



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών
Αρχιτεκτονική - Σχεδιασμός του Χώρου
Κατεύθυνση Β': Πολεοδομία και Χωροταξία

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

«Η ΠΟΛΙΤΕΙΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΚΕΡΔΟΥΠΟΛΗ...»

ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ ΚΑΙ «ΑΝΑΠΤΥΞΗ»

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ



Επιβλέπουσα Καθηγήτρια:
Μαρία Μάρκου

Μεταπτυχιακή Φοιτήτρια :
Αναστασία Αλεξανδροπούλου

Φεβρουάριος 2017

Ευχαριστώ...

...την καθηγήτρια μου κ. Μαρία Μάρκου και ...όλους τους διδάσκοντες του
Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών του ΕΜΠ:
Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του χώρου, Πολεοδομία - Χωροταξία
για τα όσα μας έδωσαν κατά την παρακολούθηση των υπέροχων και πολυθεματικών
διαλέξεων, οι οποίες αποτέλεσαν και το έναυσμα για την παρούσα εργασία μου...
Είναι σίγουρο ότι θα μου λείψει αυτή η πνευματική, ουσιαστική συζήτηση που μου
δημιουργούσε ανάταση και με έβγαζε από την καθημερινότητα. Που με έκανε να δω
τον χώρο πολύ διαφορετικά, και να τον αγαπήσω. Απαραίτητη προϋπόθεση για να
τον σχεδιάσω.

Στην οικογένειά μου,

που με στήριξε ...

Φεβρουάριος 2017

Περιεχόμενα

Περίληψη

Παρουσίαση κειμένου

Μέρος Α. Θεματολογία της εργασίας

- A1. Πρόλογος
- A2. Τρόποι προσέγγισης
- A3. Υπόθεση εργασίας
- A4. Ιστορική Αναδρομή

Μέρος Β. Τοποθέτηση της έρευνας – Εννοιολογικό πλαίσιο

- B1. Θεωρητικές προσεγγίσεις - Σχόλια
 - B1.1. Η διαλεκτική σχέση της αστικής χωροταξικής πολιτικής με τη γενικότερη οικονομική πολιτική
 - B1.2. Το αναπτυξιακό σχέδιο για την Ελλάδα
 - B1.3. Το αναπτυξιακό σχέδιο για την Αττική
- B1.4. Ο Στρατηγικός Σχεδιασμός του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αττικής
- B1.5. Το αναπτυξιακό σχέδιο για το παραλιακό μέτωπο της Αττικής
- B1.6. Η Χάρτα της σύγχρονης Αθήνας
- B1.7. Τουριστική «ανάπτυξη» και χωροταξία

Μέρος Γ. Μελέτη περίπτωσης: Ελληνικό

- Γ1. Το Ελληνικό
 - Γ1.1. Τι είναι το Ελληνικό: Η θέση και το μέγεθος
 - Γ1.2. Τι είναι το Ελληνικό: Η θέση και το κλίμα
 - Γ1.3. Κατανοώντας την κλίμακα: το παράδειγμα του Μονακό
 - Γ1.4. Κατανοώντας την κλίμακα: συγκρίσεις με άλλα πάρκα
- Γ2. Το όραμα
 - Γ2.1. Τέσσερις πυλώνες
 - Γ2.2. Πολεοδομικό μοντέλο ανάπτυξης
 - Γ2.3. Στρατηγικές σχεδιασμού
 - Γ2.4. Μία βιώσιμη ανάπτυξη
 - Γ2.5. Μητροπολιτικό πάρκο
 - Γ2.6. Απορρίμματα, νερό & ενέργεια
 - Γ2.7. Οι στόχοι
 - Γ2.8. Φάσεις υλοποίησης του έργου
- Γ3. Τελική πρόταση για υλοποίηση

Μέρος Δ. Η «σύγχρονη» ιδιωτικοποίηση και η παραχώρηση του Ελληνικού

Μέρος Ε. Βιωσιμότητα και «ανάπτυξη» Ελληνικού

Μέρος Στ. Συμπεράσματα

Στ1. Επίλογος

Στ1.1 Επισημάνσεις

Στ1.2. Επιπτώσεις

Στ1.3. Κριτικάροντας τη σύμβαση υλοποίησης

Στ2. Τοποθέτηση στην υπόθεση εργασίας

Στ3. Πρότασή μας

Βιβλιογραφία

Περίληψη

Η «αξιοποίηση» του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού και της παράκτιας Ολυμπιακής ζώνης του Αγίου Κοσμά: Μια ευκαιρία για «βούτηγμα» σε βαθεία, θολά νερά!

Μια πρόκληση για επιστημονική και ανθρώπινη διερεύνηση πολλών, σύγχρονων και σύνθετων ζητημάτων που συνυπάρχουν σε αυτή την σχεδιαζόμενη παρέμβαση μητροπολιτικής εμβέλειας, που εξελίσσεται.

Ένα παράδειγμα εφαρμογής, μέσα από το οποίο αποκαλύπτεται με τον πιο αδιαμφισβήτητο τρόπο η άρρηκτη και διαλεκτική σχέση που υπάρχει ανάμεσα στην χωροταξία, την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη.

Η μεγαλύτερη αστική ανάπλαση της Ευρώπης που εμπεριέχει και το στοιχείο του παράκτιου μετώπου.

Ένα κεντρικό κομμάτι στο παζλ του οράματος της Αθηναϊκής Ριβιέρας.

Μια "μοντέρνα" πρόταση πολυτελούς, τζογαδόρικού και πολυθεματικού τουριστικού «πακέτου».

Μια "νέα μορφή" ιδιωτικοποίησης που όλα παραδίδονται στον επιχειρηματία και μάλιστα συνιστούν σκοπούς «εντόνου δημόσιου συμφέροντος».

Μια τρανταχτή απόδειξη ότι σε τέτοιου είδους επεμβάσεις οι αρχές της πολυσυζητημένης βιωσιμότητας είναι μόνο για τα χαρτιά.

Μια καταστροφή ενός ελεύθερου δημόσιου χώρου, που η μετατροπή του σε πάρκο θα έδινε πολλές ανάσες στην πρωτεύουσα.

Ένα κρίσιμο θέμα για την ανάπτυξη ενός ζωντανού αρχιτεκτονικού διαλόγου της εποχής μας, που δείχνει ότι ο μελετητής παίρνει θέση.

Τέλος, ένα εμβληματικό για την Αθήνα έργο που επηρεάζει και επιδρά στην όλη ιδεολογική υπόσταση της πόλης, στην κοσμοθεωρητική εικόνα της.

«Η πολιτεία γίνεται κερδούπολη...»

Λέξεις Κλειδιά: ανάπτυξη/ χωροταξία/ οικονομία /κοινωνία/τουρισμός/
αστική ανάπλαση/ παράκτιο μέτωπο/ ΡΣΑ/μητρόπολη/ ιδιωτικοποιήσεις/
δημόσιο συμφέρον/βιωσιμότητα/φυσικό κεφάλαιο/πολιτιστικό κεφάλαιο/
ιδεολογικήφυσιογνωμία

Summary

The "recovery" of the former Hellinikon airport and Olympic coastal zone of Agios Kosmas: A chance to "dip" in deep, muddy waters!

A challenge for scientific and human investigation of many modern and complex issues that exist in this proposed metropolitan scale intervention that develops.

An example of application, through which is revealed in the most uncontradictable way and inseparable dialectical relationship between the spatial planning, economic and social development.

The largest urban renewal in Europe which includes the element of the coastal front. A central piece in the puzzle of the vision of the "Athenian Riviera".

A trendy luxury proposal, gambler and multidisciplinary tourism package.

A new form of privatization that all delivered to the trader and even constitute the purpose of "intense public interest."

A palpable proof that such operations the principles of sustainability are only for the papers.

A destruction of free public space, where his transformation in park would give a lot of breaths in the capital.

A critical issue for the development of a lively architectural dialogue of our time, which shows that the designer take sides.

Finally, an emblematic project for Athens that affects and influences the whole ideological status of the city, in the worldview of her image.

"The state is speculating..."

Keywords: development / planning / economy / society / tourism / urban renewal / coastal front / PLA / metropolis / privatization / public interest/ / sustainability / natural capital / cultural capital / ideological physiognomy.

Παρουσίαση κειμένου

Το **πρώτο μέρος** είναι ένας πρόλογος για τα κίνητρα εκπόνησης της παρούσας εργασίας και μια αφήγηση εν είδει ιστορικής καταγραφής των προτάσεων που κατά καιρούς « έπεσαν στο τραπέζι» για τον χώρο του Ελληνικού.

Το **δεύτερο μέρος** αποτελεί μια προσπάθεια ιδεολογικής τοποθέτησης στην έρευνα μου και μιας προσέγγισης του θέματός μου από την σκοπιά της εφαρμογής των νόμων του διαλεκτικού υλισμού, στην Πολεοδομία και ειδικότερα στην επένδυση του Ελληνικού. Στην συνέχεια παρουσιάζεται μια θεωρητική ανάλυση μέσα από την κριτική ανάγνωση του ΡΣΑ και η απόδειξη της διαλεκτικής σχέσης ανάμεσα στην χωροταξία και στην οικονομική και κοινωνική «ανάπτυξη». Επιχειρείται, να «επανασχεδιαστεί» με σημερινούς όρους και παραμέτρους η σύγχρονη «χάρτα» της Αθήνας, που ο Δεσποτόπουλος μια άλλη εποχή είχε σχεδιάσει.

Αυτή η θεμελιακή σχέση εξειδικεύεται περαιτέρω στον αποδοτικότερο κλάδο της Ελληνικής οικονομίας, τον τουριστικό, με διερεύνηση και καταγραφή των στόχων που επιδιώκονται για αυτόν και με αναζήτηση του τρόπου που το ειδικό χωροταξικό σχέδιο για τον τουρισμό τους υπηρετεί.

Στο **τρίτο μέρος** αποτυπώνεται πώς η επιλεγείσα προς εφαρμογή πρόταση «αξιοποίησης» του Ελληνικού έρχεται να υλοποιήσει αυτούς τους στόχους. Ένα παράδειγμα που η χωροταξία «υπηρετεί» την οικονομία.

Στο **τέταρτο μέρος** αναλύεται θεωρητικά η σημασία, η μορφή και η διαφορετικότητα από παλιότερες μορφές της σύγχρονης παραχώρησης ή αποκρατικοποίησης ή ιδιωτικοποίησης και πρακτικά αναφέρεται πώς αυτή υλοποιήθηκε στη περίπτωση του Ελληνικού – μαρίνας Αγ. Κοσμά.

Στο **πέμπτο μέρος** εξετάζεται μέσα από την διατήρηση ή μη των δώδεκα αρχών της βιωσιμότητας εάν το αναπτυξιακό σχέδιο του πρώην αεροδρομίου συμβάλλει στην βιώσιμη ανάπτυξη.

Στο **έκτο** γίνεται μια προσπάθεια διατύπωσης μιας άποψης για το πώς αυτό το εμβληματικό έργο θα επιδράσει στην ιδεολογική φυσιογνωμία και στην κοσμοθεωρητική εικόνα της πόλης. Στο τέλος, εξάγονται κάποια συμπεράσματα σχετικά με την αρχικά διατυπωμένη υπόθεση εργασίας, εάν δηλαδή η εξελισσόμενη επένδυση του Ελληνικού επιβάλλεται και εξυπηρετεί λόγους «εντόνου δημοσίου συμφέροντος».

Μέρος Α: Θεματολογία της εργασίας

Α1. Πρόλογος

Η παρούσα εργασία αποτελεί την διπλωματική μου εργασία, την οποία με μεγάλο ενθουσιασμό εκπονώ προκειμένου να ολοκληρώσω την φοίτησή μου στο ιδιαίτερα αξιόλογο Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών Αρχιτεκτονική-Σχεδιασμός του Χώρου, κατεύθυνση Β΄ Πολεοδομία – Χωροταξία του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Κίνητρο για την εκπόνησή της είναι η διαπίστωση μέσα από την παρακολούθηση των διαλέξεων των μαθημάτων του μεταπτυχιακού προγράμματος αλλά και την ερευνητική και φιλοσοφική διάθεση, που αυτές μου προκαλούσαν, αξιοποιώντας την μεθοδολογία για επιστημονική αναζήτηση, που διδάχθηκα, ότι ο ρόλος της χωροταξίας και της πολεοδομίας είναι σημαντικός, αναβαθμισμένος με την έννοια της χρησιμότητάς του στην εξυπηρέτηση πολιτικών και άρρηκτα συνδεδεμένος με την σχεδιαζόμενη οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη στην χώρα μας.

« Ο ρόλος του χωρικού σχεδιασμού έχει αναβαθμιστεί, στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών κατευθύνσεων και πολιτικών και της ενσωμάτωσης της διάστασης της Εδαφικής Συνοχής, ως έννοιας ισότιμης με την Κοινωνική και Οικονομική Συνοχή. Η σύγχρονη προσέγγιση επιβάλλει τη βελτιωμένη στόχευση των οικονομικών πόρων, τόσο γεωγραφικά, όσο και θεματικά.» (από το Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό και την Αειφόρο Ανάπτυξη).

Θεώρησα λοιπόν ότι η κριτική ανάγνωση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΡΣΑ) και η ενασχόλησή μου με το Ελληνικό, σαν παράδειγμα εφαρμογής, σαν « του μεγαλύτερου έργου αστικής ανάπλασης στην Ευρώπη και ένα από τα μεγαλύτερα διεθνώς, με πολλαπλασιαστικά αναπτυξιακά οφέλη για την οικονομία της Αθήνας και της χώρας...(συνέντευξη ΤΑΙΠΕΔ)», ανεξάρτητα από το ποιά τελικά θα είναι η έκβασή του, θα με βοηθούσε να δω τις σύγχρονες πολύ ενδιαφέρουσες πλευρές, αλληλοεπιδράσεις και εφαρμογές της χωροταξίας και πολεοδομίας, με την οικονομική ανάπτυξη γενικά, την τουριστική ανάπτυξη ειδικότερα. Να το εξετάσω περισσότερο από την συμβολή, που αυτό θα έχει «στην ανάδειξη της Αθήνας σε πολιτιστική μητρόπολη, τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας και σημαντικό κέντρο οικονομικής ανάπτυξης και επιχειρηματικότητας καθώς και εκπαίδευσης και έρευνας, στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και των Βαλκανίων» (Ν.4062). Δηλαδή σαν μία “μοντέρνα” πρόταση πολυτελούς και πολυθεματικού τουριστικού «πακέτου», η οποία προωθεί και “πουλά” και άλλες μορφές τουρισμού, εκτός του μαζικού, όπως πολιτιστικού, ιατρικού, θαλάσσιου, εναλλακτικού καταδυτικού, κρουαζιέρα, τουριστική κατοικία κλπ και απευθύνεται σε “υψηλά βαλάντια”.

Ακόμα είναι μια ευκαιρία να εμβαθύνω στο πολύ σύγχρονο θέμα της βιωσιμότητας αυτής της σχεδιαζόμενης ανάπτυξης, που εξελίσσεται στις μέρες μας και να μελετήσω πιο σοβαρά το ζήτημα των ιδιωτικοποιήσεων στην σημερινή τους μορφή. Είναι πολλά επίκαιρα προβλήματα, τα οποίων η λύση και η εφαρμογή εκτυλίσσεται και τα οποία όλα συνυπάρχουν στην προτεινόμενη «αξιοποίηση» - επένδυση του ευρύτερου χώρου του Ελληνικού-Αγ. Κοσμά.

Επίσης, αποτελεί μια πρόκληση για μένα να συμμετέχω με αυτό τον τρόπο, καταθέτοντας την άποψή μου με την παρούσα εργασία, στον έντονο αρχιτεκτονικό, επιστημονικό και κοινωνικό διάλογο που διεξάγεται για τα θέματα των αναπλάσεων υποβαθμισμένων περιοχών ή των ελάχιστων ελεύθερων χώρων, με αντικρουόμενες, διπολικές απόψεις για την αξιοποίησή τους, οι οποίες εκφράζουν και τις εντελώς διαφορετικές κοσμοθεωρίες που υπάρχουν για την ανάπτυξη της κοινωνίας και της οικονομίας και σαν απόρροια την διαφορετική αντίληψη στην συμμετοχή της χωροταξίας και της πολεοδομίας σε αυτή.

Θα ήθελα μάλιστα να αγγίξω σε αυτό, μια πλευρά που λιγότερο ακουμπάμε όταν συζητούμε για το Ελληνικό, που κατά την γνώμη μου όμως είναι πολύ σοβαρή, την πλευρά που ο Δεσποτόπουλος ονομάζει με την έκφραση «η **κατασφράγιση** της πόλης», με την λέξη *Prägung*, και εννοεί πάντα την επενέργεια του «ιδεολογικού κέντρου» μιάς πόλης ή την έκφραση της ιδεολογικής δομής (το σύνολο της πόλης) *struktur*.

Να προσπαθήσω δηλαδή να εξετάσω εάν και πώς αυτό το εμβληματικό για την Αθήνα έργο επηρεάζει και επιδρά στην όλη ιδεολογική υπόσταση της πόλης, στην κοσμοθεωρητική εικόνα της.

A2.Τρόποι προσέγγισης

Τα παραπάνω σκέφτηκα να τα αναζητήσω μέσα από:

- 1) Την πολύ αποκαλυπτική για επιδιωκόμενους σκοπούς νομοθεσία: κυρίως μέσα από τον Ν.3986 Επείγοντα Μέτρα Εφαρμογής Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012–2015 (ΦΕΚ 152Α/2011), τον Ν. 4062 για το Ελληνικό (ΦΕΚ 70Α/2012), το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας, άλλα ειδικά χωροταξικά όπως αυτό για τον τουρισμό και την αειφόρο ανάπτυξη, που ακόμα και εάν «τίθεται εν αμφιβόλω» είναι ικανό να δείξει τους προσανατολισμούς, τις αντίστοιχες αιτιολογικές εκθέσεις, τη χάραξη στρατηγικών μέσα από ευρωπαϊκές συνθήκες, αποφάσεις και κατευθύνσεις.
- 2) Την παρακολούθηση διαλέξεων – ημερίδων, συνεδριάσεων δημοτικών συμβουλίων των όμορων του Ελληνικού δήμων. Όπως επίσης, παρακολούθηση βίντεο πάμπολλων παρουσιάσεων σχετικών με το θέμα από ειδικούς, επιστήμονες, δημάρχους, κατοίκους, μανάτζερ από όλες τις πλευρές και με διαφορετικές αντικρουόμενες απόψεις. Σοβαρή βοήθεια για την σύνταξη του παρόντος κειμένου αποτέλεσε το πλούσιο υλικό που μου δόθηκε από την κ. Δέσποινα Ερρίκου κατά την επίσκεψή μου στο Επιμελητήριο Περιβάλλοντος και Βιωσιμότητας.
- 3) Την καταγραφή και μελέτη των κατά καιρούς προτάσεων που έχουν γίνει για το θέμα μας, είτε σε επίπεδο απλών δηλώσεων και δημοσιευμάτων, είτε σε επίπεδο ολοκληρωμένων και λεπτομερών σχεδιασμών, όπως αυτή του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος και Εργαστηρίου Ερευνών Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής (Σχολή Αρχιτεκτόνων- ΕΜΠ), στην οποία συχνά γίνεται αναφορά στην εργασία μου ή το παρουσιαζόμενο στην εργασία μου σχέδιο ανάπτυξης της ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ Α.Ε.
- 4) Τη παρακολούθηση και συλλογή άρθρων και δημοσιεύσεων από τοπικό και άλλο τύπο. Την ανάγνωση απόψεων και δοκιμών επιστημόνων, καλεσμάτων φορέων των κατοίκων. Την μελέτη αναλύσεων του καθηγητή κ.Σαρηγιάννη στο [greek architects.gr](http://greek.architects.gr) κλπ.
- 5) Βιβλιογραφία περιορισμένη λόγω του θέματος, περισσότερο για συσχέτιση με άλλες ανάλογες προτάσεις στο εξωτερικό ή για κατανόηση χωροταξικών μετασχηματισμών ή αναπτυξιακών σχεδίων ή οικονομικών θεωριών. Πολύ σημαντική συμβολή στο να κατανοήσω ζητήματα βιωσιμότητας του κράτους και ιδιωτικοποιήσεων είχε το διάβασμα του ομώνυμου βιβλίου της κ. Μαρίας Καραμανώφ, μέλος του ΔΣ του Επιμελητηρίου Περιβάλλοντος και Βιωσιμότητας, και μέλος του Συμβούλιου Επικρατείας, καθώς και η εξαιρετική συζήτηση-συνέντευξη που πραγματοποίησα μαζί της.
- 6) Την αξιοποίηση του πλούσιου και εξαιρετικού εκπαιδευτικού – επιστημονικού υλικού των διδαχθέντων μαθημάτων με θεματολογία για την πολεοδομία, την ιδεολογία της, την κρίση της πόλης, την εξέλιξη της αρχιτεκτονικής σκέψης, τις αρχές της χωροταξίας, την μεθοδολογία κλπ για την θεωρητική αλλά και την μεθοδολογική προσέγγιση της έρευνας μου.
- 7) Τις επισκέψεις μου στο χώρο για την καταγραφή της σημερινής κατάστασης του χώρου αλλά και την ξενάγηση στα περισσότερα από τα μνημεία αρχαία και νεώτερα που αναφέρονται στην εργασία.

Όλα τα παραπάνω, αποτέλεσαν τα κίνητρα και τις αφορμές για να διαμορφώσω μια υπόθεση εργασίας - κορμό αλλά και επιμέρους ερευνητικά ερωτήματα, τα οποία θα προσπαθήσω να απαντήσω στις σελίδες, που ακολουθούν.

Με την ευχή, αυτή η αναζήτηση για ένα θέμα εξελισσόμενο και πολύ ενδιαφέρον να είναι η αρχή για μια περαιτέρω ενεργότερη και βαθύτερη ενασχόληση με αυτό.

A3. Υπόθεση εργασίας:

«Η αξιοποίηση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού και της παράκτιας Ολυμπιακής ζώνης του Αγίου Κοσμά **συνιστά σκοπό εντόνου δημοσίου συμφέροντος** με τον οποίο επιδιώκεται ιδίως:

- Η συμβολή στους εθνικούς δημοσιονομικούς και αναπτυξιακούς στόχους για την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας.
- Η προσέλκυση επενδύσεων και δραστηριοτήτων υψηλής προστιθέμενης αξίας για την οικονομία της Αττικής και εν γένει της χώρας, καθώς και η ενίσχυση της επιχειρηματικής καινοτομίας.
- Η δημιουργία θέσεων εργασίας σε τομείς με υψηλή ανταγωνιστικότητα για την οικονομία της Αττικής και εν γένει της χώρας.
- Η ανάδειξη της Αθήνας σε πολιτιστική μητρόπολη, τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας και σημαντικό κέντρο οικονομικής ανάπτυξης και επιχειρηματικότητας καθώς και εκπαίδευσης και έρευνας, στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και των Βαλκανίων.
- Η δημιουργία ενός μητροπολιτικού πόλου πολλαπλών λειτουργιών εθνικής εμβέλειας και διεθνούς αναφοράς.
- Η εφαρμογή πρότυπων προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης και ανασυγκρότησης και η απόδοση στο ευρύτερο μητροπολιτικό συγκρότημα της πρωτεύουσας χώρων πρασίνου και αναψυχής, καθώς και πολιτιστικών, αθλητικών, τουριστικών, εκπαιδευτικών, ερευνητικών
- Η εφαρμογή προτύπων σχεδίων, μεθόδων και τεχνικών για την αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου του Σαρωνικού και τη στροφή της πόλης προς τη θάλασσα.

(Απόσπασμα Άρθρου 1- Εισαγωγή του Ν. 4062/12)

Αξιοποιώντας την θεωρητική προσέγγιση, που προηγείται στην εργασία μου και παρουσιάζοντας μια πρόταση – οδηγό υλοποίησης των παραπάνω επιδιώξεων, η οποία μελετήθηκε και παρουσιάστηκε από την ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΑΕ, εταιρεία που ιδρύθηκε για την υλοποίηση του σχεδίου ολοκληρωμένης ανάπτυξης του Ελληνικού, θα καταλήξω σε συμπέρασμα για το αν όλα αυτά γίνονται **με σκοπό αφενός το δημόσιο συμφέρον... και αν αφετέρου προσδίδουν κάτι στην όλη κοσμοθεωρητική – ιδεολογική εικόνα της Αθήνας.**

A4. Ιστορική αναδρομή

Μία αφήγηση...

«Η Αθήνα έχει τόσο πράσινο ώστε να μη χρειάζεται άλλο.», «Τα πάρκα είναι άβατα και συγκεντρώνουν περιθωριακούς.», «Τα πάρκα και η συντήρησή τους κοστίζουν πολύ.», «Αντί για ένα πάρκο στο Ελληνικό, θα δημιουργηθούν άλλα πολλά εκεί που υπάρχει ανάγκη.», «Στις πυκνοδομημένες περιοχές στην Κυψέλη και στο Παγκράτι θα γκρεμιστούν οικοδομικά τετράγωνα για να δημιουργηθούν πράσινοι χώροι.» Σοβαροφανή και επιστημονικοφανή επιχειρήματα, ειπωμένα με τέτοια πειθώ και ένταση που σχεδόν έμοιαζαν αλήθεια.¹

Αλλού βρισκόταν η αλήθεια. Η πώληση του Ελληνικού δρομολογήθηκε από το 1998, με εισήγηση του Γ. Σπράου, οικονομικού συμβούλου της κυβέρνησης Σημίτη. Όμως, μετά το όργιο των Ολυμπιακών Αγώνων, ουδείς τολμούσε να επιχειρηματολογήσει ευθέως για το σκόπιμο της εκποίησης και δόμησης ενός ακόμη ελεύθερου χώρου της Αθήνας.

Τρεις επάλληλες κυβερνήσεις έπαιζαν με το πρώην αεροδρόμιο, παλινδρομώντας, αναγγέλλοντας και νομοθετώντας μητροπολιτικό πάρκο, ενώ ταυτόχρονα έκλειναν συμβάσεις και τεμάχιζαν τον χώρο. Υπουργοί και πρωθυπουργοί, χωρίς να μπορούν να ομολογήσουν αυτό που οι σύμβουλοί τους και οι επιχειρηματίες τους ζητούσαν επίμονα, να το κτίσουν, παρίσταναν επί χρόνια πως κατασκεύαζαν πάρκο στο Ελληνικό, διαπραγματευόμενοι παράλληλα την πώληση του. Προκήρυξαν διεθνή διαγωνισμό με αντικείμενο όχι το πάρκο αλλά την οικοδόμηση μιας μικρής πόλης τριγυρισμένης από πράσινους κήπους. Τον Νοέμβριο του 2000, επί υπουργίας Σουφλιά, διαφημιζόταν ως το μεγαλύτερο πάρκο της Ευρώπης. Διευκρινιζόταν όμως πως εξαιτίας του, επειδή οι φυτεύσεις κοστίζουν, πρέπει να κατασκευαστούν «κάποια» κτίρια, με στόχο την άντληση εσόδων. Τότε αποκαλύφθηκε πως πίσω από τα επίσημα όμορφα σχέδια, χρωματισμένα με πράσινο χρώμα, είχαν μασκαρευτεί επιμελώς ένα εκατομμύριο τετραγωνικά μέτρα κτιρίων και χιλιάδες στρέμματα ασφάλτου, με λεωφόρους και κόμβους ταχείας κυκλοφορίας, βαμμένα με ελαφρά πράσινα χρώματα. Οι εμπνευστές της ιδέας ατύχησαν, καθώς δύο ανεξάρτητες μεταξύ τους αποτιμήσεις, η μία του ΕΜΠ και η άλλη της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, αποκάλυψαν το τέχνασμα των κρυμμένων σχεδίων. Γελούσαν οι πάντες με τα τεχνάσματα των υπηρεσιών του Υπουργείου. Μια τρίτη μελέτη του Πανεπιστημίου Αθηνών, απέδειξε την περιβαλλοντική αναγκαιότητα του πάρκου ή την επιβάρυνση της Αθήνας από τη δόμηση του. Οι οξυτάτες αντιδράσεις αυτοδιοίκησης και κινήσεων πολιτών οδήγησαν σε πάγωμα της υπόθεσης έως το 2009, οπότε η σκυτάλη πέρασε στην κυβέρνηση Παπανδρέου — ο ίδιος λίγους μήνες νωρίτερα διαδήλωνε στην ακτή του Αγίου Κοσμά υπέρ των ελεύθερων χώρων.

Τότε άρχισε να υφαίνεται ένα νέο επιχείρημα, το οποίο ενθουσίασε τα ΜΜΕ. Έγινε σημαία σε κάθε ελαφριά πρωινή εκπομπή. Το Ελληνικό είναι πολύ μεγάλο, είναι αμαρτία να δημιουργηθεί εκεί ένα μεγάλο πάρκο, και να χάσει η υπόλοιπη Αθήνα. Αφελείς πείστηκαν πως με την πώληση τμήματος του Ελληνικού θα δημιουργηθούν πράσινες οάσεις στις υποβαθμισμένες γειτονιές της Αθήνας. Κορυφαίες κυριακάτικες εφημερίδες δημοσίευαν σχετικούς χάρτες. Πράσινο στη Νίκαια, στου Ζωγράφου και αλλού. Ο Στέφανος Μάνος το πήγε πιο μακριά: Γιατί να μην κάνουμε ανταλλαγή γης με πυκνοδομημένα κομμάτια της Κυψέλης, του Παγκρατίου και άλλων περιοχών; Θα κτίσουμε στο Ελληνικό και θα γκρεμίζουμε στο κέντρο της Αθήνας. Ακαταμάχητο επιχείρημα, αν παρακαμφθεί το πρόβλημα πως για κάθε 1.000 στρέμματα που θα

1. Μιά άλλη αφήγηση για το Ελληνικό. Ν. Μπελαβίλας

ανταλλάσσονται μεταξύ Ελληνικού και άλλων περιοχών, για τη δημιουργία αστικού πρασίνου, θα κατεδαφίζονται περίπου 4.500 πολυκατοικίες, με 57.000 διαμερίσματα και 5.500 καταστήματα. Χοντρά-χοντρά, 200.000 άνθρωποι.

Έπεσε στο τραπέζι το δεύτερο επιχείρημα: η κατασκευή του πάρκου κοστίζει 700 εκατομμύρια ευρώ. Σε τέτοιους καιρούς, έχοντας τόσα προβλήματα στις πόλεις, πού να βρεθούν αυτά τα χρήματα; Όσπου έπειτα από μια εξαντλητική τεχνικοοικονομική έρευνα του ΕΜΠ αποκαλύφθηκε πως το κόστος αυτού του περιβαλλοντικού έργου είναι από επτά έως δεκαπέντε φορές μικρότερο από αυτό που προϋπολόγιζε η κυβέρνηση, ενώ αντίθετα το κόστος κατασκευής της ανταποδοτικής πόλης και των λεωφόρων ταχείας κυκλοφορίας ανέρχεται σε πολλά δισεκατομμύρια ευρώ. Οι έχοντες εμπειρία δημοσίων έργων στην Ελλάδα αντιλαμβάνονται εύκολα τι άλλο υπήρχε πίσω από τις υπερκοστολογήσεις. Προέκυψε ακόμη, από την ίδια έρευνα, πως από τα έσοδα των ολυμπιακών ακινήτων εντός του Ελληνικού, μετά το 2005, υπήρχαν ήδη τα χρήματα για να δρομολογηθούν τα έργα δενδροφυτεύσεων, 47 εκατομμύρια ευρώ στο ταμείο της ΕΤΑ Α.Ε. και της Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε. που διαχειρίζονται τον χώρο, τα οποία όμως εν τω μεταξύ χάθηκαν. Οι δε ιδιώτες επενδυτές χρωστούν επιπλέον άλλα 40 εκατομμύρια. Επιπρόσθετα, το 2008, ο τότε Ευρωπαίος Επίτροπος Περιβάλλοντος Στ. Δήμας είχε απαντήσει σε σχετική ερώτηση πως υπήρχαν κοινοτικά κονδύλια για τη δημιουργία του πάρκου, αλλά η ελληνική κυβέρνηση δεν ενδιαφέρθηκε να τα αξιοποιήσει.

Το τρίτο επιχείρημα, ειπωμένο και από τα χείλη του πρωθυπουργού Γ. Παπανδρέου: Τα πάρκα είναι άβατα. Είναι έτσι; Το αντίθετο! Επισκεφτείτε το Άλσος της Καισαριανής ή το Πεδίον του Άρεως μια καλή μέρα να δείτε με τα μάτια σας. Ένα εκατομμύριο οι επισκέπτες του Εθνικού Κήπου σε ετήσια βάση, 17.000 επισκέπτες μια τυχαία Κυριακή τον περασμένο Μάιο στο πάρκο «Αντώνης Τρίτσης» στο Ίλιον. Όσο για τον διεθνή χώρο, γνωρίζουν οι πάντες ότι εκεί τα αστικά πάρκα δέχονται τεράστιους αριθμούς επισκεπτών.

Το καλοκαίρι του 2010, βοήθους της επιμονής των τριών δημάρχων της περιοχής, της καμπάνιας των κινήσεων πολιτών και των επιστημονικών στοιχείων που έβγαιναν στη δημοσιότητα, η επιχειρηματολογία των πωλητών του Ελληνικού είχε καταρρεύσει ολοκληρωτικά. Τότε αιφνιδίως, τον Σεπτέμβριο, ανακοινώθηκε πως υπουργοί και μέλη της πρωθυπουργικής οικογένειας μετέβησαν στο Κατάρ όπου έκλεισαν σχετική επενδυτική συμφωνία. Μέσα σε ένα γκροτέσκο πλαίσιο, ακολούθησαν τρισδιάστατα σχέδια ονειρικών τοπίων και περιγραφές για ελληνικό Μονακό, αθηναϊκή Ριβιέρα, Σίτυ της Γλυφάδας, ουρανοξύστες, κρουαζιερόπλοια και το χρήμα που θα έρεε, οι θέσεις εργασίας που θα περίσσευαν. Για ενάμιση χρόνο, ψίθυροι και υπονοούμενα, διασημότητες που διέθεταν αμισθί τις υπηρεσίες τους, αλλά εντέλει αμείβονταν, νέοι οργανισμοί που οργάνωναν το τίποτα. Καθώς η κυβέρνηση δεν διέθετε ούτε τοπογραφικό του οικοπέδου, ούτε κτηματολόγιο, δεν γνώριζε ούτε τι έκταση της ανήκε, ούτε ποιες συμβάσεις έχε υπογράψει.

Όσπου στα μέσα του Φλεβάρη του 2011 τα ψέματα τελείωσαν. Το Ελληνικό πωλείται ολόκληρο για την αποπληρωμή των τόκων τριών μηνών του διεθνούς χρέους της χώρας (αν πιάσει καλή τιμή). Τελεία! Οι επενδυτές θα πουν τι θα το κάνουν. Ο νέος νόμος δεν θέτει όρους. Οι αγοραστές μπορούν να κτίσουν ό,τι θέλουν, με όσους ορόφους θέλουν, να βάλουν όποια χρήση θέλουν, να μπαζώσουν τη θάλασσα και να κτίσουν επάνω της, αν δεν αρκεί ο χώρος μπορούν να δημιουργήσουν τεχνητές νησίδες για να κτίσουν και σε αυτές. Ό,τι δεν κτιστεί θα συγκροτήσει λεωφόρους, δρόμους, ιδιωτικούς κήπους, πάρκινγκ κατοικιών υψηλών εισοδημάτων και εμπορικών κέντρων. Όσοι σήμερα βρίσκονται εντός του χώρου, όπως το κεντρικό αμαξοστάσιο του Τραμ, οι αρχαιολογικές συλλογές του Σαρωνικού, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και το FIR Αθηνών, το Μουσείο της Ολυμπιακής Αεροπορίας, πολιτιστικά κέντρα, αθλητικά κέντρα, κοινωνικές υπηρεσίες για ΑΜΕΑ και ο ΟΚΑΝΑ, κ.α., καλούνται να απομακρυνθούν εντός λίγων εβδομάδων. Αυτό είναι το νομοσχέδιο για το Ελληνικό.

Αξίζει άραγε τον κόπο να κατατίθεται μια πλήρης πρόταση, σχεδιασμένη με τις λεπτομέρειές της, με το κόστος της και τις χρήσεις της, ένας τεράστιος όγκος επιστημονικών, περιβαλλοντικών, πολεοδομικών δεδομένων; Έχει νόημα η διατύπωση μιας ρεαλιστικής ιδέας για ένα πολυλειτουργικό πάρκο υψηλού πρασίνου, βιώσιμου και περιβαλλοντικά χρήσιμου, φτηνού, με επανάχρηση των εκατοντάδων κτιρίων του πρώην αεροδρομίου, για πολιτισμό, αναψυχή, αθλητισμό, τοπικό εμπόριο και συνέδρια, ενώπιον μίας νομενκλατούρας πολιτικών και τεχνοκρατών εντεταλμένης να το ξεπουλήσει άνευ όρων;

Ναι, αξίζει τον κόπο. Απέκτησε νόημα μέσα από τον μεγάλο κοινωνικό διάλογο που άνοιξε με πρωτοβουλία της αυτοδιοίκησης και των κινημάτων, μέσα από τον αγώνα των πολιτών που εμπόδιζε την εκποίηση εδώ και τόσα χρόνια. Δεν έχει νόημα για τους ελάχιστους αργυραμοιβούς του πλούτου της χώρας, αλλά για όλους τους άλλους, για το 99%, για όσες και όσους θέλουν και διεκδικούν, πάρκα και πλατείες και σχολεία και νοσοκομεία, και όμορφες πόλεις με τον κόσμο να έχει δουλειά και σπίτι να μείνει.

Αρκεί να συνεχίσει με συνέπεια στην ίδια κατεύθυνση και να μην παρασυρθεί από τις πολυτελείς lifestyle προτάσεις με τα ακριβά γιώτ, τα φανταχτερά κέντρα διασκέδασης, τα επτάστερα ξενοδοχεία, τα εμπορικά κέντρα, τα καζίνο...Να μην πειστεί από την εγκατάλειψη, την μιζέρια, την φτώχεια που βλέπει και να συνεχίσει για να το ομορφύνει, να το πρασινίσει, να το κάνει δικό του.

Ημερομηνίες – σταθμοί:

- ✓ 6 Ιουνίου 2011 Συνιστάται ανώνυμη Εταιρεία «ΕΛΛΗΝΙΚΟ – ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» Ν.3943/2011.
- ✓ Άρθρο 42, 11 Ιουλίου 2011 Συνιστάται ανώνυμη Εταιρεία, « Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ)» στο πλαίσιο της εφαρμογής του μεσοπρόθεσμου προγράμματος δημοσιονομικής στρατηγικής. Ν. 3986/2011.
- ✓ 30 Μαρτίου 2012 Δημοσίευση σε ΦΕΚ 70/τ.α' /30-3-2012 του Ν. 4062 «για την Αξιοποίηση του πρώην αεροδρομίου ελληνικού».
- ✓ Εφαρμοστικός νόμος του 2^{ου} μνημονίου ν. 4064/12:«Υποπαράγραφος Δ.2. Ρύθμιση θεμάτων αποκρατικοποιήσεων: Σκοπός της περίπτωσης 1 είναι η ρύθμιση θεμάτων κυριότητας του Ελληνικού Δημοσίου στην έκταση του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγ. Κοσμά,..., όπως αυτή περιγράφεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 7 του ν. 4062/2012,
- ✓ 7 Ιουλίου 2016Υπογραφή Μνημονίου Συναντίληψης (ΜοU) μεταξύ του ΤΑΙΠΕΔ, της HelliniconGlobalI. S.A. και της LamdaDevelopmentS.A.

...
Λόγοι δημοσίου συμφέροντος επιβάλλουν την ενδυνάμωση της επενδυτικής αξίας του ακινήτου και τη διευκόλυνση της διαδικασίας αξιοποίησής του που έχει ήδη δρομολογηθεί από το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (το Ταμείο) ... ότι η πώληση μετοχικού κεφαλαίου της Ελληνικό Α.Ε. εντάσσεται στο Πρόγραμμα Αποκρατικοποιήσεων του ν. 3985/2011 είναι σαφές ότι από την ενδυνάμωση της επενδυτικής αξίας του ακινήτου, μέσω της μεταβίβασης της κυριότητας στο Ελληνικό Δημόσιο των τεσσάρων περιγραφόμενων ακινήτων εξυπηρετείται στο μέγιστο βαθμό το δημόσιο συμφέρον και, συνεπώς, δικαιολογείται απόλυτα η παρούσα νομοθετική ρύθμιση αφού η αξιοποίηση του ακινήτου θα έχει, μεταξύ άλλων, ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της δημοσιονομικής και εν γένει οικονομικής θέσης της χώρας, την ενίσχυση της αναπτυξιακής, τουριστικής και επενδυτικής πολιτικής, καθώς και την ενίσχυση της απασχόλησης με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Είναι όμως έτσι;

Μέρος Β. Τοποθέτηση της έρευνας – Εννοιολογικό πλαίσιο

Β1. Θεωρητικές προσεγγίσεις– Σχόλια

Ιδεολογική βάση και προσέγγιση

(απόσπασμα από το άρθρο: **Ιδεολογία και πολεοδομία, Ciam, LeCorbusier, Δεσποτόπουλος, Προβελέγγιος**. Γ.Μ. Σαρηγιάννη (Απρίλιος 2015), στον ιστότοπο www.greekarchitects.gr)

«...Τα κείμενα του Δεσποτόπουλου και οι έννοιες που χρησιμοποιεί, αναφέρονται σε μια συγκεκριμένη φιλοσοφική θεώρηση, τον διαλεκτικό υλισμό. Ανεξάρτητα του αν συμφωνεί κανείς ή διαφωνεί, για να ερμηνεύσει το νόημα των κειμένων αυτών, πρέπει να γνωρίζει τα βασικά σημεία αυτής της θεώρησης, ώστε οι λέξεις, οι φράσεις και τα νοήματα του Δεσποτόπουλου να γίνονται κατανοητά, τουλάχιστον στο τι θέλει να πει, από κει και πέρα, ο καθένας κρατάει τις δικές του θέσεις.

Τονίζεται και πάλι, ότι οι αναφορές αυτές δεν διατυπώνονται για να πεισθεί κανείς υπέρ ή κατά μιάς συγκεκριμένης Φιλοσοφίας, θεωρώ όμως απαραίτητο να τις γνωρίζουμε για να μπορούμε να «διαβάσουμε» τα σχετικά κείμενα, και μάλιστα εκείνων που ήταν στα πλαίσια αυτής ακριβώς της Φιλοσοφίας, αν μη τι άλλο, να συνεννοούμαστε σε μια κοινή γλώσσα.

Ας δούμε κατ' αρχήν, για να αποκτήσουμε αυτήν την κοινή γλώσσα, ποιές είναι οι αρχές της διαλεκτικής φιλοσοφίας, του διαλεκτικού υλισμού συγκεκριμένα, για να δούμε στην συνέχεια αν αυτός ανιχνεύεται ή όχι, και πώς, σε κείμενα στελεχών του Bauhaus και του Μοντέρνου Κινήματος, των CIAM, του Δεσποτόπουλου, του LeCorbusier ή του Προβελέγγιου.

Οι τέσσερις βασικοί Νόμοι λοιπόν του διαλεκτικού υλισμού, είναι:

Πρώτος, ο Νόμος της διαλεκτικής μεταβολής. «...*Για την διαλεκτική δεν υπάρχει τίποτα το οριστικό, το απόλυτο ...δεν υπάρχει γι' αυτήν παρά μόνον η αδιάκοπη διαδικασία του γίνεσθαι και της μεταβατικότητας...*». Η μεταβολή αυτή δεν είναι λόγω εξωτερικής ενέργειας, αλλά αποτέλεσμα εσωτερικών διεργασιών, π.χ. στην μεταβολή μιάς κοινωνικής κατάστασης, ή ενός οικονομικού ή βιολογικού φαινομένου. Όλα λοιπόν αλλάζουν, όλα εξελίσσονται και μεταβάλλονται. Ας θυμηθούμε από τους προσωκρατικούς Έλληνες υλιστές φιλοσόφους τον Ηράκλειτο ο οποίος πρέσβευε ότι όλα μεταβάλλονται και τίποτα δεν είναι ούτε σταθερό, ούτε το ίδιο με το προηγούμενο: «...*Τα πάντα ρεί, δις εις τον αυτόν ποταμόν ούν ακ εμβαίης, αεί γίνεσθαι και μεταβάλλεσθαι και μηδέποτε το αυτό μένειν...*»

Παραδείγματα: η μεταβολή των κοινωνικών συστημάτων, δουλοκτησία, φεουδαρχία, καπιταλισμός, ή και ειδικότερα ο καπιταλισμός του 19^{ου} αιώνα με την κυριαρχία της βιομηχανίας και του *laisse-faire* στον καπιταλισμό του 20^{ου} αιώνα με την κυριαρχία του τραπεζοπιστωτικού συμπλέγματος.

Στην Πολεοδομία : η νεοκλασική πόλη στον 19^ο αιώνα και η μεταβολή της στην πόλη του 20^{ου} με το αυτοκίνητο, την πολυκατοικία και τις υψηλές πυκνότητες κ.α. Δεν χρειάζεται να αναλύσουμε τις εσωτερικές δυνάμεις (οικονομικές και κοινωνικές) που προκαλούν αυτές τις μεταβολές -έχουν γραφεί βιβλία που γεμίζουν ράφια ολόκληρα.

Δεύτερος, ο Νόμος της αλληλεπίδρασης. Όλα τα στοιχεία ενός φαινομένου ή οργανισμού, αλληλεπιδρούν μεταξύ τους, η μεταβολή ή η εξέλιξη ενός, επιδρά στην μεταβολή ή εξέλιξη των άλλων, τα φαινόμενα ή οι οργανισμοί, όχι μόνο δεν είναι στατικοί αλλά αλληλεπιδρούν μέσα τους όλα εκείνα τα στοιχεία που τους αποτελούν, αλλά η αλληλεπίδραση αυτή επεκτείνεται και σε άλλα φαινόμενα.

Παραδείγματα από την βιολογία, το σώμα των ζώων στα επί μέρους όργανα και στο σύνολό του: είναι γνωστές οι σχέσεις και αλληλεπιδράσεις των διαφόρων οργάνων και η συνολική εικόνα του ζωντανού οργανισμού, αλλά και οι αλληλεπιδράσεις των οικοσυστημάτων μεταξύ τους.

Στην πολεοδομία: η δημιουργία ενός δρόμου συμπαράσχει μια σειρά λειτουργιών, η οποία με την σειρά της επιδρά και στον δρόμο του οποίου μεταβάλλει την λειτουργία, από υπεραστική οδό τον καθιστά εμπορικό δρόμο κλπ. (στην «κυβερνητική» του 1960, αυτό είχε ονομαστεί «ανάδραση», feet back).

