

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Από το πρακτικό της υπ' αριθμ . 4/2008 συνεδρίασης του
Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Αγίου Κηρύκου Ικαρίας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ακτοπολιτική σύνδεση Αγίου Κηρύκου Ικαρίας.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ 9/2008

Στον Άγιο Κηρύκο Ικαρίας και στο Δημοτικό Κατάστημα σήμερα την 12^η Μαρτίου 2008, ημέρα Τετάρτη και ώρα 20.00, συνήλθε σε έκτακτη συνεδρίαση το δημοτικό συμβούλιο του Δήμου Αγίου Κηρύκου Ικαρίας, κατόπιν της υπ' αριθμ . 442/11-3-2008 έγγραφης πρόσκλησης του προέδρου του δημοτικού συμβουλίου, η οποία δημοσιεύθηκε στον πίνακα ανακοινώσεων του Δήμου και επιδόθηκε στον κάθε ένα δημοτικό σύμβουλο, στους προέδρους των τοπικών συμβουλίων των Δ.Δ. Περδικίου & Χρυσοστόμου καθώς και στον Δήμαρχο, σύμφωνα με τις διατάξεις του ισχύοντα δημοτικού και κοινοτικού κώδικα (άρθρο 95 Ν.3463/2006).

Αφού διαπιστώθηκε ότι παρίσταται ο Δήμαρχος και ότι υφίσταται η νόμιμη απαρτία δεδομένου ότι σε σύνολο 13 ελών βρέθηκαν παρόντα τα 10:

ΠΑΡΟΝΤΑ ΜΕΛΗ ΔΣ

- 1 Δημήτρης Καφούρος, πρόεδρος
- 2 Νικόλαος Λαρδάς
- 3 Παναγιώτης Τσαρνάς
- 4 Θένης Κυπραίος

ΑΠΟΝΤΑ ΜΕΛΗ ΔΣ

- 1 Αντώνιος Λακιάς
- 2 Αφροδίτη Κανάρη
- 3 Ιωάννης Καραπέλας

- 5 Δημήτρης Κουρελής
- 6 Κώστας Πασβάνης
- 7 Βασίλης Λαρδάς
- 8 Λευτέρης Πυρούδης
- 9 Μιχάλης Περρής
- 10 Ιωάννα Πούλου

ΑΠΟΝΤΕΣ ΠΡΟΕΔΡΟΙ Δ.Δ.

- ΠΑΡΟΝΤΕΣ ΠΡΟΕΔΡΟΙ Δ.Δ
- 1 Ηλίας Μουσέτης,
Πρόεδρος Δ.Δ. Χρυσοστόμου

- 1 Βασίλης Τσαντές,
Πρόεδρος Δ.Δ. Περδικίου

Ο πρόεδρος κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασεως και κάλεσε το σώμα να εγκρίνει το κατεπείγον της συνεδρίασης.

Το Δημοτικό Συμβούλιο εγκρίνει ομόφωνα το κατεπείγον του θέματος..

Στη συνέχεια ο πρόεδρος έδωσε το λόγο στον **αντιδήμαρχο Νικόλαο Λαρδά** ο οποίος εισηγήθηκε το 1^ο θέμα της ημερησίας διατάξεως, έθεσε υπ' όψιν του ΔΣ τα εξής:

ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΣΤΟ Δ.Σ ΑΓΙΟΥ ΚΗΡΥΚΟΥ
Για την Ακτοπλοϊκή σύνδεση του Αγίου Κηρύκου Ικαρίας

Αγαπητοί συνάδελφοι,

Σχετικά με το ζήτημα της ακτοπλοϊκής σύνδεσης του λιμανιού του Αγίου Κηρύκου, έχουν μέχρι στιγμής γίνει οι ακόλουθες ενέργειες:

- 1) Δημοσιοποίηση του προβλήματος με έγγραφη αναφορά στο **ΥΕΝ** και κοινοποίηση στις Κοινοβουλευτικές ομάδες και τους υπολοίπους Αυτοδιοικητικούς Φορείς του νομού .
- 2) Κοινή επιστολή των τριών Δήμαρχων της Ικαρίας για το θέμα, καθώς και έγγραφο από την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση .
- 3) Έκκληση στη μοναδική εταιρεία που εξυπηρετεί αυτή την σπηγή το νησί της Ικαρίας, για ένταξη του λιμανιού του Αγίου Κηρύκου στους προορισμούς της.
- 4) Κατάθεση επίκαιρης ερώτησης από την **Κ.Ο** του **ΚΚΕ** που ανταποκρίθηκε στο αίτημα της **Τ.Α.**

Δεδομένου ότι έχει περάσει ένα δεκαήμερο περίπου από την δημοσιοποίηση του προβλήματος επανερχόμαστε έτσι ώστε να καθορίσουμε τη στάση μας στη συνέχεια

Πριν αναφερθούμε στους στόχους πάλης που εμείς εκτιμούμε ότι μπορούν να δώσουν οριστική διέξοδο στο πρόβλημα ,μια αναφορά στο τι έχει συμβεί τα τελευταία χρόνια στο χώρο της ακτοπλοΐας κρίνουμε ότι είναι χρήσιμη .

Η ακτοπλοΐα είναι για το Αιγαίο καθοριστικός παράγοντας για την ύπαρξη ανθρώπινης ζωής στα νησιά μας, αυτό βιώνουμε όλοι στο πετσί μας καθημερινά, όποτε χρειαστεί να ταξιδέψουμε για λόγους επαγγελματικούς, εκπαιδευτικούς, υγείας. Στην ακτοπλοΐα είναι επίσης βασισμένη, σε μεγάλο βαθμό, η ανάπτυξη των νησιών μας, αφού η τροφοδοσία τους αλλά και η εξαγωγή των λιγοςτών προϊόντων μας, γίνεται αποκλειστικά με τα πλοία. Τέλος η τουριστική ανάπτυξη δε θα μπορέσει ποτέ να αποδώσει τα αναμενόμενα δίχως σωστές ακτοπλοϊκές συνδέσεις με προσιτές τιμές.

Αυτή η γενική διαπίστωση είναι ο πρώτος λόγος που μας ώθησε στο να πάρουμε μέρος στη συγκρότηση της «**Παναιγαιακής Συντονιστικής Επιτροπής για τις Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες**» συσπείρωση που τα προηγούμενα χρόνια ανάδειξε τα προβλήματα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στο Αιγαίο συνολικά με αποτέλεσμα να καθυστερήσουν οι κυβερνώντες στην λήψη αποφάσεων που επιδεινώνουν την κατάσταση.

Δυστυχώς αυτή η συσπείρωση έκλεισε τον κύκλο της αρχής του **2006** όταν εγκατέλειψαν την «**Παναιγαιακή**» και το πλαίσιο αιτημάτων της αρκετοί αυτοδιοικητικοί φορείς από το υπόλοιπο Αιγαίο .

Κανένας μας, πιστεύω, δεν έχει ξεχάσει το έγκλημα του «**Σα ίνα Εξπρές**», στο οποίο το νησί μας πλήρωσε ακριβό φόρο αίματος.

Το συγκεκριμένο ναύαγιο ήταν το αποκορύφωμα της απαράδεκτης κατάστασης που επικρατούσε στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στο χώρο του Αιγαίου: *Πλοία υπέργηρα, ανύπαρκτα σωστικά έσα, έλεγχοι εγκληματικά πλη ελείς*, συνέθεταν και συνθέτουν μια εικόνα κάθε άλλο παρά ευχάριστη.

Όλα τα παραπάνω συνέβαιναν και συμβαίνουν για τον πολύ απλό λόγο ότι καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της ακολουθούμενης πολιτικής στο χώρο της ακτοπλοΐας, έπαιζε και παίζει το κέρδος των εφοπλιστών.

Μετά το σάλο που ξεσηκώθηκε ακολούθησαν οι δηλώσεις ότι «**θα αποδοθεί δικαιοσύνη**», ότι «**το αχαίρι θα φτάσει βαθιά στο κόκαλο**» και άλλες τέτοιες εύηχες δηλώσεις.

Ο νησιωτικός πληθυσμός πληροφορήθηκε τότε ότι το Ελληνικό κράτος θα αντιμετώπιζε αυτήν τη κατάσταση με νομοθετική ρύθμιση η οποία θα αναδείκνυε σε κυρίαρχο εκείνο ακριβώς το στοιχείο που δημιουργούσε το όλο πρόβλημα: **Το κέρδος των εφοπλιστών**.

Πολλοί από εσάς θα θυμόσαστε τις δηλώσεις για τον ανταγωνισμό που θα βελτίωνε τις υπηρεσίες, θα έριχνε τις τιμές και θα ανανέωνε τον στόλο.

Σε ό,τι μας αφορά, από τότε είχαμε εκφράσει τις αντιρρήσεις μας και την ανησυχία μας για την αποτελεσματικότητα της συγκεκριμένης ρύθμισης.

Σήμερα, δυστυχώς, επιβεβαιωνόμαστε με το χειρότερο τρόπο.

Επτά χρόνια μετά τη ψήφιση του Νόμου **2932/2001**, μέσω του οποίου εφαρμόζεται ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός **3577/92**, η κατάσταση της ακτοπλοΐας όχι μόνο δεν βελτιώθηκε αλλά βρίσκεται σε ορισμένες περιπτώσεις σε χειρότερη θέση.

Ακόμα και αυτή η ελάχιστη κρατική παρέμβαση, που διασφαλιζόταν νομικά με το προηγούμενο θεσμικό πλαίσιο, δεν υπάρχει πλέον και έτσι ο ρόλος του κράτους περιορίζεται στο να δαπανά υπέρογκα ποσά επιδοτώντας τα ήδη αυξημένα κέρδη των εφοπλιστών.

Ας δούμε μερικά ενδεικτικά στοιχεία στο διάστημα εφαρμογής του **N. 2932/2001**:

1) Η κατάργηση του **Cabot age** 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 καρπώνονται μεγάλα ποσά από τις επιδοτήσεις στο όνομα της εξυπηρέτησης των αγόνων γραμμών. Οι κρατικές επιδοτήσεις στις ακτοπλοϊκές εταιρείες από **3,5 εκατ. ευρώ το 2002** - περίοδο πριν την κατάργηση του **Cabot age** - εκτινάχτηκαν στα **70 εκατ. ευρώ**, σύμφωνα με τον κρατικό προϋπολογισμό, για το **2008**.

Η ανεπάρκεια των συγκοινωνιών και τα ακριβά εισιτήρια (πίνακας 2) δημιουργούν προβλήματα στην οικονομία των νησιών, στα λαϊκά στρώματα που διατηρούν ορισμένες δραστηριότητες (τουρισμός, γεωργία, κτηνοτροφία, αλιεία, μεταποιητικές βιοτεχνίες κ.ά.). Συνολικά οι εφοπλιστές, με τη στήριξη των κυβερνήσεων της **ΝΔ** και του **ΠΑΣΟΚ**, με στόχο την αύξηση των κερδών τους, προωθούν ένα γενικό επανασχεδιασμό των ακτοπλοϊκών δρομολογίων που οξύνει ακόμα πάρα πέρα τα προβλήματα σύνδεσης των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα και μεταξύ τους.

Πίνακας 2

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΥΞΗΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ Γ' ΘΕΣΗΣ ΣΤΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ
(συμβατικά πλοία για δρομολόγια με αναχώρηση από Λίβαρι)

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΜΑΗΣ 2008	ΙΟΥΝΗΣ 2008	ΙΟΥΝΗΣ 2007	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΥΞΗΣΗΣ ΜΑΗΣ 2008 - ΙΟΥΝΗΣ 2007
ΙΚΑΡΙΑ	21,5	24,0	23,5	32,50%
ΣΥΡΟΣ	29,5	32,5	23,0 με MARFINA 25,0 με BLUE STAR	2,2% 35,50%
ΠΑΡΟΣ	24,0	25,5	25,0 με MINENA 31,0 με BLUE STAR	1,9% 29,10%
ΣΑΝΤΟΡΗΝΗ	27,8	29,5	32,0	6,40% 15,00%
ΚΑΡΙΑ	22,0	30,0	ως 37,0	23,00% ως 68,10%
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	14,8	28,8	ως 38,0	21,80% 145,50%
ΣΑΚΟΣ	26,3	38,8	34,0	18,00% 33,00%

Τα ποσά σε ευρώ Πηγή: «Ρεβασατοχή» (Ιανουάριος 2007)

Οι τιμές των εισιτηρίων για την Ικαρία έχουν αυξηθεί μέχρι και **136%**

(το εισιτήριο το **2001** κόστιζε 14,80 € και το **2007** έφτασε στα 30,00 και 40,00 €)

2) Πριν από πέντε χρόνια μειώθηκε η φορολογία των πλοίων κατά **70%**.

3) Σήμερα οι επιχειρηματικοί όμιλοι που καθορίζουν την κατάσταση στην ακτοπλοΐα είναι: η «**Marfin IG**», ο όμιλος «**Grimaldi**» και η «**Sea Star Capital** » (κύριος μέτοχος είναι ο Γιάννης Βαρδινογιάννης)

Όπως δείχνει και η μετοχική σύνθεση των ακτοπλοϊκών εταιρειών (πίνακας 1), αυτές λειτουργούν ως συγκοινωνούντα δοχεία προωθώντας τα κοινά τους συμφέροντα .

Η σωρευτική αύξηση των κερδών για τις εισηγμένες στο Χρηματιστήριο εταιρείες - **ANEK LINES, BLUE STAR, MINOAN LINES, ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ, NEL** - στην **4ετία 2003 - 2006** φτάνει στο **1.103%**, δηλαδή έχουν 12πλασιαστεί!!!

Το γεγονός αυτό και η έντονη αγοραπωλησία μετοχών των ακτοπλοϊκών εταιρειών από τους επιχειρηματικούς ομίλους -«**Marfin IG**», «**Amadeus Navigation SA - Π. Λασκαρίδη**» και «**Grimaldi**» - διαψεύδει τους ισχυρισμούς των εφοπλιστών ότι «περνάνε δύσκολα».

Πίνακας 1.
Η Συμμετοχές των ακτοπλοϊκών εταιρειών

Εταιρεία	Που συμμετέχει	Ποσοστό συμμετοχής
MINOAN	HSW (Hellenic Seaways Ferries)	33,35%
ANEK	ΛANE	50,03%
	CHAMPION FERRIES L.T.D.	70,00%
	ANEN	19,36%
NEL	C-Link Ferries	100,00%
	ΛANE	0,77%
	ANEN	0,52%
	HSW	1,80%
	MINOAN	0,01%
BLUE STAR	DANE	100,00%
MARFIN I.G.	ΕΠΑΤ	56,65%
	BLUE STAR	50,26%
ΕΠΑΤ (Επιχειρήσεις Αττικής)	MINOAN	14,24%
	SUPERFAST	100,00%
AMADEUS NAVIGATION S.A. & Access Maritime S.A. (Π. Λασκαριδη)	HSW	34,70%
	MINOAN	27,00%
Ομιλος Grimaldi	ANEK	14,23%
Sea Star Capital	ANEK	14,93%

Ταυτόχρονα, επιβεβαιώνει τη μεγάλη κερδοφορία και τις ακόμα καλύτερες προοπτικές για την αύξηση των κερδών των ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε αυτό το χρυσοφόρο τομέα.

- 5) Παραμένει και οξύνεται το πρόβλημα των υπερήλικων πλοίων (πίνακας 3). Το **44%**, περίπου, των επιβατηγών - ακτοπλοϊκών πλοίων είναι ηλικίας άνω των **20 ετών**. Η δυνατότητα συνέχισης δρομολογίων με πλοία άνω των **30 ετών** (Π.Δ. 144, Ιούλης 2006) με απόφαση της ΝΔ, η δυνατότητα κατάταξης των πλοίων άνω των **17 ετών** στο ελληνικό νηολόγιο (απόφαση του ΠΑΣΟΚ το 1983), καθώς και η δυνατότητα πραγματοποίησης δρομολογίου με άσχημες καιρικές συνθήκες - με ευθύνη του πλοίαρχου και κάτω από την πίεση των εταιρειών - δημιουργούν σοβαρούς κινδύνους για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος.. Συγκεκριμένα, **το 2007 καταγράφηκαν 741 πλοία ηλικίας εγαλύτερης των 30 ετών (έναντι 645 το 2006) και 240 πλοία ηλικίας εγαλύτερης των 40 ετών (έναντι 209 το 2006).**

Τα προβλήματα αυτά σε συνδυασμό με το ότι τα περισσότερα λιμάνια της χώρας έχουν τεράστιες ελλείψεις σε λιμενικές υποδομές εγκυμονούν τεράστιους κινδύνους για την ασφάλεια των επιβατών, των ναυτεργατών, την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Η εξέλιξη αυτή αποδεικνύει ότι οι εφοπλιστές - που συσώρευσαν μεγάλα κεφάλαια - και η πολιτική που υπηρετεί τα συμφέροντά τους δεν μπόρεσαν να εξασφαλίσουν τη Μεταφορά με σύγχρονα πλοία.

Πίνακας 3

**Ηλικία επιβατηγών - οχηματαγωγών
ακτοπλοϊκών και υδροπτερυγών πλοίων**

ΗΛΙΚΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
0 - 5 ετών	28
6 - 10 ετών	54
11 - 15 ετών	27
16 - 20 ετών	22
21 - 25 ετών	18
26 - 30 ετών	31
άνω των 31 ετών	54

Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (2007)

Αυτά είναι ορισμένα μόνο στοιχεία που τεκμηριώνουν την επιδείνωση της κατάστασης στην ακτοπλοΐα τα τελευταία τέσσερα χρόνια, επιδείνωση που τη ζούμε στο πετσί μας κάθε μέρα.

Σε όλα αυτά έρχεται να προστεθεί η ασυδοσία των εφοπλιστών που - κάνοντας χρήση των δυνατοτήτων που τους έδωσαν όσα κόμματα ψηφίσαν την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου - καθορίζουν ουσιαστικά μόνοι τους τα δρώμενα στην ακτοπλοΐα.

Απέναντι σε όλα αυτά οι νησιώτες αντιτάσσουν τις δικές τους διεκδικήσεις, που στο ελάχιστο των κοινών απαιτήσεων έχουν ως εξής:

- 1) **Δρο ολόγηση σύγχρονων και ασφαλών πλοίων.**
- 2) **Απρόσκοπτη τακτική σύνδεση των νησιών, χει ώνα – καλοκαίρι, ε την Ηπειρωτική Ελλάδα και εταξύ τους.**
- 3) **Μείωση του υψηλού ναύλου επιβατών, οχη άτων, ε πορευ άτων κατά 50%, χωρίς αυτό το κόστος να ετακυλιστεί στο κρατικό προϋπολογισ ό.**
- 4) **Στήριξη όλων των ευαίσθητων κοινωνικών ο άδων ε την εφαρ ογή των δικαιω άτων και των κατακτήσεων τους. (Συνταξιούχοι NAT, φοιτητές, πολύτεκνοι, ΑΜΕΑ).**
- 5) **Βελτίωση των λι ενικών εγκαταστάσεων σε όλα τα νησιά όπου υπάρχει πρόβλη α, ε ευθύνη του κράτους (θέση της Ν.Δ. ως αντιπολίτευση, που τώρα δε φαίνεται να στηρίζει).**

Όλα τα παραπάνω θα συμβάλλουν στην ανακούφιση των νησιωτών στην επαφή τους με την υπόλοιπη χώρα, αλλά θα συμβάλλουν καθοριστικά και στην πολυπόθητη ανάπτυξη των νησιών μας.

Δυο παραδείγματα που αποδεικνύουν ότι η σημερινή κατάσταση στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες ,αποτελεί αντικίνητρο ανάπτυξης για τα νησιά μας και είναι πιστεύω αφοπλιστικά είναι τα ακόλουθα :

A) Μια τετραμελής οικογένεια με αυτοκίνητο, για να έρθει στην Ικαρία με πλοίο θα δαπανήσει τόσο όσα θα δαπανούσε για 5 ημέρες διακοπές στην Ηπειρωτική Ελλάδα. (στοιχεία του 2006)

B) Ένα τετράμετρο φορτηγό για να πάει στο Βόλο και να επιστρέψει, χρειάζονταν 540€, στην Καβάλα 450€, στον Πειραιά 240€. (στοιχεία του 2006)

Αυτά τα δυο στοιχεία πιστεύουμε ότι είναι καθοριστικά για να δείξουν τη τεράστια σημασία της ακτοπλοΐας σε τομείς όπως ο τουρισμός και το εμπόριο, πάνω στους οποίους στηρίζεται η δραστηριότητα πολλών κατοίκων των νησιών μας.

Από όλα όσα ακουστήκανε μέχρι τώρα, πιστεύουμε ότι γίνεται σαφές ότι για τον ευαίσθητο χώρο της ακτοπλοΐας χρειάζεται εντελώς διαφορετική αντιμετώπιση, χρειάζεται εθνικός σχεδιασμός και πολιτική που να καλύπτει τις σύγχρονες ανάγκες των νησιωτών, με φιλολαϊκή τιμολογιακή πολιτική.

Δεν υποστηρίζου ε το προηγού ενο θεσ ικό πλαίσιο.

Διεκδικού ε τη κατάργηση του υπάρχοντος και τη θεσ οθέτηση ενός νέου, στο οποίο οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες - που εκτός όλων των άλλων είναι και χώρος στρατηγικής ση ασίας - δε θα λειτουργεί ε όνο κριτήριο το κέρδος των εφοπλιστών.

Διεκδικού ε ένα θεσ ικό πλαίσιο που θα στοχεύει στην ικανοποίηση των αναγκών των λαϊκών στρω άτων των νησιών, των επιβατών, των ναυτεργατών και στην ανάπτυξη του νησιωτικού συ πλέγ ατος.

Όλα αυτά, πιστεύουμε ότι μπορούν να διασφαλιστούν μόνο μέσα από τη δημιουργία ενός **Εθνικού Φορέα Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών** ε κρατικό – κοινωνικό έλεγχο. Ενός Φορέα που θα κινείται στα πλαίσια μιας φιλολαϊκής πολιτικής και θα εξασφαλίζει:

Φτηνό εισιτήριο ε κοινωνικά κριτήρια.

Σύγχρονα, ασφαλή πλοία.

Συστη ατική εξυπηρέτηση όλων των νησιών, όλο το χρόνο.

Ικανοποιητικές αποδοχές για τους ναυτεργάτες.

Αξιοποίηση των ναυπηγο-επισκευαστικών υποδο ών.

Αξίζει να αναφερθούμε σε ανάλογους φορείς που εκτελούν το συγκοινωνιακό έργο στην Ηπειρωτική Ελλάδα όπως οι αστικές συγκοινωνίες ή οι σιδηρόδρομοι, σαν χαρακτηριστικά παραδείγματα φορέων σχετικών με της συγκοινωνίες, όπου όμως εφαρμόζεται μια εντελώς διαφορετική πολιτική από αυτήν της ακτοπλοΐας.

Κλείνοντας, εκείνο που διαπιστώνουμε είναι ότι για να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών πρέπει να υπάρξει πολιτική βούληση ώστε να θιγεί το κυρίαρχο στοιχείο που καθορίζει την ακτοπλοΐα σήμερα, και αυτό δεν είναι άλλο από το κέρδος των εφοπλιστών.

Εμείς από την μεριά μας όλα τα προηγούμενα χρόνια με αυτό το πλαίσιο δραστηριοποιηθήκαμε, χωρίς δυστυχώς να έχουμε πάντα την συμπαράσταση της πλειονότητας της τοπικής κοινωνίας .

Με αυτές της θέσεις θα κινηθούμε και το επόμενο διάστημα εκτιμώντας ότι αυτός είναι ο μόνος δρόμος που μπορεί να δώσει ουσιαστική και οριστική λύση στο πρόβλημα.

Ωστόσο σή ερα είναι ά εση ανάγκη να ληφθούν επείγοντως έτρα ώστε να αποκατασταθεί η σύνδεση του Αγίου Κηρύκου ε τον Πειραιά καθώς και να εξασφαλιστεί η τακτική σύνδεση του λι ανιού της Νοτίου Ικαρίας σε πάγια βάση ανεξαρτήτως των σχεδιασ ών των ακτοπλοϊκών εταιριών.

Με αυτό το σκεπτικό καλούμε το **Δ η οπικό Συ βούλιο**

A) Να διεκδικήσουμε την ά εση αποκατάσταση της ακτοπλοϊκής σύνδεσης του λι ανιού της Νοτίου Ικαρίας

B) Να επαναλάβει την στήριξη του στα όσα αναφέρονται στην 105/2004 απόφαση του Δ.Σ, με βάση την οποία ο Δ ή ος Αγίου Κηρύκου αποφάσισε την συμμετοχή του στην «Παναιγιακή Συντονιστική Επιτροπή για τις Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες»

Δ ΙΕΚΔ ΙΚΟΥΜΕ

1) Απρόσκοπτη τακτική σύνδεση των νησιών, χει ώνα – καλοκαίρι, ε την Ηπειρωτική Ελλάδα και εταξύ τους (Αιγαίο-Δωδεκάνησα-Κρήτη).

2) Δ ρο ολόγηση σύγχρονων και ασφαλών πλοίων.

3) Μείωση του υψηλού ναύλου επιβατών, οχη άτων, ε πορευ άτων κατά 50%, χωρίς αυτό το κόστος να ετακυλιστεί στο κρατικό προϋπολογισ ό.

4) Στήριξη όλων των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων και την εφαρμογή των δικαιωμάτων και των κατακτήσεων τους. (Συνταξιούχοι ΝΑΤ, φοιτητές, πολύτεκνοι, ΑΜΕΑ).

5) Βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων σε όλα τα νησιά όπου υπάρχει πρόβλημα, ευθύνη του κράτους (θέση της Ν.Δ. ως αντιπολίτευση, που τώρα δε φαίνεται να στηρίζει).

6) Δημιουργία Εθνικού Φορέα Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Επίσης καλούμε το Δ.Σ να προχωρήσουμε στις ακόλουθες ενέργειες αν δεν υπάρξουν σύντομα θετικές εξελίξεις στο θέμα της ακτοπλοϊκής σύνδεσης του λιμανιού του Αγίου Κηρυκού :

1) Συντονισμός και με το **δημοτικό Φούρνω** που αντιμετωπίζει ανάλογο πρόβλημα σε κοινές ενέργειες για την άμεση αποκατάσταση της ακτοπλοϊκής σύνδεσης των λιμανιών μας .

2) Έκκληση της τοπικής κοινωνίας σε κινητοποίηση για το θέμα(εντός του τρέχοντος μηνός) διεκδικώντας την βελτίωση των αεροπλοϊκών συγκοινωνιών και των λιμενικών υποδομών του Δήμου μας .

ΓΙΑ ΤΗΝ Δ.Ε.Α.Σ

Ο ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ Ν. ΛΑΡΔΑΣ

Στη συνέχεια το λόγο έλαβε ο **δημοτικός σύμβουλος Δημήτρης Κουρελής (ΔΟΙΑΚΙ)** , ο οποίος ανέφερε ότι δεν είχε πολύ χρόνο να ελετήσει την εισήγηση και επιθυμεί να κάνει κάποια σχόλια.

Πρώτα απ' όλα είναι γνωστό ότι οι εφοπλιστές έχουν στόχο το κέρδος οπότε οι Δήμοι θα πρέπει να εστιάσουν την προσοχή τους στην Κυβέρνηση και στο Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Δεύτερον πιστεύει ότι ο ανταγωνισμός είναι καλός και αυτός οδήγησε, πιο καινούργια και σύγχρονα πλοία να προσεγγίζουν και στο λιμάνι του Ευδήλου.

Τρίτον συμφωνεί στο να δημιουργηθεί ένας φορέας για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Γενικά συμφωνεί με το διεκδικητικό πλαίσιο.

Στη συνέχεια πήρε το λόγο ο **δη οτικός σύ βουλος Ελευθέριος Πυρούδης** και ανέφερε ότι μπορεί και να μπει ένα πλοίο στη γραμμή αλλά αυτό θα γίνει με τις χειρότερες συνθήκες (πολλές ώρες από Πειραιά , υπέργηρο κλπ).

Επίσης θεωρεί απαράδεκτο το γεγονός ,της παρουσίας κλιμακίου **του ΣΔΟΕ** στον Άγιο Κήρυκο εν μέσω ακτοπλοϊκού αποκλεισμού. Πιστεύοντας ότι αυτή η συγκυρία σηματοδοτεί την αντίληψη των κυβερνώντων για τα νησιά μας καταγγέλλει αυτού του είδους την πολιτική, που εξασφαλίζει την μετακίνηση των φοροεισπρακτικών μηχανισμών όχι όμως και αυτή των κατοίκων του δήμου μας και των επισκεπτών μας.

Το ΔΣ αφού έλαβε υπ' όψιν τα ανωτέρω, καθώς και τις διατάξεις του **N.3463/2006** (Δη οτικός Κώδικας)

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΑ

Σε ότι αφορά την **Ακτοπλοϊκή σύνδεση του Αγίου Κηρύκου Ικαρίας** , να προχωρήσει στις ακόλουθες ενέργειες αν δεν υπάρξουν σύντομα θετικές εξελίξεις στο θέμα της ακτοπλοϊκής σύνδεσης του λιμανιού του **Αγίου Κηρύκου** :

A) Συντονισμός εκτός των τριών δήμων του νησιού και **επιτόμηση Φούρνων** που αντιετοιμάζει ανάλογο πρόβλημα σε κοινές ενέργειες για την άμεση αποκατάσταση της ακτοπλοϊκής σύνδεσης των λιμανιών μας .

B) Έκκληση της τοπικής κοινωνίας σε κινητοποίηση για το θέμα (εντός του τρέχοντος μήνα) διεκδικώντας την βελτίωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και των λιμενικών υποδομών του Δήμου. Οι διεκδικήσεις της **Τ.Α** με βάση παλιότερες κινητοποιήσεις και παλιότερη απόφαση του Δ.Σ (**105/2004**) κινούνται συνοπτικά στο ακόλουθο πλαίσιο

ΔΙΕΚΔΙΚΟΥΜΕ

1) Απρόσκοπτη τακτική σύνδεση των νησιών, χειμώνα – καλοκαίρι, με την Ηπειρωτική Ελλάδα και σταζύτους (Αιγαίο-Δωδεκάνησα-Κρήτη).

2) Προώθηση σύγχρονων και ασφαλών πλοίων.

3) Μείωση του υψηλού ναύλου επιβατών, οχημάτων, εμπορευμάτων κατά 50%, χωρίς αυτό το κόστος να μετακυλιθεί στον κρατικό προϋπολογισμό.

4) Στήριξη όλων των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων με την εφαρμογή των δικαιωμάτων και των κατακτήσεων τους. (Συνταξιούχοι NAT, φοιτητές, πολύτεκνοι, ΑΜΕΑ).

5) Βελτίωση των λιμνικών εγκαταστάσεων σε όλα τα νησιά όπου υπάρχει πρόβλημα, ευθύνη του κράτους (θέση της Ν.Δ. ως αντιπολίτευση, που τώρα δε φαίνεται να στηρίζει).

6) Δημιουργία Εθνικού Φορέα Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Το Δ.Σ Τέλος θεωρεί απαράδεκτο το γεγονός της παρουσίας κλιμακίου του ΣΔΟΕ εν έσο ακτοπλοϊκού αποκλεισμού. Πιστεύοντας ότι αυτή η συγκυρία σηματοδοτεί την αντίληψη των κυβερνώντων για τα νησιά μας καταγγέλλει αυτού του είδους την πολιτική, που εξασφαλίζει την στακίνηση των φοροεισπρακτικών μηχανισμών όχι όμως και αυτή των κατοίκων του δήμου μας και των επισκεπτών μας.

Η παρούσα απόφαση έλαβε αύξοντα αριθμό 9/2008

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

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΦΟΥΡΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΑΡΔΑΣ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΣΑΡΝΑΣ
ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΕΡΡΗΣ
ΒΑΣΙΛΗΣ ΛΑΡΔΑΣ
ΙΩΑΝΝΑ ΠΟΥΛΟΥ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΥΡΟΥΔΗΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΡΕΛΗΣ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΚΥΠΡΑΙΟΣ
ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΣΒΑΝΗΣ

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ
Άγιος Κήρυκος Ικαρίας 14-3-2008
Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ

ΣΠΥΡΟΣ ΤΕΣΚΟΣ