2021, όπως είναι η συγχρηματοδότηση έργων πράσινου που ωφελούν το λιμάνι και την πόλη, η ανάπτυξη φυσικών περιοχών στο λιμάνι και η διάθεση αυτών στο ευρύ κοινό, η συνεργασία και ανάπτυξη πράσινων στόχων με την τοπική κοινότητα και η μικτή χρήση υποδομών όπως π.χ. η χρήση λιμενικών κτιρίων ή περιοχών για εκδηλώσεις της πόλης. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι όσον αφορά το Δήμο του Πειραιά έχουν γίνει κάποια βήματα προόδου σε αυτή την κατεύθυνση όπως η συνεργασία Δήμου και ΟΛΠ στα πλαίσια του SUPAIR-Sustainable Ports in the Adriatic Ionian Region και το Μνημόνιο Συνεργασίας μεταξύ ΟΛΠ Α.Ε. και Δήμου Πειραιά για την κατασκευή πάρκου πλησίον της Πύλης E12, που εγκρίθηκε κατά πλειοψηφία με την αριθμ. 237/6-10-2021 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου Πειραιά (ΑΔΑ:ΨΚΛΠΩΞΥ-Φ3Ι). Στην ίδια κατεύθυνση θα πρέπει να υπάρξουν συνέργειες και με τους υπόλοιπους παραλιμένιους δήμους που υφίστανται τις εξωτερικότητες λειτουργίας τόσο του επιβατικού λιμένα όσο και του εμπορευματικού λιμένα.

9. Περαιτέρω η ΟΛΠ ΑΕ θα πρέπει να επενδύσει στο ανθρώπινο κεφάλαιο της ευρύτερης περιοχής μελέτης μέσω των εργαλείων της AIVP, που παρουσιάστηκαν στο κεφάλαιο 2, ενημερώνοντας τους κατοίκους, τους επαγγελματίες και τους επιχειρηματίες για τις θέσεις εργασίας που απαιτούνται για την ανταγωνιστικότητα της λιμενικής κοινότητας εν γένει. Συγκεκριμένα μπορεί να προωθήσει τη δια βίου επαγγελματική κατάρτιση, την ευελιξία και την υπέρβαση της τομεακής προσέγγισης στην αγορά εργασίας, να παρέχει προγράμματα κατάρτισης για την ανάπτυξη έξυπνων και πράσινων τεχνολογιών, να προωθεί την αλληλεπίδραση μεταξύ σχολείων, ιδρυμάτων κατάρτισης και επαγγελματικού κόσμου, να δημιουργήσει αίθουσες τεχνολογίας κ.α.

10. Η εφαρμογή του μοντέλου απαιτεί υψηλό βαθμό συνεργατικότητας αφενός ανάμεσα στους δήμους και το λιμένα και αφετέρου ανάμεσα στο λιμένα και τις εταιρείες κρουαζιέρας. Οι εταιρείες κρουαζιέρας ουσιαστικά δεσμεύουν τους επιβάτες σε συγκεκριμένες εκδρομές, που σχεδιάζουν οι ίδιες σε συνεργασία με ταξιδιωτικά πρακτορεία. Σε αυτή την κατεύθυνση θα πρέπει η ΟΛΠ ΑΕ, ως άμεσα συνεργαζόμενη με τις εταιρείες, να προβάλλει και να προωθήσει τον Πειραιά ως τουριστικό προορισμό. Επίσης σε αυτή την περίπτωση θα μπορούσε να δώσει κίνητρα έκπτωσης λιμενικών τελών με βάση τον αριθμό των επισκεπτών κρουαζιέρας που συμμετέχουν σε εκδρομές με προορισμό τον Πειραιά.

11. Επίσης, η ΟΛΠ Α.Ε μπορεί να αναλάβει τον κομβικής σημασίας ρόλο να φέρει σε επαφή του παραλιμένιους δήμους και τις εταιρείες κρουαζιέρας, ώστε από την μεταξύ τους συνεργασία να προωθηθεί τόσο η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στον τουρισμό, όσο και η ικανοποίηση των απαιτήσεων αυτών των νέων θέσεων εργασίας, μέσω της επαγγελματικής εκπαίδευσης και επιμόρφωσης του ενεργού εργασιακά πληθυσμού. Η αύξηση των θέσεων εργασίας στις παραλιμένιες πόλεις πέραν της μείωσης των ποσοστών ανεργίας θα συμβάλει και στη μείωση των οδικών μετακινήσεων των κατοίκων και των σχετικών ατμοσφαιρικών ρύπων, καθώς, όπως είδαμε στο κεφάλαιο 4, περισσότεροι από τους μισούς απασχολούμενους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής μελέτης, για να μεταβούν στο χώρο εργασίας τους μετακινούνται εκτός του δήμου κατοικίας τους. Το τελικό αποτέλεσμα όλων των ανωτέρω θα είναι η αύξηση της ελκυστικότητας του τουριστικού προορισμού που θα ωφελήσει τόσο την πόλη, όσο και το λιμένα και τις ναυτιλιακές εταιρείες.

12. Περαιτέρω οι 4 δήμοι πρέπει επίσης να αναπτύξουν συνεργατικές σχέσεις με θεσμική μορφή καθώς η 2^η διαδρομή εκτείνεται σε δύο και η 3^η διαδρομή εκτείνεται σε τρεις δήμους και τα αναφερόμενα μη ολοκληρωμένα έργα που περιλαμβάνονται στις διαδρομές εντάσσονται σε διαφορετικά αναπτυξιακά προγράμματα.

13. Ο συντονισμός τόσο για την ολοκλήρωση των επιμέρους αναπτυξιακών έργων, όσο και για την εφαρμογή του παρόντος μοντέλου θα πρέπει να γίνει από έναν Οργανισμό Διαχείρισης του Προορισμού, όπως είδαμε στην υποενότητα 2.5.3. Η Περιφέρεια Πειραιά σε θεσμικό επίπεδο κρίνεται ως η κατάλληλη οργανωτική δομή που θα αναλάβει το ρόλο του Οργανισμού Διαχείρισης του Προορισμού σε συνεργασία με τους δήμους και το λιμάνι. Ως δεύτερος βαθμός αυτοδιοίκησης, θα μπορεί να έχει σφαιρική εικόνα για την πρόοδο των έργων και το συντονισμό τους καθώς και για την εφαρμογή και λειτουργία του μοντέλου ανάπτυξης. Στη θεσμική δομή που θα δημιουργηθεί πέραν της Περιφέρειας και των Δήμων θα πρέπει να έχουν συμμετοχή όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς δια των εκπροσώπων τους: τελωνειακές αρχές, υπηρεσίες ασφάλειας, συνοριακές αρχές, υπηρεσίες ναυσιπλοΐας, υγειονομικές υπηρεσίες, υπηρεσίες παραλαβής αποβλήτων, υπηρεσίες τουρισμού, σίτισης, στέγασης και βεβαίως η Διοίκηση του Λιμένα και οι αρμόδιες Εφορείες του Υπουργείου Πολιτισμού. Στα πλαίσια του Οργανισμού Διαχείρισης του Προορισμού θα πρέπει επίσης να ανευρεθούν λύσεις για επιμέρους αλλά ιδιαίτερος φλέγοντα ζητήματα που έχουν θέσει τα δημοτικά συμβούλια των παραλιμένων Δήμων όπως η διαχείριση αποβλήτων πλοίων, τα αστικά απόβλητα, η ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα εντός αρχαιολογικών χώρων κ.α. Τέλος, στο πλαίσιο διαχείρισης του τουριστικού προορισμού, θα πρέπει να θεσμοθετηθεί η

συμμετοχή των κατοίκων και των κοινωνικών εταίρων στο σύστημα λήψης αποφάσεων που αφορά την πόλη που κατοικούν και εργάζονται.

