



Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Ε.Μ.Π.
Διατμηματικό Πρόγραμμα
Μεταπτυχιακών Σπουδών:
Πολοδομία – Χωροταξία

Μεταφορικές υποδομές και περιφερειακή ανάπτυξη: Παραδείγματα από την Αττική Οδό



Χατζιωάννου Θεόδωρος,
Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ

Επιβλέπουσα καθηγήτρια:
Ειρήνη Κλαμπατσέα

Ιανουάριος 2015, Αθήνα

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	5
Abstract.....	6
1 Εισαγωγή.....	7
1.1 Υπόθεση εργασίας, ερευνητικά ερωτήματα, και δομή.....	7
1.2 Μεθοδολογία.....	10
2 Θεωρητικές Προσεγγίσεις.....	11
2.1 Εισαγωγικές έννοιες.....	11
2.2 Οι μεταφορές στις θεωρίες περιφερειακής ανάπτυξης.....	12
2.2.1 Προσεγγίσεις «εξισορρόπησης».....	12
2.2.2 Προσεγγίσεις «άνισης ανάπτυξης».....	14
2.2.3 «Νέα Οικονομική Γεωγραφία».....	16
2.2.4 Κριτική Γεωγραφία.....	18
2.3 Προσβασιμότητα και θεωρίες χωροθέτησης.....	19
2.4 Παραδείγματα και μελέτες από την ελληνική και διεθνή εμπειρία.....	21
2.5 Πολιτικές μεταφορών.....	26
2.5.1 Ελλάδα.....	26
2.5.2 Ευρωπαϊκή Ένωση.....	28
2.6 Μηχανισμοί αλληλεπίδρασης χωρικής ανάπτυξης και ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών.....	30
3 Μελέτες περίπτωσης.....	39
3.1 Ασπρόπυργος.....	39
3.1.1 Χρονικές τομές.....	39
3.1.2 Οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά Δήμου Ασπρόπυργου.....	39
3.1.3 Μεταφορικές υποδομές.....	44
3.1.4 Θεσμικό Πλαίσιο.....	45
3.1.5 Θύλακες εξειδίκευσης.....	48

3.1.6	Αναπτυξιακό προφίλ θυλάκων εξειδίκευσης.....	50
3.1.7	Ροές.....	71
3.1.8	Συμπεράσματα.....	75
3.2	Μαρούσι.....	83
3.2.1	Δραστηριότητες.....	83
3.2.2	Κοινωνική σύνθεση.....	86
3.2.3	Διαδικασίες παραγωγής του χώρου.....	87
3.2.4	Απασχόληση.....	89
3.2.5	Καταναλωτικά πρότυπα.....	94
3.2.6	Δικτύωση και ροές.....	95
3.3	Συγκριτική ανάλυση και συμπεράσματα.....	100
4	Αντί επιλόγου.....	109
5	Βιβλιογραφία.....	113
6	Παράρτημα.....	119
6.1	Κατάλογος διαγραμμάτων, εικόνων, πινάκων και χαρτών.....	119
6.2	Συνεντεύξεις.....	121
6.3	Βάση δεδομένων επιχειρήσεων στους θύλακες 1, 2, και 3 του Ασπρόπυργου.....	123

Περίληψη

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας αποτελεί η διερεύνηση αλληλεπιδράσεων μεταξύ της ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών και παραμέτρων της περιφερειακής ανάπτυξης, χρησιμοποιώντας ως μελέτες περίπτωσης ορισμένους χωρικούς θύλακες του Ασπροπύργου και του Αμαρουσίου.

Η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών και η επακόλουθη μείωση των σχετικών αποστάσεων επιδρούν (γεωγραφικώς διαφοροποιημένα) στον τρόπο οργάνωσης και εμπειρίας του φυσικού, του κοινωνικού και του οικονομικού χώρου, στην αναπτυξιακή δυναμική και στη φυσιογνωμία μιας περιοχής. Η αποτίμηση των επιπτώσεων αυτής της διαδικασίας αποτελεί ένα ανοιχτό και σύνθετο θεωρητικό ζήτημα.

Η κατασκευή και η λειτουργία της Αττικής Οδού συμμετέχει σε ανακατατάξεις που μεταβάλλουν την οικονομική και κοινωνική γεωγραφία της Αττικής, όπως η ανάπτυξη μεταφορικών, αποθηκευτικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων στο βόρειο τμήμα του Ασπρόπυργου, η εγκατάσταση δραστηριοτήτων υπερτοπικού εμπορίου και επιτελικών δραστηριοτήτων στο Μαρούσι, κα. Το ερευνητικό ενδιαφέρον της εργασίας στρέφεται προς την αναζήτηση συστατικών και διασταλτικών επιπτώσεων αυτών των διαδικασιών στις περιοχές μελέτης. Μέσα από μια συγκριτική ανάλυση αναζητούνται οι μηχανισμοί που δρουν καταλυτικά στις μεταλλαγές του κάθε θύλακα και η σχέση τους με την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών, η διαφοροποίηση των επιπτώσεων, και οι έμμεσες επιπτώσεις αυτών των διαδικασιών.

Στόχος είναι η αξιοποίηση των ευρημάτων της έρευνας σε αυτούς τους θύλακες, ως εισροή για τη συγκρότηση μεθοδολογικών προτάσεων προγραμματισμού και αξιολόγησης των μεταφορικών υποδομών, οι οποίες να εμπεριέχουν και μια αναπτυξιακή (οικονομική και κοινωνική) διάσταση.

Abstract

The object of this thesis is to investigate the dialectic between the development of transport infrastructure and regional development, using as case study spatial clusters in the municipalities of Aspropyrgos and Amaroysion, Attika.

The development of transport infrastructures and the consequent diminishing of relative distances, affect (in a geographically differentiated way) the organization and the perception of the physical, social and economic space, the development dynamics, and the physiognomy of an area. The evaluation of such processes remains an open and complex theoretical issue.

The construction and the operation of "Attiki Odos" highway take part in transformations that change the economic and social geography of the Attika region, such as the development of transport, warehousing, and industrial businesses in the north part of Aspropyrgos, the development of hyperlocal trade and management activities in Maroussi, etc. This thesis focuses in the evaluation of these processes in the study areas. Through a comparative analysis, we are trying to find the catalysts of these processes, their relation to the development of transport infrastructure, the spatial differentiation of their effects, and their indirect consequences.

The goal is to use the findings as an input to the formation of methodological suggestions to plan and evaluate transport infrastructure projects, which will include a developmental aspect.

1 Εισαγωγή

1.1 Υπόθεση εργασίας, ερευνητικά ερωτήματα, και δομή

Βασική **υπόθεση εργασίας** είναι πως η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών μπορεί να προκαλέσει ταυτόχρονα διασταλτικά και συσταλτικά αποτελέσματα σε μια περιοχή. Τα αποτελέσματα αυτής της διαδικασίας εξαρτώνται από την αλληλεπίδραση των μεταφορικών υποδομών με μια σειρά από παράγοντες που διαφοροποιούνται χωρικά (όπως η παραγωγική διάρθρωση, τα κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά, τα χαρακτηριστικά της αγοράς ακινήτων, οι δημόσιες πολιτικές, κα.), σε συνδυασμό με ευρύτερες τάσεις.

Πιο συγκεκριμένα, η κατασκευή της Αττικής Οδού συμμετέχει στους μετασχηματισμούς της χωρικής οργάνωσης της Αττικής, κινητοποιώντας σε κάθε περιοχή διαφορετικές χωρικές διαδικασίες. Οι διαδικασίες αυτές, στις περιοχές μελέτης της εργασίας, συνδέονται κυρίως με την εγκατάσταση μεταφορικών, αποθηκευτικών, και βιομηχανικών δραστηριοτήτων σε θύλακες που βρίσκονται στο βόρειο τμήμα του Ασπρόπυργου, και υπερτοπικού εμπορίου, επιτελικών δραστηριοτήτων και πολυτελούς κατοικίας στο Μαρούσι. Οι μετασχηματισμοί που αναδύονται προσδίδουν στις συγκεκριμένες περιοχές αναπτυξιακό δυναμισμό, αλλά ταυτόχρονα προκαλούν πιέσεις στο οικονομικό, κοινωνικό και φυσικό περιβάλλον.

Τα **κύρια ερωτήματα** που διερευνώνται είναι τα παρακάτω:

- Ποιες είναι οι **μεταλλαγές της παραγωγικής βάσης** στις περιοχές μελέτης και πώς σχετίζονται με την κατασκευή της Αττικής Οδού; Πώς διαμορφώνεται η νέα **αναπτυξιακή δυναμική**;
- Ποιες είναι οι **κινητήριες δυνάμεις αυτών των μετασχηματισμών**; Ποιες διαδικασίες επιταχύνονται/επιβραδύνονται/αναδύονται σε κάθε περιοχή σαν αποτέλεσμα αυτών των μηχανισμών;
- Πώς επηρεάζονται οι δραστηριότητες **που προϋπήρχαν** στην κάθε περιοχή;
- Πώς μεταβάλλεται ο **χωρικός καταμερισμός της εργασίας** στην Αττική, και πώς η εξέλιξη της παραγωγικής δραστηριότητας, που παρατηρείται, αρθρώνεται με τον χώρο και την κοινωνία;

- Ποιες ήταν οι επιπτώσεις της **κρίσης** και πώς διαφοροποιούνται στο χώρο και στους κλάδους;
- Πώς διαμορφώνονται οι υλικές και άυλες **δικτυώσεις** των δραστηριοτήτων;
- Πώς **διαφοροποιούνται** τα αποτελέσματα μεταξύ περιοχών;

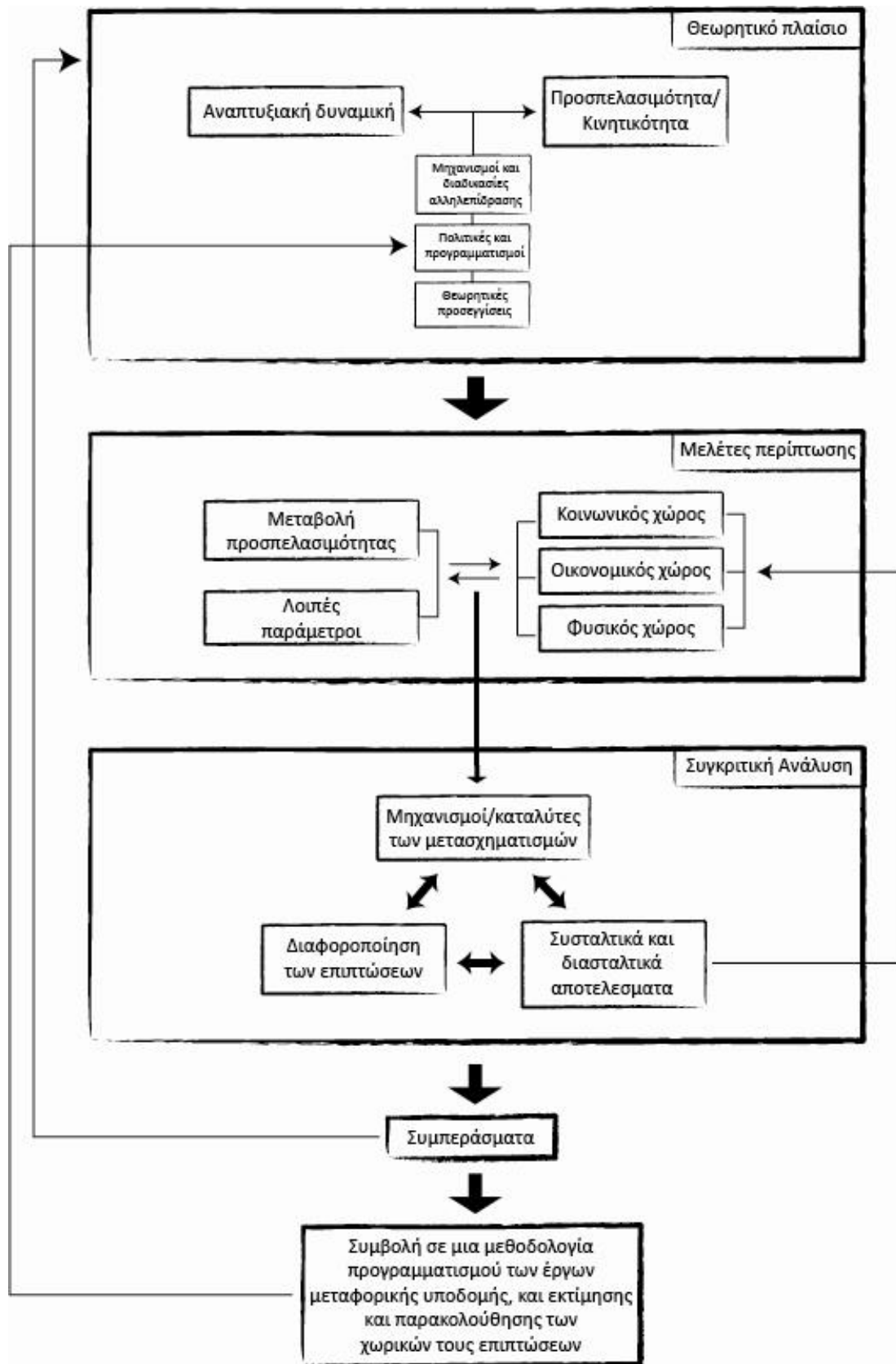
Δομή

Στην **πρώτη ενότητα**, μέσα από την αντιπαράθεση των διαφορετικών θεωρητικών προσεγγίσεων επιχειρείται η διερεύνηση της διαλεκτικής μεταξύ της ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών και της περιφερειακής ανάπτυξης. Έμφαση δίνεται στην αναζήτηση των μηχανισμών που δρουν καταλυτικά σε αυτές τις διαδικασίες αλληλεπίδρασης, και επιχειρείται ο ορισμός των σημαντικότερων παραμέτρων που συνθέτουν το ζήτημα, και η αξιολόγησή τους ως προς το είδος της επίπτωσης που προκαλούν. Δίνονται επίσης ορισμένα παραδείγματα από τη διεθνή και ελληνική εμπειρία, και γίνεται μια συνοπτική παρουσίαση των πολιτικών για τις μεταφορικές υποδομές στην Ελλάδα και στην Ευρώπη.

Στη **δεύτερη ενότητα**, μέσα από τη διερεύνηση των επιπτώσεων που είχε η κατασκευή της Αττικής Οδού σε ορισμένους θύλακες του Ασπρόπυργου και του Αμαρουσίου, επιχειρείται η επαλήθευση, η ανασκευή ή ο εμπλουτισμός των αρχικών υποθέσεων και του θεωρητικού πλαισίου από το οποίο προέκυπταν. Για την βαθύτερη κατανόηση και την ερμηνεία των φαινομένων που εξετάζονται, δίνεται έμφαση α) στον εντοπισμό μηχανισμών που κινητοποιούνται σε κάθε θύλακα, β) στα συστατικά και διασταλτικά τους αποτελέσματα, και γ) στη διαφοροποίησή τους μεταξύ των περιοχών μελέτης. Τέλος, αναζητούνται οι διαδικασίες που επιταχύνονται/επιβραδύνονται/αναδύονται σε κάθε περιοχή λόγω τις δράσης των προαναφερθέντων μηχανισμών.

Τέλος, τα ευρήματα της έρευνας χρησιμοποιούνται στην προσπάθεια συγκρότησης ορισμένων προτάσεων χωρικών πολιτικών και μεθοδολογιών προγραμματισμού των μεταφορικών υποδομών, που θα μπορούσαν να συνοδεύουν τον προγραμματισμό των μεταφορικών πολιτικών με στόχο την ενίσχυση των διασταλτικών αποτελεσμάτων και τον περιορισμό των συσταλικών.

Διάγραμμα 1 - Δομή εργασίας



1.2 Μεθοδολογία

Για τη διερεύνηση των περιοχών μελέτης, αρχικά εντοπίζονται **θύλακες**, των οποίων η λειτουργία δείχνει να επηρεάζεται έντονα από τα νέα μεγάλα έργα μεταφορικής υποδομής, και παρουσιάζουν έντονες αλλαγές την τελευταία δεκαετία. Οι θύλακες αυτοί προσδιορίζονται από δευτερογενή έρευνα, και με τη βοήθεια αεροφωτογραφιών.

Στη συνέχεια, μέσα από επιτόπια έρευνα και σύνθεση πρωτογενών και δευτερογενών στοιχείων (επιτόπια έρευνα, ισολογισμοί επιχειρήσεων, στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ, ιστοσελίδες επιχειρήσεων, αεροφωτογραφίες, αρθρογραφία, κα.), επιχειρείται μια **αναπτυξιακή χαρτογράφηση** των περιοχών μελέτης, και η διαμόρφωση μιας τυπολογίας των δραστηριοτήτων τους, με κύριες μεταβλητές τον κλάδο, το μέγεθος (κύκλος εργασιών, κέρδη, επιφάνεια), τις διασυνδέσεις και τον αριθμό εργαζομένων. Μέσα από αυτή την επεξεργασία, ορίζονται σε κάθε θύλακα **δραστηριότητες-κλειδιά**, στις οποίες εστιάζει η έρευνα στη συνέχεια.

Για τη βαθύτερη διερεύνηση των μεταλλαγών και των μηχανισμών που δρουν, μέσα από ποιοτική έρευνα, πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις με «πληροφορητές-κλειδιά», και συγκεντρώθηκαν στοιχεία σχετικά με τις δημόσιες πολιτικές και τις στρατηγικές των επιχειρήσεων που σχετίζονται με τα φαινόμενα που μελετώνται (μέσα από δελτία τύπου, ανακοινώσεις, αρθρογραφία, δημοσιευμένες συνεντεύξεις κα.). Επιπλέον, για τη διερεύνηση των μετασχηματισμών που προκαλεί η Αττική Οδός στη γεωγραφία των καθημερινών μετακινήσεων, χρησιμοποιήθηκαν τα στοιχεία των μελετών πρόελευσης-προορισμού του ΟΑΣΑ για τα έτη 1996 και 2006 (ΟΑΣΑ 1996-ΟΑΣΑ 2006).

Το ζήτημα χώρος-μεταφορές είναι πολυδιάστατο, και για την κατανόησή του απαιτείται η ενσωμάτωση στην έρευνά πολλών παραμέτρων που εμπλέκονται (και οι οποίες σε πολλές παρόμοιες έρευνες αγνοούνται ή παρουσιάζονται ως «ανεξάρτητες μεταβλητές»). Γι αυτόν τον λόγο, χρησιμοποιείται ως μεθοδολογικό πλαίσιο η «τριπλή διαλεκτική χώρου-κοινωνίας-οικονομίας» (E. Soja, 1980), με στόχο τον εντοπισμό σε κάθε περίπτωση της αλληλεμπλοκής των βασικών συνιστωσών του προβλήματος (όπως η παραγωγική βάση, η κοινωνική και πολιτισμική ζωή, οι χωρικές και κοινωνικές ανισότητες, το περιβάλλον, η προσβασιμότητα κ.α.).

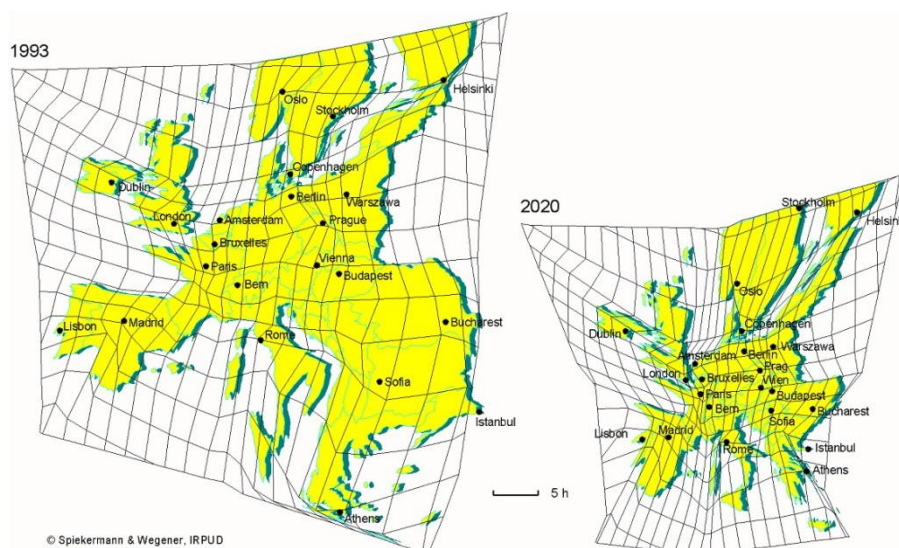
Η **συγκριτική ανάλυση** των μεταλλαγών των διαφορετικών περιοχών μελέτης αυτής της εργασίας, αποσκοπεί στη σκιαγράφηση διαφορετικών τρόπων με τους οποίους η λειτουργία της Αττικής Οδού επιδρά στον χώρο, καθώς και των παραγόντων που έχουν κομβική συμβολή σε αυτή τη διαφοροποίηση.

2 Θεωρητικές Προσεγγίσεις

2.1 Εισαγωγικές έννοιες

Η έννοια της «**τριβής της απόστασης**» περιγράφει τα εμπόδια που θέτει ο χώρος στις ροές ανθρώπων και αγαθών. Μπορεί να αναχθεί σε φυσική απόσταση, σε χρονοαπόσταση (απαιτούμενος χρόνος μετακίνησης μεταξύ δύο σημείων), και σε κόστος μετακίνησης (Λαμπριανίδης 2001). Η τριβή της απόστασης διαφοροποιείται χωρικά (βλ. Εικόνα 1), καθώς παράγοντες όπως η πυκνότητα και η ποιότητα των μεταφορικών υποδομών, η γεωμορφολογία, το διαθέσιμο εισόδημα, η ύπαρξη συνόρων κ.α., αυξάνουν ή μειώνουν τις σχετικές αποστάσεις.

Εικόνα 1 - Χωρο-χρονικοί χάρτες της Ευρώπης για τις σιδηροδρομικές μετακινήσεις



Πηγή: (ESPON 2004)

Το **κόστος μεταφοράς** προϊόντων αναλύεται σε σταθερό κόστος (κόστος φορτοεκφόρτωσης, συσκευασίας κ.α.), και σε κόστος διακίνησης (το οποίο είναι ανάλογο με την ποσότητα του προϊόντος, την απόσταση, και το μοναδιαίο κόστος μεταφοράς) (Λαμπριανίδης 2001). Το κόστος διακίνησης περιλαμβάνει τα κόστη της κυκλοφορίας οχημάτων (καύσιμα, συντήρηση, απόσβεση), του προσωπικού κινήσεως (μισθοδοσία), του χρόνου, και των ατυχημάτων (Σταθόπουλος 2004). Στα παραπάνω μπορούν να προστεθούν τα εξωτερικά κόστη της κατασκευής και συντήρησης των υποδομών, των ατυχημάτων, της συμφόρησης, και της ρύπανσης.

Η μέση συμβολή του μεταφορικού κόστους στην **τελική αξία** του προϊόντος εκτιμάται γύρω στο 4% (Rodrigue et al. 2006) , και του συνολικού κόστους της εφοδιαστικής αλυσίδας στο 10-15% (E.U. Commission 2006). Οι μετακινήσεις απορροφούν επίσης ένα σημαντικό ποσοστό του **εισοδήματος των νοικοκυριών**: για τα ελληνικά νοικοκυριά αυτό υπολογίζεται στο 13% για το 2012 (ΕΛΣΤΑΤ 2013a).

Η **προσπελασιμότητα** μετράει την ευκολία πρόσβασης ενός σημείου από/προς τα υπόλοιπα σημεία του δικτύου, και η **συνεκτικότητα** ενός δικτύου την πυκνότητα των συνδέσεων μεταξύ των σημείων του (Λαμπριανίδης 2001· Rodrigue et al. 2006).

Η κατασκευή μεταφορικών υποδομών αποσκοπεί στη **μείωση της τριβής της απόστασης** (μείωση χρονοαποστάσεων και μεταφορικού κόστους), και επομένως στη διευκόλυνση των ροών, του εμπορίου, της δικτύωσης και της επικοινωνίας, και στην άρση της γεωγραφικής απομόνωσης ορισμένων περιοχών. Η ραγδαία ανάπτυξη των υποδομών και οι εξελίξεις στην τεχνολογία των μεταφορών κατά τον προηγούμενο αιώνα έχουν συμβάλει καθοριστικά στην εντυπωσιακή μείωση των σχετικών αποστάσεων, στη μεταλλαγή της εμπειρίας και της οργάνωσης του χώρου, στην αναδιοργάνωση του διεθνή καταμερισμού της εργασίας, στην αύξηση των ροών ανθρώπων και αγαθών, κ.α.

2.2 Οι μεταφορές στις θεωρίες περιφερειακής ανάπτυξης

2.2.1 Προσεγγίσεις «εξισορρόπησης»

Οι **θεωρίες «εξισορρόπησης»** προϋποθέτουν την παραδοχή της ύπαρξης διαχρονικών τάσεων (του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής) που οδηγούν προς ισορροπία στον χώρο (Παναγιωτάτου 1983) και σύγκλιση των επιπέδων ανάπτυξης των διαφορετικών περιφερειών . Ανάμεσα στις **βασικότερες υποθέσεις** είναι η πλήρης κινητικότητα των συντελεστών παραγωγής, η ύπαρξη συνθηκών ελεύθερου ανταγωνισμού, και η διάχυση της πληροφορίας (Χατζημιχάλης 1992· Κουρλιούρος 2001). Μέσω των (διαρκών) αντίρροπων κινήσεων του κεφαλαίου (από τις πλούσιες προς τις φτωχές¹ περιφέρειες) και της εργασίας (από τις φτωχές προς τις πλούσιες²), οι χωρικές ανισορροπίες -υποστηρίζεται- τείνουν να αυτό-διορθωθούν.

¹ Όπου επικρατούν χαμηλότερες τιμές και μισθοί, υπάρχει μεγάλο απόθεμα εργατικού δυναμικού, κ.α.

Συχνά, αυτές οι προσεγγίσεις μεταφράζονται σε πολιτικές μέσα από την επιδίωξη της ελαχιστοποίησης της «τριβής της απόστασης» (και, επομένως, της αύξησης γεωγραφικής κινητικότητας του κεφαλαίου και της εργασίας) που επιφέρει η ανάπτυξη των δικτύων μεταφορών και επικοινωνιών (Κουρλιούρος 2001), της αύξησης του διαπεριφερειακού εμπορίου (βλ. (Ohlin 1933)), και της διαλειτουργικότητας των διαφορετικών δικτύων³. Σύμφωνα με τις νεοκλασικές προσεγγίσεις, οι πολιτικές αυτές θα υποστηρίξουν τη λειτουργία της «ελεύθερης αγοράς», και θα οδηγήσουν ταυτόχρονα σε σύγκλιση και σε οικονομική ανάπτυξη.

Η έννοια του «**κόστους μεταφοράς**» ως παράγοντα χωροθέτησης των επιχειρήσεων, εισάγεται από τους Von Thunen⁴ και Weber⁵, και αποκτά κομβικό ρόλο στις νεοκλασικές θεωρίες χωροθέτησης. Σύμφωνα με τον Weber, οι βιομηχανικές δραστηριότητες επιλέγουν τον τόπο εγκατάστασής τους με κριτήριο τη μείωση του συνολικού κόστους, το οποίο διαμορφώνεται από το κόστος μεταφοράς πρώτων υλών και προϊόντων, σε συνδυασμό με το κόστος εργασίας και τις οικονομίες συγκέντρωσης (Κουρλιούρος 2001· Weber & Friedrich 1962). Ο Hoover, εξελίσσοντας την προσέγγιση του Weber, υποστηρίζει πως η διαφοροποίηση του κόστους μεταφοράς λόγω της αύξησης ή της μείωσης του βάρους ενός προϊόντος κατά την επεξεργασία του, συμβάλλει καθοριστικά στην επιλογή χωροθέτησης των βιομηχανικών δραστηριοτήτων σε εγγύτητα με τις πρώτες ύλες ή σε εγγύτητα με τις καταναλωτικές αγορές (Holland 1979). Σε αναλογία με τη λογική της «αυτορρύθμισης» της αγοράς, η προκύπτουσα χωρική κατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων θεωρείται ως «ορθολογική» και «βέλτιστη».

Οι παραπάνω προσεγγίσεις αποτελούν αντικείμενο πολλών **κριτικών** λόγω των αρκετών μη-ρεαλιστικών υποθέσεων που χρησιμοποιούν (Λαμπριανίδης 2001· Κουρλιούρος 2001), του μεθοδολογικού ατομικισμού που υιοθετούν (Κουρλιούρος 2001), της μηχανιστικής και ντετερμινιστικής της λογικής που τις διέπει, της παραγνώρισης της σημασίας του μεταφορικού κόστους σε συνδυασμό με τη διαχρονική μείωση της συμβολής του στην τελική αξία του προϊόντος λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων στον τομέα των μεταφορών (Χατζημιχάλης 1992), την απομόνωση της παραμέτρου του μεταφορικού κόστους από τις υπόλοιπες κοινωνικο-οικονομικές παραμέτρους, κ.α.

² Όπου μπορούν να βρουν υψηλότερους μισθούς.

³ Βλ. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2011)

⁴ Για τις αγροτικές δραστηριότητες (Fujita et al. 1999)

⁵ Για τις βιομηχανικές δραστηριότητες (Weber & Friedrich 1962)

2.2.2 Προσεγγίσεις «άνισης ανάπτυξης»

Σε αντίθεση με τις νεοκλασικές θεωρίες, οι προσεγγίσεις της «άνισης ανάπτυξης» θεμελιώνονται στον ισχυρισμό πως οι δυνάμεις της αγοράς τείνουν **να ενισχύουν τις υπάρχουσες χωρικές ανισότητες**. Θεωρητικοί όπως οι Myrdal, Perroux, Hirschman, Boudeville, κ.α., επισήμαναν την ανάγκη συγκρότησης και υλοποίησης χωρικών πολιτικών για την αντιμετώπιση αυτών των τάσεων πόλωσης (Χατζημιχάλης 1992· Παναγιωτάτου 1983).

Για τον **F. Perroux** (1992), *«η ανάπτυξη δεν εμφανίζεται παντού την ίδια στιγμή, γίνεται έκδηλη σε σημεία ή πόλους ανάπτυξης, με μεταβλητή ένταση, διαδίδεται μέσω διαφορετικών καναλιών, με μεταβλητά αποτελέσματα στο σύνολο της οικονομίας»*. Επιχειρώντας κάποιες αναλογίες με τη θεωρία των πόλων ανάπτυξης, ο Rodrigue (2006) μιλάει για δυναμικούς πόλους με ανεπτυγμένη μεταφορική υποδομή (η οποία με τη σειρά της ενισχύει το αναπτυξιακό τους πλεονέκτημα), οι οποίοι καθοδηγούν και ρυθμίζουν την κυκλοφορία των ανθρώπων και των εμπορευμάτων. Η θεωρία των «πόλων ανάπτυξης» μεταφράστηκε συχνά σε πολιτική μέσω της προσπάθειας ενίσχυσης ορισμένων περιοχών με κίνητρα και επενδύσεις με στόχο τη δημιουργία «αντίπαλων πόλων», με αμφίβολα αποτελέσματα (Παναγιωτάτου 1983· Κουρλιούρος 2001). Για τον Rephann (1993), η θεωρία των πόλων ανάπτυξης μπορεί να μεταφραστεί σε επένδυση, κατά προτεραιότητα, στη μεταφορική υποδομή των περισσότερο δυναμικών πόλων (Rephann 1993).

Σύμφωνα με τον **G. Myrdal**, η αρχική ανάπτυξη ορισμένων περιοχών δημιουργεί συνεχώς αυξανόμενες εσωτερικές και εξωτερικές οικονομίες, οι οποίες τείνουν να ενισχύσουν το αναπτυξιακό πλεονέκτημα των ίδιων περιοχών, εις βάρος των λιγότερο ανεπτυγμένων, μέσα από μια «συσσωρευτική διαδικασία ανισότητας» (Παναγιωτάτου 1983· Χατζημιχάλης 1992· Myrdal 1957). Η διαδικασία αυτή συνίσταται στην «απομύζηση» (backwash effects) των οικονομιών της περιφέρειας από τις ισχυρότερα κέντρα, ωστόσο είναι δυνατό να παρουσιάζονται ταυτόχρονα και ορισμένες αντίρροπες τάσεις «διάδοσης της ανάπτυξης» (spread effects) (Myrdal 1957). Σε αντίθεση με τους θεωρητικούς των προσεγγίσεων «εξισορρόπησης», ο Myrdal ισχυρίζεται πως η κινητικότητα κεφαλαίου και εργασίας όχι μόνο δεν μειώνει τις ανισότητες, αλλά αποτελεί μέρος του μηχανισμού της «σωρευτικής ανισότητας» (βλ. (Myrdal 1957). Οι ανεπτυγμένες περιφέρειες έλκουν, με αυτόν τον τρόπο, κεφάλαιο, εργαζομένους, και αγαθά τους οποίους στερούνται οι υπόλοιπες (Χατζημιχάλης 1992).

Με παρόμοιο τρόπο, η εξέλιξη των μεταφορικών υποδομών σε μια περιφέρεια φαίνεται να ακολουθεί, πολλές φορές, μια συσσωρευτική διαδικασία: η ύπαρξη καλύτερων μεταφορικών υποδομών στις ανεπτυγμένες περιφέρειες δημιουργεί εξωτερικές οικονομίες και μείωση του μεταφορικού κόστους (Walker & Charman 1992), η οποία με τη σειρά της ενισχύει το αναπτυξιακό πλεονέκτημα της περιφέρειας, και δημιουργεί τις προϋποθέσεις και την ανάγκη για περαιτέρω βελτίωση των υποδομών⁶ (βλ. και (Λαμπριανίδης 2001· Fujita et al. 1999)).

Η σύγκλιση, για τις προσεγγίσεις συσσωρευτικής αιτιότητας, αποτελεί, όχι εγγενή τάση της αναπτυξιακής διαδικασίας, αλλά πολιτικό στόχο που μπορεί να επιτευχθεί μέσα από χωροταξικές παρεμβάσεις και ανακατανομή των πόρων προς τις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές (Κουρλιούρος 2001).

Παρόμοια με τον Myrdal, ο **Hirschman** επισημαίνει πως η οικονομική ανάπτυξη δεν εμφανίζεται παντού την ίδια στιγμή, και πως ισχυρές δυνάμεις τείνουν να πολώσουν την ανάπτυξη γύρω από τα αρχικά της σημεία⁷ (Hirschman 1959). Ωστόσο, σε αντίθεση με τον Myrdal, ο Hirschman ισχυρίζεται πως στα επόμενα στάδια, η γεωγραφία των τάσεων της αναπτυξιακής διαδικασίας αντιστρέφεται, και τείνει να διαχέει τα θετικά αποτελέσματα «προς τα κάτω»⁸ (Χατζημιχάλης 1992). Ακολουθώντας αυτή την υπόθεση, ο Hirschman προτείνει την επένδυση στις υποδομές⁹ των δυναμικότερων περιοχών¹⁰ κατά πρώτες αναπτυξιακές φάσεις, και σε επόμενη φάση την ανάπτυξη προωθητικών βιομηχανιών στις οικονομίες του «Νότου» (Hirschman 1959). Στην ανάλυση του Hirschman, οι υποδομές τοποθετούνται στον πυρήνα του «πάγιου κοινωνικού κεφαλαίου» («*Social Overhead Capital*»), δηλαδή ανάμεσα στις βασικές και αναγκαίες συνθήκες λειτουργίας και ανάπτυξης μιας οικονομίας (Σκαγιάννης 1994).

⁶ Οι Fujita, Krugman & Venables (1999), αποδίδουν σε μηχανισμούς «σωρευτικής αιτιότητας» τα υψηλά επίπεδα ανάπτυξης αρκετών πόλεων και περιφερειών, οι οποίες απέκτησαν μια αρχική ώθηση χάρη στην ύπαρξη ισχυρών μεταφορικών κόμβων εντός τους (π.χ. λιμάνια) σε προγενέστερη αναπτυξιακή φάση.

⁷ Ανάμεσα στις δυνάμεις πόλωσης («*polarization effects*»), ο Hirschman περιλαμβάνει τις ανταγωνιστικές πιέσεις στην λιγότερο ανταγωνιστική βιομηχανία της «περιφέρειας» από τη βιομηχανία του «κέντρου», την απομύζηση των στελεχών και του ειδικευμένου εργατικού δυναμικού, κ.α. (Myrdal 1957).

⁸ Δυνάμεις διάχυσης της ανάπτυξης («*trickling down effects*») περιλαμβάνουν αγορές και επενδύσεις του κέντρου στην περιφέρεια, απορρόφηση της ανεργίας της περιφέρειας, κ.α. Επιπλέον, η συμπληρωματικότητα μεταξύ των δραστηριοτήτων του «κέντρου» και της περιφέρειας θα μπορούσε, ενδεχομένως, να ενισχύσει τις διαδικασίες διάχυσης της ανάπτυξης. (Myrdal 1957)

⁹ Με έμφαση στις μεταφορικές υποδομές και την ενέργεια.

¹⁰ Οι οποίες τις έχουν και περισσότερο ανάγκη.

Ομοιότητες με τα φαινόμενα χωρικής πόλωσης της ανάπτυξης που περιγράφουν οι Myrdal και Hirschman παρουσιάζει το -γνωστό στη βιβλιογραφία ως- **«φαινόμενο άντλησης»**. Το «φαινόμενο άντλησης» συνδέεται με τον κίνδυνο πως «η βελτίωση των υποδομών μεταφορών, χωρίς παράλληλη αναβάθμιση του παραγωγικού τους δυναμικού, διευκολύνει την εκμετάλλευση των ενδογενών πηγών αυτών των περιφερειών από μακρινές και πιο ισχυρές περιφέρειες» (Καυκαλάς & Ανδρικοπούλου 2000). Η παραγωγική βάση μιας λιγότερο ανεπτυγμένης περιφέρειας μπορεί να υποστεί απώλειες εισοδήματος και απασχόλησης, μέσω της κατάργησης τοπικών μονοπωλίων, της διείσδυσης των -περισσότερο ανταγωνιστικών- προϊόντων του κέντρου στις αγορές της περιφέρειας, και της αναδιάταξης των παραγωγικών συντελεστών και της συγκέντρωσής τους σε λιγότερα σημεία (Πετράκος 2000· Λαμπριανίδης 2001).

Η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών έχει διευκολύνει σημαντικά το διαπεριφερειακό και διακρατικό εμπόριο, και την αξιοποίηση των τοπικών συγκριτικών πλεονεκτημάτων. Πολλοί θεωρητικοί επισημαίνουν, ωστόσο, την ανισότητα που διέπει τις διεθνείς ανταλλαγές, η οποία αποβαίνει εις βάρος των λιγότερο ανεπτυγμένων περιφερειών (Mandel 1975· Amin 1976· Κουρλιούρος 2001· Χατζημιχάλης 1992· Παναγιωτάτου 1988). Οι μηχανισμοί της **«γεωγραφικής μεταφοράς αξίας»** (Soja 1980) από την περιφέρεια προς το κέντρο, ισχυροποιούν και ενισχύουν την αναπτυξιακή απόσταση μεταξύ των δύο.

2.2.3 «Νέα Οικονομική Γεωγραφία»

Η βιβλιογραφία του ρεύματος της **«Νέας Οικονομικής Γεωγραφίας»** δίνει ιδιαίτερη έμφαση στους παράγοντες του μεταφορικού κόστους, του κόστους συναλλαγής, και της κινητικότητας των παραγωγικών συντελεστών, στους οποίους αποδίδει ρυθμιστικό ρόλο στη χωρική κατανομή των δραστηριοτήτων (Ροβόλης 2003· Πετράκος 2000). Το κόστος μεταφοράς προσομοιάζεται με το λιώσιμο ενός παγόβουνου, δηλαδή με την καταστροφή ενός μέρους της τελικής αξίας ενός προϊόντος κατά τη μεταφορά του (Fujita et al. 1999· Samuelson 1954), και λειτουργεί ανασταλτικά στην ένταση και έκταση των συναλλαγών μια περιοχής (Krugman & Venables 1995). Η μείωση, επομένως, της τριβής της απόστασης επιτρέπει την **αύξηση της εξωστρέφειας** της οικονομίας μιας περιφέρειας.

Σύμφωνα με τη σχολή της Νέας Οικονομικής Γεωγραφίας, η μείωση του μεταφορικού κόστους (μέσω της κατασκευής υποδομών, ή της εξέλιξης της τεχνολογίας των μεταφορών) τείνει να ενισχύσει **τάσεις χωρικής συγκέντρωσης της παραγωγής σε ισχυρότερους πόλους**

ανάπτυξης, στους οποίους οι επιχειρήσεις μπορούν να εκμεταλλευθούν εξωτερικές οικονομίας κλίμακας διατηρώντας ταυτόχρονα τον έλεγχο των πιο απομακρυσμένων αγορών (Πετράκος 2000). Η διαδικασία αυτή, ωστόσο, δεν έχει πάντοτε συσσωρευτικό χαρακτήρα. Η περαιτέρω - σταδιακή- μείωση του μεταφορικού κόστους (Fujita et al. 1999), η εφαρμογή πολιτικών ανάσχεσης των τάσεων συγκέντρωσης (ESPON 2011) ή η εμφάνιση αρνητικών εξωτερικών οικονομιών και η άνοδος των τιμών ορισμένων παραγωγικών συντελεστών (Ροβόλης 2003) ενδέχεται να οδηγήσουν, ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες, σε μείωση ή αντιστροφή των τάσεων χωρικής πόλωσης.

Επισημαίνεται, επίσης, πως η μείωση της σχετικής απόστασης μεταξύ μιας περισσότερο και μιας λιγότερο ανεπτυγμένης περιοχής μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της επιρροής των επιχειρήσεων της πρώτης στην δεύτερη, και επομένως σε **αφαίμαξη της αγοραστικής δύναμης και απώλειες θέσεων εργασίας** της δεύτερης¹¹ (Πετράκος 2000).

Μελετώντας τις διαδικασίες της παγκόσμιας οικονομικής ολοκλήρωσης, οι Krugman & Venables (1995), αναγνωρίζουν -συνθέτοντας επιχειρήματα των νεοκλασικών προσεγγίσεων με αυτά των θεωρητικών της άνισης ανάπτυξης- δύο «στάδια» ανάπτυξης που ακολουθούν τη διαρκή μείωση του κόστους των διεθνών συναλλαγών και την επακόλουθη ενσωμάτωση στο διεθνές σύστημα¹². Ισχυρίζονται πως στο πρώτο στάδιο κυριαρχούν τάσεις πόλωσης μεταξύ κέντρου-περιφέρειας, ενώ στο δεύτερο στάδιο, καθώς προχωράει η διαδικασία ολοκλήρωσης και μειώνεται ακόμα περισσότερο το μεταφορικό κόστος, επικρατούν τάσεις σύγκλισης μεταξύ των διαφορετικών κρατών. Η χωρική ανισότητα δεν αποτελεί, σε αυτή την ανάλυση, ενδογενή τάση του καπιταλιστικού συστήματος, αλλά ένα «ενδιάμεσο στάδιο» της παγκοσμιοποίησης.

¹¹ Βλ. και «φαινόμενο άντλησης».

¹² Αναγνωρίζεται, ωστόσο, πως άλλοι παράγοντες όπως οι τεχνολογίες της παραγωγής ενδέχεται να έχουν παίξει σημαντικότερο ρόλο από τα μεταφορικά κόστη σε αυτή τη διαδικασία (Krugman & Venables 1995).

2.2.4 Κριτική Γεωγραφία

Το ρεύμα της «Κριτικής Γεωγραφίας» εισάγει και εστιάζει σε ορισμένες ποιοτικές και κοινωνικές παραμέτρους στη μελέτη των ζητημάτων κινητικότητας, όπως οι εξουσίες και οι ανισότητες που διέπουν τη μετακίνηση, η ποιότητα ζωής, η εμπειρία της «χωρο-χρονικής συμπίεσης κ.α.

Η **D. Massey** δεν αντιμετωπίζει την σχετική απόσταση ως «εμπόδιο», αλλά ως συστατικό στοιχείο της συγκρότησης του χώρου και των κοινωνικών διαδικασιών. Η γεωγραφική απόσταση (ή η εγγύτητα) αποτελεί, δηλαδή, μια από τις παραμέτρους που συνθέτουν τη χωρικότητα της παραγωγής και των κοινωνικών σχέσεων (Massey 1995). Η εμπειρία του χώρου μεταβάλλεται σημαντικά, τις τελευταίες δεκαετίες, μέσω της «**χωρο-χρονικής συμπίεσης**» («*time-space compression*») που επιφέρει η ανάπτυξη των μεταφορών και των επικοινωνιών, και η διεθνοποίηση του Κεφαλαίου. Ο βαθμός κινητικότητας, ωστόσο, δεν είναι ομοιόμορφος, αλλά διαφοροποιείται ανάλογα με την εθνικότητα, το φύλο και την τάξη (Massey 1991). «**Γεωμετρικές δυνάμεις που διέπουν τη συμπίεση χώρου-χρόνου**» ελέγχουν και θέτουν κανόνες στις ροές, παράγουν, εμποδίζουν ή κατευθύνουν τις μετακινήσεις, και επιμερίζουν μεταξύ των διαφορετικών κοινωνικών ομάδων τα δικαιώματα που συνδέονται με αυτές (Massey 1991).

Σε επίπεδο προγραμματισμού υποδομών, είναι ιδιαίτερα χρήσιμη η έννοια του συνεχώς μεταβαλλόμενου «**χωρικού καταμερισμού της εργασίας**» (Massey 1995), ο οποίος προϋποθέτει (και συνεπάγεται) μια συνεχή αναδιοργάνωση των ροών και των μεταφορικών δικτύων σε συντονισμό με την εξέλιξη των διαδοχικών ρόλων της κάθε περιοχής εντός ευρύτερων, εθνικών και διεθνών, χωρικών κατανομών εργασίας.

Ο **E. Soja** χρησιμοποιεί την έννοια της **κοινωνικο-χωρικής δικαιοσύνης** στην μετακίνηση («*transit equity and justice*») (Soja 2010). Ως παράδειγμα, αναφέρει την κινητοποίηση διάφορων φορέων, ομάδων και χρηστών της δημόσιας συγκοινωνίας στο Los Angeles, με αιτήματα την ισότητα στη μετακίνηση, και την πρόσβαση των χαμηλότερων στρωμάτων σε ποιοτική και οικονομικά προσιτή δημόσια συγκοινωνία. Το αρμόδιο δικαστήριο αναγνώρισε την κοινωνική ανισότητα που διέπει τη δομή και τη λειτουργία του δικτύου των M.M.M. της πόλης (ανισότητα που εμπεριέχει ταξικές και εθνοτικές διακρίσεις), και υποχρέωσε την αρχή διαχείρισης της δημόσιας συγκοινωνίας σε ανακατανομή των πόρων του (Soja 2010). Αντίστοιχα κινήματα έχουν εντάξει το «δικαίωμα στη

μετακίνηση», δηλαδή την πρόσβαση των χαμηλότερων στρωμάτων σε ποιοτική και φτηνή δημόσια συγκοινωνία, στο πλαίσιο πολιτικών και ταξικών διεκδικήσεων¹³.

Ο **D. Harvey** (1985), μέσα από τη δική του ανάγνωση του έργου του Κ. Μαρξ, επισημαίνει την ανάγκη του κεφαλαίου να υπερβαίνει τα εμπόδια που θέτει η γεωγραφική απόσταση στην επέκταση των καπιταλιστικών δομών (άρα στην ενσωμάτωση νέων καταναλωτικών αγορών, και την εκμετάλλευση νέων αγορών εργασίας), "επαναστατικοποιώντας" τους όρους της κινητικότητας (φαινόμενο που ονομάζεται ως «*συρρίκνωση του "χώρου-χρόνου"*). Η συνεχής αύξηση της ταχύτητας και η μείωση του κόστους μετακίνησης είναι αναγκαία προκειμένου να καταστεί δυνατή η μείωση του χρόνου κύκλισης του κεφαλαίου σε συνθήκες χωρικής επέκτασης του καπιταλισμού (Harvey, 1985). Η συνεχής αναβάθμιση και επέκταση των μεταφορικών υποδομών, θεωρείται επομένως **αναγκαία συνθήκη της διευρυμένης αναπαραγωγής του καπιταλιστικού συστήματος**. Ωστόσο, σύμφωνα με τον Harvey, αποτελεί ταυτόχρονα και μια από δομικές του αντιφάσεις, καθώς οι επενδύσεις σε σταθερές υποδομές θα απαξιώνονται σταδιακά από την ίδια την διαδικασία επέκτασης που εξυπηρετούν (Harvey 1985).

