



**ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ : «ΑΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ»
ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: «ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ»**

«Η νησιωτικότητα και η γενικότερη γεωμορφολογία της χώρας ως ειδικός παράγοντας για την περιφερειακή ανάπτυξη και τη λειτουργία των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης»

Εκπονητής: Τριάντος Δημήτριος

A.M: 0816M018

Επιβλέπων Καθηγητής: Παπαδασκαλόπουλος Αθανάσιος

Μέλη τριμελούς επιτροπής: Ψυχάρης Γιάννης

Αυδίκος Βασίλης

Αθήνα,

Ιανουάριος 2018

Περιεχόμενα

Ευχαριστίες.....	3
Πρόλογος.....	4
1. Εισαγωγή – περιγραφή ζητήματος Νησιωτικότητας.....	5
2. Ιδιαιτερότητες νησιωτικότητας και δυσπρόσιτης γεωμορφολογίας.....	7
2.1 Οι δυσκολίες στην παροχή υπηρεσιών Υγείας λόγω των ιδιαίτερων γεωγραφικών συνθηκών.....	7
2.2 Ανεπάρκεια Υποδομών και ανάγκη επένδυσης στην εκπαίδευση	8
2.3 Οικονομική και κοινωνική απομόνωση	11
2.4 Το Ακτοπλοϊκό ζήτημα	11
2.5 Διαρθρωτικά προβλήματα του νησιωτικού χώρου.....	15
2.6 Φυσικό και οικιστικό περιβάλλον – Κοινωνική επιχειρηματικότητα	16
3. Ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης	19
3.1 Εναλλακτικές ευκαιρίες και δυνατότητες ανάπτυξης με τη συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.....	19
3.2 Το θεσμικό πλαίσιο και οι δυνατότητες αξιοποίησης του από νησιωτικούς και παραμεθόριους Δήμους προκειμένου να επέλθει η οικονομική και κοινωνική πρόοδος....	22
3.3 Κοινωνική ενσωμάτωση και Τοπική Αυτοδιοίκηση	25
4. Πολιτικές.....	29
4.1 Υιοθέτηση ολοκληρωμένης πολιτικής συνοχής.....	29
4.2 Προσπάθειες ανάδειξης του θέματος σε διεθνές επίπεδο.....	30
4.3 Αξονες χάραξης και υλοποίησης της νησιωτικής στρατηγικής	30
4.4 Νησιωτικές Περιφέρειες κατά την Προγραμματική Περίοδο 2014 – 2020	32
4.5 Ευρωπαϊκό πλαίσιο εξέτασης γεωμορφολογίας ως ειδικού παράγοντα Περιφερειακής Ανάπτυξης.....	35
4.6 Ανάδειξη και αξιοποίηση θετικών στοιχείων Νησιωτικότητας	42
4.7 Ενοποιημένες – συντονισμένες προσπάθειες σε ευρωπαϊκό επίπεδο.....	44
5. Ο Ναυτιλιακός Τομέας ως μοχλός ανάπτυξης της νησιωτικής οικονομίας	47
6. Συμπεράσματα – Προτάσεις.....	50
Βιβλιογραφία.....	53

Ευχαριστίες

Ο εκπονητής της συγκεκριμένης εργασίας αισθάνεται βαθιά την ανάγκη να ευχαριστήσει τον επιβλέποντα καθηγητή Περιφερειακής Ανάλυσης και Πολιτικής του Τμήματος Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου, κύριο Αθανάσιο Παπαδασκαλόπουλο για τη συνεχή και επισταμένη καθοδήγησή του καθ' όλη την εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Επίσης τα δύο ακόμη μέλη της τριμελούς επιτροπής: τον καθηγητή Περιφερειακής Οικονομικής Ανάλυσης του Τμήματος Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου, κύριο Ψυχάρη Γιάννη και το Λέκτορα του Τμήματος Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου, κύριο Αυδίκο Βασίλη.

Θερμές ευχαριστίες οφείλονται σε όλο το προσωπικό της Βιβλιοθήκης του Παντείου Πανεπιστημίου καθώς και στο αντίστοιχο του Πανεπιστημίου Μακεδονίας, του Πανεπιστημίου Πειραιά, του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, των τμηματικών του βιβλιοθηκών της Γεωλογίας, Θεολογίας, Νομικής και Φιλοσοφικής. Επιπλέον ευχαριστίες οφείλονται στους ανθρώπους της Δημοτικής Βιβλιοθήκης του Δήμου Πύργου Ηλείας καθώς και στο ανθρώπινο δυναμικό του κληροδοτήματος της Κοργιαλένειου Βιβλιοθήκης στο Αργοστόλι Κεφαλονιάς.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ στη σύντροφο της ζωής μου Κωνσταντίνα Γιαννοπούλου που αποτέλεσε και αποτελεί πηγή έμπνευσης στις επιστημονικές μου αναζητήσεις και έρευμα στην επίπονη διαδικασία της δια βίου μάθησης.

Πρόλογος

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών του Τμήματος Οικονομικής Περιφερειακής Ανάπτυξης, της κατεύθυνσης Αστικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης με ειδίκευση Περιφερειακού και Τοπικού Αναπτυξιακού Προγραμματισμού.

Σκοπός της εργασίας όπως διατυπώνεται και από τον συναφή τίτλο της, είναι να αναδείξει τη Νησιωτικότητα και τη γενικότερη γεωμορφολογία της χώρας ως ειδικό παράγοντα για την περιφερειακή ανάπτυξη και τη λειτουργία των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Για το λόγο αυτό η ανάλυση του ζητήματος ξεκινά με τη γενικότερη θεώρησή του ζητήματος της νησιωτικότητας, στη συνέχεια αναλύονται οι ιδιαιτερότητες που προκύπτουν εξαιτίας του δυσπρόσιτου ανάγλυφου με την περιγραφή των δυσκολιών στην παροχή υπηρεσιών υγείας, την ανάγκη για υποδομές και το ρόλο της εκπαίδευσης να εξετάζονται διεξοδικά. Συνάμα μελετάται η οικονομική και κοινωνική απομόνωση που βιώνουν οι κάτοικοι των περιοχών αυτών, η σημασία και η διαχρονικότητα του ακτοπλοϊκού προβλήματος σε συνάρτηση με τα διαρθρωτικά προβλήματα του νησιωτικού χώρου και το διαφοροποιημένο φυσικό και οικιστικό περιβάλλον.

Ιδιαίτερο άξονα της παρούσας μελέτης αποτελεί ο ρόλος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης καθώς εξετάζονται οι εναλλακτικές ευκαιρίες και οι δυνατότητες ανάπτυξης που προκύπτουν από τη συμμετοχή της, το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο που την περιβάλλει και οι δυνατότητες για επίτευξη της κοινωνικής συνοχής μέσω ανάληψης των καταλλήλων δράσεων.

Εν συνεχεία, αναλύονται οι πολιτικές που αφορούν την νησιωτικότητα σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, ενώ εξετάζεται η γεωμορφολογία ως ειδικός παράγοντας συνοχής και ανάπτυξης. Η ανάλυση ολοκληρώνεται με την ανάδειξη του ναυτιλιακού τομέα ως μοχλού ανάπτυξης της νησιωτικής οικονομίας, παρουσιάζονται τα οφέλη από τη δημιουργία ναυτιλιακού κλάστου και παρατίθενται τα συμπεράσματα και οι προτάσεις που προέκυψαν.

1. Εισαγωγή – περιγραφή ζητήματος Νησιωτικότητας

Η ελληνική επικράτεια αποτελείται σε ποσοστό 18,8% του εδάφους της από νησιά και νησιωτικά συμπλέγματα. Ως νησί θεωρείται το τμήμα εκείνο γης που περικλείεται από θάλασσα και δεν βρίσκεται σε χωρική και γεωγραφική συνέχεια με τη στεριά. Άλλα χαρακτηριστικά του και συνάμα προδιαγραφές του για την κατάταξη ενός εδάφους ως τέτοιου σύμφωνα με τη Στατιστική Υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Eurostat είναι η κατ' ελάχιστο ένα χιλιόμετρο απόσταση του από την ξηρά. Επίσης η δημιουργία του με φυσικό τρόπο, η ύπαρξη στατιστικά σημαντικού πληθυσμού τουλάχιστον πενήντα ανθρώπων και η μη ύπαρξη της πρωτεύουσας του κράτους επί του συγκεκριμένου εδάφους.

Αποκλειστικές νησιωτικές περιφέρειες της χώρας μας είναι το Βόρειο Αιγαίο, το Νότιο Αιγαίο, η Κρήτη και τα Ιόνια Νησιά. Οι ανωτέρω περιφέρειες αποτελούν συνοριακές περιοχές της χώρας, με τις τρεις πρώτες να αποτελούν ταυτόχρονα συνοριακές περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ενέχουν δηλαδή την έννοια της υπερ – περιφερειακότητας που δημιουργεί μια εξαιρετική συσσώρευση εμποδίων οφειλόμενα, ακριβώς σε αυτή την γεωγραφική ιδιαιτερότητα. Στις νησιωτικές περιφέρειες της πατρίδος συγκεντρώνεται ποσοστό πληθυσμού μεγαλύτερο από το 12% επί του συνόλου ενώ ως ποσοστό της έκτασης αγγίζει το 15% του αντίστοιχου συνολικού. Ως ένα πρώτο μέτρο σύγκρισης και αντίληψης της πραγματικότητας, στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί πως για την Ευρωπαϊκή Ένωση των δεκαπέντε χωρών – μελών, οι αντίστοιχοι δείκτες είναι στο 4 και 5% αντίστοιχα.

Τα ιδιαίτερα φυσικά και κοινωνικοοικονομικά στοιχεία προσδίδουν και τον μοναδικό χαρακτήρα της νησιωτικότητας. Πρόκειται για « ένα διαρκές φαινόμενο γεωγραφικής ασυνέχειας που εντείνεται αντιστρόφως ανάλογα με το μέγεθος του νησιού και ανάλογα με την απόσταση του από τις ηπειρωτικές ακτές». (Παπαδασκαλόπουλος Α., *Νησιωτικότητα και Περιφερειακή Αναπτυξιακή Στρατηγική για τον Ελληνικό Νησιωτικό χώρο*, σελ.8, Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης). Με επιμέρους χαρακτηριστικά: τα αισθήματα μοναδικότητας και σχετικής απομόνωσης που βιώνονται από τους κατοίκους, ως συνέπεια και της ατελούς πρόσβασης στις αγορές και τις δημόσιες υπηρεσίες καθώς και των προβλημάτων στις μεταφορές. Ακόμη ιδιαίτερη φυσιογνωμία στον νησιωτικό χώρο προσδίδεται λόγω της σχετικά περιορισμένης διαθεσιμότητας των παραγωγικών πόρων, αλλά και της μικρής σχετικά κλίμακας και της εξαιρετικά ευρείας διαφοροποίησης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Η φύση, η επιλογή και η προσέγγιση των οικονομικών δραστηριοτήτων των νησιών βρίσκεται σε συνάρτηση με τις εξαιρετικά μεγάλες εποχικές διακυμάνσεις του ανθρώπινου δυναμικού, με τα δημογραφικά προβλήματα να γίνονται περισσότερο από ορατά στα μικρά νησιά. Επιπλέον το σπάνιο φυσικό κάλος και η σπουδαία πολιτιστική παράδοση προάγουν τη συνέχεια του χώρου, του χρόνου, τις κοινωνικές σχέσεις και το δέσιμο του ανθρώπου με τη θάλασσα.

Ειδικά η νησιωτική οικονομία διαπνέεται από τον κατακερματισμό των αγορών προϊόντων και εργασίας ως συνέπεια της χωρικής ασυνέχειας, που δημιουργεί επιπλέον αναλογικά αυξημένες απαιτήσεις σε υποδομές και εξοπλισμό, αυξημένο κόστος μεταφορών και αδυναμία προσέγγισης του απαιτούμενου επιπέδου αναπτυξιακής βάσης.

Επομένως η ένταση του φαινομένου της νησιωτικότητας καθορίζεται από το μέγεθος του νησιού, την απόσταση του από την ηπειρωτική ενδοχώρα, τα υπόλοιπα

νησιά, το μεγαλύτερο νησί που αποτελεί οικονομικό και διοικητικό κέντρο και το αίσθημα απομόνωσης όπως βιώνεται από τους κατοίκους του. Έτσι εισάγεται η έννοια της διπλής νησιωτικότητας ως αποτέλεσμα των ανωτέρω παραγόντων και εκφράζεται μέσα στον ίδιο τον νησιωτικό χώρο δημιουργώντας περαιτέρω προβλήματα στην ανάπτυξη και την χωρική συνοχή. (Παπαδασκαλόπουλος Α., *Νησιωτικότητα και Περιφερειακή Αναπτυξιακή Στρατηγική για τον Ελληνικό Νησιωτικό χώρο*, σελ. 4 - 12, Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ΚΕΔΕ)

2. Ιδιαιτερότητες νησιωτικότητας και δυσπρόσιτης γεωμορφολογίας

2.1 Οι δυσκολίες στην παροχή υπηρεσιών Υγείας λόγω των ιδιαίτερων γεωγραφικών συνθηκών.

Οι νησιωτικές περιοχές πέραν των δυσκολιών που αντιμετωπίζουν εξαιτίας της γεωγραφικής τους θέσης, βρίσκονται αντιμέτωπες και με τις επιπτώσεις της παρατεταμένης οικονομικής ύφεσης της χώρας, που πλήττουν ευαίσθητους κοινωνικούς τομείς δημόσιας πολιτικής όπως η υγεία. Επομένως η χάραξη της στρατηγικής για την υγεία θα πρέπει να εξειδικεύεται σχετικά με τη νησιωτική χώρα σύμφωνα με τις ανάγκες των πληθυσμών των νησιωτικών περιοχών και να καλύπτει στοιχειωδώς τα κενά που προκύπτουν εξαιτίας της άσχημης δημοσιονομικής κατάστασης της χώρας σε ιατρικό και παραϊατρικό προσωπικό, σε υποδομές, χρηματοδότηση και μέσα. Η λύση μπορεί να βρίσκεται στην ανάδειξη και τεκμηρίωση στοιχείων καινοτομίας των καλών πρακτικών σε συνέργεια με πανελλήνια και ευρωπαϊκή δικτύωση. Τέτοιες είναι η λειτουργία κινητών μονάδων με την ανάπτυξη εξειδικευμένων παρεμβάσεων για ευάλωτες ομάδες πληθυσμού που πλήττονται λόγω οικονομικής κρίσης. Στοχευμένες παρεμβάσεις για την μείωση των επιπτώσεων των ψυχικών νοσημάτων τα οποία γνωρίζουν έξαρση και στη νησιωτική επικράτεια συνεπεία της δυσμενούς οικονομικής κατάστασης της πατρίδας. Αλλά και για την ρηξικέλευθη αντιμετώπιση των αποτελεσμάτων των προσφυγικών και μεταναστευτικών ροών στο Βόρειο και Ανατολικό Αιγαίο.

Στα πλαίσια αυτά προτείνεται η υλοποίηση οικονομικών μελετών με αναλύσεις κόστους – οφέλους όχι μόνο σε στενά βραχυχρόνιο ορίζοντα αλλά με συνυπολογισμό του κοινωνικού οφέλους. Η οργάνωση ομάδων αυτοβοήθειας με εμπλοκή της τοπικής αυτοδιοίκησης, η ανάπτυξη προγραμμάτων με στόχο την υποστηριζόμενη εργασία για τους χρόνια πάσχοντες, η διασύνδεση με ευρωπαϊκά δίκτυα υπηρεσιών ψυχικής υγείας που περιλαμβάνουν κινητές μονάδες για απομακρυσμένες περιοχές, με στόχο τη θεωρητική και επιστημονική τεκμηρίωση των καλών πρακτικών. Όλα αυτά σε πλαίσια συνέργειας με τις τοπικές κοινωνικές πολιτικές και σεβασμό στα ανθρώπινα δικαιώματα. Για την επίτευξη άμεσων και καλύτερων αποτελεσμάτων προτείνεται η θεραπευτική προσέγγιση να περιλαμβάνει και τις οικογένειες των ασθενών όπου η περίπτωση το επιβάλλει. Να αξιολογείται τακτικά το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών, να εξασφαλίζεται η ισότητα στην πρόσβαση και την παροχή φροντίδας, να διασφαλίζεται η συνέχεια στην παροχή των ιατρικών υπηρεσιών με την πρόβλεψη για διατήρηση των πηγών χρηματοδότησης. Η εργασία σε δίκτυα, η πολυκλαδική προσέγγιση στην παροχή υπηρεσιών και η διασύνδεση των παρεχόμενων υπηρεσιών υγείας με την πρωτοβάθμια φροντίδα υγείας σε εθνικό επίπεδο μπορεί να επιτευχθεί με την κινητοποίηση των τοπικών αρχών και τη συμπερίληψη των δράσεων των μονάδων υγείας στην κοινωνική πολιτική του κάθε νησιωτικού Δήμου, προσαρμοσμένων στις ιδιαίτερες ανάγκες κάθε νησιού. Ειδικά για την ψυχική υγεία θα πρέπει πάντα να λαμβάνονται υπόψη τα κοινωνικά και ανθρωπολογικά χαρακτηριστικά κάθε μικρής νησιωτικής κοινότητας που αφορούν δεδομένους πολιτισμικούς κώδικες, στάσεις σχετικά με την αποδοχή της διαφορετικότητας, προκαταλήψεις αιώνων, τρόπο έκφρασης των συμπτωμάτων λόγω αυξημένων ψυχοκοινωνικών δυσκολιών. (Στυλιανίδης Σ. – Παντελίδου Σ. – Πούλιος Α. – Λάβδας Μ. – Λαμνίδης Ν., *Κινητές Μονάδες Ψυχικής Υγείας σε νησιωτική περιοχή: η εμπειρία στις Κυλάδες* στο

Στυλιανίδης Σ. & συνεργάτες, *Σύγχρονα θέματα κοινωνικής και κοινοτικής ψυχιατρικής – Για μια κριτική ανθρωποκεντρική ψυχιατρική*, σελ. 280 – 305, Τόπος, Αθήνα, 2014).

Η προσαρμογή των κοινοτικών υπηρεσιών, όπως παρέχονται από τις Κινητές Μονάδες Υγείας στις νησιωτικές περιοχές, στα νέα κοινωνικά και οικονομικά δεδομένα και στις αναδυόμενες ανάγκες της κάθε μίας νησιωτικής κοινότητας κρίνεται περισσότερο από αναγκαία. Στο εγχείρημα αυτό απαιτείται να βρεθεί λύση στην έλλειψη πόρων και τη θεσμική ασυνέχεια. Η ενίσχυση της ευρηματικότητας της διακλαδικής ομάδας μέσω τοπικών δικτύων, η εφαρμογή καινοτόμων πρωτοβουλιών για την αντιμετώπιση της πολυπλοκότητας των κοινωνικών και θεραπευτικών αιτημάτων φαίνεται να αποτελεί τη μόνη ασφαλή διέξοδο. (Παντελιάδου Σ. – Αντωνοπούλου Β. – Πούλιος Α. – Σουμάκη Τ. – Στυλιανίδης Σ., *Παιδοψυχιατρική στην κοινότητα: το παράδειγμα των Κινητών Μονάδων Ψυχικής Υγείας Βορειοανατολικών και Δυτικών Κυκλάδων* στο Στυλιανίδης Σ. & συνεργάτες, *Σύγχρονα θέματα κοινωνικής και κοινοτικής ψυχιατρικής – Για μια κριτική ανθρωποκεντρική ψυχιατρική*, σελ. 333, Τόπος, Αθήνα, 2014).

«Η γεωγραφική κλίμακα παίζει σημαντικό ρόλο στην αποτελεσματική παροχή των δημόσιων αγαθών και στην εκπλήρωση των συνθηκών βελτιστοποίησης της κοινωνικής ευημερίας σε μια χώρα. Επομένως, η διάρθρωση των δημοσιονομικών λειτουργιών σε γεωγραφικά επίπεδα συμβάλλει στη διεύρυνση της κοινωνικής ευημερίας, δηλαδή στην προστιθέμενη αξία της δημοσιονομικής αποκέντρωσης στην αποτελεσματική λειτουργία του οικονομικού συστήματος». (Πετράκος Γ. – Ψυχάρης Γ., *Περιφερειακή ανάπτυξη στην Ελλάδα*, σελ. 445 - 446).

2.2 Ανεπάρκεια Υποδομών και ανάγκη επένδυσης στην εκπαίδευση

Η εκπαίδευση και η υγεία αποτελούν τους βασικούς πυλώνες της παραγωγικής διαδικασίας και συντελούν αποφασιστικά στη διατήρηση και ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου. Το συγκεκριμένο έχει αποδειχθεί πως επιδρά καθοριστικά τόσο στην παραγωγικότητα όπως και στην αποδοτικότητα της εργασίας, αλλά και στην ποιότητα των προϊόντων και των υπηρεσιών, με αποτέλεσμα την οικονομική ανάπτυξη και μεγέθυνση του οικονομικού κεφαλαίου. (Θεοδώρου Μ. – Σαρρής Μ. – Σούλης Σ., *Συστήματα Υγείας*, σελ. 34, Παπαζήση, Αθήνα, 2001)

Ακόμη και όταν επιτυγχάνεται η εξασφάλιση παροχής συγκεκριμένης υπηρεσίας σε κάποιο νησί που αποτελεί μέρος ενός πελάγους όπως το Νότιο Αιγαίο δεν υφίστανται ανάλογες θετικές επιπτώσεις για τα γειτονικά νησιά εξαιτίας της έλλειψης επαρκούς διασύνδεσης. Παράλληλα το κόστος παροχής της υπηρεσίας παραμένει σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα με δεδομένο την περιορισμένη πληθυσμιακή κάλυψη και την αναγωγή του σε κατά κεφαλή παρεχόμενο όφελος. Συχνά το επίπεδο ποιότητας βρίσκεται σε αντίστροφη πορεία και ιδιαίτερα χαμηλές επιδόσεις. Έτσι στο Νότιο Αιγαίο με πληθυσμό 305.500 κατοίκους υφίσταται διασπορά του πληθυσμού σε 48 νησιά με την ανάγκη για υποδομές να αναδεικνύεται πολλαπλάσια σε σχέση με τις ανάγκες ίδιου μεγέθους πληθυσμού που κατοικεί σε ενιαία ηπειρωτική ενδοχώρα. (ESPON, *Atlas of the islands*, pg 28, EUROISLANDS, 2/2/2013)

Όσον αφορά την τεχνική και επαγγελματική εκπαίδευση στις παραμεθόριες περιοχές πρέπει να υλοποιηθούν οι ανάλογες δράσεις προκειμένου να επιτευχθεί η ποσοτική αύξηση και η ποιοτική βελτίωση του ανθρώπινου δυναμικού σε επίπεδο στελεχών. Για το λόγο αυτό κρίνεται ως άμεση προτεραιότητα η διασύνδεσή της με

την πράξη. Ο ουσιαστικός σχολικός επαγγελματικός προσανατολισμός των μαθητών σύμφωνα με τις ευκαιρίες και προοπτικές απασχόλησης στην περιοχή τους και η στήριξη και ενημέρωσή τους σχετικά με τα σχέδια τους και τις μελλοντικές επαγγελματικές επιθυμίες με ρεαλιστικό τρόπο για τις συνθήκες και τις προοπτικές της αγοράς εργασίας μπορεί να αποτελέσει βάση για την επίτευξη της τοπικής προόδου και ανάπτυξης. Εάν οι ευκαιρίες απασχόλησης για αποφοίτους τριτοβάθμιας εκπαίδευσης φαντάζει ανέφικτα άμεσα υλοποιήσιμη, δεν ισχύει το ίδιο για κοινωνούς της επαγγελματικής εκπαίδευσης, οι οποίοι με τις ανάλογες πολιτικές αποφάσεις και την υλοποίηση μιας ολοκληρωμένης αναπτυξιακής πολιτικής μπορούν να συμβάλλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη και την πρόοδο των γεωγραφικά απομονωμένων και δυσπρόσιτων περιοχών. Η προσαρμογή της εκπαίδευσης στις οικονομικές, τεχνολογικές και κοινωνικές αλλαγές, η άνοδος του επιπέδου ποιότητας της εκπαίδευσης και η διεύρυνση του φάσματος της επαγγελματικής εκπαίδευσης της περιφέρειας μπορούν να αποτελέσουν τα εφαλτήρια εκείνα για να εμψύχουν την πνοή της αλλαγής και της ανάπτυξης στη νησιωτική χώρα. Ως υπόδειγμα στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί η περίπτωση της Σύμης στο Νότιο Αιγαίο όπου η σύνδεση με την παράδοση και η διάσωση ανάλογων παραδοσιακών επαγγελμάτων και τεχνικών δημιούργησαν θέσεις εργασίας και συνέβαλαν στη συγκράτηση του ενεργού οικονομικά ανθρώπινου δυναμικού. Η ανάδειξη και η διάσωση παραδοσιακών τεχνών όπως η συντήρηση βοτσαλένιων δαπέδων στη Σύμη και τα Δωδεκάνησα με την επιμόρφωση των νέων τεχνιτών από εμπειρικούς παραδοσιακούς μάστορες, αλλά και αρχιτέκτονες και πολιτικούς μηχανικούς αποτελεί μια εφικτή μικρού οικονομικού κόστους λύση που μπορεί να επιτευχθεί με τη βοήθεια της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. (Φιλεκπαιδευτική Εταιρεία Σύμης, *Περιφερειακή ανάπτυξη και εκπαίδευση*, σελ. 28 – 31, 107-108, Σύμη 1989)



Χάρτης 1: Σύμη

Εξετάζοντας απόψεις πανεπιστημιακών καθηγητών καταλήγουμε στο σημαντικότερο ρόλο του περιφερειακού πανεπιστημίου. Στοιχείο για την επίτευξη της κοινωνίας της γνώσης αποτελεί η ενεργοποίηση των περιφερειακών πανεπιστημίων και ειδικά εκείνων που εδρεύουν στις νησιωτικές και παραμεθόριες περιφέρειες. (Φακιολάς Ρ. στο Αποστολίδης Λ., *Κοινωνία της γνώσης και περιφερειακή ανάπτυξη – Όλες οι περιφέρειες έχουν δικαίωμα στη γνώση και τη μόρφωση*, σελ.177 – 178, ελληνικά γράμματα, Αθήνα, 2007) Ο ενεργότερος ρόλος του πανεπιστημίου δεν θα συμβάλει μόνο στη βελτίωση της διαμόρφωσης του οικονομικού γίνεσθαι, αλλά θα το καταστήσει παράλληλα κέντρο της πνευματικής ζωής συντελώντας έτσι έμπρακτα στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των τοπικών κοινωνιών. (Λαδιάς Χ. στο Αποστολίδης Λ., *Κοινωνία της γνώσης και περιφερειακή ανάπτυξη – Όλες οι περιφέρειες έχουν δικαίωμα στη γνώση και τη μόρφωση*, σελ.174 – 175, ελληνικά γράμματα, Αθήνα, 2007) Ευθύνη του Πανεπιστημίου είναι να πείσει την Περιφέρεια για την αξία του ανθρώπινου δυναμικού που εκπαιδεύει στους κόλπους του το ίδιο και να σχεδιάσουν μαζί ένα βιώσιμο μοντέλο ανάπτυξης που θα πάψει να βασίζεται στις αμφίβολες κρατικές επιδοτήσεις. Παράλληλα οφείλει να καλλιεργεί το κοινωνικό κεφάλαιο της περιφέρειας μέσα από τη συμμετοχικότητα και την εμπιστοσύνη δημιουργώντας δίκτυα εξέλιξης και συνεργασίας. (Παπάνης Ε. στο Αποστολίδης Λ., *Κοινωνία της γνώσης και περιφερειακή ανάπτυξη – Όλες οι περιφέρειες έχουν δικαίωμα στη γνώση και τη μόρφωση*, σελ.172 – 173, ελληνικά γράμματα, Αθήνα, 2007) Το σύγχρονο πανεπιστήμιο καλείται να ανιχνεύσει τις αλλαγές που συντελούνται στην αγορά εργασίας και τις διαφορές που υφίστανται μεταξύ των νησιωτικών παραμεθόριων περιφερειών και της εθνικής αγοράς εργασίας. Να ενθαρρύνει το καινοτομικό περιβάλλον δημιουργώντας συναφείς ερευνητικές και εκπαιδευτικές δράσεις και να στοχεύει στη συγκράτηση του αναγκαίου τουλάχιστον στελεχιακού δυναμικού που παράγει για την ανάπτυξη και την πρόοδο της περιφέρειας, αποτρέποντας έτσι τη φυγή του συνόλου των νεαρών επιστημόνων αμέσως μετά την αποφοίτησή τους. (Ρόντος Κ. στο Αποστολίδης Λ., *Κοινωνία της γνώσης και περιφερειακή ανάπτυξη – Όλες οι περιφέρειες έχουν δικαίωμα στη γνώση και τη μόρφωση*, σελ.167 – 171, ελληνικά γράμματα, Αθήνα, 2007)