14. Οι ανωτέρω αναφερόμενες προϋποθέσεις καλύπτουν τα περισσότερα από τα αναπτυξιακά εργαλεία (οδηγούς - guides) που παρουσιάστηκαν στον κεφάλαιο 2. Απαραίτητη όμως προϋπόθεση για την επιτυχία οποιουδήποτε αναπτυξιακού μοντέλου, το οποίο είναι ουσιαστικά μια συνεχής διαδικασία, είναι η παρακολούθησή του (monitoring) και η μέτρησή του, ώστε να είναι δυνατή η εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων που θα οδηγήσουν στη βελτίωση ή ακόμη και τον επανασχεδιασμό του μοντέλου, εισάγοντας προληπτικά και διορθωτικά μέτρα όποτε είναι απαραίτητο. Ο Δείκτης Ευημερίας Πόλης (City Prosperity Index – CPI), ο Περιβαλλοντικός Δείκτης Πλοίων, αλλά κυρίως το Πρόγραμμα Μέτρησης της Βιωσιμότητας του Τουρισμού (Measuring the Sustainability of Tourism – MST) αποτελούν τα ενδεδειγμένα εργαλεία μέτρησης του προτεινόμενου μοντέλου τόσο σε επίπεδο πόλης, όσο και σε επίπεδο λιμένα. Η εφαρμογή του μοντέλου με τη χρήση των οδηγιών και των συστημάτων μέτρησης του κεφαλαίου 2 απαντά στο σύνολο των 17 Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης της Ατζέντα 2030.

15. Τέλος, σύμφωνα με αυτά που αναφέρθηκαν στην υποενότητα 2.1.2 το μοντέλο βιώσιμης ανάπτυξης πόλης και λιμένα με επίκεντρο τον τουρισμό της παρούσας μελέτης χρησιμοποιεί τους ΣΒΑ της Ατζέντας 2030, καθώς είναι αδιαμφισβήτητη η κανονιστική κεντρικότητα τους στην έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης, ενσωματωμένους ωστόσο στο πλαίσιο του πολιτισμού. Ως εκ τούτου είμαστε υποχρεωμένοι να συμπεριλάβουμε στις προϋποθέσεις για την εφαρμογή ενός συνολικού μοντέλου βιώσιμης ανάπτυξης τους γενικούς και ειδικούς όρους που έθεσε η πρόσφατη Απόφαση Έγκρισης Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Masterplan) του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) Α.Ε., του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού (ΥΠΠΟΑ, 2021). Συγκεκριμένα η Απόφαση Έγκρισης προβλέπει:

Α. Για την Επέκταση του Επιβατικού Λιμένα και την κατασκευή του επιβατικού σταθμού Κρουαζιέρας:

i. Να τηρηθούν τα προβλεπόμενα στις αρ. πρωτ. ΥΠΑΙΘΠΑΓΓΠ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΑΧ/120342/34823/6956/5486/12-2-2013 (ΑΔΑ: ΒΕΥΑΓ-ΧΗΡ) Υ.Α. «Έγκριση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) του έργου “Επέκταση Επιβατικού Λιμένα Πειραιά-Νότια Πλευρά”, του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς» και αρ. πρωτ.

ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΜΤΕ/ΔΑΑΜ/ΤΜΑΜ/438189/45023/1301/492/12-10-2018 (ΑΔΑ: ΩΓΣ94653Π4-5Τ3) Υ.Α. «Έγκριση Προμελέτης με τίτλο “Ανάδειξη του κονώνειου τείχους και του “ταφικού μνημείου Θεμιστοκλή” στο πλαίσιο του έργου “Επέκτασης Επιβατικού Λιμένα Πειραιά (Νότια Ζώνη, Φάση Α΄)” του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά (Ο.Λ.Π.)»

ii. Το έργο της ανάδειξης του κονώνειου τείχους και του ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή να συγχρονιστεί με το λιμενικό έργο της επέκτασης της Κρουαζιέρας, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών απαιτούμενων ανασκαφικών εργασιών.

iii. Κατά την εκπόνηση της οριστικής μελέτης ανάδειξης του κονώνειου τείχους και του ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή και την υλοποίηση του εν λόγω έργου να ληφθούν υπόψη τα ανωτέρω και τα προβλεπόμενα στην αρ. πρωτ. ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΜΤΕ/ΔΑΑΜ/ΤΜΑΜ/438189/45023/1301/492/12-10-2018 (ΑΔΑ: ΩΓΣ94653Π4-5Τ3) Υ.Α.

iv. Όλες οι εργασίες βυθοκορήσεων, επιχωματώσεων και απόθεσης των βυθοκορημάτων στον θαλάσσιο και χερσαίο χώρο της νότιας επέκτασης της κρουαζιέρας να γίνουν με τη συνεχή επίβλεψη και τις κατευθύνσεις των συναρμοδίων Εφορειών Αρχαιοτήτων (Εφορεία Αρχαιοτήτων Πειραιώς και Νήσων και Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων), για λόγους προστασίας των αρχαίων μνημείων που βρίσκονται σε γειτνίαση, ήτοι του κονώνειου τείχους και του “ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή”.

v. Σε σχέση με την προστασία των εγκείμενων αρχαιοτήτων, το μέγεθος των νέων κατασκευών για τον Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας στην Περιοχή της Νότιας Ζώνης του Λιμένα να περιοριστεί στο απολύτως αναγκαίο για την εξυπηρέτηση αποκλειστικά της χρήσης της κρουαζιέρας (άφιξη, αναχώρηση και συνοδές ανάγκες), σύμφωνα και με τη γνώμη της ΕΣΑΛ, όπως διατυπώθηκε αναλυτικά στα Πρακτικά της 19-2-2019 συνεδρίασής της (Θέμα 1ο 78ης Ημερήσιας Διάταξης)⁵⁹.

vi. Η χωροθέτηση και ο εν γένει σχεδιασμός των εν λόγω κτιριακών εγκαταστάσεων να εξασφαλίσουν τη θέση του χώρου της ναυμαχίας της Σαλαμίνας και την αμφίδρομη θέαση του εν λόγω χώρου και του “ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή”.

vii. Να προβλεφθεί διάσπαση των όγκων του Επιβατικού Σταθμού Κρουαζιέρας στην Περιοχή της Νότιας Ζώνης του Λιμένα και να μειωθεί κατά το δυνατόν το ύψος του κτιρίου για λόγους προστασίας και ανάδειξης του κονώνειου τείχους και του “ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή” σε αυτό το τμήμα. Η σχετική μελέτη να υποβληθεί στις συναρμόδιες

⁵⁹ Ειδικότερα, και σύμφωνα με τη γνώμη της ΕΣΑΛ, όπως διατυπώθηκε αναλυτικά στα Πρακτικά της 9-10-2019 συνεδρίασής της (Θέμα 1ο 81ης Ημερήσιας Διάταξης), η συνολική επιφάνεια δόμησης του κτηρίου δεν θα ξεπερνά τα 22.000 τ.μ., η επιφάνεια δόμησης του επιβατικού σταθμού δύναται να φτάσει τα 17.000 τ.μ. ενώ τα καταστήματα αφορολογήτων ειδών θα έχουν επιφάνεια δόμησης 5.000 τ.μ.

Διευθύνσεις του ΥΠΠΟΑ προς έγκριση, κατόπιν γνώμης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου.

Β. Για τα λοιπά έργα του Master Plan στον επιβατικό λιμένα:

i. Οι δύο αποθήκες της Ηετιώνειας Ακτής που σχεδιάζεται να μετατραπούν σε 4* και 5* Ξενοδοχεία να διατηρηθούν και να μην κατεδαφιστούν για λόγους προστασίας του παρακείμενου αρχαιολογικού χώρου της Ηετιώνειας Πύλης (ΦΕΚ 527/Β/1967 και 217/Δ/2019).

ii. Όλες οι επεμβάσεις για τη μετατροπή του κτιρίου του Επιβατικού Σταθμού ΟΛΠ (Παγόδα) σε 5* Ξενοδοχείο και Συνεδριακό Κέντρο να σεβαστούν και να μην αλλοιώνουν τα μορφολογικά και δομικά στοιχεία του κελύφους και του ύφους του. Καθώς επίσης και τυχόν επεμβάσεις στο εσωτερικό του κτιρίου να έχουν αναστρέψιμο χαρακτήρα

iii. Η οριστική αρχιτεκτονική μελέτη υλοποίησης του έργου “Ανακατασκευή Πέτρινης Αποθήκης”, καθώς και η μελέτη διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου του κτηρίου, να κατατεθεί προς έγκριση στις συναρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ, λόγω της άμεσης γειτνίασης με τον αρχαιολογικό χώρο της Ηετιώνειας Πύλης και για λόγους προστασίας αυτού, λαμβάνοντας υπόψη τους γενικούς όρους της ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΠΚΑΧΜΑΕ/53958/36754/996/412/24-5-2019 (ΑΔΑ 789Φ4653Π4-81Η) Υ.Α. “Έγκριση του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης (Masterplan) - Στάδιο Α και Στάδιο Β του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.) Α.Ε.”.

