



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΣΑΜΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ**

Ταχ. Διεύθυνση: Άγιος Κήρυκος Ικαρίας
Ταχ. Κώδικας : 83300
Τηλ. : 2275350401, -412
Fax : 2275022215
Email: dik-proedros.ds@otenet.gr
spanouk@dimosikarias.gr

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Από το πρακτικό της υπ' αριθμ. **5^{ης} / 2015 τακτικής συνεδρίασης** του
Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Ικαρίας

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Θέμα: Συζήτηση και λήψη απόφασης σχετικά με πρόταση επιτροπής Νήσων της ΚΕΔΕ για την «Νησιωτικότητα»

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ 56/2015

Στον Άγιο Κήρυκο Ικαρίας σήμερα **30 Απριλίου 2015**, ημέρα Πέμπτη και ώρα 19:00 το Δημοτικό Συμβούλιο συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση στην αίθουσα συνεδριάσεων του Δήμου Ικαρίας, ύστερα από την με αριθμό πρωτ. 2728/24-4-2015 έγγραφη πρόσκληση του **Προέδρου** του Δ.Σ κ. Ν. Λαρδά, η οποία επιδόθηκε και δημοσιεύθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 67 του Ν.3852/2010 (ΦΕΚ Α' 87/7-6-2010).

Παρόντος και του **Δημάρχου** κ. Στέλιου Σταμούλου, διαπιστώθηκε από τον **Πρόεδρο** του **Δημοτικού Συμβουλίου** πως υπήρχε νόμιμη απαρτία, δεδομένου ότι σε σύνολο 21 μελών παραβρέθηκαν παρόντα 21 και ονομαστικά οι:

ΠΑΡΟΝΤΕΣ

- 1 Λαρδάς Νικόλαος Πρόεδρος Δ.Σ
- 2 Λαρδά- Καρίμαλη Βασιλική Αντ/ρχος
- 3 Κουντούπης Στέλιος >>>
- 4 Κόχυλας Σωτήριος >>>
- 5 Τέσκος Σπύρος >>>
αποχώρησε μετά το 10^ο θέμα
- 6 Τσαντές Στέφανος
- 7 Μάζαρης Μιχάλης
- 8 Καρούτσος Φανούρης
- 9 Μουρσελάς Ευάγγελος
- 10 Καζάλας Χριστόδουλος
- 11 Καλογεράς Γιώργος
- 12 Μαυρογεώργη Ειρήνη
- 13 Ρούσσοι Ηλίας
- 14 Σταυρινάδης Χριστόδουλος
- 15 Ξηρού Χριστίνα
- 16 Μπινίκου Μαρία
- 17 Καλαμάρας Νικόλαος
- 18 Καλαμπόγιας Νικόλαος
- 19 Κανάγιος Απόστολος
- 20 Γαγλίας Ηλίας
- 21 Σταμούλης Κωνσταντίνος

ΑΠΟΝΤΕΣ

Παρόντες ήταν επίσης: η πρόεδρος της Δ.Κ. Αγίου Κηρύκου κ. Καλ. Μπουζάκη, ο πρόεδρος της Τ.Κ. Περδικίου κ. Ι.Καφούτης, ο εκπρόσωπος της Τ.Κ. Χρυσοστόμου κ. Σταμ. Σταμούλος και ο εκπρόσωπος της Τ.Κ. Μαγγανίτη κ.Ευ. Καρναβάς.

Στη συνεδρίαση παραβρέθηκε ο κ. Πολίτης Αργύρης, υπάλληλος του Δήμου Ικαρίας, για την τήρηση των πρακτικών.

Μετά τη διαπίστωση της απαρτίας ο κ. πρόεδρος κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και αναφερόμενος στο 1^ο θέμα της ημερησίας διάταξης, έθεσε υπ' όψιν του σώματος την εισήγηση της Επιτροπής Νήσων της ΚΕΔΕ για τη νησιωτικότητα, στα πλαίσια του προσυνεδριακού διαλόγου εν' όψει του συνεδρίου της ΚΕΔΕ (7-10 Μαΐου).

Εισήγηση Μ. Αγγελόπουλου (Δήμαρχου Σάμου & προέδρου επιτροπής Νήσων ΚΕΔΕ) για την Νησιωτικότητα

Είναι γεγονός ότι τα νησιά - όντας σε γενικές γραμμές μικρές γεωγραφικές/χωρικές ενότητες - αποτελούν τον «πιο αδύναμο κρίκο» στην Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς πολλά από αυτά βρίσκονται στην περιφέρεια της, μακριά από τον κορμό της ενιαίας εσωτερικής αγοράς και τα αστικά κέντρα.

Τα νησιά λόγω της γεωγραφικής τους θέσης είναι αποκομμένα από τον ηπειρωτικό χώρο στον οποίο ανήκουν και στερούνται των πλεονεκτημάτων που η σύνδεση με αυτόν και με την ενιαία εσωτερική αγορά συνεπάγεται. Η γεωγραφική τους απομόνωση επιβαρύνει υπέρμετρα τις εισαγωγές και τις εξαγωγές και πολλές φορές δεν επιτρέπει καν την ανάπτυξη ενός καθεστώτος ελεύθερου ανταγωνισμού. Εξάλλου, παρά τη σχετική αναφορά στο κεφάλαιο των διευρωπαϊκών δικτύων, τα νησιά δεν μπόρεσαν καθόλου να επωφεληθούν από τα δίκτυα αυτά από πλευράς μεταφορών, ενέργειας ή τηλεπικοινωνιών. Σε αντίθεση λχ. με τα νησιά της Δανίας που συνδέθηκαν με την ηπειρωτική Ευρώπη με γέφυρες και αποτελούν έτσι μέρος της ενιαίας εσωτερικής αγοράς, η Κύπρος λχ. αλλά και η Μάλτα, η Κορσική ή η Κρήτη καθώς και όλα σχεδόν τα ελληνικά νησιά δεν μπορούν να συνδεθούν με το κορμό της ΕΕ, λόγω της μεγάλης απόστασης που τους χωρίζει.

Τα νησιωτικά συμπλέγματα και ιδίως τα μικρά νησιά που τα απαρτίζουν παρουσιάζουν ιδιόμορφα πολιτισμικά και περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά, τρόπους ζωής, ιδιαίτερη βιοματική ταυτότητα και κοινωνικές και οικονομικές δομές που πρέπει να προστατευθούν αλλά και να ληφθούν υπόψη σε κάθε πολιτική και μέτρο της ΕΕ.

Επιπλέον πολλά νησιά της ΕΕ είναι κοντά σε ζώνες συγκρούσεων και είναι εκτεθειμένα σε παράνομη μετανάστευση ή άλλα είδη παράνομου εμπορίου, trafficking. Είναι επίσης ευάλωτα σε περιστατικά ακούσιας ή εκούσιας θαλάσσιας ρύπανσης και ιδιαίτερα εκτεθειμένα στις κλιματικές αλλαγές. Όλα αυτά είναι στοιχεία που καθορίζουν την ιδιαίτερη ταυτότητα των νησιών.

Υπό το πρίσμα αυτό η θεσμοθέτηση του «μεταφορικού ισοδύναμου» με δυνατότητα χρησιμοποίησης πόρων της ΕΕ, και η έκδοση ειδικής ανακοίνωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για ειδικό καθεστώς κρατικών ενισχύσεων, μπορούν να αντισταθμίσουν το μειονέκτημα (handicap) της απομόνωσης.

Επιπλέον, η εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ στα νησιά έχει συνήθως μεγαλύτερο κόστος και είναι καταρχήν πιο δύσκολη λόγω του μικρού πληθυσμού τους, της έλλειψης οικονομιών κλίμακας, και γενικότερα λόγω των δομικών και διαθρωπικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν. Θα πρέπει λοιπόν να προβλέπονται κατά περίπτωση ειδικές ρήτρες παρέκκλισης για τα νησιά.

Αναγκαία είναι επίσης στο πλαίσιο αυτό και η ανάδειξη του θέματος της «ενεργειακής απομόνωσης» («energy isolation from the European networks») και η αντιμετώπισή του. Πρόσφατη έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ενεργειακή εξάρτηση θεωρεί, εκ προοιμίου, ότι η Κύπρος και η Μάλτα είναι τα δύο πιο ευπαθή Κράτη-Μέλη λόγω νησιωτικότητας και ενεργειακής απομόνωσης. Είναι προφανές ότι η κατάστασή τους είναι αντίστοιχη με αυτήν των ελληνικών νησιών.

Καλείται λοιπόν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να εκπονήσει ολοκληρωμένη στρατηγική αειφόρου ανάπτυξης των νησιών, συμπεριλαμβανομένων των κρατών νησιών, που αφενός θα καταγράψει και αναλύει τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και αφετέρου θα προτείνει συγκεκριμένες λύσεις για την επίλυσή τους.

Η στρατηγική αυτή θα συνδεθεί με τη Στρατηγική 2020 της ΕΕ, που πρόκειται να αναθεωρηθεί, και θα αποτελέσει εξειδίκευσή της για το νησιωτικό χώρο.

