



Τετάρτη στις 7:30 μ.μ.
28 ΙΟΥΝΙΟΥ 2017

*** ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ***

Σας περιμένουμε στην αίθουσα VALIS GRAND BALLROOM του Valis Resort Hotel, να συμμετέχετε στη σύσταση ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ για τη μαρίνα του Βόλου.

Κοιν.Σ.Επ.
VOLOS MARINA
GIAMAKOS ARCHITECTS

5.6.2017 Volos Marina Κοιν.Σ.Επ.

Η Ελλάδα είναι μια θαλασσινή χώρα. Ο Βόλος είναι συνδεδεμένος με το παγκοσμίως γνωστό μύθο της "Αργοναυτικής Εκστρατείας", τον Ιάσωνα και την "Αργώ", το πρώτο επώνυμο ελληνικό καράβι, τη "πασιμέλουσα" του Ομήρου, που είναι το έμβλημα της πόλης.

Από το 1987 διερευνάται συστηματικά (βλ. Παραρτήματα Τεύχους), η δημιουργία στο Βόλο μιας υπερτοπικής μαρίνας που να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες διεθνείς τάσεις ανάπτυξης (βλ. Κύπρο), που να ενισχύει την τοπική ταυτότητα και οικονομία, τον τουρισμό και τη φυσιογνωμία της πόλης και του Παγασητικού. Η αστοχία σε μεγάλες διεκδικήσεις της πόλης που θα οδηγούσαν σε ένα τέτοιο έργο, όπως το ιστιοπλοϊκό κέντρο για τους Ολ. Αγώνες, οι Μεσογειακοί Αγώνες, τοπικές πολιτικές, η κρίση που έθεσε τις δικές της προτεραιότητες, η δυσλειτουργία μέχρι χθες του αεροδρόμιου, συντέλεσαν στην καθυστέρηση μιας τέτοιας ανάπτυξης.

Το σχέδιο της μαρίνας που παρουσιάζεται είναι μια πρωτοβουλία του Αρχιτέκτονα Σωτήρη Γιαμάκου, έχει εκπονηθεί από το Αρχιτεκτονικό Γραφείο Γιαμάκου (2015) και εκχωρείται δωρεάν για την υλοποίηση, αποκλειστικά στη Volos Marina Κοιν.Σ.Επ., η οποία συστήνεται στο Βόλο, στις 28.6.2017.

Το έργο παρουσιάζεται στην ιστοσελίδα:

www.volos-marina.eu

Η πόλη του Βόλου

Ο Βόλος έχει από χρόνια αγκυλωθεί, στη μεγάλη του Βιομηχανική δομή του προηγούμενου αιώνα. Με τη κρίση εμφανίστηκε το πρόβλημα. Ως Πόλη-Λιμένας θα έπρεπε να διαθέτει δομές παραγωγής λιμενικών, ναυτιλιακών και τουριστικών δραστηριοτήτων. Να αποτελεί κόμβο επικοινωνίας μεταξύ των χερσαίων και θαλάσσιων δικτύων. Τις τρεις τελευταίες δεκαετίες θα έπρεπε να έχει εξελιχθεί σε “Επιχειρηματική Πόλη”, με έμφαση στο τεταρτογενή τομέα. Από την άλλη πλευρά η ανάδειξη της τουριστικής Βιομηχανίας δεν ήταν μια σαφής επιλογή της χώρας μας. Έτσι αργήσαμε περίπου τρεις δεκαετίες (Κ. Χλωμούδης, Παν/μιο Πειραιώς). Μια Πόλη-Λιμένας του 21 αιώνα, διακρίνεται από τη παγκόσμια διάστασή της, την οικουμενική της δικτύωση, το παγκόσμιο αστικό ανταγωνισμό, τη διάσταση των υπηρεσιών της και τη δυνατότητά της να υποδεχτεί νέες δραστηριότητες και πληθυσμούς.

Οι θέσεις ελλιμενισμού στην Ελλάδα είναι 0,5 ανά Km ακτογραμμής. Ο μέσος όρος των Χωρών της Μεσογείου της ΕΕ και της Τουρκίας είναι 8,9. Στόχος για την Ελλάδα σύμφωνα με τους Φορείς του Τουρισμού είναι μέχρι το 2020 να δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα 7.000 σκάφη από τα 2500 που είναι σήμερα!