2.3 Προσβασιμότητα και θεωρίες χωροθέτησης

Η προσβασιμότητα αποτελεί, σύμφωνα με τις περισσότερες θεωρίες χωροθέτησης, ένα από τα σημαντικά κριτήρια στις επιλογές εγκατάστασης διάφορων δραστηριοτήτων. Σύμφωνα με τους Walker & Charman (1992) «*κομβικά σημεία στα οποία συναντώνται μέσα ταχείας μεταφοράς, αποτελούν ελκτικά σημεία για τις βιομηχανικές δραστηριότητες, κυρίως αυτές που σχετίζονται με την διανομή του προϊόντος*», ενώ αντίθετα η χαμηλή προσπελασιμότητα ορισμένων περιοχών (π.χ. ορεινές) λειτουργεί αποτρεπτικά. Στην Ελλάδα, ιδιαίτερα, παρατηρείται το φαινόμενο έλξης ενός μεγάλου αριθμού κεντρικού δραστηριοτήτων κατά μήκος ισχυρών οδικών αξόνων (Ε.Μ.Π. 1997).

Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο, το κόστος μεταφοράς για τις **νεοκλασικές προσεγγίσεις** όχι μόνο αποτελεί ένα από τα κύρια κριτήρια χωροθέτησης, αλλά προσδιορίζει και την ακριβή τοποθεσία εγκατάστασης μια επιχείρησης. Εκτός της κριτικής που έχει ασκηθεί στα

¹³ Ως παραδείγματα μπορούν να αναφερθούν μαζικά κινήματα που εμφανίστηκαν το 1989 στη Βενεζουέλα (The New York Times 1989), το 2013 στη Βραζιλία (The New York Times 2013), στην Αρμενία (hetq 2013), και στην Κολομβία (Jaffe 2012).

μεθοδολογικά εργαλεία αυτών των προσεγγίσεων, είναι σήμερα γενικώς αποδεκτό πως η σημαντική μείωση του μοναδιαίου κόστους μεταφοράς κατά τις τελευταίες δεκαετίες, καθώς και η μείωση του ποσοστού της τελικής αξίας που αντιστοιχεί στις μεταφορές, μειώνουν τη συμβολή του κόστους μεταφοράς στις επιλογές χωροθέτησης (Walker & Charman 1992). Αυτό δεν σημαίνει, ωστόσο, πως η σημασία του μεταφορικού κόστους μπορεί να αμεληθεί. Οι μεταφορές αποτελούν, δε, ιδιαίτερα σημαντική παράμετρος για τις δραστηριότητες καταναλωτικών αγαθών.

Η δημιουργία «συσσωματώσεων» οικονομικών δραστηριοτήτων, που χαρακτηρίζει το «**καθεστώς ευέλικτης συσσώρευσης**», αποτελεί -ανάμεσα σε άλλους λόγους- και μια προσπάθεια μείωσης των αυξημένων εξόδων μεταφορών, επικοινωνίας, κυκλοφορίας του κεφαλαίου κ.α. που συνεπάγεται η πολλαπλασιασμός των συναλλαγών σε ένα οικονομικό περιβάλλον οριζόντιας και κάθετης αποδιάρθρωσης της παραγωγής (Scott 1992). Ταυτόχρονα, ανάδυση «συστημάτων έγκαιρης παράδοσης» (just-in-time delivery systems) στη μετα-φορτιστική συνθήκη αυξάνει τη σημασία της ταχύτητας, της ευελιξίας και της αξιοπιστίας των μεταφορών (Scott 1992· Rodrigue et al. 2006).

Μια σειρά **εμπειρικών** μελετών επισημαίνουν τη σημασία των μεταφορικών (και τηλεπικοινωνιακών) υποδομών ως παράγοντες χωροθέτησης, σε εθνική, περιφερειακή, και αστική κλίμακα, μαζί με αρκετούς άλλους παράγοντες, όπως τα χαρακτηριστικά της αγοράς εργασίας, τα χαρακτηριστικά των καταναλωτικών αγορών και της αγοράς ακινήτων, οι χωρικές πολιτικές, η πρόσβαση σε υπηρεσίες, το θεσμικό πλαίσιο, κ.α. Τα συμπεράσματα, ωστόσο, αυτών των ερευνών είναι αρκετά ανομοιογενή, άρα δεν μπορούν εύκολα να γενικευτούν ή να χρησιμοποιηθούν ως συνεκτικό εργαλείο κατανόησης της χωροθετικής συμπεριφοράς των επιχειρήσεων. (Κουρλιούρος, 2001).

Η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών, οι εξελίξεις στην τεχνολογία μεταφορών και η συνεπακόλουθη **μείωση της τριβής μετακίνησης**, καθώς και η βελτίωση των παραγωγικών συστημάτων έχει επιτρέψει μεγαλύτερη ελευθερία χωροθέτησης (σε σχέση με τις πρώτες ύλες, τις φυσικές συνθήκες, το εργατικό δυναμικό κ.α.) και διασπορά των δραστηριοτήτων. Επίσης, οι ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών μπορεί να επιτρέψει τη συγκέντρωση των παραγωγικών συντελεστών σε λίγα σημεία, διατηρώντας ταυτόχρονα τον έλεγχο των πιο απομακρυσμένων αγορών (Πετράκος 2000· Λαμπριανίδης 2001). Αυτή η μεγαλύτερη ελευθερία χωροθέτησης συνοδεύεται, κατά τον Holland (1979), από αύξηση των δυνατοτήτων εκμετάλλευσης **οικονομικών κλίμακας**, καθώς μειώνει το κόστος προμήθειας πρώτων υλών και διανομής των προϊόντων από και προς μια ευρύτερη περιοχή. Οικονομίες κλίμακας επιτυγχάνονται επίσης κατά μήκος των ίδιων των ισχυρών μεταφορικών διαδρόμων (λόγω της έντασης των ροών που τους διατρέχουν), οι οποίες μειώνουν την τριβή μετακίνησης (Krugman & Venables 1995).

2.4 Παραδείγματα και μελέτες από την ελληνική και διεθνή εμπειρία

Πολλές μελέτες έχουν εκπονηθεί με αντικείμενο τις χωρικές επιπτώσεις κάποιου έργου μεταφορικής υποδομής, οι οποίες καταλήγουν σε μάλλον ετερογενή συμπεράσματα. Αν και η εξαγωγή γενικότερων συμπερασμάτων είναι δύσκολη, είναι αρκετά χρήσιμος ο εντοπισμός -μέσα από ορισμένα επιλεγμένα παραδείγματα- μερικών μηχανισμών αλληλεπίδρασης μεταξύ των μεταφορικών υποδομών και της χωρικής ανάπτυξης, καθώς και της διαφοροποίησής τους σε κάθε περίπτωση.

Μια σειρά μελετών στο **Ηνωμένο Βασίλειο**, προσπαθούν να εντοπίσουν τις επιπτώσεις που είχε η υλοποίηση ορισμένων μεταφορικών υποδομών στην χωρική ανάπτυξη, καθώς και τους μηχανισμούς αλληλεπίδρασης που ενεργοποιήθηκαν σε κάθε περίπτωση, μέσα από συνεντεύξεις με επιχειρήσεις, την εκτίμηση των άμεσων και των πολλαπλασιαστικών αποτελεσμάτων που επέφερε η μείωση του μεταφορικού κόστους, τη μελέτη των αλλαγών στη γεωγραφία των εισροών και των εκροών κτλ (βλ. (OECD 2002)). Στις μελέτες αναδεικνύεται ένα ευρύ φάσμα μηχανισμών αλληλεπίδρασης, οι οποίοι διαφοροποιούνται ανά περιοχή, κλάδο, υποδομή, αλλά ακόμα και μεταξύ διαφορετικών επιχειρήσεων (Διάγραμμα 2). Σε γενικές γραμμές, οι έρευνες συμφωνούν πως η κατασκευή της εκάστοτε μεταφορικής υποδομής επέφερε **μείωση του κόστους μεταφοράς** (άρα και του κόστους παραγωγής), **με θετικά έμμεσα αποτελέσματα στην απασχόληση, τον δυναμισμό της παραγωγικής δραστηριότητας, και στην έλξη νέων δραστηριοτήτων**. Η ανταγωνιστικότητα της βιομηχανικής παραγωγής στις περισσότερες περιπτώσεις βελτιώθηκε χάρη στη μείωση του μεταφορικού κόστους και στην καλύτερη πρόσβαση σε πρώτες ύλες και καταναλωτικές αγορές. Στο εμπόριο και τις μεταφορές εμφανίζονται ορισμένες οικονομίες κλίμακας μέσα από τη ανάπτυξη εμπορικών κέντρων, τη διεύρυνση των καταναλωτικών αγορών, και τη συγκεντροποίηση του δικτύου διανομής. Τα αποτελέσματα στην τουριστική δραστηριότητα είναι μικτά, και εξαρτώνται από επιμέρους συνθήκες. Τέλος, στις περισσότερες έρευνες παρατηρείται μεταβολή της γεωγραφίας των καταναλωτικών αγορών, χωρική αναδιάρθρωση της παραγωγής, αύξηση των θέσεων εργασίας και έλξη νέων δραστηριοτήτων (βλ. (OECD 2002)).

Οι περισσότερες επιφυλάξεις ως προς την ωφέλεια των νέων έργων μεταφορικής υποδομής σχετίζονται με **πίεσεις** που προκαλεί στην τοπική οικονομία η μεγαλύτερη εξωστρέφεια και η έκθεση σε ανταγωνισμό με πιο μακρινές περιφέρειες. Τέτοιες πιέσεις μπορεί να είναι η προμήθεια

πρώτων υλών από περισσότερο μακρινούς παραγωγούς (και όχι από την τοπική αγορά), η «άντληση» της καταναλωτικής δραστηριότητας από ισχυρότερα εμπορικά κέντρα, η αντικατάσταση των υπεργολαβιών που αναλαμβάνουν τοπικές επιχειρήσεις από τη λειτουργία παραρτημάτων επιχειρήσεων εθνικής εμβέλειας, η μείωση των διανυκτερεύσεων των τουριστών λόγω της αύξησης των ημερήσιων εκδρομών, κ.α. Υιοθετώντας μια περισσότερο «νεοκλασική» προσέγγιση, οι περισσότερες έρευνες διέπονται από μια «αισιόδοξη» στάση απέναντι στους κινδύνους που εγκυμονούν οι παραπάνω ανταγωνιστικές πιέσεις: η αύξηση του ανταγωνισμού οδηγεί -υποστηρίζεται- μακροπρόθεσμα προς την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των τοπικών παραγωγών.

Διάγραμμα 2 – Συνοπτική παρουσίαση ορισμένων ερευνών με αντικείμενο τη μελέτη των χωρικών επιπτώσεων μεταφορικών υποδομών στο Η.Β.

	Severn Bridge	Humber Bridge	Αυτοκινητόδρομος M62	Αυτοκινητόδρομος M40	Οδός ταχείας κυκλοφορίας A55
Σύνδεση μεταξύ	Δυτικής Αγγλίας και Ουαλίας	Hall (βόρεια όχθη), Scunthorpe, Grimsby και Immingham (νότια όχθη)	Βορειοανατολικής και Βορειοδυτικής Αγγλίας. Σημαντικότερες πόλεις: Λίβερπουλ, Μάντσεστερ, Λιντς, Μπράντφορντ	Λονδίνο και Μπέρμιγχαμ	Βορειοδυτικής και Βορειοανατολικής Ουαλίας
Έτος ολοκλήρωσης της υποδομής	1966	1982	1966-1976	1973-1991	Σταδιακή βελτίωση
Έτος ολοκλήρωσης της έρευνας	1973 και 1987	1984	1987	1992	1996
Μεθοδολογία έρευνας	_Μελέτη των αλλαγών στις διασυνδέσεις, τη δομή των επιχειρήσεων, τις εισροές και εκροές των δραστηριοτήτων, και τις πωλήσεις _Συνεντεύξεις και	_Μελέτη των αλλαγών στη λειτουργία των στόλων διανομής εμπορευμάτων	_Μαθηματικά μοντέλα (προσέγγιση ελαστικότητας κόστους)	_Ποιοτική έρευνα	_Συνεντεύξεις με επιχειρήσεις _Μοντέλο εισροών-εκροών (για την ανάλυση των πολλαπλασιαστικών αποτελεσμάτων)

	ερωτηματολόγια		
	_Μαθηματικά μοντέλα (προσέγγιση ελαστικότητας κόστους)		
Βιομηχανικές δραστηριότητες	_Η μεταφορική υποδομή αποτέλεσε σημαντικό παράγοντα χωροθέτησης νέων βιομηχανιών στην περιοχή (μαζί με την διαθεσιμότητα εργατικού δυναμικού και τα δημοσιονομικά κίνητρα) _Αύξηση παραγωγής λόγω μείωσης του κόστους και του χρόνου μεταφοράς, και της ευκολότερης πρόσβασης σε καταναλωτικές αγορές _Βελτίωση των συνδέσεων εντός των επιχειρήσεων _Αύξηση εισροών και πωλήσεων μεταξύ των περιοχών εκατέρωθεν την γέφυρα	_Μετεγκατάσταση βιομηχανιών στην περιοχή (δημιουργία 1500 θέσεων εργασίας)	_Αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων λόγω καλύτερης πρόσβασης σε εισροές και καταναλωτικές αγορές _Αύξηση του ανταγωνισμού με πιο μακρινές επιχειρήσεις _Προμήθεια εισροών από πιο απομακρυσμένες περιοχές _Αμελητέα επίπτωση στις βιομηχανικές επενδύσεις
Δραστηριότητες μεταφορών, αποθήκευσης, διανομής	_Αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται και στις δύο πλευρές _Μείωση θέσεων	_Συγκεντροποίηση του δικτύου διανομής	_Μικτές επιπτώσεις

	εργασίας			
Εμπορικές δραστηριότητες	_Αύξηση εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των περιοχών εκατέρωθεν του ποταμού _Μεταβολές στη γεωγραφία των καταναλωτικών αγορών			
Τουριστικές δραστηριότητες	_Αύξηση τουριστικής δραστηριότητας (εκτιμάται γύρω στο 10%)		_Μικτές επιπτώσεις _Αύξηση του ποσοστού των μονοήμερων επισκέψεων	
Απασχόληση	_Μικρή επίπτωση		_Αύξηση (3670 θέσεις εργασίας μακροπρόθεσμα)	
Άλλες επιπτώσεις	_Αλλαγές στη γεωγραφία των προμηθευτών		_Μείωση του μεταφορικού κόστους κατά 0-4% (ανάλογα την πόλη) _Ανάπτυξη εξοχικών περιοχών _Εγκατάσταση υπερτοπικών δραστηριοτήτων (βιομηχανικές, εμπορικές και αποθηκευτικές), και δραστηριοτήτων βασισμένων στη χρήση οχημάτων κοντά στον αυτοκινητόδρομο	
Συνολική αξιολόγηση επιπτώσεων	_Αύξηση οικονομικής δραστηριότητας και της απασχόλησης (εκτιμάται γύρω στο 4%) _Περιορισμένη επίπτωση _Δημιουργία ορισμένων οικονομικών κλίμακας		_Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας _Πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα _Ανάπτυξη εκτάσεων γης κοντά στον αυτοκινητόδρομο _Μεταλλαγές της χωρικής οργάνωσης	
	_Αύξηση παραγόμενου προϊόντος και των πωλήσεων λόγω μείωσης του μεταφορικού κόστους			

Άντληση στοιχείων: (OECD 2002), ίδια επεξεργασία

Η **D. Massey** (1995) υποστηρίζει πως, η γεωγραφική και κλαδική αναδιάρθρωση της βιομηχανίας στην Ουαλία (παρακμή των ορυχείων, μετατόπιση εργοστασιακών μονάδων, εγκατάσταση νέων βιομηχανιών) χαρακτηρίστηκε από την επικράτηση ενός **νέου χωροθετικού προτύπου**, στο οποίο ο ρόλος της μεταφορικής υποδομής ήταν αναβαθμισμένος. Οι νέες -εξωστρεφείς και προσανατολισμένες προς την καταναλωτική αγορά- βιομηχανίες επέλεξαν τη χωροθέτηση σε μικρή απόσταση από το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, καθώς ο μεγαλύτερος όγκος, τόσο των εισροών, όσο και των εκροών των βιομηχανιών διαπερνούσε τα όρια της περιφέρειας. Σε αυτή την αναδιάρθρωση, το **κράτος** παίζει σημαντικό ρόλο: επιδοτεί έμμεσα το ιδιωτικό βιομηχανικό κεφάλαιο μέσα από τη χρηματοδότηση, την κατασκευή και διαχείριση αυτοκινητοδρόμων, «Νέων Πόλεων» και βιομηχανικών συγκροτημάτων. Ταυτόχρονα, η ίδια οικονομική και χωρική αναδιάρθρωση συμβάλλει καθοριστικά στην μεταλλαγή της γεωγραφίας των κινήσεων των εργαζομένων: οι εργαζόμενοι, η πλειοψηφία των οποίων κατοικούσε μέχρι τότε κοντά στο χώρο εργασίας της, αρχίζουν να κάνουν μεγάλες μετακινήσεις με σκοπό την εργασία (commuting), γεγονός μάλιστα που μετατρέπει ορισμένους οικισμούς σε «υπνωτήρια» (Massey 1995).

Στην **Ιταλία**, μελέτη αναφορικά με τις επιπτώσεις του νέου αυτοκινητόδρομου που ένωνε τη Νάπολη με το Μιλάνο, εντόπισε 583 νέες επιχειρήσεις κοντά στον αυτοκινητόδρομο, 7 χρόνια μετά την παράδοση του έργου (Holland 1979). Τα **κριτήρια εγκατάστασης** των νέων δραστηριοτήτων, σύμφωνα με τη μελέτη ήταν η προσβασιμότητα (κυρίαρχο κριτήριο), και ακολουθούσαν τα φορολογικά κίνητρα και η διαθεσιμότητα του εργατικού δυναμικού. Ο νέος δρόμος, δίνοντας μεγαλύτερη χωροθετική ελευθερία στις επιχειρήσεις, επέτρεψε σε αυτές να εκμεταλλευθούν τη φθηνότερη γη και εργασία του Νότου, και τα φορολογικά κίνητρα που προσέφερε η εγκατάσταση στη Νότια Ιταλία. Σημειώνεται επίσης το σχετικά μικρό μέγεθος των βιομηχανιών που εγκαταστάθηκαν εκεί, και η κλαδική τους εξειδίκευση (μεταλλουργία, χημικές βιομηχανίες, βιομηχανίες καταναλωτικών αγαθών κτλ.) (Holland 1979).

Στην **Ελλάδα**, παρουσιάζει ενδιαφέρον μια κοινωνιολογική έρευνα που πραγματοποιήθηκε σε δύο φάσεις (στο μεταίχμιο της δεκαετίας 1950 προς 1960, και κατά το διάστημα 1986-1989) σε τρία χωριά της Ηπείρου, και η οποία δείχνει ορισμένες πτυχές του «ανοίγματος» αυτών των άλλοτε απομονωμένων κοινωνιών προς τις γύρω πόλεις. Η μεγάλη μείωση της σχετικής απόστασης του χωριού «Γρεβενίτι» από τα Ιωάννινα και το συνεπακόλουθο «άνοιγμα» του χωριού προς αυτά, έδωσε τη δυνατότητα στους κατοίκους του «να προσθέσουν στην παραδοσιακή πολυδραστηριότητά τους νέες ευκαιρίες συμπληρωματικής απασχόλησης, να συντηρήσουν στη πόλη σχέσεις με συγγενείς,

συγχωριανούς ή απλώς «γνωστούς», να έρθουν σε αδιαμεσολάβητη επαφή με κρατικούς και πολιτικούς φορείς και να αναπτύξουν έτσι προσωπικές στρατηγικές επιδίωξης στόχων» (Δαμιανάκος et al. 1997).

Ορισμένα ευρήματα έρευνας με αντικείμενο τις **ΜΜΕ του Περιστερίου** (Παναγιωτάτου et al. 1995), φωτίζουν πτυχές της συμβολής του δικτύου μεταφορών στις επιλογές χωροθέτησης των ΜΜΕ. Η συμβολή αυτή διαφοροποιείται ανάλογα με τον κλάδο της επιχείρησης, τις διασυνδέσεις της, την υπερτοπικότητά της, και το μέγεθός της, και συναρτάται με το είδος και την υπερτοπικότητα του δικτύου. Διαμορφώνεται έτσι μια σύνθετη οικονομική γεωγραφία, στην οποία παρατηρείται η έλξη συγκεκριμένων τύπων επιχειρήσεων (ως προς κλάδο, διασυνδέσεις και μέγεθος) προς συγκεκριμένους οδικούς άξονες (οι οποίοι παρουσιάζουν χαρακτηριστικά που εξυπηρετούν τις λειτουργικές τους ανάγκες). Μεγαλύτερη έλξη στους οδικούς άξονες παρουσίασαν οι κλάδοι ξύλου και επιπλώσεων, οι κλάδοι κατασκευής μηχανών, οι κλάδοι κατασκευής τελικών προϊόντων από μέταλλο και τα συνεργεία, ενώ οι άλλοι κλάδοι (π.χ. ο κλάδος ένδυσης) ήταν περισσότερο διεσπαρμένοι στο χώρο. Παρουσιάζεται σημαντική συσχέτιση μεταξύ της υπερτοπικότητας του κάθε μεταφορικού δικτύου, και της εξωστρέφειας των εγκαταστημένων σε αυτό επιχειρήσεων. Οι θύλακες που βρίσκονταν κατά μήκος των κυρίων οδικών αξόνων του Περιστερίου είχαν ασθενέστερες διασυνδέσεις με τον Δήμο του Περιστερίου, και ισχυρότερες με το υπόλοιπο ΠΣΠ και την Ελλάδα (μεγαλύτερη εξωστρέφεια). Ίδια εικόνα παρατηρήθηκε και στο εμπορικό και διοικητικό κέντρο του Δήμου στον οποίο πραγματοποιούνται σημαντικές υπερτοπικές μετακινήσεις. Αντίθετα, θύλακες με μικρότερη προσπελασιμότητα εμφανίζουν αυξημένη διασύνδεση των επιχειρήσεων με την τοπική οικονομία (Παναγιωτάτου et al. 1995).

2.5 Πολιτικές μεταφορών

2.5.1 Ελλάδα

Διαχρονικά, οι ελληνικές πολιτικές τείνουν να αντιμετωπίζουν την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών ως καθοριστικό παράγοντα οικονομικής ώθησης και περιφερειακής ανάπτυξης (Σκάγιαννης 2009). Οι αναπτυξιακές προσδοκίες που αποδίδονται σε αυτές είναι συχνά δυσανάλογες των ευρημάτων της επιστημονικής εμπειρίας, και ενθαρρύνονται από πολιτικές σκοπιμότητες, και τις δυνατότητες χρηματοδότησης μέσω προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Σκάγιαννης 2009). Οι προσδοκίες αυτές συχνά αποτυπώνονται στην επικράτηση της

λογικής των «αναπτυξιακών αξόνων» (οι οποίοι συνήθως συμπίπτουν με τους μεταφορικούς άξονες) στα χωροταξικά σχέδια και τα προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης στην Ελλάδα.

Οι Σκάγιαννης και Καπαρός (2013) διακρίνουν τρία κύματα έντονης ανάπτυξης των υποδομών στην Ελλάδα:

- 1) τα τέλη του 19ου αιώνα, όπου ξεχωρίζει η προσπάθεια ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου και άλλων έργων υποδομής, με γνώμονα τον εκσυγχρονισμό, τη συγκρότηση ενός συνεκτικού κράτους, και τη δημιουργία των προϋποθέσεων της περαιτέρω βιομηχανικής ανάπτυξης
- 2) την περίοδο 1963-1967, κατά την οποία οι μεγάλες επενδύσεις σε οδικές και αεροπορικές υποδομές υποστηρίζουν την ανάπτυξη της βιομηχανικής και κατασκευαστικής δραστηριότητας
- 3) την περίοδο 1987-2007, η οποία χαρακτηρίζεται από την κατασκευή έργων μεγάλης κλίμακας (κυρίως οδικών), τη συνδρομή ευρωπαϊκών κονδυλίων, την ανάπτυξη υποδομών για τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων (κυρίως στην Αθήνα), και την είσοδο του ιδιωτικού κεφαλαίου στην κατασκευή και εκμετάλλευση των υποδομών.

Η γεωγραφία των ελληνικών μεταφορικών υποδομών διαμορφώνεται υπό την επίδραση ιστορικών, οικονομικών, πολιτικών και γεωμορφολογικών παραγόντων, και συχνά αντανakλά ή/και συμβάλλει στις αναπτυξιακές ανισότητες και στην οργάνωση του χωρικού δικτύου. Ο κορμός του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου (που συγκροτείται από τον άξονα ΠΑΘΕ), ταυτίζεται χωρικά στο μεγαλύτερο μέρος του με το λεγόμενο «αναπτυξιακό S» (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Καβάλα) (Λαμπριανίδης 2001), το οποίο συγκεντρώνει αρκετές ελληνικές πόλεις που παρουσιάζουν υψηλότερους δείκτες ανάπτυξης. Σύμφωνα με τον Σκάγιαννη (2009), η δυναμική ανάπτυξη των πόλεων του «S» (ως αποτέλεσμα μιας μακράς ιστορικής διαδρομής που ενισχύθηκε από τα χαρακτηριστικά της παραγωγής, την εσωτερική μετανάστευση, γεωπολιτικές στρατηγικές και εξελίξεις, κ.α.) προηγήθηκε της κατασκευής του ΠΑΘΕ, επέβαλε την κατασκευή του, και στη συνέχεια αποκρυσταλλώθηκε, υποστηρίχθηκε και ισχυροποιήθηκε από την ύπαρξή του. Ο ΠΑΘΕ αποτελεί, επομένως, αποτέλεσμα, αλλά και μια από τις παραμέτρους συγκρότησης, της γεωγραφίας της πόλωσης του ελληνικού χώρου.

Η υλοποίηση μιας νέα γενιάς μεταφορικών έργων (Εγνατία Οδός, Ιόνια Οδός, αναβάθμιση του σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ, ανάπτυξη διαμετακομιστικών κόμβων στα κύρια λιμάνια της Ελλάδας) αναδιοργανώνει το μεταφορικό και το αστικό δίκτυο, και αποσκοπεί στην ενίσχυση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων περιοχών λιγότερο ανεπτυγμένων και μικρότερης

προσπελασιμότητας (Θράκη, Ήπειρος, Δυτική Ελλάδα), και στην υποστήριξη της οικονομικής εξωστρέφειας και των εμπορευματικών μεταφορών μέσω της βελτίωσης των διεθνών συνδέσεων (Paradaskalopoulos & Christofakis 2008· Σκάγιαννης 2009)

2.5.2 Ευρωπαϊκή Ένωση

Οι θέσεις και οι πολιτικές της ΕΕ για τις μεταφορικές διαπνέονται σε μεγάλο βαθμό από το πνεύμα των νεοκλασικών προσεγγίσεων, οι οποίες συνδέουν την αύξηση της κινητικότητας με τη χωρική ολοκλήρωση και την οικονομική ανάπτυξη. Η ελευθερία διακίνησης εμπορευμάτων και προσώπων αποτελεί, άλλωστε, έναν από τους βασικούς πυλώνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Καυκαλάς & Ανδρικοπούλου 2000). Επομένως, η ολοκλήρωση του ευρωπαϊκού μεταφορικού δικτύου και η συγκρότηση μιας ενιαίας πολιτικής μεταφορών, συνιστούν -για την Ευρωπαϊκή Ένωση- κομβικές παραμέτρους της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, εργαλείο χωρικής και οικονομικής ανάπτυξης, και μέσο προστασίας του περιβάλλοντος. Οι κύριοι κατευθυντήριοι άξονες που θέτει η **«Λευκή Βίβλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις Μεταφορές»** (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2011) αφορούν:

- τη σύγκλιση και ολοκλήρωση του ευρωπαϊκού μεταφορικού δικτύου (κατασκευή μεταφορικών υποδομών και ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (TEN-T), εξάλειψη των περιορισμών στην μετακίνηση εντός της ΕΕ, βελτίωση της προσπελασιμότητας των απομονωμένων περιοχών)
- την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και της προστασίας του περιβάλλοντος (μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των μετακινήσεων, ενίσχυση την σιδηροδρομικών και των δημόσιων μεταφορών, κ.α.)
- τη «φιλελευθεροποίηση» του κλάδου των μεταφορών («απελευθέρωση» της αγοράς στις μεταφορές, εναρμόνιση της νομοθεσίας, μετακύλιση του εξωτερικού κόστους στον χρήστη)

- ζητήματα διαχείρισης και λειτουργίας του δικτύου (διατροφικότητα¹⁴, διαλειτουργικότητα¹⁵, αντιμετώπιση των προβλημάτων συμφόρησης, μείωση των ατυχημάτων)

Σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο, οι επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών «έχουν θετικό αντίκτυπο στην οικονομική ανάπτυξη, δημιουργούν πλούτο και θέσεις απασχόλησης, και ενισχύουν το εμπόριο, τη γεωγραφική προσβασιμότητα και την κινητικότητα των ανθρώπων», και η ολοκλήρωση του ευρωπαϊκού δικτύου ευνοεί την εδαφική συνοχή, τη διεθνή συνεργασία, και την ανταγωνιστικότητα των περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2011).

Βασικό εργαλείο εφαρμογής της πολιτικής μεταφορών της Ε.Ε. είναι η ανάπτυξη των **Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών** (ΔΕΔ-Μ), η οποία εντάσσεται στα πλαίσια των προγραμμάτων περιφερειακής πολιτικής της Ε.Ε., και περιλαμβάνει την κατασκευή και αναβάθμιση μεταφορικών διαδρόμων ευρωπαϊκής σημασίας. Η υλοποίηση των ΔΕΔ-Μ θα πρέπει, σύμφωνα με το Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ) (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1999) να συμπληρώνεται από την ικανοποιητική ανάπτυξη δευτερευόντων και τροφοδοτικών δικτύων, στα πλαίσια της προσπάθειας συγκρότησης ενός πολυκεντρικού αστικού συστήματος στον ευρωπαϊκό χώρο.

Οι ανισότητες προσπελασιμότητας των περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης εμφανίζονται, στο ΣΑΚΧ, ανάμεσα στις αιτίες γένεσης ή διεύρυνσης των περιφερειακών οικονομικών ανισοτήτων. Τα δίκτυα υποδομής ευνοούν τη δημιουργία ή την ενίσχυση «αναπτυξιακών διαδρόμων», ενώ αντίθετα περιοχές που είναι περισσότερο απομονωμένες αντιμετωπίζουν δυσκολίες προσέλκυσης επενδύσεων (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1999). Επομένως, ο στόχος της σύγκλισης των επιπέδων εξυπηρέτησης των επιμέρους δικτύων μεταφορών εντάσσεται στην στρατηγική σύγκλισης των περιφερειών της Ε.Ε. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1999). Αναγνωρίζεται, βέβαια, πως η ανάπτυξη των μεταφορικών δικτύων δεν εγγυάται από μόνη της την επιτάχυνση της οικονομικής ανάπτυξης, αλλά θα πρέπει να συνοδεύεται από χωρικές και τομεακές πολιτικές, οι οποίες θα αξιοποιούν τις νέες δυνατότητες και θα προσπαθούν να αντιμετωπίσουν φαινόμενα «άντλησης».

¹⁴ Δηλαδή η καλύτερη συνεργασία μεταξύ διαφορετικών μέσων μεταφοράς.

¹⁵ Ο εναρμονισμός των προδιαγραφών λειτουργίας των μεταφορικών δικτύων μεταξύ των διαφορετικών Κρατών-Μελών.

2.6 Μηχανισμοί αλληλεπίδρασης χωρικής ανάπτυξης και ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών

Αρκετές θεωρητικές προσεγγίσεις και χωρικές πολιτικές τονίζουν τη σημασία των μεταφορικών υποδομών ως αναπτυξιακών μεταβλητών που μπορούν να δώσουν ώθηση σε μια οικονομία, ενώ άλλες επισημαίνουν τους κινδύνους που συνδέονται με τη μείωση της τριβής της απόστασης. Η κατανόηση των διαδικασιών που κινητοποιεί η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών, και η εκτίμηση των επιπτώσεών τους, προϋποθέτει την αναγνώριση και τη διερεύνηση των μηχανισμών που δρουν καταλυτικά στην κάθε περίπτωση, των μεταβλητών που αυτοί οι μηχανισμοί αλληλοεμπλέκουν, καθώς και των κοινωνικο-οικονομικών συντεταγμένων του χώρου.

Όπως παρατηρήθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια, η αναγνώριση και η ερμηνεία αυτών των διαδικασιών είναι άμεσα εξαρτημένες από το θεωρητικό πλαίσιο που υιοθετεί η κάθε ερευνητική προσέγγιση, τις θεωρητικές του αφετηρίες, και τις μεθοδολογικές υποθέσεις που το συνοδεύουν. Η πολυπλοκότητα του ζητήματος γίνεται ακόμα πιο φανερή όταν εισάγονται στην ανάλυση οι παράμετροι εκείνες που διαφοροποιούν ποσοτικά και ποιοτικά την απόκριση της κάθε περιοχής στα φαινόμενα που μελετούνται.

Οι μεταφορικές υποδομές αναπτύσσονται σε συγκεκριμένο χώρο, χρόνο, και συνθήκες. Με τρόπο καλειδοσκοπικό, οι παράμετροι του προβλήματος διαφοροποιούνται, και συνδυάζονται και αλληλεπιδρούν σε κάθε περίπτωση με διαφορετικούς τρόπους και αναλογίες, ενεργοποιώντας με αυτόν τον τρόπο διαφορετικούς μηχανισμούς, και προκαλώντας διαφορετικά αποτελέσματα.

Η ποικιλία και η πολυπλοκότητα των διαδικασιών που σχετίζονται με την ανάπτυξη μεταφορικών υποδομών εμποδίζει τη συστηματοποίησή τους σε ένα γενικό ή «κλειστό» θεωρητικό σχήμα. Η σκιαγράφηση, όμως ορισμένων ευρύτερων τάσεων, του συνδυασμού των μηχανισμών που ενίοτε δρουν καταλυτικά, της διαφοροποίησής τους σε κάθε περίπτωση, και των επιπτώσεών τους, βοηθά στην κατανόηση ορισμένων χωρικών φαινομένων και μπορεί να αποτελέσει χρήσιμη εισροή στην επιλογή κατευθύνσεων πολιτικής. Γι' αυτό, στη συνέχεια δεν επιχειρείται μια εξαντλητική καταγραφή των παραμέτρων και των δυνατών μηχανισμών, αλλά μια επιλεκτική παρουσίαση ορισμένων διαδικασιών που -σε πολλές περιπτώσεις- συνθέτουν το πρόβλημα.

Η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών, και η συνεπακόλουθη μείωση της τριβής της απόστασης, έχει ως **άμεσες επιπτώσεις** α) τη μείωση του κόστους και του απαιτούμενου χρόνου

μετακίνησης, β) την δυνατότητα ανάπτυξης χρήσεων λόγω της δημιουργίας ή της βελτίωσης των προσβάσεων σε οικόπεδα, γ) την μείωση του κόστους πρώτων υλών και προϊόντων, δ) τη διευκόλυνση των συναλλαγών και της επικοινωνίας μεταξύ διαφορετικών περιοχών, και ε) τη διευκόλυνση της πρόσβασης ανθρώπων και επιχειρήσεων σε αγορές εργασίας, σε υπηρεσίες, και καταναλωτικές αγορές. Η επίπτωση στο περιβάλλον διαφέρει ανάλογα με το είδος και τα χαρακτηριστικά της υποδομής.

Η **ένταση** και οι **ποιότητες** των παραπάνω άμεσων επιπτώσεων, αλλά και η **απόκριση** της κάθε περιοχής σε αυτές τις αλλαγές, εξαρτάται από μια σειρά από ενδογενείς και εξωγενείς **παραμέτρους**. Ορισμένες από αυτές τις παραμέτρους, καθώς και δυνατούς τρόπους άρθρωσής τους με τις άμεσες επιπτώσεις, παρουσιάζονται στον Πίνακα 1.

Για παράδειγμα, το **ποσοστό μείωσης της τριβής μετακίνησης** που μπορεί να επιτευχθεί από την κατασκευή μιας μεταφορικής υποδομής εξαρτάται από παράγοντες όπως οι πολιτικές τιμολόγησης της χρήσης της, οι σχεδιαστικές προδιαγραφές της, οι περιορισμοί που θέτει η γεωμορφολογία, οι διαθέσιμες τεχνολογίες μεταφορών και επικοινωνιών, η ένταξη της σε ένα ευρύτερο δίκτυο υποδομών, η ύπαρξη φραγμών στην κινητικότητα¹⁶ κ.α. Επιπλέον, η **συνολική** μείωση του κόστους και του χρόνου μετακίνησης θα καθοριστεί από τον βαθμό χρησιμοποίησης της νέας υποδομής¹⁷ και από τα χαρακτηριστικά της παραγωγικής βάσης¹⁸.

Οικονομικές επιπτώσεις

Ανάμεσα στις περισσότερο άμεσες και ορατές **επιπτώσεις** της κατασκευής μεταφορικών υποδομών είναι η παρατηρούμενη **προσέλκυση νέων δραστηριοτήτων** σε περιοχές που εξυπηρετούν. Η βελτίωση της προσπελασιμότητας μιας περιοχής και η δημιουργία προσβάσεων σε οικόπεδα επιτρέπει την ανάπτυξη του χώρου και αυξάνει την ελκυστικότητά της για νέες επενδύσεις. Ωστόσο, η κατασκευή της υποδομής δεν αποτελεί από μόνη της ικανή συνθήκη για

¹⁶ Βλ. (Massey 1991), σχετικά με τις «γεωμετρικές δυνάμεις» που διευκολύνουν ή εμποδίζουν τη διαπεριφερειακή κινητικότητα διαφορετικών ομάδων.

¹⁷ Θα εξαρτηθεί, δηλαδή, από τους παράγοντες που γενούν και έλκουν μετακινήσεις, όπως η γεωγραφία της στέγασης, της απασχόλησης, της παραγωγής (και των παραγωγικών διασυνδέσεων), κ.α.

¹⁸ Η διάθρωση της οικονομίας μιας περιφέρειας (δομή και χαρακτηριστικά της παραγωγής, αγορές πρώτων υλών, καταναλωτικές αγορές, κ.α.), και το ποσοστό του μεταφορικού κόστους στην τελική αξία των προϊόντων που παράγει, επηρεάζει τον βαθμό «ευαισθησίας» της παραγωγής στην κατασκευή μεταφορικών υποδομών (Πολύζος 2003)

την εγκατάσταση νέων δραστηριοτήτων, καθώς αυτή η διαδικασία κινητοποιείται και διαμορφώνεται υπό την επίδραση πολλών επιπλέον παραγόντων. Τέτοιοι παράγοντες είναι οι χωροθετικές επιλογές των επιχειρήσεων¹⁹, η δυναμική της παραγωγικής βάσης και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής, οι αξίες γης, το θεσμικό πλαίσιο²⁰ και οι κρατικές πολιτικές²¹, μέσω των οποίων οι δημόσιοι θεσμοί μπορούν να ασκούν έλεγχο και να κατευθύνουν την ανάπτυξη της περιοχής, κ.α.

Η μείωση του μεταφορικού κόστους (άρα και του κόστους των πρώτων υλών, των ενδιάμεσων και των τελικών προϊόντων) μπορεί να αυξήσει την ανταγωνιστικότητα της τοπικής παραγωγής, και -σε συνδυασμό την ευκολότερη πρόσβαση σε καταναλωτικές αγορές- να οδηγήσει σε **διεύρυνση της οικονομικής δραστηριότητας**. Η δυνατότητα και ο βαθμός διεύρυνσης εξαρτώνται σε κάθε περιφέρεια από την ελαστικότητα της προσφοράς (βλ. (Πολύζος 1999· OECD 2002)) και της ζήτησης, την κλαδική διάρθρωση²², και από τον δυναμισμό της παραγωγικής βάσης. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, η μείωση των σχετικών αποστάσεων κάποιων περιοχών από ισχυρότερους οικονομικούς πόλους, ενδέχεται να έχει τα αντίθετα αποτελέσματα, δηλαδή τη συρρίκνωση της παραγωγικής βάσης λόγω της «άντλησης» εργατικού δυναμικού και αγοραστικής δύναμης²³.

Η κατασκευή μεταφορικών υποδομών μπορεί επίσης να οδηγήσει σε **χωρικές αναδιαρθρώσεις της παραγωγής και της κατανάλωσης**. Οι αναδιαρθρώσεις αυτές μπορούν να περιλαμβάνουν τη μετεγκατάσταση δραστηριοτήτων σε νέες τοποθεσίες, την πραγματοποίηση νέων συνεργασιών και την αξιοποίηση συμπληρωματικότητας μεταξύ των δραστηριοτήτων των περιοχών που έρχονται «πιο κοντά», την αλλαγή της γεωγραφίας των εισροών των επιχειρήσεων, την αύξηση του διαπεριφερειακού εμπορίου και τη διείσδυση των παραγόμενων προϊόντων σε νέες καταναλωτικές αγορές, την έλξη εργαζομένων και καταναλωτών από άλλες περιοχές, κ.α. Οι μεταφορικές υποδομές αποτελούν, δηλαδή, μια από τις παραμέτρους που συμμετέχουν στις διαδικασίες της συνεχούς²⁴ μεταβολής του γεωγραφικού καταμερισμού της εργασίας.

¹⁹ Βλ. κεφάλαιο 2.3.

²⁰ Π.χ. η θεσμοθέτηση χρήσεων γης, οι όροι δόμησης, κ.α.

²¹ Π.χ. φοροαπαλλαγές, επιδοτήσεις, κ.α.

²² Κλάδοι, για παράδειγμα, όπως οι μεταφορικές και αποθηκευτικές δραστηριότητες, το εμπόριο, ο τουρισμός κ.α. επηρεάζονται περισσότερο την κατασκευή μιας μεταφορικής υποδομής.

²³ Βλ. κεφάλαιο 2.2.2.

²⁴ Βλ. (Massey 1995)

Ένα σημαντικό όφελος που μπορεί να προκύψει από την κατασκευή ισχυρών μεταφορικών υποδομών είναι η δημιουργία ή η αξιοποίηση **εξωτερικών οικονομιών**. Η βελτίωση του μεταφορικού δικτύου μπορεί να αυξήσει το γεωγραφικό εύρος των καταναλωτικών αγορών, των αγορών εργασίας και πρώτων υλών που είναι διαθέσιμες στις τοπικές δραστηριότητες, επιτρέποντας και διευκολύνοντας την επίτευξη **οικονομιών κλίμακας** στην παραγωγή και στην κατανάλωση (Florence 2013· Rodrigue et al. 2006). Σε άλλες περιπτώσεις, μπορεί να επιτρέψει την εκμετάλλευση **οικονομιών συγκέντρωσης**, δίνοντας τη δυνατότητα σε επιχειρήσεις να μεταφέρουν την παραγωγή τους σε λίγα σημεία διατηρώντας ταυτόχρονα τον έλεγχο πιο απομακρυσμένων αγορών (Πετράκος 2000· Holland 1979). Τέλος, οικονομίες κλίμακας στη μεταφορά των προϊόντων μπορούν να επιτευχθούν κατά μήκος αξόνων υψηλής μεταφορικής ικανότητας²⁵, οδηγώντας σε αναδιοργάνωση του συστήματος εφοδιασμού και διανομής. Η εμφάνιση εξωτερικών οικονομιών μπορεί να αυξήσει την αποτελεσματικότητα της οικονομικής δραστηριότητας στο σύνολό της, ωστόσο μπορεί να συνεπάγεται μείωση θέσεων εργασίας σε ορισμένες περιοχές ή κλάδους²⁶.

Σε **δυσπρόσιτες** περιοχές, η βελτίωση της προσπελασιμότητας μπορεί να επιτρέψει την αντιμετώπιση αναπτυξιακών εμποδίων που οφείλονται στη σχετική απομόνωση²⁷(Rodrigue et al. 2006). Η παράλληλη ενίσχυση της παραγωγικής βάσης είναι απαραίτητη, σε αυτές τις περιπτώσεις, για να αποφευχθεί η εμφάνιση φαινομένων «άντλησης».

Η κατασκευή μιας ισχυρής μεταφορικής υποδομής συχνά ακολουθείται από αύξηση των αξιών γης σε περιοχές που εξυπηρετεί²⁸. Η αύξηση της **γαιοπροσόδου** μπορεί να ενισχύσει το εισόδημα ορισμένων ιδιοκτητών γης, ωστόσο μπορεί να δημιουργήσει οικονομικές πιέσεις σε κατοίκους ή δραστηριότητες της περιοχής ή να οδηγήσει στον εκτοπισμό τους.

²⁵ Η αύξηση των ροών μεταξύ δύο περιοχών μεταφράζεται σε μείωση του μεταφορικού κόστους αυτών των ροών (Krugman 1991).

²⁶ Για παράδειγμα, η αναδιάρθρωση του συστήματος διανομής των προϊόντων μπορεί να οδηγήσει σε απώλειες θέσεων εργασίας στον κλάδο των μεταφορικών δραστηριοτήτων. Βλ. (OECD 2002).

²⁷ Η χαμηλή προσπελασιμότητα συνεπάγεται συνήθως μεγαλύτερο κόστος για πολλά προϊόντα, γεγονός που δρα ανασταλτικά στην ανάπτυξη μιας περιοχής (Rodrigue et al. 2006). Η σχετική απομόνωση, ωστόσο, δεν συνοδεύεται αναγκαστικά από αναπτυξιακή υστέρηση. Στην Ευρώπη υπάρχουν, για παράδειγμα, περιφέρειες με χαμηλότερη προσβασιμότητα, όπως οι σκανδιναβικές χώρες, που παρουσιάζουν υψηλότερα επίπεδα ανάπτυξης (ESPON 2009)

²⁸ Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις ενδέχεται να συμβεί το αντίθετο. Η ηχητική και ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από υποδομές όπως οι αυτοκινητόδρομοι ή τα αεροδρόμια μπορεί να οδηγήσει σε πτώση των αξιών των οικοπέδων που βρίσκονται κοντά τους (Rodrigue et al. 2006).

Κοινωνικές επιπτώσεις

Η ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας, ως αποτέλεσμα των παραπάνω διαδικασιών, μπορεί να ενισχύσει το **εισόδημα** των κατοίκων, και -σε συνδυασμό με την μείωση του κόστους των προϊόντων και των δαπανών για μετακινήσεις- να αυξήσει την **αγοραστική τους δύναμη**. Παράλληλα, η μείωση του χρόνου μετακίνησης των κατοίκων μπορεί να επιφέρει αύξηση του διαθέσιμου ελεύθερου χρόνου τους ή να επιτρέψει την αύξηση των πραγματοποιούμενων δραστηριοτήτων.

Η μείωση των σχετικών αποστάσεων μπορεί να καταστήσει δυνατή την καθημερινή μετακίνηση με σκοπό την εργασία (commuting) προς περισσότερο μακρινές περιοχές. Η δυνατότητα πρόσβασης σε νέες αγορές εργασίας μπορεί να μειώσει την **ανεργία** σε μια περιοχή²⁹, να δημιουργήσει ευκαιρίες αύξησης του εισοδήματος, και να συγκρατήσει την μείωση του πληθυσμού λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών. Αντίστροφα, η κατοικία μπορεί ευκολότερα να διαχωριστεί από τις περιοχές εργασίας (Cresswell 2006), επιτρέποντας την ανάπτυξη προαστιακών οικισμών.

Εκτός της πρόσβασης σε θέσεις εργασίας, η μείωση της τριβής της απόστασης μπορεί επίσης να προσφέρει σε έναν πληθυσμό ευκολότερη πρόσβαση σε **υπηρεσίες συλλογικής κατανάλωσης** (περίθαψη, εκπαίδευση, κ.α.), σε δραστηριότητες **κοινωνικές, πολιτισμικές, και αναψυχής**, σε μεγαλύτερη **ποικιλία** αγαθών, και να διευκολύνει την **επικοινωνία**.

Σε αραιοκατοικημένες ή επαρχιακές περιοχές, που χαρακτηρίζονται από διασπορά ή ελλείψεις υποδομών και υπηρεσιών, τα οφέλη από αυτές τις δυνατότητες είναι συνήθως περισσότερο εμφανή. Η δυνατότητα πρόσβασης σε δραστηριότητες και εξυπηρετήσεις μιας ευρύτερης περιοχής μπορεί, με αυτόν τον τρόπο, να μεταβάλλει τη δυναμική πόλης-υπαίθρου.