Στη Συνθήκη για τη λειτουργία της ΕΕ (ΣΛΕΕ) σχετικές αναφορές γίνονται στο κεφάλαιο της Πολιτικής Συνοχής (άρθρ. 174) και στο κεφάλαιο για τα Διευρωπαϊκά δίκτυα (άρθρ. 170 παρ. 2) καθώς και στη Δήλωση 33. Αναφορά - στα ιταλικά όμως νησιά - γίνεται και στη Δήλωση 49 για την Ιταλία. Εξάλλου, το άρθρο 349 ΣΛΕΕ διευκρινίζει την έννοια της νησιωτικότητας και βέβαια της γεωγραφικής απομόνωσης για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές (Outermost Regions) και

παραθέτει ενδεικτικά μέτρα αντιμετώπισης του προβλήματος τα οποία θα μπορούσαν κατ' αναλογία να εφαρμοστούν και για τον Ευρωπαϊκό νησιωτικό χώρο, την Κύπρο και τη Μάλτα.

Η ένταξη για πρώτη φορά στη ΣΛΕΕ της αρχής της εδαφικής συνοχής (άρθρ. 4 παρ. 2, άρθρ. 174) ισχυροποιεί το επιχείρημα ενασχόλησης με το θέμα, ιδίως αν λάβει κανείς υπόψη του και τη γενικότερη γεωγραφική απομόνωση της Ελλάδας (και της Κύπρου) αλλά και την οικονομική κρίση. Σε αντίθεση με τα υπερπόντια γαλλικά διαμερίσματα (βλ. άρθρο 349 ΣΛΕΕ) τα οποία τα τελευταία πέντε χρόνια αποτέλεσαν αντικείμενο ειδικών ανακοινώσεων της Επιτροπής, σχετική ανακοίνωση δεν υπήρξε για το νησιωτικό χώρο της ΕΕ, ο οποίος περιλαμβάνει δυο νέα κράτη μέλη νησιά, Κύπρο και Μάλτα, αλλά και αρκετά μεγάλα και μικρά νησιά.

Ακόμα και η «**Διακήρυξη της Αθήνας**», στις 07 Μαΐου 2014, κατά την διάρκεια της Ελληνικής Προεδρίας του Συμβουλίου της Ε.Ε., θέτει ως μία από τις προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Θαλάσσιων Μεταφορών την «νησιωτικότητα» στην μορφοποίηση των πολιτικών της Ε.Ε.. Στόχος είναι να εμποδιστεί ο γεωγραφικός και κοινωνικός αποκλεισμός και η απομόνωση, ούτως ώστε να προσφερθούν στα μικρότερα και πιο απομακρυσμένα νησιά ισότιμες ευκαιρίες ανάπτυξης. Ταυτόχρονα δίνεται έμφαση στο ότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ιδιαίτερα κρίσιμες για την διασύνδεση περιφερειακών και νησιωτικών γεωγραφικών περιοχών με την υπόλοιπη Ευρώπη.

Η Διακήρυξη αξιώνει από την Κομισιόν και τα Κράτη-Μέλη την ενίσχυση των προσπαθειών που αφορούν στην προώθηση των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων διασφαλίζοντας την απαραίτητη προσβασιμότητα και την ροή του εμπορίου μεταξύ της κυρίως χώρας και των νησιών. Αιτείται επαρκή οικονομική υποστήριξη, προκειμένου να προαχθεί η παροχή και ζήτηση για υπηρεσίες Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων, επιτρέποντας την δυνατότητα καλύτερης περιβαλλοντικής συμπεριφοράς της ναυσιπλοΐας, την καινοτομία και την αναπόσπαστη ανάπτυξη των Αρτηριών Μηχανοκίνητης Πλεύσης της Θάλασσας.

Υπογραμμίζει δε την σημασία της οικονομικής υποστήριξης, για την προσαρμογή των πλοίων σε νέες προδιαγραφές ως προς το περιβάλλον και την ασφάλεια. Ενθαρρύνει την ανάπτυξη περισσότερο συντηρήσιμων και αποτελεσματικών λιμενικών συστημάτων για την περαιτέρω βελτίωση της περιβαλλοντικής συμπεριφοράς των λιμένων και την διευκόλυνση της ολοένα αυξανόμενης θαλάσσιας μεταφοράς αγαθών και επιβατών με μια προοπτική ανταπόκρισης στις απαιτήσεις των επιχειρήσεων και των καταναλωτών της Ε.Ε. για βέλτιστη σχέση κόστους-απόδοσης και έγκαιρη μετακίνηση από πόρτα σε πόρτα.

Επιπλέον ζητά βελτιωμένη συνδεσιμότητα, ειδικά μέσω θαλάσσιων οδών, και καλύτερη πρόσβαση σε λιμένες ως ένα αναπόσπαστο μέρος της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της Ευρώπης, εκμεταλλευόμενων πλήρως των ευκαιριών χρηματοδότησης που παρέχονται στο πλαίσιο της νέας προγραμματικής περιόδου 2014-2020. Τέλος, συμφωνεί να προάγει καλύτερες συνδέσεις των νησιών με τους μακρινών αποστάσεων διευρωπαϊκούς επιβάτες και τις ναυλωμένες μεταφορές μέσω ποιοτικών υπηρεσιών ferry και κατάλληλων τερματικών λιμένων, όπως επίσης κατάλληλες ενδοχώριες συνδέσεις των λιμένων, ούτως ώστε να γεφυρωθούν τα υπάρχοντα κενά και να προσφερθούν ισότιμες ευκαιρίες ανάπτυξης σε μικρά και απομακρυσμένα νησιά, καθώς και σε νησιωτικά Κράτη-Μέλη και να προωθηθεί ο παράκτιος τουρισμός.

Η ανάγκη υποστήριξης ολοκληρωμένων στρατηγικών και σχεδίων δράσης για τα νησιά γίνεται πλέον όλο και πιο εμφανής.

Δεδομένης της μεγάλης ευπάθειας των νησιών στις κλιματικές αλλαγές, ο προσδιορισμός της ευπάθειας αυτής και η λήψη αποτελεσματικών μέτρων προσαρμογής θα πρέπει να είναι μέρος αυτών των στρατηγικών.

Επιπλέον είναι απαραίτητη η ενθάρρυνση καινοτόμων λύσεων σε βασικά ζητήματα της νησιωτικότητας με την κατάλληλη πολιτική για τη συνοχή και με συγχρηματοδότηση [π.χ. συνδυασμός με τις κρατικές ενισχύσεις που έχουν εγκριθεί από την Επιτροπή σχετικά με τη διαχείριση των πόρων (νερό, απόβλητα, ...)]

Επίσης μία σημαντική πτυχή είναι και η τόνωση των επιχειρηματικών ευκαιριών, δημιουργώντας ένα δίκτυο γνώσης των νησιών π.χ. μέσω των παρατηρητηρίων, όπως και η ανάπτυξη νησιωτικών πανεπιστημίων και άλλων κέντρων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, όπως κέντρα αριστείας με πρωταρχικό στόχο τη διατήρηση των σχολείων σε μικρά νησιά για να αποφευχθεί η διαρροή των νέων.

Τέλος η ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων για τα νησιά, τόσο Ενέργειας όσο και Μεταφορών, προϋποθέτει την έγκριση από την Επιτροπή κρατικών ενισχύσεων και επιδοτήσεων. Θα πρέπει δηλαδή να μελετηθεί η δυνατότητα να επιδοτηθεί το κόστος μεταφοράς είτε μέσω κρατικής ενίσχυσης είτε σε συνδυασμό με κονδύλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εν κατακλείδι τα κύρια σημεία που είναι καλό να συμπεριλαμβάνονται στο περίγραμμα της Στρατηγικής που θα κληθεί να εκπονήσει η Επιτροπή είναι:

- 1) **Επέκταση ή προσαρμογή των διευρωπαϊκών δικτύων στα νησιά, συμπεριλαμβανομένου του «μεταφορικού ισοδύναμου»**
- 2) **Ειδικό καθεστώς στους κανονισμούς των Διαρθρωτικών και των Επενδυτικών Ταμείων (ESI Funds) της ΕΕ, για τις νησιωτικές περιοχές ή/και τα νησιά, που θα τροποποιεί ή εξειδικεύει τους κανονισμούς που πρόσφατα εγκρίθηκαν**
- 3) **Ειδικό καθεστώς κρατικών ενισχύσεων**
- 4) **Ειδικό φορολογικό καθεστώς και μειωμένοι συντελεστές ΦΠΑ**
- 5) **Ρήτρα νησιωτικότητας σε όλα τα νομοθετήματα της ΕΕ και ειδική αναφορά στα νησιά στις εκθέσεις αξιολόγησης επιπτώσεων (impact assessment reports) που συνοδεύουν κάθε νέα νομοθετική πρωτοβουλία της ΕΕ**
- 6) **Εξέταση κάθε άλλης δυνατότητας με βάση τις υπάρχουσες ειδικές νομικές βάσεις ή πρόταση ανάληψης νέας δράσης με βάση γενικές εξουσιοδοτικές διατάξεις**
- 7) **Στήριξη κατά προτεραιότητα των έργων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος (PCIs) που συνδέονται κυρίως με την Κύπρο και την Κρήτη, καθώς και άλλων που μπορούν στο μέλλον να καλύψουν και τα υπόλοιπα ελληνικά νησιά.**

Είναι σαφές ότι πρέπει να προχωρήσουμε σε άρση των επιφυλάξεων και στην κύρωση του πρόσθετου Πρωτοκόλλου του Ευρωπαϊκού Χάρτη Τοπικής Αυτοδιοίκησης για το δικαίωμα συμμετοχής στις υποθέσεις Τοπικής Αρχής.