iv. Κατά τον σχεδιασμό και την εκπόνηση της μελέτης για την κατασκευή 5* Ξενοδοχείου στο Πόρτο Λεόνε να ληφθούν υπ’ όψιν τα κάτωθι: α. Να γίνει μείωση του όγκου και του ύψους της προτεινόμενης κατασκευής, για λόγους προστασίας του κονώνειου τείχους και η χωροθέτηση αυτού να γίνει με τρόπο ώστε να εγγράφεται αρμονικά στο περιβάλλον του μνημείου. β. Να μετακινηθεί η προβλεπόμενη από την υποβληθείσα μελέτη γραμμή ISPS παρά το όριο της προβλεπόμενης από την Υπουργική Απόφαση ΥΠΑΙΘΠΑ-ΓΓΠ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΑΧ/120342/34823/6956/5384/12-2-2013 ζώνης πρασίνου που περιβάλλει το ως άνω μνημείο. γ. Να διαμορφωθεί ανοικτός χώρος αστικού πρασίνου στην εν λόγω περιοχή που οριοθετείται από το κονώνειο τείχος στα ΒΔ και την οδό πρόσβασης στον χώρο της κρουαζιέρας στα ΝΑ, ο οποίος να αποδοθεί στην πόλη. Η σχετική μελέτη να υποβληθεί στις συναρμόδιες Διευθύνσεις του ΥΠΠΟΑ προς έγκριση κατόπιν γνώμης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου.

v. Όσον αφορά τη λειτουργία τροφοδότησης πλοίων με LNG, να μετακινηθούν οι προτεινόμενες θέσεις αεριοδιέλευσης (ΥΦΑ) σε ικανή απόσταση από τις παρακείμενες

αρχαιότητες (Ηετιώνεια Πύλη, περιβάλλον του Κονωνείου τείχους και του «ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή»).

vi. Να υποβληθεί προς έγκριση σχετική μελέτη εν είδει λειτουργικού διαγράμματος για όλη την περιοχή (Ακτή Ξαβερίου, Παλατάκι, Μόλος Θεμιστοκλέους), όπου θα παρουσιάζεται με σαφήνεια η οργάνωση της ζώνης, οι χώροι προς δόμηση, τα προβλεπόμενα κτίρια, οι διαδρομές πεζών και οχημάτων, οι χώροι πρασίνου κλπ., προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση και η επικοινωνία του κοινού με τα μνημεία (στην περιοχή του κονώνειου τείχους και του “ταφικού μνημείου του Θεμιστοκλή”) και η εν γένει σύνδεση του αστικού ιστού της πόλης του Πειραιά με τις αρχαιότητες, μέσω κατάλληλων διαμορφώσεων (περιπάτου, αστικού πρασίνου κλπ),

vii. Για την επίτευξη των στόχων της Πολιτιστικής Ακτής (άρθρο 12, πργ. 4, εδάφιο ε-γγ του ν. 4277/2014, ΦΕΚ Α΄156): α) να εξασφαλιστεί η λειτουργία του Δημόσιου Μουσείου Εναλίων Αρχαιοτήτων στο κτήριο του SILO, στο οποίο έχουν εγκριθεί ο ανασχεδιασμός αυτού και του περιβάλλοντος χώρου του, με την αρ. πρωτ. ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΜΤΕ/ΔΜΜΠΚ/ΤΑΜ/77189/8842/544/159/26-3- 2016 (ΑΔΑ: ΒΙΞΕΓ-ΗΟΥ) Υ.Α. έγκρισης μελέτης καθώς και η οργάνωση μόνιμης έκθεσης, με την αρ. πρωτ. 9266/11-1-2021 (ΑΔΑ ΨΟΨΖ4653Π4-610) Υ.Α. έγκρισης μουσειολογικής μελέτης και β) να ενταχθούν στα όρια της Πολιτιστικής Ακτής – πέραν του αρχαιολογικού χώρου της Ηετιώνειας Πύλης και του κονώνειου τείχους – οι δεξαμενές Βασιλειάδη, ο ταινιόδρομος και η Πέτρινη Αποθήκη.

viii. Να εκπονηθεί μελέτη, εν είδει λειτουργικού διαγράμματος, η οποία θα υποβληθεί προς έγκριση στις συναρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ, με στόχο την ενοποίηση του αρχαιολογικού χώρου της Ηετιώνειας Πύλης με τους λοιπούς χώρους της Πολιτιστικής Ακτής και τη σύνδεση του περιβάλλοντος αστικού ιστού με την Πολιτιστική Ακτή, όπου θα παρουσιάζεται με σαφήνεια η οργάνωση της ζώνης, οι χώροι προς δόμηση, τα προβλεπόμενα κτίρια, οι διαδρομές πεζών και οχημάτων, οι χώροι πρασίνου κλπ.

ix. Οι όποιες επεμβάσεις στις μόνιμες κτιστές δεξαμενές του λιμένα Πειραιά (Ακτή Βασιλειάδη) να τύχουν της έγκρισης του ΥΠΠΟΑ, σύμφωνα με το άρθρο 6, πργ. 10 του ν. 3028/2002.

x. Πέραν της μελέτης κυκλοφοριακών επιπτώσεων, να δρομολογηθεί με ευθύνη του ΟΛΠ Α.Ε., σε συνεργασία με το ΥΠΠΟΑ και τους λοιπούς συναρμοδίους φορείς, κυκλοφοριακή μελέτη, με βάση τους αναμενόμενους φόρτους επισκεπτών.

Γ. Για τον ιστορικό τόπο της Ναυμαχίας της Σαλαμίνας:

- i. Να γίνει ρητή αναφορά στην αρ. πρωτ. ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/ΦΟ2/16973/665/26-3-1982 Υ.Α. “Χαρακτηρισμός του χώρου της ναυμαχίας της Σαλαμίνας ως αρχαιολογικού – ιστορικού τόπου” (ΦΕΚ Β 305) και την αρ. πρωτ. ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ43/47502/2913/18-9- 2001 ΥΑ «Συμπληρωματική κήρυξη ως αρχαιολογικού χώρου της θαλάσσιας περιοχής στους όρμους Αμπελακίων και Σεληνίων Σαλαμίνας» (ΦΕΚ Β 1324).
- ii. Να γίνει αποδεκτή η γνώμη της ΕΣΑΛ, όπως διατυπώθηκε στα πρακτικά της από 19-2-2019 συνεδρίασής της (Θέμα 1ο 78ης Ημερήσιας Διάταξης), με τον όρο να μετακινηθεί η πλωτή δεξαμενή σε άλλη θέση, σε απόσταση από τον περιφραγμένο αρχαιολογικό χώρο.
- iii. Εγκρίνονται τα προτεινόμενα στη Μελέτη για την περιοχή του Αρχαιολογικού χώρου της Σαλαμίνας (Ζώνη Α), λαμβάνοντας υπόψη ότι η υποβληθείσα ΣΜΠΕ α) χαρακτηρίζει όλη τη χερσόνησο της Κυνόσουρας και την περιοχή των Αμπελακίων ως αρχαιολογικό χώρο, β) έχει απαλείψει τον χαρακτηρισμό “ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη” που υπήρχε στο εξετασθέν το 2019 Master Plan, γ) καταγράφει την υφιστάμενη δραστηριότητα, χωρίς να αποδίδει συντελεστές δόμησης και κάλυψης, δ) διαμορφώνει το μεταβατικό καθεστώς έως την απομάκρυνση και την παύση λειτουργίας των υφιστάμενων δραστηριοτήτων, που για πρώτη φορά ορίζονται με σαφήνεια και προσδιορίζονται χρονικά και ε) είναι σύμφωνη με τις συμβατικές υποχρεώσεις της Ελληνικής Πολιτείας, όπως ορίζονται στον ν. 4404/2016 (ΦΕΚ (ΦΕΚ 126 Α)).
- iv. Να κατατεθεί από την ΟΛΠ Α.Ε. οικονομοτεχνική μελέτη, όπου θα προσδιορίζονται με σαφήνεια οι διαδικασίες και τα στάδια απομάκρυνσης των εγκαταστάσεων, με τελικό όριο τη λήξη των συμβατικών υποχρεώσεων της Ελληνικής Πολιτείας.