Το πρόβλημα της ανεργίας και η δυναμική ενός Τουριστικού Λιμένα.

Τα τελευταία έτη η αποβιομηχάνιση της περιοχής, η μεγάλη ανεργία, η αδρανοποίηση σε νευραλγικούς τομείς όπως είναι η οικοδομική δραστηριότητα, σχετικές υπηρεσίες, η αγοραστική κίνηση κλπ, επιβάλουν πολιτικές τόνωσης στην οικονομία της ευρύτερης περιοχής. **Η μαρίνα του Βόλου δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την επιζητούμενη κινητοποίηση στους παραπάνω τομείς.**

Υπολογίζετε πως οι ετήσιες εισροές για τη πόλη από ένα τέτοιο έργο, που φέρνει εβδομαδιαία 16.000 νέους επισκέπτες, μπορεί να ξεπεράσουν τα 45εκ. € ανά έτος, ενώ εάν αξιοποιηθούν οι ευρύτερες δημοτικές ιδιοκτησίες με τη συμπερίληψή τους στο πρόγραμμα, τα έσοδα για τη πόλη μπορούν να φτάσουν και τα 100 εκ./έτος (Βλ. Τεύχος σελ. 177).

Ανάλογα είναι και τα έσοδα για την επένδυση. Ο Προϋπολογισμός του έργου (150 εκ) για το συνολικό πρόγραμμα που παρουσιάζουμε είναι ιδιαίτερα χαμηλός, καθώς η βασική υποδομή σε λιμενικά έργα, κυματοθραύστες, επιχώσεις, προσβάσεις κλπ είναι υλοποιημένη και ανενεργή εδώ και 30 χρόνια! Στο τεύχος παρουσιάζονται επιμερισμένοι προϋπολογισμοί κατά έργο, οι φάσεις ανάπτυξης και εναλλακτικές (Σελ. 183-189).

Το βασικό πρόγραμμα για τη μαρίνα ακολουθεί τις οδηγίες της PIANC και περιλαμβάνει 1500 θέσεις σκαφών στη θάλασσα και 500 στη στεριά. Στη στεριά οργανώνονται 17 ενότητες που περιλαμβάνουν Terminal Υποδοχής, Εμπορικό κέντρο και χώρο στάθμευσης, Ξενοδοχείο, Εκθεσιακό κέντρο, Πλατείες και χώρους ψυχαγωγίας (Πισίνες κλπ), Κτίριο Μαρίνας, το Μουσείο της “Αργούς”, Κτήριο πολιτισμού “Κενταύρων”, Ναυτικό Μουσείο, παραλία, Dry Dock, Ναυπηγοεπισκευαστικό κέντρο, εργαστήρια κλπ εγκαταστάσεις, που περιγράφονται αναλυτικά με προϋπολογισμούς και οικονομικά στοιχεία απόδοσης στο τεύχος της παρουσίασης.

Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στον υδροβιότοπο, την οικολογική του προστασία και αναβάθμιση, ενώ η μαρίνα συνολικά μπορεί να θεωρηθεί ως η πιο πράσινη μαρίνα της μεσογείου, με χαρακτηριστικά μαρίνας VIP που δεν υπάρχει σήμερα στο Αιγαίο.

Θέσεις εργασίας από τη μαρίνα του Βόλου

Στην Καταλονία, κάθε νέα θέση εργασίας σε μια μαρίνα δημιουργεί αντίστοιχα εννιά θέσεις

εργασίας στην αντίστοιχη τοπική οικονομία. Στη Βαρκελώνη ειδικότερα, για κάθε 100 νέες θέσεις σκαφών σε μαρίνες δημιουργούνται 4,4 νέες θέσεις εργασίας στη μαρίνα και 100 θέσεις εργασίας σε υποστηρικτικούς για το yachting κλάδους της τοπικής οικονομίας» (Oscar Siches, Διευθυντής και συνιδιοκτήτης της μαρίνας Pantalan del Mediterraneo στη Μαγιόρκα, μέλος του ICOMIA)

Στο Βόλο συνυπολογίζοντας τις περιφερειακές δραστηριότητες αναμένουμε 3000 νέες θέσεις εργασίας στη φάση λειτουργίας του έργου και 800 θέσεις στη φάση της κατασκευής. Αν υπολογίσουμε 6 επιβάτες / σκάφος με ναύλωση 170 ημερών επί 1000 σκάφη προκύπτουν 1 εκ. ημέρες διαμονής στη περιοχή μας, οι οποίες με μέσω όρο τα 100 ευρώ προσεγγίζουν σε εισροές 100.000.000 € / έτος.