Με τη νέα Κυβέρνηση να εξαγγέλλει αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο του Νόμου για την Αυτοδιοίκηση θα πρέπει να συνεχιστεί η διαδικασία διαβούλευσης και παρακολούθησης με τις Ελληνικές Αρχές. Με βάση την επιθυμία και την προτεραιότητα να ζούμε σε ένα κόσμο στέρεο, λογικό, ιεραρχημένο και καλαίσθητο ολοκληρώνω με το ότι η έκθεση θα αποτελέσει ένα από τα βασικά κείμενα αναφοράς και διεκδίκησης για την ΚΕΔΕ.»

Ακολούθησε η τοποθέτηση επί του θέματος του **προέδρου του ΔΣ**, εκ μέρους της **Λαϊκής Συσπείρωσης:**

«Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι,

Έχοντας υπ, οψιν το κείμενο εργασίας της **επιτροπής νήσων & πολιτικών συνοχής** της ΚΕΔΕ για την **«Νησιωτικότητα»**, πιστεύουμε ότι πηγαίνοντας προς το συνέδριο της ΚΕΔΕ, είναι σκόπιμο τα δημοτικά συμβούλια της νησιωτικής Ελλάδας να τοποθετηθούν πάνω σε αυτό και να εκφράσουν στο συνέδριο τις απόψεις των δημοτικών συμβουλίων και όχι των δήμαρχων .

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο λόγος που γίνεται η σημερινή διαδικασία είναι να αναδειχτούν οι ιδιαιτερότητες που συναντώνται στους νησιωτικούς δήμους, από την υλοποίηση της εφαρμοζόμενης πολιτικής που ασκούν διαχρονικά και απαρέγκλιτα όλες οι κυβερνήσεις της χώρας. **Αλλά και να προσδιοριστούν τρόποι αντιμετώπισης αυτών των ιδιαιτεροτήτων, που βέβαια δεν είναι τίποτα άλλο από την τοπική έκφραση της κεντρικής πολιτικής.** Όπως για παράδειγμα το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν αρκετοί μικροί δήμοι με την έλλειψη προσωπικού, **αλλά όλες τις αρμοδιότητες και τις ευθύνες που προκύπτουν από την νομοθεσία.**

Σχετικά με τον **ΦΠΑ** και την διατήρηση των μειωμένων συντελεστών στο Αιγαίο πιστεύω ότι κανείς δεν θα διαφωνήσει. Αλλά δεν μπορεί αυτό να γίνεται από την ΚΕΔΕ με στόχο **«να εξασφαλισθεί η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και των μεταφορών»**. Γιατί με τον τρόπο που αναδεικνύεται το θέμα έχει σαφή αναφορά στην **διευκόλυνση του τουριστικού και εφοπλιστικού κεφαλαίου**, παραγνωρίζοντας ότι το κόστος της μεταφοράς δεν έχει να κάνει με το ΦΠΑ αλλά το ποιος έχει στα χέρια του τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, τον σχεδιασμό τους κλπ. Άρα η ΚΕΔΕ με αυτό τον τρόπο παίρνει σαφή πολιτική θέση που βρίσκεται απέναντι από τα συμφέροντα της συντριπτικής πλειονότητας των κατοίκων των νησιών. Όλα αυτά την στιγμή που η κυβέρνηση σχεδιάζει να επιβάλει ειδικό τέλος διαμονής στα ξενοδοχεία και υποχρεωτική χρήση πιστωτικών καρτών για τις συναλλαγές άνω των 70 ευρώ στα τουριστικά νησιά, στα οποία συγκαταλέγει και την Ικαρία. Όμως το πιο σημαντικό είναι ότι κυβερνητικοί αξιωματούχοι δηλώνουν **«ανοιχτοί»** να συζητήσουν για την καθιέρωση ενός **«ενιαίου συντελεστή»** ΦΠΑ, γεγονός που θα απογειώσει τις τιμές των προϊόντων ευρείας λαϊκής κατανάλωσης. Υπό αυτές της συνθήκες γιατί δεν θα μπορούσε να διεκδικήσει η ΚΕΔΕ την **κατάργηση του ΦΠΑ στα είδη πλατιάς λαϊκής κατανάλωσης**, έστω για τα νησιά, υποστηρίζοντας την εφαρμογή της περίφημης

«**Νησιωτικότητα**» αλλά ταυτόχρονα διεκδικώντας και την μείωση του κόστους ζωής για την συντριπτική πλειονότητα των κατοίκων των νησιών και όχι μόνο μιας κατηγορίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε ό,τι αφορά την περιφέρεια «**Νησιωτικότητα**», πιστεύω ότι κάθε ένας από εμάς αντιμετωπίζει θετικά το γεγονός ότι έχει αρχίσει να γίνεται αντιληπτό ότι ο νησιωτικός χώρος αντιμετωπίζει ιδιαίτερες καταστάσεις. Το ενδεχόμενο δε εκπόνησης ενός σχεδίου που θα προτείνει λύσεις στα ιδιαίτερα προβλήματα των νησιωτικών συμπλεγμάτων μας βρίσκει όλους πιστεύω σύμφωνους. Ωστόσο το βασικό ζήτημα που πρέπει να μας απασχολήσει ως αιρετούς νησιωτικών περιοχών είναι αν η συγκεκριμένη ενέργεια και ο εν λόγω σχεδιασμός θα πρέπει να υλοποιηθεί, έχοντας ως στόχο την εφαρμογή κατευθύνσεων των Ευρωπαϊκών στρατηγικών που αναφέρονται στο ενημερωτικό σημείωμα ή έχοντας ως βασική στόχευση την αντιμετώπιση των σοβαρών προβλημάτων των νησιωτικών περιοχών.

Είναι δηλαδή πολύ βασικό κατά την άποψη μας σε ποια κατεύθυνση και με ποια κριτήρια θα εκπονηθεί ο σχεδιασμός και θα υλοποιηθούν οι προτεινόμενες κατευθύνσεις, έχοντας υπόψη ότι η Ε.Ε είναι ουσιαστικά μια οικονομική ένωση, που λειτουργεί και κινείται με βασικό κριτήριο τη προώθηση των οικονομικών κατά βάση σχεδιασμών της.

Χαρακτηριστικό του τρόπου που αντιλαμβάνεται η εισήγηση (παρά την συζήτηση που έγινε στην επιτροπή), τόσο τα αίτια των προβλημάτων των νησιωτικών συμπλεγμάτων όσο και τη κατεύθυνση αντιμετώπισης τους, είναι αρχικά το γεγονός ότι **δεν αμφισβητείται καθόλου το θεσμικό πλαίσιο που επιβάλλει η Ε.Ε**, καθώς και η λογική που αποδίδει τα προβλήματα της "Νησιωτικότητα" στην εδαφική ασυνέχεια και τον κατακερματισμό των αγορών. **Γίνεται λοιπόν σαφές ότι και η σημερινή προπαρασκευαστική συζήτηση κινείται στη κατεύθυνση των στρατηγικών της Ε.Ε.** Θα μπορούσε δε να χαρακτηριστεί ως «**ύμνος**» στην στρατηγική της ΕΕ.

Στην εισήγηση που μας παρουσιάστηκε καταβάλλεται προσπάθεια να πεισθούμε ότι μέσω των προτεινόμενων δράσεων θα προωθηθεί η ισόρροπη ανάπτυξη των νησιών με τις υπόλοιπες Περιφέρειες, όταν σε όλους είναι γνωστό ότι **βασικό συστατικό στοιχείο της καπιταλιστικής οικονομίας είναι η ανάπτυξη όπου υπάρχουν εννοϊκοί όροι για το κεφαλαίο, γεγονός που δεν συμβαδίζει με το στόχο της ισόρροπης ανάπτυξης** (χαρακτηριστικό παράδειγμα η αποβιομηχάνιση στη Βόρειο Ελλάδα με τη μεταφορά βιομηχανιών στα Βαλκάνια).

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να ξεκαθαρίσουμε μεταξύ μας και με την κοινωνία που εκπροσωπούμε ότι όσο οι σχεδιασμοί των ελληνικών κυβερνήσεων κινούνται στη **λογική της δημιουργίας εννοϊκών προϋποθέσεων για το κεφάλαιο δε πρόκειται να διασφαλισθεί ούτε η ισόρροπη ανάπτυξη, ούτε η ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα** που φθίνει αν και έχει προϋποθέσεις ανάπτυξης και σε κάποια νησιωτικά συμπλέγματα (πχ Λέσβος, Σάμος). Ούτε καν η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας (βασικού όρου των πολιτικών κατευθύνσεων της Ε.Ε) του **τουρισμού**, του μοναδικού τομέα που υπάρχει ενδιαφέρον ανάπτυξης στα νησιά μας, δεν διασφαλίζεται. Αυτό προκύπτει από τη πικρή εμπειρία πολλών νησιωτικών περιοχών που έχουν καταδικαστεί σε οικονομικό και βιολογικό μαρasmus από την εφαρμοζόμενη πολιτική στο τομέα των μεταφορών.