Δ. Ως γενικούς όρους:

- i. Για οποιαδήποτε ενέργεια, επέμβαση ή αλλαγή χρήσης εντός κηρυγμένων χερσαίων και ενάλιων αρχαιολογικών χώρων απαιτείται η προηγούμενη έγκριση του ΥΠΠΟΑ.
- ii. Το σύνολο των εκσκαφικών εργασιών που θα πραγματοποιηθούν εντός των ορίων των κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων, να γίνει υπό την επίβλεψη εκπροσώπων της αρμόδιας Περιφερειακής Υπηρεσίας του ΥΠΠΟΑ.
- iii. Όλα τα προγραμματιζόμενα έργα στον θαλάσσιο χώρο και στη ζώνη παραλίας, και ιδιαιτέρως όσα απαιτούν εκσκαφές, βυθοκορήσεις ή αποξήλωση παλαιότερου δομικού υλικού, οποιασδήποτε κλίμακας, βάθους ή έκτασης, θα εκτελεστούν μετά την έγκριση των σχετικών μελετών υπό την εποπτεία εκπροσώπων της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων.

- iv. Η παρακολούθηση και εκτέλεση αρχαιολογικών εργασιών (χερσαίων και ενάλιων), καθώς και οι εργασίες προστασίας, ανάδειξης, αποκατάστασης και συντήρησης αρχαιολογικών ευρημάτων και μνημείων στο πλαίσιο του έργου να πραγματοποιηθούν βάσει Μνημονίου Συναντίληψης και Συνεργασίας που θα συναφθεί κατά τα πρότυπα του μνημονίου του ν. 4072/2012 (ΦΕΚ Α 86).
- v. Σε περίπτωση ανεύρεσης αρχαιοτήτων (χερσαίων ή ενάλιων), οι εργασίες θα διακοπούν αμέσως και θα ακολουθήσει σωστική ανασκαφική έρευνα, σύμφωνα με το άρ. 37 του Ν. 3028/2002, από τα αποτελέσματα της οποίας θα εξαρτηθεί η περαιτέρω πορεία του έργου.
- vi. Το σύνολο των επιμέρους μελετών που αφορούν σε έργα τα οποία εμπίπτουν εντός κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων καθώς και στον Επιβατικό Λιμένα Πειραιά σε σχέση με υφιστάμενα νεώτερα μνημεία, καθώς και κάθε τυχόν τροποποίηση αυτών, να υποβληθούν προς έγκριση στις συναρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ.
- vii. Σε περίπτωση τροποποίησης ή συμπλήρωσης της ΣΜΠΕ, αυτή να κατατεθεί στις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ προς έγκριση κατόπιν γνώμης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με την εισαγωγή της βιώσιμης ανάπτυξης στην ατζέντα των διεθνών οργανισμών τη δεκαετία του 1980, ξεκινούν ουσιαστικά οι ολοκληρωμένες προσεγγίσεις για την προστασία του περιβάλλοντος και αναδεικνύεται η αλληλεξάρτηση διαφορετικών πολιτικών. Οι διαφορετικοί όροι που έχουν δοθεί μέσα από την πολιτική ζύμωση στα πλαίσια των διεθνών οργανισμών, αλλά και μέσα από την επιστημονική προσπάθεια προσδιορισμού της βιώσιμης ανάπτυξης δημιουργεί μια σύγχυση για το πραγματικό περιεχόμενό της. Η χρήση των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης της Ατζέντας 2030, των οποίων η κανονιστική κεντρικότητα στην έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης είναι αδιαμφισβήτητη, ενσωματωμένων ωστόσο στο πλαίσιο του πολιτισμού, αποτέλεσε την ενδεδειγμένη οδό για την πρόοδο της μελέτης, εξαιτίας τόσο της σχέσης του θαλάσσιου περιηγητικού τουρισμού με τον πολιτισμό, όσο και του ιστορικού βάθους της υπό εξέταση περιοχής και της επιδιωκόμενης διαμόρφωσης μιας ταυτότητας τόπου/προορισμού για τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη του Πειραιά.

Το θεωρητικό υπόβαθρο που αναπτύχθηκε, αποδεικνύει ότι η βιώσιμη ανάπτυξη πόλης και λιμένα έχει απασχολήσει το σύνολο των εμπλεκόμενων διεθνών οργανισμών, είτε αυτοί αφορούν το λιμένα, είτε το πλοίο, είτε την παραλιμένα πόλη. Τα επιμέρους αναπτυξιακά εργαλεία των διεθνών οργανισμών διασταυρώνονται και συμφωνούν στα περισσότερα σημεία. Η κύρια διαπίστωση είναι ότι για τη βιώσιμη ανάπτυξη λιμένα και πόλης απαιτείται η αυξημένη μεταξύ τους συνεργασία.

Η διαδικασία προσδιορισμού της ταυτότητας του τόπου, μέσα από την ιστορική μελέτη της πόλης και του λιμένα Πειραιά, μας οδήγησαν στο αυταπόδεικτο συμπέρασμα ότι το λιμάνι είναι το γενεσιουργό αίτιο δημιουργίας της πόλης, αλλά και η πόλη είναι η αμέσως επόμενη προϋπόθεση μετά τη θάλασσα για τη δημιουργία του λιμένα. Όπως έγινε κατανοητό στην περίπτωση του Πειραιά, η πόλη δεν θα δημιουργούταν αν δεν υπήρχε το λιμάνι, αλλά και το λιμάνι δεν θα υπήρχε χωρίς την πόλη. Η ταυτότητα και των δύο είναι αλληλένδετη, όπως αλληλένδετη είναι και η ανάπτυξη και εξέλιξή τους. Το λιμάνι και η πόλη του Πειραιά κατά την κλασική εποχή ακολούθησαν ακριβώς την ίδια διαδρομή γεννήθηκαν, άκμασαν και παρήκμασαν μαζί. Μετά την ίδρυση του νέου κράτους η ίδια ακριβώς διαδρομή από τη γένεση στην ακμή. Θα μπορούσε να ειπωθεί ότι αναπτύχθηκαν βιώσιμα μαζί, όσο το μέγεθος του λιμένα και της πόλης επέτρεπαν τη συμβίωσή τους. Στο

πέρασμα του χρόνου καθώς τα μεγέθη των εμπορικών ροών αυξάνονταν, αλλά και καθώς αυξανόταν το μέγεθος της πόλης και το βιοτικό επίπεδο της, οι εμπορευματικές λειτουργίες του λιμένα απομακρύνθηκαν από την πόλη. Η πόλη δεν μπορούσε να φιλοξενήσει τις εμπορευματικές δραστηριότητες του λιμένα αλλά και ο λιμένας δεν μπορούσε να εξυπηρετηθεί από τις υποδομές της πόλης. Η εξυπηρέτηση της ακτοπλοΐας και της κρουαζιέρας παρέμεινε στην περιοχή του αρχαίου λιμένα του Κανθάρου, αποκομμένη ωστόσο από την πόλη, ειδικά στην περιοχή του λιμένα κρουαζιέρας, κυρίως εξαιτίας των διεθνών κανονισμών ασφάλειας.

Σήμερα η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο Λιμένα Πειραιά, πέραν της οικονομικής ανάπτυξης στην οποία στοχεύει η ΟΛΠ Α.Ε., εμφανίζει νέες προκλήσεις για την Πόλη. Ο σύγχρονος χαρακτήρας της περιοχής μελέτης, η οποία περιλαμβάνει τους παραλιμένιους δήμους Πειραιά, Κερατσινίου-Δραπετσώνας, Περάματος και Σαλαμίνας παρουσιάζει έντονη αναπτυξιακή αντίφαση καθώς η αποβιομηχάνιση και τα υψηλά ποσοστά ανεργίας καθιστούν τη λιμενική δραστηριότητα της κρουαζιέρας ως έναν από τους σημαντικότερους αναπτυξιακούς παράγοντες, ενώ παράλληλα η αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων, η επέκταση του σταθμού κρουαζιέρας και η συνεπαγόμενη αύξηση επιβατικών ροών είναι η σύγχρονη πρόκληση που καλείται να αντιμετωπίσει η πόλη. Η κοινή πορεία πόλης και λιμένα που διαπιστώθηκε κατά την ιστορική αναδρομή αποτελεί αναπτυξιακό μονόδρομο. Η απάντηση μπορεί να αναζητηθεί εν μέρει στη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη πόλης και λιμένα.