Απαραίτητη προϋπόθεση για την προσέλκυση ξένου επενδυτικού κεφαλαίου στη νησιωτική περιφέρεια είναι η δημιουργία υψηλού επιπέδου ανθρώπινου κεφαλαίου που θα συμβάλει στην ανάπτυξη και θα στελεχώσει τις νέες θέσεις εργασίας που θα προκύψουν ως απότοκος των επενδύσεων. Η δημιουργία νέας γνώσης, η αντίληψη των επερχόμενων μεταβολών της περιφερειακής οικονομίας, η προώθηση συνεργιών μεταξύ πανεπιστημίου και τοπικών φορέων, η συμβολή της μείωσης της γραφειοκρατίας σε επίπεδο περιφερειακής διοίκησης και τοπικής αυτοδιοίκησης πρέπει να αποτελούν αναπόσπαστα τμήματα της στοχοθεσίας και της καθημερινής λειτουργίας του Πανεπιστημίου. (Παπαδάκη Ο. στο Αποστολίδης Λ., *Κοινωνία της γνώσης και περιφερειακή ανάπτυξη – Όλες οι περιφέρειες έχουν δικαίωμα στη γνώση και τη μόρφωση*, σελ.164 – 166, ελληνικά γράμματα, Αθήνα, 2007) Ενώ η ιεράρχηση των προτεραιοτήτων αιεφορίας μακροχρόνια σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο με ανάλυση της αλληλοσυσχέτισης των υποσυστημάτων, η διάχυση καινοτομιών και νέων τεχνολογιών θα αναδείξουν τα συγκριτικά περιφερειακά και τοπικά πλεονεκτήματα, μειώνοντας ταυτόχρονα τις διαρθρωτικές αδυναμίες, ενισχύοντας έτσι την περιφερειακή συνοχή και την ανάπτυξη της υπαίθρου. (Πουρναράκης Ε. στο Αποστολίδης Λ., *Κοινωνία της γνώσης και περιφερειακή ανάπτυξη – Όλες οι περιφέρειες έχουν δικαίωμα στη γνώση και τη μόρφωση*, σελ.161 – 162, ελληνικά γράμματα, Αθήνα, 2007)

2.3 Οικονομική και κοινωνική απομόνωση

Ωστόσο σημαντικά αυξημένα είναι τα ποσοστά των NEETs λόγω της κοινωνικής ευπάθειας και των αρνητικών επιπτώσεων της νησιωτικότητας. Οι NEETs είναι οι νέοι άνθρωποι που βρίσκονται εκτός εκπαίδευσης, απασχόλησης και κατάρτισης. Οι Περιφέρειες Νοτίου Αιγαίου και Ιονίων Νήσων βρίσκονταν στην πρώτη και Τρίτη αντίστοιχα θέση της σχετικής κατάταξης του συνόλου των εθνικών περιφερειών, για το έτος 2013. (Παπαργύρης, 2013:129 – 171, Πανδής και Ζάγκος, 2013: 112 και Papadakis, Kyridis, Papargyris, 2015) Οι NEETs συγκεντρώνονται σε νησιωτικές περιοχές στις οποίες κυριαρχεί έντονα το φαινόμενο της προσωρινής και εποχικής απασχόλησης και η οικονομία τους βασίζεται κυρίως στον τριτογενή τομέα παραγωγής. Παράλληλα, παραδοσιακά έχουν χαμηλότερους εκπαιδευτικούς δείκτες και υψηλότερη σχολική διαρροή. (ΚΑΝΕΠ/ ΓΣΕΕ, 2013 και Papadakis, Kyridis, Papargyris, 2015) Μπορεί λοιπόν το Νότιο Αιγαίο να έχει χαμηλότερα ποσοστά αναφορικά με τη νεανική ανεργία, επιβαρύνεται όμως ιδιαίτερα με το πρόβλημα των NEETs. Σε κάθε περίπτωση, τα νησιά έχουν αυξημένο πρόβλημα αναφορικά με τους NEETs, που συνίσταται στη συσσώρευση κοινωνικής ευπάθειας και συντελεί στον κοινωνικό αποκλεισμό. Στην κατάταξη των νομών στη δεύτερη και τρίτη θέση βρίσκονται νησιωτικοί νομοί Ζακύνθου (36,6%) και Κυκλάδων (32,6%) αντίστοιχα (GPO και ΚΕΑΔΙΚ 2013:10) Με έναν στους τρεις νέους να βρίσκεται εκτός βασικού πεδίου μέριμνας του κοινωνικού κράτους. (Παπαδάκης Ν., Κυβέλου Σ., *Η νησιωτική όψη της κοινωνικής ευπάθειας και η ολοκληρωμένη ανάπτυξη του νησιωτικού χώρου*, στο Κυβέλου Σ., *Θαλάσσια χωρικά ζητήματα*, σελ 228 – 230 , Κριτική, Αθήνα, 2016).

2.4 Το Ακτοπλοϊκό ζήτημα

«Στο πλαίσιο της εφαρμογής ολοκληρωμένης στρατηγικής ανάπτυξης του Ελληνικού Νησιωτικού Χώρου επιβάλλεται η συστηματική αντιμετώπιση του ζητήματος του Μεταφορικού Ισοδύναμου, με στόχο τη μείωση της δαπάνης μετακινήσεων του επιβατικού κοινού και της μεταφοράς αγαθών, με τις θαλάσσιες συγκοινωνίες σε σχέση με τις χερσαίες, υπό ανάλογες συνθήκες απόστασης. Δεδομένου ότι η εφαρμογή του Μεταφορικού Ισοδύναμου είναι συμβατή με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών εναπόκειται στα κράτη-μέλη να θεσμοθετήσουν τους όρους εφαρμογής του. Ευνόητο είναι ότι η καθιέρωση του Μεταφορικού Ισοδύναμου συνδέεται άμεσα με τις επιδοτήσεις των άγονων γραμμών, με την ορθολογικότερη διάρθρωση του δικτύου των θαλάσσιων μεταφορών και με τον συντονισμό των φορέων που ασχολούνται με τις μεταφορές γενικότερα» (Παπαδασκαλόπουλος Α., *Νησιωτική πολιτική – Τοπική Αυτοδιοίκηση και νησιωτικότητα*, Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, σελ.25 - 26, Δεκέμβριος 2016)

Μέχρι το 2001 επίκεντρο λειτουργίας της ακτοπλοϊκής αγοράς ήταν το πλοίο και όχι το νησί. Ο εκάστοτε παντοδύναμος Υπουργός Ναυτιλίας διατηρούσε ένα ιδιαίτερα προστατευμένο περιβάλλον για τους ευρισκόμενους εντός της αγοράς ακτοπλόους. Έτσι δεν υπήρχε από τους τελευταίους κανένα κίνητρο για εκσυγχρονισμό του ακτοπλοϊκού συστήματος με συνέπεια το χαμηλό επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών. Θέματα διαφθοράς και προτιμησιακών σχέσεων ήρθαν στην επιφάνεια με ανάλογη έκθεση του ΟΟΣΑ το 2002. Ο Κανονισμός 3577/92 επέβαλε την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους

μέλους από οποιοδήποτε πλοίο φέρει τη σημαία κράτους μέλους της ΕΕ. Με την άρση του καμποτάζ, βασικός σκοπός είναι η παροχή στο κοινό επαρκών υπηρεσιών μεταφορών, ακόμη και εκεί που δεν εκδηλώνονταν ανάλογο επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Η εναρμόνιση του εθνικού πλαισίου συντελέστηκε με τον Ν. 2932/2001 όπου δηλώνεται η βούληση για ανάπτυξη και εξασφάλιση του υγιούς ανταγωνισμού και την προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Χαρακτηριστικό της Ελεύθερης Δρομολόγησης Πλοίων είναι η ανάληψη συγκοινωνιακής υπηρεσίας σε γραμμές επιλογής των ενδιαφερομένων με τη δρομολόγηση κατάλληλων πλοίων. Οι προϋποθέσεις εδράζονται στη δεκάμηνη λειτουργία, τη συμβατότητα με τις λιμενικές υποδομές και την αποδεδειγμένη ικανότητα του μεταφορέα. Ωστόσο δεν σημειώθηκε η απαιτούμενη προετοιμασία για την εύρυθμη λειτουργία μιας απελευθερωμένης αγοράς υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος, ούτε και προσδιορίστηκαν οι βασικές παράμετροι της έννοιας του δημοσίου συμφέροντος. (Χλωμούδης Κ. – Λεκάκου Μ., *Νησιωτική Πολιτική*, σελ. 15 – 17, ΚΕΔΚΕ, Θεσσαλονίκη, Νοέμβριος 2008)

Ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός και οι μεταφορικές καινοτομίες δεν λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες των μικρών νησιών και σε καμία περίπτωση δεν υλοποιούνται έχοντάς τα σε πρώτη προτεραιότητα μαζί με τους κατοίκους τους. Ως αποτέλεσμα παρατηρούνται τάσεις φυγής από τους νεότερους ηλικιακά κατοίκους τους, έντονα μεταναστευτικά ρεύματα προς την ηπειρωτική ενδοχώρα του οικονομικά ενεργού πληθυσμού και εγκατάλειψη. (Coccossis, 2001, Κοκκώσης – Μέξα, 2002). Εβδομήντα ακριβώς χρόνια πριν ο Δ. Παπαμιχαλόπουλος αναδεικνύει με τον πιο εύγλωττο τρόπο τη σημασία της ακτοπλοΐας για τη συνοχή και την ανάπτυξη του νησιωτικού χώρου. Στηλιτεύει παράλληλα την αδυναμία των κυβερνόντων να κατανοήσουν την ιδιαιτερότητα της νησιωτικότητας και κατ' επέκταση του πλοίου ως συγκοινωνιακού μέσου αντιμετωπίζοντας το με κριτήρια χερσαίων μέσων μεταφοράς: «... η ανασυγκρότηση της επιβατηγού ναυτιλίας, απολύτως απαραίτητου δια χώραν νησιωτικήν και με εκτεταμένα παράλια ως είναι η Ελλάς, όπου το επιβατηγόν ατιμόπλοιον είναι το απαραίτητον όργανον δι' ου επιτυγχάνεται η γεωγραφική ενότης της, τίθεται εν ίση μοίρα με τα υποκατάστατα των χερσαίων συγκοινωνιών». (Παπαμιχαλόπουλος Δ., *Εμπορική Ναυτιλία*, σελ. 34, Τύποις «Πυρσού», Αθήναι, 1947)

Οι νησιώτες αναδεικνύονται ευάλωτοι χρήστες και τούτο αφού αποτελούν τη μειοψηφία των μετακινούμενων. Αφού ο κύριος όγκος των επιβατών είναι οι τουρίστες που αποτελούν το 70% του επιβατικού όγκου, μετακινούνται εποχικά και με σκοπό την αναψυχή. Οι κάτοικοι των νησιών εμφανίζουν και έλλειμμα πληροφόρησης ώστε να είναι σε θέση να αξιολογήσουν επαρκώς την παρεχόμενη υπηρεσία. Εξαντλούν το ενδιαφέρον τους στο επίπεδο τιμών και τον αριθμό των δρομολογίων. Εμφανίζονται αποκομμένοι και με αδύναμη φωνή στα υπολειπόμενα θεσμικά όργανα όπως το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, όπου απουσιάζει η προετοιμασία των συνεδριάσεών του, η ουσιαστική εκπροσώπηση των τοπικών κοινωνιών και τελικά καλούνται να νομιμοποιήσουν τα τετελεσμένα. Απαραίτητη κρίνεται η ενίσχυση του ρόλου των τοπικών κοινωνιών και των φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και τη θέσπιση της αξιολόγησης των υπηρεσιών μέσω μετρήσιμων δεικτών απόδοσης οι οποίοι θα επιβεβαιώνουν την τήρηση των συμφωνιών που έχουν συναφθεί από όλα τα μέρη των εμπλεκόμενων. Ο προσδιορισμός του επιπέδου υπηρεσιών, ποιότητας και τιμών μπορεί να συνδεθεί άμεσα με τις συμβάσεις δημοσίου συμφέροντος και την καταβολή κρατικών ενισχύσεων. Επομένως τα κίνητρα παραγωγής σαφώς προσδιορισμένων υπηρεσιών μπορούν να αντικαταστήσουν τις επιδοτήσεις των άγονων γραμμών. (Χλωμούδης Κ. – Λεκάκου Μ., *Νησιωτική Πολιτική*, σελ. 17 – 18, ΚΕΔΚΕ, Θεσσαλονίκη, Νοέμβριος 2008)

Ο ρυθμιστικός ρόλος του κράτους έγκειται στη διευθέτηση της σύγκρουσης όπου οι πλοιοκτήτες επιδιώκουν να δραστηριοποιούνται, καθώς και εκεί που η ζήτηση είναι έντονη τη θερινή περίοδο και στις πλέον αποδοτικές γραμμές. Ενώ οι χρήστες έχουν κάθε δικαίωμα να επιδιώκουν άνεση και εξυπηρέτηση και στις περιόδους αιχμής όταν η προσφορά δεν επαρκεί. Η χειμερινή περίοδος είναι συνήθως ζημιογόνος για την οικονομική εκμετάλλευση των πλοίων, με τις ακτοπλοϊκές εταιρείες να επιδιώκουν συχνά τον περιορισμό της εκπλήρωσης των δρομολογιακών υποχρεώσεων για την περίοδο αυτή. Η ακτοπλοΐα πάντως θεωρείται χώρος Κοινωνικής και Δημόσιας Ωφέλειας και η ύπαρξη της είναι αναγκαία τόσο για την επικοινωνία και την ενοποίηση του ελληνικού χώρου, την αμυντική θωράκιση του Έθνους από επίβουλους γείτονες και την οικονομική ανάπτυξη της νησιωτικής ανατολικής και δυτικής περιφέρειας της χώρας. (Γουλιέλμος Α.Μ. – Σαμπράκος Ε., *Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία μικρών αποστάσεων*, σελ. 224 – 226, Σταμούλης, Αθήνα, 2002). Το δίκτυο στερείται απόλυτα νησιωτικών λιμενικών κόμβων (hubs) για τις εμπορευματικές μεταφορές, με αποτέλεσμα η σύνδεση ακόμη και γειτονικών νησιών μεταξύ τους να καθίσταται χρονοβόρα και προβληματική και σε ορισμένες περιπτώσεις αδύνατη. Η παλαιότητα του ακτοπλοϊκού στόλου, σε συνδυασμό με την ακτινική μορφή του δικτύου, επιβαρύνει σημαντικά τη διάρκεια των δρομολογίων, ιδίως για τους κατοίκους των νησιών που βρίσκονται στο τέλος των γραμμών.

Η συνέχιση της κοινής εξυπηρέτησης επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης οδηγεί τις υπάρχουσες λιμενικές υποδομές σε αδιέξοδο. Με το διαχωρισμό τους θα επιτευχθεί η αποδοτικότερη χωροθέτηση δραστηριοτήτων και λειτουργιών, θα μειωθούν οι κυκλοφοριακές οχλήσεις στις παραλιμένες αστικές ζώνες, θα δημιουργηθεί με σύγχρονο τρόπο ένα δομημένο δίκτυο εμπορευματικών λιμένων και θα βελτιωθεί σημαντικά το επίπεδο εξυπηρέτησης της εμπορευματικής κίνησης με την απελευθέρωση χώρων και τη την ανάπτυξη σύγχρονων τερματικών σταθμών επιβατών. Η έλλειψη οικονομικών κλίμακας δρα αποτρεπτικά στην αντικατάσταση του μεταφορικού μοντέλου φορτηγού οχήματος με οχηματαγωγό πλοίο κλειστού τύπου. Η δυνατότητα φορτοεκφόρτωσης από δύο καταπέλτες σε πλήρη και πρύμνη μπορεί να μειώσει τον χρόνο παραμονής στους λιμένες. Επιπλέον η χρησιμοποίηση μικρών εξειδικευμένων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (κοντέινερς) και μοναδοποιημένων φορτίων όπως κινητά αμαξώματα θα συντελέσει στη μείωση του κόστους μεταφοράς και θα θέσει τις βάσεις για αναδιοργάνωση και βελτίωση του επιπέδου των προσφερόμενων υπηρεσιών μεταφοράς, με την αξιοποίηση των σύγχρονων συστημάτων logistics.

Επιβάλλεται μια διορθωτική και συνάμα διαρθρωτική παρέμβαση στα μεταφορικά συστήματα των νησιών του Αιγαίου. Ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός για την ανάπτυξη των θαλάσσιων και χερσαίων υποδομών τους θα τους δώσει την δυνατότητα να ενσωματωθούν και να καταστούν συμβατά με τις μεταφορικές συνδέσεις της υπόλοιπης ηπειρωτικής χώρας και της ευρωπαϊκής ενδοχώρας, προκειμένου να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για την επί ίσοις όροις αντιμετώπιση της νέας ευρωπαϊκής και διεθνούς οικονομικής κατάστασης. (Τσαμπούλας Δ. – Λέκκα Α., *Δράσεις και μέτρα εφαρμογής πολιτικών στις μεταφορές στον νησιωτικό χώρο στο Τσάλτας Γ., Αειφορία και περιβάλλον – Ο νησιωτικός χώρος στον 21^ο αιώνα*, σελ. 202 -210, Σιδέρης, Αθήνα 2005)

Η διαβίωση σε μια απομακρυσμένη, δύσκολα προσβάσιμη ή αραιοκατοικημένη περιοχή είναι παράγοντας ικανός να επιδεινώσει ατομικές καταστάσεις κοινωνικού αποκλεισμού. Κοινωνικά αποκλεισμένοι πληθυσμοί σε παραμεθόριες περιοχές και νησιά υποφέρουν επιπρόσθετα από προβλήματα που σχετίζονται με την απομόνωση

και τη δύσκολη προσβασιμότητα. Η περιορισμένη πρόσβαση στην αγορά εργασίας και την εκπαίδευση, καθώς και η ανεπάρκεια των δημοσίων υπηρεσιών αποτελούν βασικούς παράγοντες επιδείνωσης των ατομικών προκλήσεων που συνδέονται με τη φτώχεια και τον κοινωνικό αποκλεισμό στις συγκεκριμένες περιοχές. Η περιορισμένη πρόσβαση σε υπηρεσίες και υποδομές, σε συνδυασμό με τα υψηλού κόστους και ανεπαρκή μέσα μεταφοράς αποτελεί ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά του κοινωνικού αποκλεισμού στο νησιωτικό χώρο. Η δυσχερής δημοσιονομική κατάσταση οδηγεί στη επανασυγκέντρωση των μέχρι πρότινος αποκεντρωμένων δημοσίων υπηρεσιών, γεγονός που επιφέρει στη νησιωτική περιφέρεια πλέον δυσχερείς επιπτώσεις. Από την άλλη μεριά, το υψηλό ενεργειακό κόστος ευθύνεται για τη σπανιότητα της παροχής υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας, τις ιδιαίτερα υψηλές τιμές των προϊόντων σε σχέση με την ηπειρωτική ενδοχώρα και βέβαια τις λιανικές τιμές πώλησης των ίδιων των καυσίμων που ευρισκόμενες σε επίσης υψηλά επίπεδα, καθιστούν σε πολλές περιπτώσεις απαγορευτικό το ενδεχόμενο θέρμανσης των γεωγραφικά απομακρυσμένων νοικοκυριών. Διαπιστώνεται επομένως ο σπουδαίος ρόλος του χώρου στη σύνθεση και τη δομή των κοινωνικών σχέσεων (Massey, 1985 και Sayer, 1985) Ο κοινωνικός αποκλεισμός είναι εγγενώς χωρικός σε πολλαπλές κλίμακες, γεγονός που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη από τους αρμόδιους φορείς κατά τη χάραξη πολιτικής. (Παπαδάκης Ν., Κυβέλου Σ., *Φτώχεια, νεανική ανεργία, κοινωνική ευπάθεια και η πρόκληση για ευημερία «χωρίς αποκλεισμούς» σε παράκτιες και νησιωτικές περιοχές: όψεις και προτάσεις ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης στο Κυβέλου Σ., Θαλάσσια χωρικά ζητήματα*, σελ 230 – 231 , Κριτική, Αθήνα, 2016).

Το αναπτυξιακό δυναμικό των νησιών επηρεάζεται από το ίδιο το μέγεθός τους προσδίδοντας αντίστροφη σχέση με τις αναπτυξιακές τους δυνατότητες. Η περιορισμένη εδαφική έκταση σημαίνει περιορισμένες δυνατότητες για την εξεύρεση των κατάλληλων ανθρώπινων και φυσικών πόρων, που θα πρέπει να εισάγονται με ανάλογη επίπτωση στο κόστος παραγωγής. Η επίδραση του χαρακτηριστικού αυτού στην αναπτυξιακή δυνατότητα των νησιών επηρεάζει τις ανάλογες προοπτικές όσο πιο μικρό είναι σε έκταση το υπό μελέτη νησί και όσο πιο μεγάλη είναι η απόστασή του από τις ηπειρωτικές ακτές. Ανάλογα προσδιορίζεται και ο βαθμός απομόνωσης σε σχέση με άλλα νησιά του συμπλέγματος και την ηπειρωτική ενδοχώρα με ευθέως ανάλογα κυμαινόμενη την επίπτωση στην ανάπτυξη. (Γιώτη – Παπαδάκη Ο., *Οι ιδιαιτερότητες του νησιωτικού χώρου και η επιδίωξη εδαφικής συνοχής*, στο Κυβέλου Σ., *Θαλάσσια χωρικά ζητήματα*, σελ. 130, Κριτική, Αθήνα, 2016). Συστατικό στοιχείο της αναπτυξιακής στρατηγικής αποτελεί η διασύνδεση των τοπικών δραστηριοτήτων με την τοπική παραγωγή, ιδιαίτερα των παραδοσιακών προϊόντων ποιότητας και υψηλής τιμής με κατοχυρωμένη ονομασία προέλευσης. Στη συγκεκριμένη προσέγγιση εντάσσεται και η κατανάλωση τοπικών προϊόντων στους ξενώνες και στους χώρους εστίασης, η χρησιμοποίηση τοπικών δομικών υλικών όπως η πέτρα και το ξύλο. Με τον τρόπο αυτό τα τοπικά νησιωτικά προϊόντα αποτελούν καταλύτες για την νησιωτική ανάπτυξη και η προστιθέμενη αξία της τοπικής παραγωγής λειτουργεί πολλαπλασιαστικά. Σημαντική συμβολή στην αναγέννηση της νησιωτικής υπαίθρου έχει η προώθηση της ψηφιακής οικονομίας και η χρήση της πληροφορικής, μέσα από τη δικτύωση των νησιωτικών περιφερειών που προσφέρουν νέες δυνατότητες στους κατοίκους, παράλληλα με την εξασφάλιση της υποδομής για την αγροτική και τη συμπληρωματική επιχειρηματικότητα. Έτσι οι νέοι έχουν τις βασικές προϋποθέσεις για να παραμείνουν και να εργαστούν στο νησί τους. (Λώλος Σ., *Οι ελληνικές περιφέρειες Οικονομική σύγκλιση και συνοχή*, σελ. 149 – 152, Gutenberg, Αθήνα, 2009)

2.5 Διαρθρωτικά προβλήματα του νησιωτικού χώρου

Παράλληλα με το μικρό μέγεθος των τοπικών αγορών, η περιορισμένη παραγωγική βάση και το υψηλό κόστος παραγωγής δημιουργούν εξάρτηση σε μεγάλο βαθμό από τις ευρύτερες αγορές καθιστώντας εκ των πραγμάτων τα νησιά ανοικτά συστήματα. Τίθενται έτσι υπό την επιρροή εξωτερικών διακυμάνσεων, με άμεσες συνέπειες στην απασχόληση, το τοπικό εισόδημα, την αξιοποίηση των φυσικών πόρων, τη δημιουργία κοινωνικών δομών και τη δημογραφική εξέλιξη και ισορροπία. (Coccosis, 2004). Εύκολα γίνεται αντιληπτός ο σημαντικός ρόλος των υφιστάμενων υποδομών του τομέα μεταφορών για την περιφερειακή ανάπτυξη, ως μία από τις θεμελιώδεις αρχές για την περιφερειακή οικονομία. Σε μια απλοποιημένη προσέγγιση, οι περιφέρειες με καλύτερη πρόσβαση σε περιοχές διάθεσης παραγωγικών συντελεστών και αγορές, θα είναι εκ των πραγμάτων περισσότερο ανταγωνιστικές, περισσότερο παραγωγικές και έτσι πλέον επιτυχημένες έναντι των απομακρυσμένων και απομονωμένων περιφερειών. (Linneker B., *Department of Town and Regional Planning, Report to SASI Project : Transport Infrastructure and Regional Economic Development in Europe: a review, of theoretical and methodological approaches, Sheffield, 1997*)

Ωστόσο τα μειονεκτήματα που προκύπτουν για τις απομακρυσμένες γεωγραφικά περιφέρειες εξαιτίας της απόστασης, δεν εξαλείφονται εντελώς μόνο με τις συγκοινωνιακές βελτιώσεις. Η βελτίωση των υποδομών μεταφορών και του παραγόμενου μεταφορικού έργου δεν αποτελεί πανάκεια για την οικονομική ανάπτυξη των συγκεκριμένων περιοχών. Συχνά είναι απαραίτητο ανάλογες αποφάσεις να συνοδεύονται από οικονομικές μεταρρυθμίσεις, για τη φορολογική αντιμετώπιση των εγκατεστημένων μόνιμων κατοίκων και επισκεπτών, με την παροχή κινήτρων και ελαφρύνσεων. Άλλοτε η βελτίωση των υποδομών μεταφορών αποδεικνύεται πιο σημαντική από την ίδια την προσφορά του μεταφορικού έργου, λόγω της διαχρονικής προσφοράς των υποδομών στην οικονομική δραστηριότητα και αναπτυξιακή διαδικασία. Αναμφίβολα πάντως η επίπτωση από την εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος με την αναβάθμιση των μεταφορικών συστημάτων μόνο ως θετική μπορεί να εκτιμηθεί. (Schurmann C.- Talaat A., *The European Peripherality Index*, pg 17 – 18, Dortmund, August, 2002) Απαραίτητη κρίνεται και η αξιολόγηση των συνδέσεων των νησιωτικών λιμένων με την ηπειρωτική ενδοχώρα και των επιπτώσεων τους στις ροές μεταφορών. (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, *Ανακοίνωση σχετικά με την Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική – Συνοπτική εκτίμηση επιπτώσεων*, σελ. 9, Βρυξέλλες, 2007)

Ειδικά η επικράτηση του μαζικού μοντέλου παραγωγής στο δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα κατέστησε την παραγωγή στα νησιά αναποτελεσματική με στενά οικονομικούς όρους. Το κόστος παραγωγής μεταξύ ομοειδών επιχειρήσεων ή γεωργικών εκμεταλλεύσεων των αστικών κέντρων ή των αγροτικών περιοχών και των νησιών άρχισε να διευρύνεται με αποτέλεσμα τα προϊόντα των τελευταίων να μην είναι ανταγωνιστικά και να χάνουν αγορές. Ωστόσο η εμπορικότητα των χαρακτηριστικών των νησιών μεταβλήθηκε κατά τις διάφορες ιστορικές εποχές, ανάλογα με τις τεχνολογικές και καταναλωτικές εξελίξεις, τα αναπτυξιακά και πολιτισμικά πρότυπα, τις γεωπολιτικές ανακατατάξεις. Αποτέλεσμα άλλοτε τα ίδια χαρακτηριστικά να αποτελούν συγκριτικό μειονέκτημα και άλλοτε πλεονέκτημα των ίδιων νησιών. (Σπλιάνη Γ., *Ανάπτυξη νησιωτικού χώρου – Νησιωτική πολιτική*, σελ. 36 -38, ΚΕΔΚΕ, Νοέμβριος, 2008)

Στην ίδια κατεύθυνση με την επίτευξη της περιφερειακής ανάπτυξης με όρους σεβασμού του περιβάλλοντος και σύμφωνα με τους εθνικούς αναπτυξιακούς στόχους

θα πρέπει να διαρθρώνεται η χρήση γης στη νησιωτική επικράτεια. Στο Γενικό και τα Ειδικά πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης δίνονται οι σχετικές κατευθύνσεις για την προτεινόμενη πολιτική για τα νησιά, όπως υλοποιήθηκε και με τον νόμο 2742/99. Έτσι παρά το γεγονός ότι για πολύ λίγα σε αριθμό νησιά προβλέπονται Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου, τα περισσότερα νησιά δεν υπάγονται εξ' ολοκλήρου σε χωροταξικό σχεδιασμό. Κατά το σχεδιασμό ειδική μέριμνα λαμβάνεται για την προστασία του φυσικού κάλους και της φυσικής κληρονομιάς, την απομάκρυνση του φάσματος της ερημοποίησης και της εγκατάλειψης, τη βιώσιμη αξιοποίηση των διατιθέμενων πόρων με όρους ποιότητας. (Λαγός, Σταματίου, 2004).