Αν και εκατομμύρια ευρώ δίνονται κάθε χρόνο στους ακτοπλόους, εντούτοις τα σοβαρά προβλήματα των συγκοινωνιών εξακολουθούν να υπάρχουν και στις ηλικίες των πλοίων και στις τιμές των ναύλων και στις προσεγγίσεις και στις λιμενικές υποδομές (χαρακτηριστικό παράδειγμα η Επαρχία Ικαρίας). Παράλληλα ο εθνικός αερομεταφορέας της χώρας που αποδεδειγμένα είχε συμβάλει όχι μόνο στη τουριστική ανάπτυξη αλλά και τη σωτηρία ανθρώπινων ζωών, όχι μόνο δεν ενισχύθηκε -γιατί αυτό δεν συμβαδίζει με το "Ευρωπαϊκό κεκτημένο" της χώρας μας-, αλλά αντιθέτως υπονομεύθηκε η λειτουργία και η ύπαρξη του.

Για τη τουριστική «**βιομηχανία**» της χώρας τέλος αρκεί μια «**ταξιδιωτική οδηγία**» για να τιναχθεί στον αέρα, με καταστροφικές συνέπειες για όλους, αλλά κυρίως για τους νησιώτες και τους εργαζόμενους του κλάδου.

Αφού Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το λεγόμενο «**τουριστικό προϊόν**», είναι αυτό που (δυστυχώς) κυρίως παράγουμε στην νησιωτική χώρα, πρέπει να εξετάσουμε και μια σειρά

παράγοντες που διαμορφώνουν την κατάσταση, για να καθορίσουμε και την στάση μας απέναντι τους.

Οι εξελίξεις στον χώρο του τουρισμού στην χώρα μας αλλά και στα νησιά μας φέρνουν στην επιφάνεια ορισμένα ζητήματα που συνδέονται με τα επιχειρήματα περί «**βαριάς βιομηχανίας**» και «**ατμομηχανής της οικονομίας**». Ταυτόχρονα αναδεικνύουν τα αδιέξοδα που προκαλούν ακόμα και στον τομέα του τουρισμού οι οικονομικο-κοινωνικές σχέσεις του καπιταλισμού τις οποίες υλοποιούν απαρέγκλιτα οι κυβερνήσεις της χώρας μας όποια απόχρωση και αν έχουν.

Για παράδειγμα το 2014 ήταν μια χρονιά που για το τουριστικό κεφάλαιο έσπασαν όλα τα ρεκόρ. Αφίξεις, έσοδα, κέρδη. 17 εκ. τουρίστες, πάνω από 12 δις ευρώ έσοδα. Από την άλλη: Οι εργαζόμενοι γνώρισαν καλά τί σημαίνει ατελείωτη δουλειά, με απλήρωτες υπερωρίες. Με απλήρωτη κι ανασφάλιστη δουλειά, με εκβιασμούς για να αποδεχτούμε μεροκάματα κάτω κι από 20 ευρώ. Με μισθό πετσοκομμένο από συλλογικές συμβάσεις που στην ουσία αυγάτεψε τα κέρδη των εργοδοτών του κλάδου. Αφού έγιναν όλα αυτά για να βγει η δουλειά μέσα σε τέσσερις «**κολασμένους**» μήνες οι εργαζόμενοι, πρέπει να αισθανθούν «**ευγνωμοσύνη**» που ενώ τους «**άρπαξαν**» τη μισή φραντζόλα (5μηνο επίδομα ανεργίας) από το τραπέζι για τους χειμερινούς μήνες, τους πέταξαν μια φέτα ψωμί (3μηνο) για να μην πεθάνουν.

Πόσο φανερή είναι η αντίθεση! 12 δις έσοδα από τη μια, φτώχεια, αβεβαιότητα κι εξαθλίωση από την άλλη. Πανηγυρισμοί από τους ξενοδόχους τα κεφάλια κάτω κι αγκομαχητό να βγει ο χειμώνας για τους εργαζόμενους.

Πόσο φανερό είναι το πρόβλημα!

Αγαπητοί συνάδελφοι **στην νησιωτική Ελλάδα** - και πολύ περισσότερο στην **Ικαρία** - εκτός από την γενική τάση που έχει διαμορφώσει η εφαρμοζόμενη πολιτική, πολιτική που οδηγεί το **73%** των Ελλήνων να μην μπορούν να κάνουν ούτε μια μέρα διακοπές το καλοκαίρι, αλλά και από όσους κάνουν το **80%** να φιλοξενηθεί σε φιλικά ή συγγενικά σπίτια (πανελλαδική έρευνα του **INKA**) - **υπάρχει μια ακόμα παράμετρος που δημιουργεί προβλήματα στην «αναπτυξιακή προοπτική» του τουρισμού: η παράμετρος αυτή αφορά τις συγκοινωνίες και τα πανάκριβα ακτοπλοϊκά εισιτήρια**, που κάνουν αποτρεπτική την σκέψη ακόμα και για ένα ταξίδι επίσκεψης από τους ξενιτεμένους συγγενείς μας.

Πριν λίγα χρόνια, καυτηριάζοντας τις υψηλές τιμές των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σαν μέσο μεταφοράς των λαϊκών στρωμάτων, λέγαμε ότι συνέχεια βάζουμε το χέρι πιο βαθιά στην τσέπη για τα πανάκριβα εισιτήρια. Σήμερα αν και προχώρησε η κατάργηση των «**μονοπωλίων**» και η δρομολόγηση πλοίων από «**πολλές**» ναυτιλιακές εταιρίες που όπως έλεγαν «**ο ανταγωνισμός τους θα μείωνε την τιμή των εισιτηρίων**», **τα πράγματα χειροτέρευαν**. Τώρα, όσο και να βάζουμε το χέρι στην τσέπη δεν υπάρχουν διαθέσιμα για τα ναύλα ενός ταξιδιού. **Πως λοιπόν θα έρθει κόσμος στα νησιά μας** όταν δεν βρίσκεται πλοίο (π.χ από την βόρειο Ελλάδα), όταν τα πλοία που φτάνουν τελικά στα νησιά μας δένουν σε όσα λιμάνια «**γουστάρουν**», όταν οι τιμές για των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων για την Ικαρία έχουν αυξηθεί μέχρι και **360 %** (Το εισιτήριο το 2001 κόστιζε 9,00 €, το 2007 έφτασε στα 30,00 και 36,00 €, και το 2014 μια θέση στο κατάρωμα κοστίζει 37 € και το φθηνότερο κάθισμα αεροπορικού τύπου κοστίζει 43 €) ενώ το ημερομίσθιο το 2001 ήταν **22€** και σήμερα είναι **26,20€**. Όπως προκύπτει, **μια τετραμελής οικογένεια με αμάξι χρειάστηκε 210 ευρώ** για την πιο φτηνή μεταφορά τους, **μόνο το να έρθουν**. Η τιμή για **καμπίνα** μιας τετραμελούς οικογένειας με αμάξι είναι απλησίαστη, αφού για την πιο φτηνή μεταφορά τους, χρειάστηκαν μόνο το να έρθουν από **268** έως **342** ευρώ!!!

Περίπου ένα ολόκληρο μηνιάτικο!!!, γιατί τόσο κατάντησαν το μισθό του νεοπροσλαμβανόμενου εργαζομένου.

Οι μέχρι σήμερα κυβερνήσεις με μια σειρά νόμους εξασφαλίζουν τεράστια κέρδη για το ακτοπλοϊκό κεφάλαιο είτε μέσω επιδοτήσεων είτε με τη μείωση του μισθού των ναυτικών είτε με τη φοροαπαλλαγή είτε ...είτε. Αυτή είναι η πολιτική της κάθε κυβέρνησης που υπερασπίζεται τα συμφέροντα της αστικής τάξης, να στηρίζουν τους εφοπλιστές και κάθε είδους μονοπώλιο σε οποιονδήποτε χώρο δρα.

Άρα προκύπτει ένα σοβαρό ζήτημα για την στάση που έχει ο κάθε ένας απέναντι στην εφαρμοζόμενη πολιτική στον χώρο των συγκοινωνιών, γιατί όσο καλές προθέσεις και αν έχει ο οποιοσδήποτε δήμαρχος η περιφερειάρχης και η κάθε πλειοψηφία συμβουλίου, αν δεν αντιπαρατεθεί με την κυρίαρχη πολιτική (όποια απόχρωση και αν έχει αυτή), και δεν συμβάλει στην διεκδίκηση μιας διαφορετικής πολιτικής, τότε θα συμβάλει εκούσια η ακούσια στην διαίωνιση της σημερινής κατάστασης.