Οι μεταφορικές υποδομές μπορούν, επομένως, να αποτελέσουν σημαντικό εργαλείο στην προσπάθεια βελτίωσης της ποιότητας ζωής ενός πληθυσμού. Ωστόσο, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και τυχόν «συσταλτικά» αποτελέσματα. Η κάλυψη λειτουργιών, όπως η εργασία, η κατανάλωση, κ.α., σε άλλες περιοχές μπορεί να οδηγήσει σε ερήμωση της περιοχής, άντληση εργατικού δυναμικού, ή σε αποδυνάμωση των τοπικών δραστηριοτήτων. Επίσης, το «άνοιγμα» -

²⁹ Θέσεις εργασίας δημιουργούνται, επίσης, κατά την κατασκευή, συντήρηση, και λειτουργία της υποδομής.

μέχρι τότε- σχετικά απομονωμένων οικισμών, μπορεί να δημιουργήσει πιέσεις στο πολιτισμικό και φυσικό περιβάλλον τους, αλλοιώνοντας τη φυσιογνωμία τους.

Οι μεταφορικές υποδομές σχεδιάζονται με σκοπό να συνδέσουν σημεία στο χώρο, ταυτόχρονα ωστόσο μπορεί να διαχωρίζουν άλλες περιοχές δημιουργώντας «**φράγματα**». Αυτοκινητόδρομοι μπορεί να δυσκολέψουν την επικοινωνία εκατέρωθεν σε αυτούς περιοχών³⁰ ή να αποτελέσουν εργαλεία κοινωνικού διαχωρισμού (βλ. (Davis 2008)).

Τόσο ο βαθμός κινητικότητας, όσο και τα οφέλη της ανάπτυξης μεταφορικών υποδομών και η κατανομή τους στην κοινωνία και στον χώρο, είναι **άνιση**. Οι κοινωνικές επιπτώσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω διαφοροποιούνται ανάλογα με το εισόδημα, την απασχόληση, το φύλο, την εθνικότητα, το μέσο μετακίνησης, την περιοχή, κ.α. Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η λειτουργία και οι επιπτώσεις των υποδομών αντανακλούν αυτές τις ανισότητες και τις γεωμετρικές δύναμης μεταξύ των διαφορετικών ομάδων. Για παράδειγμα, η βελτίωση των υποδομών των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς θα προσφέρει συνήθως μεγαλύτερα οφέλη σε ομάδες χαμηλότερων εισοδημάτων, ενώ ένας αυτοκινητόδρομος θα ωφελήσει περισσότερο τους ιδιοκτήτες Ι.Χ. Ισχυροί μεταφορικοί άξονες μπορεί να εξυπηρετούν ορισμένες περιοχές (ιδιαίτερα αυτές που βρίσκονται κοντά στους κόμβους), αλλά να προκαλούν προβλήματα (ηχορύπανση, κατακερματισμός του χώρου, κ.α.) σε άλλες. Επομένως, ο προγραμματισμός και η διαχείριση των υποδομών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη αυτές τις ανισότητες, και να επιδιώκει τη μέγιστη δυνατή διάχυση των ωφελειών στις διαφορετικές κοινωνικές ομάδες.

Γίνεται αντιληπτό πως μια σειρά από μηχανισμούς μπορούν να δρουν παράλληλα, προκαλώντας ταυτόχρονα διασταλτικά και συσταλτικά αποτελέσματα (Διάγραμμα 3). Η συνισταμένη των δυνάμεων αυτών δεν μπορεί να προσδιοριστεί εκ των προτέρων, και θα καθοριστεί από τις εκάστοτε συνθήκες και ασκούμενες πολιτικές.

³⁰ Βλ. (Gefou-Madianou 2010) για τις δυσκολίες πρόσβασης αγροτών στα χωράφια τους που δημιούργησε η Αττική Οδός στα Μεσόγεια.

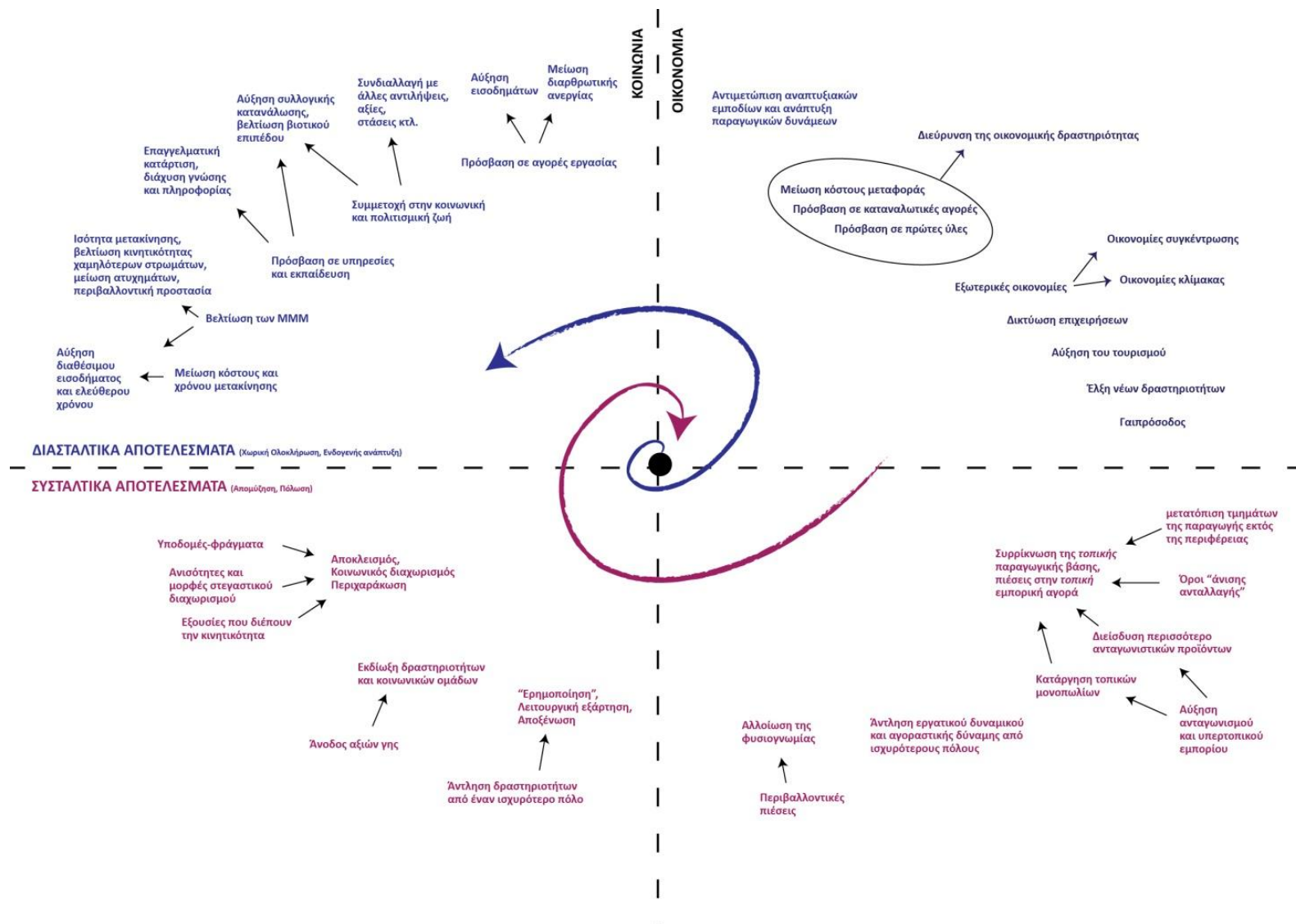
Πίνακας 1 - Δυνατοί τρόποι άρθρωσης των άμεσων επιπτώσεων της κατασκευής μεταφορικών υποδομών με ορισμένες κοινωνικές, οικονομικές και άλλες παραμέτρους σε μια περιοχή.

Παράγοντες		Άμεσες επιπτώσεις					
		Μείωση κόστους μετακίνησης	Μείωση χρόνου μετακίνησης	Δημιουργία προσβάσεων, δυνατότητες ανάπτυξης της γης	Μείωση κόστους πρώτων υλών, ενδιάμεσων και τελικών προϊόντων	Διευκόλυνση πρόσβασης σε αγορές εργασίας, σε υπηρεσίες, και καταναλωτικές αγορές	Περιβαλλοντική επιβάρυνση
Τρόπος ρύθμισης	Θεσμικό πλαίσιο (α)			↑			↑
	Κρατικές πολιτικές (β)	↑		↑			↑
	Διαδικασίες οικονομικής και χωρικής ολοκλήρωσης (γ)	↔↑	↔↑		↔↑	↔↑	
Οργάνωση της παραγωγής	Γεωγραφικός καταμερισμός της εργασίας (δ)	↔	↔	↔↑	↔	↔	
	Χωροθετικές επιλογές (ε)	↔	↔	↔↑	↔	↔	
	Χαρακτηριστικά της παραγωγικής δραστηριότητας (ζ)				↔↑	↔↑	
	Παραγωγικές διασυνδέσεις (η)		↔↑	↔	↔↑	↔	
	Σύστημα διανομής των προϊόντων (θ)	↔↑	↔↑	↔	↔↑	↔	
Κοινωνικό περιβάλλον	Χαρακτηριστικά της αγοράς εργασίας (ι)			↑		↑	
	Χαρακτηριστικά της καταναλωτικής ζήτησης (κ)			↑	↔	↔↑	
	Εισόδημα (λ)	↔	↔		↔	↑	

	Φυσιογνωμία (μ)			↔		↔	↔
Άλλοι	Αξίες γης (ν)			↔↑			
	Γεωμορφολογία (ξ)	↑	↑				↑
	Δίκτυο υποδομών (ο)	↑	↑	↑	↑	↑	
	Τεχνολογίες μεταφορών και επικοινωνιών (π)	↑	↑	↑	↑	↑	↑

Το σύμβολο «↑» υποδηλώνει την επιρροή μιας παραμέτρου στην ένταση και της ποιότητες των άμεσων επιπτώσεων, ενώ το σύμβολο «↔» το αντίστροφο. Πηγή: ιδία επεξεργασία.

Διάγραμμα 3 – Μηχανισμοί αλληλεπίδρασης μεταξύ των μεταφορικών υποδομών, του χώρου, της κοινωνίας και της οικονομίας.



3 Μελέτες περίπτωσης

3.1 Ασπρόπυργος

3.1.1 Χρονικές τομές

Ο Δήμος Ασπρόπυργου, μέχρι τα μέσα του 20ου αιώνα, αποτελούσε έναν μικρό αγροτικό και κτηνοτροφικό οικισμό (Δήμος Ασπρόπυργου 2011). Η φυσιογνωμία του Δήμου αρχίζει να αλλάζει έντονα από τις **δεκαετίες '50 και '60**, με την σταδιακή εγκατάσταση **βιομηχανικών μονάδων** στην περιοχή, και την επακόλουθη στροφή της απασχόλησης των κατοίκων προς των δευτερογενή και τριτογενή τομέα. Η εκβιομηχάνιση συνοδεύεται από οικιστική ανάπτυξη (συχνά μέσω αυθαίρετης δόμησης), πληθυσμιακή αύξηση και αλλαγή της κοινωνικής σύνθεσης του πληθυσμού, έπειτα από την εγκατάσταση εσωτερικών και εξωτερικών μεταναστών, που αναζητούν στην περιοχή εργασία και φτηνή στέγαση (Δήμος Ασπρόπυργου 2011).

Η περιοχή συνεχίζει να παρουσιάζει δυναμισμό ως προς την προσέλκυση βιομηχανικών (Ε.Μ.Π. 2011), αποθηκευτικών και μεταφορικών δραστηριοτήτων κατά τις τελευταίες δεκαετίες, και ιδιαίτερα μετά το 2000 και την κατασκευή της Αττικής Οδού. Παράλληλα, ο πληθυσμός του Δήμου, σύμφωνα με τα στοιχεία απογραφής της ΕΛΣΤΑΤ, διπλασιάζεται κατά την εικοσαετία 1991-2011 (από 15 σε 30 χιλιάδες κατοίκους).

3.1.2 Οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά Δήμου Ασπρόπυργου

Ο Ασπρόπυργος συγκεντρώνει ένα μεγάλο αριθμό **βιομηχανικών δραστηριοτήτων** και δραστηριοτήτων **αποθήκευσης** και **χονδρεμπορίου**, ο οποίος συμπληρώνεται τα τελευταία χρόνια (μετά την κατασκευή της Αττικής Οδού) και από δραστηριότητες **Logistics**. Η βιομηχανία του Ασπρόπυργου παρουσιάζει ειδικευση στους κλάδους της επεξεργασίας πετρελαίου, των οικοδομικών υλικών, μετάλλων και μεταλλικών κατασκευών και ανακύκλωσης προϊόντων (Ε.Μ.Π. 2011). Η μονάδα ΕΛΠΕ (διύλιση πετρελαίου), η Χαλυβουργία (χαλυβουργική βιομηχανία), η ΧΑΛΚΟΡ, και η ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ PHILIP MORRIS (καπνοβιομηχανία), είναι από τις σημαντικότερες επιχειρήσεις που

δραστηριοποιούνται στον Δήμο (Ε.Μ.Π. 2011). Ο Ασπρόπυργος συνεχίζει να προσελκύει βιομηχανικές δραστηριότητες μέχρι πρόσφατα: το 20% των μεταποιητικών επιχειρήσεων του δείγματος έρευνας του Ε.Μ.Π. (2011), έχει εγκατασταθεί στον Δήμο μετά το 2000.

Ο Δευτερογενής και Τριτογενής Τομέας κυριαρχούν τόσο στην απασχόληση των κατοίκων του Δήμου, όσο και στο παραγόμενο ΑΕΠ (Πίνακας 2). Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ³¹, η σύνθεση της οικονομικής δραστηριότητας του Δήμου χαρακτηρίζεται από την ισχυρή παρουσία επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στους κλάδους της παραγωγής μεταλλικών προϊόντων (κλάδος 25 ΣΤΑΚΟΔ) (συνιστούν το 5% του συνολικού αριθμού των επιχειρήσεων), στο χονδρικό και λιανικό εμπόριο (κλάδοι 46 και 47) (45%), στις μεταφορές και στην αποθήκευση (κλ. 49 και 52) (10%), και στις κατασκευές (κλάδοι 41 και 43) (8%). Μεγάλος αριθμός εργαζομένων (30%) απασχολούνται σε μεταποιητικές βιομηχανίες, σύμφωνα με τα στοιχεία απογραφής πληθυσμού του 2011, και ακολουθούν οι κλάδοι του χονδρικού και λιανικού εμπορίου, των κατασκευών, και των μεταφορών-αποθήκευσης-επικοινωνιών (Πίνακας 3).

Η μεγάλη πλειοψηφία του πληθυσμού αποτελείται από χαμηλότερα κοινωνικο-επαγγελματικά στρώματα, τα οποία απασχολούνται σε ανειδίκευτες θέσεις, σε χαμηλές θέσεις του τριτογενή τομέα και θέσεις εργατοτεχνιτών (Διάγραμμα 4). Σε σύγκριση με τους υπόλοιπους δήμους της Αττικής, η κοινωνική διαστρωμάτωση του πληθυσμού του Δήμου Ασπρόπυργου προσομοιάζει αυτή των δήμων του Θριασίου και του Δυτικού Λεκανοπεδίου³²: υψηλότερο ποσοστό παρουσιάζουν οι ανειδίκευτες θέσεις απασχόλησης και οι θέσεις εργατοτεχνιτών (Χάρτης 1), σε αντίθεση με τους υπόλοιπους δήμους, όπου παρουσιάζουν ποσοστά χαμηλότερα του μέσου όρου.

Η περιοχή αντιμετωπίζει σήμερα σημαντικά **προβλήματα**, όπως:

- Υψηλά ποσοστά ανεργίας, τα οποία είναι ακόμα υψηλότερα για τον γυναικείο πληθυσμό

³¹ Μητρώο επιχειρήσεων ΕΛΣΤΑΤ - Δεδομένα έτους 2007

³² Εξάιρεση αποτελούν ορισμένες ενδιάμεσες κοινωνικο-επαγγελματικές κατηγορίες, όπως οι αυτοαπασχολούμενοι και μικρο-εργοδότες και οι εργαζόμενοι σε χαμηλές θέσεις στον τριτογενή τομέα, οι οποίες -σε αντίθεση με το Δυτικό Λεκανοπέδιο- αποτελούν πολύ μικρότερο ποσοστό στον Ασπρόπυργο.

- Κοινωνικός (και στεγαστικός) διαχωρισμός και αποκλεισμός κοινωνικών και εθνοτικών ομάδων
- Χαμηλά εισοδήματα
- Περιβαλλοντική υποβάθμιση και όχληση
- Χαμηλά επίπεδα εκπαίδευσης και κατάρτισης του εργατικού δυναμικού
- Ανεπάρκεια υποδομών, η οποία τονίζεται επιπλέον από τη λειτουργία υπερτοπικών δραστηριοτήτων
- Υψηλή παραβατικότητα
- Έλλειψη χωρικής συνοχής, λόγω της εκτεταμένης εκτός σχεδίου και αυθαίρετης δόμησης
- Κυκλοφοριακά προβλήματα και ανεπάρκεια του εσωτερικού οδικού δικτύου

Πίνακας 2 - Κατανομή της απασχόλησης και του παραγόμενου ΑΕΠ στον Δήμο Ασπροπύργου ανά τομέα παραγωγής.

	Πρωτογενής Τομέας	Δευτερογενής Τομέας	Τριτογενής Τομέας
Απασχόληση	6,11 %	38,42 %	42,48 %
ΑΕΠ	4,4 %	33,4 %	47,2 %

Άντληση στοιχείων: (Δήμος Ασπροπύργου 2011)

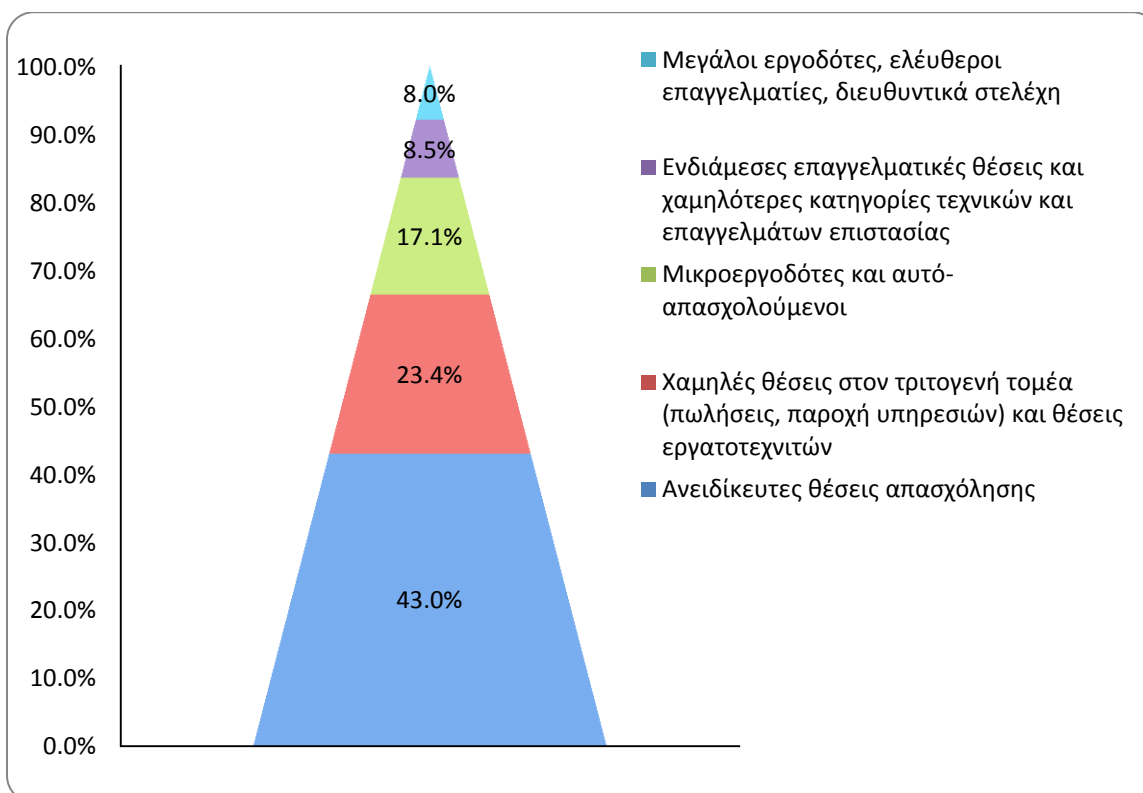
Πίνακας 3 - Αριθμός εργαζομένων ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας.

Τομέας Παραγωγής	Κλάδος Οικονομικής Δραστηριότητας	Αριθμός Απασχολούμενων	%
1ος	Γεωργία, κτηνοτροφία, θήρα, δασοκομία.	645	6,4%
	Αλιεία.	13	0,1%
	Ορυχεία και λατομεία.	25	0,2%
2ος	Μεταποιητικές βιομηχανίες.	3057	30,3%
	Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, φυσικού αερίου και νερού.	31	0,3%
	Κατασκευές.	1090	10,8%
3ος	Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων, μοτοσυκλετών και ειδών ατομικής και οικιακής χρήσης.	1552	15,4%
	Ξενοδοχεία και εστιατόρια.	342	3,4%
	Μεταφορές, αποθήκευση και επικοινωνίες.	796	7,9%
	Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί.	72	0,7%
	Διαχείριση ακίνητης περιουσίας, εκμισθώσεις και επιχειρηματικές δραστηριότητες.	538	5,3%
	Δημόσια διοίκηση και άμυνα, υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση.	693	6,9%
	Εκπαίδευση.	184	1,8%
	Υγεία και κοινωνική μέριμνα.	209	2,1%
	Δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών υπέρ του κοινωνικού ή ατομικού χαρακτήρα.	165	1,6%

Ιδιωτικά νοικοκυριά που απασχολούν οικιακό προσωπικό.	77	0,8%
Ετερόδοικοι οργανισμοί και όργανα.		0,0%
Μη δυνάμενοι να καταταγούν κατά κλάδο.	606	6,0%
Σύνολο	10095	

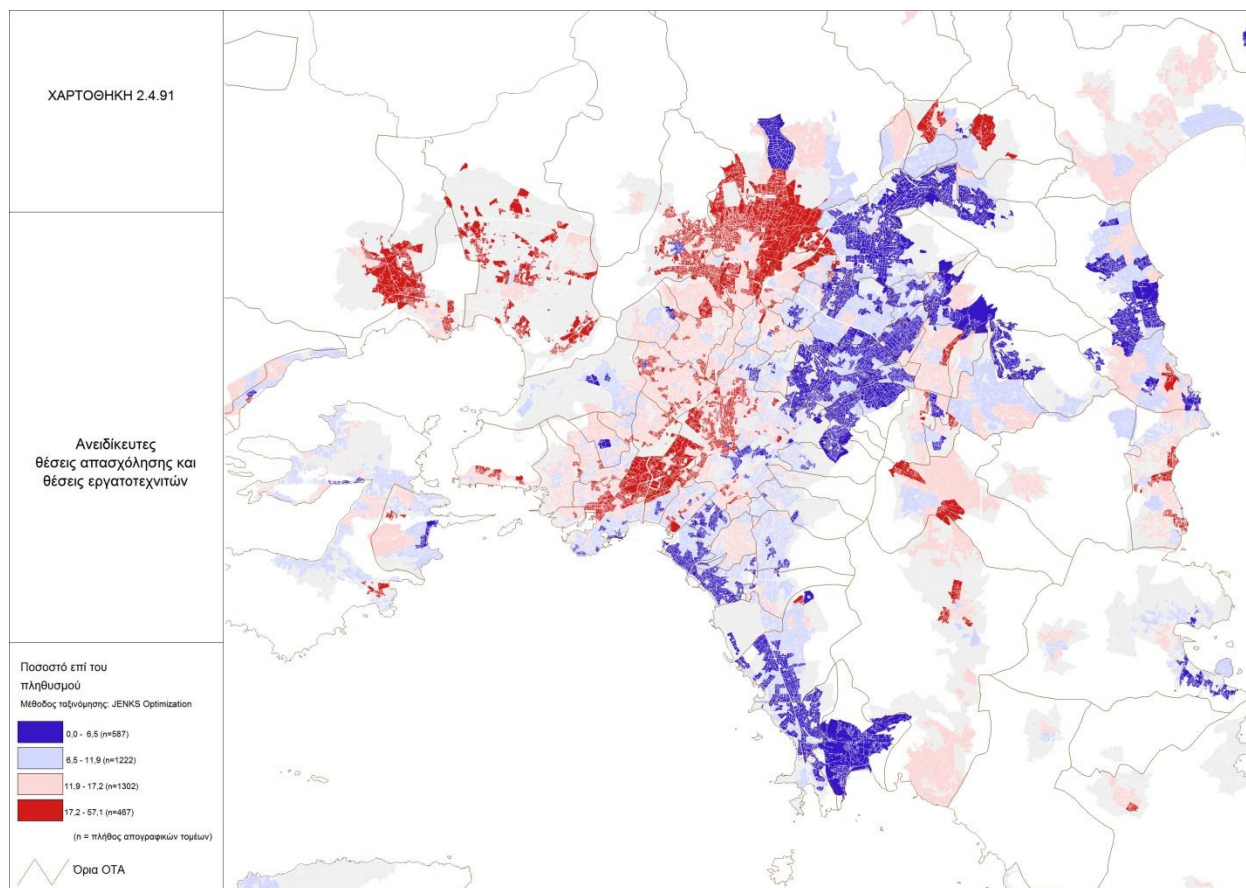
Άντληση στοιχείων: δεδομένα απογραφής πληθυσμού 2001 της ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 4 - Κοινωνικο-επαγγελματική σύνθεση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού του Ασπρόπυργου.



Άντληση στοιχείων: ΕΛΣΤΑΤ (απογραφή πληθυσμού 2001), ίδια επεξεργασία.

Χάρτης 1 – Κατανομή του ποσοστού των εργαζόμενων σε ανειδίκευτες θέσεις απασχόλησης και θέσεις εργατοτεχνιτών στους δήμους της Αττικής.



Άντληση στοιχείων: ΕΛΣΤΑΤ (απογραφή πληθυσμού 2001), ιδία επεξεργασία.

3.1.3 Μεταφορικές υποδομές

Η προσπελασιμότητα του Ασπρόπυργου (και του Θριασίου Πεδίου) αυξάνεται σημαντικά μετά το 2000, μέσα από την υλοποίηση μιας σειράς έργων υποδομής που αναδιάρθρωσαν τη γεωγραφία του μεταφορικού δικτύου της Αττικής. Έργα όπως η Αττική Οδός και ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος, το εμπορευματικό κέντρο του Θριασίου και η σιδηροδρομική σύνδεσή του με τον λιμένα του Ικονίου, και ο αερολιμένας «Ελευθέριος Βενιζέλος» αναδιοργανώνουν τις επιβατικές και εμπορευματικές ροές και αναδεικνύουν το βόρειο τμήμα του Ασπρόπυργου σε ισχυρό μεταφορικό κόμβο υπερτοπικής εμβέλειας. Τα παραπάνω έργα προσφέρουν στην περιοχή άμεση πρόσβαση στον κορμό του εθνικού οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου, ταχεία και υψηλής ποιότητας σύνδεση με τις περιοχές του

Λεκανοπεδίου, και απευθείας σύνδεση με τους ισχυρούς μεταφορικούς κόμβους/πύλες του λιμένα του Πειραιά και του Αεροδρομίου, οι οποίοι διακινούν εμπορεύματα σε εθνικό, ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο.

Το μεταφορικό δίκτυο συμπληρώνεται από τους παλαιότερους άξονες της Εθνικής Οδού Αθηνών-Κορίνθου (που συνδέει παραλιακά την Αθήνα με τη Δυτική Αττική διασχίζοντας τη παραλιακή ζώνη του Ασπρόπυργου), τη Λεωφόρο Νάτο (η οποία διασχίζει το βιομηχανικό πάρκο του Ασπρόπυργου), και το λιμάνι της Ελευσίνας (το οποίο εξυπηρετεί κυρίως εμπορευματική κίνηση).

Παρά την υψηλή ποιότητα του υπερτοπικού δικτύου, το τοπικό οδικό δίκτυο του Δήμου είναι ανεπαρκές και χαρακτηρίζεται από έλλειψη συνοχής, ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά, ελλιπή συντήρηση, και άλλα προβλήματα, τα οποία δυσκολεύουν ιδιαίτερα την κίνηση των βαρέων οχημάτων εντός του τοπικού δικτύου και οδηγούν σε σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα και κινδύνους ατυχημάτων.

3.1.4 Θεσμικό Πλαίσιο

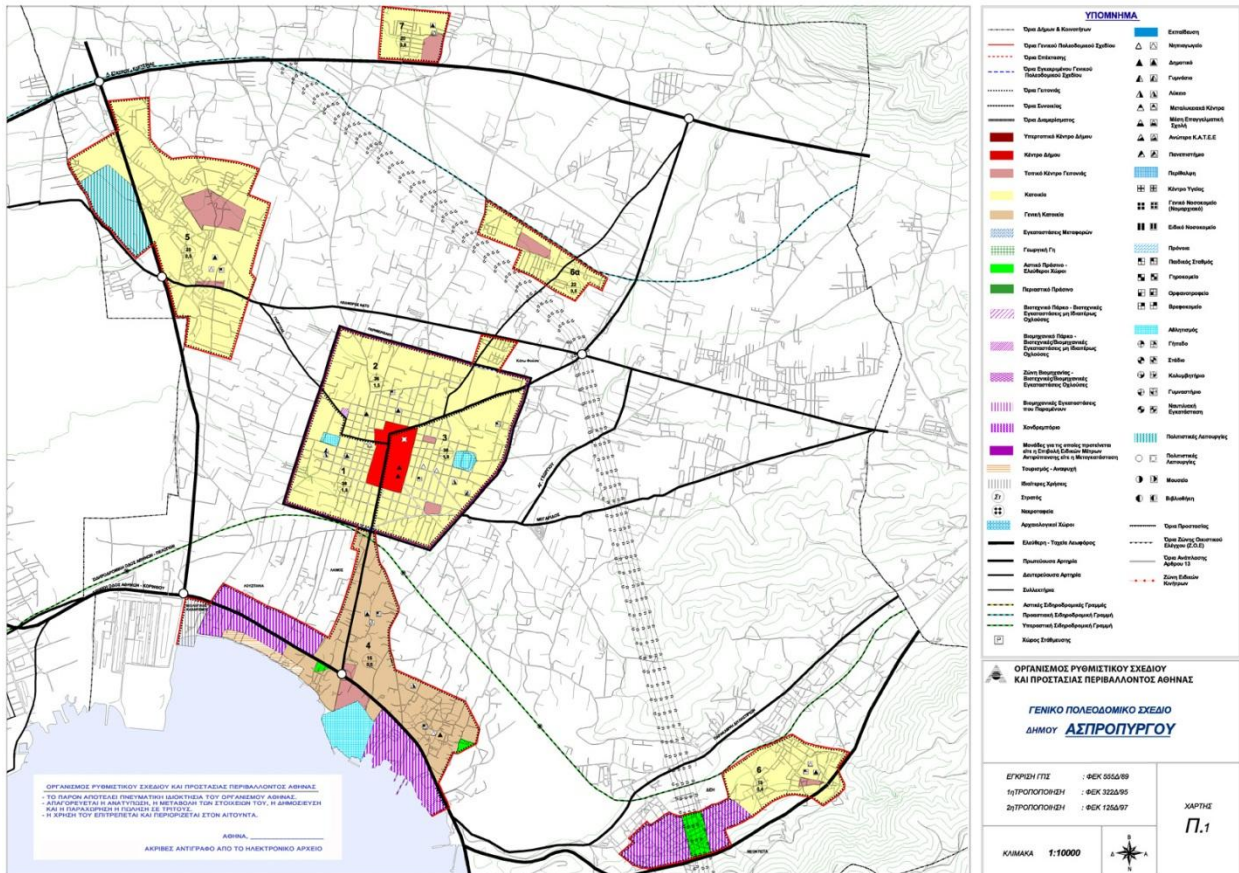
Οι θύλακες διερεύνησης βρίσκονται, σχεδόν εξ' ολοκλήρου, **εκτός** του εγκεκριμένου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Ασπρόπυργου (Χάρτης 2). Οι εγκατεστημένες σε αυτούς δραστηριότητες, αναπτύσσονται είτε με δόμηση εκτός σχεδίου (σε άρθια και οικοδομήσιμα οικόπεδα³³), είτε αυθαίρετα.

Ο **θύλακας 2** βρίσκεται στη ζώνη Γ' της Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου (Ζ.Ο.Ε.) Ασπροπύργου, στην οποία επιτρέπονται χρήσεις χονδρεμπορίου³⁴. Το βόρειο μέρος του **θύλακα 3** ορίζεται ως περιοχή υποδοχής βιοτεχνικών και βιομηχανικών χρήσεων, σύμφωνα με τον Ν. 3105/03 (ΦΕΚ 29Α/2003), όπως τροποποιήθηκε από τον Ν. 3190/03 (ΦΕΚ 249Α/2003).

³³ Για τους όρους δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές, βλ. Προεδρικό Διάταγμα 14-07-1999, ΦΕΚ 580Δ/99, Άρθρα 162-182.

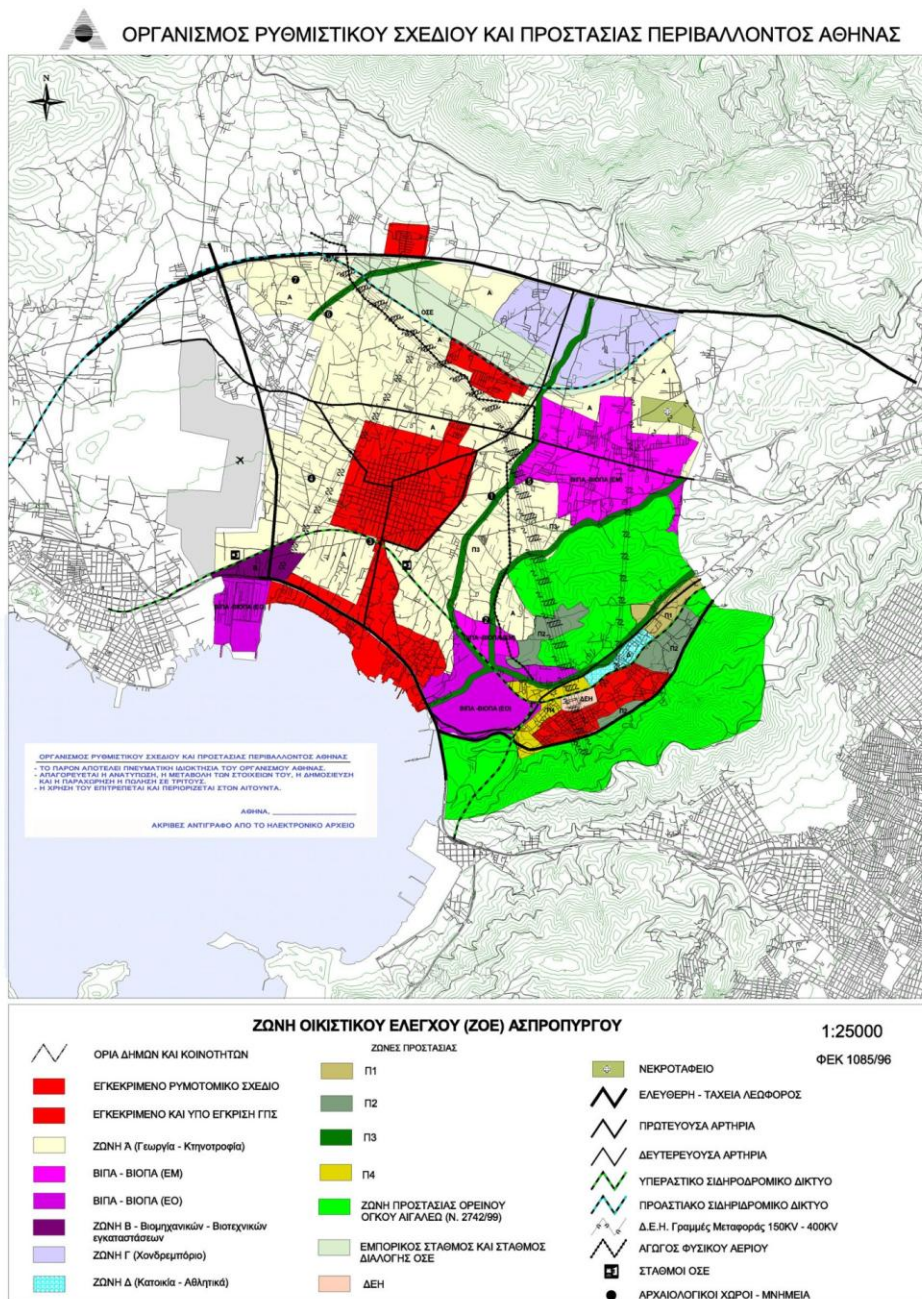
³⁴ Πιο συγκεκριμένα, επιτρέπονται «εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου, εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων, κτίρια αποθήκευσης, πρακτορεία μεταφορών, κτίρια στάθμευσης, πρακτορεία διακίνησης και χώροι στάθμευσης βαρέων οχημάτων-φορτηγών» (ΦΕΚ 1085Δ/1996).

Χάρτης 2 - Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Ασπροπύργου



Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας

Χάρτης 3 – Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου Δήμου Ασπροπύργου



Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας

3.1.5 Θύλακες εξειδίκευσης

Μελετώντας τις αλλαγές στην ευρύτερη περιοχή του Θριασίου τη δεκαετία 2000-2012, χρησιμοποιώντας αεροφωτογραφίες της Landsat, και με τη βοήθεια του λογισμικού ArcGis, εντοπίζονται 6 θύλακες, οι οποίοι δείχνουν να συγκεντρώνουν τις μεγαλύτερες μεταβολές (Εικόνα 2).

Εικόνα 2 – Θύλακες υποδοχής νέων δραστηριοτήτων στο Θριάσιο Πεδίο κατά την δεκαετία 2000-2010.

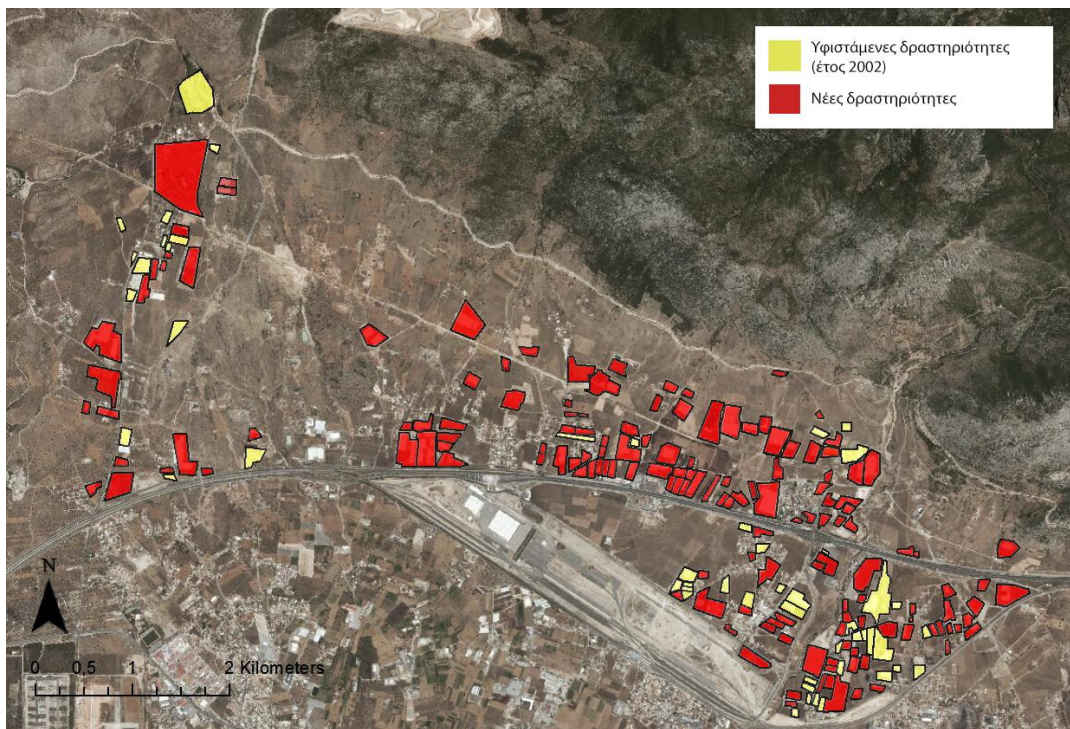


Υπόβαθρο: Landstat, ίδια επεξεργασία

Οι θύλακες 1, 2, και 3 είναι θύλακες δραστηριοτήτων που δημιουργούνται σχεδόν εξ'ολοκλήρου μετά το 2000. Στους θύλακες 4 (βιομηχανική ζώνη Ασπρόπυργου), 5 (Μαγούλα), και 6 (βιομηχανική ζώνη Μάνδρας) παρατηρείται πύκνωση δραστηριοτήτων (νέες δραστηριότητες που εγκαθίστανται σε υφιστάμενους θύλακες βιομηχανίας και αποθήκευσης).

Με βοήθεια του προγράμματος ArcGis, και με χρήση αεροφωτογραφιών υψηλότερης ανάλυσης (Google Earth Historical Imagery), πραγματοποιήθηκε μια αναλυτικότερη σύγκριση στους θύλακες 1,2 και 3, μεταξύ 2002 και 2013 (Χάρτης 4).

Χάρτης 4 – Οικοδομική δραστηριότητα στους θύλακες 1, 2, και 3 του Ασπρόπυργου μετά το 2002.

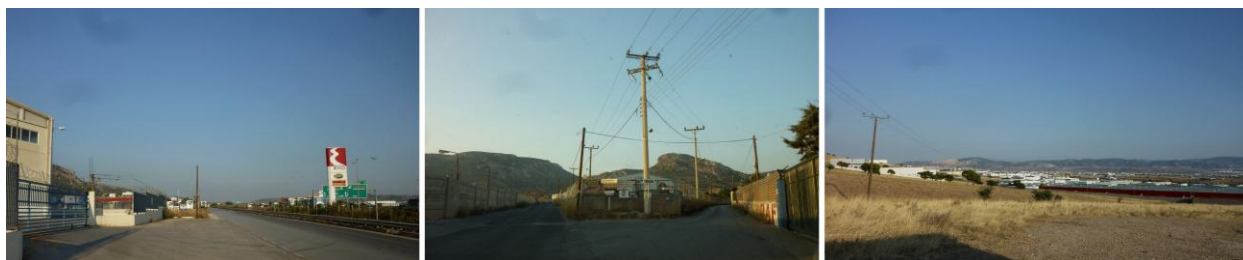


Υπόβαθρο: Google Earth. Ιδία επεξεργασία

3.1.6 Αναπτυξιακό προφίλ θυλάκων εξειδίκευσης

Για να σκιαγραφηθεί το αναπτυξιακό προφίλ των θυλάκων εξειδίκευσης, συνδυάστηκε η επιτόπια έρευνα, με ποσοτικά δεδομένα (στοιχεία ισολογισμών επιχειρήσεων), συνεντεύξεις με επιχειρήσεις και πληροφορητές-κλειδιά, πληροφορίες που δημοσιεύουν οι επιχειρήσεις που λειτουργούν στους θύλακες (δελτία τύπου, ιστοσελίδες, διαφημίσεις, συνεντεύξεις) και την αρθρογραφία. Μέσα από αυτή τη διαδικασία εντοπίστηκαν κλάδοι-κλειδιά κάθε θύλακα (οι οποίοι στη συνέχεια διερευνούνται περαιτέρω), η αναπτυξιακή δυναμική τους, εξειδικεύσεις της παραγωγής, οι επιπτώσεις της κρίσης, προβλήματα και ευκαιρίες που αναδύονται κα.

Εικόνα 3 – Φωτογραφίες της περιοχής μελέτης στον Ασπρόπυργο.



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Το δείγμα των επιχειρήσεων για τις οποίες συγκεντρώθηκαν αναλυτικότερες πληροφορίες ανέρχεται σε 88 επιχειρήσεις, και κατανέμεται ανά θύλακα και ανά κλάδο με τον τρόπο που φαίνεται στον Πίνακα 4. Το 76% των επιχειρήσεων του δείγματος εγκαθίστανται στην περιοχή μετά το 2000.

Πίνακας 4 -- Στοιχεία δείγματος επιχειρήσεων

Χρήση	Θύλακας 1		Θύλακας 2		Θύλακας 3		Σύνολο	
	Αρ. Επιχειρήσεων	Ποσοστό στον θύλακα	Αρ. Επιχειρήσεων	Ποσοστό στον θύλακα	Αρ. Επιχειρήσεων	Ποσοστό στον θύλακα	Αρ. Επιχειρήσεων	Ποσοστό συνόλου
Logistics - Μεταφορές	17	35%	11	35%	2	22%	30	34%
Βιομηχανία	3	6%	5	16%	6	67%	14	16%
Χονδρεμπόριο - Αποθήκευση	27	56%	15	48%	1	11%	43	49%
Άλλη	1	2%	-	0%	-	0%	1	1%
Σύνολο	48		31		9		88	

Από τις επιχειρήσεις αυτές, το 72% (63 επιχειρήσεις) έχει την έδρα του και πραγματοποιεί το μεγαλύτερο μέρος της οικονομικής του δραστηριότητας στον Ασπρόπυργο. Για τις επιχειρήσεις αυτές συγκεντρώθηκαν στοιχεία των ισολογισμών για τα έτη 2000, 2004, 2008 και 2012 (το 46% δημοσίευσε στοιχεία ισολογισμών και για τα 4 έτη, ενώ το 13% για ορισμένα από αυτά).

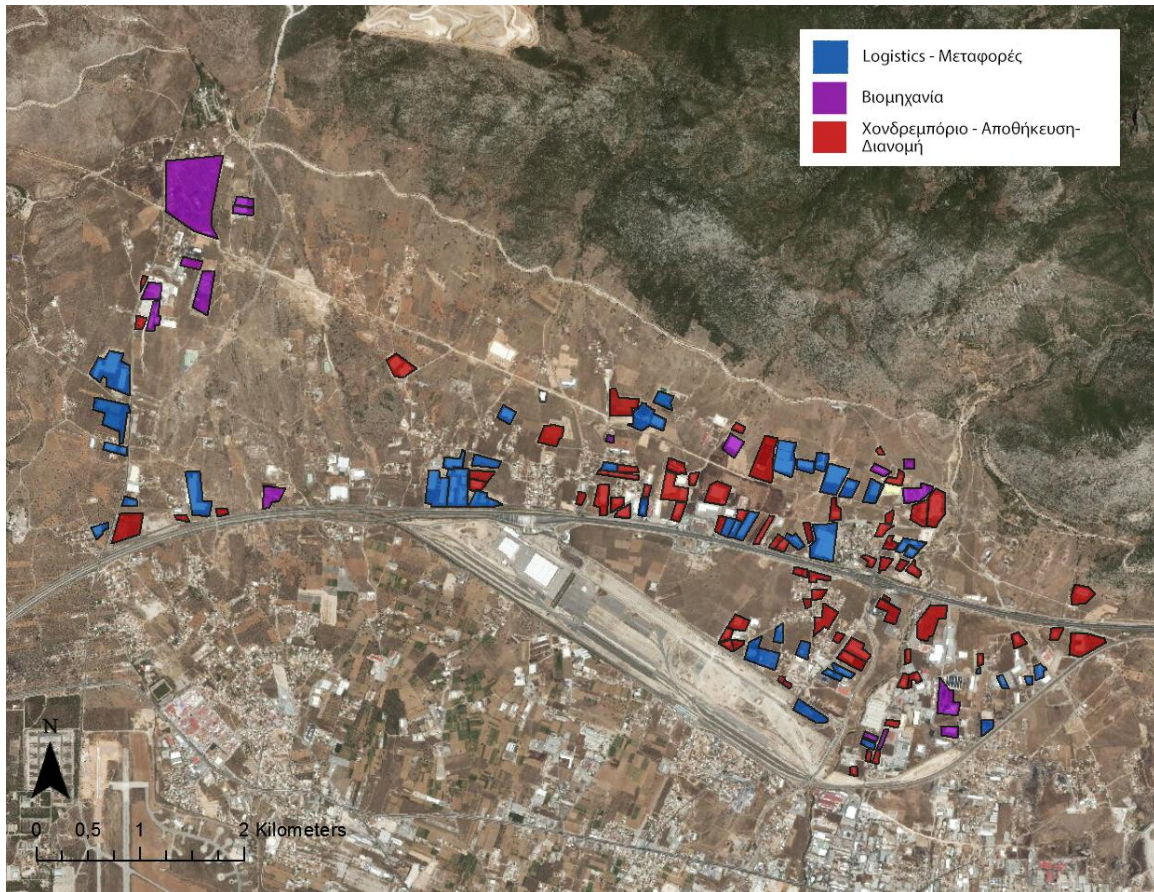
Τα στοιχεία κύκλου εργασιών και κερδών (Πίνακας 5) δίνουν μια πρώτη εικόνα για τη σύνθεση και την κλίμακα των δραστηριοτήτων, την εξέλιξη της παραγωγικής δραστηριότητας, και τον δυναμισμό κάθε κλάδου και θύλακα.