Συνεργασίες αντί ιδιωτικοποιήσεις

Στη Τρίτη φάση του στρατηγικού της σχεδιασμού, η Volos Marina Κοιν.Σ.Επ. θα εμφανίσει τους μέχρι σήμερα ενδιαφερόμενους επενδυτές με συγκεκριμένο πλάνο συνεργασίας, ενώ όλες οι διαδικασίες θα υλοποιηθούν με προτεραιότητα το τοπικό δυναμικό και επιχειρήσεις, που όλες πρέπει να έχουν θέση στο πρόγραμμα.

Είναι γνωστό ότι η ανάγκη να εξευρεθούν πόροι από ιδιωτικοποιήσεις, ενέχουν το κίνδυνο στο να περάσουν νευραλγικοί τομείς μεγάλης απόδοσης σε ξένα χέρια. Οι τουριστικές εγκαταστάσεις, οι λιμενικές εγκαταστάσεις και οι μαρίνες είναι σίγουρα η πρώτη επιλογή σε όποιον θέλει να επενδύσει στην Ελλάδα. Η ζήτηση και το ενδιαφέρον είναι δεδομένα, ενώ είναι γνωστή η σημερινή πρακτική του ΤΑΙΠΕΔ.

Δεν προξενούν εντύπωση οι καθυστερήσεις και τα εμπόδια στις επενδύσεις αν αναλογιστούμε που οδηγούν οι παραπάνω επιλογές, αλλά και η αβεβαιότητα στη προσέλκυση επενδύσεων από το κλίμα που έχει διαμορφωθεί. Ότι συμβαίνει στη χώρα μας μπαίνει στο μικροσκόπιο αναλύσεων που επηρεάζουν τις αποφάσεις για επενδύσεις. Το φορολογικό πλαίσιο, η αξιολόγηση, η διαχείριση των κόκκινων δανείων, η τήρηση των διεθνών υποχρεώσεων, μέχρι και η εικόνα της τοπικής κοινωνίας, της τοπικής αγοράς και της τοπικής ανάπτυξης. Οι επενδύσεις που αστοχούν, οι τιμές κλπ. Παρόλα αυτά επενδύσεις είναι έτοιμες κάθε στιγμή να έρθουν, αν αναγνωρίσουν μια θετική εξέλιξη ανάπτυξης. Πρώτα οι αγορές κεφαλαίων βραχύχρονης απόδοσης, που ακολουθούν σχεδόν πάντα θεσμικοί επενδυτές. Στο Διεθνές περιβάλλον για επενδύσεις, αναγνωρίζεται ότι η Ελλάδα θα ήταν μια ελκυστική αγορά, αντίστοιχη της Ιταλίας, αν κατάφερνε να τα βρει στα παραπάνω βασικά.

Όσο δεν οριοθετείται ο σχεδιασμός ενός τέτοιου έργου όπως η μαρίνα του Βόλου, οι προϋποθέσεις υλοποίησης γίνονται δυσκολότερες, λαμβάνονται λανθασμένες αποφάσεις σε καίρια ζητήματα, τόσο για τις τοπικές κοινωνίες όσο και σε εθνικό επίπεδο. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι οι πρόσφατες ανακοινώσεις του ΟΛΒ για την ανάπτυξη του Λιμανιού, που πριν γίνει η διαβούλευση για τη μαρίνα του Βόλου, προχώρησε σε αποφάσεις που δεσμεύουν τη τοπική ανάπτυξη σε λάθος για την οικονομία κατευθύνσεις. Η μετακίνηση του σκραπ μπροστά στο πανεπιστήμιο και η προοπτική τοποθέτησης σταθμού εμπορευματοκιβωτίων σε ζωτικό για τη μαρίνα χώρο, καταστρέφουν το σχέδιο μας και τις αναμενόμενες ωφέλειες για τη πόλη.

Ο ρόλος της Volos Marina Κοιν.Σ.Επ.