Η εισήγηση της επιτροπής νήσων & πολιτικών συνοχής αναφέρει γενικά τα προβλήματα και όχι ειδικά, π.χ το ζήτημα των μεταφορών είναι οξυμμένο, αφού εντείνεται η μονοπώληση του από το εφοπλιστικό κεφαλαίο. Το οποίο με μόνο κριτήριο το κέρδος του ορίζει, ποτέ που και πόσες φορές θα δρομολογήσουν πλοίο η θα καταργήσουν δρομολόγια. Αφού η κατάργηση του Cabotage και η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας όξυνε τον ανταγωνισμό, ενίσχυσε την εφοπλιστική επιθετικότητα και χειροτέρευσε τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των νησιών και την κατάσταση των ναυτεργατών.

Πολλά νησιά αντιμετωπίζουν έντονα προβλήματα, τόσο από τη μη δρομολόγηση όσο και από τη μείωση της συχνότητας των δρομολογίων των πλοίων, ενώ οι εφοπλιστές καρπώθηκαν τα προηγούμενα χρόνια μεγάλα ποσά από τις επιδοτήσεις στο όνομα της εξυπηρέτησης των αγόνων γραμμών: είχαμε αύξηση των επιδοτήσεων στους ακτοπλόους από **1.320.000€** το **2001** (περίοδος κατάργησης του Cabotage) σε **100.000.000€** σύμφωνα με τον κρατικό προϋπολογισμό του **2011**. Συνολικά **326.822.254€** διατέθηκαν από το ελληνικό δημόσιο (επίσημα στοιχεία από τους προϋπολογισμούς) σε 132 ναυτιλιακές εταιρείες από το **2000** μέχρι το **2009**. (Ενώ υπάρχουν αναφορές από -ιδεολογικά συγγενείς με την κυβέρνηση- φορείς που παραδέχονται ότι: «Εάν υπολογίσει κανείς τα ποσά που διατέθηκαν τα τελευταία χρόνια στις εταιρίες, στην κατεύθυνση να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα, ξεπερνάει το αστρονομικό ποσό του **1 δις ευρώ!!!** Το ελληνικό δημόσιο θα μπορούσε να έχει αποκτήσει ένα σύγχρονο, ποιοτικό και ασφαλή ακτοπλοϊκό στόλο με τα υπέρογκα ποσά που δαπανήθηκαν για τα σαπιοκάραβα στις άγονες γραμμές!!!» **ΠΕΝΕΝ 2014**).

Αυτά τα οικονομικά στοιχεία σε αντιδιαστολή με τα προηγούμενα (κόστος εισιτηρίων – περικοπές μισθών, ύψος ημερομίσθιου) αναδεικνύουν ξεκάθαρα σε βάρος ποιου και υπέρ ποιου λειτουργεί η εφαρμοζόμενη πολιτική ανεξαρτήτως περιόδου.

Με βάση αυτή την εμπειρία αλλά και τα πρώτα δείγματα γραφής της νέας κυβέρνησης στα σχετικά με την ακτοπλοΐα νομοθετήματα, πολύ φοβόμαστε ότι η θεσμοθέτηση του περιήφμου «**μεταφορικού Ισοδυνάμου**» θα εξελιχτεί σε ένα μηχανισμό χρηματοδότησης του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Η ανεπάρκεια των συγκοινωνιών και τα ακριβά εισιτήρια δημιουργούν επίσης σοβαρά προβλήματα στην οικονομία των νησιών και στα λαϊκά στρώματα που διατηρούν ορισμένες δραστηριότητες (τουρισμός, γεωργία, κτηνοτροφία, αλιεία, μεταποιητικές βιοτεχνίες κ.ά.).

Ουσιαστική λύση προς όφελος των νησιωτών και των εργαζομένων, μπορεί να υπάρξει μόνο από την υλοποίηση μιας πολιτικής που δεν θα έχει ως κυρίαρχο στοιχείο το κέρδος των εφοπλιστών, αλλά θα αντιλαμβάνεται τις συγκοινωνίες στην κυριολεξία ως κοινωνικό αγαθό και θα στοχεύει, μέσα από τον κεντρικό σχεδιασμό της παραγωγής και των υπηρεσιών, να θέσει και τον χώρο των συγκοινωνιών κάτω από κοινωνικό έλεγχο, διάμεσου ενός **αποκλειστικά δημόσιου φορέα ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών**. Να γιατί επιμένουμε από το 2001 (όταν όλοι οι υπόλοιποι μας λαιδορούσαν) να διεκδικούμε :

- 1. Ενιαίο Δημόσιο φορέα μεταφορών με κεντρικό σχεδιασμό για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών των νησιωτών όλη τη διάρκεια του χρόνου με ασφαλή και σύγχρονα πλοία και αεροπλάνα, με φθηνά εισιτήρια. Δημόσιος φορέας Ναυπηγοεπισκευαστικής Βιομηχανίας για να φτιάχνουμε τα δικά μας καράβια. Αποκλειστικά κρατικά λιμάνια & αεροδρόμια, με σύγχρονες και ασφαλείς υποδομές.**
- 2. Καθημερινά δρομολόγια προς Πειραιά και σύνδεση των νησιών του Αιγαίου μεταξύ τους με την Περιφέρεια και με την Β. Ελλάδα.**
- 3. Πλήρη και σταθερή εργασία. Υπεράσπιση των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας.**

4. Προστασία της ζωής στη θάλασσα. Μέτρα υγιεινής και ασφάλειας επιβατών και ναυτεργατών.

5. Μείωση 50% της τιμής των εισιτηρίων. Διατήρηση και παραπέρα διεύρυνση των εκπτώσεων των εισιτηρίων στις ευπαθείς ομάδες (συνταξιούχους, φοιτητές, στρατιώτες, άτομα με ειδικές ανάγκες, πολύτεκνους).

6. Κατάργηση του κανονισμού 3577/92, του Ν. 2932/2001, καθώς και όλων των νόμων που απελευθερώνουν τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και καταργούν το καμποτάζ.

Στην Ικαρία ειδικότερα μια ακόμα πλευρά του προβλήματος αφορά τον λεγόμενο «Ιαματικό τουρισμό», όσους δηλαδή επισκέπτονται το νησί μας αναζητώντας κατά κύριο λόγο ανακούφιση σε διαφορές παθήσεις που τους ταλαιπωρούν (π.χ καρδιαγγειακών παθήσεων, διαταραχών του νευρικού συστήματος, παθήσεων των αρθρώσεων, μυών και τενόντων, χρόνιων γυναικολογικών παθήσεων, κλπ), και λιγότερο ευεξία και αναψυχή. Η συντριπτική πλειονότητα όλων αυτών είναι (σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία που δημοσιοποιήθηκαν από τον δήμο) συνταξιούχοι, με τους ασφαλισμένους του ΙΚΑ να αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος αυτών (65%) ενώ η μεγαλύτερη ηλικιακή ομάδα των επισκεπτών είναι 60-70 ετών.

Λαμβάνοντας υπόψη την επίθεση που δέχεται από το 2009 το εισόδημα των συνταξιούχων συνολικά, καθώς και το πετσόκομμα των παροχών των ασφαλιστικών ταμείων και του ΕΟΠΥΥ για την λουτροθεραπεία (με τον πρώτο Ενιαίο Κανονισμό Παροχών του ΕΟΠΥΥ, περικόπηκαν τα επιδόματα, και για 15 λούσεις -από 20 που καλυπτόταν πριν- ο ΕΟΠΥΥ κάλυπτε μόλις 250 ευρώ για έξοδα - με τον δεύτερο Ενιαίο Κανονισμό Παροχών, που τέθηκε σε εφαρμογή το Νοέμβρη του 2012, οι περικοπές συνεχίστηκαν με γερό «χαράτσι», και τα έξοδα λουτροθεραπείας, μειώθηκαν στα 150 ευρώ), τότε γίνεται εύκολα αντιληπτό γιατί από το 2010 έχει αρχίσει η μείωση αυτής της κατηγορίας επισκεπτών, (από 60.569 λούσεις- περίπου 4.000 επισκέπτες- έπεσαν στις 53.578 το 2011, και διαρκώς μειώνονται). Να μια ακόμα πτυχή των προβλημάτων που δημιουργεί η εφαρμοζόμενη πολιτική των κυβερνήσεων ΝΔ-ΠΑΣΟΚ αλλά και η πολιτική πρόταση των υποστηρικτών της λύσης των προβλημάτων της Χώρας αποκλειστικά στα πλαίσια της Ε.Ε. Είτε αυτή η πολιτική αφορά την υγεία, είτε αφορά τον τουρισμό.

Η κατάσταση στις μεταφορές θα οξυνθεί με την εξελισσόμενη ιδιωτικοποίηση αρκετών λιμανιών και μαρίνων. Η ιδιωτικοποίηση λιμανιών και μαρίνων και αεροδρομίων που είναι κρίκοι στρατηγικής και εθνικής σημασίας, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί «εθνικό έγκλημα», καθώς αποτελούν πύλες εισόδου και εξόδου της χώρας και επομένως υλοποιούν συνδυασμένες οικονομικές δραστηριότητες (μεταφορές, ενέργεια, τουρισμό, αλιεία).