Σήμερα είναι πιο επίκαιρο από ποτέ να υιοθετηθεί μια στρατηγική μετάβασης από μια αμυντική πολιτική περιβαλλοντικής προστασίας σε μια πιο ενεργητική πολιτική, όπου το περιβάλλον θα αποτελεί παράγοντα έλξης δραστηριοτήτων αιχμής και πηγή νέων θέσεων απασχόλησης σε νησιωτικές περιοχές και επομένως συγκριτικό πλεονέκτημα για την τοπική ανάπτυξη. ο ρόλος του διεθνούς και ευρωπαϊκού πλαισίου είναι καθοριστικός για την προστασία του περιβάλλοντος των νησιών. Είναι ανάγκη να υπάρξουν προσαρμογές για μια αρμονική σύζευξη εθνικής και κοινοτικής πολιτικής, όχι μόνο για λόγους συμβατικής υποχρέωσης και νομικής δέσμευσης αλλά για μία πιο ουσιαστική προώθηση μίας νέου τύπου περιβαλλοντικής ανάπτυξης στη νησιωτική Ελλάδα. (Μπεριάτος Η., *Η προστασία του περιβάλλοντος στις νησιωτικές περιοχές και ο ρόλος των ευρωπαϊκών και εθνικών πολιτικών* στο Τσάλτας Γ., *Αειφορία και περιβάλλον – Ο νησιωτικός χώρος στον 21^ο αιώνα*, σελ. 146, Σιδέρης, Αθήνα 2005).

2.6 Φυσικό και οικιστικό περιβάλλον – Κοινωνική επιχειρηματικότητα

Τα νησιά χάρη στη γεωγραφική απομόνωσή τους από τον ηπειρωτικό κορμό αναπτύσσουν υψηλή βιοποικιλότητα, ωστόσο εξωτερικοί και εσωτερικοί παράγοντες ενδέχεται να διαταράξουν τη σταθερότητα των οικοσυστημάτων πιο εύκολα και σε μεγαλύτερο βαθμό εξαιτίας αυτής ακριβώς της απομόνωσης. Θετικό αποτέλεσμα αυτού του γεωγραφικού φαινομένου υπήρξε με το πέρασμα του χρόνου η διαμόρφωση ιδιαίτερου, τοπικού χρώματος ως προς το κοινωνικοπολιτιστικό περιβάλλον των νησιών. Η επέλαση του τουριστικού ρεύματος και η με κάθε κόστος επιδίωξη του κέρδους θέτουν σε κίνδυνο τον ιδιαίτερο χαρακτήρα των περιοχών αυτών. Ο ελλιπής σχεδιασμός μαζί με την αλλαγή χρήσεων γης μεταλλάσσουν και παραμορφώνουν το γραφικό τοπίο της νησιωτικής υπαίθρου. Ο προσανατολισμός της οικονομίας των μικρών νησιών είναι τουριστικός επενδύοντας στη σπάνια αρχιτεκτονική ομορφιά, τον πολιτισμό και οπωσδήποτε στο φυσικό κάλος. Τα νησιά εκείνα που βρίσκονται πλησίον των μεγάλων αστικών κέντρων τονώνουν την τοπική οικονομία τους χάρη και του γεγονότος διατήρησης μεγάλου αριθμού παραθεριστικών κατοικιών από τους μόνιμους κατοίκους των μεγαλουπόλεων. (Coccosis, 2001, Κοκκώσης – Μέξα, 2002). Η παρεχόμενη ποιότητα ζωής και η προκύπτουσα ασφάλεια λόγω των χαμηλών δεικτών εγκληματικότητας συγκαταλέγονται στα ισχυρά σημεία των νησιών. (Σπιλάνης Ι., Ακριβοπούλου Ι., Γάκης Κ., Μιχαηλίδης Γ., Νιάρχος Α., *Ο Καλλικράτης στα νησιά*, σελ. 21, ΕΕΤΑΑ)

Ιδιαίτερο ζήτημα για τη νησιωτική περιφέρεια αποτελεί το κλιματικό ισοζύγιο του ύδατος, το οποίο υπόκειται σε εποχιακή και κατ' έτος μεταβολή, σε ελλείμματα της τόσο χρήσιμης για τον γεωργικό τομέα εδαφικής εργασίας, καθώς και σε δυναμικά

ελλείμματα. Οι ρυθμοί εξατμοδιαπνοής και απωλειών ύδατος είναι σχετικά μεγάλοι και οδηγούν σε έντονες και διαρκείς περιόδους ξηρασίας, οι οποίες είναι πολύ εμφανείς ιδιαίτερα στις Κυκλάδες. Οι μειωμένοι ρυθμοί βροχόπτωσης και οι αυξημένοι ρυθμοί απωλειών εμφανίζονται κατά το θέρος όπου υφίσταται πιεστική ανάγκη σε νερό τόσο για τις καλλιέργειες όσο και για τον εποχιακά αυξανόμενο πληθυσμό. (Μπαλαφούτης Χ., *Οι απαιτήσεις σε νερό νησιών του Αιγαίου Πελάγους*, σελ.26, Υδατικοί πόροι και περιφερειακή ανάπτυξη – πρακτικά 4^{ου} πανελληνίου υδροτεχνικού συνεδρίου, Ηράκλειο, Ελληνική Υδροτεχνική Ένωση, 1990)

Η λύση στο ζήτημα θα μπορούσε να είναι ο εντοπισμός και η εκμετάλλευση των υπόγειων υδροφόρων στρωμάτων του νησιωτικού χώρου. Εκείνων δηλαδή των υδάτων που δεν επηρεάζονται από τη διεύδυση της θάλασσας και έχουν ιδιαίτερη αξία για την προαγωγή της βιώσιμης ανάπτυξης, καθιστώντας επιτακτική την ανάγκη της έρευνας και της συναφούς χρηματοδότησης προς την κατεύθυνση αυτή. Σχετικές ενέργειες που έλαβαν χώρα στην Κεφαλονιά έδειξαν ότι πρωταρχικής σημασίας είναι ο εντοπισμός και η διερεύνηση υδροπερατών πετρωμάτων τα οποία περιβάλλονται από υδροστεγανούς ή μικρότερης από αυτά υδροπερατότητας σχηματισμούς. Ο εγκλωβισμός αυτός των υδάτων έχει σαν αποτέλεσμα την ανύψωση της στάθμης των υπόγειων υδάτων και την εκμετάλλευσή τους υπό ευνοϊκές συνθήκες. Τα υπόγεια νερά σε όλες τις περιπτώσεις είναι ποιοτικά αναβαθμισμένα και δεν υπάρχει περίπτωση υφαλμύρωσής τους κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες εκμετάλλευσης. Παράλληλα το μικρό κόστος άντλησης λόγω του συνήθους μικρού βάθους που βρίσκονται και της φυσικής μεταφοράς τους λόγω της βαρύτητας εξαιτίας της θέσης τους σε υψηλά τοπογραφικές περιοχές τα καθιστά ιδιαίτερα ωφέλιμα για την τοπική οικονομία σε χρηματοοικονομικούς όρους. (Κουμαντάκης Ι., *Εντοπισμός καρστικής υδροφορίας στην Κεφαλονιά –μη επηρεαζόμενης από τη θάλασσα*, σελ. 209 – 210, Υδατικοί πόροι και περιφερειακή ανάπτυξη – πρακτικά 4^{ου} πανελληνίου υδροτεχνικού συνεδρίου, Ηράκλειο, Ελληνική Υδροτεχνική Ένωση, 1990)

Η κοινωνική και οικονομική κρίση που πλήττει τη χώρα μας καθώς και ο παγκόσμιος προβληματισμός που αναπτύσσεται για την κλιματική αλλαγή, την υπερθέρμανση του πλανήτη και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις δημιουργούν νέες προκλήσεις αλλά και ευκαιρίες. Συγκεκριμένα, η εξάπλωση της κοινωνικής δικτύωσης σε περιφερειακό επίπεδο, ο επαναπροσδιορισμός του ρόλου του κράτους με τη συνακόλουθη έμμεση υποστήριξη σε ιδιωτικές κοινωνικές δράσεις, όπως και η μείωση των πόρων των κρατικών φορέων καθώς και ο εκ των πραγμάτων αναγκάιος περιορισμός των κονδυλίων επιδοματικής πολιτικής επιβάλουν στους επιχειρηματίες των νησιωτικών και παραμεθόριων περιοχών να αναπτύξουν καινοτόμα επιχειρηματικά μοντέλα και να προσανατολιστούν στην κοινωνική επιχειρηματικότητα. Η παροχή κοινωνικών υπηρεσιών, η σύσταση και λειτουργία κοινωνικής εταιρείας ως προς τη λειτουργία και τη δράση της, η ανάπτυξη του κοινωνικού ακτιβισμού και η υιοθέτηση εταιρικής κοινωνικής ευθύνης συνθέτουν το περίγραμμα της κοινωνικής επιχειρηματικότητας. (Κυριακίδου Ο. – Σαλαβού Ε., *Κοινωνική Επιχειρηματικότητα*, σελ. 48 – 60, Rosili, Αθήνα, 2014)

Οι κοινωνικοί επιχειρηματίες στοχεύουν στην επίτευξη βιώσιμου και μεγάλης κλίμακας κοινωνικού αντικτύπου και στα γεωγραφικά περιορισμένα και δυσπρόσιτα μέρη, υιοθετώντας τις ανάλογες επιχειρηματικές πρακτικές. Η αξιολόγηση του κοινωνικού και περιβαλλοντικού αποτυπώματος, όπως και των παραγόμενων αποτελεσμάτων από τις κοινωνικές επιχειρήσεις επιτρέπουν την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των περιορισμένων πόρων. Επιβάλλεται παράλληλα η χρηστή διαχείριση

με όρους λογοδοσίας, διαφάνειας και αυξημένων δομών εσωτερικού ελέγχου.
(Κυριακίδου Ο. – Σαλαβού Ε., *Κοινωνική Επιχειρηματικότητα*, σελ. 145, Rosili, Αθήνα, 2014)

3. Ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης

3.1 Εναλλακτικές ευκαιρίες και δυνατότητες ανάπτυξης με τη συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Καθίσταται πλέον, επιτακτική η επεξεργασία νέων προγραμμάτων και δράσεων για την προγραμματική περίοδο 2014 – 2020, ώστε να ενθαρρυνθούν οι συνέργειες μεταξύ τριτογενούς τομέα, τουρισμού και ναυτιλίας με τα λιμάνια και τις νησιωτικές περιοχές, όπως και τις παράκτιες ζώνες. Η κρουαζιέρα αποτελεί σημαντικό οικονομικό πόρο για τα ευρωπαϊκά λιμάνια και τις τοπικές κοινωνίες, επιτρέποντας το σχεδιασμό ελκυστικών τουριστικών προγραμμάτων που αποβλέπουν στην επαύξηση της εμπειρίας των επισκεπτών και την ταυτόχρονη προστιθέμενη αξία για τις τοπικές οικονομίες. Η τοπική επιχειρηματικότητα και η αγροτική παραγωγή παρουσιάζουν υψηλές δυνατότητες ανάπτυξης σε σχέση με τις προοπτικές της γαλάζιας ανάπτυξης και ειδικότερα της ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού και της ναυτιλίας. Οι θάλασσες της νοτιο-ανατολικής Μεσογείου παρουσιάζουν εξαιρετικό ενδιαφέρον σχετικά με την εξόρυξη υδρογονανθράκων, φυσικού αερίου, αγωγών, τερματικών σταθμών, αλλά και υποθαλάσσιων δικτύων επικοινωνίας. (Καρυδάς Ι. και Συνεργάτες, *Από την ιδέα στην πράξη, στον παράκτιο και νησιωτικό χώρο* στο Κυβέλου Σ., *Θαλάσσια χωρικά ζητήματα*, σελ. 505, Κριτική, Αθήνα, 2016).

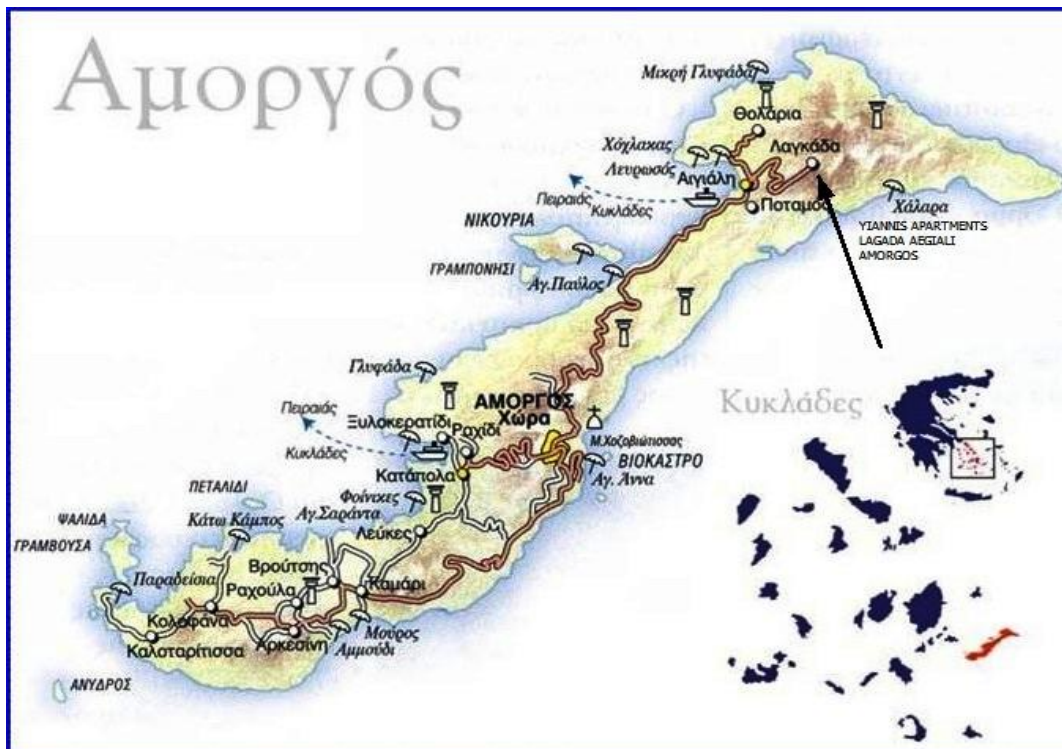
Οι εφαρμοζόμενες πολιτικές δεκαετιών βασίστηκαν μονοδιάστατα σε μια μονοσήμαντη προσέγγιση του τουρισμού ως μοναδική διέξοδο για την περιφερειακή ανάπτυξη των μικρών νησιών. Το πολιτικό προσωπικό της χώρας συχνά προχώρησε το σχεδιασμό τους, αγνοώντας τις ιδιαίτερες ανάγκες της νησιωτικότητας, μη λαμβάνοντας υπόψη την νησιωτική φυσιογνωμία και εξισώνοντας τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της με εκείνα της ηπειρωτικής ενδοχώρας. Επόμενο είναι η αποτυχία των πολιτικών να εισάγουν ένα νέο και κυρίως επιτυχημένο πρότυπο περιφερειακής ανάπτυξης, να καθιστά αυτόματα την έννοια της νησιωτικότητας προβληματική, αγνοώντας εκ πρώτης όψεως τη θετική της διάσταση. (Σπιλάνης, 2005).

Έναντι της «μονοκαλλιέργειας της τουριστικής δραστηριότητας» είναι αναμφίβολα προτιμότερο να επιδιωχθεί ένα περισσότερο βιώσιμο αναπτυξιακό μοντέλο που θα προτείνει την ισόρροπη συνύπαρξη πρωτογενούς, δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα. Η ανάπτυξη της ανταγωνιστικής γεωργίας, βιολογικών καλλιεργειών σε συνδυασμό με αγροτουρισμό, η ριζική αναδιάρθρωση του τριτογενούς τομέα που χαρακτηρίζεται σχεδόν αποκλειστικά από παροχή υπηρεσιών στον μαζικό τουρισμό. Αναλυτικότερα αντί της περιορισμένης οικονομικής δραστηριότητας που προκύπτει από τον τουρισμό των θερινών μηνών, να αναπτυχθεί ο ποιοτικότερος τουρισμός μιας διευρυμένης περιόδου. Οι επιπτώσεις αναμένονται ιδιαίτερα θετικές για την κοινωνική συνοχή και την κοινωνική ευημερία. (Αναγνώστου Χ. – Σιούλας Α., Φωκάς Σ., *Μια διαχειριστική πρόταση στα πλαίσια των αρχών της ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιων χώρων* στο Τσόλιας Γ. – Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., *Περιβάλλον και θαλάσσιος χώρος*, σελ. 135, Σιδέρης, Αθήνα, 2006). Η ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού όπως ο καταδυτικός εμφανίζει ιδιαίτερα προνομιακές συνθήκες στα ελληνικά νησιά. Η διαφάνεια και η καθαρότητα των υδάτων στην ανατολική Μεσόγειο, η μεγάλη βιοποικιλότητα και το υψηλό ποσοστό ενδημικών ειδών, η ιστορική παράδοση και οι ενάλιες αρχαιότητες που συνιστούν σημαντικά υποθαλάσσια μνημεία και οι υψηλές θερμοκρασίες των υδάτων στη μεγαλύτερη

διάρκεια του έτους συνθέτουν ένα πολύ ενθαρρυντικό επενδυτικό φυσικό περιβάλλον για τη συγκεκριμένη μορφή τουρισμού. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση θα μπορούσε να αναδειχθεί στο φορέα εκείνο που θα εξασφάλιζε την απόκτηση και παροχή βασικών γνώσεων σε θέματα που αφορούν την ίδρυση, οργάνωση και λειτουργία τέτοιων δραστηριοτήτων, δίνοντας ειδική έμφαση σε θέματα ασφάλειας των συμμετεχόντων. (Σαλωμίδη Μ., Παναγιωτίδης Π., Γεωργόπουλος Δ., Σιούλας Α., Τσεκούρας Γ., *Καταδυτικός τουρισμός στο Αιγαίο* στο Τσάλτας Γ. – Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., *Περιβάλλον και θαλάσσιος χώρος*, σελ. 156 - 163, Σιδέρης, Αθήνα, 2006).

Επίσης η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού μπορεί να συγκρατήσει τη μείωση του εγχώριου τουρισμού, δηλαδή την ελάττωση των Ελλήνων τουριστών τα τελευταία χρόνια. Εξετάζοντας το υπόδειγμα της νήσου Αμοργού στο Νότιο Αιγαίο, περιβάλλεται από μεγάλο αριθμό νησιών που προσφέρονται για ημερήσιες εκδρομές. Το Κουφονήσι, η Ηράκλεια, η Σχοινούσα, η Δονούσα, η Αστυπάλαια και λίγο μακρύτερα η Ίος και η Θήρα προσφέρονται για τη σχετική δραστηριότητα. Ακόμη το νησί επισκέπτονται σκάφη αναψυχής που όμως χρειάζονται χώρους ελλιμενισμού τους οποίους το νησί δεν διαθέτει. Ο κλειστός όρμος των Κατάπολων, της Νικουριάς και της Καλοταρίτισσας ευνοούν τα θαλάσσια σπορ, όπως ιστιοπλοΐα, κωπηλασία, ιστιοσανίδα, κολύμβηση. Στη συγκεκριμένη μελέτη περίπτωσης ο Δήμος Αμοργού έχει στοιχειωδώς οργανώσει μαθήματα ιστιοπλοΐας, με μεγάλα περιθώρια βελτίωσης των προσφερόμενων υπηρεσιών. Επιπλέον ο συγκεκριμένος Δήμος δραστηριοποιείται στην ενημέρωση του τομέα του αλιευτικού τουρισμού και ενεργοποιείται με τη σύμπραξη των αλιέων κατά τη διάρκεια της επαγγελματικής τους απασχόλησης. Το νησί επισκέπτονται οργανωμένα ιστιοπλοϊκά σκάφη κατά τη διάρκεια διεθνών θαλάσσιων αθλητικών γεγονότων όπως η Ρεγγάτα και το Ράλλυ Αιγαίου. Η περαιτέρω ανάπτυξη του ιστιοπλοϊκού τουρισμού οριοθετείται από τις ελλείψεις λιμενικές υποδομές που μπορούν να φιλοξενήσουν και να παρέχουν λιμενικές διευκολύνσεις σε 50 μόλις ανάλογου τύπου σκάφη. Μεγάλες δυνατότητες και ευκαιρίες για το νησί παρέχονται με την ανάδειξη των γαλάζιων μονοπατιών. Ο επισκέπτης έχει την ευκαιρία κατά τη διάβασή τους να θαυμάσει το φυσικό κάλλος του νησιού. Μέριμνα του Δήμου Αμοργού είναι η βελτίωση αυτών των μονοπατιών και η δημιουργία πανοραμάτων σε ορισμένα σημεία των διαδρομών.

Ο Δήμος Αμοργού συμμετέχει ενεργά στην ανάπτυξη του οικονομικού κλάδου της Αλιείας. Συγκεκριμένα δημιούργησε δύο αλιευτικά καταφύγια με τον απαραίτητο εξοπλισμό, σε φυσικούς όρμους για την εξυπηρέτηση των Αλιέων. Προωθεί τη δημιουργία ιχθυοκαλλιεργειών με μέριμνα για τις επιπτώσεις που προκαλούν στο θαλάσσιο περιβάλλον. Μετέφερε θεσμικά τις θέσεις των επαγγελματιών Αλιέων στο Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων σχετικά με την καθιέρωση προστατευόμενων περιοχών με σκοπό τη δημιουργία ασύλων για την αναπαραγωγή των ψαριών, αύξησης του πληθυσμού τους και προστασία των υπό εξαφάνιση ειδών. Επίσης κατέθεσε την εισήγησή του προς τις προϊστάμενες αρχές σχετικά με τη βελτίωση της νομοθεσίας για τη χρήση αλιευτικών εργαλείων και μηχανοτράτων καθώς και την αποτελεσματικότερη αστυνόμευση δια της αύξησης του σχετικού προσωπικού και της διάθεσης των απαραίτητων μέσων. Υπό εξέταση βρίσκεται η επεξεργασία των άφθονων φυκιών στις παράκτιες περιοχές του νησιού. Αν και ο κλάδος βρίσκεται σε αρχικά στάδια, η βιοτεχνολογία μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη του νησιωτικού τοπίου. (Φωστήρης Ν., *Διαστάσεις και προοπτικές γαλάζιας ανάπτυξης: Η περίπτωση της Αμοργού* στο Κυβέλου Σ., *Θαλάσσια χωρικά ζητήματα*, σελ. 521 - 523, Κριτική, Αθήνα, 2016).



Χάρτης 2: Αμοργός

Σε επίπεδο περιφέρειας παρουσιάζεται επιτακτική η ανάγκη για την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των παρεμβατικών μηχανισμών της. Παράλληλα να σχεδιαστούν διαφοροποιημένοι και συστηματικοί ως προς το εθνικό σύνολο, μηχανισμοί υποστήριξης καινοτομίας. Η έμφαση στις καλές πρακτικές, η ανάπτυξη υποδομών τεχνολογίας και τεχνολογικών συστημάτων, η ενδυνάμωση υφιστάμενων εξειδικεύσεων, η οικοδόμηση σχέσεων συνεργασίας και εμπιστοσύνης μεταξύ περιφερειακών φορέων που στοχεύουν στην καινοτομία σε διεπιχειρησιακό επίπεδο αλλά και με την κοινότητα της έρευνας και της επιστήμης, καθώς και η ενεργοποίηση των περιφερειακών κοινωνικών πόρων μπορεί να δώσει την απαιτούμενη ώθηση στο εγχείρημα της περιφερειακής νησιωτικής και παραμεθόριας ανάπτυξης.

Η επίτευξη του ευνοϊκού επιχειρηματικού περιβάλλοντος με όρους αλληλεπίδρασης και μεταφοράς γνώσεων είναι περισσότερο εφικτό να συντελεστεί σε περιφερειακό επίπεδο, μια και εκεί εμφανίζεται ενισχυμένο το αίσθημα της συλλογικότητας και της εμπιστοσύνης λόγω της αυξημένης συνοχής και της κοινωνικής οργάνωσης με έντονο το στοιχείο της πολιτισμικής ταυτότητας. Επιδίωξη είναι η δημιουργία ενός στέρεου κοινωνικού πλαισίου διαμορφωμένου σε ανάλογο κοινωνικό υπόβαθρο όπου μπορούν να οικοδομηθούν υγιείς οικονομικές σχέσεις και επαγγελματικές συνεργασίες. Η γεωγραφική εγγύτητα και η αμεσότητα στην καθημερινή επαφή αποτελούν εχέγγυα στην εύκολη προσβασιμότητα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων σε υποδομές και υπηρεσίες υποστήριξης της καινοτόμου δράσης και εν τέλει στην εδραίωση και ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου περιφερειακού συστήματος καινοτομίας.

Η εστίαση στα ιδιαίτερα οικονομικά χαρακτηριστικά της νησιωτικής περιφέρειας μπορούν να ενδυναμώσουν το περιφερειακό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, με την αναγνώριση συγκριτικών ευκαιριών και πλεονεκτημάτων και τη συγκρότηση ενός ορθολογικά δομημένου περιφερειακού συστήματος παραγωγής. Η ανίχνευση των

διαφοροποιημένων οικονομικών χαρακτηριστικών της τοπικής περιφερειακής οικονομίας, σε σχέση με την εθνική οικονομία μπορεί να προσδιορίσει τις ευκαιρίες για ανάπτυξη και να επιτρέψει την εξειδίκευσή της σε συγκεκριμένους τομείς παραγωγής. Αξιοποιούνται έτσι οι δικοί της πόροι, το ανθρώπινο δυναμικό της και αναπτύσσονται οι τεχνικές δεξιότητες που ανταποκρίνονται στο παραγωγικό της σύστημα με όρους καινοτομίας. (Κομνηνός Ν. – Κυργιαφίνη Α. – Σεφερτζή Ε, *Τεχνολογίες Ανάπτυξης Καινοτομίας σε περιφέρειες και συστήματα παραγωγής*, σελ. 16 – 17, Gutenberg, Αθήνα, 2002)

3.2 Το θεσμικό πλαίσιο και οι δυνατότητες αξιοποίησης του από νησιωτικούς και παραμεθόριους Δήμους προκειμένου να επέλθει η οικονομική και κοινωνική πρόοδος.