Στην περίπτωση του Πειραιά, λόγω του ιστορικού βάθους της περιοχής και της ιδιαίτερης γεωμορφολογίας, η μετατροπή του σε ελκυστικό τουριστικό προορισμό είναι εξαιρετικά απλή. Προϋπόθεση απαραίτητη όμως είναι οι υπεύθυνοι σχεδιασμού να υπομείνουν τη βάση της ανακάλυψης της καλά κρυμμένης ιστορίας του τόπου. Αν και η διαδρομή είναι κοπιαστική, το αποτέλεσμα είναι άκρως ικανοποιητικό, καθώς η ταυτότητα του τόπου αναδύεται μόνη της, χωρίς καμία απαίτηση περαιτέρω στολισμού. Ο τόπος έχει αυτοπροσδιοριστεί μέσα από το όραμα του Θεμιστοκλή για την πρόοδο και τη δημοκρατία, καθώς και μέσα από τη συναρπαστική και μεγαλειώδη ιστορία των γενιών που τον κατοίκησαν. Η ταυτότητα του τόπου, του τουριστικού προορισμού, στα πλαίσια της παρούσας εργασίας αποτυπώθηκε στη φράση “Πειραιάς: Η Δημοκρατία της Θάλασσας”.

Τα επόμενα βήματα του σχεδιασμού ενός Μοντέλου Βιώσιμης Τουριστικής Ανάπτυξης για την Πόλη και το Λιμένα κατευθύνθηκαν από την ίδια την ταυτότητα του τόπου. Οι επιμέρους προορισμοί και διαδρομές προσδιορίστηκαν από την ιστορία και τον πολιτισμό της ευρύτερης περιοχής, με αποτέλεσμα ένα ανταγωνιστικό τουριστικό προϊόν, που είναι πλήρες βιωμάτων και εμπειριών για τους καταναλωτές ταξιδιώτες. Η ταυτότητα της συνολικής ταξιδιωτικής εμπειρίας αποτυπώθηκε στη φράση: “Πειραιάς: Ταξιδεύοντας στη Δημοκρατία της Θάλασσας”.

Το τελικώς διαμορφωμένο Μοντέλο αποτελεί τον πυρήνα ενός ισχυρού place branding για τον Πειραιά, που εδράζεται τόσο στην ανάδειξη της ιστορίας και του πολιτισμού της ευρύτερης περιοχής, όσο και στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Ωστόσο, απαραίτητη προϋπόθεση για τη λειτουργία του μοντέλου είναι η συναντίληψη Πόλης και Λιμένα για την ταυτότητα του τόπου και της ταξιδιωτικής εμπειρίας, που θα παρέχουν στους ταξιδιώτες καθώς και η αμοιβαία δέσμευσή τους για συνεργασία στην κατεύθυνση ανάδειξης του Πειραιά ως τουριστικού προορισμού. Η προβολή του τουριστικού προϊόντος απαιτεί περαιτέρω συνεργασία της πόλεως και του λιμένα με τις εταιρείες κρουαζιέρας, ώστε οι τελευταίες να εντάξουν τον τουριστικό προορισμό στα προγράμματα εκδρομών που προτείνουν στους επιβάτες. Η Περιφέρεια ως δεύτερος βαθμός αυτοδιοίκησης θα πρέπει να αναλάβει το ρόλο του Οργανισμού Διαχείρισης του Προορισμού, ο οποίος θα ηγηθεί και θα συντονίζει την ανταγωνιστικότητα του προορισμού σε συνεχή βάση, εντός των πλαισίων της συνολικής πολιτικής βιώσιμης ανάπτυξης που έχει σχεδιαστεί, καθώς θα μπορεί να συντονίζει τόσο την πρόοδο των αναπτυξιακών έργων στην ευρύτερη περιοχή, όσο και την ίδια την εφαρμογή και λειτουργία του μοντέλου ανάπτυξης.

Το σύνολο των προϋποθέσεων για την εφαρμογή ενός συνολικού μοντέλου βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης για την πόλη και το λιμένα, οι οποίες περιλαμβάνουν περαιτέρω περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά μέτρα και η δέσμευση της πόλης και του λιμένα στην από κοινού επίτευξή τους, υπάγονται απαραίτητως στο ευρύτερο πλαίσιο του σεβασμού του πολιτισμού του τόπου, ο οποίος αποτελεί παράλληλα το θεμέλιο της τουριστικής ανάπτυξης.

Η ολοκληρωμένη βιώσιμη ανάπτυξη είναι βεβαίως ευρύτερη της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης και απαιτεί ολοκληρωμένες πολιτικές και διεπιστημονικές ομάδες από διαφορετικούς χώρους μελέτης. Πάρα ταύτα, το παρόν μοντέλο θα δημιουργήσει σταδιακά την απαιτούμενη κουλτούρα συνεργασίας ανάμεσα στην πόλη και το λιμάνι και θα

εδραιώσει συμπεριφορές και μηχανισμούς για την περαιτέρω ανάπτυξη του λιμένα ως επιχείρηση και της πόλης ως κοινωνίας. Η κουλτούρα συνεργασίας, η αποδοχή και η από κοινού προσπάθεια για την πρόοδο είναι άλλωστε ο πυρήνας της ταυτότητας του Πειραιά, όπως η ίδια αναδύθηκε μέσα από την ιστορία του.

Η επιλογή του πολιτισμού ως απαραίτητο πλαίσιο και θεμέλιο για την επίτευξη των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης της Ατζέντας 2030, κρίνεται επιτυχής καθώς πέραν από την ένταξη της βιωσιμότητας στον πολιτισμό που εκκίνησε εξαιτίας του υπό διαμόρφωση τουριστικού προϊόντος, τελικώς μέσα από το προτεινόμενο μοντέλο οδηγούμαστε σε μια νέα κουλτούρα συνύπαρξης και ανάπτυξης Πόλης και Λιμένα. Απλά ειπωμένο ο πολιτισμός δημιουργεί πολιτισμό.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

AIVP. (2021). *10 COMMITMENTS FOR A SUSTAINABLE ACTION*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από AIVP: <https://www.aivp.org/en/commitment/>

CITY PROSPERITY INITIATIVE. (2017). *METHODOLOGY FOR THE CITY PROSPERITY INITIATIVE - PERCEPTION INDEX*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από CITY PROSPERITY INITIATIVE: <http://www.perceptionindex.org/Public/Methodology>

CLEMENCON, R. (2012, AUGUST). WELCOME TO ANTHROPOCENE: RIO+20 AND THE MEANING. *THE JOURNAL OF ENVIRONMENT & DEVELOPMENT*, σσ. 311-338.

CLEMENSON, R. (2021, APRIL 23). IS SUSTAINABLE DEVELOPMENT BAD FOR GLOBAL BIODIVERSITY CONSERVATION? *GLOBAL SUSTAINABILITY - CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS* (4).

COFFEY, H. (2018, OCTOBER 02). *DUBROVNIK TO CAP THE NUMBER OF CRUISE SHIPS ALLOWED TO DOCK EACH DAY*. Ανάκτηση OCTOBER 10, 2021, από INDEPENDENT: <https://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/dubrovnik-cruise-ship-cap-croatia-overtourism-two-dock-a8565166.html>

DOUD, A. L. (1972, FALL). INTERNATIONAL ENVIRONMENTAL DEVELOPMENTS: PERCEPTIONS OF DEVELOPING AND DEVELOPED COUNTRIES. *NATURAL RESOURCES JOURNAL* (12).

ESI. (2020). *ENVIRONMENTAL SHIP INDEX*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από ESI: <https://www.environmentalshipindex.org/>

ESPO. (2016 b). *ESPO CODE OF GOOD PRACTICES FOR CRUISE AND FERRY PORTS - GOOD PRACTICES*. BRUSSELS: ESPO.

ESPO. (2016 a). *ESPO CODE OF GOOD PRACTICES FOR CRUISE AND FERRY PORTS*. BRUSSELS: ESPO.

ESPO. (2021). *ESPO GREEN GUIDE 2021: A MANUAL FOR EUROPEAN PORTS TOWARDS A GREEN FUTURE*. BRUSSELS: ESPO.

EUROPEAN COMMISSION a. (2021). *WORKING ON URBAN DEVELOPMENT GLOBALLY*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από EUROPEAN COMMISSION: https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities/working-urban-development-globally_en

EUROPEAN COMMISSION b. (2021). *URBAN DATA PLATFORM PLUS*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από EUROPEAN COMMISSION: <https://urban.jrc.ec.europa.eu/en>

EUROPEAN COMMISSION c. (2021). *URBAN AGENDA FOR THE EU*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από EUROPEAN COMMISSION: https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/urban-agenda-eu_en

EUROPEAN COMMISSION d. (2021). *CITIES AND URBAN DEVELOPMENT*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από EUROPEAN COMMISSION: https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development_en

EUROPEAN COMMISSION. (2016). *NEXT STEPS FOR A SUSTAINABLE EUROPEAN FUTURE EUROPEAN ACTION FOR SUSTAINABILITY - COM/2016/0739 FINAL*. EUROPEAN COMMISSION.