Τρίτος, ο Νόμος της αντίφασης και της σύνθεσης των αντιθέσεων. Όλα τα φαινόμενα ή οργανισμοί μετασχηματίζονται στο αντίθετό τους, και ενέχουν μέσα τους την ίδια την καταστροφή τους. Πάλι ο Ηράκλειτος: «...Πόλεμος πάντων μεν πατήρ ἐστι, πάντων δε βασιλεύς...»[5] Σε άλλα αποσπάσματα ο Ηράκλειτος τόνιζε την πάλη των αντιθέτων «...[θεός] ημέρη, ευφροσύνη, χειμών, θέρος, πόλεμος, ειρήνη, κόρος, λιμός, ...»[6]. Πρβλ στον Εκκλησιαστή «...τοις πάσι χρόνος και καιρός τω παντί πράγματι υπό τον ουρανόν, καιρός του τεκείν και καιρός του αποθανείν, ...καιρός του καθελείν και καιρός του οικοδομήσαι...καιρός πολέμου και καιρός ειρήνης...»[7] και τόνιζε ο Ηράκλειτος ότι «...πάντα κατ' ἔριν γίνεσθαι...» και ότι «...το αντίξοον συμφέρον και εκ των διαφερόντων καλλίστην αρμονίην...».

Παραδείγματα: στην Μεσαιωνική φεουδαλική κοινωνία, παράλληλα με την άρχουσα τάξη των φεουδαρχών-γαιοκτημόνων, συστατικό της στοιχείο ήταν και οι ελεύθεροι έμποροι και χειροτέχνες, οι κάτοικοι του πύργου (της πόλης, ουσιαστικά) οι Bürger. Από αυτούς προήλθε όμως η τάξη των αστών, οι bourgeois η οποία και γκρέμισε με την Γαλλική Επανάσταση την Φεουδαρχία.

Στην Πολεοδομία, σε μικρές πόλεις, το μικρό κέντρο τους είναι επίσης συστατικό τους στοιχείο, όμως αυτό γιγαντώνεται και τελικά καταστρέφει τις περιοχές κατοικίας αντικαθιστώντας τις, στην συνέχεια όμως η γιγάντωσή του το καθιστά δυσλειτουργικό και τότε μεταφέρεται έξω από την πόλη σε μεγάλα «εμπορικά κέντρα». Είναι προφανές ότι αυτή η μεταβολή προκαλείται μέσα από εσωτερικές δυνάμεις, όπως του Νόμου της συγκεντροποίησης του Κεφαλαίου.

Τέταρτος, ο Νόμος της μετατροπής της ποσότητας σε ποιότητα. Οι μεταβολές των φαινομένων αρχικά γίνονται αργά και βαθμιαία, όμως, η συσσώρευση πολλών αλλαγών τελικά προκαλεί εκρηκτική μεταβολή, η οποία μεταλλάσσει ριζικά το φαινόμενο, το αλλάζει σε κάτι άλλο που ποιοτικά είναι διαφορετικό.

Παραδείγματα: η συνεχής συσσώρευση ενέργειας στο νερό ή και σε μια άλλη ουσία, μέταλλο κλπ, δεν το μεταβάλλει, όμως, σε κάποια στιγμή, μετατρέπεται η ποσοτική μεταβολή (αύξηση θερμοκρασίας) σε ποιοτική, και το νερό βράζει και εξατμίζεται, ή το μέταλλο τήκεται κλπ. Στον Κοινωνικό χώρο, πολλές μικροαντιθέσεις και μικροεξεγέρσεις σε ένα κοινωνικό σύστημα συσσωρεύονται με αποτέλεσμα να δημιουργούνται άλλες συνειδήσεις και άλλοι στόχοι πέρα από εκδηλώσεις (ακόμη και βίαιες) διαμαρτυρίας, και τελικά γίνεται το άλμα της ποιοτικής μεταβολής και μέσω επανάστασης να ανατρέπεται ολόκληρο το κοινωνικό αυτό σύστημα όπως στον 14^ο αιώνα στην Δυτική Ευρώπη, στην Γαλλική ή την σοβιετική επανάσταση.

Στην Πολεοδομία : Μιά μικρή πόλη συσσωρεύει μικρές σε ποσότητα αλλά συνεχώς, π.χ. μικροβιοτεχνίες. Όμως η ύπαρξη αυτών των μικρομονάδων, όταν υπερβεί κάποιο επίπεδο, γίνεται ελκυστική από πλευράς οικονομικών συμφερόντων, ιδρύονται τράπεζες, εμπορικά κέντρα,

κατοικίες, βιομηχανίες και τελικά η περιοχή γνωρίζει μια αλματώδη ανάπτυξη που δεν την προέβλεπε κανείς όταν συσσωρεύονταν οι μικρομονάδες. (περνάν το «κρίσιμο μέγεθος», όπως θα λέγαμε στην πυρηνική φυσική). Στην κυκλοφορία, ένα δίκτυο βασικών δρόμων φορτώνεται με οχήματα, και βαθμιαία μειώνεται η ταχύτητά τους. Σε κάποια στιγμή όμως η ποσοτική αυτή μεταβολή μετατρέπεται σε ποιοτική: γίνεται κυκλοφοριακή συμφόρηση, και όλο το κυκλοφοριακό σύστημα καταρρέει με αποτελέσματα σε όλη την λειτουργία της πόλης.»

Με αυτή την ιδεολογική τοποθέτηση και επιρροή, τάσσοντας την δική μου επιστημονική έρευνα στην υπηρεσία τέτοιων αξιών, θα ήθελα να εξετάσω την εξελισσόμενη επένδυση στο παραθαλάσσιο μέτωπο της πόλης μας.

Ο πρώτος νόμος, της διαλεκτικής μεταβολής, έχει απόλυτη εφαρμογή. Πρόκειται για μια μεγάλη μεταβολή, για έναν επιχειρούμενο μετασχηματισμό στην πόλη που αν τελικά υλοποιηθεί τίποτα δεν θα θυμίζει το παλιό αεροδρόμιο ή την όμορφη παραλία του Αγ. Κοσμά με τις αθλητικές εγκαταστάσεις. Είναι αποτέλεσμα εσωτερικών διεργασιών που συμβαίνουν στο κοινωνικό μας σύστημα. Είναι η κρίση του καπιταλισμού, που προκειμένου να πάρει ανάσες πρέπει να καταστρέψει ή να επανεπενδύσει κεφάλαια για να τα διαφυλάξει και να τα κερδοφορήσει. Είναι η συνέπεια ενός οικονομικού πολέμου που πρέπει να ισοπεδώσει περιοχές, μνήμες, πολιτισμούς, παραγωγικές δυνάμεις για να μπορέσει μέσα από την ξαναστήσιμό τους να επιβιώσει, να σωθεί, να κερδίσει. Όπως ο πόλεμος της βόμβας δηλαδή.

Τι σημαίνει όμως αυτή η εξέλιξη στην πόλη μας; Τι εξυπηρετεί; Τι αποτέλεσμα θα έχει στο φυσικό, ανθρώπινο και πολιτιστικό δυναμικό της;

Στον δεύτερο νόμο, της αλληλεπίδρασης, αν δεχτούμε σαν έναν οργανισμό την πόλη μας, σίγουρα αυτή η μεγάλη μεταβολή θα έχει αλληλεπιδράσεις. Αυτή η εσωτερική, κλειστή, ιδιωτική πόλη των πλουσίων και της χλιδής θα δημιουργήσει ώσμωση με την απέξω της φτώχειας, της ανεργίας, της κρίσης, της βαρβαρότητας του συστήματος και των μνημονίων. Η κοινωνία του μοντέρνου εμβληματικού τοπίου του Φόστερ, του καζίνο και της νύχτας σίγουρα θα συγκρουστεί με την κοινωνία του ιδεών για ένα κόσμο καλύτερο, δίκαιο, πνευματικό, για έναν κόσμο που δεν θέλει λαμπερά κτήρια για την απόλαυση των λίγων, αλλά στέγη, τροφή, παιδεία, υγεία για όλους. Ο κόσμος της δουλειάς θα βρεθεί αντιμέτωπος στην ίδια μεγάλη πόλη με τον κόσμο των τζογαδόρων τεμπέληδων που ζούνε από την υπεραξία της εργασίας των άλλων. Ακόμα και εσωτερικά στην «πόλη του Λας Βέγκας» θα υπάρχουν διεργασίες στις συνειδήσεις των κατοίκων της έξω πόλης που μπαίνουν στον παράδεισο του Λάτση για να ζήσουν τον εργασιακό μεσαίωνα. Που δουλεύουν σαν σκλάβοι στα μωλλ, τα ξενοδοχεία και τις καφετέριες για να εξυπηρετούν τις επιθυμίες των απαιτητικών κροίσων. Σίγουρα αυτή η μεταβολή στον πολεοδομικό μας σχηματισμό θα επηρεάσει και θα πυροδοτήσει φαινόμενα και καταστάσεις, που κανένας δεν γνωρίζει τι έκβαση θα έχουν και τι θα σημάνουν τελικά για την πόλη. Πρόοδο ή οπισθοδρόμηση;

Σύμφωνα με τον τρίτο νόμο, τον νόμο της αντίφασης και της σύνθεσης των αντιθέσεων όλα τα φαινόμενα ή οργανισμοί μετασχηματίζονται στο αντίθετό τους, και ενέχουν μέσα τους την ίδια την καταστροφή τους. Κατά τον Marx υπάρχουν δύο είδη «έντασης» ή αντίφασης στο κοινωνικο-οικονομικά συστήματα: Αυτή που υπάρχει εντός των επιπέδων οργάνωσης και αυτή που υπάρχει μεταξύ των επιπέδων. Στη διαφημιζόμενη «αξιοποίηση» του Ελληνικού συνυπάρχουν έντονες και σκληρές αντιθέσεις τόσο εντός όσο και μεταξύ. Είναι αντιφάσεις μέσα στον μικρόκοσμο της «κλειστής» πόλης (εντός) και ανάμεσα στον πληθυσμό της

μεγάλης που εμπεριέχει την μικρή (μεταξύ). Αντιθέσεις στους ανθρώπους που καθημερινά τρέχουν στον αγώνα της επιβίωσης μέσα και έξω από την «νέα» πόλη και στους ανθρώπους που αραχτοί απολαμβάνουν τον ήλιο και τις θαλασσοθεραπείες. Αντιθέσεις στα κτίρια των πολυτελών κατοικιών και των καλοφτιαγμένων κήπων και στα ασυντήρητα, παλιά ερημωμένα κτίρια του κέντρου της πόλης με τους ανύπαρκτους κήπους. Αντιθέσεις στους καλοστρωμένους με πολύχρωμες πλάκες δρόμους και πεζοδρόμια και στους γεμάτους λακκούβες δρόμους της έξω πόλης. Αντιθέσεις ανάμεσα στο φιλτραρισμένο, ελεγχόμενο με μετρήσεις ποιοτικό νερό της πισίνας και στο βρώμικο νερό του Σαρωνικού από τα λύματα της τουριστικής και οικονομικής έξαρσης ή ακόμα και με το μολυσμένο από κηροζίνη, ως ανάμνηση της παλιάς χρήσης, νερό του υπέδαφους. Αντιθέσεις στην τέχνη και φιλοσοφία της αρχιτεκτονικής άποψης που σχεδίασε την πλούσια πολιτεία με τα ψηλά, μεγαλεπήβολα, ογκώδη κτήρια, που κρύβουν τον γαλάζιο ουρανό και της άλλης που οραματίστηκε και έφτιαξε ένα Παρθενώνα σε απόλυτη αρμονία με τον αττικό ουρανό και τη γη. Αντιθέσεις στην ιδεολογία για την πολεοδομία που θέλει στο επίκεντρο της πόλης το πνευματικό κέντρο ή το σχολείο και σε αυτή που προτιμά το καζίνο. Αντιθέσεις στην κοσμοθεωρία που αναπτύσσεται στην βάση των αναγκών του ανθρώπου και στην αντίστοιχη που θεοποιεί το κέρδος.

Αντιθέσεις που «βράζουν», που αποτελούν μια χημική αντίδραση εξουδετέρωσης, αφού συνυπάρχουν η βάση και το οξύ, αντιθέσεις που προετοιμάζουν αργά, σιωπηρά, αθόρυβα την απότομη, ξαφνική, βίαιη καταστροφή του «μοντέρνου» παλιού (γιατί παλιός είναι ο διαχωρισμός της κοινωνίας σε δούλους και φεουδάρχες, πάλιωσε και αυτός σε αστούς και εργάτες) και το χτίσιμο μιας άλλης κοινωνίας που όλοι θα έχουν ίσα δικαιώματα στην δουλειά, την ξεκούραση, την ψυχαγωγία, τις διακοπές. Γιατί το σύστημα πραγματικά βρίσκεται σε αποσύνθεση και ο ψηλός πολυτελής ουρανοξύστης χτίζεται για να επιβάλλει μια εξουσία που δεν έχει άλλα πιο ουσιαστικά μέσα, ιδέες, αξίες να επιβληθεί, μια εξουσία που βρίσκεται σε πλήρη αδυναμία και κρίση και που αργά ή γρήγορα θα πέσει. Αρκεί «οι έξω από τα τείχη» να συνεχίσουν να σκέφτονται, να αντιδρούν, να αναδεικνύουν τις αντιθέσεις, να δημιουργούν ώσμωση με όσους εργάζονται μέσα στα τείχη. Οι αντιθέσεις πάντα σύμφωνα με τον Ένγκελς δημιουργούν σύνθεση και πρόοδο μπροστά.

Σαν αποτέλεσμα στην εξέλιξη και στην επιστημονική νομοτέλεια της διαλεκτικής σκέψης, σαν επισφράγισμα όλων αυτών των διεργασιών που περιγράφουν οι τρεις προηγούμενοι νόμοι έρχεται **ο τέταρτος νόμος**, της μετατροπής της ποσότητας σε ποιότητα, το τελικό στάδιο, η τραγική «λύση», για να επικρατήσει το δίκαιο, για να επέλθει η ισορροπία στον άνθρωπο, στην ανάπτυξη του πνεύματός του, στις αξίες του, στα δημιουργήματά του, στην ΠΟΛΗ ΤΟΥ, για να γίνει μια πόλη του ευζην, μια πόλη της τάξης και της ανάτασης. Μια πόλη της συν-κατοίκησης και της κοινωνικής ζωής, μια πόλη όπως την οραματιζόταν και την σχεδίαζε ο «μεγάλος» αρχιτέκτονας Δεσποτόπουλος στην χάρτα του.

Μερικές ακόμη έννοιες χρήσιμες για την κατανόηση των κειμένων του Δεσποτόπουλου, που αποτελούν ιδεολογικό υπόβαθρο και έμπνευση για την αντιμετώπιση της πολλά υποσχόμενης επένδυσης με μια άλλη ματιά και από άλλη γωνία, στην παρούσα εργασία:

«Η ύπαρξη και η θέση της ιδεολογίας σε έναν κοινωνικό σχηματισμό. Κατ' αρχήν, ως «**Ιδεολογία**» ορίζεται γλωσσολογικά ένα σύνολο θέσεων, επάνω στο πώς βλέπει, πώς ερμηνεύει, πώς βιώνει κανείς τον Κόσμο, και στην συνέχεια τι κάνει, πώς ενεργεί μέσα σ' αυτόν. Με άλλη λέξη, η Ιδεολογία αναφέρεται ως «**Κοσμοθεωρία**» στα γερμανικά που χρησιμοποιούσε ο Δεσποτόπουλος αναφέρεται τόσο η λέξη *Ideologie*, Ιδεολογία, όσο και ισότιμα η λέξη *Weltanschauung*, (κατά λέξη μτφρ. *θεώρηση του Κόσμου*),

Κοσμοθεωρία. Οι θέσεις του Vierkandt του 1931 πιθανώς να ήταν γνωστές στον Δεσποτόπουλο (πρόκειται για σύγγραμμα που κυκλοφορούσε ευρύτατα) αλλά θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο Vierkandt βλέπει το θέμα περισσότερο από «γενική» σκοπιά, καταγράφοντας τους παράγοντες που δημιουργούν την εικόνα της πόλης (Stadtbild) χωρίς να υπεισέρχεται στην ουσία του θέματος : θεωρεί ότι η εικόνα της πόλης είναι αποτέλεσμα του Κράτους, της Θρησκείας, της Οικονομίας, της Τέχνης, του Φυσικού Περιβάλλοντος (Landschaft) και της Τεχνικής συν την Κοσμοθεωρία και την Προσωπικότητα του Δημιουργού (πολεοδόμου;). Η σχεδόν επίπεδη αυτή θεώρηση (παρ' όλη την υποτυπώδη ιεράρχηση που κάνει ο Vierkandt) σίγουρα δεν ικανοποιούσε τον υλιστή Δεσποτόπουλο, (την θεωρούσε «στατική» και όχι «διαλεκτική») ο οποίος έδωσε άλλα κριτήρια και προϋποθέσεις για την Ιδεολογική Φυσιογνωμία των πόλεων.



Το σχήμα του Vierkandt (1931) όπως το σχηματοποίησε ο Kriesis (1951)[10]. Στην μέση η «εικόνα της πόλης» η οποία εξαρτάται : στην κορυφή, «Κράτος» και «Θρησκεία», κάτω αριστερά, «οικονομία» κάτω δεξιά «τέχνη» , στην βάση, αριστερά «τοπίο» και δεξιά «τεχνική», το σχήμα συμπληρώνεται με την « Κοσμοθεωρία και Προσωπικότητα του ή των Δημιουργών» Σχηματοποίηση, αρκετά μακριά από εκείνη του Δεσποτόπουλου στα κείμενά του και στην «Χάρτα της Αθήνας II», όμως για την εποχή της (1931) ήταν ένα πρώτο βήμα απελευθέρωσης από τις τεχνοκρατικές θεωρήσεις των πολεοδόμων και ιστορικών.

Παραδείγματα : Οι αρχαίες θρησκείες ήταν η κυρίαρχη Ιδεολογία σε όλο το δουλοκτητικό Σύστημα της Αρχαιότητας, μέσα από αυτές όμως ξεπήδησε ο Χριστιανισμός ο οποίος αποτέλεσε την Κυρίαρχη Ιδεολογία του νέου συστήματος, του φεουδαλισμού του Μεσαίωνα.

Σημειώνεται ότι και ο Χριστιανισμός, αν και προήλθε βασικά από τον Ιουδαϊσμό, ακόμη και στην ακμή του ενείχε στοιχεία ειδωλολατρίας -η διαπάλη του Άυλου Ενός Θεού με ειδωλολατρικά στοιχεία (Εικόνες, Άγιον Μύρον, Άγια Λείψανα κλπ) δεν σταμάτησε ποτέ, και εδώ βλέπουμε ξανά τους τέσσερεις Νόμους της Διαλεκτικής: της μεταβολής, της αλληλεπίδρασης, της σύνθεσης των αντιθέσεων, της μεταβολής της ποσότητας σε ποιότητα.

Στην πολεοδομία, η ιδεολογία του συστήματος στο οποίο ανήκει η πόλη εκφράζεται έντονα, π.χ. στο κυρίαρχο στοιχείο της αν είναι η Αγορά, ή ο Καθεδρικός Ναός, ή οι ουρανοξύστες των πολυεθνικών, και βέβαια η συνολική δομή της πόλης (χρήσεις εδάφους, ταξική διάρθρωση κ.α). Φυσικά, συνυπάρχουν τα slums με τις πολυτελείς επαύλεις, η Ιδεολογία αλλάζει έκφραση, από το Πνευματικό Κέντρο στα κτήρια των πολυεθνικών, η ύπαρξη και η διαπάλη αντιθέτων Ιδεολογιών μεταβάλλει τελικά το Σύστημα στο σύνολό του.

Θυμίζουμε σ' αυτό το σημείο τις επισημάνσεις του Μάρξ και του Ενγκελς στο έργο τους «Η Γερμανική Ιδεολογία», όπως και στο «Μανιφέστο του Κομμουνιστικού Κόμματος» όπου τονίζουν ότι:

«...οι κυρίαρχες Ιδέες δεν είναι τίποτα άλλο από την ιδεατή έκφραση των κυρίαρχων υλικών σχέσεων...» και πιο κάτω, **«...τα άτομα που αποτελούν την κυρίαρχη τάξη...στον βαθμό που κυριαρχούν σαν τάξη...κυριαρχούν επίσης σαν παραγωγοί Ιδεών, ...έτσι οι Ιδέες τους είναι οι κυρίαρχες Ιδέες της εποχής τους..»**.

«...οι Ιδέες που κυριαρχούσαν μέσα σε μια εποχή, ήταν πάντα Ιδέες της Κυρίαρχης Τάξης....».

Από την άλλη μεριά όμως,

«...η ύπαρξη επαναστατικών Ιδεώνπροϋποθέτει ήδη την ύπαρξη μιάς επαναστατικής Τάξης...». Είναι αυτό που είπαμε ως 3^ο Νόμο της Διαλεκτικής, Ο Νόμος της Αντίφασης και της μετατροπής στο αντίθετο.»

B1.1.H διαλεκτική σχέση της αστικής χωροταξικής πολιτικής με τη γενικότερη οικονομική πολιτική

Οι διάφορες «χωρικές» ρυθμίσεις είναι η αποτύπωση μίας πολιτικής στο χώρο, που επιθυμεί την διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρηματικών –επενδυτικών ομίλων και της κυριαρχίας του τραπεζικού συστήματος. Εξάλλου, αυτό αποκαλύπτεται και στο απόσπασμα του Ν. 4062 της υπόθεσης εργασίας μου, όπου αναφέρονται οι επιδιώξεις της αξιοποίησης του Ελληνικού. Ειδικότερα σε συνθήκες όξυνσης του διεθνούς ανταγωνισμού, οι αλλαγές στη «χωρική πολιτική», που προωθούνται, στοχεύουν στην ενίσχυση της κερδοφορίας των εγχώριων και ξένων ομίλων μέσα από τη διασφάλιση νέων επενδυτικών πεδίων, την άρση περιορισμών στη χρήση γης προς υλοποίηση των σχεδίων τους, την επιτάχυνση της συγκέντρωσης γης και τεχνικών έργων, την προώθηση των ιδιωτικοποιήσεων και παραχωρήσεων και του γενικότερου σχεδίου για την ανάπτυξη της επόμενης ημέρας, σε επίπεδο κλαδικών και εδαφικών προτεραιοτήτων.

Για την ανάπτυξη, η οποία δεν είναι ουδέτερη, ούτε άχρωμη, η οποία έχει πρόσημο αφού η αύξηση του κέρδους συνδυάζεται με μείωση μισθών, με ελαστικά ωράρια εργασίας, με κατάργηση της αργίας του Σαββατοκύριακου, χτύπημα ασφαλιστικών δικαιωμάτων, απολύσεις, ανεργία και μεγάλη προσφορά φθηνής απασχόλησης. Για την ανάπτυξη, που την ίδια χρονική στιγμή που παίρνει θετικό πρόσημο για τους ομίλους έχει αρνητικό για το μέλλον, τα δικαιώματα και την ζωή των εργαζόμενων.

Η κατανόηση της θεμελιακής θέσης ότι: **«Ο [χωροταξικός] σχεδιασμός αποτελεί τη χωρική έκφραση των προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης»¹**, βοηθά και στην κατανόηση της στόχευσης της πλούσιας λίστας των σχετικών κυβερνητικών νομοθετημάτων για τη χωροταξία του τελευταίου διαστήματος².

Σημειώνουμε πως προωθούνται αλλαγές στη χωρική πολιτική αξιοποιώντας ένα ολόκληρο φάσμα παρεμβάσεων, που εκτείνονται από την αλλαγή στο πλαίσιο του χωροταξικού σχεδιασμού³ μέχρι τα νέα χωροταξικά σχέδια για διάφορες περιφέρειες της χώρας, με χαρακτηριστικότερο το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας⁴. Στην ίδια γενική κατεύθυνση τοποθετούνται κυβερνητικές νομοθετικές πρωτοβουλίες σχετικά με τη δασική πολιτική, τη χρήση των αιγιαλών, τους οικοδομικούς συνεταιρισμούς, μέχρι και αλλαγές στο πλαίσιο υλοποίησης των τεχνικών έργων.

Χωρίς να κατανοήσουμε την οικονομική στόχευση είναι αδύνατο να γίνουν κατανοητές οι παρεμβάσεις αυτές, ν' αρθρώσουμε πειστικές απαντήσεις και να πάρουμε θέση από τη σκοπιά των ειδικών "προοδευτικών" επιστημόνων, για ν' αντιμετωπίσουμε λανθασμένες αντιλήψεις, προτάσεις, projects, που ειδικά σε θέματα χωροταξίας έχουν μεγάλη δυνατότητα παραπλάνησης των εργαζομένων και των κατοίκων. Μη ξεχνάμε ότι είναι ντυμένες με φανταχτερά, πολυτελή, μεγαλεπήβολα, καλά επεξεργασμένα, ακριβοπληρωμένα σχέδια από τρανταχτά ονόματα, π.χ Foster, που απέναντι στην μιζέρια της κρίσης, στην εγκατάλειψη δημόσιων χώρων, στην ανεργία και την ανέχεια αρέσουν και υπόσχονται, δημιουργούν κοντόφθαλμες ελπίδες.

1. Η θέση αυτή αποτελεί την εναρκτήρια πρόταση του νόμου για το χωροταξικό σχεδιασμό που ψηφίστηκε πρόσφατα από τη Βουλή.

2. Ν 4269/2014 «Χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση -Βιώσιμη ανάπτυξη», περιλαμβάνει αλλαγές στον Εθνικό Χωροταξικό Σχεδιασμό και μεταβολές στις επιτρεπόμενες χρήσεις γης.

3. Ν 4277/2014 «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής και άλλες διατάξεις».

4. Έγκριση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. ΦΕΚ Α' 128/2008.

Από την άλλη, η μελέτη των ρυθμίσεων αυτών βοηθά και στην καλύτερη κατανόηση του στρατηγικού οικονομικού σχεδιασμού, των προτεραιοτήτων, των επιλογών, των αντιθέσεων, την αποσαφήνιση του αστικού σχεδιασμού. Τελικά, η ολοκληρωμένη κατανόηση των οικονομικών εξελίξεων απαιτεί τη μελέτη και της χωρικής τους διάστασης.

Μέσα από τέτοια ανάγνωση – ανάλυση εντοπίζουμε **την κυρίαρχη ιδεολογία**, η οποία έρχεται να επικρατήσει και να επιβληθεί στις υλικές αξίες, να αλληλεπιδράσει στα ανθρώπινα δημιουργήματα. Αυτό έχει σημασία για την συσχέτιση των επιμέρους γεγονότων, στην προκειμένη περίπτωση αστικών μετασχηματισμών, και την ανακάλυψη της κοινής βάσης – αναγκαιότητας – εξυπηρέτησης του σχεδιασμού, την τελική σύγκλιση τους στην διαμόρφωση μιάς πόλης που δεν εξυπηρετεί την ποιοτική ζωή του απλού ανθρώπου και εργαζόμενου αλλά τον με οποιοδήποτε τρόπο πλουτισμό αυτού που την εκμεταλλεύεται. Είναι ο λόγος που τεράστιες ακριβές δημόσιες εκτάσεις «πουλιούνται» ή παραχωρούνται σήμερα σε ιδιώτες.

Η κατανόηση της παραπάνω σχέσης δεν έχει ακαδημαϊκή σημασία, μας βοηθά να τοποθετήσουμε το οτιδήποτε μελετάμε ή σχεδιάζουμε μέσα σε ένα συνολικότερο οπτικό πεδίο για την ανάπτυξη κλάδων και περιοχών με βάση τα κριτήρια που εμείς δεχόμαστε ή απορρίπτουμε. Οι κλάδοι και οι περιοχές προτεραιότητας δεν προκύπτουν μόνο μέσα από τη γενική θεωρητική ανάλυση του τρόπου παραγωγής, αλλά συνυπολογίζοντας και μελετώντας την ειδική συγκεκριμένη πραγματικότητα, δηλ. την οικονομική σημασία κάθε κλάδου στη συνολική αναπαραγωγή του πλούτου. Αντίστοιχα, οι μεταβολές στην κοινωνική σύνθεση περιοχών αλλά και κλάδων είναι τελικά αποτέλεσμα των εν λόγω οικονομικών μεταβολών.

Μιλώντας για οικονομικό σχέδιο πρέπει να επενθυμίσουμε ότι στον καπιταλισμό ο όποιος σχεδιασμός της οικονομικής ζωής είναι αναγκαστικά ατελής και περιορισμένος, καθώς η αναρχία της παραγωγής και η ανισόμετρη ανάπτυξη περιοχών και κλάδων είναι ενδογενής του καπιταλισμού, στον οποίο βασικό επενδυτικό κριτήριο είναι η μεγιστοποίηση του ποσοστού κέρδους. Αυτό το αντικειμενικό γεγονός τελικά ομολογείται και σε κυβερνητικό κείμενο, όταν γίνεται λόγος για «ανεπάρκειες του υφιστάμενου ρυθμιστικού σχεδίου», το οποίο «η ίδια η οικονομική πραγματικότητα το έχει ήδη καταστήσει παρωχημένο».

Τελικά, η μελέτη της χωρικής εξέλιξης της Ελλάδας βοηθά να γίνει καλύτερα κατανοητό πως, όσο η παραγωγή είναι καπιταλιστική, κανένα ρυθμιστικό σχέδιο δεν μπορεί να εξαφανίσει την αναρχία και την ανισόμετρη ανάπτυξη κλάδων και περιοχών. Αντίθετα σε εποχές μεγαλύτερης συγκέντρωσης του πλούτου σε λίγους αυτή διευρύνεται.

B1.2. Το αναπτυξιακό σχέδιο για την Ελλάδα

Ο υπάρχων ή εξελισσόμενος σχεδιασμός για την Αττική δεν είναι ξεκομμένος από τον σχεδιασμό για το σύνολο της χώρας, αντίθετα, αποτελεί οργανικό τμήμα του, εξειδίκευσή του στα χωρικά πλαίσια της Αττικής. Για το λόγο αυτό η στόχευση για την Αττική δεν μπορεί να κατανοηθεί χωρίς μια σύντομη αναφορά στο γενικό αναπτυξιακό σχέδιο για την Ελλάδα.

Η εκδήλωση της κρίσης επιδρά φυσικά στα οικονομικά δεδομένα της περιόδου, μεταβάλλει ορισμένες πλευρές του υπάρχοντος σχεδίου. Ωστόσο, σε γενικές γραμμές, ο πυρήνας του αναπτυξιακού σχεδίου για την ελληνική οικονομία δεν προέκυψε στη φάση της κρίσης. Αντίθετα, το αστικό αναπτυξιακό σχέδιο βασίζεται πάνω στα δεδομένα της ελληνικής οικονομίας, στη γεωγραφική θέση της χώρας, στην ιστορικά διαμορφωμένη διάρθρωση της παραγωγής στην Ελλάδα στα πλαίσια

της ανισόμετρης αλληλεξάρτησης και της διεθνοποιημένης παραγωγής και της ένταξης της χώρας στην ΕΕ.

Ο γενικός στόχος που έθετε το γενικό χωροταξικό πλαίσιο ανάπτυξης, η συζήτηση του οποίου ολοκληρώθηκε το 2008, περιλαμβάνει τους εξής βασικούς άξονες:

«- Την ανάδειξη των, μοναδικής αξίας, φυσικών και πολιτιστικών πόρων της και της μακραιώνης ιστορίας της που συνιστούν από κοινού αδιαμφισβήτητο συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας.

- Την ανάδειξη της σε σημαντικό κόμβο μεταφορών, ενέργειας και επικοινωνιών, όπως και σε πόλο διασυνοριακών και λοιπών συνεργασιών, ιδίως δε συνεργασιών που προωθούν την έρευνα, την τεχνολογία, την καινοτομία και τον τουρισμό.

- Τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας με την ανάπτυξη της οικονομίας της γνώσης και την αύξηση της ελκυστικότητας της χώρας για την προώθηση επιχειρηματικών δράσεων σε κλάδους στους οποίους διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα.

Για την επίτευξη του στόχου αυτού, με το παρόν πλαίσιο, επιδιώκεται ειδικότερα:

i) η αξιοποίηση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης,

ii) ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, μέσα από τη διαμόρφωση πλαισίου κατευθύνσεων που αφορούν ιδίως στον προσδιορισμό προτεραιοτήτων χωρικής ανάπτυξης με σεβασμό στο περιβάλλον και στην άρση των συγκρούσεων χρήσεων γης και

iii) η χωρικά εξειδικευμένη πολιτική κινήτρων».

Οι βασικοί άξονες που διαρθρώνουν το αναπτυξιακό σχέδιο για τη Ελλάδα περιστρέφονται γύρω από την αξιοποίηση της γεωστρατηγικής θέσης της χώρας για την ανάδειξη της σε κόμβο μεταφοράς ενέργειας και εμπορευμάτων, τη ναυτιλία, τον κλάδο της εφοδιαστικής (αποθήκευση και διανομή εμπορευμάτων), τον τουρισμό, την εκμετάλλευση εγχώριων ορυκτών (ενεργειακών και μη), την αγροτική παραγωγή με εξαγωγικό χαρακτήρα, τον τραπεζικό - ασφαλιστικό κλάδο, καθώς και άλλες συνοδευτικές με τις παραπάνω οικονομικές δραστηριότητες (κλάδος κατασκευών για τις απαραίτητες υποδομές, τελική κατεργασία εμπορευμάτων για να πάρουν ελληνική πιστοποίηση κλπ.), ενώ και ορισμένοι κλάδοι της μεταποίησης (π.χ. κλάδος τροφίμων) θα συνεχίσουν να έχουν σημαντικό ρόλο. Σημειώνουμε πως αυτός ο προσανατολισμός για την ελληνική οικονομία προϋπήρχε της κρίσης και των εξελίξεων, που αυτή επέφερε, είναι ένας προσανατολισμός που επιβάλλεται από την κυρίαρχη ιδεολογία..

Ήδη από το 2009σε κείμενα του κοινοβουλίου σημειωνόταν:

«Ο αστικός σχεδιασμός εστίασε σε δύο αλληλοεξαρτώμενους άξονες και σημείωσε ορισμένες πρώτες επιτυχίες:

α) Την ανάδειξη της χώρας ως σημαντικού διαύλου στα δίκτυα μεταφοράς ενέργειας και εμπορευμάτων, σε συνδυασμό με τη διασφάλιση της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού της.

β) Τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των εγχώριων ομίλων στην ενεργειακή αγορά της ΝΑ Ευρώπης. Η επιλογή αυτή συνδυάζεται με το στόχο αναβάθμισης της Ελλάδας ως χρηματοπιστωτικού, εμπορικού και τουριστικού κέντρου της περιοχής».

Σε γενικές γραμμές μπορούμε να μιλήσουμε για μια προσπάθεια να εμφανισθεί μια νέα «ατμομηχανή» της ελληνικής οικονομίας.

Ουσιαστικά, οι Ολυμπιακοί αγώνες του 2004 ήταν η τελευταία πράξη μιας μεγάλης χρονικής περιόδου στην οποία κυρίαρχο ρόλο στην ελληνική οικονομία διαδραμάτιζε ο κλάδος των κατασκευών, ως ατμομηχανή της παραγωγής. Ο κλάδος των κατασκευών, είτε ως «δημόσιων» είτε ως ιδιωτικών έργων, έπαιξε αυτό το ρόλο πρακτικά για 50 χρόνια, από τη δεκαετία του 1950 μέχρι και το 2004.

Οι Ολυμπιακοί αγώνες ήταν μια σημαντική ένεση για τον κλάδο, όπως επίσης και ο φθηνός δανεισμός με την είσοδο της Ελλάδας στο ευρώ. Ωστόσο, η υπερσυσσώρευση κεφαλαίου είναι νομοτέλεια του ακολουθούμενου τρόπου παραγωγής και η κρίση στον κλάδο ήρθε να το αποδείξει. Εκείνη την περίοδο, στις αρχές της δεκαετίας του 2000, προέκυψε το σχέδιο ανάδειξης της χώρας σε κόμβο μεταφοράς ενέργειας και εμπορευμάτων χωρίς φυσικά να εγκαταλείπονται οι κλάδοι της ναυτιλίας και του τουρισμού που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη.

Πρέπει να σημειώσουμε emphaticά, πως αυτή η αναπροσαρμογή δε σημαίνει καθόλου «εγκατάλειψη» του κλάδου της κατασκευής. Όπως θα δούμε και παρακάτω, ο νέος «προσημασμένος» σχεδιασμός απαιτεί νέα μεγάλα κατασκευαστικά έργα, σε ολόκληρη τη χώρα, από ανακατασκευές περιοχών, μέχρι μεγάλα λιμενικά, τουριστικά και συναφή έργα. Ο κλάδος των κατασκευών θα λειτουργεί υποστηρικτικά στις υπόλοιπες δραστηριότητες. Για τον κλάδο των κατασκευών η περίοδος αυτή έχει νέες δυσκολίες, νέα καθήκοντα, νέες δυνατότητες. Η σημαντική μείωση των μικρών ιδιωτικών έργων και ο αναπροσανατολισμός σε μεγάλα έργα, από μεγάλους ομίλους, συχνά πιο εξειδικευμένα, σημαίνει ταχεία καταστροφή, η οποία ήδη έχει συντελεσθεί ενός μεγάλου αριθμού μικροαστικών στρωμάτων που είχαν δημιουργηθεί τα προηγούμενα χρόνια (μικροεργολάβοι, μικροσυνεργεία, μηχανικοί κλπ.). Αυτά ήταν συνδεδεμένα με την ιδιωτική οικοδομή. Ο νέος κλάδος της κατασκευής σημαίνει μικρότερο εργατικό δυναμικό, αλλά πολύ πιο συγκεντρωμένο σε μεγάλα τεχνικά έργα, περισσότερο εξειδικευμένο, με μεγαλύτερο ποσοστό μισθωτής εργασίας, αλλά ταυτόχρονα περισσότερους «κατεστραμμένους» αυτοαπασχολούμενους και μικροεργοδότες.

Για τις κλαδικές προτεραιότητες της επόμενης ημέρας είναι χαρακτηριστική μία παλιότερη αλλά επίκαιρη κυβερνητική εξαγγελία, από τα χείλη του τότε πρωθυπουργού Α. Σαμαρά, με τον τίτλο: «Ελλάδα 2021», με την οποία εξήγγειλε ως κλαδικές προτεραιότητες για την ανάπτυξη του επόμενου διαστήματος τους ακόλουθους άξονες: *α) Τουρισμός β) Αγροτική Παραγωγή γ) Ενέργεια δ) Διαμετακομιστικό Εμπόριο ε) Έρευνα-Τεχνολογία στ) Παραγωγή Φαρμάκων ζ) Ναυτιλία η) Εμπορεύσιμες υπηρεσίες.*

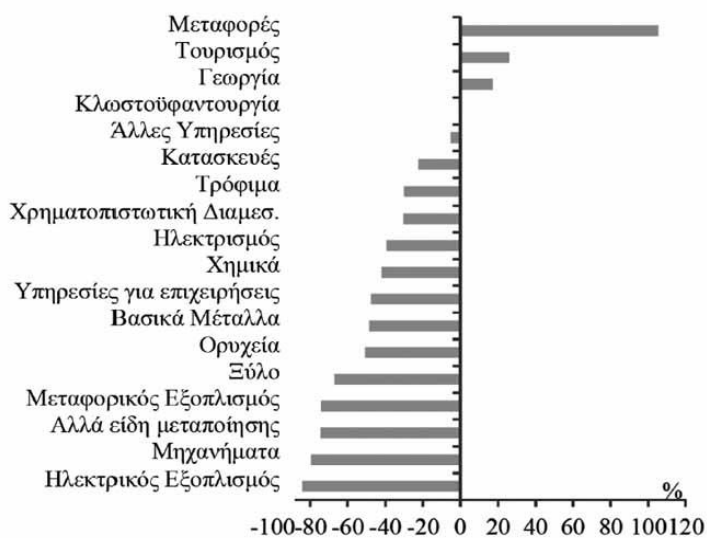
Οι συγκεκριμένες κλαδικές προτεραιότητες βρίσκονται και στις τρεις βασικές μελέτες για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, που έχουν άλλωστε πολυσυζητηθεί, του ΚΕΠΕ, του IOBE και της Αμερικανικής Εταιρίας McKinsey. Γνωστότερη και πιο αναλυτική είναι η μελέτη της McKinsey, που εκπονήθηκε για λογαριασμό του ΣΕΒ, με τίτλο «Ελλάδα 10 χρόνια μετά». Οι κλαδικές προτεραιότητες για την σχεδιαζόμενη ανάπτυξη της επόμενης περιόδου περιστρέφονται γύρω από τους προαναφερθέντες κλάδους.

Άλλη σημαντική τέτοια μελέτη «ομπρέλα» είναι η μελέτη που εκπονήθηκε από τους Γ. Στουρνάρα και Ν. Βρεττό, ήδη από το 2009, με τίτλο «*Η Ελληνική Οικονομία σε Αναζήτηση Στρατηγικής*». Η μελέτη έγινε υπό την ταυτόχρονη αιγίδα των Ελληνοαμερικανικού, Ελληνοβρετανικού, Ελληνογαλλικού, Ελληνογερμανικού και Ελληνοϊταλικού επιμελητηρίων. Οι συγγραφείς αναφέρονται στην ανάγκη αλλαγής των κατευθύνσεων ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, σημειώνοντας ότι «*χρειάζεται όμως επιπλέον παροχή κινήτρων για τη μετακίνηση του εργατικού δυναμικού από δραστηριότητες που δύνουν, σε δραστηριότητες που ανατέλλουν*

[...]Ενδεικτικά αναφέρεται το παράδειγμα της Ιαπωνίας όπου μέσα σε 40 χρόνια αυτή η μετακίνηση και αλλαγή κέντρου βάρους έγινε τρεις φορές». Ως κλάδοι υψηλής ανταγωνιστικότητας για την ελληνική οικονομία, στους οποίους πρέπει να πέσει το βάρος της ανάπτυξης της επόμενης δεκαετίας, αναφέρονται ο κλάδος του τουρισμού, στον οποίο απαιτείται ανασχεδιασμός σε νέα ποιοτικότερα προϊόντα, ο κλάδος της ναυτιλίας σε συνδυασμό με την εφοδιαστική αλυσίδα, ο κλάδος της γεωργίας με εξαγωγικό προσανατολισμό.

Στο ίδιο συμπέρασμα καταλήγει έρευνα του Υπουργείου Οικονομίας Ανάπτυξης και Τουρισμού του 2015, για την αποτίμηση των παλαιότερων αναπτυξιακών νόμων Ν.2601/94, Ν.3299/04 και Ν. 3908/11, σχετικά με την κλαδική διάρθρωση στην Ελλάδα. Όποιο τέτοιο διάγραμμα κλάδων δημιουργείται καταλήγει μονότονο.

Διάγραμμα 1:
Ανταγωνιστικότητα τομέων της ελληνικής οικονομίας



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Την ίδια κλαδική στοχοπροσήλωση προκρίνει και η πρόσφατη έκθεση της Κομισιόν για την ελληνική οικονομία. Σε ειδική μελέτη που έγινε υπό την αιγίδα της Επιτροπής, με θέμα «*Το παζλ των χαμένων ελληνικών εξαγωγών*»⁵, μελετήθηκε η ανταγωνιστικότητα διάφορων κλάδων της ελληνικής καπιταλιστικής οικονομίας αναφορικά με το εξωτερικό εμπόριο. Το συμπέρασμα είναι ότι οι κλάδοι όπου η χώρα διαθέτει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα είναι ο κλάδος των μεταφορών (μαζί και με τη ναυτιλία), ο κλάδος του τουρισμού και ο κλάδος της γεωργίας.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, ο σχεδιασμός για το επόμενο διάστημα πατάει πάνω στην υφιστάμενη οικονομική κατάσταση, στους κλάδους όπου εμφανίζει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Στη βάση αυτής της οικονομικής πραγματικότητας και της μόνιμης στόχευσης των ομίλων για διασφάλιση μέγιστου κέρδους δομούνται οι κλάδοι προτεραιότητας για το επόμενο διάστημα.

Οι βασικοί κλάδοι προτεραιότητας είναι οι ακόλουθοι:

α) η ανάδειξη της χώρας σε κόμβο μεταφοράς εμπορευμάτων και ενέργειας, β) η ναυτιλία, γ) ο τουρισμός με στροφή σε περισσότερο ποιοτικό τουρισμό και αξιοποίηση άλλων δραστηριοτήτων για να τον στηρίξουν, δ) ο κλάδος της εξόρυξης (ενεργειακών και άλλων ορυκτών), ε) η γεωργία με εξαγωγικό προσανατολισμό. Οι προτεραιότητες στους κλάδους αυτούς θα επιφέρουν και αναδιάρθρωση σε άλλους κλάδους, αλλά και στο εσωτερικό κάθε κλάδου. Για παράδειγμα, ο κλάδος των κατασκευών αναμένεται να αναδιαταχθεί για να ικανοποιήσει τις ανάγκες νέων κατασκευών σε τουρισμό κλπ. Ο κλάδος του μετάλλου επίσης θα στρέψει την παραγωγή του από χάλυβες οπλισμού σε άλλα εμπορεύματα που να υπηρετούν την εξόρυξη κλπ.

5. Uwe Böwer, Vasiliki Michou, Christoph Ungerer, «The Puzzle of the Missing Greek Exports», Economic Papers 518, EU Commission.

B1.3. Το αναπτυξιακό σχέδιο για την Αττική

Η στόχευση για την επόμενη μέρα της Αττικής αποτελεί την εξειδίκευση του γενικού στόχου για τη χώρα. Στο προαναφερθέν Γενικό Χωροταξικό Σχέδιο η στόχευση για την Αττική κωδικοποιείται ως ακολούθως:

«- Η ενίσχυση και εδραίωση του ρόλου της Αθήνας ως "πόλης-πύλης" και ως περιφερειακού μητροπολιτικού πόλου της Ε.Ε.

- Η προώθηση του ρόλου της ως επιχειρηματικού κέντρου σύνδεσης της Ε.Ε. με τη Νότιο-Ανατολική Μεσόγειο, τη Μέση Ανατολή, τα Βαλκάνια και τις Παρευξείνιες χώρες, σε δικτύωση με τις αντίστοιχες μητροπόλεις με σκοπό τη συγκρότηση ευρύτερων δυναμικών ζωνών οικονομικής ολοκλήρωσης.

- Η βελτίωση της ελκυστικότητάς της, με την απόκτηση υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος.

- Η λειτουργική εξειδίκευση του αναπτυξιακού ρόλου της, στη βάση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της, για την κατάκτηση ευδιάκριτης ταυτότητας στο σύστημα των ευρωπαϊκών μητροπόλεων.

- Ο προσδιορισμός και η ενίσχυση δραστηριοτήτων διεθνούς εμβέλειας, η συγκέντρωση σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (χρηματοπιστωτικό σύστημα, ασφάλειες, ναυτιλία), η ανάδειξή της σε διεθνή κόμβο μεταφορών και διαμετακομιστικού εμπορίου, σε κέντρο έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, σε οικουμενική πολιτιστική μητρόπολη, σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας με πολυσχιδή ταυτότητα (με έμφαση στον πολιτιστικό και συνεδριακό τουρισμό, αλλά και με δυνατότητες παραθεριστικού τουρισμού σε παράλιες περιοχές της Αττικής και πλησίον νησιά), σε κέντρο παροχής υπηρεσιών υγείας και σε προορισμό μεγάλων αθλητικών εκδηλώσεων».

Αντίστοιχα, στο νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ) η στόχευση για την εξέλιξη της Περιφέρειας κωδικοποιείται ως εξής:

«Η έμφαση στις διεθνείς δικτυώσεις επιδιώκεται για την ανάπτυξη κοινών δράσεων και συνεργασιών:

α) Με τις ευρωπαϊκές μητροπόλεις της Μεσογείου, της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και των παραδουνάβιων περιοχών.