Οι νησιωτικοί ΟΤΑ μέσω της θεσμικής αναδιάρθρωσης του προγράμματος «Καλλικράτης» έχουν τη θεσμική αρμοδιότητα για ισχυρότερη πολιτιστική παρέμβαση στη χωρική επικράτειά τους, αν και δεν είναι σε θέση να ασκήσουν μια διευρυμένη πολιτιστική πολιτική, εξαιτίας της μη μεταφοράς των αντίστοιχων απαιτούμενων πόρων. Προκειμένου όμως να δράσουν αποτελεσματικότερα με τα περιορισμένα μέσα που διαθέτουν οφείλουν να αναπτύξουν συνεκτικές πολιτικές που θα λαμβάνουν υπόψη τα οικονομικά χαρακτηριστικά της νησιωτικής αγοράς, εντός της οποίας είναι εφικτό να αναπτυχθεί η συμβολική και δημιουργική οικονομία, τις ειδικές συνθήκες που διαμορφώνουν τις τιμές των πολιτιστικών αγαθών, τις συνθήκες της αγοράς εργασίας και τη σύνδεσή τους με την νησιωτική τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη. Η αξιοποίηση του Επιχειρησιακού Προγράμματος Πολιτισμού πραγματοποιήθηκε κατά την προηγούμενη προγραμματική περίοδο μέσω των αξόνων προστασίας, ανάδειξης μνημείων και κατασκευής μουσείων, καθώς και τη δημιουργία υποδομών και ανάλογων πολιτιστικών κέντρων. Η βελτίωση της θεσμικής επάρκειας και της αποτελεσματικότητας της Δημόσιας Διοίκησης σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των Τ.Π.Ε. θα βελτιώσουν την προσβασιμότητα των νησιωτών στα πολιτιστικά αγαθά. Έτσι παρέχονται τα εχέγγυα ώστε στη νέα προγραμματική περίοδο ο τομέας του Πολιτισμού και των Δημιουργικών Βιομηχανιών να καταστεί μοχλός οικονομικής ανάπτυξης του νέου μοντέλου της νησιωτικής χώρας, με βάση τις ανάγκες και τα χαρακτηριστικά των εγχώριων αγορών, προστατεύοντας τους νησιώτες δημιουργούς από τις αβεβαιότητες της πολιτιστικής αγοράς. (Αυδίκος Β., *Οι πολιτιστικές και δημιουργικές βιομηχανίες στην Ελλάδα*, σελ. 173 – 187, Επίκεντρο, Θεσσαλονίκη, 2014)

Σύμφωνα με το Σύνταγμα η διοίκηση όταν δρα κανονιστικά οφείλει να λαμβάνει υπόψη της τις ιδιαίτερες συνθήκες των νησιωτικών περιοχών, αρχή της νησιωτικότητας. (άρθρο 101) Επίσης το κράτος καθίσταται υπεύθυνο για τον προγραμματισμό και τον συντονισμό της οικονομικής δραστηριότητας της χώρας, επιδιώκει την οικονομική ανάπτυξη όλων των τομέων της εθνικής οικονομίας και λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για την αξιοποίηση των πηγών του εθνικού πλούτου, την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και την προαγωγή ιδίως της οικονομίας των ορεινών, νησιωτικών και παραμεθόριων περιοχών. (άρθρο 106, παράγραφος 1)

Με τον Νόμο 3852, «*Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης*» και συγκεκριμένα στο εδάφιο 4 προβλέπεται ότι: “η κατανομή των Κ.Α.Π. που εγγράφονται στον

Προϋπολογισμό Δημοσίων Επενδύσεων γίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών και Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδας, επί τη βάσει ιδίως των δημογραφικών, γεωμορφολογικών, διοικητικών, οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτιστικών χαρακτηριστικών κάθε δήμου”.

Η Τοπική Αυτοδιοίκηση μπορεί, αξιοποιώντας τη διεθνή εμπειρία να διατυπώσει τις προδιαγραφές της μεταφορικής υπηρεσίας που απαιτείται για την ανάπτυξη των νησιών, με οργανωμένο και αποδεκτό τρόπο, δεδομένης και της ευρωπαϊκής πολιτικής για τα δικαιώματα των χρηστών υπηρεσιών γενικού ενδιαφέροντος όπως είναι οι ακτοπλοϊκές μεταφορές για τις νησιωτικές περιοχές. (Χλωμούδης Κ. – Λεκάκου Μ., *Νησιωτική Πολιτική*, σελ. 18, ΚΕΔΚΕ, Θεσσαλονίκη, Νοέμβριος 2008)

Από το 2011, με το πρόγραμμα Καλλικράτης εκχωρήθηκαν επιπλέον διευρυμένες αρμοδιότητες στους νησιωτικούς Δήμους σε σχέση με τους ηπειρωτικούς, οι οποίες στην υπόλοιπη ηπειρωτική χώρα ασκούνται από την αντίστοιχη Περιφέρεια. Ιδιαίτερα στο χώρο ευθύνης των νησιωτικών δήμων περιέχεται η παροχή υπηρεσιών στήριξης της τοπικής ανάπτυξης. Ειδικά για τη στήριξη των μικρών νησιωτικών δήμων είχε προβλεφθεί η μεταβίβαση πόρων, στελεχιακού δυναμικού και υποδομών της καταργούμενης Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και των αρμόδιων κρατικών υπηρεσιών. Επομένως η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος νησιωτικών μεταφορών υπό την ευθύνη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με την οργάνωση από μέρους της ενός ενιαίου κέντρου λήψης αποφάσεων και συντονισμού του συγκοινωνιακού έργου όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς στο νησιωτικό χώρο μοιάζει σήμερα πιο εφικτό παρά ποτέ. Ο νέος Δημοτικός Κώδικας παρέχει δυνατότητες χρηματοδότησης για την προσφορά θαλάσσιου μεταφορικού έργου, εκμετάλλευσης των χερσαίων ζωνών των λιμανιών, συντήρηση και κατασκευή λιμενικών έργων. (Σπιλάνης Ι., Ακριβοπούλου Ι., Γάκης Κ., Μιχαηλίδης Γ., Νιάρχος Α., *Ο Καλλικράτης στα νησιά*, σελ. 29 - 31, 42, ΕΕΤΑΑ)

Σύμφωνα με το εδάφιο 3 του Νόμου 3852, «*Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης*» (7 Ιουνίου 2010), “η κατανομή των Κ.Α.Π. στους δήμους γίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Οικονομικών, ύστερα από γνώμη της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδας, επί τη βάσει ιδίως των δημογραφικών, γεωμορφολογικών, διοικητικών, οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και πολιτιστικών χαρακτηριστικών τους. Στα ανωτέρω χαρακτηριστικά συνεκτιμάται το στοιχείο της διοικητικής υποστήριξης που παρέχεται από δήμο προς εξυπηρέτηση λειτουργικών αναγκών άλλων δήμων και σταθμίζονται ιδιαίτερα οι πάγιες ανάγκες εξυπηρέτησης των νησιωτικών και ορεινών δήμων”.

Πρόβλημα για τους μικρούς, ορεινούς και νησιωτικούς Δήμους αποτελεί το γεγονός ότι δεν διαθέτουν ανεπτυγμένες υπηρεσίες. Τα δημοτικά έσοδα είναι ιδιαίτερα περιορισμένα, στερούνται της βασικής υλικοτεχνικής υποδομής και του αναγκαίου προσωπικού. Έτσι για την άσκηση των μεταφερόμενων αρμοδιοτήτων προβλέπεται η παροχή διοικητικής υποστήριξης σύμφωνα το Νόμο 3852/2010 (άρθρα 206 και 209). Ενθαρρύνεται ακόμη η διαδημοτική συνεργασία με τη σύναψη συμβάσεων με δήμους άλλης περιφέρειας. (Άρθρο 206) Δεν εξειδικεύεται ωστόσο η μορφή της συνεργασίας για τους νησιωτικούς δήμους λόγω των ιδιαίτερων ζητημάτων που αντιμετωπίζουν, λόγω ακριβώς της νησιωτικότητας. Επιπλέον στις

γενικότερες ρυθμίσεις για τη νησιωτικότητα δεν περιλαμβάνονται οι δεκαπέντε νησιωτικοί δήμοι ανά την επικράτεια που ανήκουν σε ηπειρωτικές περιφέρειες.

Με το Νόμο 4399/22-6-2016(Α.Φ.117) «Θεσμικό πλαίσιο για τη σύσταση καθεστώτων Ενισχύσεων Ιδιωτικών Επενδύσεων για την περιφερειακή και οικονομική ανάπτυξη της χώρας – Σύσταση Αναπτυξιακού Συμβουλίου και άλλες διατάξεις», δίνεται ώθηση για ενεργότερο ρόλο στην τοπική αυτοδιοίκηση. Αυτό, μια και προβλέπεται πως «εκτός των ενισχυόμενων επιχειρήσεων και των επιχειρηματικών συστάδων, στα επενδυτικά σχήματα δύνανται να συμμετέχουν οργανισμοί έρευνας και διάδοσης γνώσεων, μη κερδοσκοπικές οργανώσεις, φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης και άλλοι συναφείς οικονομικοί παράγοντες. (άρθρο 62, παράγραφος 2) Δίνεται έτσι η δυνατότητα για σύμπραξη ευρύτερου δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, με συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών για ανάπτυξη των ανάλογων σχημάτων που θα μπορούσαν να απαλύνουν τα προκύπτοντα από τη νησιωτικότητα προβλήματα και να καταστήσουν τον νησιωτικό χώρο περισσότερο ελκυστικό. Παράλληλα παρέχεται από την Πολιτεία με τις Ρυθμίσεις θεμάτων Ο.Τ.Α. η διασφάλιση του περιβαλλοντικού ισοζυγίου. Συγκεκριμένα με τις τροποποιήσεις των νόμων 3889/2010(άρθρο 3, παράγραφος 4, εδάφιο α'), το νόμο 4024/2011 και 4113/2013 (άρθρο 32, παράγραφος 16), το 10% επί του συνόλου των διαθέσιμων πόρων κατά το τέλος του προηγούμενου έτους, ανακατευθύνεται σε περιβαλλοντικά έργα των Δήμων για την τόνωση της τοπικής ανάπτυξης. Έτσι μπορεί να βρεθούν τα ανάλογα κονδύλια από τους νησιωτικούς δήμους για την προστασία του μοναδικού πολιτιστικού και φυσικού κεφαλαίου.

Ενώ στο σχέδιο Νόμου που αφορά το «Θεσμικό πλαίσιο για τη δημιουργία καθεστώτων ενισχύσεων ιδιωτικών επενδύσεων για την περιφερειακή και οικονομική ανάπτυξη της χώρας» μόνο ως θετικό βήμα μπορεί να εκληφθεί η συμπερίληψη στις ειδικές κατηγορίες ενισχύσεων των παραμεθόριων περιοχών που βρίσκονται σε απόσταση 20 χιλιομέτρων από τα σύνορα καθώς και των νησιών της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου, της Νήσου Σαμοθράκης και ολόκληρου του νομού Δωδεκανήσου. Καθώς και των νησιωτικών περιοχών και συγκεκριμένα των νησιών με πληθυσμό μικρότερο των 3.000 κατοίκων. Ακόμη με δεδομένο το προσφυγικό ζήτημα, δικαιούχοι των επιδοτήσεων τυγχάνουν οι επιχειρήσεις σε νησιά που δέχονται ιδιαίτερα αυξημένες μεταναστευτικές ροές και ειδικότερα το Αγαθονήσι, η Κάλυμνος, το Καστελόριζο, η Κως, η Λέρος, η Λέσβος, η Σάμος, η Σύμη και η Χίος.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την επί της ουσίας εφαρμογή της συγκεκριμένης στρατηγικής είναι η ενεργοποίηση των τοπικών φορέων και της τοπικής επιχειρηματικότητας, στα πλαίσια τοπικής δημόσιας αναπτυξιακής δράσης. Η καλλιέργεια του κατάλληλου επιχειρηματικού κλίματος με την ταυτόχρονη ενίσχυση της κοινωνικής συναίνεσης στην αναπτυξιακή προσπάθεια, αποτελούν εχέγγυο επιτυχίας. Η αξιοποίηση των απαραίτητων οργανωτικών μεταβολών, η προώθηση της ευρύτερης συνέργειας και δικτύωσης για την αξιοποίηση των υποδομών και την βελτίωση των υπηρεσιών προς τον Πολίτη μπορεί να αναβαθμίσει αισθητά την ποιότητα ζωής στον νησιωτικό χώρο. (Σπιλάνης Ι., Ακριβοπούλου Ι., Γάκης Κ., Μιχαηλίδης Γ., Νιάρχος Α., *Ο Καλλικράτης στα νησιά*, σελ. 49, ΕΕΤΑΑ)

Η νησιωτικότητα ως γεωγραφικός παράγοντας αναδεικνύεται σε σημαντική παράμετρο δημοσιονομικής αποκέντρωσης. Το διαφοροποιημένο φυσικό περιβάλλον της χώρας διαφοροποιεί εκ των πραγμάτων το βαθμό χρηματοοικονομικής αυτονομίας προσδίδοντας μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό τοπικής συμμετοχής στις

σχετικές αποφάσεις. Εν αντιθέσει προς τις ορεινές περιοχές όπου εμφανίζονται με μειωμένες δημοσιονομικές αρμοδιότητες και εξάρτηση από την κεντρική κυβέρνηση, ο νησιωτικός χώρος εμφανίζει τις προϋποθέσεις για σαφώς μεγαλύτερη οικονομική αυτοτέλεια λόγω της ανάπτυξης του τουρισμού και της δυνατότητας επιβολής τοπικού χαρακτήρα τελών και φόρων στο τουριστικό προϊόν. Ωστόσο η οικονομική ύφεση που προκαλεί μειωμένο κύκλο εργασιών στην τοπική οικονομία έχει δυσμενή επίπτωση στο ύψος των τοπικών φορολογικών εσόδων και συνεπώς στην προοπτική αυξημένης νησιωτικής δημοσιονομικής αυτοτέλειας. Το πρόβλημα επιτείνεται με την έκρηξη της ανεργίας, την εποχικότητα στην απασχόληση, τη δημογραφική πτώση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού και τα χαμηλά επίπεδα εκπαίδευσης και κατάρτισης. (Psycharis Y – Zoi M – Plioroulou S., *Decentralisation and local government fiscal autonomy: Evidence from the Greek municipalities*, 2015)

Πάντως είναι βέβαιο ότι ο τρόπος που εκφράζεται η σύγχρονη φορολογική πολιτική με εξίσωση των συντελεστών ΦΠΑ για ολόκληρη την ελληνική επικράτεια αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα αμφοτέρων, του τουριστικού προϊόντος και της συνολικής ανάπτυξης των νησιών. Η αναπροσαρμογή του καθεστώτος ΦΠΑ επιβάλλεται προκειμένου να αντιμετωπισθεί το ζήτημα της νησιωτικότητας και να διασφαλισθεί η κοινωνικοοικονομική βιωσιμότητα και η συνοχή του ελληνικού νησιωτικού χώρου. *Η διερεύνηση της δυνατότητας αύξησης του τέλους παρεπιδημούντων για τους Νησιωτικούς Δήμους αποτελεί πρώτη προτεραιότητα για την αντιμετώπιση των δυσμενών χαρακτηριστικών της νησιωτικότητας. Ειδικά για τους Νησιωτικούς Δήμους τα έσοδα που προκύπτουν από το τέλος αυτό αποτελούν σημαντική πηγή χρηματοδότησης των κοινοφελών τους δραστηριοτήτων, δεδομένου ότι έχουν αυξημένη επισκεψιμότητα, ως βασικοί προορισμοί του εσωτερικού και του εξωτερικού τουρισμού. Η μείωση, επομένως, του τέλους, που προήλθε από τον Ν. 3756/2009 έπληξε καίρια τα έσοδά τους με άμεση επίπτωση στην ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους.* (Παπαδασκαλόπουλος Α., *Νησιωτική πολιτική – Τοπική Αυτοδιοίκηση και νησιωτικότητα*, Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, σελ.24, 27 Δεκέμβριος 2016)

Πολύ σημαντικό για τη νησιωτική ανάπτυξη είναι η ευκαιρία για εκδήλωση κοινωνικής ευαισθησίας των επιχειρήσεων με την εξέλιξη ανάλογων πρωτοβουλιών «από τα κάτω». Η στήριξη κοινωνικά ευπαθών ομάδων μέσω της εμπορικής και παραγωγικής δραστηριότητας των οικονομικών μονάδων και η επανεπένδυση του κέρδους σε περαιτέρω αναπτυξιακές δραστηριότητες μπορεί να συμβεί τις κοινωνικά συνεργατικές επιχειρήσεις. Σύμφωνα με το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο προκειμένου να επιτευχθεί η κοινωνική ενσωμάτωση το 40% του ανθρώπινου δυναμικού αυτών των επιχειρήσεων πρέπει να ανήκουν σε ευάλωτες κοινωνικά ομάδες. Οι επιχειρήσεις αυτές δραστηριοποιούνται σε τομείς κοινωνικής μέριμνας και φροντίδας, όπως και σε παραγωγικά συλλογικούς σκοπούς που σχετίζονται με την αξιοποίηση τοπικών προϊόντων και πολιτισμικών αγαθών. (Παπαδάκης Ν., Κυβέλου Σ., *Φτώχεια, νεανική ανεργία, κοινωνική ευπάθεια και η πρόκληση για ευημερία «χωρίς αποκλεισμούς» σε παράκτιες και νησιωτικές περιοχές: όψεις και προτάσεις ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης στο Κυβέλου Σ., Θαλάσσια χωρικά ζητήματα*, σελ 244 , Κριτική, Αθήνα, 2016).

3.3 Κοινωνική ενσωμάτωση και Τοπική Αυτοδιοίκηση

Στοίχημα για τις γεωγραφικά αποκομμένες τοπικές κοινωνίες, όπως είναι οι νησιωτικές και γενικότερα οι παραμεθόριες αποτελεί η ενσωμάτωση των

διαφορετικών εθνοτικών ομάδων με την ιδιότητα των μεταναστών και προσφύγων, στους αριθμούς εκείνους που θα μπορούσαν να εγκατασταθούν μόνιμα στα μέρη αυτά. Επιθυμητό και συνάμα ηθικό φαντάζει το δικαίωμά τους να διατηρήσουν τη μοναδικότητά τους, επιτακτικό ωστόσο για μια κοινωνία που θέλει να διακηρύττει την ισότητα των ευκαιριών είναι να αναπτύσσει εκείνες τις απαραίτητες δομές που θα τους επιτρέψουν να συμμετέχουν ως ισότιμοι πολίτες στις διάφορες πτυχές της τοπικής οικονομίας και κοινωνίας. Παράλληλα δηλαδή με τη διατήρηση της πολιτισμικής ποικιλομορφίας και την αποδοχή της διαφορετικότητας από την τοπική κοινωνία επιβάλλεται και η ενθάρρυνση της συμμετοχικότητας από όλες τις κοινωνικές ομάδες στο κοινωνικό γίγνεσθαι. (Βέικου Μ., *Η κοινωνική ενσωμάτωση των μεταναστών στην Ελλάδα σήμερα – Εμπόδια και προκλήσεις* στο Πετρόπουλος Σ. – Χουλιάρης Α., *Ξεπερνώντας εμπόδια, αναζητώντας ευκαιρίες – η ένταξη των μεταναστών στην ελληνική κοινωνία*, σελ. 69 - 70, Παπαζήση, Αθήνα, 2017). Απαραίτητη προϋπόθεση για οποιαδήποτε δράση αποτελεί και η προηγούμενη ακρόαση της βούλησης της τοπικής νησιωτικής ή γενικότερα παραμεθόριας κοινωνίας και των προβλημάτων που προκύπτουν για τους γηγενείς μόνιμους κατοίκους.

Η εύρυθμη διοικητική οργάνωση της τοπικής αυτοδιοίκησης και των κοινωνικών δομών της μπορεί να επιφέρει ιδιαίτερα χρήσιμα αποτελέσματα και στην εξέλιξη των κοινωνικών διαδικασιών. Με τον αμοιβαίο σεβασμό των κοινωνικό υπομάδων να αποτελεί θεματοφύλακα της κοινωνικής οργάνωσης, εξαλείφοντας παράλληλα, το όποιο ενδεχόμενο κοινωνικών εντάσεων και κλιμάκωσή τους σε συγκρούσεις. Ο δημόσιος διάλογος σε επίπεδο νησιωτικής ή παραμεθόριας κοινωνίας για την ιεράρχηση και την κατανομή των πεπερασμένων οικονομικών πόρων στην εποχή της μακράς δημοσιονομικής ύφεσης, με θετικό πρόσημο κοινωνικής δικαιοσύνης μπορεί να αποτελέσει απαρχή ομαλής και ειρηνικής συνύπαρξης, χωρίς τον κίνδυνο εξαφάνισης των υπαρκτών πολιτισμικών διαφορών. (Βέικου και Λαλαγιάννη, 2015 στο Πετρόπουλος Σ. – Χουλιάρης Α., *Ξεπερνώντας εμπόδια, αναζητώντας ευκαιρίες – η ένταξη των μεταναστών στην ελληνική κοινωνία*, σελ. 70, Παπαζήση, Αθήνα, 2017).

Η είσοδος των μεταναστών και προσφύγων στα ελληνικά νησιά μπορεί να αποτελέσει μια ευκαιρία για αναζωογόνηση του γηρασμένου ακριτικού πληθυσμού και να δώσει σημαντική ανάσα στο δημογραφικό πρόβλημα και στο ταλανιζόμενο ασφαλιστικό σύστημα της χώρας. Μελέτη ανάλογων επιπτώσεων στις λοιπές ευρωπαϊκές χώρες παρουσιάζει πιθανές ευκαιρίες σε περίπτωση μόνιμης εγκατάστασης και πλήρους ένταξης του απαιτούμενου για τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών, εισαγόμενου οικονομικά ενεργού ανθρώπινου δυναμικού με πρόγραμμα και πλήρη σχεδιασμό. Προϋπόθεση αποτελεί η αλλαγή του μονοδιάστατου αναπτυξιακού τουριστικού μοντέλου σε καινοτόμες βιώσιμες και ρεαλιστικές πρακτικές. Βεβαίως με όρους διαφάνειας, ανοικτές συμμετοχικές διαδικασίες υπό την επίβλεψη και την εγγύηση της τοπικής αυτοδιοίκησης, με τη συμμετοχή των δρώντων Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων και της Κοινωνίας των Πολιτών που θα προσδώσουν νέο κύρος στους δημοκρατικούς θεσμούς έναντι των ξεπερασμένων από τις εξελίξεις πελατειακών σχέσεων συμφέροντος πάτρωνα – πελάτη. Μόνο υπό συνθήκες διαβούλευσης όλων των εμπλεκόμενων μερών, αξιοποίησης της τεχνογνωσίας των ΜΚΟ από την τοπική αυτοδιοίκηση, ενίσχυση των καλών πρακτικών στη διαχείριση οικονομικών κονδυλίων, θα εμπεδωθεί από γηγενείς και νεοφερμένους κατοίκους ισχυρό το αίσθημα του «ανήκειν». Τότε θα μετουσιωθεί η εμπιστοσύνη των δημοτών της νησιωτικής δημοτικής ενότητας σε θεσμική εμπιστοσύνη και θα αξιοποιηθεί η ευκαιρία για κοινωνική αλλαγή και πρόοδο. (Παπουδάκη Φ., *Τοπική Αυτοδιοίκηση και ενσωμάτωση αιτούντων άσυλο – Κοινωνική αλλαγή και ο ρόλος της τοπικής ηγεσίας*, σελ. 155 – 180 στο Πετρόπουλος Σ. – Χουλιάρης Α., *Ξεπερνώντας*

εμπόδια, αναζητώντας ευκαιρίες – η ένταξη των μεταναστών στην ελληνική κοινωνία, Παπαζήση, Αθήνα, 2017). Είναι πάντως αναγκαίο να υπάρξει εθνικό σχέδιο δράσης και συνεννόηση σε ευρωπαϊκό επίπεδο προκειμένου να αποσυμφορηθούν τα νησιά από τους μετανάστες και να πάψει το φαινόμενο των εγκλωβισμένων ανθρώπων σε καταυλισμούς που εγκυμονεί κινδύνους και για τη δημόσια υγεία.