EUROSTAT. (2021). *SDG INDICATORS: GOAL BY GOAL*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από EUROSTAT: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/sdi/indicators>

GIUFFRIDA, A. (2017, NOVEMBER 8). *VENICE TO DIVERT GIANT CRUISE SHIPS AWAY FROM HISTORIC CENTRE*. Ανάκτηση OCTOBER 10, 2021, από THE GUARDIAN: <https://www.theguardian.com/world/2017/nov/08/venice-cruise-ship-traffic-restricted-amid-concerns-over-damage-to-buildings>

GOIRAN, JEAN-PHILIPPE et al;. (2011, JUNE 01). Piraeus, the ancient island of Athens: Evidence from Holocene sediments and historical archives. *GEOLOGY*, σσ. 531-534.

GONG, W., & LYU, H. (2017, AUGUST). SUSTAINABLE CITY INDEXING. *BRIDGE FOR CITIES* (2).

HAWKES, J. (2001). *THE FOURTH PILLAR OF SUSTAINABILITY*. VICTORIA: CULTURAL DEVELOPMENT NETWORK.

HOEPFNER, W. (1997, ΙΟΥΝΙΟΣ). Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΤΗΣ ΚΛΑΣΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ. *ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑ* (63), σσ. 25-39.

LOVEN, B., & ΣΑΠΟΥΝΤΖΗΣ, Ι. (2014, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 18). ΖΕΑ: Ο ΠΟΛΕΜΙΚΟΣ ΝΑΥΣΤΑΘΜΟΣ ΤΗΣ ΑΡΧΑΙΑΣ ΑΘΗΝΑΣ. (Β. ΠΛΙΑΤΣΙΚΑ, Συνέντευξη στον/στην) LIFO.

LOVEN, B., STEINHAEUER, G., KOURKOUHELIS, D., & NIELSEN, M. M. (2007). THE ZEA HARBOUR PROJECT: THE FIRST SIX YEAR. *PROCEEDINGS OF THE DANISH INSTITUTE AT ATHENS*.

NEWSROOM IEFIMERIDA.GR. (2018, ΙΟΥΛΙΟΣ 17). *63 ΧΡΟΝΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΘΕΑΜΑΤΙΚΗ ΑΠΟΔΡΑΣΗ ΤΩΝ 27 ΑΠΟ ΤΙΣ ΦΥΛΑΚΕΣ ΤΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ-ΜΕ ΕΝΑ ΚΟΠΙΔΙ ΚΑΙ ΣΦΥΡΙ*. Ανάκτηση ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 10, 2021, από IEFIMERIDA: <https://www.iefimerida.gr/news/431339/63-hronia-apo-ti-theamatiki-apodراسi-ton-27-apo-tis-fylakes-ton-voyrlon-me-ena-kopidi>

PIANC - ENVIRONMENTAL NAVIGATION COMMISSION. (2014). *SUSTAINABLE PORTS - A GUIDE FOR PORT AUTHORITIES*. BRUSSELS: PIANC.

RITCHIE, J. B., & CROUCH, G. I. (2003). *THE COMPETITIVE DESTINATION - A SUSTAINABLE TOURISM PERSPECTIVE*. CAMBRIDGE, USA: CABI PUBLISHING.

SOINI, K., & DESSEIN, J. (2016, FEBRUARY). CULTURE - SUSTAINABILITY RELATION: TOWARDS A CONCEPTUAL FRAMEWORK. *SUSTAINABILITY - MDPI* (8).

STOCKHOLM+50 TEAM. (2021). *COMMEMORATING FIFTY YEARS SINCE THE ENVIRONMENT FIRST TOOK CENTRE STAGE*. Ανάκτηση Σεπτεμβρίου 9, 2021, από Stockholm+50: <https://www.stockholm50.global/>

TOURISM FOR SDGS. (2021). *TOURISM FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από TOURISM4SDGS: <https://tourism4sdgs.org/>

UNEP & UNWTO. (2005). *MAKING TOURISM MORE SUSTAINABLE - A GUIDE FOR POLICY MAKERS*. PARIS - MADRID: UNEP & UNWTO.

UNEP & UNWTO. (2005). *MAKING TOURISM MORE SUSTAINABLE - A GUIDE FOR POLICY MAKERS*. UNEP & UNWTO.

UNESCO. (2021). *SUSTAINABLE DEVELOPMENT*. Ανάκτηση SEPTEMBER 9, 2021, από UNESCO: <https://en.unesco.org/themes/education-sustainable-development/what-is-esd/sd>

UNITED NATIONS. (2015). *HABITAT III ISSUE PAPERS - 21 – SMART CITIES*. NEW YORK: UNITED NATIONS.

UNITED NATIONS. (2017). *NEW URBAN AGENDA - HABITAT III*. QUITO: UNITED NATIONS.

UNITED NATIONS STATISTICS DIVISION. (2021). *SDG INDICATORS*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από UNITED NATIONS SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS: <https://unstats.un.org/sdgs/indicators/indicators-list/>

UNITED NATIONS. (2020). *SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από UNITED NATIONS SUSTAINABLE DEVELOPMENT: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/cities/>

UNITED NATIONS. (2018). *TRACKING PROGRESS TOWARDS INCLUSIVE, SAFE, RESILIENT AND SUSTAINABLE CITIES AND HUMAN SETTLEMENTS*. UNITED NATIONS.

UNITED NATIONS. (2012). *UNITED NATIONS CONFERENCE ON SUSTAINABLE DEVELOPMENT, 20-22 JUNE 2012, RIO DE JANEIRO*. Ανάκτηση Σεπτεμβρίου 9, 2021, από UNITED NATIONS: <https://www.un.org/en/conferences/environment/rio2012>

UNITED NATIONS. (2015). *UNITED NATIONS SUMMIT ON SUSTAINABLE DEVELOPMENT, 25-27 SEPTEMBER 2015, NEW YORK*. Ανάκτηση Σεπτεμβρίου 9, 2021, από UNITED NATIONS: <https://www.un.org/en/conferences/environment/newyork2015>

UNWTO & UNDP. (2017). *TOURISM AND THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS - JOURNEY TO 2030*. MADRID: UNWTO.

UNWTO. (2020). *MEASURING THE SUSTAINABILITY OF TOURISM - BROCHURE*. UNWTO.

UNWTO. (2013). *SUSTAINABLE TOURISM FOR DEVELOPMENT GUIDEBOOK*. MADRID: UNWTO.

VOGT, M., & WEBER, C. (2019, February 7). CURRENT CHALLENGES TO THE CONCEPT OF SUSTAINABILITY - CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS. *GLOBAL SUSTAINABILITY* (2).

WORKING GROUP OF EXPERTS ON MST. (2018). *Statistical Framework for Measuring the Sustainability of Tourism - Consultation Draft*. WORKING GROUP OF EXPERTS ON MST.

WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT. (1984). *OUR COMMON FUTURE*. UNITED NATIONS.