β) Ως επιχειρηματικού συνδέσμου της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τη Μέση Ανατολή και τις χώρες της Ασίας, με την Αφρική, καθώς και με τη Νοτιοανατολική Ευρώπη και τις χώρες του Εύξεινου Πόντου, από κοινού με τη Θεσσαλονίκη.

γ) Με αξιοποίηση της υπερτοπικής προσπελασιμότητας της Περιφέρειας και λειτουργική ένταξή της στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, για την ενίσχυση του ρόλου της ως διεθνούς κόμβου μεταφορών».

Οι δράσεις για την επίτευξη του στόχου εξειδικεύονται ως ακολούθως:

«Η ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας/Αττικής και η χωρικά στοχευμένη εξειδίκευση σε σχέση με τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα επιδιώκεται με:

α) Διατήρηση του ρόλου των κέντρων Αθήνας και Πειραιά, ως κέντρων επιτελικών διοικητικών υπηρεσιών.

β) Χωρική αναδιάρθρωση των παραγωγικών κλάδων με κατεύθυνση την ανάπτυξη δυναμικών, υπερεθνικής σημασίας κλάδων σε στρατηγικούς τομείς.

γ) Εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων δραστηριοτήτων, διατήρηση της ισορροπίας της παραγωγικής βάσης και αντιμετώπιση της ανεργίας.

δ) Ενίσχυση της βιομηχανίας και της επιχειρηματικότητας με παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος και επιδίωξη οργάνωσης των επιχειρήσεων σε συστάδες ομοειδών/συμπληρωματικών (clusters).

ε) Αύξηση της ελκυστικότητας της Αθήνας/Αττικής ως τουριστικού προορισμού με διεθνή ακτινοβολία, με:

ε₁) Ενίσχυση της τουριστικής υποδομής, διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος, επέκταση της τουριστικής περιόδου και

ε₂) Δικτύωση των πολιτιστικών πόλων και του φυσικού περιβάλλοντος.

στ) Υποστήριξη του χονδρεμπορίου και του διαμετακομιστικού εμπορίου, με προώθηση συνδυασμένων μεταφορών και οργάνωση εμπορευματικών πάρκων παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής διαχείρισης (logistics).

ζ) Αξιοποίηση/εντατικοποίηση της χρήσης των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων και άλλων αθλητικών υποδομών.

η) Αξιοποίηση αστικών κενών.

θ) Ανάπτυξη του κλάδου υγείας - πρόνοιας - περίθαλψης.

ια) Έλεγχος της αδόμητης γης, με ταυτόχρονη διαφύλαξη της γεωργικής γης της βιοποικιλότητας και του αγροτικού τοπίου»⁶.

Καταρχάς, η Αττική διατηρεί το ρόλο της ως διοικητικό και οικονομικό κέντρο της ελληνικής καπιταλιστικής οικονομίας. Σημαντικό τμήμα των χρηματοοικονομικών (τράπεζες, ασφάλειες κλπ.) δραστηριοτήτων, των δραστηριοτήτων διαμεσολάβησης, των διάφορων υποστηρικτικών υπηρεσιών, που απαιτούνται για το σύνολο της χώρας θα εδρεύουν στην περιφέρεια της Αττικής. Η Περιφέρεια Αττικής συγκεντρώνει το 35% του πληθυσμού, ενώ στις νεότερες, παραγωγικές ηλικίες το ποσοστό αυξάνεται στο 37%⁷. Πρακτικά η Αττική είναι η βασική περιοχή της χώρας, όπου συγκεντρώνεται αρκετό εργατικό δυναμικό ώστε να μπορεί να υποστηρίξει το σύνολο των προαναφερθέντων πολύπλοκων δραστηριοτήτων.

Συγχρόνως η Αττική προορίζεται ν' αποτελέσει τον κατεξοχήν κόμβο συνδυασμένης μεταφοράς εμπορευμάτων και διαχείρισής τους και το βασικό ναυτιλιακό κέντρο.

Η επιλογή της Αττικής ως βασικής πύλης εισόδου, βασικού κόμβου, σχετίζεται με τους προαναφερθέντες παράγοντες αναφορικά με τον πληθυσμό και τη συγκέντρωσή του. Κυρίως όμως αφορούν στο γεγονός ότι ο Πειραιάς αποτελεί, με πολύ μεγάλο προβάδισμα, το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου. Γύρω από κάθε λιμάνι αναπτύσσεται ένα ολόκληρο σύμπλεγμα εξειδικευμένων σχετικών δραστηριοτήτων (ναυτιλιακό cluster), που αφορά υποστηρικτικές οικονομικές δραστηριότητες, δραστηριότητες επισκευής, ανεφοδιασμού, broking κλπ.

6. Ν 4277/2014 «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής και άλλες διατάξεις».

7. Με βάση τα τελευταία στοιχεία της απογραφής του 2011, η Αττική έχει 3,8 εκ. πληθυσμού επί συνόλου 10,8 εκ. στη χώρα. Στις ηλικίες 20-59, η Αττική συγκεντρώνει 2,2 εκ. πληθυσμού, έναντι συνόλου 3,7 στο σύνολο της χώρας.

Η περιφέρεια Αττικής, και ειδικά ο Πειραιάς, αποτελούν εξειδικευμένη περιοχή σε τέτοιες δραστηριότητες (εκτεταμένη ναυτιλιακή ζώνη, ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, σύμπλεγμα ναυπηγείων, ξεχωριστό πανεπιστήμιο με ειδίκευση στα ναυτιλιακά κλπ.). Επίσης, η Αττική συνδέεται οδικά και σιδηροδρομικά με την υπόλοιπη Ευρώπη, ενώ σε τοπικό επίπεδο βρίσκεται στην «τομή» των δύο βασικών αξόνων ανάπτυξης του ελληνικού χώρου (Πάτρα-Αθήνα και Αθήνα-Θεσσαλονίκη). Τέλος, η θέση της δεν αποτελεί σημαντική παράκαμψη για τις εμπορευματικές ροές από το βασικό άξονα (Σουέζ - Γιβραλτάρ).

Καμιά από τις υπόλοιπες βασικές επιλογές που βρίσκονται στο τραπέζι δεν έχει το σύνολο των προαναφερθέντων χαρακτηριστικών:

Το Καστέλι της Κρήτης, που εμφανίζεται ως πιθανό μεταφορικό σύμπλεγμα (αεροδρόμιο και λιμάνι) από την πλευρά της Κίνας, βρίσκεται σε προνομιακότερη θέση από την άποψη των διεθνών μεταφορών. Ωστόσο η διαφορά αυτή δεν είναι πολύ μεγάλη. Η απόστασή του από την Αττική είναι σχετικά μικρή (μόλις 200 μίλια), και η πιθανή επιλογή του σημαίνει μόλις μια ημέρα κέρδος.⁸ Επίσης, η ανάδειξή του σε βασικό κόμβο απαιτεί την ανάπτυξη ολόκληρου του προαναφερθέντος λιμενικού cluster, καθιστώντας το μάλλον δύσκολο. Ωστόσο η φθηνή γη που ελαττώνει το κόστος, η προοπτική αξιοποίησής του κυρίως ως λιμένος μεταφόρτωσης και όχι ως κόμβου συνδυασμένων μεταφορών δεν μπορούν να αποκλείσουν αυτή την προοπτική. Σε μια τέτοια περίπτωση το λιμάνι θα χρησιμοποιηθεί κυρίως ως σταθμός μεταφόρτωσης χωρίς πολλές από τις υπόλοιπες δραστηριότητες.⁹

Η Θεσσαλονίκη, από την άλλη, διαθέτει ως ένα βαθμό τις προαναφερθείσες δραστηριότητες, σχετικά ικανοποιητικό μέγεθος πληθυσμού. Ωστόσο δεν έχει υφιστάμενο λιμάνι στο μέγεθος του Πειραιά, ενώ η θέση της δυσκολεύει την αξιοποίησή της ως ενδιάμεσου λιμανιού για ευρωπαϊκές χώρες. Αποτελεί φυσικό λιμάνι για τη βαλκανική αγορά, η οποία όμως μπορεί να εξυπηρετηθεί και από το σιδηροδρομικό δίκτυο από την Αττική. Η κίνηση ρωσικών κεφαλαίων για ταυτόχρονη επένδυση στον ΟΛΘ και στο σταθμό τρένων στη Θεσσαλονίκη αντανακλά τις δυνατότητες της πόλης.

Τέλος, η Πάτρα αποτελεί επίσης επιλογή νέου σημαντικού λιμανιού. Θα διαθέτει σιδηροδρομική σύνδεση, δυνατότητα ανάπτυξης λιμενικών υποδομών και εξαιρετική θέση. Ωστόσο, το υφιστάμενο λιμάνι είναι σχετικά μικρό και κυρίως ο πληθυσμός της πόλης δεν επαρκεί για τις προαναφερθείσες πολύπλοκες υποστηρικτικές λειτουργίες.

Συνοψίζοντας, από τους εγχώριους και ευρωενωσιακούς σχεδιασμούς, γενικότερα από το ενδιαφέρον του κεφαλαίου παγκόσμια, προκρίνεται η Αττική ως βασικός ναυτιλιακός - μεταφορικός κόμβος, καθώς συνδυάζεται ευκολότερα και με άλλες υποστηρικτικές λειτουργίες. Σημειώνουμε, ως χαρακτηριστική αυτών των επιλογών, την πρόσφατη συμφωνία της COSCO με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που προβλέπει αξιοποίηση του Πειραιά ως βασικής πύλης εισόδου και σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων από την Κίνα προς την Ευρώπη. Από την άλλη, άλλες επιλογές για λιμάνια στη χώρα θα έχουν δραστηριότητες μικρότερου εύρους. Φυσικά, τα διαφορετικά συμφέροντα, οι σχεδιασμοί επενδυτικών ομίλων και κέντρων για τη διάρθρωση των διεθνών μεταφορών μπορεί να οδηγήσουν σε άλλες επιλογές.

8. Μια παράκαμψη μετ' επιστροφής αντιστοιχεί σε 400 ναυτικά μίλια, που καλύπτονται περίπου σε 20 ώρες.

9. Φυσικά πρέπει να σημειώσουμε πως η επιλογή ενός λιμένα είναι γενικά –και ακόμα περισσότερο στην εν λόγω περίπτωση– αποτέλεσμα μιας σύνθετης οικονομικής και (γεω)πολιτικής εκτίμησης, που εκτείνεται αρκετά περισσότερο από το «αν βγαίνει το λιμάνι». Η διασφάλιση ενός λιμανιού ως πύλης εισόδου επηρεάζει συνολικά την αναπαραγωγή του κεφαλαίου στην εξαγωγική χώρα. Κυρίως όμως ένα λιμάνι αποτελεί γεωπολιτικό προπύργιο. Δένει οικονομικά την περιοχή και τη χώρα όπου βρίσκεται με τη χώρα-εξαγωγέα. Συγχρόνως αποτελεί δύναμη στρατιωτικό προπύργιο. Τόσο γιατί ένα λιμάνι μπορεί εύκολα να φιλοξενήσει και να τροφοδοτήσει και στρατιωτικά πλοία, όσο και γιατί η φύλαξή του αποτελεί πρώτης τάξης αφορμή άμεσης στρατιωτικής παρουσίας στην περιοχή. Η Κίνα συνυπολογίζει τις εν λόγω πλευρές συνολικά στην παγκόσμια στρατηγική της για τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Υπό το πρίσμα αυτό, μια «λογιστική» εξέταση των οικονομικών χαρακτηριστικών ενός λιμένος δεν είναι απολύτως εύστοχη.

Συγχρόνως, η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και των δραστηριοτήτων αποθήκευσης εμπορευμάτων που ακολουθούν τις επιλογές αυτές θα οδηγήσει στην εμφάνιση τελικών μεταποιητικών δραστηριοτήτων.

Η επιλογή τελικής μεταποίησης στην Ελλάδα υπαγορεύεται από πολλαπλούς παράγοντες:

α) *Καθοριστικά σημαντικότερος* εξ αυτών είναι η ευρωπαϊκή πιστοποίηση που θα λαμβάνουν εμπορεύματα, η τελική συναρμολόγηση των οποίων θα γίνεται εντός της ΕΕ. Η συναρμολόγηση αυτή μπορεί να είναι μια τελική ραφή σε είδη ιματισμού ή μια απλή τοποθέτηση έτοιμων ηλεκτρονικών μέσα σε έτοιμο κέλυφος. Ωστόσο, *ως χώρα παραγωγής καταγράφεται η χώρα της τελικής συναρμολόγησης* και όχι η χώρα στην οποία παρήχθη το μεγαλύτερο μέρος της προστιθέμενης αξίας ενός εμπορεύματος. Έτσι μια τέτοια τελική συναρμολόγηση μπορεί να αυξήσει σημαντικά τόσο την τιμή, όσο και το μερίδιο αγοράς τέτοιων εμπορευμάτων με την προσθήκη μιας ευρωπαϊκής μάρκας και μιας ταμπέλας «made in EU» σε τέτοια εμπορεύματα.

β) Πέραν του προαναφερθέντος, μια τελική συναρμολόγηση μπορεί να έχει και θετικά αποτελέσματα σε επίπεδο logistics. Σε ορισμένες κατηγορίες εμπορευμάτων, η αποστολή τους ως εξαρτήματα μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικά μικρότερο όγκο, άρα σε σημαντικά μικρότερο κόστος αποστολής. Για παράδειγμα ορισμένα ηλεκτρονικά εξαρτήματα έχουν σημαντικά μεγαλύτερο κέλυφος σε σχέση με το λειτουργικό κομμάτι που βρίσκεται στο εσωτερικό, για λόγους αερισμού και μάρκετινγκ. Σε τέτοια εμπορεύματα η αποστολή των έτοιμων ηλεκτρονικών και η τοποθέτησή τους εντός του κελύφους στην Ελλάδα μπορεί να οδηγήσει τελικά σε μικρότερο κόστος.

γ) Τέλος, η τελική συναρμολόγηση ενέχει και σημαντικά δασμολογικά πλεονεκτήματα ή πλεονεκτήματα σε επίπεδο επιδοτήσεων.

Προκρίνεται επίσης και η περαιτέρω ανάδειξη της Αττικής ως *τουριστικού προορισμού πολυτελείας*. Η τεράστια συγκέντρωση σημείων διεθνούς έλξης στην Αττική και στην ευρύτερη περιφέρειά της (Ακρόπολη, Αρχαιολογικό Μουσείο, Σούνιο, Αρχαίο Θέατρο Επιδαύρου, Δελφοί κ.ά.), το εξαιρετικό κλίμα της Αττικής, η θέση της ως κόμβου διασύνδεσης ακτοπολιτικά με τις Κυκλάδες και αεροπορικά με την υπόλοιπη χώρα, καθιστούν την *Αττική κορυφαίο τουριστικό σταθμό διεθνώς*. Σημειώνουμε πως, στα πλαίσια της ενίσχυσης αυτού του ρόλου, τον Ιούνιο του 2014 ξεκίνησε η πρώτη απευθείας πτήση μεταξύ Αθήνας-Σανγκάης¹⁰.

Ο σχεδιασμός ανάπτυξης του επόμενου διαστήματος οικοδομείται πάνω σε αυτή τη πραγματικότητα. Σημαντικό τμήμα του συνολικού αριθμού επισκεπτών της χώρας διανυκτερεύει μία με δύο ημέρες στην Αττική. Ο εξελισσόμενος σημερινός σχεδιασμός στοχεύει φυσικά στην αύξηση της παραμονής των επισκεπτών στην Αττική. Κυρίως ωστόσο επικεντρώνεται στον τουρισμό πολυτελείας, στην ανάδειξη της περιφέρειας ως τουριστικού προορισμού για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, αλλά και ως «τουρισμού του Σαββατοκύριακου»¹¹.

Στα πλαίσια αυτά προωθούνται σύγχρονες ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις πολυτελείας, λιμάνια και μαρίνες για σκάφη πολυτελείας, πολιτιστικές επενδύσεις κλπ. Την ίδια στιγμή προωθείται και τουρισμός άλλου περιεχομένου όχι απλά αναψυχής, ιδίως ιατρικός και εκπαιδευτικός τουρισμός. Επίσης επιχειρείται σύνδεση και συνύπαρξη τουριστικών πολυάστερων συγκροτημάτων με real estate πολυτελών κατοικιών.

Προς επίρρωση των ανωτέρω αξίζει να παρακολουθήσει το διαφημιστικό video της LAMDADEVELOPMENT για την αξιοποίηση του Ελληνικού στο διαδίκτυο, ή και άλλα όπως αυτό της ELBIT, για να καταλάβει τις επιδιώξεις του σχεδιασμού.

10. Εφημερίδα «Το Βήμα», 15 Μάη 2014, «Απευθείας πτήση Αθήνα - Σανγκάη. Από 15 Ιουνίου έως 19 Οκτωβρίου από μεγάλο tour operator της Κίνας».

11. Ο όρος αναφέρεται σε διήμερες ή τριήμερες διακοπές που διαρκούν από Παρασκευή ως Κυριακή, συχνά συνοδευόμενες με εκτεταμένη κατανάλωση εμπορευμάτων πολυτελείας.

Δίπλα σε αυτές τις βασικές δραστηριότητες προδιαγράφονται νέα επενδυτικά πεδία, τόσο για την άμεση υποστήριξη του προαναφερθέντος γενικού σχεδιασμού, όσο και για την παραγωγή εμπορευμάτων και υπηρεσιών που προορίζονται για τη κατανάλωση.

Πρώτα και κύρια ορισμένοι βασικοί κλάδοι εμπορευμάτων λαϊκής κατανάλωσης δεν εγκαταλείπονται, αντίθετα, ενισχύονται. Κλάδοι όπως της βιομηχανίας τροφίμων, του κλάδου εστίασης για τους κατοίκους, του κλάδου της ιδιωτικής εκπαίδευσης, του κλάδου του λιανεμπορίου, αντικειμενικά αναπτύσσονται στην ίδια την καπιταλιστική ανάπτυξη. Στους κλάδους αυτούς σχεδιάζεται κυρίως αναδιάρθρωση που θα επιταχύνει τη συγκέντρωση και συγκεντροποίηση του κεφαλαίου.

Από την άλλη, η ίδια ανάπτυξη *δημιουργεί νέα επενδυτικά πεδία, στα οποία θα τοποθετηθούν κεφάλαια το επόμενο διάστημα*. Κομβικό χαρακτήρα στη νέα αναπτυξιακή στρατηγική έχουν οι πράσινες τεχνολογίες. Στην περιφέρεια της Αττικής ιδιαίτερο βάρος πέφτει στη διαχείριση των απορριμμάτων, που αποτελεί δυνητικά κλάδο μεγάλης οικονομικής σημασίας. Στην ίδια κατεύθυνση αξιοποιείται και ο κλάδος της ανακαίνισης κτιρίων με διακηρυγμένο στόχο την εξοικονόμηση ενέργειας. Η ανακαίνιση κτιρίων φυσικά αποτελεί και έναν τομέα που μπορεί να στραφεί ένα τμήμα από τον κλάδο των κατασκευών. Ωστόσο οι ανακαινίσεις είναι τεχνικά πιο σύνθετες (γιατί στόχος θα είναι η ενεργειακή αναβάθμιση), απαιτούν πιο σύνθετα και πιο σύγχρονα υλικά και πρώτες ύλες και μεγαλύτερα κεφάλαια (αφού συχνά προϋποθέτουν εξαγορά ολόκληρων οικοδομικών τετραγώνων στον αστικό ιστό για να προχωρήσουν).

Αυτά τα χαρακτηριστικά του κλάδου θα έχουν δύο σημαντικά αποτελέσματα:

α) Από τη μια, οι μεγάλες κεφαλαιακές απαιτήσεις και η συνθετότητα των νέων έργων οδηγούν στην επιτάχυνση της τάσης συγκέντρωσης και συγκεντροποίησης στον κλάδο.

β) Από την άλλη, τα νέα απαιτούμενα «πράσινα» υλικά, που πρέπει να διαθέτουν και κατάλληλη «πράσινη πιστοποίηση», έχουν ως αποτέλεσμα τη σχετική ελάττωση της κάλυψης από την εγχώρια παραγωγή των αναγκαίων υλικών για τον κλάδο. Η σημερινή εγχώρια βιομηχανία δε διαθέτει τις απαραίτητες τεχνολογίες για παραγωγή πράσινων υλικών και από την άλλη, η στροφή προς ευρωπαϊκά πρότυπα άρει έναν προστατευτισμό υπέρ της εγχώριας βιομηχανίας.

Τέλος, στον αναπτυξιακό αστικό σχεδιασμό εντάσσονται και μια σειρά εκτεταμένα κατασκευαστικά έργα που θα προχωρήσουν το επόμενο διάστημα. Πρόκειται για έργα που σχετίζονται είτε με νέα, πρόσθετα μέσα μαζικής μεταφοράς¹², που απαιτούνται για να προχωρήσει ο γενικός σχεδιασμός, για επεκτάσεις υφιστάμενων¹³, είτε για σχετικές εγκαταστάσεις και υποδομές.

Στα πλαίσια αυτά, το νέο ΡΣΑ διευκολύνει σημαντικά τη βιομηχανική δραστηριότητα στο εσωτερικό της Αττικής. Στη περιοχή του Θριάσιου αναφέρει για παράδειγμα ότι στόχος είναι ο «*περιορισμός επέκτασης βιομηχανικής ανάπτυξης παράλληλης προς την ακτή, με εξαίρεση τις μονάδες που αποδεδειγμένα λειτουργούν σε άμεση σχέση με τη θάλασσα*». Ουσιαστικά προβλέπει την παράδοση του θαλάσσιου μετώπου του Θριάσιου σε επενδύσεις, που σχετίζονται με τη ναυτιλία, τις συνδυασμένες μεταφορές κλπ.

Στο βασικό άρθρο για τη δευτερογενή δραστηριότητα αναφέρει συγκεκριμένα: «*Ενθάρρυνση της παραμονής με βελτίωση των όρων λειτουργίας. Στήριξη της ίδρυσης νέων μεταποιητικών δραστηριοτήτων χαμηλής και μέσης όχλησης στις περιοχές μικτών χρήσεων και ιδιαίτερα όπου υπάρχει κατάλληλο κενό κτιριακό απόθεμα και ειδικότερα βιομηχανικό*».

12. Νέα ΜΜΜ αποτελούν τα υδροπλάνα και οι αναγκαίες εγκαταστάσεις, τα θαλάσσια ταξί κλπ.

13. Στον αστικό σχεδιασμό προβλέπονται επεκτάσεις λιμένων και αεροδρομίων, σιδηροδρομικές γραμμές, κόμβοι συνδυασμένης μεταφοράς κλπ.

Ουσιαστικά προβλέπει τη δυνατότητα ίδρυσης νέων βιομηχανικών επιχειρήσεων στην περιοχή της Αττικής, *βάζοντας ως προϋπόθεση να είναι «χαμηλής και μέσης όχλησης»*. Ωστόσο, όταν συνυπολογίσουμε τη ριζική μεταβολή των όρων περιβαλλοντικής προστασίας του προηγούμενου διαστήματος, με την οποία κατηγοριοποιήθηκε ως χαμηλής ή μέσης όχλησης ένας μεγάλος αριθμός βιομηχανικών μονάδων, ενώ παλαιότερα θεωρείτο υψηλής¹⁴, κατανοούμε πως η συγκεκριμένη προϋπόθεση δε θα εμποδίσει ακόμα και μεγάλες βιομηχανικές μονάδες να ιδρυθούν στο εσωτερικό του αστικού ιστού.

Στο ίδιο άρθρο αναφέρεται επίσης ότι με το ΡΣΑ *«προωθείται η περιβαλλοντική αναβάθμιση των υφιστάμενων Άτυπων Βιομηχανικών Συγκεντρώσεων της Αττικής, με τη θεσμοθέτηση Επιχειρηματικών Πάρκων Ενδιάμεσου Βαθμού Οργάνωσης (ΕΒΕΠΟ) και Επιχειρηματικών Πάρκων Εξυγίανσης»*. Ουσιαστικά προδιαγράφεται η μονιμοποίηση βιομηχανικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται μέσα στον αστικό ιστό, με την ίδρυση Επιχειρηματικών Πάρκων. Η αναφορά σε «Άτυπες Συγκεντρώσεις» είναι ένας άχρωμος και πολιτικά ουδέτερος όρος για να περιγράψει βιομηχανικές εγκαταστάσεις, συχνά παράνομες με βάση τη μέχρι σήμερα νομοθεσία, που βρίσκονται μέσα στον αστικό ιστό.

Αν συνυπολογιστούν οι αλλαγές στις χρήσεις γης, αλλά και ο ενδεικτικός χαρακτήρας των γενικών χωροταξικών σχεδίων (ο στρατηγικός σχεδιασμός που προβλέπει συγκεκριμένες χρήσεις ανά περιοχή δεν είναι υποχρεωτικός), που προωθήθηκαν με το νέο πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού, γίνεται κατανοητό ότι *το νέο ΡΣΑ απελευθερώνει σε σημαντικό βαθμό την ίδρυση νέων βιομηχανικών μονάδων στην Αττική και νομιμοποιεί υφιστάμενες βιομηχανικές εγκαταστάσεις*.

Σημειώνουμε επίσης πως το νέο ΡΣΑ ακολουθεί πιστά τις αλλαγές στη νομοθεσία πάρκων, ειδικότερα τη μετονομασία τους σε επιχειρηματικά πάρκα από βιομηχανικά, για να εμπίπτουν στις διατάξεις τους και επιχειρήσεις logistics. Ουσιαστικά φωτογραφίζεται ο κυρίαρχος ρόλος της εφοδιαστικής αλυσίδας ως «ατμομηχανής» της οικονομίας και οι πολλαπλές υποστηρικτικές και «θυγατρικές» δραστηριότητες, που αυτή θα γεννήσει.

Ο άμεσος ρόλος της Αττικής στις υπόλοιπες οικονομικές δραστηριότητες, που προκρίνονται ως κλάδοι προτεραιότητας για το επόμενο διάστημα είναι σχετικά περιορισμένος. Η Αττική δε φιλοξενεί ιδιαίτερα κοιτάσματα ορυκτών πόρων και υδρογονανθράκων, οπότε δε θα αναπτυχθούν δραστηριότητες εξόρυξης. Ωστόσο, η Αττική θα διαδραματίσει σημαντικό έμμεσο ρόλο στις σχετικές δραστηριότητες. Πέραν του διοικητικού-οικονομικού κέντρου, στο οποίο ήδη αναφερθήκαμε, μια σειρά συνοδευτικές παραγωγικές δραστηριότητες, όπως και δραστηριότητες ανάπτυξης εργατικού δυναμικού για τον κλάδο, θα αναπτυχθούν στην περιοχή. Ήδη, πανεπιστήμια, ΤΕΙ και σύντομα και άλλες τεχνικές σχολές αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα. Σχετικά μελετητικά γραφεία επίσης αναμένονται στην Αττική.

14. Οι εν λόγω αλλαγές βρίσκονται στην ΚΥΑ Αριθ. οικ. 3137/191/Φ.

15. Ορισμένες χαρακτηριστικές αλλαγές είναι οι παρακάτω: Το σύνολο των μονάδων ποιοτικής, κλωστοϋφαντουργίας, βιομηχανίας ξύλου, καταγράφονται ως μέσης ή χαμηλής όχλησης, στη χημική βιομηχανία οι μονάδες παραγωγής χρωμάτων και βιομηχανικών αερίων επίσης καταγράφονται αποκλειστικά ως μέσης ή χαμηλής, ο κλάδος κατασκευής μεταλλικών προϊόντων επίσης εμπίπτει στις μονάδες μέσης ή χαμηλής όχλησης κ.ά. Συγχρόνως, οι αλλαγές στην περιβαλλοντική νομοθεσία επιτρέπουν την εύκολη αδειοδότηση μονάδων χαμηλής όχλησης, με τον περιβαλλοντικό έλεγχο να γίνεται εκ των υστέρων, ενώ υπάρχει και ειδική πρόνοια για μονάδες εντός βιομηχανικών πάρκων. Φυσικά ορισμένες από τις αλλαγές ενδέχεται να αντανακλούν εξελίξεις στην επιστήμη και στην τεχνική, πραγματική αλλαγή της «όχλησης». Ωστόσο, το εύρος των αλλαγών και η εξαίρεση από την κατηγορία της υψηλής όχλησης ολόκληρων κατηγοριών ανεξάρτητα από τον όγκο παραγωγής αντανακλούν πως πίσω από τις αλλαγές αυτές συγκαλύπτεται και η διευκόλυνση των επενδύσεων σε βάρος της υγείας και της ασφάλειας των κατοίκων, της προστασίας του περιβάλλοντος, των τοπικών οικονομιών. Εξάλλου πρέπει να σημειώσουμε πως το εν λόγω σύστημα περιβαλλοντικής αδειοδότησης δεν είναι αταξικό, ουδέτερο. Τελικά έχει αντιδραστικό χαρακτήρα, αφού τόσο η καταστροφή του περιβάλλοντος όσο και η απειλή για την υγεία και τη ζωή των εργαζομένων αποτιμώνται ως εξωτερικό κόστος «externalities». Ωστόσο, μια αναλυτική συζήτηση για τη μεθοδολογία και το περιεχόμενο της αδειοδότησης ξεφεύγει από το σκοπό του παρόντος.

Η τόνωση σε δραστηριότητες διύλισης επίσης, θα επιδράσει στην Περιφέρεια, όπου συγκεντρώνεται η μεγάλη μάζα των διυλιστηρίων. Ο κλάδος της εξόρυξης και της μεταφοράς ενέργειας μπορεί να έχει *σημαντικό έμμεσο ρόλο* στην περιφέρεια Αττικής. Απαιτούνται σημαντικές μεταλλοκατασκευές για να προχωρήσει τόσο η αξιοποίηση όσο και η μεταφορά της ενέργειας (εξέδρες, σωλήνες), που δυνητικά μπορούν να συνεισφέρουν στην ανάπτυξη των σχετικών κλάδων.

Στο νέο πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού που ψηφίστηκε από τη βουλή, διακρίνονται δύο επίπεδα, ο «*Στρατηγικός*» *σχεδιασμός* που είναι ενδεικτικός και ο «*Ρυθμιστικός*» *σχεδιασμός* που είναι υποχρεωτικός. Στόχος της συγκεκριμένης εξέλιξης είναι η διευκόλυνση των επενδυτικών σχεδίων των ομίλων¹⁵.

Συγχρόνως, με το εν λόγω νομοθέτημα προωθήθηκε η δραστική μεταβολή στις κατηγορίες χρήσεων γης¹⁶, με γνώμονα την εξυπηρέτηση των επενδυτικών σχεδίων και δραστηριοτήτων των επιχειρηματικών ομίλων, που αποτελεί τεράστιο χτύπημα στα λαϊκά δικαιώματα, την υγιεινή και την ασφάλεια, στο βαθμό που το κράτος δεν παίρνει τα απαραίτητα μέτρα και δεν επιβάλλει τα αντίστοιχα στις επιχειρήσεις.

Αντίστοιχες ρυθμίσεις υπέρ των κατασκευαστικών κυρίως ομίλων είναι η ένταξη εγκαταστάσεων ανακύκλωσης απορριμμάτων, καύσης τοξικών στερεών απορριμμάτων, εγκαταστάσεις ΑΠΕ κλπ. στην κατηγορία «Εγκαταστάσεων Αστικών Υποδομών Κοινής Ωφέλειας» και όχι σε κατηγορία υψηλής όχλησης (που θα έπρεπε να εντάσσονται), ανοίγοντας το δρόμο για τη χωροθέτησή τους μέσα στον αστικό ιστό. Πρόκειται σχεδόν για φωτογραφικές ρυθμίσεις που υπηρετούν κυρίως τα διάφορα επενδυτικά σχέδια στον τομέα διαχείρισης απορριμμάτων.

Άλλη μια απόδειξη για το ρόλο και τη σημασία του σχεδίου ανάπτυξης του Ελληνικού, το οποίο όπως θα αναφέρουμε και παρακάτω και τέτοια δραστηριότητα προβλέπει και εξυπηρετεί. Ο επενδυτής θα κρατήσει το κερδοφόρο τμήμα της συγκέντρωσης και επεξεργασίας των απορριμμάτων και ο σταθμός μεταφόρτωσης θα κατασκευαστεί εκτός του χώρου της επένδυσης, σύμφωνα με δημοσιεύματα στο ρέμα της Ευρυάλης.

15. Ο στρατηγικός σχεδιασμός, σε επίπεδο χώρας και περιφερειών, είναι ενδεικτικός (τι είδους δραστηριότητες θα αναπτυχθούν σε κάθε περιοχή). Τελικά, η χωροθέτηση των επενδύσεων γίνεται αποκλειστικά με κριτήριο το κέρδος. Δεν πρόκειται για «ξένη» προς το σύστημα εξέλιξη, αλλά για την ουσία του, αφού αποτυπώνει την εγγενή αναρχία της καπιταλιστικής ανάπτυξης.

16. Οι κατηγορίες χρήσεων γης είναι ένας μηχανισμός τυποποίησης της χωροθέτησης οικονομικών δραστηριοτήτων. Κάθε κατηγορία χρήσεων γης επιτρέπει μόνο συγκεκριμένες χρήσεις. Τον Ιούνιο του 2014 αντικαταστάθηκαν οι προηγούμενες κατηγορίες χρήσεων γης με άλλες. Βασικό περιεχόμενο της αντικατάστασης ήταν η περαιτέρω απελευθέρωση των χρήσεων γης, δίνοντας τελικά μεγαλύτερη ευελιξία στις καπιταλιστικές επενδύσεις. Χαρακτηριστικότερη μεταβολή ήταν η σημαντική διεύρυνση των επιτρεπόμενων χρήσεων γης στην περιοχές κατοικίας. Η παλαιά κατηγορία «Αμιγούς Κατοικίας» αντικαταστάθηκε με την κατηγορία κατοικίας Κ1 που προβλέπει τις ακόλουθες χρήσεις: εκθεσιακά κέντρα, τράπεζες, εστιατόρια, καφέ, μπαρ, κέντρα διασκέδασης, ξενοδοχεία και άλλες τουριστικές εγκαταστάσεις, χώρους στάθμευσης, πρατήρια καυσίμων, συνεργεία αυτοκινήτων, επαγγελματικά εργαστήρια, ενώ η αμιγής κατοικία προέβλεπε τις ακόλουθες χρήσεις: ξενώνες μικρού δυναμικού, εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής (παντοπωλείο, φαρμακείο, χαρτοπωλείο κλπ.), κτήρια κοινωνικής πρόνοιας, πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, αθλητικές εγκαταστάσεις, θρησκευτικούς χώρους και πολιτιστικά κτήρια. Το κυβερνητικό επιχείρημα περί «ισότητας» στις χρήσεις ανάμεσα σε λαϊκές περιοχές και σε περιοχές υψηλών εισοδημάτων είναι στον αέρα και τούτο για δύο λόγους:

α) Είναι δύσκολο στις περιοχές υψηλών εισοδημάτων να πραγματοποιηθούν επενδύσεις όπως οι προαναφερθείσες για λόγους υψηλής τιμής της γης αλλά και λόγω της υψηλότερης πολιτικής πίεσης που μπορούν να ασκήσουν οι περιοικοί για ν' ανασταλεί μια τέτοια επένδυση.

β) Ο νόμος προβλέπει επίσης πως οι προαναφερθείσες αλλαγές αφορούν μόνο περιοχές όπου έχουν ρυμοτομηθεί με βάσει τη γενική νομοθεσία, εξαιρώντας περιοχές που «διέπονται από ειδικά διατάγματα, τα οποία έχουν εγκριθεί πριν τη δημοσίευση του παρόντος και με αυτά επιτρέπεται μόνο η κατοικία, πλην προσδιορισμένων χώρων στο ρυμοτομικό σχέδιο». Ωστόσο, οι περιοχές όπου συγκεντρώνονται οι αστοί διέπονται κατά κύριο λόγο από τέτοια ειδικά διατάγματα. Στις εν λόγω περιοχές δεν απελευθερώνονται οι χρήσεις γης.

B1.4. Ο Στρατηγικός Σχεδιασμός του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αττικής

Είναι χαρακτηριστική η ευθυγράμμιση του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας με τις προτεραιότητες και τις επιλογές, που έχουν αναφερθεί εκτεταμένα παραπάνω, αν δει κανείς τη χωροθέτηση των βασικών αναπτυξιακών πόλων της Αττικής, στο Στρατηγικό Χάρτη Ανάπτυξης. Όπως φαίνεται και στην Εικόνα 1 στην επόμενη σελίδα, το κέντρο της Αθήνας(η περιοχή γύρω απ' τις πλατείες Συντάγματος και Ομόνοιας) και η περιοχή του Πειραιά συνιστούν τους βασικούς πόλους ανάπτυξης και σε συνδυασμό συναρθρώνουν το κέντρο βάρους του αναπτυξιακού μοντέλου της Αττικής. Όπως αναφέρει και ο καθηγητής κ. Γ. Σαρηγιάννης στην κριτική του για το ΡΣΑ *«Εμφανίζονται ως πόλοι ανάπτυξης όλες οι εναπομείνουσες ελεύθερες δόμησης περιοχές : Λαύριο, Μεσόγεια, Θριάσιο, Αυλώνα, η κεντρική περιοχή Αθηνών και Πειραιά, το Θριάσιο και τα Μέγαρα και η περιοχή του mall Lamda Development στην Νεραντζιώτισσα-Λ.Κηφισίας.»* Σημαντικούς ρόλους ως πόλοι ανάπτυξης παίζουν επίσης τα υπόλοιπα τμήματα του συνδυασμένου συστήματος μεταφορών της Περιφέρειας, ειδικότερα τα Λιμάνια Λαυρίου, Ελευσίνιας, Ραφήνας, αλλά και της Πάχης των Μεγάρων, καθώς και το αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος». *Ουσιαστικά ως αναπτυξιακός πόλος φωτογραφίζεται το μεταφορικό σύστημα της Αττικής, μαζί με το κέντρο της Αθήνας ως διοικητικό - οικονομικό κέντρο. Επίσης, περιοχές όπως το Φαληρικό Δέλτα, το πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού, η παραλία του Αγίου Κοσμά αναφέρονται σαν αναπτυξιακοί πόλοι, οι οποίοι εξειδικεύονται με νεώτερα νομοθετήματα (Ν.4062/12).*

Ο αστικός σχεδιασμός προκρίνει τον Πειραιά ως την κεντρική εμπορική πύλη, ως βασικό κέντρο γύρω από το οποίο θα αναπτύσσονται σχετικές οικονομικές δραστηριότητες στη Νότια Αττική:

«1.5. Χωρική Υποενοότητα Νότιας Αθήνας. Διατηρείται ο χαρακτήρας της ως περιοχή κυρίως κατοικίας, αλλά και τουρισμού, αναψυχής και εμπορίου. Κατεύθυνση αποτελεί η πολεοδομική οργάνωση των περιοχών, κυρίως με τον έλεγχο των χρήσεων μέσω των υποκείμενων επιπέδων σχεδιασμού, προς την κατεύθυνση της εξισορρόπησης των συγκρούσεων χρήσεων γης κυρίως όσον αφορά την κατοικία και την αναψυχή. Προωθείται η καλύτερη δικτύωση της Υποενοότητας και η χωροθέτηση υποδομών υγείας - περίθαλψης - πρόνοιας». Επίσης προβλέπονται στην Αττική τρεις (3) αναπτυξιακοί άξονες «διεθνούς ακτινοβολίας και εθνικής εμβέλειας»:

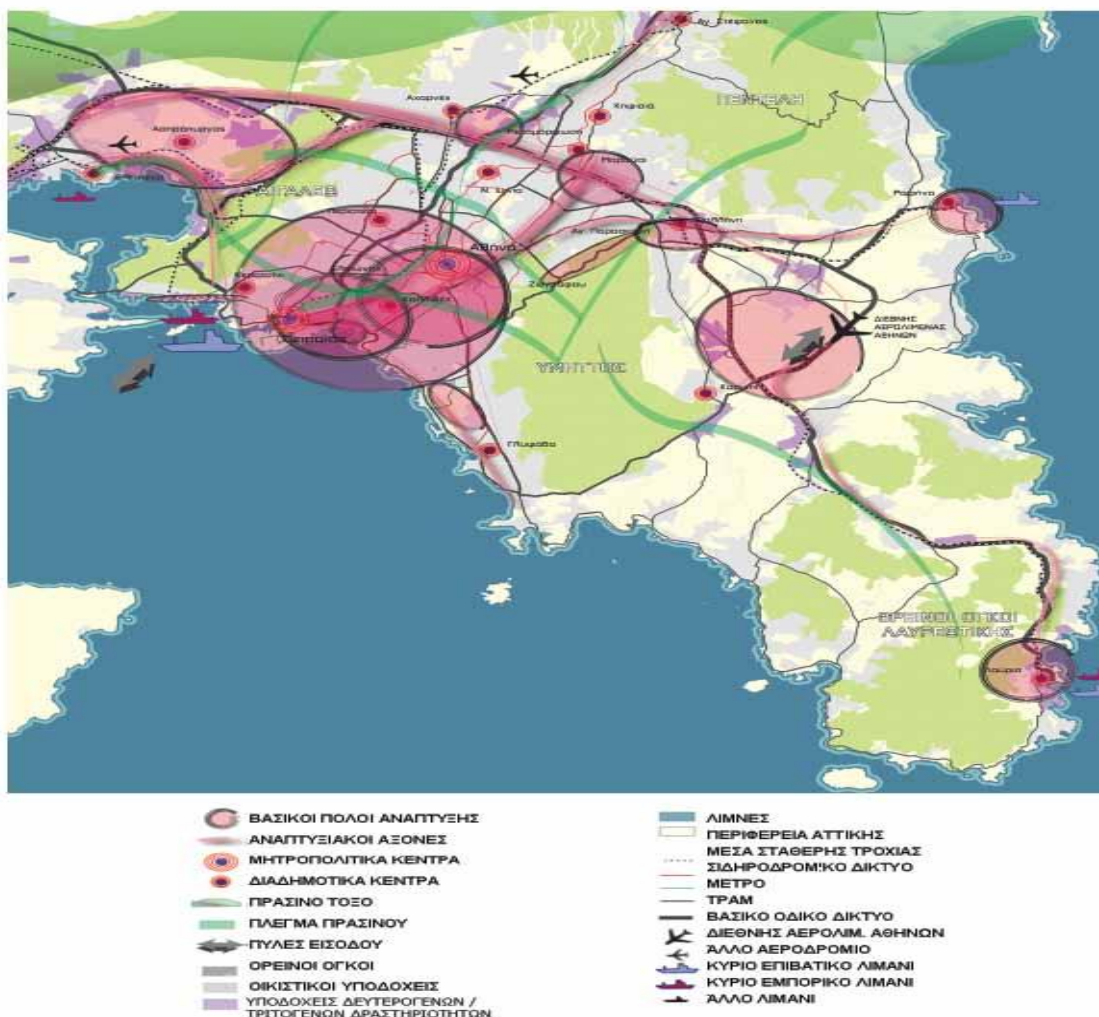
✓ Ο «Κεντρικός Άξονας του Πολεοδομικού Συγκροτήματος»: Πρόκειται για τον άξονα Πειραιάς - Φάληρο - Συγγρού - Κηφισίας - Μαρούσι, στον οποίο προβλέπονται *«τριτογενείς επιχειρηματικές δραστηριότητες, και ιδιαίτερα τους γραφειακούς χώρους και τις έδρες επιχειρήσεων, τις τουριστικές υπηρεσίες, τις πολιτιστικές λειτουργίες, τις υπηρεσίες υγείας και τον αθλητισμό».*

✓ Ο «Αναπτυξιακός Άξονας Βορρά - Νότου»: Ο άξονας αυτός ξεκινά με δύο κλάδους από τα μεγάλα εμπορικά λιμάνια της Περιφέρειας, την Ελευσίνα και τον Εμπορικό Λιμένα Πειραιά - Ικονίου και ακολουθεί την κατεύθυνση του ΠΑΘΕ, απ' όπου και συνδέει την Περιφέρεια με την άμεσα συναρτώμενη βιομηχανική συγκέντρωση των Οινόφυτων. Πρόκειται για τη βασική περιοχή συγκέντρωσης μεταποιητικών δραστηριοτήτων. Το Νέο ΡΣΑ αναφέρει χαρακτηριστικά: *«Ο άξονας αυτός αποτελεί τον κύριο κορμό του παραγωγικού ιστού (κυρίως της δευτερογενούς παραγωγής) της Περιφέρειας και κατά μήκος του αναπτύσσονται περιοχές επαγγελματικών εγκαταστάσεων μικτού χαρακτήρα - βιομηχανικών και βιοτεχνικών, χονδρεμπορίου και εμπορευματικών μεταφορών, αντιπροσωπειών και εμπορικών εκθέσεων, αλλά και εδρών επιχειρήσεων και τεχνολογικών πάρκων».*

✓ Ο «Αναπτυξιακός Άξονας Ανατολής - Δύσης»: Αναπτύσσεται ακολουθώντας την κατεύθυνση της Αττικής Οδού και του δυτικού σκέλους του ΠΑΘΕ: ξεκινώντας από την ευρύτερη περιοχή του Διεθνούς Αερολιμένα, διασχίζει το Βόρειο Θριάσιο με το Εμπορευματικό Κέντρο και το Σταθμό Διαλογής ΟΣΕ και καταλήγει στη Δυτική Πύλη της Περιφέρειας. Ο χαρακτήρας του άξονα προβλέπεται να διαφοροποιείται από

τα ανατολικά προς τα δυτικά «με έμφαση στις επιχειρηματικές δραστηριότητες επιτελικού χαρακτήρα και στις υπηρεσίες τριτογενούς στο ανατολικό και κεντρικό τμήμα του και έμφαση στις μεταποιητικές, εμπορευματικές/μεταφορικές και αποθηκευτικές λειτουργίες στο δυτικό σκέλος του».

Εικόνα 1:
Στρατηγικός Χάρτης Ανάπτυξης Αττικής



Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας

Ουσιαστικά οι χρήσεις γης και στους τρεις βασικούς αναπτυξιακούς άξονες διεθνούς-εθνικής εμβέλειας αντανakλούν τον κυρίαρχο αστικό σχεδιασμό. Προβλέπονται χρήσεις είτε διοικητικού-οικονομικού κέντρου, είτε χρήσεις σχετικές με μεταφορές και διαμετακόμιση εμπορευμάτων. Ακόμα και στον παραδοσιακό μεταποιητικό άξονα (Βόρεια Αττική) προβλέπεται η ανάπτυξη δραστηριοτήτων, που σχετίζονται με το διαμετακομιστικό εμπόριο και την τελική συναρμολόγηση που αναφέραμε προηγουμένως. Οι συγκεκριμένες χρήσεις γης φυσικά δε βρίσκονται στον *αέρα*. Σε γενικές γραμμές, αξιοποιούνται χρήσεις γης όπως έχουν διαμορφωθεί με την πάροδο του χρόνου, όπως δηλαδή εξελίσσονται με γνώμονα την ακολουθούμενη ανάπτυξη. **Το νέο ΡΣΑ έρχεται να ευθυγραμμίσει την νομοθεσία με τις χρήσεις γης που αναπτύσσονται στη βάση αυτής της ελληνικής οικονομίας.**

Ανάλογα συμπεράσματα προκύπτουν από την εξέταση της δεύτερης τη τάξει κατηγορίας αξόνων, που προβλέπει το νέο ΡΣΑ, τους άξονες μητροπολιτικής σημασίας.

B1.5. Το αναπτυξιακό σχέδιο για το παραλιακό μέτωπο της Αττικής

Αναπτυξιακοί Άξονες μητροπολιτικής σημασίας και ακτινοβολίας είναι οι εξής:

α) Άξονας Θαλάσσιου Μετώπου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, από το Φαληρικό όρμο μέχρι τη Βουλιαγμένη, του οποίου ο βασικός προσανατολισμός συνίσταται στην «εξασφάλιση του ανοίγματος του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας προς το παραλιακό μέτωπο και της λειτουργικής διασύνδεσης με αυτό, με την ανάπτυξη χρήσεων πολιτισμού, τουρισμού, αναψυχής και αθλητισμού μητροπολιτικής εμβέλειας, καθώς και στη διασφάλιση της συνέχειας και της προσπελασιμότητας της παράκτιας ζώνης για όλους τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης».

β) Άξονας Οδού Πειραιώς, με έμφαση στις πολιτιστικές λειτουργίες και στις δραστηριότητες αναψυχής.

Τα όσα αναφέρονται στο ΡΣΑ για τον πρώτο άξονα αποτελούν μια προσαρμογή της ελληνικής πραγματικότητας σε μια γενικότερη παγκόσμια πολιτική, που αφορά στις αναπλάσεις των αστικών παράκτιων μετώπων.

Μετά την υποβάθμιση των παράκτιων περιοχών εξαιτίας των εντατικών δευτερογενών και τριτογενών χρήσεων, πολλές πόλεις συνειδητοποιούν τη σημασία τους και αναζητούν εναλλακτικές προτάσεις και σχέδια για την ανάπλαση τους. Καθώς τα περισσότερα και μεγαλύτερα αστικά κέντρα γειτνιάζουν με το νερό, οι στρατηγικές ανάκτησης του αστικού υδάτινου μετώπου εδραιώθηκαν ως ένα φαινόμενο σε διεθνές επίπεδο. Τα πρώτα έργα αναπλάσεων ξεκινούν μετά το δεύτερο μισό του 20ου αι., από τη βόρεια Αμερική, στις πόλεις της Βαλτιμόρης, της Βοστώνης και του Σαν Φρανσίσκο και έγιναν το πρότυπο για τις αναπλάσεις που ακολούθησαν στον ευρωπαϊκό χώρο. Οι στρατηγικές ανάκτησης του αστικού υδάτινου μετώπου στην Ευρώπη εξαιτίας της αποβιομηχάνισης, ξεκινούν από τη δεκαετία του 70. Διαδόθηκαν στην Αυστραλία (Σίδνεϊ, Μελβούρνη), στην Ιαπωνία και στην συνέχεια τη δεκαετία του 90 στην Ασία (Σιγκαπούρη). Παρόλα τα κοινά σημεία που παρουσιάζουν όπως επαναπροσδιορισμός της θέσης του παράκτιου μετώπου στο ευρύτερο αστικό περιβάλλον, επαναπροσδιορισμός της εικόνας της πόλης και «αναζωογόνηση» της οικονομίας με επενδύσεις κυρίως τουριστικού και πολιτιστικού περιεχομένου, κάθε ανάπλαση βάζει τους δικούς της στόχους και εξαρτάται από τις τοπικές συνθήκες.



Υλοποιημένα παραδείγματα αναπλάσεων σε παράκτια μέτωπα

Πηγή: Διπλωματική εργασία Σωτηρία Χαλδέζου: Πολεοδομικές επεμβάσεις μητροπολιτικής εμβέλειας στο Φαληρικό όρμο.

Ειδικότερα, σε αυτές τις συνθήκες, η ανάδειξη της Αττικής σε τουριστικό προορισμό σημαίνει ότι το θαλάσσιο μέτωπο της Αττικής, από τα λιπάσματα στη Δραπετσώνα, το λιμάνι του Πειραιά, τη Ζέα, τον Φλοίσβο, το Φαληρικό Δέλτα, τα σχέδια Παπαθεοχάρη για την Γλυφάδα, το Ελληνικό, την εκκλησιαστική περιουσία στην Βουλιαγμένη, μέχρι τις Αλυκές στην Ανάβυσσο, παραδίδεται σε επιχειρηματικούς ομίλους για την κατασκευή πολυτελών τουριστικών συγκροτημάτων, μαρίνων υποδοχής πολυτελών σκαφών αναψυχής, κρουαζιερόπλοιων, ενώ και η πολιτιστική δημιουργία και η κληρονομιά εντάσσονται στα πλαίσια του «πολιτιστικού τουρισμού». Χαρακτηριστικότερα παραδείγματα είναι ο χώρος του πρώην αεροδρομίου στο Ελληνικό και η περιοχή του Φαληρικού Δέλτα.

Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι οι κάτοικοι της Αττικής θα χάσουν τις τελευταίες ελεύθερες προσβάσιμες παραλίες, αφού η «νέα Αθηναϊκή Ριβιέρα» θα είναι οικονομικά απλησίαστη ή και περιφραγμένη.

Τα διάφορα επενδυτικά σχέδια και η ανάγκη των επιχειρήσεων για περισσότερα κέρδη απαιτούν την ιδιωτικοποίηση των τελευταίων μεγάλων ελεύθερων χώρων της Αττικής για να κατασκευαστούν τουριστικές υποδομές και εγκαταστάσεις, για τη διακίνηση εμπορευμάτων, καταδικάζοντας σε απόλυτη αδυναμία την κάλυψη στοιχειωδών αναγκών, όπως την διασφάλιση του μικροκλίματος, χώρους λαϊκού αθλητισμού και αναψυχής, χώρους υποδοχής σε περίπτωση σεισμού κλπ. Οι ανάγκες των απλών ανθρώπων της Αττικής για φθηνή, ασφαλή κατοικία, με εύκολη πρόσβαση, θυσιάζονται στο βωμό αστικών αναπλάσεων που στοχεύουν σε μια Αττική όπου εδράζονται υπέρμετρα διογκωμένες χρηματοπιστωτικές και άλλες παρασιτικές λειτουργίες τύπου καζίνο.

Τα μεταφορικά δίκτυα, που προωθεί το εν λόγω σχέδιο στην Αττική συγκαλύπτουν ότι τόσο η χάραξή τους όσο και οι όροι κατασκευής και χρήσης τους γίνονται με γνώμονα τις ανάγκες των επενδυτικών σχεδίων. Η χάραξή τους υπηρετεί τις διασυνδέσεις των αναπτυξιακών πόλων και την πλήρη κάλυψή τους με όλα τα μέσα και τις διαδρομές και όχι τις ανάγκες της καθημερινής μετακίνησης από και προς την εργασία, τα πανεπιστήμια, από και προς τους τόπους αναψυχής των εργαζόμενων. Για παράδειγμα, αποδίδεται κύριο βάρος κατά τον σχεδιασμό η γρήγορη μετακίνηση των τουριστών-επισκεπτών από και προς τις πύλες εισόδου στα ξενοδοχεία και στο κέντρο της Αθήνας και όχι εκείνο το εκτεταμένο δίκτυο, που να ικανοποιεί τις ανάγκες των εργαζόμενων για μετακίνηση. Η κατασκευή των νέων μεταφορικών μέσων θα γίνει με ΣΔΙΤ που θα επιβαρύνουν τον κρατικό προϋπολογισμό, προς όφελος των ομίλων που θα τα κατασκευάσουν.¹⁷ Επιπλέον, η χρήση «οικονομικών μεθόδων» για την αποτροπή χρήσης του ΙΧ μεταφράζεται σε πανάκριβη στάθμευση και επέκταση των διοδίων, χωρίς να έχει εξασφαλιστεί επαρκές δίκτυο δημόσιων μεταφορών, φθηνών, που να καλύπτουν το σύνολο των αναγκών.

Ένα σημείο, στο οποίο πρέπει να γίνει ιδιαίτερη κριτική, είναι το ζήτημα της «κεντρικότητας» και της συμπαγούς πόλης. Γίνεται σε πολλά σημεία αναφορά στην αναστολή της εκτός σχεδίου δόμησης για να «ενισχυθεί η κεντρικότητα». Το ζήτημα της «κεντρικότητας» είναι εξαιρετικής σημασίας.¹⁸ Η λύση της επέκτασης του αστικού ιστού χωρίς σχέδιο και της εκτός σχεδίου δόμησης που ακολουθήθηκε δεν οδηγεί στην ικανοποίηση των συνδυασμένων αναγκών για στέγη. Αντίθετα, οδήγησε σε ολόκληρες περιοχές, που οικοδομήθηκαν χωρίς να διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές, με το κόστος υλοποίησής τους να φορτώνεται στις πλάτες των κατοίκων, σε αυθαίρετες κατασκευές που δεν καλύπτουν ούτε καν τις τυπικές προδιαγραφές ασφάλειας, υγιεινής κλπ.

17. Υπάρχουν ακόμα και αστικές αναλύσεις που υπολογίζουν το κόστος έργων μέσω ΣΔΙΤ σε 1,5 έως 3 φορές αυξημένο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η σχετική ανάλυση του ΤΕΕ.

18. Η Ρ. Δούρου, στην παρουσίαση των προτάσεών της για το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας δήλωνε ως μια από τις βασικές κατευθυντήριες γραμμές: «την τόνωση της κεντρικότητας και ανάσχεση της αστικής διάχυσης στην πολύτιμη και πεπερασμένη εξωαστική γη» (εφημερίδα «Ναυτεμπορική», 17 Μάρτη 2014).

Σήμερα, με το νέο ΡΣΑ σχεδιάζεται η στροφή των επενδύσεων στο εσωτερικό του αστικού ιστού (εξ'ού και η κεντρικότητα). Ωστόσο και η στροφή αυτή δεν είναι σε προοδευτική, φιλολαϊκή κατεύθυνση γιατί:

α) Η απαγόρευση της εκτός σχεδίου δόμησης και η κατάργηση των παρεκκλίσεων οδηγεί αντικειμενικά σε συγκέντρωση της γης στα χέρια των ομίλων (καθώς μικρά τμήματα γης εκτός σχεδίου απαξιώνονται), ενώ, αντίθετα, οι επενδυτικοί φορείς με μια σειρά άλλα νομικά εργαλεία μπορούν να αξιοποιήσουν την εκτός σχεδίου γη, αφού έχουν την δυνατότητα να την συγκεντρώσουν (επενδυτικοί νόμοι Ν.4146/13, fast-track κλπ.) και μάλιστα λόγω της απαξίας με καλύτερους όρους.

β) Η στροφή στο εσωτερικό του αστικού ιστού οδηγεί σε ταχύτατη συγκέντρωση στον κατασκευαστικό κλάδο. Οι επενδύσεις στον αστικό ιστό με τη μορφή ανακατασκευής και αναπαλαίωσης απαιτούν ειδική τεχνογνωσία, που διαθέτουν μόνο οι μεγάλοι όμιλοι και κυρίως απαιτεί τεράστια κεφάλαια, καθώς μιλάμε για αναπαλαιώσεις ολόκληρων οικοδομικών τετραγώνων στο κέντρο της πόλης και συνδυάζονται με τις κεντρικές αναπλάσεις (π.χ. Πανεπιστημίου).

γ) Δε θα οδηγήσουν σε κάλυψη των κοινωνικών στεγαστικών αναγκών καθώς θα οικοδομηθούν κυρίως επαγγελματικοί χώροι για να καλύψουν τις επιχειρηματικές ανάγκες της πόλης για την επόμενη περίοδο.

Ακόμα, ο ενδογενώς ανισόμετρος χαρακτήρας της πραγματοποιούμενης και σχεδιαζόμενης ανάπτυξης θα επιφέρει υπερβολικό φορτίο σε συγκεκριμένες δραστηριότητες, ξεπερνώντας ενδεχομένως την φέρουσα ικανότητα του τόπου, καθώς σε αυτές οι επενδυτικοί όμιλοι θα εξασφαλίζουν μεγαλύτερα κέρδη.

Οι επενδύσεις στους εν λόγω τομείς θα στοχεύουν σε εξαγωγικές δραστηριότητες και όχι στην παραγωγή εμπορευμάτων για τις εγχώριες ανάγκες. Είναι χαρακτηριστική η θέση της προαναφερθείσας έκθεσης της McKinsey για τον τουρισμό, που κάνει λόγο για «υπερβολικά ανεπτυγμένο εσωτερικό τουρισμό» και προκρίνει να δοθεί μεγαλύτερο βάρος στον αλλοδαπό τουρισμό πολυτελείας.

Ένα τμήμα των εργαζομένων, ιδιαίτερα σχετικά νεότερης ηλικίας με πτυχία ΑΕΙ-ΤΕΙ, φαίνεται ότι προσδοκά από αυτή την υποσχόμενη ανάπτυξη ή εύκολα πείθεται ότι η γρήγορη και σταθερή ανάκαμψη είναι ζήτημα καλύτερης διαχείρισης. Σε συνθήκες καπιταλιστικής ανάπτυξης, με γνώμονα το ποσοστό κέρδους, η εξέλιξη προς μια Αθήνα - διαμετακομιστικό κέντρο δεν πρόκειται να αναβαθμίσει τη θέση των κατοίκων της Αττικής και της χώρας.

Στη πραγματικότητα, στην περιοχή της Αττικής η εφαρμογή του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου, για όλους τους λόγους, που αναφέραμε παραπάνω θα οδηγήσει σε σοβαρή απώλεια της ταυτότητάς της και επιβάρυνση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της.

B1.6. Η Χάρτα της σύγχρονης Αθήνας.

Έχοντας υπόψη τους στόχους που το Νέο Ρυθμιστικό της Αθήνας βάζει και επηρεασμένος από την διαλεκτική σκέψη του Δεσποτόπουλου στον σχεδιασμό της πόλης αναρωτιέται τι σχέση μπορεί να έχει ο χάρτης του ΡΣΑ με την χάρτα. Μια απλή αντιπαράθεση τους με τα αντίστοιχα σχόλια, που έχουν γίνει από τον καθηγητή Γ. Σαρηγιάννη είναι αποκαλυπτική!



Ο Χάρτης 3. είναι σαφής: η διόγκωση της «ανάπτυξης» εκεί όπου την αποζητά το Κεφάλαιο και με τον τρόπο με τον οποίο την αποζητά, είναι περισσότερο από καθαρή: τριτογενείς υπηρεσίες (γραφεία και εμπόριο μεγάλης κλίμακας, μωλλ, πολυεθνικές κλπ όπως ήδη γίνεται τώρα) σε όλη την Αττική, Κέντρο, Παραλία, Θριάσιο, Μέγαρα, Μεσόγεια, Βόρεια Προάστια και Λαύριο. Αν αυτό είναι το ΡΣΑ αναρωτιέμαι σε τι διαφέρει άραγε από του Σουφλιά, ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΛΥΜΕΝΗ ΜΕ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΕΣ ΚΑΙ «ΚΑΙΝΟΤΟΜΕΣ» ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΙΣ ΦΡΑΣΕΟΛΟΓΙΑ.... (τι ρόλο άραγε έπαιξε εκείνη η ρημάδα η ημερίδα το 2009 που κατακεραυνώσαμε και εξαφανίσαμε από προσώπου γης τον συμπαθέστατο κατά τα άλλα Σαρακατσάνο (ο οποίος μεταξύ μας έσωσε και τον Καραμανλή από τους μπελάδες της τρόικας !!!)).

Γενική παρατήρηση για όλα τα παραπάνω: δεσπόζουν οι «επιχειρηματικές δραστηριότητες» ΠΑΝΤΟΥ και στον Ελαιώνα, και στα Μεσόγεια και στο Μαρούσι και παντού.

Τριτογενοποίηση της οικονομίας μέχρι τα αυτιά...

Το έλεγε ο προφητικός (!) Τζανίκος, «θα φτιάξω το Μαρούσι Μανχάτταν» (το'πε και το'κανε!)

ΧΑΡΤΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ II (Καθηγητής Ι.Δεσποτόπουλος, 1952)

ΕΝΤΟΜΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΕΣΤΙΟΝΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	Η ΦΥΣΙΚΗ ΥΠΟΚΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ		ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ		ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΜΕΤΑΔΟΧΜΑΤΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	Η ΔΙΑΔΙΚΤΙΚΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ	Η ΚΟΙΝΩΝΟΓΡΟΙΚΗ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ	Η ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ	Η ΣΥΜΒΕΣΗ ΤΟΥ ΠΙΣΤΕΥΟΜΕΝΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ	Ο ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ	Η ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ	Η ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΤΩΝ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΝ	Η ΔΙΑΚΟΙΝΩΣΗ
	Η ΚΟΡΑ	Η ΕΠΙΣΤΡΑ	Η ΠΟΛΗ	Η ΕΠΙΣΤΡΑ ΤΟΥ ΕΠΙΣΤΡΑΤΟΥ	Η ΕΠΙΣΤΡΑ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΕΥΟΥ	Η ΕΠΙΣΤΡΑ ΤΩΝ ΣΥΜΒΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΑΞΕΩΝ	ΤΟ ΔΙΑΝΕΤΙΜΟΝ ΕΠΙΒΑΛΛΟΜΕΝΟ	ΤΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΑΝΟΝ	ΤΟ ΤΕΧΝΙΚΟ ΟΡΓΑΝΟ	ΤΟ ΕΡΓΑΝΟ	Ο ΙΣΤΟΡΙΚΟΣ	Η ΕΠΙΣΤΡΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	Η ΠΟΛΗ ΔΙΑΝΕΤΙΜΟΝ	ΟΙ ΣΥΜΒΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΕΥΟΥΝΤΩΝ
Η ΦΥΣΙΚΗ ΥΠΟΚΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ														
ΟΙ ΦΥΣΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ														
Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ		Η ΟΜΑΔΙΚΗ ΖΩΗ		Ο ΣΥΝ-ΟΙΚΙΣΜΟΣ	Η ΠΟΛΗ	Η ΙΔΕΟΛΟΓΙΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΤΡΟΦΙΚΑ	Ο ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	ΔΙΑΔΟΧΗ				
	ΕΠΙΣΤΡΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	ΕΠΙΣΤΡΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	ΕΠΙΣΤΡΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	ΕΠΙΣΤΡΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	ΕΠΙΣΤΡΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	ΕΠΙΣΤΡΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	ΕΠΙΣΤΡΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	ΕΠΙΣΤΡΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	ΕΠΙΣΤΡΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	ΕΠΙΣΤΡΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	ΕΠΙΣΤΡΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	ΕΠΙΣΤΡΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	ΕΠΙΣΤΡΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	ΕΠΙΣΤΡΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ

Η Χάρτα της Αθήνας II του Ι.Δεσποτόπουλου. Ανασχεδίαση από πίνακα του Ι.Δ. που είναι στο αρχείο του Μουσείου Μπενάκη και το προσωπικό αρχείο του συγγραφέα

«Αντί ο Δεσποτόπουλος να περιγράψει την «συγκρότηση» της πόλης σε ένα κείμενο, κατέγραψε την συγκρότηση αλλά και το φιλοσοφικό και κοινωνικοοικονομικό υπόβαθρο καθώς και το ιστορικό πλαίσιο της πόλης σε έναν δισδιάστατο πίνακα, κείμενο ειδικά που να επεξηγεί τον πίνακα δεν είχε δημοσιεύσει, όμως είχε θεωρήσει και είχε εγκρίνει ένα σχετικό κείμενο του συγγραφέα της παρούσης που περιλαμβάνονταν σε βιβλίο του το 1977.

Στον πίνακα προηγείται μια στήλη με θέμα «σύντομη θεώρηση της ιστορικής εξέλιξης της χώρας» Στην συνέχεια σε οριζόντιες στήλες, διαιρείται η Χάρτα σε τέσσερις βασικές ομάδες, με δύο προηγούμενες και δύο επόμενες. Οι βασικές ομάδες είναι : **α. εξέλιξη της οικονομικής συγκρότησης, β. η ομαδική ζωή** (πολιτική, πνευματική ζωή, ψυχαγωγία), **γ. ο συν-οικισμός, το κατοικείν, και δ. η πόλη και η ιδεολογική φυσιογνωμία της.** Οι προηγούμενες από τον πυρήνα αυτόν είναι «η φυσική υπόσταση της χώρας» και «οι φυσικές και κοινωνικές συνθήκες του πληθυσμού». Οι επόμενες είναι οι υποδομές, και συγκεκριμένα «η κοινωνική πρόνοια», «ο τεχνικός εξοπλισμός» και «διάφορα».

Από την διάταξη και ιεράρχηση αυτών των ομάδων φαίνεται όλη η φιλοσοφική θεώρηση του Δεσποτόπουλου, η οποία ήταν αντικείμενο συζητήσεων σε όλον τον Μεσοπόλεμο και κυρίως στο Bauhaus της περιόδου του Dessau, θεώρηση η οποία ενυπάρχει διάσπαρτη στις αναλύσεις και στα «Συμπεράσματα» του 4^{ου} C.I.A.M όπως αυτά δημοσιεύθηκαν στα Τεχνικά Χρονικά του 1933.

Αναλυτικότερα λοιπόν οι τέσσερις αυτές βασικές ομάδες, είναι:

η «**οικονομική συγκρότηση**» και εδώ φαίνεται η σημασία που δίνεται στην οικονομική βάση σύμφωνα με τα μαρξιστικά πλαίσια, η «**ομαδική ζωή**» ως δεύτερο ιεραρχικά στοιχείο απεικονίζει την έμφαση που δίνονταν στον μεσοπόλεμο στον κοινωνικό και συλλογικό χαρακτήρα της κοινωνίας και της πόλης, δεν πρόκειται για την «αναψυχή» της Χάρτας αλλά για κάτι ευρύτερο, που υποδηλώνει και την σημασία του συλλογικού απέναντι στο ιδιωτικό και το ατομικό, και που αφορά την

πολιτική ζωή, την πνευματική ζωή, και τέλος και την ψυχαγωγία, ως ένα μέρος της συλλογικής ζωής αλλά όχι το κυρίαρχο ιεραρχικά. Τρίτη ομάδα είναι **«ο συν-οικισμός, το κατοικείν»**. Εδώ επίσης είναι σαφής η θεώρηση της κατοικίας ως μιάς συλλογικής πράξης μέσα στην πόλη όπου όχι απλά «κατοικούμε» αλλά «συν-κατοικούμε». Αργότερα ο Δεσποτόπουλος χαρακτήριζε τις σημερινές πόλεις «απέραντες αποθήκες εργατικών χεριών», «πολεοειδείς σχηματισμούς» ή και «μη πόλεις» ακριβώς επειδή έλλειπε ο συλλογικός χαρακτήρας των περιοχών κατοικίας και η κοινωνική συνοχή του πληθυσμού, αυτή που υπάρχει σε συγκεκριμένες φάσεις των κοινωνικών συστημάτων και στους προκαπιταλιστικούς χρόνους και στην πρώτη καπιταλιστική περίοδο. Τέλος, **η τέταρτη βασική ομάδα αφορά την ιδεολογική φυσιογνωμία της πόλης, η οποία εκφράζει την κοσμοθεωρία στην οποία είναι εντεταγμένη.**

Η ιδεολογική αυτή φυσιογνωμία, διακρίνεται στην ύπαρξη και την σημασία συγκεκριμένων λειτουργιών για κάθε εποχή, στα προεξάρχοντα στοιχεία, λειτουργικά και μορφολογικά, διακρίνεται στην κάτοψη -σχέδιο της πόλης, και ακόμη στην καθολική της μορφή : στην αρχαία πόλη κυριαρχεί η Αγορά - ο κατ' εξοχήν πολιτικός και ταυτόχρονα και οικονομικός χώρος, στον Μεσαίωνα ο Καθεδρικός Ναός και η πλατεία του, σήμερα οι ουρανοξύστες των κτηρίων των πολυεθνικών και του χρηματιστικού κεφαλαίου. Είναι φανερό ότι μια τέτοια «ομάδα» δεν έχει να κάνει τίποτα με κάποια «λειτουργία» της πόλης αλλά με την συνολική Λειτουργία της πόλης ως Πόλης, πρόκειται για έναν τομέα όπου αναλύεται η φιλοσοφική θεώρηση της ίδιας της ύπαρξης και ρόλου της πόλης σε κάθε εποχή.»

Ο προβληματισμός που παράγεται σε κάθε νου σκεπτόμενου ανθρώπου είναι αν κάποιος ήθελε να **ανασχεδιάσει την χάρτα** του Δεσποτόπουλου αντίστροφα, γνωρίζοντας τα όσα προβλέπει το ΡΣΑ θα διαμόρφωνε κατά την γνώμη μου τέσσερις βασικές ομάδες :

επιχειρηματικότητα - κερδοφορία, ιδιωτικό - ατομικό συμφέρον και βόλεμα, αποξένωση - απανθρωπιά, ιδεολογική φυσιογνωμία της πόλης που εκφράζει την ένταξή της στην καπιταλιστική κρίση, που πλέον είναι βαθιά και αποδεικνύει περίτρανα ότι καπιταλισμός με ανθρώπινο πρόσωπο ήταν αυταπάτη στο μυαλό κάποιων. Αποδεικνύεται βάρβαρος, σκληρός, έτοιμος να ρημάξει ό,τι κοινωνικό υπάρχει, για την διασφάλιση των συμφερόντων του κεφαλαίου. Με αποτέλεσμα η πόλη μας, μια πόλη της κρίσης, μια πόλη της ανεργίας, μια πόλη με ανύπαρκτες παροχές υγείας, παιδείας, πνευματικής ανάτασης, ψυχαγωγίας, μια πόλη της κυριαρχίας του χρηματοπιστωτικού συστήματος και των capital controls, να μοιάζει με «μη πόλη», με «αποθήκη εργατικών χεριών» αφού το ίδιο το σύστημα καταστρέφει τις ίδιες τις παραγωγικές του δυνάμεις προκειμένου να δημιουργήσει προϋποθέσεις επανεπένδυσης, κερδοφορίας και συγκέντρωσης του κεφαλαίου στους ελάχιστους.

B1.7. Τουριστική « ανάπτυξη » και χωροταξία

Ο Τουριστικός κλάδος της Ελληνικής οικονομίας.

Όπως είδαμε παραπάνω, ο κλάδος του τουρισμού συμπεριλαμβάνεται μαζί με τη μεταποίηση αγροτικών προϊόντων, την ενέργεια, τις μεταφορές και τις τηλεπικοινωνίες στους κλάδους στους οποίους στηρίζονται οι προσδοκίες για ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας, και μάλιστα είναι αυτός που θα παίξει καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της πόλης και του παράκτιου μετώπου της στο άμεσο μέλλον, σύμφωνα με το ΡΣΑ. Αυτή η επιλογή είναι δικαιολογημένη, αφού πρόκειται για έναν κλάδο με σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα. Οι προσδοκίες που έχει το κράτος από την πορεία του τουριστικού κλάδου ενισχύεται και από ένα άλλο γεγονός: Η ανάπτυξη του αλληλοσυνδέεται πάντα με την ανάπτυξη άλλων κλάδων στη μεταποίηση, στις κατασκευές και στο εμπόριο. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι οι μεγάλες τουριστικές επιχειρήσεις ανήκουν ή συνδέονται με ισχυρούς ομίλους, που δραστηριοποιούνται ταυτόχρονα και στους κλάδους της ναυτιλίας, των κατασκευών, της ενέργειας, της μεταποιητικής βιομηχανίας, της εμπορίας τροφίμων, των πετρελαιοειδών, των μεταφορών, καθώς και στο χρηματοπιστωτικό τομέα. Οι όμιλοι αυτοί, ελληνικοί και ξένοι, αναπτύσσουν σχέσεις συνεργασίας και ανταγωνισμού ανάλογα με τα δεδομένα της συγκυρίας. Παραδείγματα τέτοιων ομίλων είναι η MIG19, η Lamda Development20 (όμιλος Λάτση), ο όμιλος Κωνσταντακόπουλου21, η Σάνη (όμιλος Ανδρεάδη)22, η Libra Group23 (όμιλος Λογοθέτη), η Hertz-Autohellas 24, ο όμιλος Δασκαλαντωνάκη 25 κ.ά.

Ιδιαίτερα σημαντικός είναι και ο ρόλος των τραπεζών στον τουριστικό κλάδο, γεγονός που αναδεικνύει και την επίδραση, που θα έχουν στον τουριστικό κλάδο οι εξελίξεις στον τραπεζικό τομέα. Οι τραπεζικοί όμιλοι χρηματοδοτούν τις επενδύσεις στον κλάδο, δημιουργούν συμμαχικά σχήματα με τουριστικές επιχειρήσεις με την προσφορά εκπτώσεων σε τουριστικές επιχειρήσεις μέσω της χρήσης τραπεζικών καρτών, διαμεσολαβούν τη χορήγηση των κονδυλίων του ΕΣΠΑ, αγοράζουν εκτάσεις γης και ακίνητα, ιδιαίτερα σε περιοχές που προορίζονται για «ανάπλαση». Τραπεζικοί όμιλοι είναι μέτοχοι -και πολλές φορές βασικοί μέτοχοι- σε τουριστικούς και ιδιαίτερα σε ξενοδοχειακούς ομίλους26.

19.Εταιρία συμμετοχών η οποία είναι βασικός μέτοχος στην εταιρία μεταφορών Attica (Blue Star Ferries, Super fast Ferries), στο Hilton Κύπρου, στην εταιρία τροφίμων Vivotia (Δέλτα, Goody's, Everest, Μπαρμπα-Στάθης κ.ά.).

Συμμετέχει σε πολλές άλλες επιχειρήσεις στους κλάδους της υγείας, της πληροφορικής, της αγοράς ακινήτων, ενώ έχει ενισχυμένη επενδυτική παρουσία σε τουριστικές επιχειρήσεις στην Κροατία.

20. Εταιρία συμμετοχών που δραστηριοποιείται στην ανάπτυξη, επένδυση και διαχείριση ακινήτων στην Ελλάδα και τη Ν/Α Ευρώπη. Έχει υπό τον έλεγχό της το The Mall Athens, το Golden Hall, το Mediterranean Cosmos, τη Μαρίνα του Φλοίσβου στο Φάληρο.

21. Ιδιοκτήτης της ΤΕΜΕΣ (Τουριστική Επιχείρηση Μεσσηνίας) Costa navarino. Βασικός μέτοχος της ναυτιλιακής εταιρίας Costa mare Inc, η οποία διαθέτει περίπου 60 πλοία μεταφοράς container. Κατέχει επίσης το 25% των μετοχών της AegeanAirlines. Μαζί με την αραβική πολυεθνική Olayan έχουν συστήσει το επενδυτικό σχήμα Plepi HoldingsLTD με έδρα την Κύπρο.

22. Ο όμιλος ανήκει στον πρόεδρο του Συνδέσμου Εταιριών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), Α. Ανδρεάδη. Έχει στην ιδιοκτησία της την αλυσίδα ξενοδοχείων Sani. Η ΣΑΝΗ ΑΕ ήταν η πιο κερδοφόρα εταιρία στον ξενοδοχειακό τομέα το 2012.

23. Έχει στην ιδιοκτησία του την αλυσίδα πολυτελών ξενοδοχείων Grace Hotels σε Ελλάδα (Μύκονο, Σαντορίνη, Κέα, Καλαμάτα), Ευρώπη, Ασία, Αφρική, Βόρεια και Νότια Αμερική. Δραστηριοποιείται επίσης στην αγορά ακινήτων, στις μεταφορές και στην ενέργεια.

24. Πρώτη σε κερδοφορία επιχείρηση στον τουριστικό τομέα το 2012. Ταυτόχρονα αποτελεί βασικό μέτοχο στην Aegean Airlines, στη μετοχική σύνθεση της οποίας συμμετέχει και ο όμιλος Κωνσταντακόπουλου.

25. Έχει στην ιδιοκτησία του τα δεκάδες ξενοδοχεία της Grecotel, την οργανωμένη πλαζ Yabanaki στη Βάρκιζα και πολλές άλλες τουριστικές επιχειρήσεις (εστιατόρια, χρυσοχοεία, κέντρα θαλασσοθεραπείας, μονάδα παραγωγής και επεξεργασίας τροφίμων κ.ά.) σε Ελλάδα και Ν/Α Ευρώπη.

26. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι στον όμιλο ALPHABANK ανήκει η «Ιονική Ξενοδοχειακές Επιχειρήσεις ΑΕ», ενώ στη μετοχική σύνθεση της «AstirPalace» συμμετέχει η ΕΤΕ. Επίσης, ο όμιλος της Τράπεζας Πειραιώς έχει στην ιδιοκτησία του την εταιρία ενοικίασης αυτοκινήτων AVIS, επενδύει σε προγράμματα ιατρικού τουρισμού, συνεργάζεται με το διεθνές τουριστικό πρακτορείο TUI και συμμετέχει στο Καζίνο Λουτρακίου. Η Eurobank συμμετέχει σε στρατηγικές μελέτες του ΣΕΤΕ για τον τουρισμό

Η γνώση της ανωτέρω περιγραφόμενης πραγματικότητας καθώς και η κριτική και σε βάθος ανάλυση του περιεχομένου της Εισαγωγικής πρότασης του Ειδικού χωροταξικού Σχεδίου για τον Τουρισμό: «Ο ρόλος του χωρικού σχεδιασμού έχει αναβαθμιστεί, στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών κατευθύνσεων και πολιτικών και της ενσωμάτωσης της διάστασης της Εδαφικής Συνοχής, ως έννοιας ισότιμης με την Κοινωνική και Οικονομική Συνοχή. Η σύγχρονη προσέγγιση επιβάλλει τη βελτιωμένη στόχευση των οικονομικών πόρων, τόσο γεωγραφικά, όσο και θεματικά.», θα βοηθήσει και στην περαιτέρω κατανόηση του τι έρχονται να εξυπηρετήσουν μια σειρά από νομοθετήματα και αλλαγές στην χωροταξία το τελευταίο διάστημα.

Οι εξελίξεις στον κλάδο του τουρισμού είναι άμεσα συνδεδεμένες με παράγοντες όπως η εξέλιξη της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα και διεθνώς, οι διεθνείς πολιτικές εξελίξεις, οι ενδοϊμπεριαλιστικές αντιθέσεις στη Μεσόγειο, οι πολλές παρεμβάσεις του ελληνικού κράτους και για να μπορέσουμε να εμβαθύνουμε στο τι επιχειρείται χρειάζεται μια μεγαλύτερη αναφορά σε αυτόν.

Η κρίση επιτάχυνε την ανάπτυξη τάσεων, που έτσι κι αλλιώς υπήρχαν στον κλάδο. Σειρά νόμων που ψηφίστηκαν από τις ελληνικές κυβερνήσεις και αποφάσεων της Ε.Ε ενίσχυσαν την τάση συγκέντρωσης του πλούτου, και ισχυροποίησαν τους μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους στον τουρισμό. Αυτό προκύπτει και σε πρόσφατη αποτίμηση των αποτελεσμάτων των παλαιών αναπτυξιακών νόμων, που έγινε στο Υπουργείο Οικονομίας το προηγούμενο εξάμηνο και ενόψει της κατάθεσης του νέου αναπτυξιακού. Οι ισχυροί του κλάδου αξιοποίησαν και αξιοποιούν στο έπακρο αυτά τα εργαλεία για να αυξήσουν περισσότερο τα κέρδη τους.

Η κρίση συνέβαλε επίσης στην όξυνση της ανισομετρίας στον κλάδο. Για παράδειγμα, την περίοδο της οικονομικής κρίσης αυξήθηκε ακόμα περισσότερο η συγκέντρωση των ξενοδοχειακών κλινών σε λίγες περιοχές, και συγκεκριμένα στην Κρήτη, τα Δωδεκάνησα, τη Μακεδονία και τη Στερεά Ελλάδα, όπου το 2012 συγκεντρώνονταν το 66% των ξενοδοχειακών κλινών της χώρας.²⁰ Σ' αυτές τις περιοχές διατηρήθηκαν θετικοί ρυθμοί τουριστικής ανάπτυξης, ακόμα και μέσα στην κρίση, σε αντίθεση με αρκετές άλλες περιοχές που υπήρξε κάμψη (π.χ. Πελοπόννησος, Ήπειρος, Θεσσαλία).

Στο συγκεκριμένο κλάδο αυτή η ανισομετρία εκδηλώνεται και στις σημαντικές διαφορές στο βαθμό ανάπτυξης μιας σειράς τουριστικών υποδομών, καθώς και στην επίδραση αυτής της ανάπτυξης στο περιβάλλον, στους φυσικούς πόρους κάθε περιοχής.²¹ Με λίγα λόγια, η άναρχη, ανισόμετρη ανάπτυξη στον τομέα του τουρισμού συνδέεται άμεσα με τις μεγάλες ανισομετρίες στην ανάπτυξη ολόκληρων κλάδων, περιοχών, αστικών κέντρων και παραλιακών ζωνών.

Στο πλαίσιο των παραπάνω, γίνεται εύκολα κατανοητός ο πρωταγωνιστικός ρόλος των Περιφερειακών και Δημοτικών Διοικήσεων στην προώθηση των αναδιαρθρώσεων, καθώς και στη σύνταξη επενδυτικών σχεδίων στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ για την προώθηση τουριστικών επιχειρηματικών δράσεων. Δεν είναι καθόλου τυχαίο το γεγονός ότι σε πολλές περιοχές στις οποίες επικεντρώνεται το ενδιαφέρον τουριστικών επενδύσεων οι επιχειρηματικοί όμιλοι επιδιώκουν να διεκδικήσουν οι ίδιοι τις διοικήσεις των σχετικών δήμων.

θα προσπαθήσουμε να σκιαγραφήσουμε μια γενική εικόνα της πορείας του τουριστικού κλάδου στην Ελλάδα, όπως αυτή αποτυπώνεται σε δείκτες όπως οι διεθνείς αφίξεις και εισπράξεις, η εσωτερική τουριστική κίνηση, η ανταγωνιστική θέση του κλάδου σύμφωνα με τους διεθνείς οργανισμούς και η συμβολή του στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών.

27.ΣΕΤΕ, Απολογισμός 2012, σελ. 10.

28.Φυσικά, η ανάπτυξη των υποδομών δε γίνεται με κριτήριο την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών, αλλά με όρους εμπορευματοποίησης (η λεγόμενη ανταποδοτικότητα), σε βάρος της εργατικής τάξης και των φτωχών στρωμάτων. Συνοδεύονται από ιδιωτικοποιήσεις ορεινών όγκων, νησιών, δασών κι αιγιαλών, εκτεταμένης γης.

Ένα από τα πιο ενδεικτικά μεγέθη για την πορεία του κλάδου σε μια χώρα όπως η Ελλάδα είναι οι αφίξεις τουριστών από το εξωτερικό. Ο Πίνακας 1, που ακολουθεί, παρουσιάζει αναλυτικά τη μεταβολή των αυξήσεων, αλλά και των εισπράξεων από αυτές τις αφίξεις από το 1998 μέχρι και το 2013. Από αυτόν τον πίνακα απορρέουν κάποια βασικά συμπεράσματα:

Πίνακας 1.
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ 15ΕΤΙΑ *

Χρονολογία	Εισπράξεις σε χιλ. €	Διεθνείς αφίξεις	Εισπράξεις/Αφίξη
1998	7.000.000	10.916.046	641,26
1999	9.000.000	12.164.088	739,88
2000	10.061.200	12.378.282	812,81
2001	10.579.900	13.019.202	812,64
2002**	10.284.700	12.556.494	819,07
2003	9.495.300	12.468.411	761,55
2004***	10.347.800	11.735.556	881,75
2005	10.729.500	14.388.182	745,71
2006	11.356.700	15.226.241	745,86
2007	11.319.200	16.165.265	700,21
2008	11.635.900	15.938.806	730,03
2009	10.400.200	14.914.537	697,32
2010	9.611.300	15.007.493	640,43
2011	10.504.700	16.427.247	639,47
2012****	10.024.900	15.517.622	646,03
2013	11.718.400	17.919.600	653,94

* Τα στοιχεία για τις εισπράξεις των ετών 1998 και 1999 είναι κατά προσέγγιση και στηρίζονται στην έκδοση του ΕΟΤ «Ανάλυση της πορείας της τουριστικής κίνησης, 2001-2010», εκδ. Εθνικό Τυπογραφείο, Αθήνα 2011, διάγραμμα (5.1) στη σελ. 52. Τα στοιχεία για τα έτη 2000-2013 βασίζονται σε σχετική μελέτη της Τράπεζας της Ελλάδος και είναι δημοσιευμένα στην ιστοσελίδα του ΣΕΤΕ.

** Πρόκειται για τη χρονιά εισαγωγής του ευρώ ως νομισματικής μονάδας της Ελλάδας.

*** Πρόκειται για τη χρονιά που πραγματοποιήθηκαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες στην Αθήνα.

**** Τα στοιχεία που αναφέρονται εδώ για όλα τα έτη δεν συμπεριλαμβάνουν τις διεθνείς αφίξεις από κρουαζιέρα. Ωστόσο, από το έτος 2012 ο ΣΕΤΕ τόσο στις «διεθνείς εισπράξεις» όσο και στις «διεθνείς αφίξεις» συμπεριλαμβάνει τα αντίστοιχα στοιχεία από την κρουαζιέρα. Έτσι, αν προσθέσουμε στα παραπάνω στοιχεία τις 1.428.921 αφίξεις από κρουαζιέρα ο συνολικός αριθμός αφίξεων για το 2012 διαμορφώνεται στους 16.946.543. Αντίστοιχα για το 2013, αν προσθέσουμε τις 2.191.855 αφίξεις από κρουαζιέρα ο συνολικός αριθμός διεθνών αφίξεων διαμορφώνεται στις 20.111.406.

1. Σε αυτήν τη δεκαπενταετία τόσο ο αριθμός των αφίξεων από το εξωτερικό όσο και οι εισπράξεις από αυτές τις αφίξεις έχουν αυξηθεί κατά 43% περίπου.

2. Οι μέσες εισπράξεις ανά άφιξη βρίσκονται σήμερα περίπου στα επίπεδα του 1998.

Το ανώτατο σημείο των μέσων αυξήσεων ήταν το 2004, τη χρονιά των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας. Από το 2004 και μετά, οι μέσες εισπράξεις σημειώνουν σταθερή μείωση.

3. Κατά τη διάρκεια της συγχρονισμένης κρίσης που ξέσπασε το 2007-2008 σε πολλά κράτη και συνεχίζεται σε αρκετά μέχρι σήμερα, ο αριθμός των διεθνών αφίξεων στην Ελλάδα διατηρήθηκε με κάποιες αυξομειώσεις περίπου στα ίδια επίπεδα

(σημειώνοντας μια μικρή μείωση). Η εικόνα αυτή άλλαξε το 2013, όπου σημειώθηκε σημαντική αύξηση σε σχέση με τα προηγούμενα έτη.

4. Κατά τα έτη 2008-2012 οι εισπράξεις από τις διεθνείς αφίξεις σημείωσαν μείωση συγκριτικά με τα έτη πριν το ξέσπασμα της κρίσης. Η εικόνα άλλαξε ριζικά το 2013, οπότε και σημειώθηκαν οι περισσότερες εισπράξεις της τελευταίας 15ετίας.

5. Παρά την αύξηση των αφίξεων και εισπράξεων το 2013, οι μέσες εισπράξεις ανά άφιξη παραμένουν σχεδόν στα ίδια επίπεδα με τα έτη της κρίσης και αρκετά χαμηλότερα από την πρώτη 5ετία του 2000.

Όσον αφορά, τώρα, τη σύνθεση των αφίξεων από το εξωτερικό, ο βασικός όγκος των ξένων τουριστών εξακολουθεί να προέρχεται από τις χώρες της ΕΕ και ιδιαίτερα από τις Γερμανία, Βρετανία και Γαλλία. Ωστόσο αξίζει να σημειωθεί ότι από το 2008 μέχρι σήμερα παρουσιάζεται τάση μείωσης της εισερχόμενης κίνησης από χώρες της ΕΕ. Αυτή η τάση οφείλεται σε παράγοντες όπως η εκδήλωση της οικονομικής κρίσης και η παρατεταμένη στασιμότητα σε χώρες της Ευρωζώνης, η επιδείνωση της ζωής μεγάλης μερίδας των εργαζομένων σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, η ανάπτυξη νέων τουριστικών προορισμών στην Ανατολική Μεσόγειο. Αντίθετα, από το 2005 έχουν υπερδιπλασιαστεί οι αφίξεις από τις εκτός ΕΕ χώρες, με πιο χαρακτηριστική περίπτωση τον υπερδεκαπλασιασμό σχεδόν των αφίξεων από τη Ρωσία το 2013 σε σύγκριση με το 2005 (από 107.300 το 2005 σε 1.252.900 το 2013).²⁹

Αντίθετα με τη σχετική στασιμότητα των αφίξεων από το εξωτερικό κατά τα έτη 2008-2012 και την εκτίναξή τους το 2013, μεγάλη ήταν η μείωση του λεγόμενου εσωτερικού τουρισμού. Το βάθεμα της κρίσης στην Ελλάδα, τα συνεχή δύσκολα μέτρα λιτότητας των κυβερνήσεων και η απότομη άνοδος της εξαθλίωσης και της ανεργίας έχουν μειώσει δραματικά την εσωτερική τουριστική κίνηση. Ενδεικτικά για τις μεταβολές που συντελέστηκαν τα χρόνια της κρίσης είναι τα ακόλουθα στοιχεία³⁰:

α) Οι Έλληνες που κατάφεραν να κάνουν διακοπές εκτός κατοικίας στο εσωτερικό ή το εξωτερικό, για περισσότερες από 4 μέρες³¹, μειώνονταν σταθερά και με γρήγορους ρυθμούς κάθε χρόνο από το 2008 μέχρι το 2011 ³², καταγράφοντας συνολική μείωση 25% (από 4.106.151 το 2008 σε 3.088.142 το 2011).

β) Οι αφίξεις ημεδαπών σε ξενοδοχεία και κάμπινγκ στο σύνολο των αφίξεων μειώνονταν κατά τη διάρκεια των ετών 2008-2012 (με εξαίρεση το 2009), καταγράφοντας συνολική μείωση περίπου 24% (από 7.127.227 το 2008 σε 5.394.560 το 2012).

γ) Το ποσοστό των αφίξεων των Ελλήνων στο σύνολο των αφίξεων σε ξενοδοχεία και κάμπινγκ μειώνεται σταθερά την περίοδο 2008-2012 (με εξαίρεση το 2009) καταγράφοντας συνολική μείωση 8,1% (από 44,5% σε 36,4%).

Οι αρμόδιοι και ισχυροί του κλάδου παίρνουν υπόψη τους αυτήν την τάση, στοχεύοντας σε τουρίστες που θα έχουν τη δυνατότητα να ξεδέψουν μεγάλα χρηματικά ποσά στις διακοπές τους.

Όσον αφορά τα έσοδα από την εσωτερική τουριστική κίνηση το 2012 βρίσκονταν, σύμφωνα με δήλωση του προέδρου του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ) Α. Ανδρεάδη ³³, στα επίπεδα του 50% σε σχέση με το 2008 (1,5 δισ. το 2012 έναντι 3 δισ. ευρώ το 2008).

29. Στοιχεία από την ιστοσελίδα του ΣΕΤΕ, βασισμένα στην επεξεργασία στοιχείων της Τράπεζας της Ελλάδος που δημοσιεύτηκαν τον Απρίλη του 2014.

30. Ιστοσελίδα ΕΛ.ΣΤΑΤ.: http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-themes?p_param=A2001.

31. Χωρίς να συμπεριλαμβάνονται όσοι φιλοξενήθηκαν σε συγγενείς και φίλους.

32. Η ΕΛ.ΣΤΑΤ. δεν έχει δημοσιεύσει τα αντίστοιχα στοιχεία για τα έτη 2012 και 2013.

Άλλο ενδεικτικό στοιχείο της πορείας του κλάδου είναι η ανταγωνιστική του θέση, όπως αυτή καταγράφεται στις εκτιμήσεις των διεθνών οργανισμών. Στα στοιχεία του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ αποτυπώνεται μια σταθερή υποχώρηση της ανταγωνιστικής θέσης του Ελληνικού Τουρισμού στην Παγκόσμια Αγορά κατά τη διάρκεια της καπιταλιστικής κρίσης, διολισθαίνοντας από την 22η θέση το 2008 στην 24η το 2009, στην 29η το 2011 και στην 32η το 2013. Πιο συγκεκριμένα, η Ελλάδα το 2012 διέθετε πολύ χαμηλές επιδόσεις στη διεθνή κατάταξη σε δείκτες όπως οι «Κανόνες Πολιτικής και Κανονισμοί» (98η θέση), η «Ασφάλεια και Ασφάλιση» (69η θέση), οι «Αεροπορικές Υποδομές» (58η θέση) και η «Ανταγωνιστικότητα Τιμών στον Τουριστικό Τομέα» (127η θέση). Ιδιαίτερη σημασία έχει το γεγονός ότι την ίδια περίοδο ενισχύθηκε η θέση της Ιταλίας, της Ισπανίας της Τουρκίας, Κροατίας βασικών ανταγωνιστών της Ελλάδας, που προσφέρουν παρόμοιο προϊόν με την Ελλάδα (ήλιος και θάλασσα, τουρισμός με σκάφη αναψυχής, κρουαζιέρα κ.ά.), διεκδικώντας μερίδιο από τις ίδιες τουριστικές αγορές. Κύριο συγκριτικό πλεονέκτημα των ανταγωνιστών είναι το χαμηλό κόστος και, δευτερευόντως, η καλή ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Ακόμα, η εξάρτηση του ελληνικού τουρισμού χαρακτηρίζεται από τη χαμηλή τιμή πακέτου και αντίστοιχα, χαμηλή συναλλαγματική απόδοση για τη χώρα – προορισμό (Μέση κατά Κεφαλή Δαπάνη (ΜΚΔ) για το 2015 € 590 αισθητά μειωμένη σε σχέση με τη ΜΚΔ του 2012 € 646, και ακόμη χαμηλότερη των € 697 του 2009) και συγκέντρωση της ζήτησης στο χρόνο (υψηλή εποχικότητα) και στο χώρο (συγκέντρωση σε αναπτυγμένες τουριστικά περιοχές). Η μείωση της ΜΚΔ οφείλεται αφενός στη μείωση της μέσης διάρκειας παραμονής των εισερχόμενων τουριστών και αφετέρου στη συρρίκνωση του ταξιδιωτικού προϋπολογισμού τους λόγω της διεθνούς οικονομικής κρίσης.

Ο εσωτερικός τουρισμός και τα έσοδα που προέρχονται από αυτόν μειώθηκαν σημαντικά το 2010 λόγω της οικονομικής κρίσης, ενώ η μείωση συνεχίστηκε και τα επόμενα έτη. Το πρόβλημα που ανακύπτει είναι ιδιαίτερα σημαντικό, ιδίως για περιοχές που εμφανίζουν σημαντική εξάρτηση από τον εσωτερικό τουρισμό και είναι λιγότερο αναγνωρίσιμες στη διεθνή αγορά. Η εκτίμηση είναι ότι οι απώλειες του εσωτερικού τουρισμού θα συνεχισθούν.

Αξίζει επίσης ν' αναφερθούμε στη συμβολή του τουριστικού κλάδου στο συνολικό ισοζύγιο πληρωμών της χώρας, το οποίο αποτυπώνει το σύνολο των οικονομικών συναλλαγών της χώρας με τον υπόλοιπο κόσμο. Το ισοζύγιο πληρωμών αποτελείται από τέσσερις κατηγορίες με πιο βασική την κατηγορία «Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών». Στο Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών περιλαμβάνεται μεταξύ άλλων και το «Ισοζύγιο Υπηρεσιών», στο οποίο περιέχονται και οι «ταξιδιωτικές υπηρεσίες». Το ισοζύγιο ταξιδιωτικών υπηρεσιών της Ελλάδας είναι παραδοσιακά θετικό³⁴, συμβάλλοντας έτσι στη μερική αντιστάθμιση άλλων κατηγοριών του Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών, που παραδοσιακά είναι ελλειμματικοί (με πιο χαρακτηριστικό το Εμπορικό Ισοζύγιο).

Τα παραπάνω στοιχεία αποτυπώνουν σε γενικές γραμμές την κατάσταση του κλάδου σήμερα. Αυτή η απεικόνιση όμως θα ολοκληρωθεί αν παραθέσουμε και τις εκτιμήσεις των αρμοδίων και των διεθνών οργανισμών για την πορεία του κλάδου τα επόμενα χρόνια.

33. Ομιλία του στη Γενική Συνέλευση της Τράπεζας της Ελλάδος, 25 Φλεβάρη 2013. Στη δήλωσή του αυτή εκτίμησε ότι τα έσοδα από την εσωτερική τουριστική κίνηση θα μειώνονταν ακόμα περισσότερο το 2013.

34. Δηλαδή οι εισπράξεις από ταξιδιωτικές υπηρεσίες από το εξωτερικό είναι μεγαλύτερες από τις αντίστοιχες δαπάνες Ελλήνων πολιτών στο εξωτερικό.

Ο πρόεδρος του ΣΕΤΕ προέβλεψε στην 21η ΓΣ του ΣΕΤΕ ότι: «Αν εφαρμόσουμε το νέο στρατηγικό σχέδιο, το 2021 ο τουρισμός μπορεί να ξεπεράσει τα 24 εκατ. ετήσιες αφίξεις, με κατά κεφαλήν δαπάνη περίπου 800 ευρώ».

Επίσης στο Δελτίο Τύπου για το 12ο Συνέδριο «Τουρισμός και Ανάπτυξη - Συμπεράσματα και αποτελέσματα της μελέτης McKinsey» που πραγματοποιήθηκε στις 21-22 Οκτώβρη 2013 στην Αθήνα αναφέρεται: «Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της μελέτης, τα επόμενα 8-10 χρόνια, ο τουρισμός θα αποτελέσει κινητήρια δύναμη της ελληνικής οικονομίας, αντιπροσωπεύοντας πάνω από το 35% και το 38% του συνολικού αναπτυξιακού δυναμικού σε όρους Ακαθάριστη Προστιθεμένη Αξίας (ΑΠΑ) και απασχόλησης αντίστοιχα. Οι διεθνείς επισκέπτες θα φτάσουν τα 22-24 εκατ., με παράλληλη αύξηση της μέσης δαπάνης ανά ταξίδι. Η συνολική συνεισφορά σε ΑΠΑ θα είναι 41-44 δισ. ευρώ (16-17 δισ. ευρώ περισσότερα σε σχέση με σήμερα) και περίπου 1 εκατ. στην απασχόληση (300.000 θέσεις περισσότερες σε σχέση με σήμερα)».

Οι παραπάνω εκτιμήσεις αναδεικνύουν τις μελλοντικές τάσεις. Ήδη σύμφωνα με τα στοιχεία του 2015 οι αφίξεις έφθασαν στο σημαντικό (!) αριθμό των 20εκ, το 2017 δε οι προ-κρατήσεις που έχουν δηλωθεί αποτυπώνουν μια μεγάλη αύξηση στην έλευση τουριστών. Οι προοπτικές αυτές μάλιστα αξιοποιούνται από το τουριστικό κεφάλαιο για την περαιτέρω άσκηση πίεσης στις κυβερνήσεις για πιο γρήγορη εφαρμογή των αναδιαρθρώσεων και των χωρικών ρυθμίσεων. Χαρακτηριστική είναι η επιστολή του προέδρου του ΣΕΤΕ Α. Ανδρεάδη προς τον υπουργό Οικονομικών Γ.Στουρνάρα στις 16 Οκτώβρη 2013, στην οποία μεταξύ άλλων σημειωνόταν: «Όμως, οι εντυπωσιακές αυτές επιδόσεις, όπως αναλυτικά αποτυπώνονται και στη μελέτη της McKinsey, μπορούν να επιτευχθούν υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις [...] Θα παραμείνουμε με την παρούσα επιστολή μας στις αναγκαίες φορολογικές ρυθμίσεις και μεταρρυθμίσεις που θεωρούμε στρατηγικής σημασίας για την επιτυχία των παραπάνω στόχων».

Οι ισχυροί του κλάδου ζητάνε από την κυβέρνηση την επιτάχυνση των αναδιαρθρώσεων και ιδιωτικοποιήσεων στο πλαίσιο της λεγόμενης «ανάπλασης των φυσικών χώρων»³⁵, πιέζουν για αύξηση των Δημόσιων Επενδύσεων στον κλάδο και τις υποδομές, απαιτούν πλήρη «πολιτική σταθερότητα» ως απαραίτητη προϋπόθεση για την προσέλκυση τουριστών κι επενδύσεων. Ταυτόχρονα διατηρούν ανοιχτό το ενδεχόμενο άλλου -πιο επεκτατικού- μίγματος διαχείρισης της κρίσης και αναπροσανατολισμού των διεθνών συμμαχιών της χώρας, ενώ κατά καιρούς βάλλουν και κατά πλευρών της αστικής διαχείρισης που απορρέει από τα «μνημόνια».

Προτεραιότητες και αντιθέσεις γύρω από την επιλογή στρατηγικής στήριξης του τουρισμού

Τα κυβερνητικά και οικονομικά επιτελεία επιδιώκουν ν' αξιοποιήσουν την ανοδική πορεία του κλάδου προς όφελος της ανάκαμψης της ελληνικής οικονομίας συνολικά. Πιο συγκεκριμένα, επιδιώκουν αυτή η άνοδος να συμβάλει στην ανάκαμψη του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ), στη βελτίωση του συνολικού «Ισοζυγίου Τρεχουσών Συναλλαγών», στη σχετική μείωση της ανεργίας. Ταυτόχρονα προσπαθούν ν' αξιοποιήσουν αυτήν την ανάπτυξη του κλάδου για να απαλύνουν τις δυσμενείς κοινωνικές επιπτώσεις της κρίσης. Γι' αυτό και παρουσιάζουν το στόχο της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του κλάδου ως όχημα διεξόδου από την κρίση και αναχαίτισης της αυξανόμενης ανεργίας.

35. Ζητούν επιτάχυνση των ιδιωτικοποιήσεων αεροδρομίων και λιμένων, κατασκευή μαρίνων, εμπορικών κέντρων, πλαζ ΕΟΤ, χώρων αναψυχής και ολοκλήρωση των έργων των οδικών αξόνων και του σιδηροδρομικού δικτύου.

Ενδεικτική για τους παραπάνω στόχους είναι η σχετική επισήμανση του τ. πρωθυπουργού Α. Σαμαρά στην 21η Τακτική Γενική Συνέλευση του ΣΕΤΕ στις 29 Μάη 2013: «Στόχος μας είναι η Ελλάδα να γίνει αληθινά μεγάλος τουριστικός προορισμός [...] Η ανταγωνιστική Ελλάδα δε θα αναπτύσσεται μόνο τουριστικά [...] Αλλά ο τουρισμός μας είναι ο κατεξοχήν κλάδος που είναι ήδη έτοιμος να κινηθεί αμέσως. Με προοπτικές που θα βελτιώνονται κάθε χρόνο. Για να το πω αλλιώς: Για να επιστρέψουμε στα επίπεδα Ακαθάριστου Εθνικού Εισοδήματος πριν την κρίση -και σε πολύ υγιέστερες βάσεις πλέον- το συνολικό ΑΕΠ της χώρας πρέπει να αυξηθεί κατά 25-30%. Το 1/3 αυτής της αύξησης μπορεί να έλθει μόνο από τον τουρισμό, μέχρι να προλάβουν να αναπτυχθούν κι άλλοι κλάδοι. Αυτό σημαίνει ότι τα επόμενα χρόνια ο ελληνικός τουρισμός πρέπει και μπορεί να αναπτύσσεται ταχύτατα, οργανωμένα, σχεδιασμένα και ποιοτικά».

Στην ίδια κατεύθυνση κινήθηκε και η ομιλία της τ. υπουργού Τουρισμού Ο. Κεφαλογιάννη στη Γενική Συνέλευση του Συνδέσμου Ξενοδοχείων, Εστιατορίων και Καφέ της Ευρωπαϊκής Ένωσης (HOTREC) στις 17 Οκτώβρη 2013. Προβάλλοντας τις προτεραιότητες της Ελληνικής Προεδρίας του Συμβουλίου της ΕΕ κατά το α' εξάμηνο του 2014 στον τουριστικό τομέα, τόνισε: «Ο τουριστικός κλάδος είναι στρατηγικής σημασίας για την ανάκαμψη της εθνικής οικονομίας και το υπουργείο Τουρισμού έχει συμβάλει στην ανατροπή του αρνητικού κλίματος για τη χώρα μας και στην επανάκτηση της αξιοπιστίας της στο εξωτερικό. Παράλληλα προωθεί σταδιακά διάφορες διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις σχετικά με την απλούστευση των διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό».

«Για λύση διεξόδου από την κρίση στον τουρισμό και την ενέργεια» μίλησε και ο πρωθυπουργός Α.Τσίπρας στη συνάντησή του με τον Ιάπωνα ομόλογό του στις 27 Ιανουαρίου 2016 και πρόσφατα Φεβρουάριο 2016 με τον αντίστοιχο του Ιράν.

Στο πλαίσιο της επιδίωξης των παραπάνω στόχων, γίνονται προσπάθειες ν' αξιοποιηθούν τόσο οι «παραδοσιακοί» ευρωπαϊκοί πελάτες όσο και νέοι στους οποίους υπάρχουν σημαντικές προοπτικές άντλησης νέων τουριστών. Αναλαμβάνεται από τους ιθύνοντες σημαντική διεθνή δραστηριότητα, προχωρώντας σε συμφωνίες και συνεργασίες με σειρά χωρών, κυρίως με τις ΗΠΑ, Ισραήλ, Ρωσία, Κατάρ, Σ. Αραβία, Τουρκία και Κίνα. Ιδιαίτερη οικονομική και γενικότερα στρατηγική σημασία έχουν οι συμφωνίες με Ρωσία και οι επαφές με Κίνα. Οι συμφωνίες αυτές συνδέονται και με τη στρατηγική επιδίωξη της χώρας μας για την αναβάθμιση της θέσης της στην ευρύτερη περιοχή και για την ανάδειξη της Ελλάδας σε ενεργειακό και μεταφορικό κόμβο.

Τα «ανοίγματα» δεν περιορίζονται στη διεύρυνση των χωρών προέλευσης της τουριστικής κίνησης, αλλά επεκτείνονται και στην ποιοτική διαφοροποίηση - εμπλουτισμό του προσφερόμενου «τουριστικού προϊόντος». Έτσι, πέρα από την αξιοποίηση και τον εκσυγχρονισμό του τουριστικού πακέτου «Ήλιος και Θάλασσα», μεγάλη έμφαση δίνεται σε επιπλέον 5 κατηγορίες τουρισμού: Στον ιατρικό, τον πολιτιστικό, το συνεδριακό, το ναυτικό τουρισμό και τα λεγόμενα citybreaks³⁶.

Όσον αφορά στον ιατρικό τουρισμό, για παράδειγμα, οι ειδήμονες του κλάδου εκτιμούν ότι, αν αναπτυχθεί η διασυννοιακή φροντίδα μέσα στην ΕΕ και χρησιμοποιηθεί «σωστά» η υποδομή του ΕΣΥ μέσω ΣΔΙΤ (Συμπράξεις Δημόσιου - Ιδιωτικού Τομέα), τα ετήσια έσοδα μπορεί να φτάσουν ακόμα και στα 2,2 δισ. ευρώ. Αυτός ο μερικός αναπροσανατολισμός των προσφερόμενων τουριστικών υπηρεσιών και στις παραπάνω κατηγορίες βοηθάει ν' αντιμετωπισθεί και το πρόβλημα της.

36. Πακέτα βραχύβιων διακοπών σε πόλεις που περιλαμβάνουν δραστηριότητες σε αστικές περιοχές, όπως επισκέψεις σε αξιοθέατα, μουσεία, εστιατόρια.

Έντονης εποχικότητας της τουριστικής κίνησης 37, της συγκέντρωσής της δηλαδή σε συγκεκριμένες εποχές του χρόνου, συντελώντας στην επιμήκυνση της διάρκειας της τουριστικής κίνησης.

Επίσης, η προσφορά «μοντέρνου» τουριστικού προϊόντος επιχειρείται μέσα από τον συνδυασμό και την κάλυψη πολλών και ποικίλων ενδιαφερόντων όπως πολιτισμικών, περιβαλλοντικών, αναγκών αναψυχής, κρουαζιέρας κλπ. Ανάγκη, η οποία ικανοποιείται μέσα από τον χωροταξικό σχεδιασμό για τον τουρισμό με την δημιουργία ανάλογων αναπτυγμένων τουριστικών υποδοχέων-περιοχών.³⁸

Ανάλογοι σχεδιασμοί υπάρχουν και για τον τομέα της κρουαζιέρας, ο οποίος σημειώνει ραγδαία άνοδο τα τελευταία χρόνια, αυξάνοντας το ποσοστό του στο σύνολο της τουριστικής κίνησης. Η Ελλάδα αποτελεί την τρίτη ευρωπαϊκή χώρα ως προορισμός κρουαζιέρας, με μερίδιο 17% των συνολικών επισκεπτών κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Οι εφοπλιστές σημειώνουν ότι ο τομέας αυτός παραμένει «δίχως πλοία υπό ελληνική σημαία» και διεκδικούν μερίδιο από τη διεθνή αγορά και κυριαρχία στην Ανατολική Μεσόγειο.

Οι συμφωνίες του ελληνικού κράτους με ξένους επενδυτές διέπονται, όπως και όλες οι σχέσεις μεταξύ οικονομικών συμφερόντων, ταυτόχρονα από συνεργασία και ανταγωνισμούς. Για παράδειγμα, αυτός ο μερικός αναπροσανατολισμός του κλάδου σε άλλες αγορές και συνεργασίες δεν αποκλείεται να οξύνει την αντίδραση αμερικανικών ή ευρωπαϊκών ομίλων, αν νιώσουν ότι απειλούνται οι θέσεις τους στην ελληνική τουριστική αγορά. Ταυτόχρονα βέβαια σε αυτές τις συμφωνίες επιδρούν και οι γενικότερες διακρατικές αντιθέσεις. Χαρακτηριστικές είναι οι κραυγές αγωνίας για την ενδεχόμενη επίδραση της όξυνσης των αντιθέσεων ΗΠΑ-ΕΕ και Ρωσίας στην Ουκρανία στην αναχαίτιση της δυναμικής της τουριστικής εισροής από τη Ρωσία και τις γύρω χώρες και η αντίστοιχη ενδεχόμενη επίδραση σε διαπραγματεύσεις μεταξύ Ελλάδας και Ρωσίας. Επίσης οι εξελίξεις και η εμπόλεμη κατάσταση στις χώρες της Β.Αφρικής και της Μεσοποταμίας – Αραβίας και οι εξελίξεις στην Τουρκία, μπορεί να αναπτέρωνουν ελπίδες για καλύτερη τουριστική σεζόν.

Από την άλλη μεριά, η μεγάλη έμφαση που αποδίδουν οι αναπτυξιακές πολιτικές στοχεύσεις στον τομέα του τουρισμού δεν πρέπει να δημιουργεί την εντύπωση ότι οι επιχειρηματίες της Ελλάδας προσεγγίζουν ενιαία και με απόλυτη συμφωνία τις προτεραιότητες της ανάπτυξης και, σε αυτό το πλαίσιο, και τον προσανατολισμό της τουριστικής ανάπτυξης. Ήδη έχουν εκδηλωθεί ανοιχτά αντιπαραθέσεις, γύρω από τα παραπάνω ζητήματα. Τα αναφέρουμε γιατί αυτά είναι που πολλές φορές βαρύνουν στην μιά ή την άλλη επιλογή.

Ενδεικτική των παραπάνω αντιθέσεων είναι η ανακοίνωση που εξέδωσε ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών (ΣΕΒ) στις 5 Σεπτέμβρη 2013 για τις προτεραιότητες της οικονομικής πολιτικής και το ρόλο της ελληνικής βιομηχανίας, όπου αναφέρεται: *«Ακούμε συστηματικά από επίσημα χείλη να πλέκεται το πληθωρικό εγκώμιο κλάδων όπως ο τουρισμός και η ναυτιλία, που παρουσιάζονται ως εθνικοί πρωταθλητές. Σε αντιδιαστολή, έχουμε παθητικά αποδεχτεί τη δήθεν αποβιομηχάνιση της χώρας [...] Η βιομηχανία είναι ο πραγματικός πρωταθλητής της εθνικής μας οικονομίας - μολονότι αντιμετωπίζει σε μόνιμη βάση μια μεροληπτική διαίτησία. Η βιομηχανία είναι απαραίτητη για να αξιοποιήσει πλήρως η χώρα τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα στον τουρισμό, τη ναυτιλία και την αγροτική παραγωγή. Μοχθούμε, επενδύουμε, παράγουμε και προσφέρουμε στην οικονομία και την κοινωνία μας, ακόμη και μέσα στα πέτρινα χρόνια της κρίσης, κάτω από συνθήκες αντίξοες, για να μην πούμε εχθρικές».*

37. Σύμφωνα με τον ετήσιο απολογισμό του ΣΕΤΕ του 2012, το 56% των διεθνών αφίξεων πραγματοποιήθηκε τους μήνες Ιούλη-Αύγουστο-Σεπτέμβρη.

38. Οι ορισμοί των τουριστικών υποδοχέων κλπ στα άρθρα 3 και 9 του Ειδικού χωροταξικού πλαισίου για τον τουρισμό και την αιεφόρο ανάπτυξη.

Στην ίδια κατεύθυνση κινήθηκε και το έντονα δηκτικό σχόλιο στην ανακοίνωση του ΣΕΒ λίγες μέρες αργότερα, στις 16 Σεπτεμβρίου 2013, σχετικά με την επιχειρηματική επιλογή της ΒΙΟΧΑΛΚΟ: «Δεν μπορεί η κυβέρνηση να ασχολείται σύσσωμη επί ένα χρόνο με το θέμα του ΦΠΑ στα εστιατόρια, ενώ ταυτόχρονα αγνοεί το θέμα των Ειδικών Φόρων Κατανάλωσης στην ενέργεια».

Στα «πυρά» του ΣΕΒ απάντησε ο Γενικός Γραμματέας του ΣΕΤΕ Γ. Βερνίκος: «Στις ανακοινώσεις αυτές υπάρχει ο ισχυρισμός ότι η βιομηχανία αντιμετωπίζει την ανεπάρκεια της γραφειοκρατίας και της δημόσιας διοίκησης, τη δύσκολη πρόσβαση σε πιστώσεις, το επαχθές φορολογικό σύστημα και τους συνεχείς πολιτικούς πειραματισμούς. Λες και αυτά τα υφίσταται μόνο η βιομηχανία και όχι ο κάθε Έλληνας! Ακόμα και σήμερα είναι γεγονός ότι η τραπεζική χρηματοδότηση προς τη βιομηχανία είναι τρεις φορές μεγαλύτερη απ' ό,τι στον τουρισμό... Πιστεύω στην ισόρροπη τουριστική ανάπτυξη και τη σύνδεση της τουριστικής κατανάλωσης με την εγχώρια παραγωγή σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Έχουμε πολλούς κοινούς αγώνες μπροστά μας και δε χρειάζονται επιχειρήματα που δε μας ενώνουν. Αλλά, όπως και να το κάνουμε, η ζωή αλλάζει και γυρίζει ο τροχός... Σήμερα στη χώρα μας ισχύει ότι ό,τι είναι καλό για τον τουρισμό είναι καλό και για την Ελλάδα. Μακάρι να το καταλάβουμε όλοι μας!».

Αντίστοιχες διαφωνίες εκφράζονται στα ζητήματα αξιοποίησης του ΕΣΠΑ, στον προσανατολισμό των «μεγάλων έργων», στις ιδιωτικοποιήσεις υποδομών, αεροδρομίων και λιμανιών-μαρινών, στους προσανατολισμούς ανά περιοχή. Επίσης, τα γνωστά «all inclusive», δηλαδή τα ολοκληρωμένα πακέτα διακοπών που περιλαμβάνουν διαμονή και διατροφή, αποτελούν πεδίο αντιπαράθεσης μεταξύ ισχυρών και μικρότερων επιχειρηματικών ομίλων, αλλά και αυτοαπασχολούμενων που πλήττονται από τον ανταγωνισμό.

Αντιθέσεις εκδηλώνονται και μεταξύ εταιριών, που δραστηριοποιούνται στην κρουαζιέρα και άλλων που επενδύουν σε ξενοδοχειακές υποδομές. Αξιοπρόσεκτη είναι η άποψη που εξέφρασαν εκπρόσωποι των εταιριών κρουαζιέρας Carnival Corporation και Royal Caribbean Cruises LTD, κατά την επίσκεψή τους στην Ελλάδα τον Ιούλιο του 2013, οι οποίοι διατύπωσαν τη διαφωνία τους με την ιδιωτικοποίηση των υποδομών κρουαζιέρας, ενώ συμφώνησαν μόνο με την ιδιωτικοποίηση των λεγόμενων ανωδομών³⁹.

Αυτές οι απόψεις δεν είναι άσχετες με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ. Αντίστοιχη είναι και η κατάσταση με τη μαρίνα του ΟΛΘ. Η δικαιολογία ήταν ότι δεν υπήρχε ανταπόκριση από τις εταιρίες κρουαζιέρας, διότι δεν επενδύουν σε υποδομές, αλλά σε λιμενικές ανωδομές κι εγκαταστάσεις.

Και στο εσωτερικό όμως της ευρωπαϊκής κρουαζιέρας υπάρχουν έντονοι διάλογοι και προβληματισμοί, επειδή μειώνεται η ζήτηση λόγω της οικονομικής κρίσης ή στασιμότητας σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες. Ο Α. Στυλιανόπουλος, μέλος του ΔΣ του ΣΕΤΕ, μιλώντας στο συνέδριο «Ελληνικοί λιμένες κρουαζιέρας: Καλές πρακτικές και διάδοση εμπειριών», ανέφερε: «Αλλά δεν είναι μόνο η κάμψη της ζήτησης που έφερε τη διόρθωση [...] υπάρχει και μια μεγαλύτερη εικόνα που επηρέασε την όλη στρατηγική προσφοράς κλινών κρουαζιέρας στη Μεσόγειο συνολικά. Είναι η κρίση της Ευρωζώνης που επηρέασε όλες τις ώριμες αγορές κρουαζιέρας της Ευρώπης. Καθότι η Μεσόγειος είναι το κύριο θέατρο ανάπτυξης της ευρωπαϊκής κρουαζιέρας, είναι φυσικό να έχουν δημιουργηθεί πιέσεις στην κερδοφορία των εταιριών λόγω μιας αναγκαίας εκπαιδευτικής πολιτικής σε αυτές τις αγορές [...].

39. Με τον όρο «ανωδομές» εννοούνται τα κτήρια, εγκαταστάσεις, υπηρεσίες ενός λιμανιού, σε αντιδιαστολή με τον όρο «υποδομές» με τον οποίο εννοείται η γη και οι λιμενοβραχίονες. Ο διαχωρισμός γίνεται πολλές φορές για να δικαιολογηθεί η τμηματική ιδιωτικοποίηση των λιμένων. Τα όσα γράφονται σε αυτή τη διευρυμένη παράγραφο αποτελούν συμπεράσματα από κατά καιρούς δημοσιεύματα οικονομικών εφημερίδων (πχ. Καθημερινή, Ναυτεμπορική, Αγορά σε συνδυασμό με σχετικά άρθρα του Ριζοσπάστη.)

*Όπως καταλαβαίνετε, είμαστε μπροστά σε μια δυναμική περίοδο ανακατάταξης της βιομηχανίας. Επίσης, οι πιέσεις των μετόχων των εισηγμένων ομίλων που ελέγχουν τη μερίδα του λέοντος της παγκόσμιας αγοράς επισπεύδουν τη διαδικασία των εμπορικών αποφάσεων για το μέλλον της βιομηχανίας [...] Δε φτάνει οι υπηρεσίες ενός λιμανιού να είναι καλές, πρέπει να υπάρχει και επαρκής κατανόηση ότι το ζήτημα της κερδοφορίας καίει αυτήν τη στιγμή τους μεγάλους παγκοσμιοποιημένους ομίλους της βιομηχανίας και τους στέλνει βεβιασμένα στην Κίνα. **Στη φάση αυτή και μέχρι να επανέλθουν καλύτερες συνθήκες στην Ευρώπη, πρέπει να δούμε το ζήτημα της κατανομής κλινών μεταξύ Δυτικής και Ανατολικής Μεσογείου. Πρέπει δηλαδή να δούμε κίνητρα που θα δελεάσουν ουσιαστικά, ώστε να κλέψουμε όσες περισσότερες κλίνες μπορούμε από τη Δυτική Μεσόγειο. Η Ελλάδα μπορεί να κάνει τη διαφορά, γιατί είναι πάντα στους πρώτους τρεις σε δημοφιλία προορισμούς κρουαζιέρας της Ευρώπης».***

Οι πρόσφατες κρατικές παρεμβάσεις

Όλες οι ελληνικές κυβερνήσεις κινήθηκαν και κινούνται στη βάση των κατευθύνσεων της ΕΕ και της στρατηγικής, που έχει συμφωνηθεί στις διάφορες Συνθήκες της (χάρτα της αειφορίας του τουρισμού, κοινοτική ανακοίνωση του 2006, ευρωπαϊκή ατζέντα 21 για τον αειφόρο και ανταγωνιστικό τουρισμό το 2007, συνθήκη Λισσαβώνας το 2009, Βρυξέλλες το 2010, για την Ευρώπη 2020 κλπ). Αυτές οι Συνθήκες συμπυκνώνουν τις ανάγκες των ευρωπαϊκών τουριστικών ομίλων στις σύγχρονες συνθήκες του οξυμένου διεθνούς ανταγωνισμού.

Τέσσερις άξονες, που αποτελούν τον κορμό του νέου πλαισίου δράσης για τον τουρισμό που η Επιτροπή σκοπεύει να εφαρμόσει σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη και τους βασικούς φορείς της τουριστικής βιομηχανίας είναι:

- (1) ενθάρρυνση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού τομέα στην Ευρώπη,
- (2) προώθηση της ανάπτυξης βιώσιμου, υπεύθυνου και ποιοτικού τουρισμού,
- (3) εδραίωση της εικόνας και της προβολής της Ευρώπης ως συνόλου βιώσιμων και ποιοτικών προορισμών,
- (4) μεγιστοποίηση του δυναμικού των πολιτικών και των χρηματοδοτικών μέσων της ΕΕ για την ανάπτυξη του τουρισμού.

Κοινός τους στόχος είναι η άνοδος της συγκέντρωσης και της συγκεντροποίησης των κεφαλαίων, η δημιουργία ισχυρών επιχειρηματικών ομίλων που να μπορούν ν' ανταπεξέλθουν με καλύτερους όρους στο διεθνή ανταγωνισμό. Αυτή η πορεία δεν μπορεί παρά να περνάει μέσα από την αύξηση της πίεσης στους αυτοαπασχολούμενους και στους εργαζόμενους.

Για την απόδειξη των παραπάνω, θα παραθέσουμε μια συνοπτική εικόνα των σχετικών πρόσφατων παρεμβάσεων των ελληνικών κυβερνήσεων.

Όσον αφορά καταρχάς την αναδιάρθρωση των κρατικών επιτελείων. Υπενθυμίζεται ότι το 2016 επανιδρύθηκε το Υπουργείο Τουρισμού, που είχε ενσωματωθεί στο παρελθόν στο Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού, και από το 2015 εντάχθηκε στο Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού. Η εξέλιξη αυτή είναι ενδεικτική της προτεραιότητας που αποδίδεται στο συγκεκριμένο κλάδο. Στο υπουργείο, που με την σημερινή αυτοτελή μορφή υπήρχε και το 2012, παραχωρήθηκε η αρμοδιότητα διαχείρισης και συντονισμού των προγραμμάτων του ΕΣΠΑ που σχετίζονται με τον τουρισμό, ενώ σε αυτό μεταφέρθηκε και η Ειδική Υπηρεσία Προώθησης και Αδειοδότησης Τουριστικών Επενδύσεων. Στην ουσία το Υπουργείο αναλαμβάνει πιο επιτελικό ρόλο στο σχεδιασμό, την οργάνωση και τον καθορισμό της πολιτικής που αφορά τον τουρισμό. Αυτό αντικειμενικά έχει ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση του

ρόλου του ΕΟΤ, κάτι που είχε ξεκινήσει νωρίτερα, το 2012, στον οποίο απομένει η λεγόμενη «προβολή της χώρας στο εξωτερικό». Πολλές από τις βασικές αρμοδιότητες του (έκδοση σήματος, εγκρίσεις κλπ) έχουν περάσει σε ιδιωτικούς πιστοποιημένους φορείς.⁴⁰

Την ίδια στιγμή παραχωρούνται εκτεταμένα δικαιώματα στο ΤΑΙΠΕΔ (Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου) για πώληση κι εκμετάλλευση ακινήτων ή οργανισμών που είναι στη δικαιοδοσία του. Χαρακτηριστική είναι η πρόσφατη παραχώρηση από το ΤΑΙΠΕΔ και την Εθνική Τράπεζα του «Αστέρα Βουλιαγμένης» σε κοινοπραξία αραβικών - τουρκικών κεφαλαίων, καθώς και η επιτάχυνση της ιδιωτικοποίησης του χώρου στο Ελληνικό με την παραχώρησή του στη Lamda Development του Ομίλου Λάτση.

Σε νομοθετικό επίπεδο, η πιο σημαντική ίσως παρέμβαση το 2013 ήταν η ψήφιση του νέου **νόμου 4179 για την «Ενίσχυση της τουριστικής επιχειρηματικότητας» με στόχο τη μετάβαση σ' ένα «διαφοροποιημένο», «πολυθεματικό» και «οικονομικά αποδοτικότερο» τουρισμό. Σε αυτό το πλαίσιο θα πρέπει να τοποθετήσουμε την μελέτη περίπτωσης του Ελληνικού.** Το νέο πρότυπο τουριστικής ανάπτυξης στοχεύει στη διαμόρφωση σύνθετων και οργανωμένων τουριστικών καταλυμάτων. Ως τέτοια ορίζονται οι λεγόμενες ΠΟΤΑ (Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης), οι ΠΟΑΠΑΔ (Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων Τουρισμού), οι ΠΕΡΠΟ (Περιοχές Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης), περιοχές για τις οποίες εκδίδονται ΕΣΧΑΔΑ (Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίων Ακινήτων) και ΕΣΧΑΣΕ (Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων). Οι διατάξεις του νομοσχεδίου αναφέρονται σε ξενοδοχεία 4 και 5 αστέρων, στα οποία ανήκουν και τα λεγόμενα Σύνθετα Τουριστικά Καταλύματα και Ξενοδοχεία Συνιδιοκτησίας (Condos). Στον ίδιο νόμο υπάρχει πρόβλεψη για επέκταση της κατάργησης της κυριακάτικης αργίας στις περιοχές των παραπάνω καταλυμάτων.⁴¹

Τόσο στον παραπάνω νόμο όσο και στο «Πολυνομοσχέδιο» που ψηφίστηκε το Μάρτη περιλαμβάνονται διατάξεις με τις οποίες καθορίζονται οι προϋποθέσεις για την άρση περιορισμών όσον αφορά τη διαμόρφωση τουριστικών υποδοχέων σε δάση και προστατευόμενες περιοχές, σε αρχαιολογικούς ή θρησκευτικούς χώρους και μνημεία. Δίνεται η δυνατότητα εκμετάλλευσής τους για διάστημα μέχρι 99 ετών με συμβάσεις με την Εκκλησία ή με τους δήμους. Επεκτείνεται το δικαίωμα χρήσης αιγιαλών και παραλιών, της δημιουργίας εγκαταστάσεων πολύ κοντά σε παραλίες κι αιγιαλούς. Προωθήθηκαν αλλαγές στον εθνικό χωροταξικό σχεδιασμό για τον τουρισμό, αυξάνοντας το συντελεστή δόμησης με δυνατότητα εκμετάλλευσης αιγιαλών - παραλιών. Προωθούνται ακόμα αλλαγές στα σχέδια Πόλεων, ενισχύοντας τις επιχειρηματικές δράσεις, ιδιαίτερα για τουριστική αξιοποίηση.

Πολύ σημαντική νομοθετική παρέμβαση αποτέλεσε και η ψήφιση του νόμου «Για τα τουριστικά πλοία», το οποίο είναι καθοριστικής σημασίας για τη διαφύλαξη των κερδών των εφοπλιστών. Σ' αυτό αναφέρεται η κατάργηση των οργανικών συνθέσεων, των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας και της υποχρεωτικής ασφάλισης των ναυτεργατών στο ΝΑΤ στα πλοία της κατηγορίας αυτής. Προβλέπεται επίσης η δρομολόγηση «πλοίου ασφαλείας» σε περίοδο απεργίας των ναυτεργατών, στην προσπάθεια να χτυπηθεί στην πράξη το δικαίωμα των ναυτεργατών στην απεργία. Ως συνέπεια των παραπάνω, υπολογίζεται ότι 1.100 ναυτεργάτες θα πεταχτούν στην ανεργία. Όσοι διατηρήσουν την εργασία τους θα το κάνουν με χειρότερους όρους, ενώ αυξάνονται οι κίνδυνοι της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

40. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο συγκεκριμένος νόμος, πέρα από την «Αναδιοργάνωση και Ενίσχυση του επιτελικού ρόλου του υπουργείου Τουρισμού», περιλαμβάνει και άλλους τρεις άξονες: Τον «Εκσυγχρονισμό του ΕΟΤ και τη μετατροπή του σε σύγχρονο οργανισμό προώθησης και προβολής του ελληνικού τουρισμού», την «Ανάπτυξη των ειδικών μορφών τουρισμού» και την «Ενίσχυση της εκπαίδευσης και κατάρτισης στον τουριστικό τομέα».

41. Υπενθυμίζεται ότι η κυριακάτικη αργία έχει προ πολλού καταργηθεί στις χαρακτηριζόμενες ως τουριστικές περιοχές.

Χαρακτηριστικές είναι και οι κρατικές παρεμβάσεις για την επέκταση σε νέες «τουριστικές αγορές». Προωθήθηκαν με ταχύτερους ρυθμούς προγράμματα της ΚΑΠ (Κοινή Αγροτική Πολιτική) και της ΚΑΛΠ (Κοινή Αλιευτική Πολιτική) για τον «αλιευτικό» τουρισμό. Στο πλαίσιο της λεγόμενης «Γαλάζιας Ανάπτυξης» της ΕΕ, προωθείται η «κοινή στρατηγική για Ιόνιο - Αδριατική» των χωρών της περιοχής, που μεταξύ άλλων προβλέπει συγκεκριμένες δράσεις για την ανάπτυξη του τουρισμού, ειδικά του «θαλάσσιου» και της κρουαζιέρας. Επίσης στα τέλη του Νοέμβρη του 2013 προωθήθηκε ΚΥΑ (Κοινή Υπουργική Απόφαση) του υπουργείου Τουρισμού σε συνεργασία με το υπουργείο Υγείας για την προώθηση του Ιατρικού Τουρισμού, που διαμορφώνει το θεσμικό πλαίσιο για την πιστοποίηση νοσοκομειακών μονάδων του δημόσιου - ιδιωτικού τομέα και παράλληλα θα διευκολύνει την προσέλκυση επενδύσεων μέσω ΣΔΙΤ ή άλλων ιδιωτικών επενδύσεων.

Προωθήθηκαν τα προγράμματα «Ανάπλασης» αστικών περιοχών στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ, ιδιαίτερα το πρόγραμμα «JESSICA». Στη βάση τους προωθείται η επιχειρηματική εκμετάλλευση κι αξιοποίηση αστικών περιοχών για αναψυχή, εστίαση και περιήγηση. Σ' αυτά συμπεριλαμβάνονται εμπορικά κέντρα κι άλλες δραστηριότητες αναψυχής. Όλες οι Περιφερειακές Διοικήσεις της χώρας έχουν καταρτίσει εξειδικευμένα σχέδια στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ, ανά περιοχή και κατηγορία, συνδυασμένα με αρχαιότητες και οικονομικές δραστηριότητες. Σ' αυτήν την κατεύθυνση αναπτύσσουν πλούσια δραστηριότητα, διαφημιστικές καμπάνιες, ημερίδες, φεστιβάλ κι εκδηλώσεις σε συνεργασία με τους Καλλικρατικούς Δήμους. Σε αρκετούς Δήμους Τουριστικών Περιοχών που ιδιωτικοποιούνται λιμάνια ή δημόσιοι χώροι, οι τοπικές δημοτικές Αρχές διεκδικούν την παραχώρηση και αξιοποίηση των λιμανιών και των μαρίνων από την Τοπική Διοίκηση. Στην πραγματικότητα δε διαφωνούν επί της ουσίας με την ιδιωτικοποίησή τους και την επιχειρηματική εκμετάλλευση, αλλά με τους τρόπους που θα γίνουν. Ανάλογες αντιδράσεις αναπτύσσονται για την ιδιωτικοποίηση κι εκμετάλλευση χιονοδρομικών κέντρων.

Ειδικότερα για τον υποκλάδο των ξενοδοχείων

Ο υποκλάδος των ξενοδοχείων αποτελεί τον πυρήνα του τουριστικού κλάδου⁴². Το 2013 λειτούργησαν 9.674 ξενοδοχειακές μονάδες. Παρά την παρατεταμένη κρίση, ο αριθμός των ξενοδοχειακών μονάδων παρουσιάζει εμφανή ανοδική τάση, σημειώνοντας αύξηση κατά 5% σε σχέση με το 2007, 23% σε σχέση με το 2000 και 29,3% σε σχέση με το 1996.⁴³ Κατά την περίοδο της κρίσης επιταχύνθηκε η πορεία εκσυγχρονισμού και συγκεντροποίησης. Την περίοδο 2009-2013 άνοιξαν 914 νέα ξενοδοχεία δυναμικότητας 63.392 κλινών και διέκοψαν τη λειτουργία τους 613 μονάδες δυναμικότητας 34.480 κλινών. Το 73% των μονάδων που άνοιξαν ανήκουν στις τρεις υψηλότερες κατηγορίες, ενώ από τα ξενοδοχεία που έκλεισαν μόνο 3% ανήκουν σ' αυτές.⁴⁴

Χαρακτηριστικά για την επιτάχυνση της συγκέντρωσης των ξενοδοχειακών επιχειρήσεων είναι τα εξής στοιχεία:

α) Ο μέσος αριθμός δωματίων ανά ξενοδοχειακή μονάδα αυξάνεται σταθερά την τελευταία 20ετία, από 35 δωμάτια το 1990 σε 39,3 το 2000 και σε 41,3 το 2012. Η τάση αυτή διατηρήθηκε και μέσα στην κρίση, μετά από μια μικρή προσαρμογή το 2009. Έτσι ο μέσος αριθμός δωματίων κυμάνθηκε τα έτη της κρίσης από 40,7 το 2008 σε 40,1 το 2009, 41 το 2011 και 41,3 το 2012.

β) Τις τελευταίες δύο δεκαετίες παρατηρείται σταθερή αύξηση του ποσοστού των ξενοδοχείων 4 και 5 αστέρων, καθώς και του ποσοστού των δωματίων και κλινών που αυτά έχουν. Την ίδια περίοδο παρατηρείται σταθερή μείωση στα αντίστοιχα μεγέθη των ξενοδοχείων 1 και 2 αστέρων.

42. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι σχεδόν το 60% των μελών του ΣΕΤΕ είναι ξενοδοχειακές επιχειρήσεις.

43. Το 2011 ήταν η μόνη χρονιά από το 1974 που -σύμφωνα με το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδας- ο αριθμός των ξενοδοχείων που έκλεισαν ήταν μεγαλύτερος από αυτά που άνοιξαν.

44. «Εξελίξεις στον παγκόσμιο και ελληνικό τουρισμό και τα βασικά μεγέθη της ελληνικής ξενοδοχίας», εκδ. ΙΤΕΠ - ΞΕΕ

Η επίδραση των εξελίξεων στους εργαζόμενους του κλάδου.

Ας δούμε κάποια στοιχεία για την απασχόληση στον κλάδο του τουρισμού, γιατί η όποια τουριστική «ανάπτυξη» διαφημίζεται με τις δημιουργούμενες θέσεις εργασίας: Από στοιχεία των ετήσιων εκθέσεων του ΣΕΤΕ προκύπτει ότι η συνολική απασχόληση⁴⁵ μειώνεται σταθερά τα έτη 2008-2012 σημειώνοντας συνολική μείωση κατά 20% (από 854.000 το 2008 σε 688.800 το 2012). Η ίδια τάση φαίνεται να συνεχίζεται και το 2013, όπου η μεγάλη αύξηση των αφίξεων τουριστών και των σχετικών εσόδων συνδυάζεται με τη μείωση κατά 3-3,5% των εργαζομένων στον κλάδο.⁴⁶

Από ό,τι φαίνεται από διάφορες πηγές, οι οποίες πολλές φορές μάλιστα είναι αντιφατικές μεταξύ τους, δυσχεραίνοντας την εξαγωγή πιο συγκεκριμένων συμπερασμάτων, οι τάσεις που κυριαρχούν στην απασχόληση του κλάδου είναι: Μείωση της συνολικής απασχόλησης, μείωση, μεγαλύτερη του κλαδικού μέσου όρου, στον υποκλάδο της εστίασης και ακόμα μεγαλύτερη στους κλάδους της έμμεσης και προκαλούμενης απασχόλησης.

Από τους εργαζομένους στον κλάδο το 2012 το 58% περίπου ήταν γυναίκες, ενώ το 22% περίπου ήταν αλλοδαποί⁴⁷. Η απασχόληση των γυναικών του κλάδου συγκεντρώνεται σε μικρά ξενοδοχεία χαμηλής κατηγορίας και στις ειδικότητες καθαριότητας, επισιτισμού και ρεσεψιόν. Χαρακτηριστική είναι επίσης η μεγάλη έκταση της προσωρινής κι ελαστικής εργασίας, η οποία διευκολύνεται και από την εποχικότητα, που αντικειμενικά χαρακτηρίζει τις τουριστικές εργασίες.

Όσον αφορά το ύψος του μισθού, αλλά και γενικότερα τα δικαιώματα των εργαζομένων του κλάδου, η κλαδική σύμβαση που υπέγραψαν το Δεκέμβρη του 2013 η Πανελλήνια Ομοσπονδία Εργατών Επισιτισμού και Υπαλλήλων Τουριστικών Επαγγελματιών και η Ομοσπονδία Ξενοδόχων διατηρεί και για το 2014 τους μειωμένους κατά 15% μισθούς που προέβλεπε η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας (ΣΣΕ) του 2012. Για το 2015 η σύμβαση προβλέπει αύξηση μόνο κατά 1%, κάτι που αξιοποιείται προπαγανδιστικά από την κυβέρνηση και το ΣΕΤΕ, οι οποίοι αποκρύπτουν ότι η συγκεκριμένη αύξηση συνδυάζεται με την αύξηση του ορίου του εργάσιμου χρόνου στις 10 ώρες. Φυσικά η υπογραφή της παραπάνω σύμβασης αναδεικνύει το γεγονός ότι σε εποχή τουριστικής ανάπτυξης το επίπεδο της ζωής και των δικαιωμάτων των εργαζομένων μειώνεται. Ακόμα όμως και αυτές οι συμβάσεις σε πολλές περιπτώσεις, ακόμα και σε περιοχές με μεγάλη τουριστική κίνηση δεν εφαρμόζονται.⁴⁸ Πολλοί εργαζόμενοι δεν πληρώνονται για μήνες τα δεδουλευμένα τους, εργάζονται περισσότερες από τις ώρες που προβλέπουν οι συμβάσεις, δουλεύουν χωρίς ασφάλιση⁴⁹, υπολογίζονται ως «καταρτιζόμενοι» και «μαθητευόμενοι» κλπ. Κι όλα αυτά σε συνθήκες που, με βάση τα στοιχεία, το 2013 οι ταξιδιωτικές εισπράξεις από τις διεθνείς αφίξεις σημείωσαν αύξηση κατά 17%, οι αφίξεις κατά 15,5% σε σύγκριση με το 2012, ενώ οι εκτιμήσεις για το 2016 είναι ακόμα πιο αισιόδοξες.

45. Στη συνολική απασχόληση, εκτός από την άμεση απασχόληση, υπολογίζονται και η έμμεση, καθώς και η προκαλούμενη απασχόληση. Η έμμεση απασχόληση περιλαμβάνει τις θέσεις εργασίας στους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας που αποτελούν τους κυριότερους προμηθευτές των τουριστικών επιχειρήσεων. Η προκαλούμενη απασχόληση αναφέρεται στις θέσεις εργασίας που θεωρείται ότι δημιουργούνται από την τουριστική κίνηση.

46. IOBE, Τριμηνιαίες εκθέσεις για την ελληνική οικονομία, 3/2013 και 4/2013.

47. Το ποσοστό αυτό θεωρείται ένα από τα υψηλότερα στην Ευρώπη.

48. Πολλές τέτοιες περιπτώσεις έχουν καταγραφεί σε Κέρκυρα, Ρόδο, Κρήτη, Ζάκυνθο, Πελοπόννησο, Αττική, Χαλκιδική.

49. Στις εποχιακές τουριστικές επιχειρήσεις, στον Επισιτισμό και την Εστίαση υπολογίζεται ότι ο ένας στους τρεις εργαζομένους εργάζεται χωρίς ασφάλιση

Οι επίσημα καταγεγραμμένοι δείκτες του «κόστους εργασίας» φανερώνουν κι αποδεικνύουν την ένταση του βαθμού εκμετάλλευσης τα προηγούμενα χρόνια. Στους κλάδους Ξενοδοχείων - Εστίασης, υπολογίζεται ότι από το Α' Τρίμηνο του 2010 ως το Γ' Τρίμηνο του 2011 το συνολικό «κόστος εργασίας» υποχώρησε κατά 32,5%, οι μισθοί και οι αμοιβές υποχώρησαν συνολικά κατά 30,4%, οι τακτικές αποδοχές κατά 26%, ενώ ακόμα μεγαλύτερη μείωση παρουσίασε το «μη μισθολογικό κόστος», κατά 36,2%.⁵⁰

Αξίζει επίσης ν' αναφερθεί ότι στον κλάδο του τουρισμού λειτουργεί το πρόγραμμα κατάρτισης «Επιταγή Εργασίας» 10.000 θέσεων, που υλοποιείται μέσω του Ινστιτούτου του ΣΕΤΕ. Μέσω του προγράμματος προσφέρεται στην ουσία «δωρεάν» εργασία, το πολύ 5 μηνών με επιδόματα που κυμαίνονται από 2.400 έως 2.700 ευρώ για κάθε καταρτιζόμενο (συμπεριλαμβανομένων των νόμιμων κρατήσεων) για την οποία δεν πληρώνουν τίποτα οι εργοδότες, αφού επιδοτείται εξολοκλήρου από το κράτος και το ΕΣΠΑ. Επιπλέον, μέσω του προγράμματος «προικοδοτούνται» οι «πάροχοι κατάρτισης» του κλάδου με 1.100 ευρώ «το κεφάλι», για την κάλυψη των εκπαιδευτικών αναγκών και των ασφαλιστικών εισφορών. Την ασφαλιστική κάλυψη στην ουσία θα την πληρώνει το κράτος. Το πρόγραμμα προβλέπει και την επιπλέον επιχορήγηση των επιχειρήσεων που θα προβούν στην πρόσληψη των καταρτιζόμενων αμέσως μετά από τη λήξη της πρακτικής άσκησης.

Επίσης, παρόλο που «στα λόγια» το πρόγραμμα δεν επιτρέπει την αντικατάσταση εργαζομένων με συμμετέχοντες στο πρόγραμμα, στην ουσία αφήνει «παράθυρο ανοιχτό» στις επιχειρήσεις να κάνουν γενικευμένη χρήση αυτής της αντικατάστασης, μην παρουσιάζοντάς την ως τέτοια, αφού κυρίως ο έλεγχος γίνεται σε ημερομίσθια ή ΕΜΕ και όχι στους εργαζόμενους.⁵¹

Σύμφωνα με τροποποίηση του αναπτυξιακού νόμου 3299, με τον Ν. 4242/14, ο έλεγχος της υποχρέωσης για την δημιουργία θέσεων εργασίας στις επενδύσεις του κλάδου μειώνεται για τις ΜΜΕ από τα 5 στα 3 χρόνια. Είναι αξιοσημείωτο ότι μέχρι τον 3^ο χρόνο ελέγχονται για την δημιουργία του 50% των θέσεων.⁵²

50. Σταύρου Π. Γαβρόγλου (Διευθυντή Εθνικού Ιδρύματος Εργασίας και Ανθρώπινου Δυναμικού): «Το κόστος εργασίας στην Ελλάδα πριν και μετά το μνημόνιο»

51. ΣΕΤΕ, «Πρόσκληση ενδιαφέροντος για το πρόγραμμα "Επιταγή εισόδου στην αγορά εργασίας για άνεργους νέους του τουριστικού τομέα ηλικίας έως 29 ετών"».

52. Για την ανάπτυξη Ν.3299/04, Ν.4242/14 και διευκρινιστικές εγκύκλιοι.

Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό και την αειφόρο ανάπτυξη.

Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό στοχεύει στη διαμόρφωση συνθηκών για:

- ✓ Τη μετάβαση από ένα μαζικό, αδιαφοροποίητο, μονοθεματικό και χαμηλής οικονομικής απόδοσης τουρισμό σε έναν ποιοτικό, διαφοροποιημένο και πολυθεματικό τουρισμό, οικονομικά αποδοτικότερο, που απευθύνεται σε κοινό με υψηλότερες απαιτήσεις, που δεν αρκείται στο καθιερωμένο τουριστικό πρότυπο «ήλιος -θάλασσα», με παράλληλη αξιοποίηση των τουριστικών πόρων, φυσικών και ανθρωπογενών.
- ✓ Την άμβλυνση της εποχικότητας του τουρισμού της χώρας και την αύξηση της μέσης δαπάνης ανά επισκέπτη μέσω της προώθησης ξενοδοχειακών καταλυμάτων υψηλής ποιότητας υπηρεσιών και υποδομών, της διείσδυσης διεθνών αλυσίδων επώνυμων ξενοδοχείων (brands) και της προώθησης σύγχρονων τουριστικών προϊόντων, όπως η τουριστική κατοικία (σύνθετα τουριστικά καταλύματα).
- ✓ Τη συμπλήρωση τα υφιστάμενων μονάδων χαμηλών κατηγοριών.
- ✓ Τη χωρική διεύρυνση του φάσματος των δυνατών προορισμών και την ενίσχυση λιγότερο τουριστικά αναπτυγμένων περιοχών, που έχουν σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης, σε συνδυασμό με την αξιοποίηση ειδικών - εναλλακτικών μορφών τουρισμού και λαμβάνοντας πρόνοιες για την αναβάθμιση των αναγκαίων ή χρησίμων υποδομών διευκόλυνσης της προσβασιμότητας, διακίνησης και εξυπηρέτησης των επισκεπτών και κατοίκων.
- ✓ Τον περιορισμό της διάσπαρτης δόμησης τουριστικών εγκαταστάσεων σε περιοχές εκτός σχεδίων πόλεων και ορίων οικισμών μέσω της θεσμοθέτησης ζωνών με χρήση γης «τουρισμός-αναψυχή» και οργανωμένων υποδοχέων τουριστικών δραστηριοτήτων στην κατεύθυνση προστασίας του περιαστικού και παράκτιου χώρου.
- ✓ Της αξιοποίησης κατά προτεραιότητα, ιδιαίτερων στοιχείων των τοπικών φυσικών και πολιτισμικών πόρων - σε περιοχές αναπτυγμένου και αναπτυσσόμενου μαζικού τουρισμού - στην κατεύθυνση διαφοροποίησης του τοπικού τουριστικού προϊόντος και επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου στις περιοχές αυτές.
- ✓ Την προώθηση της αειφόρου και ισόρροπης ανάπτυξης του τουρισμού της χώρας, σύμφωνα με τις φυσικές, πολιτιστικές, οικονομικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής, με ιδιαίτερη έμφαση στην προστασία, ανάδειξη και αποκατάσταση του περιβάλλοντος, της πολιτιστικής κληρονομιάς και του τοπίου και ειδικότερα την προστασία των υδατικών πόρων και του εδάφους και τη διατήρηση της βιοποικιλότητας.
- ✓ Τη δημιουργία μέσα από έναν κατάλληλο χωρικό σχεδιασμό και με προώθηση ολοκληρωμένων αναπτυξιακών προγραμμάτων σε ευρείες χωρικές ενότητες ενιαίων δικτύων φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, που θα αναδεικνύουν και αξιοποιούν το σύνολο των πολλαπλών ιστορικών παρελθόντων (αρχαιολογικοί χώροι, ιστορικοί τόποι, παραδοσιακοί οικισμοί, παραδοσιακά ήθη και έθιμα) και θα συνδέονται με τη σύγχρονη κοινωνική και πολιτιστική δραστηριότητα, αλλά και την τοπική οικονομική δραστηριότητα με έμφαση στην τοπικών προϊόντων υψηλών προδιαγραφών.
- ✓ Τη διασφάλιση της εξωγενούς ζήτησης ως προϋπόθεσης για τη συνέχιση της μεγέθυνσης του κλάδου και την αύξηση των εισροών επενδύσεων.
- ✓ Την επιλεκτική ενίσχυση των ευκαιριών προσέλκυσης επισκεπτών, σε περιοχές με υψηλό βαθμό εξάρτησης της τοπικής οικονομίας από την τουριστική δραστηριότητα, λαμβάνοντας υπόψη την αποφυγή της επιβάρυνσης των πόρων και τη διασφάλιση αποδεκτού επιπέδου υποδομών και εγκαταστάσεων.
- ✓ Την προώθηση των χωρικών συνεργειών που δημιουργούν εξωτερικές οικονομίες στον κλάδο ή σε διασυνδεδεμένους κλάδους και τομείς και μειώνουν τις εξωτερικές παρενέργειες σε κλάδους, περιοχές και ομάδες του πληθυσμού.

- ✓ Τη διεύρυνση του φάσματος των προσφερόμενων τουριστικών προϊόντων και υπηρεσιών, με την ανάπτυξη των ευκαιριών προσέλκυσης επενδυτών και πέραν των παραδοσιακών τουριστικών επενδύσεων, λαμβάνοντας υπόψη τις φυσικές, πολιτιστικές, οικονομικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής.
- ✓ Τη διαφύλαξη και ενίσχυση της τοπικής και κοινωνικής ταυτότητας των περιοχών, όπου αναπτύσσεται τουριστική δραστηριότητα.
- ✓ Την εξασφάλιση των απαιτούμενων τεχνικών και κοινωνικών υποδομών όλων των διαβαθμίσεων, που απαιτούνται για την επιτυχή λειτουργία της τουριστικής δραστηριότητας.
- ✓ Την τουριστική αξιοποίηση, στο πλαίσιο των κατευθύνσεων του παρόντος της ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου.

Έχοντας υπόψη τους παραπάνω στόχους, που το ειδικό χωροταξικό πλαίσιο για τον τουρισμό θέτει, καθώς και όλη την προηγούμενη ανάλυση, που έγινε για την τουριστική δραστηριότητα στην χώρα μας θεωρώ ότι μπορούμε πλέον με πληρότητα να κατανοήσουμε το παράδειγμα της προτεινόμενης αξιοποίησης του Ελληνικού.

B1.9. Υπό το πρίσμα των στόχων το παραλιακό μέτωπο της Αττικής

Μιά ματιά στο τι εξελίσσεται στο παράκτιο μέτωπο της Αττικής νομίζω πως είναι αποκαλυπτική για τον μετασχηματισμό που σχεδιάζεται για την περιοχή: Οι νέες επενδύσεις με την ιδιωτικοποίηση και τις αλλαγές στο Λιμένα Πειραιά, η παραχώρηση-ιδιωτικοποίηση περιοχών προς ανάπτυξη όπως το Φαληρικό Δέλτα στο Ίδρυμα Σταύρου Νιάρχου, ο Φλοίσβος, ο Αστέρας Βουλιαγμένης, το Ελληνικό με την μαρίνα του Αγίου Κοσμά, που μαζί με την εκκλησιαστική περιουσία στη Βουλιαγμένη και φτάνοντας στις Αλυκές Αναβύσσου συνθέτουν ένα τεράστιο πάζλ επενδυτικών σχεδίων σε εξέλιξη (...)

Στην ουσία, εξετάζουμε την παράδοση του συνόλου του παραλιακού μετώπου της Αττικής (...) σε εταιρείες, με το Ελληνικό και το Φαληρικό Δέλτα να αποτελούν τις δύο στρατηγικού χαρακτήρα αναπλάσεις, που συμπυκνώνουν μια απ' τις κατευθύνσεις για την ανάπτυξη των επόμενων δεκαετιών στο λεκανοπέδιο, με εγκατάσταση μεικτών χρήσεων (εμπορικές, τουριστικές, αθλητικές, πολιτιστικές, πολυτελούς αναψυχής, τεχνολογίας κλπ.).

Σε αυτή την ενότητα μπορεί κάποιος να θέσει το ερώτημα: Ο Φόστερ μόνο στην Ελλάδα της κρίσης, του χρέους και του δημοσιονομικού ελλείμματος ή τα μεγάλα ονόματα, το δέλεαρ, για μια ανάπτυξη στα πλαίσια και στις επιταγές του καπιταλιστικού συστήματος; Το δημοσίευμα της HOME Newspaper/13-2-2017 απαντά σε όλα:

OSantiagoCalatrava, αλλάζει την περιοχή του Γκρίνουϊτς στο Νοτιοανατολικό **Λονδίνο**, με μια ανάπτυξη αρχικού προϋπολογισμού ενός δισεκατομμυρίου λίρων, που θα αναβαθμίσει σημαντικά την περιοχή και θα δημιουργήσει χιλιάδες κατοικίες, αλλά και θέσεις εργασίας. Πιο συγκεκριμένα, ο σχεδιασμός θα αναπτυχθεί σε 1,4 εκ. τετραγωνικά πόδια, ενώ μια υπέργεια πεζογέφυρα θα ενώνει την περιοχή με τον Τάμεση. Το αξιοσημείωτο είναι η ανέγερση τριών ουρανοξυστών, οι οποίοι θα δεσπόζουν στην περιοχή και οι οποίοι θα φιλοξενήσουν γραφεία, διαμερίσματα και ξενοδοχεία, ενώ στην ίδια περιοχή θα δημιουργηθεί κινηματογραφικό στούντιο. Ο στόχος του project είναι να καθιερώσει την περιοχή σε σημαντικό πολιτιστικό κέντρο, με την πρόβλεψη δημιουργίας 15.000 νέων κατοικιών, σε επτά νέες γειτονιές, που θα πλαισιώνονται με τις απαραίτητες υποδομές εκπαίδευσης και υγείας. Ο Calatrava δήλωσε πως για το σχεδιασμό αυτού του έργου εμπνεύστηκε από την πλούσια αρχιτεκτονική κληρονομιά του Λονδίνου, ενώ ο δήμαρχος, Sadiq Khan σημείωσε ότι το έργο δείχνει ότι το Λονδίνο παραμένει ανοικτό στις επενδύσεις και δήλωσε ευτυχής που ο διάσημος Ισπανός αρχιτέκτονας ξεκίνησε τα έργα του στο Ηνωμένο Βασίλειο από το Λονδίνο.



Ο CALATRAVA ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ



Μέρος Γ. Μελέτη περίπτωσης: Ελληνικό

Στα πλαίσια των όσων αναφέραμε στην προηγούμενη ενότητα θα εξετάσουμε την περίπτωση της σχεδιαζόμενης ανάπτυξης-αξιοποίησης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού και της παράκτιας Ολυμπιακής ζώνης του Αγίου Κοσμά Αττικής (πρώην Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας και Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας Αγίου Κοσμά).¹ Η παρουσίαση της πρότασης γίνεται χωρίς σχόλια. Η κριτική επί του συνόλου της και σε επιμέρους πλευρές θα ακολουθήσει.

Γ1. Το Ελληνικό | the Hellinikon site

Η έκταση του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού μαζί με την παράκτια ζώνη του Αγίου Κοσμά και την Ολυμπιακή Μαρίνα έχει συνολική επιφάνεια 6.205.677 τ.μ. Βρίσκεται 10 χλμ νότια του κέντρου της Αθήνας και ανήκει και περιβάλλεται από τους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας και Ελληνικού.



Γ1.1. Τι είναι το Ελληνικό: **Η θέση και το μέγεθος** είναι από τα σημαντικότερα πλεονεκτήματά του.

Τοποθεσία: Ελληνικό | location: Hellinikon



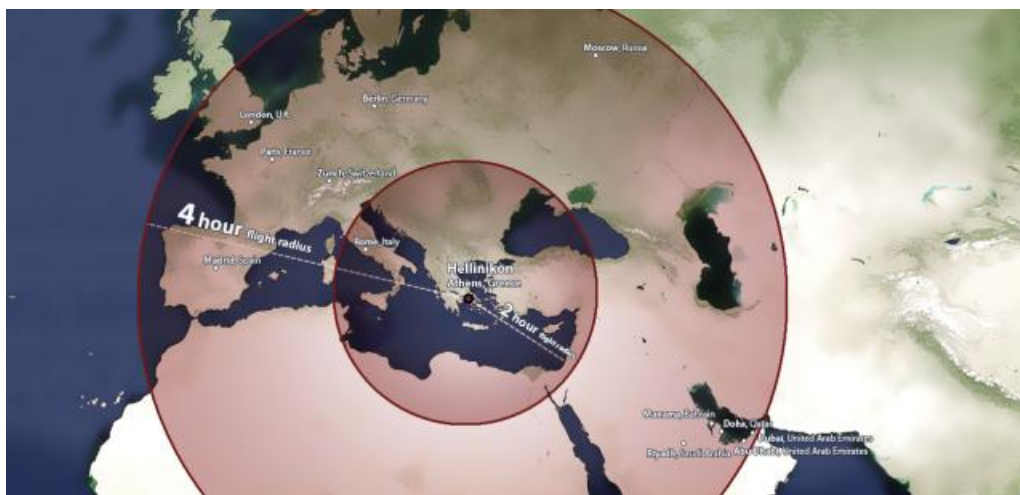
1. Μέχρι την εκπόνηση της παρούσας εργασίας δεν έχει δημοσιοποιηθεί το Σχέδιο ολοκληρωμένης ανάπτυξης της LAMDA και γι αυτό την μελέτη μας και την κριτική μας θα την επιδιώξουμε μέσα από παρουσίαση βασικών στοιχείων της πρότασης της ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ Α.Ε., η οποία αποτέλεσε την δομική πρόταση του Ν.4062/12 για το ΣΟΑ Ελληνικού –Αγ. Κοσμά, και επομένως με μικροδιαφορές είναι στην ίδια φιλοσοφία με την προς υλοποίηση.



Η έκταση του Ελληνικού βρίσκεται εντός της Μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας, ανάμεσα στον Υμηττό και τις ακτές του Σαρωνικού. Απέχει περίπου 8 χλμ από το Ιστορικό Κέντρο, 25 χλμ από το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος και 10 χλμ από το λιμάνι του Πειραιά.

Γ1.2. Τι είναι το Ελληνικό: **Η θέση και το κλίμα** είναι από τα σημαντικότερα πλεονεκτήματά του.

Τοποθεσία: Αθήνα | location: Athens



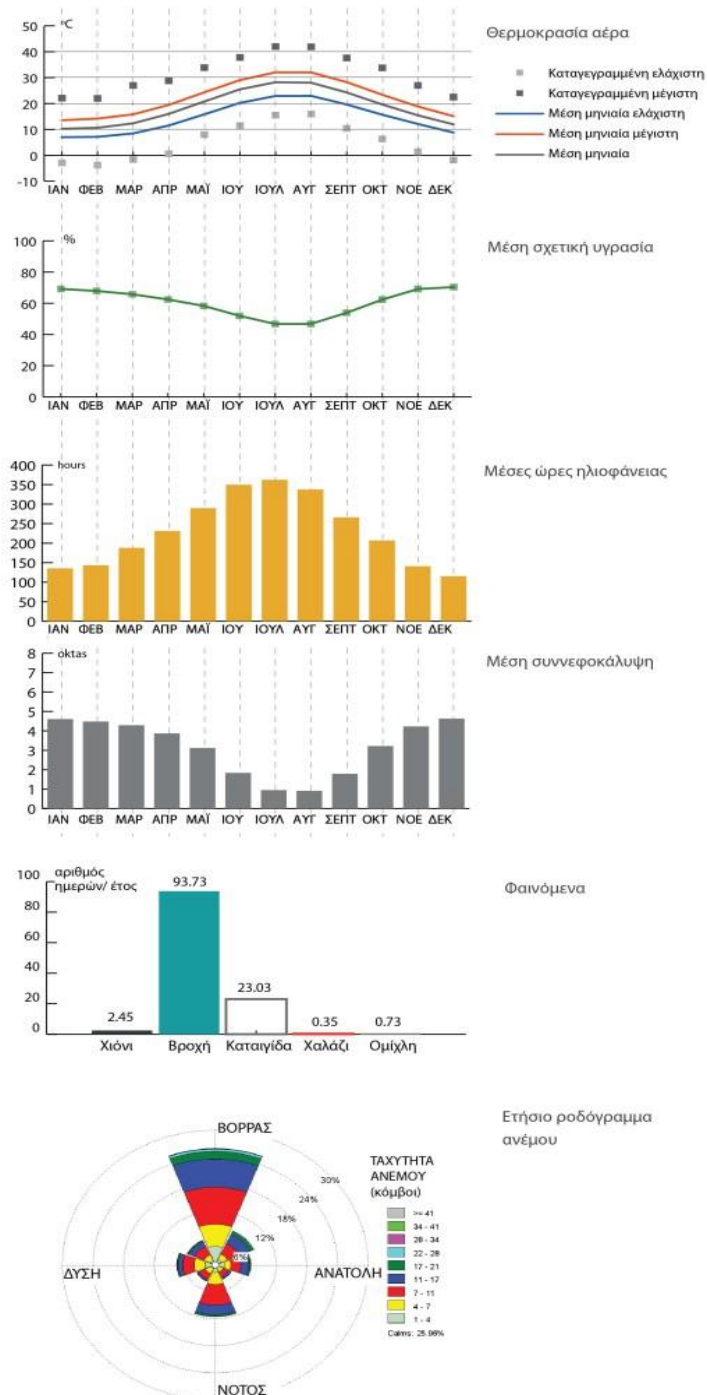


Η Αθήνα είναι μια ιστορική πόλη με άμεση πρόσβαση στη θάλασσα. Η στρατηγική της θέση επιτρέπει την σύνδεσή της αεροπορικά, μέσα λίγες μόνο ώρες, με το σύνολο σχεδόν της χώρας, της Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής. Συγχρόνως διευκολύνει και την ακτοπλοϊκή πρόσβαση στα περισσότερα Ελληνικά νησιά. Η τοποθεσία του Ελληνικού εντός του Μητροπολιτικού συμπλέγματος της Αθήνας αποτελεί γι αυτό σημαντικό πλεονέκτημα.

Κλίμα | climate

Άλλο ένα πλεονέκτημα της περιοχής του Ελληνικού είναι το ιδιαίτερα ευνοϊκό κλίμα. Είναι τυπικά μεσογειακό, με θερμά καλοκαίρια, ήπιους χειμώνες και χαμηλή συχνότητα έντονων φαινομένων όπως ομίχλη ή χιόνι. Οι ήπιες θερμοκρασίες, η χαμηλή υγρασία και η άφθονη ηλιοφάνεια, σε συνδυασμό με το μεσογειακό τοπίο και περιβάλλον, δημιουργούν ιδανικές συνθήκες για υψηλή ποιότητα ζωής και προσέλκυση επισκεπτών όλο το χρόνο. Λόγω της χαμηλής σχετικά βροχόπτωσης, οι ανάγκες άρδευσης των πράσινων εκτάσεων πρέπει να αντιμετωπιστούν με ιδιαίτερη προσοχή.

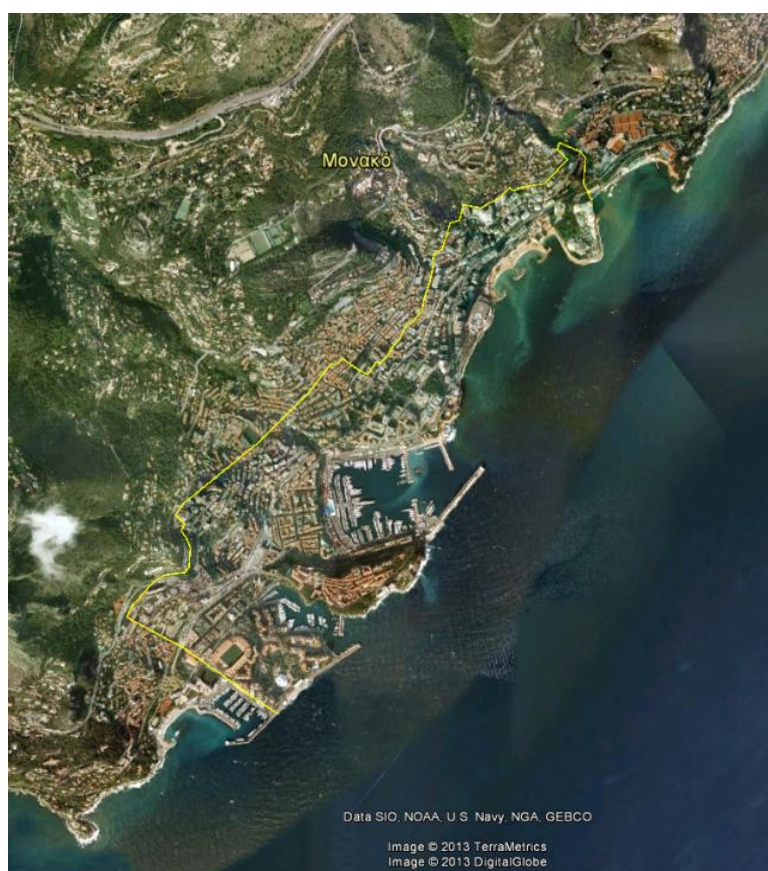
Το αιολικό δυναμικό της περιοχής είναι γενικά χαμηλό αλλά τα υψηλά επίπεδα ηλιακής ακτινοβολίας και τα μεγάλα διαστήματα ηλιοφάνειας, ακόμα και το χειμώνα, ευνοούν την εφαρμογή παθητικών και ενεργητικών ηλιακών τεχνολογιών και συστημάτων.



Στατιστικά δεδομένα από την Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία βασισμένα σε μετρήσεις του μετεωρολογικού σταθμού Ελληνικού (WMO 16716, 23.44 Α, 37.44 Β, υψόμετρο 10 m) για την περίοδο 1958-2010.

Γ1.3. Κατανοώντας την κλίμακα: το παράδειγμα του Μονακό/understanding the scale: the example of Monaco

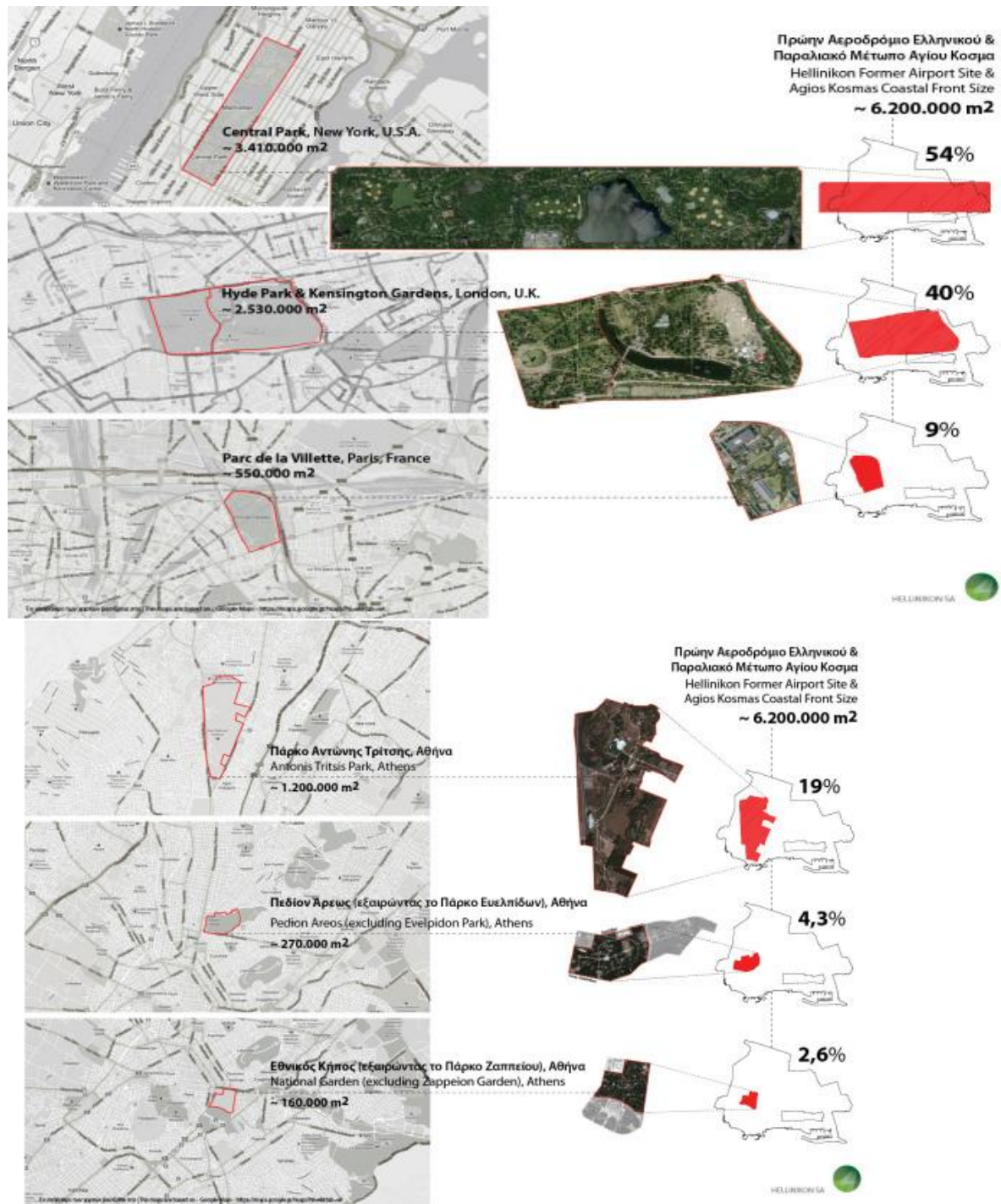
Με έκταση 6.205.677 τ.μ. το Ελληνικό είναι τρεις φορές μεγαλύτερο από το κρατίδιο του Μονακό με επιφάνεια 2.000.000 τ.μ και πληθυσμό 30.510. Αντίστοιχα το παράκτιο μέτωπο του Μονακό έχει μήκος περίπου 3,2 χλμ όσο δηλαδή και του Ελληνικού.



Γ1.4. Κατανοώντας την κλίμακα: συγκρίσεις με άλλα πάρκα/understanding the scale: park comparisons

Σύμφωνα με το Νόμο 4062, μία ζώνη Μητροπολιτικού Πάρκου, 2.000.000 m² στο ελάχιστο, απαιτείται στην ανάπτυξη του Ελληνικού. Αυτή η έκταση θα καλύπτει το 33,3% της συνολικής έκτασης.

Κατά την διεξαγωγή της έρευνας για καλύτερη κατανόηση της κλίμακας του Ακινήτου, έγιναν διάφορες συγκρίσεις της έκτασης μητροπολιτικών πάρκων γνωστών διεθνώς, καθώς και με αθηναϊκά πάρκα.



Γ2. Το όραμα:

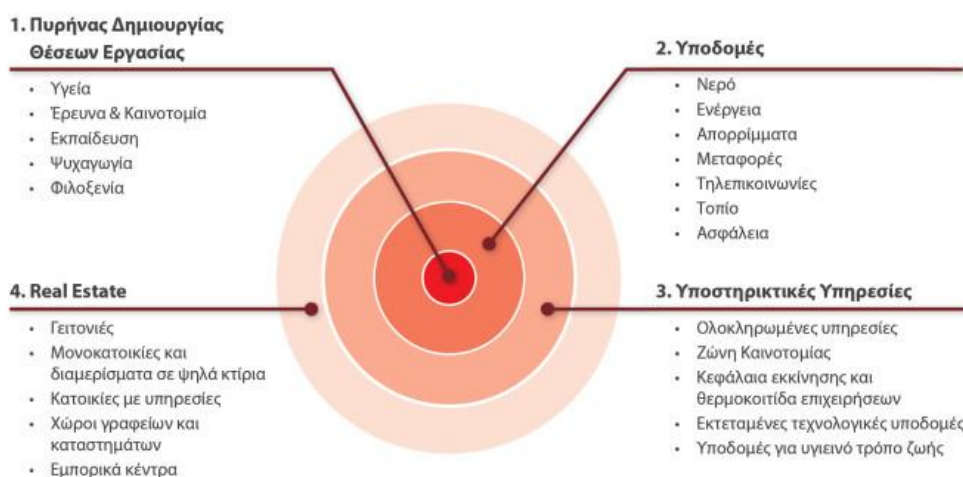
Με οδηγό τα όσα προβλέπονται στον Ν. 4062 :«*Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά*» σαν βασικοί στόχοι στην υλοποίηση της αξιοποίησης του Ελληνικού, αλλά και σε απόλυτη αρμονία και ευθυγράμμιση με τους αναπτυξιακούς στόχους για την Αττική, που αναφέρονται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας που αναλύσαμε στο δεύτερο μέρος της παρούσας εργασίας η πρόταση εφαρμογής της HELLINIKONS.A θέτει *όραμα*, το οποίο αποτέλεσε την βάση, τον μπόουσουλα για οποιαδήποτε άλλη πρόταση ακολούθησε σαν συμμετοχή στον διαγωνισμό για την ανάθεση της υλοποίησης του έργου. Περιλαμβάνει τα εξής:

Γ2.1. Τέσσερις πυλώνες/four pillars

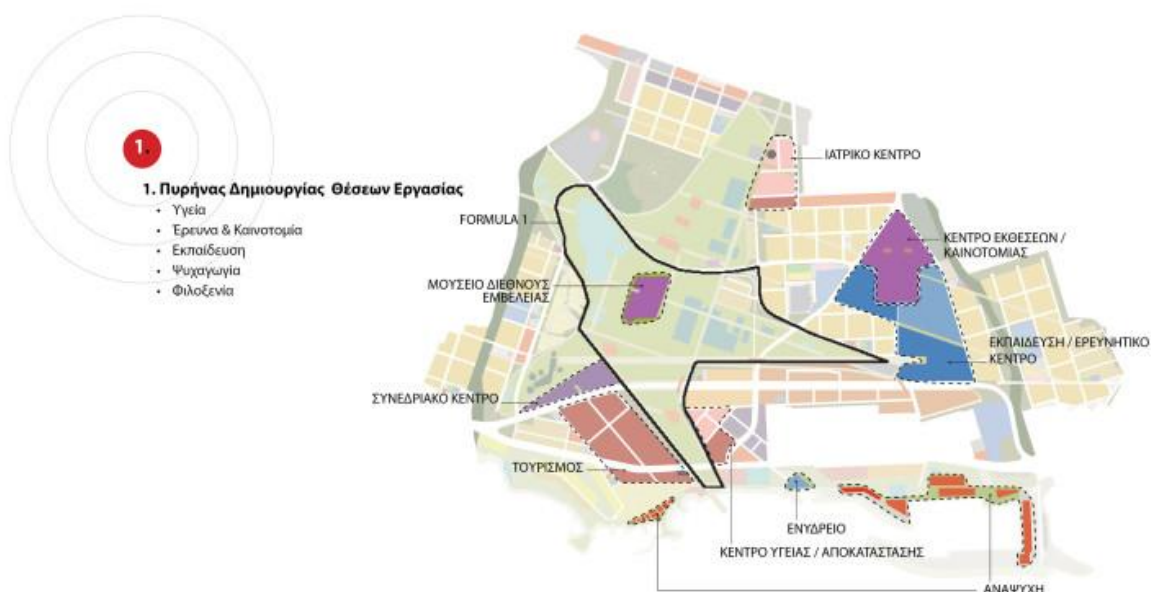
Η ανάπτυξη του Ελληνικού δεν θα πρέπει να έχει μόνο κτηματομεσιτικό χαρακτήρα. Έχει τη δυνατότητα να συνεισφέρει στις ανάγκες των γειτονικών περιοχών, του Λεκανοπεδίου και της χώρας αλλά και στην αλλαγή της εθνικής οικονομίας.

Μπορεί να γίνει το κομβικό σημείο μιας νέας οικονομίας βασισμένη στη γνώση, μέσω έρευνας και εκπαίδευσης στους τομείς της οικολογίας, του περιβάλλοντος και της υγείας, αλλά στην παράδοση που υπάρχει σε τομείς όπως η φιλοξενία και η ναυτιλία.

Σε αυτό το πλαίσιο το πολεοδομικό μοντέλο αρθρώνεται σε τέσσερις βασικούς πυλώνες χρήσεων γης και δραστηριοτήτων.



Ο πρώτος πυλώνας, που αποτελεί και τον πυρήνα της πρότασης, είναι η δημιουργία θέσεων εργασίας σε ανταγωνιστικούς τομείς με μεγάλη προστιθέμενη αξία όπως η υγεία, η εκπαίδευση, η έρευνα, η φιλοξενία κλπ. Είναι σημαντικό να δημιουργηθούν άμεσα νέες θέσεις εργασίας που θα αξιοποιήσουν το εκπληκτικό ανθρώπινο δυναμικό που διαθέτει αυτή τη στιγμή η χώρα και θα σταματήσουν τη διαρροή υψηλά καταρτισμένου δυναμικού στο εξωτερικό. Οι χρήσεις αυτές θα δώσουν στην αξιοποίηση της έκτασης την απαραίτητη δυναμική ώστε να αποτελέσει σημείο αναφοράς σε διεθνές επίπεδο.



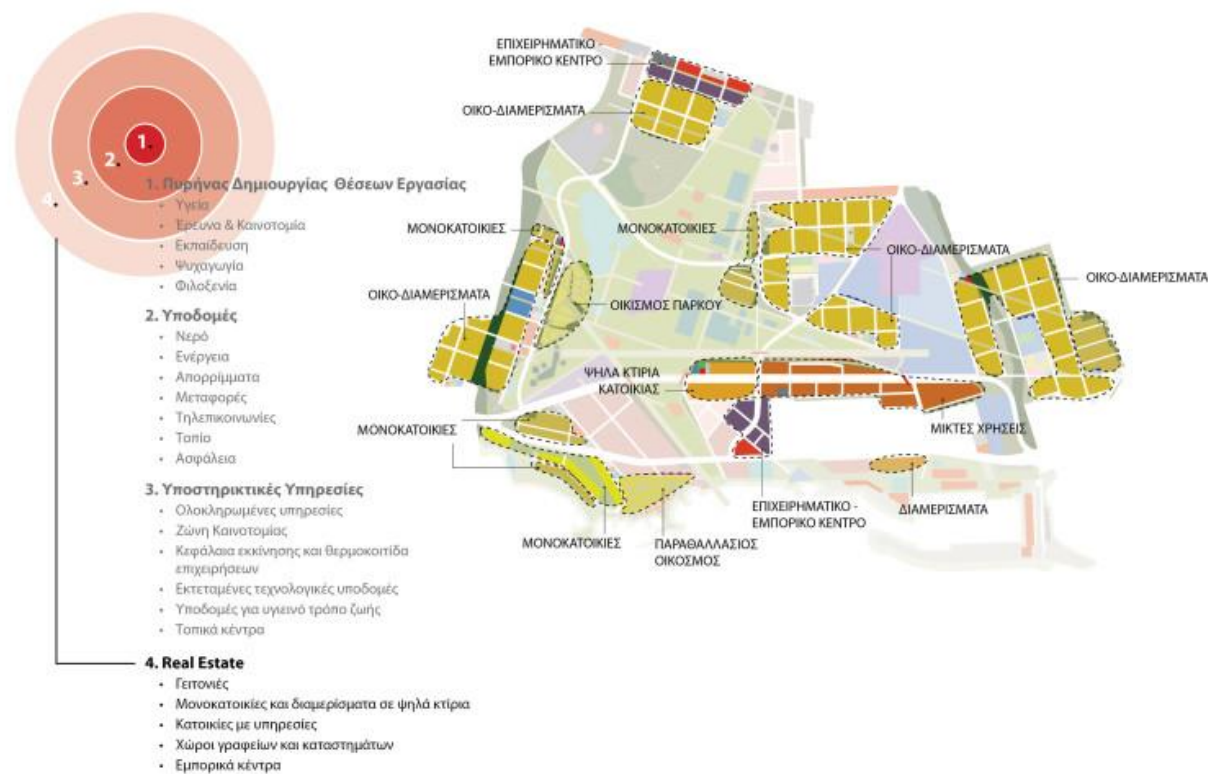
Ο δεύτερος πυλώνας αποτελείται από πρότυπες, υψηλής ποιότητας υποδομές στους τομείς της ενέργειας, των απορριμμάτων, του πρασίνου κλπ που θα ενισχύσουν και θα υποστηρίξουν την ανάπτυξη. Έχουν ως κύριους στόχους την προστασία του περιβάλλοντος, τη μείωση της επιβάρυνσης στις υφιστάμενες αστικές υποδομές της Αθήνας, την προώθηση υψηλού επιπέδου ζωής αλλά και την εξασφάλιση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας του νέου μητροπολιτικού πόλου.



Ο τρίτος πυλώνας περιλαμβάνει υπηρεσίες που μπορούν να πλαισιώσουν το σχεδιασμό όπως υποστήριξη της επιχειρηματικότητας και της καινοτομίας αλλά και τοπικά κέντρα με υπηρεσίες, εμπόριο κλπ.



Ως τελευταίος πυλώνας έρχεται η σταδιακή διάθεση χώρων κατοικίας, γραφείων και εμπορίου, οι οποίοι μπορούν να απορροφηθούν από την αγορά που θα δημιουργηθεί μέσω των προηγούμενων πυλώνων.



Γ2.2. Πολεοδομικό μοντέλο ανάπτυξης/ urban development model



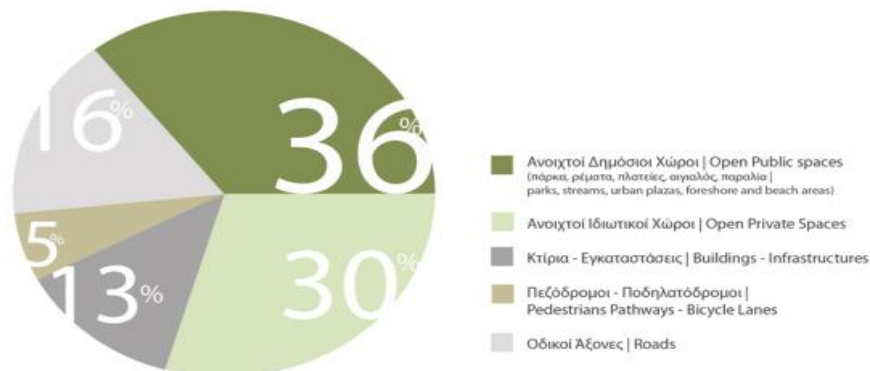
Πολεοδομικό Μοντέλο Ανάπτυξης της Ελληνικό Α.Ε. | Hellinikon S.A. Urban Development Model

Το **πολεοδομικό μοντέλο** έχει αναπτυχθεί σαν εργαλείο κατανόησης της έκτασης αλλά και ρεαλιστικής απεικόνισης των εξαιρετικών δυνατοτήτων και οφελών, σε τοπικό και εθνικό επίπεδο, που μπορούν να προκύψουν από την αξιοποίησή της.

Οι **κύριοι στόχοι** του σχεδίου μπορούν να συνοψιστούν στα παρακάτω σημεία:

- Δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Πόλου, ανταγωνιστικού σε διεθνές επίπεδο.
- Εφαρμογή των αρχών της αειφορίας για κοινωνική ευημερία, μακροπρόθεσμη οικονομική ανάπτυξη, προστασία και αποκατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος.
- Ενσωμάτωση της έκτασης στον αστικό ιστό και τη καθημερινή ζωή της πόλης.
- Κάλυψη αναγκών των γύρω περιοχών αλλά και του ευρύτερου Λεκανοπεδίου για χώρους πρασίνου και αναψυχής, χώρων περιθάλψης, εκπαίδευσης, πολιτισμού και άλλων κοινωνικών υποδομών.
- Επιλογή χρήσεων γης που θα προσελκύσουν επενδύσεις αξιοποιώντας το άριστο ανθρώπινο δυναμικό της χώρας.

Συνολικά στο πολεοδομικό μοντέλο, προβλέπονται σε όλες τις χρήσεις ιδιωτικής διαχείρισης, τουλάχιστον 50% ακάλυπτοι χώροι στο οικόπεδο ή στη παραχώρηση χρήσης και τουλάχιστον 25% φυτεμένοι χώροι. Επιπλέον στο κύριο όγκο των κατοικιών, που συγκροτούνται σε πρότυπα οικοδομικά τετράγωνα, ο εσωτερικός ακάλυπτος χώρος αποτελεί έναν ζωντανό κήπο δραστηριοτήτων και καλλιεργειών για τους κατοίκους. Σε όλες τις γειτονιές ενσωματώνονται υπαίθριοι χώροι αναψυχής και αθλητισμού, μικρά τοπικά πάρκα και κοιτίδες πρασίνου, που σε συνδυασμό με τον κάναβο των πεζοδρόμων και των ποδηλατοδρόμων προσφέρουν ένα περιβάλλον υψηλής περιβαλλοντικής ποιότητας.



Ποσοστά διαχείρισης γης στο πολεοδομικό μοντέλο | Land coverage in Urban Model



Απαιτείται:

- ❖ **Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης** του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά
- ❖ **Μικτός συντελεστής δόμησης** εφαρμοζόμενος σε όλη την έκταση: 0,5 -0,6. Δηλαδή **3.000.000 - 3.600.000 τμ δόμηση.**
- ❖ **Μέγιστο επιτρεπόμενο ποσοστό κάλυψης** για κτίρια και εγκαταστάσεις στο σύνολο της έκτασης: 35 %.
- ❖ **Καθορισμός ορίων** ειδικότερων ζωνών και χωρικός προσδιορισμός εκάστης ζώνης :
 1. **Περιοχές προς Πολεοδόμηση με Χρήσεις Γης :** Αμιγής Κατοικία - Γενική Κατοικία - Περιοχές πολεοδομικού Κέντρου
 2. **Ζώνες Ανάπτυξης** (βάσει Ν. 3986/11) με Χρήσεις Γης: Τουρισμός – αναψυχή, Επιχειρηματικά πάρκα, Θεματικά πάρκα –εμπορικά κέντρα – αναψυχή, Χρήσεις μεταφορικών, τεχνικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών υποδομών και λειτουργιών, parking, Εκπαίδευση – Έρευνα
 3. **Περιοχή Μητροπολιτικού Πάρκου και Αναψυχής: 2000** στρέμματα Πάρκου. Με χρήσεις πρασίνου, ελεύθερων χώρων, αναψυχής, αθλητισμού, πολιτισμού, κοινωφελών λειτουργιών και πρότυπων αστικών υποδομών.
 4. Εξαιρέσεις για το **παράκτιο μέτωπο:** Χωροθέτηση Κοινωφελών Λειτουργιών + Κοινόχρηστων χώρων κατά **50%** στις περιοχές προς πολεοδόμηση.
- ❖ **Διατήρηση Υφιστάμενων** Κτιρίων και Λειτουργιών : Μουσείο Αεροπορίας στα Υπόστεγα της Αεροπορίας
Κτίριο Ανατολικού Αεροσταθμού [σχεδιασμένο από τον E. Saarinen]
Αμαξοστάσιο TRAM.
- ❖ **Επιτρέπεται:**
 - Χωροθέτηση **Ουρανοξύστη**
 - Χωροθέτηση **Νεκροταφείου**
 - Χωροθέτηση **Σταθμού Μεταφοράς Απορριμμάτων**(μάλλον θα γίνει εκτός χώρου)
 - Χωροθέτηση **Καζίνο**

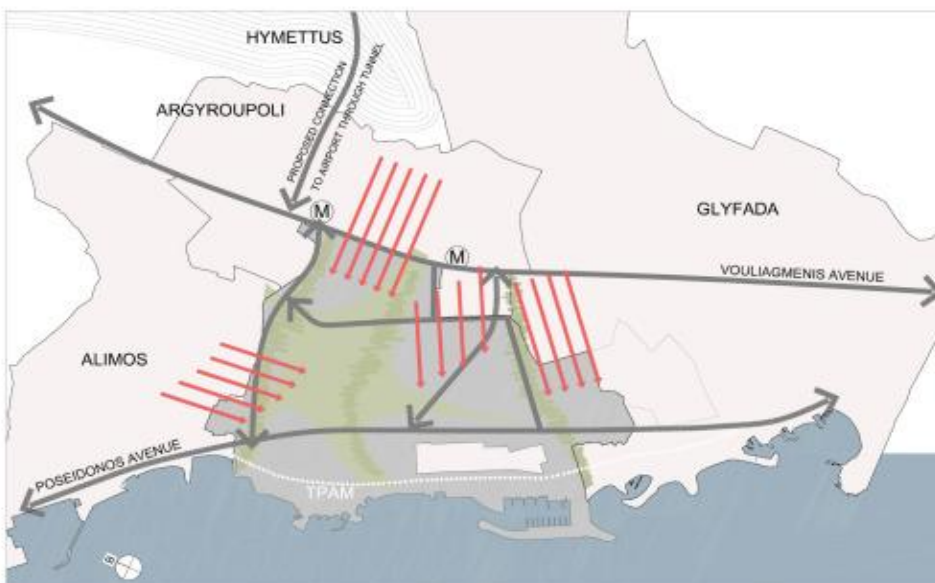
Γ2.3. Στρατηγικές σχεδιασμού/design strategies

Πολεοδομικό Μοντέλο έχει βασιστεί σε **δύο κύριες στρατηγικές σχεδιασμού**:

Η **πρώτη στρατηγική** αφορά την εξασφάλιση των απαραίτητων συνδέσεων και προσβάσεων. Η διευκόλυνση και διαχείριση των διαφορετικών τύπων κυκλοφορίας και κίνησης, από το νερό και τον αέρα μέχρι τους πεζούς και τα αυτοκίνητα, είναι απαραίτητες για τη βιώσιμη λειτουργία της ανάπτυξης. Με βάση την ανάλυση της τοπογραφίας και των υφιστάμενων δικτύων της περιοχής, ο σχεδιασμός στόχευσε στη σύνδεση της έκτασης με τις γύρω περιοχές και το ευρύτερο Λεκανοπέδιο, στη δημιουργία νέων δικτύων κυκλοφορίας εντός της έκτασης αλλά και στην αποκατάσταση της σύνδεσης Υμηττού – θάλασσας.



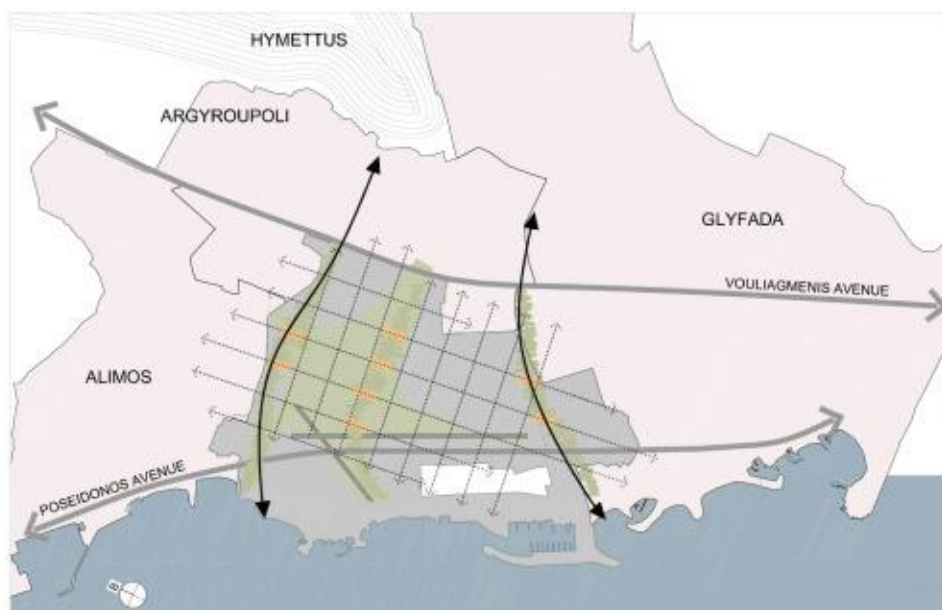
Κύριοι άξονες κυκλοφορίας της έκτασης και σύνδεση με βασικούς οδικούς άξονες της Αθήνας.
Planning of the main circulation axes of the site and connection to main axes of Athens.



Ενσωμάτωση του νέου αστικού ιστού και οδικού δικτύου με τον ιστό των γειτονικών περιοχών.
Integration of the new circulation and urban network with the urban grid orientation of the neighboring municipalities.

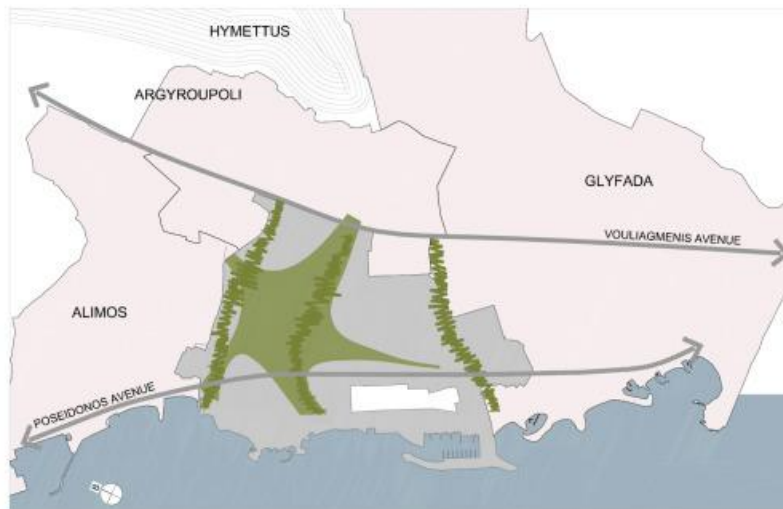


Αναβίωση δύο ρεμάτων και δημιουργία φυσικών διαδρόμων μεταξύ βουνού και θάλασσας.
 “Revival” of two streams and creation of natural corridors between mountain and sea.



Τα ρέματα και η φυσική κλίση του εδάφους υποδεικνύουν τον προσανατολισμό του δικτύου πεζοδρόμων.
 The streams and the inclination of the slope indicate the orientation of the main pedestrian grid.

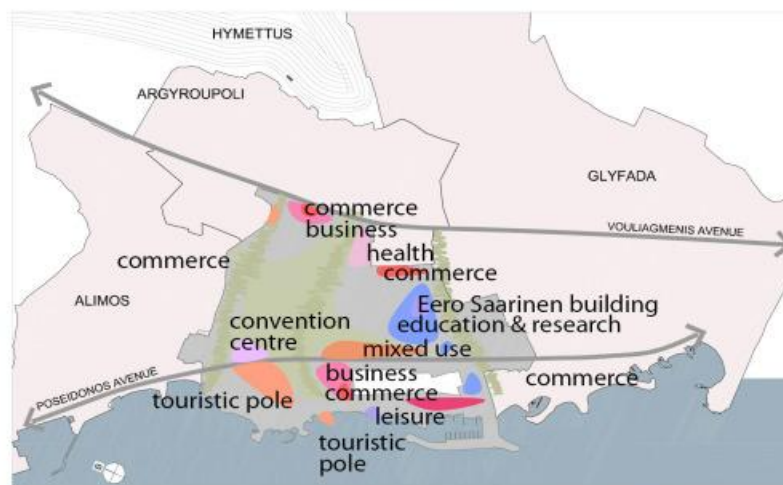
Η **δεύτερη στρατηγική** αφορά την επιλογή και την ενσωμάτωση μικτών χρήσεων γης μέσα σε εκτεταμένους ανοικτούς και πράσινους χώρους. Ο συνδυασμός δραστηριοτήτων στοχεύει, μέσα από τη δημιουργία συνεργειών, στην ανάπτυξη ενός μητροπολιτικού πόλου που θα τροφοδοτήσει τις γύρω περιοχές και το κέντρο της Αθήνας. Συγχρόνως, θα καλύψει σειρά αναγκών των γύρω περιοχών και θα συμβάλει σε ένα ασφαλές, ενδιαφέρον και ζωντανό όλο το 24ωρο περιβάλλον. Παράλληλα, οι ανοικτοί και πράσινοι χώροι θα συντελέσουν σε μια πρότυπη ανάπτυξη με προτεραιότητα την υψηλή ποιότητα ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος.



Το Μητροπολιτικό Πάρκο πρασίνου, αναψυχής και πολιτισμού.
The metropolitan park of green, leisure and culture.



Οι περιοχές κατοικίας έχουν σχεδιαστεί σε γειτνίαση με το πάρκο και άλλους πράσινους χώρους.
The residential clusters are planned adjacent to the park and other open space areas.

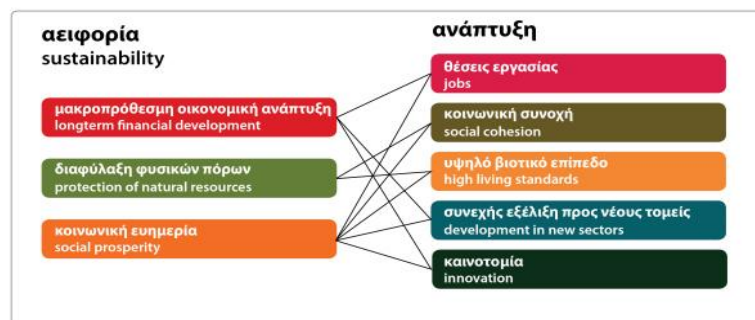


Ανάπτυξη μικτών χρήσεων σε όλη την έκταση και την παράκτια ζώνη.
Mixed use development dispersed to the site and coast.



Χρήσεις και δραστηριότητες εντός του Μητροπολιτικού Πάρκου.
Land uses and activities within the Metropolitan park.

Γ2.4. Μία βιώσιμη ανάπτυξη/ a sustainable development



Σύμφωνα με έναν από τους επικρατέστερους ορισμούς, η αιεφόρος ή βιώσιμη ανάπτυξη επιτρέπει την κάλυψη σημερινών αναγκών χωρίς να επηρεάζεται η δυνατότητα των επόμενων γενεών να καλύψουν τις δικές τους. Αν και δίνει μεγάλη βαρύτητα στην προσεκτική διαχείριση του περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων, η αιεφορία δεν βασίζεται μόνο σε περιβαλλοντικά κριτήρια αλλά συμπεριλαμβάνει κοινωνικές και οικονομικές παραμέτρους. Πρόκειται ουσιαστικά για μια προσπάθεια ισορροπίας ανάμεσα στην ανάπτυξη, την κάλυψη δηλαδή των ανθρώπινων αναγκών, και την ικανότητα του περιβάλλοντος να την υποστηρίξει.

Ο στόχος μιας βιώσιμης ανάπτυξης, σύμφωνα με το πρόγραμμα Zofnass του Harvard (www.zofnass.org), βρίσκεται στον πυρήνα του πολεοδομικού σχεδίου για την αξιοποίηση του χώρου. Οι κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές πτυχές της αιεφορίας λήφθηκαν εξίσου υπόψη. Η εξασφάλιση κοινωνικής ευημερίας και μακροπρόθεσμης οικονομικής ανάπτυξης με ταυτόχρονη προστασία και αποκατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος είναι η βασική κατεύθυνση της πρότασης.



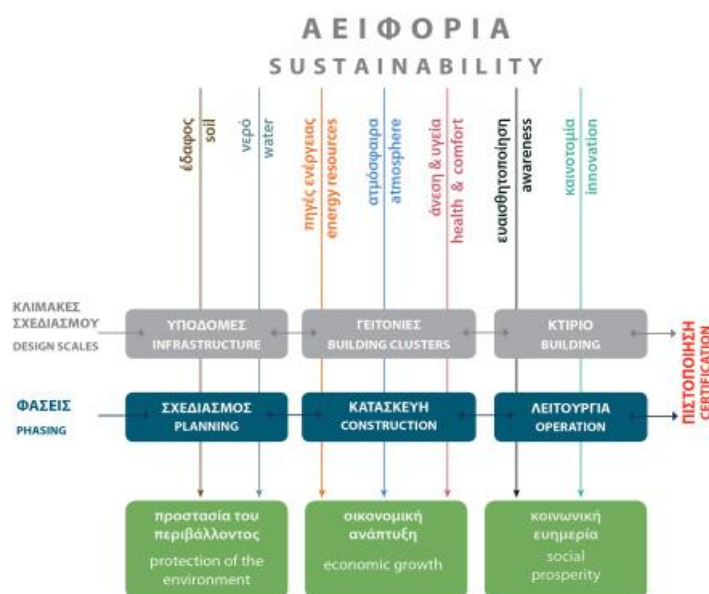
Για το λόγο αυτό αρχές από **τέσσερις** κατηγορίες χρησιμοποιήθηκαν σαν κριτήρια βιωσιμότητας. Συγκεκριμένα:

Ποιότητα ζωής. Πρόβλεψη για κοινωνικές παροχές υψηλού επιπέδου, αναψυχή, συμμετοχή, δημιουργία τοπικής ταυτότητας και αισθήματος ασφάλειας.

Κλιματική αλλαγή. Εφαρμογή στρατηγικών μείωσης εκπομπής αερίων, καταπολέμησης του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας και σωστής διαχείρισης των όμβριων υδάτων.

Διαχείριση πόρων. Πρόβλεψη για ορθολογική διαχείριση και μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, νερού, υλικών και παραγωγής στερεών και υγρών αποβλήτων.

Φυσικός κόσμος. Προστασία και αποκατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων της περιοχής.



Ιδιαίτερη έμφαση έχει δοθεί στις υποδομές. Η υλοποίηση πρότυπων υποδομών για την ενέργεια, το νερό, τα απορρίμματα, τις μεταφορές, τις τηλεπικοινωνίες και τους πράσινους χώρους είναι κεντρικής σημασίας για τη βιώσιμη λειτουργία μιας τέτοιας έκτασης αλλά και την ελαχιστοποίηση των φορτίων που θα πρέπει να παραλάβουν οι υφιστάμενες υποδομές του Λεκανοπεδίου.

Γ2.5. Μητροπολιτικό πάρκο/metropolitan park

Η δημιουργία ενός Πάρκου μητροπολιτικής εμβέλειας κατοχυρώνεται ως ένας από τους βασικούς άξονες σχεδιασμού σύμφωνα με τον Ν. 4062/2012. Το 2.000.000τμ. πάρκο τοποθετείται στο βόρειο τμήμα του ακινήτου, συμπεριλαμβάνοντας εντός της έκτασης του και τον Λόφο Χασάνι. Η θέση αυτή εκτιμήθηκε ως η καταλληλότερη, καθώς εκεί συγκεντρώνονται οι λιγότερο κτισμένες και καλυμμένες με σκληρά δάπεδα επιφάνειες. Στο Πολεοδομικό Μοντέλο Ανάπτυξης της Ελληνικό ΑΕ, το Μητροπολιτικό πάρκο αποτελεί μια μεγάλη προσβάσιμη περιοχή πρασίνου και αναψυχής και ταυτόχρονα έναν χώρο, ο οποίος λειτουργεί ως σύνδεση ανάμεσα στο προτεινόμενο δίκτυο μικρότερων περιοχών πρασίνου που θα είναι διάσπαρτες σε όλη την έκταση.

Συνεπώς το πάρκο θα ενώνει την Λ. Βουλιαγμένης με το παραλιακό μέτωπο και θα εκτείνεται από το αρχικό ορατό τμήμα του ρέματος Τραχώνων στην περιοχή Αλίμου μέχρι το κέντρο της έκτασης, δηλαδή πλησίον των κτισμάτων του πρώην κολλεγίου

Pierce. Αντίστοιχα οι χτισμένες περιοχές που εισχωρούν μέχρι το κέντρο του Πάρκου αυξάνουν την προσβασιμότητα αλλά και την αίσθηση ασφάλειας των επισκεπτών. Η μεγαλύτερου μήκους περίμετρος έχει σαν αποτέλεσμα να πολλαπλασιάζεται ο αριθμός των περιοχών με θέα στο πάρκο και άρα προσδίδεται ακόμη μεγαλύτερη σε αξία σε όλο το ακίνητο.



Στο πολεοδομικό μοντέλο της ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΕ, οι ανοιχτοί πράσινοι χώροι αποτελούν μία από τις βασικές αρχές σχεδιασμού που περιγράφονται στα κριτήρια αειφορίας, τα οποία πλαισιώνουν τη στρατηγική ανάπτυξης. Η πρόβλεψη και η δημιουργία ενός δικτύου από ανοιχτούς ελεύθερους και πράσινους χώρους, υποστηρίζει την βιοποικιλότητα και προσφέρει στην ανάπτυξη το εργαλείο διαχείρισης του μικροκλίματος, ενώ ταυτόχρονα δημιουργεί τις προϋποθέσεις για άνετη καθημερινή κίνηση των κατοίκων και των επισκεπτών με τα πόδια. Εκτός από το Μητροπολιτικό Πάρκο των 2.000 στρεμμάτων, που περιλαμβάνει 1.500 στρέμματα ανοιχτών και φυτεμένων επιφανειών, αναπτύσσεται μια διαδρομή δημόσιας πρόσβασης κατά μήκος της ακτογραμμής που συνδυάζεται με τους υφιστάμενους χώρους βλάστησης του παράκτιου μετώπου του Αγίου Κοσμά και ταυτόχρονα προβλέπεται η ανασύσταση των δύο ρεμάτων που διέρχονται από την περιοχή.

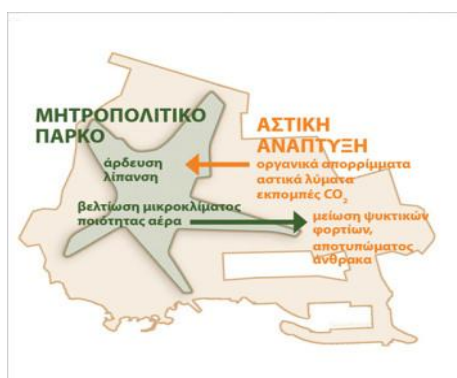


Με την κόκκινη γραμμή σημειώνεται η παράκτια περιπατητική διαδρομή.

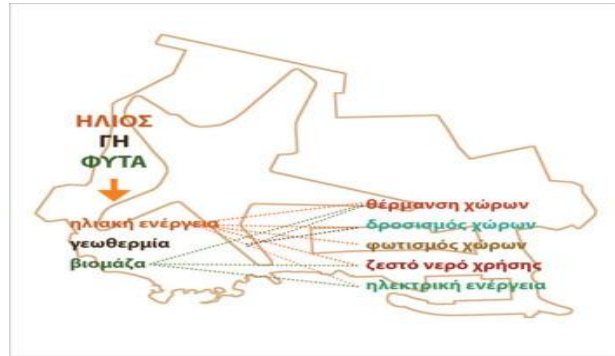
The red line points out the proposed corniche along the seafront of Agios Kosmas

Γ2.6. Απορρίμματα, νερό& ενέργεια/waste, water& energy

Η ορθολογική διαχείριση απορριμμάτων, ενέργειας και νερού είναι απαραίτητη για την δημιουργία ενός βιώσιμου αστικού συνόλου. Σε αυτό το πλαίσιο, η αλληλεξάρτηση μητροπολιτικού πάρκου και αστικής ανάπτυξης έχει κεντρικό ρόλο στο πολεοδομικό μοντέλο. Τα απορρίμματα και τα λύματα της πόλης αποτελούν τροφή για το πάρκο και όλους τους πράσινους χώρους. Αντίστροφα το πάρκο φιλοξενεί τις απαραίτητες αστικές υποδομές αλλά και μειώνει την ενεργειακή κατανάλωση των γειτονικών κτιριακών συνόλων βελτιώνοντας το μικροκλίμα. Συγχρόνως, η τοποθέτηση πρότυπων αστικών υποδομών εντός του πάρκου ενισχύει την ταυτότητά του σαν χώρο περιβαλλοντικής εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης. Βασική προϋπόθεση για την διαχείριση απορριμμάτων είναι η εφαρμογή διαλογής στην πηγή. Η αποκομιδή θα πρέπει να γίνεται σε τρία τουλάχιστον ρεύματα: οργανικά υπολείμματα, ανακυκλώσιμα και υπόλοιπα. Το οργανικό κλάσμα θα μετατρέπεται σε κομπόστ σε ειδικές εγκαταστάσεις τοποθετημένες εντός του πάρκου. Το υλικό που θα προκύπτει θα χρησιμοποιείται σαν λίπασμα και εδαφοβελτιωτικό για το πάρκο και τους υπόλοιπους πράσινους χώρους της έκτασης. Τα ανακυκλώσιμα υλικά θα προωθούνται για αξιοποίηση, αφού γίνει διαλογή και συσκευασία τους σε ειδική μονάδα στην νότιο-ανατολική γωνία της έκτασης με εύκολη πρόσβαση στη Λεωφ. Βουλιαγμένης. Τα υπολείμματα, που θα μπορούσαν να είναι το 20% ή και λιγότερο του συνόλου των απορριμμάτων, θα αποθηκεύονται προσωρινά σε σταθμό μεταφόρτωσης, πριν μεταφερθούν στις κεντρικές εγκαταστάσεις διαχείρισης της Αττικής. Οι παραπάνω εγκαταστάσεις μπορούν να εξυπηρετήσουν και γύρω δήμους. Ο σταθμός μεταφόρτωσης θα μειώσει σημαντικά τις αποστάσεις που διανύουν τα απορριμματοφόρα, ελαττώνοντας έτσι την κατανάλωση καυσίμου, τις φθορές και το κόστος συντήρησης των οχημάτων, την επιβάρυνση της κυκλοφορίας και την εκπομπή καυσαερίων.



Αντίστοιχα προτείνεται επεξεργασία των αστικών λυμάτων σε εγκαταστάσεις εντός του μητροπολιτικού πάρκου. Το επεξεργασμένο νερό θα αποθηκεύεται σε δεξαμενές στο βορειανατολικό άκρο του πάρκου και μέσω χωριστού δικτύου θα διοχετεύεται σε όλη την έκταση για τις ανάγκες άρδευσης των πράσινων χώρων ή καθαρισμού των δρόμων.



Η μείωση της χρήσης ορυκτών καυσίμων είναι άλλος ένας βασικός στόχος. Παράλληλα με την εφαρμογή τεχνολογιών εξοικονόμησης και ορθολογικής χρήσης ενέργειας στους τομείς των κτιρίων και των μεταφορών, πρέπει να αξιοποιηθούν και οι Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας. Κατανεμημένη παραγωγή ενέργειας μπορεί να επιτευχθεί με την ενσωμάτωση φωτοβολταϊκών σε κτίρια ή και με συμπαραγωγή σε μεγάλες μονάδες όπως ξενοδοχεία και νοσοκομεία. Άλλες ενεργειακές ανάγκες των κτιρίων όπως ο δροσισμός, η θέρμανση και το ζεστό νερό χρήσης μπορούν να καλυφθούν με μείγμα ενεργειακών πηγών. Εφαρμογές ηλιοθερμίας, ηλιακής ψύξης, βιομάζας ή γεωθερμίας μπορούν να διερευνηθούν ανάλογα με τον τύπο και τις περιόδους ή τα ωράρια χρήσης του κάθε κτιρίου. Συστήματα Ενεργειακής Διαχείρισης Κτιρίων και «έξυπνα» δίκτυα σε όλη την έκταση μπορούν να παρακολουθούν και να ρυθμίζουν αποδοτικά την ενεργειακή κατανάλωση και παραγωγή.

Γ3. Οι στόχοι

Προκρίνεται η **ανάδειξη της Αττικής ως τουριστικού προορισμού πολυτελείας**. Η τεράστια συγκέντρωση σημείων διεθνούς έλξης στην Αττική και στην ευρύτερη περιφέρειά της (Ακρόπολη, Αρχαιολογικό Μουσείο, Σούνιο, Αρχαίο Θέατρο Επιδαύρου, Δελφοί κ.ά.), το εξαιρετικό κλίμα της Αττικής, η θέση της ως κόμβου διασύνδεσης ακτοπολιτικά με τις Κυκλάδες και αεροπορικά με την υπόλοιπη χώρα, καθιστούν την *Αττική κορυφαίο τουριστικό σταθμό διεθνώς*. Σημειώνουμε πως, στα πλαίσια της ενίσχυσης αυτού του ρόλου, τον Ιούνιο του 2014 ξεκίνησε η πρώτη απευθείας πτήση μεταξύ Αθήνας-Σανγκάης².

Ο σχεδιασμός ανάπτυξης του επόμενου διαστήματος οικοδομείται πάνω σε αυτή τη πραγματικότητα. Σημαντικό τμήμα του συνολικού αριθμού επισκεπτών της χώρας διανυκτερεύει μία με δύο ημέρες στην Αττική. Ο εξελισσόμενος σημερινός σχεδιασμός στοχεύει φυσικά στην αύξηση της παραμονής των επισκεπτών στην Αττική. Κυρίως ωστόσο επικεντρώνεται στον τουρισμό πολυτελείας, στην ανάδειξη της περιφέρειας ως τουριστικού προορισμού για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, αλλά και ως «τουρισμού του Σαββατοκύριακου»³.

Στα πλαίσια αυτά προωθούνται σύγχρονες ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις πολυτελείας, λιμάνια και μαρίνες για σκάφη πολυτελείας, πολιτιστικές επενδύσεις κλπ. Την ίδια στιγμή προωθείται και τουρισμός άλλου περιεχομένου όχι απλά αναψυχής, ιδίως ιατρικός και εκπαιδευτικός τουρισμός. Επίσης επιχειρείται σύνδεση και συνύπαρξη τουριστικών πολυάστερων συγκροτημάτων με realstate πολυτελών κατοικιών.

2. Εφημερίδα «Το Βήμα», 15 Μάη 2014, «Απευθείας πτήση Αθήνα - Σανγκάη. Από 15 Ιουνίου έως 19 Οκτωβρίου από μεγάλο touroperator της Κίνας».

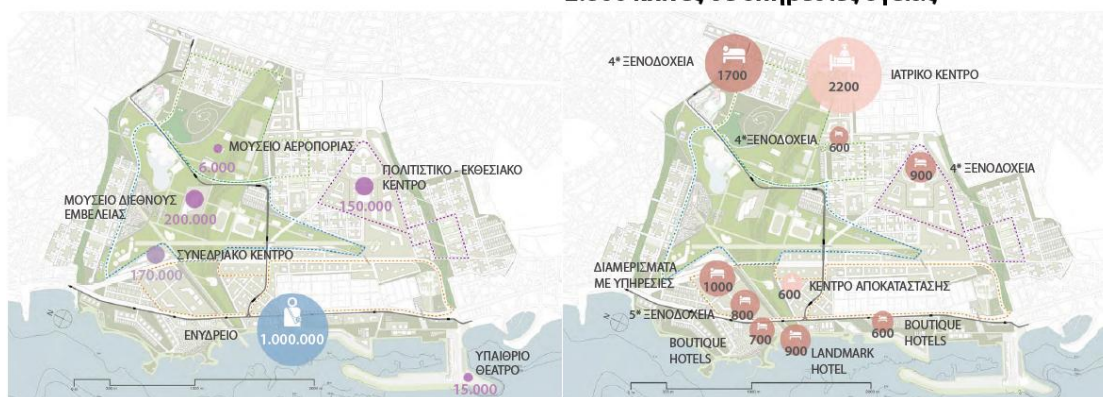
3. Ο όρος αναφέρεται σε διήμερες ή τριήμερες διακοπές που διαρκούν από Παρασκευή ως Κυριακή, συχνά συνοδευόμενες με εκτεταμένη κατανάλωση εμπορευμάτων πολυτελείας.

Στη παραλία του Αγίου Κοσμά προβλέπεται η κατασκευή ενός υψηλού κτιρίου ειδικής αρχιτεκτονικής σχεδίασης, το οποίο μπορεί να λειτουργήσει ως σημείο προορισμού και τοπόσημο του παρακτίου μετώπου. Στην έκταση αυτή επιτρέπονται οι χρήσεις τουρισμού - αναψυχής, όπως ορίζονται στην περίπτωση 1 της παραγράφου Β' του άρθρου 11 του ν. 3986/2011, καθώς και εκπαιδευτικές, ερευνητικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες που συνδέονται ιδίως με το θαλάσσιο και παράκτιο χώρο, όπως θαλάσσια έρευνα, καταδύσεις, ενυδρεία κ.λπ.

Προς επίρρωση των ανωτέρω αξίζει να παρακολουθήσει κάποιος το διαφημιστικό video της LAMDADEVELOPMENT για την αξιοποίηση του Ελληνικού στο διαδίκτυο, ή και άλλα όπως αυτό της ELBIT, για να καταλάβει τις επιδιώξεις του σχεδιασμού.

1.500.000 επισκέπτες το χρόνο*

**7.200 κλίνες σε ξενοδοχεία
2.800 κλίνες σε υπηρεσίες υγείας**



*αποτελεί ένα φιλόδοξο στόχο αξιοποιώντας εκτός από τον ήλιο και θάλασσα τον ιατρικό, συνεδριακό, πολιτιστικό, θαλάσσιο, αθλητικό τουρισμό και citybreaks.

35.000 κάτοικοι

15.000 μόνιμες θέσεις εργασίας **



Περίπου **11.000 κατοικίες** κατασκευάζονται.

Ανάλογα με το μέγεθος και την τυπολογία η καθεμία μπορεί να φιλοξενήσει 2-7 άτομα.

Ο συνολικός πληθυσμός εκτιμάται ανάμεσα σε 33.000 - 44.000 άτομα.

** Δυναμικότητα σε επιχειρηματικό και ερευνητικό κέντρο.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΑΕ

Γ4.Φάσεις υλοποίησης του έργου

Οι φάσεις υλοποίησης είναι ενδεικτικές. Σε πρώτη φάση θα γίνουν έργα υποδομών πολλά από τα οποία θα κατασκευασθούν με κρατικές δαπάνες, για την αναβάθμιση του χώρου. Στη συνέχεια θα κατασκευαστεί η τουριστική επένδυση, ξενοδοχεία, ιατρικά και τεχνολογικά έργα, κέντρα αναψυχής, εμπορικά κέντρα, αθλητικοί χώροι, μαρίνες, ενυδρείο κλπ. Στο τελευταίο στάδιο και ανάλογα με τη ζήτηση οι τουριστικές ή μόνιμες κατοικίες.

ΦΑΣΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ 1α : Δημόσιες χρήσεις - Μη κερδοφόρα φάση (τα πρώτα 5-8 χρόνια)

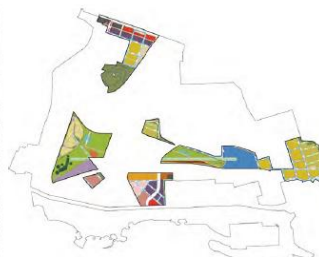


1. Σύνδεση Βουλαγαμένης - Ποσειδώνος.
2. Αξιοποίηση του **20%** της έκτασης (1.300.00 τμ)
3. Κατασκευή πλέον του **55%** της πράσινης επιφάνειας του Μητροπολιτικού πάρκου

Εκτίμηση κατασκευαστικού κόστους
 - δικτύων & υποδομών : **50-60 εκατ.€**
 - χρήσεων : **125 εκατ.€**

Σύνολο κατασκευαστικού κόστους **175 -185 εκατ. €**

ΦΑΣΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ 1β : Εμπορική εκμετάλλευση - Προσοδοφόρα φάση (τα πρώτα 5-8 χρόνια)



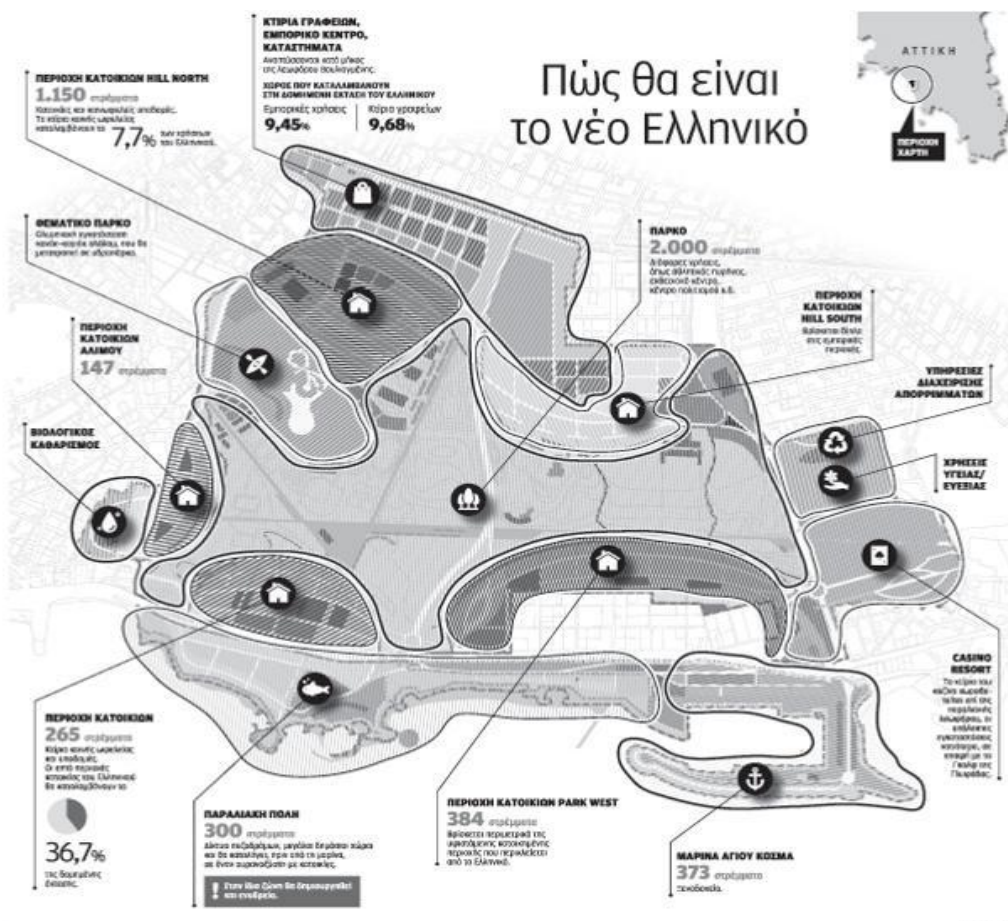
1. Ενταξη χρήσεων υπερτοπικού χαρακτήρα και διεθνούς εμβέλειας, όπως **Πανεπιστήμιο, Ναυτιλιακό & Επιχειρηματικό κέντρο, Υπηρεσίες Υγείας & Πρόνοιας, Συνεδριακό κέντρο και Τουριστικές ξενοδοχειακές μονάδες υψηλών προδιαγραφών**, που αποτελούν το **53%** των χρήσεων της Φάσης.
2. Αξιοποίηση επιπλέον **20%** της έκτασης (1.300.00 τμ.)
3. Κατασκευή περισσότερο από **25 %** της πράσινης επιφάνειας του Μητροπολιτικού πάρκου
4. Κατασκευή **κατοικιών** ως υποστήριξη των προτεινόμενων χρήσεων.

Εκτίμηση κατασκευαστικού κόστους
 - δικτύων & υποδομών : **65-75 εκατ.€**
 - χρήσεων : **1.155 εκατ.€**

Σύνολο κατασκευαστικού κόστους **1.220-1.230 εκατ. €**

Γ5. Τελική πρόταση για υλοποίηση

Την φιλοσοφία της ανωτέρω πρότασης-οδηγού της ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ Α.Ε, υλοποίηση του Ν.4062, επιλέχθηκε τελικά να υλοποιήσει η εταιρία **LAMDADEVELOPMENT, με την κατατεθειμένη πρόταση του αρχιτεκτονικού γραφείου FosterandPartners**, χωρίς όμως μέχρι την εκπόνηση της παρούσας εργασίας να έχει κατατεθεί ή τουλάχιστον δημοσιοποιηθεί το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης, που να έχει περιγράψει με σαφήνεια συνεξετάζοντας όλους τους παράγοντες την διαμόρφωση του χώρου και την χωροθέτηση των κτισμάτων.



Το πολεοδομικό μοντέλο της ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΕ έχει χαρακτήρα ανάπτυξης μικτών χρήσεων. Στο μοντέλο ανάπτυξης οι προτεινόμενες χρήσεις περιλαμβάνουν κατοικία, εμπόριο, υπηρεσίας, όπως εκπαίδευση, έρευνα, περίθαλψη και γραφεία επιχειρήσεων, εμπόριο Τοπικής και διατοπικής εμβέλειας, τουρισμός, αναψυχή αλλά και τεχνικές και περιβαλλοντικές υποδομές. Αντίστοιχα με τις χρήσεις γης, κατανέμεται και η συνολική δόμηση της ανάπτυξης, που αγγίζει περίπου τα 3.100.000τμ. Περίπου το μισό της συνολικής δόμησης, αναφέρεται σε διάφορους τύπους κατοικίας, γεγονός που στοχεύει στην βιώσιμη και ζωντανή ανάπτυξη καθότι η κατοικία είναι ένας χώρος που λειτουργεί αδιάκοπα. Σχετικά με τις υπόλοιπες προτεινόμενες χρήσεις, οι τουριστικές υπηρεσίες αγγίζουν το 10% της συνολικής δόμησης, οι εμπορικές χρήσεις αγγίζουν το 7 %, ενώ σημαντικό ποσοστό της τάξης του 15-20% αφιερώνεται σε γραφειακούς χώρους επιχειρήσεων, έρευνας και καινοτομίας, υγείας, πολιτισμού και εκπαίδευσης.

Επτά περιοχές κατοικίας, έντεκα κτίρια-τοπόσημα, μια μεγάλη εμπορική περιοχή κι ένα καζίνο είναι τα βασικά «συστατικά» του masterplan της Lamda Development για το Ελληνικό. Οι περιοχές κατοικίας αναπτύσσονται περιμετρικά του πάρκου, ενώ οι εμπορικές χρήσεις «ακουμπούν» στο μέτωπο της λεωφόρου Βουλιαγμένης. Το βάρος πέφτει στο παραλιακό μέτωπο, στον σχεδιασμό του οποίου κυριαρχούν ένας πύργος κατοικιών δίπλα στη μαρίνα κι ένα ενυδρείο.

«Ναυαρχίδα» της επένδυσης είναι το παραλιακό μέτωπο με ενίσχυση των εγκαταστάσεων της μαρίνας, επέκταση της παραλίας και δημιουργία δύο οικιστικών περιοχών: η μία στην περιοχή του Αγίου Κοσμά και η άλλη πριν από τη μαρίνα. Στο παραλιακό μέτωπο ξεχωρίζουν τρία κτίρια-τοπόσημα: το ενυδρείο, ένας μικρός ουρανοξύστης με χρήση κατοικίας κι ένα ξενοδοχείο στη μαρίνα. Στόχος του

σχεδιασμού είναι να δημιουργηθεί μια ελκυστική ζώνη περιπάτου, με τις εμπορικές χρήσεις και την εστίαση να τοποθετούνται στη μαρίνα.

Στην έκταση του παλαιού αεροδρομίου, οι χρήσεις αναπτύσσονται σε 8 αμφιθεατρικούς πυρήνες. Η πιο πυκνοδομημένη περιοχή βρίσκεται κατά μήκος της λεωφόρου Βουλιαγμένης, κοντά στον σταθμό του μετρό, και περιλαμβάνει μια περιοχή εμπορικής ανάπτυξης (στην οποία κυριαρχεί ένα Mall) και μια περιοχή με κτίρια γραφείων και εκπαίδευσης. Ανάμεσα στην περιοχή γραφείων και στο θεματικό πάρκο (εγκαταστάσεις κανό ε-καγιάκ σλάλομ) αναπτύσσεται η μία από τις πέντε περιοχές κατοικίας. Μία ακόμη περιοχή κατοικίας τοποθετείται σε γειτνίαση με το εμπορικό κέντρο, δύο σε συνέχεια των περιοχών κατοικίας του παραλιακού μετώπου και μία στη βόρεια πλευρά του ακινήτου.

Όσον αφορά στο πάρκο, το masterplan προτείνει τη δημιουργία ενός περιβαλλοντικού κέντρου στην περιοχή του ρέματος Τραχώνων, τη δημιουργία αθλητικού πόλου με την επανάχρηση ορισμένων από τις ολυμπιακές εγκαταστάσεις, τη δημιουργία μουσείου πολιτικής αεροπορίας στα διατηρούμενα υπόστεγα αεροσκαφών, εκθεσιακού κέντρου στο διατηρούμενο κτίριο Σάρινεν, πολιτιστικού κέντρου στη μέση της έκτασης και αστικών αγρών κοντά στις περιοχές κατοικίας. Προς την πλευρά της Αλίμου δημιουργείται ένας τεχνητός υγρότοπος, για να προσφέρει ποικιλία στο τοπίο.

Τέλος, στο νότιο άκρο της έκτασης, δίπλα στο γκολφ της Γλυφάδας χωροθετούνται η περιοχή του καζίνο (το ίδιο το κτίριο σε επαφή με τη μαρίνα και οι συνοδευτικές εγκαταστάσεις στα δυτικά), η περιοχή «υγείας και ευεξίας» και οι υπηρεσίες διαχείρισης των απορριμμάτων. Η εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων τοποθετείται στο βόρειο άκρο της έκτασης.

Έως 10 μήνες θα χρειαστεί το πρώτο στάδιο της διαδικασίας αδειοδότησης. Παράταση 8-10 μηνών σύμφωνα με δημοσιεύματα του Φεβρουαρίου 2017, θα λάβει, όπως όλα δείχνουν, το πρώτο στάδιο της διαδικασίας αδειοδότησης του Ελληνικού. Μέσα στο διάστημα αυτό θα πρέπει να ξεκαθαρίσουν σημαντικά για το μέλλον της περιοχής στοιχεία, όπως ο τρόπος που θα οργανωθεί πολεοδομικά το ακίνητο και ποια θα είναι τα κομμάτια που θα περάσουν και κατά κυριότητα στον επενδυτή.

Για να περάσει «από τη θεωρία στην πράξη» η υπόθεση του Ελληνικού, ο ιδιώτης θα πρέπει να καταθέσει στην πολιτεία το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ). Πρόκειται για ένα γενικής φύσης σχέδιο, που περιλαμβάνει τα όρια των ζωνών, τον καθορισμό των προς πολεοδόμηση περιοχών και την οριοθέτηση των ρεμάτων. Οι χρήσεις γης έχουν ήδη καθοριστεί με τον ν. 4062/12 (που επιτρέπει ουσιαστικά τα πάντα εκτός από βιομηχανία).

Η διαδικασία πάντως δεν είναι απλή, λόγω του μεγέθους της επένδυσης, ούτε γίνεται «στο πόδι». Για να εγκρίνει το ΣΟΑ η πολιτεία ζητάει μια έκθεση που να αιτιολογεί τις χωρικές επιλογές στο ακίνητο και (το κυριότερο) να καθορίζει ποια έργα υποδομής πρέπει να εκτελέσει το Δημόσιο (και σε ποιες φάσεις). Για την έγκριση του ΣΟΑ, ο υπουργός Περιβάλλοντος θα πρέπει να ζητήσει τη γνώμη μιας πενταμελούς ειδικής επιτροπής εμπειρογνομόνων, η οποία θα απαρτίζεται από πρόσωπα «εγνωσμένου διεθνούς κύρους».

Η επιτροπή (που δεν έχει ακόμη οριστεί) θα πρέπει να τοποθετηθεί σε διάστημα δύο μηνών. Να σημειωθεί ότι η κατάθεση του ΣΟΑ και των λοιπών μελετών δεν συνεπάγεται και την αυτόματη έγκρισή τους, αν η πολιτεία κρίνει πως οι πολεοδομικές επιλογές του ιδιώτη δεν αιτιολογούνται επαρκώς. Στην πράξη οι διαδικασίες αυτές προϋποθέτουν ένα «διάλογο» μεταξύ των υπηρεσιών του κράτους και των υπευθύνων του ιδιώτη για τον πολεοδομικό σχεδιασμό.