Με την ισχύουσα κατάσταση δεν υπάρχει ένας μηχανισμός έξω από τον Δήμο, τον ΟΛΒ και το ΤΑΙΠΕΔ που να μπορεί πραγματικά να προχωρήσει στην υλοποίηση του σχεδίου της μαρίνας προς όφελος της πόλης. Ο Δήμος αποτυχαίνει ουσιαστικά να παρέμβει καθώς δεν έχει κυριότητα στο

θαλάσσιο χώρο που διαχειρίζεται ο ΟΛΒ και το ΤΑΙΠΕΔ, ενώ ο ΟΛΒ έχει δηλώσει αδυναμία στην εκτέλεση τέτοιου σχεδίου χωρίς τη συνδρομή ιδιώτη επενδυτή, αν και αφήνει ανοιχτή μια τέτοια περίπτωση. Το ΤΑΙΠΕΔ προσπαθεί να τηρήσει τις κυβερνητικές δεσμεύσεις. Ενδιάμεσα είναι το γνωστό δαιδαλώδες σύστημα εγκρίσεων το master plan κλπ.

Η ιδέα είναι να δημιουργηθεί ένας μηχανισμός διεκδίκησης, υλοποίησης και διαχείρισης, που να μπορεί να συγκεράσει τα προβλήματα προς όφελος του έργου, της τοπικής ανάπτυξης και οικονομίας, που να αξιοποιήσει το τοπικό δυναμικό σε όλες τις φάσεις του έργου, ευέλικτο σε κοινοπραξίες και διεκδικήσεις κεφαλαίων από διάφορες πηγές. Ένας μηχανισμός που να μπορεί να σταθεί με ίσους όρους απέναντι σε ξένες διεκδικήσεις – να θέτει όρους – να υλοποιήσει και να παραδώσει το έργο στην τοπική κοινωνία.

Η ειδοποιός διαφορά της Volos Marina Κοιν.Σ.Επ. από τους ανταγωνιστές της είναι ο κοινωνικός χαρακτήρας της εταιρείας που εστιάζει στα παρακάτω σημεία:

1. Δημιουργία θέσεων εργασίας στη πόλη του Βόλου που παρουσιάζει ιδιαίτερα υψηλούς δείκτες ανεργίας και η εκπαίδευση σχετικά.
2. Την αξιοποίηση του ειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού αλλά και επιχειρήσεων που κατέρρευσαν λόγω της κρίσης.
3. Την αξιοποίηση Ανθρώπων με αναπηρίες που ζουν στη Πόλη του Βόλου.
4. Ανάπτυξη κεφαλαίου με σκοπό την εξαγορά της εγκατάστασης σε όφελος της Πόλης του Βόλου.
5. Την τόνωση της τουριστικής Ανάπτυξης και τοπικής οικονομίας.
6. Την δημιουργία λιμενικής και όχι μόνο υποδομής Θαλασσίου Τουρισμού στην ευρύτερη περιοχή.
7. Η ανάπτυξη του Θαλασσίου Τουρισμού σε κύριο τομέα και ταυτότητα της Πόλης του Βόλου.

Στη Volos Marina Κοιν.Σ.Επ. μπορεί να συμμετέχει ολόκληρη η πόλη του Βόλου. Υποχρεωτική προϋπόθεση κατά νόμο είναι η καταβολή 100 € για τα μέλη με δικαίωμα ψήφου, ενώ για την ευρύτερη συμμετοχή προβλέπεται η ομάδα "Φίλοι της Volos Marina Κοιν.Σ.Επ." με συμμετοχή 10 € και δωρεάν οι εθελοντές της Volos Marina Κοιν.Σ.Επ.

Πρόθεσή μας είναι κάθε εγκατάσταση που θα υλοποιείται, μετά την αποεπένδυση, να παραδίδεται στελεχωμένη στον αντίστοιχο ΟΤΑ, όπως κάτι αντίστοιχο έγινε με το Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος.

Σκοπός και δραστηριότητες της Volos Marina Κοιν.Σ.Επ.

Η Volos Marina Κοιν.Σ.Επ. έχει σκοπό την ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού στη Μαγνησία, την Διεκδίκηση, Υλοποίηση, διεθνή προβολή και Διαχείριση της Μαρίνας στο Βόλο, όπως περιγράφεται στο συνημμένο Τεύχος Παρουσίασης, αλλά και άλλων τόπων Θαλάσσιου τουρισμού στα όρια της περιφέρειας Θεσσαλίας.

Ως Θαλάσσιος Τουρισμός ορίζονται γενικά οι προσανατολισμένες τουριστικές επαγγελματικές δραστηριότητες που εκτελούνται στη θάλασσα με πλοία και άλλα μέσα, καθώς και άλλες επαγγελματικές δραστηριότητες που υποστηρίζουν αυτές τις δραστηριότητες σε στεριά και θάλασσα.

Συναφείς επαγγελματικές δραστηριότητες είναι :

- Επενδύσεις και επιχειρήσεις με γιοτ (Θαλάσσιες περιηγήσεις, ενοικιάσεις σκαφών αναψυχής)
- Μαρίνες - Επενδύσεις και επιχειρήσεις Τουριστικών Λιμένων και Θαλάσσιας δραστηριότητας.
- Οργάνωση ακτών και εγκαταστάσεις για θαλάσσια δραστηριότητα
- Οι λειτουργίες Cruiser και τα δρομολόγια των πλοίων
- Οι πωλήσεις και υπηρεσίες Υλικών και προϊόντων Yacht
- Οι καθημερινές λειτουργίες σκαφών αναψυχής
- Επιχειρήσεις ενοικιάσεων
- Καταδυτικός τουρισμός και επιχειρήσεις θαλασσίων σπορ
- Βιομηχανία Yacht και επιχειρήσεις νεωλκείων

Ο θαλάσσιος τουρισμός κατηγοριοποιείται επίσης από τα χαρακτηριστικά της δραστηριότητας (πχ. Yachtig, θαλάσσια σπορ, κλπ), τα χαρακτηριστικά της πλεύσης (πχ. ανοιχτή θάλασσα, κρουαζιέρα, Regatta) κλπ.

Ιδιαίτερα για τις μαρίνες περιλαμβάνονται όλες εκείνες οι συναφείς χρήσεις που καταρτίζουν διεθνείς προδιαγραφές όπως της (PIANG βλ τεύχος σελ. 78), αλλά και χρήσεις που αποτελούν πλέον διεθνή πρακτική σε αυτούς τους χώρους, όπως είναι τα ξενοδοχεία, μουσεία, εκθεσιακοί χώροι κλπ. που εγκρίνονται στα ΦΕΚ για τη χωροθέτηση των Τουριστικών Λιμένων Αναψυχής.

Φάσεις Υλοποίησης

Για την επίτευξη του παραπάνω σκοπού ανάπτυξης, προβλέπονται οι παρακάτω δραστηριότητες κατά Φάση:

- 1 Φάση: Ίδρυση της Volos Marina Κοιν.Σ.Επ.
- 2 Φάση: Συμφωνία για ΣΔΙΤ ή άλλη συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς.
- 3 Φάση: Κοινοπραξίες - Εμφάνιση επενδυτικού κεφαλαίου δεδομένης της διαχείρισης (συνεργάτες επενδυτές και ευρωπαϊκά προγράμματα).
- 4 Φάση: Διαδικασία χωροθέτησης, ΦΕΚ, δημιουργία ΣΔΙΤ, άδειες έργων.
- 5 Φάση: Διαδικασίες για τη κατασκευή - κατασκευή του έργου.
- 6 Φάση: Λειτουργία της Μαρίνας του Βόλου και ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού στην ευρύτερη περιοχή.

Τοπικοί κοινωνία – Ασπίδα προστασίας του έργου

Με δεδομένη τη βραδύτητα στη λειτουργία της Δικαιοσύνης στην Ελλάδα, πρέπει να είναι κανείς πολύ προσεκτικός και μεθοδικός για να φέρει σε πέρας τη γραφειοκρατία τέτοιων έργων και να αποφύγει τον μακρύ δρόμο των δικαστηρίων. Γνωρίζουμε πολύ καλά αυτές τις απρόβλεπτες καταστάσεις και ο μόνος τρόπος να διασφαλιστεί το αποτέλεσμα είναι η εμμονή στις διαδικασίες. Δεν είναι καθόλου εύκολο και απαιτείται η θετική στήριξη της τοπικής κοινωνίας.

Τα μέλη, οι Φίλοι και εθελοντές θα ενημερώνονται διαδικτυακά από την ιστοσελίδα της Volos Marina Κοιν.Σ.Επ.: www.volos-marina.eu