

ΑΝΟΙΧΤΗ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ «ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ» ΤΗΣ «ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΧΩΡΙΚΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ» (ΟΧΕ) ΒΟΡΕΙΩΝ ΣΠΟΡΑΔΩΝ



στα πλαίσια του έργου:
**«Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης
Νήσων Βορείων Σποράδων στη Θεσσαλία»**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ

Λάρισα, 01/04/2019

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. Πρόταση — Περιγραφή της διαδικασίας συμμετοχής των αρμόδιων φορέων σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο στην ανάπτυξη της Στρατηγικής.....	3
2. Προτεινόμενη Στρατηγική της ΟΧΕ των νήσων Βορείων Σποράδων – Επιτελική Σύνοψη.....	4
2.1. Εισαγωγή.....	4
2.2. Συνοπτική Ανάλυση της Οργάνωσης και Οικονομίας στην Περιφέρεια Θεσσαλίας και στις Βόρειες Σποράδες.....	7
2.2.1. Αναπτυξιακά Χαρακτηριστικά και Χωροταξική Οργάνωση της Περιφέρειας Θεσσαλίας – Η «θέση» των Β. Σποράδων στην Αναπτυξιακή Δυναμική της Περιφέρειας.....	7
2.2.2. Χαρακτηριστικά της Περιοχής Παρέμβασης της ΟΧΕ Βορείων Σποράδων ανά Νησί.....	16
2.2.3. Ανάλυση τάσεων και δεδομένων στον παγκόσμιο και εγχώριο Τουρισμό και προσδιορισμός προφίλ τουριστών περιοχής.....	25
2.2.4. Ανάλυση τάσεων και δεδομένων στον παγκόσμιο και εγχώριο Τουρισμό και τυπολογία της «Οικονομίας της Επισκεψιμότητας».....	26
2.2.4.1. Αεροπορικές Αφίξεις στη Χώρα από Άλλες Χώρες.....	32
2.2.4.2. Οδικές Αφίξεις.....	35
2.2.4.3. Εποχικότητα Τουρισμού στη Χώρα.....	37
2.2.4.4. Ζήτηση Υπηρεσιών Ξενοδοχειακών Καταλυμάτων.....	39
2.2.4.5. Τιμές ξενοδοχείων Ελλάδος.....	50
2.2.5. Ανάλυση τουριστικής προσφοράς και ζήτησης στην Περιφέρεια Θεσσαλίας και διακριτά στα Νησιά των Σποράδων.....	52
1.2.5.1 Η Τυπολογία του Τουρισμού στην Περιφέρεια Θεσσαλίας.....	52
1.2.5.2 Η Τυπολογία του Τουρισμού στις Βόρειες Σποράδες.....	60
3. Ανάλυση και Συστηματοποίηση Ροών Επισκεψιμότητας στο νησιωτικό Σύμπλεγμα των Βορείων Σποράδων.....	76
3.1. Μεθοδολογικό Πλαίσιο Προσβασιμότητας και Ροών Επισκεψιμότητας στις Σποράδες.....	76
3.2. Μεθοδολογικά ζητήματα για την Ταυτοποίηση και Διαχείριση Ροών Προσβασιμότητας / Επισκεψιμότητας στις Β. Σποράδες.....	78
3.3. Διεθνής Εμπειρία για την Ταυτοποίηση και Διαχείριση Ροών Προσβασιμότητας / Επισκεψιμότητας – Οι περιπτώσεις της Βενετίας και της Φλωρεντίας.....	83
3.4. Δεδομένα Επισκεψιμότητας στις Σποράδες – Συστημική Αποτύπωση και Κατάταξη.....	103
4. Ανάλυση των αναπτυξιακών αναγκών και του δυναμικού της περιοχής, συσχέτιση των τομέων στην περιοχή και με την υπόλοιπη Θεσσαλία (SWOT ανάλυση).....	118
4.1. Συμπεράσματα της περιβαλλοντικής κατάστασης στα νησιά των Β. Σποράδων.....	118
4.2. Συμπεράσματα της τουριστικής προσφοράς και ζήτησης στα νησιά των Β. Σποράδων.....	119
4.3. Σύνθεση Συμπερασμάτων – Ανάλυση SWOT και Χάραξη «Πλαισίου Στρατηγικής».....	120

1. Πρόταση — Περιγραφή της διαδικασίας συμμετοχής των αρμόδιων φορέων σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο στην ανάπτυξη της Στρατηγικής.

Η διαδικασία της διαβούλευσης και όλα όσα σχετίζονται με αυτή περιγράφονται αναλυτικά στην ενότητα της διαβούλευσης στην ιστοσελίδα <https://www.oxe-sporades.gr>.

2. Προτεινόμενη Στρατηγική της ΟΧΕ των νήσων Βορείων Σποράδων – Επιτελική Σύνοψη

2.1. Εισαγωγή

Το παρόν τεύχος «Επιτελικής Σύνοψής» της τεκμηρίωσης και ανάλυσης της προτεινόμενης Στρατηγικής στο πλαίσιο της «Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης» (ΟΧΕ) των νήσων Βορείων Σποράδων, στοχεύει στην υποστήριξη της προβλεπόμενης «Ανοιχτής Διαβούλευσης» για τον προσδιορισμό της **Στρατηγικής της ΟΧΕ** των Βορείων Σποράδων, στην εξειδίκευση και συμπλήρωση (εφόσον απαιτηθεί) των «**Στρατηγικών Στόχων**» της ΟΧΕ (**Σ.Σ.**) και στη διατύπωση προτάσεων δράσεων και παρεμβάσεων που εξυπηρετούν τους Στρατηγικούς Στόχους, με σκοπό τον σχεδιασμό του **Ολοκληρωμένου Στρατηγικού Σχεδίου (ΟΣΣ) των Βορείων Σποράδων**, το οποίο αποτελεί το «επιχειρησιακό σκέλος της ΟΧΕ (Σχέδιο Δράσης).

Ως αποτέλεσμα της διαδικασίας διαβούλευσης, το **ΟΣΣ των Βορείων Σποράδων** θα εξειδικευθεί σε αναλυτικό «Σχέδιο Δράσης», με αξιοποίηση του «εργαλείου» της **Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης (ΟΧΕ)** και θα εφαρμοστεί στην περιοχή των Νήσων Βορείων Σποράδων (Σκιάθος, Σκόπελος και Αλόνησος), προκειμένου να αποτελέσει μοχλό αειφορικής ανάπτυξης τόσο για την ίδια την περιοχή παρέμβασης των Βορείων Σποράδων, όσο και για ολόκληρη την Περιφέρεια.

Στο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Θεσσαλίας 2014 – 2020 (ΠΕΠ) το εργαλείο της ΟΧΕ προβλέπεται να αξιοποιηθεί μέσω της εφαρμογής Στρατηγικών Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης και σε περιοχές με ομοιογενή χαρακτηριστικά, κοινά προβλήματα, καθώς και ομοειδείς δυνατότητες ανάπτυξης, με στόχους τη δημιουργία κινητήρων ανάπτυξης της Περιφέρειας και την αντιμετώπιση κοινών προκλήσεων πολυτομεακού χαρακτήρα, με τη μέγιστη δυνατή αποδοτικότητα των διαθέσιμων δημόσιων πόρων σε χωρικό επίπεδο.

Το ΟΣΣ/ΟΧΕ των Βορείων Σποράδων θα τεθεί σε ανοιχτή διαβούλευση με τα εξής δεδομένα:

- Η «**περιοχή παρέμβασης**» του ΟΣΣ/ΟΧΕ Βορείων Σποράδων αποτελεί την λεγόμενη «ζώνη της Ο.Χ.Ε.», η οποία προσδιορίζεται από τις **αλληλεξαρτήσεις** των τοπικών οικονομιών και κοινωνιών του συγκεκριμένου «νησιωτικού συμπλέγματος».
- Οι **αλληλεξαρτήσεις** ανάμεσα στα νησιά των Β. Σποράδων, εκφράζονται πρακτικά με **ροές** ανθρώπων, **ροές** ειδών και αγαθών (εμπορευματικές και μη) και **ροές** ή ανταλλαγές παιδείας, πολιτισμού κ.λπ.

- Η «ένταση» των ροών αυτών στον **χώρο** (ανάμεσα στα Νησιά και από και προς τα νησιά του συμπλέγματος προς τις βασικές πηγές προέλευσης αυτών των ροών) και τον **χρόνο** (στους μήνες του έτους), αναδεικνύει το ζωτικό χώρο, τις ελλείψεις, τις ανάγκες, αλλά και τις δυνατότητες παρεμβάσεων για την εφαρμογή μιας κοινής / ενιαίας αναπτυξιακής Στρατηγικής των Δήμων των Βορείων Σποράδων, καθώς και την προσέλκυση και αξιοποίηση των τουριστικών και πολιτιστικών ροών στους τρεις **Δήμους-Εταίρους του ΟΣΣ/ΟΧΕ Βορείων Σποράδων**.
- Το **Ολοκληρωμένο Στρατηγικό Σχέδιο (ΟΣΣ)** και ο Επιχειρησιακός Σχεδιασμός, με τη μορφή «Σχεδίου Δράσης» και με αξιοποίηση του «εργαλείου» της **Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης (Ο.Χ.Ε.)** εφαρμόζονται σε συγκεκριμένη «περιοχή παρέμβασης» η οποία οριοθετείται από τους Δήμους Αλοννήσου, Σκιάθου και Σκοπέλου.

Αντικείμενο της διαβούλευσης είναι η εξειδίκευση της Αναπτυξιακής Στρατηγικής συνολικά για το σύμπλεγμα των νησιών των Βορείων Σποράδων, καθώς και η πρόβλεψη συγκεκριμένων και κοστολογημένων παρεμβάσεων / δράσεων που θα υλοποιήσουν την Στρατηγική που θα επιλεγεί.

Η Διαβούλευση θα πραγματοποιηθεί σε δυο φάσεις:

Α ΦΑΣΗ: Ανοιχτή Διαβούλευση η οποία θα έχει ως στόχο τη συγκέντρωση προτάσεων και ιδεών από τους ενδιαφερόμενους ή/και εμπλεκόμενους φορείς, κοινωνικούς, επιχειρηματικούς και επαγγελματικούς εταίρους, καθώς και πολίτες προκειμένου μετά από αξιολόγησή τους να ληφθούν υπόψη στην εξειδίκευση των δράσεων των στρατηγικών στόχων της ΟΧΕ.

Β ΦΑΣΗ: Πρόσκληση σε Φορείς για την ενημέρωσή τους για την ΟΧΕ και συμμετοχή τους σε διαβούλευση, ειδικότερα ως προς τις προτάσεις δράσεων που αντιστοιχίζονται με τους στρατηγικούς στόχους της ΟΧΕ: Εθνικούς, Περιφερειακούς και Τοπικούς φορείς που είναι αρμόδιοι ή και δικαιούχοι ή και ενδιαφερόμενοι για την εφαρμογή της ΟΧΕ.

Στο πλαίσιο της διαβούλευσης, τα μειονεκτήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν και οι ευκαιρίες που πρέπει να αξιοποιηθούν για την επίτευξη μιας «συνολικής βιωσιμότητας» στις Σποράδες περιλαμβάνουν ενδεικτικά:

- Βελτίωση της προσπελασιμότητας μέσω της δημιουργίας και αναβάθμισης των υποδομών και των μεταφορικών δικτύων, ώστε η περιοχή παρέμβασης να αποκτήσει μία «καθολική προσβασιμότητα», άρα να γίνει πιο φιλική, να διευρύνει

τις επιλογές δραστηριοτήτων και αναψυχής και να βελτιώσει τις δυνατότητες βιωματικών εμπειριών.

- Ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού. Οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται είναι «χαμηλών προσόντων». Ακόμα και σε αυτές, θα πρέπει να βελτιωθούν δεξιότητες και να προτεθούν νέες ειδικότητες και επαγγέλματα, όπως εκείνα της πολιτιστικής και δημιουργικής οικονομίας.
- Βελτίωση της Επιχειρηματικότητας, διασύνδεση του πρωτογενή τομέα και επιχειρηματικές ευκαιρίες και διεξόδους.
- Αειφορική διαχείριση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων.
- Ενίσχυση της ενδοπεριφερειακής οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.
- Αξιοποίηση του τουρισμού και του πολιτισμού με διασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξης.
- Προσέλκυση επενδύσεων, ιδίως εκείνων με περιβαλλοντική ευαισθησία (ενεργειακή αποδοτικότητα, κυκλική οικονομία, δημιουργική οικονομία, αγροδιατροφή, πολιτισμός κ.λπ.)

Στο πλαίσιο της ανάλυσης και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης, τεκμηριώνονται ανάγκες, αναδεικνύεται μια συνολική Στρατηγική και προτείνονται συγκεκριμένοι «Στρατηγικοί Στόχοι», οι οποίοι τίθενται σε διαβούλευση.

Η «αντιστοίχιση» των κύριων Στρατηγικών Επιλογών με τους προτεινόμενους Στρατηγικούς Στόχους του ΟΣΣ Βορείων Σποράδων, η οποία τίθεται σε «ανοιχτή διαβούλευση» φαίνεται στον Πίνακα που ακολουθεί.

Στρατηγικές Επιλογές	=>	Στρατηγικοί Στόχοι ΟΣΣ Β. Σποράδων
Βελτίωση της Λειτουργικότητας και της Διασυνδεσιμότητας των «Πυλών» Εισόδου στην Περιοχή Παρέμβασης	=>	Ενίσχυση της Εξωτερικής «διασυνδεσιμότητας» και των Προσβάσεων στα Νησιά των Βορείων Σποράδων
Φιλικότητα, Συνέχεια και Διαλειτουργικότητα της Επισκεψιμότητας στην Περιοχή Παρέμβασης ως ενιαίου Χώρου Διαβίωσης και Προορισμού	=>	Ενίσχυση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Ανάπτυξη και Διασφάλιση της Εσωτερικής «διασυνδεσιμότητας» και Προσβασιμότητας στους Αστικούς, Ιστορικούς, Πολιτιστικούς και Περιβαλλοντικούς Πόρους της Περιοχής Παρέμβασης του ΟΣΣ/ΟΧΕ Βορείων Σποράδων
Ποιότητα Ζωής, Καθημερινή Διαβίωση, Ασφάλεια έναντι φυσικών Κινδύνων, Αυθεντικότητα	=>	Πρόληψη και Διαχείριση Κινδύνων και Βελτίωση της Ποιότητας Ζωής των Κατοίκων και των Επισκεπτών στα Νησιά των Βορείων Σποράδων

Προσβασιμότητα, Αστική Αναζωογόνηση, Τοπόσημα, Πολυμορφικότητα και Βιωματικές Εμπειρίες	=>	Εμπλουτισμός και Βελτίωση της Ελκυστικότητας του «ενιαίου» Τουριστικού και Πολιτιστικού Προϊόντος στα Νησιά των Βορείων Σποράδων
Αλλαγή της «κλίμακας» της Τοπικής Οικονομίας, εμπλουτισμός δραστηριοτήτων, αποφυγή κινδύνων που συνεπάγονται η «μονοκαλλιέργεια» και η εποχικότητα	=>	Προσέλκυση Επενδύσεων, στους τομείς των Μεταφορών, του περιβάλλοντος, της ενεργειακής απόδοσης, του τουρισμού, της δημιουργικής βιομηχανίας κ.λπ. και διαμόρφωση / προώθηση συνεργιών μεταξύ των ΟΤΑ και του Ιδιωτικού Τομέα
Συμβολή του Πρωτογενούς στην Αλλαγή του Οικονομικού Μοντέλου των Β. Σποράδων	=>	Προσέλκυση Επενδύσεων, στον πρωτογενή τομέα (γεωργία, πρώτη μεταποίηση και αγροδιατροφή, αλιεία) και διαμόρφωση / προώθηση συνεργιών για τη δημιουργία και προώθηση τοπικών προϊόντων ΠΟΠ, συνεργασιών τοπικών επιχειρήσεων, δημιουργία ΚΟΙΝΣΕΠ κ.ο.κ.
Εμπλουτισμός Πολιτιστικής και Δημιουργικής Οικονομίας, Έξυπνη Διαχείριση Τουριστικών και Λοιπών Ροών	=>	Προσέλκυση, Προβολή και Βιώσιμη Διαχείριση του Τουριστικού και Πολιτιστικού Προϊόντος και των Πολιτιστικών / Τουριστικών Ροών στο Νησιωτικό Σύμπλεγμα των Βορείων Σποράδων μέσω εφαρμογής καινοτόμων και «έξυπνων» λύσεων
Κοινωνική Φροντίδα, Κοινωνική Ένταξη Ευπαθών Ομάδων, Πρωτοβάθμια Φροντίδα Υγείας, Μηχανισμοί και Δράσεις Προώθησης στην Απασχόληση, Βελτίωση Δεξιοτήτων Ανέργων και Εργαζομένων	=>	Βελτίωση της Ποιότητας και Αποτελεσματικότητας της Κοινωνικής Ένταξης και της Απασχολησιμότητας στα Νησιά των Βορείων Σποράδων
Στήριξη της Επιχειρηματικότητας με Μηχανισμούς, Φιλικό Περιβάλλον και Άμεσες Ενισχύσεις προς Νέες και υφιστάμενες Επιχειρήσεις	=>	Στήριξη, ανάδειξη και προσέλκυση Επιχειρηματικών Πρωτοβουλιών στα Νησιά των Βορείων Σποράδων
Διακυβέρνηση του Σχεδίου “ΟΣΣ/ΟΧΕ Βορείων Σποράδων”, Εταιρικές Σχέσεις, Λογοδοσία και Φόρουμ Φορέων και Πολιτών	=>	Μηχανισμοί και Εργαλεία Υποστήριξης και Προώθησης της Δια-δημοτικής Συνεργασίας και της «Διακυβέρνησης» του ΟΣΣ/ΟΧΕ Βορείων Σποράδων

2.2. Συνοπτική Ανάλυση της Οργάνωσης και Οικονομίας στην Περιφέρεια Θεσσαλίας και στις Βόρειες Σποράδες

2.2.1. Αναπτυξιακά Χαρακτηριστικά και Χωροταξική Οργάνωσης της Περιφέρειας Θεσσαλίας – Η «θέση» των Β. Σποράδων στην Αναπτυξιακή Δυναμική της Περιφέρειας.

Η Θεσσαλία κατά το παρελθόν θεωρείτο μια περιοχή με μεγάλη συνεισφορά του πρωτογενούς τομέα στην παραγωγή του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ). Παρά το γεγονός ότι η συμβολή του πρωτογενή τομέα είναι μεγαλύτερη από άλλες περιοχές της χώρας, η τάση προς την επικράτηση των υπηρεσιών είναι αναμφισβήτητη, μετά την

υποχώρηση και της εν γένει βιομηχανίας. Επισημαίνεται ότι σε εθνικό πλαίσιο, το 1995, ο πρωτογενής τομέας αντιπροσωπεύει το 8,11% του ΑΕΠ, η δευτερογενής παραγωγή συμβάλλει με 21,56% και οι υπηρεσίες συνεισφέρουν με 70,34% στον πλούτο της χώρας. Το 2001 οι αναλογίες ήταν 5,84% για τον αγροτικό τομέα, 21,72% για την εν γένει βιομηχανία και 72,44% για τις υπηρεσίες. Το 2011 ο πρωτογενής τομέας, με 3,36% και ο δευτερογενής, με 15,57%, συρρικνώνονται περαιτέρω, ενώ οι υπηρεσίες διευρύνονται και άλλο, με αναλογία 81,07% του ΑΕΠ της χώρας. Με διαθέσιμα δεδομένα, το 2016, ο πρωτογενής τομέας με 3,97% και ο δευτερογενής με 16,33% ανακάμπτουν ελαφρά, χάριν της πτώσης της κατανάλωσης, εν μέσω κρίσης, η οποία πλήττει αναλογικά τη συμβολή των υπηρεσιών (79,70%) (δεδομένα: World Bank).

Οι Β. Σποράδες αποτελούν την απόληξη μιας οροσειράς στην δυτική πλευρά του Αιγαίου Πελάγους που διέρχεται από Βορειοδυτικά προς τα Νοτιοανατολικά από το Βέρμιο, τα Πιέρια Όρη, τον Όλυμπο, τον Κίσσαβο (Όσσα) – Μαυροβούνι και καταλήγει στο Όρος Πήλιο. Το νησιωτικό σύμπλεγμα περιλαμβάνει εννέα νησιά έκτασης μεγαλύτερης των 0,5 τ. χλμ. και έναν μεγαλύτερο αριθμό μικρότερων νησίδων και βραχονησίδων.

Οι φυσικοί πόροι των Β. Σποράδων αποτελούν την κύρια βάση στην οποία στηρίζεται το τουριστικό «προϊόν», καθώς πρόκειται για μια σπάνια σε φυσικό πλούτο περιοχή. Το υψηλό γεωγραφικό τους πλάτος σε συνδυασμό με την μικρή σχετική απόσταση από την ορεινή ηπειρωτική χώρα, διαμορφώνουν ένα ιδιαίτερο περιβάλλον, το οποίο διαφοροποιεί τα οικοσυστήματα των Β. Σποράδων από τα συνήθη ξηρά χαρακτηριστικά του αιγαιοπελαγίτικου νησιωτικού χώρου.

Στην Περιφέρεια Θεσσαλίας προσδιορίζονται «ευρύτερες ζώνες με ομοιογενή αναπτυξιακά χαρακτηριστικά» με βάση την εξής τυπολογία:

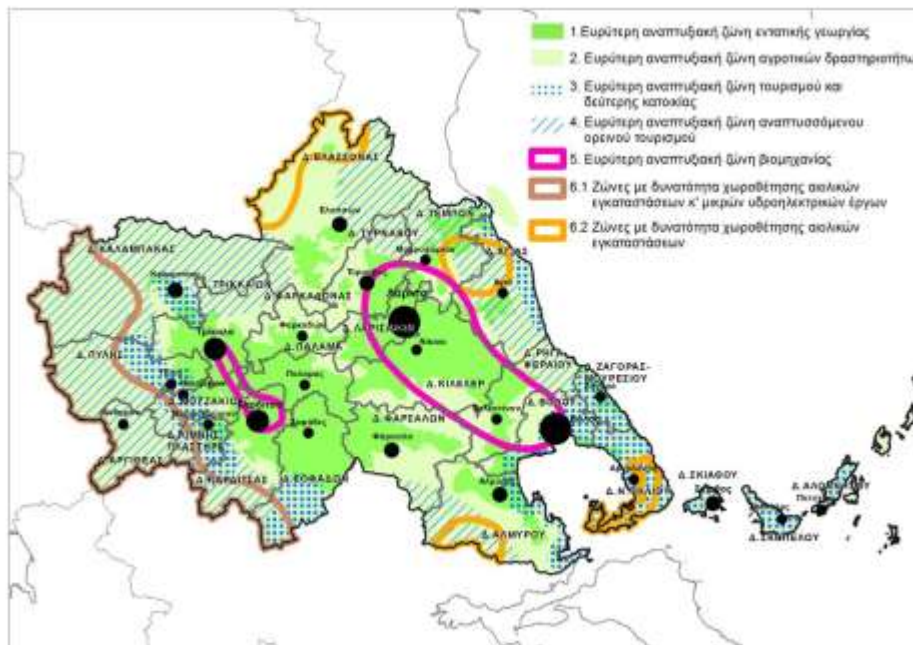
1. Ευρύτερη Ζώνη εντατικής γεωργίας
2. Ευρύτερη Ζώνη αγροτικών δραστηριοτήτων
3. Ευρύτερη Ζώνη τουρισμού και δεύτερης κατοικίας
4. Ευρύτερη Ζώνη αναπτυσσόμενου ορεινού τουρισμού
5. Ευρύτερη Ζώνη ανάπτυξης βιομηχανίας
6. Ευρύτερη Ζώνη ΑΠΕ

Σύμφωνα με τον νέο Χωροταξικό σχεδιασμό¹, η Περιφέρεια Θεσσαλίας αναμένεται αποκτήσει επαφή με τον υπό διαμόρφωση σύνθετο άξονα ανάπτυξης της Εγνατίας οδού, με δύο βασικές οδικές συνδέσεις, τον υπάρχοντα ΠΑΘΕ και τον οδικό κλάδο Ε65 προς Εγνατία (Λαμία-Παναγιά) και δευτερευόντως με τον δρόμο Λάρισας-Κοζάνης. Οι δρόμοι αυτοί θα λειτουργήσουν όχι απλώς ως οδικοί άξονες αλλά και ως διάδρομοι ανάπτυξης της περιφέρειας, ενισχύοντας ιδιαίτερα ο Ε65 την ανάπτυξη του δυτικού τμήματός της. Το πρότυπο της χωρικής ανάπτυξης της Περιφέρειας απεικονίζεται στον **Χάρτη 1: Το Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης της Περιφέρειας Θεσσαλίας** που ακολουθεί παρακάτω. Ειδικότερα, όσον αφορά στον άξονα Λάρισας-Βόλου, εμφανίζει μεν μια αναπτυξιακή δυναμική, αλλά η μέχρι σήμερα αξιοποίησή του είναι εξαιρετικά περιορισμένη (ουσιαστικά δεν έχουν προκληθεί δράσεις για τη διασύνδεση και συμπληρωματικότητα των δύο πόλεων). Ο άξονας Τρικάλων-Καρδίτσας έχει από άποψη κλίμακας περιορισμένες δυνατότητες, πέρα αυτής ενός τοπικού άξονα ανάπτυξης. Η προώθηση του Ε65 θα δώσει ωστόσο μεγαλύτερη ώθηση, χωρίς όμως να υπάρχει ιδιαίτερος λόγος αυτή να εστιαστεί ειδικά στο μεταξύ των δύο συγκεκριμένων αστικών κέντρων. τμήμα του οδικού άξονα. Πιθανότερη κρίνεται η γενικότερη (έστω και περιορισμένη) ανάδυση γύρω από τον Ε65 μιας επιμήκους δυτικής ζώνης ανάπτυξης που θα αποτελείται από επιμέρους κόμβους (οι σημαντικότεροι των οποίων οι δύο μεγαλύτερες πόλεις) και ενδιάμεσους προορισμούς.

Η ζώνη Λάρισας-Βόλου θεωρείται εν δυνάμει «μητροπολιτικής εμβέλειας», με την έννοια ότι σε αυτή παρατηρούνται τα υψηλότερα αναπτυξιακά μεγέθη στη Θεσσαλία. Διαπιστώνεται όμως ότι δεν έχει υπάρξει πρόοδος προς την κατεύθυνση της δημιουργίας του διπόλου Λάρισας-Βόλου (που ακόμα και αν / όταν υλοποιηθεί, μόνο οριακά θα προσεγγίζει το επίπεδο «μητρόπολης»).

¹ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ, ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ, Οκτώβριος 2014, Στάδιο Β.1

Χάρτης 1: Προσδιορισμός «ευρύτερων ζωνών» στη Θεσσαλία με ομοιογενή αναπτυξιακά βάσει του ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας



Σύμφωνα με το Γενικό ΠΧΣΑΑ, το Λιμάνι του Βόλου συγκαταλέγεται στις Κύριες Διεθνείς Θαλάσσιες Πύλες – Λιμένες της Χώρας και δίδεται η κατεύθυνση να γίνουν επενδύσεις σε υποδομές ακτοπλοΐας, φιλοξενίας κρουαζιέρας και θαλάσσιου τουρισμού, καθώς και σε υποδομές εμπορευματικών μεταφορών.

Οι δυνατότητες να αξιοποιηθεί περαιτέρω ως μοχλός ανάπτυξης της Περιφέρειας είναι μεγάλες, δεδομένου ότι συνδέεται με το κύριο Εθνικό (και Διευρωπαϊκό) οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, καθώς και με το αεροδρόμιο της Ν. Αγχιάλου αλλά και της Σκιάθου.

Οι εξειδικευμένες για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής λιμενικές εγκαταστάσεις της Περιφέρειας δεν ανταποκρίνονται στους στόχους για την ανάπτυξη του τουρισμού.

Σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο (ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού, Ν.4070/2012) στην Περιφέρεια είναι ήδη χωροθετημένα :

- Τουριστικός Λιμένας (Μαρίνα) στη Σκιάθο, 350 θέσεων
- Τουριστικό Καταφύγιο στη Χώρα Σκοπέλου, 100 θέσεων
- Τουριστικό Αγκυροβόλιο στον Εληό Σκοπέλου, 80 θέσεων

οι εγκαταστάσεις των οποίων πρέπει να ολοκληρωθούν άμεσα.

Επιβάλλεται η πύκνωση του δικτύου τουριστικών λιμένων με τη δημιουργία Μαρίνας ή τουριστικού καταφυγίου στο Βόλο (όπως προβλεπόταν παλαιότερα) και η διερεύνηση των δυνατοτήτων χωροθέτησης και άλλων σχετικών εγκαταστάσεων σε συνδυασμό με τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις αλιευτικών καταφυγίων, στην Αλόνησο, στα παράλια της ΠΕ Λάρισας στα εξωτερικά παράλια του Πηλίου και στον Παγασητικό Κόλπο.

Όσον αφορά στα Αεροδρόμια και τις αεροπορικές μεταφορές, οι ανάγκες της Περιφέρειας σήμερα πηγάζουν κυρίως από τον τουρισμό και καλύπτονται από τα αεροδρόμια της Ν. Αγχιάλου και της Σκιάθου.

Με τα μέχρι σήμερα στοιχεία η επιβατική κίνηση αυξάνεται συνεχώς, τάση που αναμένεται να ενταθεί εφόσον, εκτός των άλλων η αναβάθμιση και διεύρυνση του τουριστικού προϊόντος αποτελούν βασικούς στόχους του προγραμματισμού. Παράλληλα η ζητούμενη αναδιάρθρωση της γεωργίας συνεπάγεται τη δυνατότητα αερομεταφοράς των ευπαθών και των εξαγωγικών προϊόντων.

Απαιτείται η ολοκλήρωση των προγραμματισμένων έργων και η δρομολόγηση των ενεργειών που θα καλύψουν τις άμεσες και μελλοντικές ανάγκες.

Ειδικότερα:

- Κρατικός Αερολιμένας Ν. Αγχιάλου. Μετά τα πρόσφατα έργα αναβάθμισης και συμπλήρωσης των υποδομών του είναι σε θέση να ανταποκριθεί στη κίνηση. Απαιτείται να υλοποιηθεί η προγραμματισμένη οδός προσπέλασης από Ν. Αγχίαιο και Αλμυρό, καθόσον σήμερα η πρόσβαση γίνεται μέσω του στρατιωτικού αεροδρομίου.
- Κρατικός Αερολιμένας Σκιάθου «Α. Παπαδιαμάντης». Το αεροδρόμιο της Σκιάθου παρουσιάζει διαχρονικά σημαντική αύξηση της κίνησης (2.400 αεροσκάφη και 247.000 επιβάτες περίπου το 2011 που το 2017 εμφανίζεται να έχουν «ισορροπήσει» περίπου στα ίδια επίπεδα με 360.000 αφιξοαναχωρήσεις). Επιβάλλεται να ολοκληρωθούν το συντομότερο τα έργα που προβλέπονται από το σχετικό σχέδιο ανάπτυξης (master plan).

Προτείνεται σχετικά η κατασκευή σύγχρονων ελικοδρομιών και υδατοδρομιών για την εξυπηρέτηση απομονωμένων/ δυσπρόσιτων/ νησιωτικών αλλά και τουριστικών περιοχών, αντιμετωπίζεται θετικά από την ΥΠΑ και συμπληρώνει το δίκτυο των αναγκαίων υποδομών στον τομέα των αερομεταφορών. Η χωροθέτηση θα πρέπει να γίνει κατ' αντιστοιχία της προτεινόμενης ιεράρχησης του οικιστικού δικτύου.

Ως προς τις χρήσεις γης, επισημαίνεται ότι στην παράκτια ζώνη της Περιφέρειας με έμφαση στην εξωτερική πλευρά του Παγασητικού, αναπτύσσονται αλλά και προβλέπεται να αναπτυχθούν πλήθος χρήσεων (αστικές του ΠΣ Βόλου, βιομηχανία, λιμενικές εγκαταστάσεις, το Αεροδρόμιο της Ν. Αγχιάλου κ.λπ.).

Κατά συνέπεια ο χαρακτηρισμός της περιοχής από το ΕΠΣΧΑΑ Τουρισμού ως αναπτυσσόμενης τουριστικά (κατηγορία Α2) οδηγεί σε συγκρούσεις και θα πρέπει να εξειδικευθεί. Με το παρόν τροποποιείται το όριο της υπόψη περιοχής του ΕΠ ώστε να εξαιρείται από την κατάταξή της στην κατηγορία Α2 (το νέο χωροταξικό του τουρισμού είναι υπό εκπόνηση).

Από το ΕΠΣΧΑΑ Τουρισμού η Σκιάθος και η Αλόνησος έχουν χαρακτηριστεί ως αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές (κατηγορία Α2), ενώ στη Σκόπελο ο χαρακτηρισμός περιορίζεται στα βορειοανατολικά και δυτικά παράλια. Στο πλαίσιο του «νέου» χωροταξικού, έχει προταθεί να επεκταθεί στο σύνολο του νησιού.

Για την κατάρτιση σχεδίων και την προώθηση Ολοκληρωμένων Χωρικών Παρεμβάσεων, σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας, οι περιοχές που ικανοποιούν τις προϋποθέσεις για το χαρακτηρισμό τους ως «Περιοχές Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων» είναι κατ'αρχήν οι ακόλουθες:

- Οι περιοχές των νέων τεχνητών λιμνών Σμοκόβου και Κάρλας.
- Η ευρύτερη περιοχή της Πίνδου όπου εξελίσσονται τα έργα της εκτροπής του Αχελώου, με στόχο την αξιοποίησή τους, ανάλογα με την τελική έκβαση του σχεδιασμού, και ιδιαίτερα των περιοχών των τεχνητών λιμνών Μεσοχώρας και Συκιάς.
- Η ορεινή περιοχή των Δ. Αργιθέας και Πύλης στην Πίνδο, όπου παρατηρούνται ιδιαίτερα αρνητικές δημογραφικές προοπτικές, με πολλαπλές κοινωνικές, οικονομικές και δυνητικά περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

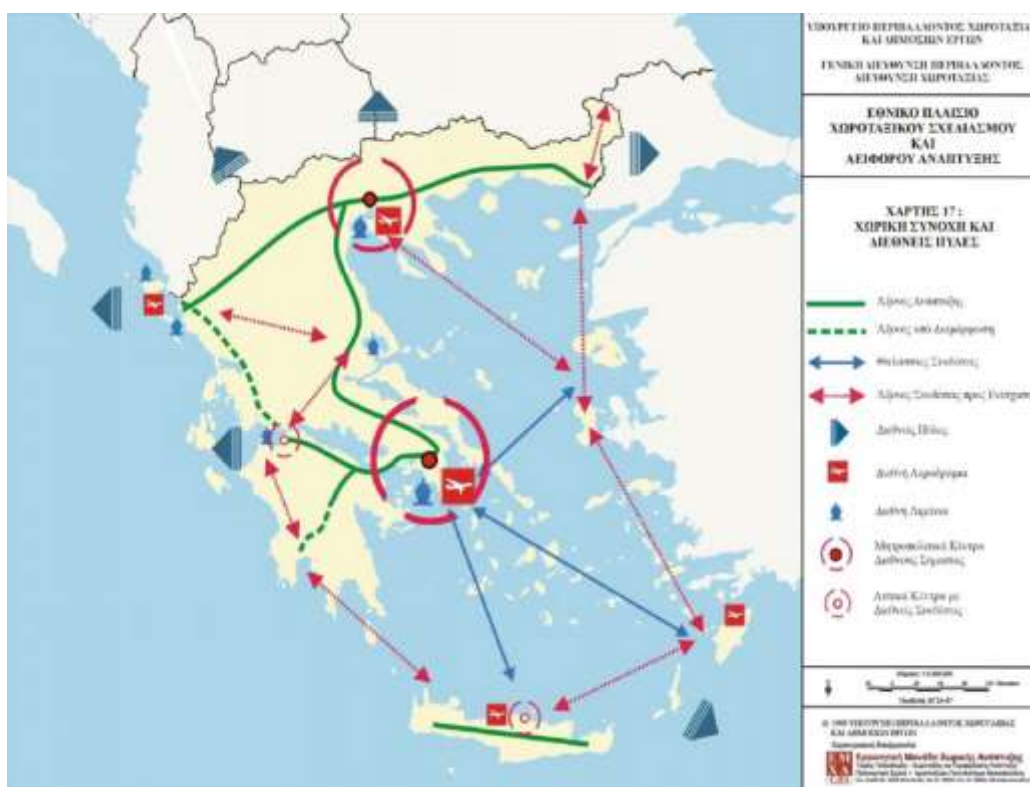
Παράλληλα, υπάρχει δυνατότητα κατάρτισης «Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων» (ΣΟΑΠ) στις εξής περιοχές:

- Στις δύο μεγαλύτερες πόλεις της Θεσσαλίας (Λάρισα και Βόλο), για την αντιμετώπιση σύνθετων προβλημάτων αστικής ανάπτυξης, κοινωνικής συνοχής και χωρικής οργάνωσης σε τμήματα των πόλεων αυτών ή/και στο πλαίσιο της προώθησης του διπόλου Λάρισας-Βόλου.

- Μετά από προκαταρκτική διερεύνηση για την ύπαρξη θυλάκων φτώχειας στην Καρδίτσα και τα Τρίκαλα (πόλεις που μετά το 2011 έχουν παρουσιάσει αισθητή μείωση του φορολογητέου εισοδήματος).
- Σε ορισμένες μικρότερες πόλεις και οικισμούς με υποβαμισμένους θυλάκους Ρομά (ενδεικτικά: περιοχή Αλιβερίου Νέας Ιωνίας Βόλου, περιοχή Ρομά Σοφάδων, και Τυρνάβου)².

Το προτεινόμενο Χωροταξικό Σχέδιο (ΠΠΧΣΑΑ) της Περιφέρειας Θεσσαλίας φαίνεται στον **Χάρτη 2: Προτεινόμενη Αναθεώρηση του Θεσμοθετημένου Χωροταξικού Σχεδίου (ΠΠΧΣΑΑ) της Περιφέρειας Θεσσαλίας, 2015** που ακολουθεί.

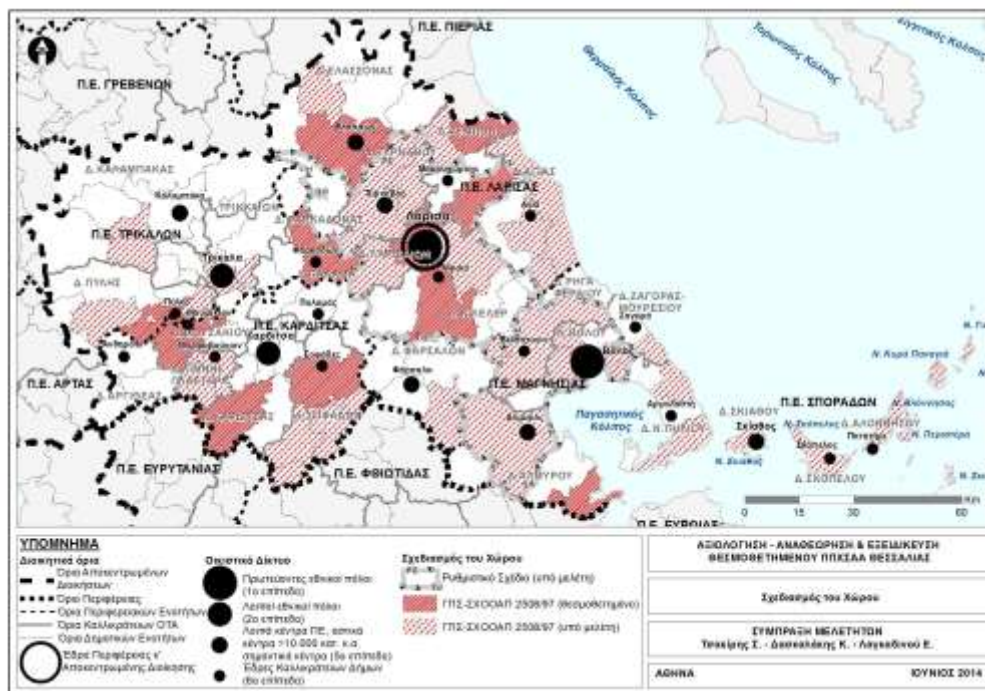
Χάρτης 1: Το Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης της Περιφέρειας Θεσσαλίας



Πηγή: ΠΠΧΣΑΑ Περιφέρειας Θεσσαλίας, Α Φάση, 2012

² ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ, ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ, Οκτώβριος 2014, Στάδιο Β.1

Χάρτης 2: Προτεινόμενη Αναθεώρηση του Θεσμοθετημένου Χωροταξικού Σχεδίου (ΠΠΧΣΑΑ) της Περιφέρειας Θεσσαλίας, 2015

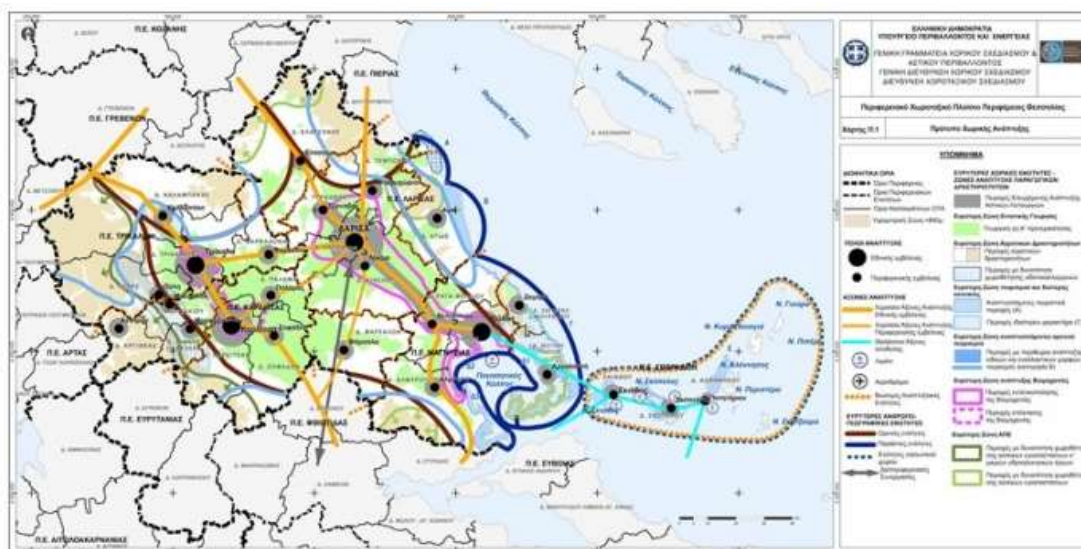


Πηγή: ΠΠΧΣΑΑ Περιφέρειας Θεσσαλίας, Β Φάση, 2014

Το «νέο» ΠΧΠ Θεσσαλίας στοχεύει στην ενίσχυση του ρόλου της Περιφέρειας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, με την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που διαθέτει, στην προώθηση της βιώσιμης, ισόρροπης και ολοκληρωμένης ανάπτυξης της Περιφέρειας, σύμφωνα με τις φυσικές, οικονομικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητές της, στη διατήρηση της βιοποικιλότητας, η ανάδειξη των φυσικών και πολιτιστικών πόρων, η πρόληψη της ρύπανσης και η βελτίωση της ποιότητας ζωής. Επίσης, ο περιορισμός της διάσπαρτης δόμησης, η χωροθέτηση οργανωμένων υποδοχών και η αποφυγή συγκρούσεων μεταξύ των χρήσεων, η ανάπτυξη των μεταφορών, της ενέργειας και των λοιπών υποδομών ανάλογα με τις ανάγκες της Περιφέρειας και των επιμέρους ενοτήτων αποτελούν συμπληρωματικούς στόχους του ΠΧΠ Θεσσαλίας³.

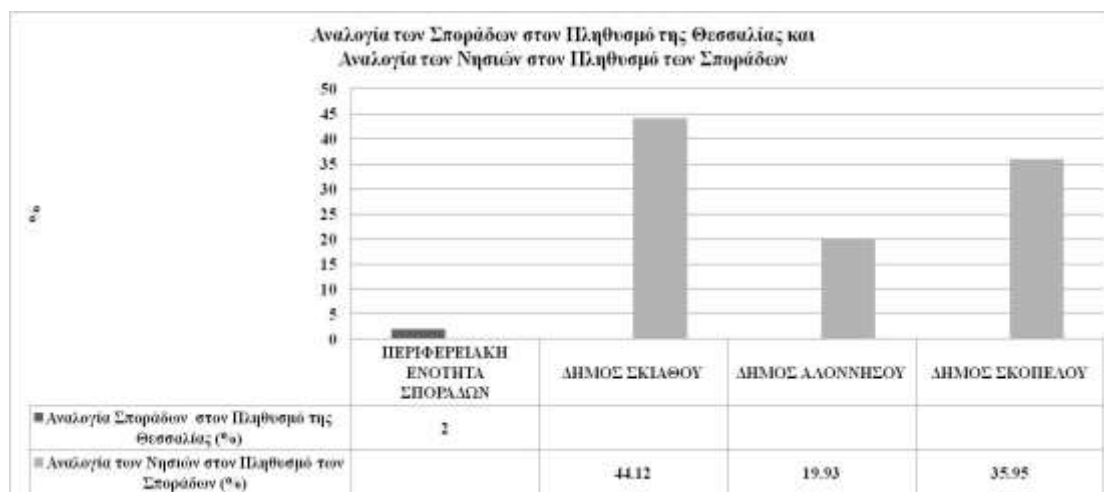
³ Πηγή: <https://government.gov.gr/egkrithike-to-periferiako-chorotaxiko-plesio-pchp-tis-thessalias/>

Χάρτης 2: Το Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης του νέου ΠΧΠ Θεσσαλίας⁴



Στο παρακάτω **Διάγραμμα 2** φαίνεται ότι, σύμφωνα με την απογραφή (της ΕΛ.ΣΤΑΤ.) του 2011, οι κάτοικοι στις Σποράδες αντιπροσωπεύουν το 2% του πληθυσμού της Περιφέρειας. Από το σύνολο του πληθυσμού των Σποράδων, το 19,93% είναι οι κάτοικοι της Αλοννήσου, το 44,12% της Σκιάθου και το 35,95% της Σκοπέλου.

Διάγραμμα 2



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.: Απογραφή Πληθυσμού και Κατοικιών του 2011.

Εξαιρετικά ενδιαφέρονσα είναι η ηλικιακή κατανομή του πληθυσμού στα θεσσαλικά νησιά. Η Σκόπελος εμφανίζει ιδιαίτερα γηρασμένο πληθυσμό, ο οποίος θεωρείται από τους υψηλότερους στην περιφέρεια και φαίνεται να διευρύνεται το 2011. Ο πληθυσμός αυτός μάλιστα είναι συγκεντρωμένος στο Δ.Δ. της Γλώσσας, όπου σύμφωνα με τα στοιχεία της

⁴ Πηγή: <https://government.gov.gr/egkrithike-to-periferiako-chorotaxiko-plesio-pchp-tis-thessalias/>

απογραφής του 2001 το 50,8% του πληθυσμού ήταν μεγαλύτερο των 65 ετών. Το στοιχείο αυτό δείχνει την ύπαρξη ενός θύλακα ιδιαίτερα διαφοροποιημένου από τις υπόλοιπες περιοχές των Β. Σποράδων, που βρίσκεται σε σημαντική πληθυσμιακή (και πιθανώς οικονομική) συρρίκνωση.

Οικιστικά, ο πληθυσμός των νησιών συγκεντρώνεται στους επίνειους οικισμούς – λιμάνια – έδρες των Δήμων. Συγκεκριμένα στον οικισμό της Σκιάθου διαμένει το 81% του μόνιμου πληθυσμού του αντίστοιχου νησιού, στο Πατητήρι το 63% του πληθυσμού της Αλοννήσου και στην χώρα Σκοπέλου το 60% του πληθυσμού του νησιού. Πέραν των οικισμών αυτών πληθυσμιακές συγκεντρώσεις άνω των 500 μόνιμων κατοίκων υπάρχουν στον οικισμό της Γλώσσας (1006 κάτοικοι) στην Σκόπελο και στον οικισμό Βότση (500 κάτοικοι) στην Αλόννησο.

2.2.2. Χαρακτηριστικά της Περιοχής Παρέμβασης της ΟΧΕ Βορείων Σποράδων ανά Νησί

Σκιάθος

Το νησί της Σκιάθου, βρίσκεται στην κοντινότερη απόσταση από το λιμάνι του Βόλου και τα παράλια του Πηλίου. Απέχει 2,4 μίλια από τις ακτές του νότιου Πηλίου και 4 μίλια από την Σκόπελο. Η έκταση της είναι περίπου 49,89 τ. χλμ. Στο νότιο τμήμα του νησιού και σε μικρή απόσταση εντοπίζονται δύο μικρότερες νησίδες (Τσουγκριάς, Αρκός), καθώς και ορισμένες βραχονησίδες.

Ένα μεγάλο τμήμα του νησιού καλύπτεται από δασικές εκτάσεις, ενώ στο υπόλοιπο τμήμα κυριαρχούν τα ελαιόδεντρα. Περιμετρικά του νησιού υπάρχουν περίπου εβδομήντα (70) παραλίες. Η Σκιάθος είναι ένα νησί του οποίου το συγκριτικό πλεονέκτημα εστιάζεται στο αξιόλογο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον που διαθέτει.

Στη Σκιάθο οι δασικές εκτάσεις καλύπτουν το 47,97% της συνολικής έκτασης του νησιού και είναι το δεύτερο μεγαλύτερο ποσοστό μετά τις καλλιεργούμενες εκτάσεις. Το ποσοστό είναι αρκετά μεγάλο (σχεδόν το ήμισυ της έκτασης του νησιού), μικρότερο ωστόσο από το αντίστοιχο του Ν. Μαγνησίας.

Ειδικότερα, στο νησί της Σκιάθου, με βάση τις επικρατούσες βιοκλιματικές συνθήκες οι αναμενόμενες κλιματικές ομάδες βλάστησης ανήκουν στην «Oleo – Ceratonion» (ζώνη ελιάς – χαρουπιάς) με διάφορες κυρίαρχες όψεις. Ακόμη, στο νησί της Σκιάθου υπάρχει το δάσος των «Κουκουναριών» που, όπως προαναφέρθηκε, αποτελείται από Χαλέπιο πεύκη (Pinus

halensis) και Κουκουναριές (Pinus pinea). Στο νησί έχουν καταγραφεί συνολικά 549 είδη φυτών. Επίσης συναντάται το μοναχικό κίτρινο κοράλλι και το πολύτιμο κόκκινο κοράλλι (Corallium rubrum), όπως και ανθόζωα πάνω σε σπόγγους (Axinella verucosa και Agelas oroides). Οι σπόγγοι αξιοποιούνται και για τις ανάγκες της αγοράς (Spongia sp.).

Φυσικές λίμνες εμφανίζονται μόνο στη Σκιάθο. Αποτελούν σημαντικούς βιότοπους - υγρότοπους για τη χλωρίδα και την πανίδα της περιοχής και σε γενικές γραμμές παραμένουν αναξιοποίητες. Αυτοί οι υγροβιότοποι είναι:

- Ο υγροβιότοπος της λίμνης Αγίου Γεωργίου που βρίσκεται στην περιοχή του Όρμου Σκιάθου, στα ανατολικά του νησιού και της πόλης της Σκιάθου.
- Ο υγροβιότοπος Βρωμόλιμνου – Αργυρόλιμνου, που βρίσκεται στο νότιο τμήμα του νησιού, στην περιοχή του όρμου Πλατανιά. Πρόκειται για έναν περιοδικά αποξηραινόμενο υδροβιότοπο μικρής έκτασης.
- Η λίμνη Στροφυλιά με επιφάνεια 9,5 στρεμμάτων, που αποτελεί σπάνιο υδροβιότοπο ο οποίος προστατεύεται στο πλαίσιο Ευρωπαϊκών Συμβάσεων.

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Σκιάθος σήμερα είναι η έλλειψη χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Το αστικό περιβάλλον της Σκιάθου παρουσιάζεται προβληματικό. Δεν υπάρχουν οριοθετημένοι οικισμοί και το ΓΠΣ χρειάζεται επικαιροποίηση, με αποτέλεσμα να παρατηρούνται φαινόμενα συγκρούσεων χρήσεων γης, άναρχη και διάχυτη δόμηση, έλλειψη οργανωμένων τουριστικών, εμπορικών και βιοτεχνικών υποδοχών, κυκλοφοριακά προβλήματα κυρίως κατά τους θερινούς μήνες, έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και χώρων στάθμευσης, κλπ.

Το ελλιπές σύστημα διαχείρισης και προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος (βιότοποι, δάση) σε συνδυασμό με την ανεξέλεγκτη τουριστική ανάπτυξη έχει οδηγήσει σε υπερεκμετάλλευση των φυσικών πόρων του νησιού (υπεράντληση υδροφόρου ορίζοντα, υφαλμύρωση υδάτων, υπερεκμετάλλευση φυσικών πόρων από τουριστικές δραστηριότητες, αύξηση των πηγών ρύπανσης, κλπ.). Επιπλέον, από το νησί απουσιάζουν πλήρως οι εναλλακτικές μορφές ενέργειας.

Στην Σκιάθο λειτουργεί ΧΥΤΑ στη θέση Ζορμπάδες, αλλά βάσει υπολογισμών του 2014 έχει ζωή 8 ετών. Στόχος του ΠΕΣΔΑ Θεσσαλίας για την Π.Ε. Σποράδων είναι το 50% των υπολειπόμενων σύμμεικτων ΑΣΑ να οδηγείται προς ταφή. Ο Δήμος Σκιάθου έχει συνάψει από το 2015 σύμβαση συνεργασίας με την Ελληνική Εταιρεία Αξιοποίησης - Ανακύκλωσης Α.Ε. (ΕΕΑΑ Α.Ε) για την εναλλακτική διαχείριση των δημοτικών αποβλήτων συσκευασίας

(χαρτί, πλαστικό, αλουμίνιο-λευκοσίδηρο και γυαλί), ενώ στο νησί δραστηριοποιούνται τα συστήματα Ανακύκλωση Συσκευών Α.Ε. και Φωτοκύκλωση Α.Ε. Το ΠΕΣΔΑ Θεσσαλίας προβλέπει επιπλέον τη δημιουργία πράσινου σημείου στο νησί, χωριστή συλλογή ανακυκλώσιμων υλικών (χαρτί, γυαλί, μέταλλα και πλαστικό), μονάδα κομποστοποίησης βιοαποβλήτων και κινητή μονάδα επεξεργασίας ΑΕΚΚ για όλο το νησιωτικό σύμπλεγμα.

Η ανεπάρκεια των εγκαταστάσεων επεξεργασίας υγρών αποβλήτων αλλά και το παλαιωμένο σύστημα ύδρευσης και αποχέτευσης που δεν συνδέεται πλήρως με τη δημοτική μονάδα ΕΕΛ ή με μικρότερους βιολογικούς, σε συνδυασμό με την ραγδαία αύξηση του πληθυσμού κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, δημιουργεί προβλήματα στη διάθεση υγρών αποβλήτων των τουριστικών καταλυμάτων και των επιχειρήσεων εστίασης και αναψυχής. Ωστόσο, το 2017 εγκρίθηκε η ΜΠΕ για την επέκταση του βιολογικού καθαρισμού Κουκουναριών Σκιάθου και των δικτύων αποχέτευσης παραλιακής ζώνης στις περιοχές Κουκουναριών και Τρούλου, με ταυτόχρονη κατάργηση του παλαιού δικτύου αποχέτευσης στην περιοχή των Κουκουναριών. Στο νησί λειτουργούν δύο ΕΕΛ, στις Κουκουναριές και τον Ξάνεμο, ενώ προβλέπεται η κατασκευή νέας μονάδας στην Αγ. Παρασκευή. Ωστόσο η τελευταία δεν παρουσιάζει ωριμότητα ως έργο.

Πλημμυρικά φαινόμενα έχουν παρατηρηθεί λόγω καταπάτησης των ρεμάτων, μη τήρησης των απαιτούμενων αποστάσεων κατά τη δόμηση, μη οριοθέτησης των ρεμάτων και φαινόμενων επιχώσεων της κοίτης του με υλικά εκσκαφών. Παρ' όλο τον κίνδυνο και τα φαινόμενα που έχουν εκδηλωθεί, δεν έχουν γίνει τα απαραίτητα έργα αντιπλημμυρικής θωράκισης, ούτε υπάρχει επαρκής πρόβλεψη τέτοιων έργων στον σχεδιασμό.

Επιπλέον έχουν σημειωθεί κατολισθήσεις λόγω εκτεταμένων εκσκαφών καθ' υπέρβαση οικοδομικών αδειών ή και αυθαίρετα.

Σκόπελος

Η Σκόπελος απέχει 5,5 και 3,5 ναυτικά μίλια από το Βόλο και τη Σκιάθο αντίστοιχα και στο δυτικό της τμήμα βρίσκεται η νησίδα της Δασιάς.

Ολόκληρο το νησί χαρακτηρίζεται από μια εξαιρετικά ανεπτυγμένη βλάστηση, η οποία μπορεί γενικά να χαρακτηριστεί σαν τυπική Μεσογειακή, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι το δασικό ποσοστό ξεπερνά το 49% της κάλυψης του, με αποτέλεσμα να αποτελεί το πιο δασωμένο νησί της χώρας. Το φυσικό περιβάλλον σε συνδυασμό με το κλίμα αποτελούν πλεονεκτήματα και έχουν καταστήσει το νησί δημοφιλή προορισμό για θερινό τουρισμό.

Τα δάση καταλαμβάνουν ένα αρκετά μεγάλο τμήμα της έκτασης του νησιού. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το ΓΠΣ του Δ. Σκοπέλου και βάσει των στοιχείων του Δασαρχείου, υπολογίζεται ότι 48.910 στρέμματα από τα 96.299 του νησιού είναι δάση και δασικές εκτάσεις. Αυτό αναλογεί σε ποσοστό 50,79%, δηλαδή πάνω από τη μισή έκταση του νησιού. Επίσης από τα 48.910 στρέμματα μόνο 3.720 (7,6%) είναι δημόσιου χαρακτήρα ή ανήκουν σε μοναστήρια, τα υπόλοιπα είναι ιδιωτικά είτε διακατεχόμενα ιδιωτικά.