Πίνακας 5 - Στοιχεία ισολογισμών δείγματος επιχειρήσεων ανά θύλακα για το έτος 2012

Χρήση	Θύλακας 1			Θύλακας 2			Θύλακας 3			Σύνολο		
	Σύνολο Κ.Ε. (χιλ. ευρώ)	Σύνολο Κ.Ε. (% του θύλακα)	Μέσος Κ.Ε. (χιλ. ευρώ)	Σύνολο Κ.Ε. (χιλ. ευρώ)	Σύνολο Κ.Ε. (% του θύλακα)	Μέσος Κ.Ε. (χιλ. ευρώ)	Σύνολο Κ.Ε. (χιλ. ευρώ)	Σύνολο Κ.Ε. (% του θύλακα)	Μέσος Κ.Ε. (χιλ. ευρώ)	Σύνολο Κ.Ε. (χιλ. ευρώ)	Σύνολο Κ.Ε. (% του θύλακα)	Μέσος Κ.Ε. (χιλ. ευρώ)
Logistics - Μεταφορές	74.842	20%	9.355	26.247	25%	6.562	80.731	5%	40.366	181.821	9%	12.987
Βιομηχανία	11.109	3%	5.554	11.200	11%	5.600	1.445.834	95%	289.167	1.468.143	73%	163.127
Χονδρεμπόριο - Αποθήκευση	287.842	76%	17.990	67.923	64%	7.547	-	0%	-	355.765	18%	14.231
Άλλη	2.508	1%	2.508	-	0%	-	-	0%	-	2.508	0%	2.508
Σύνολο	376.301	100%	13.937	105.371	100%	7.025	1.526.565	100%	218.081	2.008.236	100%	40.984

Οι δραστηριότητες-κλειδιά, που δρουν καταλυτικά στην ανάπτυξη της περιοχής μελέτης, διαφοροποιούνται ανά θύλακα. Στον θύλακα 1 κυριαρχούν οι κλάδοι των Logistics, του Χονδρεμπορίου και της Αποθήκευσης. Στον θύλακα 2, ο οποίος χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη συγκριτικά μικρότερου μεγέθους επιχειρήσεων σε σύγκριση με τους άλλους δύο, κυριαρχεί ο κλάδος του Χονδρεμπορίου, και ακολουθούν οι επιχειρήσεις Logistics. Ο θύλακας 3 χαρακτηρίζεται από πολύ υψηλό κύκλο εργασιών, γεγονός που οφείλεται κυρίως στη λειτουργία της βιομηχανίας “Philip Morris- Παπαστράτος”. Στον -συγκριτικά απομονωμένο και δυσπρόσιτο- θύλακα, δεν συναντώνται δραστηριότητες χονδρεμπορίου ή αποθήκευσης, αλλά κυρίως βιομηχανίες, μαζί με κάποιες δραστηριότητες Logistics κοντά στην Αττική Οδό.

Χάρτης 5 – Καταγραφή δραστηριοτήτων στους θύλακες 1, 2, και 3 του Ασπρόπυργου



Υπόβαθρο: Google Maps, ιδία επεξεργασία

3.1.6.1 Θύλακας 1

Ο **θύλακας 1** βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του Ασπρόπυργου, στους πρόποδες της Πάρνηθας, και κοντά στο Εμπορευματικό Κέντρο του ΟΣΕ. Εκτείνεται σε μία ζώνη πλάτους 0,5-1 χλμ. κατά μήκος της Αττικής Οδού και εξυπηρετείται οδικά από τον κόμβο «4» που βρίσκεται στα όριά της. Ο θύλακας περιλαμβάνει τις περιοχές *Λόφος Κυρίλλου, Ρουπάκι, Σχοινέζα, Μελίσσια, Ρίκια, Φάκα, και Μαγούλα*.

Δραστηριότητες-Κλειδιά στον θύλακα είναι οι κλάδοι των Logistics, της Αποθήκευσης και του Χονδρεμπορίου. Στο θύλακα δραστηριοποιούνται αρκετές από τις ισχυρότερες επιχειρήσεις του κλάδου των Logistics στην Ελλάδα (Goldair, Kuehne + Nagel, Metron Logistics, DHL, κ.α.), με υψηλό

κύκλο εργασιών, σύγχρονες εγκαταστάσεις αποθήκευσης, και μεγάλο μεταφορικό στόλο. Σημαντική παρουσία έχουν επίσης οι δραστηριότητες αποθήκευσης και διανομής οχημάτων³⁵, αποθήκευσης και χονδρεμπορίου³⁶ (τρόφιμα-ποτά, βιομηχανικά προϊόντα, ηλεκτρικά είδη κα.), και δύο βιομηχανίες συστημάτων αλουμινίου³⁷.

Στην πλειοψηφία τους είναι επιχειρήσεις με σχετικά υψηλό κύκλο εργασιών και έντασης κεφαλαίου³⁸, που χωροθετούνται σε μεγάλες επιφάνειες και χρησιμοποιούν σύγχρονες εγκαταστάσεις. Δραστηριοποιούνται κυρίως σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, ενώ αρκετές είναι και οι επιχειρήσεις με εισαγωγική κυρίως δραστηριότητα. Συχνά συναντώνται αποθήκες που τις διαχειρίζεται μια επιχείρηση (με έδρα συνήθως εκτός του Ασπρόπυργου) ως κέντρα διανομής των προϊόντων της στην Αττική, την Ελλάδα ή τα Βαλκάνια.

Ο θύλακας αναπτύσσεται σχεδόν εξολοκλήρου **μετά το 2000**. Η εγκατάσταση των δραστηριοτήτων Logistics και Αποθήκευσης σε αυτόν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «*παρακινούμενη*» επίπτωση (Πολύζος 2003) της κατασκευής της Αττικής Οδού, καθώς πρόκειται για διαδικασία που κινητοποιήθηκε και έγινε δυνατή μόνο μέσα από την ολοκλήρωσή της. Το είδος των δραστηριοτήτων που επικρατούν στον θύλακα, άλλωστε, είναι άμεσα εξαρτημένο από την ποιότητα και το επίπεδο εξυπηρέτησης του μεταφορικού δικτύου.

Το **περιβάλλον** της -μέχρι πρόσφατα αγροτικής και κτηνοτροφικής- περιοχής, η οποία αποτελούσε από μια από τις ομορφότερες του Ασπρόπυργου, έχει υποστεί μεγάλη αλλοίωση και περιβαλλοντική υποβάθμιση από τη διαδικασία ανάπτυξης του θύλακα.

Η **τιμές της γης**, οι οποίες ήταν εξαιρετικά χαμηλές πριν την κατασκευή της Αττικής Οδού, ανεβαίνουν σημαντικά τα επόμενα χρόνια. Από την μεγάλη αύξηση της γαιοπροσόδου ωφελείται μέρος του τοπικού πληθυσμού (το οποίο αποκτά μια επιπλέον μορφή εισοδήματος μέσω της ενοικίασης ή πώλησης ακινήτων που είχε στην ιδιοκτησία του), καθώς και ορισμένοι «δρώντες» που πρωταγωνιστούν στις πρώτες φάσεις ανάπτυξης της περιοχής.

³⁵ Όπως οι Mercedes, BMW, Toyota, Μοτοδυναμική

³⁶ Όπως οι Κόνδωρ, Melcal, Αγροχούμ, Bevanta, Φουρναράκης, Teka, San Glass

³⁷ Όπως οι Alco και Eurodomika

³⁸ Στις περισσότερες περιπτώσεις ο αριθμός των εργαζομένων στις επιχειρήσεις του θύλακα είναι σχετικά μικρός, ενώ ο κύκλος εργασιών υψηλός.

Στη χωρική ανάπτυξη του θύλακα πρωταγωνιστούν δύο κατασκευαστικές/μεσιτικές εταιρίες, οι οποίες έχουν κατασκευάσει, και στη συνέχεια νοικιάσει ή πουλήσει ένα σημαντικό ποσοστό των χώρων Logistics και Αποθήκευσης³⁹. Σύμφωνα με τον εκπρόσωπο της μιας από αυτές τις εταιρίες (σε συνέντευξη που πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της παρούσας εργασίας), η ανάπτυξη αυτών των χώρων ξεκινά το 2000, δίχως κάποιον ευρύτερο σχεδιασμό, από μεμονωμένους «παίκτες», οι οποίοι αναπτύσσουν τα οικοπέδα και στη συνέχεια τα πωλούν (κυρίως τα πρώτα χρόνια) ή τα ενοικιάζουν σε επιχειρήσεις που επιθυμούν να εγκατασταθούν στην περιοχή. Εκτός των νέων επιχειρήσεων, αρκετές είναι και αυτές που μετεγκαθίστανται από άλλες περιοχές, κυρίως από το κέντρο της Αθήνας (στο οποίο αντιμετώπιζαν προβλήματα κυκλοφορίας) και τα Οινόφυτα (προκειμένου να έρθουν πιο κοντά στην Αθήνα και να μειώσουν το μεταφορικό κόστος). Κύρια **κριτήρια** για την **χωροθέτησή** τους στην περιοχή είναι α) η μεταφορική υποδομή (κυρίως οι κόμβοι της Αττικής Οδού) β) η εγγύτητα στο Λεκανοπέδιο (παράμετρος με αυξανούσα βαρύτητα λόγω της ανόδου της τιμής των καυσίμων) και γ) τα χαρακτηριστικά της προσφοράς εγκαταστάσεων Logistics και αποθήκευσης. Επιπλέον, η προοπτική ολοκλήρωσης του εμπορευματικό κέντρου του ΟΣΕ τα επόμενα χρόνια αναμένεται να δημιουργήσει πρόσθετα πλεονεκτήματα, όπως η μείωση του μεταφορικού κόστους⁴⁰, και η αύξηση των διακινούμενων προϊόντων (από την οποία αρκετές επιχειρήσεις αναμένουν να ωφεληθούν μέσα από την ανάπτυξη μορφών συνεργασίας με τον ΟΣΕ και τη διάχυση της εμπορευματικής κίνησης στους τοπικούς μεταφορείς). Η επιλογή εγκατάστασης σε κάποιον από τους διαθέσιμους χώρους που έχουν αναπτυχθεί βασίζεται στα κριτήρια της προσβασιμότητας του οικοπέδου και στα κτιριολογικά και τεχνικά χαρακτηριστικά των εγκαταστάσεων.

³⁹ Η Καρπάθιος Α.Ε. έχει κατασκευάσει 150.000 τ.μ. αποθηκευτικών εγκαταστάσεων και χώρων Logistics, και η Noe Logistics 68.000 τ.μ.

⁴⁰ Οι σιδηροδρομικές μεταφορές μπορούν -υπό προϋποθέσεις- να εξασφαλίσουν χαμηλότερο κόστος μεταφοράς εμπορευμάτων.

Χάρτης 6 – Μετεγκαταστάσεις δραστηριοτήτων Logistics και Αποθήκευσης στον Ασπρόπυργο



Υπόβαθρο: Google Earth, ίδια επεξεργασία

Μελετώντας τα στοιχεία κύκλου εργασιών (Διάγραμμα 5) και κερδών/ζημιών (Διάγραμμα 6) των επιχειρήσεων του θύλακα, παρατηρείται πως οι επιχειρήσεις που επιλέγουν να εγκατασταθούν στον θύλακα (και ιδιαίτερα οι επιχειρήσεις Logistics) παρουσιάζουν ιδιαίτερο **δυναμισμό** και υψηλά κέρδη στο διάστημα 2000-2008, τα οποία κεφαλαιοποιούνται μέσω της επένδυσης στις εγκαταστάσεις του Ασπρόπυργου. Οι νέες εγκαταστάσεις προσφέρουν αρκετά πλεονεκτήματα, καθώς συχνά είναι ιδιόκτητες, υψηλών προδιαγραφών, μεγαλύτερης έκτασης, και επιτρέπουν την εκμετάλλευση των εξωτερικών οικονομιών που προσφέρουν η μεταφορική υποδομή, η γειννίαση με το Λεκανοπέδιο, και η συγκέντρωση αποθηκευτικών και βιομηχανικών επιχειρήσεων στην ευρύτερη περιοχή.

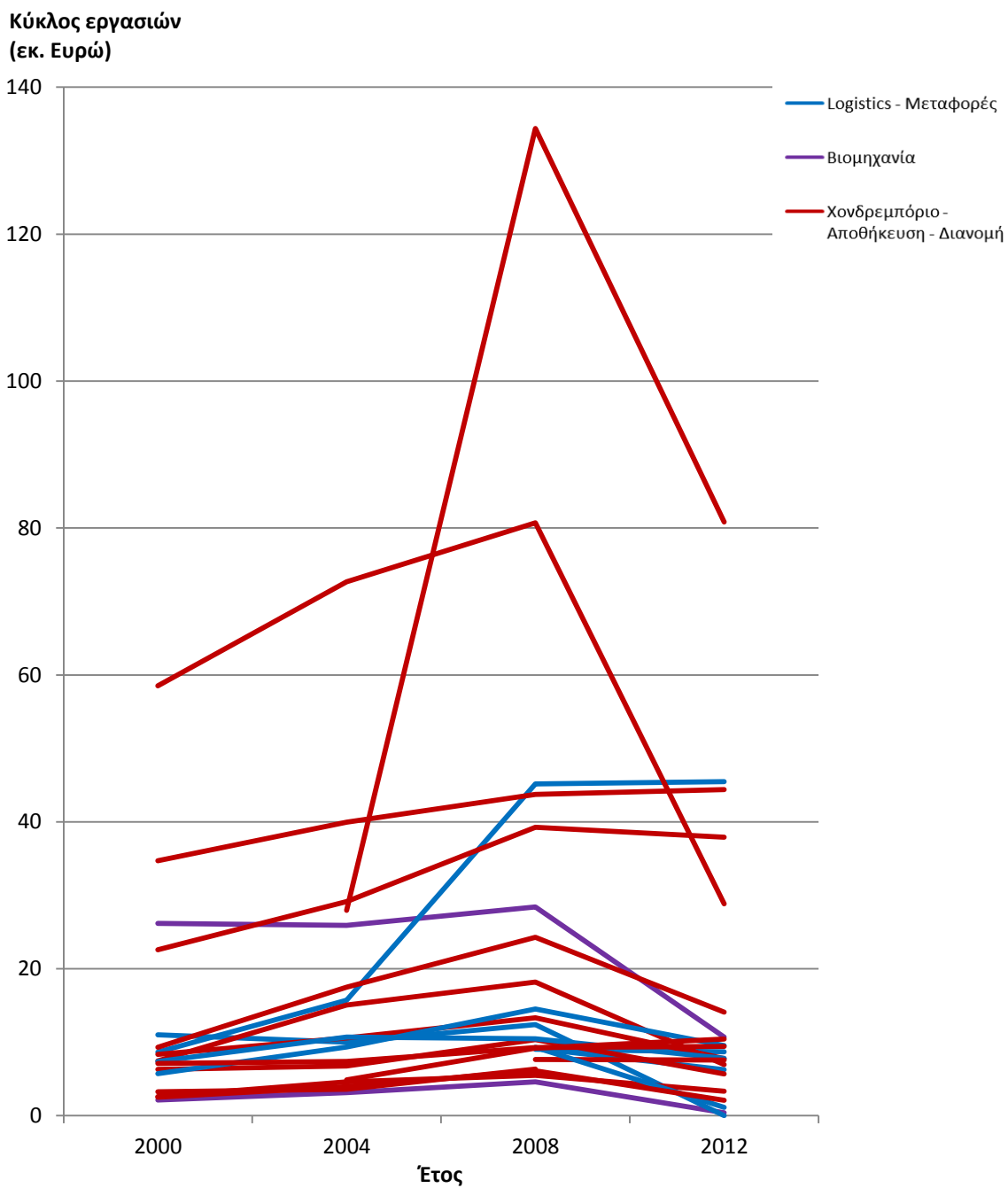
Ανασταλτικοί παράγοντες στην περαιτέρω ανάπτυξη του θύλακα 1 αποτελούν:

- η ανεπάρκεια του τοπικού οδικού δικτύου, η οποία εμποδίζει την κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων,
- το χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης του θύλακα από Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, το οποίο δυσκολεύει την προσέλευση εργαζομένων και αναγκάζει τις επιχειρήσεις να αναλαμβάνουν την μετακίνηση από και προς τους χώρους εργασίας με δικά τους μέσα,
- η οικονομική κρίση (μετά το 2008)

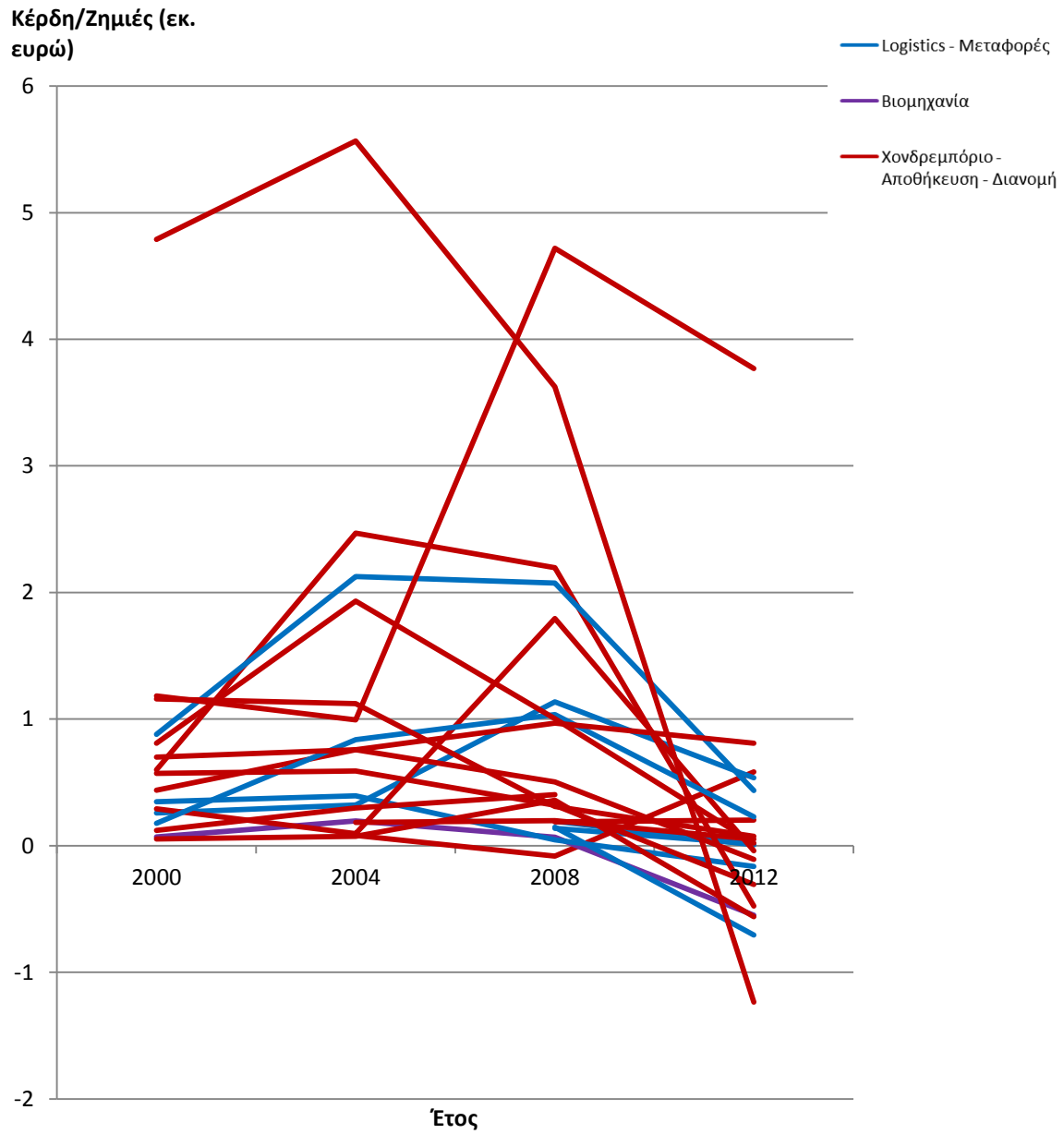
- το θεσμικό πλαίσιο
 - η απαγόρευση των μεταποιητικών χρήσεων στον θύλακα, η οποία οδηγεί σε χωρικό διαχωρισμό της παραγωγής από την αποθήκευση και τη διανομή
 - η έλλειψη σχεδιασμένου και θεσμοθετημένου χώρου ανάπτυξης των αποθηκευτικών και μεταφορικών δραστηριοτήτων
 - νομοθετικοί περιορισμοί στον όγκο των εγκαταστάσεων

Η **οικονομική κρίση** έχει αναστείλει –προς το παρόν– την περαιτέρω ανάπτυξη του θύλακα. Το ύψος των μισθωμάτων μειώνεται σημαντικά (γύρω στο 40%), αλλά η ζήτηση και η πληρότητα παραμένουν σχετικά υψηλές. Σημαντικές είναι και οι επιπτώσεις στη λειτουργία των επιχειρήσεων: το 44% των επιχειρήσεων του δείγματος του θύλακα 1 παρουσίασε ζημιές για το έτος 2012, και οι μέση μείωση του κύκλου εργασιών στο διάστημα 2008-2012 είναι γύρω στο 36%. Τις μεγαλύτερες απώλειες υφίστανται οι δύο βιομηχανίες του θύλακα (Alco και Eurodomika), με μείωση του κύκλου εργασιών κατά 60% και 90% αντίστοιχα στην περίοδο 2008-2012. Οι δραστηριότητες Logistics, αντίθετα, παρουσιάζουν μεγαλύτερη ανθεκτικότητα στην κρίση.

Διάγραμμα 5 - Εξέλιξη του κύκλου εργασιών δείγματος επιχειρήσεων του Θύλακα 1



Διάγραμμα 6 - Εξέλιξη των κερδών/ζημιών δείγματος επιχειρήσεων του Θύλακα 1



3.1.6.2 Θύλακας 2

Ο **θύλακας 2** βρίσκεται μεταξύ της Αττικής Οδού και του Προαστιακού Σιδηρόδρομου, κοντά στο Εμπορευματικό κέντρο του ΟΣΕ. Συνιστά τη ζώνη Γ' της Ζ.Ο.Ε. Ασπροπύργου (περιοχή «Χονδρεμπορίου»), στην οποία επιτρέπονται οι «εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου, εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων, κτίρια αποθήκευσης, πρακτορεία μεταφορών, κτίρια στάθμευσης, πρακτορεία διακίνησης και χώροι στάθμευσης βαρέων οχημάτων-φορτηγών» (ΦΕΚ 1085Δ/1996). Ο θύλακας περιλαμβάνει τις περιοχές Φούσα, Άνω Φούσα, Ριγανίτσα, Δύο Πεύκα, και Σούρεζι.

Ο θύλακας 2 συγκέντρωνε ήδη, το 2000, δραστηριότητες χονδρεμπορίου και αποθήκευσης, ορισμένες μάνδρες, και λίγες βιομηχανίες⁴¹, κυρίως κατά μήκος των οδών Αγίου Γεωργίου, Νόε, Θρασύβουλου, και στο δυτικό άκρο του θύλακα. Στη συνέχεια (μετά την κατασκευή της Αττικής Οδού), η τάση εγκατάστασης επιχειρήσεων χονδρεμπορίου, αποθήκευσης και μεταφορών ενισχύεται, και συμπληρώνεται από την προσέλκυση δραστηριοτήτων Logistics.

Δραστηριότητες-κλειδιά στον θύλακα είναι το Χονδρεμπόριο⁴² (κυρίως οικοδομικών υλικών, τροφίμων-ποτών και οχημάτων), η Αποθήκευση και οι Μεταφορές. Τα τελευταία χρόνια εγκαθίστανται και ορισμένες δραστηριότητες Logistics (κυρίως στο ανατολικό τμήμα του θύλακα), οι οποίες ωστόσο είναι μικρότερες σε αριθμό και μέγεθος (κύκλος εργασιών, εγκαταστάσεις, κ.α.) από τις αντίστοιχες επιχειρήσεις του θύλακα 1. Στον θύλακα συναντώνται -σε μικρότερο βαθμό- μάνδρες οικοδομικών υλικών και οχημάτων και ορισμένες βιομηχανίες⁴³.

Σε γενικές γραμμές, ο θύλακας 2 συγκεντρώνει επιχειρήσεις μικρότερου μεγέθους (ως προς τα οικονομικά μεγέθη και τις εγκαταστάσεις) σε σύγκριση με τις επιχειρήσεις των θυλάκων 1 και 3. Ο θύλακας διαφοροποιείται επίσης ως προς τη νομική μορφή των επιχειρήσεων: σε αντίθεση με τους άλλους δύο θύλακες, δεν είναι λίγες οι ομόρρυθμες ή ετερόρρυθμες επιχειρήσεις.

⁴¹ Η 9 από τις 17 επιχειρήσεις του δείγματος στον θύλακα 2 (για τις οποίες είναι γνωστή η περίοδος εγκατάστασης), ήταν ήδη εγκατεστημένες σε αυτόν πριν το 2000.

⁴² Σημαντικότερες δραστηριότητες χονδρεμπορίου-αποθήκευσης: NOYNOY, Κρι-Κρι, Mermitta, Mythos, Mantis (τρόφιμα-ποτά), Noe, ABM Hellas, Alpha Glass, Fluidra, Κατσαμάκος, (υλικά οικοδομής, εξοπλισμός κτιρίων, είδη υγιεινής), Chevrolet, Saint Gobain, Βιακαρ (οχήματα και ανταλλακτικά αυτοκινήτων), Πένταπλαστ, Hellargo, Provirom (άλλα)

⁴³ Σημαντικότερες βιομηχανίες: NOE Constructions, ElatirioStrom, Alpha-Freezer, Extruder-Plast

Οι επιχειρήσεις του θύλακα που δραστηριοποιούνται στο κύκλωμα διανομής προϊόντων παρουσιάζουν συνήθως μικρότερο βαθμό κάθετης ολοκλήρωσης (σε σύγκριση με τον θύλακα 1), δηλαδή αναλαμβάνουν συνήθως ένα μέρος μόνο της εφοδιαστικής αλυσίδας (μεταφορά ή αποθήκευση). Εξαίρεση αποτελούν οι δραστηριότητες χονδρεμπορίου, οι οποίες συνήθως αφορούν τη διακίνηση των προϊόντων μιας επιχείρησης από την ίδια (και όχι από εξωτερικούς πάροχους υπηρεσιών εφοδιασμού).

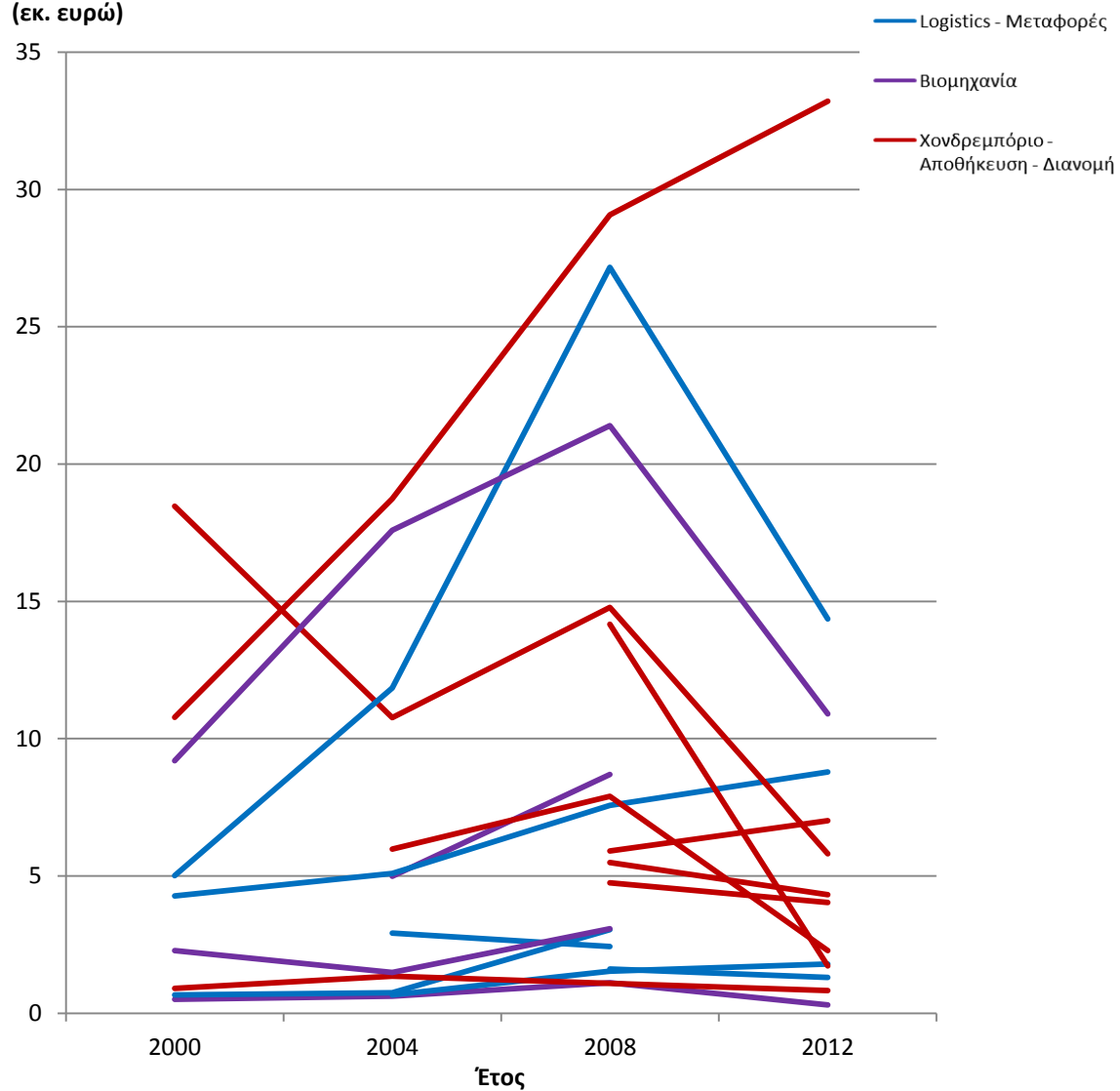
Αν και το διαθέσιμο δείγμα επιχειρήσεων του θύλακα με δημοσιευμένους προϋπολογισμούς που προϋπάρχουν της κατασκευής της Αττικής Οδού είναι μικρό (5 επιχειρήσεις), παρατηρείται μια σημαντική αύξηση του κύκλου εργασιών το διάστημα 2004-2008 (που ακολουθεί την ολοκλήρωση του έργου), η οποία συνήθως ξεπερνάει την αύξηση της προηγούμενης τετραετίας ή αντιστρέφει τις πτωτικές τάσεις (Διάγραμμα 9). Το άθροισμα του κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων αυτών, το οποίο παραμένει σχετικά σταθερό την τετραετία 2000-2004⁴⁴, αυξάνεται κατά 35% την τετραετία 2004-2008. Η συσχέτιση της αύξησης του κύκλου εργασιών με την ολοκλήρωση της Αττικής Οδού αποτελεί μια ένδειξη ευνοϊκής επίπτωσης στη λειτουργία των επιχειρήσεων, ωστόσο δεν στοιχειοθετεί απαραίτητα μια αιτιακή σχέση μεταξύ των δύο φαινομένων.

Οι επιχειρήσεις του θύλακα, παρουσιάζουν έναν σχετικό δυναμισμό. Το διάστημα 2000-2008 χαρακτηρίζεται από μεγάλη αύξηση του κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων του θύλακα (Διάγραμμα 7), και κέρδη (Διάγραμμα 8). Οι επιπτώσεις της κρίσης -με ορισμένες σημαντικές εξαιρέσεις- είναι σχετικά μικρές στον θύλακα, και αισθητά μικρότερες από αυτές των άλλων δύο θυλάκων (σχετικά μικρή μείωση του κύκλου εργασιών, και μικρό ποσοστό επιχειρήσεων που παρουσιάζουν ζημιές το έτος 2012). Οι μεγαλύτερες απώλειες εντοπίζονται στις δραστηριότητες χονδρεμπορίου και βιομηχανίας που σχετίζονται με τους κλάδους της οικοδομικής δραστηριότητας και του οικιακού εξοπλισμού.

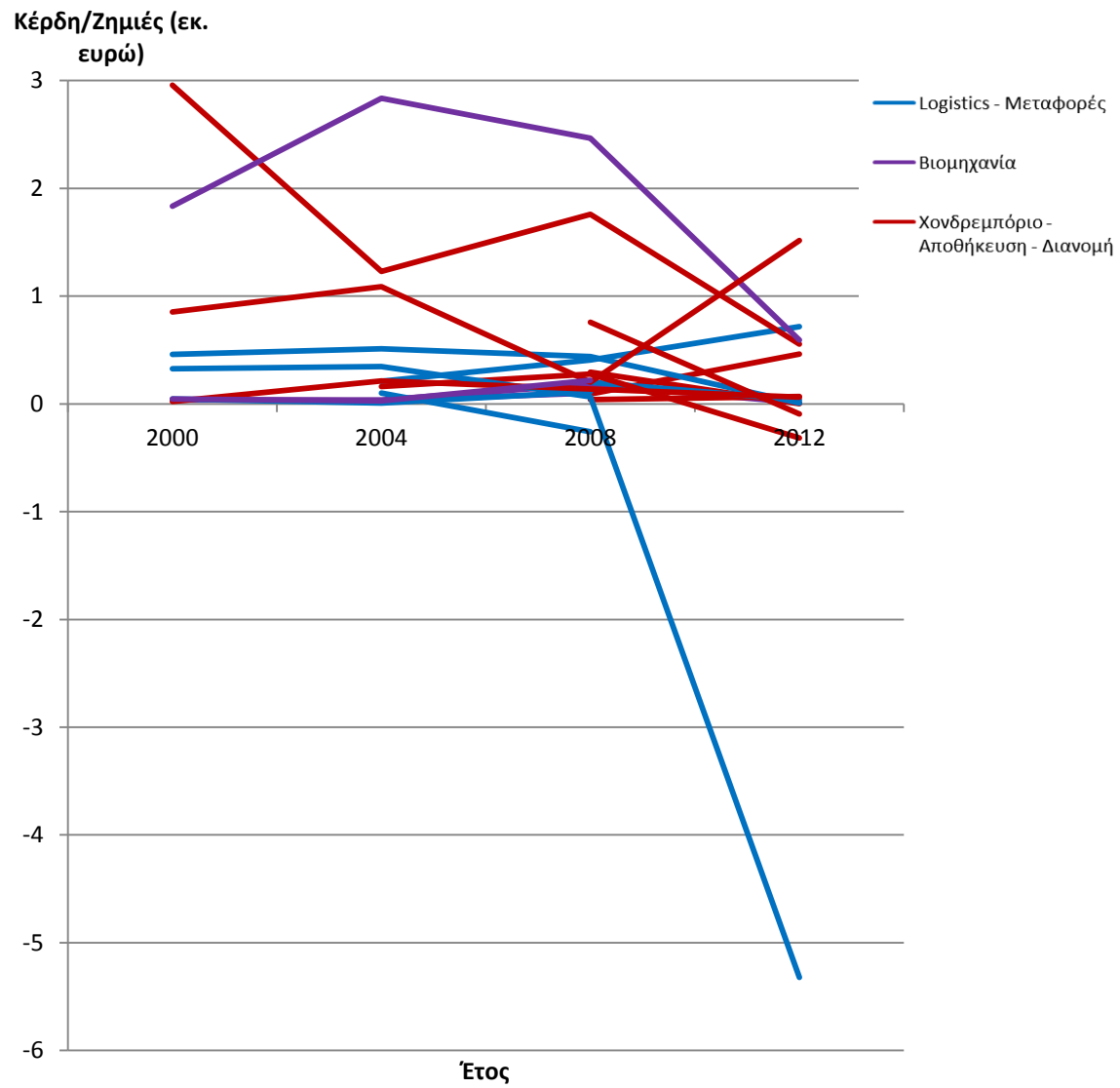
⁴⁴ Αύξηση κατά 2%

Διάγραμμα 7 - Εξέλιξη του κύκλου εργασιών δείγματος επιχειρήσεων του Θύλακα 2

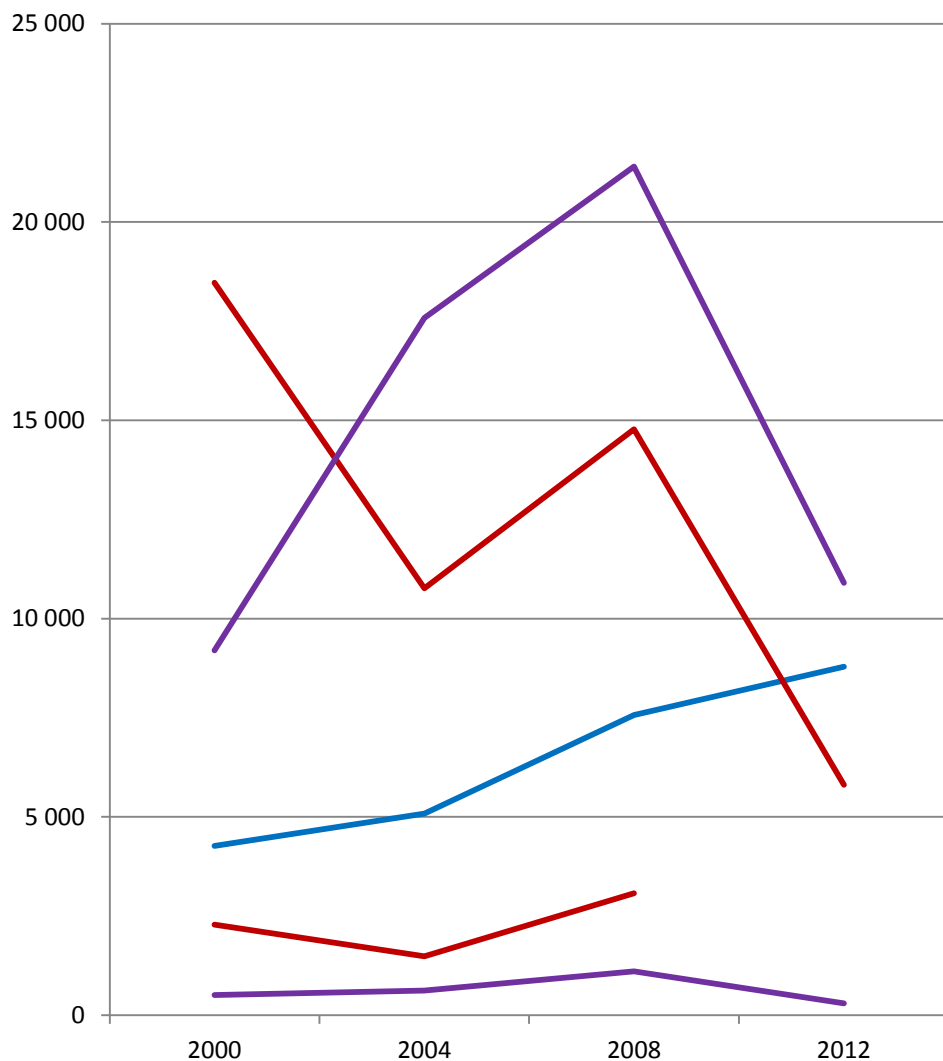
Κύκλος εργασιών
(εκ. ευρώ)



Διάγραμμα 8 - Εξέλιξη των κερδών/ζημιών δείγματος επιχειρήσεων του Θύλακα 2



Διάγραμμα 9 - Εξέλιξη του κύκλου εργασιών δείγματος επιχειρήσεων του Θύλακα 2, που είναι εγκατεστημένες σε αυτόν πριν το 2000



3.1.6.3 Θύλακας 3

Ο θύλακας 3 βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα του Δήμου Ασπρόπυργου, γνωστό και ως «*Ημερος Τόπος*». Βρίσκεται κοντά στην Αττική Οδό, ωστόσο δεν εξυπηρετείται άμεσα από κάποιον από τους κόμβους του άξονα (ο κοντινότερος κόμβος απέχει περίπου 5 χιλιόμετρα). Ο θύλακας ήταν σχετικά απομονωμένος πριν την κατασκευή της Αττική Οδού, καθώς βρισκόταν μακριά από το κύριο οδικό

δίκτυο. Η προσπελασιμότητά του αυξήθηκε σημαντικά με την κατασκευή της Αττικής Οδού, αλλά παραμένει σχετικά μικρότερη από αυτή των άλλων δύο θυλάκων.

Ο θύλακας 3 αναπτύσσεται σχεδόν εξολοκλήρου μετά το 2000. Ουσιαστική συμβολή στην ανάπτυξη του θύλακα, και στη μορφή που έλαβε αυτή η ανάπτυξη, είχε η αλλαγή του πολεοδομικού θεσμικού πλαισίου το 2003. Με τον Ν. 3105/03 (ΦΕΚ 29Α/2003), όπως τροποποιήθηκε από τον Ν. 3190/03 (ΦΕΚ 249Α/2003), η περιοχή «Ήμερος Τόπος» ορίζεται ως «περιοχή υποδοχής χρήσεων των άρθρων 5 και 6 του ΠΔ 23-2-87», δηλαδή χρήσεων που εμπίπτουν στις κατηγορίες «μη οχλούσας βιομηχανίας-βιοτεχνίας-ΒΙΟΠΑ-ΒΙΠΑ» και «οχλούσας βιομηχανίας και βιοτεχνίας». Στην περιοχή εφαρμογής του νόμου (βόρειο τμήμα του θύλακα) παρατηρείται η προσέλκυση βιομηχανικών δραστηριοτήτων (μετά το 2003) από περιοχές του Δυτικού Λεκανοπεδίου (Χάρτης 7) κοντά στις ήδη υπάρχουσες στον θύλακα βιομηχανίες, ενώ στο νότιο τμήμα (το οποίο βρίσκεται πιο κοντά στην Αττική Οδό) την εγκατάσταση δραστηριοτήτων Logistics.

Η παραγωγική διάρθρωση του θύλακα, επομένως, διαφοροποιείται χωρικά. **Δραστηριότητες - Κλειδιά** αποτελούν η βιομηχανία⁴⁵ στο βόρειο τμήμα (περιοχή «Ήμερος Τόπος»), και οι δραστηριότητες Logistics στο νότιο.

Στον κλάδο της **βιομηχανίας**, ξεχωρίζει η καπνοβιομηχανία «*Philip Morris-Παπαστράτος*», η οποία μετεγκαταστάθηκε το 2009 στον Ασπρόπυργο από τον Πειραιά. Η επένδυση στις νέες εγκαταστάσεις, ύψους 100 εκ. ευρώ, επιδοτήθηκε από το κράτος (20%) στα πλαίσια του αναπτυξιακού νόμου 3299/2004, και επέτρεψε στην επιχείρηση να αυξήσει το παραγωγικό της δυναμικό (κατά 20-25%) μειώνοντας ταυτόχρονα το απασχολούμενο προσωπικό (κατά 25%) και το λειτουργικό κόστος. Κίνητρα για την μετεγκατάσταση αποτέλεσαν η δυνατότητα αναβάθμισης των παραγωγικών εγκαταστάσεων, το θεσμικό πλαίσιο και η κρατική πολιτική, και η εγγύτητα της περιοχής στη μεγάλη καταναλωτική αγορά της Αθήνας. Την μετεγκατάσταση ακολούθησε η αναδιάρθρωση, από την επιχείρηση, του δικτύου διανομής των προϊόντων της. Μέσω της δημιουργίας ιδιωτικού συστήματος διανομής (σύστημα αποκλειστικών διανομένων) και τη συγκεντροποίηση του δικτύου διανομής (συνεργασία με 5 μόνο χονδρέμπορους στην Ελλάδα), η επιχείρηση επιδιώκει την επίτευξη οικονομικών κλίμακας στη διανομή.

⁴⁵ Σημαντικότερες επιχειρήσεις: Παπαστράτος, Vitex, Durostick, Doorplan, Sital, ΑΛΚΑΤ

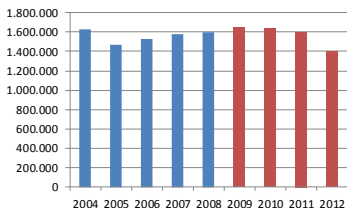
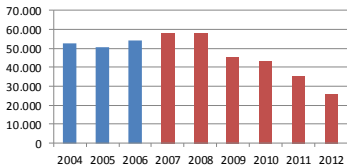
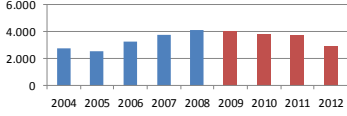
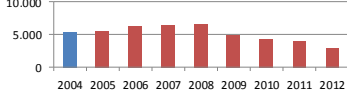
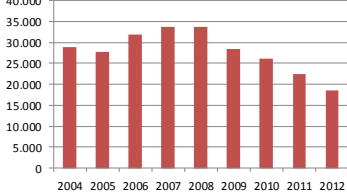
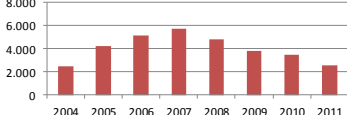
Οι επιχειρήσεις Vitex, Sital και Alkat, που μετεγκαταστάθηκαν στον Ασπρόπυργο στο διάστημα 2005-2008, δραστηριοποιούνται στους κλάδους των οικοδομικών υλικών (κουφώματα, σίτες, χρώματα, μονωτικά υλικά κ.α.). Η μετεγκατάσταση συνεπάγεται, για αυτές, την αναβάθμιση των παραγωγικών τους εγκαταστάσεων και του δυναμικού τους, ωστόσο η οικονομική κρίση εμποδίζει την αξιολόγηση των επιπτώσεών της, λόγω της ανεπαρκούς αξιοποίησης του παραγωγικού τους δυναμικού.

Οι επιχειρήσεις Durostick (βιομηχανία συγκολλητικών υλών και χρωμάτων) και Doorplan (βιοτεχνία παραγωγής επίπλων και κουφωμάτων) λειτουργούν στον θύλακα εδώ και αρκετές δεκαετίες (πολύ πριν το πρόσφατο κύμα εγκατάστασης βιομηχανιών). Σύμφωνα με συνέντευξη με εκπρόσωπο μιας από τις βιομηχανίες του θύλακα, η κατασκευή της Αττικής Οδού οδήγησε σε μείωση του μεταφορικού κόστους (το οποίο αποτελεί σημαντικό ποσοστό της τελικής αξίας των προϊόντων της), ωστόσο η μείωση είναι αμελητέα, λόγω της πανελλαδικής εμβέλειας της εταιρίας. Το μεταφορικό κόστος διανομής των προϊόντων για μια επιχείρηση παρόμοιας εμβέλειας διαμορφώνεται από την γενικότερη κατάσταση του εθνικού δικτύου, καθώς ένα μικρό μόνο ποσοστό της συνολικής διαδρομής των προϊόντων γίνεται μέσω της Αττικής Οδού. Η λειτουργία της Αττικής Οδού θεωρείται πως δεν οδήγησε σε αύξηση του παραγόμενου προϊόντος, ούτε σε αλλαγές στον τρόπο οργάνωσης της διανομής ή στη γεωγραφία των εισροών και των εκροών. Η κύρια επίπτωση αφορά στις δυνατότητες προσέλκυσης εργαζομένων από μακρινότερες περιοχές. Αυτές οι δυνατότητες ωστόσο ισχύουν μόνο για τους χρήστες Ι.Χ., καθώς οι χρήστες Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και μεταφορικών μέσων της επιχείρησης δεν κινούνται μέσω της Αττικής Οδού. Η οικονομική κρίση έχει μεγάλες επιπτώσεις στην λειτουργία της εταιρίας, λόγω της μεγάλης εξάρτησης της διάθεσης των προϊόντων από τη ζήτηση στην ελληνική αγορά.