WPSP. (2021 a). *AREAS OF INTEREST*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από WORLD PORT SUSTAINABILITY PROGRAM: <https://sustainableworldports.org/areas-of-interest/>

WPSP. (2018). *IAPH – CLEAN MARINE FUELS*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από WPSP: <https://sustainableworldports.org/project/iaph-clean-marine-fuels/>

WPSP. (2021 c). *IAPH – ENVIRONMENTAL SHIP INDEX*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από WPSP: <https://sustainableworldports.org/project/iaph-environmental-ship-index/>

WPSP. (2021 b). *PIANC – SUSTAINABLE PORTS GUIDE*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από WPSP: <https://sustainableworldports.org/project/pianc-sustainable-ports-guide/>

ZEA HARBOUR PROJECT. (2012 a, AUGUST 17). *ZEA HARBOUR PROJECT*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από ZEA HARBOUR PROJECT: <https://www.facebook.com/Zea-Harbour-Project-123240157745991/photos/a.123450487724958/371145026288835>

ZEA HARBOUR PROJECT. (2012 b, AUGUST 20). *ZEA HARBOUR PROJECT*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από ZEA HARBOUR PROJECT: <https://www.facebook.com/Zea-Harbour-Project-123240157745991/photos/a.123450487724958/372132316190106>

ZEA HARBOUR PROJECT. (2012 c, OCTOBER 30). *ZEA HARBOUR PROJECT*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από ZEA HARBOUR PROJECT: <https://www.facebook.com/Zea-Harbour-Project-123240157745991/photos/a.123450487724958/397220210347983>

ZEA HARBOUR PROJECT. (2014, OCTOBER 28). *ZEA HARBOUR PROJECT*. Ανάκτηση SEPTEMBER 10, 2021, από ZEA HARBOUR PROJECT: <https://www.facebook.com/Zea-Harbour-Project-123240157745991/photos/a.123450487724958/730375353699132>

ΓΕΩΡΓΙΟΥ, Γ. (2021, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 06). *ΣΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ "ΚΟΛΛΑΕΙ" Ο ΕΞΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ*. Ανάκτηση ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 10, 2021, από CAPITAL.GR: <https://www.capital.gr/oikonomia/3586554/sti-xrimatodotisi-kollaei-o-exilektrismos-sto-limani-tou-peiraia>

ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ, Ν. (2021). *ΟΙ ΠΕΙΡΑΙΩΤΕΣ ΠΑΝΗΓΥΡΙΖΑΝ ΜΕ ΤΑ ΧΕΡΙΑ ΥΨΩΜΕΝΑ ΣΤΟΝ ΟΥΡΑΝΟ. ΜΕΤΑ ΞΕΚΙΝΗΣΕ Ο ΣΦΟΔΡΟΤΕΡΟΣ ΒΟΜΒΑΡΔΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ. ΤΟ ΤΡΑΓΙΚΟ ΤΕΛΟΣ ΤΩΝ ΕΓΚΛΩΒΙΣΜΕΝΩΝ ΣΤΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ*. Ανάκτηση ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 10, 2021, από ΜΗΧΑΝΗ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ: <https://www.mixanitouxronou.gr/i-pireotes-akougan-ta-aeroplana-ke-panigirizan-me-ta-cheria-ipsomena-ston-ourano-meta-xekinise-o-sfodroteros-vomvardismos-stin-ellada-apo-tin-amerikaniki-aeroporota-to-tragiko-telos-ton-egklovismenon/>

ΓΡΥΠΑΡΗΣ, Ι. Ν. (1979). ΑΙΣΧΥΛΟΥ ΠΕΡΣΕΣ ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ. Στο Ι. Ν. ΓΡΥΠΑΡΗΣ, & Θ. ΣΤΑΥΡΟΥ, *ΑΙΣΧΥΛΟΥ ΠΕΡΣΕΣ, ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗ ΒΑΤΡΑΧΟΙ Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ* (σσ. 6-40). ΑΘΗΝΑ: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΚΔΟΣΕΩΣ ΔΙΔΑΚΤΙΚΩΝ ΒΙΒΛΙΩΝ.

ΓΡΥΠΑΡΗΣ, Ι. (1950). *ΠΛΑΤΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΑ*. Α: Ι. ΖΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ.

ΔΑΟΥΣΗΣ, Γ. (2018, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 9). ΤΟ ΣΕΝΤΟΥΚΙ ΚΑΙ Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ. (Λ. ΔΕΛΗΓΙΑΝΝΗ, Συνέντευξη στον/στην)

ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ. (2021, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 14). *ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΜΠΕ ΤΗΣ ΟΛΠ Α.Ε-COSCO*. Ανάκτηση ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 20, 2021, από ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ: https://www.perama.gr/2021/10/14/%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%BA%CE%BF%CE%AF%CE%BD%CF%89%CF%83%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B4%CE%AE%CE%BC%CE%BF%CF%85-%CF%80%CE%B5%CF%81%CE%AC%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%BF%CF%82-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B7-2/?utm_source=rss&utm_me

ΔΙΑΝΕΟΣΙΣ. (2017). *Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ*. ΔΙΑΝΕΟΣΗΣ, ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗΣ.

ΔΟΥΣΗ, Ε. (2019, ΑΠΡΙΛΙΟΣ 7). Η ΔΙΑΣΚΕΨΗ ΤΗΣ ΣΤΟΚΧΟΛΜΗΣ. *Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ*, 26.

ΕΑΠ ΕΜΠ. (2020). *Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ*. ΑΘΗΝΑ: ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ.

ΕΒΕΠ. (2019, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 17). ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ "ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΤΗΚΕ ΣΤΟ Ε.Β.Ε.Π. Η ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ «ΙΠΠΟΔΑΜΕΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ» ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ. ΠΕΙΡΑΙΑΣ.

ΕΛΙΜΕ. (2020). *ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ*. Ανάκτηση ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 10, 2021, από ΕΝΩΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ: <https://www.elime.gr/index.php/2014-11-07-10-18-01>

ΕΠΕΤΕΙΑΚΟ ΕΤΟΣ ΘΕΡΜΟΠΥΛΕΣ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ 2020. (n.d.). Ανάκτηση 9 10, 2021, από thermopylaesalamis2020.gr: <https://www.thermopylaesalamis2020.gr/#intro>

ΗΝΩΜΕΝΑ ΕΘΝΗ. (2021). *ΣΤΟΧΟΙ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ*. Ανάκτηση ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 10, 2021, από ΗΝΩΜΕΝΑ ΕΘΝΗ: <https://unric.org/el/17-%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%87%CE%BF%CE%B9-%CE%B2%CE%B9%CF%89%CF%83%CE%B9%CE%BC%CE%B7%CF%83-%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CF%80%CF%84%CF%85%CE%BE%CE%B7%CF%83/>

ΘΟΥΚΥΔΙΔΗΣ, ΙΣΤΟΡΙΑΙ. (2012). *ΨΗΦΙΑΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΗΣ ΑΡΧΑΙΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ*. Ανάκτηση ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 10, 2021, από ΨΗΦΙΔΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΛΩΣΣΑ: https://www.greek-language.gr/digitalResources/ancient_greek/library/browse.html?text_id=73&page=45

ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ, Σ. (2021, ΜΑΪΟΣ 25). *ΑΝΑΣΑ ΣΤΗΝ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ*. Ανάκτηση ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 10, 2021, από Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ: <https://www.kathimerini.gr/culture/561375097/anasa-stin-ypovathmismeni-kynosoyra/>

ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ, Σ. (2021, ΑΠΡΙΛΙΟΣ 1). *Ο ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ "ΠΑΕΙ" ΤΑΜΕΙΟ*. Ανάκτηση ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 10, 2021, από Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ: <https://www.kathimerini.gr/culture/561314371/o-politismos-paei-tameio/>

ΚΑΡΑΜΑΝΩΦ, Μ. Θ. (2010). *ΤΑ ΟΡΙΑ ΤΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΕΩΝ, ΒΙΩΣΙΜΟ ΚΡΑΤΟΣ & ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΤΗΣΗ*. ΑΘΗΝΑ: ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΟΣ.

(1972). *ΚΛΑΣΣΙΚΟΣ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΣ Τ.Γ1. Στο ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΘΝΟΥΣ*. ΕΚΔΟΤΙΚΗ ΑΘΗΝΩΝ.

ΚΟΤΡΙΚΛΑ, Α. Μ. (2015). *ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ*. ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ www.kallipos.gr.

ΚΥΡΑΜΑΡΓΙΟΥ, Ε. (2021). *ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (15ος-20ός ΑΙ.) - ΤΕΚΜΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΤΟΥ ΠΕΡΑΙΑ- ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ*. Ανάκτηση ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 9, 2021, από ΕΘΝΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΕΡΕΥΝΩΝ: http://www.eie.gr/nhrf/institutes/inr/structure/sectionb2/section_b2tekmeria-drapetswna-gr.html

ΜΑΚΡΗΣ, Β. (2013, 10 21). *LIFO*. Ανάκτηση 9 24, 2021, από lifo.gr: <https://www.lifo.gr/culture/photography/mesa-sto-istoriko-ktirio-tis-kapnobiomihanias-kerani>

ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, Μ. Γ. (2010). *Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ 1834-1922*. Στο Γ. Α. ΣΤΑΪΝΧΑΟΥΕΡ, Μ. Γ. ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, & Β. ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, *ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ*. ΕΦΕΣΟΣ.