Το ιδιοκτησιακό καθεστώς των δασών, που σχεδόν στο σύνολό του είναι ιδιωτικά ή ιδιωτικά διακατεχόμενα, δημιουργεί προβλήματα στη διαχείρισή τους, τόσο λόγω της ύπαρξης πολλών ιδιοκτητών, όσο και λόγω της ύπαρξης ιδιωτών ιδιοκτητών, γεγονός που δυσχεραίνει τη διαχείρισή τους κυρίως στην προστασία τους από πυρκαγιές, αλλά και την ανάπτυξη σημαντικών δημόσιων έργων, όπου χρειάζεται η συγκατάθεση όλων των ιδιοκτητών.

Οι δασικές εκτάσεις διέπονται από ειδικό καθεστώς, τόσο ως προς τη δόμηση όσο και ως προς την ανάπτυξη σε αυτά διαφόρων δραστηριοτήτων (Ν. 998/79 «Περί δασών» κλπ.), ενώ ιδιαίτερα αυστηρές είναι οι διατάξεις που διέπουν τις κηρυγμένες αναδασωτέες εκτάσεις.

Όσον αφορά στα ρέματα, στην περιοχή μελέτης δεν έχουν γίνει οριοθετήσεις παρά μόνο αποσπασματικά σε επίπεδο αγροτεμαχίων. Για την προστασία των οριοθετημένων ρεμάτων σε ότι αφορά στη δόμηση, ορίζεται ζώνη πλάτους τουλάχιστον 10 μ. από την οριογραμμή ρέματος. Ωστόσο, για τα ρέματα εκτός ορίων οικισμών και για θέματα προστασίας και διαχείρισής τους ως οικοσυστήματα δεν έχει υπάρξει καμία μέριμνα. Ως συνέπεια, έχουν σημειωθεί πλημμύρες σε διάφορους οικισμούς του νησιού όπως στη Χώρα της Σκοπέλου, στο Νέο και στη Γλώσσα.

Το νησί παρουσιάζει τις τελευταίες δεκαετίες σημαντική οικιστική ανάπτυξη. Ωστόσο η έλλειψη Γ.Π.Σ. και πολεοδομικών μελετών οδήγησε σε φαινόμενα άναρχης και διάχυτης δόμησης, με διάρρηξη των ορίων των οικισμών του νησιού και ειδικά της Χώρας της Σκοπέλου. Παρ' όλα αυτά δεν παρατηρούνται έντονες συγκρούσεις γης και τα φαινόμενα είναι είτε μικρότερης έντασης, είτε εντοπισμένα σημειακά.

Στους οικισμούς παρατηρούνται φαινόμενα ακαλαίσθητων κτισμάτων, ακόμη και εντός της Χώρας της Σκοπέλου που αποτελεί χαρακτηρισμένο παραδοσιακό οικισμό. Επίσης, στο νησί έχουν σημειωθεί διανοίξεις και οδοστρώσεις δρόμων, χωρίς να προηγηθεί ο απαραίτητος σχεδιασμός. Αξίζει να σημειωθεί ότι στα πλαίσια του Χωροταξικού σχεδιασμού της χώρας, έχει συνταχθεί Ειδική Χωροταξική Μελέτη (Ε.Χ.Μ.) Πηλίου και Β. Σποράδων από την Διεύθυνση Χωροταξίας του ΥΠΕΧΩΔΕ το 1987, η οποία δυστυχώς ποτέ δεν θεσμοθετήθηκε.

Το θαλάσσιο οικοσύστημα στην ευρύτερη περιοχή της Σκοπέλου βρίσκεται σε ιδιαίτερα καλή κατάσταση, καθώς τα τελευταία χρόνια ισχύουν και εφαρμόζονται αλιευτικές απαγορεύσεις και δεν υπάρχουν σημαντικές εκροές ρύπων από σημειακές ή μη σημειακές πηγές ρύπανσης. Η έντονη παρουσία της μεσογειακής φώκιας στη θαλάσσια αυτή περιοχή υπογραμμίζει την εξαιρετική ποιότητα του οικοσυστήματος. Ρύπανση έχει σημειωθεί περιστασιακά, κυρίως στα λιμάνια από τα πλοία και τα σκάφη αναψυχής.

Η λειτουργία του ΧΥΤΑ Σκοπέλου στη θέση Κεντριάς εμφανίζει κατασκευαστικά προβλήματα, ενώ η διάρκεια ζωής του το 2014 υπολογίστηκε σε 6 έτη. Γενικά υπάρχει ένα καλά οργανωμένο δίκτυο συλλογής απορριμμάτων, αλλά σημειακά παρατηρούνται φαινόμενα ανεξέλεγκτης απόρριψης μπαζών.

Η ανακύκλωση απορριμμάτων έχει αναπτυχθεί σε μικρή κλίμακα, ενώ δεν έχουν εξευρεθεί ακόμα αδειοδοτημένοι χώροι ανακύκλωσης. Στόχος του ΠΕΣΔΑ Θεσσαλίας για την Π.Ε. Σποράδων είναι το 50% των υπολειπόμενων σύμμεικτων ΑΣΑ να οδηγείται προς ταφή. Προβλέπει επιπλέον τη δημιουργία πράσινου σημείου στο νησί, χωριστή συλλογή ανακυκλώσιμων υλικών (χαρτί, γυαλί, μέταλλα και πλαστικό), μονάδα κομποστοποίησης βιοαποβλήτων και κινητή μονάδα επεξεργασίας ΑΕΚΚ για όλο το νησιωτικό σύμπλεγμα.

Υπάρχει εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων στη Σκόπελο, ενώ είναι σχεδόν έτοιμη να λειτουργήσει η ΕΕΛ του Κλήματος. Αντίθετα, στη Γλώσσα υπάρχει σοβαρό πρόβλημα αποχέτευσης. Οι περισσότεροι οικισμοί δεν είναι συνδεδεμένοι με το αποχετευτικό δίκτυο και λειτουργούν με σηπτικούς – απορροφητικούς βόθρους.

Υπάρχει πρόβλημα στους υδάτινους πόρους λόγω υπεράντλησης των υπόγειων υδροφορέων και παρατηρούνται φαινόμενα υφαλμύρωσης. Η αυξημένη ζήτηση κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες έχει οδηγήσει στη διάνοιξη γεωτρήσεων χωρίς σχεδιασμό, ενώ και η ύπαρξη βόθρων δημιουργεί κινδύνους ρύπανσης του υδροφόρου ορίζοντα. Ωστόσο, το νερό του νησιού γενικά θεωρείται αρκετά καλό ποιοτικά και είναι πόσιμο. Λόγω ασβεστολιθικών πετρωμάτων είναι σκληρό, εντός όμως των προδιαγραφών, χωρίς φαινόμενα νιτρορύπανσης λόγω περιορισμένης χρήσης λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων.

Κατολισθήσεις στο νησί έχουν σημειωθεί τόσο λόγω της φυσικής διαδικασίας εδαφικών θραύσεων, όσο και λόγω έντονων βροχοπτώσεων αλλά και σεισμών κατά το παρελθόν. Το μεγαλύτερο πρόβλημα κατολισθήσεων εντοπίζεται στον παλαιό οικισμό του Κλήματος, και για αυτό τον λόγο ο οικισμός έχει μεταφερθεί. Ωστόσο φαινόμενα κατολισθήσεων έχουν

σημειωθεί και εντός της Χώρας της Σκοπέλου αλλά και στις περιοχές Γλώσσα, Γλυφονέρι και Στάφυλο.

Οι φυσικοί πόροι του νησιού απειλούνται από υπερεκμετάλλευση, κυρίως από τις τουριστικές δραστηριότητες (π.χ. το έλος της Μηλιάς που έχει επιχωματωθεί σε μεγάλο βαθμό και έχει εκχερσωθεί με στόχο την τουριστική ανάπτυξη της παραλίας και την οικιστική ανάπτυξη). Η συνεχής διάνοιξη δρόμων και μονοπατιών αποτελεί απειλή για τα οικοσυστήματα και τους βιοτόπους της περιοχής, ενώ από τις λιμενικές υποδομές παρατηρούνται και αλλοιώσεις των ακτών (π.χ. στην ακτή στο Έλφος όπου κατασκευάστηκε μαρίνα χωρίς ακτομηχανική μελέτη). Τέλος, η ανάπτυξη εναλλακτικών πηγών ενέργειας είναι ανύπαρκτη στο νησί.

Αλόννησος

Η Αλόννησος είναι ένα από τα λιγότερο αναπτυγμένα νησιά των Βορείων Σποράδων. Η χωρική της θέση (το ανατολικότερο και πιο μακρινό από την ηπειρωτική Ελλάδα νησί των Βορείων Σποράδων) έχει άμεσο αντίκτυπο στην σημερινή εικόνα ανάπτυξής της. Το νησί της Αλοννήσου έχει έκταση 64,20 τ. χλμ. Ανατολικά της Αλοννήσου βρίσκεται ένα εκτεταμένο νησιωτικό σύμπλεγμα, μικρότερων νησίδων και ερημόνησων, τα οποία διοικητικά ανήκουν στο Δήμο Αλοννήσου.

Το νησί βρίσκεται Ανατολικά της Σκοπέλου (χωρίζεται από αυτή με δίαυλο πλάτους 1,5 ν.μ., όπου βρίσκονται και δύο μικρές νησίδες, ο Άγιος Γεώργιος και το Μικρό. Ανατολικά της Αλοννήσου βρίσκεται η νήσος Περιστερά, η οποία στο βόρειο άκρο της απέχει από την νήσο Αλόννησο μόνο 300 μέτρα. Κοντά στην Αλόννησο, εκτός από τη νήσο Περιστερά, βρίσκεται και ένα πλήθος μικρότερων νησιών. Η νήσος Κυρά Παναγιά (Πελαγονήσι) βρίσκεται βορειοανατολικά της Αλοννήσου σε απόσταση 6,5 χλμ. και γύρω της υπάρχουν 5 νησίδες, (Πελέρισσα, Παππούς, Κουμπί, Πράσο, Μέλισσα, Σφήκα). Η νήσος Γιούρα βρίσκεται βορειοανατολικά της Κυρά Παναγιάς σε απόσταση 4 χλμ.. Σε απόσταση 17 χλμ. από την Αλόννησο βρίσκεται μια συστάδα νησιών (Κόρακας, Σκαντίλι, Στρογγυλό και άλλα μικρότερα), το μεγαλύτερο των οποίων είναι η νήσος Σκάτζουρα. Στο ανατολικότερο σημείο των Β. Σποράδων και σε απόσταση 19 χλμ. από την Κυρά Παναγιά βρίσκεται η νήσος Πιπέρι, που αποτελεί και το καταφύγιο για την μεσογειακή φώκια. Τέλος, στο βορειότερο σημείο και σε απόσταση 29 χλμ. από την Αλόννησο βρίσκεται η νήσος Ψαθούρα με τον δορυφόρο της, τη νήσο Μυίγα.

Η μορφολογία του εδάφους του νησιού είναι κατά το μεγαλύτερο ποσοστό ορεινή. Το ανάγλυφο της Αλοννήσου είναι ομαλό με ψηλότερη κορυφή το Κουβούλι (+493μ.), χαρακτηρίζεται από σειρά λόφων και χαμηλούς ορεινούς όγκους, ενώ οι ακτές είναι απότομες στα βόρεια, βορειοανατολικά και βορειοδυτικά και ομαλές στα νότια και νοτιοανατολικά, όπου αποτελούν κατάληξη μικρών επίπεδων πεδιάδων και κοιλάδων. Το σχετικά χαμηλό υψόμετρο των ορεινών περιοχών του νησιού το κάνει προσιτό στους πεζοπόρους και έχουν αναπτυχθεί αρκετά μονοπάτια που προσφέρουν ευκαιρία για ανάπτυξη του οικοτουρισμού.

Το νησί περιλαμβάνει μικρά οικιστικά σύνολα και μεγάλες έρημες δασικές εκτάσεις ιδιαίτερης φυσικής ομορφιάς, που καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος του της έκτασής του. Ο Δήμος αποτελείται από ένα Δημοτικό Διαμέρισμα, το Δ.Δ. Αλοννήσου, στο οποίο υπάρχουν 18 οικισμοί, εκ των οποίων οι 4 είναι οριοθετημένοι (Πατητήρι, Βότση, Χώρα και Στενή Βάλα). Έδρα του Δήμου και λιμάνι του νησιού είναι ο οικισμός Πατητήρι. Οι οικισμοί του Δήμου Αλοννήσου χαρακτηρίζονται, λόγω του πληθυσμιακού μεγέθους, ως αγροτικοί. Ωστόσο, ανήκει ήδη στην κατηγορία των περιοχών που εμφανίζουν έντονες τάσεις ανάπτυξης και κατά συνέπεια προβλήματα συγκρούσεων χρήσεων γης.

Η ανάπτυξη των οικισμών του νησιού και ιδιαίτερα του Πατητηριού, που ήρθε να αντικαταστήσει αρχικά τον παραδοσιακό οικισμό της Χώρας μετά την καταστροφή του από τους σεισμούς του 1965, καταλήγει σε έναν μάλλον άναρχο τρόπο δόμησης με εμφανή την έλλειψη σχεδιασμού. Σε ορισμένους οικισμούς όπως ο αυτός του Βότση το πρόβλημα είναι ακόμη πιο έντονο καθώς ο άναρχος τρόπος δόμησης συνδυάζεται με την πυκνή δόμηση και επιδεινώνει την αισθητική του τοπίου.

Το νησί διαθέτει εκσυγχρονισμένο οδικό δίκτυο σε αρκετά μεγάλο ποσοστό. Κυκλοφοριακά προβλήματα στο νησί παρατηρούνται κυρίως τους θερινούς μήνες κατά την άφιξη και αναχώρηση οχηματαγωγών πλοίων στο λιμάνι. Ωστόσο, η στάθμευση ικανοποιείται επαρκώς από τους ειδικούς χώρους που έχει παραχωρήσει ο Δήμος στην προβλήτα του λιμανιού.

Στην Αλοννήσο οι δασωμένες περιοχές είναι στο σύνολο 54,5 χιλιάδες στρέμματα και περιλαμβάνει όχι μόνο δενδρώδεις αλλά και θαμνώδεις δασικές εκτάσεις, που καλύπτουν το 42,13% της συνολικής έκτασης του νησιού.

Το νησί διαθέτει μια σειρά από ακτές ιδιαίτερου αισθητικού κάλλους που διαθέτουν εξαιρετική ποιότητα υδάτων, βάσει των ελέγχων που πραγματοποιεί το ΥΠΕΚΑ σε ετήσια βάση. Όπως προαναφέρθηκε, η περιοχή της Αλοννήσου είναι προστατευόμενη και έχει

συμπεριληφθεί εξ' ολοκλήρου στις περιοχές του Δικτύου NATURA 2000 και τους βιότοπους CORINE. Ως εκ τούτου, στο νησί επικρατεί αυστηρό καθεστώς επιτήρησης με απαγόρευση δραστηριοτήτων όπως η αλιεία. Επομένως, το φυσικό περιβάλλον της περιοχής διατηρείται σε καλή κατάσταση και χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερης οικολογικής, πολιτιστικής και αισθητικής αξίας τόσο σε τοπικό, εθνικό αλλά και διεθνές επίπεδο (οικότοποι σπάνιας χλωρίδας, βιότοποι με σημαντικά είδη πανίδας, γεωμορφολογικές διαπλάσεις, με υποβρύχια, παραθαλάσσια και χερσαία σπήλαια βιολογικής, πολιτιστικής και αισθητικής σπουδαιότητας, κ.ά.). Ο βασικότερος κίνδυνος για τα θαλάσσια ύδατα της περιοχής είναι η ρύπανση από τα πλοία και τα σκάφη αναψυχής που κινούνται σε αυτήν.

Η Αλόνησος διαθέτει πλούσιο υδρογραφικό δίκτυο και είναι από τα πλουσιότερα σε υδατικούς πόρους νησιά του Αιγαίου. Ωστόσο οι χείμαρροι του νησιού είναι περιορισμένης έκτασης και με πλούσια υδροφορία μόνο κατά την περίοδο έντονων βροχοπτώσεων. Τα φαινόμενα είναι πολύ περιορισμένα και χωρίς ιδιαίτερη αξία αφού η απορροή καταλήγει στη θάλασσα. Οι υδατικοί πόροι του νησιού κινδυνεύουν από την υπεράντληση, κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες που η ζήτηση είναι αυξημένη.

Οι πυρκαγιές, η κτηνοτροφική εκμετάλλευση και ιδιαίτερα η υπερβόσκηση, οι γεωργικές καλλιέργειες που ασκούνται κυρίως σε επικλινή εδάφη λόγω του γεωμορφολογικού ανάγλυφου της περιοχής, οι πιέσεις για τη δημιουργία γεωργικών εκτάσεων, είναι παράγοντες που έδρασαν επί μακρών χρονικό διάστημα και συνεχίζουν να δρουν (πλην των πιέσεων για την αύξηση της γεωργικής γης), ασκώντας δυσμενείς επιδράσεις επί των εδαφικών πόρων της περιοχής. Η διάβρωση είναι η μεγαλύτερη απειλή των εδαφών της περιοχής, που σε συνδυασμό με τις επικρατούσες κλιματικές συνθήκες έχουν υποβαθμιστεί σε μεγάλο βαθμό και σε αρκετές θέσεις. Μεγαλύτερο πρόβλημα εμφανίζεται στις Νήσους Κυρά – Παναγιά, Σκάντζουρα, στην Ν. Αλόνησο και στην Περιστέρα, από την έντονη άσκηση της βόσκησης (υπερβόσκηση) και τις πυρκαγιές που έλαβαν χώρα κατά το παρελθόν. Η υποβάθμιση σε κάποιες περιπτώσεις θεωρείται μη αναστρέψιμη λόγω της εξαιρετικά αργής διεργασίας σχηματισμού του εδάφους.

Για την πρόληψη και αντιμετώπιση των πλημμυρικών φαινομένων έχει προταθεί η εκπόνηση μελετών και κατασκευή έργων δασοτεχνικής διευθέτησης ορεινών λεκανών, με σκοπό την μείωση της παραγωγής φερτών υλικών, τον έλεγχο των εστιών χειμαρρικότητας και της περαιτέρω υποβάθμισης του εδάφους των ορεινών λεκανών, την αποτελεσματική διαχείριση του απορρέοντος ύδατος, κλπ. Τέτοιες περιοχές που χρήζουν προστασίας είναι οι χείμαρροι στις περιοχές Καλαμάκι, Στενή Βάλλα και Βότση οι οποίοι δημιουργούν έντονα

προβλήματα στους κατάντη ομώνυμους οικισμούς από τους οποίους διέρχονται, ο χείμαρρος που εκβάλλει στον όρμο Λεφτός Γυαλός που έχει δημιουργήσει αρκετά προβλήματα πλημμυρών στις κατάντη ακτές (κυρίως την τελευταία περίοδο) και ο χείμαρρος στον οποίο εκτελείται το έργο της Λιμνοδεξαμενής στην περιοχή της Ν. Αλοννήσου προκειμένου να εξασφαλιστεί η ποιοτική, ποσοτική και μακροχρόνια λειτουργία αυτής.

Στο νησί καταγράφεται μόλις ένας υγρότοπος στην περιοχή του Αγ. Δημητρίου, ο οποίος κατά τους μήνες μεγάλης απορροής συγκεντρώνει διάφορα ενδημικά είδη πανίδας. Όμως ο εποχιακός χαρακτήρας και το μικρό μέγεθος του υγροτόπου δεν επιτρέπουν στην ένταξή του στο δίκτυο προστασίας της ορνιθοπανίδας RAMSAR.

Το δίκτυο ύδρευσης του νησιού καλύπτει μεγάλο μέρος των οικισμών, με κάποιες εξαιρέσεις στο βόρειο τμήμα που εξυπηρετούνται από δεξαμενές ή γεωτρήσεις. Το υπάρχον δίκτυο είναι παλιό και αρκετά τμήματά του χρειάζονται αντικατάσταση.

Το αποχετευτικό δίκτυο ομβρίων καλύπτει μικρό μέρος του νησιού και κύριος αποδέκτης είναι η θάλασσα. Στο νησί δεν υπάρχει εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων και για τα οικιακά απόβλητα η αποχέτευση γίνεται με απορροφητικούς βόθρους. Μόνο οι μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες διαθέτουν ιδιωτικές ΕΕΛ για την διαχείριση των αποβλήτων τους. Το ΠΕΣΔΑ Θεσσαλίας προβλέπει τη δημιουργία ΕΕΛ που θα καλύψει τη Χώρα της Αλοννήσου και τις περιοχές Βότση και Πατητήρι. Το έργο βρίσκεται στη φάση εκπόνησης των απαραίτητων μελετών.

Το νησί διαθέτει ΧΥΤΑ στην περιοχή «Μιζάκι Ρέμα», η διάρκεια ζωής του οποίου το 2014 υπολογίστηκε σε 23 έτη. Ο χώρος του Χ.Υ.Τ.Α. βρίσκεται σε ορεινή περιοχή του νησιού, μακριά από οικισμούς, καλλιέργειες και κτηνοτροφικές εγκαταστάσεις.

Υπάρχει ανακύκλωση απορριμμάτων στο νησί από το 2013 (μπλε κάδοι), ενώ ταυτόχρονα λειτουργούν τα συστήματα Ανακύκλωση Συσκευών Α.Ε. και Φωτοκύκλωση Α.Ε. Στόχος του ΠΕΣΔΑ Θεσσαλίας για την Π.Ε. Σποράδων είναι το 50% των υπολειπόμενων σύμμεικτων ΑΣΑ να οδηγείται προς ταφή. Το ΠΕΣΔΑ Θεσσαλίας προβλέπει επιπλέον τη δημιουργία πράσινου σημείου στο νησί, χωριστή συλλογή ανακυκλώσιμων υλικών (χαρτί, γυαλί, μέταλλα και πλαστικό), μονάδα κομποστοποίησης βιοαποβλήτων στα πλαίσια κατασκευής μονάδας επεξεργασίας ΑΣΑ και κινητή μονάδα επεξεργασίας ΑΕΚΚ για όλο το νησιωτικό σύμπλεγμα.

Τέλος, οι ενεργειακές ανάγκες του νησιού καλύπτονται από υποθαλάσσιο αγωγό, ενώ δεν υπάρχει καμία μορφή ΑΠΕ στην περιοχή. Η ανάπτυξη ΑΠΕ στην περιοχή χρειάζεται προσεκτικό σχεδιασμό, καθώς στις περιοχές προστασίας της φύσης δεν επιτρέπεται η

εγκατάσταση σταθμών ΑΠΕ (Ν. 1650/86). Η χωροθέτηση εγκαταστάσεων ΑΠΕ μπορεί να γίνει μόνο στις περιοχές της ζώνης Β' του ΕΘΠΑΒΣ.

2.2.3. Ανάλυση τάσεων και δεδομένων στον παγκόσμιο και εγχώριο Τουρισμό και προσδιορισμός προφίλ τουριστών περιοχής

Ο τουρισμός ως βιομηχανία που προσανατολίζεται στα προϊόντα και τις υπηρεσίες, μπορεί να δημιουργήσει εκτεταμένα οφέλη και επιπτώσεις στην οικονομία και στην κοινωνία γενικότερα. Δύναται να συμβάλει στην επίτευξη των Αναπτυξιακών Στόχων της Χιλιετίας (Millennium Development Goals), και ειδικά αυτούς που αφορούν την καταπολέμηση της φτώχειας, την προστασία του περιβάλλοντος και την δημιουργία ευκαιριών της απασχόλησης των γυναικών, των ευάλωτων ομάδων και των νέων. Επιπλέον, ο τουρισμός μπορεί να αποτελέσει μια σημαντική πηγή εσόδων (έσοδα από ξένο συνάλλαγμα, φορολογικά έσοδα) για το κράτος και μπορεί να προσφέρει ευκαιρίες για την ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας.

Οι άμεσες βιομηχανίες που εμπλέκονται στις τουριστικές δραστηριότητες έχουν τη δυνατότητα να δημιουργήσουν τομεακούς συνδέσμους και οικονομικές ευκαιρίες για τις κοινότητες.

Η διαχείριση του προορισμού είναι ένα θέμα αυξανόμενης σημασίας, αφού οι τουριστικοί προορισμοί ανταγωνίζονται έτσι ώστε από τη μία να παρέχουν την καλύτερη ποιότητα στους επισκέπτες και από την άλλη να διαχειρίζονται τις επιπτώσεις του τουρισμού σε κοινωνίες και περιβάλλοντα υποδοχής. Επιπλέον, για να είναι αποτελεσματικός ο ανταγωνισμός, οι τουριστικοί προορισμοί πρέπει να προσφέρουν απίθανες εμπειρίες και εξαιρετική ποιότητα στους επισκέπτες. Ο τουρισμός είναι ένας περίπλοκος και κατακερματισμένος τομέας και από την ώρα που οι επισκέπτες φτάνουν στον προορισμό, μέχρι να φύγουν, η ποιότητα των εμπειριών τους επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες και υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων και ιδιωτικών υπηρεσιών, την αλληλεπίδραση της κοινότητας και τη φιλοξενία.

Ο τουρισμός είναι μια δραστηριότητα που περιλαμβάνει την μετακίνηση των ατόμων από ένα προορισμό σε ένα άλλο. Σε αυτή τη διαδικασία, οι τουρίστες φέρνουν μαζί τους τα έθιμα και την κουλτούρα τους στις χώρες όπου επισκέπτονται, αλλά ταυτόχρονα φεύγοντας παίρνουν μαζί τους τα έθιμα και την κουλτούρα της χώρας που έχουν επισκεφτεί. Μέσα από αυτές τις αλληλεπιδράσεις και την επικοινωνία μεταξύ των τουριστών και της τοπικής κοινότητας, υπάρχουν πολλές θετικές επιπτώσεις που μπορούν να επιτευχθούν, με την προϋπόθεση ότι ο τουρισμός εφαρμόζεται και αναπτύσσεται με ένα βιώσιμο και ορθό τρόπο.

Ο βιώσιμος τουρισμός ορίζεται από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού ως «η ικανοποίηση των τουριστών και της κοινότητας που τους φιλοξενεί, ενώ παράλληλα η κοινότητα προστατεύεται και βελτιώνεται βάσει των ευκαιριών που πιθανόν να παρουσιαστούν. Λειτουργεί σαν οδηγός για την διαχείριση όλων των πόρων με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να μπορούν να καλυφθούν όλες οι οικονομικές, κοινωνικές ανάγκες, καθώς επίσης και η αισθητική του τόπου, διατηρώντας την πολιτιστική ακεραιότητα, τις απαραίτητες οικολογικές διαδικασίες, τη βιολογική ποικιλομορφία και τα συστήματα υποστήριξης της ζωής.» ([http://www.world-tourism.org/sustainable/ esp/concepts.htm](http://www.world-tourism.org/sustainable/esp/concepts.htm)). Για δημιουργία ενός πραγματικά βιώσιμου τουρισμού, εξυπακούεται η υιοθέτηση των “καλών πρακτικών”, δηλαδή, η διόρθωση ή η βελτίωση των μέτρων που εφαρμόζονται στη διαχείριση και τη λειτουργία του κάθε τουριστικού επιχειρηματικού τομέα και δραστηριότητας. Αυτές οι δράσεις αποσκοπούν στην εξασφάλιση της μικρότερης δυνατής επίπτωσης που μπορεί να προκύψει, στη βελτίωση της εικόνας και της ποιότητας του τουρισμού, στην αποτελεσματικότερη ανάπτυξη των επιχειρήσεων, και ως εκ τούτου, στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη.

Δημιουργώντας τη σωστή ισορροπία μεταξύ των τουριστικών αναγκών, των κοινοτήτων φιλοξενίας και του περιβάλλοντος, μειώνοντας τις συγκρούσεις και αναγνωρίζοντας την αμοιβαία εξάρτηση, απαιτείται ειδική αντιμετώπιση στη διαχείριση των προορισμών. Στο πλαίσιο αυτό, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει εκπονήσει ένα σύστημα δεικτών για την βιώσιμη διαχείριση των προορισμών και αποτελεί ένα από τα εργαλεία τα οποία μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην τουριστική βιομηχανία στην Ευρώπη.

2.2.4. Ανάλυση τάσεων και δεδομένων στον παγκόσμιο και εγχώριο Τουρισμό και τυπολογία της «Οικονομίας της Επισκεψιμότητας»

Όπως αναφέρει η έρευνα του ΙΝΣΕΤΕ για τον ελληνικό τουρισμό (Ιούλιος 2016), η παγκόσμια οικονομία επηρεάζεται τον Απρίλιο του 2016 από την τάση ανάκαμψης των τιμών του πετρελαίου και τιμών των μετοχών στα χρηματιστήρια των ΗΠΑ, της Ευρώπης και της Ασίας, μετά τη μεγάλη πτώση τους και την αστάθεια που παρατηρήθηκε στο τρίμηνο Δεκ.2015 - Φεβρ. 2016. Η κρίση άρχισε στην Κίνα τον Αύγουστο 2015, επανήλθε με μεγαλύτερη ένταση τον Δεκέμβριο 2015 και τον Ιανουάριο 2016 και μεταδόθηκε στις χρηματιστηριακές αγορές των μεγάλων αναπτυγμένων χωρών και στις αγορές συναλλάγματος και κρατικών ομολόγων, στις αναπτυσσόμενες οικονομίες και στις χώρες της Νότιας Ευρώπης. Σήμερα, η κρίση φαίνεται να έχει αντιμετωπιστεί (ενδεχομένως προσωρινά) και η παγκόσμια οικονομία φαίνεται ότι έχει σταθεροποιηθεί.

Οι επενδυτές φαίνεται να αποφάσισαν ότι η αναταραχή που σημειώθηκε στις αγορές στο δίμηνο Ιαν. - Φεβρ. 2016 ήταν τελικά μια απλή σημαντική διόρθωση αυτών των αγορών, μετά τη συνεχή ανοδική τους πορεία στα προηγούμενα δύο έτη, και ότι δεν επρόκειτο για γενική χρηματοοικονομική κρίση που θα μπορούσε να οδηγήσει αναπόφευκτα την παγκόσμια οικονομία σε σημαντικά χαμηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης, με ό,τι αυτό θα συνεπαγόταν. Το προσφυγικό - μεταναστευτικό πρόβλημα που φάνηκε προς στιγμή να αποτελεί επίσης κίνδυνο για την Ευρώπη, φαίνεται τώρα να περιορίζεται ουσιαστικά, έστω και με τη χρήση ανορθόδοξων μεθόδων (κλείσιμο συνόρων, συμφωνία με την Τουρκία, κ.ά.). Οι διεθνείς Οργανισμοί έχουν προσαρμόσει οριακά προς τα κάτω τις προβλέψεις τους για την παγκόσμια ανάπτυξη και για την ανάπτυξη των επιμέρους οικονομιών (**Πίνακας 1**), αλλά συνέχισαν να προβλέπουν μικρή επιτάχυνση της ανάπτυξης το 2016 και το 2017, σε σχέση με το 2015, για τις μεγάλες αναπτυσσόμενες χώρες, παρά τη διαφαινόμενη σημαντική επιβράδυνση της ανάπτυξης της οικονομίας της Κίνας (για την οποία το ΔΝΤ παρουσίασε βελτιωμένες προβλέψεις τον Απρίλιο του 2016) και των οικονομιών των περισσότερων αναδυόμενων και αναπτυσσόμενων χωρών.

Αξιοσημείωτη είναι η σταθερή και ουσιαστικά αυτοδύναμη ανάπτυξη της οικονομίας των ΗΠΑ, που καταγράφει ρυθμούς αύξησης του ΑΕΠ σε σταθερές τιμές της τάξης του 2,4% το 2015, όπως και το 2014, και οι προβλέψεις ήταν να συνεχίσει να αναπτύσσεται με αυτούς τους ρυθμούς, κατά 2,4%, το 2016 (από 2,7% που ήταν η προηγούμενη εκτίμηση) και 2,5% το 2017 (από 2,6%).

Πίνακας 1: Ανάπτυξη 2014-2015 και προοπτικές ανάπτυξης το 2016-2017 σε επιλεγμένες χώρες

Χώρες	Έτη				Χώρες	Έτη			
	2014	2015	2016	2017		2014	2015	2016	2017
Παγκόσμια Οικονομία	3.4	3.1	3.2	3.5	Ελλάδα	0.7	-0.2	-0.3	2.7
Παγκόσμιο Εμπόριο	3.3	2.8	3.1	3.8	Κύπρος	-2.5	1.6	1.7	2.0
ΗΠΑ	2.4	2.4	2.4	2.5	Ην. Βασίλειο	2.9	2.2	1.9	2.2
ΕΕ-28	1.4	1.9	1.9	2.0	Σουηδία	2.3	4.1	3.7	2.8
Ιαπωνία	-0.1	0.5	0.5	0.1	Ελβετία	1.9	0.9	1.2	1.5
Κίνα	7.3	6.9	6.5	6.2	Πολωνία	3.3	3.6	3.7	3.6
Καναδάς	2.5	1.2	1.7	2.1	Ουγγαρία	3.7	2.9	2.5	2.8
Ζώνη του Ευρώ (ΕΕ-19)	0.9	1.6	1.5	1.6	Τσεχία	2.0	4.2	2.1	2.6
Γερμανία	1.6	1.7	1.6	1.6	Ρωσία	0.6	-3.7	-1.8	0.8
Γαλλία	0.2	1.2	1.3	1.7	ΓΓΔΜ	3.8	3.2	3.2	3.2
Ιταλία	-0.3	0.8	1.1	1.3	Σερβία	-1.8	0.7	1.8	2.3
Ισπανία	1.4	3.2	2.6	2.5	Βουλγαρία	1.5	3.0	2.3	2.3
Ιρλανδία	5.2	7.8	4.9	3.7	Τουρκία	2.9	3.8	3.8	3.4
Βέλγιο	1.1	1.4	1.2	1.4	Ρουμανία	3.0	3.8	4.2	3.7
Ολλανδία	1.0	2.0	1.7	2.0	Κροατία	-0.4	1.6	1.8	2.1

Πηγή: IMF WEO April 2016 και Ευρωπαϊκή Επιτροπή - Spring 2016 Economic Forecast

Στον Πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζονται οι κυριότερες χώρες προέλευσης των ξένων τουριστών στην Ελλάδα, η αύξηση των αφίξεων από αυτές τις χώρες το 2014 και το 2015 και η συμβολή τους στις συνολικές αφίξεις τουριστών στην Ελλάδα με βάση της Έρευνα Συνόρων που διενεργεί η Τράπεζα της Ελλάδος.

Πίνακας 2: Οι χώρες Προέλευσης του Εισερχόμενου Τουρισμού στην Ελλάδα

	2013	2014	2015	2014		Συμβολή		
				%Δ	%Δ	2013	2014	2015
						%	%	%
Γερμανία	2,267,546	2,459,228	2,810,350	8.5	14.3	12.7	11.2	11.9
Π.Γ.Δ.Μ.	1,600,000	2,346,580	3,023,059	46.7	28.8	8.9	10.7	12.8
Ην. Βασίλειο	1,846,333	2,089,529	2,397,169	13.2	14.7	10.3	9.5	10.2
Βουλγαρία	691,874	1,534,565	1,900,642	121.8	23.9	3.9	7.0	8.1
Γαλλία	1,152,217	1,463,157	1,522,100	27.0	4.0	6.4	6.6	6.4
Ρωσία	1,352,901	1,250,174	512,789	-7.6	-59.0	7.5	5.7	2.2
Ιταλία	964,314	1,117,712	1,355,327	15.9	21.3	5.4	5.1	5.7
Σερβία	778,765	985,661	727,831	26.6	-26.2	4.3	4.5	3.1
Τουρκία	831,113	976,758	1,153,046	17.5	18.0	4.6	4.4	4.9
Ολλανδία	580,867	657,339	639,108	13.2	-2.8	3.2	3.0	2.7
Η.Π.Α.	466,520	591,853	750,250	26.9	26.8	2.6	2.7	3.2
Πολωνία	385,474	588,712	754,402	52.7	28.1	2.2	2.7	3.2
Λοιπά Κράτη Ευρώπης	403,784	530,336	348,585	31.3	-34.3	2.3	2.4	1.5
Ρουμανία	278,873	543,360	540,289	94.8	-0.6	1.6	2.5	2.3
Αλβανία	504,809	488,099	491,381	-3.3	0.7	2.8	2.2	2.1
Κύπρος	399,008	448,342	470,091	12.4	4.9	2.2	2.0	2.0
Βέλγιο	344,554	409,198	482,524	18.8	17.9	1.9	1.9	2.0
Ελβετία	346,518	377,077	391,249	8.8	3.8	1.9	1.7	1.7
Τσεχία	286,974	347,624	436,703	21.1	25.6	1.6	1.6	1.9
Σουηδία	368,834	337,771	351,573	-8.4	4.1	2.1	1.5	1.5
Αυστρία	236,476	285,132	327,123	20.6	14.7	1.3	1.3	1.4
Νορβηγία	264,816	246,136	244,859	-7.1	-0.5	1.5	1.1	1.0
Δανία	202,477	240,419	237,655	18.7	-1.1	1.1	1.1	1.0
Ισραήλ	212,466	197,009	115,868	-7.3	-41.2	1.2	0.9	0.5
Αυστραλία	129,112	183,080	183,165	41.8	0.0	0.7	0.8	0.8
Φινλανδία	139,341	166,251	149,894	19.3	-9.8	0.8	0.8	0.6
Καναδάς	186,701	145,720	182,299	-21.9	25.1	1.0	0.7	0.8
Ισπανία	91,988	136,232	93,624	48.1	-31.3	0.5	0.6	0.4
Ουγγαρία	80,623	89,064	146,380	10.5	64.4	0.4	0.4	0.6
Λοιπά Κράτη	524,301	801,348	860,120	52.8	7.3	2.9	3.6	3.6
Σύνολο	17,919,580	22,033,463	23,599,455	23	7.1	100	100	100

Πηγή: INSETE, 2016

Από τον πίνακα αυτό προκύπτει ότι κατά τα έτη 2014 και 2015 σημειώθηκε σημαντική αύξηση των αφίξεων από τις κύριες χώρες προέλευσης του ελληνικού τουρισμού της Ευρώπης. Σημαντική αύξηση σημειώνεται στις αφίξεις από τις μακρινές και μεγάλες χώρες

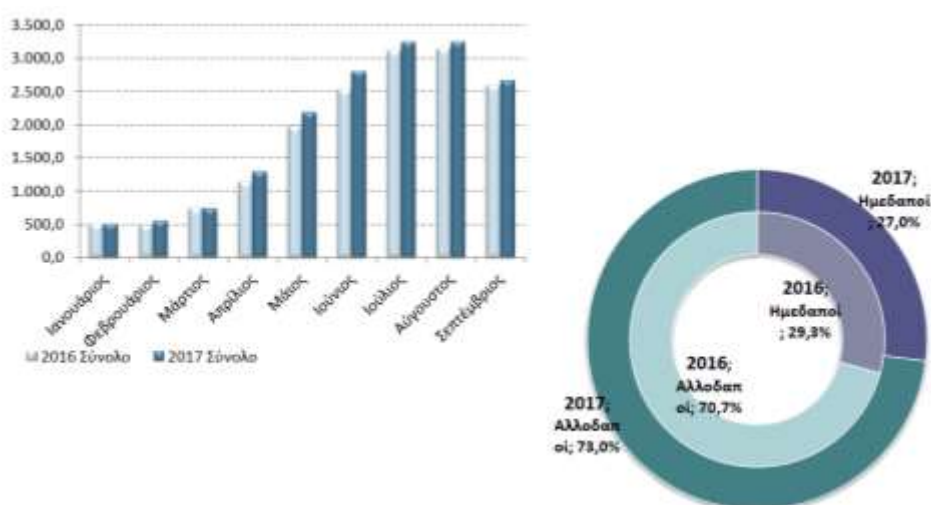
ΗΠΑ, Καναδά και Αυστραλία, με τις Η.Π.Α. να καταγράφουν την μεγαλύτερη αύξηση (2015: +26,8%, 2014: +26,9%). Ακόμη πιο εντυπωσιακή ήταν η αύξηση των αφίξεων από τις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης και από τις γειτονικές Βαλκανικές χώρες, σε μεγάλο βαθμό οδικώς, ενώ την μεγαλύτερη πτώση των αφίξεων καταγράφει η Ρωσία (2015: -59,0%, 2014: -7,6%). Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία ωστόσο, για τον αριθμό των εισερχόμενων τουριστών που κινήθηκαν προς την περιοχή παρέμβασης.

Το 2017 επίσης παρατηρήθηκε σημαντική αύξηση των εισερχόμενων τουριστών στη χώρα, σε σχέση με το 2016, σε ποσοστό +9,8%, φτάνοντας σχεδόν τα 23 εκατομμύρια. Σε ότι αφορά την προέλευση των τουριστών, το 2017 όλες οι αγορές κατέγραψαν και πάλι αύξηση της τουριστικής ροής, με εξαίρεση την αγορά της Ρωσίας η οποία εμφάνισε οριακή μείωση (-0,5%). Τις υψηλότερες ποσοστιαίες αυξήσεις είχαν οι αγορές της Ολλανδίας (+24,1%), της Γερμανίας (+17,8%) και των ΗΠΑ (+12%). Σε σχέση με τα μερίδια ταξιδιών ανά αγορά, η Γερμανία ανέβηκε στην πρώτη θέση, εκτοπίζοντας το Ηνωμένο Βασίλειο στη δεύτερη θέση. Ακολουθούν στην τρίτη και στην τέταρτη θέση η Γαλλία και η Ιταλία αντίστοιχα.

Βάσει διαθέσιμων στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ. (2017), οι αφίξεις σε ξενοδοχειακά καταλύματα παρουσιάζουν την μέγιστη τιμή κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, επιβεβαιώνοντας το γεγονός ότι η Ελλάδα αποτελεί έναν σχεδόν αποκλειστικά θερινό προορισμό. Όπως φαίνεται από το διάγραμμα που ακολουθεί, η εισερχόμενη τουριστική κίνηση καταλαμβάνει πολύ μεγαλύτερο ποσοστό από την εσωτερική, με ποσοστά 70,7% και 73% για τα έτη 2016-2017, έναντι 29,3% και 27% του ημεδαπού τουρισμού αντίστοιχα. Το διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζει την μηνιαία κατανομή των αφίξεων σε ξενοδοχειακά καταλύματα στην Ελλάδα για την περίοδο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου για τα έτη 2016-2017.

Από σχετική έρευνα του ΙΝΣΕΤΕ προκύπτει ότι η πλειοψηφία των τουριστών που επισκέφθηκαν την Ελλάδα τις χρονιές 2016 – 2017, στην πλειοψηφία τους την επέλεξαν για το μοντέλο «ήλιος – θάλασσα» (70,4% το 2016 και 68,4% το 2017) και ακολούθως τον περιηγητικό τουρισμό (11,3% το 2016 και 12,8% το 2017), το City Break (7,2% το 2016 και 8,0% το 2017) και την κρουαζιέρα (4,2% το 2016 και 4,0% το 2017).

Διάγραμμα 1: Τουριστική Κίνηση στα καταλύματα Ξενοδοχειακού Τύπου



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Επεξεργασία ΙΤΕΠ, 2017

Διαφοροποίηση παρατηρείται και μεταξύ των Ευρωπαίων και μη τουριστών. Οι Ευρωπαίοι τουρίστες επιλέγουν στην πλειοψηφία τους το μοντέλο «ήλιος – θάλασσα» (74,9% το 2016 και 73,7% το 2017), ενώ οι μη Ευρωπαίοι δείχνουν μεγαλύτερη προτίμηση στον περιηγητικό τουρισμό (38,1% το 2016 και 41,3% το 2017). Μάλιστα τα τελευταία χρόνια, έχει αναπτυχθεί ιδιαίτερα ο τουρισμός περιήγησης σε λιθόστρωτα μονοπάτια και υπό το πλαίσιο των Ευρωπαϊκών Μονοπατιών Μεγάλων Διαδρομών τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα συντηρήθηκε ένα μεγάλο τμήμα τέτοιων μονοπατιών, αλλά και ένα τμήμα άλλων μονοπατιών υπό ιδιωτικές πρωτοβουλίες.

Γενικότερα, στην Ελλάδα έχουν αρχίσει να αναδύονται διάφορες μορφές εναλλακτικού τουρισμού που έχουν ως αποτέλεσμα την σταδιακή μεν, αλλά εμφανή διαφοροποίηση και τον εμπλουτισμό του ελληνικού τουριστικού προϊόντος, την ανάδειξη και τουριστική αξιοποίηση του φυσικού και πολιτιστικού αποθέματος και την άμβλυνση της εποχικότητας της τουριστικής ζήτησης.

Ο οικοτουρισμός πιο συγκεκριμένα, εμφανίστηκε για πρώτη φορά στα μέσα της δεκαετίας του '80 με στόχο την προστασία της φύσης και τη διαχείριση της τουριστικής ανάπτυξης εντός φυσικών περιοχών. Πρόκειται για αειφόρο οικολογικά τουρισμό στη φύση, που έχει την δυνατότητα να αναδείξει το φυσικό περιβάλλον και τον πολιτισμό, να προεκτείνει την γνώση και κατανόηση που έχουν οι τουρίστες για τα ζητήματα αυτά και να προωθήσει την προστασία της φύσης συμβάλλοντας στην ευημερία των ντόπιων. Σήμερα, η ανάπτυξη ήπιων και περιβαλλοντικά φιλικών μορφών τουριστικών δραστηριοτήτων μπορεί να είναι ιδιαίτερα επικερδής και να συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη των απομονωμένων ή μειονεκτικών προστατευόμενων περιοχών.

Η χώρα μας διαθέτει ένα ευρύ φάσμα αξιόλογων οικοτουριστικών αντικειμένων και προορισμών και μπορεί να ικανοποιήσει ποικιλία ενδιαφερόντων των οικοτουριστών, είτε αυτοί ανήκουν σε φανατικούς λάτρεις της φύσης και της παράδοσης των τόπων, είτε είναι ομάδες επιστημόνων που αποζητούν τον εμπλουτισμό των παραστάσεων και των γνώσεων τους είτε είναι απλοί επισκέπτες με κίνητρα την παρατήρηση, την εκτίμηση της φύσης και την απόκτηση εμπειριών.

Ωστόσο, όπως αναφέρει ο ΟΟΣΑ είναι εξαιρετικά δύσκολο να μετρηθεί ο τουρισμός με ακρίβεια, πόσο μάλλον ο οικοτουρισμός, αφού δεν έχει αντικειμενικά προσδιοριστεί το πώς ακριβώς ορίζεται και περιλαμβάνει ποικιλία τουριστικών προϊόντων που συνδέονται με τη φύση (περιηγήσεις – πεζοπορία, φυσιολατρία, περιπέτεια, περιβαλλοντική εκπαίδευση, πολιτισμός, κλπ.).

Ένα άλλο σημείο που πρέπει να αναφερθεί είναι η σχέση ανάμεσα στον τουρισμό και την αγροτική παραγωγή. Η σχέση αυτή είναι ιδιαίτερα σύνθετη, καθώς οι δύο τομείς λειτουργούν ταυτοχρόνως συμπληρωματικά και ανταγωνιστικά. Στις περιοχές της ελληνικής επικράτειας όπου αναπτύχθηκε έντονα ο τουρισμός, ο πρωτογενής τομέας ήταν από τους πρώτους που υπέστη απώλειες σε όρους ανθρώπινου δυναμικού και ζωτικού χώρου. Επίσης, σε αρκετές από αυτές τις περιοχές υπήρξαν αρνητικές επιπτώσεις στο τοπίο, στις χρήσεις γης και στο περιβάλλον, οι οποίες έχουν ιδιαίτερα υψηλό κόστος αποκατάστασης ή είναι και μη αναστρέψιμες. Ο τουρισμός λειτουργεί ανταγωνιστικά απέναντι στις άλλες οικονομικές δραστηριότητες, προκαλώντας αλλαγές στην παραγωγική δομή και στην απασχόληση. Αργότερα η ανταγωνιστική σχέση επεκτείνεται και στο κοινωνικό επίπεδο με την έννοια της αλλαγής των προτύπων, του τρόπου ζωής, κλπ. Οι επιπτώσεις κορυφώνονται στην περίοδο της τουριστικής αιχμής, αλλά η εποχικότητα συμπαρασύρει το προφίλ των οικονομικών δραστηριοτήτων και των κοινωνικών πρακτικών και στο υπόλοιπο χρονικό διάστημα στις τουριστικά ανεπτυγμένες περιοχές.

Η εμφάνιση νέων τάσεων στο μοντέλο τουριστικής ανάπτυξης, από το μαζικό τουρισμό σε μορφές με περισσότερο ποιοτικά χαρακτηριστικά, επαναπροσδιορίζει τη σχέση του τουρισμού με το περιβάλλον, το τοπικό, το παραγωγικό και το κοινωνικό πρότυπο, συμπεριλαμβανομένης της παραγωγής τροφίμων. Στο πλαίσιο αυτό ανακαλύπτονται εκ νέου το τοπίο, τα παραδοσιακά προϊόντα, οι παραδοσιακές δραστηριότητες και εντάσσονται με νέους όρους στην τουριστική κατανάλωση. Αξίζει να αναφερθεί ότι η αρμονική συνύπαρξη των δύο κλάδων, γεωργίας και τουρισμού, εκφράστηκε πριν από πολλά χρόνια μέσα από τον αγροτουρισμό, που αποτελεί μια από τις πρώτες εκφάνσεις του θεματικού τουρισμού, ενώ

πλέον παίρνει και μια άλλη μορφή μέσα από την προσέγγιση επανατοπικοποίησης της αγροτικής παραγωγής στο γενικότερο πλαίσιο της αντίληψης για την αειφόρο ανάπτυξη.

Από τα ανωτέρω συμπεραίνεται ότι ο πρωτογενής τομέας μπορεί να αποτελέσει κινητήριο μοχλό στην ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Ωστόσο η αυξημένη ζήτηση στον τουριστικό τομέα, σε συνδυασμό με την κρίση που πλήττει τον πρωτογενή τομέα από τα μέσα της δεκαετίας του 2000 συνιστά δομικό πρόβλημα, καθώς υπάρχει περιορισμένη δυνατότητα ανταπόκρισης της τοπικής οικονομίας στην τουριστική ζήτηση. Επομένως, για την ανάπτυξη του αγροτουρισμού θα πρέπει δοθούν οι κατάλληλες ενισχύσεις ώστε να αξιοποιηθούν οι μεγάλες δυνατότητες που υπάρχουν.

2.2.4.1. Αεροπορικές Αφίξεις στη Χώρα από Άλλες Χώρες

Βάσει στοιχείων του SETE Intelligence, οι διεθνείς αεροπορικές αφίξεις στη χώρα σημείωσαν αύξηση το 2018, σε σχέση με τον αντίστοιχο προγραμματισμό του 2017. Συγκεκριμένα, για το 2018 παρατηρήθηκε αύξηση των προγραμματισμένων αεροπορικών θέσεων από το εξωτερικό κατά +14,7% ή σχεδόν 2,3 εκατ. θέσεις στο σύνολο της σεζόν και +13,4% ή σχεδόν 1,4 εκατ. για την περίοδο Ιουλίου-Οκτωβρίου.

Στους πίνακες που ακολουθούν φαίνονται οι προγραμματισμένες αεροπορικές θέσεις προς Ελλάδα ανά Χώρα Προέλευσης. Παρατηρείται αυξητική τάση κατά τους καλοκαιρινούς μήνες σε σχέση με τους χειμερινούς, καθώς και μεγάλος αριθμός επισκεπτών από Γερμανία και Ην. Βασίλειο. Για τα έτη 2017-2018 για το σύνολο της τουριστικής σεζόν (Μάρτιος – Οκτώβριος), την μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση παρουσιάζει η Πολωνία, ενώ μικρή μείωση παρατηρείται στις αεροπορικές κρατήσεις από Ρωσία.

Γενικά, παρατηρείται αύξηση των διεθνών αεροπορικών αφίξεων σε όλα τα ελληνικά αεροδρόμια, με σημαντική αύξηση κυρίως στα περιφερειακά (+11,7%/ +263 χιλ. επιβάτες). Την περίοδο Ιανουαρίου-Ιουνίου 2018 καταγράφηκαν συνολικά 7,7 εκ. διεθνείς αεροπορικές αφίξεις, παρουσιάζοντας αύξηση +18,0% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Τα περιφερειακά αεροδρόμια παρουσίασαν αύξηση +15,8%/ +726 χιλ. επιβάτες και η Αθήνα παρουσίασε αύξηση +23,1%/ +449 χιλ.

Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει τις διεθνείς αφίξεις στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας για τα έτη 2017-2018. Όπως διαπιστώνεται, μεγάλη αύξηση σε επίπεδο αριθμού αφίξεων σημείωσαν τα αεροδρόμια της Κέρκυρας, του Ηρακλείου και της Ρόδου, ενώ η μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση σημειώθηκε στο αεροδρόμιο της Μυτιλήνης (+51,9%). Στην περιοχή παρέμβασης, το αεροδρόμιο της Σκιάθου παρουσίασε αύξηση κατά 2.608 επιβάτες

για την περίοδο Μαΐου – Ιουνίου 2018, σε σχέση με την ίδια περίοδο του προηγούμενου έτους.

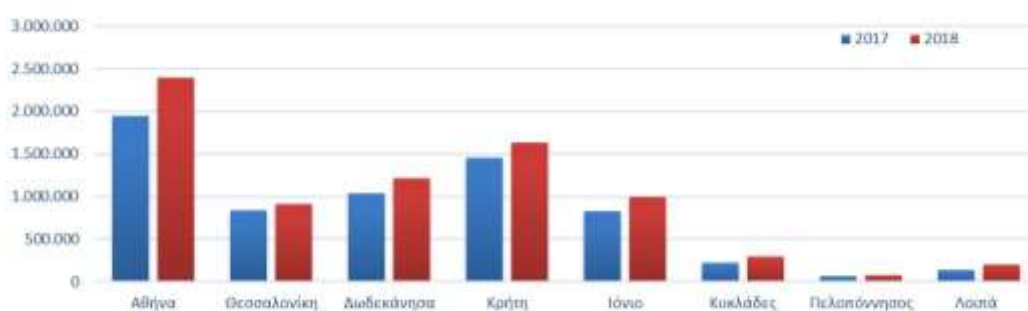
Πίνακας 3: Προγραμματισμένες θέσεις ανά χώρα, προσωρινά στοιχεία

2018	Γερμανία	Ην. Βασίλειο	Πολωνία	Ιταλία	Ρωσία	Ολλανδία	Γαλλία	Εσθονία	Ισραήλ	Ταϊβάν	Λουκά	Σύνολο
Μάρτιος	54.329	20.040	3.497	8.253	2.488	2.457	5.352	1.428	11.454	189	23.383	109.833
Απρίλιος	175.842	102.478	34.045	37.329	26.187	60.212	68.488	22.750	26.074	298	159.524	714.217
Μάιος	496.909	495.338	101.939	57.454	90.084	145.675	134.955	94.784	41.703	9.787	406.823	2.054.561
Ιούνιος	545.015	595.298	206.139	180.069	176.790	135.664	120.196	121.181	63.935	111.576	639.482	2.895.295
Ιούλιος	576.719	644.668	248.070	302.950	206.267	188.117	173.523	132.557	115.571	121.932	828.237	3.538.611
Αύγουστος	581.438	665.775	261.793	370.281	212.389	195.322	175.773	125.263	135.863	123.586	789.370	3.636.853
Σεπτέμβριος	571.639	600.489	258.276	184.955	199.922	150.753	133.788	115.541	126.148	113.250	679.820	3.134.591
Οκτώβριος	509.246	333.157	102.331	60.575	106.382	98.256	81.371	41.472	45.098	14.489	326.886	1.729.863
Σύνολο ετών	3.491.137	3.457.248	1.215.050	1.201.866	1.020.457	976.456	871.556	654.976	566.446	495.097	3.853.535	17.803.824
ΙΟΥΛ-ΟΚΤ	2.239.042	2.244.089	870.470	918.761	724.960	612.448	564.665	414.833	423.280	373.257	2.624.315	12.029.918
2017	Γερμανία	Ην. Βασίλειο	Πολωνία	Ιταλία	Ρωσία	Ολλανδία	Γαλλία	Εσθονία	Ισραήλ	Ταϊβάν	Λουκά	Σύνολο
Μάρτιος	13.311	12.393	1.884	3.771	5.512	945	552	756	308	112	13.953	52.897
Απρίλιος	151.432	102.731	19.623	22.250	22.238	54.417	69.439	18.277	35.979	308	147.754	644.448
Μάιος	351.732	456.307	60.485	41.128	96.829	124.111	97.989	79.021	27.956	5.688	349.920	1.690.266
Ιούνιος	431.780	545.485	145.544	146.812	184.606	122.020	106.980	115.045	58.856	89.927	579.133	2.525.938
Ιούλιος	479.565	602.828	164.143	280.695	202.305	160.385	161.968	129.166	99.270	94.639	784.344	3.158.708
Αύγουστος	480.309	622.295	158.617	370.716	216.802	167.923	168.094	119.938	118.119	97.009	717.820	3.237.591
Σεπτέμβριος	467.324	554.585	160.915	190.832	203.909	145.451	115.911	114.281	88.813	92.641	599.085	2.733.747
Οκτώβριος	415.135	328.412	40.145	38.936	93.679	90.675	61.737	41.180	60.239	20.319	290.276	1.480.711
Σύνολο ετών	2.790.188	3.224.926	750.956	1.095.140	1.025.780	865.827	781.170	617.644	489.229	400.643	2.482.283	15.524.306
ΙΟΥΛ-ΟΚΤ	1.842.333	2.108.060	523.920	881.179	716.595	564.434	507.110	404.365	366.430	304.608	2.381.523	10.610.757
% ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ	Γερμανία	Ην. Βασίλειο	Πολωνία	Ιταλία	Ρωσία	Ολλανδία	Γαλλία	Εσθονία	Ισραήλ	Ταϊβάν	Λουκά	Σύνολο
Μάρτιος	157,3%	81,7%	77,5%	118,9%	-54,0%	180,0%	507,2%	88,3%	5406,7%	68,8%	67,6%	107,6%
Απρίλιος	16,1%	-0,2%	73,5%	67,8%	17,8%	10,6%	0,2%	24,5%	-27,5%	-6,5%	8,0%	10,8%
Μάιος	41,3%	8,6%	68,5%	39,7%	-7,0%	17,4%	17,5%	19,9%	49,2%	72,1%	16,3%	21,6%
Ιούνιος	26,2%	9,1%	41,6%	22,7%	-4,3%	13,2%	12,4%	5,3%	9,0%	24,3%	10,4%	14,6%
Ιούλιος	20,3%	6,9%	51,0%	7,9%	2,0%	17,3%	7,3%	2,6%	16,4%	28,8%	5,6%	12,0%
Αύγουστος	21,1%	7,0%	65,0%	-0,1%	-2,0%	16,3%	4,6%	4,4%	15,0%	27,4%	10,0%	12,3%
Σεπτέμβριος	22,3%	8,3%	60,5%	-3,1%	-2,0%	3,6%	15,4%	3,1%	42,0%	22,2%	13,5%	14,7%
Οκτώβριος	22,7%	1,4%	154,9%	55,6%	13,6%	8,4%	31,8%	0,7%	-24,1%	-28,7%	12,6%	16,2%
Σύνολο ετών	25,1%	7,2%	61,8%	9,7%	-0,5%	12,8%	13,6%	6,0%	15,8%	23,6%	10,7%	14,7%
ΙΟΥΛ-ΟΚΤ	21,5%	6,5%	66,1%	4,3%	1,2%	12,0%	11,3%	2,5%	15,3%	22,5%	9,7%	13,4%

*Τα στοιχεία με γκρι σκιά αφορούν σε θέσεις για πτήσεις που έχουν υλοποιηθεί, ενώ τα υπόλοιπα αφορούν σε προγραμματισμένες θέσεις
Πηγή: SETE Intelligence, 2018

Στο διάγραμμα που ακολουθεί φαίνονται οι διεθνείς αεροπορικές αφίξεις στη χώρα για την περίοδο Ιανουαρίου-Ιουνίου 2018.