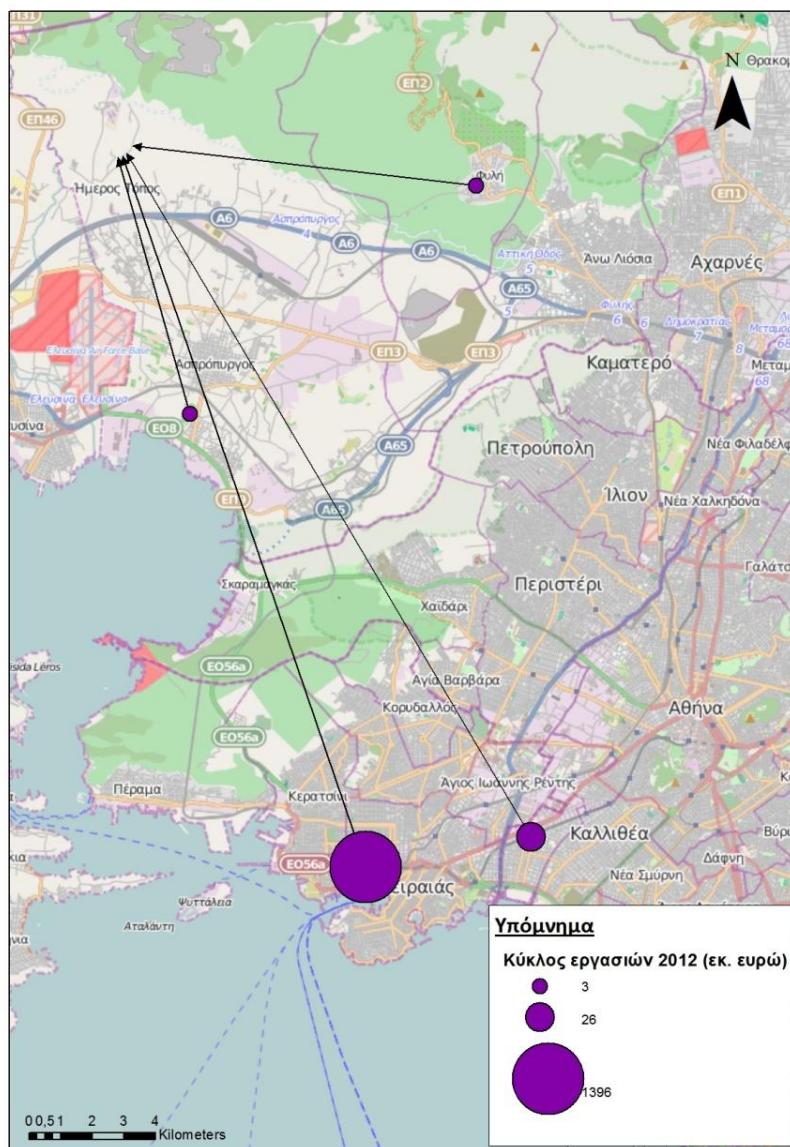
Στην ανάπτυξη εγκαταστάσεων **Logistics** στον θύλακα 3 κυριαρχούν οι δύο κατασκευαστικές/μεσιτικές εταιρίες που πρωταγωνίστησαν και στην ανάπτυξη του θύλακα 1. Οι εταιρίες αυτές κατασκεύασαν εγκαταστάσεις συνολικού αποθηκευτικού χώρου 77.700 τ.μ., οι οποίες συνιστούν το σύνολο σχεδόν των αποθηκευτικών χώρων του θύλακα. Μέρος των αποθηκευτικών χώρων εξυπηρετεί δύο επιχειρήσεις της περιοχής (Philip Morris-Παπαστράτος (του θύλακα 3) και Iron Mountain (του θύλακα 1)). Στον θύλακα διατηρεί τρεις μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους μια από τις ισχυρότερες επιχειρήσεις Logistics, η Diakinisis S.A. Η εταιρία Febo, που δραστηριοποιούνταν στον κλάδο του χονδρεμπορίου πρώτων υλών για βιομηχανίες πλαστικού, μετά την μετεγκατάσταση της (το 2006) σε ιδιόκτητες εγκαταστάσεις στον θύλακα 3, επεκτείνει τη δραστηριότητά της και στην αποθήκευση προϊόντων.

Όπως παρατηρείται στο Διάγραμμα 10, τα χρόνια μετά την μετεγκατάσταση στον Ασπρόπυργο ή μετά την ολοκλήρωση της Αττικής Οδού (για τις προϋπάρχουσες στον θύλακα επιχειρήσεις), οι επιχειρήσεις παρουσιάζουν αύξηση του κύκλου εργασιών τους. Ωστόσο, η **οικονομική κρίση** αναιρεί αυτή την αύξηση, και εμποδίζει την διεξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τα μακροπρόθεσμα οφέλη της μετεγκατάστασης ή της αναβάθμισης της μεταφορικής υποδομής. Τις μεγαλύτερες απώλειες υφίστανται οι βιομηχανίες, και ιδιαίτερα αυτές που σχετίζονται με τον κλάδο της οικοδομής και παράγουν προϊόντα που απευθύνονται κυρίως στην ελληνική αγορά. Οι μεγαλύτερες βιομηχανίες του θύλακα παρουσίασαν μεγάλες ζημιές το έτος 2012. Αντίθετα, οι δραστηριότητες Logistics του θύλακα επηρεάζονται σε πολύ μικρό βαθμό από την οικονομική κρίση.

Πίνακας 6 - Χαρακτηριστικά των βιομηχανικών δραστηριοτήτων του Θύλακα 3

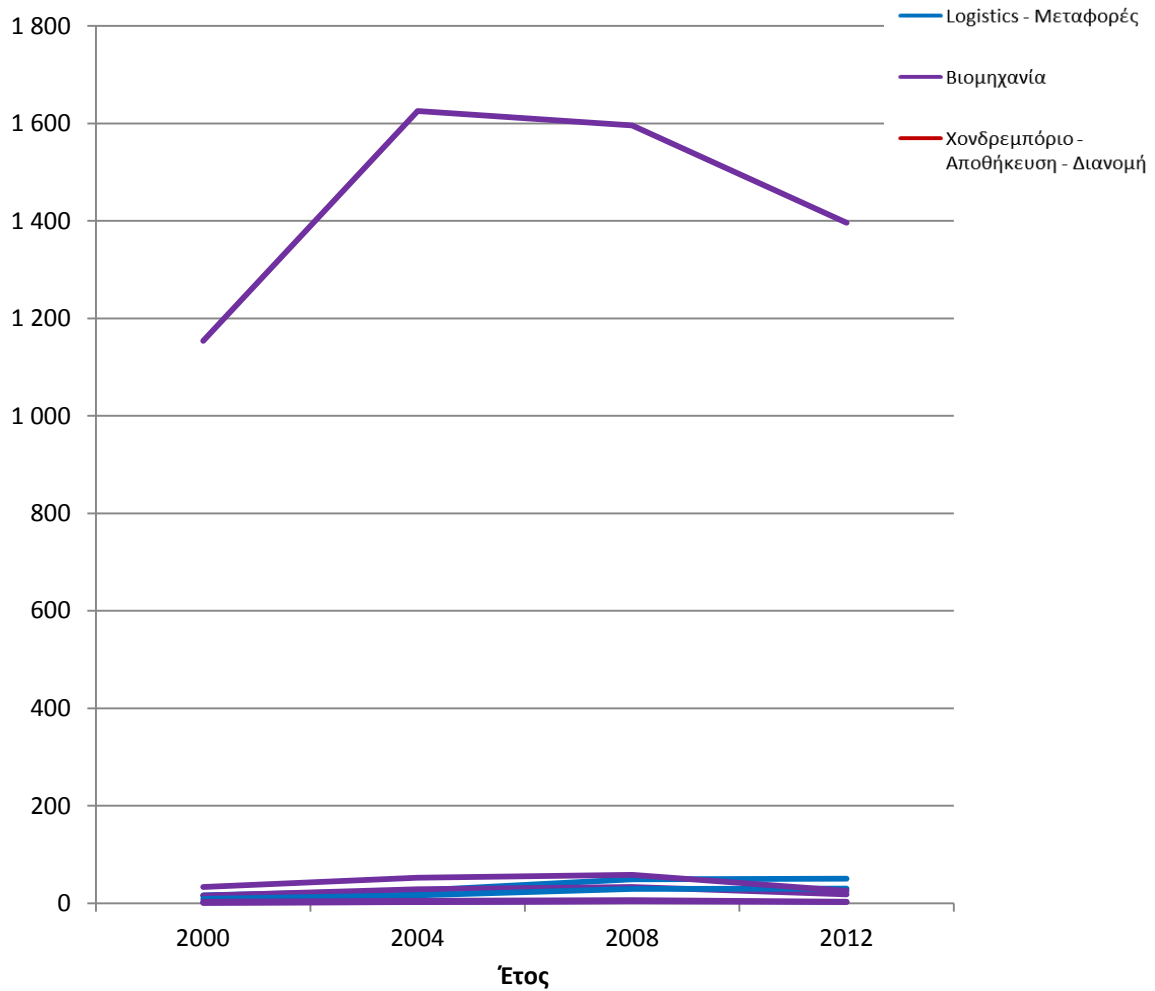
	Όνομα επιχείρησης	Κλάδος	Αριθμός εργαζομένων	Μέγεθος	Διεύθυνση - εμβέλεια	Έτος μεταγκατάστασης	Κόστος μεταγκατάστασης (εκ. ευρώ)	Επιφάνεια εγκαταστάσεων (μ2)	Μεταγκατάσταση από	Εξέλιξη κύκλου εργασιών (κλιμάδες ευρώ)	Μεταβολή κύκλου εργασιών 2008-2012	Μηχανισμοί
Επιχειρήσεις που εγκαταστάθηκαν μετά το 2004	Παπαστράτος - Philip Morris	Προϊόντα καπνού	~800	Μεγάλη	Εθνική, ευρωπαϊκή και παγκόσμια κλίμακα. Στην Ελλάδα: αποκλειστική διανομή σε χονδρέμπορους στην Αθήνα, Θεσσαλονίκη και Πάτρα	2009	100	40.000	Πειραιά		-13%	<ul style="list-style-type: none"> εγγύτητα πρόσβασης στις μεγαλύτερα κέντρα κατανάλωσης αναδιάρθρωση και συγκεντρωποίηση του δικτύου διανομής; οικονομίες κλίμακας στη μεταφορά κρατική επιδότηση μεταγκατάστασης (20%) αλλαγή θεσμικού πολεοδομικού πλαισίου αύξηση παραγωγικού δυναμικού (20-25%) μείωση θέσεων εργασίας στο εργοστάσιο (25%) και στη διανομή συγκριτικά μικρότερες απώλειες λόγω κρίσης
	Vitex	Οικοδομικά χρώματα, μονωτικά υλικά	~200	Μεγάλη	Εθνική και ευρωπαϊκή κλίμακα. Έντονη δραστηριοποίηση στα Βαλκάνια	2007	30	20.000	Μοσχάτο		-56%	<ul style="list-style-type: none"> ανεπαρκής αξιοποίηση της αύξησης του παραγωγικού δυναμικού λόγω κρίσης
	Alkat	Κουφώματα αλουμινίου	~30	Μεσαία	Εθνική. Συνεργασία με ευρωπαϊκές επιχειρήσεις	2008	-	5.000	Φυλή		-30%	
	Sital	Κατασκευή σιτών	~35	Μεσαία		2005	-	5.500	Ασπρόπυργο		-56%	
Επιχειρήσεις που εγκαταστάθηκαν πριν το 2004	Durostick	Συγκολλητικές ύλες, χρώματα	~300	Μεγάλη	Κυρίως εθνική, ευρωπαϊκή (σε μικρότερο βαθμό)		-	18.000	-		-45%	<ul style="list-style-type: none"> μείωση μεταφορικού κόστους σημαντική βελτίωση της προσπελασιμότητας της επιχείρησης αμελητέα επίδραση, λόγω μεγάλης εμβέλειας της επιχείρησης καμία επίπτωση στο παραγόμενο προϊόν, το δίκτυο διανομής, ή τη γεωγραφία των εισροών/εκροών προσέλκυση εργαζομένων από πιο μακρινές περιοχές (μόνο για τους ιδιοκτήτες Ι.Χ.). Οι χρήστες MIMM δεν ωφελούνται. Η εταιρία αναμβάνει τη μετακίνηση των εργαζομένων δίχως Ι.Χ. μεγάλη μείωση του παραγόμενου προϊόντος λόγω κατάρρευσης της εσωτερικής ζήτησης
	Doorplan	Έπιπλα, κουφώματα		Μεσαία - Μικρή		1993	-	7.000	-		-47%	

Χάρτης 7 - Μετεγκατάσταση βιομηχανικών δραστηριοτήτων προς τον Θύλακα 3

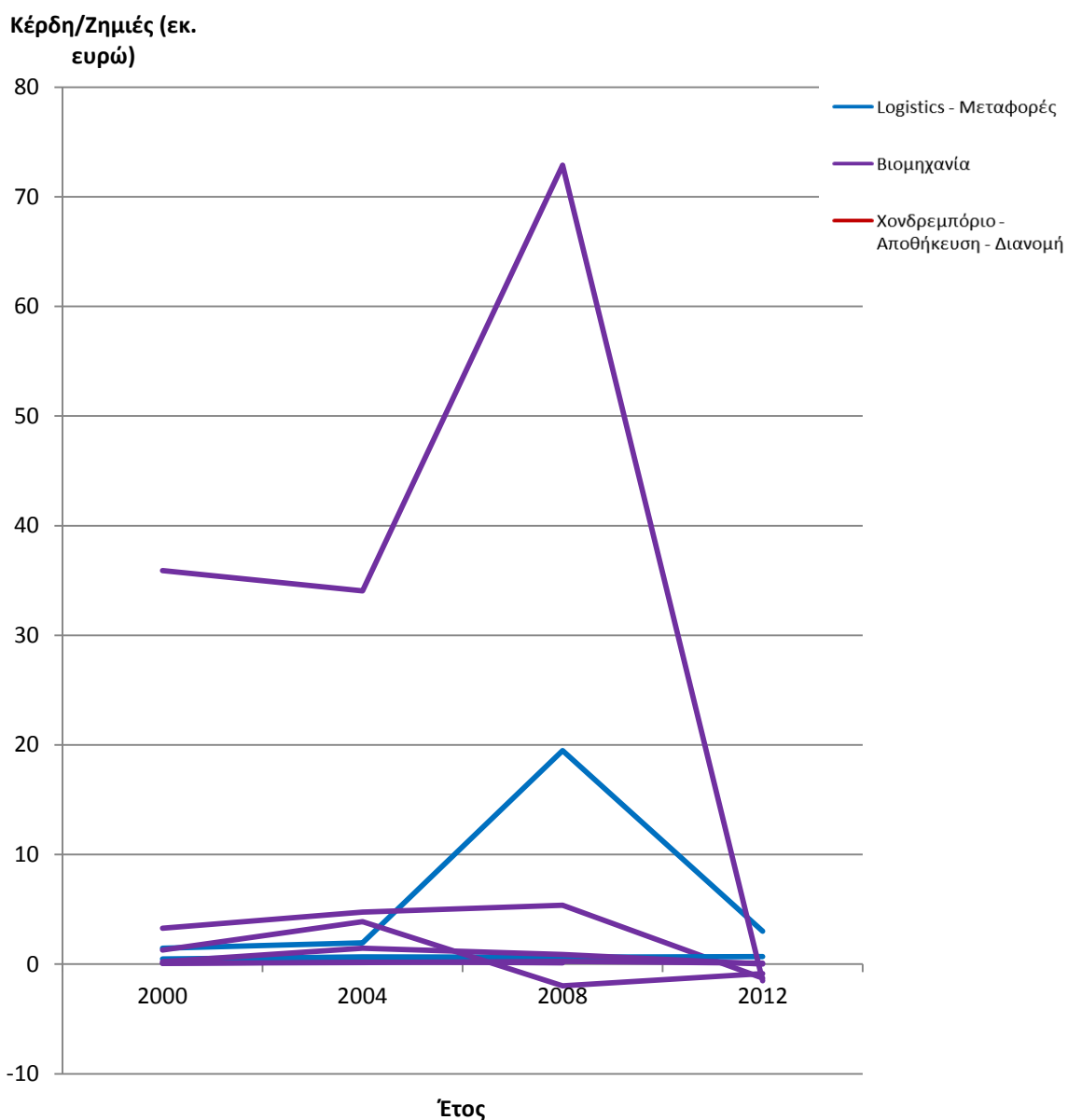


Διάγραμμα 10 - Εξέλιξη του κύκλου εργασιών δείγματος επιχειρήσεων του Θύλακα 3

Κύκλος εργασιών
(εκ. ευρώ)



Διάγραμμα 11 - Εξέλιξη των κερδών/ζημιών δείγματος επιχειρήσεων του Θύλακα 3



3.1.7 Ροές

Τα στοιχεία των μελετών προέλευσης-προορισμού του ΟΑΣΑ (1996- 2006) αποτυπώνουν τη γεωγραφία των καθημερινών ροών ανθρώπων μεταξύ των δήμων της Αττικής. Η γεωγραφία αυτή υποδηλώνει την ένταση, τη φορά και την κατανομή των σχέσεων μεταξύ των δραστηριοτήτων και

των κατοίκων διαφορετικών δήμων⁴⁶. Μέσα από τη διερεύνηση των μεταλλαγών των ροών μεταξύ των ετών 1996 και 2006 που έχουν ως αφετηρία ή προορισμό τον Ασπρόπυργο και το Μαρούσι, αναζητούνται ενδείξεις σχετικά με τον τρόπο που η Αττική Οδός συνέβαλλε στην αναδιοργάνωση των σχέσεων και των δυναμικών μεταξύ αυτών των δύο δήμων και της υπόλοιπης Αττικής.

Επιπλέον, χρησιμοποιείται ο δείκτης «μεταβολή ισοζυγίου μετακινήσεων» ως ένδειξη για την εμφάνιση φαινομένων «άντλησης» εργατικού δυναμικού ή αγοραστικής δύναμης μεταξύ δήμων. Ο δείκτης της μεταβολής του ισοζυγίου μετακινήσεων μεταξύ ενός δήμου (i) και ενός δήμου (j) υπολογίζεται ως εξής:

Μεταβολή ισοζυγίου μετακινήσεων(ij)=Mij(2006)/Mji(2006) – Mij(1996)/Mji(1996), όπου Mij(x)=οι μετακινήσεις από το Δήμο i προς το Δήμο j το έτος x., και Mji(x)=οι μετακινήσεις από το Δήμο j προς το Δήμο i το έτος x

Θετικές τιμές του δείκτη, αποτελούν ένδειξη της αύξησης της επιρροής (ως προς την εργασία και την κατανάλωση) του Δήμου (i) στον Δήμο (j) στο διάστημα 1996-2006.

Ο Ασπρόπυργος έλκει (και παράγει) το μεγαλύτερο ποσοστό των επισκεπτών του από (και προς) τους γειτονικούς δήμους (Ελευσίνα, Μάνδρα, Άνω Λιόσια), και το Δυτικό και Νοτιοδυτικό Λεκανοπέδιο (Πειραιάς, Χαιδάρι, Αιγάλεω, Κερατσίνι κ.α.). Οι σχέσεις, δηλαδή, του Ασπρόπυργου είναι εντονότερες με δήμους με παρόμοια κοινωνικο—οικονομικά χαρακτηριστικά.

Στο διάστημα 1996-2006 αυξάνονται περισσότερο οι μετακινήσεις μεταξύ του Ασπρόπυργου και των δήμων με τους οποίους έχει παραδοσιακά ισχυρότερες σχέσεις (Δυτική Αττική, Νοτιοδυτικό και Δυτικό Λεκανοπέδιο). Αρκετά μεγάλη είναι η αύξηση των έλξεων και των παραγωγών μετακινήσεων από Δήμους που διασχίζονται ή γειτονεύουν με την Αττική Οδό (Ελευσίνα, Άνω Λιόσια, Αχαρνές), αλλά στο δυτικό μόνο τμήμα της Αττικής Οδού (δυτικά της Ε.Ο. Αθηνών-Λαμίας). Αντίθετα, οι ροές από το Ανατολικό Λεκανοπέδιο και τα Μεσόγεια προς τον Ασπρόπυργο παραμένουν μικρές.

Η αύξηση των έλξεων μετακινήσεων από δήμους με παρόμοια κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά με το δήμο Ασπρόπυργου (δήμοι χαμηλότερων εισοδημάτων, με υψηλό ποσοστό εργατών) αντανakλά την έλξη εργαζομένων από τις νέες δραστηριότητες που εγκαθίσταται στον

⁴⁶ Όπως, για παράδειγμα, την έλξη εργαζόμενων, την γεωγραφία των καταναλωτικών αγορών κτλ.

Ασπρόπυργο, οι οποίες προσφέρουν κυρίως θέσεις εργασίας που ανήκουν σε χαμηλότερες επαγγελματικές κατηγορίες. Η κατασκευή της Αττικής Οδού, επομένως, επιδρά περισσότερο έμμεσα (μέσω της προσέλκυσης δραστηριοτήτων) παρά άμεσα (μέσω της μείωσης των χρονοαποστάσεων) στη γεωγραφία των μετακινήσεων που εμπλέκουν τον Ασπρόπυργο. Η αύξηση, άλλωστε, των μετακινήσεων από δήμους που διασχίζονται από την Αττική Οδό είναι παρόμοιας έντασης με την αύξηση από τους δήμους του Δυτικού και Νοτιοδυτικού Λεκανοπεδίου, και είναι αμελητέα για τους δήμους υψηλότερων εισοδημάτων που διασχίζονται από τον άξονα (βορειοανατολικά προάστια και Μεσόγεια).

Η παρατήρηση αυτή, διαφοροποιείται εν μέρει από το -σύνηθες στη βιβλιογραφία- αναλυτικό σχήμα, σύμφωνα με το οποίο η έλξη νέων χρήσεων κατά μήκος της μεταφορικής υποδομής οδηγεί στην περαιτέρω φόρτιση της υποδομής. Η γεωγραφία των έλξεων, στην περίπτωση του Ασπρόπυργου καθορίζεται περισσότερο από την κατανομή των κοινωνικο-οικονομικών χαρακτηριστικών στον χώρο και τις ανάγκες της απασχόλησης, παρά από την γεωγραφία των μεταφορικών υποδομών⁴⁷.

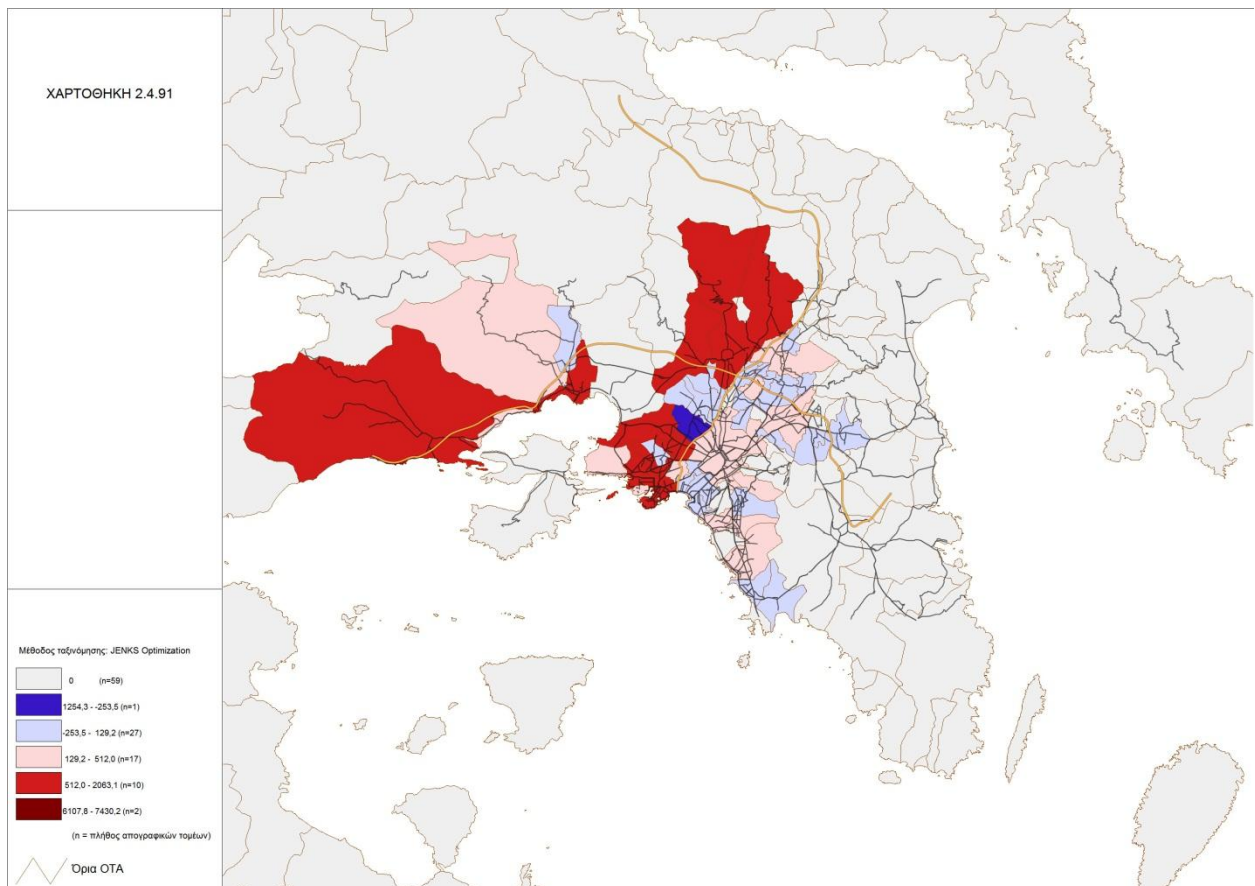
Κατά την δεκαετία 1996-2006, το ισοζύγιο των μετακινήσεων του Δήμου Ασπρόπυργου με τους δήμους του Νοτιοδυτικού και Βορειοδυτικού Λεκανοπεδίου (Περιστέρι, Καματερό, Κορυδαλλός, Πετρούπολη, Δραπετσώνα κ.α.) αυξάνεται προς όφελος του Ασπρόπυργου⁴⁸. Αυτή η μεταλλαγή υποδηλώνει την αύξηση της επιρροής του Δήμου, και τη ανάδειξή του ως «πόλου» εργασίας στην ευρύτερη περιοχή, από την οποία «αντλεί» εργατικό δυναμικό. Αντίθετη, ωστόσο, είναι η μεταβολή με δήμους υψηλότερων εισοδημάτων, όπως η Γλυφάδα, η Νέα Σμύρνη, το Χαλάνδρι, το Μαρούσι κ.α., γεγονός που θα μπορούσε ενδεχομένως να υποδηλώνει άντληση αγοραστικής δύναμης από αυτούς.

⁴⁷ Οι δήμοι των νοτιοδυτικών και δυτικών προαστίων δεν εξυπηρετούνται από την Αττική Οδό, αλλά από τις υποδομές που προϋπήρχαν της κατασκευής της. Επίσης, σύμφωνα με στοιχεία συνεντεύξεων που πραγματοποιήθηκαν, οι εργαζόμενοι στις επιχειρήσεις των θυλάκων που μελετώνται, δεν χρησιμοποιούν συχνά την Αττική Οδό, λόγω του υψηλού κόστους που συνεπάγεται η μετακίνηση με ΙΧ μέσω του συγκεκριμένου άξονα. Εργαζόμενοι της περιοχής εξυπηρετούνται από τη δημόσια συγκοινωνία (αν υπάρχει στην περιοχή), και μέσα μετακίνησης της επιχείρησης (τα οποία συνήθως κινούνται εκτός της Αττικής Οδού).

⁴⁸ Περισσότεροι, δηλαδή άνθρωποι αρχίζουν να μετακινούνται από αυτούς τους δήμους προς τον Ασπρόπυργο, παρά το αντίθετο.

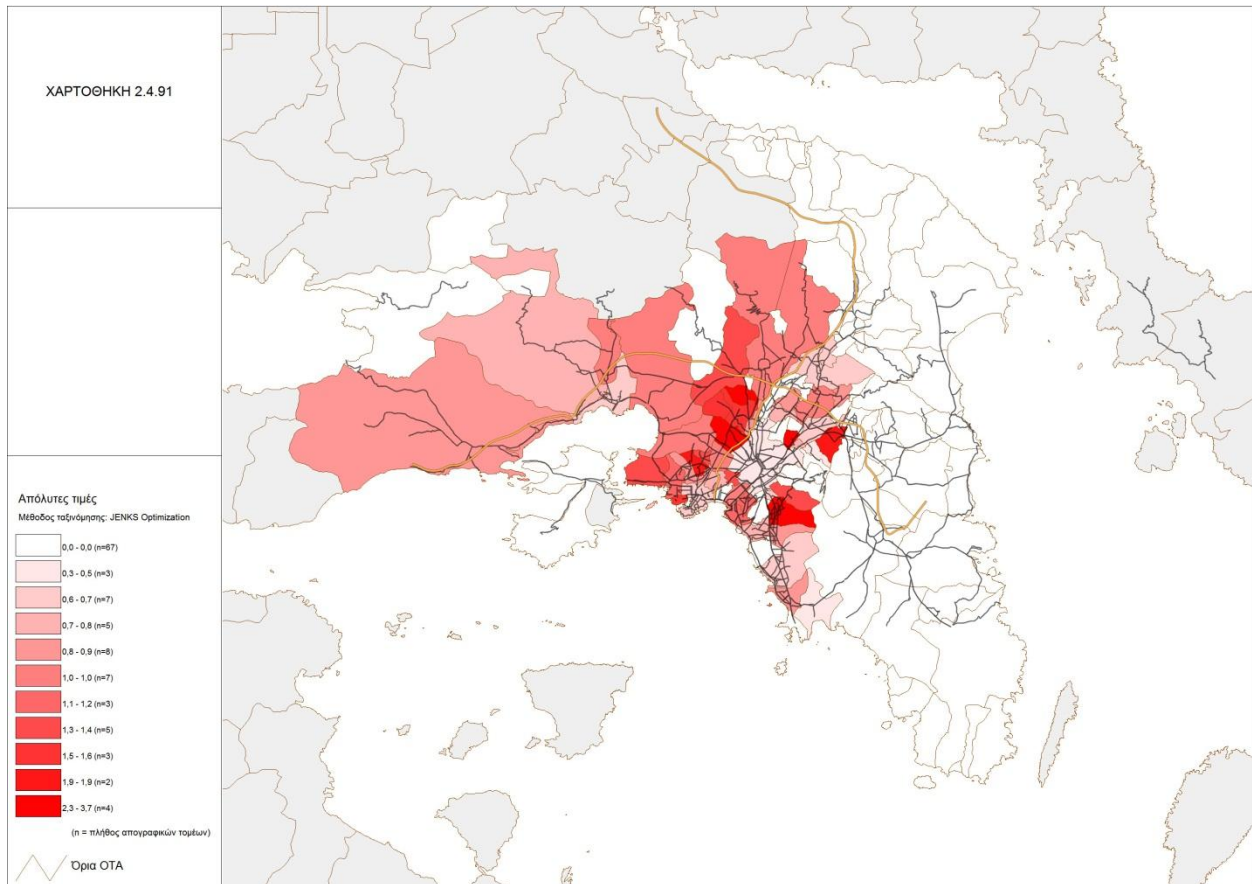
Οι ροές χαρακτηρίζονται από μικρή -σχετικά- εμβέλεια, η οποία σχετίζεται με τις παραπάνω παρατηρήσεις σχετικά με την επιρροή των κοινωνικο-οικονομικών χαρακτηριστικών στη γεωγραφία των μετακινήσεων. Για παράδειγμα, οι ροές μεταξύ του Ασπρόπυργου και των δήμων των Μεσογείων παραμένουν πολύ μικρές, παρά την κατασκευή της Αττικής Οδού και την πολύ μεγάλη μείωση των χρονοαποστάσεων. Είναι, άλλωστε, γνωστό πως περιοχές χαμηλότερων εισοδημάτων χαρακτηρίζονται συνήθως από χαμηλότερη κινητικότητα του πληθυσμού τους (Rodrigue et al. 2006).

Χάρτης 8 - Διαφορά μετακινήσεων προς Ασπρόπυργο ανά δήμο μεταξύ 1996 και 2006.



Άντληση στοιχείων: (ΟΑΣΑ 2006) και (ΟΑΣΑ 1996), ίδια επεξεργασία.

Χάρτης 9 - Διαφορά ισοζυγίου μετακινήσεων μεταξύ Ασπρόπυργου και των υπόλοιπων δήμων μεταξύ 1996 και 2006.



Άντληση στοιχείων: (ΟΑΣΑ 2006) και (ΟΑΣΑ 1996), ίδια επεξεργασία

3.1.8 Συμπεράσματα

Οι επιπτώσεις που είχε η κατασκευή της Αττικής Οδού στην οικονομική δραστηριότητα, φαίνεται να διαφοροποιούνται μεταξύ των θυλάκων εξειδίκευσης. Σε γενικές γραμμές, η κατασκευή της Αττικής Οδού οδήγησε σε μείωση του μεταφορικού κόστους, σε αύξηση των τιμών γης, και σε προσέλκυση νέων δραστηριοτήτων.

Μεταφορικό κόστος

Η μείωση του μεταφορικού κόστους -ως ποσοστού της τελικής αξίας του προϊόντος- διαφοροποιείται ανά επιχείρηση ανάλογα με την εμβέλεια των εισρών και εκροών της. Η

επίπτωση, δηλαδή, σε επιχειρήσεις με εθνική ή ευρωπαϊκή εμβέλεια είναι μικρότερη σε σύγκριση με επιχειρήσεις που πραγματοποιούν μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής των εισροών και των εκροών τους κατά μήκος της Αττικής Οδού.

Δημιουργία προσβάσεων

Η Αττική Οδός δημιουργεί επίσης προσβάσεις σε περιοχές που ήταν μέχρι τότε δύσκολα προσπελάσιμες, επιτρέποντας την εκμετάλλευση συγκριτικών πλεονεκτημάτων που προσφέρουν, όπως η εγγύτητα και η γρήγορη πρόσβαση στην μεγάλη καταναλωτική αγορά του Λεκανοπεδίου, η εύκολη πρόσβαση σε άλλες ισχυρές μεταφορικές υποδομές, οι χαμηλές (αρχικά) αξίες γης, η ύπαρξη οικοπέδων μεγάλων επιφανειών, κ.α.

Προσέλκυση νέων δραστηριοτήτων

Ως προς την προσέλκυση νέων δραστηριοτήτων, παρατηρείται η ενίσχυση των ήδη επικρατούντων τάσεων σε κάθε θύλακα (εγκατάσταση δραστηριοτήτων χονδρεμπορίου στον θύλακα 2, και μεταποίησης στον θύλακα 3). Εξαιρέση αποτελούν οι -μεγαλύτερης κλίμακας- δραστηριότητες Logistics, οι οποίες αναπτύσσονται κυρίως σε εκτός σχεδίου και αδόμητες περιοχές, οι οποίες χαρακτηρίζονται από μικρότερη κατάτμηση γης και δυνατότητα ανάπτυξης μεγαλύτερων επιφανειών.

Μετεγκαταστάσεις

Για πολλές επιχειρήσεις, η **μετεγκατάσταση** σε κάποιον από τους θύλακες αποτελεί μέρος μιας στρατηγικής επέκτασης της δραστηριότητάς τους, η οποία περιλαμβάνει την αύξηση του παραγωγικού δυναμικού, την αναβάθμιση των κτιριακών και μηχανολογικών εγκαταστάσεων, την απόκτηση ιδιόκτητων εγκαταστάσεων, και της εκμετάλλευσης εξωτερικών οικονομιών (μεταφορικές υποδομές και οικονομίες συγκέντρωσης). Η οικονομική κρίση των επόμενων χρόνων, ωστόσο, εμποδίζει στις περισσότερες περιπτώσεις τη διεξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με την επιτυχία αυτής της στρατηγικής.

Επιπτώσεις σε προϋπάρχουσες δραστηριότητες

Τα στοιχεία ισολογισμών των επιχειρήσεων της περιοχής που **προϋπάρχουν της κατασκευής της Αττικής Οδού**, υποδεικνύουν μια σημαντική μεταβολή των οικονομικών τους μεγεθών μεταξύ της τετραετίας 2000-2004, και της τετραετίας 2004-2008, που ακολουθεί την κατασκευή της Αττικής Οδού (Διάγραμμα 12). Σε γενικές γραμμές, παρουσιάζεται ώθηση της οικονομικής τους δραστηριότητας (όπως αυτή αποτυπώνεται στην μεταβολή του κύκλου εργασιών), η οποία είναι περισσότερο έντονη στις μικρότερες επιχειρήσεις. Μεγαλύτερη ώθηση παρουσιάζουν οι δραστηριότητες χονδρεμπορίου και μεταφορών, οι οποίες ωφελούνται από τη μείωση του μεταφορικού κόστους και από τη χωρική αναδιάρθρωση της διαμετακομιστικής δραστηριότητας στην Αττική προς όφελος του Θριάσιου Πεδίου. Οι βιομηχανικές δραστηριότητες παρουσιάζουν αύξηση, η οποία ωστόσο ακολουθεί τις αυξητικές τάσεις της προηγούμενης τετραετίας και επηρεάζεται λιγότερο από τη λειτουργία της Αττικής Οδού. Για τις περισσότερες δραστηριότητες, η ανάπτυξη που παρατηρείται μετά την ολοκλήρωση του άξονα αναιρείται την περίοδο της κρίσης.

Σε αδόμητες περιοχές, η άνοδος της γαιοπροσόδου, ενθαρρύνει την αντικατάσταση ορισμένων κτηνοτροφικών χρήσεων από τις νέες δραστηριότητες που εγκαθίστανται στην περιοχή.

Θεσμικό πλαίσιο και κρατικές πολιτικές

Το θεσμικό πολεοδομικό πλαίσιο ακολουθεί, και ταυτόχρονα ενισχύει και αποκρυσταλλώνει τάσεις που εμφανίζονται στην ανάπτυξη των τριών θυλάκων. Ο καθορισμός της περιοχής «Ημερος Τόπος» στον θύλακα 3 σε υποδοχέα βιομηχανικών χρήσεων ακολουθεί την εγκατάσταση λίγων μεταποιητικών χρήσεων τα προηγούμενα χρόνια, και επιταχύνει την περαιτέρω βιομηχανική ανάπτυξη του θύλακα. Αντίστοιχα, η θεσμοθέτηση Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου με χρήσεις Χονδρεμπορίου στον θύλακα 2 το 1996 συνέβαλλε καθοριστικά στην διαμόρφωση της παραγωγικής φυσιογνωμίας της -μέχρι τότε αδόμητης- περιοχής. Επίσης, περιορισμοί ως προς την αρτιότητα και την οικοδομησιμότητα των οικοπέδων που βρίσκονται εκτός σχεδίου συμβάλλουν στην επικράτηση μεγαλύτερης κλίμακας και έκτασης δραστηριοτήτων.

Η δημιουργία θετικών εξωτερικών οικονομιών μέσω των κρατικών πολιτικών επένδυσης σε μεταφορικές υποδομές στην περιοχή του Θριασίου είχαν καθοριστική συμβολή στην ανάπτυξη των τριών θυλάκων. Επιπλέον, το κόστος μετεγκατάστασης στον Ασπρόπυργο σε ορισμένες

περιπτώσεις⁴⁹ επιχορηγείται από τον αναπτυξιακό νόμο 3299/2004, διευκολύνοντας την προσέλκυση δραστηριοτήτων από άλλες περιοχές.

Γαιοπρόσδοος

Η κατασκευή της Αττικής Οδού οδήγησε σε ραγδαία άνοδο των τιμών γης, οι οποίες παρέμεναν μέχρι τότε εξαιρετικά χαμηλές. Η μεγάλη αύξηση της **γαιοπροσόδου** ενίσχυσε τα εισοδήματα ορισμένων ιδιοκτητών γης στον Ασπρόπυργο μέσω της πώλησης ή ενοικίασης οικοπέδων και αποθηκευτικών χώρων, και δημιούργησε μια τάξη εισοδηματιών. Επίσης, οι ευκαιρίες μεγάλης κερδοφορίας επί της γης, σε συνδυασμό με την άνοδο της ζήτησης για χώρους Logistics, κινητοποίησαν ένα έντονο κύμα μαζικής επένδυσης σε γη και εγκαταστάσεις αποθήκευσης και Logistics από ορισμένους ισχυρούς «παίκτες»⁵⁰, το οποίο συνέβαλλε καθοριστικά στη διαμόρφωση των χαρακτηριστικών της χωρικής ανάπτυξης των τελευταίων χρόνων.

Δικτύσεις

Ο διαχωρισμός μεταξύ δραστηριοτήτων μεταποίησης και αποθήκευσης/μεταφορών που επιβάλλεται από το θεσμικό πλαίσιο εμποδίζει την ανάπτυξη συμπληρωματικότητας μεταξύ των δραστηριοτήτων του κάθε θύλακα. Οι περισσότερες επιχειρήσεις δρουν σε εθνικό και ευρωπαϊκό πλαίσιο, και είναι λιγότερο εξαρτημένες από τοπικές συνεργασίες. Ωστόσο, στην ευρύτερη περιοχή εντοπίστηκε η ύπαρξη ορισμένων συνεργειών μεταξύ δραστηριοτήτων Logistics⁵¹, και ορισμένων βιομηχανικών δραστηριοτήτων με δραστηριότητες Logistics⁵². Επίσης, πρωταγωνιστικό ρόλο φαίνεται να είχαν τοπικές κατασκευαστικές και μεσιτικές επιχειρήσεις⁵³ στην ανάπτυξη των θυλάκων και την κατασκευή των νέων εγκαταστάσεων.

⁴⁹ Όπως η μετεγκατάσταση της Philip Morris-Παπαστράτος στον θύλακα 3, της Teleimpex στον θύλακα 1, και της J. Pelekis στον θύλακα 2, κ.α..

⁵⁰ Όπως, για παράδειγμα, η «Καρπάθιος Α.Ε.» και η «Noe Logistics».

⁵¹ Π.χ. μεταξύ της Metron Logistics και της Goldair

⁵² Π.χ. μεταξύ της Ευρωχαρτικής (χαρτοβιομηχανία) και της PKD Logistics, ή της Philip Moris-Παπαστράτος (καπνοβιομηχανία) και της Foodlink (Logistics).

⁵³ Όπως η Καρπάθιος Α.Ε., η Noe Constructions, η Asprokat, κ.α.

Πολλές από τις δραστηριότητες στην περιοχή μελέτης διατηρούν τις επιτελικές τους εγκαταστάσεις στα βόρεια προάστια της Αθήνας, στην βόρεια Ελλάδα, ή στο εξωτερικό (Χάρτης 10). Οι εμπορικές συνεργασίες είναι εντονότερες με το Λεκανοπέδιο (και δευτερευόντως με άλλα αστικά κέντρα της Ελλάδας), καθώς οι επιχειρήσεις των τριών θυλάκων δραστηριοποιούνται στην παραγωγή, αποθήκευση ή διακίνηση καταναλωτικών αγαθών. Τέλος, ορισμένες επιχειρήσεις Logistics που δραστηριοποιούνται στην περιοχή προσδοκούν να συνεργαστούν με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο εμπορευματικό κέντρο του Θριασίου.

Οικονομική κρίση

Η οικονομική κρίση παρουσιάζει μεγάλο αντίκτυπο στους θύλακες εξειδίκευσης. Η μέση μείωση του κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων στο διάστημα 2008-2012 κυμαίνεται γύρω στο 30%. Η κατάρρευση του κλάδου της **οικοδομικής δραστηριότητας** στην Ελλάδα έχει οδηγήσει σε **αρνητικά πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα** στην οικονομική δραστηριότητα του Ασπρόπυργου. Οι δραστηριότητες (βιομηχανίας και χονδρεμπορίου) που σχετίζονται με τον κλάδο της οικοδομής, οι οποίες αποτελούν ένα μεγάλο μέρος της οικονομικής δραστηριότητας και στους τρεις θύλακες, παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες απώλειες. Οι απώλειες, για παράδειγμα, της βιομηχανικής παραγωγής των τριών θυλάκων⁵⁴, η οποία χαρακτηρίζεται από μεγάλη εξάρτηση από την οικοδομική δραστηριότητα και τη ζήτηση της εγχώριας αγοράς, κυμαίνονται γύρω (και συχνά ξεπερνούν) στο 50%.

Αντίθετα, οι δραστηριότητες μεταφορών και Logistics παρουσιάζουν μεγαλύτερη ανθεκτικότητα στις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης. Ο κλάδος παρουσιάζει τις μικρότερες απώλειες κύκλου εργασιών (-14%) στους τρεις θύλακες το διάστημα 2008-2012, ενώ δεν είναι λίγες και οι επιχειρήσεις που παρουσίασαν αύξηση. Επίσης η πληρότητα και η ζήτηση των χώρων Logistics παραμένουν υψηλές. Οι επιπτώσεις της κρίσης που παρατηρήθηκαν παραμένουν μικρές σε σύγκριση με την εξέλιξη του κλάδου στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ (2013b), ο «δείκτης κύκλου εργασιών» μειώνεται κατά 47% στους κλάδους «*χερσαίες μεταφορές και τις μεταφορές μέσω αγωγών*» και «*αποθήκευση και υποστηρικτικές προς τη μεταφορά δραστηριότητες*» στο διάστημα 2008-2012. Στην κρίση του κλάδου συμβάλλουν η μείωση των εισαγωγών και των εξαγωγών, η μείωση της εγχώριας ζήτησης και της παραγωγικής

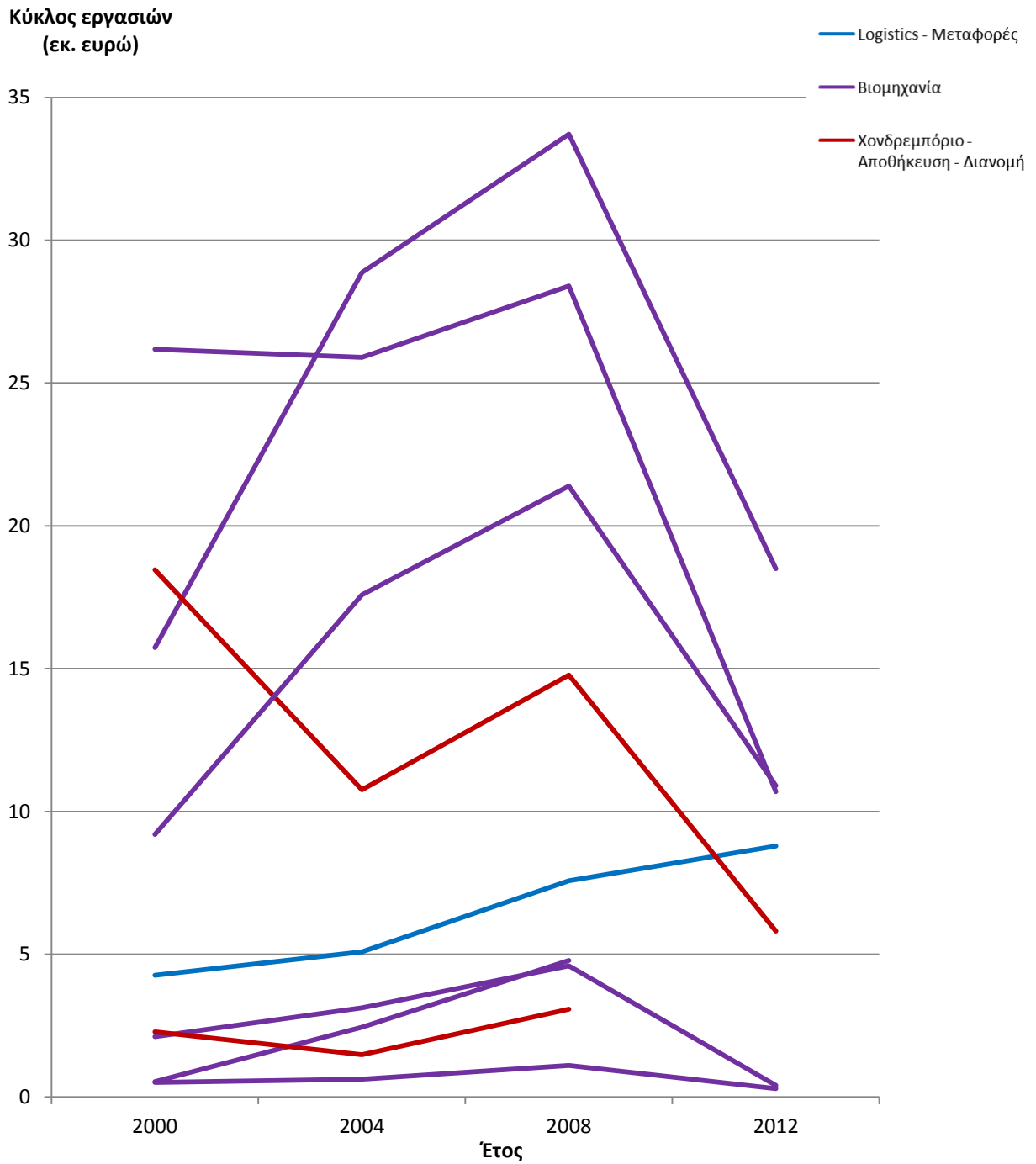
⁵⁴ Με εξαίρεση την καπνοβιομηχανία «Philip Morris-Παπαστράτος».

δραστηριότητας λόγω της κρίσης, και οι αυξήσεις στις τιμές των καυσίμων. Η μεγαλύτερη ανθεκτικότητα των δραστηριοτήτων μεταφορών και Logistics στις περιοχές μελέτης υποδεικνύει πως τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και οι εξωτερικές οικονομίες που εντοπίζονται στους τρεις θύλακες (εγγύτητα στην μεγάλη καταναλωτική αγορά της Αθήνας, υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης από μεταφορικές υποδομές, μεγάλη μείωση των μισθωμάτων) λειτουργούν εν μέρει αντισταθμιστικά των επιπτώσεων της κρίσης, μειώνοντας το λειτουργικό κόστος και συγκρατώντας τη ζήτηση για μεταφορικό έργο.

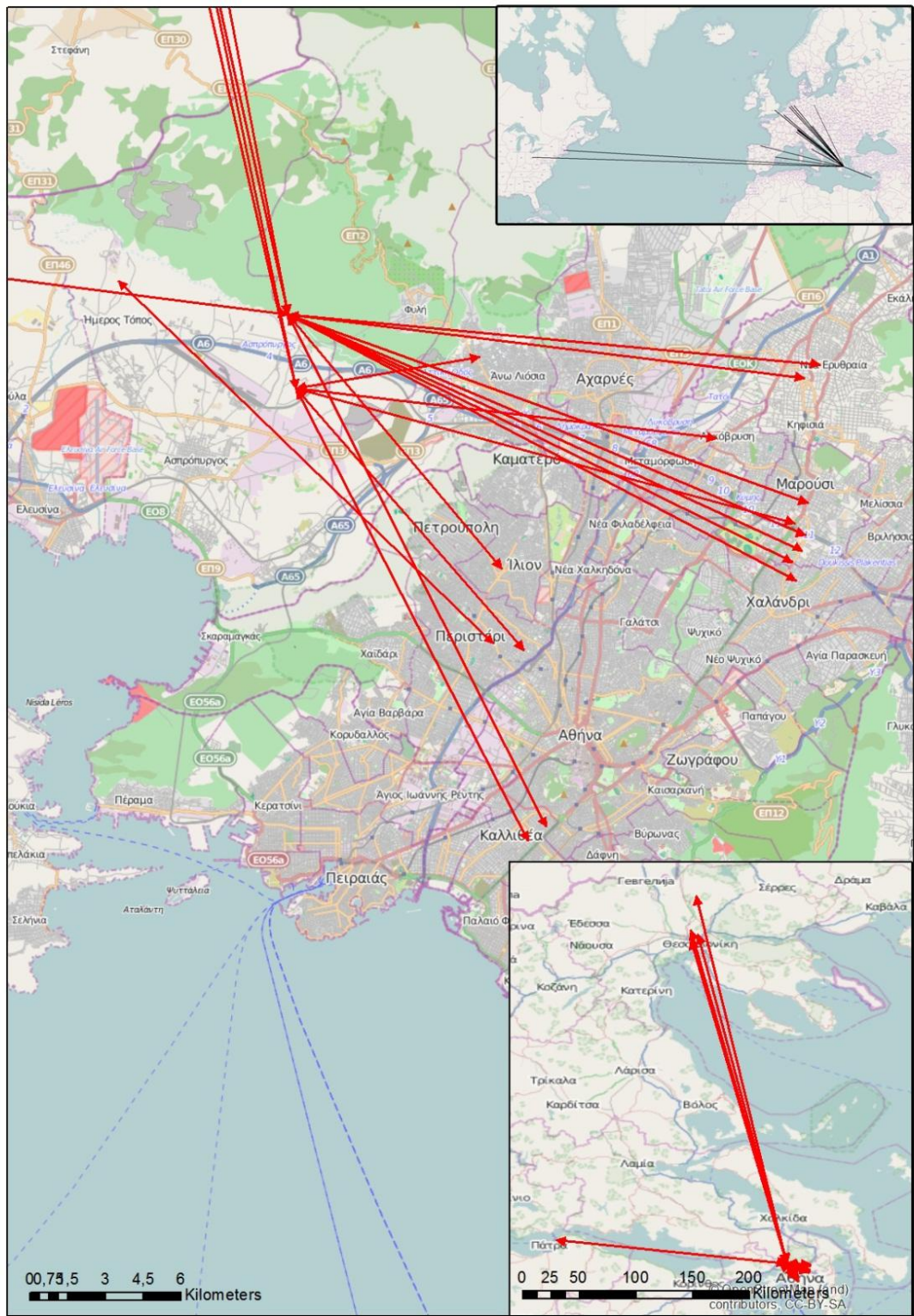
Διάχυση ωφελειών

Η **διάχυση των ωφελειών** από την ανάπτυξη των θυλάκων στον κοινωνικό ιστό θα μπορούσε να αυξηθεί από την εφαρμογή κατάλληλων πολιτικών σύζευξης της οικονομικής με την κοινωνική ανάπτυξη και την προστασία του περιβάλλοντος, και οι οποίες σήμερα απουσιάζουν. Η οικονομική ανάπτυξη που προκαλείται από την προσέλκυση νέων δραστηριοτήτων δεν προσφέρει απαντήσεις στα περισσότερα από τα κοινωνικά προβλήματα που χαρακτηρίζουν τον Δήμο, και συχνά εντείνουν άλλα (όχληση, περιβαλλοντική υποβάθμιση). Η αύξηση των θέσεων εργασίας αποτελεί τη σημαντικότερη κοινωνική επίπτωση της ανάπτυξης των θυλάκων, αλλά μετριάζεται από το μεγάλο ποσοστό μετεγκατάστασης των δραστηριοτήτων (δηλαδή μεταφορά εργαζομένων από άλλες περιοχές και όχι δημιουργία νέων θέσεων) και τη μείωση ορισμένων θέσεων εργασίας (λόγω της αναδιάταξης του δικτύου διανομής και της αναβάθμισης του τεχνικού εξοπλισμού).

Διάγραμμα 12 - Εξέλιξη κύκλου εργασιών δείγματος επιχειρήσεων των θυλάκων 1, 2 και 3, που είχαν εγκατασταθεί στην περιοχή πριν το 2000



Χάρτης 10 - Επιτελικές διασυνδέσεις δραστηριοτήτων στους θύλακες διερεύνησης (με έδρα εκτός Ασπρόπυργου).



3.2 Μαρούσι

Στις νότιες περιοχές του Αμαρουσίου, και κυρίως σε μια ζώνη που εκτείνεται κατά μήκος της Λ. Κηφισίας αρχίζουν να εγκαθίστανται από την δεκαετία του '80 και έπειτα ένα σύμπλεγμα δραστηριοτήτων διοίκησης ιδιωτικών επιχειρήσεων (τηλεπικοινωνιών, πληροφορικής, ναυτιλιακών, βιομηχανίας κ.α.), υπερτοπικού εμπορίου, χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, αναψυχής-εστίασης, και άλλων υπερτοπικών χρήσεων⁵⁵.

Μετά το 2004, αυτή η διαδικασία εντοπίζεται πιο έντονα σε περιοχές που γειτνιάζουν με την Αττική οδό, και έχει ως κύρια χαρακτηριστικά την εγκατάσταση δραστηριοτήτων υπερτοπικού εμπορίου (και -σε μικρότερο βαθμό- γραφείων) επί των δύο μεγάλων αξόνων (κυρίως επί της Αττικής Οδού), και στην ανάπτυξη νέων περιοχών πολυτελούς κατοικίας. Πρόκειται για μια διαδικασία που, παρόλο που ακολουθεί χρονικά την κατασκευή της Αττικής Οδού, δεν οφείλεται αποκλειστικά σε αυτήν. Σημαντικοί παράγοντες όπως κρατικές και δημοτικές πολιτικές, η διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων στο Μαρούσι, το θεσμικό πλαίσιο, η επικράτηση συγκεκριμένων διαδικασιών παραγωγής του χώρου, και οι στρατηγικές και επιδιώξεις του ιδιωτικού κεφαλαίου έπαιξαν επίσης καθοριστικό ρόλο.

Σε αυτή την ενότητα, η διερεύνηση επικεντρώνεται στους **παράγοντες** που διαμόρφωσαν, **σε συνδυασμό** με την ολοκλήρωση της Αττικής Οδού, τα χαρακτηριστικά της χωρικής ανάπτυξης στο Μαρούσι κατά την τελευταία δεκαετία, καθώς και στις **έμμεσες επιπτώσεις** αυτής της διαδικασίας (μετασχηματισμοί της σχέσης τοπικού-υπερτοπικού κέντρου, των προτύπων κατανάλωσης και εργασίας, των πολιτικών της δημοτικής αρχής, των ροών, και της χωρικής και κοινωνικής συνοχής του Αμαρουσίου).

3.2.1 Δραστηριότητες

Το ΥΚ αρχίζει να δημιουργείται ως μια «νέα πόλη» στις νότιες περιοχές του Αμαρουσίου από τη δεκαετία του 1980, απαντώντας στην αυξανόμενη ζήτηση για μεγάλους επαγγελματικούς χώρους

⁵⁵ Όπως οι αθλητικές εγκαταστάσεις του ΟΑΚΑ, υπηρεσίες υγείας, μέγαρο ΟΤΕ, Υπουργείο Εκπαίδευσης, εκθεσιακοί χώροι κτλ

του τριτογενή τομέα στην Αττική και τον κορεσμό του κέντρου της Αθήνας⁵⁶. Η ανάπτυξη του ΥΚ του Αμαρουσίου αποτέλεσε μέρος της ευρύτερης αναδιάρθρωσης της χωρικής οργάνωσης του τριτογενή τομέα εντός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτεύουσας, που περιλαμβάνει την μερική αποκέντρωση επιτελικών δραστηριοτήτων και του εμπορίου. Κυρίαρχες δραστηριότητες στο ΥΚ είναι η διοίκηση ιδιωτικών επιχειρήσεων, χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και υπηρεσίες προς επιχειρήσεις, και το υπερτοπικό εμπόριο. Επί της Λ. Κηφισίας δραστηριοποιούνται αρκετές επιχειρήσεις εμπορίου επίπλων και οικιακών ειδών, ηλεκτρονικών ειδών, και αντιπροσωπείες αυτοκινήτων.

Δίπλα στις προαναφερθείσες δραστηριότητες, στις περιοχές του «Σωρού» και του «Αγίου Θωμά» αναπτύσσονται την τελευταία δεκαετία θύλακες αμιγούς κατοικίας που απευθύνονται σε μεσαία και υψηλά εισοδηματικά στρώματα, σε εκτάσεις που μέχρι τότε είχαν ημιαγροτικό ή βιοτεχνικό και περισσότερο λαϊκό χαρακτήρα. Η κατοικία διαχωρίζεται χωρικά από τις κεντρικές λειτουργίες, με τη μορφή μιας άτυπης «ζωνοποίησης» βασισμένης στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Αμαρουσίου⁵⁷.

Τα χαρακτηριστικά του κλάδου του εμπορίου στο Μαρούσι επηρεάστηκαν σημαντικά από τη μετατροπή, μετά το 2004, δύο ολυμπιακών ακινήτων σε εμπορικά κέντρα (The Mall Athens και Golden Hall), μεγάλης έκτασης, επιρροής και επισκεψιμότητας, τα οποία συνδυάζουν δραστηριότητες εμπορίου και αναψυχής.

⁵⁶ Βλ. (Αγγελίδης 2004). Οι επιλογές χωροθέτησης των δραστηριοτήτων «γραφείων» βασίζονται, σύμφωνα με έρευνα ερωτηματολογίων, στην «καλή εικόνα δυναμισμού» των περιοχών υποδοχής του, στην καλή πρόσβαση στο σύστημα μεταφορών, και στις ικανοποιητικές δυνατότητες στάθμευσης (Αγγελίδης et al. 1997).

⁵⁷ Ο αυστηρός διαχωρισμός χρήσεων που παρατηρείται δεν είναι απλώς αποτέλεσμα περιορισμών που θεσπίζονται από το ΓΠΣ, αλλά σε μεγάλο βαθμό προκύπτει από τη διαμόρφωση των αξιών ακινήτων – η οποία είναι άμεσα συνδεδεμένη με τις επιτρεπόμενες από το ΓΠΣ χρήσεις σε κάθε τετράγωνο. Στις «Αμιγούς Κατοικίας» περιοχές απαγορεύεται η διεύθυνση κεντρικών λειτουργιών, ενώ αντίστοιχα στις περιοχές του νοτίου Αμαρουσίου που ορίζονται από το ΓΠΣ ως «Γενικής Κατοικίας» και «Πολεοδομικού Κέντρου», οι υψηλές τιμές γης «εκτοπίζουν» ή καθιστούν ασύμφορη την ύπαρξη κατοικίας ή δραστηριοτήτων μικρής οικονομικής απόδοσης.

Εικόνα 4 - Φωτογραφίες από την περιοχή μελέτης στο Μαρούσι



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Χάρτης 11 - Επιφάνειες υπερτοπικών δραστηριοτήτων.



Πηγή: (Χατζηωάννου 2013)

Χάρτης 12 - Νέες επιφάνειες που οικοδομήθηκαν στον Μαρούσι κατά το διάστημα 2004 – 2012 ανά δραστηριότητα.



- | | | |
|--|--|--|
|  Υπερτοπικό εμπόριο |  Κατοικία |  Υπό ανέγερση / δίχως χρήση |
|  Γραφεία |  Άλλες υπερτοπικές δραστηριότητες | |

Πηγή: (Χατζηϊωάννου 2013)

3.2.2 Κοινωνική σύνθεση

Σύμφωνα με τον Θ. Μαλούτα (2010), οι διαδικασίες που αναπτύχθηκαν στην περιοχή του Υπερτοπικού Κέντρου τις τελευταίες δεκαετίες, οδήγησαν σε έναν ιδιότυπο «εξευγενισμό» της περιοχής. Ο εξευγενισμός αυτός εκφράζεται με την προσέλκυση υψηλότερων κοινωνικο-επαγγελματικών ομάδων και την απώλεια χαμηλότερων, και με την εγκατάσταση δραστηριοτήτων κατανάλωσης και αναψυχής που απευθύνονται σε μεσαία και υψηλά στρώματα.

Οι περιοχές του Σωρού και του Αγίου Θωμά, οι οποίες βρίσκονται κοντά στην Αττική Οδό, συγκεντρώνουν μεγάλο μέρος της κατασκευαστικής δραστηριότητας κατοικιών στον Δήμο κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Οι περιοχές αυτές, συγκέντρωναν χαμηλότερα κοινωνικο-οικονομικά στρώματα, παλαιότερες και σχετικά πρόχειρης κατασκευής κατοικίες, βρίσκονταν εκτός σχεδίου, ήταν σε μεγάλο βαθμό αδόμητες, παρουσίαζαν έλλειψη υποδομών και σχετική υποβάθμιση (Χατζηγιάννου 2013). Η φυσιογνωμία τους αλλάζει σημαντικά με την ανάπτυξη πολυτελών κατοικιών στις περιοχές αυτές, την προσέλκυση υψηλότερων στρωμάτων, και την παρακμή της (μικρής) μεταποιητικής δραστηριότητας που φιλοξενούσαν.

3.2.3 Διαδικασίες παραγωγής του χώρου

Η παραγωγή του χώρου στο ΥΚ χαρακτηρίζεται από μεγάλες ασυμμετρικές δυνάμεις μεταξύ των διαφορετικών «παικτών». Η ανάπτυξη του ΥΚ γίνεται αποσπασματικά και καθοδηγείται κυρίως από τον ιδιωτικό τομέα, σε συνεργασία με το κράτος που παρέχει θετικές εξωτερικές οικονομίες μέσω μεγάλων επενδύσεων στην κατασκευή υποδομών (με έμφαση στις μεταφορικές υποδομές⁵⁸). Η σύμπραξη κράτους και ιδιωτικού κεφαλαίου αφορά σε ορισμένες περιπτώσεις την ευνοϊκή αντιμετώπιση συγκεκριμένων επενδυτών, την διευκόλυνση από το κράτος της παράκαμψης της πολεοδομικής νομοθεσίας⁵⁹, και μετά το 2004, την απόδοση σε ιδιώτες δημόσιων ακινήτων κατασκευασμένων για τους Ολυμπιακούς Αγώνες⁶⁰. Σαν αποτέλεσμα, στην παραγωγή του χώρου πρωταγωνιστούν οι παίκτες που είναι ικανοί να αντέξουν οικονομικά την μεγάλη άνοδο των τιμών γης, να εκμεταλλευθούν το θεσμό της Μεταφοράς του Συντελεστή Δόμησης, να χτίσουν με παρεκκλίσεις και να εξασφαλίσουν την ευνοϊκή στάση των τοπικών και κεντρικών αρχών.

Η επικράτηση τέτοιου είδους διαδικασιών, ευνόησε μια κερδοσκοπική αντίληψη της ανάπτυξης του χώρου, ενώ παραμελήθηκαν κριτήρια μη οικονομικά (κοινωνικά και περιβαλλοντικά), αγνοήθηκε η πολυπλοκότητα των χωρικών ζητημάτων, και υποβαθμίστηκε η ανάγκη συμμετοχής των κατοίκων στον σχεδιασμό. Η παραγωγή του χώρου γίνεται «από τα πάνω» και συχνά με αυταρχικό τρόπο, με υποεκπροσώπηση κατοίκων και μικρότερων επιχειρηματιών και ιδιοκτητών.

⁵⁸ Με αποκορύφωση τα έργα που πραγματοποιήθηκαν πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, όπως η κατασκευή της Αττικής Οδού και του Προαστιακού, η δημιουργία του συγκοινωνιακού κόμβου της «Νερατζιώτισσας», και η μετατροπή της Λεωφόρου Κηφισίας σε ελεύθερο αυτοκινητόδρομο στο τμήμα που περιλαμβάνει το Υπερτοπικό Κέντρο.

⁵⁹ Βλ. (Κλαμπατσέα & Τσάμπρα 2014), (Τζιαντζή 2014), (Τράτσα 2012), (Πολυχρονιάδης 2010), και (Ε.Μ.Π. 1997).

⁶⁰ Χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις των δύο εμπορικών κέντρων, The Mall Athens και Golden Hall.

Η ανυπαρξία ουσιώδους διαβούλευσης και οι μεγάλες ανισότητες δύναμης οδηγούν σε μικρότερη διάχυση των ωφελειών από την ανάπτυξη του ΥΚ. Γειτονικές στο ΥΚ περιοχές (που ωστόσο δέχονται όχληση από τις δραστηριότητές του), αντιμετωπίζουν ελλείψεις υποδομών και σε ορισμένες περιπτώσεις παρουσιάζουν χαρακτηριστικά σχετικής υποβάθμισης (Καραλή 2011), ενώ φαίνεται πως ένα μέρος των κατοίκων του Αμαρουσίου, σύμφωνα με συνεντεύξεις μαζί τους, αντιλαμβάνεται το ΥΚ ως αιτία υποβάθμισης του Δήμου. Καταστηματάρχες στο παραδοσιακό κέντρο του Αμαρουσίου, αντίστοιχα, αναφέρουν, σε συνεντεύξεις μαζί τους, τη μεγάλη μείωση της εμπορικής κίνησης στα καταστήματά τους, την οποία αποδίδουν στην ανάπτυξη εμπορικών κέντρων στο ΥΚ (Χατζηιωάννου 2013).

3.2.3.1 Μετασχηματισμοί της δυναμικής μεταξύ Υπερτοπικού και Τοπικού κέντρου και η «Βιοκλιματική Ανάπλαση»

Η ανάπτυξη του Υπερτοπικού Κέντρου του Αμαρουσίου κατά την τελευταία δεκαετία δημιουργεί ισχυρές πιέσεις στον κλάδο του λιανικού εμπορίου στο Τοπικό κέντρο του Αμαρουσίου. Τα προβλήματα του κλάδου-κλειδί για τον συγκεκριμένο θύλακα οφείλονται τόσο στην οικονομική ύφεση και την επακόλουθη κατάρρευση της ζήτησης, όσο και στη μεταλλαγή της γεωγραφίας του εμπορίου στον Δήμο προς όφελος των εμπορικών κέντρων του ΥΚ. Σύμφωνα με τις συνεντεύξεις που πραγματοποιήθηκαν με καταστηματάρχες, η μείωση του τζίρου κυμαινόταν στο 30-50%, η δε μείωση των εσόδων ξεκινά πολύ πριν την κρίση και συμπίπτει με το άνοιγμα των εμπορικών κέντρων στο ΥΚ (μετά το 2004). Η οικονομική ύφεση φαίνεται πως ενισχύει την τάση μετατόπισης της αγοραστικής κίνησης προς το ΥΚ, καθώς τα εμπορικά κέντρα του ΥΚ δείχνουν περισσότερο ανθεκτικά στην κρίση⁶¹. Ως απόκριση στις πιέσεις που δημιουργούν οι δύο παράγοντες στο παραδοσιακό κέντρο (οικονομική κρίση και αναδιάρθρωση του λιανικού εμπορίου), και σαν προσπάθεια να διατηρηθεί και να ενισχυθεί η θέση του ως πόλου εμπορίου των Βορείων Προαστίων, προωθείται από το Δήμο Αμαρουσίου και την Περιφέρεια Αττικής η δράση της «Βιοκλιματικής Ανάπλασης του Ιστορικού Κέντρου».

Οι κύριοι άξονες της δράσης περιλαμβάνουν την υιοθέτηση στοιχείων της αισθητικής και της λειτουργικής οργάνωσης των νέων εμπορικών κέντρων (Mall) από το Τοπικό Κέντρο, ως ικανή και αναγκαία συνθήκη για την αναζωογόνηση των δραστηριοτήτων εμπορίου και αναψυχής

⁶¹ Βλ. (Χατζηιωάννου 2014)

(Χατζηγιάννου 2014). Η δράση της «Βιοκλιματικής Ανάπλασης» σηματοδοτεί την ανάδυση –σε συνθήκες εντεινόμενου ανταγωνισμού- ενός **νέου υποδείγματος** στην παραγωγή του χώρου και στον δημόσιο λόγο στον Δήμο. Η σχεδιαστική πρακτική στρέφεται προς τον εξωραϊσμό, την υιοθέτηση και διάδοση «επιτυχημένων παραδειγμάτων», διέπεται από ανταγωνιστική λογική, και αγνοεί ευρύτερους παράγοντες και διαδικασίες που επηρεάζουν την οικονομική δραστηριότητα της περιοχής (Χατζηγιάννου 2014).

3.2.4 Απασχόληση

Το ΥΚ αποτελεί ισχυρό πόλο απασχόλησης, συγκεντρώνοντας περίπου 20.000 θέσεις εργασίας (Λαμπρόπουλος & Κρητικός 2006) στο σύνολο των 47.000 στο Μαρούσι (Μαλούτας 2010). Το είδος και η κλίμακα των κυρίαρχων δραστηριοτήτων σε αυτό, συνεπάγονται την παραγωγή διαφορετικών σχέσεων και μορφών απασχόλησης. Ενώ στο παραδοσιακό κέντρο του Αμαρουσίου, μεγάλο ποσοστό των εργαζομένων στα καταστήματα είναι αυτοαπασχολούμενοι ή εργαζόμενοι σε οικογενειακές επιχειρήσεις, στο ΥΚ κυριαρχούν σχέσεις εξαρτημένης εργασίας, εντός ενός αυστηρά ιεραρχημένου πλαισίου, στο οποίο οι απασχολούμενοι έχουν μικρότερο (έως καθόλου) έλεγχο επί της εργασιακής διαδικασίας.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση του The Mall Athens, στο οποίο απασχολούνται περίπου 2.500 άτομα⁶². Η εργασία στο Mall περιγράφεται από τον Δ. Λάλλα (2012) με όρους «τριτογενή τεύλορισμού»: η εργασία, η ανθρώπινη συμπεριφορά και επικοινωνία συστηματοποιούνται, επιτηρούνται, και αξιολογούνται διαρκώς. Στις συνεντεύξεις με εργαζόμενους του εμπορικού κέντρου αποτυπώνεται η πραγματικότητα των εργασιακών συνθηκών που επικρατούν: οι εργαζόμενοι επισημαίνουν τους εντατικούς ρυθμούς, τον μεγάλο όγκο δουλειάς, τη συνεχή πίεση και έλεγχο, την απομόνωση από τους υπόλοιπους εργαζόμενους, και την έλλειψη διαλλειμάτων. Η παρουσία των εργαζομένων στο «προσκήνιο» (πωλητές κ.α.) σκηνοθετείται, καθώς υποχρεώνονται σε συγκεκριμένη και ομοιόμορφη εμφάνιση και έκφραση, τρόπο ομιλίας και συμπεριφοράς, αποκρύπτοντας ταυτόχρονα κάθε έκφραση κούρασης, δυσαρέσκειας, ή ιδιορρυθμίας (Λάλλας 2012).

Στις αγγελίες εργασίας των καταστημάτων του Athens Mall που αναρτώνται στην επίσημη ιστοσελίδα του εμπορικού κέντρου (βλ. (The Mall Athens n.d.)), εντοπίζεται ως κοινός

⁶² Πηγή: ιστοσελίδα εταιρίας Lamda Development S.A.

παρανομαστής η ζήτηση για εργαζόμενους μικρής ηλικίας⁶³ (άρα και χαμηλότερα αμειβόμενους), λίγης προϋπηρεσίας και χαμηλού επιπέδου εκπαίδευσης, και η προσφορά αρκετών θέσεων εργασίας μερικής απασχόλησης⁶⁴.

Σε αντίθεση με την απασχόληση στα εμπορικά κέντρα, οι επιτελικές δραστηριότητες του ιδιωτικού τομέα απευθύνονται περισσότερο σε μεσαία και υψηλότερα κοινωνικά στρώματα⁶⁵, τα οποία παράλληλα στηρίζουν τη ζήτηση για υπηρεσίες εμπορίου και αναψυχής στο ΥΚ (Μαλούτας 2010). Παρουσιάζεται επομένως στο ΥΚ ένα πρότυπο **«διττής αγοράς εργασίας»**, η οποία προσφέρει ταυτόχρονα θέσεις σχετικά υψηλά και σχετικά χαμηλά αμειβόμενες (με τις τελευταίες να αφορούν κυρίως την παροχή καταναλωτικών υπηρεσιών). Αυτή η παρατήρηση συμφωνεί με τις θέσεις των Sassen (1994) και Knox & Pinch (2009) περί της ευρύτερης τάσης της αυξανόμενης διεύρυνσης των εργασιακών ανισοτήτων εντός του τομέα των υπηρεσιών, στο καθεστώς ευέλικτης συσσώρευσης.

Η διάσταση του «χρόνου» της εργασίας (και της κατανάλωσης) στα εμπορικά κέντρα του ΥΚ διαφέρει από αυτή που χαρακτηρίζει το παραδοσιακό κέντρο, εν μέρει λόγω του διαφορετικού ωραρίου λειτουργίας⁶⁶. Η ανάπτυξη των εμπορικών κέντρων έχει συμβάλει σε μια αλλαγή ως προς τον χρόνο απασχόλησης των εργαζομένων στο Μαρούσι, ο οποίος πια «απλώνεται» στη διάρκεια της ημέρας και της εβδομάδας. Αυτές οι αλλαγές επηρεάζουν και τα καταστήματα του παραδοσιακού κέντρου, καθώς ο ανταγωνισμός με τα εμπορικά κέντρα πιέζει προς την υιοθέτηση ενός ωραρίου λειτουργίας που δεν συνάδει με τα χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης αγοράς (μικρό μέγεθος επιχειρήσεων και κύκλος εργασιών, μικρός αριθμός εργαζομένων και πελατών σε κάθε κατάσταση). Πράγματι, το Μαρούσι είναι ανάμεσα στις περιοχές όπου εφαρμόζεται ο Ν. 4711/2013 περί λειτουργίας των καταστημάτων τις Κυριακές⁶⁷, παρά τις δυσμενείς επιπτώσεις που

⁶³ Συνήθως μέχρι 30 χρονών.

⁶⁴ Πρβλ. (Sassen 1994). Η S. Sassen επισημαίνει πως ο κλάδος του λιανικού εμπορίου στις ΗΠΑ συμβάλλει σημαντικά στην παραγωγή χαμηλά αμειβόμενων και μερικής απασχόλησης θέσεων εργασίας.

⁶⁵ Γεγονός που αντανάκλαται επίσης στην κοινωνικοεπαγγελματική σύνθεση των καθημερινά μετακινούμενων προς το Μαρούσι με σκοπό την εργασία· το 41,6% αφορά την κατηγορία *«Μεγάλοι εργοδότες, ελεύθεροι επαγγελματίες, διευθυντικά στελέχη»*.

⁶⁶ Και στα τρία mall του Αμαρουσίου, το ωράριο λειτουργίας των εμπορικών καταστημάτων είναι συνεχές, και προβλέπει 11 ώρες λειτουργίας κάθε μέρα, σε αντίθεση με τα καταστήματα του παραδοσιακού κέντρου, που ακολουθούν διακεκομμένο ωράριο, με 6 έως 10 ώρες λειτουργίας καθημερινά, δίχως να λειτουργούν τα απογεύματα της Δευτέρας, της Τετάρτης και του Σαββάτου.

⁶⁷ Εφαρμόζεται στο Μαρούσι μόνο τις Κυριακές εκείνες, στις οποίες επιτρέπεται και η λειτουργία των πολυκαταστημάτων.

έχει για τα μικρότερα καταστήματα⁶⁸. Τα συγκεκριμένα καταστήματα μπορούν να ανταπεξέλθουν σε μια τέτοια αλλαγή μόνο μέσω της αύξησης των ωρών εργασίας και μείωσης των ωριαίων αποδοχών⁶⁹.

3.2.4.1 Συμπεράσματα από τη διεξαγωγή σειράς συνεντεύξεων με εργαζόμενους σε εμπορικά κέντρα

Για την περαιτέρω διερεύνηση των επιπτώσεων που είχε στην ποιότητα ζωής των εργαζομένων, η μετακίνηση εμπορικών επιχειρήσεων σε εμπορικά κέντρα που αναπτύσσονται την τελευταία δεκαετία κατά μήκος της Αττικής Οδού, επιλέχθηκε η πραγματοποίηση μιας σειράς συνεντεύξεων. Σκοπός των συνεντεύξεων ήταν η διερεύνηση ορισμένων ποιοτικών πτυχών της νέας εργασιακής συνθήκης που αναδύεται στο Μαρούσι, ως αποτέλεσμα των χωρικών και οικονομικών μετασχηματισμών των τελευταίων δεκαετιών, δηλαδή της λειτουργίας των νέων εμπορικών κέντρων, της πώλησης της αγοράς εργασίας, των μετακινήσεων εργαζομένων άλλων περιοχών κ.α.

Ως μελέτη περίπτωσης χρησιμοποιείται μια αλυσίδα βιβλιοπωλείων, η οποία τα τελευταία χρόνια επέλεξε να κλείσει υποκαταστήματά της στη Γλυφάδα (2013) και το Περιστέρι (2012) και στο κέντρο της Αθήνας (Στουρνάρη) (2014), και να ανοίξει 4 νέα υποκαταστήματα κατά μήκος της Αττικής Οδού: στα εμπορικά κέντρα «The Mall Athens» (Μαρούσι) (2005), «Golden Hall» (Μαρούσι) (2012), και «Mc Arthur Glen» (Σπάτα) (2012), και στο Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» (2014). Η στρατηγική, δηλαδή, της επιχείρησης, είναι χαρακτηριστική των χωρικών ανακατατάξεων που προκαλεί η Αττική Οδός στην Αττική. Το άνοιγμα 3 νέων καταστημάτων κατά την περίοδο της κρίσης⁷⁰, και ενώ η επιχείρηση παρουσιάζει μεγάλες ζημιές και σημαντική μείωση του τζίρου (Διάγραμμα 13), υποδεικνύει πως αυτές οι κινήσεις αποτελούν μέρος της στρατηγικής της επιχείρησης για την αντιμετώπιση των αποτελεσμάτων της κρίσης.

Οι κινήσεις αυτές έχουν σαν στόχο την διεύρυνση της δραστηριότητας της επιχείρησης σε περιοχές υψηλών εισοδημάτων, όπου οι επιπτώσεις τη κρίσης είναι μικρότερες⁷¹, και στα νέα

⁶⁸ Βλ. (Χατζηιωάννου 2014)

⁶⁹ Αυτό οφείλεται στην ανελαστικότητα που παρουσιάζει ο κύκλος εργασιών στη μεταβολή των ωρών λειτουργίας τέτοιων καταστημάτων.

⁷⁰ Κατά την πενταετία 2008-2013 παρουσιάζεται πτώση του κύκλου εργασιών κατά 67% και πτώση των κερδών κατά 224%.

⁷¹ Οι επιπτώσεις της κρίσης, ωστόσο, διαφοροποιούνται σημαντικά μεταξύ διαφορετικών κοινωνικών στρωμάτων. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει και ο ιδιοκτήτης της επιχείρησης, «στο Περιστέρι ο κόσμος μπαίνει μέσα και αγοράζει

εμπορικά κέντρα, τα οποία προσελκύουν μεγάλο αριθμό επισκεπτών και παρουσιάζουν μεγαλύτερη «ανθεκτικότητα» στην κρίση⁷². Μια ακόμα στρατηγική για την επιχείρηση (κατά την περίοδο της κρίσης) είναι η μείωση των μισθών, και η «ανακύκλωση» των εργαζομένων, δηλαδή η απόλυση παλαιότερων εργαζομένων και πρόσληψη νέων⁷³, με συμβάσεις ορισμένου χρόνου και με αμοιβή που δεν ξεπερνάει τον βασικό μισθό. Οι στρατηγικές αυτές δεν κατάφεραν να ανασχέσουν τη συνεχή μείωση του κύκλου εργασιών, αν και κατάφεραν ωστόσο να μειώσουν τις ετήσιες ζημιές.

Η αποτελεσματικότητα και η αξιοπιστία των μεταφορών είναι κομβικής σημασίας στη λειτουργία του συστήματος παραλαβών, ενδοδιακινήσεων και διανομών της επιχείρησης. Υιοθετώντας ένα (εν μέρει) «just-in-time» σύστημα προμήθειας και διανομής, περιορίζεται ο ρόλος της κεντρικής αποθήκης, και δίνεται έμφαση στην προσφορά και έγκαιρη παραλαβή ενός μεγάλου εύρους προϊόντων, σε συντονισμό με την ζήτηση.

Πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις με 7 εργαζομένους της επιχείρησης, οι οποίοι εργάζονται σε διαφορετικά υποκαταστήματα.

Σχετικά με τις μεταβολές που αντιλαμβάνονται οι εργαζόμενοι έπειτα από την αλλαγή της γεωγραφίας των καταστημάτων, εξάγονται τα παρακάτω συμπεράσματα:

- Η σημασία της μετακίνησης από και προς την εργασία είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς ισοδυναμεί ουσιαστικά σε **οικονομικό κόστος** και **χρόνο εργασίας δίχως αποδοχές**. Η μετακίνηση σε μακρινό ή δύσκολα προσβάσιμο κατάστημα συνεπάγεται μεγάλη μείωση του ελεύθερου χρόνου, ενώ δεν συνοδεύεται από αύξηση αποδοχών.
- Οι περισσότεροι εργαζόμενοι, όπως είναι αναμενόμενο λόγω του χαμηλού ύψους των αποδοχών, μετακινούνται χρησιμοποιώντας τη **δημόσια συγκοινωνία**. Επομένως, η πρόσβαση στους χώρους εργασίας τους γίνεται πιο δύσκολη και δαπανηρή, όταν οι χώροι αυτοί μετακινούνται σε περιοχές αραιοκατοικημένες (π.χ. Σπάτα, Αεροδρόμιο) και περιοχές που έχουν σχεδιαστεί με γνώμονα το Ι.Χ. (Αττική Οδός – Mc Arthur Glen, Λ. Κηφισίας – Golden Hall).

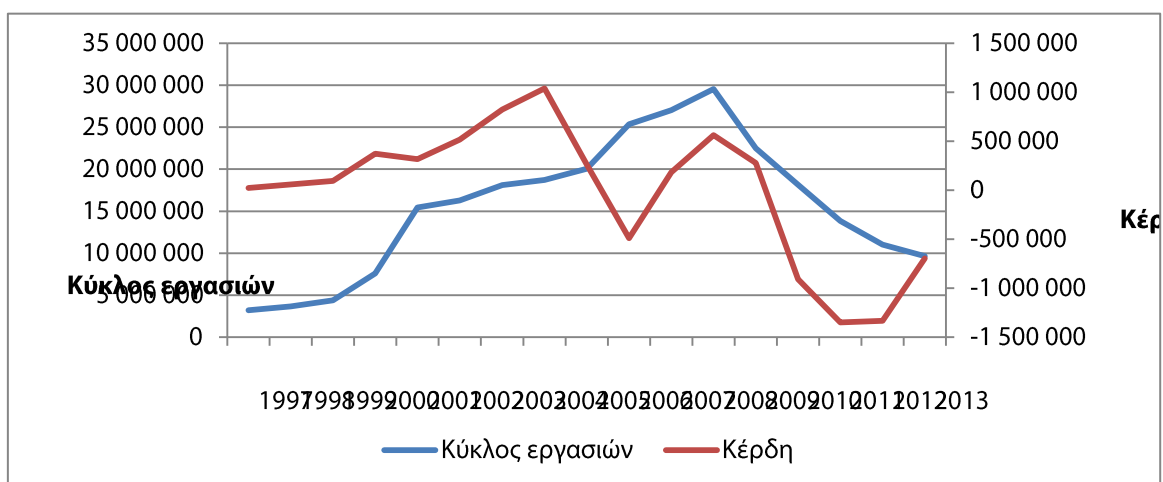
μικροπράγματα με λίγα ευρώ, αντίθετα στην Κηφισιά ο αγοραστής κάνει ακόμη μεγάλους τζίρους αγοράζοντας πολλά βιβλία τη φορά» (Το Βήμα, 2011).

⁷² Βλ. (Χατζηιωάννου 2014)

⁷³ Κατά προτίμηση κάτω των 25 χρονών, άρα με χαμηλότερο βασικό μισθό.

- Εντός της επιχείρησης, εφαρμόζεται μια **εναλλαγή** των υπαλλήλων μεταξύ διαφορετικών καταστημάτων ανά αραιά χρονικά διαστήματα. Στην εναλλαγή αυτή, σπάνια λαμβάνεται υπόψη η περιοχή κατοικίας του εργαζόμενου.
- Η επιχείρηση μετέφερε εργαζόμενους από τα καταστήματα που έκλεισαν, στα νέα καταστήματα. Αυτές οι μετακινήσεις οδήγησαν, στις περισσότερες περιπτώσεις **αύξηση του χρόνου και του κόστους που δαπανούν οι εργαζόμενοι για τις μετακινήσεις από και προς χώρους εργασίας**, καθώς τα νέα καταστήματα (που βρίσκονται στα Μεσόγεια, και σε περιοχές υψηλών εισοδημάτων) βρίσκονται κατά κανόνα μακριά από τις περιοχές διαμονής των εργαζομένων (περιοχές μεσαίων και χαμηλών εισοδημάτων). Επίσης, οι εργαζόμενοι νιώθουν **λιγότερο οικεία** στην νέα περιοχή εργασίας τους, γεγονός που οφείλεται στον «δυσισμό» της αγοράς εργασίας αυτών των περιοχών: χαμηλόμισθοι εργαζόμενοι απασχολούνται σε θέσεις παροχής υπηρεσιών προς υψηλόμισθους εργαζόμενους και εύπορους κατοίκους. Αποτέλεσμα είναι η αποξένωση από την περιοχή εργασίας, και η άμεση «φυγή» από την περιοχή μετά το τέλος της εργασίας, καθώς οι δραστηριότητες της περιοχής δεν απευθύνονται προς τους ίδιους.
- Ως προς τις **συνθήκες εργασίας** στα Mall, οι απαντήσεις των εργαζομένων συμφωνούν με τις παρατηρήσεις του Δ. Λάλλα (2012) περί «τριτογενή τεύλορισμού». Η εργασία στα καταστήματα που βρίσκονται εντός των mall χαρακτηρίζεται από αυτοματοποίηση, εντατικοποίηση της εργασίας και μεγαλύτερη πίεση, και απρόσωπη σχέση με τον πελάτη.

Διάγραμμα 13 - Κύκλος εργασιών και κέρδη της επιχείρησης



3.2.5 Καταναλωτικά πρότυπα

Το λιανικό εμπόριο και η αναψυχή στο ΥΚ κυριαρχείται από τα μεγάλα εμπορικά κέντρα που λειτουργούν στο Μαρούσι τα τελευταία χρόνια⁷⁴. Όντας από τα πρώτα που άνοιξαν στο Λεκανοπέδιο, εισάγοντας μια τάση που στη συνέχεια διαδόθηκε, συνδέθηκαν με την ανάδυση νέων καταναλωτικών προτύπων. Η εμπορική κίνηση του Αμαρουσίου μετατοπίζεται, μετά το 2004 προς τα νέα εμπορικά κέντρα, όπως επισημαίνεται (μέσα από συνεντεύξεις) και από τους καταστηματαρχες του παραδοσιακού κέντρου του Αμαρουσίου.

Οι παράγοντες που ελκύουν του πελάτες ενός εμπορικού κέντρου όπως το Mall, διαγράφονται στις συνεντεύξεις που πραγματοποίησε ο Δ. Λάλλας (2012). Πιο συχνά αναφέρεται η ποικιλία των καταστημάτων, των προϊόντων και των χρήσεων, η οποία επιτρέπει «αποδοτικότερες αγορές», από την άποψη του χρόνου και των επιλογών. Ο συνδυασμός χρήσεων εμπορίου και αναψυχής αναφέρεται επίσης ως συστατικό μιας περισσότερο «ολοκληρωμένης» καταναλωτικής εμπειρίας, η οποία περιλαμβάνει και τις δύο δραστηριότητες.

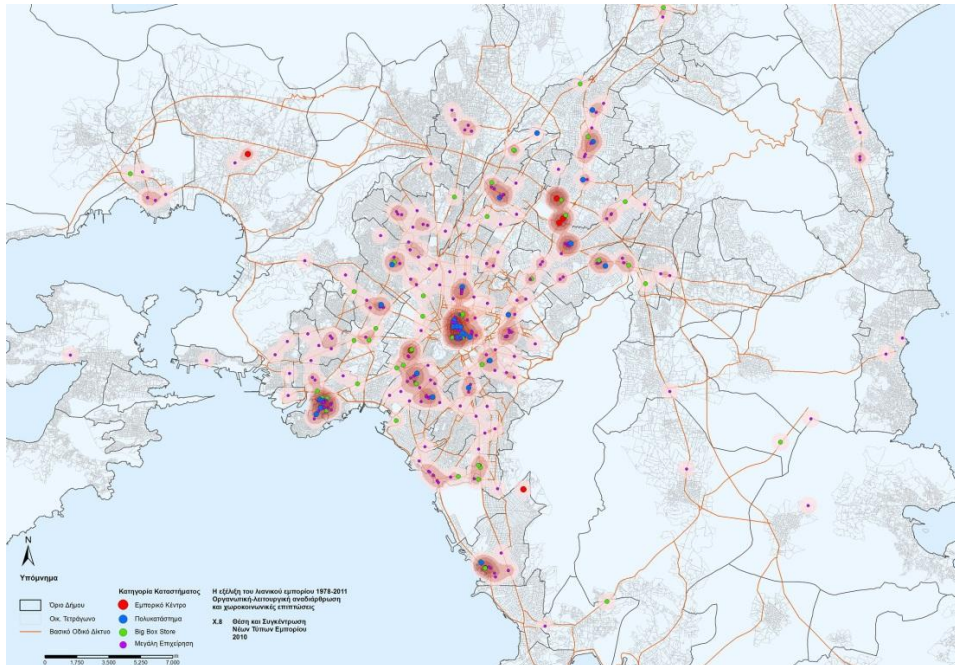
Μεγάλη έμφαση δίνεται από τους επισκέπτες στο «περιβάλλον» του χώρου, το οποίο αποτελεί, για τους ίδιους, έναν από τους σημαντικότερους λόγους προτίμησης των εμπορικών κέντρων. Το περιβάλλον αναγνωρίζεται ως ρυθμισμένο, προβλέψιμο, οικείο, «καθαρό», και αποκομμένο από την πόλη και τις οχλήσεις της. Η ασφάλεια και η επιτήρηση του χώρου αντιπαραβάλλεται από τους επισκέπτες με αυτό που αντιλαμβάνονται ως «επικινδυνότητα» του δημόσιου χώρου (κυρίως των κεντρικών περιοχών της Αθήνας). Τονίζουν επίσης την επιθυμία τους για ομοιογένεια των επισκεπτών, ως προς την εθνικότητα (ελληνική), την εξωτερική εμφάνιση («ευπρεπή»), και την κοινωνική θέση (κυρίως μεσοαστικά στρώματα), την οποία βρίσκουν σε αυτούς τους χώρους (Λάλλας 2012). Στον οινεί δημόσιο χώρο των εμπορικών κέντρων απουσιάζουν πολλά από τα χαρακτηριστικά που προσδίδουν στην πόλη την δυναμική της: η ετερογένεια και η πολυπολιτισμικότητα, οι ιδιαιτερότητες και η πολυπλοκότητα, ο αυθορμητισμός, οι εντάσεις και οι αντιθέσεις· στοιχεία από τα οποία οι επισκέπτες θέλουν να ξεφύγουν.

Λόγω του υπερτοπικού χαρακτήρα των εμπορικών κέντρων, μεγάλη σημασία αποκτούν η δυνατότητα γρήγορης, και με διαφορετικά μέσα, πρόσβασης σε αυτά. Επομένως, τόσο στο Μαρούσι, όσο και γενικότερα στην Αττική έχει δοθεί έμφαση στην χωροθέτησή τους σε γειτνίαση

⁷⁴ Ενδεικτική της βαρύτητάς τους είναι η επισκεψιμότητά τους (βλ. Χατζηγιάννου 2014)).

με διαδρόμους υψηλής μεταφορικής ικανότητας (Χάρτης 13), και στην προσφορά αρκετών θέσεων στάθμευσης εντός του κτιρίου.

Χάρτης 13 - Εμπορικά κέντρα (malls) της Αττικής.



Πηγή: (Ε.Μ.Π. & ΙΝ.ΕΜ.Υ. 2012)

3.2.6 Δικτύωση και ροές

Η ανάπτυξη του ΥΚ έχει συμβάλει καθοριστικά στην ανάδειξη του δήμου Αμαρουσίου σε ένα ισχυρό πόλο δραστηριοτήτων και απασχόλησης στο Λεκανοπέδιο. Σύμφωνα με τα στοιχεία μετακινήσεων που της μελέτης Προέλευσης-Προορισμού Μετακινήσεων του ΟΑΣΑ (2006), το Μαρούσι αποτελεί το Δήμο με τον τρίτο μεγαλύτερο αριθμό έλξεων μετακινήσεων στο Λεκανοπέδιο (μετά τους δήμους Αθηναίων και Πειραιώς), το μεγαλύτερο ποσοστό των οποίων αφορά μετακινήσεις με σκοπό την εργασία (53%) (ΟΑΣΑ 2006). Η πλειοψηφία (42%) των μετακινούμενων προς το Μαρούσι με σκοπό την εργασία ανήκει σε υψηλότερες κοινωνικοεπαγγελματικές ομάδες⁷⁵ (Μαλούτας 2010).

⁷⁵ Μεγάλοι εργοδότες, ελεύθεροι επαγγελματίες, διευθυντικά στελέχη.

Οι δραστηριότητες του Αμαρουσίου απευθύνονται περισσότερο προς τους κατοίκους του ίδιου Δήμου⁷⁶, του Δ. Αθηναίων, και των δήμων των Βορείων και Βορειοανατολικών προαστίων (Πεύκης, Μελισσίων, Χαλανδρίου, κτλ.) (Χάρτης 14), δηλαδή κυρίως δήμων που χαρακτηρίζονται από παρόμοια κοινωνικο-οικονομική σύνθεση με αυτήν του Αμαρουσίου (μεσαία και ανώτερα στρώματα). Η βαρύτητα του Αμαρουσίου ως πόλου έλξης στα Βόρεια Προάστια της Αθήνας αποτυπώνεται στην ασυμμετρία των μετακινήσεων από και προς το Δήμο: στις περισσότερες περιπτώσεις ο αριθμός των εισερχομένων στο Μαρούσι από ένα γειτονικό δήμο είναι σημαντικά υψηλότερος από τον αριθμό των μετακινούμενων με αφετηρία το Μαρούσι και προορισμό τον αντίστοιχο δήμο⁷⁷. Η έλξη αυτή μπορεί να αποδοθεί τόσο στην ύπαρξη μεγάλου αριθμού και υπερτοπικής εμβέλειας δραστηριοτήτων εντός του Δήμου, όσο και στην καλή προσβασιμότητά του από άλλες περιοχές του Μητροπολιτικού Συγκροτήματος της Αθήνας και της Αττικής.

Σημαντικό παράμετρο της υπερτοπικότητας του Δήμου, αποτελεί η δικτύωση των οικονομικών δραστηριοτήτων που φιλοξενεί το ΥΚ. Ο επιτελικός χαρακτήρας ενός μεγάλου ποσοστού των δραστηριοτήτων (έδρες επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε εθνική και διεθνή κλίμακα), και η ύπαρξη πολλών δεσμών με τη μορφή μητρικής (πολυεθνικής) – θυγατρικής επιχείρησης⁷⁸, υποδεικνύουν την ύπαρξη οριζόντιων και κάθετων σχέσεων και αλληλεξαρτήσεων που δεν περιορίζονται στα όρια του Δήμου, της Αττικής, ή της χώρας, αλλά διατρέχουν ένα σύνολο χώρων σε ποικίλα χωρικά επίπεδα⁷⁹. Όπως, άλλωστε παρατηρήθηκε, πολλές από τις δραστηριότητες των τριών θυλάκων του Ασπρόπυργου, έχουν την έδρα τους στο Μαρούσι. Οι δραστηριότητες επιτελικού χαρακτήρα συντονίζουν μια οικονομική διαδικασία που κινητοποιεί ταυτόχρονα παραγωγικές δυνάμεις σε διαφορετικούς τόπους⁸⁰, ενώ παράλληλα επιχειρήσεις τεχνολογίας, πληροφορικής, τηλεπικοινωνιών, και χρηματοπιστωτικές επιχειρήσεις παρέχουν υπηρεσίες σε μια γεωγραφικά εκτεταμένη αγορά. Το ΥΚ -ένας θύλακας που εμπλέκεται σε μια πολύπλοκη δικτυακή χωρικότητα-, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως κόμβος ενός πλέγματος επιχειρηματικής δραστηριότητας και εμπορικής ανάπτυξης (Sassen 1995), του οποίου οι διασυνδέσεις με τις

⁷⁶ Ο Δ. Αμαρουσίου έχει ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό μετακινήσεων με αφετηρία και προορισμό εντός του Δήμου (26%) (ΟΑΣΑ 2006).

⁷⁷ Ο λόγος έλξης/παραγωγές μετακινήσεων για το σύνολο των μετακινήσεων προς/από το Μαρούσι είναι 1.5.

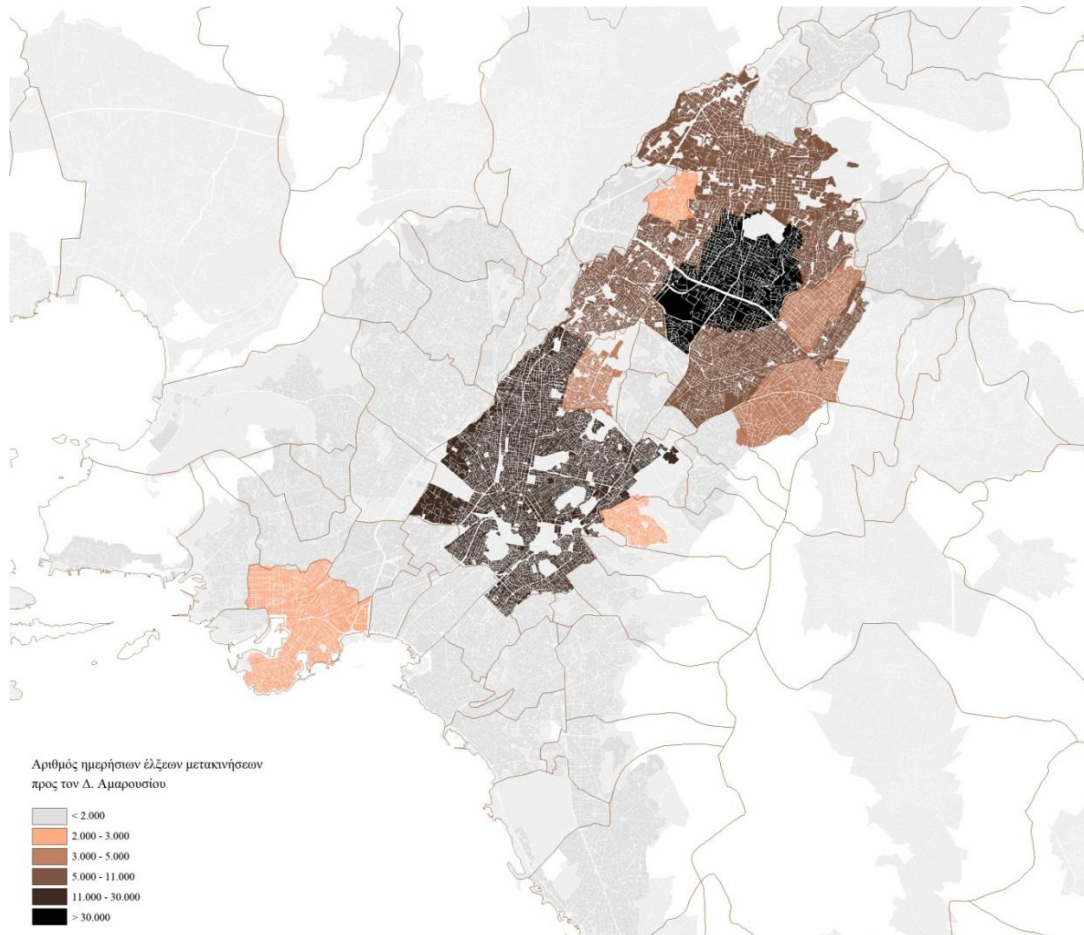
⁷⁸ Βλ. στο (Χατζηγιάννου 2013) μια δειγματοληπτική διερεύνηση αυτών των σχέσεων.

⁷⁹ Μητροπολιτικό, περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο.

⁸⁰ Στους οποίους βρίσκονται εργοστάσια, χώροι αποθήκευσης και μεταφορών, καταστήματα πώλησης, κτλ., και τα οποία βρίσκονται διασκορπισμένα σε πολλές και διαφορετικές περιοχές (κατά κανόνα εκτός του Αμαρουσίου).

γειτονικές του περιοχές είναι συχνά δευτερεύουσας έντασης και δυναμικής⁸¹ σε σύγκριση με αλληλεξαρτήσεις που δεν θεμελιώνονται στη χωρική εγγύτητα.

Χάρτης 14 – Αριθμός ημερήσιων έλξεων μετακινήσεων προς τον Δ. Αμαρουσίου.



Άντληση στοιχείων: (ΟΑΣΑ, 2007), ψηφιοποίηση, ίδια επεξεργασία.

3.2.6.1 Μεταλλαγές της γεωγραφίας των ροών

Η Αττική Οδός μετέβαλε σημαντικά την γεωγραφία των μετακινήσεων που έχουν σαν προορισμό το Μαρούσι. Σύμφωνα με τα στοιχεία των μελετών Προέλευσης-Προορισμού του ΟΑΣΑ για τα έτη 1996 και 2006, παρατηρείται μεγάλη αύξηση των επισκεπτών και εργαζόμενων στο Μαρούσι από τους γειτονικούς δήμους των Βορείων Προαστίων (Μελίσσια, Πεύκη, Νέα Ιωνία, Βριλήσσια, Ηράκλειο, Χαλάνδρι κ.τ.λ.), από ορισμένους δήμους των Μεσογείων (κυρίως Κορωπί, Γέρακα και

⁸¹ Με εξαίρεση τις σχέσεις που αφορούν την αγορά εργασίας.

Παλλήνη), και από ορισμένους δήμους του Δυτικού και Βορειοδυτικού Λεκανοπεδίου (Περιστέρι, Άνω Λιόσια, Αχαρνές, Ίλιον, Μεταμόρφωση). Παρατηρείται, επομένως, αύξηση των έλξεων των δραστηριοτήτων του Αμαρουσίου από δήμους που εξυπηρετούνται από την Αττική Οδό, αλλά κυρίως στο αστικό (Άνω Λιόσια-Αγία Παρασκευή) και στο ανατολικό (Μεσόγεια) τμήμα της. Η επίπτωση στις σχέσεις μεταξύ του Αμαρουσίου και των δήμων της Δυτικής Αττικής είναι αμελητέα.

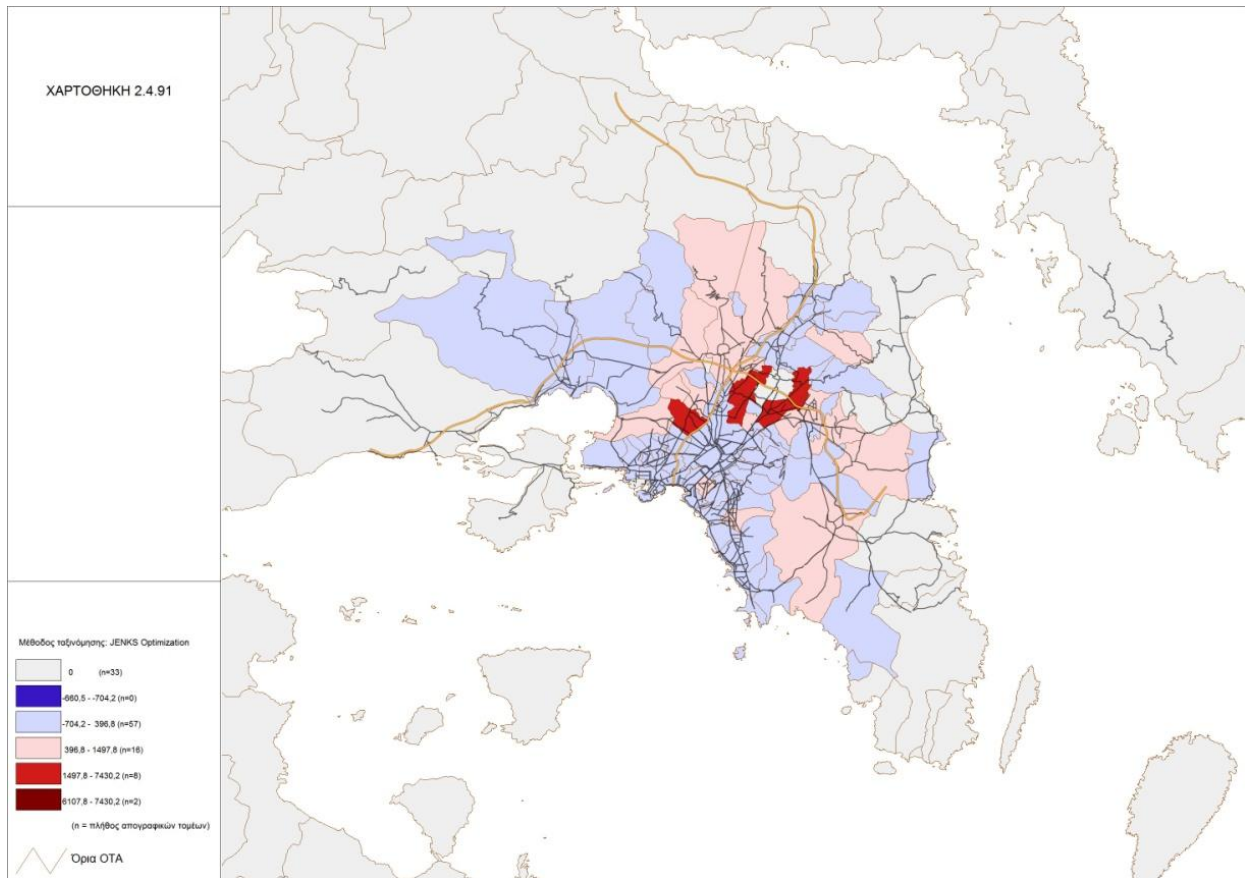
Όπως παρατηρήθηκε και στον Ασπρόπυργο, στο Μαρούσι αναπτύσσονται σχέσεις κυρίως με δήμους με παρόμοια κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά. Αυτό οφείλεται τόσο στα χαρακτηριστικά της προσφοράς εργασίας του δήμου (υψηλότερες κοινωνικο-επαγγελματικές κατηγορίες), όσο και στα χαρακτηριστικά της κατανάλωσης (αγορά που απευθύνεται σε υψηλότερα στρώματα), χαρακτηριστικά που ενισχύονται κατά τη συγκεκριμένη δεκαετία. Η ταυτόχρονη αύξηση των έλξεων από δήμους των δυτικών και βορειοδυτικών προαστίων ενδεχομένως αντικατοπτρίζει την διαδικασία εργασιακής πόλωσης που περιγράφεται παραπάνω (αύξηση των -χαμηλής-αμοιβής- θέσεων εργασίας στον κλάδο του εμπορίου).

Ως τις μεταλλαγές της γεωγραφίας των μετακινήσεων των κατοίκων του Αμαρουσίου, παρατηρείται αύξηση των ροών προς δήμους με καλή συγκοινωνιακή σύνδεση με το Μαρούσι, δηλαδή κατά μήκος της Λ. Κηφισίας, του ΗΣΑΠ και της Αττικής Οδού. Η εμβέλεια των μετακινήσεων των κατοίκων αυξάνεται, καθώς παρατηρείται αύξηση των σχέσεων με μακρινούς δήμους κατά την εξεταζόμενη δεκαετία.

Το ισοζύγιο μετακινήσεων με τους περισσότερους δήμους είναι θετικό. Η μεταλλαγή του ισοζυγίου στο διάστημα 1996-2007 διαφέρει ανά δήμο. Παρουσιάζεται -σε γενικές γραμμές- άντληση δυναμικού ορισμένων δήμων των Μεσογείων (όπως της Παιανίας, του Κορωπίου, και του Γέρακα) από το Μαρούσι, ενώ εξαίρεση αποτελούν οι δήμοι των Γλυκών Νερών και της Παιανίας. Η ενίσχυση ενός ισχυρού πόλου, όπως το Μαρούσι, υποδηλώνει ενδεχομένως την ενίσχυση τάσεων πόλωσης του χώρου της Αττικής μετά την κατασκευή της Αττικής Οδού.

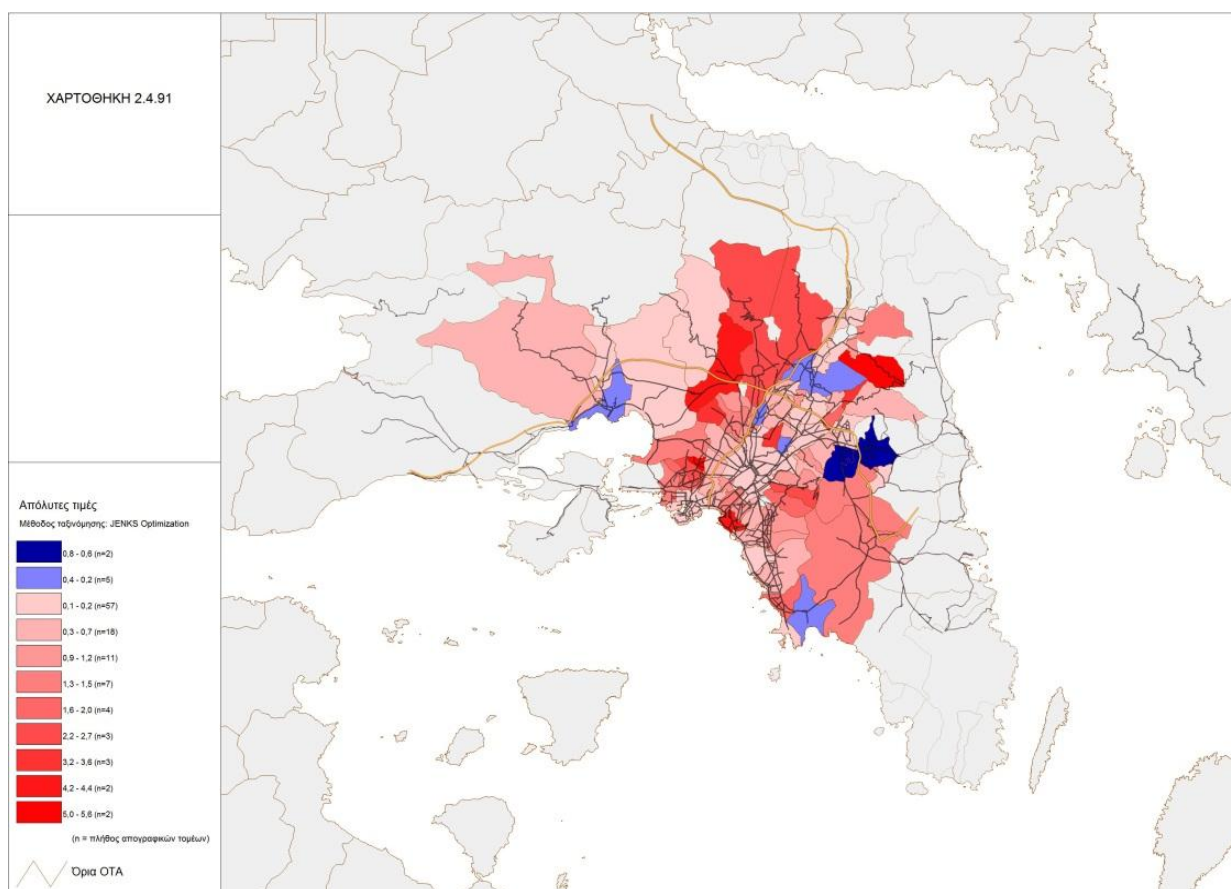
Τα χαρακτηριστικά και η μεταλλαγή των ροών αντανακλούν τον ρόλο του Αμαρουσίου ως ισχυρού πόλου εργασίας και κατανάλωσης των Βορείων Προαστίων. Ο ρόλος αυτός δείχνει να ενισχύεται, και να επεκτείνεται και προς ορισμένους δήμους των Μεσογείων και προς ορισμένους δήμους που εξυπηρετεί η Αττική Οδός.

Χάρτης 15 - Μεταβολή του αριθμού των μετακινήσεων ανά δήμο προς το Μαρούσι μεταξύ 1996 και 2006.



Άντληση δεδομένων: (ΟΑΣΑ 1996) και (ΟΑΣΑ 2006), ίδια επεξεργασία.

Χάρτης 16 - Διαφορά ισοζυγίου μετακινήσεων μεταξύ Αμαρουσίου και των υπόλοιπων δήμων μεταξύ 1996 και 2006.



Άντληση στοιχείων: (ΟΑΣΑ 2006) και (ΟΑΣΑ 1996), ίδια επεξεργασία

3.3 Συγκριτική ανάλυση και συμπεράσματα

Οι θύλακες που μελετήθηκαν εξυπηρετούνται από την ίδια υποδομή (Αττική Οδός), και βρίσκονται σε μικρή απόσταση μεταξύ τους. Ωστόσο, οι διαδικασίες που κινητοποίησε ή ενίσχυσε η κατασκευή και η λειτουργία της Αττικής Οδού, και οι επιπτώσεις τους στον χώρο, στην οικονομία και στην κοινωνία διαφέρουν ριζικά μεταξύ τους. Η χωρική διαφοροποίηση παραμέτρων όπως τα κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά, το θεσμικό πλαίσιο, οι κρατικές και δημοτικές πολιτικές, η διάρθρωση της παραγωγής, η ύπαρξη άλλων υποδομών, κ.α., σε συνδυασμό με ευρύτερες τάσεις και αναδιαρθρώσεις, συνέβαλε στην ανάπτυξη μιας θεμελιωδώς διαφορετικού τύπου αλληλεπίδρασης μεταξύ της μεταφορικής υποδομής και του χώρου.

Ορισμένες από τις σημαντικότερες **διαφορές και ομοιότητες** στις διαδικασίες που εντοπίστηκαν στις περιοχές μελέτης ήταν οι παρακάτω:

Ανάμεσα στις πιο εμφανείς διαδικασίες που συνόδευσαν την κατασκευή της Αττικής Οδού ήταν ή εγκατάσταση νέων **δραστηριοτήτων** σε -μέχρι τότε- αδόμητες περιοχές. Στους θύλακες 1 και 2 του Ασπρόπυργου παρατηρείται η προσέλκυση δραστηριοτήτων Logistics, μεταφορών αποθήκευσης και χονδρεμπορίου, στον θύλακα 3 βιομηχανικών δραστηριοτήτων, ενώ στο Μαρούσι αναπτύσσονται δραστηριότητες υπερτοπικού εμπορίου, γραφείων και πολυτελούς κατοικίας.

Η νέα μεταφορική υποδομή διευκολύνει την εκμετάλλευση **εξωτερικών οικονομιών**. Στον Ασπρόπυργο, η μείωση του μεταφορικού κόστους των προϊόντων, οι δυνατότητες αναδιοργάνωσης του συστήματος διανομής, και η μετεγκατάσταση σε αναβαθμισμένες παραγωγικές εγκαταστάσεις, επιτρέπουν την εκμετάλλευση **οικονομιών κλίμακας στη διανομή και στην παραγωγή**. Στο Μαρούσι, η δυνατότητα προσέλκυσης ενός μεγάλου αριθμού καταναλωτών από πολλές (κοντινές ή μακρινές) περιοχές, επιτρέπει την επίτευξη **οικονομιών κλίμακας στην κατανάλωση** στα νέα εμπορικά κέντρα.

Η έλξη δραστηριοτήτων υπερτοπικού εμπορίου στο Μαρούσι δημιούργησε **ανταγωνιστικές πιέσεις** στην τοπική εμπορική αγορά, οι οποίες μεταφράζονται σε αναδιανομή της εμπορικής κίνησης προς όφελος των εμπορικών κέντρων, πτώση του κύκλου εργασιών των μικρότερων καταστημάτων, και κλείσιμο εμπορικών επιχειρήσεων. Αυτές οι πιέσεις μετασχηματίζουν τη δυναμική μεταξύ του τοπικού και του υπερτοπικού κέντρου του Αμαρουσίου, και έχουν κινητοποιήσει μετασχηματισμούς της οικονομικής λειτουργίας και των δημοτικών πολιτικών στο τοπικό κέντρο. Στον Ασπρόπυργο δεν εντοπίστηκαν ανάλογες ισχυρές ανταγωνιστικές πιέσεις, καθώς η πλειοψηφία των νέων δραστηριοτήτων (δραστηριότητες Logistics, μεταφορών, και αποθήκευσης) είναι συμπληρωματικές με τις -προϋπάρχουσες- μεταποιητικές δραστηριότητες⁸².

Η κατασκευή της Αττικής Οδού συνέβαλλε στον μετασχηματισμό της γεωγραφίας των **ροών** μεταξύ των δήμων που εξυπηρετεί. Στους δύο δήμους που μελετήθηκαν (Ασπρόπυργο και Μαρούσι), παρατηρήθηκε πως η γεωγραφία των ροών και οι μεταλλαγές της, δεν αντανakλά μόνο το μεταφορικό δίκτυο, αλλά και τη γεωγραφία και τα χαρακτηριστικά της στέγασης, της

⁸² Ωστόσο, το είδος αυτής της συνύπαρξης παλαιότερων και νέων δραστηριοτήτων παραμένει ανοιχτό προς περαιτέρω διερεύνηση.

παραγωγής και της κατανάλωσης. Ενώ παρατηρείται σημαντική αύξηση των ροών μεταξύ των δύο δήμων και των δήμων που εξυπηρετεί η Αττική Οδός, η γεωγραφία αυτής της αύξησης των σχέσεων φαίνεται πως ακολουθεί εν μέρει τη μορφή του στεγαστικού διαχωρισμού της Αθήνας (βλ. (Arapoglou & Maloutas 2011)): το Μαρούσι έλκει περισσότερες μετακινήσεις κυρίως από τους δήμους των Βορείων Προαστίων και των Μεσογείων, ενώ ο Ασπρόπυργος από τους δήμους της Δυτικής Αττικής, του Δυτικού και του Νοτιοδυτικού Λεκανοπεδίου. Παρατηρείται, δηλαδή, μια «διχοτόμηση» της λειτουργίας της Αττικής Οδού μεταξύ του ανατολικού και του δυτικού της τμήματος.

Ο δυναμισμός που παρουσίασαν οι δύο δήμοι στην έλξη δραστηριοτήτων μετά την κατασκευή της Αττικής Οδού, οδήγησε σε αύξηση της επιρροής τους στην Αττική, και την **άντληση** εργατικού δυναμικού και καταναλωτών από άλλους δήμους. Και οι δύο δήμοι αναδεικνύονται σε ισχυρούς πόλους απασχόλησης, ενώ το Μαρούσι παρουσιάζει επίσης μεγάλη προσέλκυση καταναλωτών. Η μεγαλύτερη ενίσχυση ήδη δυναμικών πόλων μέσω της κατασκευής της Αττικής Οδού αποτελεί ένδειξη λειτουργίας μηχανισμών που οδηγούν σε **χωρική πόλωση**, και μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο περαιτέρω διερεύνησης.

Σε όλες τις περιοχές μελέτης παρουσιάστηκε σημαντική άνοδος των **αξιών γης**. Η άνοδος των τιμών αυξάνει το εισόδημα μιας ομάδας ιδιοκτητών γης στον Ασπρόπυργο, ενώ στο Μαρούσι εμποδίζει την συμμετοχή μικρότερων «παικτών» στις διαδικασίες παραγωγής του χώρου. Η αύξηση των τιμών στο Μαρούσι συνοδεύεται επίσης από την ανάπτυξη πολυτελών κατοικιών στις περιοχές του Σωρού και του Αγίου Θωμά.

Η ανάπτυξη πολυτελών κατοικιών και δραστηριοτήτων κατανάλωσης και αναψυχής που απευθύνονται σε μεσαία και υψηλά στρώματα στις νότιες περιοχές του Αμαρουσίου, έχουν οδηγήσει σε έναν ιδιότυπο «**εξευγενισμό**» των περιοχών αυτών (Μαλούτας 2010). Στους θύλακες του Ασπροπύργου, αντίθετα, όπου οι νέες δραστηριότητες προκαλούν όχληση και περιβαλλοντική υποβάθμιση, δεν εντοπίζονται ανάλογα φαινόμενα.

Επίσης, η ανάπτυξη των νέων εμπορικών κέντρων στο Μαρούσι έχει οδηγήσει σε μετασηματισμούς στα πρότυπα κατανάλωσης (βλ. κεφάλαιο 3.2.5) και εργασίας (βλ. κεφάλαιο 3.2.4), και έχει οδηγήσει στην ανάδυση μιας «**διττής**» **αγοράς εργασίας**, που περιλαμβάνει υψηλόμισθους εργαζόμενους σε επιτελικές θέσεις, και χαμηλόμισθους εργαζόμενους στις δραστηριότητες εμπορίου και αναψυχής.

Κλειδί στην κατανόηση και την ερμηνεία αυτών των διαδικασιών, καθώς και της διαφοροποίησής τους μεταξύ των θυλάκων, αποτελεί η μελέτη **παραγόντων** που συνθέτουν τη δυναμική τους. Ορισμένοι από τους σημαντικότερους παράγοντες, σύμφωνα με την ανάλυση που προηγήθηκε, είναι:

Το θεσμικό πλαίσιο

Η θεσμοθέτηση περιοχών υποδοχής χρήσεων χονδρεμπορίου (θύλακας 2) και βιομηχανίας (θύλακας 3) στον Ασπρόπυργο, προηγήθηκε της ανάπτυξης των θυλάκων και καθόρισε, ως ένα βαθμό, το είδος των χρήσεων που εγκαταστάθηκαν σε αυτούς. Επίσης, οι απαιτήσεις αρτιότητας και οικοδομησιμότητας οικοπέδων στις εκτός σχεδίου περιοχές εμποδίζουν την ανάπτυξη δραστηριοτήτων μικρότερης κλίμακας ή λιγότερο εκτατικών χρήσεων.

Στο Μαρούσι, μια άτυπη μορφή «ζωνοποίησης» αντανakλά το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου. Η θεσμοθέτηση ενός «Υπερτοπικού Κέντρου» στα νότια του Δήμου επιτρέπει την εγκατάσταση κεντρικών χρήσεων, όπως γραφεία, υπερτοπικό εμπόριο κ.α., ενώ στις γειτονικές περιοχές, που θεσμοθετούνται ως «περιοχές αμιγούς κατοικίας» αναπτύσσονται αποκλειστικά χρήσεις κατοικίας.

Το θεσμικό «καθεστώς εξαίρεσης» που επέτρεψε, έχοντας ως όχημα τη προετοιμασία των Ολυμπιακών Αγώνων, την εγκατάσταση οχλουσών χρήσεων μέσω ειδικών διατάξεων και αδειών (βλ. (Κλαμπατσέα & Τσάμπρα 2014)), και η ιδιωτικοποίηση δημόσιων ακινήτων στο Μαρούσι μετά την διεξαγωγή των Αγώνων δημιούργησαν ένα άτυπο πλαίσιο για την λειτουργία των εμπορικών κέντρων (Mall) στην περιοχή. Ο θεσμός της «Μεταφοράς Συντελεστή Δόμησης» αποτέλεσε ένα ακόμα εργαλείο για την κατασκευή ογκωδών κτιρίων σε μια προαστιακή περιοχή χαμηλών Σ.Δ.

Οι δημόσιες πολιτικές

Αναπτυξιακοί νόμοι που επιδοτούσαν τη μετεγκατάσταση ορισμένων επιχειρήσεων ενίσχυσαν την ανάπτυξη των θυλάκων που μελετήθηκαν. Επίσης, η κατασκευή του Εμπορευματικού Κέντρου του ΟΣΕ, καθώς και του νέου διεθνή αερολιμένα ενθάρρυνε την εγκατάσταση δραστηριοτήτων μεταφορών και Logistics.

Η προετοιμασία των Ολυμπιακών Αγώνων και η μετέπειτα διαχείριση των ολυμπιακών εγκαταστάσεων συνέβαλλε καθοριστικά στην ανάπτυξη των νέων εμπορικών κέντρων του

Αμαρουσίου. Επίσης, η προνομιακή μεταχείριση ορισμένων συμφερόντων βοήθησε την επικράτηση λίγων «παικτών» στην παραγωγή του χώρου στο Υπερτοπικό Κέντρο.

Ως απάντηση στις πιέσεις που δημιούργησαν τα εμπορικά κέντρα στις τοπικές επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου, πραγματοποιήθηκαν από την δημοτική αρχή μια σειρά δράσεων ανάδειξης του τοπικού κέντρου, οι οποίες προσπαθούν να μεταφυτεύσουν στο κέντρο του Αμαρουσίου τη χωρική οργάνωση και την αισθητική των Mall. Οι δράσεις αυτές σηματοδοτούν την επικράτηση νέων προσεγγίσεων για την ανάπτυξη του χώρου στον Δήμο, οι οποίες δίνουν έμφαση στον εξωραϊσμό, το marketing, και τον ανταγωνισμό.

Κοινωνικά χαρακτηριστικά

Η εγγύτητα του Υπερτοπικού Κέντρου του Αμαρουσίου σε περιοχές κατοικίας μεσαίων και υψηλών κοινωνικο-οικονομικών στρωμάτων, το καθιστά ελκυστικό για την εγκατάσταση επιτελικών δραστηριοτήτων, δραστηριοτήτων κατανάλωσης και αναψυχής, και την ανάπτυξη πολυτελών κατοικιών.

Αντίθετα, η μεγάλη πλειοψηφία του πληθυσμού του Ασπροπύργου αποτελείται από χαμηλότερα κοινωνικο-επαγγελματικά στρώματα, τα οποία συνιστούν μέρος του εργατικού δυναμικού των νέων και των παλαιότερων τοπικών επιχειρήσεων.

Οι γεωμετρικές δύναμης που αντανakλούν ταξικές ανισότητες αποτελούν έναν ακόμα παράγοντα που διαμορφώνει την παραγωγική φυσιογνωμία του Ασπροπύργου. Η μικρότερη διαπραγματευτική δύναμη των κατοίκων, η δυσκολότερη πρόσβαση σε μηχανισμούς εξουσίας, και η μεγαλύτερη ανοχή του πληθυσμού σε φαινόμενα περιβαλλοντικής υποβάθμισης, οδηγούν συχνά στην αντιμετώπιση του Ασπρόπυργου από τις κυρίαρχες πολιτικές ως υποδοχέα οχλουσών και ανεπιθύμητων δραστηριοτήτων.

Αξίες γης

Και στους δύο Δήμους, παρατηρήθηκε αύξηση των αξιών γης, ιδιαίτερα σε περιοχές κοντά στην Αττική Οδό. Οι υψηλότερες αξίες γης στο Μαρούσι συμβάλλουν στην επικράτηση κεντρικών χρήσεων γραφείων και υπερτοπικού εμπορίου (όπου αυτές επιτρέπονται), και δίνουν πρωταγωνιστικό ρόλο σε ισχυρότερους «παίκτες» στις διαδικασίες παραγωγής του χώρου. Επίσης

οι κατοικίες που αναπτύσσονται τα τελευταία χρόνια στην περιοχή απευθύνονται κυρίως σε μεσαία-υψηλά και υψηλά στρώματα.

Αντίθετα, οι χαμηλότερες αξίες γης στον Ασπρόπυργο επιτρέπουν την ανάπτυξη εκτατικών και οχλουσών δραστηριοτήτων. Επίσης, η αρχικά πολύ χαμηλή αξία της γης δημιούργησε ευκαιρίες μεγάλης γαιοπροσόδου, και επιτάχυνε τις διαδικασίες ανάπτυξης των νέων δραστηριοτήτων.

Χαρακτηριστικά Οικοπέδων

Ο μικρότερος κατακερματισμός της γης και η διαθεσιμότητα οικοπέδων μεγάλων διαστάσεων στον Ασπρόπυργο επιτρέπει την εγκατάσταση εκτατικών χρήσεων. Στο Μαρούσι, όπου ο κατακερματισμός της γης είναι μεγαλύτερος, το κράτος αναλαμβάνει την εξασφάλιση μεγάλων επιφανειών στο ιδιωτικό κεφάλαιο, μέσω της ιδιωτικοποίησης δημόσιων ακινήτων.

Υπάρχουσες τάσεις

Αν και η κατασκευή της Αττικής Οδού συνοδεύτηκε από μεταλλαγές στην κοινωνική και οικονομική φυσιογνωμία αρκετών περιοχών που εξυπηρετεί, σε ορισμένες περιπτώσεις παρατηρήθηκε η ενίσχυση τάσεων που ήδη επικρατούσαν. Στο Υπερτοπικό Κέντρο του Αμαρουσίου συνεχίστηκε και ενισχύθηκε η διαδικασία ανάπτυξης χρήσεων γραφείων και υπερτοπικού εμπορίου, που ξεκινά την δεκαετία του '80. Αντίστοιχα, στον θύλακα 2 του Ασπρόπυργου συνεχίζεται και επιταχύνεται η προσέλκυση χρήσεων χονδρεμπορίου, και στον θύλακα 3 βιομηχανικών δραστηριοτήτων.

Χωρική οργάνωση και καταμερισμός της εργασίας

Στο αστικό σύστημα της Αττικής, ο Ασπρόπυργος αναπτύσσει εντονότερες σχέσεις με τους δήμους του Θριασίου Πεδίου και τους δήμους του Δυτικού Λεκανοπεδίου, ενώ το Μαρούσι με τους δήμους των Βορείων Προαστίων.

Το Μαρούσι αποτελεί έναν προαστιακό δήμο, στον οποίο κυριαρχούν δραστηριότητες γραφείων και εμπορίου, ενώ ο Ασπρόπυργος έναν αραιοκατοικημένο δήμο εκτός του Λεκανοπεδίου, στον οποίο κυριαρχεί η μεταποίηση, η αποθήκευση, το χονδρεμπόριο και οι μεταφορές.

Άλλες Υποδομές

Στο Μαρούσι, η λειτουργία της Αττικής Οδού και του Προαστιακού Σιδηρόδρομου (στον άξονα ανατολή-δύση), συμπληρώνεται από τη Λεωφόρο Κηφισίας και τον ΗΣΑΠ (στον άξονα βορράς-νότος). Οι περιοχές που βρίσκονται κοντά στους κόμβους των παραπάνω διαδρόμων είναι, επομένως, εύκολα προσπελάσιμες από μια ευρεία περιοχή.

Σημαντικό ρόλο στη λειτουργία των δραστηριοτήτων Logistics του Ασπρόπυργου παίζει η καλή πρόσβαση της περιοχής στους κόμβους εμπορευματικών μεταφορών του διεθνούς αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» και των λιμένων του Πειραιά και της Ελευσίνας, καθώς η κατασκευή του Εμπορευματικού Κέντρου του ΟΣΕ στο Θριάσιο. Ωστόσο, η ανεπάρκεια του τοπικού δικτύου υποδομών του Ασπρόπυργου αποτελεί έναν ανασταλτικό παράγοντα στην περαιτέρω ανάπτυξη ορισμένων περιοχών.

Οι παραπάνω παράμετροι **τέμνονται με ευρύτερες τάσεις**, όπως:

- ο κορεσμός και η ανεπάρκεια των χώρων γραφείων στο κέντρο της Αθήνας, που αύξησαν τη ζήτηση για επαγγελματικούς χώρους σε προαστιακές περιοχές (Αγγελίδης 2004· Μαλούτας 2010)
- η χωρική και λειτουργική αναδιάρθρωση του λιανικού εμπορίου στην Αττική (Ε.Μ.Π. & ΙΝ.ΕΜ.Υ. 2012· Αττάρτ & Πολύζος 2011), και ιδιαίτερα η είσοδος των Mall στην ελληνική αγορά
- το κύμα επενδύσεων σε υποδομές και «μεγάλα έργα» στην Αττική στα πλαίσια της προετοιμασίας για τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων (Κλαμπατσέα & Τσάμπρα 2014· Σκάγιαννης & Καπαρός 2013· Μαντουβάλου & Μπαλλά 2004)
- μεταλλαγές στα υποδείγματα των δημόσιων πολιτικών, στις στρατηγικές του κατασκευαστικού κεφαλαίου, και στο σύστημα γης και οικοδομής στην Ελλάδα κατά τις τελευταίες δεκαετίες (Μαντουβάλου & Μπαλλά 2004)
- η ζήτηση για προαστιακή κατοικία από μεσαία και υψηλά στρώματα
- η ανάπτυξη του κλάδου των Logistics στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια
- η ολοκλήρωση και η βελτίωση του εθνικού και διευρωπαϊκού οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου, σε συνδυασμό με την αναβάθμιση του ρόλου του λιμένα του Πειραιά ως διαμετακομιστικού κόμβου

- η οικονομική μεγέθυνση της περιόδου 2000-2008, και η μετέπειτα οικονομική κρίση
- η αύξηση των τιμών των καυσίμων, η οποία δημιουργεί την ανάγκη μείωσης του μήκους των οδικών μεταφορών
- η μετακίνηση δραστηριοτήτων μεταποίησης, αποθήκευσης και μεταφορών εκτός του κέντρου της Αθήνας, λόγω προβλημάτων κορεσμού, ανόδου των τιμών, κ.α.

Πίνακας 7 – Χαρακτηριστικά του κάθε θύλακα και επιπτώσεις της υλοποίησης της Αττικής Οδού

	Ασπρόπυργος			Μαρούσι
	Θύλακας 1	Θύλακας 2	Θύλακας 3	
Θεσμικό Πλαίσιο	_ Εκτός σχεδίου περιοχή	_ Ζ.Ο.Ε. Χονδρεμπορίου	_ Περιοχή υποδοχής βιομηχανικών χρήσεων	_ «Υπερτοπικό Κέντρο» _ «Καθεστώς Εξαιρέσης», ειδικές ρυθμίσεις _ Μεταφορά συντελεστή δόμησης
Κρατικές και δημοτικές πολιτικές	_ Κατασκευή εμπορευματοκέντρου ΟΣΕ _ Μικρή δημόσια παρέμβαση	_ Κατασκευή εμπορευματοκέντρου ΟΣΕ _ Μικρή δημόσια παρέμβαση	_ Αναπτυξιακός νόμος 3299/2004 _ Μικρή δημόσια παρέμβαση	_ Ολυμπιακοί Αγώνες _ Κατασκευή υποδομών _ «Βιοκλιματική Ανάπλαση» του τοπικού κέντρου _ Προνομιακή μεταχείριση ορισμένων ιδιωτικών συμφερόντων
Κοινωνικά Χαρακτηριστικά	_ Χαμηλότερα εισοδήματα _ Υψηλή ανεργία _ Χαμηλότερες κοινωνικο-επαγγελματικές ομάδες			_ Υψηλότερα εισοδήματα _ Υψηλότερες κοινωνικο-επαγγελματικές ομάδες _ Προσέλκυση μεσαίων και υψηλών στρωμάτων _ Ανάδυση μιας «διττής» αγοράς εργασίας
Δικτύωση	_ Εντονότερες σχέσεις με τους δήμους του Θριασίου και του δήμους του Δυτικού Λεκανοπεδίου			_ Εντονότερες σχέσεις με τους δήμους των Βορείων Προαστίων
Αξίες γης	_ Χαμηλές			_ Υψηλές

	_Αύξηση τιμών γης		_Αύξηση τιμών γης
Αστικότητα	_Μικρή πυκνότητα, αδόμητες περιοχές _Περιαστικές περιοχές _Μικρότερος κατακερματισμός της γης		_Μεσαία-Μεγάλη πυκνότητα _Ορισμένες αδόμητες περιοχές _Προαστιακός δήμος
Άλλες υποδομές	_Ανεπάρκεια τοπικού δικτύου υποδομών _Εμπορευματικό κέντρο ΟΣΕ _Λιμένες Πειραιά και Ελευσίνας _Αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος»		_Λ. Κηφισίας _ΗΣΑΠ
Δραστηριότητες πριν την κατασκευή της Αττικής Οδού		_Χονδρεμπόριο _Βιομηχανία, Βιοτεχνία	_Γραφεία _Υπερτοπικό εμπόριο
Δραστηριότητες που έλκονται μετά την κατασκευή της Αττικής Οδού	_Logistics _Αποθήκευση _Χονδρεμπόριο	_Logistics _Αποθήκευση _Χονδρεμπόριο	_Βιομηχανία _Γραφεία _Υπερτοπικό εμπόριο _Πολυτελής κατοικία
Κλάδοι-κλειδιά	_Logistics _Αποθήκευσης _Χονδρεμπόριο	_Χονδρεμπόριο _Αποθήκευση _Μεταφορές	_Βιομηχανία _Γραφεία _Λιανικό εμπόριο
Εξωτερικές οικονομίες	_Οικονομίες κλίμακας στην διανομή και την παραγωγή		_Οικονομίες κλίμακας στην κατανάλωση
Μεταλλαγή των ροών	_Αύξηση ροών με τους δήμους της Δυτικής Αττικής, του Δυτικού και του Νοτιοδυτικού Λεκανοπεδίου _Ανάδειξη σε πόλο απασχόλησης		_Αύξηση ροών με τους δήμους των Βορείων Προαστίων και των Μεσογείων _Ανάδειξη σε πόλο απασχόλησης και κατανάλωσης
Επίπτωση σε προϋπάρχουσες δραστηριότητες	_Μάλλον μικρά οφέλη		_Ανταγωνισμός των εμπορικών κέντρων με τις μικρές επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου

4 Αντί επιλόγου

Η διερεύνηση της αλληλεπίδρασης μεταξύ της ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών και της χωρικής, οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης παραμένει ένα ανοιχτό και πολύπλοκο ζήτημα, τόσο σε επίπεδο θεωρητικής προσέγγισης, όσο και σχεδιαστικής πρακτικής.

Όπως παρατηρήθηκε, η δυναμική μεταξύ των (ενδογενών και εξωγενών) παραμέτρων που συνθέτουν κάθε φορά το πρόβλημα, και η χωρική και χρονική τους διαφοροποίηση, συμβάλλουν καθοριστικά στην διαμόρφωση των εκάστοτε αποτελεσμάτων. Η κατασκευή μιας μεταφορικής υποδομής μπορεί να κινητοποιήσει και να ενισχύσει διαδικασίες και αναδιαρθρώσεις, οι οποίες θα προκαλέσουν -ταυτόχρονα- συστατικές και διασταλτικές επιπτώσεις. Η συνισταμένη των δυνάμεων αυτών που αναπτύσσονται έχει σε κάθε περίπτωση διαφορετική φορά και μέγεθος, και δεν μπορεί εύκολα να προσδιοριστεί εκ των προτέρων.

Δεν είναι, επομένως δυνατή (ούτε και απαραίτητη) η συγκρότηση μιας γενικής θεωρίας ή σχεδιαστικής πρακτικής. Αντίθετα, απαιτείται ένα ευέλικτο πλαίσιο ανάγνωσης, ερμηνείας και παρέμβασης στις διαδικασίες που εμπλέκουν τις υποδομές και τους κοινωνικο-οικονομικούς σχηματισμούς, το οποίο θα διευκολύνει την αναγνώριση των ιδιαιτεροτήτων της κάθε περίπτωσης και θα εστιάζει στις μεταβλητές εκείνες που παίζουν καταλυτικό ρόλο. Ο χώρος, σε αυτή την προσέγγιση, δεν αποτελεί μόνο υποδοχέα των υποδομών και των δραστηριοτήτων, ούτε απλή αντανάκλαση κοινωνικών και οικονομικών δομών, αλλά -αντίθετα- μέρος των διαδικασιών που μελετήθηκαν.

Η μελέτη και ο εντοπισμός, με αυτόν τον τρόπο, των μηχανισμών που συγκροτούν και διαφοροποιούν χωρικά τη διαλεκτική σχέση μεταξύ υποδομών και της κοινωνίας και της οικονομίας, αποτελούν χρήσιμο εργαλείο για την κατανόηση της αλληλεπίδρασής τους, και για τη συγκρότηση χωρικών πολιτικών.

Ο προγραμματισμός των μεταφορικών υποδομών, πολύ συχνά θέτει διλήμματα, και απαιτεί ορισμένες πρωταρχικές μεθοδολογικές και σχεδιαστικές επιλογές. Επιλογές που αφορούν την κατανομή⁸³, το μέγεθος, και τη διασπορά των υποδομών⁸⁴, τις διαδικασίες χωρικής ολοκλήρωσης⁸⁵,

⁸³ Επιδιώκεται, για παράδειγμα, η ενίσχυση δυναμικών πόλων ή των λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών; Είναι ο στόχος η συνολική αποτελεσματικότητα του δικτύου ή η χωρική ισότητα;

το παραγωγικό πρότυπο, το υποκείμενο του σχεδιασμού⁸⁶, και την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.

Για τη συγκρότηση προτάσεων για τον προγραμματισμό και τη διαχείριση των μεταφορικών υποδομών, υιοθετούνται, στην παρούσα εργασία, ως κύριες κατευθύνσεις και προτεραιότητες:

- η ανάπτυξη των παραγωγικών δυνάμεων και η ενίσχυση της απασχόλησης
- η παραγωγή εξωτερικών οικονομιών
- η ενίσχυση των συμπληρωματικοτήτων
- η μεγαλύτερη διάχυση των ωφελειών στις διαφορετικές κοινωνικές ομάδες, και η υποστήριξη ευάλωτων κοινωνικών ομάδων
- η προστασία τοπικών παραγωγικών συστημάτων και του περιβάλλοντος
- η βελτίωση της πρόσβασης σε υπηρεσίες

Έμφαση δίνεται, επομένως, στην πλαισίωση της ανάπτυξης των υποδομών από χωρικές πολιτικές, καθώς και στην αξιοποίηση των υποδομών ως συμπληρωματικών⁸⁷ εργαλείων πολιτικών χωρικής ανάπτυξης.

Σε αυτό το πλαίσιο, και λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που απορρέουν από την έρευνά μας, επιχειρείται τη διατύπωση ορισμένων προτάσεων πολιτικής. Ως κύριοι στόχοι θέτονται:

- Η μελέτη, στα πλαίσια του προγραμματισμού των υποδομών, των παραμέτρων που περιγράφονται στα προηγούμενα κεφάλαια (παραγωγική διάρθρωση και δικτύωση, κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά, κ.α.) και η εκτίμηση του τρόπου με τον οποίο αυτοί οι παράμετροι ενδέχεται να αποκριθούν στην κατασκευή των υποδομών.
- Η συστηματική και διαχρονική παρακολούθηση των επιπτώσεων (στην οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον) που έχει η κατασκευή των υποδομών, και την προσαρμογή των ασκούμενων πολιτικών στα μεταβαλλόμενα δεδομένα.

⁸⁴ Βλ. (Σκάγιαννης & Καπαρός 2013) σχετικά με την εναλλαγή των προτεραιοτήτων ως προς το μέγεθος και τη διασπορά των νέων υποδομών μεταξύ διαφορετικών χρονικών περιόδων στην Ελλάδα.

⁸⁵ Βλ. Κεφάλαιο 2.

⁸⁶ Οι επιπτώσεις της κατασκευής μιας μεταφορικής υποδομής διαφέρουν ανά κοινωνική ομάδα και περιοχή.

⁸⁷ Η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών δεν «παράγει» από μόνη ανάπτυξη, αλλά μπορεί να επιτρέψει την καλύτερη αξιοποίηση της αναπτυξιακής δυναμικής μιας περιοχής (βλ. (Σκάγιαννης 2009)).

- Ο έλεγχος των επιπτώσεων αυτών, μέσω της ενίσχυσης των διασταλτικών δυνάμεων και την αντιμετώπιση των συσταλτικών.
- Ο έλεγχος, από την πολεοδομική και χωροταξική πρακτική, των δραστηριοτήτων που προσελκύονται σε μια περιοχή μετά από την κατασκευή μιας υποδομής, με στόχο την αρμονική συνύπαρξη παλαιών και νέων δραστηριοτήτων.
- Η βελτίωση της μεταφορικής σύνδεσης πόλων που φιλοξενούν συμπληρωματικές δραστηριότητες⁸⁸, ή αναπτύσσουν πυκνά παραγωγικά δίκτυα μεταξύ τους.
- Η επιδίωξη πολλαπλασιαστικών οφελών, μέσω της βελτίωσης της προσπελασιμότητας περιοχών α) που φιλοξενούν δραστηριότητες-κλειδιά των οποίων η λειτουργία βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις μεταφορικές υποδομές⁸⁹ και, β) που παρουσιάζουν μεγάλη ελαστικότητα παραγωγής και κατανάλωσης στη μείωση του μεταφορικού κόστους⁹⁰, καθώς και γ) μέσω της βελτίωσης της συμπληρωματικότητας των διαφορετικών μεταφορικών δικτύων.
- Η βελτίωση της προσπελασιμότητας πόλων που φιλοξενούν μεγάλο αριθμό υπηρεσιών (π.χ. υπηρεσίες περίθαλψης, εκπαίδευσης, διοίκησης, κ.α.) από την ευρύτερη περιοχή.
- Η ενίσχυση της παραγωγικής βάσης των περιοχών που παρουσιάζουν μικρότερο δυναμισμό, ως προϋπόθεση για τη βελτίωση της προσπελασιμότητάς τους.
- Η σύνδεση των στόχων της χωροταξικής πολιτικής με τον προγραμματισμό των μεταφορικών υποδομών, και η εξυπηρέτηση του οικιστικού δικτύου.
- Η χρήση εργαλείων ελέγχου των αξιών γης και κοινωνικής κατοικίας σε περιοχές που επηρεάζονται από την κατασκευή των υποδομών, για τον έλεγχο της ενδεχόμενης ανόδου των τιμών, και την αποφυγή φαινομένων μετακίνησης αδύναμων κοινωνικών ομάδων λόγω της αύξησης των ενοικίων.

⁸⁸ Βλ. και (Πετράκος 2000)

⁸⁹ Π.χ. δραστηριότητες που παράγουν προϊόντα, των οποίων το μεταφορικό κόστος αποτελεί μεγάλο ποσοστό της τελικής τους αξίας (Πολύζος 2003), δραστηριότητες μεταφορών και αποθήκευσης, υπερτοπικού εμπορίου κ.α.

⁹⁰ Περιοχές, δηλαδή, δυναμικές, στις οποίες η μείωση του κόστους μετακίνησης (και επομένως η μείωση της τιμής των προϊόντων) θα οδηγήσει σε σημαντική αύξηση του παραγόμενου προϊόντος και της κατανάλωσης.

- Η ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς, ειδικά σε περιοχές με μεγάλο ποσοστό κατοίκων χαμηλότερων εισοδημάτων ή εργαζόμενων σε χαμηλότερες επαγγελματικές θέσεις, με στόχο την ενίσχυση της κινητικότητας αδύναμων κοινωνικών ομάδων.

Ένα ζήτημα που παραμένει προς περαιτέρω διερεύνηση είναι η συμπλήρωση του φάσματος των μηχανισμών που κινητοποιεί η λειτουργία της Αττικής Οδού, μέσα από τη μελέτη και άλλων θυλάκων που επηρεάζονται από τη λειτουργία της, καθώς επίσης και μέσα από τη παρακολούθηση της εξέλιξης αυτών των διαδικασιών τα επόμενα χρόνια.

5 Βιβλιογραφία

- Amin, S., 1976. *Η άνιση ανάπτυξη: μελέτη πάνω στους κοινωνικούς σχηματισμούς του περιφερειακού καπιταλισμού*, Αθήνα: Εκδόσεις Καστανιώτη.
- Cresswell, T., 2006. *On the move: mobility in the modern western world*, London: Routledge.
- Davis, M., 2008. *Πέρα από το Blade Runner. Αστικός έλεγχος - η οικολογία του φόβου*, Αθήνα: Futura.
- E.U. Commision, 2006. *Freight Transport Logistics in Europe: The Key to Sustainable Mobility: Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions*, Brussels: Office for Official Publications of the European Communities.
- ESPON, 2004. *ESPON Project 1.2.1. Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion*, Luxembourg: ESPON.
- ESPON, 2009. *The Relation between Accessibility and Economic Development*, Luxembourg: ESPON.
- ESPON, 2011. *Transport Accessibility at Regional / Local Scale and Patterns in Europe*, Luxembourg: ESPON.
- Florence, P., 2013. *The logic of British and American industry*, London: Routledge.
- Fujita, M., Krugman, P. & Venables, A.J., 1999. *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*, Cambridge: MIT Press.
- Gefou-Madianou, D., 2010. *Ethnography in Motion: Shifting Fields on Airport Grounds*. Στο M. Melhuus, J. P. Mitchell, & H. Wulff, eds. *Ethnographic Practice in the Present*. New York: Berghahn Books.
- Harvey, D., 1985. *The Urbanization of Capital*, Oxford: Basil Blackwell.
- Hirschman, A.O., 1959. *The strategy of economic development*, New Haven: Yale University Press.
- Holland, S., 1979. *Capital versus the regions*, London: Macmillan Press.
- Knox, P. & Pinch, S., 2009. *Κοινωνική γεωγραφία των πόλεων*, Αθήνα: Σαββάλας.
- Krugman, P., 1991. *Geography and trade*, Cambridge: MIT Press..
- Krugman, P. & Venables, 1995. Globalisation and the inequality of nations. *The Quarterly Journal of Economics*, 110(4), σσ.857–880.
- Mandel, E., 1975. *Ο ύστερος καπιταλισμός: ο ιμπεριαλισμός στην τελική του φάση*, Αθήνα: Gutenberg.

- Massey, D., 1995. *Spatial divisions of labour: social structures and the geography of production*, London: Macmillan.
- Myrdal, G., 1957. *Economic theory and under-developed regions*, London: Gerald Duckworth.
- OECD, 2002. *Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development*, Paris: OECD Publishing.
- Ohlin, B.G., 1933. *Interregional and international trade*, by Bertil Ohlin., Cambridge: Harvard University Press.
- Papadaskalopoulos, A. & Christofakis, M., 2008. Transport and Regional Development: The Pattern of Spatial Development in Greece Due to the Impact of the New Transportation Corridors. Στο H. Coccossis & Y. Psycharis, eds. *Regional Analysis and Policy. The Greek Experience*. Heidelberg: Physica-Verlag HD, σσ. 163–177.
- Perroux, F., 1992. Σημείωση για την έννοια των “πόλων ανάπτυξης.” Στο Κ. Χατζημιχάλης, ed. *Περιφερειακή Ανάπτυξη και Πολιτική. Κείμενα από τη Διεθνή Εμπειρία*. Αθήνα: Έξαντας, σσ. 66–73.
- Rodrigue, J., Comtois, C. & Slack, B., 2006. *The Geography of Transport Systems*, London: Routledge.
- Sassen, S., 1994. *Cities in a world economy*, Thousand Oaks, CA: Pine Forge Press.
- Sassen, S., 1995. On concentration and centrality in the global city. In P. Knox & P. Taylor, eds. *World Cities in a World-System*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Scott, A.J., 1992. Ευέλικτα Συστήματα Παραγωγής και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Η Ανάδυση Νέων Βιομηχανικών Χώρων στη Βόρεια Αμερική και τη Δυτική Ευρώπη. Στο Κ. Χατζημιχάλης, ed. *Περιφερειακή Ανάπτυξη και Πολιτική. Κείμενα από τη Διεθνή Εμπειρία*. Αθήνα: Έξαντας, σσ. 199–210.
- Soja, E., 2010. *Seeking spatial justice*, Minneapolis: University of Minnesota Press..
- Walker, D. & Chapman, K., 1992. *Η χωροθέτηση της βιομηχανίας: θεωρία και πολιτική*, Αθήνα: Παπαζήση.
- Weber, A. & Friedrich, C., 1962. *Theory of the Location of Industries*, Chicago: University of Chicago Press..
- Αγγελίδης, Μ., 2004. Τα κέντρα και οι χωρικές ενότητες στο στρατηγικό σχεδιασμό της Αττικής. Στο *Πόλη και Χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα*. Αθήνα: Ε.Μ.Π.
- Αγγελίδης, Μ., Κάρκα, Γ., Βενέρης, Γ., Ζήφου, Μ. & Αντωνίου, Λ., 1997. *Το δίκτυο των κεντρικών λειτουργιών της Αθήνας: οι μεταβολές στις τριτογενείς δραστηριότητες και στις επικοινωνίες στην πρωτεύουσα την τελευταία δεκαετία*, Αθήνα: [χ.ε.].
- Δαμιανάκος, Σ. et al., 1997. *Εξουσία, εργασία και μνήμη σε τρία χωριά της Ηπείρου: η τοπική δυναμική της επιβίωσης*, Αθήνα: Πλέθρον.

- Δήμος Ασπροπύργου, 2011. *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2012-2014*, Ασπρόπυργος: [χ.ε.].
- Ε.Μ.Π., 2011. *Η χωρική διάσταση του παραγωγικού και επιχειρηματικού συστήματος της Αττικής και η διασύνδεση του με τις δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης καινοτομίας. Διερεύνηση πολιτικών και δράσεων για την οργάνωση και αναβάθμιση του, στο πλαίσιο του νέου Ρυθμιστικού*, Αθήνα: Ε.Μ.Π.
- Ε.Μ.Π., 1997. *Παρόδιες χρήσεις γης στο κύριο οδικό δίκτυο*, Αθήνα: Ε.Μ.Π.
- Ε.Μ.Π. & ΙΝ.ΕΜ.Υ., 2012. *Η εξέλιξη του λιανικού εμπορίου 1978-2011. Οργανωτική-λειτουργική αναδιάρθρωση και χωροκοινωνικές επιπτώσεις*, Αθήνα: [χ.ε.].
- ΕΛΣΤΑΤ, 2013α. *Αποτελέσματα της έρευνας Οικογενειακών Προϋπολογισμών*, Αθήνα.
- ΕΛΣΤΑΤ, 2013β. *Δελτίο Τύπου: Δείκτες Κύκλου Εργασιών στον Τομέα των Μεταφορών: Α΄ τρίμηνο 2013*, Αθήνα..
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2011. *Λευκή Βίβλος. Χάρτης πορείας για ένα Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών*, Βρυξέλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1999. *Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου*, Βρυξέλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
- Καυκαλάς, Γ. & Ανδρικοπούλου, Ε., 2000. *Χωρικές επιπτώσεις των ευρωπαϊκών πολιτικών: η ελληνική εμπειρία 1989 - 1999*, Θεσσαλονίκη: [χ.ε.].
- Κουρλιούρος, Η.Α., 2001. *Διαδρομές στις θεωρίες του χώρου: οικονομικές γεωγραφίες της παραγωγής και της ανάπτυξης*, Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.
- Λάλλας, Δ., 2012. *Στον μικρόκοσμο του Mall*, Θεσσαλονίκη: Νησίδες.
- Λαμπριανίδης, Λ., 2001. *Στοιχεία οικονομικής γεωγραφίας*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.
- Λαμπρόπουλος, Α. & Κρητικός, Β., 2006. *Ανάπλαση Αστικού Περιβάλλοντος. Το Μαρούσι στον 21ο Αιώνα - Υπερτοπικό Κέντρο*, Μαρούσι: [χ.ε.].
- Μαντουβάλου, Μ. & Μπαλλά, Ε., 2004. *Μεταλλαγές στο σύστημα γης και οικοδομής και διακυβεύματα του σχεδιασμού στην Ελλάδα σήμερα. Στο Δ. Οικονόμου, Γ. Σαρηγιάννης, & Κ. Σερράος, eds. Πόλη και Χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα*. Αθήνα: Ε.Μ.Π.
- ΟΑΣΑ, 1996. *Μελέτη Προέλευσης-Προορισμού Μετακινήσεων 1996*, Αθήνα: [χ.ε.].
- ΟΑΣΑ, 2006. *Μελέτη Προέλευσης-Προορισμού Μετακινήσεων 2006*, Αθήνα: [χ.ε.].
- Παναγιωτάτου, Ε., 1983. *Θέματα ανάπτυξης του χώρου*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Παναγιωτάτου, Ε., 1988. *Συμβολή σε μία ενιαία θεώρηση του χώρου και σε μία άλλη σχεδιαστική πρακτική*, Αθήνα: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π.

- Παναγιωτάτου, Ε., Μάρκου, Μ. & Σαγιάς, Ι., 1995. *Μελέτη και έρευνα προβλημάτων δυσλειτουργίας των ΜΜΕ σε σχέση με την πολεοδομική οργάνωση (1988) / Χώρος και παραγωγική διαδικασία: εξέλιξη της προβληματικής (1995)*, Αθήνα: Ε.Μ.Π.
- Πετράκος, Γ., 2000. Οικονομία και χώρος: Προς μια επανεξέταση σχέσεων και πολιτικών. Στο Γ. Ψυχάρης, Α. Γοσποδίνη, & Ό. Χριστοπούλου, eds. *Δεκαεπτά κείμενα για το σχεδιασμό, τις πόλεις και την ανάπτυξη*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σσ. 299–321.
- Πολύζος, Σ., 1999. *Διαπεριφερειακά οδικά έργα και η συμβολή τους στην περιφερειακή ανάπτυξη: μια θεωρητική και εμπειρική προσέγγιση*. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Ροβόλης, Α., 2003. Νέα Οικονομική Γεωγραφία" και άλλες (ξεχασμένες;) εναλλακτικές. Θεωρητικές προσεγγίσεις: Αναζητώντας ένα θεωρητικό πλαίσιο οικονομικής ανάλυσης του χώρου. Στο *Χώρος και Περιβάλλον*. Αθήνα: Τόπος, σσ. 103–113.
- Σκάγιαννης, Π., 2009. Από το S στο σίγμα: προς μια νέα ανάπτυξη του ελληνικού χώρου. Στο Γ. Πετράκος et al., eds. *25 Κείμενα για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη του χωρου*. Βόλος, σσ. 1–40.
- Σκαγιάννης, Π.Δ., 1994. *Πολιτική προγραμματισμού των υποδομών*, Αθήνα: Σταμούλης.
- Σταθόπουλος, Α., 2004. *Συνδυασμένες Μεταφορές - Ειδικά Συστήματα. Υπολογιστικές Μέθοδοι*, Αθήνα: Ε.Μ.Π.
- Χατζημιχάλης, Κ., 1992. *Περιφερειακή ανάπτυξη και πολιτική: κείμενα από τη διεθνή εμπειρία*, Αθήνα: Εξάντας.

Αρθρογραφία

- Arapoglou, V. & Maloutas, T., 2011. Segregation, Inequality and Marginality In Context: The Case of Athens. *The Greek Review of Social Research*, 136, σσ.135–155.
- Massey, D., 1991. A global sense of place. *Marxism today*, 38, σσ.24–29.
- Rephann, T.J., 1993. Highway investment and regional economic development: decision methods and empirical foundations. *Urban Studies*, 30(2), σσ.437–450.
- Samuelson, P.A., 1954. The Transfer Problem and Transport Costs, II: Analysis of Effects of Trade Impediments. *The Economic Journal*, 64(254), σσ.264–284.
- Soja, E., 1980. The Socio-spatial Dialectic. *Annals of the Association of American Geographers*, 70(2), σσ.207–225.
- Πολύζος, Σ., 2003. Διαπεριφερειακές μεταφορικές υποδομές και περιφερειακή ανάπτυξη: μια θεωρητική διερεύνηση. *ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση Χωρικής Ανάπτυξης, Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος*, 20-21, σσ.25–49.

Σκάγιαννης, Π. & Καπαρός, Γ., 2013. Τα έργα υποδομών στην Ελλάδα και η παρουσία των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών: μεταβαλλόμενα υποδείγματα και προτεραιότητες. *Αειχώρος*, (18), σσ.12–65.

Ομιλίες/συνέδρια

Αττάρτ, Β. & Πολύζος, Γ., 2011. Μηχανισμοί Χωροθέτησης Μεγάλων και Πολύ Μεγάλων Κέντρων στην Αττική: Διαπιστώσεις και Τάσεις. Στο *Εμπόριο και Πόλη. Η Σχέση του με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής 2020*. Αθήνα.

Κλαμπατσέα, Ρ. & Τσάμπρα, Μ., 2014. Αστική ανάπτυξη στην εποχή της κρίσης: στρατηγικές, διαδικασίες και πρακτικές αναδιάρθρωσης της μητροπολιτικής Αθήνας. Στο *12ο Τακτικό Επιστημονικό Συνεδριο της Ελληνικής Εταιρείας Περιφερειακής Επιστημής (ERSA-GR)*. Αθήνα.

Διαδικτυακά άρθρα

hetq, 2013. Yerevan Mayor Temporarily Suspends Fare Hikes, but Claims Increases are “Unavoidable” | Hetq. Διαθέσιμο στο: <http://hetq.am/eng/news/28372/yerevan-mayor-temporarily-suspends-fare-hikes-but-claims-increases-are-unavoidable.html> [Τελευταία επίσκεψη: 14.07. 2014].

Jaffe, E., 2012. Why Are People Rioting Over Bogota’s Public Transit System? Διαθέσιμο στο: <http://www.theatlanticcities.com/commute/2012/03/why-are-people-rioting-over-bogotas-public-transit-system/1537/> [Τελευταία επίσκεψη 14.07. 2014].

The New York Times, 2013. Bus-Fare Protests Hit Brazil’s Two Biggest Cities. *The New York Times*. Διαθέσιμο στο: <http://www.nytimes.com/2013/06/14/world/americas/bus-fare-protests-hit-brazils-two-biggest-cities.html> [Τελευταία επίσκεψη 14.07. 2014].

The New York Times, 1989. Price Riots Erupt in Venezuela. *The New York Times*. Διαθέσιμο στο: <http://www.nytimes.com/1989/02/28/world/price-riots-erupt-in-venezuela.html> [Τελευταία επίσκεψη 18.07. 2014].

Καραλή, Α., 2011. «Η γειτονιά των αντιθέσεων». *Εφημερίδα Αμαρυσία*. Διαθέσιμο στο: <http://www.amarysia.gr/news-archive/113-koinonia/new10/39308-lh-r> [Τελευταία επίσκεψη 02.06. 2014].

Μαλούτας, Θ., 2010. Ο άξονας της λεωφόρου Κηφισίας και η κοινωνική αναδιάρθρωση στο Μαρούσι.. Διαθέσιμο στο: <http://galaxy.hua.gr/~landscapesatlas/index.php/2010-01-21-16-47-29/landscapescat/34/155-aksonas-kifisias.html> [Τελευταία επίσκεψη: 08.07. 2014].

Πολυχρονιάδης, Μ., 2010. Το ΣτΕ πάει... «Mall». *Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία*. Διαθέσιμο στο: <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=138799> [Τελευταία επίσκεψη 18.06. 2014].

Τζιαντζή, Α., 2014. Χρυσές απαλλαγές για το Golden Hall. *Εφημερίδα των Συντακτών*. Διαθέσιμο στο: <http://www.efsyn.gr/?p=186183> [Τελευταία επίσκεψη 22.06. 2014].

Τράτσα, Μ., 2012. ΣΤΕ: «Άκυρη» οικοδομική άδεια σε γνωστό mall του Αμαρουσίου. *Το Βήμα*. Διαθέσιμο στο: <http://www.tovima.gr/society/article/?aid=454425> [Τελευταία επίσκεψη 18.06. 2014].

Σπουδαστικές εργασίες

Χατζηγιάννου, Θ., 2014. *Η «Βιοκλιματική Ανάπλαση» του Εμπορικού Κέντρου του Αμαρουσίου. Από το εμπορικό κέντρο, στο Mall και στο «Open Mall»*, Αθήνα.

Χατζηγιάννου, Θ., 2013. *Η ανάπτυξη του Υπερτοπικού Κέντρου του Αμαρουσίου*, Αθήνα.

Διαδίκτυο

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, n.d. Διαθέσιμο στο: <http://www.organismosathinas.gr> [Τελευταία επίσκεψη 05.09. 2014]

The Mall Athens, n.d. Ευκαιρίες εργασίας στα καταστήματα. Διαθέσιμο στο: http://www.themallathens.gr/index.php?option=com_jobline&Itemid=46 [Τελευταία επίσκεψη 09.06. 2014].

6 Παράρτημα

6.1 Κατάλογος διαγραμμάτων, εικόνων, πινάκων και χαρτών

Διάγραμμα 1 - Δομή εργασίας.....	9
Διάγραμμα 2 – Συνοπτική παρουσίαση ορισμένων ερευνών με αντικείμενο τη μελέτη των χωρικών επιπτώσεων μεταφορικών υποδομών στο Η.Β.....	22
Διάγραμμα 3 – Μηχανισμοί αλληλεπίδρασης μεταξύ των μεταφορικών υποδομών, του χώρου, της κοινωνίας και της οικονομίας.....	38
Διάγραμμα 4 - Κοινωνικο-επαγγελματική σύνθεση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού του Ασπρόπυργου.....	43
Διάγραμμα 5 - Εξέλιξη του κύκλου εργασιών δείγματος επιχειρήσεων του Θύλακα 1.....	58
Διάγραμμα 6 - Εξέλιξη των κερδών/ζημιών δείγματος επιχειρήσεων του Θύλακα 1.....	59
Διάγραμμα 7 - Εξέλιξη του κύκλου εργασιών δείγματος επιχειρήσεων του Θύλακα 2.....	62
Διάγραμμα 8 - Εξέλιξη των κερδών/ζημιών δείγματος επιχειρήσεων του Θύλακα 2.....	63
Διάγραμμα 9 - Εξέλιξη του κύκλου εργασιών δείγματος επιχειρήσεων του Θύλακα 2, που είναι εγκατεστημένες σε αυτόν πριν το 2000.....	64
Διάγραμμα 10 - Εξέλιξη του κύκλου εργασιών δείγματος επιχειρήσεων του Θύλακα 3.....	70
Διάγραμμα 11 - Εξέλιξη των κερδών/ζημιών δείγματος επιχειρήσεων του Θύλακα 3.....	71
Διάγραμμα 12 - Εξέλιξη κύκλου εργασιών δείγματος επιχειρήσεων των θυλάκων 1, 2 και 3, που είχαν εγκατασταθεί στην περιοχή πριν το 2000.....	81
Διάγραμμα 13 - Κύκλος εργασιών και κέρδη της επιχείρησης.....	93
Εικόνα 1 - Χωρο-χρονικοί χάρτες της Ευρώπης για τις σιδηροδρομικές μετακινήσεις.....	11
Εικόνα 2 – Θύλακες υποδοχής νέων δραστηριοτήτων στο Θριάσιο Πεδίο κατά την δεκαετία 2000-2010.....	48
Εικόνα 3 – Φωτογραφίες της περιοχής μελέτης στον Ασπρόπυργο.....	50
Εικόνα 4 - Φωτογραφίες από την περιοχή μελέτης στο Μαρούσι.....	85
Πίνακας 1 - Δυνατοί τρόποι άρθρωσης των άμεσων επιπτώσεων της κατασκευής μεταφορικών υποδομών με ορισμένες κοινωνικές, οικονομικές και άλλες παραμέτρους σε μια περιοχή.....	36
Πίνακας 2 - Κατανομή της απασχόλησης και του παραγόμενου ΑΕΠ στον Δήμο Ασπρόπυργου ανά τομέα παραγωγής.....	41
Πίνακας 3 - Αριθμός εργαζομένων ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας.....	42
Πίνακας 4 - - Στοιχεία δείγματος επιχειρήσεων.....	51

Πίνακας 5 - Στοιχεία ισολογισμών δείγματος επιχειρήσεων ανά θύλακα για το έτος 2012.....	52
Πίνακας 6 - Χαρακτηριστικά των βιομηχανικών δραστηριοτήτων του Θύλακα 3.....	68
Πίνακας 7 – Χαρακτηριστικά του κάθε θύλακα και επιπτώσεις της υλοποίησης της Αττικής Οδού	107
Χάρτης 1 – Κατανομή του ποσοστού των εργαζόμενων σε ανειδίκευτες θέσεις απασχόλησης και θέσεις εργατοτεχνιτών στους δήμους της Αττικής.....	44
Χάρτης 2 - Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Ασπρόπυργου.....	46
Χάρτης 3 – Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου Δήμου Ασπρόπυργου	47
Χάρτης 4 – Οικοδομική δραστηριότητα στους θύλακες 1, 2, και 3 του Ασπρόπυργου μετά το 2002.	49
Χάρτης 5 – Καταγραφή δραστηριοτήτων στους θύλακες 1, 2, και 3 του Ασπρόπυργου	53
Χάρτης 6 – Μετεγκαταστάσεις δραστηριοτήτων Logistics και Αποθήκευσης στον Ασπρόπυργο	56
Χάρτης 7 - Μετεγκατάσταση βιομηχανικών δραστηριοτήτων προς τον Θύλακα 3.....	69
Χάρτης 8 - Διαφορά μετακινήσεων προς Ασπρόπυργο ανά δήμο μεταξύ 1996 και 2006.....	74
Χάρτης 9 - Διαφορά ισοζυγίου μετακινήσεων μεταξύ Ασπρόπυργου και των υπόλοιπων δήμων μεταξύ 1996 και 2006.....	75
Χάρτης 10 - Επιτελικές διασυνδέσεις δραστηριοτήτων στους θύλακες διερεύνησης (με έδρα εκτός Ασπρόπυργου).....	81
Χάρτης 11 - Επιφάνειες υπερτοπικών δραστηριοτήτων.	85
Χάρτης 12 - Νέες επιφάνειες που οικοδομήθηκαν στον Μαρούσι κατά το διάστημα 2004 – 2012 ανά δραστηριότητα.....	86
Χάρτης 13 - Εμπορικά κέντρα (malls) της Αττικής.....	95
Χάρτης 14 – Αριθμός ημερήσιων έλξεων μετακινήσεων προς τον Δ. Αμαρουσίου.....	97
Χάρτης 15 - Μεταβολή του αριθμού των μετακινήσεων ανά δήμο προς το Μαρούσι μεταξύ 1996 και 2006.....	99
Χάρτης 16 - Διαφορά ισοζυγίου μετακινήσεων μεταξύ Αμαρουσίου και των υπόλοιπων δήμων μεταξύ 1996 και 2006.....	100

6.2 Συνεντεύξεις

Οι συνεντεύξεις που πραγματοποιήθηκαν, ήταν **ημι-δομημένες**, και προσαρμόστηκαν ανάλογα με την επιχείρηση ή τον φορέα με την οποία πραγματοποιήθηκαν. Οι **κεντρικοί άξονες** των συνεντεύξεων ήταν οι παρακάτω:

Συνεντεύξεις με επιχειρήσεις

- **Επιχειρήσεις προϋπάρχουσες της Αττικής Οδού:**
 - Πώς επηρεάστηκαν ως προς τη δικτύωση, το μέγεθος και το είδος εισροών/εκροών, τη γεωγραφία των καταναλωτικών αγορών, την οργάνωση και το μέγεθος επιχείρησης;
 - Πώς μεταβλήθηκε το κόστος προμηθειών και διανομής με την κατασκευή της Αττικής Οδού;
 - Πώς επηρέασε τη λειτουργία τους η έλξη των νέων δραστηριοτήτων; Οι νέες δραστηριότητες λειτούργησαν ανταγωνιστικά ή συμπληρωματικά; Τις βλέπουν ως απειλή;
- **Νέες επιχειρήσεις:**
 - Ποια κριτήρια έπαιξαν σημαντικότερο ρόλο στην απόφαση χωροθέτησης;
 - Πότε ήρθαν, γιατί, και ποιο ήταν το κόστος μετεγκατάστασης στην περιοχή;
 - Τι πλεονεκτήματα τους έδωσε η Αττική Οδός, κατά τη γνώμη τους; Πώς ιεραρχούν το μεταφορικό δίκτυο στα κριτήρια επιλογής περιοχής χωροθέτησης;
- **Παλαιές και νέες επιχειρήσεις:**
 - Διασυνδέσεις: Από προμηθεύονται τις εισροές και σε ποιες περιοχές διαθέτουν τα προϊόντα τους; Πώς μεταβλήθηκε η γεωγραφία των εισροών/εκροών μετά την κατασκευή της Αττικής Οδού; Από πού έρχονται οι πελάτες (για τις εμπορικές επιχειρήσεις); Ποιες είναι οι εισαγωγικές και εξαγωγικές τους δραστηριότητες; Ποιες είναι οι τοπικές (υλικές και άυλες) δικτυώσεις (εντός του θύλακα);
 - Πόσοι είναι και σε ποιες περιοχές διαμένουν οι εργαζόμενοι της επιχείρησης;
 - Πώς επηρεάζονται από την κρίση, και ποιες στρατηγικές αντιμετώπισής της εφαρμόζουν;

Συνεντεύξεις με εκπροσώπους φορέων και οργανισμών

- Ποιες είναι οι νέες δραστηριότητες που ήρθαν μετά την κατασκευή της Αττικής Οδού; Ποιες περιοχές παρουσίασαν τις μεγαλύτερες αλλαγές;
- Ποια είναι τα χαρακτηριστικά των νέων δραστηριοτήτων; Πώς μετέβαλλαν τον παραγωγικό ιστό; Υπήρξαν πολλαπλασιαστικά οφέλη;
- Ποιες δραστηριότητες έφυγαν και γιατί;
- Ποιες άλλες παράμετροι συμβάλλουν στις μεταλλαγές που εμφανίζονται στην περιοχή;
- Ποιες είναι η έμμεσες επιπτώσεις (πώς, δηλαδή, εν τέλει η αναδιάρθρωση της παραγωγής και της κατανάλωσης στην οποία συνέβαλλε η μεταφορική υποδομή, άλλαξε την περιοχή)

6.3 Βάση δεδομένων επιχειρήσεων στους θύλακες 1, 2, και 3 του

Ασπρόπυργου

Κωδικός επιχείρησης	Όνομα	Θύλακας	Χρήση	Χρήση (αναλυτικά)	Μέγεθος	Έδρα (Ελλάδα)	Έδρα (Εξωτερικό)	Έτος εγκατάστασης	Ιστοσελίδα
1	Goldair Cargo S.A.	1	Logistics		Πολύ μεγάλη	Ασπρόπυργος	-	μετά το 2002	http://www.goldair-cargo.com/el/
2	Delphi Logistics Transport	1	Logistics		Μεσαία	Ασπρόπυργος	-	2011	http://www.goldair-cargo.com/el/
3	Ευρωχαρτική Phillip Morris - 4 Παπαστράτος	1	Αποθήκευση- Διανομή	Παραγωγή χαρτιού και απορρυπαντικών	Μεγάλη	Ασπρόπυργος	-	2007	http://www.eurochartiki.gr/main.php
4	Μοτοδυναμική 5 A.E.E.	3	Βιομηχανία	Καπνοβιομηχανία	Πολύ μεγάλη	Ασπρόπυργος	Λωζάνη, Ελβετία	2009	http://www.pmi.com/marketpages/Pai
5	A.E.E.	1	Διανομή - (Logistics)	Αποκλειστικός Διανομέας Yamaha Motors	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-	2009	http://www.motodynamics-accessories
6	Ceva Logistics	1	Logistics		Θυγατρική		Hoofddorp, Ολλανδία	μετά το 2002	
7	Kuehne + Nagel Greece	1	Logistics		Θυγατρική	Καλλιθέα	Schindellegi, Ελβετία	μετά το 2002	http://www.kn-portal.com/locations/e
8	Omega International Transport & 8 Logistics S.A.	1	Logistics					μετά το 2002	
9	DHL	1	Logistics				Βόννη, Γερμανία	μετά το 2002	
10	Ασημακόπουλος 10 A.E.	1	Εμπόριο-Αποθήκες- Logistics		Μεσαία	Ασπρόπυργος	-	μετά το 2002	http://asimak.gr/
11	Σιαγκρήκη - Gloria	1	Αποθήκη	Αποθήκη ειδών υγιεινής	Μεσαία	Αγ. Ανάργυροι	-	μετά το 2002	http://gloria.gr/joomla/index.php?option
12	Τοyota Ελλάς AEBEE	1	Αποθήκη		Πολύ μεγάλη	Χαλάνδρι	Τοyota, Aichi, ιαπωνία	μετά το 2002	https://echamber.pcci.gr/eChamber/lo http://www.alco.gr/index.php/el/homepage/parousiasi-etaireion/alco-hellas
13	ΑΛΚΟ ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ	1	Βιομηχανία	Συστήματα αλουμινίου, κατασκευαστικά υλικά	Μεγάλη	Ασπρόπυργος	-	πριν το 2002	
14	Euro Domic	1	Βιομηχανία	Συστήματα Αλουμινίου Μεταφορά φαρμάκων- παραφαρμακευτικών προϊόντων και ιατρικών μηχανημάτων	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-	πριν το 2002	http://www.eurodomica.gr/index.php
16	ΕΞΥΠ ΕΛΛΑΣ ΑΕ	1	Logistics				Θεσσαλονίκη	μετά το 2002	http://www.exip-hellas.gr/profile.asp
17	ΠΟΣΕΥΔ - ΥΔΡΩ	1	Αποθήκευση Γραφεία + Χονδρεμπόριο + Γραφεία +			Ασπρόπυργος		μετά το 2002	http://www.melcal.gr/cms/index.php?option=com_content&task=view&id=11&Itemid=18
18	MELCAL	1	Αποθήκευση	Μεταφορές - supermarket Κατασκευή και της εμπορίας Ολοκληρωμένων Συστημάτων Ανελκυστήρων	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-	2004	
19	Kleeman	1	Αποθήκευση				Κιλκίς	μετά το 2002	http://www.kleemann.gr/index.php?o
20	AstraZeneca A.E.	1	Διανομή	Βιο-φαρμακευτική εταιρεία		Μαρούσι	Λονδίνο, ΗΒ	μετά το 2002	
21	Samaras A.E.	1	Αποθήκευση και Διανομή	Office supplies		Ασπρόπυργος	-	μετά το 2002	http://www.e-samaras.gr/default.aspx
22	Αγροχοιμ	1	Αποθήκευση + Γραφεία	Εμπορία και διανομή γεωργικών εφοδίων	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-	2008	http://www.agrohoum.gr/company.asp
23	Bevanda Greece LTD	1	Χονδρεμπόριο - Αποθήκευση - Διανομή	Εμπορία, εισαγωγή και εξαγωγή ποτών	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-	μετά το 2002	http://www.bevanda.gr/index.php?id_
24	Ζύμες Λεσαφρ	1	Διανομή	Αρτοποιία, είδη διατροφής	Μεσαία	Ασπρόπυργος	Γαλλία, Marcq-en- Barœul	μετά το 2002	http://www.zymes.gr/gnorimia-me-tor
25	BMW Hellas DELATOLAS EXPRESS CARGO	1	Αποθήκευση	Κέντρο διανομής ανταλλακτικών και κέντρο εκπαίδευσης	Μεγάλη	Κηφισιά	Μόναχο, Γερμανία	μετά το 2002	http://www.bmw.gr/gr/el/insights/con
26	A.E	1	Logistics	Αποθήκη, τμήμα παροχής υπηρεσιών Logistics		Ασπρόπυργος	-	μετά το 2002	http://www.delatolas.com/index.php/

27 Eurologic	1 Logistics						μετά το 2002	
28 Φουρνάρακης Α.Ε.	Αποθήκευση - 1 Χονδρεμπόριο	Εισαγωγές βιομηχανικών προϊόντων	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-		2006	http://www.fournarakis.gr/profil.html
29 Teka Hellas	Αποθήκευση - 1 Logistics	Κατασκευή και εμπορία συσκευών για την Κουζίνα & προϊόντων για το Μπάνιο		Ασπρόπυργος	Ξανταντερ, Ισπανία και Haiger, Γερμανία		2008	
30 San Glass Α.Ε.	1 Χονδρεμπόριο	Εμπορική Εταιρία Γυάλινης Συσκευασίας		Ασπρόπυργος	-		2007	
31 WWW worldwidewheel.	1 Logistics			Χαλάνδρι	Bassersdorf, Ελβετία		μετά το 2002	
32 ΔΙΑΣ Α.Ε.	1 Logistics			Ασπρόπυργος			2008	http://www.dias.gr/homepage.asp?ITM
33 Warehouse Logistics	1 Logistics			Ασπρόπυργος	-		2005	http://www.warehouse-logistics.gr/site
34 Α. Μάττες	1 Αποθήκευση - Αποθήκευση -	Βιομηχανικά προϊόντα		Ασπρόπυργος	-		μετά το 2002	http://www.mattes.gr/content.asp?cat
35 Κόνδωρ	1 Διανομή	Εισαγωγή και διανομή ποτών		Ασπρόπυργος			2009	http://www.kondor.com.gr/
36 Sital	3 Βιομηχανία	Παραγωγή σιτών	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-		2005	http://www.sital.gr/gr/company.html
37 ΑΛΚΑΤ - Δαμιανάκης	Βιομηχανία - Αποθήκευση - 3 Γραφεία	Κατασκευές κουφωμάτων αλουμινίου	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-		μετά το 2002	http://www.alkat.gr/home.aspx
38 Diakinisis Logistics Services	3 Logistics		Μεσαία	Ασπρόπυργος	-		μετά το 2002	http://www.diakinisis.gr/index.php?option
39 Durostick	3 Βιομηχανία	Συγκολλητικές ύλες και χρώματα	Μεγάλη	Ασπρόπυργος	-		πριν το 2002	http://www.durostick.gr/index.php?option
40 Door Plan	3 Βιομηχανία - Χονδρεμπόριο	Παραγωγή επίπλων και κουφωμάτων		Ασπρόπυργος	-		πριν το 2002	
41 Vitex	3 Βιομηχανία	Οικοδομικά χρώματα και μονωτικά υλικά	Μεγάλη	Ασπρόπυργος	-		μετά το 2002	www.vitex.gr
42 Febo	3 Logistics	Εμπορία και διανομή πρώτων υλών για τη βιομηχανία πλαστικών	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-		2006	http://www.febo.gr/febo/about.html
43 Alfa Glass	Αποθήκευση - 2 Χονδρεμπόριο	Εμπορική Εταιρία Υαλοπινάκων	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-		πριν το 2002	http://alfaglass.gr/#
44 EliatirioStrom	2 Βιομηχανία	Στρώματα	Μικρή	Ασπρόπυργος	-		μετά το 2002	
45 Νουνού	2 Διανομή	Γαλακτοκομικά		Μαρούσι	Amersfoort, Netherlands		μετά το 2002	http://www.nounou.gr/category/1_Etai
46 Mythos Brewery	2 Διανομή		Μεγάλη	Θεσσαλονίκη, Σπάτα			πριν το 2002	http://www.mythosbrewery.gr/
47 Vitesse Pelekis - International	2 Logistics	Μεταφορές - Αποθήκευση - Διανομή	Μικρή	Ασπρόπυργος	-		μετά το 2002	http://www.interdromon.gr/gr/homeg
48 Transports	2 Logistics	Μεταφορές -	Μικρή - Μεσαία	Ασπρόπυργος	-		2010	http://www.jpelekiis.gr/en/company/history
49 ABM Hellas	2 Αποθήκευση	Πλακάκια - Είδη υγιεινής		Ασπρόπυργος	Ιταλία		πριν το 2002	
50 Hellargo	2 Χονδρεμπόριο -	συσκευασίας και προϊόντων	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-		μετά το 2002	http://hellagro.gr/Content.php?PageId
51 ΑΦΟΙ ΚΑΣΣΟΥΔΑΚΗ ΑΕ	2 Μεταφορές		Μεσαία	Ασπρόπυργος	-		μετά το 2002	
52 Πενταπλαστ	Χονδρεμπόριο - 2 Αποθήκευση	Εμπορία των πρώτων υλών για τις βιομηχανίες και βιοτεχνίες πλαστικού και ελαστικού	Μεσαία- Μεγάλη	Καλλιθέα	-		μετά το 2002	http://www.pentaplast.gr/el/home.htm
53 Noe constructions	2 Βιομηχανία, Γραφεία	Μεταλλοβιομηχανία, φωτοβολταϊκά, logistics	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-		πριν το 2002	http://www.noe.gr/company/
54 Bosh	Αποθήκευση - 1 Διανομή	Οικιακές συσκευές	Μεγάλη	Κηφισιά	Μόναχο, Γερμανία		μετά το 2002	
55 Chevrolet	Αποθήκευση - 2 Διανομή	Αυτοκίνητα		Λ. Κηφισού, Περιστερι	Ντιτρώιτ, ΗΠΑ		μετά το 2002	http://www.chevrolet.gr/
56 ΤΣΑΝΑΗΣ-ΓΑΛΒΑΝΟΔΟΜΗ	2 Βιομηχανία	Κατεργασία Και Επικάλυψη Μεταλλων	Μικρή	Ασπρόπυργος	-		πριν το 2002	
57 Panolympic GmbH	2 Μεταφορές		Μεσαία	Ασπρόπυργος	-		πριν το 2002	http://www.panolympic.gr/index.php/company-profile-gr
58 Saint-Gobain Autover	Χονδρεμπόριο - 2 Αποθήκευση - Διανομή	Ανταλλακτικά αυτοκινήτων	Μεσαία	Θεσσαλονίκη	Roosendaal, Ολλανδία		πριν το 2002	http://saint-gobain-autover.gr/about-s
59 Merrmita	Χονδρεμπόριο - 2 Αποθήκευση - Διανομή	Τρόφιμα	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-		πριν το 2002	http://www.merrmita.gr/etaireia

60 Mantis	2 Χονδρεμπόριο	Ποτά, Τρόφιμα			Φυλή, Αττική	-	μετά το 2002	http://www.mantis.com.gr/
61 Ήφαιστος - Καταμακόρος Total Quality	2 Χονδρεμπόριο	Πλακάκια - Είδη υγιεινής	Μικρή-Μεσαία	Μικρή-Μεσαία	Ασπρόπυργος	-	2004	http://www.katsamakos.gr/about.html
62 Logistics	2 Logistics		Μικρή	Μικρή	Ασπρόπυργος	-	μετά το 2002	http://tql-logistics.gr/
63 PKD LOGISTICS	2 Logistics		Μικρή	Μικρή	Ασπρόπυργος	-	2010	http://koutades.gr/index.php?func=pag
64 ATHENS STAR LOGISTICS	2 Logistics		Μικρή	Μικρή	Ασπρόπυργος	-	μετά το 2002	http://www.athensstarlogistics.com/at
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ ΚΑΙ ΥΙΟΙ ΑΒΕΕ «								
65 EXTRUDER-PLAST»	2 Βιομηχανία	Επεξεργασία πλαστικών	Μικρή	Μικρή	Ασπρόπυργος	-	πριν το 2002	http://www.extruder-plast.com/index2
66 DSS Logistics	2 Logistics		Μικρή	Μικρή	Ασπρόπυργος	-	μετά το 2002	http://www.dsslogistics.gr/index.php/ε
		Προϊόντα και συστήματα για πισίνες, συστήματα για την διαχείριση του νερού, συστήματα άρδευσης, επεξεργασία του νερού	Μεσαία	Μεσαία	Ασπρόπυργος	Βαρκελώνη, Ισπανία	μετά το 2002	http://www.fluidra.gr/sites/GR/el/Whc
67 Fluidra	2 Χονδρεμπόριο Βιομηχανία-	Βιομηχανία ψυκτικών θαλάμων & ψυκτικών εγκαταστάσεων	Μεσαία	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-	?	http://www.alfafreezer.gr/main1.html
68 ALFA Freezer	2 Χονδρεμπόριο		Μεσαία	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-	?	http://www.alfafreezer.gr/main1.html
		Ηλεκτρονικά είδη και εξαρτήματα, Είδη εξοπλισμού ξενοδοχείων και μαζικής εστίασης, Υπηρεσίες 3PL logistics, Παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας (φωτοβολταϊκό πάρκο)	Μεσαία	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-	2009	http://www.tele.gr/gr/content/history
69 Teleimpex	Χονδρεμπόριο - 1 Logistics - Αποθήκη	Υδραυλικά - Θέρμανση - Είδη Μπάνιου	Μεσαία - Μεγάλη	Μεσαία - Μεγάλη	Ασπρόπυργος	-	μετά το 2002	http://www.hydronomi.gr/
70 Υδρονομή	1 Χονδρεμπόριο Logistics -		Μικρή-Μεσαία	Μικρή-Μεσαία	Ασπρόπυργος	-	?	http://www.velostrans.gr/
71 VELOstrans	1 Μεταφορές		Μικρή-Μεσαία	Μικρή-Μεσαία	Ασπρόπυργος	-	?	http://www.velostrans.gr/
		Διαχείριση και αποθήκευση αρχείων, Σάρωση και ψηφιοποίηση, Ασφαλής καταστροφή εγγράφων και καταστροφή ψηφιακών μέσων, Backup and Recovery	Μικρή-Μεσαία	Μικρή-Μεσαία	Ασπρόπυργος	Βοστώνη, ΗΠΑ	μετά το 2002	http://www.ironmountain.gr , http://www.iron-mountain.eu/
72 Iron Mountain	Υπηρεσίες προς 1 επιχειρήσεις		Μικρή-Μεσαία	Μικρή-Μεσαία	Ασπρόπυργος	-	μετά το 2002	http://www.ironmountain.gr , http://www.iron-mountain.eu/
73 Ευρωεμπορική	2 Χονδρεμπόριο Logistics - Χονδρεμπόριο	Είδη οικιακής χρήσης	Μικρή	Μικρή	Ασπρόπυργος	-	μετά το 2002	
74 ΑΛΦΑΩΜΕΓΑ	1 Φαρμάκων	Φάρμακα	Μεσαία	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-	2012	http://www.alfaomega.gr/el/company
Enet Solutions - 75 Logicom SA	1 Χονδρεμπόριο	Χονδρικό εμπόριο εξαρτημάτων και μερών Η/Υ	Μεγάλη	Μεγάλη	Ασπρόπυργος	Λευκωσία, Κύπρος	μετά το 2002	http://www.enet.com.gr/EN/AboutUs/
76 Münch	1 Logistics		Μεσαία	Μεσαία	Ασπρόπυργος	Ελβετία	μετά το 2002	http://www.militzer-hellas.gr/
77 Provirom	2 Χονδρεμπόριο	Αγροτικά Προϊόντα	Μεσαία	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-	?	http://avarouxis.wordpress.com/com
78 Frigotrans Logistics	2 Logistics		Μικρή	Μικρή	Ασπρόπυργος	-	2003	http://www.friigo-transs.gr/index.html
79 ΒΙΑΚΑΡ	Χονδρεμπόριο - 2 Αποθήκευση -	Ανταλλακτικά αυτοκινήτων	Μεσαία	Μεσαία	Λυκόβρυση	-	μετά το 2002	http://www.viacar.gr/#
80 Ευρώπη - Βότσαρης	2 Logistics		Μικρή	Μικρή	Ασπρόπυργος	-	?	
81 Kreta Logistics	2 Logistics		Μικρή	Μικρή	Ηράκλειο	-	?	
82 Dedron	3 Αποθήκευση	Εύλινα Δάπεδα	Μικρή-Μεσαία	Μικρή-Μεσαία	Περιστέρι	-	μετά το 2002	http://www.dedron.gr/site/profile.htm
83 Ρουμπουλάκης	Χονδρεμπόριο - 1 Logistics	Διανομή πρώτων υλών για τούς κλάδους παραγωγής φαρμακικών και καλλυντικών	Μεσαία	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-	?	http://www.roumboulakis.gr/sample-p
84 Domogroup	1 Βιομηχανία	Εύλινες κατασκευές	Μικρή	Μικρή	Χαλάνδρι	-	2002	http://www.domogroup.gr/contact.php
Μπισκότα								
85 Παπαδοπούλου	1 Αποθήκευση		Μεγάλη	Μεγάλη			?	
86 Combitrans	1 Logistics				Ασπρόπυργος	-	?	http://www.combitrans.gr/gr/aboutusg
87 Metron Logistics	1 Logistics	4th Party Logistics	Μεσαία	Μεσαία	Ασπρόπυργος	-	μετά το 2002	http://www.metronlogistics.eu/
88 Μύλοι Κεπένου	Αποθήκευση - 1 Διανομή	Τρόφιμα	Μεγάλη-Μεσαία	Μεγάλη-Μεσαία	Πάτρα	-	μετά το 2002	http://kepenos.gr/el/%CE%BF-%CE%BC
89 PROCTER & GAMBLE	Αποθήκευση - 1 Διανομή		Μεγάλη	Μεγάλη	Μαρούσι	Ohio, ΗΠΑ	μετά το 2002	