Εκτός αυτού όμως η παράδοση των λιμενικών υποδομών στα μονοπωλιακά συμφέροντα σημαίνει μεγαλύτερου μήκους ακτογραμμή με πανάκριβες υπηρεσίες και αποκλεισμό της πρόσβασης σε εκατοντάδες χιλιάδες εργαζόμενους προς την θάλασσα, σε συνδυασμό και με την ιδιωτικοποίηση μεγάλων παράκτιων εκτάσεων.

Στον Αγροτικό τομέα, (όπου η εισήγηση δεν έχει αναφορά), υπάρχει η εξής ιδιαιτερότητα. Στα νησιά ο κλήρος είναι μικρός και πολυτεμαχισμένος άρα μη παραγωγικός. Ωστόσο το κόστος παραγωγής είναι μεγάλο και αυξάνει περισσότερο συγκριτικά με την ηπειρωτική χώρα, αφού τα ήδη ακριβά εφόδια (Σπόροι, Λιπάσματα, φυτοφάρμακα, κλπ) επιβαρύνονται με σοβαρό μεταφορικό κόστος και ταυτόχρονα λόγω της ενιαίας εσωτερικής αγοράς της Ε.Ε δεν μπορούν περιοριστούν οι εισαγωγές ομοειδών φτηνότερων αγροτικών προϊόντων και να προστατεύεται η ντόπια παραγωγή. Έτσι προκύπτει η συρρίκνωση του αγροτικού εισοδήματος και η εγκατάλειψη της αγροτικής παραγωγής σε μεγαλύτερο βαθμό στα νησιά μας.

Τα στοιχεία που είναι διαθέσιμα από σχετικά πρόσφατες επεξεργασίες (Γενική γραμματεία Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής-Νησιωτική Πολιτική: Στρατηγικός και Επιχειρησιακός Σχεδιασμός- Οκτώβριος 2012), δείχνουν την μεγάλη μείωση από το 1961 (Περίοδο μεγάλου κύματος μετανάστευσης) του αγροτικού τομέα, όμως η μείωση των αγροτικών εκμεταλλεύσεων εντείνεται κυρίως μετά το 1981, δηλαδή μετά την ένταξη της Ελλάδας στην Ε.Ε (τότε ΕΟΚ), οπότε και αντικαθίσταται σταδιακά η εθνική αγροτική πολιτική από την κοινή αγροτική πολιτική

(ΚΑΠ) της Ε.Ε. Παρά της γνωστές τότε υποσχέσεις, σήμερα προσμετρούνται μόνο οι καταστροφές και η εγκατάλειψη, αφού ούτε δημόσια σφαγεία δεν επιτρέπονται να κατασκευαστούν. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τα νησιά Σάμος – Ικαρία – Φούρνοι που αν και υπάρχει έντονη ενασχόληση με την κτηνοτροφία δεν υπάρχει σφαγείο, καταδικάζοντας τους κτηνοτρόφους να μεταφέρουν τα ζώα κρεατοπαραγωγής για σφαγή στην Αττική, γεγονός οικονομικά ασύμφορο που οδηγεί στην εγκατάλειψη αυτής της δουλειάς. Στο εν λόγω κείμενο υπάρχουν και στοιχεία που δείχνουν μια κατεύθυνση που θα μπορούσε να είναι ελπιδοφόρα, π.χ στην Λέσβο είχαμε τριπλασιασμό του αριθμού των προβάτων από το 1961. Σχετικά με την αύξηση του ζωικού κεφαλαίου στην Λέσβο, αυτό που πρέπει να επισημανθεί είναι το μέγεθος του νησιού, των διαθέσιμων βοσκότοπων, αλλά κυρίως η ύπαρξη μεταποιητικού τομέα (κυρίως συνεταιριστικής μορφής), με αποτέλεσμα να ξέρουν οι κτηνοτρόφοι ότι θα παραδώσουν την παραγωγή τους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καθημερινά αναδεικνύεται η δραματική κατάσταση που επικρατεί στα νησιωτικά συμπλέγματα της χώρας, και ειδικότερα στα μικρά νησιά, σχεδόν σε όλους τους τομείς : υποδομές και υπηρεσίες υγείας – παιδείας, δείκτες απασχόλησης – αξιοποίηση πλουτοπαραγωγικών πόρων – αγροκτηνοτροφικές δραστηριότητες – υποβάθμιση του περιβάλλοντος, κλπ...

Όλα αυτά δεν είναι τίποτα άλλο από την τοπική έκφραση προβλημάτων με εθνική εμβέλεια, που απορρέουν από τις εφαρμοζόμενες πολιτικές των κυβερνήσεων διαχρονικά. Οι "αναδιρθρώσεις" που έγιναν στο παρελθόν, δεν έφεραν θετικά αποτελέσματα για την ανάπτυξη τις νησιωτικής χώρας, δεν αναιρέσαν τις οικονομικές και κοινωνικές ανισότητες. Αυτό δεν οφείλεται σε επιφανειακά φαινόμενα, σε λαθεμένους θεσμούς ή στους ανικάνους τοπικούς «άρχοντες», οφείλεται στο ότι απαντήθηκαν αρνητικά, σε βάρος του λαού τα ερωτήματα: **Ποιος φταίει για την ερήμωση της υπαίθρου; Ποιος φταίει για την ανισόμετρη ανάπτυξη της Περιφέρειας;**

Τα φαινόμενα αυτά είναι σύμφυτα με το καπιταλιστικό σύστημα, με τη πολιτική που εφαρμόζεται στα πλαίσια της κάθε φορά εξάρτησης της χώρας μας και σήμερα από την Ε.Ε.

Ως εκλεγμένοι με την «**Λαϊκή Συσπείρωση**» καταγγέλλουμε την χρόνια εφαρμογή αυτών των πολιτικών και για τα θέματα που αφορούν τα νησιωτικά συμπλέγματα της χώρας μας. Πιστεύουμε πως απαιτείται η εφαρμογή μιας διαφορετικής πολιτικής για την αντιμετώπιση των σοβαρών προβλημάτων της Νησιωτικής Ελλάδας, στη κατεύθυνση της ικανοποίησης των σύγχρονων αναγκών των νησιωτών.

Η πολιτική αυτή θα πρέπει να προτείνει μέτρα που θα αντιμετωπίσουν τόσο τα προβλήματα του πρωτογενούς τομέα όσο και τα προβλήματα που υπάρχουν στις μεταφορές, στις υγειονομικές υποδομές και υπηρεσίες, στην παιδεία, στην ενεργειακή επάρκεια, διασφαλίζοντας τον ενιαίο δημόσιο δωρεάν χαρακτήρα αυτών των βασικών τομέων κοινωνικού περιεχομένου, και τέλος μέτρα που θα αντιμετωπίσουν και τα προβλήματα που υπάρχουν στα Ζητήματα του περιβάλλοντος. Θα αξιοποιεί όλες τις πλουτοπαραγωγικές δυνατότητες των νησιών μας έτσι ώστε να διασφαλισθεί και η ύπαρξη ζωής σε αυτά και η αναπτυξιακή προοπτική προς όφελος της πλειονότητας των νησιωτών.

Συνοπτικά συνάδελφοι, ανάπτυξη για κάλυψη βασικών αναγκών των νησιωτών μπορεί να γίνει μόνο με κρατική ενίσχυση και κυρίως με κεντρικό σχεδιασμό και κοινωνικοποίηση των βασικών μέσων παραγωγής για ανάπτυξη υπέρ της λαϊκής ευημερίας και όχι των κερδών των επιχειρηματικών ομίλων, που στους σχεδιασμούς τους είναι μέχρι και η αγορά νησιών !!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από όλα τα προηγούμενα γίνεται σαφές ότι διαφωνούμε από θέσεως αρχής με τις βασικές κατευθύνσεις της εισήγησης του πρόεδρου επιτροπής νήσων & πολιτικών συνοχής .

Με βάση όλα τα προηγούμενα καλούμε το δημοτικό συμβούλιο της ΠΕΔ και τους νησιωτικούς δήμους να τοποθετηθούν πάνω στο θέμα της «**Νησιωτικότητας**» λαμβάνοντας υπ όψιν και αυτές τις παραμέτρους.

Καλούμε (με το σχέδιο ψηφίσματος που καταθέτουμε) όλους τους αιρετούς των νησιώτικων περιοχών να διεκδικήσουμε σήμερα άμεσα μέτρα τόσο από την κυβέρνηση της χώρας όσο και από την Ε.Ε.

Ο δημοτικός σύμβουλος **κ. Χρ. Σταυρινάδης (ΠΕΑ)** τόνισε ότι η νησιωτικότητα μπορεί να ενισχυθεί με πολλές δράσεις: α) αξιόπιστη συγκοινωνία με χαμηλά ναύλα και το μεταφορικό ισοδύναμο, το οποίο είναι βασική διεκδίκηση, β) μεγαλύτεροι πόροι για τα νησιά, γ) αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών των νησιών (γεωργία, κτηνοτροφία, τουρισμός), προστασία του περιβάλλοντος.

Συμπλήρωσε ότι θα πρέπει να εναντιωθούμε στην τελευταία κυβερνητική πρόταση περί ένταξης της Ικαρίας στα **«πολυτελή»** νησιά. Ταυτόχρονα να διεκδικήσουμε προγράμματα ΕΣΠΑ για έργα ανάπτυξης και υποδομών.

Ο δημοτικός σύμβουλος **κ. Κ. Σταμούλης (ΙΚΑ.ΡΙ.Α.)** είπε:

«Η υπόθεση της νησιωτικότητας απαιτεί μια συζήτηση με πολύ μεγάλη συμμετοχή πολιτικών και κοινωνικών φορέων για να υπάρξει κοινή στρατηγική διεκδίκησης τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Θα πρέπει εξάλλου να διεκδικηθούν πρόσθετα ευρωπαϊκά κονδύλια, αφού τα νησιά μας χαρακτηρίζονται από διαφορετικό επίπεδο ανάπτυξης και δεν είναι δυνατόν στο όνομα πέντε νησιών που είναι ανεπτυγμένα να θεωρούνται και όλα τα άλλα νησιά ανεπτυγμένα και να αποκλείονται από τα κονδύλια των υποδομών. Στα νησιά μας διεκδικούμε βιώσιμη και αειφόρο ανάπτυξη και πολιτικές νησιωτικότητας που τώρα δεν είναι δυνατόν να υλοποιηθούν, αν δεν ξεπεραστούν οι επιπτώσεις των μνημονιακών πολιτικών.

Οι κυριότερες επιπτώσεις είναι:

Η μείωση των επιδοτήσεων στις ακτοπολικές συγκοινωνίες, με αποτέλεσμα πολλά μικρά νησιά να μένουν για πολλές μέρες δίχως πλοία, η κατάργηση των φοροαπαλλαγών στα μικρά νησιά, η κατάργηση πολλών υπηρεσιών, όπως ΔΟΥ, ΙΚΑ, Επιθεωρήσεις Εργασίας, Τελωνεία, Ειρηνοδικεία, ακόμα και γραφεία του ΕΟΤ, με αποτέλεσμα πολλοί κάτοικοι των νησιών να υποβάλλονται σε μεγάλη ταλαιπωρία και έξοδα για να λύσουν το πρόβλημα τους μέσω Σάμου ή μέσω Αθήνας, η δραματική υποβάθμιση των υπηρεσιών Υγείας. Οι βασικές προτάσεις μας για την Νησιωτικότητα είναι:

- Η συνέχιση των μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ που πρέπει στο Αιγαίο να διατηρηθούν ως κόρη οφθαλμού.*

- Η επαναφορά των φοροαπαλλαγών για τους κατοίκους και τους μικρούς επιχειρηματίες των μικρών νησιών*

- Η θεσμική κατοχύρωση ενός δημόσιου συγκοινωνιακού δικτύου με ισχυρή ακτοπλοΐα.*

- Η δημιουργία ενός δημόσιου-κοινωνικού φορέα ακτοπλοΐας κατά τα πρότυπα των Σκανδιναβικών χωρών, που θα αναλάβει κατά κύριο λόγο τις γραμμές δημοσίου συμφέροντος (άγονες γραμμές). Ο δημόσιος αυτός φορέας δεν θα καταργήσει τις ιδιωτικές εταιρείες αλλά θα σχεδιάσει και θα εκτελεί είτε με δικά του πλοία είτε με εκμίσθωση τις αναγκαίες δρομολογιακές γραμμές. Επίσης στον βαθμό που υπάρχει κοινοπραξία με συμμετοχή του δημοσίου, αυτή θα μπορεί να χρηματοδοτείται και από Ευρωπαϊκά κονδύλια, ακόμα και για την κατασκευή ή επισκευή πλοίων σε Ελληνικά ναυπηγεία.*

- Η στήριξη της πρωτοβάθμιας υγείας, με κίνητρα για στελέχωση των δημόσιων υπηρεσιών υγείας, με δημιουργία περιφερειακών ΕΚΑΒ, με εφαρμογή της τηλεϊατρικής που θα μας γλυτώσει από περιττά έξοδα μετακίνησης που σήμερα κοστίζουν δυσβάσταχτα ποσά.*

- Ποιοτικός Τουρισμός με αξιοποίηση όλων των εναλλακτικών μορφών, ανάλογα με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του κάθε νησιού, με στόχο την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου (για την Ικαρία αιχμή του δόρατος είναι ο Ιαματικός Τουρισμός-Γεωθερμία).*

- Στήριξη της αγροτικής παραγωγής, με μείωση του κόστους παραγωγής για διακίνηση των*

ντόπιων προϊόντων, έτσι ώστε αυτά να αποτελέσουν το μέσο για την σύνδεση τουρισμού με την ντόπια παραγωγή.

- Αξιοποίηση των ΑΠΕ (Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας), με σεβασμό στο τοπίο και στο φυσικό περιβάλλον, αποκλείοντας την εγκατάσταση των βιομηχανικών ΑΠΕ που εξυπηρετούν αποκλειστικά και μόνο ιδιωτικά συμφέροντα.
- Χωροταξικό σχεδιασμό ανά νησί, για να προσδιοριστεί ακριβώς το πλαίσιο των χρήσεων γης, που θα ξεκαθαρίσει ποιος κάνει τι και που.
- Περιβαλλοντικές υποδομές στο θέμα των απορριμμάτων, λυμάτων και των αποβλήτων.

Για όλους αυτούς τους στόχους απαιτείται διαβούλευση και εμπλοκή όλων των συναρμόδιων φορέων και των νησιωτικών κοινωνιών έτσι ώστε να χαραχθούν παντού πολιτικές νησιωτικότητας. Η κυβέρνηση πρέπει να επιδιώξει ένα τέτοιο διάλογο για να γίνουν πράξη οι συγκεκριμένες πολιτικές.»

Ο δημοτικός σύμβουλος **κ. ΗΛ. Γαγλιός (ΑΣΠΙ)** είπε ότι καλύπτεται από την τοποθέτηση του κ. Σταμούλη, με την συμπλήρωση του μεταφορικού ισοδύναμου.

Το Δ.Σ αφού έλαβε υπ' όψιν τα παραπάνω και την διαλογική συζήτηση που ακολούθησε.

Με δεκατρείς (13) ψήφους υπέρ

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Εγκρίνει την πρόταση και το σχέδιο ψηφίσματος της Λαϊκής Συσπείρωσης:

Καθημερινά αναδεικνύεται η δραματική Κατάσταση που επικρατεί στα νησιωτικά συμπλέγματα της χώρας, και ειδικότερα στα μικρά νησιά. Σχεδόν σε όλους τους τομείς (υποδομές και υπηρεσίες υγείας – παιδείας, δείκτες απασχόλησης – αξιοποίηση πλουτοπαραγωγικών πόρων – αγροκτηνοτροφικές δραστηριότητες – υποβάθμιση του περιβάλλοντος, κλπ).

Όλα αυτά δεν είναι τίποτα άλλο από την τοπική έκφραση προβλημάτων με εθνική εμβέλεια, που απορρέουν από της εφαρμοζόμενες πολιτικές των κυβερνήσεων διαχρονικά .

Οι «αναδιρθρώσεις» που έγιναν στο παρελθόν, δεν έφεραν θετικά αποτελέσματα για την ανάπτυξη τις νησιωτικής χώρας, δεν αναιρέσαν τις οικονομικές και κοινωνικές ανισότητες. Αυτό δεν οφείλεται σε επιφανειακά φαινόμενα, σε λαθεμένους θεσμούς ή στους ανικάνους τοπικούς «**άρχοντες**», οφείλεται στο ότι απαντήθηκαν αρνητικά, σε βάρος του λαού τα ερωτήματα:

- **Ποιος φταίει για την ερήμωση της υπαίθρου;**
- **Ποιος φταίει για την ανισόμετρη ανάπτυξη της Περιφέρειας.**

Τα φαινόμενα αυτά είναι σύμφυτα με το καπιταλιστικό σύστημα, με τη πολιτική που εφαρμόζεται στα πλαίσια της κάθε φορά εξάρτησης της χώρας μας και σήμερα από την Ε.Ε . Ως **δήμος Ικαρίας** επιμένουμε:

- ✓ **Στον ενιαίο δημόσιο δωρεάν χαρακτήρα βασικών τομέων κοινωνικού περιεχομένου Υγεία, Παιδεία, Πρόνοια.**
- ✓ **Στην αναδιανομή των κρατικών δαπανών προς όφελος των εργαζομένων.**
- ✓ **Στον σχεδιασμό μιας ανάπτυξης ανά τομέα και κλάδο σύμφωνα με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας, (τόσο γενικά όσο και τοπικό επίπεδο), τις αναπτυξιακές δυνατότητες και προοπτικές προς όφελος των εργαζόμενων.**
- ✓ **Στην ικανοποίηση της οικονομικής επάρκειας της Τ.Α με ένα σεβαστό ποσοστό από τον Κρατικό Προϋπολογισμό για την υλοποίηση των αρμοδιοτήτων που της μεταβιβάζονται .**
- ✓ **Στην αξιοποίηση του θεσμού της Τ.Α σε φιλολαϊκή κατεύθυνση.**
- ✓ **Στην διατήρηση των μειωμένων συντελεστών του ΦΠΑ στο Αιγαίο, την προοπτική κατάργηση του ΦΠΑ στα είδη πλατιάς λαϊκής κατανάλωσης, έστω για τα νησιά.**

Ως δημοτικό συμβούλιο Ικαρίας καταγγέλλουμε την χρόνια εφαρμογή αυτών των πολιτικών, αλλά και αυτών που σχεδιάζονται σήμερα (π.χ **ειδικό τέλος διαμονής στα ξενοδοχεία, υποχρεωτική χρήση πιστωτικών καρτών για τις συναλλαγές στα νησιά κλπ**), και για τα θέματα που αφορούν τα νησιωτικά συμπλέγματα της χώρας μας, πιστεύουμε πως απαιτείται η εφαρμογή μιας διαφορετικής πολιτικής για την αντιμετώπιση των σοβαρών προβλημάτων της Νησιωτικής Ελλάδας, στη κατεύθυνση της ικανοποίησης των σύγχρονων αναγκών των νησιωτών.

Η πολιτική αυτή θα πρέπει να προτείνει μέτρα που θα αντιμετωπίσουν τόσο τα προβλήματα του πρωτογενούς τομέα όσο και τα προβλήματα που υπάρχουν στις μεταφορές, στις υγειονομικές υποδομές και υπηρεσίες, στην παιδεία, στην ενεργειακή επάρκεια, διασφαλίζοντας τον ενιαίο δημόσιο δωρεάν χαρακτήρα αυτών των βασικών τομέων κοινωνικού περιεχομένου , και τέλος στα Ζητήματα του περιβάλλοντος.

Θα αξιοποιεί όλες τις πλουτοπαραγωγικές δυνατότητες των νησιών μας έτσι ώστε να διασφαλισθεί και η ύπαρξη ζωής σε αυτά και η αναπτυξιακή προοπτική προς όφελος της πλειονότητας των νησιωτών.

Ως **δήμος Ικαρίας**, κάνουμε σαφές ότι οι εξελίξεις που έχουν ήδη δρομολογηθεί (ακτοπλοΐα – αστικές συγκοινωνίες- αερομεταφορές) καθώς και όσες δρομολογούνται σήμερα, σε καμία περίπτωση δε μας βρίσκουν σύμφωνους για τον πολύ απλό λόγο ότι δυσκολεύουν περαιτέρω τη καθημερινή ζωή των κατοίκων και των επισκεπτών των νησιών .

Καθώς επίσης δεν εξασφαλίζουν σε καμία περίπτωση την αναπτυξιακή προοπτική των Νησιών μας, Νησιών που δυστυχώς ο μόνος δρόμος που έχει μείνει ανοικτός είναι αυτός της «τουριστικής αξιοποίησης».

Με δεδομένο το πλαίσιο μέσα στο οποίο κινούνται οι εξελίξεις σε όλους τους κλάδους των συγκοινωνιών – μεταφορών, και τις επιπτώσεις που έχουν στα νησιωτικά συμπλέγματα της χώρας και την αναπτυξιακή προοπτική τους , διεκδικούμε μια διαφορετική αντιμετώπιση του νευραλγικού για την οικονομία μας τομέα των μεταφορών.

Διεκδικούμε την εφαρμογή μιας πολιτικής που θα αντιλαμβάνεται τις συγκοινωνίες και τις μεταφορές ως κοινωνικό αγαθό. Μιας άλλης πολιτικής που δεν θα υπηρετεί το εφοπλιστικό κέρδος, αλλά θα ικανοποιεί τις σύγχρονες λαϊκές ανάγκες και όπου οι θαλάσσιες μεταφορές θα αποτελούν κοινωνικό αγαθό, στα πλαίσια ενός **αποκλειστικά δημόσιου ενιαίου φορέα συγκοινωνιών**, με κεντρικό σχεδιασμό και με εργατικό και λαϊκό έλεγχο για γρήγορη, ασφαλή και φτηνή μετακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων.

Η πολιτική αυτή για να έχει ουσιαστικό όφελος ο λαός των Νησιών μας αλλά και οι επισκέπτες θα πρέπει να εξασφαλίζει :

1) Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες

- A)** Ασφαλή και σύγχρονα πλοία
- B)** Αξιοπρεπής συνθήκες ταξιδιού,
- Γ)** Απρόσκοπτη καθημερινή σύνδεση των νησιών μας, χειμώνα – καλοκαίρι με τον Πειραιά και την βόρεια Ελλάδα,
- Δ)** Φθηνούς ναύλους μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων,
- Ε)** Βελτίωση των λιμενικών υποδομών με ευθύνη του κράτους,
- ΣΤ)** Διατήρηση των εκπώσεων των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων,
- Η)** Διασφάλιση των δικαιωμάτων και της εργασίας των ναυτεργατών.

2) Αερομεταφορές

Σε ότι αφορά τις αερομεταφορές πιστεύουμε ότι επιβάλλεται να διεκδικήσουμε :

- A) Συγκρότηση ενιαίου δημοσίου αερομεταφορέα ,**
- B)** Φθηνά εισιτήρια,
- Γ)** Δημόσιες επενδύσεις που θα εξασφαλίσουν τον εκσυγχρονισμό των αεροδρομίων της χώρας.

3) Τοπικές Συγκοινωνίες

Σε ότι αφορά τις τοπικές συγκοινωνίες πιστεύοντας ότι οι κάτοικοι των Νησιών μας αλλά και οι επισκέπτες, δικαιούνται τοπικών συγκοινωνιών εφάμιλλων με των αστικών κέντρων διεκδικούμε:

A) Εξασφάλιση από το κρατικό προϋπολογισμό πόρων για την οργάνωση συστημάτων συγκοινωνίας σε όλα τα νησιωτικά συμπλέγματα της χώρας.

B) Τη χρηματοδότηση από το ελληνικό κράτος, της δημιουργίας διαδημοτικών φορέων συγκοινωνιών κατά αντιστοιχία των Αθηνών.

Γ) Την εξασφάλιση του απαιτούμενου στόλου οχημάτων.

Οι δημοτικοί σύμβουλοι: κ. Χρ. Σταυρινάδης, κ. Χρ. Ξηρού, κ. Ν. Καλαμάρας, κ. Ν. Καλαμπόγιας, κ. Απ. Κανάγιος **ψήφισαν** την πρόταση της **ΠΕΑ**.

Οι δημοτικοί σύμβουλοι: κ. Κ. Σταμούλης και κ. Ηλ. Γαγλίας **ψήφισαν** την πρόταση της **Ικα.Ρι.Α**.

Η δημοτική σύμβουλος κ. Μ. Μπινίκου **ψήφισε λευκό**.

Η παρούσα απόφαση έλαβε αύξοντα αριθμό 56/2015

Αφού συντάχθηκε και αναγνώσθηκε το πρακτικό αυτό, υπογράφεται όπως κατωτέρω:

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ του
Δημοτικού Συμβουλίου**

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΑΡΔΑΣ



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΣΑΜΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ**

Ικαρία, /05/2015
Αριθμ. Πρωτ.:

Ταχ. Διεύθυνση: Άγιος Κήρυκος Ικαρίας
Ταχ. Κώδικας : 83300
Τηλ. : 2275350401, -412
Fax : 2275022215
Email: dik-proedros.ds@otenet.gr
spanouk@dimosikarias.gr

Προς
Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αιγαίου
Γενική Δ/νση Εσωτερικής Λειτουργίας
Διεύθυνση Διοικητικού – Οικονομικού
Τμήμα Διοίκησης Νομού Σάμου
Πυθαγόρα 9 ΣΑΜΟΣ

Θέμα : Αποστολή απόφασης Δημοτικού Συμβουλίου

Αριθμ. Απόφασης : 56/30-4-2015

Σας διαβιβάζουμε συνημμένα απόσπασμα του με αριθμό **5/2015** πρακτικού τακτικής συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου μας, που περιλαμβάνει την με αριθμό **56/30-4-2015** απόφαση.
Παρακαλούμε να προβείτε στον κατά νόμο έλεγχο αυτής.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ του Δ.Σ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΑΡΔΑΣ



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΣΑΜΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ**

ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗΣ

Στον Άγιο Κήρυκο Ικαρίας, σήμερα Δευτέρα 4 Μαΐου 2015, η υπογράφουσα Κωνσταντίνα Σπανού, διοικητική υπάλληλος του Δήμου Ικαρίας, τοιχοκόλλησα στον πίνακα ανακοινώσεων του Δημοτικού καταστήματος πίνακα με το 1^ο θέμα της ημερήσιας διάταξης, που συζητήθηκε κατά την 5^η τακτική συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου της 30^{ης} Απριλίου 2015, ημέρα Πέμπτη και ώρα 19:00:

Συζήτηση και λήψη απόφασης σχετικά με πρόταση επιτροπής Νήσων της ΚΕΔΕ για την «Νησιωτικότητα»

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ : 5/2015
ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ : 56/2015

Η ΤΟΙΧΟΚΟΛΛΗΣΑΣΑ

ΟΙ ΜΑΡΤΥΡΕΣ

1.-

2.-

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ ΣΠΑΝΟΥ