Διάγραμμα 2: Διεθνείς αεροπορικές αφίξεις (Ιανουάριος-Ιούνιος 2018)



Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) – Επεξεργασία SETE Intelligence, 2018

	2016-2017		2015-2016		2014-2015		2013-2014		2012-2013		2011-2012		2010-2011		2009-2010		2008-2009		2007-2008		2006-2007		2005-2006		2004-2005		2003-2004		2002-2003		2001-2002		2000-2001		1999-2000		1998-1999		1997-1998		1996-1997		1995-1996		1994-1995		1993-1994		1992-1993		1991-1992		1990-1991		1989-1990		1988-1989		1987-1988		1986-1987		1985-1986		1984-1985		1983-1984		1982-1983		1981-1982		1980-1981		1979-1980		1978-1979		1977-1978		1976-1977		1975-1976		1974-1975		1973-1974		1972-1973		1971-1972		1970-1971		1969-1970		1968-1969		1967-1968		1966-1967		1965-1966		1964-1965		1963-1964		1962-1963		1961-1962		1960-1961		1959-1960		1958-1959		1957-1958		1956-1957		1955-1956		1954-1955		1953-1954		1952-1953		1951-1952		1950-1951		1949-1950		1948-1949		1947-1948		1946-1947		1945-1946		1944-1945		1943-1944		1942-1943		1941-1942		1940-1941		1939-1940		1938-1939		1937-1938		1936-1937		1935-1936		1934-1935		1933-1934		1932-1933		1931-1932		1930-1931		1929-1930		1928-1929		1927-1928		1926-1927		1925-1926		1924-1925		1923-1924		1922-1923		1921-1922		1920-1921		1919-1920		1918-1919		1917-1918		1916-1917		1915-1916		1914-1915		1913-1914		1912-1913		1911-1912		1910-1911		1909-1910		1908-1909		1907-1908		1906-1907		1905-1906		1904-1905		1903-1904		1902-1903		1901-1902		1900-1901		1899-1900		1898-1899		1897-1898		1896-1897		1895-1896		1894-1895		1893-1894		1892-1893		1891-1892		1890-1891		1889
--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	-----------	--	------

Πίνακας 5: Αφίξεις εσωτερικού στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας (Ιούνιος 2018, προσωρινά στοιχεία)

	2019										2018									
	Revenue					Expenses					Revenue					Expenses				
	Revenue	Cost of sales	Gross profit	Gross profit %	Gross profit \$	Operating expenses	Operating expenses %	Operating profit	Operating profit %	Operating profit \$	Revenue	Cost of sales	Gross profit	Gross profit %	Gross profit \$	Operating expenses	Operating expenses %	Operating profit	Operating profit %	Operating profit \$
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000	3,000	2.5%	42,000	35.0%	42,000	110,000	70,000	40,000	36.4%	40,000	2,800	2.5%	37,200	33.9%	37,200
Non-Operating	10,000	5,000	5,000	50.0%	5,000	1,000	10.0%	4,000	40.0%	4,000	9,000	4,500	4,500	50.0%	4,500	900	10.0%	3,600	40.0%	3,600
Total	130,000	80,000	50,000	38.5%	50,000	4,000	3.0%	46,000	35.5%	46,000	119,000	74,500	44,500	37.4%	44,500	3,700	3.1%	40,800	34.0%	40,800
Operating	120,000	75,000	45,000	37.5%	45,000</															



2.2.4.2. Οδικές Αφίξεις

Αύξηση +3,1% παρουσίασαν συνολικά οι οδικές αφίξεις το α' εξάμηνο του 2018, καθώς καταγράφηκαν +139 χιλ. περισσότερες αφίξεις. Τη μεγαλύτερη αύξηση, τόσο ποσοστιαία όσο και σε απόλυτες διαφορές και για αυτό το χρονικό διάστημα, παρουσίασε ο μεθοριακός σταθμός του Προμαχώνα με αύξηση +74,1%/ +540 χιλ. αφίξεις. Τη μεγαλύτερη ποσοστιαία μείωση παρουσίασε ο μεθοριακός σταθμός της Δοϊράνης (-48,3%/ -109 χιλ.), ενώ τη μεγαλύτερη μείωση σε απόλυτες διαφορές παρουσίασε ο σταθμός των Ευζώνων (-24,9%/ -344 χιλ.). Την μεγαλύτερη αύξηση οδικών αφίξεων παρουσίασε η Βουλγαρία, ενώ την μεγαλύτερη μείωση η ΠΓΔΜ. Ωστόσο, δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για τον αριθμό των οδικών αφίξεων που κινήθηκαν προς την υπό μελέτη περιοχή.

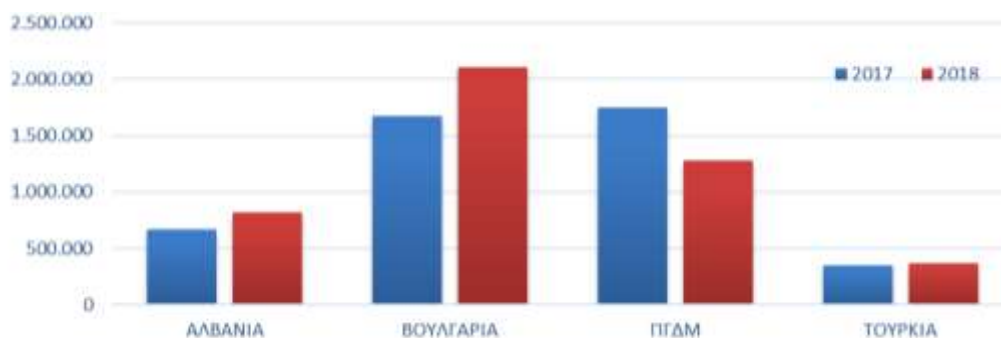
Στα διαγράμματα που ακολουθούν απεικονίζονται οι ποσοστιαίες μεταβολές και οι απόλυτες διαφορές οδικών αφίξεων ανά μήνα για το έτος 2018, καθώς και οι οδικές αφίξεις ανά χώρα προέλευσης, ενώ στον Πίνακα 13 φαίνονται οι οδικές αφίξεις ανά σημείο εισόδου.

Διάγραμμα 5: Ποσοστιαίες μεταβολές και απόλυτες διαφορές οδικών αφίξεων 2018



Πηγή: Μεθοριακοί σταθμοί – Επεξεργασία SETE INTELLIGENCE, 2018

Διάγραμμα 6: Οδικές αφίξεις Ιανουάριος - Ιούνιος 2018



Πηγή: Μεθοριακοί σταθμοί – Επεξεργασία SETE INTELLIGENCE, 2018

Πίνακας 6: Αφίξεις Εισερχόμενου Τουρισμού στη Χώρα Οδικώς, 2018

[illegible]

Πηγή: Μεθοριακοί σταθμοί – Επεξεργασία SETE INTELLIGENCE, 2018

2.2.4.3. Εποχικότητα Τουρισμού στη Χώρα

Το φαινόμενο της εποχικότητας αναγνωρίζεται ως ένα από τα πιο εμφανή χαρακτηριστικά του ελληνικού τουρισμού. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. κατά το 2010, το 70,4% των συνολικών διανυκτερεύσεων (ημεδαπών και αλλοδαπών) σε καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου πραγματοποιήθηκε κατά το διάστημα Ιουνίου-Σεπτεμβρίου.

Βάσει έρευνας του ΙΤΕΠ (2014) το φαινόμενο της εποχικότητας εντοπίζεται τόσο στους ημεδαπούς, όσο και στους αλλοδαπούς τουρίστες. Ωστόσο, η μεταξύ τους διαφορά είναι μεγάλη, με τον εισερχόμενο τουρισμό να παρουσιάζει πολύ μεγαλύτερο ποσοστό εποχικότητας από τον εσωτερικό τουρισμό. Επιπλέον, βάσει στοιχείων του ΙΤΕΠ, τόσο ο εισερχόμενος, όσο και ο εσωτερικός τουρισμός, παρουσιάζουν διαχρονικά αύξηση του δείκτη εποχικότητας.

Διάγραμμα 7: Εξέλιξη της εποχικότητας των αφίξεων σε τουριστικά καταλύματα στην Ελλάδα, 1998-2012

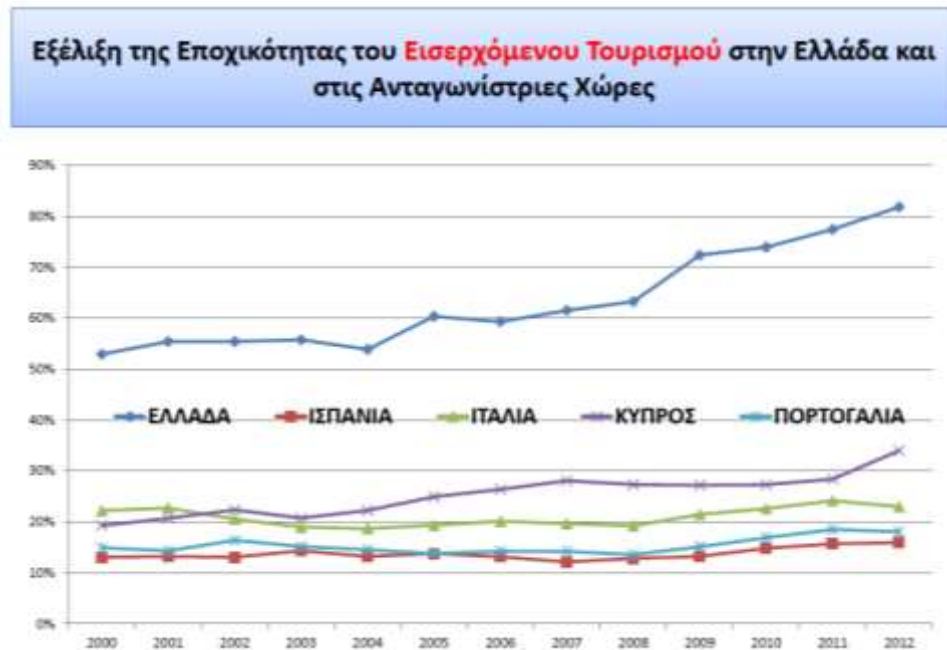


Πηγή: ΤτΕ, Επεξεργασία ΙΤΕΠ, 2014

Η εποχικότητα του τουρισμού στην Ελλάδα είναι πιο έντονη σε σχέση με ανταγωνίστριες χώρες της Μεσογείου, και μάλιστα με μεγάλη διαφορά, η οποία αυξάνεται σταδιακά από το 2000 μέχρι το 2012. Αντίθετα, η εποχικότητα του εσωτερικού τουρισμού παρουσιάζει μια σχετική σταθερότητα μεταξύ 2000-2008 σε σχέση με τις ανταγωνίστριες χώρες, ενώ από το

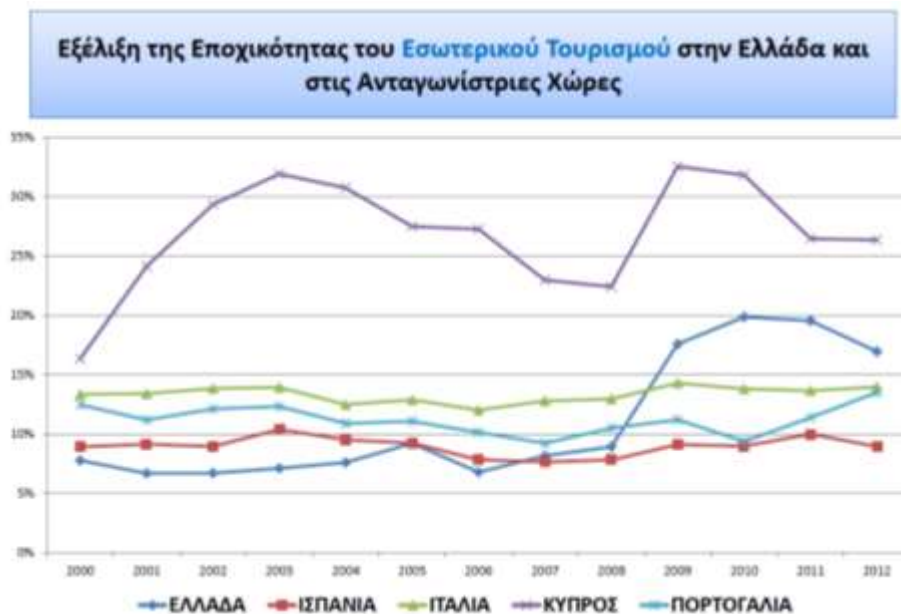
2009 αυξάνεται σημαντικά. Το 2011 ωστόσο παρουσιάζει πτώση, αλλά παραμένει σε επίπεδα μεγαλύτερα από τις λοιπές χώρες, με εξαίρεση την Κύπρο, η οποία καθ' όλο το διάστημα 2000-2012 έχει πολύ μεγαλύτερο δείκτη εποχικότητας σε σχέση με τις λοιπές χώρες.

Διάγραμμα 8: Εξέλιξη της εποχικότητας του εισερχόμενου τουρισμού στην Ελλάδα και στις ανταγωνίστριες χώρες



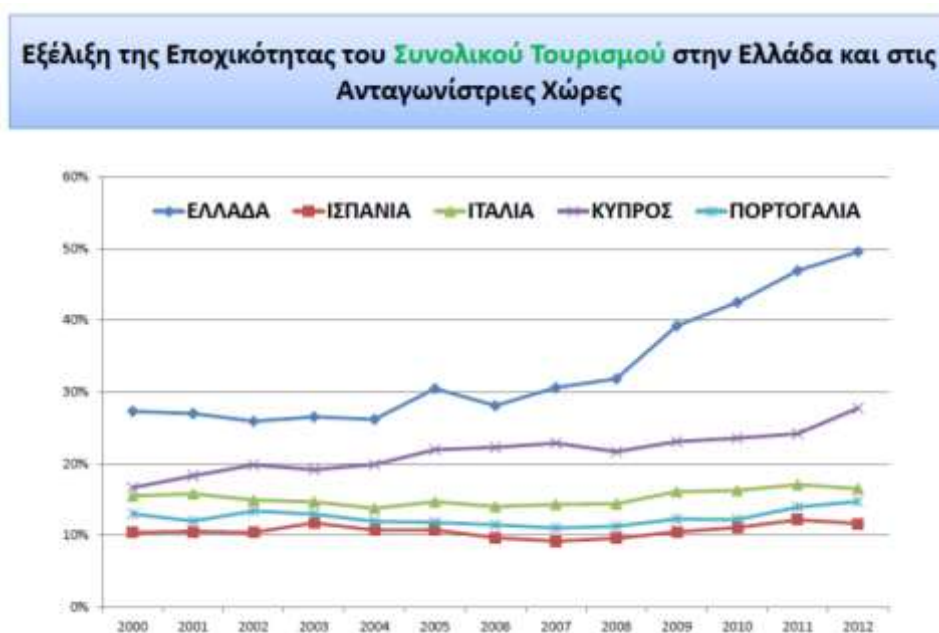
Πηγή: ΤτΕ, Επεξεργασία ΙΤΕΠ, 2014

Διάγραμμα 9: Εξέλιξη της εποχικότητας του εσωτερικού τουρισμού στην Ελλάδα και στις ανταγωνίστριες χώρες



Πηγή: ΤτΕ, Επεξεργασία ΙΤΕΠ, 2014

Διάγραμμα 10: Εξέλιξη της εποχικότητας του συνολικού τουρισμού στην Ελλάδα και στις ανταγωνίστριες χώρες



Πηγή: ΤΤΕ, Επεξεργασία ΙΤΕΠ, 2014

Η εποχικότητα τόσο του εισερχόμενου, όσο και του εσωτερικού τουρισμού της χώρας αποτελεί δομικό πρόβλημα του ελληνικού τουρισμού, δημιουργώντας την ανάγκη για δομικές αλλαγές και κατάλληλες δράσεις στο προσφερόμενο τουριστικό προϊόν, που να μην βασίζονται στο μονοδιάστατο μοντέλο «ήλιος - θάλασσα». Η προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού κρίνεται απαραίτητη για να αναπτυχθεί το τουριστικό προϊόν της χώρας, να προσελκύσει διαφορετικές ομάδες επισκεπτών και σε διαφορετικές χρονικές περιόδους (ανάλογα τις δραστηριότητες), ώστε να διευρυνθεί η τουριστική περίοδος, μειώνοντας το φαινόμενο της εποχικότητας.

2.2.4.4. Ζήτηση Υπηρεσιών Ξενοδοχειακών Καταλυμάτων

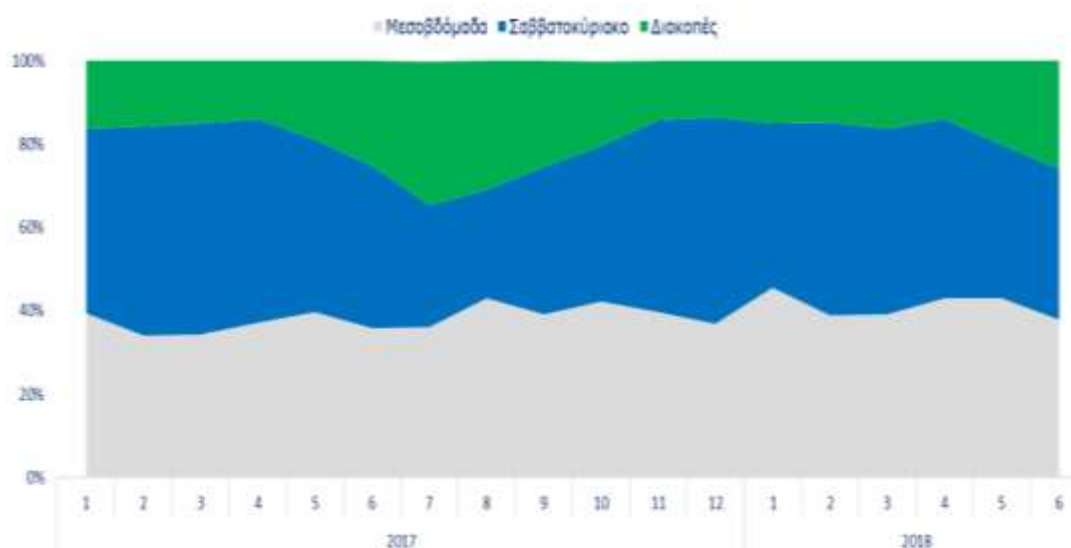
Τα στοιχεία για τη ζήτηση υπηρεσιών ξενοδοχειακών καταλυμάτων προέκυψαν από το αρχείο της trivago χωρίς στατιστική επεξεργασία, για αναγωγή στο σύνολο. Συνεπώς υπόκεινται στους ακόλουθους περιορισμούς:

- Η διείδυση της trivago διαφέρει από αγορά σε αγορά.

- Οι τιμές ξενοδοχείων καθώς και η κατάταξη των προορισμών και των αγορών βασίζεται σε clickouts⁵.
- Ο μήνας αφορά στον μήνα άφιξης στο ξενοδοχείο και όχι στον μήνα κράτησης.
- Οι τιμές ξενοδοχείων αποτελούν σταθμισμένους μέσους όρους των τιμών. Η στάθμιση γίνεται με βάση τον αριθμό clickouts¹.
- Οι τύποι ταξιδιών ορίζονται ως εξής:
 - ✓ **Μεσοβδόμαδα:** Ταξίδι διάρκειας μικρότερης των 6 διανυκτερεύσεων, με τις περισσότερες να είναι σε καθημερινές (Δευτέρα, Τρίτη, Τετάρτη ή Πέμπτη),
 - ✓ **Σαββατοκύριακο:** Ταξίδι διάρκειας μικρότερης των 6 διανυκτερεύσεων, με τις περισσότερες να είναι σε Σαββατοκύριακο (Παρασκευή, Σάββατο ή Κυριακή),
 - ✓ **Διακοπές:** Ταξίδι διάρκειας ίσης ή μεγαλύτερης των 6 διανυκτερεύσεων.

Όπως προκύπτει από το διάγραμμα που ακολουθεί, τον Ιούνιο του 2018, το 38% των κρατήσεων αφορούσε σε ταξίδια Μεσοβδόμαδα, το 36% σε ταξίδια Σαββατοκύριακου και το 27% σε ταξίδια Διακοπών. Την αντίστοιχη περίοδο του 2017, τα ταξίδια Μεσοβδόμαδα ήταν 36%, τα ταξίδια του Σαββατοκύριακου 39% και ταξίδια Διακοπών ήταν 25%. Παρατηρείται δηλαδή, σε σχέση με τα προ έτους στοιχεία, μείωση στα ταξίδια Σαββατοκύριακου και αύξηση στα ταξίδια Διακοπών.

Διάγραμμα 11: Τυπολογία Ταξιδιών προς Ελλάδα 2017-2018



Πηγή: trivago, επεξεργασία: SETE Intelligence, 2018

⁵ Το clickout γίνεται όταν ο επισκέπτης μεταβεί από το site της Trivago κάνοντας 'κλικ' σε ένα συνεργαζόμενο online travel agent.

Τον Ιούνιο του 2018 η κύρια αγορά κρατήσεων για την Ελλάδα ήταν η βρετανική, παραμένοντας στην ίδια θέση σε σχέση με τον Ιούνιο του 2017. Στη δεύτερη θέση βρίσκεται η ιταλική αγορά και στην τρίτη θέση βρίσκεται η γερμανική αγορά. Ακολουθούν η Ρουμανία (τέταρτη θέση) και η Σερβία (πέμπτη θέση). Τον Ιούνιο του 2017, στη δεύτερη θέση βρισκόταν η Γερμανία, στην τρίτη θέση βρισκόταν η Ιταλία, στην τέταρτη η Σερβία και στην πέμπτη θέση βρισκόταν η Ρουμανία. Η Σερβία εμφανίζεται για πρώτη φορά το 2018 στο top-5 των κυριότερων αγορών.

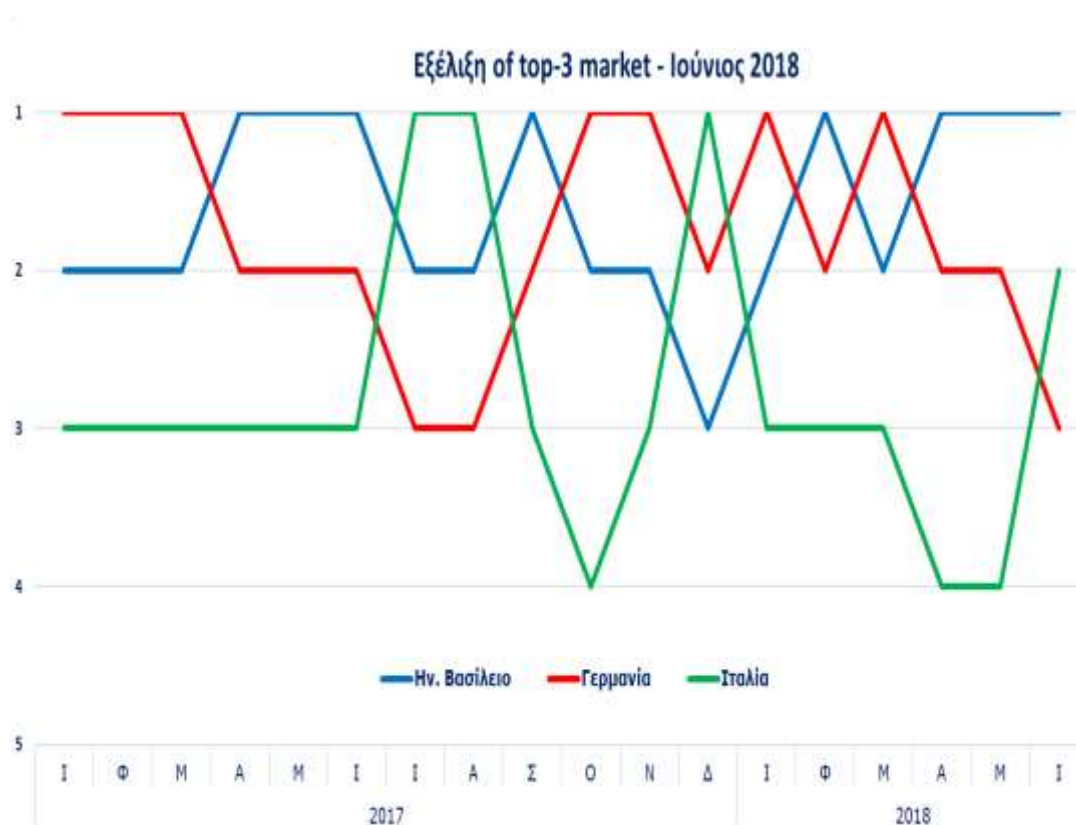
Πίνακας 7: Top-5 κυριότερων Αγορών της Ελλάδας

Χώρες 2018	Ι	Φ	Μ	Α	Μ	Ι	Ι	Α	Σ	Ο	Ν	Δ	Αριθμός εμφανίσεων 2018
Ην. Βασίλειο	2	1	2	1	1	1							6
Σύγκριση 2018-2017													Δ εμφανίσεων 2018/2017 ytd
Ην. Βασίλειο	▬	▲	▬	▬	▬	▬							▬
Ιταλία	▬	▬	▬	▼	▼	▲							▬
Γερμανία	▬	▼	▬	▬	▬	▼							▬
Ρουμανία	▲	▼				▲							▬
Σερβία						▼							▬
Η.Π.Α.	▼	▬	▬	▼	▼								▼
Γαλλία		▲	▲	▲	▲								▲
Ολλανδία				▲									▲
Ιταλία	3	3	3	4	4		2						6
Γερμανία	1	2	1	2	2		3						6
Ρουμανία	4						4						2
Σερβία							5						1
Η.Π.Α.	5	4	4		5								4
Γαλλία		5	5	3	3								4
Ολλανδία								5					1

Πηγή: trivago, επεξεργασία: SETE Intelligence, 2018

Στο ακόλουθο διάγραμμα αποτυπώνεται η εξέλιξη των top-3 κυριότερων αγορών για τη Ελλάδα, για το έτος 2017 καθώς και το τρέχον έτος (Ιούνιος 2018). Η Ιταλία για πρώτη φορά το 2018 βρίσκεται στη δεύτερη θέση και η Γερμανία στη τρίτη.

Διάγραμμα 13: Εξέλιξη των top-3 αγορών, Ιούνιος 2018



Πηγή: trivago, επεξεργασία: SETE Intelligence, 2018

Στους πίνακες που ακολουθούν, αποτυπώνεται η ζήτηση για βασικούς προορισμούς της Χώρας από την αγγλική, ιταλική, γερμανική, ρουμάνικη και σέρβικη αγορά, που αποτελούν και τις πέντε πρώτες αγορές κρατήσεων για την Ελλάδα.

- **Βρετανική αγορά**

Στον ακόλουθο πίνακα αποτυπώνεται η εξέλιξη των βασικότερων προορισμών της βρετανικής αγοράς για το έτος 2017.

Πίνακας 8: Συμπεριφορά και Προτιμήσεις της Βρετανικής Αγοράς στη Χώρα, 2017

Hv. Βασίλειο 2017													Αριθμός εμφανίσεων
Πόλεις	Ι	Φ	Μ	Α	Μ	Ι	Ι	Α	Σ	Ο	Ν	Δ	
Αθήνα	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
Φηρά	3	3	2	2	2	3	4	3	3	2	2	2	12
Ημεροβίγλι	4	4	6	5	5	6	8	7	5	5	4	4	12

Ην. Βασίλειο 2017													
Πόλεις	I	Φ	M	A	M	I	I	A	Σ	O	N	Δ	Αριθμός εμφανίσεων
Οία	6		9	3	4	4	5	6	4	3	6	7	11
Μύκονος - Χώρα	7	9	10	8	3	2	2	2	2	4	8		11
Ρόδος - Πόλη	10	8				9	9	9	7	8	9	9	9
Χανιά	5	10	3	4	10						7	10	7
Φηροστεφάνι	9	5	7	7							3	6	6
Θεσσαλονίκη	2	2	4								5	3	5
Καμάρι					6	5	7	8	6				5
Κέρκυρα - Πόλη		6	5	6						10		5	5
Πλάνος - Τσιλιβί					7	7	6	5	8				5
Θεσσαλονίκη	2	2	4								5	3	5
Λαγανάς						8	3	4	9				4
Ελούντα					9	10			10				3
Ακρωτήρι					8					9			2
Φόδελε										6			1
Άγιος Νικόλαος (Κρήτης)										7			1
Ρέθυμνο				9									1
Ιξιά								10					1

Πηγή: trivago, επεξεργασία: SETE Intelligence, 2018

- Ιταλική αγορά**

Στο ακόλουθο πίνακα αποτυπώνεται η εξέλιξη των βασικότερων προορισμών της ιταλικής αγοράς για το έτος 2017. Συγκεκριμένα για την ιταλική αγορά, αξίζει να σημειωθεί πως αν και ανήκει στο top-3 των κυριότερων αγορών για τη Ελλάδα και αποτελεί την δεύτερη κύρια αγορά για την περιοχή μελέτης, οι αναζητήσεις προορισμών μέσω της trivago δεν περιλαμβάνουν τους προορισμούς της συγκεκριμένης περιοχής.

Πίνακας 9: Συμπεριφορά και Προτιμήσεις της Ιταλικής Αγοράς στη Χώρα, 2017

Ιταλία 2017													Αριθμός εμφανίσεων
Πόλεις	I	Φ	M	A	M	I	I	A	Σ	O	N	Δ	
Αθήνα	1	1	1	1	1	3	5	3	3	1	1	1	12
Φηρά	3	2	3	2	3	1	2	2	2	3	3	3	12
Μύκονος - Χώρα	4	3	2	3	2	2	1	1	1	2	5	4	12
Οία	9	7	7	4	5	7	6	5	6	5	7	10	12
Ημεροβίγλι	7	6	10	7	8	8	7	7	7	7	6	6	12
Χανιά	5	10	5	6	7				10	6	10	7	9
Ρόδος - Πόλη	10	5	8			10	9	9	9		8	5	9
Θεσσαλονίκη	2	4	4	5	10					9	2	2	8
Καμάρι					4	5	3	4	4	4			6
Περίσσα					6	4	4	6	5	10			6
Φηροστεφάνι				10		9				8	4	9	5
Ακρωτήρι				8	9	6	10		8				5
Ηράκλειο	6	9	9									8	4
Κέρκυρα - Πόλη		8	6	9				10					4
Ναύπλιο	8												1
Λαγανάς								8					1
Φαληράκι							8						1
Καλό Λιβάδι											9		1

Πηγή: trivago, επεξεργασία: SETE Intelligence, 2018

- Γερμανική αγορά**

Στον ακόλουθο πίνακα αποτυπώνεται η εξέλιξη των βασικότερων προορισμών της γερμανικής αγοράς για το έτος 2017.

Πίνακας 10: Συμπεριφορά και Προτιμήσεις της Γερμανικής Αγοράς στη Χώρα, 2017

Γερμανία 2017													
Πόλεις	Ι	Φ	Μ	Α	Μ	Ι	Ι	Α	Σ	Ο	Ν	Δ	Αριθμός εμφανίσεων
Αθήνα	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
Φηρά	3	3	3	4	6	6	3	3	5	2	3	3	12
Θεσσαλονίκη	2	2	2	2	4	9	7	6	8	3	2	2	12
Οία	7	6	6	3	2	3	2	2	6	4	4	6	12
Ημεροβίγλι	4	4	5	5	7	7	4	5	10	9	5	4	12
Ρέθυμνο	8	9	8	7	9	8	5	7	7	7	7	9	12
Μύκονος - Χώρα			9	6	5	4	6	4	3	6			8
Χανιά	6	7	4	8	10						6	7	7
Ελούντα				9	3	5	8	8	4				6
Φηροστεφάνι	10	8	10	10							8	10	6
Ηράκλειο	5	5	7								9	5	5
Ρόδος - Πόλη	9	10									10	8	4
Άγιος Νικόλαος (Κρήτης)							9	9		8			3
Καμάρι					8	10	10						3
Σάνη									2	5			2
Κολυμπάρι						2			9				2
Κιοτάρι										10			1

Πηγή: trivago, επεξεργασία: SETE Intelligence, 2018

- Ρουμανική αγορά

Πίνακας 11: Συμπεριφορά και Προτιμήσεις της Ρουμανικής Αγοράς στη Χώρα, 2017

Ρουμανία 2018							Αριθμός εμφανίσεων
Πόλεις	I	Φ	M	A	M	I	
Παραλία Κατερίνης, Κεντρική Μακεδονία	2					1	2
Αθήνα, Αττική	1					2	2
Θεσσαλονίκη, Κεντρική Μακεδονία	4					3	2
Σκάλα Πρίνου, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη						4	1
Σκάλα Ποταμιάς, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη						5	1
Λιμένας Θάσου, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη	5					6	2
Ποτός, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη						7	1
Κοίνυρα, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη						8	1
Φηρά, Νότιο Αιγαίο	3					9	2
Λιμενάρια, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη	10					10	2
Ρόδος - Πόλη, Νότιο Αιγαίο	7						1
Ηράκλειο, Κρήτη	8						1
Χανιά, Κρήτη	6						1
Κέρκυρα - Πόλη, Ιόνια Νησιά	9						1
Σύγκριση 2018-2017							Δ εμφανίσεων 2018/2017 ytd
Πόλεις	I	Φ	M	A	M	I	
Παραλία Κατερίνης, Κεντρική Μακεδονία	▲					▲	■
Αθήνα, Αττική	▲					▲	■
Θεσσαλονίκη, Κεντρική Μακεδονία	▲					▲	▲
Σκάλα Πρίνου, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη						▲	■
Σκάλα Ποταμιάς, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη						▼	▼
Λιμένας Θάσου, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη	▲					▼	■
Ποτός, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη						▼	■
Κοίνυρα, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη						▲	▲
Φηρά, Νότιο Αιγαίο	▲					▼	■
Λιμενάρια, Ανατολική Μακεδονία και Θράκη	▲					▲	▲
Ρόδος - Πόλη, Νότιο Αιγαίο							▲
Ηράκλειο, Κρήτη							■
Χανιά, Κρήτη							▲
Κέρκυρα - Πόλη, Ιόνια Νησιά							■

Πηγή: trivago, επεξεργασία: SETE Intelligence, 2018

- Σερβική αγορά

Πίνακας 12: Συμπεριφορά και Προτιμήσεις της Σέρβικης Αγοράς στη Χώρα, 2017

Σερβία 2018			
Πόλεις	M	I	Αριθμός εμφανίσεων
Πευκοχώρι, Κεντρική Μακεδονία		1	1
Νέος Μαρμαράς, Κεντρική Μακεδονία		2	1
Νικήτη, Κεντρική Μακεδονία		3	1
Χανιώτη, Κεντρική Μακεδονία		4	1
Πολύχρονο, Κεντρική Μακεδονία		5	1
Θεσσαλονίκη, Κεντρική Μακεδονία		6	1
Παραλία Κατερίνης, Κεντρική Μακεδονία		7	1
Πάργα, Ήπειρος		8	1
Αθήνα, Αττική		9	1
Κάβος, Ιόνια Νησιά		10	1
Σύγκριση 2018-2017			
Πόλεις	M	I	Δ εμφανίσεων 2018/2017 ytd
Πευκοχώρι, Κεντρική Μακεδονία		—	—
Νέος Μαρμαράς, Κεντρική Μακεδονία		—	—
Νικήτη, Κεντρική Μακεδονία		▲	—
Χανιώτη, Κεντρική Μακεδονία		▼	—
Πολύχρονο, Κεντρική Μακεδονία		▲	—
Θεσσαλονίκη, Κεντρική Μακεδονία		▼	—
Παραλία Κατερίνης, Κεντρική Μακεδονία		▼	—
Πάργα, Ήπειρος		▼	—
Αθήνα, Αττική		▲	▲
Κάβος, Ιόνια Νησιά		▲	▲

Πηγή: trivago, επεξεργασία: SETE Intelligence, 2018

Από τους παραπάνω πίνακες που αφορούν τουρίστες των μεγαλύτερων αγορών της χώρας μας από το εξωτερικό (Γερμανία, Ην. Βασίλειο, Ιταλία, Ρουμανία, Σερβία) παρατηρούμε ότι η Ελλάδα αποτελεί επιλέξιμο προορισμό, τόσο η ηπειρωτική (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Χαλκιδική, Κατερίνη), όσο και η νησιωτική (Κρήτη, Σαντορίνη, Ρόδος, Σαντορίνη, νησιά Ιονίου). Για τις Σποράδες δεν φαίνεται από τους ανωτέρω πίνακες κάποια μαζική προτίμηση ικανή ώστε να έχουμε έναν μετρήσιμο δείκτη.

Όπως φαίνεται από τους πίνακες που ακολουθούν, η ελληνική αγορά διαφέρει σε σχέση με τις αγορές του εξωτερικού στη ζήτηση τουριστικών προορισμών. Τον Ιούνιο του 2018, στη πρώτη θέση προτίμησης της ελληνικής αγοράς βρίσκεται η Αθήνα, ακολουθούμενη από την Θεσσαλονίκη. Στη τρίτη θέση βρίσκεται η Χώρα Μυκόνου και στη τέταρτη θέση τα Χανιά, ενώ ακολουθούν το Ναύπλιο και η πόλη της Ρόδου. Για πρώτη φορά το 2018, εμφανίζεται στο top-10 της ελληνικής αγοράς ο προορισμός των Φηρών-Σαντορίνης. Στην όγδοη θέση βρίσκεται η Σκάλα-Αττικής (Αγκίστρι), ενώ στην ένατη θέση βρίσκεται για πρώτη φορά το 2018 η Χώρα της Τήνου. Η δεκάδα των ελληνικών προτιμήσεων συμπληρώνεται με τη Χώρα της Σκιάθου. Στον ακόλουθο πίνακα αποτυπώνονται οι μεταβολές των προορισμών της ελληνικής αγοράς για το έτος 2018.

Για το έτος 2017 τις δύο πρώτες θέσεις κατείχαν και πάλι στις προτιμήσεις των Ελλήνων τουριστών η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη αντίστοιχα. Το Ναύπλιο βρισκόταν στην τρίτη θέση των προτιμήσεων (ενώ το 2018 «έπεσε» στην πέμπτη θέση). Τα Χανιά ήταν και το 2017 στην τέταρτη θέση, ενώ την πέμπτη και έκτη θέση είχαν τα Ιωάννινα και το Λουτράκι αντίστοιχα. Στη δεκάδα των προτιμήσεων από το Ν. Μαγνησίας ήταν η Πορταριά, καταλαμβάνοντας την έβδομη θέση, ενώ η Χώρα της Σκιάθου το 2017 ερχόταν ενδέκατη στις προτιμήσεις των Ελλήνων.

Πίνακας 13: Συμπεριφορά και Προτιμήσεις της Ελληνικής Αγοράς στη Χώρα, 2017

Πόλεις	ΕΛΛΑΔΑ 2018						Αριθμός εμφανίσεων
	Ι	Φ	Μ	Α	Μ	Ι	
Αθήνα, Αττική	1	2	1	1	1	1	6
Θεσσαλονίκη, Κεντρική Μακεδονία	2	1	2	2	2	2	6
Χώρα Μυκόνου, Νότιο Αιγαίο					5	3	2
Χανιά, Κρήτη				6	4	4	3
Ναύπλιο, Πελοπόννησος	8	3	3	3	3	5	6
Ρόδος - Πόλη, Νότιο Αιγαίο					9	6	2
Φηρά, Νότιο Αιγαίο						7	1
Σκάλα, Αττική					10	8	2
Χώρα Τήνου, Νότιο Αιγαίο						9	1
Σκιάθος Χώρα, Θεσσαλία						10	1
Κέρκυρα - Πόλη, Ιόνια Νησιά				4			1
Παλαιός Άγιος Αθανάσιος, Κεντρική Μακεδονία	10						1
Πάτρα, Πελοπόννησος		7					1
Ιωάννινα, Ήπειρος	6	6	5	5	6		5
Καλαμάτα, Πελοπόννησος				9	8		2
Καλαμπόκα, Θεσσαλία			10	7			2
Καλάβρυτα, Πελοπόννησος	4	8	6				3
Λουτράκι, Κεντρική Μακεδονία	5	4	4				3
Μέτσοβο, Ήπειρος	9	9					2
Μονεμβασιά, Πελοπόννησος				8			1
Τρίκαλα Κορινθίας, Πελοπόννησος	7	10	7				3
Βόλος, Θεσσαλία			8	10	7		3
Αρόχωβα, Κεντρική Ελλάδα	3	5	9				3

Ελλάδα 2017														Αριθμός εμφανίσεων
Πόλεις	Ι	Φ	Μ	Α	Μ	Ι	Ι	Α	Σ	Ο	Ν	Δ		
Αθήνα	1	1	1	1	1	1	4	10	1	1	1	1	12	
Θεσσαλονίκη	2	2	2	2	2	2	10		2	2	2	2	11	
Ναύπλιο	5	3	3	3	3	4		6	3	3	4	6	11	
Χανιά			7	7	4	3	2	2	5	6	10		9	
Ιωάννινα	9	7	6	5	7					5	3	4	8	
Λαυτράκι	6		5	9		10				4	5	8	7	
Πορταριά	8	6	8	10						10	9	7	7	
Αράχωβα	3	4	4								6	3	5	
Τρίκαλα Κορινθίας	7	10	10								7	9	5	
Πάργα						7	3	1	6				4	
Σκιάθος Χώρα						8	1	3	9				4	
Ρόδος - Πόλη					6	6			7	7			4	
Τήνος - Χώρα						9			4	8			3	
Καλάβρυτα	4	9										10	3	
Σκόπελος - Χώρα							5	4					2	
Νάξος - Χώρα							7	5					2	
Μύκονος - Χώρα					8	5							2	
Καλαμπάκα										9		5	2	
Πάτρα		5	9										2	
Αθήμας							6	9					2	
Μονεμβασιά				6	10								2	
Φηρά					9				8				2	
Καστοριά	10										8		2	
Κέρκυρα - Πόλη				4									1	
Βόλος					5								1	
Αγία Μαρίνα								7					1	
Αιδηψός								8					1	
Υδρα				8									1	
Νάουσα							8						1	
Ρέθυμνο		8											1	
Πευκοχώρι							9						1	
Σκόλα									10				1	

Πηγή: trivago, επεξεργασία: SETE Intelligence, 2018

Ο πίνακας που ακολουθεί αποτυπώνει τις μεταβολές στις προτιμήσεις των ημεδαπών τουριστών για τα έτη 2017-2018.

Πίνακας 14: Συμπεριφορά και Προτιμήσεις ημεδαπών τουριστών, 2017

Πόλεις	Σύγκριση 2018-2017						Δεσφονίσεων 2018/2017 ytd
	I	Φ	Μ	Α	Μ	I	
Αθήνα, Αττική	▲	▼	▲	▲	▲	▲	▲
Θεσσαλονίκη, Κεντρική Μακεδονία	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
Χώρα Μυκόνου, Νότιο Αιγαίο					▲	▲	▲
Χανιά, Κρήτη			▼	▲	▲	▼	▼
Ναύπλιο, Πελοπόννησος	▼	▲	▲	▲	▲	▼	▲
Ρόδος - Πόλη, Νότιο Αιγαίο					▼	▲	▲
Φηρά, Νότιο Αιγαίο					▼	▲	▲
Σκόλα, Αττική					▲	▲	▲
Χώρα Τήνου, Νότιο Αιγαίο						▲	▲
Σκιάθος Χώρα, Θεσσαλία						▼	▲
Κάρκυρα - Πόλη, Ιόνια Νησιά				▲			▲
Παλαιός Άγιος Αθανάσιος, Κεντρική Μακεδονία	▲						▲
Πάτρα, Πελοπόννησος		▼	▼				▼
Ιωάννινα, Ήπειρος	▲	▲	▲	▲	▲		▲
Καλαμάτα, Πελοπόννησος				▲	▲		▲
Καλαμπόκα, Θεσσαλία			▲	▲			▲
Καλάβρυτα, Πελοπόννησος	▲	▲	▲				▲
Λουτράκι, Κεντρική Μακεδονία	▲	▲	▲				▲
Μέτσοβο, Ήπειρος	▲	▲					▲
Μονεμβασιά, Πελοπόννησος				▼	▼		▼
Τρίκαλα Κορινθίας, Πελοπόννησος	▲	▲	▲				▲
Βόλος, Θεσσαλία			▲	▲	▼		▲
Αράχωβα, Κεντρική Ελλάδα	▲	▼	▼				▲

Πηγή: trivago, επεξεργασία: SETE Intelligence

2.2.4.5. Τιμές ξενοδοχείων Ελλάδος

Τον Ιούνιο του 2018, στα καταλύματα κατηγορίας 1-2 αστέρων, οι ελληνικοί προορισμοί παρουσίασαν αύξηση με εξαίρεση την Ήπειρο. Στην κατηγορία των 3 αστέρων η πλειοψηφία των προορισμών παρουσίασε αύξηση, πλην της Αν. Μακεδονίας και Θράκης και των Σποράδων. Στην κατηγορία των 4 αστέρων μείωση παρουσίασε μόνο η Αν. Μακεδονία και Θράκη, ενώ μεικτή ήταν η εικόνα στην κατηγορία 5 αστέρων.

Την υψηλότερη τιμή κράτησης στα ξενοδοχεία 5 αστέρων κατέχει το Νότιο Αιγαίο με 393 €. Ακολουθούν οι Σποράδες με 347 €, η Κεντρική Μακεδονία με 304 €, η Κρήτη με 265 €, τα Ιόνια Νησιά με 241 € και η Πελοπόννησος με 227 €. Οι υπόλοιποι προορισμοί κυμάνθηκαν σε τιμές χαμηλότερες των 200 €, με τη χαμηλότερη τιμή να καταγράφεται στη Δυτική Μακεδονία με 92 €.

Στα ξενοδοχεία 4 αστέρων η υψηλότερη τιμή σημειώθηκε στο Νότιο Αιγαίο, στα 235 €. Χαμηλότερες ήταν οι τιμές στους υπόλοιπους προορισμούς, με την Αν. Μακεδονία και Θράκη στα 164 € και τις Σποράδες στα 150 €. Ακολούθησαν στα 148 € η Ήπειρος και τα Ιόνια Νησιά

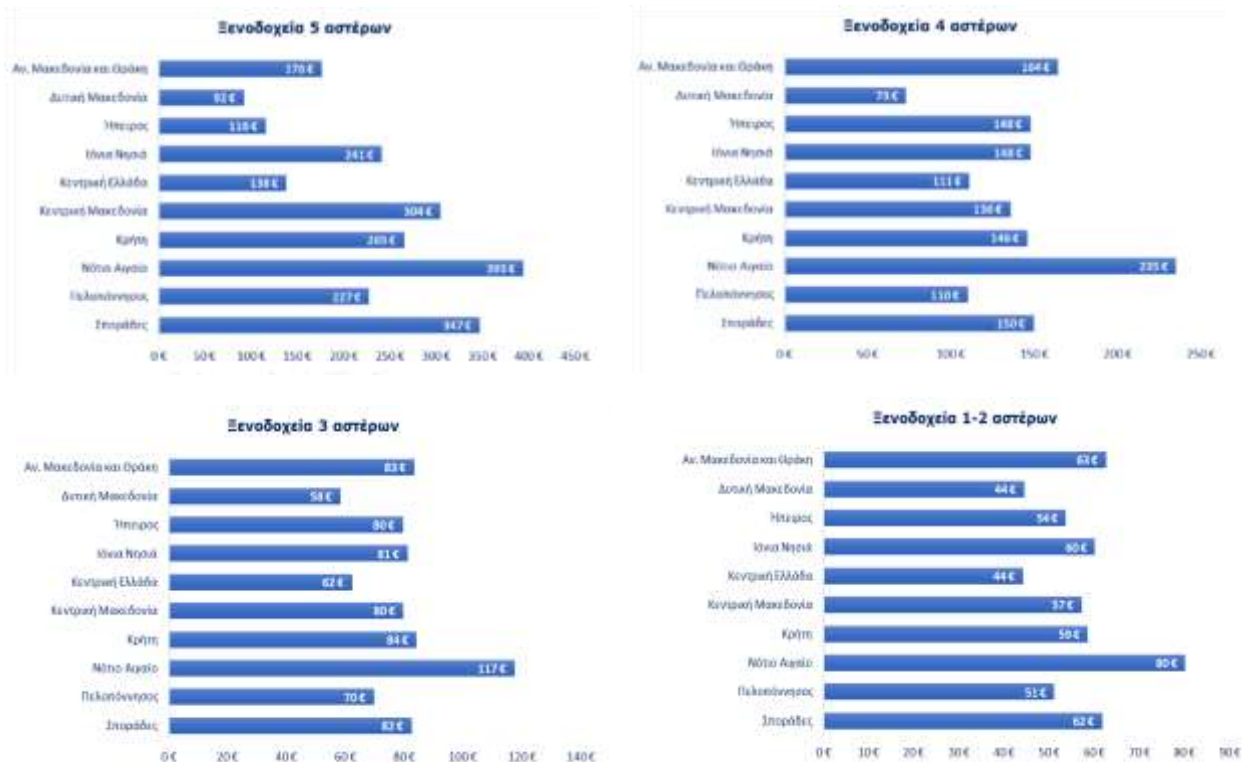
και στα 146 € η Κρήτη. Η χαμηλότερη τιμή σημειώθηκε και σε αυτή την κατηγορία, στη Δυτική Μακεδονία με 73 €.

Στα ξενοδοχεία 3 αστέρων οι υψηλότερες τιμές σημειώθηκαν στο Νότιο Αιγαίο με 117 €. Χαμηλότερες ήταν οι τιμές στους υπόλοιπους προορισμούς, με την Κρήτη στα 84 €, την Αν. Μακεδονία και Θράκη στα 83 € και τις Σποράδες στα 82 €. Η χαμηλότερη τιμή σημειώθηκε στη Δυτική Μακεδονία 58 €.

Στα ξενοδοχεία 1-2 αστέρων οι υψηλότερες τιμές σημειώθηκαν στο Νότιο Αιγαίο στα 80 €. Χαμηλότερες ήταν οι τιμές στους υπόλοιπους προορισμούς με την Αν. Μακεδονία και Θράκη στα 63 €, τις Σποράδες στα 62 € και τα Ιόνια Νησιά στα 60 €. Η χαμηλότερη τιμή σημειώθηκε στη Δυτική Μακεδονία (44 €).

Όπως διαπιστώνεται γενικότερα, σε όλες τις κατηγορίες ξενοδοχειακών καταλυμάτων το Νότιο Αιγαίο εμφανίζεται με τις υψηλότερες τιμές, ενώ αντίστοιχα τα καταλύματα όλων των κατηγοριών της Δυτικής Μακεδονίας εμφανίζουν τις χαμηλότερες τιμές. Το διάγραμμα που ακολουθεί απεικονίζει τις τιμές των ξενοδοχειακών καταλυμάτων ανά περιφέρεια και ανά κατηγορία καταλύματος για τον Ιούνιο του 2018.

Διάγραμμα 3: Τιμές ξενοδοχείων Ελλάδος, ανά περιφέρεια, Ιούνιος 2018



Πηγή: trivago, επεξεργασία: SETE Intelligence, 2018

2.2.5. Ανάλυση τουριστικής προσφοράς και ζήτησης στην Περιφέρεια Θεσσαλίας και διακριτά στα Νησιά των Σποράδων

1.2.5.1 Η Τυπολογία του Τουρισμού στην Περιφέρεια Θεσσαλίας

Η Περιφέρεια Θεσσαλίας είναι σε προνομιακή γεωγραφική θέση έναντι των άλλων Περιφερειών της Χώρας, ως προς τις βασικές μεγάλες οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές. Παρ' όλα αυτά, είναι σημαντικές οι ελλείψεις στη διαπεριφερειακή οδική υποδομή για τη σύνδεση της Θεσσαλίας με τις βορειο-δυτικά όμορες περιφέρειες, ενώ σημαντικότερες είναι οι ελλείψεις στο ενδοπεριφερειακό οδικό δίκτυο, γεγονός που «ακυρώνει» τα πλεονεκτήματα του κεντρικού αυτοκινητόδρομου για την Θεσσαλία, όταν βασικά παραγωγικά της κέντρα δεν έχουν εύκολη πρόσβαση στο κύριο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο της Χώρας.

Οι απαιτήσεις για άμεση / γρήγορη, ασφαλή και με χαμηλότερο κόστος πρόσβαση των προϊόντων και κατοίκων της Περιφέρειας στα εμπορικά, διοικητικά και μεγάλα καταναλωτικά κέντρα της Χώρας και του εξωτερικού, αλλά και για εύκολη, γρήγορη, ασφαλή και με μικρότερο κόστος πρόσβαση των επισκεπτών / τουριστών στους τουριστικούς προορισμούς της Περιφέρειας, δημιουργεί ανάγκες όπως:

- Ολοκλήρωση των σημαντικών / κύριων μεταφορικών υποδομών της χώρας.
- Ολοκλήρωση, αλλά και βελτίωση διαπεριφερειακών και ενδοπεριφερειακών οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων.
- Κατασκευή έργων βελτίωσης των λιμενικών εγκαταστάσεων της Περιφέρειας.
- Συνδέσεις οικιστικών κέντρων και τουριστικών – πολιτιστικών περιοχών με το κύριο οδικό δίκτυο και διευρωπαϊκούς άξονες.
- Η ικανοποίηση αυτών των αναγκών στηρίζει την ανταγωνιστικότητα και ανάπτυξη της Περιφέρειας.

Ο επιχειρηματικός ιστός της Περιφέρειας Θεσσαλίας κυριαρχείται από πολύ μικρές και μικρές επιχειρήσεις, με παρουσία ορισμένων μεσαίου και μεγάλου μεγέθους επιχειρήσεων. Τα χαρακτηριστικά επιχειρηματικού ιστού προσδιορίζουν τις επί μέρους ανάγκες, οι οποίες αναφέρονται στα εξής:

- Εκσυγχρονισμός, λειτουργική και παραγωγική διασύνδεση των επιχειρήσεων, για δημιουργία θετικών εξωτερικών οικονομιών και οικονομιών κλίμακας.

- Αναβάθμιση και διεύρυνση των παρεχόμενων τουριστικών και συναφών υπηρεσιών με την αξιοποίηση του συνόλου των φυσικών και ανθρωπογενών τουριστικών πόρων της Περιφέρειας και τη διασύνδεση / αξιοποίηση των προϊόντων του πρωτογενή και μεταποιητικού τομέα στις τουριστικές υπηρεσίες / δραστηριότητες.
- Προσανατολισμός των επιχειρήσεων σε αγορές του εξωτερικού, προσαρμόζοντας ανάλογα τα προϊόντα τους και τις οργανωτικές - λειτουργικές τους διαδικασίες.
- Δημιουργία / ίδρυση και στήριξη νέων καινοτόμων επιχειρήσεων.
- Ενδυνάμωση / εκπαίδευση και διεύρυνση του αντικειμένου παρέμβασης υποστηρικτικών υπηρεσιών προς τις επιχειρήσεις.
- Δημιουργία συνθηκών εύκολης, άμεσης και μικρού κόστους πρόσβασης στις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες.

Η καθυστέρηση στην προσαρμογή του «τουριστικού προϊόντος» στα νέα δεδομένα σε πανελλήνιο επίπεδο αντανακλάται και στη Θεσσαλία. Η Θεσσαλία, παρά την πρόοδο στις σχετικές υποδομές, παρέμεινε ένας μέτριος προορισμός στις Σποράδες (με εξαίρεση τη Σκιάθο), στο Πήλιο και στα Μετέωρα για τους αλλοδαπούς και στην ορεινή Θεσσαλία και τα ανατολικά παράλιά της για τους ημεδαπούς. Το 2011 δέχθηκε μόλις το 2,4% των αλλοδαπών τουριστών (242 χιλ. / 10 εκατ.) και το 5% του συνόλου των επισκεπτών της χώρας (800 χιλ. / 16 εκατ.). Σε εθνικό επίπεδο, ο μ.ό. των διανυκτερεύσεων ανά άφιξη κατατάσσει τη Θεσσαλία στη 10η θέση των περιφερειών της χώρας. Αυτή η ισχνή συμβολή οφείλεται κυρίως στο μικρό μερίδιο που καταλαμβάνει ο εξωτερικός τουρισμός της Θεσσαλίας (35-40% έναντι 75% σε εθνικό επίπεδο). Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια (2003-2011) διαπιστώνεται μια αυξητική τάση στην άφιξη ξένων τουριστών (από 12,2% σε 19% ως προς το σύνολο των επισκεπτών), στην οποία συνέβαλλε και η λειτουργία του αεροδρομίου της Ν. Αγχιάλου.

Μεταξύ 2003 και 2011, οι αφίξεις στο αεροδρόμιο αυξήθηκαν από 20 χιλ. σε 45 χιλ. επιβάτες, ενώ ο αριθμός των επιβατών που διακινήθηκαν από τα δύο αεροδρόμια Σκιάθου και Αγχιάλου αυξήθηκε από 133.467 το 2010 σε 156.238 το 2012, με ποσοστό αύξησης 15%. Στο εσωτερικό της Θεσσαλίας, η κατανομή τόσο των αλλοδαπών τουριστών όσο και των διανυκτερεύσεων είναι ιδιαίτερος ανισομερής (Αλλοδαποί: ΠΕ Μαγνησίας 75%, Τρικάλων 18,3%, Λάρισας 6,5%, Καρδίτσας 0,2%· - διανυκτερεύσεις το 2011: ΠΕ Μαγνησίας 76,5%, Τρικάλων 19,7%, Λάρισας 3,4%, Καρδίτσας 0,4%, Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ). Οι διαθέσιμες κλίνες του θεσσαλικού τουριστικού τομέα είναι της τάξης των 32.000, αυξημένες με ετήσιο ρυθμό της

τάξης του 3% σε σχέση με το 2003. Η ζήτηση περιορίζεται στους μήνες Ιούνιο-Σεπτέμβριο με μέγιστη πληρότητα τον Αύγουστο.

Σε επίπεδο περιφέρειας, το 2017 η Π.Ε. Μαγνησίας παρουσιάζει την μεγαλύτερη προσέλευση τουριστών, με μεγάλη διαφορά από τις υπόλοιπες Π.Ε. της περιφέρειας, και συγκεντρώνει το 28,9% του συνόλου των διανυκτερεύσεων της περιφέρειας. Ο πίνακας που ακολουθεί συνοψίζει την τουριστική κίνηση ημεδαπών και αλλοδαπών τουριστών των Π.Ε. της Περιφέρειας Θεσσαλίας.

Πίνακας 15: Τουριστική κίνηση ημεδαπών και αλλοδαπών τουριστών της Περιφέρειας Θεσσαλίας (2017)

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ / ΔΗΜΟΣ	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	Διανυκτερεύσεις Σύνολο	Ποσοστό (%) συνολικών διαθέσιμων κλινών όπου αναφέρονται τα στοιχεία
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	1.175.494	1.034.225	2.209.719	87,5
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΡΙΣΑΣ	183.248	54.247	237.495	89,7
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	157.317	9.705	167.022	93,5
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	503.232	134.276	637.508	88,2
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	131.624	579.725	711.349	81,8
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΡΙΚΑΛΩΝ	200.073	256.272	456.345	88,4

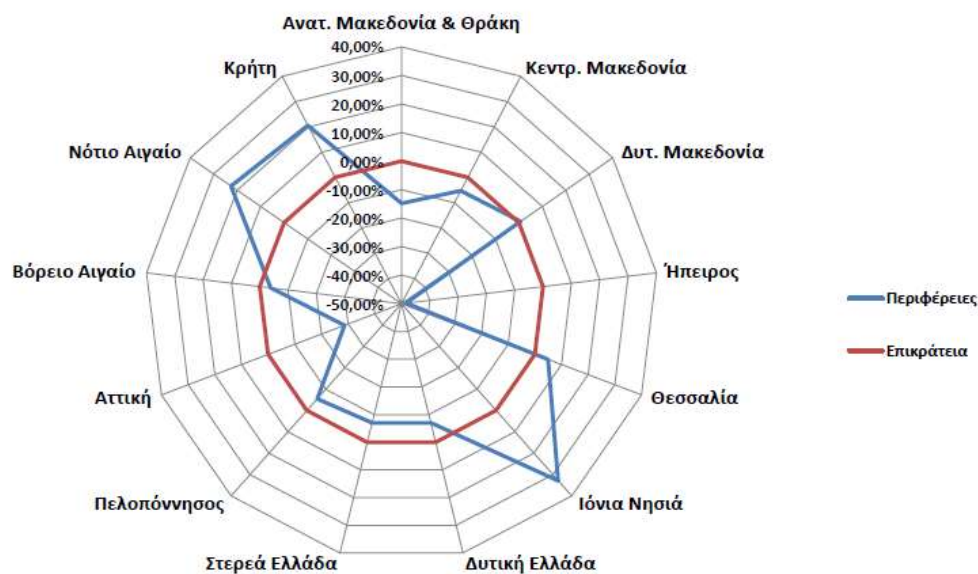
Πηγή: Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2017

Το διάγραμμα και ο πίνακας που ακολουθούν δείχνουν την απόκλιση της εποχικότητας των αφίξεων ανά περιφέρεια σε σχέση με τον μέσο όρο της επικράτειας. Βάσει των διαθέσιμων στοιχείων του ΙΤΕΠ (2014), η Περιφέρεια Θεσσαλίας παρουσιάζει μικρή απόκλιση στην

εποχικότητα αφίξεων σε σχέση με τον μέσο όρο της επικράτειας, με τον δείκτη εποχικότητας της περιφέρειας να είναι 47,80%, ενώ της επικράτειας 45,52%.

Διάγραμμα 4: Ποσοστιαία απόκλιση περιφερειακής εποχικότητας αφίξεων από τον μ.ό. της επικράτειας

Ποσοστιαία Απόκλιση Περιφερειακής Εποχικότητας Αφίξεων από τον Μέσο Όρο της Επικράτειας



Πηγή: ΤτΕ, Επεξεργασία ΙΤΕΠ, 2014

Πίνακας 16: Εποχικότητα Αφίξεων Εισερχόμενου Τουρισμού ανά Περιφέρεια το 2013

Περιφέρεια	Δείκτης Εποχικότητας
Ανατ. Μακεδονία & Θράκη	38,80%
Κεντρ. Μακεδονία	43,10%
Δυτ. Μακεδονία	45,90%
Ήπειρος	23,50%
Θεσσαλία	47,80%
Ιόνια Νησιά	60,50%
Δυτική Ελλάδα	42,30%
Στερεά Ελλάδα	42,30%

Περιφέρεια	Δείκτης Εποχικότητας
Πελοπόννησος	43,00%
Αττική	32,50%
Βόρειο Αιγαίο	43,80%
Νότιο Αιγαίο	55,80%
Κρήτη	54,90%
Σύνολο Επικράτειας	45,52%

Πηγή: ΤτΕ, Επεξεργασία ΙΤΕΠ, 2014

Τα κάμπινγκ, ξεκινώντας σχεδόν από μηδενική βάση το 2003, γνωρίζουν μεγάλη ανάπτυξη, καταγράφοντας το 2010 30.421 αφίξεις (7,8% ως προς το αντίστοιχο σύνολο της χώρας), εκ των οποίων οι 21.275 αλλοδαποί (αντιπροσωπεύουν το 9,5% του συνόλου αφίξεων σε κάμπινγκ της χώρας). Τέλος, τα ποσοστά της πληρότητας είναι πολύ χαμηλότερα του εθνικού μέσου όρου. Το 2010, κατά την ΕΛ.ΣΤΑΤ., η πληρότητα στη Θεσσαλία ήταν 31,8% έναντι 48,1% στην Ελλάδα., με διαφορές στο εσωτερικό της περιφέρειας (Μαγνησία 34,5%, Τρίκαλα 25,9%, Λάρισα 30,8%, Καρδίτσα 27,7%).

Το 2013, η Θεσσαλία διαθέτει πλέον για τα δικά της δεδομένα, ένα ισχυρό πυρήνα ξενοδοχειακών μονάδων, κάμπινγκ και δωματίων ενοικίασης με σύνολο 70.000 κλίνες (Μαγνησία: 53.500, Λάρισα: 6.500, Τρίκαλα: 6.000, Καρδίτσα: 3.000). Καταγράφονται περίπου 600 ξενοδοχεία με 30.000 κλίνες εκ των οποίων το 34% είναι β' κατηγορίας και το 11% α' κατηγορίας. Το 75% διαθέτει λιγότερες από 50 κλίνες το καθένα. Όμως, οι μισές σχεδόν από τις συνολικές κλίνες (14.000) ή το 20% του συνόλου των 70.000 κλινών της Θεσσαλίας, ανήκουν σε 330 ξενοδοχεία των 3* και άνω. Είναι ενδιαφέρον ότι το 50% αυτών των κλινών/ξενοδοχείων βρίσκονται εκτός Μαγνησίας, στα άκρα της ζώνης Πίνδου/Αν. Παραλίων Λαρίσης. Τέλος, καταγράφονται περίπου 60 ξενοδοχεία με πάνω από 100 κλίνες.

Το γεγονός ότι η Θεσσαλία παραμένει εγκλωβισμένη στο τουριστικό προϊόν του τύπου «ήλιος, θάλασσα και παραλία» προκύπτει από την επεξεργασία των στατιστικών στοιχείων περί αφίξεων και διανυκτερεύσεων. Η κατάσταση αυτή χαρακτηρίζεται από έντονη γεωγραφική ανισοκατανομή των υποδομών, των επισκεπτών και των διανυκτερεύσεων. Το σύνολο των καταλυμάτων ξενοδοχειακού τύπου και κάμπινγκ της Μαγνησίας αντιπροσωπεύει το 2011, το 68% του συνόλου της Θεσσαλίας και το 70% το 2003 (ΕΛΣΤΑΤ). Αυτό σημαίνει ότι μια περίπου εικοσαετία προγραμμάτων για την ισόρροπη ανάπτυξη της

περιφέρειας κατάφερε να αντιστρέψει ελάχιστα την συγκέντρωση υποδομών και τουριστών, ως συνέπεια του εγκλωβισμού του θεσσαλικού τουριστικού προϊόντος στις απαιτήσεις του μαζικού τουρισμού. Αυτή η κατανομή υποδομών και επισκεπτών στο εσωτερικό της Θεσσαλίας χωρίζει την περιφέρεια σε δύο άξονες με κατεύθυνση ΒΔ/ΝΑ ο πρώτος (Μετεώρα - Πήλιο - Σποράδες) και ΝΔ/ΒΑ ο δεύτερος (Φάρσαλα - πεδινή περιοχή Καρδίτσας, Τρικάλων, Λάρισας - Ελασσόνας). Τα τελευταία χρόνια αναδείχθηκαν τουριστικά οι περιοχές της ορεινής Δ. Θεσσαλίας και των ανατολικών παραλίων της ΠΕ Λαρίσης, προσελκύοντας κυρίως ημεδαπούς επισκέπτες αλλά και προσφέροντας πιο εδαφικά προϊόντα.

Στον 1ο άξονα κυριαρχεί η ελκυστικότητα των Μετεώρων, βασισμένη κυρίως στο τοπίο και στην πολιτιστική κληρονομιά των μοναστηριών. Ο επισκέπτης περιορίζεται στην οπτική περιήγηση, στην γρήγορη επίσκεψη στις μονές και στις τοπικές ταβέρνες. Εντοπίζονται ελάχιστες οργανωμένες προσπάθειες ένταξης στην περιοχή. Σημειώνεται ωστόσο, ότι στο πλαίσιο των προηγούμενων προγραμματικών περιόδων και των προγραμμάτων LEADER και ΟΠΑΑΧ, η τοπική Αναπτυξιακή Εταιρεία ΚΕΝΑΚΑΠ υλοποίησε ένα σημαντικό έργο διατήρησης, ανάπλασης, και ανάδειξης της ΦκΠΚ, ικανό να υποστηρίξει την οργάνωση πολιτιστικών διαδρομών και την επιμήκυνση της παραμονής των ξένων επισκεπτών στην ευρύτερη περιοχή. Ιδιαίτερο παράδειγμα για προσέλκυση ειδικού ποιοτικού τουρισμού αποτελεί η περιοχή Περτουλίου. Η αντίθεση «μεγάλη ελκυστικότητα των Μετεώρων / αδυναμία συγκράτησης των επισκεπτών» προκύπτει από την αντιστοίχιση των στατιστικών στοιχείων της ΠΕ Τρικάλων που αναφέρονται, από τη μια, στις συνολικές αφίξεις (30% της Θεσσαλίας), οι οποίες όσον αφορά τους αλλοδαπούς ξεπερνούν σε αριθμό την ΠΕ Μαγνησίας, από την άλλη, στις διανυκτερεύσεις που υπολείπονται κατά πολύ των ποσοστών της ΠΕ Μαγνησίας (25% ως προς τους ημεδαπούς, 26% ως προς του αλλοδαπούς). Η ΠΕ Μαγνησίας προηγείται όλων των Νομών ως προς την πληρότητα. Τέλος, στην ΠΕ Τρικάλων η αύξηση του αριθμού των διανυκτερεύσεων στον τομέα του κάμπινγκ δείχνει ότι υπάρχει ήδη μια κατηγορία τουριστών η οποία έρχεται για να γνωρίσει την περιοχή.

Ο 2ος άξονας αφορά τα πιο υποβαθμισμένα από πλευράς αφίξεων και διανυκτερεύσεων, πεδινά τμήματα των ΠΕ Καρδίτσας και Λαρίσης και ιδίως τις απομακρυσμένες περιοχές της Ελασσόνας, των Φαρσάλων, των Σοφάδων και της πεδινής ενδοχώρας, οι οποίες μπορούν να αναπτύξουν ελκυστικούς θεματικούς προορισμούς (λουτρά) και δημιουργικές εμπειρίες (αρχαιολογία, τοπικά προϊόντα κτλ.).

Στον 3ο ανερχόμενο τουριστικά άξονα, παρότι οι περιοχές του διαθέτουν θύλακες μεγάλου τουριστικού ενδιαφέροντος (Λ. Πλαστήρα, Αργιθέα, Ανατολικά παράλια, κτλ.), το ποσοστό με βάση τις στατιστικές του 2010-11 των αλλοδαπών τουριστών που προσελκύουν δεν ξεπερνά το 5% του συνόλου των αλλοδαπών που δέχεται η Περιφέρεια Θεσσαλίας. Αντίθετα το ποσοστό ημεδαπών είναι σχετικά αξιόλογο και τα υψηλά ποσοστά διανυκτερεύσεων φανερώνουν ότι οι επισκέπτες αναπτύσσουν δεσμούς με την περιοχή διαμονής τους.

Η παρακολούθηση της αύξησης των αφίξεων δεν υποδηλώνει από μόνη της αύξηση των θετικών επιδράσεων του τουρισμού. Σημαντική πληροφορία αποτελεί η σύνδεση της τουριστικής δραστηριότητας με τους υπόλοιπους τομείς και κλάδους της θεσσαλικής οικονομίας αλλά και η άμεση, έμμεση και προκαλούμενη απασχόληση.

Ο ένθετος πίνακας που ακολουθεί δείχνει κατ' εκτίμηση το οικονομικό βάρος του θεσσαλικού τουρισμού και τις δυνατότητες στήριξης/συνέργειας με άλλους κλάδους της θεσσαλικής οικονομίας. Επιβεβαιώνεται το βάρος του τομέα των καταλυμάτων και της εστίασης, των οδικών και πλωτών μεταφορών, του εμπορίου, της ψυχαγωγίας και των συνεδρίων.

Πίνακας 17: Οικονομικό βάρος του Θεσσαλικού Τουρισμού και Κατηγορίες Υπηρεσιών

Κατηγορίες υπηρεσιών	Αναλογία (%)	Επίπτωση (Μ€)
Σύνολο	100,0	410,0
Καταλύματα	45,0	184,5
Εστίαση	18,0	73,8
Θαλάσσιες Μτφ	9,0	36,9
Οδικές Μτφ	7,1	29,1
Εναέριες Μτφ	5,4	22,1
Εμπόριο	4,9	20,1
Ψυχαγωγία	3,8	15,6
Ταξ/κα γραφεία	3,7	15,2
Ενοικίαση αυτ/των	1,8	7,4
Συνέδρια	1,0	4,1

Πηγή: Περιφερειακή Στρατηγική Καινοτομίας Έξυπνης Εξειδίκευσης της Περιφέρειας Θεσσαλίας για την Προγραμματική Περίοδο 2014-2020, 2015

Το 2001 η απασχόληση στον τριτογενή τομέα της Θεσσαλίας αντιστοιχούσε στο 52% των εργαζομένων, εκ των οποίων το 5,5% απασχολούνταν σε ξενοδοχεία-εστιατόρια. Η απασχόληση σε επιχειρήσεις όπως τουριστικά γραφεία, τουριστικές μεταφορές, κλπ. στη Θεσσαλία, εκτιμάται ότι δεν ξεπερνούσε το 8% με 8,5% των εργαζομένων σε ξενοδοχεία – εστιατόρια. Επομένως, το 2001 οι απασχολούμενοι σε τουριστικές δραστηριότητες αντιστοιχούν περίπου στο 6% των απασχολούμενων στον τριτογενή τομέα, το 2005 αντίστοιχα στο 6,5% και το 2012 στο 7,1% (αναγωγή από στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ.). Η εξέλιξη αυτή στηρίζεται στην αύξηση μεταξύ 2003 και 2011: α) του συνόλου των διανυκτερεύσεων κατά 64% (ετήσιος ρυθμός αύξησης 8%) και β) των ξενοδοχειακών μονάδων κατά 8% και των κλινών κατά 14%. Το ποσοστό αυτό υπολείπεται εκείνου της χώρας το οποίο ανέρχεται το 2012 στο 18%. Με δεδομένο ότι στην Θεσσαλία η άμεση απασχόληση είναι 7,1% υπολογίζεται η συνολική επίδραση του τουριστικού τομέα στην απασχόληση, σύμφωνα με τη μεθοδολογία που χρησιμοποιεί ο IOBE, θεωρώντας ότι η άμεση, έμμεση και προκαλούμενη απασχόληση αντιστοιχεί στο 45, 15 και 40% της συνολικής συμβολής στην απασχόληση. Επομένως, προκύπτει ότι η συμβολή του τουρισμού στην απασχόληση της Θεσσαλίας φθάνει στο 15,7% (έναντι 16% για την Ελλάδα), κατανεμημένη σε 7,1% άμεση, 2,35% έμμεση και 6,3% προκαλούμενη απασχόληση. Οι ιδιωτικές επενδύσεις συρρικνώνονται με ακόμα ταχύτερους ρυθμούς.

Σύμφωνα με τα στοιχεία για το 2013, οι συνολικές επενδύσεις μειώθηκαν κατά 21,3% το πρώτο τρίμηνο του 2012, τη στιγμή που οι δημόσιες επενδύσεις για το ίδιο διάστημα σημείωναν μονοψήφια μεταβολή. Η εξέλιξη αυτή επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από το γεγονός ότι η απόδοση των επενδύσεων στον θεσσαλικό τουρισμό και ιδιαίτερα στον τομέα των ξενοδοχειακών μονάδων και άλλων υποστηρικτικών επιχειρήσεων, αλλά και στους εξοπλισμούς, είναι μειωμένη λόγω της δυσκολίας επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου, της χαμηλής πληρότητας και της αδυναμίας προσέλκυσης τουριστών ποιότητας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα τελευταία χρόνια το τουριστικό προϊόν της Περιφέρειας αλλάζει. Αν και η πλειοψηφία των τουριστών παραμένει στο τουριστικό μοντέλο «ήλιος – θάλασσα», έχουν αρχίσει να αναπτύσσονται και άλλες μορφές τουρισμού, με έναν από τους σημαντικότερους να είναι ο περιβαλλοντικός τουρισμός, είτε πρόκειται για περιηγητικό τουρισμό, είτε για τουρισμό περιπέτειας. Αυτό βέβαια δεν αποτελεί έκπληξη, αν αναλογιστεί κανείς ότι η Περιφέρεια διατηρεί πλούσια φυσική κληρονομιά η οποία περιλαμβάνει 29 περιοχές Natura 2000, 1 Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο, 7 Αισθητικά Δάση, 2 Διατηρητέα Μνημεία

της Φύσης, 2 Περιοχές Σύμβασης Βαρκελώνης, 1 Μνημείο UNESCO και 52 Καταφύγια Άγριας Ζωής.

1.2.5.2 Η Τυπολογία του Τουρισμού στις Βόρειες Σποράδες

Για την περιοχή του Νομού Μαγνησίας ο τουρισμός αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς οικονομικούς κλάδους, με άμεση επιρροή σε όλες τις εκφάνσεις της οικονομικής δραστηριότητας του Νομού, καθώς ως κλάδος έντασης εργασίας συμβάλλει στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, στις επενδύσεις, στην άμεση δημιουργία τοπικού προϊόντος, αλλά και στην έμμεση (π.χ. κατανάλωση τοπικών προϊόντων και μιας σειράς υπηρεσιών). Ειδικότερα στα νησιά των Β. Σποράδων, ο τουρισμός κυριαρχεί στην οικονομική ζωή και επηρεάζει το σύνολο της οικονομικής δραστηριότητας των νησιών καθώς αποτελεί και τη σημαντικότερη πηγή εσόδων των κατοίκων των τριών νησιών.

Τα νησιά των Β. Σποράδων αποτελούν τον κύριο νησιώτικο χώρο της Περιφέρειας Θεσσαλίας. Όπως προαναφέρθηκε, αν και αντιστοιχούν σε μικρό μέρος της έκτασης και του πληθυσμού της περιφέρειας, το ειδικό τους βάρος, με αιχμή τον τουρισμό, είναι σαφώς σημαντικότερο, με κύριο χαρακτηριστικό τον εποχικό καλοκαιρινό (και λιγότερο το συνεδριακό και πολιτιστικό) τουρισμό (μαζικός στη Σκιάθο, μέτριας μαζικότητας στη Σκόπελο, ήπιος στην Αλόνησο).

Ο τουρισμός αποτελεί κύριο μοχλό ανάπτυξης των Β. Σποράδων, και οδήγησε την αναζωογόνηση της τοπικής οικονομίας τις τελευταίες δεκαετίες. Οι θετικές επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης είναι σημαντικές στην οικονομία και την κοινωνία. Η τουριστική ανάπτυξη εξελίχθηκε σταδιακά, επεκτάθηκε στο χώρο, συνεχίζει να επεκτείνεται σε όλη την περιοχή και είναι αναμφισβήτητο το κεντρικό σημείο των αναπτυξιακών επιλογών και εξελίξεων. Αποτέλεσμα αυτών στην παρούσα χρονική συγκυρία είναι το ότι οι Β. Σποράδες, παρά τις επιμέρους χωρικές διαφοροποιήσεις, χαρακτηρίζονται ως ένας ώριμος τουριστικός προορισμός. Η ωριμότητα αυτή θέτει νέες αναπτυξιακές προκλήσεις, οι οποίες δεν θα πρέπει να εστιάζουν μόνο στην περαιτέρω ενίσχυση της επιπλέον τουριστικής ανάπτυξης, αλλά και στον τρόπο με τον οποίο ο τουρισμός δεν θα πέσει θύμα της ίδιας του της επιτυχίας. Η βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη αποτελεί μια πρώτη προτεραιότητα προκειμένου να αποφευχθεί μια ενδεχόμενη παρακμή της τουριστικής ανάπτυξης στην περιοχή.

Οι νησιωτικές περιοχές της Θεσσαλίας αποτελούν έναν χώρο ορισμένων επιτυχών αναπτυξιακών πολιτικών και παρεμβάσεων, οι οποίες ωστόσο απαιτούν στοχευόμενη

συνέχεια, προκειμένου να παγιώσουν τα αποτελέσματά τους, να λύσουν διαρθρωτικά προβλήματα που εξακολουθούν να υπάρχουν και να διαχειριστούν απειλές και ευκαιρίες οι οποίες σε μεγάλο βαθμό καθορίζονται από τις ιδιότυπες συνθήκες του νησιωτικού χώρου.

Οι Β. Σποράδες διαθέτουν αξιόλογες παραδοσιακές παραγωγικές δυνατότητες, κυρίως στους τομείς της γεωργίας και της αλιείας. Ωστόσο, στο εσωτερικό αυτού του νησιώτικού συμπλέγματος εμφανίζονται προβλήματα τόσο ως προς το περιβάλλον, όσο και ως προς την ενίσχυση ή και την απόδοση μιας πιο αειφορικής τουριστικής δραστηριότητας.

Οι φυσικοί πόροι των Β. Σποράδων αποτελούν την κύρια βάση στην οποία στηρίζεται το τουριστικό «προϊόν», καθώς πρόκειται για μια σπάνια σε φυσικό πλούτο περιοχή. Οι πολιτιστικοί πόροι της περιοχής αποτελούν ένα ακόμα αρκετά ισχυρό στοιχείο του τουριστικού της προϊόντος. Στις Βόρειες Σποράδες έχουν ανευρεθεί, όπως προαναφέρθηκε, σημαντικά αρχαιολογικά μνημεία, όπως το τείχος της αρχαίας πόλης της Σκιάθου, του 4ου αιώνα, ο κυκλικός πύργος που σώζεται στο Πυργί (Σκιάθος), κ.ά. αλλά έχουν εντοπιστεί και αρκετά ευρήματα από τη νεολιθική εποχή στα νησιά της Σκοπέλου και της Αλοννήσου. Στην Αλόννησο έχουν εντοπισθεί τα παλαιότερα δείγματα κατοίκησης στις Σποράδες (Κοκκινόκαστρο, Μέση Παλαιολιθική εποχή). Επιπλέον, πολλά βυζαντινά και μεταβυζαντινά μοναστήρια και εκκλησίες υπάρχουν διάσπαρτα στο νομό, με τα σημαντικότερα να βρίσκονται στο νησιωτικό χώρο.

Σε επίπεδο υποδομών παρουσιάζονται σημαντικές ελλείψεις. Το λιμάνι της Σκιάθου είναι το σπουδαιότερο λιμάνι της περιοχής και συνδέεται καθημερινά με την πόλη του Βόλου με ιπτάμενα δελφίνια. Το λιμάνι συνδέεται επίσης και με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης καθώς και τον Άγιο Κωνσταντίνο καθημερινά, ενώ τα δρομολόγια παρουσιάζουν σημαντική αύξηση το καλοκαίρι. Ακολουθούν τα λιμάνια της Σκοπέλου και της Αλοννήσου, ενώ στην περιοχή υπάρχουν και άλλα μικρότερα λιμάνια που εξυπηρετούν την αυξημένη κίνηση της θερινής περιόδου.

Η τουριστική ανωδομή της περιοχής

Η τουριστική ανωδομή στην περιοχή διαμορφώνεται ουσιαστικά από την συντριπτική συμμετοχή της Σκιάθου σε εγκαταστάσεις προσανατολισμένες στον παραθαλάσσιο θερινό τουρισμό. Είναι χαρακτηριστικό, ότι σε επίπεδο των ξενοδοχειακών κλινών, η περιοχή των Β. Σποράδων το 2017 καταλαμβάνει ποσοστό 36,6% του συνόλου τις περιφέρειας ενώ οι ξενοδοχειακές μονάδες που διαθέτει αποτελούν το 26,5% του συνόλου της περιφέρειας. Οι

πίνακες που ακολουθούν δείχνουν την δυναμικότητα και διάρθρωση των ξενοδοχείων της περιοχής, σε σχέση με το σύνολο του Ν. Μαγνησίας και την Περιφέρεια.

Πίνακας 18: Ξενοδοχειακό Δυναμικό Περιφέρειας Θεσσαλίας, 2017

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ							
2017							
		5*	4*	3*	2*	1*	Γενικό άθροισμα
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	Μονάδες	2	7	10	15	2	36
	Δωμάτια	80	222	279	303	85	969
	Κλίνες	178	471	562	557	192	1.960
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΛΑΡΙΣΑΣ	Μονάδες	2	2	12	16	10	42
	Δωμάτια	224	78	453	498	237	1.490
	Κλίνες	433	135	881	904	448	2.801
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	Μονάδες	14	74	57	89	33	267
	Δωμάτια	284	1.113	1.041	1.714	569	4.721
	Κλίνες	542	2.331	2.107	3.308	1.102	9.390
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	Μονάδες	7	24	26	68	26	151
	Δωμάτια	688	1.239	1.176	1.865	498	5.466
	Κλίνες	1.429	2.418	2.330	3.584	986	10.747
Αιόνησος	Μονάδες		4	5	8	3	20
	Δωμάτια		220	216	180	55	671
	Κλίνες		434	420	339	110	1.303
Σκιάθος	Μονάδες	4	15	13	40	17	89
	Δωμάτια	556	852	555	1.154	344	3.461
	Κλίνες	1.127	1.678	1.096	2.240	676	6.817
Σκόπελος	Μονάδες	3	5	8	20	6	42
	Δωμάτια	132	167	405	531	99	1.334
	Κλίνες	302	306	814	1.005	200	2.627
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΡΙΚΑΛΩΝ	Μονάδες	3	12	30	24	5	74
	Δωμάτια	59	830	934	393	66	2.282
	Κλίνες	132	1.631	1.778	771	123	4.435
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	Μονάδες	28	119	135	212	76	570
	Δωμάτια	1.335	3.482	3.883	4.773	1.455	14.928
	Κλίνες	2.714	6.986	7.658	9.124	2.851	29.333

Πηγή: Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος, 2017

Με βάση τα ανωτέρω, παρατηρούμε ότι οι Β. Σποράδες αποτελούν το βασικότερο προσορισμό με βάση τις διαθέσιμες υποδομές. Ειδικότερα στην ποιοτική προσέγγιση των ξενοδοχείων με βάση της κατηγορία τους, η περιοχή μελέτης διαθέτει το 52,7 % των κλινών για τα ξενοδοχεία 5 αστέρων και το 34,6 % των κλινών για τα ξενοδοχεία 4 αστέρων, που αποδεικνύει την παροχή ποιοτικών υποδομών και υπηρεσιών στην υπό μελέτη περιοχή.

Η τουριστική ζήτηση

Σε επίπεδο αφίξεων, η συντριπτική πλειοψηφία των αλλοδαπών τουριστών επιλέγει ως τουριστικό προσορισμό την Σκιάθο, και αυτό είναι φυσικό καθώς διαθέτει και το μοναδικό αεροδρόμιο σε σχέση με τα υπόλοιπα νησιά. Σε επίπεδο νομού τα δεδομένα είναι διαφορετικά, ειδικά σε ότι αφορά τους ημεδαπούς τουρίστες, καθώς με δεδομένο την ύπαρξη και άλλων περιοχών στην ενδοχώρα του Νομού ειδικού τουριστικού ενδιαφέροντος (π.χ. Πήλιο), τα ποσοστά διαφοροποιούνται. Ο πίνακας που ακολουθεί δείχνει τον αριθμό

και τα ποσοστά αφίξεων και διανυκτερεύσεων ημεδαπών και αλλοδαπών σε πάσης φύσεως καταλύματα στην περιοχή μελέτης, σε σχέση με το Ν. Μαγνησίας.

**Πίνακας 19: Διανυκτερεύσεις στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ),
κατά Περιφερειακή Ενότητα και Δήμο**

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ / ΔΗΜΟΣ	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	Διανυκτερεύσεις Σύνολο	Ποσοστό (%) συνολικών διαθέσιμων κλινών όπου αναφέρονται τα στοιχεία
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	1.175.494	1.034.225	2.209.719	87,5
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	503.232	134.276	637.508	88,2
ΔΗΜΟΣ ΒΟΛΟΥ	392.989	73.145	466.134	92,3
ΔΗΜΟΣ ΑΛΜΥΡΟΥ	2.555	765	3.320	100,0
ΔΗΜΟΣ ΖΑΓΟΡΑΣ - ΜΟΥΡΕΣΙΟΥ	56.021	30.527	86.548	83,3
ΔΗΜΟΣ ΝΟΤΙΟΥ ΠΗΛΙΟΥ	51.667	29.839	81.506	85,4
ΔΗΜΟΣ ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ				
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	131.624	579.725	711.349	81,8
ΔΗΜΟΣ ΣΚΙΑΘΟΥ	71.152	442.376	513.528	86,1
ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	13.828	41.768	55.596	64,1
ΔΗΜΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	46.644	95.581	142.225	79,3

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2017

Στο σύνολο των διανυκτερεύσεων η περιοχή των Σποράδων καταγράφει το 2017 το 32,19% σε σχέση με το σύνολο της Περιφέρειας.

Στην Σκιάθο έχουμε τα μεγαλύτερα ποσοστά σε επίπεδο διανυκτερεύσεων, ενώ πολύ σημαντικό στοιχείο είναι το ποσοστό διανυκτερεύσεων αλλοδαπών στη Σκόπελο, που αποτελεί το 16,5% των διανυκτερεύσεων των αλλοδαπών τουριστών στην Π.Ε. Σποράδων για το 2017. Το αντίστοιχο ποσοστό στην Αλόνησο είναι 7,2%.

Όσον αφορά στους ημεδαπούς τουρίστες, το μεγαλύτερο ποσοστό διανυκτερεύσεων έχει η Π.Ε. Μαγνησίας, ενώ όσον αφορά στις Β. Σποράδες, η Σκιάθος και πάλι έρχεται πρώτη, και

ακολουθεί η Σκόπελος και τέλος η Αλόνησος, κυρίως λόγω της πιο απομακρυσμένης θέσης της.

Γενικότερα με βάση τις αφίξεις και τις διανυκτερεύσεις, αλλά και τη φέρουσα ικανότητα, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι, η Σκιάθος, με βασικά πλεονεκτήματα την ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος, και ιδίως των ακτών, καθώς και τον ιδιαίτερο χαρακτήρα του νησιού, έχει ήδη ωριμάσει τουριστικά, περνώντας από τον κυρίως αλλοδαπό στον κατά πλειοψηφία εσωτερικό τουρισμό, που όμως παραμένει μαζικός. Η τουριστική ζήτηση φθάνει στα υψηλότερα επίπεδα του Νομού (περίπου 21.000 άτομα / ημέρα) και παρά την πληθώρα ακτών που διαθέτει, έχει οδηγήσει στην θέσπιση περιορισμών σχετικά με τη δημιουργία νέων μονάδων στο νότιο τμήμα του νησιού. Τα προβλήματα κορεσμού οξύνονται περισσότερο αναφορικά με την επάρκεια του νερού. Ανάλογα προβλήματα, μικρότερης όμως κλίμακας, παρουσιάζονται και στις υπόλοιπες Σποράδες.

Σκιάθος

Ο τουρισμός στο νησί της Σκιάθου ακολουθεί το μοντέλο «ήλιος – θάλασσα», ενώ αποτελεί σχεδόν αποκλειστικά τουρισμό αναψυχής. Ωστόσο, το νησί διαθέτει πλούσια πολιτιστική και θρησκευτική κληρονομιά, πλούσιο φυσικό περιβάλλον που μπορεί να αξιοποιηθεί για την ανάπτυξη του οικοτουρισμού, αλλά και ιδιαίτερες παραδοσιακές γεύσεις που μπορούν να ενισχύσουν τον γαστρονομικό τουρισμό (καραβίδες με λάχανα, Σκιαθίτικα χαϊμαλιά, χορτόπιτα Σκιάθου, κλπ.).

Όπως προαναφέρθηκε, το νησί της Σκιάθου είναι και το μοναδικό που διαθέτει αερολιμένα. Βάσει των στοιχείων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, οι διεθνείς αφίξεις στο αεροδρόμιο της Σκιάθου παρουσίασαν αύξηση την περίοδο Μαΐου-Ιουνίου 2018, σε σχέση με την ίδια περίοδο του προηγούμενου έτους. Πιο συγκεκριμένα, τον μήνα Μάιο του 2018 είχαμε 19.971 διεθνείς αφίξεις, έναντι 18.883 τον ίδιο μήνα του 2017, και τον μήνα Ιούνιο του 2018 37.950 διεθνείς αφίξεις έναντι 36.430 για τον ίδιο μήνα του προηγούμενου έτους. Τα ποσοστά μεταβολής των διεθνών αφίξεων για τους μήνες Μάιο και Ιούνιο μεταξύ των δύο ετών είναι 5,8% και 4,2% αντίστοιχα.

Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει πιο αναλυτικά τα παραπάνω στοιχεία:

**Πίνακας 20: Διεθνείς Αφίξεις στο Αεροδρόμιο της Σκιάθου 2017 και 2018
(προσωρινά στοιχεία)**

2018	Σκιάθος
Ιανουάριος	
Φεβρουάριος	
Μάρτιος	
Απρίλιος	
Μάιος	19.971
Ιούνιος	37.950
Τρέχον έτος	57.921
2017	Σκιάθος
Ιανουάριος	
Φεβρουάριος	
Μάρτιος	
Απρίλιος	
Μάιος	18.883
Ιούνιος	36.430
Ιούλιος	46.926
Αύγουστος	48.878
Σεπτέμβριος	30.088
Οκτώβριος	1.254
Νοέμβριος	
Δεκέμβριος	
Σύνολο	182.459
Τρέχον έτος	55.313
% ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ	Σκιάθος
Ιανουάριος	
Φεβρουάριος	
Μάρτιος	
Απρίλιος	

Μάιος	5,8%
Ιούνιος	4,2%
Τρέχον έτος	4,7%

Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ), Επεξεργασία: SETE Intelligence, 2018

Όσον αφορά τις αφίξεις εσωτερικού, από τα διαθέσιμα στοιχεία για το αεροδρόμιο της Σκιάθου για τα έτη 2017-2018, προκύπτει ότι οι αφίξεις εσωτερικού κατά το έτος 2018 σημείωσαν μια μικρή πτώση σε σχέση με το 2017. Κατά τον μήνα Μάιο του 2018 ήταν 1.466 από 1.540 του ίδιου μήνα του προηγούμενου έτους και 3.176 για τον Ιούνιο από 3.426 του ίδιου μήνα του έτους 2017. Στον πίνακα που ακολουθεί φαίνονται οι αφίξεις εσωτερικού στο αεροδρόμιο της Σκιάθου για το έτος 2017 και το α' εξάμηνο του 2018.

**Πίνακας 21: Αφίξεις Εσωτερικού στο Αεροδρόμιο της Σκιάθου 2017 και 2018
(προσωρινά στοιχεία)**

2018	Σκιάθος
Ιανουάριος	436
Φεβρουάριος	473
Μάρτιος	621
Απρίλιος	989
Μάιος	1.466
Ιούνιος	3.176
Τρέχον έτος	7.161
2017	Σκιάθος
Ιανουάριος	296
Φεβρουάριος	420
Μάρτιος	677
Απρίλιος	928
Μάιος	1.540
Ιούνιος	3.426
Ιούλιος	4.973
Αύγουστος	4.595

Σεπτέμβριος	2.648
Οκτώβριος	877
Νοέμβριος	488
Δεκέμβριος	460
Σύνολο	21.328
Τρέχον έτος	7.287

Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ), Επεξεργασία: SETE Intelligence, 2018

Στους παρακάτω πίνακες βλέπουμε τον αριθμό των κρατήσεων για τις πτήσεις στο αεροδρόμιο της Σκιάθου καθώς και τις μεταβολές τους για τα έτη 2017 και 2018. Διαπιστώνουμε ότι παρατηρείται αύξηση του αριθμού των θέσεων για τους μήνες Μάιο-Ιούνιο, από 22.073 και 41.109 το 2017, σε 22.254 και 42.891 το 2018, σημειώνοντας μεταβολή της τάξης +0,8% και +4,3% για τους δύο μήνες αντίστοιχα.

**Πίνακας 22: Προγραμματισμένες θέσεις στο αεροδρόμιο της Σκιάθου 2018
(προσωρινά στοιχεία)**

2018	Σκιάθος
Μάρτιος	
Απρίλιος	0
Μάιος	22.254
Ιούνιος	42.891
Ιούλιος	
Αύγουστος	
Σεπτέμβριος	
Οκτώβριος	
2017	Σκιάθος
Μάρτιος	
Απρίλιος	183
Μάιος	22.073
Ιούνιος	41.109
Ιούλιος	55.834

Αύγουστος	59.528
Σεπτέμβριος	41.670
Οκτώβριος	
% ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ	Σκιάθος
Μάρτιος	
Απρίλιος	-100,0%
Μάιος	0,8%
Ιούνιος	4,3%
Ιούλιος	-3,7%
Αύγουστος	-3,7%
Σεπτέμβριος	-5,8%
Οκτώβριος	-7,8%

*Τα στοιχεία με γκρι σκιά αφορούν σε θέσεις για πτήσεις που έχουν υλοποιηθεί, ενώ τα υπόλοιπα αφορούν σε προγραμματισμένες θέσεις

Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ), Επεξεργασία: SETE Intelligence, 2018

Όσον αφορά στις αφίξεις επιβατών στο λιμάνι της Σκιάθου, για την περίοδο Ιουνίου-Αυγούστου η κίνηση παρουσιάζεται αυξημένη στα επιβατηγά ταχύπλοα το 2018, σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του προηγούμενου έτους. Αντίθετα, στα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία για την ίδια περίοδο παρατηρείται μείωση των επιβατών το 2018 σε σχέση με το 2017. Οι περισσότερες αφίξεις επιβατών από ημερόπλοια στο λιμένα Σκιάθου κατά τη θερινή περίοδο Μαΐου-Αυγούστου 2018 έγιναν από το λιμάνι του Αχιλλείου (60.259 αφίξεις), με τα υπόλοιπα λιμάνια να ακολουθούν με μεγάλη διαφορά. Σημαντική διαφορά παρατηρείται και στην κίνηση Ι/Χ οχημάτων μεταξύ των ετών 2017-2018. Κατά τους μήνες Ιούνιο και Ιούλιο του έτους 2018 παρατηρείται σημαντική αύξηση στην κίνηση Ι/Χ οχημάτων στο λιμάνι της Σκιάθου, ενώ κατά το μήνα Αύγουστο υπήρξε μείωση το 2018, σε σχέση με το 2017. Οι πίνακες που ακολουθούν δείχνουν τις αφίξεις επιβατών και οχημάτων στο λιμάνι της Σκιάθου τα δύο τελευταία έτη.

Πίνακας 23: Αφίξεις επιβατών από ημερόπλοια στο Λιμένα Σκιάθου (2018)

ΑΦΙΞΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΠΟ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΣΚΙΑΘΟΥ ΕΤΟΥΣ 2018					
ΜΗΝΑΣ	ΠΕΥΚΙ	ΓΛΥΦΑ	ΑΧΙΛΛΕΙΟ	ΑΜΑΛΙΑΠΟΛΗ	ΚΑΜ. ΒΟΥΡΛΑ
ΜΑΙΟΣ	502	835	6.494	597	-
ΙΟΥΝΙΟΣ	2.418	3.108	11.483	495	-
ΙΟΥΛΙΟΣ	6.628	6.577	20.278	508	-
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	8.759	7.882	22.004	302	202
ΣΥΝΟΛΟ	18.307	18.402	60.259	1.902	202

Πηγή: ΟΛΒ, 2018

Πίνακας 24: Κίνηση επιβατών και οχημάτων στο Λιμένα Σκιάθου (2017)

ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΣΚΙΑΘΟΥ ΕΤΟΥΣ 2017					
ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΠΛΟΙΑ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ			
	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ		
		ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΑ		
			Φ/Γ	Ι/Χ	Δ/Κ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	648	2.533	113	207	17
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	1.010	2.033	149	167	23
ΜΑΡΤΙΟΣ	1.401	3.012	322	233	43
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	2.363	7.118	353	718	102
ΜΑΙΟΣ	3.550	6.206	430	636	116
ΙΟΥΝΙΟΣ	7.384	17.886	617	1.602	358
ΙΟΥΛΙΟΣ	12.790	38.843	636	3.723	649
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	12.826	39.455	617	5.852	1.063
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	8.104	13.680	426	2.700	483
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	1.932	4.077	260	1.015	252
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	1.543	2.845	372	366	70
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	1.403	2.522	208	246	48
ΣΥΝΟΛΟ	54.954	140.210	4.503	17.465	3.224

Πηγή: ΟΛΒ, 2018

Πίνακας 25: Κίνηση επιβατών και οχημάτων στο Λιμένα Σκιάθου (2018)

ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΣΚΙΑΘΟΥ ΕΤΟΥΣ 2018					
ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΠΛΟΙΑ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ			
	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ		
		ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΑ		
			Φ/Γ	Ι/Χ	Δ/Κ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	1.197	3.076	157	494	31
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	360	2.791	165	372	40
ΜΑΡΤΙΟΣ	0	5.238	340	662	88
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	0	8.965	430	1.319	236
ΜΑΙΟΣ	1.130	11.363	544	1.370	317
ΙΟΥΝΙΟΣ	9.080	17.093	603	2.269	318
ΙΟΥΛΙΟΣ	14.298	35.614	628	4.492	679
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	15.137	37.327	618	5.223	922
ΣΥΝΟΛΟ	41.202	121.467	3.485	16.201	2.631

Πηγή: ΟΛΒ, 2018

Αλόννησος

Η καταγραφή και παρακολούθηση της τουριστικής κίνησης στο νησί της Αλοννήσου γίνεται από τον Σύλλογο Ξενοδόχων και το Σύλλογο Ενοικιαζόμενων Δωματίων, που όμως δεν διαθέτουν αναλυτικά στοιχεία για την κατάσταση και χωρητικότητα των διαφόρων υποδομών, ούτε διατηρούν στατιστικά στοιχεία για την ζήτηση και πληρότητα των δωματίων ανά εποχή, καθώς και την ετήσια διακύμανση τους.

Η τουριστική σεζόν στην Αλόννησο τυπικά ξεκινά από τον Μάιο και λήγει περί τα μέσα Σεπτεμβρίου. Στην πραγματικότητα όμως, η πληρότητα των ξενοδοχείων δεν επιτυγχάνεται παρά μόνο από τα μέσα Ιουλίου έως τα μέσα Αυγούστου. Τον υπόλοιπο καιρό η κίνηση επιμερίζεται στις διάφορες μονάδες που σπανίως παρουσιάζουν πληρότητα.

Όσον αφορά την χωρική κατανομή, ο κύριος όγκος των τουριστών συγκεντρώνονται στο Πατητήρι και τον γειτονικό Ρουσούμ Γιαλό (περί τα 5.000 άτομα στην περίοδο αιχμής), λιγότεροι στο Βότση (περί τους 1.500) και ακόμη πιο λίγοι στην Χώρα (κοντά στα 1.000 άτομα). Οι υπόλοιπες περιοχές δεν διαθέτουν στο σύνολο τους υποδομές (εκτός από τη Στενή Βάλα όπου και εντοπίζονται υποδομές όπως ξενοδοχείο, ενοικιαζόμενα δωμάτια, εστιατόρια, καφετέριες, σούπερ μάρκετ) και η τουριστική κίνηση περιορίζεται σε επισκέψεις.

Ο τουρισμός της Αλοννήσου θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ποιοτικός, καθώς το νησί προτιμούν οικογένειες και ζευγάρια, ενώ σπανιότερα το επισκέπτονται παρέες νέων. Μεγαλύτερη προτίμηση δείχνουν οι Έλληνες στο νησί, ενώ οι ξένοι κατευθύνονται κυρίως από τουριστικά γραφεία του εξωτερικού στη Σκιάθο και την Σκόπελο και λιγότερο στην Αλόννησο. Οι τουρίστες διαμένουν ως επί το πλείστον σε κάποια από τις μονάδες του νησιού ή σε ελλιμενισμένα σκάφη και συντελούν στην κίνηση της τοπικής αγοράς. Η διακίνηση των

τουριστών γίνεται κατά κύριο όγκο ακτοπλοϊκά, ενώ υπάρχουν πτήσεις Charter μέσω του αεροδρομίου της Σκιάθου, από οργανωμένα πακέτα διακοπών.

Η Αλόνησος, τα τελευταία χρόνια τείνει να αποστασιοποιηθεί από το κλασσικό μοντέλο τουρισμού που επικρατεί στις Βόρειες Σποράδες και συνίσταται σε οργανωμένα γκρουπ αλλοδαπών. Γίνεται λοιπόν μια προσπάθεια να αξιοποιηθούν οι φυσικές ομορφιές του νησιού και το Θαλάσσιο Πάρκο, ώστε το νησί να προσελκύσει εναλλακτικό τουρισμό.

Τα τελευταία χρόνια υπάρχει μικρό αυξανόμενο ενδιαφέρον για τις καταδύσεις που οργανώνονται από τουριστικά γραφεία της περιοχής και αποκτούν όλο και περισσότερους οπαδούς, κυρίως τους θερινούς μήνες, παρ' όλα τα προβλήματα και τους περιορισμούς που θέτει η κήρυξη μεγάλου μέρους του Θαλάσσιου Πάρκου ως Αρχαιολογικού Χώρου. Τον καταδυτικό τουρισμό ενισχύει πλέον και η κήρυξη του ναυαγίου της Περιστεράς ως επισκέψιμου ενάλιου αρχαιολογικού χώρου. Η ύπαρξη του Θαλάσσιου Πάρκου προωθεί ταυτόχρονα τον εκδρομικό τουρισμό με μικρά σκάφη, ενώ το νησί διαθέτει και ένα μεγάλο οργανωμένο δίκτυο μονοπατιών που ευνοεί την πεζοπορία.

Η Αλόνησος αναπτύσσει επίσης τον πολιτιστικό και θρησκευτικό τουρισμό, ενώ από το 1995 λειτουργεί στο νησί η Διεθνής Ακαδημία Κλασσικής Ομοιοπαθητικής, που διοργανώνει εκπαιδευτικές δραστηριότητες και συγκεντρώνει γιατρούς από όλο τον κόσμο, προωθώντας τον ιατρικό τουρισμό.

Τέλος, ο γαστρονομικός τουρισμός, αν και δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος στο νησί, προσφέρει στους επισκέπτες ιδιαίτερες γεύσεις από παραδοσιακές συνταγές, όπως τα ψητά σύκα με μέλι, η κακαβιά, η αστακομανέστρα αλλά και ο τόνος Αλοννήσου που αποτελεί προϊόν διεθνούς φήμης.

Η πρόσβαση στο νησί της Αλοννήσου πραγματοποιείται αποκλειστικά από το λιμάνι του νησιού, με επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία. Όπως φαίνεται στους πίνακες που ακολουθούν, οι αφίξεις επιβατών στο λιμάνι του νησιού κατά την περίοδο Ιουνίου-Αυγούστου παρουσίασαν σχετική πτώση το 2018 σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Εξετάζοντας τα στοιχεία ανά μήνα, παρατηρούμε ότι μόνο τον Ιούνιο υπήρξε μικρή αύξηση των αφίξεων, από 7.157 το 2017 σε 7.380 το 2018. Τον Ιούλιο και τον Αύγουστο του 2018 οι αφίξεις έφτασαν τις 17.455 και 19.790 αντίστοιχα, έναντι των 18.875 και 21.184 για τους ίδιους μήνες του έτους 2017.

Αντίθετα, στις αφίξεις Ι/Χ οχημάτων παρατηρείται μικρή αύξηση τους μήνες Ιούνιο και Ιούλιο του 2018 σε σχέση με το 2017, ενώ για τον μήνα Αύγουστο σημειώνεται μικρή μείωση σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Πίνακας 26: Κίνηση επιβατών και οχημάτων στο Λιμένα Αλοννήσου (2017)

ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ ΕΤΟΥΣ 2017				
ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ			
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ		
	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΑ		
		Ι/Χ	Φ/Γ	Δ/Κ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	895	133	41	13
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	721	45	66	7
ΜΑΡΤΙΟΣ	1.139	81	106	12
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	2.257	275	105	34
ΜΑΙΟΣ	2.874	247	106	47
ΙΟΥΝΙΟΣ	7.157	620	193	120
ΙΟΥΛΙΟΣ	18.875	2.209	224	287
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	21.184	3.088	219	455
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	6.265	524	132	123
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	1.569	144	84	27
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	1.016	92	89	19
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	914	71	92	15
ΣΥΝΟΛΟ	64.866	7.529	1.457	1.159

Πηγή: ΟΛΒ, 2018

Πίνακας 27: Κίνηση επιβατών και οχημάτων στο Λιμένα Αλοννήσου (2018)

ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ ΕΤΟΥΣ 2018				
ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ-ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ			
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ		
	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΑ		
		Ι/Χ	Φ/Γ	Δ/Κ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	989	132	53	5
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	766	103	45	11
ΜΑΡΤΙΟΣ	1.112	133	100	17
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	1.846	287	134	33
ΜΑΙΟΣ	3.154	315	163	69
ΙΟΥΝΙΟΣ	7.380	727	194	100
ΙΟΥΛΙΟΣ	17.455	2.301	217	251
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	19.790	2.856	214	424

ΣΥΝΟΛΟ	52.492	6.854	1.120	910
---------------	---------------	--------------	--------------	------------

Πηγή: ΟΛΒ, 2018

Σκόπελος

Η Σκόπελος, όπως και τα άλλα δύο νησιά των Βορείων Σποράδων, αποτελεί ισχυρό τουριστικό πόλο σε εθνικό επίπεδο με σημαντικές αναπτυξιακές επιδόσεις. Η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και η αξιοποίηση ήπιων θεματικών μορφών τουρισμού δύναται να λειτουργήσουν αναζωογονητικά για την οικονομική ανάπτυξη του νησιού.

Στη Σκόπελο, το δεύτερο πιο ανεπτυγμένο τουριστικό προορισμό των Σποράδων, γυρίστηκε η διάσημη Χολιγουντιανή ταινία "Mamma Mia", γεγονός που συνέβαλε καθοριστικά στην αύξηση του τουριστικού ενδιαφέροντος τα τελευταία χρόνια. Ο τουρισμός αποτελεί την κύρια πηγή εσόδων για το νησί της Σκοπέλου, καθώς κάθε χρόνο το επισκέπτονται 50.000 περίπου τουρίστες. Η τουριστική περίοδος ξεκινάει τον Μάιο και τελειώνει τον Οκτώβριο, με περίοδο αιχμής από 1/7 έως 15/09.

Εν αντιθέσει με το παρελθόν, η τουριστική κίνηση επικεντρώνεται σε μεγάλο ποσοστό στους ξένους τουρίστες, αρκετοί μάλιστα από τους οποίους επιλέγουν τη Σκόπελο για την τέλεση των γάμων τους. Σύμφωνα με δηλώσεις του προέδρου του Συλλόγου Ιδιοκτητών Ενοικιαζόμενων Δωματίων και Διαμερισμάτων Σκοπέλου, Γιώργου Αναγνώστου, παρατηρείται σήμερα μεγάλη πτώση της τουριστικής κίνησης σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια. Συγκεκριμένα, η κίνηση έχει μειωθεί κατά το ήμισυ περίπου, σε σχέση με την περίοδο 2009-2011, καθώς οι Έλληνες τουρίστες είναι ελάχιστοι σε σχέση με τους ξένους. Η Σκόπελος αποτελεί πλέον κέντρο διεθνούς οργανωμένου/μαζικού τουρισμού, που διακινείται κυρίως μέσω πτήσεων charter από το διεθνές αεροδρόμιο της Σκιάθου, ενώ το στοίχημα για τους επαγγελματίες του κλάδου είναι η καλύτερη δυνατή δικτύωση και συνεργασία με τις αγορές του εξωτερικού.

Εκτός όμως από το μαζικό οργανωμένο τουρισμό, στο νησί ιδιαίτερα ανεπτυγμένο είναι και ένα άλλο είδος εναλλακτικού αυτή τη φορά τουρισμού, του λεγόμενου οικοτουρισμού. Είναι γεγονός ότι η Σκόπελος διαθέτει ιδιαίτερα πλούσιο και ποικίλο φυσικό περιβάλλον, καθώς παρά τη μικρή της έκταση παρουσιάζει ενδιαφέρουσα γεωμορφολογία, με έντονες αντιθέσεις και πολλές περιοχές υψηλής οικολογικής αξίας. Έτσι, επισκεπτόμενος τις διάφορες περιοχές της Σκοπέλου, ο φυσιολάτρης περιηγητής έχει την ευκαιρία:

- να εξερευνήσει τα δάση, τα βουνά και τις παράκτιες περιοχές του νησιού ή να περιπλανηθεί στους ελαιώνες και στα κτήματα με τις δαμασκηνιές,
- να μελετήσει την εξαιρετική ποικιλία της χλωρίδας και της πανίδας στην ύπαιθρο,
- να παρατηρήσει και να θαυμάσει τα σπάνια είδη πουλιών που φωλιάζουν ή καταφεύγουν στα παράκτια οικοσυστήματα και τους υγρότοπους,
- να επισκεφθεί το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο Βορείων Σποράδων, όπου βρίσκεται καταφύγιο το προστατευόμενο είδος της μεσογειακής φώκιας μονάχους-μονάχους (*Monachus monachus*),
- να γνωρίσει την τοπική αρχιτεκτονική, την πολιτισμική και γαστρονομική παράδοση, αλλά και τα προϊόντα, τις αγροτικές ασχολίες και την καθημερινή ζωή των κατοίκων της περιοχής.
- να ασχοληθεί με θαλάσσια σπορ, καταδύσεις, ποδηλασία, καγιάκ, κλπ.

Στο νησί της Σκοπέλου είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος και ο πολιτιστικός και θρησκευτικός τουρισμός, κυρίως λόγω των πολυάριθμων μνημείων, εκκλησιών και μοναστηριών που διαθέτει. Ωστόσο, τις περισσότερες φορές αυτές οι μορφές τουρισμού συνδυάζονται με το μοντέλο «ήλιος – θάλασσα» και δεν έχουν καταφέρει να διευρύνουν την τουριστική περίοδο.

Ο γαστρονομικός τουρισμός στο νησί είναι σχετικά περιορισμένος. Την μεγαλύτερη φήμη έχει η παραδοσιακή σκοπελίτικη τυρόπιτα και χορτόπιτα και τα δαμάσκηνα Σκοπέλου. Ωστόσο, το νησί έχει να αναδείξει και άλλες ιδιαίτερες γεύσεις όπως το γαλακτομπούρεκο Σκοπέλου, το γλυκό «αυγάτο», κ.ά.

Τα λιμάνια της Σκοπέλου αποτελούν, όπως και της Αλοννήσου, τον μοναδικό τρόπο πρόσβασης στο νησί. Το νησί εξυπηρετείται από δύο λιμένες: αυτόν της χώρας και αυτόν στη Γλώσσα. Από τα διαθέσιμα στοιχεία των ετών 2017-2018 διαπιστώνουμε ότι οι αφίξεις επιβατών το 2018 παρουσίασαν σημαντική μείωση στο λιμάνι της Σκοπέλου κατά την θερινή περίοδο Ιουνίου-Αυγούστου, ενώ αντίθετα, στο λιμάνι της Γλώσσας παρατηρήθηκε σημαντική αύξηση. Πιο συγκεκριμένα, για το τρίμηνο Ιουνίου-Αυγούστου οι αφίξεις επιβατών στο λιμάνι της Σκοπέλου μειώθηκαν κατά 17.487 άτομα το 2018 σε σχέση με το 2017, ενώ στο λιμάνι της Γλώσσας αυξήθηκαν κατά 11.474 αντίστοιχα. Παρόμοια κυμαίνεται και η κίνηση των Ι/Χ οχημάτων. Στο λιμάνι της Σκοπέλου για το θερινό τρίμηνο του 2018 παρουσιάζεται μείωση κατά 1.731 Ι/Χ οχήματα και στο λιμάνι της Γλώσσας αύξηση κατά 1.508, σε σχέση με την ίδια περίοδο του έτους 2017.

**Πίνακας 28: Κίνηση επιβατών και οχημάτων στους Λιμένες Γλώσσας και Σκοπέλου
(2017)**

	2017	ΣΚΟΠΕΛΟΣ				ΛΙΜΕΝΑΣ ΓΛΩΣΣΑΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ			
		ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΑ				ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΑ			
		ΑΤΟΜΑ	Ι.Χ	Φ/Γ	Δ/Κ	ΑΤΟΜΑ	Ι.Χ	Φ/Γ	Δ/Κ
1	ΙΑΝ	927	114	20	2	1028	168	79	3
2	ΦΕΒ	1440	124	82	25	585	151	66	29
3	ΜΑΡ	2358	206	180	41	277	0	0	0
4	ΑΠΡ	2690	463	127	82	1687	309	53	41
5	ΜΑΙ	4231	297	112	102	2551	366	107	56
6	ΙΟΥΝ	14809	863	185	180	5290	1142	209	197
7	ΙΟΥΛ	32616	2903	222	372	11766	2901	214	262
8	ΑΥΓ	35487	4266	212	609	12486	2516	170	327
9	ΣΕΠΤ	11820	726	125	130	4149	584	149	89
10	ΟΚΤ	1885	115	54	20	1793	261	109	55
11	ΝΟΕ	2036	189	123	35	1172	141	187	25
12	ΔΕΚ	1528	107	90	10	1056	111	186	21
	ΣΥΝΟΛΟ	111827	10373	1532	1608	43840	8650	1529	1105

Πηγή: ΟΛΒ, 2018

**Πίνακας 29: Κίνηση επιβατών και οχημάτων στους Λιμένες Γλώσσας και Σκοπέλου
(2018)**

	2018	ΣΚΟΠΕΛΟΣ				ΛΙΜΕΝΑΣ ΓΛΩΣΣΑΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ			
		ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΑ				ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΑ			
		ΑΤΟΜΑ	Ι.Χ	Φ/Γ	Δ/Κ	ΑΤΟΜΑ	Ι.Χ	Φ/Γ	Δ/Κ
1	ΙΑΝ	1048	155	72	14	1249	132	32	11
2	ΦΕΒ	1060	151	65	16	966	120	44	13
3	ΜΑΡ	1325	157	71	43	1841	289	108	26
4	ΑΠΡ	1762	273	91	46	4436	630	133	49
5	ΜΑΙ	3895	296	103	82	3959	584	231	79
6	ΙΟΥΝ	12344	801	201	148	7210	1152	204	118
7	ΙΟΥΛ	25323	2404	210	333	15104	3073	221	246
8	ΑΥΓ	27758	3096	185	460	18702	3842	202	438
	ΣΥΝΟΛΟ	74515	7333	998	1142	53467	9822	1175	980

Πηγή: ΟΛΒ, 2018

3. Ανάλυση και Συστηματοποίηση Ροών Επισκεψιμότητας στο νησιωτικό Σύμπλεγμα των Βορείων Σποράδων

3.1. Μεθοδολογικό Πλαίσιο Προσβασιμότητας και Ροών Επισκεψιμότητας στις Σποράδες

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι νησιώτικες περιοχές είναι η «προσβασιμότητα».

Ο νησιωτικός χώρος είναι κατακερματισμένος με αποτέλεσμα να μην ευνοείται η συμπληρωματικότητα μεταξύ νησιών του ιδίου συμπλέγματος, τόσο σε επίπεδο υπηρεσιών όσο και από άποψη αξιοποίησης πόρων. Τα νησιά αποτελούν γεωγραφικά απομονωμένες περιοχές εξαιτίας της θάλασσας που τα περιβάλλει. Βρίσκονται συνήθως σε απόσταση από μεγάλα αστικά κέντρα, γεγονός το οποίο, σε συνδυασμό με τις συγκοινωνιακές ιδιαιτερότητες, επηρεάζει σημαντικά το βαθμό απομόνωσης⁶.

Μεθοδολογικά, οι έννοιες της προσβασιμότητας μιας περιοχής (της ευκολίας μετακίνησης από και προς αυτή), της νησιωτικότητας (των ιδιαιτέρων χαρακτηριστικών των νησιών) και της ελκυστικότητας (το κατά πόσο μια περιοχή 'ελκύει' ή 'απωθεί' πληθυσμό) αποτελούν βασικά χαρακτηριστικά του συνόλου του ελληνικού νησιωτικού χώρου⁷.

Η προσβασιμότητα προσδιορίζεται συστημικά στις **εξωτερικές** και τις **εσωτερικές** ροές επισκεψιμότητας. Οι πρώτες αφορούν στη διασύνδεση των νησιών με κεντρικές ή κομβικές πύλες μεταφορικών συστημάτων, ενώ οι εσωτερικές ροές επισκεψιμότητας αφορούν στη διασύνδεση των νησιών μεταξύ τους. Το πρόβλημα της κανονικότητας και πληρότητας των εξωτερικών και εσωτερικών ροών επισκεψιμότητας έχει επικρατήσει να ονομάζεται **«διπλή νησιωτικότητα»⁸**.

Οι συνθήκες ζωής που προσφέρει η νησιωτικότητα έρχονται σε αντίθεση με τη ζωή στα αστικά κέντρα. Η άνιση ανάπτυξη που υπάρχει στο νησιωτικό χώρο επηρεάζεται ακόμα περισσότερο από το φαινόμενο της «νησιωτικότητας». Οι κάτοικοι νησιωτικών περιοχών αντιλαμβάνονται πως έχουν να αντιμετωπίσουν διαφορετικές προοπτικές και καλλιεργούν άλλες προσδοκίες σε σχέση με κατοίκους της ενδοχώρας. Οι κάτοικοι των περισσότερων

⁶ <http://www.aegeanislands.gr/el/islands-aigaio/aegean-landscape/nhsiotikothta.html>

⁷ Προσπελασιμότητα και Ελκυστικότητα, των Νησιών του Αιγαίου, Γ. Σπιλάνης, Θ. Κίζος, Ι. Κονδύλη, Ν. Μισαηλίδης

⁸ Ο Καλλικράτης» στα Νησιά, ΕΕΤΑΑ

νησιών αναμένουν την καλοκαιρινή περίοδο, καθώς τότε «ανοίγει η αγορά» αφού αυξάνεται η ζήτηση μετακινήσεων, κυρίως λόγω του τουρισμού, οπότε οι μεταφορές έρχονται να καλύψουν το «κενό» της ζήτησης αυτής.

Ο βαθμός προσβασιμότητας ή προσπελασιμότητας των νησιών συντελεί στη διαμόρφωση της «ελκυστικότητάς» τους. Με τη σειρά της, η ελκυστικότητα των νησιών αποτελεί μεσοσταθμισμένη αντίληψη της διαφοροποιημένης εικόνας για την περίοδο του χειμώνα και του καλοκαιριού που ενσωματώνει ένας κάτοικος ή/και ένας επισκέπτης⁹.

Η διάκριση αυτή είναι σημαντική καθώς ο χειμώνας, είναι αφενός η περίοδος που αφορά στους μόνιμους κατοίκους και όχι στους επισκέπτες, αφετέρου είναι η περίοδος όπου συνεργούν όλες οι παράμετροι απομόνωσης.

Το πρόβλημα της απομόνωσης συνεπάγεται συχνά οικονομική και κοινωνική απομόνωση, αύξηση του κόστους μεταφορών και συνεπώς επιβάρυνση του διαθέσιμου εισοδήματος των κατοίκων, επιβάρυνση του κόστους των τουριστικών και εμπορικών υπηρεσιών, αντικίνητρο για την εγκατάσταση νέων δραστηριοτήτων, μείωση του πληθυσμού κ.ά. Λόγω της περιορισμένης βιωσιμότητας των μεταφορών συχνά παρατηρούνται φαινόμενα όπως μειωμένη ή απύουσα ακτοπλοϊκή αλλά και αεροπορική σύνδεση τους περισσότερους μήνες το χρόνο, εξάρτηση από τις ενισχύσεις του ΥΕΝ, μονοπωλιακά μεταφορικά καθεστώτα κ.ά. Επίσης, διαπιστώνεται μειωμένη ενδο-νησιωτική μεταφορική δικτύωση.

Κατά συνέπεια, η αντιμετώπιση του προβλήματος της προσβασιμότητας αποτελεί κεντρικό στόχο της αναπτυξιακής πολιτικής, χωρίς να υπάρχουν εύκολες λύσεις. Η προσβασιμότητα αναφέρεται όμως και σε άλλα δίκτυα όπως είναι τα ενεργειακά, οι τηλεπικοινωνίες και τα ευρυζωνικά δίκτυα.

Ενδεικτικά, οι ειδικοί στόχοι στο συγκεκριμένο ζήτημα θα μπορούσαν να είναι:

- Η αύξηση των ακτοπλοϊκών δρομολογίων κατά τους μήνες Οκτώβριος-Μάιος,
- Η αύξηση των αερομεταφορών με την ανάπτυξη του αεροδρομίου της Σκιάθου,
- Η δημιουργία υποδομών υδροπλάνων και η ανάπτυξη των σχετικών πτήσεων,
- Η ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών συνδέσεων μεταξύ των τριών νησιών,

⁹ Μέθοδοι Μέτρησης της Νησιωτικότητας, Σοφία Λυκούση, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 2017

- Η βελτίωση και διεύρυνση των εσωτερικών οδικών δικτύων,
- Η βελτίωση των λιμενικών υποδομών,
- Η βελτίωση της ασφάλειας των οδικών μεταφορών, εξυπηρετήσεις μεταφορών,
- Η βελτίωση και διεύρυνση των ενεργειακών, τηλεπικοινωνιακών και ευρυζωνικών δικτύων, και
- Η ενίσχυση της «εικονικής» προσβασιμότητας σε υπηρεσίες για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις.

3.2. Μεθοδολογικά ζητήματα για την Ταυτοποίηση και Διαχείριση Ροών Προσβασιμότητας / Επισκεψιμότητας στις Β. Σποράδες

Η «διπλή νησιωτικότητα» των Σποράδων ασκεί ασύμμετρες πιέσεις στην φέρουσα ικανότητα των νησιών, λόγω των έντονων πιέσεων που δέχονται κατά τη θερινή (τουριστική) περίοδο σε σχέση με την αντίστοιχη χειμερινή. Σε αυτή την περίοδο καταγράφονται ανάγκες διαχείρισης των ροών επισκεψιμότητας, ενώ αποτελεί στρατηγική επιλογή η «αύξηση» της διάχυσης των ροών επισκεψιμότητας στα χρονικά σημεία «έναρξης» και «λήξης» της τουριστικής περιόδου της περιοχής αναφοράς, σε συνδυασμό με την σταδιακή «διεύρυνση» της τουριστικής περιόδου.

Η διεθνής σύγχρονη εμπειρία της διαχείρισης των ροών κινητικότητας και επισκεψιμότητας σε πόλεις, νησιωτικά συμπλέγματα ή/και σε προστατευόμενες περιοχές, χρησιμοποιεί και αξιοποιεί σύγχρονα εργαλεία, εφαρμογές και συστήματα διακυβέρνησης με επίκεντρο τις ανάγκες και τις προτιμήσεις των κατοίκων και των εργαζομένων (καθημερινές αστικές ροές) των επισκεπτών (ροές επισκεψιμότητας) και όλων εκείνων που επιθυμούν να απολαύσουν υπηρεσίες αναψυχής και πολιτισμού σε μια πόλη. Κατά συνέπεια, ο ορισμός της «ροής επισκεψιμότητας» ποικίλλει ανάλογα με την ανάγκη που έχει να αντιμετωπίσει μια Αστική Αρχή και μπορεί να διαφοροποιείται ανάλογα με το σκοπό της μετακίνησης / επίσκεψης στις ώρες μια ημέρας (πρωί, μεσημέρι, βράδυ).

Ο σκοπός των μετακινήσεων αποτελεί κύριο χαρακτηριστικό της επιλογής της μετακίνησης, παράμετρος που μπορεί να «καθοδηγηθεί» από μία Αστική Αρχή.

Η επικεψιμότητα αποτελεί ένα βασικό εργαλείο της διαχείρισης των αστικών ροών, γι' αυτό και πολλοί προορισμοί έχουν εδώ και 2 περίπου 10ετίες αναπτύξει μοντέλα βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η διαχείριση των ροών επισκεψιμότητας αποτελεί πιο εξελιγμένο και

πολυπαραμετρικό πρόβλημα, ιδιαίτερα εάν αφορά ένα τμήμα του προορισμού που αποτελεί εμπορικό, ιστορικό, διοικητικό και επιχειρηματικό κέντρο, ή ταυτόχρονα αποτελεί πύλη εισόδου των ροών επισκεψιμότητας στην περιοχή (Λιμάνι, Αεροδρόμιο) ή ενσωματώνει και δραστηριότητες πολιτισμού και αναψυχής, με συνέπεια οι ροές επισκεψιμότητας να μην μπορούν να συστηματοποιηθούν και να ταυτοποιηθούν, αλλά και να «καθοδηγηθούν», όταν προβλέπονται φαινόμενα κορεσμού.

Οι ροές επισκεψιμότητας στον τουρισμό, βασίζονται αφενός στη μεγιστοποίηση της παρεχόμενης αξίας υπηρεσιών και απόλαυσης σε σχέση με τον δαπανώμενο χρόνο και χρήματα (Value for Time & Money -VFTM) και, αφετέρου, στη διασφάλιση της ελκυστικότητας και στη διαχείριση της βιωσιμότητας του τουριστικού προορισμού.

Πρακτικά, οι «ροές των επισκεπτών» περιγράφουν την χωροχρονική κατανομή των επισκεπτών σε προσδιορισμένες περιοχές. Η διαχείρισή τους (Visitors Flow Management) δεν «περιορίζει» τις δυνητικές μετακινήσεις των επισκεπτών, αλλά, τις διαχέει και τις εξορθολογίζει μέσα από «ενεργητικές πολιτικές» πληροφόρησης και καθοδήγησης. Πρακτικά, η διαχείριση των τουριστικών ροών μπορεί να περιλαμβάνει υλικές (θεματικές διαδρομές, σήματα και πινακίδες, οδηγοί και φυλλάδια κ.λπ.) και άυλες μεθόδους και εργαλεία (συστήματα και εφαρμογές πληροφόρησης, ευαισθητοποίηση, ενημέρωση και καθοδήγηση).

Οι σύγχρονες προσεγγίσεις περιλαμβάνουν συνδυασμό των ανωτέρω, με τάσεις «έξυπνων» μεθόδων πρόβλεψης των ροών, καθοδήγησης μέσω εξατομίκευσης των και πρόβλεψης των προτιμήσεων των επισκεπτών (τα τελευταία χρόνια ακόμα και πριν την άφιξή τους στον προορισμό), αξιοποίησης των μέσων κοινωνικής δικτύωσης και ανάδειξης της προσωπικής βιωματικής εμπειρίας.

Η πρόβλεψη, ο σχεδιασμός και η διασφάλιση της ασφαλούς και ορθολογικής προσέλευσης των ροών επισκεπτών συνδέεται με την ίδια τη διαχείριση των ροών τους σε συγκεκριμένο χώρο και χρόνο (visitor Monitoring), την επιτόπου παροχή θετικών βιωματικών εμπειριών (Visitor Management) και την αξιοποίηση της για την προβολή του τουριστικού προορισμού (Visitor Marketing).

Η διαχείριση τουριστικών ροών προγραμματίζεται και πραγματοποιείται κατά βάση σε φυσική μορφή, αλλά θα πρέπει να σχεδιάζεται και να εφαρμόζεται στο πλαίσιο της συνολικής διαχείρισης του «Τουριστικού Προορισμού».

Για παράδειγμα, στη διαχείριση των τουριστικών ροών στις Σποράδες, ως μια πρώτη προσέγγιση, παρεμβάλλεται η διαδικασία διευκόλυνσης της πρόσβασης, η δυνατότητα ελεύθερου χρόνου (ακόμα και για τις οργανωμένες ημερήσιες επισκέψεις) για περίπατο, αγορές, αναψυχή, φαγητό και στοχευμένες «ανακαλύψεις» και, εν τέλει η χωρίς προβλήματα διαδικασία αποχώρησης και επιστροφής στο κατάλυμα, στο μέσο μεταφοράς, σε άλλο νησί κ.ο.κ. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να διαχειρισθεί το σύστημα μεταφορών σε κάθε νησί, που περιορίζεται από ένα μικρής έκτασης και δυναμικότητας εξυπηρέτησης οδικό δίκτυο.

Οι επισκέπτες με ολιγοήμερη (ελεύθερη ή οργανωμένη) παραμονή έχουν περισσότερους «βαθμούς ελευθερίας» για να περιηγηθούν, να αναζητήσουν, να ανακαλύψουν και να βιώσουν τις προσωπικές τους εμπειρίες. Η διαχείριση των ροών σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να παρέχει διαφοροποιημένες υπηρεσίες και ευκαιρίες, ενισχύοντας το «εξατομικευμένο πακέτο» (Markets of One, Mass Customization), δηλαδή τη διαμόρφωση μιας ξεχωριστής τουριστικής εμπειρίας (Experiential Marketing) για κάθε επισκέπτη.

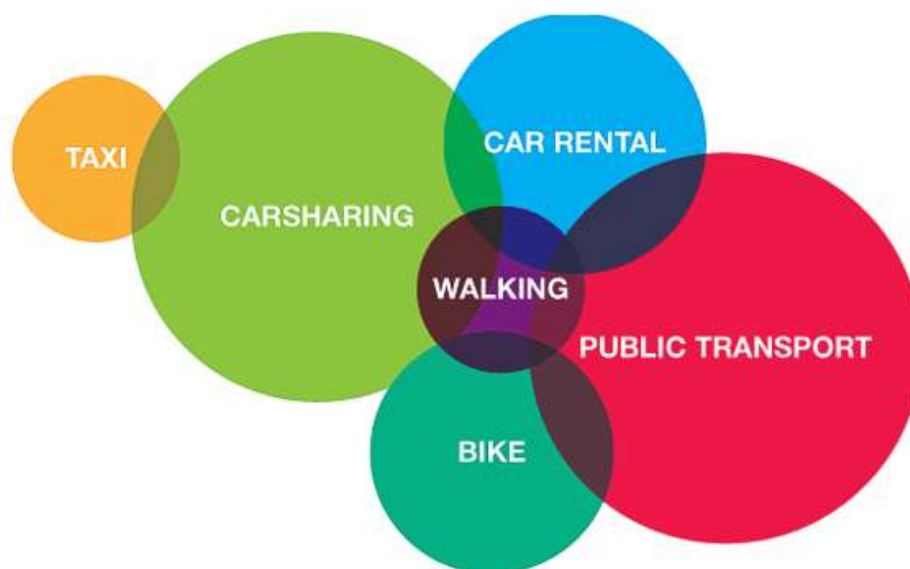
Και στις δύο παραπάνω κατηγορίες επισκεπτών, ο τουριστικός προορισμός παρέχει δυνατότητες υποκατάστασης της εμπειρίας είτε σε μη προσπελάσιμους χώρους, είτε σε θέλγητρα και μνημεία των νησιών που ο χρόνος δεν ήταν αρκετός. Έτσι, στη διαχείριση των επισκεπτών περιλαμβάνονται εργαλεία αξιοποίησης και βίωσης εμπειριών μέσω trails, ανάπτυξης διαδρομών (πραγματικών και εικονικών), χρήσης συγκεκριμένων μέσων μετάβασης, χρήση πινακίδων πλοήγησης και ρυθμιστικών πινακίδων κ.λπ.

Περιλαμβάνονται επίσης η αποφόρτιση των θέλγητρων μείζονος φήμης, επισκεψιμότητας και χρήσης, αλλά και η ανάδειξη αναδυόμενων θέλγητρων, μικρο-προορισμών και ειδικών δραστηριοτήτων σε όλα τα νησιά.

Με βάση τα παραπάνω, η ανάπτυξη «Συστήματος Διαχείρισης και Ελέγχου των Τουριστικών Ροών» στις Σποράδες, οφείλει να απαντήσει στα ζητήματα της πρόβλεψης και προσέλευσης / αποχώρησης των (οργανωμένων και μη) ροών επισκεπτών, αλλά και στην παροχή υπηρεσιών πολλαπλής πληροφόρησης για την καθοδήγηση των ροών των επισκεπτών τόσο στα αστικά κέντρα των νησιών, όσο και σε νέους «μικρο-προορισμούς» μέσα στο κάθε νησί, την αποκόμιση θετικών βιωματικών εμπειριών και τη διάχυσή τους σε φίλους και γνωστούς, αλλά και σε όλο τον κόσμο (eWOM).

Η διαχείριση των ροών επισκεψιμότητας οφείλει να αξιοποιεί «πολυτροπικά» τα συστήματα και τις εναλλακτικές επιλογές μετακίνησης και μεταφορών, ιδίως μετά την πραγματοποίηση

στοχευμένων αναπλάσεων στα ιστορικά και εμπορικά κέντρα των νησιών των Βορείων Σποράδων, αλλά και ανάπτυξης στοχευμένων οδικών διασυνδέσεων που ευνοούν της δια-νησιωτικές μετακινήσεις (Soft Mobility Platforms):



Για να είναι επιτυχημένη η διαχείριση των τουριστικών ροών απαιτεί ποσοτική και ποιοτική γνώση του αριθμού των επισκεπτών και των δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται στον «προστατευόμενο προορισμό», καθώς και ακριβείς πληροφορίες για τις ανάγκες και τις επιθυμίες τους. Ωστόσο, η κατάσταση στις περισσότερες ευρωπαϊκές προστατευόμενες περιοχές δείχνει ότι σπάνια διεξάγεται συστηματική συγκέντρωση προτιμήσεων και επιλογών για ψυχαγωγικές χρήσεις, τουριστικές ροές, ροές αναψυχής και πολιτισμού κ.λπ.

Επιπρόσθετα, η αναγκαία ποσοτική και ποιοτική γνώση του αριθμού των επισκεπτών και των δραστηριοτήτων οφείλει να γνωρίζει από νωρίς τις προτιμήσεις και εμπειρίες που πρόσκειται να πραγματοποιηθούν στην «προστατευόμενη περιοχή», ώστε να είναι περισσότερο αποτελεσματικές.

Η γνώση αυτή προϋποθέτει έξυπνα συστήματα ανίχνευσης, προσδιορισμού και αξιοποίησης του «προφίλ» των επισκεπτών, αλλά και τη δυνατότητα προσφοράς μιας σειράς από πληροφορίες, κίνητρα και υπηρεσίες, πολλούς μήνες πριν αφιχθεί ο επισκέπτης στον «προστατευόμενο προορισμό». Είναι φανερό ότι πέρα από τα εργαλεία και τα συστήματα,

αναδεικνύεται η ανάγκη ενός τοπικού Μηχανισμού Διακυβέρνησης της διαχείρισης του προορισμού, που υπερβαίνει τις συνήθεις αρμοδιότητες και λειτουργίες μιας Αστικής Αρχής.

Οι προστατευόμενοι προορισμοί προσελκύουν ανθρώπους και προσφέρουν «ταξιδιωτικές μνήμες» και βιωματικές εμπειρίες. Μερικές φορές η διαχείριση της προστατευόμενης περιοχής παρέχει ευχαρίστηση στους ανθρώπους που ενδιαφέρονται για το έργο και τις δραστηριότητές τους, ορισμένες φορές οι προστατευόμενες περιοχές αναγκάζονται να ανοίξουν περισσότερο στο κοινό για να βελτιώσουν τον αριθμό των επισκεπτών, οπότε συχνά η «πίεση της επισκεψιμότητας» είναι πολύ ισχυρή. Σε κάθε περίπτωση, η διαχείριση μιας προστατευόμενης περιοχής πρέπει να "ενδιαφέρεται για τους επισκέπτες" της. Οι πληροφορίες για τους επισκέπτες είναι σημαντικές σε διάφορα επίπεδα: το τοπικό είναι απαραίτητο, τόσο για την βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη όσο και σε περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο. Συμβάλει στην πολιτική, το σχεδιασμό και τις συγκρίσεις.

Ο αριθμός των "ενδιαφερομένων" εξαρτάται βεβαίως από τις δραστηριότητες της διαχείρισης της προστατευόμενης περιοχής, αλλά επηρεάζεται επίσης από τη συγκεκριμένη τοποθεσία μιας προστατευόμενης περιοχής: αν για παράδειγμα βρίσκεται κοντά σε μια μεγάλη πόλη ή κοντά σε έναν καλά ανεπτυγμένο τουριστικό προορισμό, προσελκύονται "αυτόματα" περισσότεροι επισκέπτες στην συγκεκριμένη περιοχή, ενώ συγκεκριμένα θέλητρα «που πρέπει οπωσδήποτε να δουν / βιώσουν», δημιουργούν φαινόμενα κορεσμού σε συγκεκριμένες ώρες της ημέρας.

Σήμερα, η διαχείριση των τουριστικών ροών είναι ένα σημαντικό εργαλείο, μερικές φορές ακόμη και μία από τις κύριες θέσεις εργασίας στη διαχείριση της προστατευόμενης περιοχής. Η διαχείριση των τουριστικών ροών περιλαμβάνει πολλά διαφορετικά καθήκοντα - αφενός, δραστηριότητες για περαιτέρω πληροφορίες των επισκεπτών και, αφετέρου, υπηρεσίες για τους επισκέπτες ώστε να ικανοποιηθούν οι προσδοκίες τους.

Η διαχείριση των τουριστικών ροών περιγράφει τη χωρική και χρονική κατανομή των επισκεπτών σε μια συγκεκριμένη περιοχή. Η διαχείριση των ροών επισκεψιμότητας δεν περιορίζεται στις μεθόδους περιορισμού. Έχει αποδειχθεί διεθνώς ότι μια ενεργή πολιτική ενημέρωσης και τα εργαλεία καθοδήγησης είναι συχνά πολύ πιο αποτελεσματικά. Η καθοδήγηση επισκεπτών μπορεί να εφαρμοστεί στην πράξη από μεθόδους «hardware» (π.χ. σηματομενές διαδρομές, σημάνσεις κ.λπ.) ή από μεθόδους «software» (π.χ. ενημέρωση πριν την άφιξη, πληροφορίες, κίνητρα, καθοδήγηση) και, πιο συχνά, από μεθόδους «hard/soft»,

με μεθόδους και εργαλεία που συνδυάζουν τις προηγούμενες, αλλά και χρήση «έξυπνων» και διασυνδεδεμένων εφαρμογών, προσπελάσιμων από το διαδίκτυο, τα κινητά κ.λπ.

3.3. Διεθνής Εμπειρία για την Ταυτοποίηση και Διαχείριση Ροών Προσβασιμότητας / Επισκεψιμότητας – Οι περιπτώσεις της Βενετίας και της Φλωρεντίας

Ακολουθούν σχετικές καλές πρακτικές, κυρίως για τη Βενετία και την Φλωρεντία. Οι δύο συγκεκριμένες πόλεις επιλέγονται γιατί αντιμετωπίζουν ομοιογενή προβλήματα με εκείνα του νησιωτικού συμπλέγματος των Βορείων Σποράδων, με ενδιαφέρον το στοιχείο της έντονης εποχικότητας, δηλαδή την ανάγκη διαχείρισης αστικών ροών κινητικότητας και επισκεψιμότητας για 7-8 μήνες ανά έτος, με έμφαση κυρίως στους 2-3 μήνες της υψηλής τουριστικής περιόδου και, κυρίως, με την έλλειψη εργαλείων για την προσέλκυση ροών επισκεψιμότητας τους μήνες χαμηλής επισκεψιμότητας, αλλά και την ταυτόχρονη έλλειψη εργαλείων ικανοποίησης ειδικών ενδιαφερόντων των επισκεπτών.

Για παράδειγμα, κάθε χρόνο εκατομμύρια τουρίστες επισκέπτονται την πόλη της Βενετίας καθιστώντας την έναν από τους σημαντικότερους ευρωπαϊκούς, μεσογειακούς και διεθνείς τουριστικούς προορισμούς. Οι ροές επισκεψιμότητας εδώ είναι συνεχείς, με έντονες αυξήσεις σε «γεγονότα», όπως το καρναβάλι, διάφορες εκθέσεις και φεστιβάλ.

Το γεγονός αυτό προκαλεί ποικιλόμορφες συνέπειες στην καθημερινότητα των πολιτών της Βενετίας, στην ποιότητα και στη δομή του αστικού τοπίου και περιβάλλοντος και αναδεικνύει προβλήματα βιωσιμότητας στη λειτουργικότητα των αστικών δομών της. Έτσι, διάφοροι εμπλεκόμενοι φορείς με το ζήτημα της συνεχούς διογκούμενης τουριστικής δραστηριότητας της πόλης καλούνται να αντιμετωπίσουν τόσο τις προκληθείσες συνέπειες από αυτή, όσο και να προτείνουν συγκεκριμένα πρότυπα, προγράμματα, συστήματα και «εργαλεία» αποτελεσματικής, αποδοτικής και βιώσιμης διαχείρισης της τουριστικής «επισκεψιμότητας». Σε αυτή την κατεύθυνση, παρόλο που η τουριστική δραστηριότητα αυξάνει σημαντικά το εισόδημα της πόλης, οι προσπάθειες καταγραφής και πρόβλεψης των τουριστικών ροών αλλά και του περιορισμού των μονοήμερων επισκέψεων στηρίζονται σε διεθνείς «καλές πρακτικές» και πρότυπα δίνοντας έμφαση σε πολλούς παράγοντες και κριτήρια, όπως για παράδειγμα η «φέρουσα τουριστική ικανότητα».(Connor, Hanna, Rensselaer, & Wingerter, 2015)

Έχει γίνει αντιληπτό το γεγονός ότι η έννοια της τουριστικής «φέρουσας ικανότητας» διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη διαχείριση των τουριστικών προορισμών. Ο τουρισμός συνήθως θεωρείται τοπικός και περιφερειακός αναπτυξιακός παράγοντας, αλλά η ανάπτυξή του μπορεί να προκαλέσει υπερβολική πίεση στο περιβάλλον ή στην πολιτιστική κληρονομιά ενός προορισμού, μεταβάλλοντας τις κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες, τροποποιώντας την ποιότητα ζωής για τον τοπικό πληθυσμό. Επιπλέον, οι αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού θα μπορούσαν να επηρεάσουν την ελκυστικότητα και την ανταγωνιστικότητα ενός προορισμού. Στο πλαίσιο αυτό, η διαχείριση των τουριστικών ροών γίνεται πολιτικό κεντρικό ζήτημα και αντιμετωπίζεται συχνά με την έννοια της φέρουσας ικανότητας τουριστικών μετακινήσεων ή με τη «χωρητικότητα» που εκφράζει πόσοι επισκέπτες μπορούν να γίνουν αποδεκτοί σε έναν συγκεκριμένο προορισμό. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (UNWTO) έχει καθορίσει την ικανότητα τουριστικής μετακίνησης ως το μέγιστο αριθμό ατόμων που μπορούν να επισκεφθούν ταυτόχρονα έναν τουριστικό προορισμό χωρίς να προκληθεί κάποια καταστροφή του φυσικού, οικονομικού, κοινωνικο-πολιτιστικού περιβάλλοντος και κάποια μη υποφερτή μείωση της τουριστικής ποιότητας και του βαθμού ικανοποίησης των επισκεπτών.

Συγκεκριμένα, οι τρεις πιο γνωστοί και χρησιμοποιούμενοι ορισμοί της φέρουσας ικανότητας είναι η «φυσική», η «οικονομική» και η «κοινωνική». Ωστόσο, ο Pearce πρότεινε την ύπαρξη δύο άλλων εννοιών της φέρουσας ικανότητας: την «περιβαλλοντική» και την «αντιληπτική ή ψυχολογική». Σχετικά με την έννοια της «φέρουσας ικανότητας», η διαδικασία του τουριστικού σχεδιασμού την χαρακτηρίζει ως το μέγιστο αποδεκτό επίπεδο τουριστικής ανάπτυξης σε μια περιοχή.

Η φυσική διάσταση της «φέρουσας ικανότητας» περιλαμβάνει μια καθορισμένη χωρητικότητα ως προς τα όρια της πίεσης στα οποία μπορεί να ανταπεξέλθει μία περιοχή με τη συμμετοχή όλων των συνιστωσών του φυσικού περιβάλλοντος, καθώς και των συστημάτων υποδομής (για παράδειγμα, ο αριθμός των χρηστών ανά μονάδα χρόνου που μπορούν να επισκεφθούν ένα συγκεκριμένο πόρο).

Η οικονομική διάσταση της «φέρουσας ικανότητας» πρωταρχικώς αναφέρεται σε όλα τα οικονομικά μέτρα που χρησιμοποιούνται για την τόνωση ή τη διαχείριση της τουριστικής ανάπτυξης και καθορίζει την ικανότητα ενός πόρου - ή ενός συστήματος στο σύνολό του - αξιολογώντας ως παραμέτρους και κριτήρια μόνο το κόστος, τα οφέλη και το εισόδημα.

Από την άλλη, η κοινωνική διάσταση της «φέρουσας ικανότητας» στοχεύει στην ποσοτικοποίηση της βέλτιστης τουριστικής ροής μετρώντας τις επιπτώσεις του τουρισμού στην τοπική κοινότητα (ιδιώτες και δημόσιοι φορείς), λαμβάνοντας υπόψη διάφορες οπτικές γωνίες (για παράδειγμα το διαθέσιμο ανθρώπινο δυναμικό ή το εκπαιδευμένο προσωπικό, την αίσθηση ταυτότητας της τοπικής κοινότητας ή της τουριστικής εμπειρίας) και σχετίζεται με τις αρνητικές κοινωνικο-πολιτισμικές επιπτώσεις της τουριστικής δραστηριότητας μιας περιοχής.

Επιπλέον, το πλαίσιο της έννοιας της τουριστικής «φέρουσας ικανότητας» είναι τόσο σύνθετο που περιλαμβάνει τη μελέτη και την αξιολόγηση συνδυαστικών παραγόντων και κριτηρίων. Βάσει αυτών των σύνθετων κριτηρίων προσεγγίζεται, επιπροσθέτως, η «φυσική-οικολογική φέρουσα ικανότητα», η «κοινωνικο-δημογραφική φέρουσα ικανότητα» και η «πολιτικο-οικονομική φέρουσα ικανότητα». Αναλυτικότερα, στην επεξήγηση αυτών των διαφορετικών διαστάσεων της «φέρουσας ικανότητας», η «φυσική-οικολογική» διάσταση περιλαμβάνει τις σταθερές (ικανότητα των φυσικών συστημάτων που εκφράζονται περιστασιακά ως οικολογική ικανότητα, αφομοιωτική ικανότητα κ.λπ.) και ευέλικτες (τα συστήματα υποδομών και τα χαρακτηριστικά τους, όπως η υδροδότηση, η αποχέτευση, ο ηλεκτρισμός, υπηρεσίες υγείας, τράπεζες, καταστήματα και άλλες κοινωνικές υπηρεσίες) συνιστώσες του φυσικού και δομημένου πολιτισμικού περιβάλλοντος καθώς και των υποδομών. Η πολιτική-οικονομική διάσταση αναφέρεται στις επιπτώσεις του τουρισμού στην τοπική οικονομική δομή και στις δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένου του ανταγωνισμού σε άλλους τομείς.

Το ζήτημα της αξιολόγησης της τουριστικής «φέρουσας ικανότητας» στην πόλη της Βενετίας έχει μελετηθεί επιστημονικά κατά κόρον από τα τέλη της δεκαετίας του '80, οπότε και πραγματοποιήθηκε η πρώτη ποσοτική μελέτη για τη μέτρηση της φέρουσας ικανότητας προτείνοντας στο γραμμικό προγραμματισμό μια μέθοδο ποσοτικοποίησης της φέρουσας ικανότητας της Βενετίας. Συγκεκριμένα, για να μελετηθεί η φέρουσα ικανότητα του ιστορικού κέντρου της Βενετίας, οι μελετητές Van der Borg (1988), Canestrelli και Costa (1991) ανέπτυξαν ένα μαθηματικό μοντέλο που περιλαμβάνει τις παραμέτρους ενός μελλοντικού σχεδίου διαχείρισης των τουριστικών επισκεπτών. Οι μελετητές αυτοί περιέλαβαν τη σύγκρουση μεταξύ τουρισμού και άλλων λειτουργιών σε ένα ασαφές γραμμικό μοντέλο προγραμματισμού που μεγιστοποιεί τα εισοδήματα από την τουριστική δραστηριότητα λαμβάνοντας υπόψη περιορισμούς σχετικούς με τη φέρουσα ικανότητα.

Αυτοί οι περιορισμοί λαμβάνουν υπόψη, για παράδειγμα, τη διαθεσιμότητα σε καταλύματα, εγκαταστάσεις τροφοδοσίας, εγκαταστάσεις στάθμευσης, αστικές συγκοινωνίες, τις υπηρεσίες διάθεσης απορριμμάτων και τον διαθέσιμο χώρο στον καθεδρικό ναό του Αγίου Μάρκου.

Παρόλο που έχει αναπτυχθεί μεγάλη βιβλιογραφία σχετικά με το βιώσιμο τουρισμό, το μεγαλύτερο μέρος της αφορά τις αγροτικές και παράκτιες και όχι τις αστικές περιοχές. Οι Van den Berg, Van der Borg και Van der Meer (1995), στο πλαίσιο της συγκριτικής έρευνας σχετικά με το ρόλο και τη λειτουργία του τουρισμού σε οκτώ ευρωπαϊκές πόλεις προσέγγισαν την τουριστική αιφορία υποδεικνύοντας την ύπαρξη ενός «ελάχιστου ορίου», ενώ οι Costa, Gotti και Van der Borg μελέτησαν τις επιπτώσεις των ροών τουριστών σε διάφορες μεσαίου μεγέθους πόλεις στην Ευρώπη (ερευνητικό πρόγραμμα 1990-1996, Ciset και UNESCO) και ανέδειξαν κατευθυντήριες αρχές για την αποτελεσματική παρέμβαση στη διαχείριση των τουριστικών ροών.

Επιπλέον, το ερευνητικό μοντέλο των Costa και Van der Borg κατέδειξε ότι το βέλτιστο μίγμα επισκεπτών διέφερε από αυτό που φιλοξενείται στη Βενετία και ότι η συνολική πίεση από τον τουρισμό ξεπέρασε την φέρουσα ικανότητα του συστήματος. Όπως οι Costa, Gotti και Van der Borg (1996) παρατήρησαν ότι τα αρνητικά εξωτερικά φαινόμενα που συνδέονται με την υπερφόρτωση της φέρουσας ικανότητας αυξανόταν ταχύτατα και ο τουρισμός γινόταν ολοένα και πιο αναποτελεσματικός στη Βενετία. Με άλλα λόγια, οι εκδρομείς οι οποίοι συμβάλλουν λιγότερο στην τοπική τουριστική οικονομία ήταν διπλάσιοι από αυτούς που διανυκτερεύουν. Σε αυτή την κατεύθυνση αποτυπώθηκε το πρόβλημα της αναζήτησης των επισκεπτών και του αντίκτυπου τους στον περιβάλλον της Βενετίας: κάθε πόλη πρέπει να διατηρείται όσο το δυνατόν πιο προσιτή σε ορισμένες συγκεκριμένες κατηγορίες χρηστών της, όπως οι ντόπιοι κάτοικοι, οι εργαζόμενοι στα γραφεία και τις επιχειρήσεις που βρίσκονται στην πόλη, οι σπουδαστές κ.λπ.

Αντιμέτωποι με τις τουριστικές ροές που υπερβαίνουν τους διαφορετικούς ορισμούς δυνατοτήτων πρέπει να εξεταστεί το ερώτημα για το ποια εργαλεία διαχείρισης θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικά ως προς την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων. Από το 2000, έχουν ληφθεί ορισμένα μέτρα για την αντιμετώπιση του κορεσμού της ιστορικής πόλης της Βενετίας από τους ημερήσιους επισκέπτες, όπως για παράδειγμα περιορισμοί πρόσβασης στην πόλη από μη εξουσιοδοτημένα λεωφορεία περιοδείας μέσω περιορισμού στην πρόσβαση στο κύριο τερματικό σταθμό λεωφορείων.

Επιπρόσθετα εφαρμόστηκε μια διαφοροποιημένη τιμολόγηση στις δημόσιες συγκοινωνίες και στους χώρους στάθμευσης για να αποθαρρυνθούν οι εκδρομές. Επιπροσθέτως, η εισαγωγή της «Κάρτας της Βενετίας 2004» για να δοθεί προτεραιότητα στην πρόσβαση των επισκεπτών σε αξιοθέατα αποτελεί ένα ακόμη βήμα προς τη διαχείριση της τουριστικής ροής. Αυτή η κάρτα θα πρέπει να είναι δωρεάν και προαιρετική, παρέχοντας σημαντικές εκπτώσεις και προσφέροντας στους επισκέπτες πρόσβαση σε μουσεία και αξιοθέατα που διαφορετικά θα παρέμειναν κλειστά για αυτούς. Στην αρχική ιδέα, η κάρτα θα έπρεπε να έχει μετατραπεί σε ένα αρκετά ισχυρό κίνητρο για να σταματήσει ο κόσμος να κάνει ταξίδια της τελευταίας στιγμής και να αρχίσει να σχεδιάζει την επίσκεψή του στην πόλη. Ο αριθμός των διαθέσιμων καρτών θα έπρεπε να ήταν ίσος με τη χωρητικότητα και τη φέρουσα ικανότητα της πόλης και οι διανυκτερεύοντες τουρίστες θα έπρεπε αυτομάτως να λάβουν μια κάρτα με την κράτηση διαμονής στο ξενοδοχείο. Ωστόσο, για να λειτουργήσει ένα τέτοιο σύστημα, υπήρξε και εξακολουθεί να είναι αναγκαίος ένας υψηλός βαθμός συνεργασίας, συντονισμού και εταιρικής σχέσης μεταξύ των διαφόρων φορέων του όλου συστήματος.

Οι Massiani και Santoro έχουν προτείνει ένα μοντέλο διαχείρισης των τουριστικών ροών στη Βενετία το οποίο βασίζεται σε μια μονοσήμαντη ποσοτικοποίηση της ικανότητας, η οποία στηρίζεται στην έννοια της φυσικής διέλευσης των διαφόρων διαδρομών προς το κέντρο της πόλης και τα κριτήρια ασφάλειας για τον αριθμό των ατόμων που βρίσκονται ταυτόχρονα στην πλατεία του Αγίου Μάρκου. Αυτή η προσέγγιση αντικατοπτρίζει την ιδιότυπη γεωγραφία του τουρισμού στη Βενετία που συνδυάζει μια ισχυρή έλξη προς την πλατεία του Αγίου Μάρκου και την περιορισμένη πρόσβαση μέσω ενός δικτύου (μερικές φορές στενών) προσβάσεων.

Συγκεκριμένα, η προσέγγιση βασίζεται στον ορισμό δύο παράλληλων συνθηκών: Πρώτον, η ροή επισκεπτών προς το κέντρο της πόλης δεν μπορεί να υπερβεί το άθροισμα της χωρητικότητας των διαφόρων δρομολογίων προς το κέντρο. Για να εφαρμοστεί αυτός ο όρος, έχουν συγκεντρωθεί και αξιοποιηθεί πληροφορίες σχετικά με τη γεωγραφική περιοχή του δικτύου και τη συμπεριφορά των τουριστών.

Ο δεύτερος περιορισμός βασίζεται στο ποσοστό πληρότητας της πλατείας του Αγίου Μάρκου. Τα σχετικά κριτήρια δεν μπορούν να βασιστούν σε απλούς φυσικούς περιορισμούς. Μια πιο λογική προσέγγιση είναι να «εμπνευστεί» από τους κανονισμούς ασφαλείας που χρησιμοποιούνται σε δημόσιους χώρους, οι οποίοι συνδέουν τη μέγιστη χωρητικότητα ενός δεδομένου χώρου με το μέγεθος και τον αριθμό των προσβάσεων.

Τελικά, σχετικά με το πλαίσιο διαχείρισης των τουριστικών ροών στη Βενετία, μόλις υπολογιστεί μια εκτίμηση της διαθέσιμης χωρητικότητας για τους τουρίστες, πρέπει να δημιουργηθούν επιχειρησιακά μέτρα για τη διαχείριση της τουριστικής ροής. Αυτό βασίζεται στη χρήση έκπτωσης για τους τουρίστες που κάνουν κράτηση εκτός των περιόδων αιχμής. Αναλυτικότερα, το μοντέλο περιλαμβάνει δύο τμήματα:

- κατά πρώτον, μια πρόβλεψη για τον αριθμό των τουριστών που θα επισκεφθούν τη Βενετία στην κατάσταση "χωρίς πολιτική".
- κατά δεύτερον, ένα εργαλείο κρατήσεων που προσφέρει έκπτωση για εκδρομές εκτός της πρόβλεψης.

Από την άλλη, οι μη κυκλοφοριακές πολιτικές προβλέπουν δύο παράγοντες: το ημερολόγιο έτος και τα ειδικά γεγονότα (όπως το Καρναβάλι, η Μπιενάλε Αρχιτεκτονικής, η Μπιενάλε της Τέχνης). Με βάση ένα αρχείο 50 χρόνων τουριστικών ροών, μπορεί κανείς να ξεκαθαρίσει την επίδραση αυτών των δύο παραγόντων και να προτείνει έναν εκτιμώμενο αριθμό επισκεπτών για κάθε ημέρα.

Στη συνέχεια, μπορεί κανείς να ταξινομήσει τις ημέρες ανάλογα με το αν η ροή θα υπερβεί την τουριστική ικανότητα. Προκειμένου να δοθεί μεγαλύτερη ευελιξία, λαμβάνεται υπόψη ένα άλλο όριο όπου δεν υπάρχει υπέρβαση της τουριστικής ικανότητας αλλά όπου προσεγγίζεται. Μαζί αυτά τα δύο κατώτατα όρια ορίζουν τρεις τιμολογιακές κατηγορίες.

Γενικότερα, η τιμολογιακή πολιτική υλοποιείται μέσω εκπτώσεων που προσφέρονται σε διάφορα προϊόντα που σχετίζονται κυρίως με τις δημόσιες υπηρεσίες και τις δημόσιες μεταφορές. Η προοπτική, σε μεταγενέστερο στάδιο, είναι να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής της πολιτικής κρατήσεων σε άλλους μη δημόσιους φορείς.

α) Το «Υβριδικό» μοντέλο διαχείρισης της τουριστικής επισκεψιμότητας στη Βενετία.

Οι Connor Jr., Hanna, William Van Rensselaer και Wingerter ανέπτυξαν ένα «υβριδικό» μοντέλο-πλαίσιο βιώσιμης διαχείρισης της τουριστικής δραστηριότητας και των τουριστικών ροών στην πόλη της Βενετίας. Η συγκεκριμένη ερευνητική Ομάδα περιέγραψε προτάσεις για μια στρατηγική βιώσιμης διαχείρισης του τουρισμού. Η πρόταση αυτή περιλαμβάνει πολλές από τις βασικότερες πτυχές των **πέντε λύσεων διαχείρισης των ροών επισκεψιμότητας** (παρουσιάζονται στο **Σχήμα 1** που ακολουθεί), τις οποίες ανέλυσε η Ομάδα, προσπαθώντας παράλληλα να αντιμετωπίσει ορισμένες από τις αδυναμίες που είναι εγγενείς σε αυτές τις

άλλες προτάσεις. Το σχέδιό τους, λοιπόν, προτείνει ένα αρχικό σύστημα τουριστικής καταχώρησης για τις ημερήσιες εκδρομές, με ενσωματωμένα κίνητρα, όπως διατάξεις για τη χρήση του συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών της πόλης, οι οποίες θα εφαρμόζονται αυτομάτως στους τουρίστες μιας ημέρας, αλλά όχι σε μη καταγεγραμμένες ημερήσιες μετακινήσεις.

Σε δεύτερη φάση, οι εγγραφές αυτές θα απαιτηθούν και θα παρακολουθούνται στενότερα, ενώ ο αριθμός των διαθέσιμων καταχωρήσεων θα περιοριζόταν στα 34.120 άτομα ανά ημέρα, καθώς αυτό αποδιδόταν στην ομάδα ως ο μέγιστος αριθμός τουριστών που μπορούν να επισκεφθούν με ασφάλεια στην Πόλη της Βενετίας.

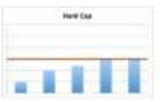
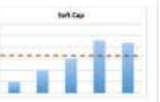
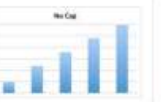
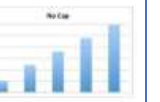
Το σχέδιο περιλαμβάνει επίσης μια τρίτη φάση, η οποία, αν καταστεί αναγκαία, δημιουργεί ένα πιο αυστηρό σύστημα σημείων ελέγχου γύρω από την πόλη για να διασφαλίσει τη διατήρηση των 34.120 τουριστών ανά ημέρα. Η νέα υποδομή που απαιτείται για αυτά τα σημεία ελέγχου θα μπορούσε να χρηματοδοτηθεί, τουλάχιστον εν μέρει, με την εφαρμογή ενός δημοτικού φόρου ή ενός τέλους στις τουριστικές εγγραφές.

Ως σύντομη και γενική περιγραφή, θα μπορούσε κανείς να επισημάνει ότι η πρόταση αυτή προέκυψε από τις βασικές μελέτες που διατυπώθηκαν σε άλλες πέντε προτάσεις που κοινοποιήθηκαν στη Βενετία. Η ομάδα κατέλαβε αυτές τις προτάσεις σε μια «μήτρα», η οποία της επέτρεψε να συγκρίνει και να αξιολογήσει τους στόχους, τις στρατηγικές, τους μηχανισμούς επιβολής και τις υποθέσεις που έκαναν η καθεμία.

Συμπερασματικά, ενώ ο τουρισμός φέρνει έσοδα, ο συντριπτικός αριθμός τουριστών που εισέρχονται κάθε χρόνο στη Βενετία και η αυξανόμενη εμπορευματοποίηση που συμβαίνει για την εξυπηρέτησή τους, αποτελεί απειλή για τη συνεχή διατήρηση και προστασία της πόλης. Η ερευνητική ομάδα ελπίζει ότι η Βενετία θα είναι σε θέση να ρυθμίσει αποτελεσματικότερα τον αριθμό των τουριστών που έρχονται στην πόλη και να κρατήσει στην κατοχή της ένα ασφαλές και βιώσιμο επίπεδο με ένα σχέδιο όπως αυτό που προτάθηκε από την ίδια.

Αυτό θα βοηθήσει στην ανακούφιση του προβλήματος του υπερπληθυσμού και θα επιτρέψει στους μόνιμους κατοίκους της πόλης να ζήσουν μια καλύτερη καθημερινή ζωή και να απολαύσουν την όμορφη πόλη τους. Θα συμβάλει επίσης στη διατήρηση της ίδιας της πόλης, της πολύτιμης αρχιτεκτονικής και των πολιτιστικών θησαυρών της για τις επόμενες γενιές. (Connor, Hanna, Rensselaer, & Wingerter, 2015).

Σχήμα 1: Οι στόχοι, οι μεθοδολογίες και τα ποικίλα ζητήματα των διαφορετικών προτάσεων βιώσιμης διαχείρισης της τουριστικής δραστηριότητας στην πόλη της Βενετίας

Proposal	S. Marco Pass	Venezia Libera	Pass4Venice	Ven-us (Italia Nostra)	ZTL Revolution
Contact	Marco Sourati	Roberta Bartoloni	Andrea Casadei	Paolo Lanapoppi	Cristiano Farina and Marco Bonaventura
Description					
Tourist Cap					
Targeted Tourists	 Daytrippers	 Daytrippers	 Daytrippers	 Groups of Daytrippers	 Daytrippers and Overnights
Max Tourists Per Day	65,000 per day	Not yet determined. Based on safety.	33,000 per day	Quota on coaches. No cap on population.	No cap
Methods					
Area Covered					
Key Assumptions	- All tourists want to go to Piazza San Marco. - If access to Piazza San Marco is limited, fewer tourists will come to Venice.	Tourists will be willing to register online before coming to Venice.	Higher entrance costs will discourage tourists from visiting.	Groups of daytrippers are the most problematic tourists and can be reduced by regulating tour companies.	Tourists coming into the city can be subjected to new taxes and ZTL laws.
Requirements	Paid pass to enter S. Marco Square.	Free reservation to enter the city.	Dynamically priced pass to enter the city.	Tourism companies can only bring a limited number of groups to the city.	Daytrippers to pay ZTL tax.
Services	Give overnights unlimited access to San Marco Square.	Automatic registration for overnights.	Give reduced prices to overnights.	Give tax incentive to land lords who rent to permanent residents.	Give overnights vouchers to spend on craft goods.
Fee	€5	Free	~ €52	Free	€3
Documentation	 Ticket, Card	 Phone, Printout	 Physical Pass, Wristband	 Reservation	 City Tax

Πηγή: (Connor, Hanna, Rensselaer, & Wingerter, 2015)

Λαμβάνοντας αυτές τις πέντε προτάσεις ως έμπνευση, η Ομάδα δημιούργησε ένα υβριδικό σχέδιο διαχείρισης του τουρισμού, το οποίο δεν θα πρέπει να θεωρείται ως ένας πλήρης οδηγός για την εφαρμογή μιας λύσης, αλλά μάλλον ως ένα πλαίσιο ιδεών για τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να αντιμετωπιστεί με βιώσιμο τρόπο ο τουρισμός. Αυτές οι ιδέες παρουσιάζονται σταδιακά. Τα μέτρα που μπορούν να υλοποιηθούν στο εγγύς μέλλον

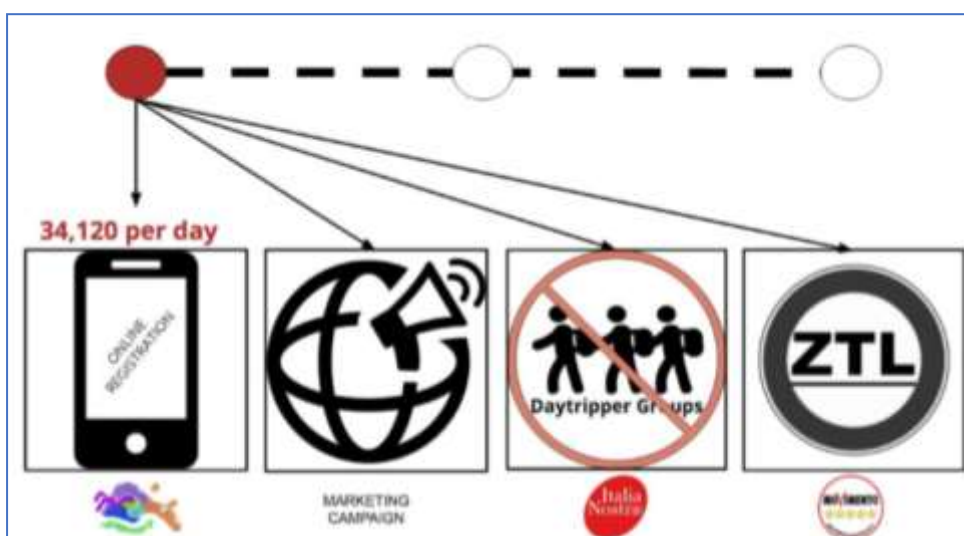
εκτίθενται στο σύντομο στάδιο. Κυρίως περιγράφονται μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες ιδέες που αλληλεπιδρούν ή χρειάζονται περισσότερο χρόνο για να υλοποιηθούν και με αυτόν τον τρόπο, όταν εφαρμοστούν πραγματικά, τα αποτελέσματα κάθε φάσης μπορούν να αξιολογηθούν πριν δαπανηθούν περισσότερος χρόνος και χρήματα για την ανάπτυξη των περαιτέρω σταδίων της λύσης. (Connor, Hanna, Rensselaer, & Wingerter, 2015)

α.1) Βραχυπρόθεσμο επίπεδο πρότασης (λιγότερο από ένα έτος)

Το πρώτο στάδιο αυτού του σχεδίου στηρίζεται στην επέκταση των ιδεών που τέθηκαν στο πρόγραμμα «**Venezia Libera**», όπου οι τουρίστες θα ενθαρρυνθούν να ολοκληρώσουν μια δωρεάν εγγραφή πριν έρθουν στην πόλη. Αυτή η κράτηση θα επιτρέπει την πρόσβαση τουριστών σε ορισμένες χρήσιμες υπηρεσίες στην πόλη οι οποίες έχουν ήδη διαχειριστεί, τουλάχιστον εν μέρει, από την πόλη, και περιλαμβάνουν τις ACTV (Alilaguna, μουσεία πολιτών και δημόσιες τουαλέτες).

Αυτοί που έχουν επιφυλάξεις θα μπορούν ακόμα να εισέλθουν στην πόλη, αλλά θα περιοριστούν στη χρήση αυτών των υπηρεσιών και έτσι θα υπάρξει ένας περιορισμένος αριθμός επισκέψεων ίσου με εκείνο της μέγιστης χρήσης που υπολογίζεται στις 34.120 κρατήσεις. Οι διανυκτερεύοντες θα λαμβάνουν δωρεάν κρατήσεις ξενοδοχείων και με αυτόν τον τρόπο, η πρόταση της ομάδας στοχεύει στη μείωση του αριθμού των ημερήσιων επισκεπτών. (Δείτε στο παρακάτω **Σχήμα 2**).

Σχήμα 2: Παρουσίαση των βασικών δομικών συστατικών του βραχυπρόθεσμου σταδίου του Σχεδίου



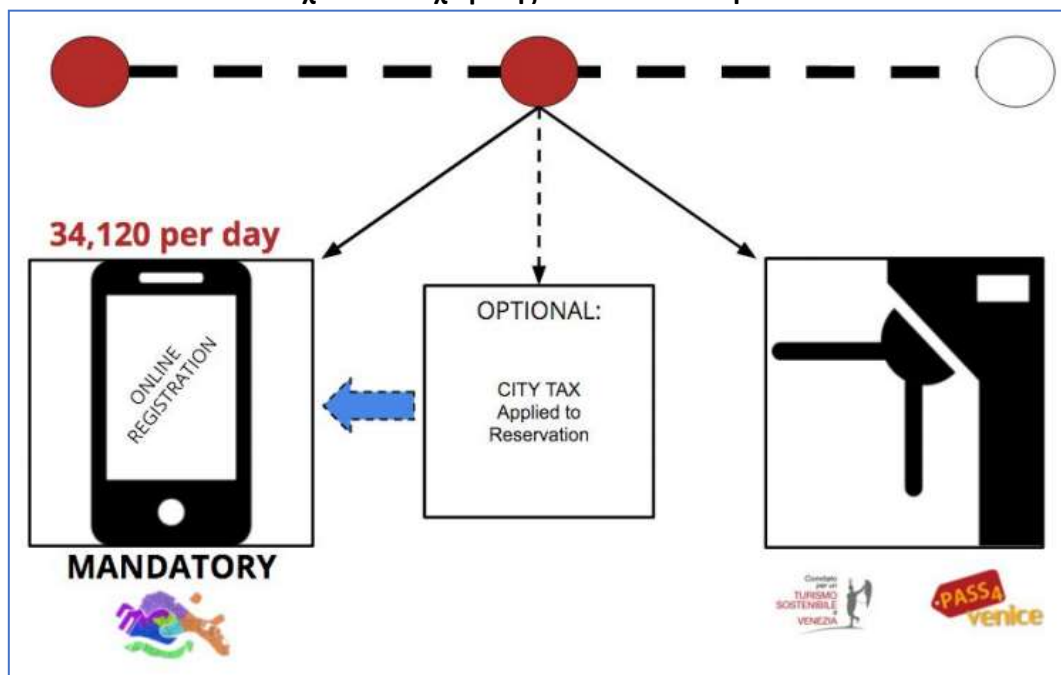
Πηγή: (Connor, Hanna, Rensselaer, & Wingerter, 2015)

α.2) Μεσοπρόθεσμο επίπεδο πρότασης (λιγότερο από πέντε έτη)

Το δεύτερο στάδιο αυτής της λύσης διαχείρισης του τουρισμού έχει σχεδιαστεί για να ενισχύσει και να αξιοποιήσει το πρώτο στάδιο. Σε αυτό το στάδιο, η διαδικασία εγγραφής στην πόλη δεν θα είναι πλέον προαιρετική, αλλά θα είναι υποχρεωτική. Οι αριθμοί κράτησης θα εξακολουθούν να περιορίζονται στους ίδιους (34.120 τουρίστες ανά ημέρα) και κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης εφαρμογής, η πόλη θα μπορεί επίσης να διερευνήσει την προσθήκη ενός μικρού αστικού φόρου σε αυτές τις καταχωρήσεις, προκειμένου να μετατοπίσει τη φορολογική επιβάρυνση από τους διανυκτερεύοντες στους ημερήσιους επισκέπτες.

Για να ελεγχθεί αποτελεσματικά ότι οι τουρίστες κάνουν κρατήσεις, η πόλη θα πρέπει να ελέγξει τους αριθμούς κράτησης των τουριστών που εισέρχονται στην πόλη. Παρομοίως, δηλαδή, με τις ιδέες που προτάθηκαν στα προγράμματα-προτάσεις «Pass4Venice» και «Pass San Marco» αναπτύσσοντας σταθμούς ελέγχου σε σημαντικές εισόδους στην πόλη, όπως οι Tronchetto, Piazzale Roma και Ferrovia. (Δείτε στο παρακάτω **Σχήμα 3**).

Σχήμα 3: Παρουσίαση των βασικών δομικών συστατικών του μεσοπρόθεσμου σταδίου του Σχεδίου Διαχείρισης Επισκεπτών στη Βενετία



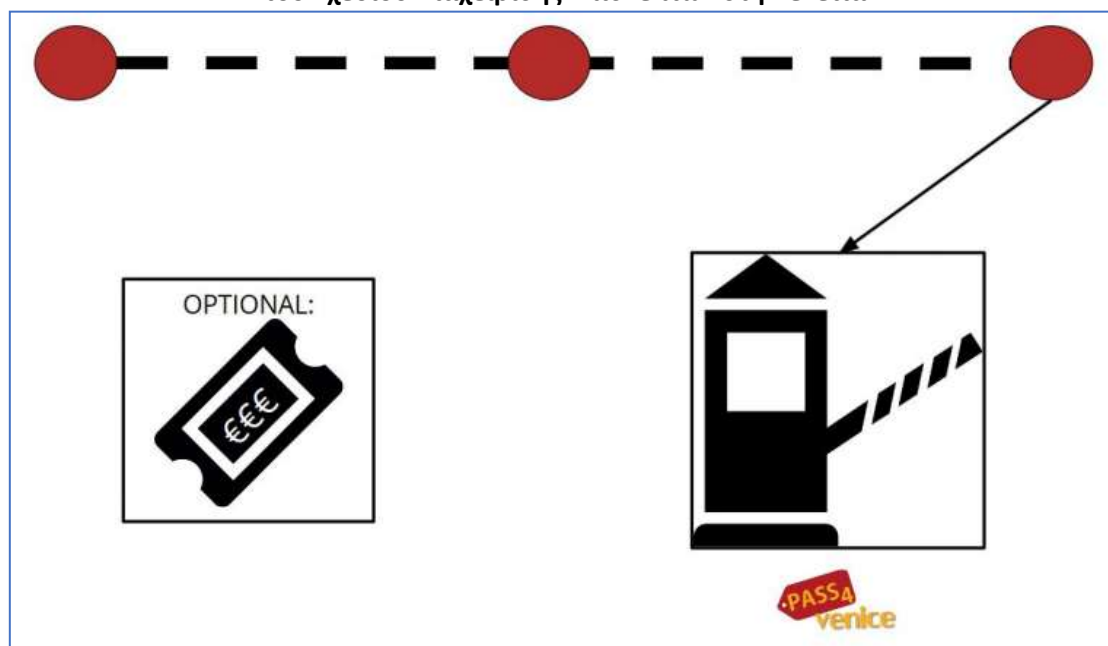
Πηγή: (Connor, Hanna, Rensselaer, & Wingerter, 2015)

α.3) Μακροπρόθεσμο επίπεδο βιώσιμης διαχείρισης του Τουρισμού (περισσότερο από πέντε έτη)

Το τρίτο και τελευταίο στάδιο της πολιτικής βιώσιμης διαχείρισης του τουρισμού περιλαμβάνει τα μεγαλύτερα ποσά χρόνου και χρημάτων. Εάν η μέθοδος ελέγχου περάσματος στη μεσοπρόθεσμη φάση δεν λειτούργησε σωστά, τότε θα ήταν απολύτως απαραίτητο να κατασκευαστούν μεγάλοι κόμβοι εισόδου, όπως πρότείνει το πρόγραμμα-πρόταση «Pass4Venice». Η πόλη θα απαιτούσε από όλους να εισέλθουν στη Βενετία μέσω ενός από αυτούς τους «κόμβους» και όσοι θα προσπαθούσαν να παρακάμψουν το σύστημα εισόδου μέσω των κόμβων θα τους επιβάλλονταν πρόστιμα ή κυρώσεις από την κεντρική διοίκηση.

Η θέση και η φύση αυτών των κόμβων δεν έχει καθοριστεί σε αυτό το σχέδιο αλλά, όπως υποδεικνύει η πρόταση «Pass4Venice», το δίκτυο αυτό θα μπορούσε να υλοποιηθεί χρησιμοποιώντας επτά κόμβους που θα τοποθετηθούν έξω από την πόλη στα σημεία «Mestre Rigi», «mestre stazione», «punta sabbioni», «chioggia», «fusina» και venezia "lagunare". (Δείτε στο παρακάτω **Σχήμα 4**).

Σχήμα 4: Παρουσίαση των βασικών δομικών συστατικών του μακροπρόθεσμου σταδίου του Σχεδίου Διαχείρισης Επισκεπτών στη Βενετία



Πηγή: (Connor, Hanna, Rensselaer, & Wingerter, 2015)

β) Ρυθμιστικό πλαίσιο και ο ρόλος της Διακυβέρνησης των Τουριστικών Δραστηριοτήτων στη Βενετία

Από τη σκοπιά της διακυβέρνησης και των νομοθετικών ρυθμίσεων της τουριστικής δραστηριότητας είναι σκόπιμο να αναφέρει κανείς τη σημασία ζητημάτων που σχετίζονται με σημαντικά συνταγματικά δικαιώματα, τα οποία είναι: το δικαίωμα στην υγεία, η ελεύθερη οικονομική πρωτοβουλία και οι βασικές αρχές του νομικού συστήματος οι οποίες είναι αυτές της κοινωνικής ένταξης και της πολιτιστικής ανάπτυξης της κοινωνίας στο σύνολό της. Εξαιτίας της πολυπλοκότητας του φαινομένου του τουρισμού, και δη στην ιδιαίτερη περίπτωση της Βενετίας, το οποιοδήποτε σχέδιο διαχείρισης του τουριστικού φαινομένου πρέπει να περιλαμβάνει διάφορους τομείς εδαφικών αρμοδιοτήτων, δηλαδή την ασφάλεια και τον έλεγχο της επικράτειας, τον πολεοδομικό σχεδιασμό, τη διαμονή, το περιβάλλον, το εμπόριο, την κινητικότητα, τα πληροφοριακά συστήματα και marketing και τις επικοινωνίες.

Σε ακριβώς αυτή την κατεύθυνση η Δημοτική Αρχή και οι λοιπές τοπικές αρχές της πόλης της Βενετίας έχουν συν-διαμορφώσει μια **«Ολοκληρωμένη Αστική Στρατηγική για την Ολοκληρωμένη Διακυβέρνηση του Τουριστικού Πόρου»**, σύμφωνα με την οποία *«ελέγχεται η εισροή τουριστών ώστε να γίνει συμβατή με την καθημερινή ζωή των κατοίκων, να αναδιαρθρώσει το φόρο του επισκέπτη, να επιτεθεί στη φοροδιαφυγή του και να οργανώσει υπηρεσίες και μεταφορές για να αποφευχθεί η συμφόρηση δημιουργώντας νέα δρομολόγια»*. Επομένως, η διαχείριση του τουριστικού πόρου αφορά τη συμβατότητα, τη βιωσιμότητα και την αξιοποίησή του με τον ιστορικό, κοινωνικό και οικονομικό ιστό της πόλης σεβόμενη το δικαίωμα διαμονής των πολιτών. Με τη συγκεκριμένη Στρατηγική, και δη με τη ρυθμιστική μελέτη για τη «χωρική διακυβέρνηση του τουρισμού στη Βενετία», η δημοτική διοίκηση της πόλης έθεσε τους γενικούς στόχους που αφορούν τη βιώσιμη διαχείριση της τουριστικής δραστηριότητας και σχετίζονται με:

- Τον έλεγχο των πόρων,
- Τη διασφάλιση του δομημένου περιβάλλοντος,
- Τον προϋπολογισμό για τα επιπλέον κόστη της περεταίρω αξιοποίησης και ανάπτυξης του αστικού τοπίου και
- Την εισαγωγή καινοτομιών στη διάδοση και εμπορία των πληροφοριών.

Ως προς τη διαχείριση και τον έλεγχο των πόρων η Στρατηγική της Βενετίας προσανατολίζεται στην κατανόηση και το σχεδιασμό των υπαρχόντων επιλογών, στη λειτουργία των «ευφυών χώρων ελέγχου» (Smart Control Rooms), στην παρακολούθηση και τον έλεγχο των σημείων εισόδου και μετακίνησης, καθώς και στην ευθυγράμμιση των λειτουργιών ελέγχου και ασφάλειας και στις νέες κατευθύνσεις μητροπολιτικών μεταφορών. Σχετικά με τις τελευταίες ιδιαίτερη σημασία παρουσιάζουν τα εισιτήρια «Venezia Metropolitana 24», οι μη προγραμματισμένες δημόσιες συγκοινωνίες με διαφοροποίηση των σημείων αποβίβασης και η εφαρμογή «BUS – Quota». Επίσης, σημαντική καινοτομία αποτέλεσε η ανάπτυξη τουριστικών κόμβων, η διαμόρφωση ενός συστήματος υπηρεσιών πλοήγησης και κρατήσεων, (CITTA' DI VENEZIA, 2017), «οδηγοί» ενημέρωσης και καθοδήγησης του επισκέπτη κ.λπ.

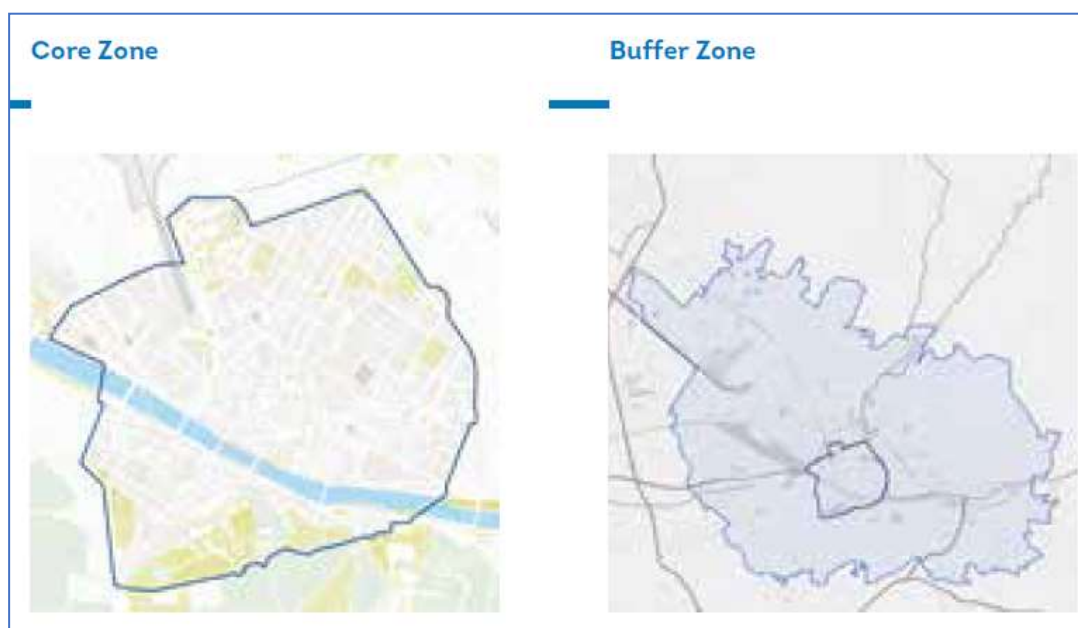
Από την άλλη πλευρά, η **Φλωρεντία** ήταν ανέκαθεν ένα έμβλημα της ιταλικής τέχνης και του πολιτισμού παγκοσμίως. Το 1982, σε αναγνώριση της εξαιρετικής του αξίας, το Ιστορικό Κέντρο της Φλωρεντίας κηρύχθηκε ως «Μνημείο Παγκόσμιας Κληρονομιάς» της UNESCO. Εξάλλου, η Φλωρεντία θεωρείτο πάντοτε ένα μέρος που ανήκει σε όλη την ανθρωπότητα και αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στο ρόλο που διαδραμάτισε στην ιστορία του πολιτισμού και, ειδικότερα, στη φήμη της ως «γενέτειρα» του σύγχρονου ανθρωπισμού. Η εξαιρετική πολιτιστική σημασία της Φλωρεντίας ήταν, στην πραγματικότητα, ένα από τα κριτήρια για την ένταξή της στον κατάλογο παγκόσμιας κληρονομιάς. Στο πλαίσιο αυτό, το «Σχέδιο Διαχείρισης του Ιστορικού Κέντρου της Φλωρεντίας» αποτελεί ένα πολύτιμο εργαλείο για τις Αρχές Διακυβέρνησης της πόλης ως προς τη διατήρηση και την προστασία του, αλλά και την ενίσχυση της γνώσης και της ευαισθητοποίησης του ευρύτερου κοινού σχετικά με τη συνολική πολιτιστική κληρονομιά της Φλωρεντίας.

Έτσι, Η Φλωρεντία ενέκρινε το πρώτο Σχέδιο Διαχείρισης το 2006 και το δεύτερο τον Ιανουάριο του 2017. Συγκεκριμένα, το νέο Σχέδιο Διαχείρισης είναι ένα επιχειρησιακό εργαλείο ικανό να συνδυάσει τις διαφορετικές πραγματικότητες και καταστάσεις που υπάρχουν στο ιστορικό κέντρο και την αντιμετώπιση των απειλών του. Επίσης, προσδιορίζει κοινούς στόχους και στρατηγικές δράσεις από τους ενδιαφερόμενους και τους πολίτες της Φλωρεντίας. Επιπλέον, οι κανονισμοί και οι ρυθμίσεις σχετικά με τις οικονομικές δραστηριότητες αποδεικνύουν τη μεγάλη προσπάθεια των Δημοτικών Αρχών να περιορίσει τις εμπορικές δραστηριότητες που δεν είναι συμβατές με τις αξίες της Παγκόσμιας Κληρονομιάς και να προστατεύσει τα παραδοσιακά καταστήματα και τις τοπικές

δραστηριότητες χειροτεχνίας και, γενικά, την άυλη κληρονομιά της πόλης. Στοχεύοντας, συνολικά, στη διαχείριση της τουριστικής δραστηριότητας και της αξίας και της «εικόνας» του Ιστορικού Κέντρου της Φλωρεντίας, το πρόσφατο Σχέδιο Διαχείρισης έχει λάβει υπόψη τη διατήρηση αλλά και την ενίσχυση της εξαιρετικής παγκόσμιας αξίας του Ιστορικού Κέντρου της Φλωρεντίας στηριζόμενο στις αρχές της «Γνώσης, της Ζωής και της Προστασίας».

Πολλές προσπάθειες έχουν πραγματοποιηθεί όλα αυτά τα χρόνια και πολλές κοινές συσκέψεις και συνεδριάσεις έχουν λάβει χώρα με σκοπό τη διαμόρφωση κοινών και ολοκληρωμένων στόχων και πρακτικών προς την κατάρτιση Σχεδίων Διαχείρισης του Ιστορικού Κέντρου της Φλωρεντίας. Η βασική περιοχή-στόχος των συνολικών παρεμβάσεων τοποθετείται στην Κεντρική Ζώνη (Buffer Zone) του Ιστορικού Κέντρου της πόλης (Core Zone) (Δείτε στο παρακάτω **Χάρτη 1**).

Χάρτης 1: Παρουσίαση της περιοχής παρέμβασης του Σχεδίου Διαχείρισης στην πόλη της Φλωρεντίας



Πηγή: (Comune Di Firenze, 2016)

Για το Γραφείο της UNESCO που είναι αρμόδιο και υπεύθυνο για την πόλη της Φλωρεντίας, οι εργασίες για το Σχέδιο Διαχείρισης προσέφεραν την ευκαιρία για προβληματισμό σχετικά με το αστικό περιβάλλον και τους ανθρώπους που ζουν και κινούνται μέσα σε αυτό. Αρχικά, θα πρέπει να υπογραμμιστεί το γεγονός ότι το Ιστορικό Κέντρο της Φλωρεντίας είναι ένα «κέντρο», ένα περιβάλλον διαβίωσης που μεταβάλλεται με την πάροδο του χρόνου, διατηρώντας παράλληλα τα ιστορικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά του που επέτρεψαν την

καταγραφή του στον κατάλογο Παγκόσμιας Κληρονομιάς. Θεωρώντας ότι ένα τέτοιο πλαίσιο απαιτεί πάντα μια βιώσιμη προσέγγιση και ισορροπία μεταξύ προστασίας, διατήρησης και ανάπτυξης, έχει καθοριστεί το ακόλουθο όραμα: «η αειφόρος ανάπτυξη που επικεντρώνεται στον άνθρωπο, στον αμοιβαίο σεβασμό και στον διαπολιτισμικό διάλογο μπορεί να αποτελέσει το θεμέλιο για την οικοδόμηση ενός νέου και συνεπούς οράματος για μια ζωντανή, ευημερούσα και φιλόξενη πόλη».

Το **νέο Σχέδιο Διαχείρισης** πρέπει να είναι σε θέση να διασφαλίζει και να διαφυλάσσει το σημαντικότερο χαρακτηριστικό κάθε τοποθεσίας της UNESCO, δηλαδή την εξαιρετική παγκόσμια αξία της. Συνεπώς, η αποστολή του Σχεδίου αυτού περιγράφεται από μια διάσταση: τη «διατήρηση» της εξαιρετικής παγκόσμιας αξίας του Ιστορικού Κέντρου της Φλωρεντίας δίνοντας έμφαση σε τρεις βασικές έννοιες:

- Αποδοχή και αντίληψη της τοποθεσίας ως Μνημείο Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO
- Διαβίωση σε αυτή την τοποθεσία με ένα βιώσιμο τρόπο
- Διασφάλιση της εξαιρετικής παγκόσμιας αξίας του Μνημείου αυτού

Με μια πιο συγκεκριμένη ματιά της διαδικασίας θα μπορούσε κανείς να υπογραμμίσει τη σύνθετη και σχολαστική συλλογή δεδομένων, την επίτευξη μιας Ανάλυσης S.W.O.T., την έμφαση σε συγκεκριμένες ομάδες-στόχους, τοπικούς ενδιαφερόμενους φορείς και την ευρεία διαβούλευση των πολιτών. Αυτή η διαδικασία – πρακτική απόκτησης της απαιτούμενης γνώσης σχετικά με τους τοπικούς τουριστικούς πόρους και τις απειλές που πλήττουν την εξαιρετική παγκόσμια αξία τους, οδηγεί προς τον καθορισμό συγκεκριμένων Σχεδίων Δράσης.

Η σύνταξη του νέου Σχεδίου Διαχείρισης του ιστορικού κέντρου της Φλωρεντίας άρχισε τον Φεβρουάριο του 2013, ακολουθώντας τις κατευθυντήριες γραμμές της Συμβουλευτικής Επιτροπής για τα Σχέδια Διαχείρισης των περιοχών της UNESCO, πραγματοποιώντας τις κατάλληλες αλλαγές στο μοντέλο προκειμένου να καταστεί το Σχέδιο Διαχείρισης ένα αποτελεσματικό εργαλείο προστασίας και ανάδειξης της εξαιρετικής παγκόσμιας αξίας του Ιστορικού Κέντρου της πόλης (Δείτε στο παρακάτω **Σχήμα 5**).

Σχήμα 5: Τα διαφορετικά στάδια του Σχεδίου Διαχείρισης για το Ιστορικό Κέντρο της Φλωρεντίας



Πηγή: Comune Di Firenze, 2016

Αναπόσπαστο κομμάτι-μέρος του Σχεδίου Διαχείρισης είναι η φάση παρακολούθησης των μακρο-έκτακτων περιστατικών στο Μνημείο και των απαιτούμενων ενεργειών που προγραμματίζονται στα Σχέδια Δράσης. Ένα αποτελεσματικό σύστημα παρακολούθησης θα πρέπει να αναπτυχθεί κατά τρόπο ώστε να μετράται:

- η αποτελεσματικότητα των έργων. Είναι απαραίτητο να χρησιμοποιηθούν δείκτες αποτελεσμάτων (αριθμοί, εκτιμήσεις, ποσοστά, ρυθμοί αύξησης, τεκμηριωμένες εκτιμήσεις κ.λπ.) ώστε να παρακολουθείται κατά πόσο οι δράσεις που υλοποιούνται θα επιτύχουν τον στόχο σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.
- η αποτελεσματικότητα των έργων. Αν τα αναμενόμενα ή ληφθέντα αποτελέσματα θεωρούνται ικανοποιητικά σε σχέση με τους πόρους που χρησιμοποιούνται.
- τα αποτελέσματα που απορρέουν από τις ενέργειες και τις λειτουργίες οι οποίες έχουν και χωρική αναφορά.

Συγκεκριμένα, ο σκοπός της στρατηγικής του Σχεδίου Δράσης και της παρακολούθησης των αποτελεσμάτων του σχετίζονται με την:

- Ενίσχυση της αξιοπιστίας των Μνημείων Παγκόσμιας Κληρονομιάς (Αξιοπιστία),

- Εξασφάλιση της αποτελεσματικής διατήρησης των ιδιοτήτων και των χαρακτηριστικών τους (Διατήρηση),
- Προώθηση της αποτελεσματικής διαμόρφωσης μέτρων προς την ανάπτυξη ικανοτήτων (Ανάπτυξη ικανοτήτων),
- Αύξηση της ευαισθητοποίησης της κοινής γνώμης και συμμετοχή του ευρύ κοινού (Επικοινωνία) και
- Ενίσχυση του ρόλου των Κοινοτήτων (Κοινότητες).

Κατά συνέπεια, το νέο σχέδιο δράσης βασίζεται σε δύο βασικούς άξονες:

- Αφενός, διασταυρώνεται με τους πέντε βασικούς στόχους της Στρατηγικής: την αξιοπιστία, τη διατήρηση, την οικοδόμηση ικανοτήτων, την επικοινωνία, τις κοινότητες.
- Από την άλλη, στοχεύει στην άμβλυνση των παρακάτω κινδύνων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τη διατήρηση της Εξαιρετικής Παγκόσμιας Αξίας του Ιστορικού Κέντρου της Φλωρεντίας και συνεπώς την αυθεντικότητα του τοπίου:
 - Συμφόρηση του Ιστορικού Κέντρου εξαιτίας της μαζικής τουριστικής δραστηριότητας,
 - Διατήρηση της μνημειακής κληρονομιάς,
 - Σύστημα αστικών μεταφορών και ατμοσφαιρική ρύπανση,
 - Κίνδυνος πλημμύρας του ποταμού «Αρνο» και κίνδυνοι που συνδέονται με την κλιματική αλλαγή,
 - Μείωση του αριθμού των κατοίκων στο Ιστορικό Κέντρο.

Το Σχέδιο Δράσης, η συγκεκριμένη και αποτελεσματική εφαρμογή του Σχεδίου Διαχείρισης, προσδιορίζουν τις επιχειρησιακές στρατηγικές που πρέπει να εφαρμοστούν και τα προγράμματα που πρέπει να υλοποιηθούν για την επίτευξη της διατήρησης της συνοχής, της αυθεντικότητας και την ανάπτυξη του Ιστορικού Κέντρου της Φλωρεντίας. Οι θεματικοί τομείς στους οποίους στηρίζεται η δομή του σχεδίου δράσης είναι:

- Διαχείριση του τουριστικού συστήματος,
- Διατήρηση και Γνώση της Μνημειακής Κληρονομιάς,
- Σύστημα Μεταφορών,

- Το ποτάμι «Αρνο» και η κλιματική αλλαγή και
- Βιωσιμότητα, εμπορία και κατοίκηση του Ιστορικού Κέντρου.

Όπως έγινε ήδη αντιληπτό, η «διαχείριση του τουριστικού συστήματος» αποτελεί κρίσιμο ζήτημα στη συνολική και ολοκληρωμένη προσέγγιση της διαχείρισης του Ιστορικού Κέντρου της Φλωρεντίας. Από την άποψη αυτή, είναι θεμελιώδες να διεξάγονται αναλυτικές μελέτες σχετικά με τη φέρουσα χωρητικότητα του τόπου και τα κέντρα έλξης μέσα σε αυτό και, ως εκ τούτου, την ελεγχόμενη διαχείριση των τουριστικών ροών. Στρατηγικές όπως η ανάπτυξη καινοτόμων εργαλείων πληροφόρησης και τουριστικού προγραμματισμού (έξυπνη πόλη), η εφαρμογή έγκαιρων λύσεων για τη διαχείριση των ροών σε σημαντικά μουσειακά αξιοθέατα θα βοηθούσε στην ανακούφιση της συμφόρησης των "βεβαρυμμένων σημείων" του Ιστορικού Κέντρου. Δε θα διασφάλιζε μόνο την ενίσχυση της διατήρησης της τοποθεσίας αλλά θα βελτίωνε επίσης τη βιωσιμότητα και την ποιότητα της τουριστικής εμπειρίας.

Στην κατεύθυνση αυτού του οράματος, μπορεί κανείς να αναφέρει την πολύ γνωστή κάρτα «Firenze», η οποία ήταν εξαιρετικά επιτυχημένη, όχι μόνο όσον αφορά τον αριθμό των καρτών που πωλήθηκαν, αλλά και όσον αφορά την αύξηση των επισκέψεων στις λιγότερο γνωστές τοποθεσίες και μουσεία της Φλωρεντίας. Εκτός αυτού, υπάρχει και η αναδυόμενη πρωτοβουλία «Viva Firenze» του ιδρύματος «Romualdo del Bianco» (Life Beyond Tourism Foundation) προς διαμόρφωση μιας ελεύθερης πύλης ξενοδοχειακών κρατήσεων, όπου η κάθε κράτηση αντιστοιχεί σε μια συνεισφορά για ένα έργο σχετικό με την κληρονομιά και την περιοχή της Φλωρεντίας (VivaFirenze.it).

Είναι γεγονός ότι αν και η Φλωρεντία αποτελείται από τόπους, ιστορικά κτίρια και έργα τέχνης που είναι γνωστά και εκτιμώνται από όλο τον κόσμο, η καταχώρηση του Ιστορικού Κέντρου της Φλωρεντίας στον Κατάλογο Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO οφείλεται επίσης στην παρουσία τόπων και αστικών σημείων που είναι λιγότερο γνωστά στους τουρίστες. Οι χώροι αυτοί έχουν εξίσου εξαιρετική αξία και αξίζει να τους επισκεφθεί κανείς και συνεπώς ο βασικός στόχος του Σχεδίου Διαχείρισης είναι να επιτύχει την επικοινωνία και την ενίσχυση του Ιστορικού Κέντρου στο σύνολό του επενδύοντας και σε σημεία έλξης, τα οποία δεν έχουν ακόμη αξιοποιηθεί πλήρως και δεν είναι ευρέως γνωστά.

Έτσι, συνολικά μιλώντας, ο Στρατηγικός στόχος της «διαχείρισης του τουριστικού συστήματος» εξειδικεύεται και μετουσιώνεται μέσω των εξής θεματικών και ειδικών στόχων:

- Καθορισμός νέων μέσων και «εργαλείων» για τη διαχείριση των τουριστικών ροών,

- Προώθηση καινοτόμων δραστηριοτήτων για την ενημέρωση και υποδοχή των επισκεπτών,
- Ανάπτυξη σημαντικών χώρων εκτός του Ιστορικού Κέντρου και εφαρμογή στρατηγικών για την αποκέντρωση των προσφερόμενων πολιτιστικών πόρων.

Επιπλέον, τα έργα που σχετίζονται με τη Στρατηγική «διαχείρισης του τουριστικού συστήματος» έχουν να κάνουν με τα κάτωθι:

- **Κέντρο Παρακολούθησης Τουριστικού Προορισμού (OTD):** Το έργο στοχεύει στην ενδυνάμωση των τοπικών τουριστικών δικτύων ακολουθώντας το μοντέλο που προτείνεται από το «NECSTouR», το δίκτυο των ευρωπαϊκών περιφερειών για έναν αιεφόρο και ανταγωνιστικό τουρισμό προωθώντας ενεργά τα κατάλληλα «εργαλεία» διαβούλευσης για τη διασφάλιση συμμετοχικών διαδικασιών που σχετίζονται με τα θέματα του βιώσιμου τουρισμού.
- **«FIRENZE GREENWAY»:** Σχεδιάστηκε για να αναπτύξει μια τουριστική-πολιτιστική διαδρομή 15 χλμ. στην περιοχή Oltrarno της Φλωρεντίας (περιοχή της Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO)
- **Μελέτη σχετικά με την Χωρητικότητα του Ιστορικού Κέντρου:** Λαμβάνοντας υπόψη την πίεση των τουριστικών ροών είναι απαραίτητο να πραγματοποιηθεί μια μελέτη αξιολόγησης της χωρητικότητας του ιστορικού κέντρου της Φλωρεντίας και του μέγιστου αριθμού τουριστών που μπορεί να υποστηρίξει το συγκεκριμένο σημείο.
- **Η Οδηγία «Prince»:** Η ομάδα εργασίας υπέβαλε ένα Σχέδιο για την απόλαυση και την ενίσχυση της «μυστικής διαδρομής» που είναι γνωστή ως το "μονοπάτι του πρίγκιπα"
- **«Firenze Card» και «Firenze Card PLUS»:** Το «Firenze Card» είναι το επίσημο κόμιστρο για τα μουσεία της πόλης της Φλωρεντίας. Το έργο σχεδιάστηκε για να προσφέρει ένα ολοκληρωμένο σύστημα πολιτιστικών υπηρεσιών που επιτρέπει την επίσκεψη 72 μουσείων, πολιτιστικών μνημείων, ιστορικών κήπων, απολαμβάνοντας την προτεραιότητα πρόσβασης σε αυτά. (Comune Di Firenze, 2016).

Μεθοδολογικά, η διαχείριση των Τουριστικών Ροών συνδέεται και συνδυάζεται με την αστική κινητικότητα, η οποία θέτει τις προϋποθέσεις και ποσοτικοποιεί και ελέγχει τις επιπτώσεις, αποτελώντας πρακτικά το “back-office” των Ροών Επισκεψιμότητας. Η σύγχρονη

βιώσιμη αστική κινητικότητα αξιοποιεί με ταχύτατους ρυθμούς τη «διαμοιρασμένη οικονομία», «βάζοντας πολλούς παίχτες στο παιχνίδι»:

- Στη Φλωρεντία, χρησιμοποιούνται πιλοτικά ηλεκτρικά αυτοκίνητα «ελευθέρως χρήσης» στο ιστορικό Κέντρο (electric car sharing service free flow - eCSSFF), με τέλος εγγραφής και ημερήσια χρήση. Χρησιμοποιούνται επίσης αυτοκίνητα μικρού εύρους μετακίνησης στο Ιστορικό Κέντρο, όπου η είσοδος, η εκκίνηση και η χρέωση γίνονται με δύο ανέπαφες συναλλαγές ανά μετακίνηση (!).
- Στη Μεμβούρνη, έχει επιλεγεί το σύστημα «By-the-day rental» και «By-the-hour car sharing» σε συνεργασία με εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων, αλλά και η διαθεσιμότητα στάθμευσης με «Peer-2-peer car parking platforms» ή/και η διαθεσιμότητα χώρων στάθμευσης την ώρα που ιδιοκτήτες λείπουν στη δουλειά τους και οι συγκεκριμένες θέσεις παραμένουν κενές (Parkhound's platform).
- Στο San Francisco υιοθετούνται ευρέως μοντέλα κοινής χρήσης αυτοκινήτων (car sharing) είτε με τη μορφή CarShare και Zipcar, για «κυκλικές μετακινήσεις» (λ.χ. στο εμπορικό / ιστορικό κέντρο, όπως στην Φλωρεντία), είτε με τη μορφή peer-to-peer (Getaround και Turo), όπου οι πλατφόρμες αυτές επιτρέπουν στα μέλη να παραλάβουν ένα όχημα σταθμευμένο κοντά τους, να πραγματοποιήσουν μια προδιαγεγραμμένη διαδρομή και να αφήσουν το κοινόχρηστο όχημα σε διαφορετική θέση οπουδήποτε μέσα σε καθορισμένη περιοχή λειτουργίας, συνήθως σε χώρο στάθμευσης στο δρόμο. Η κοινή χρήση με ένα αυτοκίνητο απαιτεί άδεια που απαλλάσσει το κοινό όχημα από την πληρωμή του μετρητή στάθμευσης ή/και τις προθεσμίες (αν και εξακολουθούν να υπόκεινται σε κανονισμούς όπως ο καθαρισμός του δρόμου, η αποβίβαση αιχμής, οι ζώνες φόρτωσης επιβατών και εμπορικών χώρων κ.λπ.).
- Αντίστοιχα, στο Berkeley υιοθετείται η ελεύθερη άδεια χρήσης και στάθμευσης μέσω «Κυμαινόμενου Ελέγχου» (Free Floating Parking Permit / FFPP). Οι υπηρεσίες ελεύθερης χρήσης αυτοκινήτων για δηλούμενη διαδρομή και αντίστοιχου χρόνου χρήσης, εξαρτώνται από τις υπηρεσίες πληροφόρησης για να ενημερώσουν τους χρήστες τους σχετικά με τη σημερινή θέση των διαθέσιμων αυτοκινήτων. Οι πληροφορίες σχετικά με τη σημερινή θέση παρέχονται στον φορέα εκμετάλλευσης και είναι διαθέσιμες στο κοινό μέσω ιστοσελίδων ή/και εφαρμογών έξυπνων

τηλεφώνων, τουλάχιστον όταν είναι σταθμευμένες και μη κρατημένες, για να μπορούν οι χρήστες να βρουν και να κάνουν κράτηση διαθέσιμων οχημάτων. Η κράτηση ενός οχήματος προϋποθέτει ότι η εφαρμογή χρήστη γνωρίζει την ταυτότητα του οχήματος, γεγονός που καθιστά δυνατή την αναγνώριση των κινήσεων των επιμέρους οχημάτων. Η θέση εκκίνησης για κάθε μετακίνηση αποτυπώνεται με βάση αναζήτηση και ανταπόκριση διαθεσιμότητας, εκείνη την στιγμή ή προγραμματισμένη (λ.χ. μετά από 10' κοκ). αντιστοιχεί στο δείγμα πριν το όχημα δεν έχει πλέον επισημανθεί ως διαθέσιμο για τον χρήστη και η τελική του θέση αντιστοιχεί στο πρώτο δείγμα, όπου μπορεί να γίνει και πάλι κράτηση. Για να εμπλουτισθούν περισσότερο οι υπηρεσίες που συνάδουν με τις προτιμήσεις του χρήστη, οι πληροφορίες σχετικά με τον τύπο του οχήματος, το σύστημα μετάδοσης κίνησης, την καθαριότητα και το επίπεδο καυσίμου παρέχονται συχνά από τον φορέα εκμετάλλευσης μέσω των δικτυακών τόπων και των εφαρμογών κινητής τηλεφωνίας.

- Αντίστοιχα, το Car2go και το ReachNow είναι οργανώσεις «μοιράσματος» αυτοκινήτων μονής κατεύθυνσης που λειτουργούν σε πολλές πόλεις των ΗΠΑ, του Καναδά και της Ευρώπης.

3.4. Δεδομένα Επισκεψιμότητας στις Σποράδες – Συστημική Αποτύπωση και Κατάταξη

Σύμφωνα με την πρόσφατη διεθνή πρακτική, η **οικονομία της επισκεψιμότητας** (visitors economy) είναι ευρύτερη από τον τουρισμό και τις μεταφορές (travel & tourism).

Οι προστατευόμενοι προορισμοί προσελκύουν ανθρώπους και προσφέρουν «ταξιδιωτικές μνήμες» και βιωματικές εμπειρίες. Ανάλογα με την ιδιαίτερη ταυτότητα της προστατευόμενης περιοχής – προορισμού, η «πίεση της επισκεψιμότητας» είναι πολύ ισχυρή.

Σε κάθε περίπτωση, η συγκρότηση της ταυτότητας και η διαχείριση ενός σύγχρονου «προορισμού» προβάλλουν “το ενδιαφέρον για τους επισκέπτες”. Οι πληροφορίες για τους επισκέπτες είναι σημαντικές σε διάφορα επίπεδα: το τοπικό είναι απαραίτητο, για τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη, ενώ συμβάλει στον αναπτυξιακό σχεδιασμό, την συγκριτική ανάλυση και την υποστήριξη αποφάσεων.

Ο αριθμός των "ενδιαφερομένων" δυνητικών επισκεπτών εξαρτάται βεβαίως από τις δυνητικές επιλογές αναψυχής και τις δραστηριότητες σε μια προστατευόμενη περιοχή, οι οποίες δημιουργούν φαινόμενα κορεσμού σε συγκεκριμένες ώρες της ημέρας.

Η διαχείριση των **ροών επισκεψιμότητας** αποτελεί διεθνώς ένα «καινούργιο», αλλά σημαντικό εργαλείο στο πλαίσιο των καινοτόμων και βιώσιμων στρατηγικών ολοκληρωμένης ανάπτυξης και διαχείρισης ενός «προορισμού», όχι κατ' ανάγκη τουριστικού, με την κλασσική έννοια του όρου.

Η **διαχείριση των ροών επισκεψιμότητας** περιγράφει τη **χωρική και χρονική κατανομή** των επισκεπτών σε μια συγκεκριμένη περιοχή, άρα συνδέεται με την οικονομία της επισκεψιμότητας.

Η διαχείριση των ροών επισκεψιμότητας δεν περιορίζεται στις μεθόδους περιορισμού των επισκεπτών. Έχει αποδειχθεί διεθνώς ότι μια ενεργή πολιτική ενημέρωσης και τα εργαλεία καθοδήγησης είναι συχνά πολύ πιο αποτελεσματικά εργαλεία για την χωροχρονική κατανομή των επισκεπτών, όπου σημειώνονται φαινόμενα κορεσμού.

Η **προσέλκυση των επισκεπτών πριν την άφιξή τους** στον προορισμό, καθώς και οι ενέργειες επικοινωνίας **μετά την αναχώρησή τους**, αποτελούν κρίσιμες δραστηριότητες που εντάσσονται στη διαχείριση των ροών επισκεψιμότητας.

Με την εφαρμογή του Ολοκληρωμένου Στρατηγικού Σχεδίου (ΟΣΣ) στην συγκεκριμένη περιοχή παρέμβασης η οποία θα συσχετίσει δράσεις προστασίας του περιβάλλοντος & ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας με βελτίωσης της προσπελασιμότητας & της ποιότητας ζωής των κατοίκων αναμένεται να στηρίξει τα Νησιά των Βορείων Σποράδων, ώστε ταυτόχρονα να αποτελέσουν κινητήρες ανάπτυξης της Περιφέρειας.

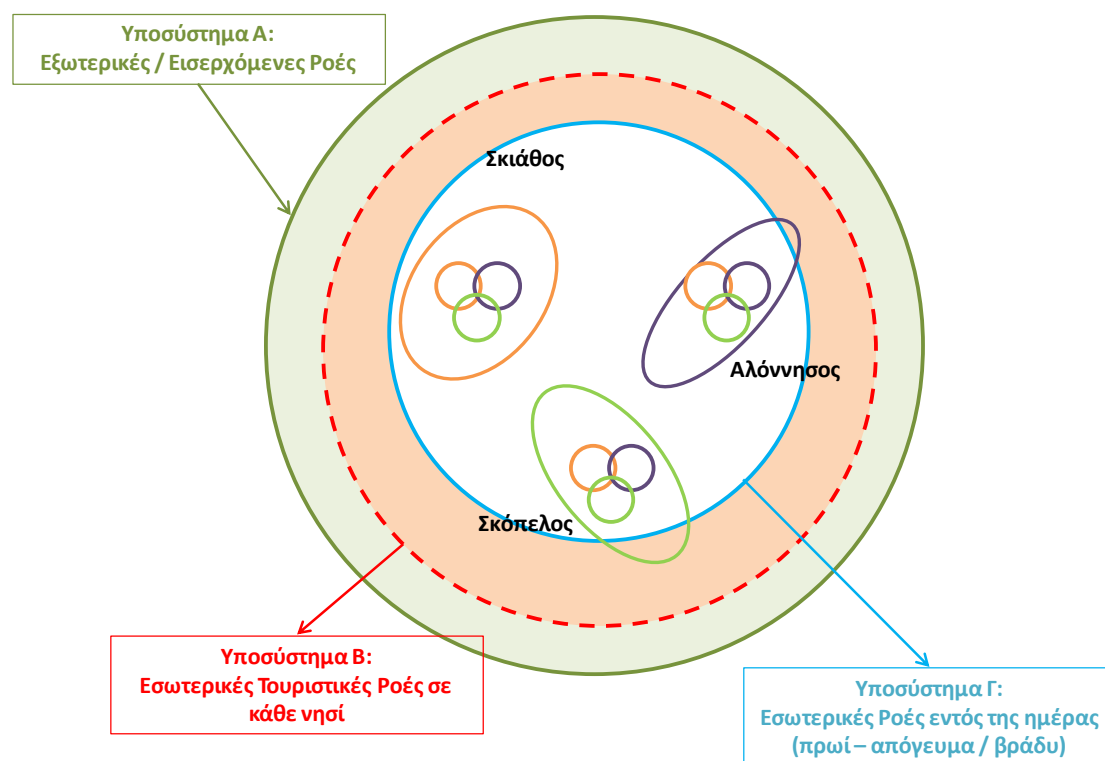
Οι σύγχρονες προσεγγίσεις περιλαμβάνουν συνδυασμό των συστημάτων προσέλκυσης και διαχείρισης των ροών επισκεψιμότητας, με τάσεις «έξυπνων» μεθόδων πρόβλεψης των ροών, καθοδήγησης μέσω εξατομίκευσης των και πρόβλεψης των προτιμήσεων των επισκεπτών (τα τελευταία χρόνια ακόμα και πριν την άφιξή τους στον προορισμό), αξιοποίησης των μέσων κοινωνικής δικτύωσης και ανάδειξης της προσωπικής βιωματικής εμπειρίας.

Η πρόβλεψη, ο σχεδιασμός και η διασφάλιση της ασφαλούς και ορθολογικής προσέλευσης των ροών επισκεπτών συνδέεται με την ίδια τη διαχείριση των ροών τους σε συγκεκριμένο

χώρο και χρόνο (**visitor Monitoring**), την επιτόπου παροχή θετικών βιωματικών εμπειριών (**Visitor Management**) και την αξιοποίηση της για την προβολή του τουριστικού προορισμού (Visitor Marketing).

Η «**συστημική**» κωδικοποίηση και κατάταξη των Τουριστικών Ροών στο πλαίσιο της ΟΧΕ λαμβάνει το ακόλουθο μεθοδολογικό περιεχόμενο (**Σχήμα 6**):

Σχήμα 6: Συστημική Αποτύπωση και Κατάταξη των Ροών Επισκεψιμότητας στις Σποράδες



Η εκτίμηση και ανάλυση των ροών επισκεψιμότητας στις Σποράδες ανά «Υποσύστημα» Α, Β, Γ, λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα ανάλυσης των προηγούμενων κεφαλαίων έχει ως εξής:

- **Υποσύστημα Α**

«Εξωτερικές» / Εισερχόμενες Τουριστικές Ροές προς και από τα νησιά των Σποράδων, μεμονωμένα και συνολικά:

Πρόκειται για ροές επισκεπτών που πρωτογενώς αφικνούνται στις κύριες πύλες εισόδου (Λιμάνια Ακτοπλοΐας, Αεροδρόμιο Σκιάθου, Αεροδρόμιο Αγχιάλου) και οι οποίες θα πρέπει να μετακινηθούν είτε προς τους επιμέρους προορισμούς διαμονής στο κάθε νησί, είτε προς επιλεγμένους «οικισμούς» (**Υποσύστημα Ροών Επισκεψιμότητας Α**).

Οι «ροές» αυτές διακρίνονται σε «ειδικές κατηγορίες», είτε ανάλογα με τον χρόνο παραμονής τους, είτε με ειδικά χαρακτηριστικά τους, είτε συνδυασμούς αυτών.

- **Υποσύστημα Β**

«Εσωτερικές» Τουριστικές Ροές, αφενός μέσα σε κάθε νησί των Σποράδων (**Υποσυστήματα Ροών Επισκεψιμότητας B1, B2, B3**) και, αφετέρου, συνολικά στις Σποράδες, λαμβανομένων υπόψη των εσωτερικών / ενδιάμεσων ροών (**Υποσύστημα Ροών Επισκεψιμότητας Β**).

Το Σύστημα Β και κυρίως τα Υποσυστήματα Β1 και Β2 κατηγοριοποιούνται στην συμπεριφορά των επισκεπτών κατά τις πρωινές ώρες (υφιστάμενες και νέες περιοχές επισκεψιμότητας, ή στον «ζωτικό χώρο» του τουριστικού και πολιτιστικού προορισμού) και κατά τις απογευματινές / βραδινές ώρες, όπου οι επισκέπτες «καταναλώνουν» διαφορετικά προϊόντα του προορισμού, με έμφαση στη διάκριση της επισκεψιμότητας μουσείων ή άλλων τοπόσημων, στην άντληση βιωματικών εμπειριών και στην παρακολούθηση / συμμετοχή σε εκδηλώσεις.

Η διάκριση αυτή «δημιουργεί» ένα νέο υποσύστημα ροών, η ένταση του οποίου διαμορφώνει την στοχοθέτηση της ΟΧΕ σε σχέση με τον εμπλουτισμό του «τυπικού» τουριστικού προϊόντος με πολιτιστικές, αθλητικές, δημιουργικές και βιωματικές δραστηριότητες, ο συνδυασμός των οποίων «παράγει» ένα διακριτό προϊόν πολλαπλής αναψυχής με εξατομικευμένες επιλογές.

Κρίσιμο χαρακτηριστικό (και ζητούμενο) αυτής της κατηγορίας είναι ο ακριβής προσδιορισμός (πρόβλεψη και διαχείριση) των «γενικών» και των «ειδικών» ροών που αποτυπώνονται αντίστοιχα από την επισκεψιμότητα των ήδη διαμενόντων στο νησί και από τις ροές θαλασσίων εκδρομών και, μελλοντικά, των ροών επισκεψιμότητας μέσω κρουαζιερόπλοιων.

- **Υποσύστημα Γ**

Οι «Εσωτερικές» ροές επισκεψιμότητας, κατά βάση αναψυχής και πολιτισμού, στην παρούσα φάση, μέσα στο κάθε νησί και, κυρίως μελλοντικά, όταν θα υπάρξει η δυνατότητα ευχερούς μετακίνησης από νησί σε νησί των Σποράδων, κατά τις απογευματινές / βραδινές ώρες (υφιστάμενες και νέες περιοχές επισκεψιμότητας, ή στον «ζωτικό χώρο» του τουριστικού και ενιαίου» πολιτιστικού προορισμού δημιουργεί το **Υποσύστημα Ροών Επισκεψιμότητας Γ**.

Κρίσιμο χαρακτηριστικό (και ζητούμενο) αυτής της κατηγορίας είναι η μέθοδος «μετατροπής» των ροών αυτών από δραστηριότητες «τουρισμού / αναψυχής» σε δραστηριότητες «αναψυχής / πολιτισμού», με έμφαση πολιτιστικές εκδηλώσεις και άλλες δημιουργικές δραστηριότητες, καθώς και στη διεύρυνση αυτών, ώστε να στηριχθεί άμεσα το «νέο» συγκροτημένο πολιτιστικό προϊόν του προορισμού «Σποράδες» συνολικά και, έμμεσα, η τοπική και η περιφερειακή οικονομία («κινητήρας» και πρότυπο ανάπτυξης της Θεσσαλίας).

Η ανάπτυξη εναλλακτικών «πόλων» επισκεψιμότητας, η δημιουργία κινήτρων, η ανάπτυξη δράσεων και δραστηριοτήτων πολιτιστικής και δημιουργικής οικονομίας αντανακλά στην αναδιάταξη της επισκεψιμότητας αυτών των **«ειδικών ροών»**.

Αν και οι «ομάδες» επισκεπτών δεν διαφοροποιούνται ανάμεσα στα Υποσυστήματα, η «μεταχείρισή» τους ανά Υποσύστημα διαφέρει, με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους (ιδιότητες). Η διαφοροποίηση αυτή εντάσσεται στην πρόβλεψη, στον σχεδιασμό των ροών, στη διασφάλιση της άνετης και ασφαλούς προσέλευσης των ροών επισκεπτών και συνδέεται με την ίδια τη διαχείριση των ροών επισκεπτών σε συγκεκριμένο χώρο και χρόνο (**Sporades Visitor Monitoring**).

Η σταθερή αύξηση εισερχόμενου τουρισμού συνδέεται με τη δημιουργία φαινομένων κορεσμού ιδιαίτερα στις πύλες εισόδου (Αεροδρόμιο, Λιμάνι, Μαρίνα), κυρίως στη Σκιάθο, στις οδικές εισόδους στους οικισμούς των νησιών (Παραλία και buffer zone), με δυσμενείς επιπτώσεις στο κυκλοφοριακό και στην ποιότητα ζωής των κατοίκων και των επισκεπτών.

Για την αποτίμηση των ροών επισκεψιμότητας κατά Υποσύστημα, είναι αναγκαία η χρονική κατανομή των ροών κατά Υποσύστημα Μεταφοράς.

Στην περίπτωση των εισερχόμενων ροών μέσω ακτοπλοΐας και, με βάση τα αναλυτικά στοιχεία των αποβιβασθέντων και των επιβιβασθέντων στα λιμάνια των Βόρειων Σποράδων (Αλόνησος, Σκιάθος, Σκόπελος) προκύπτει ότι κατά μέσο όρο από το σύνολο των επισκεπτών που κινούνται στα νησιά αυτά μέσω της ακτοπλοΐας το 55% καταλήγει στη Σκιάθο, το 27% στη Σκόπελο και το 17% στην Αλόνησο.

Στο νησιώτικό σύμπλεγμα των Βόρειων Σποράδων, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. δεν υπάρχουν σημαντικοί Αρχαιολογικοί Χώροι ή Μουσεία.

Όσον αφορά στα κρουαζιερόπλοια, οι επιβάτες που αποβιβάστηκαν από αυτά κατά τη διάρκεια των ετών 2014, 2015, 2016 είναι ελάχιστοι (λιγότεροι από 10 ανά έτος), προέρχονται από ναυλωμένα σκάφη και δεν κρίνεται αναγκαίο να καταγραφούν. Πάντως, εκτιμάται ότι το πλήθος επισκεψιμότητας είναι υποεκτιμημένο. Δεν καταγράφονται επίσης στατιστικά ροές από ημερόπλοια. (Δείτε τον Παρακάτω Πίνακα 30 & τον Πίνακα 31)

Πίνακας 30: Ροές Επισκεψιμότητας ανά τρίμηνο στις Βόρειες Σποράδες

	1ο ΤΡΙΜΗΝΟ		2ο ΤΡΙΜΗΝΟ	
	Αεροπορική Κίνηση	Ακτοπλοϊκή Κίνηση	Αεροπορική Κίνηση	Ακτοπλοϊκή Κίνηση
2014	1.406	34.900	84.460	126.898
2015	1.463	32.302	91.991	137.249
2016	1716	35.226	97.476	136.877
2017	2.570	38.936	109.086	147.484
	3ο ΤΡΙΜΗΝΟ		4ο ΤΡΙΜΗΝΟ	
	Αεροπορική Κίνηση	Ακτοπλοϊκή Κίνηση	Αεροπορική Κίνηση	Ακτοπλοϊκή Κίνηση
2014	224.301	423.855	5.230	45.170
2015	254.562	395.095	5.067	42.862
2016	287.708	477.740	8.101	37.882
2017	286.549	522.133	10.113	49.471

*Η αεροπορική και η ακτοπλοϊκή κίνηση αφορά αφίξεις και αναχωρήσεις

**Η αεροπορική κίνηση αφορά το Αεροδρόμιο της Σκιάθου

Πίνακας 31: Διακινηθέντες επιβάτες ακτοπλοϊκής γραμμής Βόλου-Βορείων Σποράδων-Κύμης κατά 3μηνο

	2014	2015	2016	2017
1° Τρίμηνο	54.591	50.865	55.402	55.579
2° Τρίμηνο	153.791	154.811	157.175	165.536
3° Τρίμηνο	483.636	446.238	527.537	546.558
4° Τρίμηνο	64.599	62.794	55.705	65.968
ΣΥΝΟΛΑ	756.617	714.708	795.819	833.641

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2018, Επεξεργασία από την Ομάδα Μελέτης

Πίνακας 32: Ποσοστιαία Κατανομή Ροών Επισκεψιμότητας Ακτοπλοΐας και Αεροπορικών Μεταφορών στις Σποράδες 2014-2017

	1° 3μηνο	2° 3μηνο	3° 3μηνο	4° 3μηνο	Σύνολα Έτους
2014	3,8%	22,3%	68,5%	5,3%	100%
2015	3,5%	23,9%	67,6%	5,0%	100%
2016	3,4%	21,6%	70,7%	4,2%	100%
2017	3,6%	22,0%	69,3%	5,1%	100%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2018, Επεξεργασία από την Ομάδα Μελέτης

Όπως προκύπτει από τον παραπάνω **Πίνακα 32**, οι ροές επισκεψιμότητας στις Σποράδες κατά το 3ο 3μηνο του έτους διατηρούνται σταθερές γύρω στο 70%, ενώ στο 2ο 3μηνο του έτους κυμαίνονται στο 22%-24%. Ένα ποσοστό της τάξης του 10% καλύπτει τα υπόλοιπα 3μηνα, στα οποία η ακτοπλοΐα διαμορφώνει το 86% των συγκεκριμένων ροών.

Πίνακας 33: Αφίξεις σε καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου

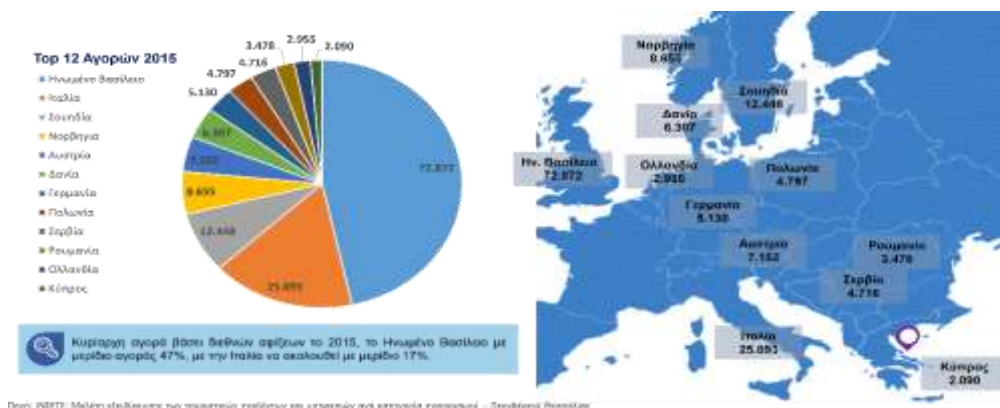
ΕΤΟΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ / ΔΗΜΟΣ	Αφίξεις Ημεδαπών	Αφίξεις Αλλοδαπών	Αφίξεις Σύνολο
2014	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	36.507	74.157	110.664
	ΔΗΜΟΣ ΣΚΙΑΘΟΥ	19.784	55.924	75.708
	ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	3.921	5.953	9.874
	ΔΗΜΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	12.802	12.280	25.082
2015	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	28.557	78.170	106.727
	ΔΗΜΟΣ ΣΚΙΑΘΟΥ	15.635	59.265	74.900
	ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	3.590	5.813	9.403
	ΔΗΜΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	9.332	13.092	22.424
2016	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	36.818	77.376	114.194
	ΔΗΜΟΣ ΣΚΙΑΘΟΥ	20.128	58.821	78.949
	ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	4.744	5.288	10.032
	ΔΗΜΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	11.946	13.267	25.213
2017	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	34.298	90.038	124.336
	ΔΗΜΟΣ ΣΚΙΑΘΟΥ	18.416	68.084	86.500
	ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	4.107	6.737	10.844
	ΔΗΜΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	11.775	15.217	26.992

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2018, Επεξεργασία από την Ομάδα Μελέτης

Σύμφωνα με το **Σχήμα 7** που ακολουθεί, Το 72,2% των διεθνών αφίξεων στο Αεροδρόμιο της Σκιάθου προέρχεται από δύο αγορές: το Ηνωμένο Βασίλειο (47%), την Ιταλία (17%) και τη

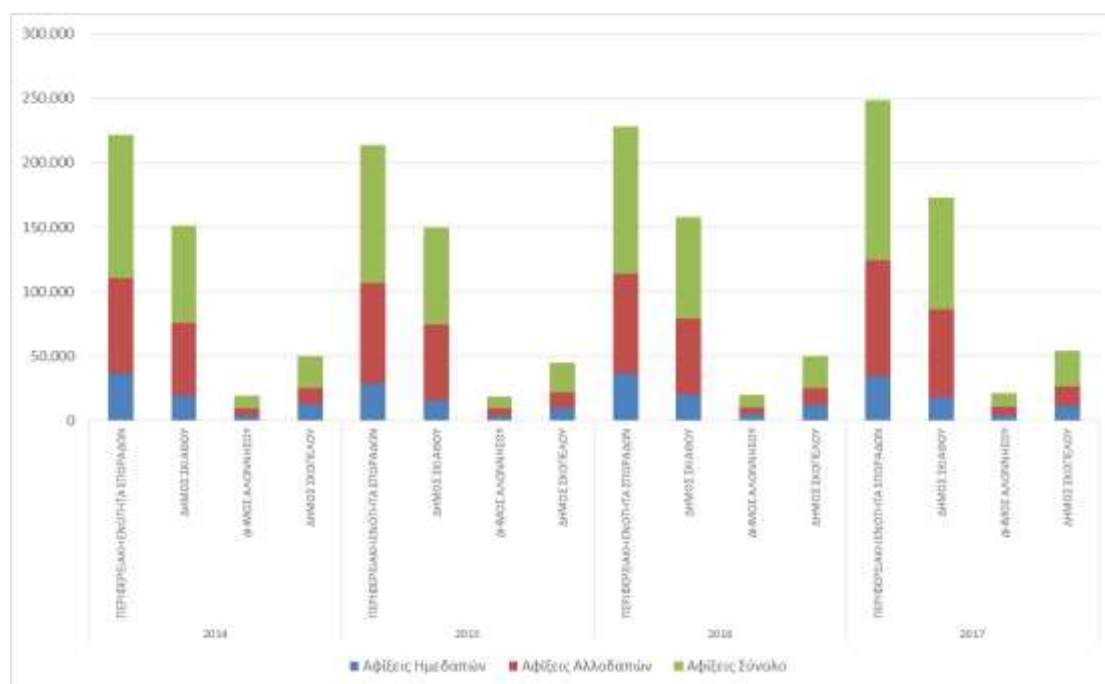
Σουηδία (8,2%). Οι προερχόμενοι από την Ιταλία στις Σποράδες εκτιμάται ότι είναι πολύ περισσότεροι, καθώς σημαντικές ροές έρχονται οδικώς με δικό τους αυτοκίνητο. Σημαντικές επίσης είναι οι ροές από τις χώρες της Σκανδιναβίας (18%), ενώ πολλές δυνατότητες εμφανίζουν οι αγορές της Κεντρικής Ευρώπης (Γερμανία, Αυστρία, Ολλανδία).

Σχήμα 7: Κατανομή των Αγορών Εισερχόμενου Τουρισμού στις Σποράδες, 2015



Πηγή: INSTAT

Διάγραμμα 5: Αφίξεις σε Ξενοδοχεία στο Νησιωτικό Σύμπλεγμα των Σποράδων



Πίνακας 34: Διανυκτερεύσεις στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ)

ΕΤΟΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ / ΔΗΜΟΣ	Διανυκτερεύσεις ημεδαπών	Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών	Διανυκτερεύσεις Σύνολο
2014	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	143.919	546.182	690.101
	ΔΗΜΟΣ ΣΚΙΑΘΟΥ	79.074	426.334	505.408
	ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	14.646	39.639	54.285
	ΔΗΜΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	50.199	80.209	130.408
2015	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	112.063	562.435	674.498
	ΔΗΜΟΣ ΣΚΙΑΘΟΥ	62.023	440.066	502.089
	ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	12.721	38.556	51.277
	ΔΗΜΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	37.319	83.813	121.132
2016	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	137.051	559.778	696.829
	ΔΗΜΟΣ ΣΚΙΑΘΟΥ	73.864	439.232	513.096
	ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	15.983	35.023	51.006
	ΔΗΜΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	47.204	85.523	132.727
2017	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	131.624	579.725	711.349
	ΔΗΜΟΣ ΣΚΙΑΘΟΥ	71.152	442.376	513.528
	ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	13.828	41.768	55.596
	ΔΗΜΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	46.644	95.581	142.225

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2018, Επεξεργασία από την Ομάδα Μελέτης

Πίνακας 35: Πληρότητα κλινών στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ)

ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ ΚΛΙΝΩΝ	2014	2015	2016	2017
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	47,4%	44,7%	45,6%	45,9%
ΔΗΜΟΣ ΣΚΙΑΘΟΥ	51,6%	49,2%	49,6%	49,2%
ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	36,0%	33,4%	32,9%	34,5%
ΔΗΜΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	40,0%	36,3%	39,2%	41,4%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2018, Επεξεργασία από την Ομάδα Μελέτης

Πίνακας 36: Ετήσια αεροπορική κίνηση επιβατών στον Αερολιμένα Σκιάθου

ΕΤΟΣ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ			ΣΥΝ. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ		
	Α/ΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		Α/ΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	
	Αφ-Αν	Αφίξ.	Αναχ.	Αφ-Αν	Αφίξ.	Αναχ.
2014	758	15.575	16.522	2.236	141.609	141.691
2015	778	16.048	18.512	2.512	159.492	159.031

2016	1.102	20.768	23.406	2.728	175.866	174.961
2017	1.156	21.220	21.897	2.747	182.459	182.742

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2018, Επεξεργασία από την Ομάδα Μελέτης

Πίνακας 37: Πληθυσμός Περιφερειακής Ενότητας Σποράδων και Νήσων αυτής

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ (De Facto, Αναθ. 2014)
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	14.464
ΔΗΜΟΣ ΣΚΙΑΘΟΥ	6.619
ΔΗΜΟΣ ΑΛΟΝΝΗΣΟΥ	2.804
ΔΗΜΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	5.041

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ 2014, Επεξεργασία από την Ομάδα Μελέτης

Οι εσωτερικές ροές σε κάθε νησί, υποστηρίζονται από τοπικά μέσα μεταφοράς (ταξί, λεωφορεία, ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα, μισθωμένα οχήματα 6-9 ατόμων και VIP, τουριστικά λεωφορεία). Στο σύνολο του νησιωτικού συμπλέγματος καταγράφονται περίπου 2.200-2.400 ενοικιαζόμενα οχήματα, με την ακόλουθη ενδεικτική κατανομή ανά νησί:

- Σκιάθος $\approx$ 1000-1200 αυτοκίνητα
- Σκόπελος $\approx$ 1000 αυτοκίνητα
- Αλόνησος $\approx$ 200 αυτοκίνητα

Δεν ήταν δυνατή η καταγραφή των λοιπών μέσω μεταφοράς και των «προτιμήσεων» των επισκεπτών, ώστε να κωδικοποιηθούν οι «εσωτερικές ροές». Σε κάθε περίπτωση, τα στοιχεία αυτά θα συλλέγονται με τη μορφή «crowdsourcing» και μέσω δικτύου αισθητήρων, από την πλατφόρμα συνολικής διαχείρισης του τουριστικού προϊόντος των Σποράδων που θα προταθεί.

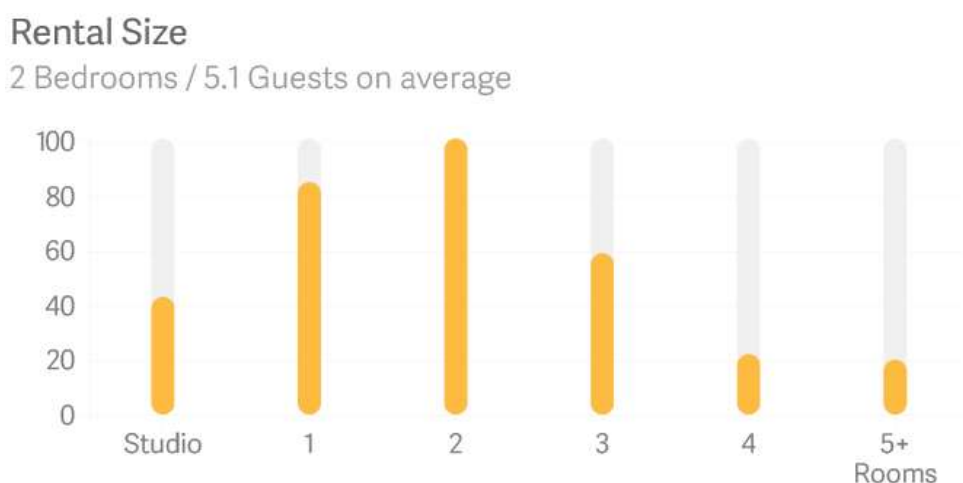
Στις «συντεταγμένες» ροές διαμονής στα νησιά των Σποράδων θα πρέπει να προστεθούν **πρόσθετες ροές μέσω AIRBnB** και άλλων αντίστοιχων μοντέλων διαμοιρασμένης οικονομίας, οι οποίες κατ'αρχήν δεν «συλλαμβάνονται» στατιστικά, δεν αποτιμώνται, αναμένεται να αυξάνονται συνεχώς, οπότε θα πρέπει να ενσωματωθούν στο σύστημα των ροών επισκεψιμότητας των Σποράδων.

Ειδικότερα, καταγράφονται στην περιοχή παρέμβασης συνολικά 1.263 καταλύματα AIRBnB, εκ των οποίων τα 428 είναι στη Σκιάθο, τα 610 στην Σκόπελο και τα 225 στην Αλόνησο. Στην Σκιάθο η μέση διανυκτέρευση αφορά 5,1 άτομα, ενώ στην Σκόπελο και στην Αλόνησο (που γενικά, εμφανίζουν την ίδια συμπεριφορά), η μέση διανυκτέρευση αφορά 4,4 άτομα.

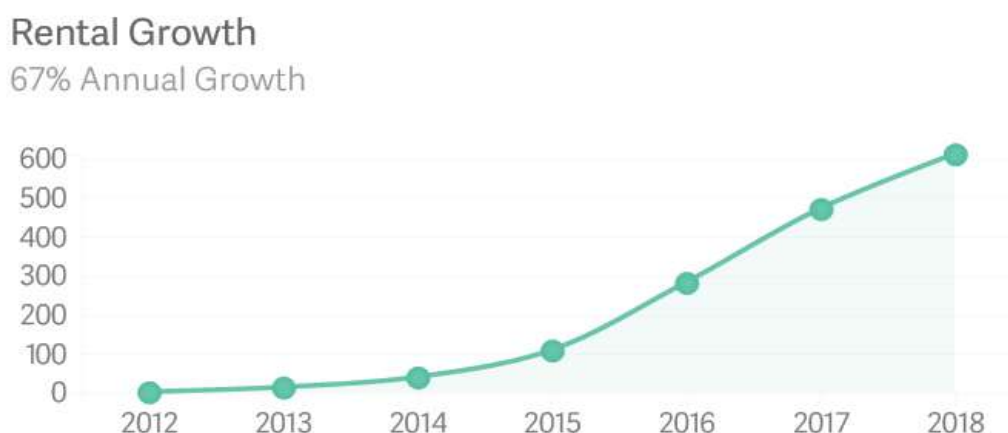
Τα καταλύματα αυτά παρουσιάζουν μέση πληρότητα της τάξης του 58%-67%, δέχονται δε επισκέπτες και εκτός της τυπικής τουριστικής περιόδου (από Μάρτιο μέχρι και Νοέμβριο), γεγονός που παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

Ακολουθεί η παράθεση σχετικών διαγραμμάτων (**Διάγραμμα 16, 17 και 18**) για τις Νέου Τύπου «Ροές» και AIRBnB, την εξέλιξη της ζήτησης κατάλυσης μέσω AIRBnB και την τυπολογία της προσφοράς κατάλυσης μέσω AIRBnB στην Σκιάθο.

Διάγραμμα 6: Νέου Τύπου «Ροές» και AIRBnB στην Σκιάθο



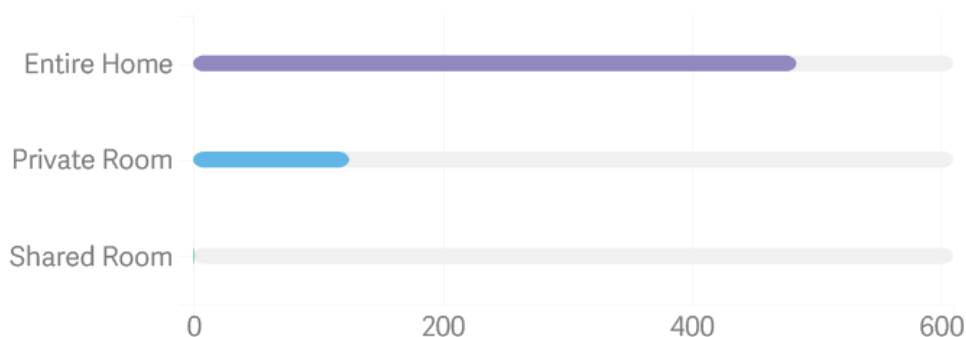
Διάγραμμα 7: Η Εξέλιξη της ζήτησης κατάλυσης μέσω AIRBnB στην Σκιάθο



Διάγραμμα 8: Τυπολογία της Προσφοράς κατάλυσης μέσω AIRBnB στην Σκιάθο

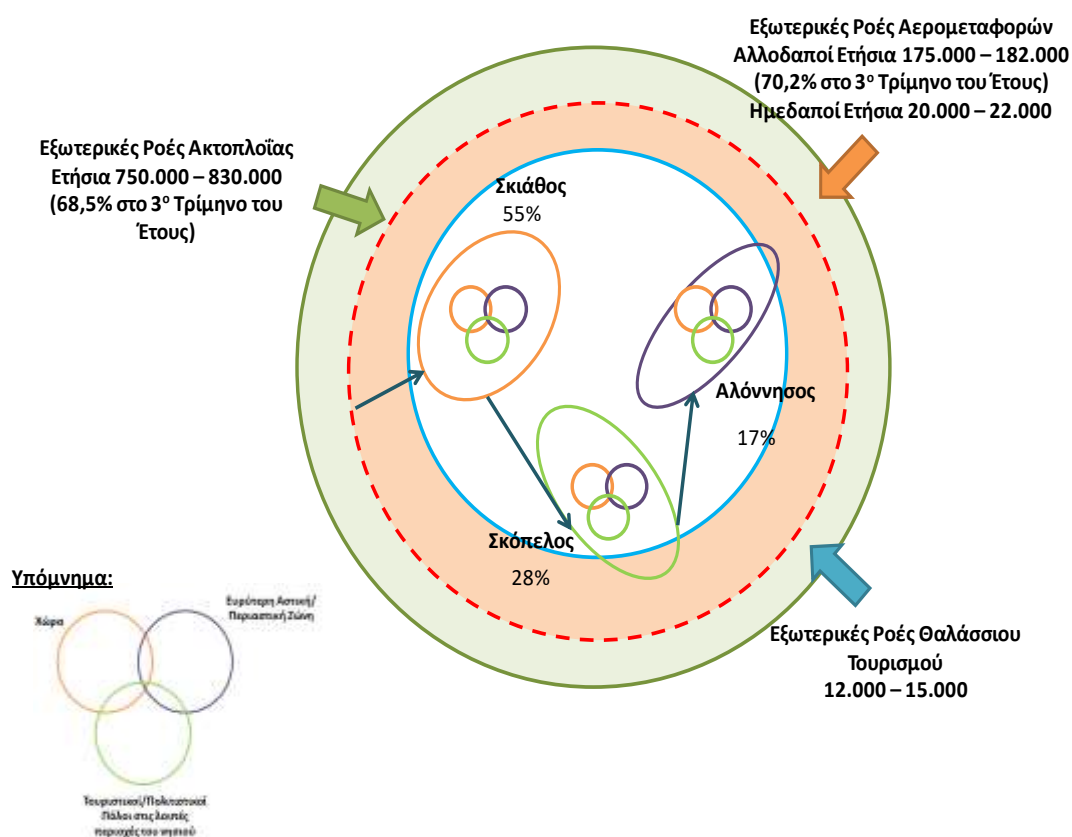
Rental Type

79% Entire Home rentals



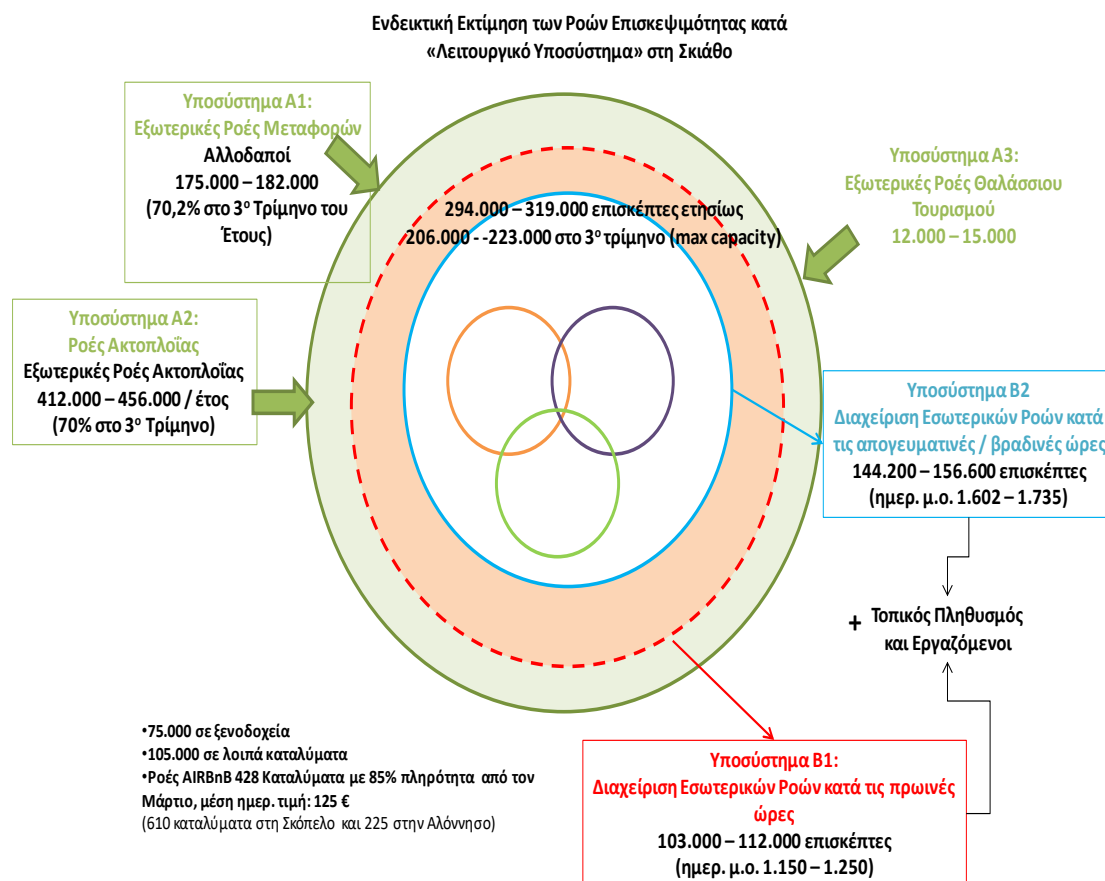
Η με βάση την ανωτέρω κατάταξη, εκτίμηση των ροών επισκεψιμότητας στις Σποράδες κατά «Υποσύστημα» ροών επισκεψιμότητας, φαίνεται στο **Σχήμα 8** που ακολουθεί:

Σχήμα 8: Ποσοτικοποίηση των Ροών Επισκεψιμότητας στις Σποράδες κατά Υποσύστημα (Α,Β,Γ)



Οι ροές επισκεψιμότητας στη Σκιάθο (πιλοτική εκτίμηση), αποτιμώνται κατά Υποσύστημα στο **Σχήμα 9** που ακολουθεί:

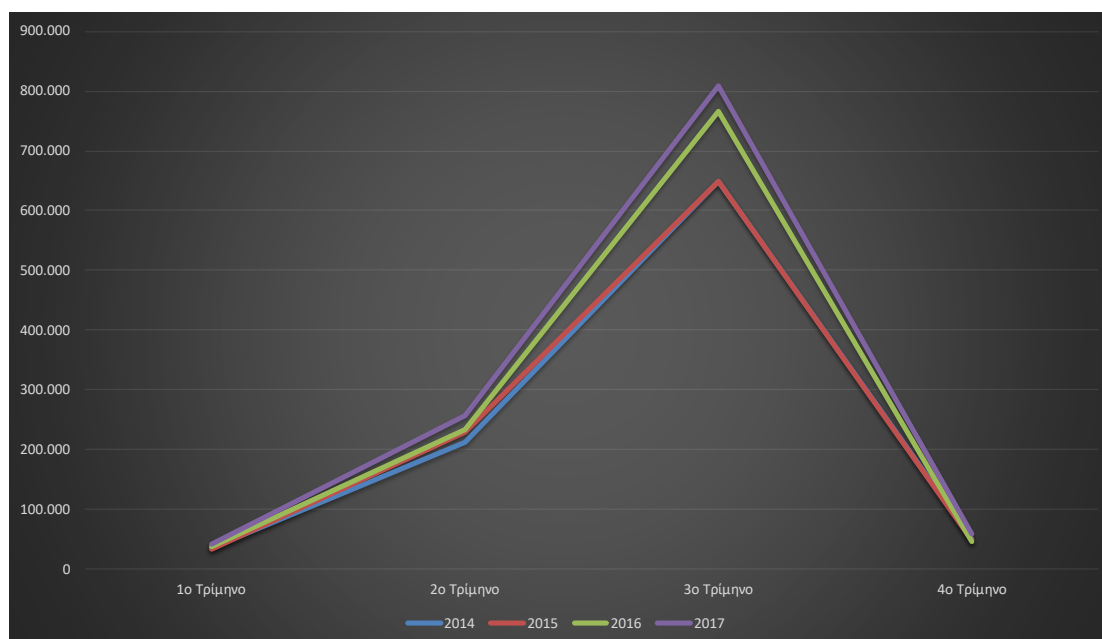
Σχήμα 9: Ποσοτικοποίηση των Ροών Επισκεψιμότητας στη Σκιάθο κατά Υποσύστημα (Α,Β,Γ) –Πιλοτική Εφαρμογή



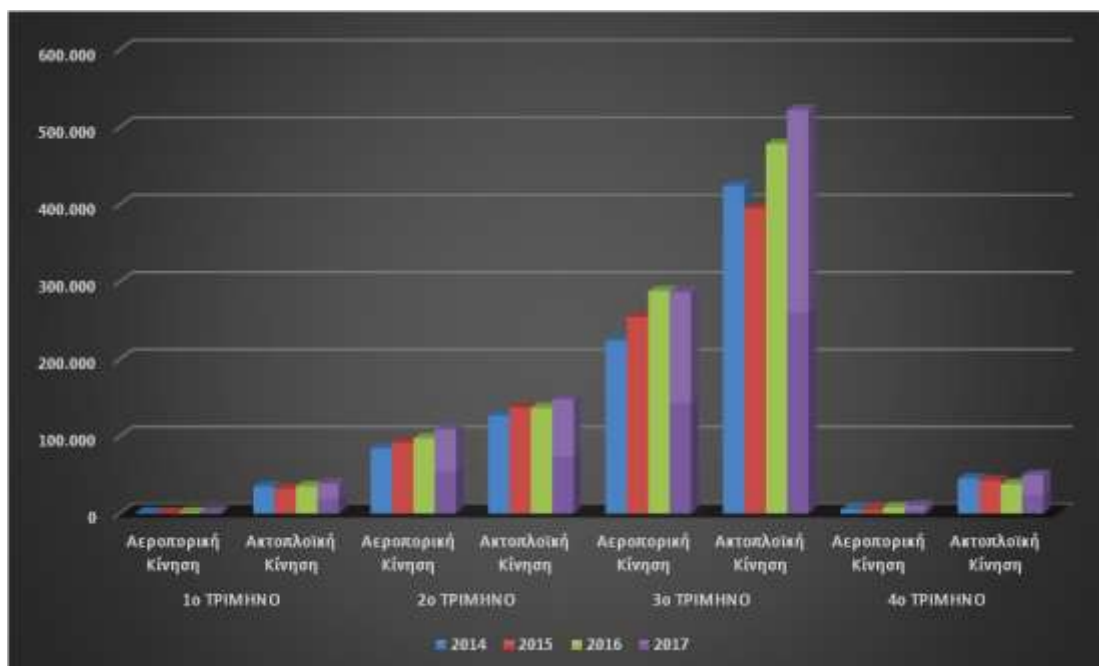
Παρακάτω:

- Στο **Διάγραμμα 9** φαίνεται η Max Δυναμικότητα του «συστήματος των Ροών Επισκεψιμότητας στην περιοχή παρέμβασης.
- Στο **Διάγραμμα** φαίνεται η Max Δυναμικότητα των Ροών Επισκεψιμότητας κατά Αεροπορική και Ακτοπλοϊκή κίνηση στην περιοχή παρέμβασης.
- Στο **Διάγραμμα 10** φαίνεται η Ποσόστωση της Max Δυναμικότητας των Ροών Επισκεψιμότητας κατά Αεροπορική και Ακτοπλοϊκή κίνηση στην περιοχή παρέμβασης.

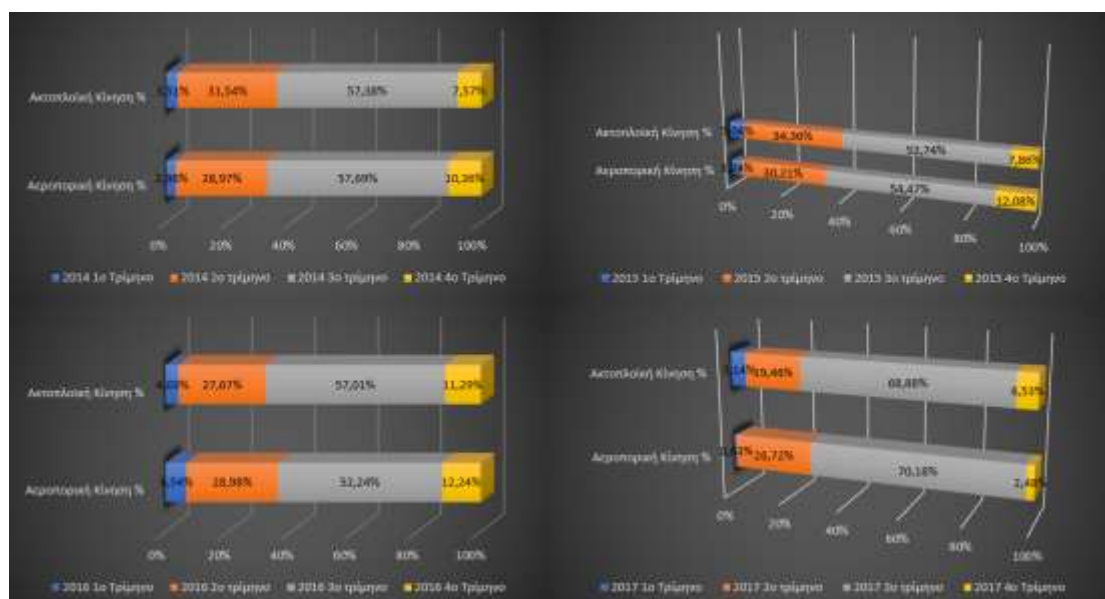
**Διάγραμμα 9: Κατανομή συνολικής κίνησης (ακτοπλοϊκής & αεροπορικής)
για τα Έτη 2014-2017 / Διακύμανση ανά τρίμηνο**



**Διάγραμμα 20: Κατανομή ανά τρίμηνο της αεροπορικής και ακτοπλοϊκής κίνησης στις
Σποράδες**



Διάγραμμα 10: Ποσοστιαία κατανομή ανά τρίμηνο της αεροπορικής και της ακτοπλοϊκής κίνησης



4. Ανάλυση των αναπτυξιακών αναγκών και του δυναμικού της περιοχής, συσχέτιση των τομέων στην περιοχή και με την υπόλοιπη Θεσσαλία (SWOT ανάλυση)

4.1. Συμπεράσματα της περιβαλλοντικής κατάστασης στα νησιά των Β. Σποράδων

Οι κυριότερες πιέσεις για τους περιβαλλοντικούς πόρους της περιοχής προέρχονται από την ανάπτυξη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, πέρα από τα όρια από τα οποία οι φυσικοί μηχανισμοί μπορούν να απορροφήσουν. Τα νησιά των Β. Σποράδων κατοικούνται από τα προϊστορικά χρόνια και δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι διαθέτουν ανέγγιχτο φυσικό περιβάλλον. Η ανθρώπινη παρουσία έχει συνδιαμορφώσει διαχρονικά τα φυσικά οικοσυστήματα των νησιών και σε πολλές περιπτώσεις έχει δημιουργήσει πρακτικές που έχουν βοηθήσει την ανάπτυξη του φυσικού τους πλούτου. Ωστόσο, τις τελευταίες δεκαετίες, παρατηρείται έντονη περιβαλλοντική υποβάθμιση, η οποία οφείλεται στον υπερμεγέθη ανταγωνισμό από μέρος του ανθρώπου για την χρήση φυσικών πόρων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα για τις Β. Σποράδες αποτελεί η μείωση του πληθυσμού της μεσογειακής φώκιας, η οποία οφείλεται κυρίως στον άνισο ανταγωνισμό μεταξύ φώκιας και ανθρώπου για την χρήση των ίδιων πόρων, όπως των ψαριών και των παράλιων.

Καθώς η ανάπτυξη του πρωτογενή και δευτερογενή τομέα είναι περιορισμένη, εκτιμάται ότι αντίστοιχα μειωμένες είναι και οι πιέσεις που προκαλούν στο περιβάλλον των Β. Σποράδων. Σε κάθε περίπτωση επιπτώσεις από δραστηριότητες των οικονομικών αυτών τομέων μπορούν να θεωρηθούν δευτερεύουσες και σημειακές, καθώς και οι καλλιέργειες περιορίζονται ως επί το πλείστον σε είδη με μειωμένες απαιτήσεις άρδευσης.

Σημαντικές πιέσεις ασκεί η τουριστική – παραθεριστική δραστηριότητα που αναπτύσσεται έντονα στην περιοχή. Κύριες πιέσεις από αυτή είναι:

- Η υψηλή κατανάλωση νερού, με ενδεχόμενη επίπτωση την μη αειφορική κατανάλωση, η οποία οδηγεί σε υποβάθμιση της ποιότητας των υδάτινων πόρων (υφαλμήρωση) ή στην εξάντλησή τους.
- Η παραγωγή υγρών και στερεών αποβλήτων, η οποία μπορεί μεν να αντιμετωπιστεί με την λειτουργία κατάλληλων υποδομών, ωστόσο η κατασκευή και λειτουργία

τέτοιων υποδομών έχει δυσανάλογο κόστος σε σχέση με τις ανάγκες του μόνιμου πληθυσμού, και ενέχει υψηλότερους κινδύνους ατυχημάτων – αστοχιών, καθώς οι εποχιακές διακυμάνσεις είναι ιδιαίτερα μεγάλες και επηρεάζουν τον τρόπο λειτουργίας των βιο-αντιδραστήρων. Επιπλέον, δεσμεύουν μεγάλες εκτάσεις από τις ούτως ή άλλως περιορισμένες εκτάσεις των νησιών.

- Η υποβάθμιση και η όχληση στην ευαίσθητη παράκτια ζώνη από ηχορύπανση, αισθητική ρύπανση, κλπ., άλλα και η όχληση των έμβιων οργανισμών για τους οποίους οι παράκτιες περιοχές αποτελούν βασικό χώρο διαβίωσης (μεσογειακή φώκια, ιχθυοπανίδα που χρησιμοποιεί τις παράκτιες αβαθείς περιοχές ως «νηπιαγωγείο», παρυδάτια αρπακτικά πουλιά, κ.ά.).
- Η παραγωγή και διασπορά στο φυσικό περιβάλλον υλικών και απορριμμάτων, που αυξάνουν την πιθανότητα εκδήλωσης πυρκαγιών κατά τους επικίνδυνους – άνυδρους θερινούς μήνες.

Σημαντική πίεση για τα οικοσυστήματα των μικρών νησιών και νησίδων αποτελεί επίσης η υπερβόσκηση. Η ελεύθερη βόσκηση κατσικιών αποτελεί συνήθη πρακτική στα μικρά και ακατοίκητα νησιά του Αιγαίου και συνιστά απειλή, στο βαθμό που η διαχείριση των πληθυσμών τους δεν είναι αειφορική. Τα κατσίκια ελλείψει θηρευτών ή άλλων απειλών πολλαπλασιάζονται σε υπερβολικούς αριθμούς, υπερβοσκώντας την νεαρή βλάστηση. Η υπερβόσκηση στερεί την δυναμική ανανέωσης των οικοσυστημάτων στα νησιά με αποτελέσματα την αύξηση του κινδύνου ερημοποίησης τους και την μείωση της ικανότητας υποστήριξης των πληθυσμών άλλων ειδών άγριας πανίδας.

4.2. Συμπεράσματα της τουριστικής προσφοράς και ζήτησης στα νησιά των Β. Σποράδων

Με βάση όσα προαναφέρθηκαν, το τουριστικό δυναμικό της περιοχής μελέτης χαρακτηρίζεται από συγκεκριμένη κατηγορία μορφών τουρισμού, αλλά με σχετική ποικιλομορφία των τουριστικών πόρων. Τα τρία νησιά έχουν σχετικά καλή κατανομή στο χώρο και σχετικά συμμετρική αξιοποίηση των τουριστικών πόρων και της τουριστικής ανάπτυξης, σε σχέση με τη φέρουσα ικανότητα που διαθέτουν. Γενικότερα τα βασικά χαρακτηριστικά του τουριστικού προϊόντος της περιοχής εστιάζουν στα εξής:

- Ανάπτυξη κυρίως του θερινού – θαλάσσιου τουρισμού, με αποτέλεσμα και την εποχικότητα.

- Αξιόλογο φυσικό περιβάλλον με προστατευόμενες περιοχές.
- Πλούσια ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά.
- Εξαιρετικά φυσικά και οικιστικά τοπία και παραδοσιακούς οικισμούς με πλούσια πολιτιστική και αρχιτεκτονική κληρονομιά.
- Πλούσια θρησκευτική παράδοση και κληρονομιά.

Ο τουριστικός τομέας είναι αναμφισβήτητα ο πυρήνας του οικονομικού συστήματος των Θεσσαλικών νησιωτικών περιοχών. Ωστόσο, το γεγονός ότι η τουριστική δραστηριότητα εκδηλώνεται και στα τρία νησιά με την μορφή του μαζικού, θερινού – παραθεριστικού τουρισμού, έχει ως αποτέλεσμα:

- εποχικότητα της τουριστικής κίνησης κατά την περίοδο του καλοκαιριού με peak τον Αύγουστο, και σχεδόν μηδενική κίνηση κατά τον χειμώνα
- μεταφορά όλης της «έντασης» της τουριστικής δραστηριότητας στην παράκτια ζώνη
- υψηλή κατανάλωση περιβαλλοντικών πόρων (κυρίως νερό, παραλίες).

Από αυτή την άποψη, η προστιθέμενη αξία του τουριστικού τομέα χαρακτηρίζεται από στασιμότητα και τίθενται ζητήματα ως προς τη διάρκεια (αιιφορία) των δραστηριοτήτων του. Η προσφορά ενός διαφοροποιημένου τύπου τουρισμού, τόσο στο σύνολο του νησιώτικου συμπλέγματος, όσο και του καθενός από τα τρία νησιά κρίνεται απαραίτητη. Παράλληλα, τα νησιά αντιμετωπίζουν τα βασικά προβλήματα που συνεπάγεται η νησιωτικότητά τους: προβλήματα προσπελασιμότητας, ειδικά κατά τους μήνες με μειωμένη τουριστική κίνηση (π.χ. από Οκτώβριο μέχρι Απρίλιο), πολύ περιορισμένες δυνατότητες ανάπτυξης της μεταποίησης και της γεωργίας καθώς και προβλήματα στην αλιεία που συνδέονται με τη μείωση των αλιευμάτων, την έλλειψη σύγχρονων μέσων αλιείας, αλλά και τη γήρανση του πληθυσμού των αλιέων.

4.3. Σύνθεση Συμπερασμάτων – Ανάλυση SWOT και Χάραξη «Πλαισίου Στρατηγικής»

Κύρια στρατηγική κατεύθυνση για τις νησιωτικές περιοχές της Θεσσαλίας αποτελεί η βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη και η αύξηση της ανταγωνιστικότητας, στους «κλάδους αιχμής» (πρωτογενής, τουρισμός, συνοδευτικές υπηρεσίες, δημιουργική οικονομία).

Ο έννοια της «βιωσιμότητας» υιοθετείται διττά σε όρους στρατηγικής στόχευσης, τόσο με αναφορά στην προστασία του περιβάλλοντος, όσο και με την σημασία της βιωσιμότητας των οικονομικών του αποδόσεων προς την τοπική κοινωνία.

Από την άλλη πλευρά, η έννοια της «τουριστικής ανάπτυξης» δεν αναφέρεται μόνο στη «δυναμική» της περιοχής, καθώς οι Β. Σποράδες είναι ήδη ένας ανεπτυγμένος – ώριμος τουριστικός προορισμός, άλλα στην απαίτηση μιας ποιοτικής και λειτουργικής αναβάθμισης, που θα κινήσει και θα διατηρήσει τις Β. Σποράδες στην αιχμή της ανταγωνιστικότητας των τουριστικών προορισμών της Μεσογείου, τόσο σε όρους φυσικήςμορφιάς και μοναδικότητας του αστικού χώρου, όσο και σε όρους υπηρεσιών, δραστηριοτήτων και βιωματικής εμπειρίας.

Τα μειονεκτήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν και οι ευκαιρίες που πρέπει να αξιοποιηθούν για την επίτευξη μιας «συνολικής βιωσιμότητας» στις Σποράδες περιλαμβάνουν:

- Βελτίωση της προσπελασιμότητας μέσω της δημιουργίας και αναβάθμισης των υποδομών και των μεταφορικών δικτύων, ώστε η περιοχή παρέμβασης να αποκτήσει μία «καθολική προσβασιμότητα», άρα να γίνει πιο φιλική, να διευρύνει τις επιλογές δραστηριοτήτων και αναψυχής και να βελτιώσει τις δυνατότητες βιωματικών εμπειριών.
- Ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού. Οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται είναι «χαμηλών προσόντων». Ακόμα και σε αυτές, θα πρέπει να βελτιωθούν δεξιότητες και να προτεθούν νέες ειδικότητες και επαγγέλματα, όπως εκείνα της πολιτιστικής και δημιουργικής οικονομίας.
- Βελτίωση της Επιχειρηματικότητας, διασύνδεση του πρωτογενή τομέα και επιχειρηματικές ευκαιρίες και διεξόδους.
- Αειφορική διαχείριση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων.
- Ενίσχυση της ενδοπεριφερειακής οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.
- Αξιοποίηση του τουρισμού και του πολιτισμού με διασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξης.

- Προσέλκυση επενδύσεων, ιδίως εκείνων με περιβαλλοντική ευαισθησία (ενεργειακή αποδοτικότητα, κυκλική οικονομία, δημιουργική οικονομία, αγροδιατροφή, πολιτισμός κ.λπ.)

Η ανάλυση SWOT χρησιμοποιείται για την ενιαία και συγκριτική καταγραφή των παραμέτρων που διαμορφώνουν και τεκμηριώνουν το πλαίσιο της δυνητικής αναπτυξιακής στρατηγικής του νησιωτικού συμπλέγματος των Βορείων Σποράδων, με χρήση του «εργαλείου» της Ο.Χ.Ε.

Συγκεκριμένα, η ανάλυση **SWOT** διαρθρώνεται σε τέσσερα «τεταρτημόρια», ως εξής:

1. Δυνατά Σημεία (S): ανάλυση των θετικών αναπτυξιακών, κοινωνικών και επιχειρηματικών χαρακτηριστικών για το σύνολο του του νησιωτικού συμπλέγματος των Βορείων Σποράδων. Εξετάζονται επίσης ζητήματα ποιότητας ζωής, εξωστρεφείς, κυρίως, δραστηριότητες και λειτουργίες που χαρακτηρίζουν τα νησιά ως σύνολο και αναδεικνύουν κοινές μελλοντικές δυναμικές. Τα συγκεκριμένα «χαρακτηριστικά» λειτουργούν σε επόμενο επίπεδο υποστηρικτικά για την επίτευξη των στόχων που θα τεθούν.
2. Αδύνατα Σημεία (W): ανάλυση των αρνητικών αναπτυξιακών, κοινωνικών και επιχειρηματικών χαρακτηριστικών του νησιωτικού συμπλέγματος των Βορείων Σποράδων. Εξετάζονται ζητήματα προσβασιμότητας, ποιότητας ζωής, εισοδηματικών ανισοτήτων, αστικής και περιβαλλοντικής υποβάθμισης. Τα συγκεκριμένα «χαρακτηριστικά» λειτουργούν σε επόμενο επίπεδο αρνητικά / ανασχετικά για την επίτευξη των στόχων που θα τεθούν.
3. Ευκαιρίες (O): ανάλυση εξωτερικών συνθηκών που λειτουργούν υποστηρικτικά για την επίτευξη των στόχων που θα τεθούν.
4. Απειλές (T): ανάλυση εξωτερικών συνθηκών που λειτουργούν αρνητικά / ανασχετικά για την επίτευξη των στόχων που θα τεθούν.

Το αποτέλεσμα της ανάλυσης SWOT συνθέτει το πλαίσιο διαμόρφωσης του οράματος της Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης και πολλαπλής Αναζωογόνησης του νησιωτικού συμπλέγματος των Βορείων Σποράδων ως ενιαίο σύνολο, καθώς και της διαμόρφωσης των απαιτούμενων δια-δημοτικών τοπικών αστικών, επιχειρηματικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών πολιτικών που προσανατολίζονται στην κάλυψη των ενδογενών αναγκών, λαμβάνοντας υπόψη το υφιστάμενο εξωγενές δυναμικό (**alternative policy choices**).

Ειδικότερα, η σύγκριση των δύο πρώτων τεταρτημορίων (Δυνατά και Αδύνατα Σημεία), περιλαμβάνει τις εξελίξεις και τις τάσεις των αστικών και οικονομικών λειτουργιών του νησιωτικού συμπλέγματος των Βορείων Σποράδων και αναδεικνύει τον συνδυασμό πλεονεκτημάτων / μειονεκτημάτων από τον οποίο εκφράζονται συγκεκριμένες ανάγκες.

Η σύγκριση των δύο τελευταίων τεταρτημορίων (Ευκαιρίες και Απειλές) προκύπτει από την αξιολόγηση των εξωτερικών παραγόντων που διαμορφώνουν το ευρύτερο κοινωνικό και αναπτυξιακό περιβάλλον του νησιωτικού συμπλέγματος των Βορείων Σποράδων (ή διαμορφώνονται από την αλληλεπίδραση σημαντικών παραμέτρων του εξωτερικού περιβάλλοντος). Η αξιολόγηση του εξωτερικού περιβάλλοντος είναι κρίσιμη, δεδομένου ότι η εσωτερική αστική και περιβαλλοντική υποβάθμιση και η «διπλή» απομόνωση του νησιωτικού συμπλέγματος των Βορείων Σποράδων, αλλά και η υστέρηση της αναπτυξιακής της δυναμικής, αξιολογείται ως προς τις ιδιαίτερες συνθήκες και προκλήσεις του ευρύτερου εξωτερικού περιβάλλοντος, μέσα από την οποία εκφράζονται επίσης αντίστοιχες ανάγκες.

Πρακτικά, η διαδικασία παραγωγής τοπικής χωρικής αναπτυξιακής πολιτικής διενεργείται μέσω της κατάλληλης ομαδοποίησης των τεταρτημορίων της ανάλυσης SWOT.

Στα τεταρτημόρια δυνητικών συνδυασμών που απεικονίζονται στη συνέχεια (

Πίνακας 38), αναδεικνύονται εναλλακτικές αλλά ρεαλιστικές Στρατηγικές επιλογές, με βάση τον συνδυασμό των ενδογενών με τα εξωγενή χαρακτηριστικά, οι οποίες -σύμφωνα με τον χαρακτήρα τους- κατατάσσονται σε τέσσερις κατηγορίες:

Πίνακας 38: Η «παραγωγή» Στρατηγικής μέσω της Συσχέτισης των 4μορίων της SWOT με την «παραγωγή» Στρατηγικών Επιλογών για τη ΒΑΑ/OXE των Βορείων Σποράδων

	Ισχυρά Σημεία	Αδυναμίες
Ευκαιρίες	«Επιταχυντικές» Αναπτυξιακές Πολιτικές του νησιωτικού συμπλέγματος των Βορείων Σποράδων ως ενιαίου οικονομικού, κοινωνικού, πολιτιστικού, περιβαλλοντικού χώρου και τουριστικού προορισμού	«Διαρθρωτικές» Αναπτυξιακές Πολιτικές του νησιωτικού συμπλέγματος των Βορείων Σποράδων ως ενιαίου οικονομικού, κοινωνικού, πολιτιστικού, περιβαλλοντικού χώρου και τουριστικού προορισμού
Απειλές	«Σταθεροποιητικές» Χωρικές Πολιτικές του νησιωτικού συμπλέγματος των Βορείων Σποράδων ως ενιαίου οικονομικού, κοινωνικού, πολιτιστικού,	«Προληπτικές» Χωρικές Πολιτικές του νησιωτικού συμπλέγματος των Βορείων Σποράδων ως ενιαίου οικονομικού, κοινωνικού, πολιτιστικού, περιβαλλοντικού χώρου και τουριστικού προορισμού

	περιβαλλοντικού χώρου και τουριστικού προορισμού	
--	---	--

Η «**περιοχή παρέμβασης**» του ΟΣΣ/ΟΧΕ Βορείων Σποράδων αποτελεί την λεγόμενη «ζώνη της Ο.Χ.Ε.», η οποία προσδιορίζεται από τις **αλληλεξαρτήσεις** των τοπικών οικονομιών και κοινωνιών του Νησιωτικού Συμπλέγματος.

Οι **αλληλεξαρτήσεις** αυτές, όπως αναλύθηκε στις προηγούμενες Ενότητες, εκφράζονται πρακτικά με **ροές** ανθρώπων, **ροές** ειδών και αγαθών (εμπορευματικές και μη) και **ροές** ή ανταλλαγές παιδείας, πολιτισμού κ.λπ.

Η «**ένταση**» των ροών αυτών στον **χώρο** (ανάμεσα στα Νησιά και από και προς τα νησιά του συμπλέγματος προς τις βασικές πηγές προέλευσης αυτών των ροών) και τον **χρόνο** (στους μήνες του έτους) αναδεικνύει το ζωτικό χώρο, τις ελλείψεις, τις ανάγκες, αλλά και τις δυνατότητες παρεμβάσεων για την εφαρμογή μιας κοινής / ενιαίας αναπτυξιακής Στρατηγικής των Δήμων των Βορείων Σποράδων, καθώς και την προσέλκυση και αξιοποίηση των τουριστικών και πολιτιστικών ροών στους τρεις **Δήμους-Εταίρους** του **ΟΣΣ/ΟΧΕ Βορείων Σποράδων**.

Το **Ολοκληρωμένο Στρατηγικό Σχέδιο (ΟΣΣ)** και ο Επιχειρησιακός Σχεδιασμός, με τη μορφή «Σχεδίου Δράσης» και με αξιοποίηση του «εργαλείου» της **Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης (Ο.Χ.Ε.)** εφαρμόζονται σε συγκεκριμένη «περιοχή παρέμβασης» η οποία οριοθετείται από τους Δήμους Αλοννήσου, Σκιάθου και Σκοπέλου.

Ειδικότερα, οι δυνητικές επιλογές των κατευθύνσεων της περιφερειακής στρατηγικής κοινωνικής ενσωμάτωσης εξετάστηκαν σε τέσσερα Σενάρια, ως εξής:

- **Σενάριο 1 (Σ-1):** Επιταχυντικές Αναπτυξιακές Πολιτικές (accelerating/expansionary spatial development policies). Αποβλέπουν κυρίως στην εφαρμογή έντονου χαρακτήρα αναπτυξιακών παρεμβάσεων, σε συνδυασμό με τη δραστική αντιμετώπιση των φαινομένων αστικής, επιχειρηματικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής υποβάθμισης του νησιωτικού συμπλέγματος των Βορείων Σποράδων ως ενιαίου οικονομικού, κοινωνικού, πολιτιστικού, περιβαλλοντικού χώρου και τουριστικού προορισμού. Ο συνδυασμός αυτών των φαινομένων οδηγεί στην μείωση του επιπέδου της ποιότητας ζωής των κατοίκων, στην εμφάνιση

φαινομένων απομόνωσης και πληθυσμιακής απογύμνωσης. Εκεί όπου τα τελευταία φαινόμενα είναι αυξημένα, απαιτείται άμεση και στοχευμένη εφαρμογή παρεμβάσεων άρσης της απομόνωσης και της «διπλής» νησιωτικότητας με έναν συνδυασμό παρεμβάσεων αστικής και κοινωνικής αναζωογόνησης, υποδομών και λειτουργιών ενίσχυσης της διασυνδεσιμότητας των νησιών με την ενδοχώρα της Περιφέρειας Θεσσαλίας και προσέλκυσης νέων δραστηριοτήτων και ροών επισκεψιμότητας.

- **Σενάριο 2 (Σ-2):** Διαρθρωτικές Αναπτυξιακές Πολιτικές (structural development spatial policies). Αντιμετωπίζουν άμεσα τις ελλείψεις αστικών και πολιτιστικών υποδομών και λειτουργιών, σε συνδυασμό με διαλειτουργικές υποδομές μεταφορών, ώστε στοχευμένα και συνθετικά να εφαρμοσθούν παρεμβάσεις αντιμετώπισης της «διπλής νησιωτικότητας», διεύρυνσης της τουριστικής περιόδου και εμπλουτισμού του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος. Η αναδιάρθρωση του τοπικού επιχειρηματικού ιστού γίνεται επίσης στοχευμένα, μέσω κινήτρων και κλίματος, ικανών να προσελκύσουν νέες επιχειρήσεις, να «ανοίξουν» νέες αγορές και να κινητοποιήσουν νέες επενδύσεις.
- **Σενάριο 3 (Σ-3):** Σταθεροποιητικές Χωρικές Πολιτικές (stabilisation spatial policies). Πρόκειται για στοχευμένες πολιτικές που εξουδετερώνουν ή αντισταθμίζουν συγκεκριμένα αρνητικά φαινόμενα ή τάσεις υποβάθμισης, εμφάνισης αρνητικών φαινομένων και αντιμετώπισης συγκεκριμένων προβλημάτων σε τοπική μικρο-κλίμακα σε κάθε νησί. Οι πολιτικές αυτές μπορεί να εφαρμοσθούν επιλεκτικά σε συγκεκριμένη χωρική ενότητα της περιοχής παρέμβασης, όταν σε αυτήν αναδεικνύονται έντονα προβλήματα έλλειψης βασικών υποδομών ή ύπαρξης περιβαλλοντικών κινδύνων.
- **Σενάριο 4 (Σ-4):** Προληπτικές Χωρικές Πολιτικές (preventive/discretionary spatial policies). Πρόκειται για επιλεκτικές πολιτικές που προλαμβάνουν και αμβλύνουν αρνητικές επιδράσεις από έντονα φαινόμενα αστικής υποβάθμισης, ελλειμματικής πρόσβασης σε Δημοτικές και Δημόσιες Υπηρεσίες κ.λπ.

Σημειώνεται ότι ανάλογα με το περιεχόμενο της ανάλυσης SWOT, την πιθανή «εγγύτητα» (ή/και τις μεγάλες διαφορές) ανάμεσα στις «επιδόσεις» των 4μορίων, μπορούν από τα παραπάνω «διακριτά» να προκύψουν «υβριδικά» σενάρια.

Στο παρακάτω πίνακα ακολουθεί σχετική ανάλυση των «τεταρτημορίων» της SWOT:

Δυνάμεις	Αδυναμίες
• Μοναδικοί οικολογικοί πόροι, παρουσία σπάνιων και προστατευόμενων ειδών • Προγραμματισμός και λειτουργία υποδομών για την προστασία του περιβάλλοντος (ΧΥΤΑ, αποχετεύσεις, ΣΤΕΛ) • Ύπαρξη σημαντικών τουριστικών πόρων και ευρεία διαθεσιμότητα υποδομών • Σημαντικό φυσικό και πολιτιστικό απόθεμα και επάρκεια έμπειρων ανθρώπινων πόρων • Ώριμος τουριστικός προορισμός, ταυτότητα, διεθνής αναγνωσιμότητα • Ευρεία διαθεσιμότητα υποδομών δημόσιων (λιμάνια, αεροδρόμιο Σκιάθου, εγγύτητα στο αεροδρόμιο Αγχιάλου, ευρείες υποδομές ηλεκτρισμού, τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών, ύδρευσης) και ιδιωτικών ηλεκτρισμού, τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών, ύδρευσης) και ιδιωτικών • Φυσικά και περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα (νησιωτικότητα, επάρκεια πόρων που μπορούν να αξιοποιηθούν για την εκμετάλλευση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, έντονο γεωγραφικό ανάγλυφο, θαλάσσιο πάρκο Αλοννήσου, πολλές παραλίες, εγγύτητα με τις χερσαίες περιοχές της Περιφέρειας της Θεσσαλίας και της Στερεάς Ελλάδας). • Σημαντικό πολιτιστικό απόθεμα (τρεις αστικοί οικισμοί, ιστορικά αξιοθέατα, ενδιαφέρουσα ιστορία και αξιοποιήσιμη πολιτισμική παράδοση). • Πλήθος ανθρώπινων πόρων, με εμπειρία σε όλους τους τομείς οι οποίοι σχετίζονται με τον τουρισμό (ξενοδόχοι και κάτοχοι ενοικιαζόμενων δωματίων, φορείς και λειτουργοί του επισιτισμού, της διασκέδασης, των θαλάσσιων σπορ, των θαλάσσιων και χερσαίων περιηγήσεων, της ενοικίασης αυτοκινήτων, των τραπεζών και των ασφαλειών και εργαζόμενοι σε όλους τους ανωτέρω τομείς) και επαρκείς εργαζόμενοι στις επισκευές και τη συντήρηση. • Διαθέσιμο για εργασία ανθρώπινο δυναμικό, ιδίως αποτελούμενο από νέους • Δυνατότητες οικονομικής βελτίωσης, λόγω των προβλεπόμενων θετικών και σημαντικών ρυθμών της οικονομικής ανάπτυξης	• Αδυναμίες στη διαχείριση των φυσικών πόρων, λόγω θεσμικών και επιχειρησιακών δυσλειτουργιών, που οφείλονται στην "αργή" εκκίνηση και την αδυναμία κατεύθυνσης και αξιοποίησης των οικονομικών πόρων για δράσεις φυσικού περιβάλλοντος • Προβλήματα λειτουργίας και βιωσιμότητας των περιβαλλοντικών υποδομών (ο νησιωτικός χαρακτήρας και η εποχικότητα του τουρισμού απαιτούν τη λειτουργία αποκεντρωμένων συστημάτων διαχείρισης, με υψηλό λειτουργικό κόστος στο οποίο οι Δήμοι δεν μπορούν να ανταποκριθούν) • Καθολική εξάρτηση της τοπικής οικονομίας από τον θερινό - μαζικό τουρισμό • Περιορισμένη καλλιέργεια δεξιοτήτων • Χαμηλές επιδόσεις στον αριθμό διανυκτερεύσεων και τη μέση δαπάνη σε σχέση με τις λοιπές ελληνικές Περιφέρειες • Αμφίβολης ποιότητας στατιστικά δεδομένα για τον τουρισμό, και ιδιαιτέρως τον μη μαζικό, σε επίπεδο Περιφέρειας • Το θεσσαλικό παράδοξο των Μετεώρων • Ευαισθησία σε ενδεχόμενες οικονομικές διακυμάνσεις στο προσεχές μέλλον λόγω της πρόσφατης εξόδου της χώρας από μια δεκαετή οικονομική περιπέτεια • Ευαισθησία του βασικού προϊόντος των νησιών, δηλαδή του τουρισμού, από τις ενδεχόμενες οικονομικές διακυμάνσεις στην ευρωπαϊκή ή την παγκόσμια οικονομία και τις αναδιατάξεις της ζήτησης στην Κεντρική και Ανατολική Μεσόγειο (π.χ. ανάκαμψη στην Τυνησία, Τουρκία, Αίγυπτο κ.ά). • Σχετικά χαμηλές επιδόσεις των δεικτών του τουριστικού τομέα (χαμηλός βαθμός πληρότητας και περιορισμένη τουριστική περίοδος, χαμηλές επιδόσεις στη μέση δαπάνη των τουριστών, σε σχέση με τους πρωτεύοντες ελληνικούς προορισμούς). • Σημαντική ανισοδυναμία μεταξύ των νησιών, ως προς τη συνεισφορά του τουριστικού προϊόντος και των λοιπών υπηρεσιών στον πλούτο των Σποράδων

• Ύπαρξη σημαντικών τουριστικών πόρων και ικανότητα εδραίωσης στην τουριστική κίνηση • Ευρύς αριθμός μικρών (και ευέλικτων) επιχειρηματιών με προσωπικό και αυτοαπασχολούμενων, σε όλες τις δραστηριότητες • Χαμηλότερο ποσοστό ανεργίας από την αντίστοιχη αναλογία της χώρας, αλλά και της Περιφέρειας Θεσσαλίας • Πολιτική βούληση της Περιφέρειας, για τη στήριξη της περαιτέρω ανάπτυξης των Σποράδων. • Πρόθεση στήριξης των Σποράδων από τους μηχανισμούς υποστήριξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης	• Εποχικότητα και μονομερής προσανατολισμός στον θερινό-θαλάσσιο τουρισμό. • Στους μήνες, εκτός της τουριστικής περιόδου, ατονούν οι θαλάσσιες συνδέσεις των νησιών • Χρηζουν βελτίωσης οι υποδομές προσέγγισης (λιμάνια, αεροδρόμια) • Αναξιοποίητο το μείζον μέρος των φυσικών δυνατοτήτων, που διαθέτουν τα νησιά • Η πλειονότητα του πληθυσμού των νησιών ανήκει στον μη ενεργή πληθυσμό (συνταξιούχοι, νοικοκυρές, μαθητές). • Σημαντικό μέρος του εργατικού δυναμικού είναι, επισήμως, άνεργοι. • Η γυναικεία επιχειρηματικότητα είναι πολύ χαμηλότερη της ανδρικής. • Έλλειψη σύγχρονων μέσων αλιείας λόγω γήρανσης του πλήθους των αλιέων • Μεγάλη ενεργειακή εξάρτηση από υδρογονάνθρακες και παραγωγή ενέργειας εκτός των νησιών.
Ευκαιρίες	Απειλές
• Αύξηση της ευαισθητοποίησης, αλλά και της γνώσης των πολιτών και των τουριστών, για το φυσικό περιβάλλον, που μπορεί να μετατρέψει την προστασία των φυσικών πόρων σε ευκαιρία ανάπτυξης • Η "πράσινη" επιχειρηματικότητα, που αποτελεί αναπτυξιακή επιλογή της Ε.Ε. • Η εθνική και η ευρωπαϊκή στρατηγική • Ύπαρξη κατάλληλων εργαλείων για το σχεδιασμό ολοκληρωμένων χωρικών παρεμβάσεων προς υποστήριξη του "δημιουργικού" τουρισμού • Άνοιγμα τουριστικής αγοράς προς χώρες Ανατολικής Ευρώπης • Συνεχής αύξηση του ενδιαφέροντος των τουριστών για ποιότητα περιβάλλοντος - εναλλακτικές μορφές τουρισμού • Ευρωπαϊκή ατζέντα για την βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη • Βελτίωση του οικονομικού περιβάλλοντος της χώρας μετά την περιπέτεια της οικονομικής κρίσης. Η μεταβολή υπόσχεται αύξηση των εισοδημάτων, των επενδύσεων και των εν γένει ευεργετικών δυνατοτήτων της σημερινής οικονομικής συγκυρίας.	• Οι επιπτώσεις της παγκόσμιας κλιματικής αλλαγής εγκυμονούν κίνδυνο κατάρρευσης του φυσικού περιβάλλοντος στη Μεσόγειο • Η απρογραμμάτιστη στο χώρο οικιστική και τουριστική ανάπτυξη, αυξάνει τις πηγές ρύπανσης του φυσικού περιβάλλοντος, καθώς και το κόστος κατασκευής και σύνδεσης με τα συστήματα διαχείρισης • Ύπαρξη σημαντικού ανταγωνισμού για την ίδια κατηγορία πελατών • "Υπερανάπτυξη" – μη σχεδιασμένη εξάπλωση εις βάρος της ποιότητας του προϊόντος • Κλιματικές αλλαγές: υποβάθμιση περιβαλλοντικών πόρων • Παγκόσμια οικονομική κρίση που ενδέχεται να περιορίσει σημαντικά την τουριστική δραστηριότητα • Η μη επιβεβαίωση στο εγγύς μέλλον της θετικής οικονομικής πρόβλεψης για την παρούσα θέση της χώρας και την οικονομική κατάσταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. • Αδράνεια στο σχεδιασμό και μη έγκαιρη κατάθεση κατάλληλων προτάσεων για την άντληση ευρωπαϊκών πόρων και την πραγματοποίηση συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων.

• Διαθεσιμότητα ευρωπαϊκών πόρων και επομένως συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων, για την ολοκληρωμένη οικονομική ανάπτυξη και τη βελτίωση των οικονομικών επιδόσεων των νησιών. • Αξιοποίηση των περιγητικών δυνατοτήτων των μαθητών Λυκείου (την Άνοιξη) και των συνταξιούχων (το Φθινόπωρο), με στόχο την επέκταση της τουριστικής περιόδου, από την εσωτερική αγορά. Η διαδικασία αυτή πέραν της αυτονόητης αύξησης των εισοδημάτων και της απασχόλησης δημιουργεί το υπόβαθρο για τη βελτίωση της θαλάσσιας διασύνδεσης των νησιών με την ενδοχώρα. • Αξιοποίηση των φυσικών πόρων, με την εγκατάσταση συστημάτων παραγωγής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές. Η διαδικασία αυτή συμβάλλει στην οικολογική ανάπτυξη (συμβολή στη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου), με ενίσχυση της ενεργειακής (εικονικής) αυτοδυναμίας των νησιών, στο πλαίσιο της δευτερογενούς παραγωγής (εγκατάσταση των συστημάτων, παραγωγή ενέργειας). • Πρόθεση της διοίκησης της Περιφέρειας να χρηματοδοτήσει και με εθνικούς πόρους τις παραπάνω δράσεις. • Βελτίωση των επιδόσεων του τουριστικού τομέα (πληρότητα, διεύρυνση της περιόδου, αύξηση της μέσης κατανάλωσης). • Με βάση τις φυσικές δυνατότητες, προσφορά σε ευρύτερη έκταση του οικολογικού ή περιβαλλοντικού και του πολιτιστικού τουρισμού. Παράλληλη αξιοποίηση του ευρωπαϊκού σχεδιασμού για το «δημιουργικό» τουρισμό. • Δυνατότητα για τη σταδιακή εξισορρόπηση, μεταξύ της συνεισφοράς των νησιών, της αύξουσας τουριστικής ζήτησης. • Βελτίωση της συνεισφοράς του ανθρώπινου δυναμικού, με τη στοχευμένη κατάρτισή του. • Αύξηση των τιμών των ακινήτων, μετά την μακροχρόνια επενδυτική άπνοια. • Βελτίωση της επιχειρηματικότητας και των επιδόσεων της επιχειρηματικότητας (παράλληλα με την ενίσχυση των κερδοσκοπικών μονάδων), με την ανάπτυξη των συνεταιριστικών δράσεων (εκτός των Ενεργειακών Κοινοτήτων) και με τον αμοιβαίο συντονισμό των φορέων	• Ύπαρξη σημαντικού ανταγωνισμού στο βασικό προϊόν των νησιών, δηλαδή στον τουρισμό (στο εσωτερικό της χώρας). • Ύπαρξη σημαντικών ανταγωνιστών, στο εξωτερικό, και ιδίως στην κεντρική και Ανατολική Μεσόγειο (παλαιών με πιθανή ανάκαμψη: π.χ. Τυνησία, Τουρκία, Αίγυπτος και νέων «φιλόδοξων» τουριστικών προορισμών: π.χ. Κροατία, Μαυροβούνιο), με δυνατότητες ανάπτυξης υπηρεσιών ανάλογων των νησιών σε πιο ελκυστικές τιμές. • «Κόπωση» των δημόσιων και των ιδιωτικών υποδομών, χωρίς την απαραίτητη διαδικασία εκσυγχρονισμού, αντικατάστασης και της ποιοτικής αναβάθμισης. • «Γήρανση» του τουριστικού προϊόντος και μείωση του ενδιαφέροντος της παγκόσμιας αγοράς. • Μεγάλες ή και δυσανάλογες, έναντι των ωφελειών, περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις. • Διατήρηση της οικονομικής ανισότητας μεταξύ των νησιών. • Μη αξιοποίηση των ενεργειακών δυνατοτήτων από τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, με συνέπεια την σπατάλη οικονομικών και φυσικών πόρων. • Ελλιπής απορρόφηση του ανθρώπινου δυναμικού (των ανέργων και των υποαπασχολούμενων) των νησιών. Σε συνδυασμό με την αναλογία των συνταξιούχων και των λοιπών ανενεργών, η ελλιπτική απορρόφηση επισημαίνει μια δύσκολη κοινωνική προοπτική στις Σποράδες.
---	---

Αξιοποίηση του πρόσφατου νόμου για τις Ενεργειακές Κοινότητες, για την παραγωγή ενέργειας (από ανανεώσιμες πηγές), από τη συνεταιριστική συνεργασία των ατομικών παραγωγών (κατόχων ακινήτων). Η διαδικασία αυτή είναι αποκεντρωμένη, ενδυναμώνει τη συνεταιριστική και κοινοτική συνεργασία και μειώνει το κόστος της ενέργειας, με συνέπεια την αύξηση των διαθέσιμων εισοδημάτων.	
--	--

Με βάση την παραπάνω swot ανάλυση προκύπτει ότι τόσο η περιφέρεια Θεσσαλίας όσο και ειδικότερα η περιοχή των Βορείων Σποράδων παρουσιάζουν δυνατότητες ανάπτυξης και ευκαιρίες οι οποίες πρέπει να αξιοποιηθούν περαιτέρω. Υπάρχουν ωστόσο και αδυναμίες και απειλές που πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη και να αντιμετωπιστούν.

Η διαθεσιμότητα των αναγκαίων κύριων υποδομών (λιμάνια, αεροδρόμιο Σκιάθου, αεροδρόμιο Ν. Αγχιάλου) και τα φυσικά και περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα (νησιωτικότητα, πόροι που μπορούν να αξιοποιηθούν για εκμετάλλευση, το έντονο γεωγραφικό ανάγλυφο, θαλάσσιο πάρκο, παραλίες) καθώς και η εγγύτητα τους με την περιφέρεια της Θεσσαλίας και της Στερεάς Ελλάδας την κάνουν έναν προσιτό προορισμό.

Βεβαίως, οι κύριες υποδομές θα πρέπει να συμπληρωθούν ώστε να διασφαλισθούν η «εξωτερική» (από την ηπειρωτική χώρα στα νησιά) και η «εσωτερική» (μεταξύ των νησιών) προσβασιμότητα, με φιλικό, συνεχή και ευέλικτο τρόπο.

Επίσης η περιοχή των βορείων Σποράδων έχει σημαντικό πολιτιστικό απόθεμα, ιστορικά αξιοθέατα και αξιοποιήσιμη πολιτιστική παράδοση. Αποτελεί βεβαίως μειονέκτημα η ελλιπής αξιοποίηση και ανανέωση των πολιτιστικών πόρων και η χαμηλή σύνδεσή τους με το υφιστάμενο αναπτυξιακό μοντέλο.

Υπάρχουν δυνατότητες οικονομικής βελτίωσης λόγω των προβλεπόμενων θετικών και σημαντικών ρυθμών οικονομικής ανάπτυξης. Η διαθεσιμότητα ανθρώπινων πόρων με εμπειρία σε όλους τους τομείς οι οποίοι σχετίζονται με τον τουρισμό και οι νέοι που αποτελούν ανθρώπινο δυναμικό.

Η ύπαρξη σημαντικών τουριστικών πόρων και ο ευρύς αριθμός μικρών και ευέλικτων επιχειρήσεων και αυτοαπασχολούμενων σε πολλές δραστηριότητες συμβάλουν θετικά στην εδραίωση της τουριστικής κίνησης.

Τέλος, σημαντική στην ανάπτυξη είναι η πολιτική βούληση της Περιφέρειας για την περαιτέρω ανάπτυξη των Σποράδων καθώς και οι μηχανισμοί στήριξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η περιοχή ωστόσο παρουσιάζει και αδυναμίες οι οποίες αποτελούν τροχοπέδη στην ανάπτυξή της. Η έξοδος από τη δεκαετή οικονομική περιπέτεια της χώρας και οι ενδεχόμενες οικονομικές διακυμάνσεις στην ευρωπαϊκή ή την παγκόσμια οικονομία, δημιουργούν ευαισθησία σε ενδεχόμενες οικονομικές διακυμάνσεις στον τομέα του τουρισμού, και ειδικότερα των νησιών καθώς μπορεί να γίνουν αναδιατάξεις της τουριστικής ζήτησης στην Κεντρική και Ανατολική Μεσόγειο.

Οι σχετικά χαμηλές επιδόσεις των δεικτών του τουριστικού τομέα, ο χαμηλός αριθμός πληρότητας και η περιορισμένη τουριστική περίοδος όπως και οι χαμηλές επιδόσεις στη μέση δαπάνη σχετικά με τους άλλους πρωτεύοντες ελληνικούς προορισμούς, είναι σημεία που πρέπει να διερευνηθούν. Όπως επίσης και η εποχικότητα και ο μονομερής προσανατολισμός στον θερινό-θαλάσσιο τουρισμό.

Η περιοχή των Σποράδων παρουσιάζει μη-ισόρροπη κατανομή μεταξύ των νησιών ως προς τη σχέση ωφέλειας/κόστους και τη συνεισφορά της τουριστικής ανάπτυξης στην τοπική οικονομία. Η «ανισορροπία» αυτή εντείνεται από τη «διπλή νησιωτικότητα», η οποία εκδηλώνεται στους μήνες εκτός τουριστικής περιόδου, οπότε και ατονούν οι θαλάσσιες συνδέσεις των νησιών και υπάρχει πρόβλημα προσβασιμότητας.

Μείζον θέμα των νησιών αποτελεί η ανεργία στους νέους και στην γυναικεία επιχειρηματικότητα, όπως και το γεγονός ότι η πλειονότητα των πληθυσμών τους ανήκει στον μη ενεργό πληθυσμό (συνταξιούχοι, νοικοκυρές). Παρατηρείται γήρανση του πλήθους των αλιέων με αποτέλεσμα να μην χρησιμοποιούνται σύγχρονα μέσα αλιείας, αλλά και να μην υπάρχει η αναγκαία «αναπλήρωση» σε ένα προϊόν που χαρακτηρίζει αυτά τα νησιά.

Τέλος, στο θέμα της ενέργειας, διαπιστώνεται υψηλή ξάρτηση από υδρογονάνθρακες και ενεργειακή εξάρτηση από παραγωγή ενέργειας εκτός των νησιών.

Ωστόσο στην περιοχή των Σποράδων υπάρχει πλήθος ευκαιριών αξιοποιήσιμων προκείμενου να υπάρξει περαιτέρω ανάπτυξη και ενίσχυση των νησιών. Αρχικά θετική είναι βελτίωση του οικονομικού περιβάλλοντος της χώρας μετά την οικονομική κρίση. Η μεταβολή υπόσχεται αύξηση των εισοδημάτων, των επενδύσεων και εν γένει ευεργετικών δυνατοτήτων από τις

σημερινές συγκυρίες. Αξιοποίηση των ευρωπαϊκών πόρων και συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων για την οικονομική βελτίωση των οικονομικών επιδόσεων των νησιών.

Αξιοποίηση των περιγητικών δυνατοτήτων σε μαθητές την άνοιξη και των συνταξιούχων το φθινόπωρο με στόχο την επέκταση της τουριστικής περιόδου από την εσωτερική αγορά. Η διαδικασία αυτή πέραν και της αύξησης των τουριστικών εισοδημάτων και της απασχόλησης αποτελεί και υπόβαθρο για την βελτίωση της θαλάσσιας διασύνδεσης των νησιών με την ενδοχώρα.

Ευκαιρία ανάπτυξης θα αποτελέσει η αξιοποίηση του ευρωπαϊκού τουρισμού για το «δημιουργικό τουρισμό». Παράλληλα με βάση τις φυσικές δυνατότητες, προσφορά σε ευρύτερη έκταση του οικολογικού ή περιβαλλοντικού και πολιτιστικού τουρισμού.

Η βελτίωση της επιχειρηματικότητας και των επιδόσεων της, με παράλληλη ενίσχυση της κερδοσκοπικής επιχειρηματικότητας, την ανάπτυξη των συνεταιριστικών δικτύων και τον μεταξύ τους συντονισμό της οικονομικής δράσης θα αποτελέσει ευκαιρία ανάπτυξης.

Σημαντική είναι και η κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού προκειμένου να βελτιωθεί και να συνεισφέρει στην αύξηση των σωστών υπηρεσιών που θα φέρουν και αύξηση της τουριστικής ζήτησης.

Τέλος, η αξιοποίηση των φυσικών πόρων με εγκατάσταση συστημάτων παραγωγής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές θα συμβάλει στην οικολογική ανάπτυξη (συμβολή στην μείωση των αερίων του θερμοκηπίου), με ενίσχυση της ενεργειακής (εικονικής) αυτοδυναμίας των νησιών στο πλαίσιο της δευτερογενούς παραγωγής(εγκατάσταση των συστημάτων, παραγωγή ενέργειας). Η αξιοποίηση του πρόσφατου νόμου για τις Ενεργειακές Κοινότητες για την παραγωγή ενέργειας (από ανανεώσιμες πηγές), από τη συνεταιριστική συνεργασία των ατομικών παραγωγών (κατόχων ακινήτων) είναι διαδικασία αποκεντρωμένη, ενδυναμώνει τη συνεταιριστική και κοινοτική συνεργασία και μειώνει το κόστος της ενέργειας με συνέπεια την αύξηση των διαθέσιμων εισοδημάτων.

Για την ανάπτυξη και την ενίσχυση των νησιών υπάρχουν σημεία που πιθανόν να συμβάλουν αρνητικά. Η μη επιβεβαίωση στο εγγύς μέλλον της θετικής οικονομικής πρόβλεψης για την παρούσα θέση της χώρας και την οικονομική κατάσταση της ευρωπαϊκής ένωσης προκαλεί αδράνεια στο σχεδιασμό και μη έγκαιρη κατάθεση κατάλληλων προτάσεων για την άντληση ευρωπαϊκών πόρων και την πραγματοποίηση συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων.

Ο ανταγωνισμός από το εξωτερικό και ιδίως στη κεντρική και Ανατολική Μεσόγειο καθώς και παλαιών με ανάκαμψη (π.χ. Τουρκία, Τυνησία) και νέων «φιλόδοξων» τουριστικών προορισμών (π.χ. Κροατία, Μαυροβούνιο) με δυνατότητες ανάπτυξης υπηρεσιών ανάλογων των νησιών σε πιο ελκυστικές τιμές.

Απειλή αποτελεί η «γήρανση» του τουριστικού προϊόντος, η μη απαραίτητη διαδικασία εκσυγχρονισμού, αντικατάστασης και της ποιοτικής αναβάθμισης των υποδομών και η κακώς σχεδιασμένη τουριστική και οικιστική ανάπτυξη.

Στα νησιά των Σποράδων παρατηρείται χαμηλή απορρόφηση του ανθρώπινου δυναμικού (των ανέργων και των υποαπασχολούμενων) των νησιών και σε συνδυασμό με την αναλογία των συνταξιούχων και των λοιπών ανενεργών, η ελλειπτική απορρόφηση επισημαίνει μια δύσκολη κοινωνική προοπτική στις Σποράδες.

Τέλος, η μη αξιοποίηση των ενεργειακών δυνατοτήτων από τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας έχει συνέπεια τη σπατάλη οικονομικών και φυσικών πόρων.

Βασικό συμπέρασμα της ανάλυσης είναι ότι οι Βόρειες Σποράδες αποτελούν έναν χώρο ορισμένων επιτυχών αναπτυξιακών πολιτικών και παρεμβάσεων, οι οποίες ωστόσο απαιτούν στοχευόμενη συνέχεια προκειμένου να παγιώσουν τα αποτελέσματά τους, να λύσουν διαρθρωτικά προβλήματα που εξακολουθούν να υπάρχουν και να διαχειριστούν απειλές – ευκαιρίες οι οποίες σε μεγάλο βαθμό καθορίζονται από τις ιδιότυπες συνθήκες του νησιωτικού χώρου.

Οι γενικοί στόχοι για την Περιφέρεια και ειδικότερα, για την περιοχή των Σποράδων αφορούν στην καλύτερη ποιότητα ζωής τόσο για την ευημερία του μόνιμου πληθυσμού, όσο και για την προσέλκυση νέων κατοίκων, εξισορροπώντας τα μειονεκτήματα της προσβασιμότητας και αναπτύσσοντας τα πλεονεκτήματα της ποιότητας αστικού και φυσικού περιβάλλοντος. Τουριστική ανάπτυξη έναντι του διεθνούς ανταγωνισμού, με κύριο μέσο την ποιότητα και την ποικιλότητα των υπηρεσιών, σε αρμονία με την προστασία του περιβάλλοντος και τη δημιουργία συνθηκών βιωσιμότητας. Επίσης, διατήρηση της αναπτυξιακής πορείας των Β. Σποράδων, αυξάνοντας το φάσμα των δραστηριοτήτων και εκμεταλλευόμενες την τουριστική ανάπτυξη να ενισχύσουν και άλλους τομείς της οικονομίας. Τέλος, δημιουργία ενός αποτελεσματικού συστήματος προστασίας και διαχείρισης του χώρου και του περιβάλλοντος, ικανό να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις της βιώσιμης ανάπτυξης και

διατήρησης της βιοποικιλότητας και το οποίο θα αναπτύξει στο μέτρο του δυνατού αμυντικές ικανότητες έναντι ενδεχόμενων επιπτώσεων από την κλιματική αλλαγή.

Ειδικότερα, για τις Βόρειες Σποράδες ζητούμενο είναι η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Για αυτό τον λόγο είναι απαραίτητη η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος και ο εμπλουτισμός αυτού με την ανάδειξη νέων μορφών τουρισμού όπως π.χ. του ναυταθλητισμού, των καταδύσεων, του θρησκευτικού τουρισμού ειδικά στην Σκόπελο, του οικοτουρισμού ειδικά στην Αλόνησο, του συνεδριακού τουρισμού ειδικά στη Σκιάθο, τουρισμό υγείας κ.ά.

Επίσης, σημαντική είναι η συνεχής αναβάθμιση των τουριστικών υποδομών και καταλυμάτων και η δημιουργία νέων με έμφαση στα τοπικά χαρακτηριστικά, στην ποιότητα και στην αειφορία. Στόχος είναι επιπλέον η πιστοποίηση των τουριστικών επιχειρήσεων περιβαλλοντικά και ποιοτικά. Ταυτόχρονα, απαραίτητη κρίνεται η εκπαίδευση και κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού που εμπλέκεται στο τουριστικό κύκλωμα, η σύνδεση του τουρισμού με τον πολιτισμό και την τοπική παραγωγή.

Σημαντική είναι και η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για την προβολή και διαχείριση των τουριστικών υπηρεσιών, η αναβάθμιση των συστημάτων μεταφοράς με στόχο την ασφάλεια, την ταχύτητα και το μειωμένο κόστος και η διαφοροποίηση και ως ένα βαθμό διατήρηση της συμπληρωματικότητας της τουριστικής προσφοράς μεταξύ των νησιών.

Είναι σαφές ότι στον «αναπτυξιακό χάρτη» της Περιφέρειας Θεσσαλίας, οι νησιωτικές περιοχές παρουσιάζουν μια «καλή» επίδοση, δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως θύλακες καθυστέρησης, ενώ σε ορισμένους τομείς διατηρούν αξιοσημείωτες επιδόσεις. Προφανώς η - στα μέτρα της περιφέρειας - καλή αναπτυξιακή εικόνα δεν αποτελεί σημείο εφησυχασμού, καθώς η Περιφέρεια Θεσσαλίας εντάσσεται ακόμα στις Περιφέρειες του Στόχου Σύγκλισης των διαρθρωτικών ταμείων της ΕΕ. Η ίδια μάλιστα η έννοια της σύγκλισης, όπως ορίζεται στην Συνθήκη, αποτελεί μια ευρύτερη έννοια που δεν περιορίζεται μόνο στις οικονομικές επιδόσεις, άλλα σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων που καθορίζουν το επίπεδο ζωής και ευημερίας των κατοίκων μιας περιοχής και επεκτείνεται σε τομείς όπως κάλυψη κοινωνικών αναγκών και εξυπηρετήσεων, η ύπαρξη ενός ελκυστικού περιβάλλοντος διαβίωσης, η δημιουργία ενός αισθήματος ασφάλειας και η συνεχής κοινωνική πρόοδος, στοιχεία στα οποία οι νησιωτικές περιοχές παρουσιάζουν σημαντικές και ιδιάζουσες αδυναμίες και ελλείψεις.

Κύριο μοχλό της ανάπτυξης των Β. Σποράδων αποτελεί ο τουρισμός, ο οποίος οδήγησε στην αναζωογόνηση της τοπικής οικονομίας τις τελευταίες δεκαετίες. Οι θετικές επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης είναι σημαντικές στην οικονομία και την κοινωνία. Η τουριστική ανάπτυξη εξελίχθηκε σταδιακά, επεκτάθηκε στο χώρο, συνεχίζει να επεκτείνεται σε όλη την περιοχή και είναι αναμφισβήτητο το κεντρικό σημείο των αναπτυξιακών επιλογών και εξελίξεων. Αποτέλεσμα αυτών στην παρούσα χρονική συγκυρία είναι το ότι οι Β. Σποράδες, παρά τις επιμέρους χωρικές διαφοροποιήσεις, χαρακτηρίζονται ως ένας ώριμος τουριστικός προορισμός.

Η ωριμότητα αυτή θέτει νέες αναπτυξιακές προκλήσεις, οι οποίες δεν θα πρέπει να εστιάζουν μόνο στην περαιτέρω ενίσχυση της επιπλέον τουριστικής ανάπτυξης, αλλά και στον τρόπο με τον οποίο ο τουρισμός δεν θα πέσει θύμα της ίδιας του της επιτυχίας.

Η βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη αποτελεί μια πρώτη προτεραιότητα προκειμένου να αποφευχθεί μια ενδεχόμενη παρακμή της τουριστικής ανάπτυξης στην περιοχή. Μπορεί να επιτευχθεί με την θέσπιση κανόνων και μέτρων και θα πρέπει να συμβαδίζει με αρχές φέρουσας ικανότητας, αλλά και να υποστηριχθεί από υποδομές, επενδύσεις και υπηρεσίες που θα εξελίσσουν την ικανότητα αυτή. Ένα ακόμα κρίσιμο ζητούμενο είναι η «κεφαλαιοποίηση» των αναπτυξιακών αποτελεσμάτων του τουρισμού. Η «μονοκαλλιέργεια» αποτελεί πάντοτε μια απειλή για κάθε οικονομία.

Στο βαθμό που η τουριστική ανάπτυξη δεν διαχέει τα αναπτυξιακά αποτελέσματα σε όλο το φάσμα της τοπικής οικονομίας, κίνδυνοι ύφεσης του τουρισμού θα ελλοχεύουν σοβαρούς κινδύνους για την οικονομική και κοινωνική ευημερία. Ζητούμενο λοιπόν είναι η αναζήτηση μιας ικανοποιητικής φόρμουλας που θα υποστηρίξει τη παράλληλη – σε αρμονία- ανάπτυξη άλλων κλάδων της τοπικής οικονομίας, ενδυναμώνοντας την τοπική παραγωγική βάση και διαμορφώνοντας ένα οικονομικό σύστημα ικανό να προβάλει αντιστάσεις σε ενδεχόμενες αρνητικές εξελίξεις στον παγκόσμιο τουρισμό.

Η αναδιάρθρωση του παραδοσιακού πρωτογενή τομέα, ο οποίος αποτελούσε ως και πριν 30 χρόνια την κύρια δραστηριότητα στα νησιά, μπορεί να βοηθήσει προς το σκοπό αυτό. Η παραγωγή (και αρχική μεταποίηση) δαμάσκηνου στην Σκόπελο, η αλιεία και η κτηνοτροφία στην Αλόνησο διαθέτουν προοπτικές και με ορθή διαχείριση, έμφαση στην ποιότητα και την σήμανση δύνανται να αναζωογονήσουν την πρωτογενή παραγωγή.

Παράλληλα, η αναβάθμιση του συστήματος παροχής υπηρεσιών προς τους πολίτες και η εγκατάσταση σύγχρονων τηλεπικοινωνιακών συστημάτων που θα επιτρέψουν την τηλε-εργασία απαιτείται για να αυξηθεί η ελκυστικότητα των Β. Σποράδων ως τόπου κατοικίας και για τον εμπλουτισμό των επιχειρηματικών ευκαιριών. Τα ζητήματα προστασίας του περιβάλλοντος είναι ίσως τα πλέον σημαντικά, καθώς αφενός οι Β. Σποράδες διαθέτουν έναν σημαντικό σε ευρωπαϊκό επίπεδο οικολογικό πλούτο και αφετέρου γιατί συνδέονται και επηρεάζουν το σύνολο των αναπτυξιακών παραμέτρων της περιοχής.

Η υψηλή ποιότητα και προστασία του περιβάλλοντος συνδέεται άμεσα με την ποιότητα των τουριστικών υπηρεσιών, με την τουριστική φήμη και την εικόνα των Β. Σποράδων, με την ποιότητα ζωής των κατοίκων, με τις δυνατότητες του πρωτογενή τομέα, με το εύρος των δυνατοτήτων για ανάπτυξη νέων οικονομικών δραστηριοτήτων, με την ελκυστικότητα για κατοικία και άλλες παραμέτρους. Κύριες απειλές είναι η υπέρμετρη ή κακώς σχεδιασμένη τουριστική και οικιστική ανάπτυξη, η οποία θα στερήσει τον ζωτικό χώρο που χρειάζονται τα οικοσυστήματα και οι ζώντες οργανισμοί για να διατηρηθούν και να επιζήσουν και η κλιματική αλλαγή, σενάρια της οποίας προβλέπουν ακόμα και ολική κατάρρευση των περιβαλλοντικών συνθηκών στα μεσογειακά νησιωτικά οικοσυστήματα με ανυπολόγιστες οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις. Στην πρώτη περίπτωση η εξέλιξη των πραγμάτων εξαρτάται αποκλειστικά από τις αναπτυξιακές επιλογές στην περιοχή. Κάτι το οποίο δεν ισχύει στο θέμα των κλιματικών αλλαγών, η εξέλιξη των οποίων ούτε ελέγχεται ούτε επηρεάζεται σε σημαντικό βαθμό από τις επιλογές για την περιοχή. Ωστόσο αυτό το οποίο είναι σημαντικό και ικανό για την περιοχή είναι ο τρόπος αντιμετώπισης και η διαχείριση των επιπτώσεων των κλιματικών αλλαγών, προκειμένου είτε να αντιμετωπισθούν οι αρνητικές εξελίξεις, είτε τα αρνητικά αποτελέσματα να περιοριστούν σημαντικά. Η αντιμετώπιση αυτή απαιτεί εστίαση του σχεδιασμού στην πρόληψη και την ενίσχυση της ετοιμότητας στην αντιμετώπιση.

Το ζήτημα της προσβασιμότητας αποτελεί επίσης «σφαιρικό» ζητούμενο. Η έννοια της νησιωτικότητας είναι σχεδόν ταυτόσημη με αυτή της περιορισμένης προσβασιμότητας και κάθε αναφορά στην νησιωτική ανάπτυξη σε όλα τα επίπεδα εξετάζει την προσβασιμότητα ως κύρια παράμετρο σχεδιασμού. Το πρόβλημα της προσβασιμότητας ορίζεται κυρίως στο πλαίσιο και τις ισορροπίες μεταξύ οικονομικής βιωσιμότητας του συστήματος μεταφορών και κρατικών επιχορηγήσεων για την στήριξή τους. Η ευρωπαϊκή πολιτική στον τομέα αυτό είναι συγκεκριμένη και σαφώς ορισμένη: λειτουργία του ανταγωνισμού και υποστήριξη στις

περιπτώσεις όπου η αγορά δεν μπορεί να λειτουργήσει. Το θέμα λειτουργικής βελτίωσης των υποδομών προσέγγισης (Λιμάνια, αεροδρόμιο) είναι σημαντικό, ωστόσο έχει μικρή σημασία για την βελτίωση της προσβασιμότητας.

Ο εκσυγχρονισμός για παράδειγμα των λιμανιών, αν και θα δημιουργήσει σημαντικά οφέλη ως προς την βελτίωση της παροχής των υπηρεσιών και των χρόνων μετάβασης, δεν πρόκειται να επηρεάσει τον αριθμό των πλοίων που προσεγγίζουν τα λιμάνια των βόρειων Σποράδων. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος της προσβασιμότητας είναι ανάγκη να διερευνηθούν νέες καινοτόμες λύσεις, οι οποίες βάση της γνώσης και της τεχνολογίας θα προτείνουν έξυπνες και ευέλικτες λύσεις σύνδεσης, συνδυάζοντας τεχνικές μείωσης του κόστους και καλύτερης εξυπηρέτησης των νησιωτών και των επισκεπτών και οι οποίες ενδεχομένως θα οδηγήσουν σε νέες ευκαιρίες για ανάπτυξη.

Με βάση τα παραπάνω, αναδεικνύονται κατ'αρχήν οι ακόλουθες στρατηγικές επιλογές για τις Β. Σποράδες, με βάση τις οποίες θα δομηθούν στην συνέχεια οι Στρατηγικοί Στόχοι και οι παρεμβάσεις του Σχεδίου Δράσης (ΟΣΣ/ΟΧΕ):

- καλύτερη ποιότητα ζωής τόσο για την ευημερία του μόνιμου πληθυσμού, όσο και για την προσέλκυση νέων κατοίκων, εξισορροπώντας τα μειονεκτήματα της προσβασιμότητας και αναπτύσσοντας τα πλεονεκτήματα της ποιότητας αστικού και φυσικού περιβάλλοντος.
- διασφάλιση της «ενεργού» τουριστικής ανάπτυξης έναντι του διεθνούς ανταγωνισμού, με κύριο μέσο την ποιότητα και την ποικιλότητα των υπηρεσιών, σε αρμονία με την προστασία του περιβάλλοντος και τη δημιουργία συνθηκών βιωσιμότητας.
- διατήρηση της αναπτυξιακής πορείας των Β. Σποράδων, αυξάνοντας το φάσμα των δραστηριοτήτων και εκμεταλλευόμενες την τουριστική ανάπτυξη να ενισχύσουν και άλλους τομείς της οικονομίας.
- αλλαγή του υφιστάμενου μοντέλλου τουρισμού-ανάπτυξης, με νέες δραστηριότητες, επιχειρηματικές διεξόδους και διασφάλιση της προσβασιμότητας καθόλη τη διάρκεια του έτους.
- αποτελεσματική προστασία και διαχείριση του χώρου και του περιβάλλοντος των νησιών, ώστε να αντιμετωπισθούν οι προκλήσεις της βιώσιμης ανάπτυξης και

διατήρησης της βιοποικιλότητας, με έμφαση στην ανάπτυξη -στο μέτρο του δυνατού- , προληπτικές δράσεις έναντι ενδεχόμενων επιπτώσεων από την κλιματική αλλαγή.

Ο τουρισμός αποτελεί τη σημαντικότερη οικονομική δραστηριότητα στην περιοχή αναφοράς. Είναι βέβαιο ότι θα συνεχίσει να προσδιορίζει την ανάπτυξη και την ευημερία της περιοχής, παρά τις όποιες επιπτώσεις που μπορεί να επιφέρει η τρέχουσα οικονομική κρίση. Η τουριστική δραστηριότητα, όμως, στην περιοχή, αφενός εμφανίζει έντονη εποχικότητα και σχεδόν μονομερή προσανατολισμό στον θερινό-θαλάσσιο τουρισμό και αφετέρου, με βάση τον πλουραλισμό και την ποιότητα του τουριστικού προϊόντος, διαπιστώνεται πως δεν έχει εξαντλήσει τα περιθώρια πλήρους αξιοποίησής του. Συνεπώς, οι βασικοί ειδικοί στόχοι και πρωτοβουλίες για την μελλοντική ανάπτυξη του τουρισμού οφείλουν να περιλαμβάνουν:

- την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου καθ' όλη τη διάρκεια του έτους
- τη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος και τον εμπλουτισμό αυτού με την ανάδειξη νέων μορφών τουρισμού (όπως π.χ. του ναυταθλητισμού, των καταδύσεων, του θρησκευτικού τουρισμού ειδικά στην Σκόπελο, του οικοτουρισμού ειδικά στην Αλόνησσο, του συνεδριακού τουρισμού ειδικά στη Σκιάθο, τουρισμό υγείας κ.α.)
- τη συνεχή αναβάθμιση των τουριστικών υποδομών και καταλυμάτων και τη δημιουργία νέων με έμφαση στα τοπικά χαρακτηριστικά, στην ποιότητα και στην αειφορία
- την πιστοποίηση των τουριστικών επιχειρήσεων (περιβαλλοντική, ποιοτική)
- την εκπαίδευση και κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού που εμπλέκεται στο τουριστικό κύκλωμα
- τη σύνδεση του τουρισμού με τον πολιτισμό και την τοπική παραγωγή
- την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για την προβολή και διαχείριση των τουριστικών υπηρεσιών
- την αναβάθμιση των συστημάτων μεταφοράς με στόχο την ασφάλεια, την ταχύτητα και το μειωμένο κόστος
- τη διαφοροποίηση και ως ένα βαθμό διατήρηση της συμπληρωματικότητας της τουριστικής προσφοράς μεταξύ των νησιών

Από την αξιολόγηση και βαθμονόμηση του παραπάνω Πίνακα SWOT, προκύπτει ότι υπερτερεί ο συνδυασμός «Ισχυρά σημεία και οι Ευκαιρίες» και ακολουθεί ο συνδυασμός «Αδυναμίες-Ευκαιρίες», αποτέλεσμα που «προκρίνει» τις Επιταχυντικές Τοπικές Αναπτυξιακές Πολιτικές, με δυνατότητα αξιοποίησης και των Διαρθρωτικών Τοπικών Αναπτυξιακών Πολιτικών, δηλαδή οι στρατηγικές επιλογές κατά πρώτον του Σεναρίου **Σ-1** και κατά δεύτερον του **Σ-2**.

Με τις «**Επιταχυντικές Χωρικές Αναπτυξιακές Πολιτικές**» (*accelerating/expansionary spatial development policies*), θα επιδιωχθεί η εφαρμογή δυναμικών αναπτυξιακών παρεμβάσεων στην περιοχή παρέμβασης, σε συνδυασμό με τη δραστική αντιμετώπιση των φαινομένων της «διπλής νησιωτικότητας», σε συνδυασμό με τη δραστική αντιμετώπιση των φαινομένων αστικής, επιχειρηματικής κοινωνικής και περιβαλλοντικής υποβάθμισης του νησιωτικού συμπλέγματος των Βορείων Σποράδων ως ενιαίου οικονομικού, κοινωνικού, πολιτιστικού, περιβαλλοντικού χώρου και τουριστικού προορισμού.

Προκρίνεται η εφαρμογή «μίγματος» παρεμβάσεων αστικής και κοινωνικής αναζωογόνησης, υποδομών και λειτουργιών ενίσχυσης της διασυνδεσιμότητας των νησιών με την ενδοχώρα της Περιφέρειας Θεσσαλίας και προσέλκυσης νέων δραστηριοτήτων και ροών επισκεψιμότητας.

Συνδυαστικά, προκρίνεται η εφαρμογή στοχευμένων «διαρθρωτικού» χαρακτήρα Αναπτυξιακών Πολιτικών (*structural development spatial policies*), με στόχο την άμεση κάλυψη αναγκών και την αντιμετώπιση προβλημάτων ελλείψεων αστικών και πολιτιστικών υποδομών και λειτουργιών, σε συνδυασμό με διαλειτουργικές υποδομές μεταφορών, ώστε στοχευμένα και συνθετικά να εφαρμοσθούν παρεμβάσεις αντιμετώπισης της «διπλής νησιωτικότητας», διεύρυνσης της τουριστικής περιόδου και εμπλουτισμού του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος.

Η διασφάλιση της συχνότητας των δρομολογίων πορθμείων στο υφιστάμενο πλαίσιο των συστημάτων μεταφορών και την χειμερινή περίοδο, με αντίστοιχες δραστηριότητες ώστε να προσελκύονται ροές επισκεψιμότητας, αποτελεί στρατηγική επιλογή, η οποία προϋποθέτει συλλογικές πρωτοβουλίες και ενιαία διαχείριση του νησιωτικού συμπλέγματος, ως ενιαίου προορισμού.

Η αναδιάρθρωση του τοπικού επιχειρηματικού ιστού γίνεται επίσης στοχευμένα, μέσω κινήτρων και κλίματος, ικανών να προσελκύσουν νέες επιχειρήσεις, να «ανοίξουν» νέες

αγορές και να κινητοποιήσουν νέες επενδύσεις, με έμφαση στο τρίπτυχο «μεταποίηση-τουρισμός-πολιτισμός».

Οι ιδιωτικές πρωτοβουλίες , με βάση και το Τοπικό Πρόγραμμα LEADER Μαγνησίας & Σποράδων (2016), καλύπτουν ειδικά για τις Σποράδες, τα ακόλουθα πεδία Δράσης:

- Ενίσχυση του αγροδιατροφικού τομέα και ανάδειξη της τοπικής ταυτότητας, ως προς τη βελτίωση του τομέα παραγωγής τοπικών προϊόντων,
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας των τοπικών ΠΜΕ (μηχανολογικός εκσυγχρονισμός βιοτεχνικών επιχειρήσεων),
- ποιοτικός εκσυγχρονισμός των τουριστικών καταλυμάτων,
- δημιουργία επιχειρήσεων θαλάσσιων εναλλακτικών μορφών τουρισμού,
- δημιουργία νέων μεταποιητικών μονάδων ποιοτικών αγροτικών προϊόντων,
- δημιουργία δικτύων επιχειρήσεων για την παροχή σύγχρονης μορφής υπηρεσιών,
- συνεργασία -δικτύωση και υποστήριξη της ανάδειξης της τοπικής ταυτότητας στους τομείς δημιουργικής οικονομίας.

Οι επενδύσεις από την πλευρά του ιδιωτικού τομέα, θα κληθούν μεσοπρόθεσμα να υποστηρίξουν και να αξιοποιήσουν τις δημόσιες υποδομές οδικών συνδέσεων και λιμενικών υποδομών που θα δημιουργούν τις προϋποθέσεις ευέλικτης και ασφαλούς διασυνδεσιμότητας των νησιών με εναλλακτικούς τρόπους, ικανούς να άρουν τη «διπλή νησιωτικότητα» των Σποράδων.

Σε σχέση με την ανάλυση του κεφαλαίου 5 και την συστηματοποίηση και αποτίμηση των ροών επισκεψιμότητας. συμπερασματικά, προκύπτουν οι ακόλουθες Στρατηγικές Προκλήσεις:

- Μέτρηση, πρόβλεψη, προσέλκυση υποδοχή και διαχείριση των τουριστικών ροών στις πύλες εισόδου (εξωτερικές ροές). Πρόκειται για τις ροές που ουσιαστικά διαμορφώνουν τον εισερχόμενο τουρισμό και αποτελούν τον υπό διαχείριση «πληθυσμό-στόχο» στην περιοχή παρέμβασης. Προφανώς απαιτούνται «πολιτικές προβολής και διαχείρισης» των Σποράδων ως ενιαίου προορισμού, με τη δημιουργία, αξιοποίηση και διαχείριση των κατάλληλων εργαλείων και μηχανισμών (DMS, DMO).
- Υποδοχή και διαχείριση των τουριστικών ροών στους κύριους παραδοσιακούς οικισμούς των Νησιών (οικισμοί και «buffer zone» αυτών, παραλίες εσωτερικές

ροές), με στόχο τον εξορθολογισμό των αρνητικών επιπτώσεων στην προσβασιμότητα προς και από την Αστική Ζώνη του κάθε νησιού και τους επιμέρους «πολιτιστικούς πόλους» ή τοπόσημα που υπάρχουν ή στοχεύεται να αναδειχθούν, στο κυκλοφοριακό και στη στάθμευση, καθώς και στις πεζή μετακινήσεις,

- Εμπλουτισμός, κίνητρα και «χρονοπρογραμματισμός» της προσέλκυσης επισκεπτών σε χαμηλής έντασης επισκεψιμότητας «χρονικές περιόδους», είτε αυτές αφορούν τουριστικές περιόδους, είτε «ημερήσιες ροές».
- Κρίσιμες παράμετροι: η διαλειτουργικότητα και συνέπεια των συστημάτων μεταφορών (Υποσυστήματα B1, B2, B3) και ο εμπλουτισμός των βιωματικών δραστηριοτήτων και εμπειριών με διαφοροποίηση κατά τις πρωινές και βραδινές ώρες (Υποσύστημα Γ). Κάλυψη του σημαντικού ελλείμματος πολιτιστικών εκδηλώσεων, δρώμενων και άλλων δραστηριοτήτων που εμπλουτίζει και διαφοροποιεί το τουριστικό προϊόν των Σποράδων.

Η «διάχυση» των τουριστικών ροών σε εναλλακτικούς «νέους» προορισμούς στο κάθε νησί (οικισμοί, πόλοι πολιτισμού, εκδηλώσεις, δραστηριότητες και βιωματικές εμπειρίες κ.λπ.), αναμένεται να δημιουργήσει νέες θέσεις απασχόλησης και να προσελκύσει νέες επιχειρηματικές ιδέες.

Επισημαίνεται, ότι με βάση τη διεθνή εμπειρία, η διαχείριση των ροών επισκεψιμότητας απασχολεί πολλές Πόλεις ανά την υφήλιο, ανεξαρτήτως μεγέθους και όγκου επισκεπτών, επιλύεται δε με την συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων (stakeholders) σε κοινά αποδεκτά «σχήματα διαχείρισης της «μικρο-αστικής» αναζωογόνησης και βιώσιμης κινητικότητας.

Στο πλαίσιο του ΟΣΣ/ΟΧΕ Βορείων Σποράδων, θα πρέπει να αναληφθούν κοινές / οριζόντιες (δια-δημοτικές) δράσεις προσέλκυσης και διαχείρισης των ροών επισκεψιμότητας, αξιοποίησης της οικονομίας της φήμης» (Reputation Economy), σε συνδυασμό με την προστασία και διαχείριση περιβαλλοντικών πόρων, υποδομών και δράσεων προσβασιμότητας και αστικής αναζωογόνησης και βιώσιμης αστικής κινητικότητας, στήριξης της επιχειρηματικότητας, καθώς και άλλων παρεμβάσεων που θα προκύψουν από την ανοιχτή διαβούλευση για την προετοιμασία του και θα είναι συμβατές με τις παρεμβάσεις, τη «λογική της παρέμβασης» και τις δεσμεύσεις / οδηγίες επιλεξιμότητας, κατ'αρχήν του ΠΕΠ Θεσσαλίας 2014-2020 (που θα αποτελέσει τη βασική πηγή χρηματοδότησης του ΟΣΣ/ΟΧΕ), αλλά και των λοιπών Επιχειρησιακών του ΕΣΠΑ 2014-2020.

Συνακόλουθα, προκύπτουν οι ακόλουθοι Στρατηγικοί Στόχοι (Σ.Σ.):

- **ΣΣ-1:** Ενίσχυση της εξωτερικής «διασυνδεσιμότητας» και των Προσβάσεων στα Νησιά των Βορείων Σποράδων
- **ΣΣ-2:** Ενίσχυση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Ανάπτυξη και Διασφάλιση της εσωτερικής «διασυνδεσιμότητας» και Προσβασιμότητας στους Αστικούς, Ιστορικούς, Πολιτιστικούς και Περιβαλλοντικούς Πόρους της Περιοχής Παρέμβασης του ΟΣΣ/ΟΧΕ Βορείων Σποράδων
- **ΣΣ-3:** Πρόληψη και Διαχείριση Κινδύνων και Βελτίωση της Ποιότητας Ζωής των Κατοίκων και των Επισκεπτών στα Νησιά των Βορείων Σποράδων
- **ΣΣ-4:** Εμπλουτισμός και Βελτίωση της Ελκυστικότητας του ενιαίου Τουριστικού και Πολιτιστικού Προϊόντος στα Νησιά των Βορείων Σποράδων
- **ΣΣ-5:** Προσέλκυση Επενδύσεων, στους τομείς των μεταφορών, του περιβάλλοντος, της ενεργειακής απόδοσης, του τουρισμού, της δημιουργικής βιομηχανίας κ.λπ. και διαμόρφωση / προώθηση συνεργιών μεταξύ των ΟΤΑ και του ιδιωτικού τομέα
- **ΣΣ-6:** Προσέλκυση Επενδύσεων, στον πρωτογενή τομέα (γεωργία, πρώτη μεταποίηση και αγροδιατροφή, αλιεία) και διαμόρφωση / προώθηση συνεργιών για τη δημιουργία και προώθηση τοπικών προϊόντων ΠΟΠ, συνεργασιών τοπικών επιχειρήσεων, δημιουργία ΚΟΙΝΣΕΠ κ.ο.κ.
- **ΣΣ-7:** Προσέλκυση, Προβολή και Βιώσιμη Διαχείριση του Τουριστικού και Πολιτιστικού Προϊόντος και των Πολιτιστικών / Τουριστικών Ροών στο Νησιωτικό Σύμπλεγμα των Βορείων Σποράδων μέσω εφαρμογής καινοτόμων και «έξυπνων» λύσεων.
- **ΣΣ-8:** Βελτίωση της Ποιότητας και Αποτελεσματικότητας της Κοινωνικής Ένταξης και της Απασχολησιμότητας στα Νησιά των Βορείων Σποράδων
- **ΣΣ-9:** Στήριξη, ανάδειξη και προσέλκυση Επιχειρηματικών Πρωτοβουλιών στα Νησιά των Βορείων Σποράδων
- **ΣΣ-10:** Μηχανισμοί και Εργαλεία Υποστήριξης και Προώθησης της Δια-δημοτικής Συνεργασίας και της «Διακυβέρνησης» του ΟΣΣ/ΟΧΕ Βορείων Σποράδων

Στον Πίνακα που ακολουθεί, οι προτεινόμενοι Στρατηγικοί Στόχοι της ΒΑΑ/ΟΧΕ των Βορείων Σποράδων στο πλαίσιο της διαβούλευσης που καλείται να υποστηρίξει η παρούσα «Επιτελική Σύνοψη», συνοδεύονται από έννοιες-κλειδιά, οριοθετώντας και διευκολύνοντας

τις διαδικασίες προβληματισμού και προτάσεων των εμπλεκομένων, τόσο σε όρους στρατηγικής, όσο και σε όρους προτάσεων/δράσεων που τους εξειδικεύουν.

Στο τέλος της διαβούλευσης και, ανάλογα με τις παρατηρήσεις, επισημάνσεις και προτάσεις, θα εξειδικευθούν οι «Ειδικοί Στόχοι» που εξυπηρετούν τους Στρατηγικούς Στόχους.

Πίνακας 39: Προτεινόμενοι Στρατηγικοί Στόχοι της ΟΧΕ των Βορείων Σποράδων και Έννοιες-Κλειδιά που τους περιγράφουν και τους χαρακτηρίζουν

Στρατηγικοί Άξονες ΟΧΕ των Βορείων Σποράδων και Χαρακτηριστικά – Περιεχόμενο στο πλαίσιο της «Ανοιχτής Διαβούλευσης»	
ΣΣ-1	Ενίσχυση της Εξωτερικής «διασυνδεσιμότητας» και των Προσβάσεων στα Νησιά των Βορείων Σποράδων (Πύλες Εισόδου στην Περιοχή Παρέμβασης)
ΣΣ-2	Ενίσχυση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Ανάπτυξη και Διασφάλιση της Εσωτερικής «διασυνδεσιμότητας» και Προσβασιμότητας στους Αστικούς, Ιστορικούς, Πολιτιστικούς και Περιβαλλοντικούς Πόρους της Περιοχής Παρέμβασης του ΟΣΣ/ΟΧΕ Βορείων Σποράδων (Φιλικότητα, Συνέχεια και Διαλειτουργικότητα της Επισκεψιμότητας στην Περιοχή Παρέμβασης ως ενιαίου Χώρου Διαβίωσης και Προορισμού)
ΣΣ-3	Πρόληψη και Διαχείριση Κινδύνων και Βελτίωση της Ποιότητας Ζωής των Κατοίκων και των Επισκεπτών στα Νησιά των Βορείων Σποράδων (Ποιότητα Ζωής, Καθημερινή Διαβίωση, Ασφάλεια έναντι φυσικών Κινδύνων, Αυθεντικότητα)
ΣΣ-4	Εμπλουτισμός και Βελτίωση της Ελκυστικότητας του «ενιαίου» Τουριστικού και Πολιτιστικού Προϊόντος στα Νησιά των Βορείων Σποράδων (Προσβασιμότητα, Αστική Αναζωογόνηση, Τοπόσημα, Πολυμορφικότητα και Βιωματικές Εμπειρίες)
ΣΣ-5	Προσέλκυση Επενδύσεων, στους τομείς των Μεταφορών, του περιβάλλοντος, της ενεργειακής απόδοσης, του τουρισμού, της δημιουργικής βιομηχανίας κ.λπ. και διαμόρφωση / προώθηση συνεργιών μεταξύ των ΟΤΑ και του Ιδιωτικού Τομέα (Αλλαγή της «κλίμακας» της Τοπικής Οικονομίας, εμπλουτισμός δραστηριοτήτων, αποφυγή κινδύνων που συνεπάγονται η «μονοκαλλιέργεια» και η εποχικότητα)
ΣΣ-6	Προσέλκυση Επενδύσεων, στον πρωτογενή τομέα (γεωργία, πρώτη μεταποίηση και αγροδιατροφή, αλιεία) και διαμόρφωση / προώθηση συνεργιών για τη δημιουργία και προώθηση τοπικών προϊόντων ΠΟΠ, συνεργασιών τοπικών επιχειρήσεων, δημιουργία ΚΟΙΝΣΕΠ κ.ο.κ.

Στρατηγικοί Άξονες ΟΧΕ των Βορείων Σποράδων και Χαρακτηριστικά – Περιεχόμενο στο πλαίσιο της «Ανοιχτής Διαβούλευσης»	
	(Συμβολή του Προωτογενούς στην Αλλαγή του Οικονομικού Μοντέλου των Β. Σποράδων)
ΣΣ-7	Προσέλκυση, Προβολή και Βιώσιμη Διαχείριση του Τουριστικού και Πολιτιστικού Προϊόντος και των Πολιτιστικών / Τουριστικών Ροών στο Νησιωτικό Σύμπλεγμα των Βορείων Σποράδων μέσω εφαρμογής καινοτόμων και «έξυπνων» λύσεων (Εμπλουτισμός Πολιτιστικής και Δημιουργικής Οικονομίας, Έξυπνη Διαχείριση Τουριστικών και Λοιπών Ροών)
ΣΣ-8	Βελτίωση της Ποιότητας και Αποτελεσματικότητας της Κοινωνικής Ένταξης και της Απασχολησιμότητας στα Νησιά των Βορείων Σποράδων (Κοινωνική Φροντίδα, Κοινωνική Ένταξη Ευπαθών Ομάδων, Πρωτοβάθμια Φροντίδα Υγείας, Μηχανισμοί και Δράσεις Προώθησης στην Απασχόληση, Βελτίωση Δεξιοτήτων Ανέργων και Εργαζομένων)
ΣΣ-9	Στήριξη, ανάδειξη και προσέλκυση Επιχειρηματικών Πρωτοβουλιών στα Νησιά των Βορείων Σποράδων (Στήριξη της Επιχειρηματικότητας με Μηχανισμούς, Φιλικό Περιβάλλον και Άμεσες Ενισχύσεις προς Νέες και υφιστάμενες Επιχειρήσεις)
ΣΣ-10	Μηχανισμοί και Εργαλεία Υποστήριξης και Προώθησης της Διαδημοτικής Συνεργασίας και της «Διακυβέρνησης» του ΟΣΣ/ΟΧΕ Βορείων Σποράδων (Διακυβέρνηση του Σχεδίου “ΟΣΣ/ΟΧΕ Βορείων Σποράδων”, Εταιρικές Σχέσεις, Λογοδοσία και Φόρουμ Φορέων και Πολιτών)