Η κοινωνική προσαρμογή και η συμμετοχή του ατόμου διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στο επίπεδο της κατάστασης υγείας του, σύμφωνα με ανάλογες έρευνες. Οι άνθρωποι που βιώνουν αιφνίδιες κοινωνικές και πολιτισμικές μεταβολές, αλλά και συνθήκες κοινωνικής αποδιοργάνωσης, ανομίας και φτώχειας έχουν αυξημένες πιθανότητες εμφάνισης ασθενειών. Έτσι οι υποστηρικτικές κοινωνικές σχέσεις προάγουν την υγεία και προστατεύουν σημαντικά τους ανθρώπους από την εκδήλωση σχετικών ψυχοκοινωνικών επιπτώσεων στην υγεία τους. (Σουτζόγλου – Κοτταρίδη Γ. *Κοινωνιογενείς νοσογόνοι παράγοντες*, σελ. 62 – 67, Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών, 1986)

Το Εθνικό Σύστημα Υγείας το οποίο αναπτύχθηκε κατά τη δεκαετία του 1980, έχει εγκαταληφθεί και φαντάζει πιο επιτακτική από ποτέ η ριζική αναδιοργάνωσή του για ηλικιωμένους, εγκύους, παιδιά, χρόνια πάσχοντες. Το γεγονός ότι δεν υφίσταται μακροχρόνια πολιτική στρατηγική για τη φύση και το χαρακτήρα της διοίκησης και της ιδιοκτησίας των υποδομών του επιτείνει τα προβλήματα σχεδιασμού. Η ανορθολογική κατανομή του υγειονομικού προσωπικού, η διαπιστωμένη υστέρηση των θεσμών πρωτοβάθμιας φροντίδας, η υποχρηματοδότηση των τελευταίων ετών λόγω της δεινής οικονομικής κατάστασης της χώρας και οι αντιφατικές πολιτικές ως προς την οργάνωση των υπηρεσιών του συστήματος υγείας αποτελούν τα σημαντικότερα προβλήματα για τη θέσπιση ενός σύγχρονου ολοκληρωμένου και φιλικού προς τους ακρίτες συστήματος υγείας και πρόνοιας. (Κατρούγκαλος Γ., *Θεσμοί Κοινωνικής Πολιτικής και Προστασία των Κοινωνικών Δικαιωμάτων σε Διεθνές και Εθνικό Επίπεδο*, σελ.246, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2009)

Η αναδιοργάνωση των υπηρεσιών προνοιακού χαρακτήρα για τους ηλικιωμένους, τους χρόνια πάσχοντες και τους ανθρώπους που έχουν κριθεί με ειδικές ανάγκες μπορεί να ξεκινήσει με την εύρεση των σχετικών πιστώσεων και τη στελέχωση της πρωτοβάθμιας περίθαλψης. Η εμπλοκή και ενεργός συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στον νησιωτικό και ευρύτερο παραμεθόριο χώρο μέσω της ανάπτυξης των δομών της όπως των ΚΑΠΗ και των Κέντρων Ιατρικής Πρόληψης και Πρόνοιας μπορεί να προσφέρει σημαντικά αναβαθμισμένες ποιοτικές υπηρεσίες στις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες με υπηρεσίες προληπτικής ιατρικής, συνταγογράφησης και παροχή γενικότερων υπηρεσιών προνοιακού χαρακτήρα. Με τον τρόπο αυτό μπορεί να αποφευχθεί η ταλαιπωρία και να επιτευχθεί η πρόσβαση για όλους στο αγαθό της υγείας και όχι μόνο σε επίπεδο διακηρύξεων. (Θεοδώρου Μ. – Σαρρής Μ. – Σούλης Σ., *Συστήματα Υγείας*, σελ. 278, Παπαζήση, Αθήνα, 2001)

Ειδικά στον τομέα της πρόνοιας επιβάλλεται η ενεργοποίηση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και των φορέων των τοπικών κοινωνιών. Η δημιουργία και στήριξη της λειτουργίας Κοιν.Σ.Επ, η ανάπτυξη των εφαρμογών της Τηλεϊατρικής, η προώθηση ειδικών παρεμβάσεων στην ειδική αγωγή, η ενίσχυση δομών και υπηρεσιών με τη δικτύωση των ολιγοθεσίων σχολικών μονάδων μέσω Τ.Π.Ε. και η στελέχωση με τις κατάλληλες ειδικότητες ιατρικού και νοσηλευτικού προσωπικού των κέντρων υγείας και των αγροτικών ιατρείων θα συμβάλουν στην άμβλυνση των κοινωνικών ανισοτήτων και των καθημερινών δυσχερειών που αντιμετωπίζουν οι νησιώτες, καθιστώντας τον τόπο τους πλέον ελκυστικό. (Παπαδασκαλόπουλος Α.,

Νησιωτική πολιτική – Τοπική Αυτοδιοίκηση και νησιωτικότητα, σελ. 185 – 186, Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Δεκέμβριος 2016)

4. Πολιτικές

4.1 Υιοθέτηση ολοκληρωμένης πολιτικής συνοχής

Η δύσκολη δημοσιονομική συγκυρία για τη χώρα μας έχει οδηγήσει σε περιστολή των δημοσίων επενδύσεων ως το πλέον εύχρηστο εργαλείο δημοσιονομικής πειθαρχίας. Η πτώση των τοπικών και περιφερειακών επενδύσεων δεν έχει αφήσει ανεπηρέαστα τα νησιά, εάν δεν ξεκίνησε από αυτά, γεγονός που προξενεί τον ανάλογο προβληματισμό. Ειδικά σε εποχές ύφεσης, προτεραιότητα των πολιτικών πρέπει να είναι η ενίσχυση των τοπικών και περιφερειακών αρχών με επενδύσεις στις υποδομές, στην τοπική οικονομία, τη διατήρηση της απασχόλησης στις περιοχές αυτές, προκειμένου να επιτευχθεί η μακροχρόνια οικονομική ανάπτυξη σε εθνικό επίπεδο. Άλλωστε επενδύσεις σε κοινωνικούς τομείς όπως η υγεία και η παιδεία έχουν και μεσο –μακροπρόθεσμα πολλαπλασιαστικά οφέλη που δεν αποτιμώνται λογιστικά στην τρέχουσα οικονομική χρήση. (Council of European Municipalities and Regions, *Reviving local public investments*, pg.6 - 7, December 2015) Επιπλέον, η χάραξη της στρατηγικής σύμφωνα με το ευρωπαϊκό κεκτημένο πρέπει να προάγει μια ολοκληρωμένη κοινωνική οπτική θεώρηση, πέρα από τους αυστηρούς όρους οικονομικής ανάπτυξης, προκειμένου να διασφαλιστεί η κοινωνική, οικονομική και εδαφική συνοχή. Για το σκοπό αυτό πρέπει στα νησιά να διασφαλίζεται όχι μόνο η διοικητική αυτοτέλεια, αλλά να εξασφαλίζεται ως προϋπόθεση της και η ανάλογη οικονομική, με τη διασφάλιση αυτοτελών πόρων χρηματοδότησης που θα επιτρέψουν την ανάληψη σχετικών δράσεων και πρωτοβουλιών. Φυσικά με την εμπέδωση της κουλτούρας της συνεργασίας μεταξύ κεντρικής διοίκησης και περιφερειακών – τοπικών αρχών και προώθηση της διαδραστικής πληροφόρησης και ανατροφοδότησης από και προς όλα τα επίπεδα διοίκησης. (Council of European Municipalities and Regions, *Europe 2020 strategy*, pg 5 - 6, 9 – 11, Brussels, October 2014)

Βασικές προϋποθέσεις εφαρμογής ενός «προτύπου ανάπτυξης από τα κάτω» είναι οι μεταρρυθμίσεις στο πολιτικό πεδίο, η οριοθέτηση του οικονομικού πεδίου (μικροπεριφέρειες προγραμματισμού) και το πεδίο της καινοτομίας και της σύγχρονης τεχνολογίας. (Παπαδασκαλόπουλος, 1989 στο Λαγός, Δ., *Θεωρίες Περιφερειακής Οικονομικής Ανάπτυξης*, σελ. 140, Αθήνα, Κριτική, 2007) Με τη συνδρομή του συγκεκριμένου προτύπου, η αντιμετώπιση των περιφερειακών ανισοτήτων και στον νησιωτικό χώρο συντελείται με την εξασθένιση των λειτουργικών σχέσεων εξάρτησης και την αντικατάστασή τους από οριζόντιες και χωρικές σχέσεις, οι οποίες στηρίζονται σε ιστορικούς, γεωγραφικούς και συναισθηματικούς δεσμούς που συνδέουν τα μέλη μιας γεωγραφικά καθορισμένης ενότητας με σκοπό την αυτοανάπτυξή της. Με γνώμονα τα κύρια χαρακτηριστικά της νέας αυτής στρατηγικής περιφερειακής ανάπτυξης που είναι η δυνατότητα υπολογισμού των διαπεριφερειακών διαφοροποιήσεων και επιδράσεων, η αναγνώριση του επηρεασμού των εθνικών μεταβλητών από την τοπική δραστηριότητα και η αποκάλυψη των διαφοροποιήσεων και ομοιοτήτων των Περιφερειών, διαμορφώνεται η στρατηγική αντιμετώπισης του περιφερειακού προβλήματος από τη βάση ανάπτυξης. Θωρακίζεται η μικροπεριφέρεια από την ελκυστική δύναμη των πόλων ανάπτυξης και προωθείται η ενδογενής ανάπτυξη, με βάση τα τοπικά πλεονεκτήματα. Καθιερώνεται ο αποκεντρωμένος περιφερειακός προγραμματισμός, η ενεργοποίηση της λαϊκής συμμετοχής και οι τοπικές αναπτυξιακές πρωτοβουλίες. (Χριστοφάκης, 2001 στο Λαγός, Δ., *Θεωρίες Περιφερειακής Οικονομικής Ανάπτυξης*, σελ. 141, Αθήνα, Κριτική, 2007)

4.2 Προσπάθειες ανάδειξης του θέματος σε διεθνές επίπεδο

Η χώρα μας έθεσε το ζήτημα της νησιωτικότητας για πρώτη φορά το 1988 στη Σύνοδο Κορυφής της Ρόδου. Δυστυχώς όμως ακόμη και σε εθνικό επίπεδο η συνέχεια δεν υπήρξε ανάλογη, με μόνη φωτεινή εξαίρεση τη λειτουργία διακομματικής επιτροπής το 1992, που κατέληξε σε κοινό πόρισμα δίχως όμως να δοθεί η ανάλογη συνέχεια σε επίπεδο υιοθέτησης πολιτικής. Μέτρα που υλοποίησαν επιμέρους κλαδικές επιτροπές κατά καιρούς υπήρξαν αφορολόγητο φυσικών και νομικών προσώπων με σκοπό τη βιώσιμη ανάπτυξη και την ενθάρρυνση της επιχειρηματικότητας σε νησιά με λιγότερους από 3.100 κατοίκους. Ο μειωμένος συντελεστής ΦΠΑ, οι επιδοτήσεις των άγονων γραμμών, το ενιαίο τιμολόγιο χρεώσεων κατανάλωσης ρεύματος σε ηπειρωτική και νησιωτική χώρα ανεξαρτήτως κόστους παραγωγής σε συνδυασμό με την αυξημένη χρηματοδότηση των νησιωτικών ΟΤΑ δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως ολοκληρωμένη νησιωτική πολιτική. Ως λύση θα μπορούσε να προταθεί η λειτουργία διαρκούς επιτροπής με αποκλειστικό αντικείμενο τη μελέτη των επιπτώσεων στα νησιά από τις εφαρμοζόμενες πολιτικές και τις επιμέρους κανονιστικές ρυθμίσεις και εφαρμοστικές διατάξεις.

4.3 Άξονες χάραξης και υλοποίησης της νησιωτικής στρατηγικής

Η εξειδίκευση των τριών αξόνων της στρατηγικής για την βιώσιμη ανάπτυξη στον ελληνικό νησιωτικό χώρο θέτει ως προτεραιότητα τη δημιουργία «**Ποιοτικών Νησιών**». Τη στιγμή που η παγκοσμιοποιημένη αλλά και η ενοποιημένη ευρωπαϊκή αγορά απολαμβάνουν τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από τον έλεγχο του κόστους θα ήταν το λιγότερο ανεδαφική, αν όχι ουτοπική μία ανάλογη επιδίωξη. Οι περιορισμοί σε φυσικούς πόρους, ανθρώπινο δυναμικό, το περιορισμένο μέγεθός τους, η μικρή αγορά, η χαμηλή προσπελασιμότητα και το ιδιαίτερα ευάλωτο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον που τα περικλείει καθορίζει και την κατεύθυνση της νησιωτικής επιχειρηματικότητας. Η χάραξη σχεδιασμού που περιλαμβάνει επώνυμα αγαθά και ποιοτικές υπηρεσίες με βάση τη νέα γνώση, την καινοτομία, τις Τεχνολογίες Πληροφορικής και Επικοινωνιών, τη διαρκή επιμόρφωση και κατάρτιση και εκείνες τις στοχευμένες δράσεις που μπορούν να βγάλουν από την απομόνωση τον άνθρωπο και τη νησιωτική κοινωνία, θα μπορούσε να αποτελέσει ένα πρώτο θετικό βήμα. Η νησιωτική εκπαιδευτική και ακαδημαϊκή κοινότητα θα μπορούσε να αναζητήσει και να επαναπροσδιορίσει το ρόλο της σε αυτή τη διαδικασία, να αναπτύξει τον ανάλογο προβληματισμό και να αναδείξει ιδιαίτερα τοπικά προβλήματα προτείνοντας συνάμα αξιόπιστες λύσεις.

Η ανάδειξη ενός ποιοτικά ολοκληρωμένου τουριστικού προϊόντος που θα περιλαμβάνει τον πολιτισμό, τη διασφάλιση της ποιότητας μέσα από την προώθηση, την τυποποίηση, τη διασφάλιση και την ανάδειξη των τοπικών προϊόντων τροφίμων και ποτών μπορεί να λειτουργήσει προς την αυτή κατεύθυνση. Οι ειδικές μορφές του τουρισμού, η γευσιγνωσία, η οινοποσία μπορούν να αναπτυχθούν με συνέργειες μικρών τοπικών επιχειρήσεων. Εκεί ακριβώς ενέχεται και ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης με την χορήγηση σήματος ποιότητας σε επίπεδο νησιών ή ακόμη και δημοτικών και τοπικών ενοτήτων, για την καλύτερη πληροφόρηση και εξυπηρέτηση των τουριστών.

Προτεραιότητα για την εθνική στρατηγική είναι η βαθμιαία μετατροπή των νησιών σε «**Πράσινα**». Οι φυσικοί πόροι, το νερό, η ενέργεια, το έδαφος σπανίζουν στον νησιωτικό χώρο. Λύση μπορεί να δοθεί με την ολοκληρωμένη διαχείριση, την ανακύκλωση υδάτων και λυμάτων. Η κατασκευή υποδομών, φραγμάτων, μονάδων αφαλάτωσης, παραγωγής ενέργειας με τη χρήση Ανανεώσιμων Πηγών συμβάλουν στην εξοικονόμηση ενέργειας. Η εφαρμογή περιβαλλοντικών συστημάτων εξοικονόμησης πόρων στις επιχειρήσεις καθώς και ενέργειας σε κατοικίες και δημόσια κτήρια είναι επιτακτικό να ξεκινήσει κατά προτεραιότητα από τα νησιά μέσω της εφαρμογής των πιστοποιητικών ενεργειακής απόδοσης. Φυσικά όλα αυτά υπό τη μέριμνα για το αστικό περιβάλλον, τη φροντίδα για τη διατήρηση του οικιστικού αποθέματος και του λοιπού δομημένου περιβάλλοντος.

Τρίτος βραχίονας της εθνικής πολιτικής είναι η προσπάθεια για ανάδειξη των νησιών ως περιοχών «**Ίσων Ευκαιριών**». Είναι συνυφασμένη η έννοια αυτή με το αίτημα για περισσότερη και αμεσότερη δημοκρατία. Για άρση των αποκλεισμών που προκύπτουν λόγω της νησιωτικότητας και της κατάργησης του εκ των πραγμάτων διαχωρισμού των πολιτών σε δύο ή περισσότερες κατηγορίες. Λύση μπορεί να αποτελέσει η εκχώρηση διευρυμένων αρμοδιοτήτων σε νησιωτικούς Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης που στην υπόλοιπη χώρα οι αρμοδιότητες και οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται στους πολίτες μέσω δημοσίων υπηρεσιών και νομικών προσώπων, με δεδομένο ότι το μέγεθος του νησιού και η πληθυσμιακή του σύνθεση δεν επιτρέπουν. Αυτονόητο είναι πως οι υπηρεσίες αυτές με βάση την αρχή της Ισότητας πρέπει να παρέχονται στην ίδια ποιότητα και με το ίδιο κόστος κτήσης όπως και για τους πολίτες της υπόλοιπης επικράτειας. Με την πολιτεία να επιδοτεί το επιπλέον κόστος παραγωγής λόγω μονοπωλιακών συνθηκών και περιορισμένης αγοράς του νησιωτικού χώρου. Η προσπελασιμότητα σε υγεία, εκπαίδευση, κοινωνική επιχειρηματικότητα μπορεί να επιτευχθεί μέσω: της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης, των υπηρεσιών μιας στάσης, της χορήγησης κινήτρων για την μακροχρόνια απασχόληση υψηλού επιπέδου πολυδύναμων κρατικών λειτουργών, την ανάπτυξη ευρυζωνικών υπηρεσιών, τη δημιουργία δικτύων για την υποστήριξη μικρών και ευαίσθητων πληθυσμιακών ομάδων, την αποφασιστική αποκέντρωση των νησιωτικών περιοχών, τη χορήγηση πρόσθετων αρμοδιοτήτων με τα ανάλογα υλικοτεχνικά μέσα, ανθρώπινους και χρηματοδοτικούς πόρους στους νησιωτικούς δήμους και την ενθάρρυνση της συνεργασίας μικρών νησιών, τις λεγόμενες Συμπολιτείες με εξειδίκευση του ρόλου κάθε νησιού ανάλογα με την αρμοδιότητα.

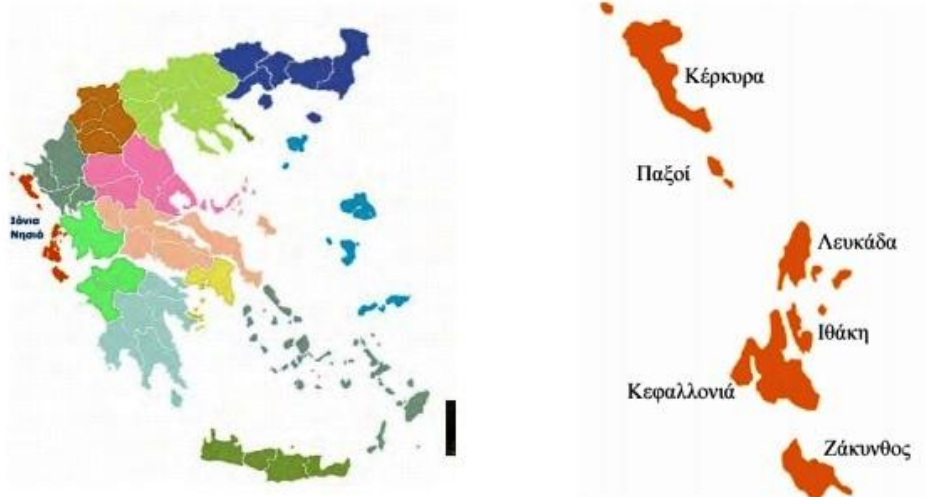
Αναγκαία συνθήκη υλοποίησης αποτελεί η ταυτόχρονη προσαρμογή και διαφοροποίηση των κλαδικών πολιτικών, λαμβανομένων υπόψη των προτεραιοτήτων κάθε υπουργείου αλλά και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της νησιωτικότητας. Ακόμη στόχος δεν μπορεί παρά να είναι η βελτίωση της ελκυστικότητας των νησιών ως τόπος εγκατάστασης επιχειρήσεων, εργασίας και επιχειρηματικότητας. Η κατασκευή ανάλογων υποδομών, η κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού και η παροχή αυξημένης ποιότητας και σύγχρονων πλήρους εύρους υπηρεσιών προς τους επιχειρηματίες αποτελούν προαπαιτούμενα. Ανάλογη θεωρείται και η προσπάθεια για τη βελτίωση της ελκυστικότητας των νησιών ως τόπων κατοικίας. Οι περιφερειακές και δημοτικές αρχές καλούνται να εξειδικεύσουν και να επικοινωνήσουν στους δημότες τους το όραμά τους κινητοποιώντας το σύνολο της νησιωτικής κοινωνίας. Μέσα από αυτό το σχήμα στοίχημα αποτελεί η αξιοποίηση ως πλεονεκτημάτων των τοπικών χαρακτηριστικών σε ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον. (Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, *Νησιωτική πολιτική: Στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός –κείμενο εργασίας*, σελ. 15 – 22, Οκτώβριος 2012)

Οι νησιωτικοί δήμοι κρίνεται απαραίτητο να αναλάβουν δράση σχετικά με τις αρμοδιότητες που έχουν τεθεί υπό την ευθύνη τους με τον Νόμο Καλλικράτη. Συγκεκριμένα οφείλουν να ενθαρρύνουν την έρευνα και μελέτη κάθε θέματος για την ανάπτυξη της αλιείας και τη διατήρηση του αλιευτικού πληθυσμού στις εστίες του. Επιπλέον είναι υπεύθυνοι ως προς την ουσιαστική άσκηση εποπτείας και ελέγχου για τον τομέα αλιείας στην περιοχή δικαιοδοσίας του δήμου. Ακόμη να φροντίζουν για την εφαρμογή προγραμμάτων διαχείρισης και ανάπτυξης που έχουν σχέση με την αλιεία, τις υδατοκαλλιέργειες και την εν γένει αξιοποίηση των αλιευτικών πόρων. Προς την ίδια κατεύθυνση προτείνεται ο εκσυγχρονισμός των καταστατικών των αλιευτικών συνεταιρισμών και η στήριξή τους με τεχνικές οδηγίες. Βεβαίως ο καθορισμός της χωρικής περιφέρειας κάθε ιχθυόσκαλας, η ίδρυση νέων και ο καθορισμός της έδρας αυτών δεν μπορεί να απουσιάζει από τις σχετικές πρωτοβουλίες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. (Σπιλάνης Ι., Ακριβοπούλου Ι., Γάκης Κ., Μιχαηλίδης Γ., Νιάρχος Α., *Ο Καλλικράτης στα νησιά*, σελ. 111 – 112, ΕΕΤΑΑ)

4.4 Νησιωτικές Περιφέρειες κατά την Προγραμματική Περίοδο 2014 – 2020

«Το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο προβλέπει τη λειτουργία νησιωτικών περιφερειών και μητροπολιτικών περιφερειών, για τη διενέργεια πρόσθετων και ειδικών αρμοδιοτήτων, που προκύπτουν από τις ειδικές συνθήκες λειτουργίας των περιφερειών αυτών. Ειδικότερα οι περιφέρειες Νοτίου Αιγαίου, Βορείου Αιγαίου και Ιονίων Νήσων είναι αρμόδιες και για τον σχεδιασμό, την έγκριση και την παρακολούθηση των σχεδίων των ενδοπεριφερειακών συγκοινωνιών. Οι λειτουργίες μητροπολιτικού χαρακτήρα αφορούν τους τομείς περιβάλλοντος και ποιότητας ζωής, χωρικού σχεδιασμού και αστικών αναπλάσεων, μεταφορών και συγκοινωνιών, πολιτικής προστασίας και ασφάλειας, που υπερβαίνουν τα διοικητικά όρια δήμου». (Πετράκος Γ. – Ψυχάρης Γ., *Περιφερειακή ανάπτυξη στην Ελλάδα*, σελ. 421).

Η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων για την προγραμματική περίοδο 2014 – 2020 αναδεικνύει μέσα από το επιχειρησιακό της πρόγραμμα την ανάγκη για τόνωση της ανταγωνιστικότητας του υφιστάμενου παραγωγικού προτύπου, την ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού σε προσόντα, την αντιμετώπιση των συνεπειών της οικονομικής κρίσης στον κοινωνικό ιστό και την αντιμετώπιση των πιέσεων και των περιορισμών της νησιωτικότητας. Συνιστώσες της νέας αναπτυξιακής στρατηγικής της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων είναι η επανάκτηση της ελκυστικότητας για το παραγωγικό σύστημα μέσω της «έξυπνης εξειδίκευσης». Αφετέρου η βιωσιμότητα που αναφέρεται τόσο στη διαβίωση του πληθυσμού υπό τις ιδιαιτερότητες της νησιωτικής φυσιογνωμίας, όσο και στη θωράκιση του κοινωνικού ιστού αλλά και στην περιβαλλοντική αειφορία. (ΠΕΠ Ιόνιων Νήσων 2014 – 2020, σελ 3 – 4, Δεκέμβριος 2014)



Χάρτης 3: Περιφέρεια Ιονίων Νήσων

Αντίστοιχα για την Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου στρατηγικός στόχος για την ίδια προγραμματική περίοδο αναδεικνύεται η αναστροφή της φθίνουσας αναπτυξιακής πορείας των νησιών της και η επιδίωξη της πραγματικής οικονομικής και κοινωνικής σύγκλισης με τις ανεπτυγμένες περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αναζητείται επομένως η διασφάλιση των προϋποθέσεων εσωτερικής και εξωτερικής χωρικής και κοινωνικής συνοχής με την παράλληλη διατήρηση της ιδιαίτερης νησιωτικής φυσιογνωμίας κάθε νησιού. Οι ίδιες βασικές συνιστώσες της ανταγωνιστικότητας και της ελκυστικότητας εξειδικεύονται μέσω της στοχευμένης ενίσχυσης των εδραιωμένων και αναδύομενων οικονομικών δραστηριοτήτων. Όπως και με την άμβλυνση των προβλημάτων που οφείλονται στον ιδιαίτερο χαρακτήρα της πολυνησιωτικότητας της Περιφέρειας. Βασικοί μοχλοί ανάπτυξης της περιφερειακής οικονομίας προσδιορίζονται ο τουρισμός, ο πρωτογενής τομέας, η μεταποίηση και οι υπηρεσίες. Ειδικότερα η αγροδιατροφή με έμφαση στα τοπικά προϊόντα με την επιλογή των κατάλληλων πολιτικών προώθησης μπορούν να συμβάλλουν στο μετασχηματισμό του οικονομικού μοντέλου της συγκεκριμένης νησιωτικής περιφέρειας. (ΠΕΠ Βορείου Αιγαίου 2014 - 2020, σελ. 16)



Χάρτης 4: Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου

Η στρατηγική της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου μεταξύ άλλων ξεχωρίζει για τη θεματική στόχευση στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, την ανάπτυξη των υδατοκαλλιεργειών, τη μετάβαση σε μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς, την προώθηση της βιώσιμης και ποιοτικής απασχόλησης και την υποστήριξη της κινητικότητας των εργαζομένων, την προώθηση της κοινωνικής ένταξης και την καταπολέμηση της φτώχειας και οποιωνδήποτε διακρίσεων. (ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου 2014 – 2020, σελ. 11 – 13, Ιούνιος 2015) Προς αυτή την κατεύθυνση θα συμβάλει η διαρκής επιμόρφωση, η δια βίου μάθηση και η εισαγωγή στην εκπαίδευση καινοτόμων τεχνολογικών εφαρμογών τηλεματικής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα του δυναμικού του ψηφιακού κόσμου αποτελούν οι Κυκλάδες, όπου η τηλεδιάσκεψη χρησιμοποιείται ευρέως για

εκπαιδευτικούς σκοπούς. (Darmanin, *Γνωμοδότηση – έξυπνα νησιά*, σελ. 10, Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, 19 – 3- 2015).



Χάρτης 5: Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου

4.5 Ευρωπαϊκό πλαίσιο εξέτασης γεωμορφολογίας ως ειδικού παράγοντα Περιφερειακής Ανάπτυξης

Με τη Συνθήκη του Άμστερνταμ η Κοινότητα δεσμεύεται για την αρμονική ανάπτυξη του συνόλου της, σκοπεύοντας στην οικονομική και κοινωνική συνοχή. Συγκεκριμένα, αποβλέπει στη μείωση των διαφορών μεταξύ των επιπέδων ανάπτυξης των διαφόρων περιοχών και στη μείωση της καθυστέρησης των πλέον υστερούμενων περιοχών και των νησιών. (άρθρο 158).

Νησιωτικά κράτη είναι η Κύπρος και η Μάλτα, χώρες με νησιά είναι η Σουηδία, η Ιταλία και με περιφερειακές – τοπικές αρχές η Φινλανδία με το Åland, η Δανία με το Bornholm, η Ιταλία με τη Σαρδηνία, η Εσθονία με το Saaremaa και η Ισπανία με τις Βαlearίδες Νήσους.

Αρμόδια όργανα της ΕΕ για τη νησιωτική πολιτική είναι η Επιτροπή των Περιφερειών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή. Στο χώρο της ΕΕ δρουν και διαπεριφερειακοί οργανισμοί οι οποίοι εκπονούν διαπεριφερειακά προγράμματα, υποστηρίζουν έμπρακτα τις νησιωτικές αρχές και προβάλλουν τα νησιωτικά ζητήματα σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Αυτοί είναι η Ένωση Νησιωτικών Ευρωπαϊκών Επιμελητηρίων, η Επιτροπή των Νησιών της Διάσκεψης Παράκτιων Περιφερειακών Περιοχών της Ευρώπης και το Δίκτυο των Μικρών Ευρωπαϊκών Νησιών.

Ιδιαίτερη μνεία γίνεται στη Συνθήκη της Λισαβόνας για λήψη μέριμνας για τις περιοχές που πλήττονται από σοβαρά και μόνιμα φυσικά ή δημογραφικά προβλήματα όπως είναι οι ιδιαίτερα αραιοκατοικημένες περιοχές και οι νησιωτικές διασυνοριακές και ορεινές περιοχές. (Συνθήκη Λισαβόνας, άρθρο 174 παράγραφος 3)

Με στόχο την εξάλειψη των εδαφικών επιπτώσεων σε νησιωτικές, ορεινές και αραιοκατοικημένες περιοχές η σχετική επιτροπή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που ασχολείται με τις περιοχές που χαρακτηρίζονται από μόνιμα και φυσικά εμπόδια προέβη στη διατύπωση αιτήματος για σύνταξη ολοκληρωμένου και ευέλικτου πλαισίου πολιτικής με στόχο την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των μειονεκτικών περιοχών. Σκοπός είναι η επίτευξη της διαρθρωτικής προσαρμογής των συγκεκριμένων περιφερειών και η αύξηση της ανταγωνιστικότητας με τον αποτελεσματικό συντονισμό και την υλοποίηση δράσεων των τεσσάρων διαρθρωτικών ταμείων, του Ταμείου Συνοχής και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. (ψήφισμα Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, 15 - 9 – 2010)

«Ήδη από το 2009, η ΕΕ αναγνωρίζοντας την εδαφική διάσταση της αναπτυξιακής διαδικασίας, εισάγει στους θεσμικούς στόχους της την επιδίωξη πέραν της κοινωνικής και οικονομικής, της εδαφικής συνοχής» (Κυβέλου, 2010). Για την τρέχουσα προγραμματική περίοδο έχει εγκριθεί το πρόγραμμα ESPON 2020 με βασικό στόχο την επιστημονική και τεκμηριωμένη ανάλυση της εδαφικής συνοχής. Ο φορέας διαχείρισης είναι πλέον ο Ευρωπαϊκός Όμιλος Εδαφικής Συνεργασίας ESPON EGTC. Το νέο αυτό σχήμα θα συμβάλει σε μια πολιτική με μέγιστο αποτέλεσμα υποστηρίζοντας τη στρατηγική «Ευρώπη 2020», με θετική και διαρκή επίπτωση στην προώθηση της εδαφικής συνοχής και την αρμονική ανάπτυξη των κρατών – μελών και όλων των περιοχών της Ε.Ε. Οι εκπρόσωποι των έξι ευρωπαϊκών θαλάσσιων λεκανών υπό το συντονισμό του Πανεπιστημίου Λίβερπουλ προέβησαν σε κοινή έρευνα με στόχο τη γαλάζια διάσταση της εδαφικής συνοχής. Έτσι, με τη μελέτη ESaTDOR (European Seas: Key Territorial Development Opportunities and Risks, 2010 – 2013) συντελέστηκε εφαρμοσμένη έρευνα για την εξέταση της αλληλεπίδρασης ξηράς και θάλασσας προβάλλοντας στην έννοια της συνοχής και τη γαλάζια διάσταση. Διαμορφώνει μια τυπολογία αλληλεπιδράσεων παράκτιων και θαλάσσιων περιοχών αξιοποιώντας τις υπάρχουσες εδαφικές τυπολογίες του ESPON. Διατυπώνει προτάσεις με συγκεκριμένες κατευθύνσεις και εναλλακτικά σενάρια αναπτυξιακής δυναμικής των διαφορετικών τύπων αλληλεπιδράσεων ξηράς – θάλασσας στον ευρωπαϊκό χώρο. Ενώ, δεν παραλείπει να προσδιορίσει ευκαιρίες ανάπτυξης και περιορισμούς στις δεδομένες σχέσεις αλληλεπίδρασης. Η θάλασσα

δραστηριοποίηση αφορά κυρίως σε τοπικής, περιφερειακής, μακροπεριφερειακής και εθνικής σημασίας δραστηριοποίηση, συχνά άμεσα συνδεδεμένη με τουριστικούς νησιωτικούς και μικρότερης εμβέλειας λιμένες. Σημαντικός προσδιοριστικός παράγοντας της χωρικής διαφοροποίησης είναι και η έννοια της διασυνδεσιμότητας. Η διασυνδεσιμότητα και η προσβασιμότητα περιοχών αναγνωρίζονται ως σημαντικοί παράγοντες για την ανάπτυξη των εδαφών, των περιφερειών των πόλεων και των θαλασσών. (Κυβέλου Σ., Μαραβά Ν., Χιωτίνης Ν., *Η θάλασσα διάσταση της εδαφικής συνοχής και της ευρωπαϊκής πολιτικής συνοχής* στο Κυβέλου Σ., *Θαλάσσια χωρικά ζητήματα*, σελ. 99 - 106, Κριτική, Αθήνα, 2016).

Η πλειονότητα των νησιών έχουν χαμηλές επιδόσεις συγκριτικά με τα αντίστοιχα κράτη μέλη που ανήκουν και με μέσο κατά κεφαλή ΑΕΠ που αντιστοιχεί στο 79,2 % του ευρωπαϊκού. Ωστόσο το γεγονός αυτό κατατάσσει πολλές νησιωτικές περιοχές στις πολύ ανεπτυγμένες ή στις ενδιάμεσης ανάπτυξης περιφέρειες με αποτέλεσμα τον περιορισμό του ύψους των διατιθέμενων σε αυτά επιχορηγήσεων. Η πλειοψηφία των νησιών έχουν προσανατολίσει την οικονομία τους σε χαμηλής προστιθέμενης αξίας παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών. Όπου δεν κυριαρχεί ο τουρισμός, η αλιεία, η γεωργία, η μεταποίηση και η εξόρυξη φυσικών πόρων συνθέτουν την εικόνα της απασχόλησης.

Οι μεταναστευτικές ροές θα μπορούσαν δυνητικά, λαμβάνοντας υπόψη και το προηγούμενο των δυτικών ευρωπαϊκών χωρών, να διαμορφώσουν την εικόνα θετικής φυσικής εξέλιξης του πληθυσμού με ιδιαίτερα νεαρό πληθυσμό. Δεν πρέπει να λησμονείται ωστόσο ότι οι μετανάστες λόγω των ιδιαίτερων συνθηκών διαβίωσης διαθέτουν και χαμηλότερο επίπεδο διαβίωσης. Τα προβλήματα στην απασχόληση προκύπτουν κυρίως από την εποχικότητα του τουριστικού φαινομένου με τις γυναίκες να πλήττονται στον ευρωπαϊκό νότο αλλά και τους νέους στα νησιά της Ευρώπης.

Επίσης στο σύνολο της ευρωπαϊκής νησιωτικής επικράτειας παρατηρούνται αυξημένα περιβαλλοντικά προβλήματα και τίθεται επιτακτικά το ζήτημα της κλιματικής αλλαγής.

Τα κυριότερα προβλήματα εντοπίζονται στις ευκαιρίες εκπαίδευσης και επιμόρφωσης, με την περιορισμένη διείσδυση της Κοινωνίας της Πληροφορίας και των ευκαιριών για έρευνα και ανάπτυξη να υπολείπονται του ήδη υπολειπόμενου της υπόλοιπης Ευρώπης εθνικού κορμού, ειδικά στην περίπτωση της Μεσογείου. Αξιοσημείωτο πάντως είναι πως σε ευρωπαϊκό επίπεδο το αίσθημα ασφάλειας και εμπιστοσύνης στους θεσμούς είναι υψηλότερο στα μικρά νησιά.

Τα νησιά βρίσκονται υπό τον περιορισμό διάθεσης ποικιλίας και ποσότητας πόρων. Οι περιορισμένες αγορές και δραστηριότητες δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη αξιόλογων οικονομικών συγκέντρωσης, ενώ η περιορισμένη προσβασιμότητα σε συνδυασμό με την απομόνωση και την απόσταση εκτινάσσουν το μεταφορικό κόστος. Επόμενο είναι η νησιωτικότητα να προσεγγίζεται ως αρνητικός παράγοντας ως προς την ελκυστικότητα των συγκεκριμένων περιοχών και ανασχετικός για την υιοθέτηση μοντέλου βιώσιμης ανάπτυξης. (ESPON, *The Development of the Islands and Cohesion Policy EUROISLANDS*)

Τα χαρακτηριστικά εκείνα που προσδίδουν αρνητικό χαρακτήρα στη νησιωτικότητα είναι τα μικρά μεγέθη έκτασης και πληθυσμού με επιπτώσεις στην αγορά, τη ζήτηση αγαθών και υπηρεσιών, την αδυναμία επίτευξης οικονομιών κλίμακας και συγκέντρωσης, τους περιορισμένους φυσικούς πόρους, την εύθραυστη

περιβαλλοντική ισορροπία λόγω της περιορισμένης ενδοχώρας που γεννά αυξημένες ανάγκες για περιβαλλοντική διαχείριση.

Επιπλέον η περιφερειακότητα και η απομόνωση δημιουργούν αυξημένο κόστος λειτουργίας για επιχειρήσεις και νοικοκυριά, που αποτυπώνεται σε χρόνο, χρηματικά κεφάλαια, με την ανάγκη δημιουργίας υποδομών και λειτουργίας βασικών δημόσιων υπηρεσιών σε κάθε νησί ξεχωριστά, με την ενδεχόμενη έλλειψή τους να έχει επιπτώσεις στην οικονομική και κοινωνική ζωή, συνοδευόμενη με το ανάλογο έλλειμμα ενημέρωσης και εξειδικευμένης πληροφόρησης. (Σπιλάνη Γ., *Ανάπτυξη νησιωτικού χώρου –Νησιωτική πολιτική*, σελ. 35 - 36, ΚΕΔΚΕ, Νοέμβριος, 2008)

Οι ευρωπαϊκές πολιτικές δεν αποδίδουν τα αναμενόμενα μέχρι σήμερα με τα αίτια να εντοπίζονται στο σχεδιασμό των προγραμμάτων και των πολιτικών όπου όλες οι περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης προσεγγίζονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές υπό το ίδιο πρίσμα, δίχως διάκριση για εδάφη όπως τα νησιά. Σκοπεύουν επιπλέον στη συνοχή και όχι στην ελκυστικότητα και βιωσιμότητα των νησιών. Θέτουν συχνά γενικόλογους στόχους περί ανταγωνιστικότητας και ελκυστικότητας χωρίς να λαμβάνουν τη διαφορετικότητα της νησιωτικής πραγματικότητας. Δεν κρίνονται εκ των αποτελεσμάτων επαρκείς όλες εκείνες οι κοινοτικές τομεακές πολιτικές αφού δεν καταφέρνουν να προάγουν την ελκυστικότητα των νησιών. Επιπλέον όχι σπάνια πετυχαίνουν τα αντίθετα από τα σχεδιαζόμενα αποτελέσματα, αφού υλοποιούνται στερούμενες εδαφικού συντονισμού και ολοκληρωμένης θεώρησης.

Κρίνεται επομένως αναγκαία μια διαφορετική προσέγγιση η οποία θα λαμβάνει υπόψη την Ελκυστικότητα και τις επιμέρους παραμέτρους της όπως οι οικονομίες συγκέντρωσης, η προσβασιμότητα το κόστος που υφίσταται ο πολίτης σε χρόνο και χρήμα. Τα επιμέρους στοιχεία που υλοποιούν τη νησιωτική πολιτική είναι καταρχήν η προσαρμογή και ο καλύτερος συντονισμός των ευρωπαϊκών πολιτικών μέσω του σχεδιασμού και της υλοποίησης ολοκληρωμένων πολυτομεακών και πολυταμειακών προγραμμάτων και παρεμβάσεων, με τα νησιά ως ειδική κατηγορία περιοχών και εκτίμηση των επιπτώσεων σε αυτά από τις εφαρμοζόμενες πολιτικές. Για περισσότερο ρεαλιστική επαφή με την πραγματικότητα, είναι καιρός να αξιοποιούνται πλέον και άλλοι δείκτες πέραν του κατ' κεφαλή ΑΕΠ όπως οι Δείκτες Κατάστασης και Ελκυστικότητας καθώς και με κανόνες επιλεξιμότητας τέτοιων που θα επιτρέπουν ευρύ φάσμα δράσης ώστε η ανάπτυξη και η χρηματοδότηση της αναπτυξιακής πολιτικής για τα νησιά να μην περιορίζεται σε αυτή των διαρθρωτικών ταμείων.

Δεύτερος άξονας της ευρωπαϊκής πολιτικής είναι η προσαρμογή των επιμέρους τομεακών πολιτικών με γνώμονα τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που προέρχονται από τη νησιωτικότητα. Η προσβασιμότητα, η διάδοση Διευρωπαϊκών δικτύων ενέργειας και μεταφορών αναπόσπαστο μέρος των οποίων θα είναι και τα νησιά, η χρηματοδότηση κινητών και σταθερών υποδομών μπορούν να καταστήσουν εφικτή την αρχή της εδαφικής συνέχειας, μειώνοντας το κόστος μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών. Ως προς την ενεργειακή πολιτική η δημιουργία «έξυπνων δικτύων» και η διασύνδεση με τα πιο ενεργειακά αποδοτικά νησιά μπορούν να τονώσουν τις τοπικές επενδύσεις σε τομείς όπως οι Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας με σεβασμό στα φυσικά και πολιτιστικά τοπία.

Η περιβαλλοντική πολιτική στοχεύει στην ανάδειξη «ποιοτικών» και «πράσινων» νησιών, υπό όρους αειφόρου χρήσεως. Στις προτεραιότητες εντάσσονται πλήθος προληπτικών δράσεων για τη μείωση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής. Η

πολιτική της αγροτικής εστιάζει στις «Λιγότερο Ευνοημένες Περιοχές», με την εξασφάλιση αποτελεσματικότερης χρηματοδότησης προκειμένου να εξαλειφθούν οι αρνητικές συνέπειες από τα μόνιμα φυσικά μειονεκτήματα. Η καινοτομία, η δια βίου μάθηση, η δικτύωση εντός αλλά και μεταξύ των νησιών και η τοπική διακυβέρνηση σε νησιωτικό επίπεδο συνθέτουν το περίγραμμα των άμεσων προτεραιοτήτων. Η παραγωγή προϊόντων διατροφής υψηλής ποιότητας και προστιθέμενης αξίας, στο ανάλογο περιβάλλον και τοπίο αποτελούν τον σημαντικότερο στόχο. (ESPON, *The Development of the Islands and Cohesion Policy EUROISLANDS*)

Κοινή συνισταμένη των θέσεων των διαφόρων ομάδων νησιών αποτελεί η επιδίωξη ανάπτυξης του ενδογενούς δυναμικού των νησιών, ο περιορισμός της εποχικής απασχόλησης, η διαφοροποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων, η βελτίωση της παραγωγικής ικανότητας των τοπικών κοινωνιών με τον επακόλουθο περιορισμό της εξάρτησης από εισαγωγές. Ακόμη η αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προκλήσεων, η ορθολογική διαχείριση των πόρων, η ανάπτυξη εξειδικευμένων τοπικών παραγωγικών δραστηριοτήτων επεξεργασίας με προφανή στόχο την αύξηση των υψηλότερης προστιθέμενης αξίας. Επιπλέον η υιοθέτηση αναπτυξιακών προγραμμάτων σε επίπεδο μακρο- περιφέρειας αν και δεν έχουν σχεδιαστεί αμιγώς για νησιά, αναφέρονται και στα νησιά που βρίσκονται στη μακρο-περιφέρεια προγραμματισμού και σε δραστηριότητες και κλάδους των νησιωτικών οικονομιών. Στο σημείο αυτό να επισημανθεί πως η Ε.Ε. παρά το γεγονός πως διαθέτει σημαντικά κεφάλαια στο πλαίσιο πολιτικής συνοχής και σπουδαίο θεσμικό οπλοστάσιο για επιλεγμένους τομείς (Γαλάζια Ανάπτυξη, Θαλάσσια Στρατηγική), δεν διαθέτει εξειδικευμένη νησιωτική πολιτική. Αποστερείται έτσι ολοκληρωμένη προσέγγιση, συνεκτικής εφαρμογή δράσεων και συνδυασμού διαφορετικών τομέων πολιτικής. Η διαχείριση των σημαντικών κεφαλαίων από τοπικούς και περιφερειακούς φορείς μπορεί να δράσει πολλαπλασιαστικά ως προς τα αποτελέσματα. (Γιώτη – Παπαδάκη Ο., *Οι ιδιαιτερότητες του νησιωτικού χώρου και η επιδίωξη εδαφικής συνοχής*, στο Κυβέλου Σ., *Θαλάσσια χωρικά ζητήματα*, σελ. 133 - 134, Κριτική, Αθήνα, 2016).

Στις συστάσεις της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής περιλαμβάνεται και η «Νησιωτική Δοκιμή», ως τμήμα των «Έξυπνων Πολιτικών». Συγκεκριμένα κάθε πολιτική της ΕΕ θα δοκιμάζεται ως προς τον αντίκτυπό της στα νησιά και θα δίδεται η δέουσα προσοχή στη νησιωτική διάσταση. Παράλληλα ορίζεται ως κρίσιμης σημασίας παράγοντας ο εντοπισμός βέλτιστων πρακτικών στα νησιά και η μέριμνα των περιφερειακών πολιτικών για την ανάπτυξη ιδιαίτερων χαρακτηριστικών. Τα νησιά μπορούν να χρησιμοποιούνται ως ανοικτά εργαστήρια ανάπτυξης καινοτόμων προϊόντων και υπηρεσιών τα οποία στη συνέχεια θα μπορούν να υιοθετούνται από την παραγωγή της ηπειρωτικής Ευρώπης. (Darmanin, *Γνωμοδότηση – έξυπνα νησιά*, σελ.2 - 9, Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, 19 – 3- 2015)

Οι ιδιαιτερότητες των νησιών όπως το μικρό μέγεθος, η απομόνωση, η περιφερειακότητα, το ιδιόμορφο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον μπορούν να αποτελέσουν συγκριτικά πλεονεκτήματα υπό την προϋπόθεση της εφαρμογής των κατάλληλων πολιτικών και των ανάλογων αναπτυξιακών στρατηγικών. Η αξιοποίηση του μεταβαλλόμενου διεθνούς περιβάλλοντος, η αξιοποίηση των τεχνολογικών δυνατοτήτων, η διεθνής τάση για ποιότητα ζωής, καλύτερες συνθήκες διαβίωσης, σωστής και ισορροπημένης διατροφής με βάση φυσικά προϊόντα, η ανακάλυψη εκ νέου της σημασίας του ελεύθερου χρόνου και των δραστηριοτήτων που μπορούν να αναπτυχθούν σε αυτόν, μπορούν να μετατρέψουν τα χαρακτηριστικά της νησιωτικότητας από μειονεκτήματα σε πλεονεκτήματα. Όλα αυτά με όρους

αιφορίας, τη χάραξη δηλαδή αναπτυξιακής πορείας που να επιτρέπει τη διατήρηση της νησιωτικής φυσιογνωμίας και των χαρακτηριστικών μικρής κλίμακας σε βάθος χρόνου προσελκύνοντας σταθερό και μόνιμο πληθυσμό. Η κινητοποίηση του κατάλληλου ανθρώπινου δυναμικού μπορεί να συμβάλει στη δημιουργία μηχανισμών υλοποίησης. Ενώ ελλείψεις δυναμικών δραστηριοτήτων μπορούν να αξιοποιηθούν ως ευκαιρία για ανάπτυξη νέων, καινοτόμων δράσεων με στόχο τη δημιουργία πόλων αριστείας στην εκπαίδευση, την πολιτιστική δημιουργία, την παραγωγή καινοτόμων προϊόντων. (Σπιλάνη Γ., *Ανάπτυξη νησιωτικού χώρου –Νησιωτική πολιτική*, σελ. 38 - 42, ΚΕΔΚΕ, Νοέμβριος, 2008)

Σύμφωνα με τη συνθήκη για τη λειτουργία της ΕΕ επιτρέπεται η χορήγηση ενισχύσεων για την ανάπτυξη ορισμένων περιοχών, αρκεί να μην θίγεται ο ανταγωνισμός. Ανάμεσα σε αυτές τις περιπτώσεις περιλαμβάνονται τα νησιά με πληθυσμό έως 5.000 κατοίκους, οι περιοχές με χαμηλή πυκνότητα πληθυσμού και οι περιφέρειες με φυσικά εμπόδια. Η διεύρυνση των κριτηρίων με συμπερίληψη του επιπέδου ελκυστικότητας και παράλληλη άνοδο του ορίου του πληθυσμιακού κριτηρίου μπορεί να αποδειχθεί χρήσιμο εργαλείο ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας στις περιοχές αυτές. (Συνθήκη για τη λειτουργία της Ε.Ε., άρθρο 107,3,γ)

Προς αυτή την κατεύθυνση εστιάζει και η λειτουργία ολόκληρου του τρίτου άξονα της ευρωπαϊκής πολιτικής. Συγκεκριμένα, στόχο αποτελεί η αποζημίωση επιχειρηματιών και κατοίκων των νησιών λόγω του αυξημένου κόστους που αντιμετωπίζουν εξαιτίας του νησιωτικού χαρακτήρα. Έτσι θα είναι σε θέση να απολαμβάνουν ίδιο επίπεδο υπηρεσιών και αγαθών με τους κατοίκους της Ευρώπης. Η πολιτική αυτή εξειδικεύεται μέσω της κατασκευής υποδομών, την αναδιοργάνωση υπηρεσιών γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος λαμβάνοντας υπόψη όχι μόνο την αρχή της Αναλογικότητας αλλά κυρίως της Εδαφικής Συνέχειας. Ακόμη τη στήριξη παραδοσιακών τομέων και δραστηριοτήτων σύμφωνων με την ταυτότητα του νησιού όπως η χειροτεχνία και η βιοτεχνική παραγωγή. Επίσης μέσω της παροχής συμβουλών και της δημιουργίας μόνιμων δομών και δικτύων για το σχεδιασμό νέων προϊόντων με όρους καινοτομίας και την Έρευνα και Ανάπτυξη. Βέβαια όλα αυτά με δυνατότητες δια βίου μάθησης και κατάρτισης και για τους απομονωμένους πληθυσμούς. Προεκτείνοντας την τελευταία σκέψη, είναι αναγκαία συνθήκη η κάλυψη του κόστους πρόσβασης υπηρεσιών που δεν μπορούν να παραχθούν σε τοπικό επίπεδο όπως είναι οι υπηρεσίες υγείας και εκπαίδευσης σε τριτοβάθμιο επίπεδο. (ESPON, *The Development of the Islands and Cohesion Policy EUROISLANDS*)

Εξετάζοντας την πολιτική της ΕΕ για την νησιωτικότητα διαπιστώνεται η εστίαση στις απαραίτητες διαρθρωτικές αλλαγές με εφαρμογή στην ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων, στην ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου, τη βελτίωση των δεικτών επιχειρηματικότητας, την προώθηση της καινοτομίας, της έρευνας και της ανάπτυξης, ώστε να υπάρξουν θετικά αποτελέσματα για τη βιωσιμότητα των νησιών σε μεσο-μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Έτσι, μέσω των διαρθρωτικών ταμείων επιτυγχάνονται αποτελέσματα με θετικό αντίκτυπο στις διάφορες παραμέτρους ελκυστικότητας των νησιών Αντίθετα οι εφαρμοζόμενες κατά καιρούς εθνικές πολιτικές απέβλεπαν σε αύξηση του εισοδήματος με άμεσα αποτελέσματα για τον νησιωτικό πληθυσμό. Ωστόσο αυτή η πολιτική δεν παράγει πραγματική ανάπτυξη και αδυνατεί να αυξήσει την απασχόληση, επομένως στερείται βιώσιμου μακροχρόνιου χαρακτήρα. Αφήνει τις νησιωτικές κοινότητες εκτεθειμένες στους οικονομικούς κύκλους με την μεταφορά των πόρων να καθίσταται αδύνατη με την εμφάνιση κρίσεων, ελλειμμάτων οπότε και διακόπτονται ανάλογες πολιτικές.

Σημαντική για τη χάραξη μιας επιτυχούς νησιωτικής πολιτικής είναι η συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων μερών. Συνίσταται ιδιαίτερα η ενεργός συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων του τομέα της θάλασσας σε ενοποιημένες εθνικές, περιφερειακές ή τοπικές πολιτικές του τομέα αυτού. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2008). Στον χαρακτηρισμό των νησιών ως «περιοχές υποκειμένες σε ειδικούς φυσικούς περιορισμούς», περιλαμβάνονται ιδιαίτερα τα ορεινά νησιά όπου εκτός των προβλημάτων της νησιωτικότητας καλούνται να αντιμετωπίσουν και εκείνα που συνεπάγονται του ανάγλυφου ορεινού τοπίου. Οι πολιτικές συνοχής και στήριξης του εισοδήματος του γεωργοκτηνοτροφικού πολιτισμού αποσκοπούν στη συγκράτηση του πληθυσμού και του αυξημένου κόστους διαβίωσης που οδηγεί στην εγκατάλειψη της νησιωτικής υπαίθρου. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Κορσικής με μέσο υψόμετρο τα 568 μέτρα. (Islands Commission, *Comments of CPMR islands commission on the CAP in 2020*, pg 5 , Rennes, January 2011)

Η μελέτη της περίπτωσης των Western Isles, νησιών που όπως δηλώνει και το όνομά τους βρίσκονται στα δυτικά της Σκωτίας, απέδειξε πως μεγαλύτερο πρόβλημα και από την αραιή πυκνότητα πληθυσμού είναι οι πολλές διάσπαρτες κοινότητες επάνω στην νησιωτική επικράτεια. Η οικονομική δραστηριότητα παραμένει ιδιαίτερα περιορισμένη και η παροχή οποιασδήποτε δημόσιας υπηρεσίας συνεπάγεται υπέρμετρο κόστος. Η απάντηση στην τάση για φυγή από τα 100 νησιά του συγκεκριμένου αρχιπελάγους των τελευταίων εξήντα ετών, που οδήγησε στην πλήρη εγκατάλειψη 13 εξ αυτών, δόθηκε με την παροχή κινήτρων και τη συγκέντρωση του 30% του πληθυσμού στην πρωτεύουσα της νησιωτικής περιφέρειας. Παράλληλα εκμεταλλεζόμενοι την τεχνολογική πρόοδο και τις πραγματικά ελάχιστες αποστάσεις μεταξύ των νησιών κατασκευάστηκε ένα μεγάλο δίκτυο από γέφυρες και τούνελ που ένωσε μεταξύ τους τα νησιά του συμπλέγματος σε τρεις μεγάλες ομάδες. Έτσι επετεύχθη εσωτερική διασύνδεση μιας νησιωτικής περιφέρειας μήκους 100 χιλιομέτρων στον άξονα ανατολής - δύσης και βορρά - νότου μετονομάζοντας το νησιωτικό σύμπλεγμα σε Long Isle. Επιπλέον έγινε σύνδεση με τα λιμάνια της Σκωτίας μέσω δύο πορθμειακών γραμμών και κατασκευάστηκε από ένα αεροδρόμιο σε Βορρά, Νότο και κέντρο του συμπλέγματος, που επέτρεψε την αεροπορική του σύνδεση με τη Γλασκώβη και τις κυριότερες πόλεις της Σκωτίας. (Armstrong H., Giordano B., Kizos T., Macleod C., Smed Olsen L., Spilanis I., *The European Regional Development Fund and Island Regions*, pg 183 – 184, Island studies Journal, vol.7, No2, 2012)

Στοίχημα πλέον, για το συγκεκριμένο αρχιπέλαγος είναι να εκμεταλλευτεί προς όφελος της κοινωνικής ευημερίας τους πλούσιους θαλάσσιους πόρους για την άρση των κοινωνικών αποκλεισμών. Το αυξημένο κόστος διαβίωσης, η περιφερειακότητα, η μειωμένη ανταγωνιστικότητα για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας, η δημογραφική γήρανση, ο κοινωνικός αποκλεισμός λόγω υψηλού κόστους διατήρησης υπηρεσιών γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος και η εξωτερική μετανάστευση ευθύνονται για την κοινωνική ευπάθεια της συγκεκριμένης νησιωτικής επικράτειας. Η απάντηση στο πρόβλημα μπορεί να δοθεί με τη χρήση εργαλείων που δεν αποσκοπούν μόνο στη μείωση της εισοδηματικής φτώχειας αλλά στην άρση των επιπτώσεων των περιφερειακών διακυμάνσεων στο κόστος ζωής. Έτσι μπορεί να αντιμετωπιστεί η κοινωνική ευπάθεια και να αυξηθεί η ένταση της ενσωμάτωσης. (Παπαδάκης Ν., Κυβέλου Σ., *Φτώχεια, νεανική ανεργία, κοινωνική ευπάθεια και η πρόκληση για ευημερία «χωρίς αποκλεισμούς» σε παράκτιες και νησιωτικές περιοχές: όψεις και προτάσεις ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης* στο Κυβέλου Σ., *Θαλάσσια χωρικά ζητήματα*, σελ 231 – 233 , Κριτική, Αθήνα, 2016).

4.6 Ανάδειξη και αξιοποίηση θετικών στοιχείων Νησιωτικότητας

Η νησιωτικότητα με όλες τις σχετικές πιθανές αρνητικές επιπτώσεις και γνωρίσματά της όπως η εγκατάλειψη, οι αραιοκατοικημένες και απομονωμένες μικρές κοινότητες, τα δημογραφικά προβλήματα με τη φυγή νέων και γυναικών και τη γήρανση του πληθυσμού, οι ενδοπεριφερειακές ανισότητες, οι εύθραυστες οικονομικές συνθήκες, οι ακραίες κλιματολογικές ή καιρικές συνθήκες δημιουργούν ένα φαύλο κύκλο που υπονομεύει την ανάπτυξη. Η προσέγγιση από τη βάση προς τα άνω του ζητήματος και η εξέταση της νησιωτικότητας και των στοιχείων της όχι με τη λογική των προβλημάτων αλλά των χαρακτηριστικών γνωρισμάτων ίσως αποτελέσει τη βάση της επιτυχούς διαπραγμάτευσης του συνολικού θέματος. Ο αυξημένος βαθμός πολιτικής και οικονομικής αυτονομίας θα μπορούσε να φαντάζει ως μια λογική λύση λόγω των ιδιαίτερων συνθηκών που έχουν διαμορφωθεί. Οι όποιες προσπάθειες μέσω της βελτίωσης της ελκυστικότητας των νησιωτικών περιοχών δια της υποσχόμενης ποιότητας ζωής, για την προσέλκυση και μόνιμη εγκατάσταση νέων οικογενειών με τα παιδιά τους, με σκοπό την ανανέωση του ηλικιακού μέσου όρου των περιοχών αυτών σκοντάφτουν στις ευκαιρίες απασχόλησης. Συγκεκριμένα είναι ιδιαίτερα δύσκολο να επιτευχθεί η εύρεση εργασίας ανάλογη των προσόντων και των ενδιαφερόντων αμφοτέρων των συζύγων σε μία τόσο περιορισμένη αγορά εργασίας. Επομένως προκειμένου να καταστούν οι περιοχές αυτές πραγματικά ελκυστικές για εγκατάσταση απαιτείται η ενίσχυση των κοινωνικών υπηρεσιών και ειδικότερα του τομέα της υγείας και της παιδείας, φυσικά η διεύρυνση των δυνατοτήτων εργασίας και παροχή δυνατοτήτων ενός διαφορετικού μονοπατιού καριέρας. (ADE, *Study on the relevance and the effectiveness of ERDF and Cohesion Fund support to Regions with Specific Geographical Features – Islands, Mountainous and Sparsely Populated areas*, pg 2 - 12, 63, February 2012).

Η παρακολούθηση επομένως των αλλαγών που διαμορφώνονται στο εξωτερικό περιβάλλον των περιφερειών αποτελεί προϋπόθεση της επιτυχίας τους, καθώς συντελεί στην αναγνώριση των τοπικών χαρακτηριστικών που μπορούν να αποτελέσουν παράγοντες επιτυχίας. Η σχέση αυτή εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος των περιφερειών αποδεικνύεται κρίσιμη, επηρεάζοντας καταρχήν την ελκυστικότητα και εν συνεχεία τη βιωσιμότητα. (Σπιλάνη Γ., *Ανάπτυξη νησιωτικού χώρου – Νησιωτική πολιτική*, σελ. 33, ΚΕΔΚΕ, Νοέμβριος, 2008) Από την πρώτη έκθεση «Ευρώπη 2000» έμφαση δίνεται στην έννοια του χώρου και της χωροταξικής οργάνωσης και ανάπτυξης. Στόχος είναι η χωρική συνοχή που σε συνδυασμό με τον στόχο της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, επισημαίνει τη σπουδαιότητα και την αναγκαιότητα της εισαγωγής της γεωγραφικής διάστασης. Η υιοθέτηση της «αρχής της χωρικής συνοχής» με την Ευρωπαϊκή Συνθήκη υποδηλώνει τη σημασία που αποδίδει η Ε.Ε. στην ενσωμάτωση της χωρικής συνιστώσας στις τομεακές πολιτικές, όπως τα δίκτυα υποδομών και μεταφορών, η επιλογή τόπου εγκατάστασης των επιχειρήσεων και η μετακίνηση εργατικού δυναμικού και πληθυσμών. (Δημαδάμα Ζ., *Οικονομία, Ανάπτυξη, Περιβάλλον*, σελ. 245 -246, Παπαζήση, Αθήνα, 2008).

Προκειμένου να επιτευχθεί βελτιωμένη προσβασιμότητα και ελκυστικότητα των νησιών καθοριστική αναδεικνύεται η βελτιωμένη λειτουργία των συγκοινωνιών και ο επανασχεδιασμός του συστήματος των νησιωτικών μεταφορών. Οι νησιωτικές μεταφορές αποτελούν υπηρεσία κοινής ωφέλειας, μεγάλου δημοσίου συμφέροντος. Επομένως σκοπός της όποιας επιλεγόμενης σε κάθε περίπτωση πολιτικής θα πρέπει να είναι η αναβάθμιση του ρόλου του επιβάτη – κατοίκου και η κατοχύρωση της

θεσμικής του θέσης. Όπως έχει επισημάνει ο πρώην Επίτροπος Ανταγωνισμού Μάριο Μόντι, το συμφέρον του καταναλωτή είναι ο κεντρικός στόχος της πολιτικής ανταγωνισμού. Στο σύγχρονο διεθνές πλαίσιο απελευθέρωσης των αγορών ο κρατικός παρεμβατισμός αντικαθίσταται από τη ρύθμιση και αυτό αποτελεί σαφή διαρθρωτική αλλαγή. Οι βιομηχανικές στρατηγικές και το ρυθμιστικό περιβάλλον επηρεάζουν τα αποτελέσματα. Η εισαγωγή του ανταγωνισμού σε κλάδους που παρέχουν υπηρεσίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος όπως είναι οι ακτοπλοϊκές μεταφορές ποικίλλουν ως προς τις επιπτώσεις. Η υλοποίηση της όποιας πολιτικής θα πρέπει να είναι προϊόν διαβούλευσης και συμφωνίας των όρων της από το κράτος, τους ιδιώτες πάροχους της υπηρεσίας και τους καταναλωτές μόνιμους κατοίκους που εκπροσωπούνται από την τοπική αυτοδιοίκηση. (Χλωμούδης Κ. – Λεκάκου Μ., *Νησιωτική Πολιτική*, σελ. 12 – 15, ΚΕΔΚΕ, Θεσσαλονίκη, Νοέμβριος 2008).

Στον ευρωπαϊκό χώρο και συγκεκριμένα στην Ιρλανδία οι τοπικές κοινωνίες διαθέτουν πρωταρχικό ρόλο στην παρακολούθηση και αξιολόγηση του επιπέδου παροχής υπηρεσιών των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Αντικείμενο εργασίας των επιτροπών που συγκροτούνται από ομάδες πολιτών και εκπροσώπων κοινωνικών ομάδων είναι η διατήρηση των προσυμφωνημένων δεικτών σε επιθυμητά επίπεδα. Η αντιπροσωπευτικότητα στη σύνθεση διασφαλίζεται με τη συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, των ενώσεων πολιτών, των επαγγελματιών, των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων όπως εκείνων που αντιμετωπίζουν μακροχρόνια προβλήματα υγείας. (Χλωμούδης Κ. – Λεκάκου Μ., *Νησιωτική Πολιτική*, σελ. 20 – 21, ΚΕΔΚΕ, Θεσσαλονίκη, Νοέμβριος 2008).

Οι αρχές της αλληλεγγύης, της επικουρικότητας και της αναλογικότητας πρέπει να διαπνέουν οποιαδήποτε πολιτική. Η χαμηλή ελκυστικότητα και η υψηλή ευθραστότητα (vulnerability) των νησιών αποτελούν ειδικά προβλήματα χωρικής συνοχής. Η ίδρυση ειδικού Ταμείου Νησιωτικής Συνοχής μοιάζει επιτακτική. Η εκτίμηση των νησιωτικών επιπτώσεων θα πρέπει να εξετάζεται σε κάθε νομοθετική πρωτοβουλία που θα ληφθεί στο μέλλον. Η παράλληλη θέσπιση ορθών νησιωτικών πρακτικών που θα λαμβάνουν υπόψη τα ειδικά νησιωτικά χαρακτηριστικά και τη στενότητα των φυσικών πόρων πρέπει να διέπουν την άσκηση του δημόσιου βίου. Επιπλέον η ανάπτυξη ενός διαφορετικού ως προς εκείνο του μαζικού τουρισμού μοντέλο μπορεί να συμβάλει στην πρόωση πραγματικά βιώσιμης ανάπτυξης. (Σπιλάνη Γ., *Ανάπτυξη νησιωτικού χώρου –Νησιωτική πολιτική*, σελ. 43 - 46, ΚΕΔΚΕ, Νοέμβριος, 2008)

Η ανάγκη δημιουργίας μηχανισμού επαλήθευσης της αποτελεσματικότητας των πολιτικών για το νησιωτικό χώρο, στη διαδικασία εκτίμησης των επιπτώσεων και συνάμα ο καθορισμός χρηματοδοτικών εργαλείων που θα προσδίδουν κοινωνικά και φορολογικά κίνητρα προσαρμοσμένα στο νησιωτικό περιβάλλον αποδεικνύεται επιτακτική, σύμφωνα με τους εκπροσώπους των νησιωτικών περιοχών. Επίσης αναγάγουν δίκαια το ζήτημα της προσβασιμότητας σε κοινωνικές και λοιπές υπηρεσίες ως «λυδία λίθο» για τη διασφάλιση της ισότητας και την εξάλειψη των διακρίσεων μεταξύ των Ευρωπαίων Πολιτών. (Διακήρυξη του Αιγαίου, Κως 28 Ιουνίου 2008).

4.7 Ενοποιημένες – συντονισμένες προσπάθειες σε ευρωπαϊκό επίπεδο

Αξιοσημείωτη προσπάθεια σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι το « Σύμφωνο των Νησιών». Σκοπός της είναι η προαγωγή της συνοχής των ευρωπαϊκών νησιών, η χρηματοδότηση προπαρασκευαστικών δράσεων και προγραμμάτων δημόσιας πληροφόρησης στους τομείς των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, στην ενεργειακή αποδοτικότητα, στις βιώσιμες μεταφορές και στις ενεργειακά βιώσιμες κοινότητες στα ευρωπαϊκά νησιά. Έτσι αναπτύσσονται οι τοπικές δεξιότητες στον ενεργειακό σχεδιασμό και βελτιώνεται η εμπλοκή της τοπικής κοινωνίας στην αποδοχή έργων ανανεώσιμης ενέργειας και ενεργειακής απόδοσης σε ευρωπαϊκά νησιά. Με τον τρόπο αυτό, τα νησιά καθίστανται πρωτοπόρα στον αγώνα ενάντια στην κλιματική αλλαγή. Παράλληλα επιτυγχάνεται βελτίωση των τοπικών οικονομικών συνθηκών στις συμμετέχουσες νησιωτικές κοινότητες με τη βελτίωση της οικονομικής ανάπτυξης, τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στους τομείς της τεχνολογίας αιχμής. Η βελτίωση των συνθηκών επενδύσεων έχει άμεσα και μετρήσιμα αποτελέσματα στη συγκράτηση του γηγενούς πληθυσμού. (Σύμφωνο των Νησιών, *Σχέδια δράσης αειφόρου ενέργειας για υποστήριξη του Συμφώνου των νησιών*, σελ. 5 – 11, ISLE – PACT, Νοέμβριος 2010). Στις 21 Νοεμβρίου 2012, στα πλαίσια του 2^{ου} Ευρωπαϊκού Συνεδρίου ISLE -PACT τρεις νησιωτικοί δήμοι προσχώρησαν στο Σύμφωνο των Νησιών. Πρόκειται για τους Δήμους Αμοργού, Αντιπάρου και Σικίνου.

Πρόθεση της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων είναι η δημιουργία μιας δομής διαβούλευσης των ενδιαφερομένων μερών, η οποία θα τροφοδοτεί την ανάπτυξη της θαλάσσιας πολιτικής και θα επιτρέπει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών. Ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο διακυβέρνησης που σχετίζεται με θαλάσσιες υποθέσεις πρέπει να βασίζεται σε μέσα οριζόντιου σχεδιασμού τα οποία τέμνουν τις τομεακές θαλάσσιες πολιτικές και στηρίζουν την από κοινού χάραξη πολιτικής. Ιδιαίτερη σημασία έχει η θαλάσσια επιτήρηση για την ασφαλή χρήση του θαλάσσιου χώρου, ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, ως καίριας σημασίας εργαλείο σχεδιασμού για τη λήψη αποφάσεων με γνώμονα την αειφορία και μια συνεκτική και προσβάσιμη πηγή δεδομένων και πληροφοριών.

Στα πλαίσια αυτά εντάσσεται μια συνεκτική στρατηγική για τις θαλάσσιες μεταφορές και μια νέα πολιτική για τους λιμένες, λαμβάνοντας υπόψη τους πολλαπλούς τους ρόλους στο ευρύτερο πλαίσιο της ευρωπαϊκής εφοδιαστικής και μεταφορικής αλυσίδας. Επίσης η διαμόρφωση πολυτομεακών συνεργατικών σχηματισμών και περιφερειακών κέντρων θαλάσσιας αριστείας και η προώθηση ενός ευρωπαϊκού δικτύου συναφών προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών. Ακόμη στο ευρύτερο πλαίσιο μελέτης των συνθηκών εργασίας και κοινωνικής πολιτικής έγκειται και η βελτίωση της ασφάλειας των αλιέων. Προς την αυτή κατεύθυνση τα θαλάσσια επαγγέλματα, η εμπειρία των αλιέων και η γνώση της θάλασσας πρέπει να αξιοποιηθούν προς όφελος του συνόλου της κοινωνίας. Ακόμη ουσιαστικά θα συμβάλλει η δημιουργία ευρωπαϊκής εταιρικής σχέσης για τη θαλάσσια επιστήμη με στόχο έναν εναρμονισμένο διάλογο μεταξύ της επιστημονικής κοινότητας, της βιομηχανίας και των φορέων χάραξης πολιτικής. Όπως και η κατάρτιση κοινοτικής στρατηγικής για την πρόληψη των καταστροφών, υπογραμμίζοντας τους κινδύνους στους οποίους είναι εκτεθειμένες οι παράκτιες περιφέρειες. Φυσικά από μια ολοκληρωμένη ευρωπαϊκή πολιτική δεν μπορεί να απουσιάζει η βούληση για ανάπτυξη της θαλάσσιας δυναμικής των ιδιαίτερα απομακρυσμένων περιφερειών και νησιών. Άλλωστε το 90% σχεδόν του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και άνω του 40%

του εσωτερικού της εμπορίου διεξάγονται μέσω θαλάσσης και 3,5 δισεκατομμύρια τόνοι φορτίου κάθε έτος και 350εκατομμύρια επιβάτες διέρχονται από τα 1.200 ευρωπαϊκά θαλάσσια λιμάνια. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Πράσινη Βίβλος: Θαλάσσια πολιτική στην Ευρωπαϊκή Ένωση*, σελ.5)

Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στην προώθηση της συνεργασίας στο πλαίσιο της πολιτικής για τη διεύρυνση και την ευρωπαϊκή πολιτική γειτονίας καθώς και για την κάλυψη θεμάτων θαλάσσιας πολιτικής και διαχείρισης κοινών θαλασσών. Προτείνεται συνεπώς μια στρατηγική διαρθρωτικού διαλόγου με σημαντικούς εταίρους. (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, *Ωκεανός ευκαιριών :η Επιτροπή προτείνει μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την ΕΕ*, σελ.5 - 6, 9 - 16, Βρυξέλλες , Οκτώβριος 2007) Επιπλέον, μία ακόμη πολιτική που επιχειρεί τη μετατροπή των μειονεκτημάτων που προκύπτουν από την απόσταση και την απομόνωση από τα διοικητικά και οικονομικά κέντρα υλοποιείται με τη χάραξη Θαλάσσιων Λεωφόρων πλησίον εκείνων των νησιών που παρουσιάζουν μικρή κίνηση και επομένως απουσιάζει η κυκλοφοριακή συμφόρηση των μεταφορικών μέσων. Η βελτίωση της προσβασιμότητάς τους και της διεπιχειρησιακής τους ικανότητας μέσω της βελτίωσης των υποδομών μπορεί να τα εντάξει στους νέους θαλάσσιους δρόμους εμπορίου και πολιτισμού. (European Parliament, *Briefing: Islands of the EU – Taking account of their specific needs in EU policy*, pg 7, January 2016).

Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και οι θαλάσσιοι αυτοκινητόδρομοι είναι ιδιαίτερα σημαντικές πρωτοβουλίες, με δεδομένο τις αποστάσεις που υπάρχουν στην περιοχή της Μεσογείου. Αναδεικνύεται επομένως, η ανάγκη για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και συγκεκριμένα της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών. Με την υλοποίηση των θαλάσσιων λεωφόρων παρέχεται η δυνατότητα ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών ως προέκταση των χερσαίων μεταφορών, καθιστώντας τα λιμάνια κομβικά σημεία και τροποποιώντας τους ρόλους τους. Η δημιουργία αυτού του θαλάσσιου διευρωπαϊκού δικτύου θα διευκολύνει και θα εδραιώσει τη διασυνδεσιμότητα των νησιωτικών λιμένων και των λιμένων της ευρύτερης περιοχής της Μεσογείου. (Τσαμπούλας Δ. – Λέκκα Α., *Δράσεις και μέτρα εφαρμογής πολιτικών στις μεταφορές στον νησιωτικό χώρο* στο Τσάλτας Γ., *Αειφορία και περιβάλλον – Ο νησιωτικός χώρος στον 21^ο αιώνα*, σελ. 210, Σιδέρης, Αθήνα 2005) Στην αυτή λογική και η ανάπτυξη της ναυτιλίας Κοντινών Αποστάσεων, που ανταποκρίνεται στις ανάγκες της αγοράς για την ανάπτυξη μεταφορών με αποτελεσματική και αξιόπιστη διακίνηση κυρίως μοναδοποιημένων και τυποποιημένων φορτίων, ενοποιημένες υπηρεσίες απλοποιημένες, τυποποιημένες και ταχείες διαδικασίες και μείωση του κόστους μεταφοράς και διανομής. Στη βάση όμως της προσέγγισης βρίσκονται περιβαλλοντικοί λόγοι και επιδιώξεις, με δεδομένο ότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι φιλικότερες προς το περιβάλλον και παρουσιάζουν υψηλή ενεργειακή απόδοση. Ταυτόχρονα, δεν υπόκεινται σε εξωτερικότητες αντίστοιχες των οδικών μεταφορών όπως οι συμφορήσεις. Η διατροφικότητα και οι καινοτόμες πρωτοβουλίες των μεταφορών προάγονται μέσω του κοινοτικού προγράμματος «Μάρκο Πόλο». (Πλατιάς Χ., *Νέες προσεγγίσεις στην Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών: Βιώσιμη κινητικότητα και ανάπτυξη των θαλάσσιων συνδέσεων*, σελ. 359, Σιδέρης, Αθήνα, 2006).

Πολλά πάντως νησιά αποτελούν περιφερειακές και συχνά απομονωμένες περιοχές. Έτσι λογικό είναι η αναπτυξιακή πορεία τους να μην ταυτίζεται με παραδοσιακά σχήματα. Περιορισμένες πλουτοπαραγωγικές πηγές και οι δυνατότητες διασύνδεσης με την ενδοχώρα καθορίζουν αποφασιστικά το είδος της οικονομικής εξειδίκευσης που θα ακολουθήσουν στην πορεία του χρόνου. Ευρωπαϊκό νησιωτικό

χαρακτηριστικό είναι πως σχεδόν ο αγροτικός πληθυσμός είναι περίπου τριπλάσιος από την ευρωπαϊκή ενδοχώρα. Το γεγονός αυτό δεν είναι απαραίτητα αρνητικό, ωστόσο δημιουργεί προβληματισμό αφού σε ηπειρωτικό πανευρωπαϊκό επίπεδο διαπιστώνεται υπερπληθώρα προσφοράς αγροτικών αγαθών. Επιπλέον το τουριστικό εισόδημα που προκύπτει κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου, συχνά δεν καταλήγει στην τοπική νησιωτική οικονομία αφού μεγάλο ποσοστό των τουριστικών επιχειρήσεων αποτελούν επενδύσεις ετεροχθόνων που δεν κατοικούν και δεν έχουν σχέση με το νησί, όπου απλά έχουν τοποθετήσει τις επενδύσεις τους. Έτσι οι μόνιμοι κάτοικοι υφίστανται μόνο τις εξωτερικότητες και η τοπική οικονομία υφίσταται απώλεια κονδυλίων χρηματοδότησης λόγω εμφάνισης πλασματικών εσόδων που καταλήγουν σε διαφορετικές περιφέρειες.

Η θέσπιση Ζώνης Ελεύθερου Εμπορίου κατά τα πρότυπα του πορτογαλικού αρχιπελάγους των νήσων Μαδέρα μπορεί να αποτελέσει κλειδί για την ανάπτυξη. Συγκεκριμένα, το συγκρότημα των νήσων αυτών δεν αποτελεί μόνο κορυφαίο τουριστικό προορισμό αλλά την ταχύτατα αναπτυσσόμενη περιοχή σε ολόκληρη την Ε.Ε. Τούτο οφείλεται στις οικονομικές συνθήκες που δημιουργήθηκαν χάρη στους χαμηλούς φορολογικούς συντελεστές και στο απλοποιημένο ρυθμιστικό – κανονιστικό πλαίσιο που προσέελκυσε ξένες επενδύσεις, καθιστώντας τα νησιά επιχειρηματικό κέντρο. Εάν μάλιστα ληφθεί υπόψη και η γαλλική πρακτική των εξωχώριων υπερπόντιων εδαφών για ειδική φορολόγηση και δημοσιονομική ελάφρυνση, ίσως εκεί βρίσκεται η απάντηση στα προβλήματα της νησιωτικότητας. Η παγκοσμιοποιημένη οικονομία έβγαλε από τα τελευταία στεγανά τα νησιά και τα έθεσε και αυτά υπό την επιρροή του διεθνούς ανταγωνισμού. Ωστόσο η τεχνολογική πρόοδος παρέχει δυνατότητες για βιώσιμη ανάπτυξη των συγκεκριμένων περιοχών, μέσω υπόγειων καλωδίων ηλεκτρονικών συστημάτων, διασύνδεσης και τηλεματικής. (Parliamentary Assembly, *Development challenges in Europe's islands*, σελ. 5 -8 , 10, Council of Europe, 2-3-2005)

5. Ο Ναυτιλιακός Τομέας ως μοχλός ανάπτυξης της νησιωτικής οικονομίας

Η δημιουργία ναυτιλιακών clusters σε συγκεκριμένα νησιά μπορεί να τα καταστήσει άμεσα ελκυστικά και βιώσιμα. Με τη συνδρομή των τοπικών αρχών, την εφαρμογή τεχνολογικά καινοτόμων μεθόδων μπορεί να προσελκύσουν την ναυτιλιακή βιομηχανία. Η παροχή στα πλοία, εφοδίων, επισκευών, αναλώσιμων, λαδιών, καυσίμων, υπηρεσιών υποστήριξης, σχεδίασης, μεσιτείας, πρακτόρευσης, παροχή πληρωμάτων, παντός είδους λιμενικών υπηρεσιών μπορεί να αποτελέσουν δημιουργικό δεσμό και να συμβάλλουν στην αναγέννηση της ιστορικής παράδοσης και κληρονομιάς. Επιπλέον, επόμενο είναι η ανάπτυξη νησιωτικού ναυτιλιακού κλάστερ να συμβάλλει στη σύγχρονη και μεθοδική οργάνωση της αλιείας, στην ενίσχυση πλήθους παραναυτιλιακών επαγγελματιών εφοδιασμού και συντήρησης, στη γενικότερη ανάπτυξη υπηρεσιών logistics και εφοδιαστικής αλυσίδας, αποθήκευσης ετοιμών προϊόντων και πρώτων υλών, στην αναγέννηση του ναυπηγικού τομέα και στην αξιόπιστη πρόταση για τον μηχανολογικό εξοπλισμό των πλοίων. Ακόμη οφέλη για όλους μπορούν να προκύψουν από τη ναυτική και ναυτιλιακή εκπαίδευση και επιμόρφωση, την προστασία και τη συστηματική μελέτη των επιστημών του περιβάλλοντος, την ανάπτυξη μαρίνας για ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής, δίνοντας περαιτέρω ώθηση στον ποιοτικό τουρισμό. Η Καινοτομία, η Έρευνα και η Ανάπτυξη έχουν πρωτεύοντα ρόλο. Η περιφερειακή νησιωτική οικονομία καθίσταται ανταγωνιστική, προσελκύονται νέες επενδύσεις, δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Βαλέντσια. ('Europe of the Sea' Project, *Maritime clusters*, σελ. 1 – 7, 18-5-2006).

Παράγοντες που επηρεάζουν τη δημιουργία και την ανάπτυξη των νησιωτικών - ναυτιλιακών κλάστερς μπορεί να αποδεικτούν η υπάρχουσα διαθέσιμη υποδομή, η διαθεσιμότητα ειδικών φυσικών πόρων, η ύπαρξη εξειδικευμένου προσωπικού στην τοπική αγορά εργασίας, η προσέγγιση στις αγορές και η θέση των επιχειρήσεων σε σχέση με την εν δυνάμει αγορά τους. Ακόμη η γεωγραφική συγκέντρωση προμηθευτών εξοπλισμού, ο εγχώριος ανταγωνισμός και οι ίδιες οι απαιτήσεις της αγοράς, καθώς και οι μικρές αποστάσεις επί της νησιωτικής επικράτειας που έχουν ως αποτέλεσμα την άμεση πρόσβαση στην πληροφορία, την ανάπτυξη οικειότητας και εμπιστοσύνης που επιδρούν στο κόστος των διαπραγματεύσεων και την πρόοδο των εργασιών ελαττώνοντας το μέσο κόστος των συναλλαγών. Η οργανωτική ικανότητα της νησιωτικής περιφέρειας μπορεί να καταστεί καταλύτης εξέλιξεων για την ορθολογική σύγκλιση της στρατηγικής των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε κοινούς στόχους. Στόχος δεν μπορεί παρά να είναι η ανάδειξη των οικονομιών κλίμακας στην παραγωγή των ναυτιλιακών υπηρεσιών μέσω της προώθησης αποτελεσματικών επιχειρηματικών πλάνων ανάπτυξης, παρέχοντας παράλληλα αξιόπιστη εναλλακτική πρόταση σχετικά με τις εξωτερικές πιέσεις που δέχεται ο κλάδος, δείχνοντας το δρόμο της τομεακής και γεωγραφικής συγκέντρωσης. (Παπαχρόνη Μ. – Μαύρη Μ., *Προσδιορισμός Περιφερειακών Βιομηχανικών Συμπλεγμάτων Επιχειρήσεων (CLUSTERS) στην ελληνική οικονομία*, σελ. 95 – 96, Πειραιάς, 2006)

Η ύπαρξη ναυτιλιακών νησιωτικών κλάστερς έχει ιδιαίτερη σημασία για τη συντήρηση των λιμενικών υποδομών και τη διατήρηση του επιπέδου εξυπηρέτησης και του εξοπλισμού των με σύγχρονα τεχνολογικά μέσα χάρη στον αυξημένο όγκο επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών που προκύπτουν από την ύπαρξη του κλάστερ και παρέχουν μέσω των λιμενικών τελών αυξημένα έσοδα για τη λειτουργία του λιμένα. Έτσι δεν απαιτείται η οικονομική ενίσχυσή του μέσω δημοσιονομικών

προγραμμάτων δημοσίων επενδύσεων, αλλά υπάρχει αυτοτροφοδοτούμενη κάλυψη των αναγκών του. Η μεγαλύτερη συνεισφορά ενός ναυτιλιακού νησιωτικού κλάστερ για την περιφερειακή ανάπτυξη των νησιών, είναι ότι δεν αυξάνει τόσο την οικονομική δραστηριότητα στην ανοικτή θάλασσα, όσο το καταφέρνει με την αλματώδη οικονομική ανάπτυξη που επιφέρει μέσω των διεθνών δραστηριοτήτων κυρίως στη στεριά όπου εδρεύει, σε περιφερειακό επίπεδο. (Hansen J. – Clasen J., *The Economic Significance of Maritime Clusters*, pg 24 - 26, Danish Shipowner's Association, July 2010)

Ωστόσο και σε εθνικό επίπεδο μπορούν να προκύψουν σημαντικά οφέλη ειδικά εάν το κλάστερ είναι αποκεντρωμένο, ευρισκόμενο στην παραμεθόριο περιοχή. Συγκεκριμένα με δεδομένο ότι το πλοίο αποτελεί το εργοστάσιο της ναυτιλιακής βιομηχανίας και έχει το πλεονέκτημα να κινείται δεν αποτελεί μοναδική λύση η φυγή από την εθνική σημαία για τη συμπίεση του κόστους. Αντιθέτως η παραμονή και η ένταξη σε ένα νησιωτικό κλάστερ στα όρια της εθνικής επικράτειας μπορεί να διασφαλίσει πλεονεκτήματα για τη διοίκηση και το μάνατζμεντ σε επίπεδο διοικητικής υποστήριξης, διατηρώντας και την ευκαιρία για διεξαγωγή επισκευαστικής και εφοδιαστικής δραστηριότητας του πλοίου στην αλλοδαπή όποτε και όταν αυτό κρίνεται οικονομικά συμφερότερο, σε όρους κόστους. Έτσι με το παράδειγμα της φινλανδικής ναυτιλίας τα ναυτιλιακά κλάστερς έδρασαν αποτρεπτικά στη φυγή του εθνικού της στόλου και τον συγκράτησαν προσφέροντας ανάλογη πρόσοδο στην εθνική οικονομία. (Viitanen M. – Karvonen T. – Vaiste J.& Hernesniemi H, *The Finnish Maritime Cluster*, pg3) Η ύπαρξη του Cluster δε σημαίνει ότι η νησιωτική αγορά βρίσκεται σε καθεστώς προστατευτισμού από τις δυνάμεις και τους μηχανισμούς της αγοράς. Αντίθετα δίνεται ώθηση, για ανάπτυξη της έρευνας και της καινοτομίας αφού ενισχύεται ο ανταγωνισμός ακόμη και στο εσωτερικό του Cluster μεταξύ των επιχειρήσεων, όχι μόνο σε τοπικό αλλά και εθνικό και διεθνές επίπεδο. (Europe of the sea, *Final report: Strategic evaluation of maritime activities*, pg 30, September 2006).