ΜΑΛΟΥΧΟΣ, Γ. Π. (2010). *ΜΙΚΗΣ ΘΟΕΔΩΡΑΚΗΣ 85 ΧΡΟΝΙΑ ΑΞΙΟΣ ΕΣΤΙ - ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟ ΣΤΗ ΧΡΕΟΚΟΠΙΑ*. ΑΘΗΝΑ: ΕΚΔΟΤΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ Π.ΚΥΡΙΑΚΙΔΗ.

ΜΗΧΑΝΗ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ. (2021). Ανάκτηση 9 24, 2021, από mixanitouxronou.gr: <https://www.mixanitouxronou.gr/i-krisimi-machi-tis-ilektrikis-sto-keratsini-pou-empodise-tou-germanous-na-vithisoun-sto-skotadi-tin-attiki-enopli-tou-elas-kokkinias-me-tin-voithia-stratioton-ke-katikon-trepoun-se-figi-tous-sampote/>

ΜΙΛΕΣΗΣ, Σ. (2017, 10 16). *PIREORAMA*. Ανάκτηση 9 24, 2021, από pireorama.blogspot.com: <http://pireorama.blogspot.com/2017/10/14-1944.html>

ΜΙΛΕΣΗΣ, Σ. (2018, 1 11). *ΚΑΝΑΛΙ 1*. Ανάκτηση 9 24, 2021, από kanaliena.gr: <https://kanaliena.gr/11-ianouariou-1944-o-fonikos-vomvardismos-tou-pirea/>

ΜΙΛΕΣΗΣ, Σ. Π. (2020, ΜΑΪΟΣ 2). *Η (ΣΥΝΤΟΜΗ) ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ*. Ανάκτηση ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 3, 2021, από <https://thisispiraeus.gr/i-syntomi-istoria-toy-peiraia/#>

ΜΙΛΕΣΗΣ, Σ. (2017, 3 4). *Στο ιερό της Βενδίδος Αρτέμιδος (οδός Βενδιδείου Καστέλλας)*. Ανάκτηση 9 10, 2021, από Pireorama ιστορίας και πολιτισμού: <http://pireorama.blogspot.com/2017/03/blog-post.html>

ΜΟΝΙΟΥΔΗ-ΓΑΒΑΛΑ, Δ. (2015). *Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΙΠΠΟΔΑΜΟ ΣΤΟΝ ΚΛΕΑΝΘΗ*. ΑΘΗΝΑ: ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ www.kallipos.gr.

ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ, Ν. (2021). *ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ*. ΑΘΗΝΑ: ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ .

ΜΩΡΑΙΤΗΣ, Κ. (2017, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 7). *ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΤΟΠΟΥ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΑ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑΣ*. Ανάκτηση ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 10, 2021, από CITYBRANDING.GR: https://www.citybranding.gr/2017/11/blog-post_7.html

NAT. (2021). *ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ*. Ανάκτηση ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 10, 2021, από NAT.GR: http://www.nat.gr/site/categories/nat/history_target.csp

ΟΛΠ ΑΕ. (2010). *"ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΑΚΤΗ ΠΕΙΡΑΙΑ" - ΕΚΘΕΣΗ ΣΥΝΟΔΕΥΟΥΣΑ ΤΗΝ ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ MASTER PLAN*. ΠΕΙΡΑΙΑΣ.

ΠΑΠΑΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ, Κ. (1886). *ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΘΝΟΥΣ* (Τόμ. Γ1). ΑΘΗΝΑ: ΑΝΕΣΤΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΟΥ.

ΠΑΥΛΙΔΗΣ, Σ. (Σκηνοθέτης). (1988). *Η ΑΠΟΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΒΟΥΡΛΩΝ* [Ταινία].

ΠΑΥΣΑΝΙΑΣ. (1992). *ΕΛΛΑΔΟΣ ΠΕΡΙΗΓΗΣΙΣ - ΑΤΤΙΚΑ*. ΑΘΗΝΑ: ΚΑΚΤΟΣ.

ΠΔ 27/7/1982. (1982, 8 27). *ΦΕΚ 410* . ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ.

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ. (2016, ΙΟΥΛΙΟΣ 7). ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΠΡΟΚΗΡΥΞΗΣ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΙΔΕΩΝ (ΑΔΑ:6Α1Ω7Λ7-5Κ4).

ΡΗΓΑΣ, Χ. Γ. (2015). *Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΟΥ ΕΦΙΑΛΤΗ*. ΕΛΕΥΣΙΣ.

ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ. (2008, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 21). *Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΚΚΕ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΚΙΝΗΜΑΤΟΣ*. Ανάκτηση ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 10, 2021, από ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ: <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=4865006>

ΣΙΔΕΡΗΣ, Θ. (2013, 3 29). *treno*. Ανάκτηση 9 24, 2021, από trenomag.wordpress.com: <https://trenomag.wordpress.com/2013/03/29/%CE%B7-%CE%B1%CE%B3%CE%B5%CF%84-%CE%B7%CF%81%CE%B1%CE%BA%CE%BB%CE%B7%CF%83-kai-ta-%CE%B5%CF%81%CE%B3%CE%BF%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%B9%CE%B1-%CF%86%CE%B1%CE%BD%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%BC%CE%B1%CF%84/>

ΣΙΔΕΡΗΣ, Θ. (2019, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 23). *ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ 1960: Η "ΜΑΧΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΚΑΣ"*. Ανάκτηση ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 10, 2021, από Η ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΚΤΩΝ: https://www.efsyn.gr/themata/istorika/220168_drapetsona-1960-i-mahi-tis-paragkas

ΣΤΑΪΝΧΑΟΥΕΡ, Γ. Α. (2010). *ΑΡΧΑΙΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗ ΚΑΙ ΤΟΥ ΙΠΠΟΔΑΜΟΥ*. Στο Γ. Α. ΣΤΑΪΝΧΑΟΥΕΡ, Μ. Γ. ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, & Β. ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, *ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ*. ΑΘΗΝΑ: ΕΦΕΣΟΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ.

ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, Β. (2010). Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΣΤΟΝ 20ό ΑΙΩΝΑ. Στο Γ. Α. ΣΤΑΪΝΧΑΟΥΕΡ, Μ. Γ. ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ, & Β. ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, *ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ*. ΕΦΕΣΟΣ.

ΤΣΟΚΟΠΟΥΛΟΣ, Β. (2008, ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 24). *ΤΑ "ΠΑΙΔΙΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ" ΑΝΑΖΗΤΟΥΝ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ*. Ανάκτηση ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 10, 2021, από ΤΟ ΒΗΜΑ:
<https://www.tovima.gr/2008/11/24/opinions/ta-paidia-toy-peiraia-anazitoyg-taytotita/>

ΤτΕ. (2017, ΑΠΡΙΛΙΟΣ 12). *ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ: 2016*. Ανάκτηση ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 10, 2021, από ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ:
<https://www.bankofgreece.gr/enimerosi/grafeio-typoy/anazhthsh-ehmerwsewn/enhmerwseis?announcement=d947169c-226a-41bf-adb8-defae1a34c7d>

ΤτΕ. (2020, ΑΠΡΙΛΙΟΣ 09). *ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ:2019*. Ανάκτηση ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 10, 2021, από ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ:
https://www.bankofgreece.gr/enimerosi/grafeio-typoy/anazhthsh-ehmerwsewn/enhmerwseis?announcement=44b35e5c-2345-4a6e-a59f-967f6694ac78#_ftn3

ΥΑ οικ.21745/1214/16-03-1987. (1987, 5 15). *ΦΕΚ Δ' 420* . ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ. (2021). *ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ ΚΑΙ ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑΣ "ΕΛΛΑΔΑ 2.0"*.

ΥΠΠΟΑ. (2020, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 16). *ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 10034/24.9.2020 ΕΡΩΤΗΣΗ (ΕΡ.Φ.:501/16-10-2020)*. Ανάκτηση ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 10, 2021, από ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ: https://www.hellenicparliament.gr/Koinovouleftikos-Elenchos/Mesa-Koinovouleutikou-Elegxou?pcm_id=38fb49fe-7321-4b31-aaf6-ac4400e047e3

ΥΠΠΟΑ. (2018, ΜΑΡΤΙΟΣ 27). ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΗ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 3230/6.2.2018 ΕΡΩΤΗΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ.

ΥΠΠΟΑ. (2019, ΙΟΥΛΙΟΣ). ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΕΝΑΛΙΩΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ ΣΤΟ ΚΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΣΙΛΟ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ.

ΥΠΠΟΑ. (2021, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 14). ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (MASTER PLAN) ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΟΛΠ) Α.Ε. (ΑΔΑ: 6ΧΜΔ4653Π4-Ζ1Ν). ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ.