



# Θαλάσσιες μεταφορές

Περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης. Οι θαλάσσιες μεταφορές στη Μεσόγειο αλλά και στις ελληνικές θάλασσες έχουν αυξηθεί, ακολουθώντας τις τάσεις που υπάρχουν διεθνώς στις μεταφορές. Στην Ελλάδα λειτουργούν σημαντικά λιμάνια και μεγάλο κομμάτι της οικονομίας της χώρας εξαρτάται άμεσα από τις θαλάσσιες μεταφορές. Επιπλέον, το Αιγαίο αποτελεί ένα πολυσύχναστο πέρασμα από και προς τη Μαύρη Θάλασσα.



© F. Bassemayousse

Στην Ελλάδα υπάρχουν περισσότερα από 100 κατοικήσιμα νησιά και περίπου 900 λιμάνια και λιμενικές εγκαταστάσεις. 22 από αυτά χαρακτηρίζονται ως διεθνή, καθώς ετησίως διακινούν είτε πάνω από 1,5 εκ. τόνους εμπορευμάτων ή περισσότερους από 200.000 επιβάτες. Τα περισσότερα ελληνικά λιμάνια συνδυάζουν επιβατική και εμπορευματική κίνηση.

Η ακτοπλοΐα, μοναδική γραμμή σύνδεσης πολλών νησιών με την ηπειρωτική χώρα αλλά και μεταξύ τους,

επηρεάζει συνολικά πάνω από το 10% των Ελλήνων. Η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών για τη βιωσιμότητα των νησιωτικών περιοχών είναι μεγάλη καθώς:

- το 95% του συνολικού αριθμού επιβατών που διακινούνται είναι Έλληνες πολίτες
  - το 25% των εμπορευμάτων που διακινούνται στο εσωτερικό της χώρας ξεκινούν από ελληνικούς προορισμούς.
- Συνολικά, οι θαλάσσιες μεταφορές και οι συνοδευτικοί κλάδοι δημιουργούν προστιθέμενη αξία ίση με 3,2% του ΑΕΠ, κατατάσσοντας την Ελλάδα στην 6η θέση στην Ευρώπη.



## Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία

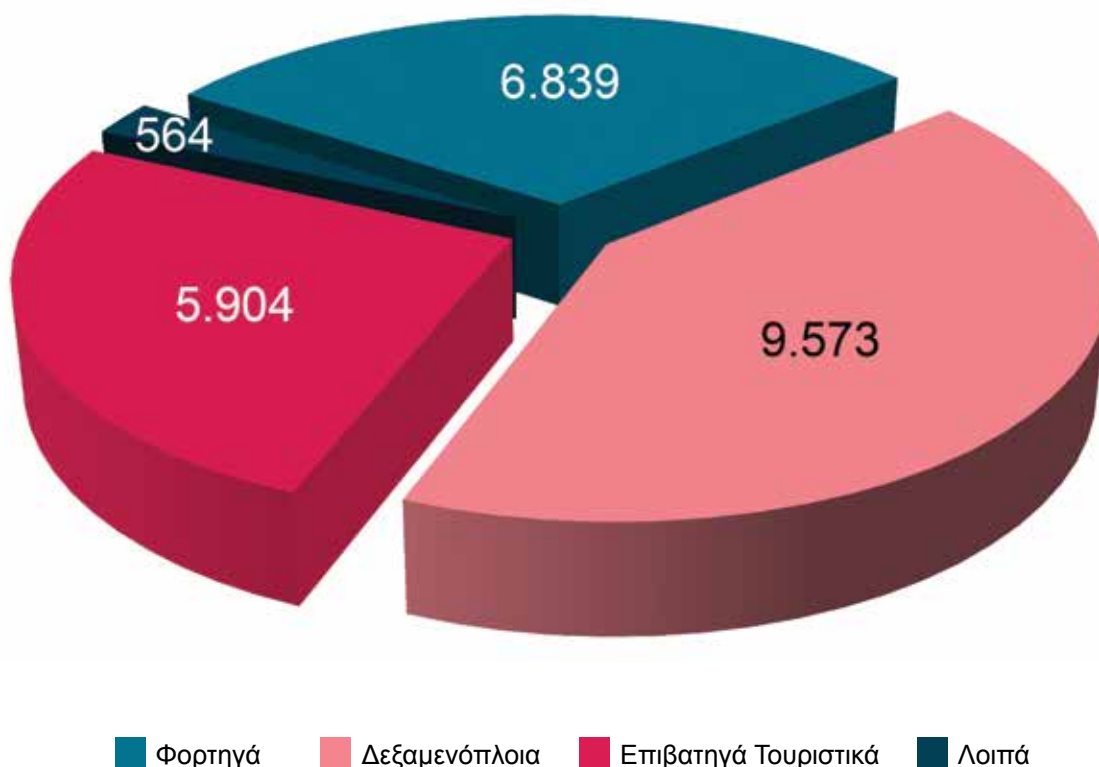
Οι έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν περισσότερα από 4.000 φορτηγά πλοία, εκ των οποίων τα 3.760 ποντοπόρα. Με βάση τη χωρητικότητά του ο ελληνόκτητος στόλος ηγείται της παγκόσμιας ναυτικής αγοράς. Αν λάβουμε υπόψη μόνο τον υπό ελληνική σημαία στόλο, η Ελλάδα καταλαμβάνει την όγδοη θέση στον κόσμο με πλοία συνολικής χωρητικότητας 32.048.052 Gt καθώς μόνο το 22% της διαθέσιμης χωρητικότητας εκτοπίσματος βρίσκεται υπό ελληνική σημαία, τάση που παρουσιάζεται και σε άλλες ανεπτυγμένες χώρες.

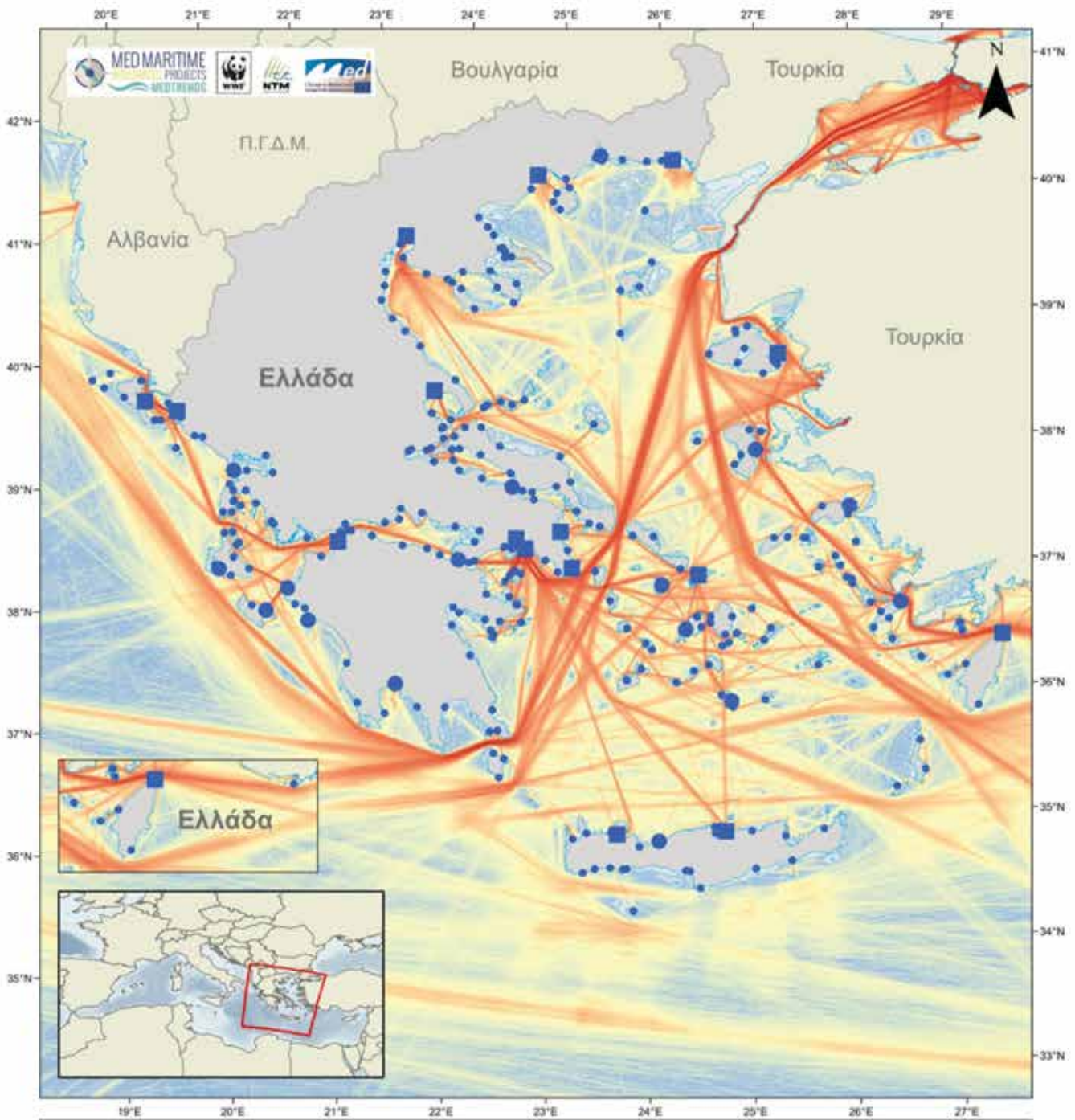
Η ελληνική ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία δραστηριοποιείται στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο και εξυπηρετεί με ποσοστό άνω του 95% της χωρητικότητας του στόλου της τις μεταφορικές ανάγκες τρίτων χωρών (cross-trade)

## Απασχόληση

Ανεξαρτήτως σημαίας, στα συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα πλοία απασχολούνται 22.880 ναυτικοί. Σημαντική ομάδα απασχολούμενων στις μεταφορές είναι όμως και οι εργαζόμενοι στα λιμάνια: Ενδεικτικά, στο λιμάνι του Πειραιά απασχολούνται περίπου 1.100 εργαζόμενοι.

Κατανομή απασχολούμενων ναυτικών ανά κατηγορία πλοίου





## Θαλάσσιες μεταφορές - Όλα τα σκάφη

### Όλα τα σκάφη

Πυκνότητα διαδρομών των σκαφών (2014)

Συνολικός αριθμός σκαφών: 125 943

Παραβολή / Λογαριθμική κλίμακα



\*σε 1 ρικελ από 1X1 Km

Πηγή: Χάρτες πυκνότητας AIS από technology for nature

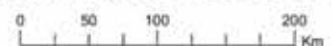
**navama**

### Λιμένες

- Διεθνείς
- Εθνικοί
- Τοπικοί

Πηγή: Υπουργείο Παραγωγικής Ανασυγκρότησης - Περιβάλλοντος & Ενέργειας

Σχεδιασμός και παραγωγή: WWF Ελλάς - Δ+Δ  
Σύστημα Αναφοράς - Προβολή: ETRS 1989 LAEA

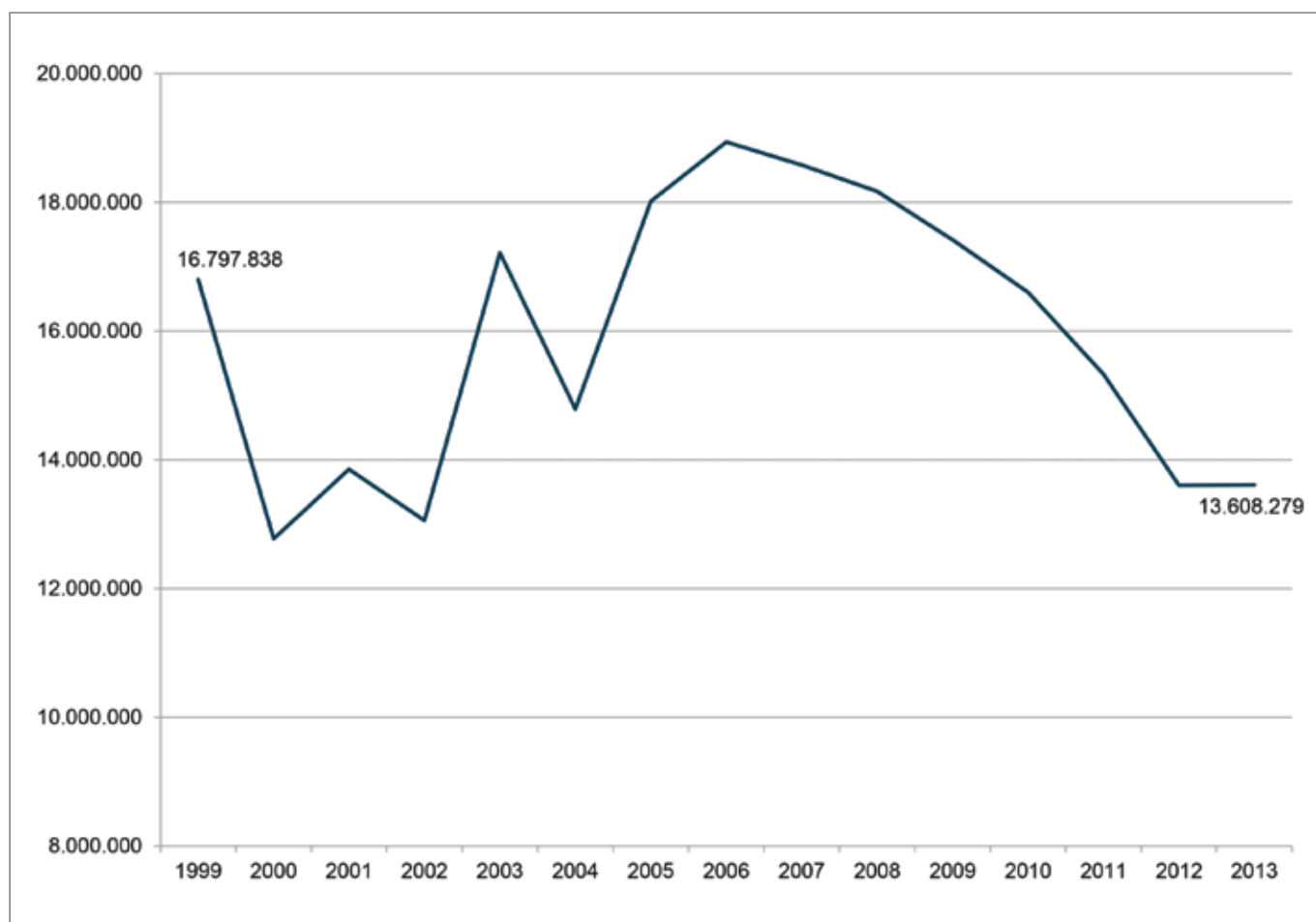




## Επιβατική κίνηση και λιμάνια

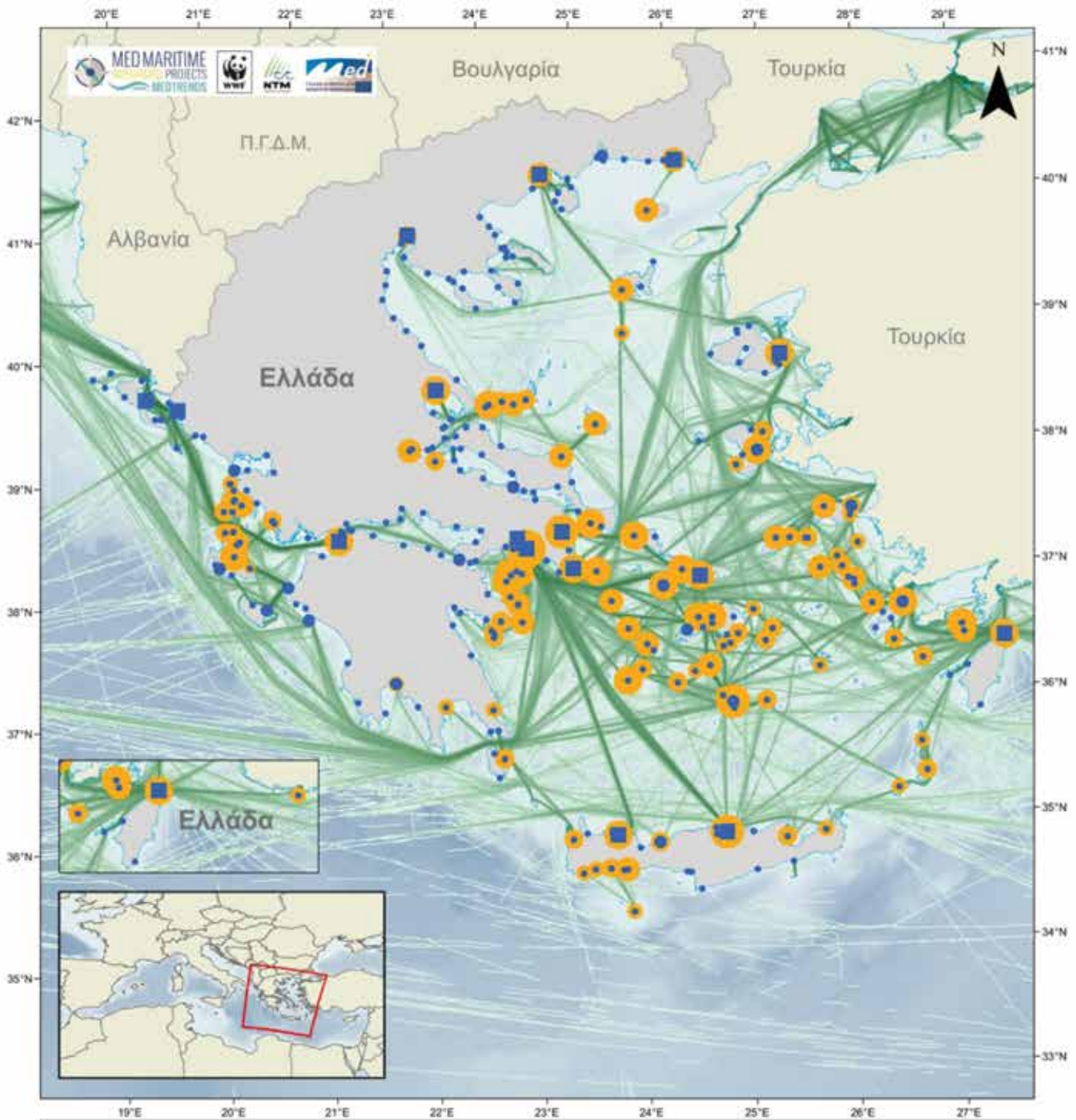
Τα ελληνικά λιμάνια το 2013 εξυπηρέτησαν 13.608.279 επιβάτες (εκτός πορθμείων). Η επιβατική κίνηση χαρακτηρίζεται από εποχικότητα, με εμφανή αύξηση της κίνησης το καλοκαίρι, ιδιαίτερα προς τουριστικούς νησιωτικούς προορισμούς. Διάφορα λιμάνια, ιδίως σε μικρά νησιά των Κυκλάδων, παρουσιάζουν το άνω του 80% της κίνησής τους θερινούς μήνες.

Συνολική\* επιβατική κίνηση στο διάστημα 1999-2013



\* Η κίνηση δεν περιλαμβάνει τα πορθμεία

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ



## Θαλάσσιες μεταφορές - Επιβατική κίνηση

### Επιβατηγά πλοία

Πυκνότητα διαδρομών των σκαφών (2014)

Συνολικός αριθμός σκαφών: 125 943

Προβολή / Λογαριθμική κλίμακα

Υψηλή **Max = 35 402\***



Χαμηλή

\*σε 1 ρίχλι από 1X1 Km

Πηγή: Χάρτες πυκνότητας AIS από technology for nature

**navama**

Πηγές: Υπουργείο Παραγωγικής Ανασυγκρότησης - Περιβάλλοντος & Ενέργειας  
Ελληνική Στατιστική Αρχή

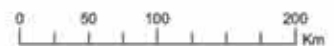
### Λιμένες

- Διεθνείς
- Εθνικοί
- Τοπικοί

### Επιβατική κίνηση ανά λιμένα (2013)

- |  |   |
|--|---|
| <span style="color: orange;">●</span> 370 - 1 000      | <span style="color: orange;">●</span> 100 001 - 500 000     |
| <span style="color: orange;">●</span> 1 001 - 10 000   | <span style="color: orange;">●</span> 500 001 - 1 000 000   |
| <span style="color: orange;">●</span> 10 001 - 50 000  | <span style="color: orange;">●</span> 1 000 001 - 3 633 751 |
| <span style="color: orange;">●</span> 50 001 - 100 000 |   |

Σχεδιασμός και παραγωγή: WWF Ελλάς - Δ+Δ  
Σύστημα Αναφοράς - Προβολή: ETRS 1989 LAEA

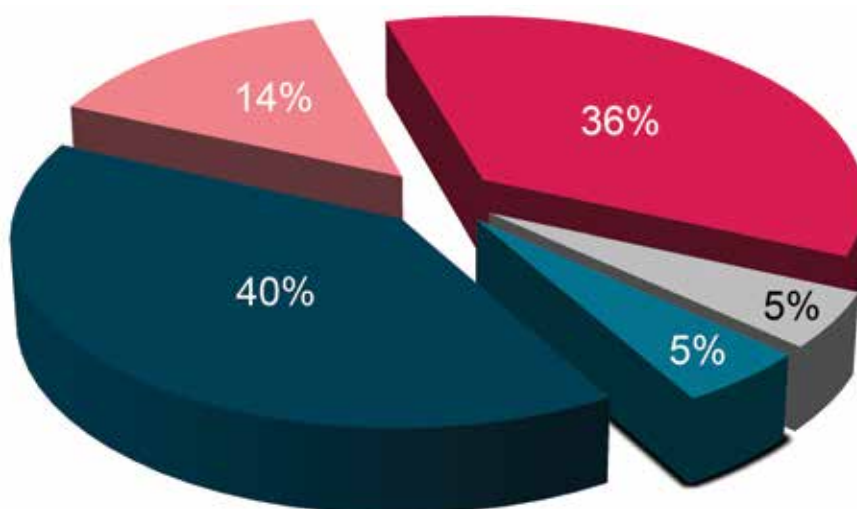




## Εμπορευματική κίνηση και λιμάνια

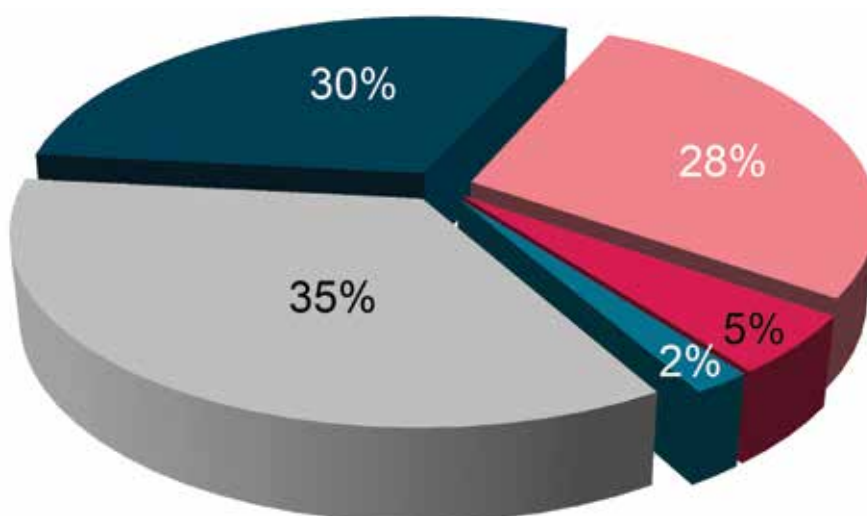
Εμπόριο με το εξωτερικό καταγράφεται σε 62 λιμάνια. Σε 203 λιμάνια καταγράφεται εμπορευματική κίνηση προς το εσωτερικό μικτού βάρους φορτίων 59.456.182 τόνων.

### Κατηγορίες φορτίου εξωτερικού εμπορίου



- Υγρό φορτίο χύμα
- Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια
- Άλλα γενικά φορτία
- Ξηρό φορτίο χύμα
- Φορτίο σε Ro/Ro

### Κατηγορίες φορτίου εσωτερικού εμπορίου



- Υγρό φορτίο χύμα
- Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια
- Άλλα γενικά φορτία
- Ξηρό φορτίο χύμα
- Φορτίο σε Ro/Ro

**Η συνολική κίνηση εμπορευματικού φορτίου έχει κινηθεί ελαφρώς ανοδικά μέσα στο διάστημα 2004–2012, κυρίως λόγω της αύξησης του εξωτερικού εμπορίου.**

### **Υγρό φορτίο χύμα**

Αφορά στα πετρελαιοειδή, φυσικό αέριο, και σε μικρότερο ποσοστό χημικά προϊόντα. Στις ελληνικές θάλασσες διακινείται μεγάλο ποσοστό του μεσογειακού εμπορίου πετρελαιοειδών ανάμεσα στα λιμάνια της βόρειας Αφρικής, του Περσικού Κόλπου μέσω της διώρυγας του Σουέζ, της Μαύρης Θάλασσας και των υπόλοιπων λιμανιών της Μεσογείου.

### **Φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια**

Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στα εμπορεύματα εξωτερικού παρουσίασε αύξηση 111% το 2004-2013 με βασικό λιμάνι διακίνησης τον Πειραιά (94% των διακινήθων φορτίων). Στο εσωτερικό, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ανέρχεται σε 2.776.388 τόνους μικτού βάρους φορτίου.

### **Φορτίο σε Ro/Ro (οχηματαγωγά)**

Αφορά κυρίως το εσωτερικό εμπόριο (20.800.554 τόνοι μικτού βάρους φορτίου) αλλά υπάρχουν και μετακινήσεις μεταξύ Ελλάδας-Ιταλίας όπου από τα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας διακινούνται 4.779.867 τόνοι μικτού βάρους φορτίου.

### **Φορτίο ξηρό χύμα**

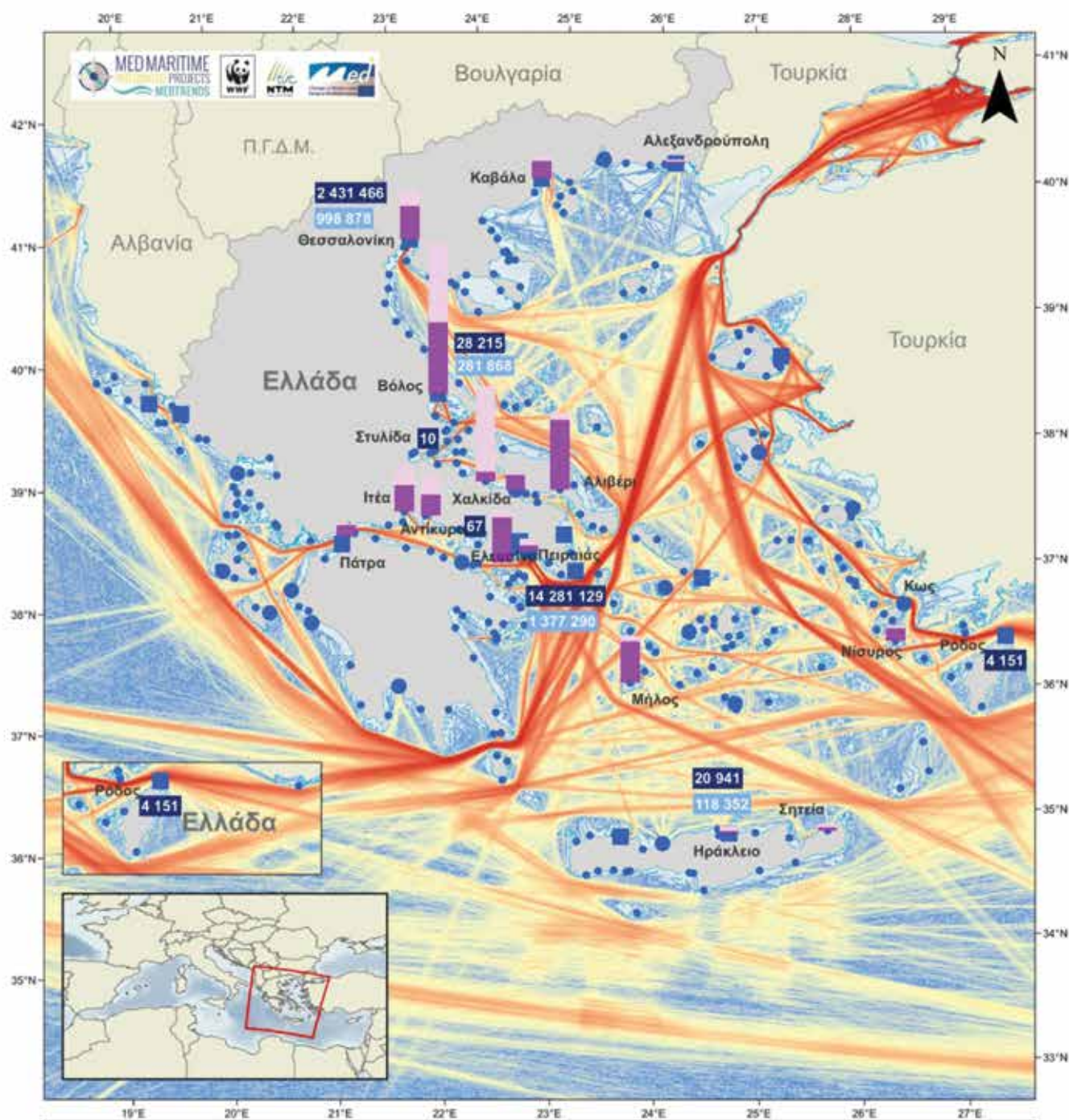
Ιδιαίτερη θέση κατέχουν λιμάνια σε περιοχές εξόρυξης και επεξεργασίας μεταλλευμάτων και πετρωμάτων, όπως η Μήλος, η Λάρυμνα, η Νίσυρος, η Καβάλα κ.ά.



Εμπορευματοκιβώτια σε λιμάνι της Ιταλίας © Eduard Parker WWF



# Θαλάσσιες μεταφορές



## Θαλάσσιες μεταφορές - Εμπορευματική κίνηση

### Φορηγά πλοία

#### Πυκνότητα διαδρομών των σκαφών (2014)

Συνολικός αριθμός σκαφών: 12 742

Προβολή / Λογαριθμική κλίμακα

Υψηλή **Max = 26 024\***



Χαμηλή

\*σε 1 ρικέι από 1X1 Km

Πηγή: Χάρτες πυκνότητας AIS από technology for nature

navama

### Λιμένες

■ Διεθνείς

● Εθνικοί

• Τοπικοί

### Κίνηση εμπορευμάτων ανά λιμάνι (τόνοι)

■ 1 700 000

■ 1 000 000

■ 1 000 000

■ Χύδην φορτίο - διεθνής κίνηση

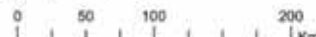
■ Χύδην φορτίο - εθνική κίνηση

■ Εμπορευματοκιβώτια - διεθνής κίνηση

■ Εμπορευματοκιβώτια - εθνική κίνηση

Σχεδιασμός και παραγωγή: WWF Ελλάς - Δ+Δ  
Σύστημα Αναφοράς - Προβολή: ETRS 1989 LAEA

Πηγές: Υπουργείο Παραγωγικής Ανασυγκρότησης - Περιβάλλοντος & Ενέργειας  
Ελληνική Στατιστική Αρχή







© Eduard Parker WWF

## Τάσεις

Στη Μεσόγειο οι τάσεις είναι αυξητικές τόσο για τη δυναμικότητα μεταφοράς όσο και το μέγεθος των πλοίων. Μεγάλα έργα όπως η δεύτερη διώρυγα στο Σουέζ και τα σχέδια για διώρυγα στον Βόσπορο αναμένεται να εντείνουν περισσότερο αυτές τις ήδη αυξητικές τάσεις. Η οικονομική κρίση έχει επηρεάσει ωστόσο και τη ναυτιλία, ενώ καθοριστική είναι και η κοινωνική σταθερότητα, η οποία επηρεάζει το εμπόριο ανάμεσα στις χώρες της Μεσογείου.

## Επιβατική κίνηση

Η επιβατική κίνηση στην Ελλάδα συνδέεται άμεσα με την τουριστική κίνηση. Η σταθεροποίηση των τελευταίων χρόνων αναμένεται να συνεχιστεί, καθώς η πρωτική τάση του εγχώριου τουρισμού θα ισοσκελίζεται από την τάση αύξησης του τουρισμού από το εξωτερικό. Στις λιμενικές υποδομές της χώρας έρχεται πλέον να προστεθεί και η νέα κατηγορία των υδατοδρομίων.

## Εμπορευματική κίνηση

### Υγρό φορτίο χύμα

Σε επίπεδο transit οι μετακινήσεις τάνκερ προβλέπεται να αυξηθούν στην ανατολική Μεσόγειο, λόγω των νέων ροών μετακινήσεων για τα πετρελαιοειδή από την περιοχή της Κασπίας, της ανάπτυξης νέων αγωγών ή και διεύρυνσης της δυναμικότητας των υφιστάμενων και της ανάπτυξης μεταφορών με LNG.

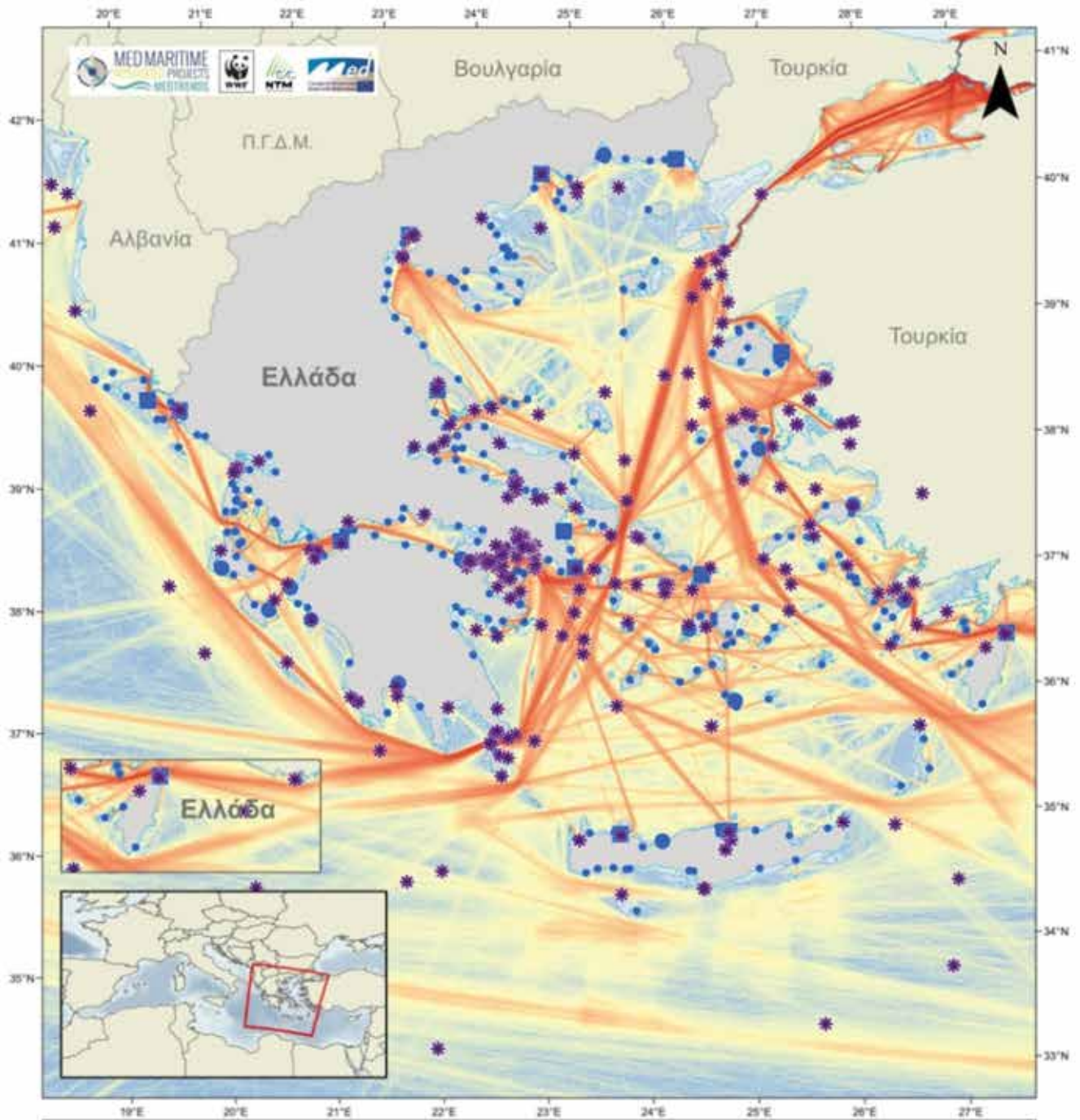
### Ξηρό φορτίο

Η παρουσία της COSCO στον λιμένα εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά έχει ήδη δημιουργήσει νέα δεδομένα και αναμένεται να αυξήσει τη δυναμικότητα του λιμένα. Σε σενάρια αυξημένων ροών σε επίπεδο transit οδηγούν τόσο η επέκταση της διώρυγας του Σουέζ όσο και ο σχεδιασμός των «θαλάσσιων λεωφόρων» ως κομμάτι του ευρωπαϊκού δικτύου TEN-T.



## Επιπτώσεις και κίνδυνοι για την Καλή Περιβαλλοντική Κατάσταση

Χαρακτηριστικά ποιοτικής περιγραφής	Επιπτώσεις από τις θαλάσσιες μεταφορές	Μελλοντικές τάσεις
Βιοποικιλότητα	Τραυματισμοί και θνησιμότητα πτεροφαλαινών και φυσητήρων λόγω συγκρούσεων με εμπορικά σκάφη. Εισαγωγή στο θαλάσσιο περιβάλλον ρυπογόνων και τοξικών ουσιών, απόρριψη στερεών και υγρών αποβλήτων και εισαγωγή μη αυτόχθονων ειδών.	
Ξενικά είδη	Το 28% των ξενικών οργανισμών στη Μεσόγειο θάλασσα εισάγεται και διασπείρεται μέσω του θαλάσσιου έρματος.	
Εμπορικός εκμεταλλεύσιμα αλιεύματα	Ρύπανση και εισαγωγή ξενικών ειδών που ασκούν σημαντικές πιέσεις στα εμπορικά αλιεύματα, ιδιαίτερα όταν αυτές συνδυάζονται με την υπεραλίευση.	
Τροφικά πλέγματα	Αποδιοργάνωση των τροφικών πλεγμάτων από τη ρύπανση ή/και την εισαγωγή ξενικών ειδών.	
Ευτροφισμός	Υγρά απόβλητα των πλοίων που αποβάλλονται στη θάλασσα, συνήθως με μικρούς σχετικά περιορισμούς.	
Υδρογραφικό καθεστώς	Επέκταση της τεχνητής γης και σφράγισμα εδαφών λόγω κατασκευής λιμανιών και της συνακόλουθης δόμησης και επέκτασης υποδομών και δικτύων. Γεωμορφολογική μεταβολή και διάβρωση των ακτών σε περιπτώσεις ελλειμματικού σχεδιασμού και λανθασμένης χωροθέτησης.	
Ρυπογόνες ουσίες	Βιοκτόνες βαφές χρησιμοποιούνται για την επένδυση των υφάλων των πλοίων, ρυπογόνες ουσίες από απώλειες φορτίου κατά τη φορτοεκφόρτωση, κατάλοιπα καθαρισμών δεξαμενών φορτίων, μείγματα μηχανοστασίου, κατάλοιπα καυσίμων, αποχετευτικά και μη ύδατα, θαλάσσιο έρμα. Ρύπανση στις περιπτώσεις θαλάσσιων ατυχημάτων. Επιβάρυνση του περιβάλλοντος εξαιτίας των αέριων ρύπων των πλοίων.	
Ρυπογόνες ουσίες σε ψάρια & άλλα θαλάσσια τρόφιμα	Βιοσυσσώρευση σε αλιεύματα που καταναλώνονται από τον άνθρωπο ρυπογόνων ουσιών που οφείλονται στις θαλάσσιες μεταφορές.	
Απορρίμματα στη θάλασσα	Δημιουργία υπολογίσιμων ποσοτήτων στερεών απορριμμάτων.	
Ενέργεια και θόρυβος	Θόρυβος, θαλάσσια κυκλοφοριακή κίνηση και κατασκευή πλωτών και χερσαίων δομών διαταράσσουν τη διατροφή, αναπαραγωγή και διαβίωση των άγριων πληθυσμών.	



## Θαλάσσιες μεταφορές - Ναυτιλιακά ατυχήματα

**Όλα τα σκάφη**  
**Πυκνότητα διαδρομών των σκαφών (2014)**  
 Συνολικός αριθμός σκαφών: 125 943  
 Προβολή / Λογαριθμική κλίμακα



\*σε 1 ρικελ από 1Χ1 Km  
 Πηγή: Χάρτες πυκνότητας AIS από technology for nature

**navama**

### Λιμένες

- Διεθνείς
- Εθνικοί
- Τοπικοί

Πηγή: Υπουργείο Παραγωγικής  
 Ανασυγκρότησης -  
 Περιβάλλοντος & Ενέργειας

### Ναυτιλιακά ατυχήματα από το 1977

- ✱ Αναφερόμενα ατυχήματα
- Πηγή: REMPEC 2014

Σχεδιασμός και παραγωγή: WWF Ελλάς - Δ+Δ  
 Σύστημα Αναφοράς - Προβολή: ETRS 1989 LAEA





© Andrea Bonetti / WWF Ελλάς

### Διάδραση με άλλους τομείς

Η θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και ο θόρυβος και η εισαγωγή ξενικών ειδών επηρεάζουν τη θαλάσσια και την παράκτια βιοποικιλότητα, και με αυτόν τον τρόπο την αλιεία και τον τουρισμό.

Οι αυξανόμενες δραστηριότητες στη θάλασσα, όπως τα θαλάσσια αιολικά πάρκα ή οι πλατφόρμες άντλησης πετρελαίου, αυξάνουν τους κινδύνους ατυχήματος. Επίσης στους λιμένες που είναι μικτοί και στους οποίους διεξάγονται και άλλες δραστηριότητες, όπως αλιεία ή πλεύση τουριστικών σκαφών, υπάρχουν αυξημένες πιθανότητες να προκληθούν ατυχήματα.



© Γιώργος Παξιμάδης / WWF Ελλάς

## Προτάσεις WWF

### Ανάπτυξη της βιώσιμης ναυτιλίας στη Μεσόγειο με:

- Αποτελεσματικότερη πρόληψη των ατυχημάτων με καλύτερο έλεγχο και ανάληψη ευθύνης από τις χώρες όπου ανήκουν τα σκάφη σε συνδυασμό με καλύτερο έλεγχο στα λιμάνια και αυξημένο επίπεδο ετοιμότητας.
- Επικύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για τον έλεγχο και τη διαχείριση του θαλασσιού έρματος και των ιζημάτων των πλοίων (Ballast Water Convention) από όλες τις μεσογειακές χώρες. Επιπλέον, καθώς η προσκόλληση στα ύφαλα θαλάσσιων οργανισμών είναι ένας επιπλέον σημαντικός τρόπος διασποράς ξενικών ειδών, το WWF καλεί όλες τις μεσογειακές χώρες να ακολουθούν τις σχετικές οδηγίες του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (IMO) με στόχο μια μελλοντική Οδηγία.
- Πιστή εφαρμογή των οδηγιών του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας για τον θόρυβο, από όλες τις μεσογειακές χώρες και με απώτερο στόχο την επίσημη θεσμοθέτηση αυτών.
- Μείωση των απορριμμάτων μέσω της δημιουργίας εγκαταστάσεων ανακύκλωσης στα πλοία αλλά και της ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των επιβατών ώστε να μην πετάνε τα άχρηστα αντικείμενα στη θάλασσα.
- Θεσμοθέτηση της Μεσογείου θάλασσας ως περιοχής ελέγχου περιοχών θείου (SECA) με τις κατάλληλες διαδικασίες επιβολής.

### Λιμάνια

- Περιορισμός της χωρικής ανάπτυξης κι επέκτασης των βιομηχανικών λιμένων και άλλων εγκαταστάσεων, με έμφαση στην αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών και συνεκτίμηση των σωρευτικών επιπτώσεων στον παράκτιο χώρο.
- Κατά κανόνα εφαρμογή της οικοσυστημικής προσέγγισης στη διαχείριση των λιμένων.
- Βελτίωση των υποδομών υποδοχής λυμάτων και στερεών αποβλήτων.
- Διαχείριση της ιλύος με έμφαση στην ανακύκλωση παρά στην απόρριψη.
- Υιοθέτηση αυστηρών κανόνων για τα βυθοκορήματα και τους χώρους απόθεσης.
- Συνεργασία και εξειδίκευση, σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, αντί για την ανάπτυξη ανταγωνιστικών λιμένων πολλαπλών χρήσεων.
- Χωροθέτηση και λειτουργία των λιμένων με σεβασμό στην περιβαλλοντική νομοθεσία, τους προστατευόμενους φυσικούς οικοτόπους και τις ανάγκες των προστατευόμενων ειδών (π.χ. παραλίες ωτοκίας, σπήλαια, κλπ.).
- Παροχή ρεύματος σε σκάφη στα λιμάνια, ώστε να μειώνονται οι εκπομπές ρύπων από τη λειτουργία των μηχανών τους.

# 100

Το WWF αγωνίζεται για την προστασία του περιβάλλοντος σε 6 ηπείρους και σε περισσότερες από 100 χώρες.

# 1961

Το WWF ιδρύθηκε το 1961 στην Ελβετία.

# 1991

Το WWF ιδρύει γραφείο στην Αθήνα το 1991.

# 300

Στην Ελλάδα έχουμε υλοποιήσει περισσότερες από 300 δράσεις.

# 80%

των περιβαλλοντικών δράσεων του WWF Ελλάς εντάσσεται στις παγκόσμιες προτεραιότητες του WWF.

# 1995

Η οικονομική διαχείριση του WWF Ελλάς ελέγχεται από ορκωτούς λογιστές σε ετήσια βάση από το 1995.

# 5.000.000

Μας στηρίζουν περισσότεροι από 5.000.000 υποστηρικτές παγκοσμίως. Στην Ελλάδα έχουμε 11.000 υποστηρικτές.



**Η αποστολή του WWF Ελλάς** είναι να διατηρήσει την πλούσια βιοποικιλότητα της Ελλάδας ως αναπόσπαστο στοιχείο της Μεσογείου και να παρεμποδίσει – και μακροπρόθεσμα να αντιστρέψει – την υποβάθμιση του περιβάλλοντος, με στόχο την αρμονική συνύπαρξη ανθρώπου και φύσης.



Projet cofinancé par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER)  
Project cofinanced by the European Regional Development Fund (ERDF)

Η έκθεση «Γαλάζια Ανάπτυξη στη Μεσόγειο: Η πρόκληση της καλής περιβαλλοντικής κατάστασης - Ελλάδα» συντάχθηκε από τη σύμπραξη μελετητικών γραφείων και μελετητών «Θύμιος Παπαγιάννης και Συνεργάτες ΑΕΜ», «Ομικρον ΕΠΕ», «Β. Δομισσόγλου, Σ. Διαμαντίδου & ΣΙΑ Ε.Ε.» και «Νίκος Γιαννάκης, Δρ. Βιολόγος-Περιβαλλοντολόγος» για λογαριασμό και σε συνεργασία με το WWF Ελλάς στα πλαίσια του προγράμματος Med (MED PROGRAMME <http://www.programmemed.eu/en>) με κωδικό 1M-MED14-08 MEDTRENDS και τίτλο: «MedTrends – Μελλοντικές Τάσεις στη Μεσόγειο Θάλασσα» που χρηματοδοτείται κατά 75% από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και κατά 25% από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Το πρόγραμμα υλοποιεί το WWF, ως δικαιούχος.

Λεμπέση 21, Τηλ.: 210 3314893 e-mail: support@wwf.gr  
117 43 Αθήνα Fax: 210 3247578 [www.wwf.gr](http://www.wwf.gr)



<http://www.youtube.com/wwfgrwebtv>



<http://www.facebook.com/WWFGreece>



[http://twitter.com/WWF\\_Greece](http://twitter.com/WWF_Greece)