Είναι σημαντικό πάντως οποιαδήποτε πολιτική συνδέεται με τις θάλασσες όπως και η νησιωτική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης διασυνδέεται με συναφείς πολιτικές και για αυτό θα πρέπει να αναπτύσσεται συνεκτικά εάν επιθυμείται η αποκόμιση των επιθυμητών αποτελεσμάτων. Αντί της τμηματικής ανάπτυξης πολιτικής και λήψης αποφάσεων, μπορούν να αναπτυχθούν κοινά εργαλεία, να εντοπιστούν και να αξιοποιηθούν συνέργειες, με τις αλληλεπιδράσεις να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη. Στα πλαίσια αυτά ρητή είναι η δέσμευση της Επιτροπής για κάλεσμα των κρατών μελών να αναπτύξουν ολοκληρωμένες εθνικές θαλάσσιες πολιτικές, σε στενή συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους φορείς, ιδιαίτερα στις παράκτιες περιφέρειες. (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, *Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση*, σελ. 2 – 5, 10 – 10 – 2007) Από τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό δεν είναι δυνατό να απουσιάζουν η μέριμνα για την ανάκτηση της θαλάσσιας κληρονομιάς της Ευρώπης, η επιβεβαίωση της θαλάσσιας ταυτότητας, η βελτίωση της εικόνας των θαλάσσιων επαγγελματιών και η αύξηση των επιδόσεων των θαλάσσιων κλάδων. (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, *Προς μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες*, σελ. 6, Βρυξέλλες, 7 – 6 – 2006).

Η ένταξη των ευρωπαϊκών νησιών στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών εξασφαλίζει τη μεγαλύτερη ολοκλήρωση των εθνικών πολιτικών για τις μεταφορές, την ανάπτυξη του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος, τη συντονισμένη προσέγγιση ανάπτυξης υποδομών στον νησιωτικό χώρο. Έτσι παρέχονται στους χρήστες υποδομές ποιότητας και υπηρεσίες με αποδεκτούς όρους, στηρίζεται το σύνολο των μεταφορικών μέσων με τα πλεονεκτήματα και τη διαλειτουργικότητά τους, καθίσταται εφικτή η βέλτιστη χρήση της υφιστάμενης δυναμικότητας και

διευκολύνεται η πρόσβαση συνδέοντας τις νησιωτικές με τις κεντρικές περιοχές. (Γουργιώτης Λ., *Μεταφορές και Βιώσιμη Ανάπτυξη* στο Τσάλτας Γ. – Κατσιμπάρδης Κ., *Αειφορία και Περιβάλλον – Η Ευρωπαϊκή και Εθνική προοπτική*, σελ. 342, Σιδέρης, Αθήνα 2004).

6. Συμπεράσματα – Προτάσεις

Μια νέα κρίση που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι νησιωτικές υπερ – περιφερειακές νησιωτικές περιοχές της Ε.Ε. είναι η προσφυγική και τα συνακόλουθα προβλήματα που δημιουργούνται. Οι αυξημένες ροές προσφύγων θέτουν τις τοπικές αρχές μπροστά σε μεγάλες προκλήσεις, αφενός για την αντιμετώπιση της πληθώρας προβλημάτων που προκύπτουν για το μόνιμο πληθυσμό, αφετέρου για την επίδειξη αλληλεγγύης σχετικά με τη στέγαση, τη σίτιση, την παροχή υγείας σε αυτούς τους ανθρώπους. Το πρόβλημα για να λυθεί απαιτεί τη διασφάλιση επιπλέον γενναίας χρηματοδότησης από κονδύλια της Ε.Ε., μακριά από εθνικούς δημοσιονομικούς περιορισμούς. (Council of European Municipalities and Regions, *Reviving local public investments*, pg.4, December 2015)

Η αναβάθμιση του ρόλου των Δήμων μπορεί να συντελεστεί με αντίστοιχη βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών τους και της διοικητικής τους ικανότητας. Η στελέχωσή τους με κριτήριο εντοπιότητας θα συγκρατήσει το ανθρώπινο δυναμικό από την τάση φυγής προς τα μεγάλα αστικά κέντρα και θα μειώσει προς όφελος της δημόσιας διοίκησης και της εξυπηρέτησης των πολιτών, το φαινόμενο ανάθεσης παράλληλων καθηκόντων αυξάνοντας την αποτελεσματικότητα και μειώνοντας τη σύγκρουση προτεραιοτήτων. Η συμμετοχή σε δίκτυα και προγράμματα εδαφικής συνεργασίας σε συνδυασμό με τη διαμόρφωση δομών αξιοποίησης των ευρωπαϊκών προγραμμάτων θα συμβάλει στη δυναμική υλοποίηση των ευκαιριών ανάπτυξης που παρέχονται. Η δημιουργία εξειδικευμένων υπηρεσιακών μονάδων τοπικού και διανησιωτικού χαρακτήρα με αντικείμενο τη λειτουργία με γνώμονα τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά και την ιδιαιτερότητα του τοπίου θα συντελέσει στην κατανόηση και την αρμονική συνεργασία τοπικής αυτοδιοίκησης και κεντρικής διοίκησης, αλλά και τον σαφή διαχωρισμό των αρμοδιοτήτων μεταξύ πρώτου και δευτέρου βαθμού αυτοδιοίκησης. Ακόμη ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός για την προώθηση της επιχειρηματικότητας και η εκπόνηση της ανάλογης ενεργειακής πολιτικής οφείλει να έχει τη συμβολή των τοπικών κοινωνιών, να σέβεται και να αναδεικνύει την τοπική ταυτότητα. Προς αυτή την κατεύθυνση θα συμβάλλει και η λειτουργία των μεγάλων νησιωτικών Δήμων ως πόλων ανάπτυξης τοπικής εμβέλειας και ως τοπικών διανησιωτικών κέντρων ανάπτυξης. Η απλούστευση των διαδικασιών ελέγχου, ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου και η αύξηση των διατιθέμενων πόρων προς τους νησιωτικούς Δήμους θα τους καταστήσει κοινωνούς και φορείς μιας ολοκληρωμένης και βιώσιμης νησιωτικής πολιτικής με όρους ανάπτυξης φιλικούς στον Πολίτη – Δημότη νησιωτικών περιοχών και σύμφωνους με το ευρωπαϊκό κεκτημένο της συνοχής και του σεβασμού στην ανθρώπινη αξία.

Η πολιτική της παροχής κινήτρων για προσέλκυση επενδύσεων και δημιουργίας σημαντικών έργων υποδομής, σε περιόδους οικονομικής ανόδου, έχει μια σχετική επιτυχία, ενώ αντίθετα σε περιόδους ύφεσης, η πολιτική της διάχυσης έχει μικρές πιθανότητες να κατευθυνθούν οι πόροι στις καθυστερημένες περιοχές. Οι συγκεκριμένοι πόροι επανέρχονται στις περισσότερο ανεπτυγμένες περιοχές και συγκεκριμένα στους πόλους ανάπτυξης. (Παπαδασκαλόπουλος, 1995, *Θεωρίες Περιφερειακής Οικονομικής Ανάπτυξης*, σελ. 222). Οπότε η παρατεταμένη οικονομική ύφεση που πλήττει τη χώρα μας μπορεί να εξηγήσει τις ανάλογες δυστοκίες.

Επομένως η προσέγγιση ίσως θα πρέπει να βασίζεται περισσότερο στην οριοθέτηση ζωνών ανάπτυξης μαζί με την ανάπτυξη των νησιωτικών, εν προκειμένω, πόλεων συγκροτούν πόλους κατά τον Hale και αποτελούν μηχανισμό που δημιουργεί θετικές επιδράσεις αυξάνοντας το περιφερειακό εισόδημα στην περιβάλλουσα περιφέρεια και στη συγκεκριμένη περίπτωση στις νησιωτικές περιφέρειες. Δημιουργούνται έτσι νέες θέσεις απασχόλησης με συνέπεια τη συγκράτηση του πληθυσμού και κύρια των δυναμικών ομάδων του, με τη δημιουργία κατάλληλου κλίματος για τη διάχυση της ανάπτυξης του πόλου. (Παπαδασκαλόπουλος, *Πρότυπα και Πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης*, α΄ έκδοση, σελ. 38 - 39)

Τα αντιφατικά ωστόσο μηνύματα που στέλνονται από την εξέλιξη των αναπτυξιακών νόμων και της απουσίας σταθερών στόχων στην περιφερειακή διάσταση δεν αφήνουν πολλά περιθώρια αισιοδοξίας. Άλλοτε στην κεντρική εξουσία επικρατεί η αντίληψη για πριμοδότηση των παραμεθόριων και λιγότερο ανεπτυγμένων περιφερειών και άλλοτε των πλέον ανεπτυγμένων περιοχών της χώρας. Την ίδια στιγμή η όλη δομή των κινήτρων εμπλουτίζεται περιοδικά από «εκσυγχρονιστικές» ιδέες και νομοθετήματα ή δράσεις των ΚΠΣ και ΕΣΠΑ, με οριζόντια λογική και χωρίς καμία απολύτως χωρική διάσταση.

Ταυτόχρονα, το κράτος στην Ελλάδα εμφανίζεται ιδιαίτερα συγκεντρωτικό και απρόθυμο να παραχωρήσει αποφασιστικές αρμοδιότητες και πόρους σε αποκεντρωμένες δομές διοίκησης και στην αυτοδιοίκηση. Ο συγκεντρωτισμός αυτός δεν μπορεί παρά να επηρεάζει τις αναπτυξιακές προοπτικές της περιφέρειας. Παρά τα θετικά βήματα που έχουν συντελεστεί με το πρόγραμμα «Καλλικράτης», διατηρείται σε μεγάλο βαθμό η εξάρτηση της τοπικής αυτοδιοίκησης από την κεντρική εξουσία γεγονός που αντίκειται στη διεθνή τάση για μεγαλύτερη αποκέντρωση, τις συνταγματικές αξιώσεις και τις επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (Πετράκος Γ. - Ψυχάρης Γ., *Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα*, β΄ έκδοση, σελ. 596 – 597).

Ο ευρωπαϊκός βορράς έχει πλεονέκτημα στον συνεδριακό τουρισμό και τον τουρισμό του Σαββατοκύριακου, εν αντιθέσει με τον νότο και τις περιμετρικές περιφέρειες όπως το Νότιο Αιγαίο και το Βόρειο Αιγαίο που θα πρέπει να επαναπροσανατολίσουν το τουριστικό μοντέλο ανάπτυξης από το μαζικό εποχικό τουρισμό σε άλλες ειδικές μορφές τουρισμού, όπως ο ιστορικός, ο πολιτιστικός, ή για λόγους επέκτασης της τουριστικής περιόδου, γιατί όχι και ο χειμερινός τουρισμός λόγω και του πλούσιου νησιωτικού γεωλογικού ανάγλυφου (Παπαδασκαλόπουλος, *Πρότυπα και Πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης*, β΄ έκδοση, σελ. 151). Οπότε στη νέα προγραμματική περίοδο θα πρέπει και οι στόχοι να προσαρμοστούν ανάλογα για να καταστούν περισσότερο εφικτοί και ρεαλιστικοί.

Η αξιολόγηση θα πρέπει να υπηρετεί πρωτίστως την ανάδειξη με τη μορφή επιλογής, της καταλληλότερης μορφής παρέμβασης. Η SWOT ανάλυση δίνει μια ρεαλιστική και ολοκληρωμένη εικόνα του αναπτυξιακού περιβάλλοντος, των επιμέρους πολιτικών καθώς και της πορείας των σχεδιαζόμενων παρεμβάσεων. Απαιτείται όμως ιδιαίτερη προσοχή αφού ενέχει πάντα τον κίνδυνο να στηριχθεί σε απλοϊκές ή υποκειμενικές εκτιμήσεις που μπορούν να μειώσουν την αξία και τη χρησιμότητά της. (Παπαδασκαλόπουλος, *Μέθοδοι Περιφερειακής Ανάλυσης*, σελ. 252).

Η πρακτική των Κανáriων Νήσων να στραφούν στην εκμετάλλευση των ωφελειών που προκύπτουν από την κυματική ενέργεια προσέλκυσε επενδύσεις ύψους 67 δισεκατομμυρίων Ευρώ με τεράστια πολλαπλασιαστικά οφέλη και τη δημιουργία 350.000 νέων θέσεων εργασίας σε εμπλεκόμενους κλάδους, προσελκύνοντας νέους επιστήμονες και ερευνητές από ολόκληρη την Ευρώπη. Στη χώρα μας η Τήλος εμφανίζεται πρωτοπόρος στην εκμετάλλευση εναλλακτικών πηγών ενέργειας, όπως η αιολική και η ηλιακή. Μάλιστα και σε αυτή την περίπτωση με τη βοήθεια των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας δεν αποκτά το νησί μόνο την ενεργειακή του αυτάρκεια σε όρους φιλικούς προς το περιβάλλον. Αλλά επιπλέον ενθαρρύνεται η προοπτική της βιώσιμης ανάπτυξης με οικονομικά ανταγωνιστικούς όρους. Προς αυτή την κατεύθυνση στο ακριτικό νησί της Τήλου δεν αρκούνται στην παραγωγή φιλικών μορφών ενέργειας ως προς το φυσικό περιβάλλον για παροντική μόνο χρήση, αλλά αποθηκεύουν το πλεονάζον δυναμικό της σε ηλεκτρικούς συσσωρευτές εξασφαλίζοντας έτσι τα αποθέματα ασφαλείας για μελλοντικές περιόδους αυξημένης ζήτησης ενέργειας.

Μοναδικός γνώμονας πρέπει να είναι το συμφέρον της τοπικής κοινωνίας. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας και της εγγύτητας ο νησιωτικός, ορεινός ή απομακρυσμένος οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης οφείλει να επιλύει στο βαθμό των δυνατοτήτων τα προβλήματα του Δημότη – Πολίτη και όχι να αναμένει την κεντρική διοίκηση παραπέμποντας τα στις καλένδες.

Η οργάνωση, η συνεργασία, η αλληλεγγύη μεταξύ Δημάρχων και Δήμων με μια προοπτική πέρα από τα στενά χωρικά όρια τους αλλά σε επίπεδο περιφερειακής ενότητας, περιφέρειας και κάποιες φορές ακόμη και εθνικό θα επιτρέψει την ανάπτυξη στρατηγικών συμμαχιών, συνεργειών, βελτίωσης της αποτελεσματικότητας, συμπίεσης του λειτουργικού κόστους, καλύτερης διάθεσης πόρων και όλα αυτά προς όφελος των δημοτών. Είναι χαρακτηριστικό των τομών που χρειάζονται, πως στα επιχειρησιακά προγράμματα των περισσότερων νησιωτικών, ορεινών ή απομακρυσμένων Δήμων δεν γίνεται ούτε μία ονομαστική αναφορά στους λοιπούς όμορους Δήμους.

Η θεσμοθετημένη, ενισχυμένη και ουσιαστική διαβούλευση, μακριά από τον κακώς νοούμενο τοπικισμό οφείλει να ωθήσει την τοπική εξουσία προς αυτή την κατεύθυνση και επιλογές που δεν συνάδουν με τις μικροπολιτικές σκοπιμότητες. Η νησιωτική περιφερειακή πολιτική για να καταστεί επιτυχημένη χρειάζεται το πρόγραμμα, το σχέδιο, την ολοκληρωμένη πρόταση και τη στοχευμένη δράση. Έτσι μόνο θα αναγεννηθεί η ελληνική περιφέρεια και θα επιτρέψει η χώρα σε τροχιά ανάπτυξης.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Αυδίκος Β., *Οι πολιτιστικές και δημιουργικές βιομηχανίες στην Ελλάδα*, Επίκεντρο, Θεσσαλονίκη, 2014
- Γουλιέλμος Α.Μ. – Σαμπράκος Ε., *Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία μικρών αποστάσεων*, Σταμούλης, Αθήνα, 2002
- Δημαδάμα Ζ., *Οικονομία, Ανάπτυξη, Περιβάλλον*, σελ. 245 -246, Παπαζήση, Αθήνα, 2008
- Διακήρυξη του Αιγαίου, Κως 28 Ιουνίου 2008
- Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, *Ανακοίνωση σχετικά με την Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική – Συνοπτική εκτίμηση επιπτώσεων*, Βρυξέλλες, 2007
- Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, *Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση*, 10 – 10 – 2007
- Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, *Προς μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες*, σελ. 6, Βρυξέλλες, 7 – 6 – 2006
- Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, *Ωκεανός ευκαιριών :η Επιτροπή προτείνει μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την ΕΕ*, Βρυξέλλες , Οκτώβριος 2007
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Πράσινη Βίβλος: Θαλάσσια πολιτική στην Ευρωπαϊκή Ένωση*
- Θεοδώρου Μ. – Σαρρής Μ. – Σούλης Σ., *Συστήματα Υγείας*, Παπαζήση, Αθήνα, 2001
- Κατρούγκαλος Γ., *Θεσμοί Κοινωνικής Πολιτικής και Προστασία των Κοινωνικών Δικαιωμάτων σε Διεθνές και Εθνικό Επίπεδο*, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 2009
- Κομνηνός Ν. – Κυργιαφίνη Α. – Σεφερτζή Ε, *Τεχνολογίες Ανάπτυξης Καινοτομίας σε περιφέρειες και συστήματα παραγωγής*, Gutenberg, Αθήνα, 2002
- Κουμαντάκης Ι., *Εντοπισμός καρστικής υδροφορίας στην Κεφαλονιά –μη επηρεαζόμενη από τη θάλασσα, Υδατικοί πόροι και περιφερειακή ανάπτυξη – πρακτικά 4^{ου} πανελληνίου υδροτεχνικού συνεδρίου, Ηράκλειο, Ελληνική Υδροτεχνική Ένωση, 1990*
- Κυβέλου Σ., *Θαλάσσια χωρικά ζητήματα*, σελ. 130, Κριτική, Αθήνα, 2016
- Κυριακίδου Ο. – Σαλαβού Ε., *Κοινωνική Επιχειρηματικότητα*, Rosili, Αθήνα, 2014
- Λαγός, Δ., *Θεωρίες Περιφερειακής Οικονομικής Ανάπτυξης*, Αθήνα, Κριτική, 2007
- Λαδιάς Χ. στο Αποστολίδης Λ., *Κοινωνία της γνώσης και περιφερειακή ανάπτυξη – Όλες οι περιφέρειες έχουν δικαίωμα στη γνώση και τη μόρφωση*, ελληνικά γράμματα, Αθήνα, 2007
- Λώλος Σ., *Οι ελληνικές περιφέρειες Οικονομική σύγκλιση και συνοχή*, Gutenberg, Αθήνα, 2009
- Μπαλαφούτης Χ., *Οι απαιτήσεις σε νερό νησιών του Αιγαίου Πελάγους*, Υδατικοί πόροι και περιφερειακή ανάπτυξη – πρακτικά 4^{ου} πανελληνίου υδροτεχνικού συνεδρίου, Ηράκλειο, Ελληνική Υδροτεχνική Ένωση, 1990
- Παντελιάδου Σ. – Αντωνοπούλου Β. – Πούλιος Α. – Σουμάκη Τ. – Στυλιανίδης Σ., *Παιδοψυχιατρική στην κοινότητα: το παράδειγμα των Κινητών Μονάδων Ψυχικής Υγείας Βορειοανατολικών και Δυτικών*

- Κυκλάδων στο Στυλιανίδης Σ. & συνεργάτες, Σύγχρονα θέματα κοινωνικής και κοινοτικής ψυχιατρικής – Για μια κριτική ανθρωποκεντρική ψυχιατρική, Τόπος, Αθήνα, 2014*
- Παπαδάκη Ο. στο Αποστολίδης Λ., *Κοινωνία της γνώσης και περιφερειακή ανάπτυξη – Όλες οι περιφέρειες έχουν δικαίωμα στη γνώση και τη μόρφωση*, σελ.164 – 166, ελληνικά γράμματα, Αθήνα, 2007
- Παπαδασκαλόπουλος Α., 2000, *Μέθοδοι Περιφερειακής Ανάλυσης*, Παπαζήση.
- Παπαδασκαλόπουλος Α., *Νησιωτικότητα και Περιφερειακή Αναπτυξιακή Στρατηγική για τον Ελληνικό Νησιωτικό χώρο*, Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης
- Παπαδασκαλόπουλος Α., *Νησιωτική πολιτική – Τοπική Αυτοδιοίκηση και νησιωτικότητα*, Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Δεκέμβριος 2016
- Παπαδασκαλόπουλος Α., 1995, *Πρότυπα και Πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης*, α΄ έκδοση, Παπαζήση.
- Παπαδασκαλόπουλος Α., 2008, *Πρότυπα και Πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης*, β΄ έκδοση, Διόνικος
- Παπαμιχαλόπουλος Δ., *Εμπορική Ναυτιλία*, Τύποις «Πυρσού», Αθήναι, 1947
- Παπάνης Ε. στο Αποστολίδης Λ., *Κοινωνία της γνώσης και περιφερειακή ανάπτυξη – Όλες οι περιφέρειες έχουν δικαίωμα στη γνώση και τη μόρφωση*, ελληνικά γράμματα, Αθήνα, 2007)
- Παπαχρόνη Μ. – Μαύρη Μ., *Προσδιορισμός Περιφερειακών Βιομηχανικών Συμπλεγμάτων Επιχειρήσεων (CLUSTERS) στην ελληνική οικονομία*, Πειραιάς, 2006)
- ΠΕΠ Βορείου Αιγαίου 2014 - 2020
- ΠΕΠ Ιόνιων Νήσων 2014 – 2020, Δεκέμβριος 2014
- ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου 2014 – 2020, Ιούνιος 2015
- Πετράκος Γ. – Ψυχάρης Γ., *Περιφερειακή ανάπτυξη στην Ελλάδα – 2^η έκδοση*, Κριτική, Αθήνα 2016.
- Πετρόπουλος Σ. – Χουλιάρας Α., *Ξεπερνώντας εμπόδια, αναζητώντας ευκαιρίες – η ένταξη των μεταναστών στην ελληνική κοινωνία*, Παπαζήση, Αθήνα, 2017.
- Πουρναράκης Ε. στο Αποστολίδης Λ., *Κοινωνία της γνώσης και περιφερειακή ανάπτυξη – Όλες οι περιφέρειες έχουν δικαίωμα στη γνώση και τη μόρφωση*, ελληνικά γράμματα, Αθήνα, 2007
- Ρόντος Κ. στο Αποστολίδης Λ., *Κοινωνία της γνώσης και περιφερειακή ανάπτυξη – Όλες οι περιφέρειες έχουν δικαίωμα στη γνώση και τη μόρφωση*, ελληνικά γράμματα, Αθήνα, 2007
- Σουτζόγλου – Κοτταρίδη Γ. *Κοινωνιογενείς νοσογόνοι παράγοντες*, Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών, 1986
- Σπιλάνη Γ., *Ανάπτυξη νησιωτικού χώρου – Νησιωτική πολιτική*, ΚΕΔΚΕ, Νοέμβριος, 2008
- Σπιλάνης Ι., Ακριβοπούλου Ι., Γάκης Κ., Μιχαηλίδης Γ., Νιάρχος Α., *Ο Καλλικράτης στα νησιά*, ΕΕΤΑΑ
- Στυλιανίδης Σ. – Παντελίδου Σ. – Πούλιος Α. – Λάβδας Μ. – Λαμνίδης Ν., *Κινητές Μονάδες Ψυχικής Υγείας σε νησιωτική περιοχή: η εμπειρία στις Κυκλάδες στο Στυλιανίδης Σ. & συνεργάτες, Σύγχρονα θέματα κοινωνικής και κοινοτικής ψυχιατρικής – Για μια κριτική ανθρωποκεντρική ψυχιατρική, Τόπος, Αθήνα, 2014*
- Σύμφωνο των Νησιών, *Σχέδια δράσης αειφόρου ενέργειας για υποστήριξη του Συμφώνου των νησιών*, ISLE – PACT, Νοέμβριος 2010

- Τσάλτας Γ., *Αειφορία και περιβάλλον – Ο νησιωτικός χώρος στον 21^ο αιώνα*, Σιδέρης, Αθήνα 2005
- Τσάλτας Γ. – Κατσιμπάρδης Κ., *Αειφορία και Περιβάλλον – Η Ευρωπαϊκή και Εθνική προοπτική*, Σιδέρης, Αθήνα 2004
- Τσάλτας Γ. – Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., *Περιβάλλον και θαλάσσιος χώρος*, Σιδέρης, Αθήνα, 2006
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, *Νησιωτική πολιτική: Στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός – κείμενο εργασίας*, Οκτώβριος 2012
- Φακιολάς Ρ. στο Αποστολίδης Λ., *Κοινωνία της γνώσης και περιφερειακή ανάπτυξη – Όλες οι περιφέρειες έχουν δικαίωμα στη γνώση και τη μόρφωση*, ελληνικά γράμματα, Αθήνα, 2007
- Φιλεκπαιδευτική Εταιρεία Σύμης, *Περιφερειακή ανάπτυξη και εκπαίδευση*, Σύμη 1989
- Χλωμούδης Κ. – Λεκάκου Μ., *Νησιωτική Πολιτική*, ΚΕΔΚΕ, Θεσσαλονίκη, Νοέμβριος 2008 Council of European Municipalities and Regions, *Europe 2020 strategy*, pg, 5, October 2014)

Ξενόγλωσση

- Armstrong H., Giordano B., Kizos T., Macleod C., Smed Olsen L., Spilanis I., *The European Regional Development Fund and Island Regions*, Island studies Journal, vol.7, No2, 2012
- ADE, *Study on the relevance and the effectiveness of ERDF and Cohesion Fund support to Regions with Specific Geographical Features – Islands, Mountainous and Sparsely Populated areas*, February 2012
- Council of European Municipalities and Regions, *Europe 2020 strategy*, Brussels, October 2014
- Council of European Municipalities and Regions, *Reviving local public investments*, December 2015
- Darmanin, *Γνωμοδότηση – έξυπνα νησιά*, Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, 19 – 3 – 2015
- ESPON, *Atlas of the islands*, EUROISLANDS, 2/2/2013
- ‘Europe of the Sea’ Project, *Maritime clusters*, 18-5-2006.
- Europe of the sea, *Final report: Strategic evaluation of maritime activities*, September 2006
- European Parliament, *Briefing: Islands of the EU – Taking account of their specific needs in EU policy*, January 2016
- Hansen J. – Clasen J., *The Economic Significance of Maritime Clusters*, pg 24, Danish Shipowner’s Association, July 2010
- Islands Commission, *Comments of CPMR islands commission on the CAP in 2020*, Rennes, January 2011
- Linneker B., Department of Town and Regional Planning, *Report to SASI Project : Transport Infrastructure and Regional Economic Development in Europe: a review, of theoretical and methodological approaches*, Sheffield, 1997
- Parliamentary Assembly, *Development challenges in Europe’s islands*, Council of Europe, 2-3-2005
- Psycharis Y – Zoi M – Pliopoulou S., *Decentralisation and local government fiscal autonomy: Evidence from the Greek municipalities*, 2015

Schurmann C.- Talaat A., *The European Peripherality Index*, Dortmund, August, 2002

Viitanen M. – Karvonen T. – Vaiste J.& Hernesniemi H, *The Finnish Maritime Cluster*