Παράλληλα με το ΣΟΑ, ο επενδυτής θα πρέπει να υποβάλει στις υπηρεσίες του υπουργείου Περιβάλλοντος τη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) του σχεδίου, η οποία θα έπρεπε να έχει γίνει πριν από την έκδοση του νόμου

για την αξιοποίηση του Ελληνικού του Ν.4062. Η ΣΜΠΕ επιβάλλεται από την κοινοτική νομοθεσία να τεθεί σε δημόσια διαβούλευση πριν εγκριθεί (για περίπου ένα μήνα). Να σημειωθεί ότι το ΣΟΑ και η ΣΜΠΕ θα εγκριθούν με προεδρικό διάταγμα, άρα θα υποβληθούν για έλεγχο στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

Για τη δρομολόγηση του σχεδιασμού του ακινήτου η Πολιτεία πρέπει να εγκρίνει: τη γενική οργάνωση του μητροπολιτικού πάρκου, τις πολεοδομικές μελέτες (εντός 6 μηνών από τη στιγμή που θα υποβληθεί πλήρης φάκελος στο γραφείο Ελληνικού) και τις ζώνες ανάπτυξης. Με τις τρεις αποφάσεις θα εγκριθούν ταυτόχρονα και οι περιβαλλοντικοί όροι των έργων.

Πριν όμως ο ιδιώτης υποβάλει το σχέδιο ολοκληρωμένης ανάπτυξης για έγκριση, το Δημόσιο πρέπει οπωσδήποτε να κλείσει μια σειρά από ζητήματα που σχετίζονται με τον σχεδιασμό. Από αυτά, το μόνο που έχει κλείσει οριστικά είναι η οριοθέτηση της γραμμής του αιγιαλού και, εσχάτως, το ζήτημα των διατηρητέων κτιρίων, όπου φάνηκαν καθαρά οι προθέσεις να απλουστευτεί η διαδικασία Εκκρεμεί η έκδοση πράξης χαρακτηρισμού από την αρμόδια διεύθυνση δασών (στην πραγματικότητα αφορά τη διατήρηση ή μη μόνο κάποιων μικρών συστάδων δέντρων). Εκκρεμεί επίσης η κήρυξη ή μη όλης της έκτασης ως ζώνης αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, κάτι που δεν επηρεάζει τον σχεδιασμό του ακινήτου, αλλά επιβάλλει προσεκτικότερη διαχείριση των εργασιών σε σχέση με το ενδεχόμενο εύρεσης αρχαιοτήτων. Τα αρχαιολογικά ευρήματα μπορούν, σύμφωνα με τη σύμβαση, να δημιουργήσουν ουσιαστικό πρόβλημα (αιτήματος αποζημίωσης) μόνο αν μειώσουν τη δομήσιμη επιφάνεια πάνω από 5%. Εδώ το κράτος έχει αναλάβει υποχρέωση υψηλού ρίσκου και κόστους απέναντι στον επενδυτή!

Μετά την έγκριση του ΣΟΑ, το Δημόσιο και ο ιδιώτης θα πρέπει να κλείσουν ακόμη ένα ζήτημα: ποιο κομμάτι θα λάβει ο ιδιώτης και κατά κυριότητα (σύμφωνα με τη σύμβαση το 30% της παραλιακής ζώνης και το 30% του υπολοίπου). Ο ιδιώτης, όπως είναι λογικό, ενδιαφέρεται να αποκτήσει την κυριότητα των περιοχών που προορίζονται για κατοικία, προκειμένου αυτές να μπορούν να μεταπωληθούν.

«Πρόκειται για ένα σημαντικό project που οι ελληνικές τράπεζες και ίσως και κάποιες διεθνείς τράπεζες ιδρύματα θα στηρίξουν οπωσδήποτε», αναφέρει ο Κωνσταντίνος Βασιλείου επικεφαλής της επιχειρηματικής και επενδυτικής τραπεζικής της Eurobank Ergasias. «Και δεδομένων των άλλων projects στο real estate στην Ελλάδα αυτή τη στιγμή, το συγκεκριμένο θα προσελκύσει μεγάλο ενδιαφέρον».

Στη δημιουργία ενός τουριστικού προορισμού παγκόσμιας εμβέλειας στοχεύει η Lamda Development με την ολοκληρωμένη ανάπτυξη της έκτασης Ελληνικού-Αγίου Κοσμά, καθώς η Ελλάδα θα είναι η μοναδική χώρα στην Ευρώπη που θα διαθέτει αντίστοιχο πλέγμα τουριστικής ανάπτυξης (resort) στην καρδιά της πρωτεύουσας.

Όπως τόνισε ο διευθύνων σύμβουλος της Lamda Development, **Οδυσσέας Αθανασίου**, με την υλοποίηση αυτής της επένδυσης η Αθήνα θα προσελκύει επιπλέον ένα εκατομμύριο τουρίστες, αύξηση 50% σε σχέση με τα τωρινά μεγέθη, καθώς θα δημιουργηθούν **πάνω από 2.500 ξενοδοχειακές κλίνες**, (πέντε ξενοδοχειακές μονάδες) που θα θέτουν νέα δεδομένα για το τουριστικό προϊόν της πρωτεύουσας. Ακόμη, οι τουριστικές της υποδομές θα πλαισιωθούν από μαρίνες σκαφών αναψυχής, αθλητικές εγκαταστάσεις κ.α. Εξάλλου, ο **Ράσελ Κετ** (RusselKett), εκ μέρους της εταιρίας HVS, που ασχολείται με τη συμβουλευτική των ξενοδοχείων, υπογράμμισε ότι το εν λόγω έργο θα συμβάλει στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου στην Αθήνα, καθώς υπολογίζει σημαντική αύξηση των διανυκτερεύσεων αλλά και του εισερχόμενου τουριστικού ρεύματος καθ'όλη τη διάρκεια του έτους. Εκτίμησε δε, ότι θα αυξηθούν οι αεροπορικές εταιρίες που θα προσγειώνονται στο Ελευθέριος Βενιζέλος, προκειμένου να καλυφτεί η αύξηση της ζήτησης για την πρωτεύουσα.

Το project του Ελληνικού από την lamda development: η δημιουργία ενός παγκοσμίου επιπέδου «City-Resort» στο Λεκανοπέδιο της Αθήνας

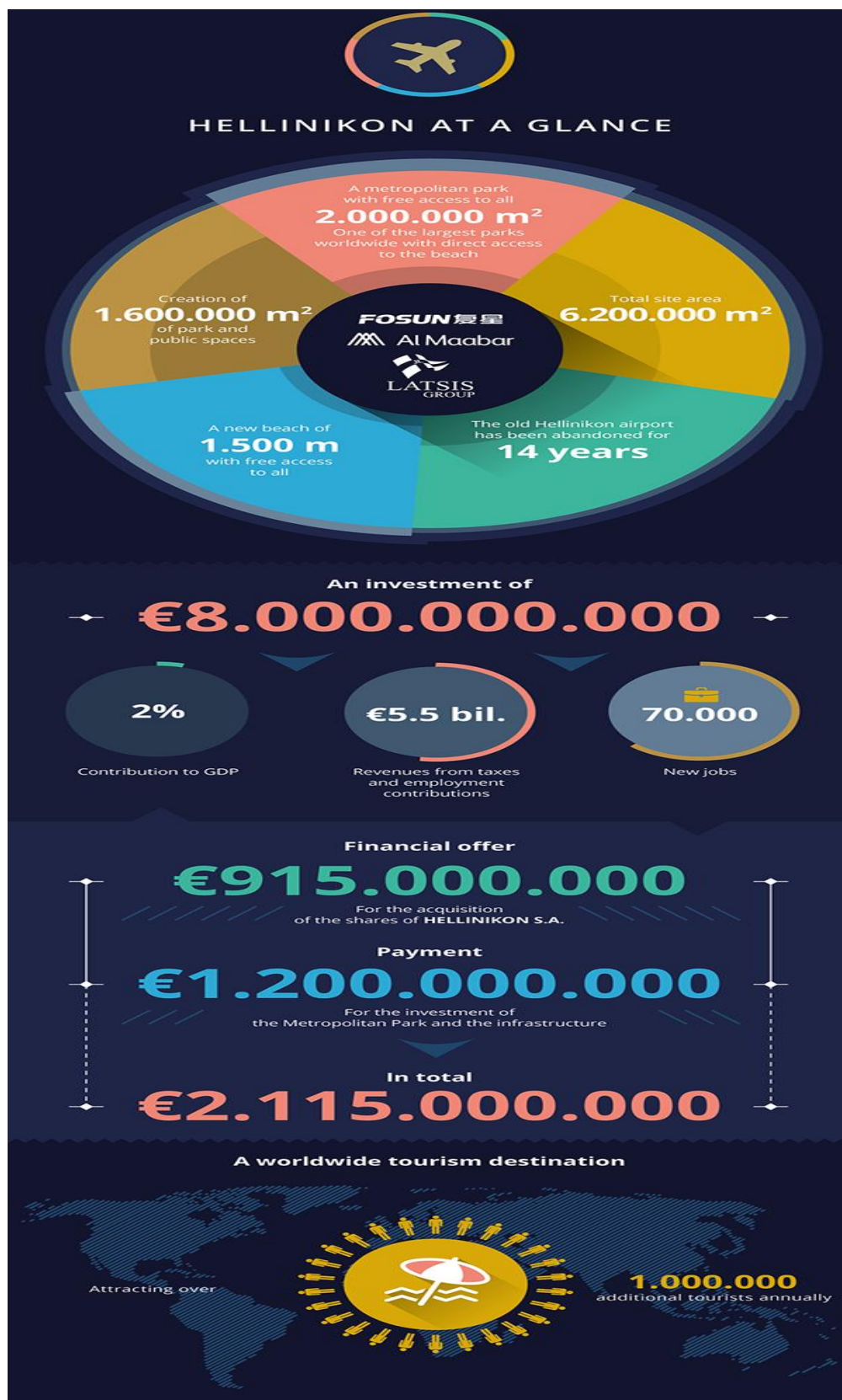


Στο παραπάνω προωθητικό έγγραφο αποτυπώνεται με τον καλύτερο τρόπο τι εννοούν μιλώντας για:

✓ Τη μετάβαση από ένα μαζικό, αδιαφοροποίητο, μονοθεματικό και χαμηλής οικονομικής απόδοσης τουρισμό σε έναν ποιοτικό, διαφοροποιημένο και πολυθεματικό τουρισμό, οικονομικά αποδοτικότερο, που απευθύνεται σε κοινό με υψηλότερες απαιτήσεις, που δεν αρκείται στο καθιερωμένο τουριστικό πρότυπο «ήλιος -θάλασσα», με παράλληλη αξιοποίηση των τουριστικών πόρων, φυσικών και ανθρωπογενών.

✓ Την άμβλυση της εποχικότητας του τουρισμού της χώρας και την αύξηση της μέσης δαπάνης ανά επισκέπτη μέσω της προώθησης ξενοδοχειακών καταλυμάτων υψηλής ποιότητας υπηρεσιών και υποδομών, της διείσδυσης διεθνών αλυσίδων επώνυμων ξενοδοχείων (brands) και της προώθησης σύγχρονων τουριστικών προϊόντων, όπως η τουριστική κατοικία (σύνθετα τουριστικά καταλύματα).

Η πρόταση της Lamda συμπυκνωμένη στο παρακάτω masterplan.
 Τα κέρδη του επενδυτή ποιά θα είναι;



Ποιές άλλες εκκρεμότητες μένουν

Σύμφωνα με πηγές του ypodomes.com η Global Investment Group έχει καταθέσει λίγο πριν το τέλος του 2016 την ΣΟΑ (Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης), η οποία πρέπει τώρα να εξεταστεί και με τις όποιες τροποποιήσεις γίνουν να ενταχθεί στο Προεδρικό Διάταγμα και στη συνέχεια το Π.Δ να εγκριθεί όπως προβλέπεται άλλωστε στο Νόμο 4062/2012.

Επίσης θα πρέπει να τεθούν σε ισχύ οι ΚΥΑ (Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις) περί έγκρισης των πολεοδομικών μελετών που προβλέπονται και άλλων θεμάτων όπως χωροθέτηση κτιρίων, περιβαλλοντικοί όροι κλπ.

Από την Βουλή των Ελλήνων πέρασε το γενικό νομοθετικό πλαίσιο για το Καζίνο που θα λειτουργήσει εντός της επένδυσης. Το επόμενο βήμα είναι η διεξαγωγή Δημόσιου Διεθνούς Διαγωνισμού. Ακόμα δεν έχει διευκρινιστεί ποιός θα είναι ο Φορέας Υλοποίησης αυτού του διαγωνισμού (ΥΠΟΙΚ ή ΕΕΕΠ).

Για την τελική υπογραφή της σύμβασης, πιθανότατα στο τέλος του 2017, χρειάζονται ακόμα πολλά να γίνουν, όπως η διανομή του Ακινήτου σύμφωνα με ένα διάγραμμα διανομής που θα συμφωνηθεί μεταξύ του Αγοραστή, του Πωλητή και του Ελληνικού Δημοσίου, η μεταβίβαση στην Ελληνικό ΑΕ των Εμπραγμάτων Δικαιωμάτων σύμφωνα με το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης και τις ΚΥΑ και η παράδοση του Ακινήτου ελεύθερου από κατοχή τρίτων στο σύνολό του εκτός (α) της έκτασης της Μονάδας Υποβρύχιων Αποστολών του Λιμενικού Σώματος, η οποία θα εκκενωθεί εντός 10 μηνών από την Ημερομηνία Μεταβίβασης και (β) της μαρίνας που βρίσκεται στο Ακίνητο στην Εταιρεία δυνάμει πρωτοκόλλου παράδοσης και παραλαβής που θα υπογραφεί μεταξύ του Πωλητή και της Εταιρείας. Στο ακίνητο παραμένουν οι εγκαταστάσεις του τραμ και του FIR, όπως και οι εγκαταστάσεις του ΕΑΚΝ και των ΑΜΕΑ.

Φέτος αναμένεται να είναι η τελική χρονιά που θα ολοκληρώσει την προσυμβατική περίοδο, θα φέρει τις τελικές υπογραφές και το 2018 να είναι η χρονιά έναρξης της μακράς και πολλά υποσχόμενης κατασκευαστικής περιόδου που στην πρώτη της φάση θα διαρκέσει 5-8 χρόνια. Στο σύνολο της η παραχώρηση θα διαρκέσει 99 χρόνια.

Στον πυρήνα της Αξιοποίησης του Ελληνικού θα είναι το Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου και Αναψυχής. Μεταξύ των μεγάλων έργων υποδομής προβλέπεται η κατασκευή όλων των συγκοινωνιακών υποδομών, των εγκαταστάσεων και δικτύων κοινής ωφέλειας, των αναγκαίων λιμενικών έργων, τη δημιουργία πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων μήκους 50 χιλιομέτρων, δημιουργώντας την αναγκαία συνδεσιμότητα με τα υφιστάμενα και νέα μέσα σταθερής τροχιάς, πιθανή επέκταση του Τραμ εντός της έκτασης, την υπογειοποίηση τμήματος της Λεωφόρου Ποσειδώνος, την αναπαλαίωση και λειτουργία των διατηρητέων κτηρίων εντός του ακινήτου, την πλήρη ανάπλαση του παραλιακού μετώπου, καθώς και τη δημιουργία ενός χιλιομέτρου παραλίας ελεύθερης προς χρήση στο κοινό. (πλάνο του επενδυτή)

Στα μεγάλα οικοδομικά έργα περιλαμβάνονται η κατασκευή εκατοντάδων πολυτελών κατοικιών, σειρά από πολυτελή ξενοδοχεία, εμπορικά κέντρα (malls), πανεπιστημιακά και ερευνητικά κτίρια, νοσοκομείο, aquarium κ.α.

Σύμφωνα με τους επενδυτές από την αρχή της κατασκευαστικής περιόδου με τη δημιουργία 10.000 άμεσων θέσεων εργασίας σχετιζόμενων με τον κατασκευαστικό κλάδο.

Εξαιρετικά σημαντική από την άλλη είναι και η επείγουσα συζήτηση για την αναβάθμιση των συγκοινωνιακών υποδομών στην περιοχή καθώς η ανάπτυξη ενός τόσο μεγάλου οικιστικού-τουριστικού-εμπορικού και ψυχαγωγικού πλάνου

προϋποθέτει υποστήριξη και επέκταση των υπάρχουσών υποδομών με παρεμβάσεις και αναβάθμιση της Λ. Ποσειδώνος και Λ. Βουλιαγμένης, επέκταση Τραμ και Μετρό, και την από παλιά σχεδιασμένη Σήραγγα Αργυρούπολης που θα δώσει απευθείας σύνδεση της επένδυσης με το Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος για την εύκολη πρόσβαση από και προς την επένδυση του Ελληνικού. Τεράστια κόστη, που θα αναλάβει το κράτος σε βάρος άλλων έργων προτεραιότητας (αντισεισμική θωράκιση, αντιπλημμυρικά κλπ) που έχει η πρωτεύουσα.

Άμεσοι συνεργάτες που έχουν συμβάλει στο έργο είναι το αρχιτεκτονικό γραφείο Foster+Partners, η εταιρεία διαμόρφωσης φυσικού περιβάλλοντος και αστικής ανάπλασης Melendrez, η συμβουλευτική εταιρεία με ειδίκευση στον ξενοδοχειακό κλάδο HVS καθώς και πλήθος ελλήνων τεχνικών συμβούλων υπό το συντονισμό του αρχιτεκτονικού Γραφείου Μελετών Α.Ν. Τομπάζη.



Κι όπως συνηθίζει ο Νόρμαν Φόστερ, σχεδίασε και για την Αθήνα το δικό της landmark, δηλαδή ένα τοπόσημο το οποίο μπορεί να μετατραπεί σε τουριστική ατραξιόν που θα προσελκύει περί τους 1 εκατ. επισκέπτες.

Η άποψη για την αισθητική της κατασκευής θα ήταν στην διάθεση του αναγνώστη της παρούσας εργασίας, εάν η τοποθέτησή μας ήταν θετική για την υλοποίηση της επένδυσης!

Μέρος Δ. Η «σύγχρονη» ιδιωτικοποίηση και η παραχώρηση του Ελληνικού.

«Ναυαρχίδα» των ιδιωτικοποιήσεων στην Ελλάδα, το πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού χαρακτηρίζει η Wall Street Journal σε σχετικό αφιέρωμά της για την ανάπλαση, που όπως ισχυρίζεται θα το «απογειώσει».

Προσπαθώντας να διερευνήσουμε το ερώτημα κατά πόσο εξυπηρετεί η «αξιοποίηση» του Ελληνικού σκοπούς δημοσίου συμφέροντος είναι σημαντικό και πολύ επίκαιρο να εξετάσουμε την σημασία, τους όρους, τις μορφές της «σύγχρονης αποκρατικοποίησης, παραχώρησης ή ιδιωτικοποίησης», επειδή στο χώρο μας έγινε τέτοια, με αφετηρία τον προβληματισμό που αναπτύσσεται στο βιβλίο της κ. Καραμανώφ με τίτλο : «Βιώσιμο κράτος και δημόσια κτήση – τα όρια των ιδιωτικοποιήσεων»

Προκειμένου να μπορέσουμε να υιοθετήσουμε μια εμπειριστατωμένη θέση χρειάζεται να δούμε και να εμβαθύνουμε **στη σχέση δημοσίας κτήσης, δημόσιας περιουσίας και δημοσίου σκοπού**, γιατί αυτό αποτελεί το κλειδί για την απάντηση σε ένα από τα πιο κρίσιμα ζητήματα της εποχής μας, με πολλές και άλλες εφαρμογές εκτός της περίπτωσης μας. Παραπέρα, να εξετάσουμε από πόσα και ποιά στοιχεία της δημόσιας κτήσης μπορεί να αποξενωθεί το σύγχρονο Κράτος, χωρίς να θέσει σε κίνδυνο την ίδια την βιωσιμότητά του. Η απάντηση στο ερώτημα αυτό απαιτεί συστημική γνώση του συνολικού φάσματος των δημοσίων πολιτικών και της σχέσης αυτών με τα κατ' ιδίαν στοιχεία της δημόσιας κτήσης. Και αυτό, γιατί το ίδιο στοιχείο μπορεί και συνήθως εξυπηρετεί πολλαπλούς δημόσιους σκοπούς, διαφορετικής σημασίας και ιεραρχικής τάξης και αξίας. Είναι π.χ. δυνατόν ένα δημόσιο ακίνητο να συνδέεται χαλαρά μεν με μια συνήθη δημόσια πολιτική και να φαίνεται εκ πρώτης όψεως νομίμως εκποιήσιμο, να συνδέεται όμως παράλληλα και με μια άλλη, θεμελιώδη, δημόσια πολιτική και, ως εκ της άρρηκτης σχέσης του με αυτή, να μην είναι επιτρεπτό να αποσπαστεί από την δημόσια κτήση. Κλασσικό παράδειγμα είναι η περίπτωση των τουριστικών δημοσίων κτημάτων, δηλ. των ακινήτων που έχουν χαρακτηριστεί από την νομοθεσία ως πρόσφορα για την άσκηση δημόσιας τουριστικής πολιτικής. Κατά κανόνα, τα ακίνητα αυτά αποτελούν παράλληλα είτε ουσιώδη στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος (βιότοπους, υγρά τοπία, δάση, τοπία φυσικού κάλλους), είτε αναγκαία αποθέματα φυσικού κεφαλαίου (γεωργική γη ή πλούσιο υπέδαφος προς εξόρυξη), είτε στοιχεία της πολιτιστικής κληρονομίας (λ.χ. ιστορικούς ή μυθολογικούς τόπους), είτε μέρη του συγκοινωνιακού δικτύου (μαρίνες, όρμους, λιμάνια κ.λπ.), είτε στρατηγικής σημασίας τόπους (αεροδρόμια, βραχονησίδες κ.λπ.). Αυτό σημαίνει ότι, και αν ακόμα παύσουν για κάποιους λόγους να εξυπηρετούν την δημόσια τουριστική πολιτική, τα ακίνητα αυτά δεν καθίστανται αυτοδίκαια και αυτομάτως εκποιήσιμα, εφ' όσον εξακολουθούν να συνδέονται άρρηκτα με άλλες, θεμελιώδεις, δημόσιες πολιτικές.

Με δεδομένο, λοιπόν, ότι μια ευρύτατη κατηγορία ακινήτων της δημόσιας κτήσης δεν επιτρέπεται να αποχωριστεί από αυτήν και να περιέλθει στην ιδιοκτησία ιδιωτών, γεννιέται ένα περαιτέρω ζήτημα, το οποίο είναι ένα από τα σημαντικότερα του συγχρόνου δημοσίου δικαίου. Τι θεωρείται σήμερα Κράτος και τι ιδιώτης και ποιο είναι το κριτήριο της διάκρισης μεταξύ τους; Είναι προφανές ότι, υπό το σημερινό θολό και ρευστό καθεστώς των μεικτών οικονομικών σχημάτων και συνεργασιών και της έντονης ταξικότητας του κράτους τα κλασσικά κριτήρια, όπως το οργανικό ή το λειτουργικό, πρέπει να θεωρηθούν ξεπερασμένα, αφού δεν είναι σε θέση να εννοιολογήσουν με τρόπο αντικειμενικό και λειτουργικό την σύγχρονη πολύπλοκη πραγματικότητα. Το ζήτημα, όμως, έστω και σε αυτά τα πλαίσια και με κάθε είδους επιφυλάξεις για την ορθότητα, πρέπει να διευκρινιστεί το ταχύτερο δυνατόν, δεδομένου ότι οι εξελίξεις στον χώρο της αγοράς τρέχουν πολύ γρηγορότερα από το Δίκαιο, που οφείλει να τις ρυθμίζει. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την δημιουργία

πραγματικών μη αναστρέψιμων καταστάσεων, οι οποίες υπονομεύουν τα ίδια τα θεμέλια της υπόστασης του κυριάρχου και βιώσιμου, έστω καπιταλιστικού κράτους σε τομείς που έχουν σχέση με τα δικαιώματα του λαού που το απαρτίζει.

Οι πραγματικές αυτές καταστάσεις, καθώς και οι πρόχειρες και ασυνάρτητες, αλλά σαφώς προσανατολισμένες ως προς συγκεκριμένη κατηγορία συμφερόντων νομοθετικές ρυθμίσεις, που επιχειρούν, συνήθως εκ των υστέρων, να τους προσδώσουν κάποια νομιμοφάνεια, έχουν εισβάλει ως ξένα σώματα στην έννομη τάξη, η οποία ευλόγως αδυνατεί να τις αφομοιώσει και να τις εντάξει αρμονικά στο σύστημα του Δικαίου. Μέχρι πρόσφατα, ακόμα και αυτό το ταξικά προσανατολισμένο Δίκαιο χαρακτηριζότο από μακρά, αργή και προσεκτική εξέλιξη, την οποία κατηύθυναν νομικοί και δημόσιοι λειτουργοί με καλή γνώση και σεβασμό της λογικής του συστήματος και με εξαίρεση τις περιόδους πολιτικών ανωμαλιών, οι καινοτομίες στον χώρο του Δικαίου εξετάζοντο με πολλή περίσκεψη και εντάσσονταν στη ζωή μόνον εφόσον είχε εξασφαλιστεί η αρμονικότητα και η έστω από πολλούς αμφισβητούμενη δικαιοσύνη στην αντιμετώπιση των ζητημάτων. Αυτό δεν ισχύει πλέον. Κάθε είδους παράδοξα και καινοφανή σχήματα, που φαίνονται χρήσιμα στην αγορά, υιοθετούνται άκριτα και χωρίς καν να κρατιούνται τα προσχήματα εισάγονται ως νέοι θεσμοί, οι οποίοι καταφανώς καταστρατηγούν προηγούμενους δημιουργώντας τεράστια πραγματικά και νομικά προβλήματα στην Δημόσια Διοίκηση και τα δικαστήρια που καλούνται να τους εφαρμόσουν. Δημόσιοι φορείς και οργανισμοί, ν.π.δ.δ., δημοτικές επιχειρήσεις κ.ο.κ., που ασκούν διοικητικές λειτουργίες και υπάγονται στο καθεστώς του δημοσίου δικαίου και στην δικαιοδοσία των διοικητικών δικαστηρίων, μεταπηδούν από την μια στιγμή στην άλλη στον χώρο του ιδιωτικού δικαίου. Εκείνο, όμως, είναι αδύνατο να ενσωματώσει τους πολύπλοκους μηχανισμούς έστω και αυτής της αδύναμης στα πλαίσια του συγκεκριμένου συστήματος διασφάλισης του δημοσίου συμφέροντος και την λογική της υπερέχουσας θέσης του Δημοσίου, που θα έπρεπε να χαρακτηρίζει την διοικητική δράση. Οι εμπλοκές, που προκύπτουν, αντί να προβληματίσουν σοβαρά και να φρενάρουν έστω και τυπικά τους εμπνευστές των «επιπόλαιων» αυτών ρυθμίσεων, στιγματίζονται ως ενοχλητικές\ γραφειοκρατικές και 'νομικίστικες' αγκυλώσεις, οι οποίες πρέπει να παρακαμφθούν για να μην εμποδίζουν την 'ανάπτυξη' και την δημιουργία φιλικού περιβάλλοντος στους επενδυτές. Οι ανυπερέβλητες δυσκολίες που οδηγούν σε αδυναμία εφαρμογής των νέων αυτών θεσμών στην πράξη αντιμετωπίζονται με αλεπάλληλα κύματα πρόχειρων και εμβλωματικών ρυθμίσεων, υπουργικών αποφάσεων, προεδρικών διαταγμάτων, εγκυκλίων, οι οποίες περιπλέκουν ακόμα περισσότερο την κατάσταση και είναι υπεύθυνες για την κρίση και κατάρρευση σε μια σειρά τομείς της κοινωνικής ζωής και του δικαίου που θα έπρεπε να τη διέπει (βλ. ν. 4062 για την ανάπτυξη του Ελληνικού).

Τα περισσότερα από τα ζητήματα αυτά συνδέονται με το φαινόμενο της λεγόμενης ιδιωτικοποίησης, της προσφάτως κατά κόρον υλοποιούμενης, επομένως «μοντέρνας» πρακτικής των κρατών να αποξενώνονται από τις πάσης φύσεως κρατικές αρμοδιότητες και τους συναφείς προς αυτές πόρους και να μεταθέτουν αμφότερα από τον δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα. Οι νομικές και δικονομικές μέθοδοι και διαδικασίες με τις οποίες επιτυγχάνεται το ανωτέρω αποτέλεσμα είναι πολλές και ποικίλες (εισαγωγή δημοσίων φορέων και επιχειρήσεων στο χρηματιστήριο, εκχώρηση στον λεγόμενο στρατηγικό επενδυτή μετοχών με δήθεν διαφύλαξη της πλειοψηφίας κ.λπ.). Εκείνο, όμως, που έχει σημασία είναι να προσδιοριστούν τα ουσιαστικά χαρακτηριστικά της «ιδιωτικοποίησης», τα οποία την διαφοροποιούν ριζικά από φαινομενικά ανάλογες πρακτικές του παρελθόντος.

Ορισμός: «ιδιωτικοποίηση» ορίζεται γενικώς η εκχώρηση ενός τμήματος μιας δημόσιας επιχείρησης ή κτήσης (μερική ιδιωτικοποίηση) ή του συνόλου αυτής (ολική ιδιωτικοποίηση) στον ιδιωτικό τομέα. Η ελληνική νομοθεσία χρησιμοποιεί τον όρο 'αποκρατικοποίηση' (ν.2000/1991, ΦΕΚ Α' 206), για να ορίσει την μεταβίβαση σε

ιδιώτες των φορέων του Δημοσίου ή των περιουσιακών στοιχείων, δικαιωμάτων και προνομίων των φορέων αυτών (ιδιωτικοποίηση), ορίζει δε περαιτέρω τους ειδικότερους τρόπους και μορφές ιδιωτικοποιήσεων (άρθρο 5).

Σε τι όμως ακριβώς συνίσταται, όχι από οικονομικής αλλά από νομικής άποψης, η ιδιωτικοποίηση, παραμένει ρευστό και νεφελώδες, με αποτέλεσμα να ολοκληρώνονται τάχιστα οι σχετικές διαδικασίες, προτού καν γίνουν αντιληπτά τα νομικά, και δη συνταγματικά, εμπόδια για την υλοποίησή της.

Συνήθως επιχειρείται να δοθεί η εντύπωση ότι η ιδιωτικοποίηση δεν είναι παρά μια ακόμα μέθοδος συνεργασίας δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, δοκιμασμένη στο παρελθόν, επιτυχής ή όχι αποτελεί θέμα συζήτησης, κατάλληλα προσαρμοσμένη στις σύγχρονες απαιτήσεις, η οποία αποσκοπεί στην γρηγορότερη, οικονομικότερη και αποτελεσματικότερη υλοποίηση των δημοσίων σκοπών (εκτέλεση δημοσίων έργων, παροχή δημοσίων υπηρεσιών, «αξιοποίηση» εγκαταλελειμμένων εκτάσεων κ.λπ.). Η άποψη αυτή μπορεί να ακούγεται καθησυχαστική, δεν είναι όμως ακριβής και οπωσδήποτε δεν είναι ανώδυνη. Έχουμε εμπειρία και άποψη από το παρελθόν για το ποια υπήρξαν τα αποτελέσματα από τις παραδοσιακές μορφές συνεργασίας κράτους και ιδιωτικού τομέα.

Πόσο μάλλον που υπάρχει και ουσιώδης ποιοτική διαφορά στην σύγχρονη ιδιωτικοποίηση. Η διαφορά γίνεται αντιληπτή, αν προσδιοριστούν με ακρίβεια τα στάδια και η νομική φύση της διοικητικής δράσης και η λειτουργία της Δημόσιας Διοίκησης «για εκπλήρωση δημοσίων σκοπών χάριν του δημοσίου συμφέροντος». Αυτή επιτελείται σε δύο σαφώς διακεκριμένα στάδια: Το πρώτο είναι το στάδιο λήψης απόφασης, και το δεύτερο είναι το στάδιο της εφαρμογής, το οποίο συνίσταται στην εκτέλεση όλων εκείνων των ενεργειών που είναι αναγκαίες για την υλοποίηση της ληφθείσας απόφασης.

Η λεγόμενη σήμερα «ιδιωτικοποίηση» διαφέρει ριζικά από την παραδοσιακή πρακτική ανάθεσης στον ιδιωτικό τομέα του έργου της υλοποίησης των διοικητικών αποφάσεων. Η ειδοποιός διαφορά έγκειται στο ότι, υπό καθεστώς ιδιωτικοποίησης, εκείνο που ανατίθεται στον ιδιώτη δεν είναι μόνο η υλοποίηση μιας διοικητικής πράξης, μιας δηλ. απόφασης την οποία έλαβε κατά την διοικητική διαδικασία και προς εκπλήρωση δημόσιου σκοπού το αρμόδιο διοικητικό όργανο, αλλά αυτή καθ' αυτήν η εξουσία να πάρει εκείνος, δηλ. ο ιδιώτης, την απόφαση περί του τρόπου εκπλήρωσης του επιδιωκόμενου κατά περίπτωση δημόσιου σκοπού. Έτσι, όμως η αποφασιστική αρμοδιότητα του Κράτους εκχωρείται πλέον στον ιδιωτικό τομέα, πράγμα που σημαίνει αναπόφευκτα ότι ο δημόσιος σκοπός μεταλλάσσεται σε ιδιωτικό. Δεν πρόκειται δηλ. απλώς για την επιλογή μιας προσφορότερης μεθόδου εκτέλεσης των αποφάσεων των δημοσίων οργάνων, αλλά για μια ριζική αλλαγή της ίδιας της φύσης της απόφασης, η οποία παρακολουθεί αναγκαία την νομική φύση του αποφασίζοντος. Τα μεν δημόσια όργανα αποφασίζουν υποχρεωτικά και εξ ορισμού, με κάθε επιφύλαξη, με κριτήριο το δημόσιο συμφέρον, οι δε ιδιώτες με μοναδικό κριτήριο το ατομικό τους συμφέρον, ειδικότερα δε, όταν ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα, με κριτήριο το κέρδος.

Σύμφωνα, λοιπόν, με το Σύνταγμα, η ελληνική έννομη τάξη χωρίζεται σε δύο σαφώς διακεκριμένους κλάδους, τον κλάδο του δημοσίου δικαίου, δηλ. το σύστημα λήψης αποφάσεων προς το δημόσιο συμφέρον, και τον κλάδο του ιδιωτικού δικαίου, δηλ. το σύστημα λήψης αποφάσεων προς το ιδιωτικό συμφέρον. Έξοδος του μεν πρώτου συστήματος, δηλ. τελική απόφαση του πρώτου κλάδου, είναι η διοικητική πράξη, του δε δευτέρου η ιδιωτική δικαιοπραξία. Κάθε μία από αυτές διέπεται αντίστοιχα από ένα τελείως διαφορετικό πλέγμα νομικών όρων και προϋποθέσεων ως προς την νομιμότητα της και οι περιορισμοί, οι οποίοι τίθενται για την προστασία είτε του αντισυμβαλλομένου είτε εν γένει του κοινωνικού συνόλου, είναι λίγοι, οριακοί και κατάλληλα προσαρμοσμένοι στην αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων, και πιο

συγκεκριμένα της ασυδοσίας του επενδυτή. Στην περίπτωση μας, της «αναπτυξιακής πρότασης» του Ελληνικού, αυτό αποδεικνύεται περίτρανα και θα το αναλύσουμε παρακάτω κριτικάροντας τον νόμο που το διέπει.

Είναι, λοιπόν, προφανές ότι δημόσια και ιδιωτική δράση αποτελούν δύο διαφορετικούς κόσμους, ακόμα και στα πλαίσια του αστικού κράτους, καθένας από τους οποίους έχει την δική του λογική και, ως εκ τούτου, θεμελιώνεται σε διαφορετικό σύστημα αρχών και κανόνων. Στον κόσμο της ιδιωτικής «πρωτοβουλίας» και δράσης το άτομο δικαιούται, μέσα στα ευρύτατα νομικά πλαίσια που καθορίζει το ιδιωτικό δίκαιο, να ιεραρχήσει εκείνο τα κριτήρια των αποφάσεών του, να θέσει λ.χ. το οικονομικό του όφελος, το συμφέρον του, υπεράνω κοινωνικών δικαιωμάτων και αξιών. Προκειμένου μάλιστα περί επιχειρήσεων, το κέρδος όχι μόνο δύναται, αλλά οφείλει να είναι το βασικό κριτήριο κατά την λήψη των αποφάσεών τους. Στον κόσμο, όμως, της δημόσιας δράσης τουλάχιστον πρέπει τα κριτήρια να είναι διαφορετικά. Το οικονομικό κριτήριο όχι μόνο δεν μπορεί να αποτελέσει υπερκριτήριο ή αυτοσκοπό κατά την λήψη των διοικητικών αποφάσεων, αλλά ούτε καν ενδιάμεσο σκοπό, δηλ. μέσον για την επίτευξη άλλων σκοπών. Προέχον κριτήριο είναι μόνον το δημόσιο συμφέρον, όπως αυτό εξειδικεύεται στους επί μέρους δημόσιους σκοπούς

Υπό το ανωτέρω πρίσμα, καθίσταται φανερό ότι το χαρακτηριστικό γνώρισμα των συγχρόνων ιδιωτικοποιήσεων συνίσταται στην μετάλλαξη της δημόσιας δράσης σε ιδιωτική. Με τον τρόπο αυτό, οι ιδιωτικοποιήσεις λειτουργούν ως το νομικό κανάλι μέσω του οποίου οι πάσης φύσεως δημόσιοι πόροι, χρηματικοί και μη (λ.χ. δημόσια κτήση), διοχετεύονται στον ιδιωτικό τομέα και, μαζί με αυτούς, το ανεξέλεγκτο δικαίωμα διάθεσης αυτών με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια για την άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας και της πρόκλησης μεγάλης κερδοφορίας.

Έχει ενδιαφέρον η απάντηση της Μ. Καραμανώφ στο κρίσιμο και επίκαιρο ερώτημα: **Πόσο συμβαδίζει με τη συνταγματική νομιμότητα η ιδιωτικοποίηση της δημόσιας κτήσης μιας χώρας, δηλαδή το φυσικό και πολιτιστικό της κεφάλαιο;**

«Το Σύνταγμα (άρθ. 24) κατοχυρώνει την αρχή της Βιώσιμης Ανάπτυξης και επιβάλλει την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, πράγμα που σημαίνει ότι τα ευαίσθητα στοιχεία του φυσικού και πολιτιστικού κεφαλαίου της χώρας πρέπει να τελούν υπό ειδικό καθεστώς εξαιρετικά ήπιας διαχείρισης και αυστηρών περιορισμών εκμετάλλευσης και χρήσης. Με τον τρόπο αυτό, δεν παραβιάζεται η φέρουσα ικανότητα αυτών και διασφαλίζεται η λειτουργία τους σύμφωνα με τον προορισμό εκάστου. Αυτά ισχύουν είτε τα εν λόγω ακίνητα ανήκουν στο Δημόσιο είτε σε ιδιώτες. Το σημαντικότερο όμως τμήμα του φυσικού κεφαλαίου (δάση, ακτές, βιότοποι, τοπία φυσικού κάλλους, βουνά κ.λπ.) και του πολιτιστικού κεφαλαίου (αρχαία και νεότερα μνημεία, ιστορικοί τόποι κ.λπ.), καθώς και ακίνητα κρίσιμα για την κρατική κυριαρχία (λιμάνια, μικρά νησιά) συμβαίνει, για λόγους ιστορικούς, να ανήκουν στη δημόσια κτήση. Η ιδιωτικοποίηση των τελευταίων για λόγους εισπρακτικούς, είτε γίνεται με πώληση είτε με πολυετή παραχώρηση, συνοδεύεται κατ' ανάγκην από την άρση του καθεστώτος της προστασίας αυτών, προκειμένου να καταστούν ελκυστικά στους επενδυτές.

Αυτό έχει αποτέλεσμα να επιτρέπονται πλέον στα ακίνητα αυτά εκμεταλλεύσεις, χρήσεις και όροι δομήσεως οι οποίοι είναι ασύμβατοι προς το χαρακτήρα τους και αλλοιώνουν την ταυτότητα και τον προορισμό τους. Έτσι λοιπόν, έχουν έρθει σήμερα στο φως διαδοχικά νομοθετήματα με τα οποία παρέχεται η δυνατότητα θέσπισης ειδικού καθεστώτος για κάθε ένα από τα ιδιωτικοποιούμενα ακίνητα, κατά παρέκκλιση από τον ισχύοντα χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, ανάλογα με τις επιθυμίες των επίδοξων επενδυτών. Τα ακίνητα αυτά μπορεί μιν να είναι ελκυστικά από τουριστική ή άλλη κερδοσκοπική άποψη, παράλληλα όμως είναι

άρρηκτα συνδεδεμένα και αναγκαία για την εξυπηρέτηση πάγιων και θεμελιωδών δημόσιων σκοπών, όπως η εθνική κυριαρχία και η βιωσιμότητα της χώρας. Κατά συνέπεια, η απόσπαση των ακινήτων αυτών από τη δημόσια κτήση και η αφιέρωσή τους σε άλλες χρήσεις, έστω και προς εξυπηρέτηση του δημόσιου χρέους, δεν είναι, κατά την άποψή μου, συνταγματικώς επιτρεπτή».(συνέντευξη Μ. Καραμανώφ).

Με αυτούς τους όρους της αγοράς, έχοντας το κράτος εκχωρήσει πλήρως στον επιχειρηματικό όμιλο όλη την εξουσία και αρμοδιότητα να αποφασίσει το επενδυτικό έργο που πρόκειται να κατασκευάσει με βάση τα αποκλειστικά κριτήρια του κέρδους του, γίνεται η ιδιωτικοποίηση του χώρου του Ελληνικού και του Αγ. Κοσμά. Μάλιστα το κράτος εμφανίζεται ανοιχτό και πρόθυμο να νομοθετήσει για κάθε απαίτηση του επενδυτή:

Ο νόμος 4062 για την αξιοποίηση του χώρου δεν έρχεται να βάλει περιορισμούς και να διαφυλάξει την βιωσιμότητα του φυσικού και πολιτιστικού κεφαλαίου, αλλά αντίθετα έρχεται να επιτρέψει τα πάντα, την πλήρη καταστροφή τους! Και ο Ν. 4064/12 (μνημόνιο) προχωρά σε ακόμα πιο σοβαρή παραχώρηση: «...**Τέλος, με την υποπερίπτωση β'** παρέχεται η νομοθετική εξουσιοδότηση με το Προεδρικό Διάταγμα με το οποίο εγκρίνεται το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγ. Κοσμά, να τροποποιούνται ή αναθεωρούνται γενικά πολεοδομικά σχέδια, εγκεκριμένα ρυμοτομικά σχέδια και σχέδια πόλης, καθώς και τοπικά ρυμοτομικά σχέδια, οι ρυθμίσεις των οποίων, κατά το μέρος που αφορούν τον Μητροπολιτικό Πόλο Ελληνικού – Αγ. Κοσμά, οφείλουν να εναρμονίζονται με το ολοκληρωμένο σχέδιο ανάπτυξης της περιοχής.»

Ό,τι αποτελεί εμπόδιο αλλάζει και αναθεωρείται στην κατεύθυνση της εξυπηρέτησης του σχεδίου ανάπτυξης, που έχει εκπονηθεί από τον επιχειρηματία!

Η «επενδύτρια» εταιρεία έχει να ξεπεράσει πολλά θεσμικά και άλλα εμπόδια στα οποία θ' αναφερθούμε επιγραμματικά. Προσδοκά, όμως, ότι με τις μεθόδους του ελέω κράτους δικαίου και εθνικής κυριαρχίας ΤΑΙΠΕΔ, τα συμφέροντα της θα καταλύσουν την όποια ελληνική νομοθεσία.

Χρειάζεται να γίνει κατανοητό ότι η Lamda έχει καταφέρει να διασφαλίσει τα συμφέροντά της σε κάθε περίπτωση. Έχει κατοχυρώσει την κατοχή του δικαιώματος επιφανείας για 99 έτη και το 30% εξ αδιαιρέτου της πλήρους κυριότητας. Δηλαδή, έχει στην ουσία ιδιοποιηθεί το Δημόσιο Ακίνητο. Μπορεί, αν κρίνει συμφέρον, να προχωρήσει σε τμηματική εφαρμογή του σχεδίου της προκρίνοντας τις πλέον προσοδοφόρες χρήσεις και πιέζοντας να ρυθμιστούν νομικές «εκκρεμότητες», μπορεί να μην ολοκληρώσει ποτέ το τεράστιο εργοτάξιο, μπορεί να επικαλεστεί αναβλητικές αιρέσεις και να αποχωρήσει, μπορεί να προσδοκά σε επ' ωφέλεια της νέες ρυθμίσεις σε βάθος χρόνου, μπορεί να διεκδικεί ρήτρες από το δημόσιο κ.λπ.

Εντύπωση προκαλεί ωστόσο όχι η στάση του επιχειρηματία, που διασφαλίζει τα συμφέροντά του αλλά το δημόσιο, που υπογράφει μνημόνια που στην ουσία αποτελούν μονομερείς δεσμεύσεις του με σκληρούς όρους απέναντι στον επενδυτικό όμιλο, αποδεικνύοντας και με αυτόν τον τρόπο πώς εννοεί την ανάπτυξη. Αποτελεί δε πρόκληση αυτό να συμβαίνει στο όνομα του «δημοσίου συμφέροντος».

Επίσης, η Lamda Development έχει επιβάλλει στη Συμφωνία τις λεγόμενες αναβλητικές αιρέσεις, δηλαδή την εκπλήρωση από το Ελληνικό Κράτος και το Ελληνικό Κοινοβούλιο μιας σειράς όρων ώστε να προχωρήσει την «επένδυση», εντέλλοντας το δημόσιο και τη Βουλή στο όνομα των συμφερόντων της, ανεξαρτήτως του αν οι νομοθετικές ρυθμίσεις δεν συνάδουν με το Σύνταγμα και τους νόμους της χώρας. Θεωρεί δεδομένο ότι αυτά θα γίνουν. Είναι, όμως, έτσι; Θα υπερισχύσουν του δικαίου και των νόμων τα συμφέροντα του μεγαλοεπιχειρηματία; Το Ελληνικό αποτελεί ένα υφιστάμενο και εν δυνάμει πολύ ευρύτερο του σημερινού αρχαιολογικό χώρο καθώς η εκποιούμενη έκταση κατοικείται στην αρχαιότητα.

Για πρώτη φορά παραχωρείται ένας κηρυγμένος αρχαιολογικός χώρος σε ιδιώτη, μέσω της αγοράς Δημοσίου Ακινήτου στο οποίο αυτός βρίσκεται. Έχει ανασκαφεί μόλις ένα μικρό τμήμα των αρχαίων δώμων, πολλά ανασκαφικά ευρήματα έχουν μεταφερθεί εκτός και άλλα στεγάζονται σε αποθήκες και εργαστήρια ανασκαφικών ευρημάτων εντός του χώρου. Απ' αυτή την άποψη το εναλλακτικό σχέδιο για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού εμπεριέχει τη συνέχεια του ανασκαφικού έργου και τη δημιουργία ενός Αρχαιολογικού Πάρκου μέσα στο Μητροπολιτικό. Τι θα γίνει με τις αρχαιότητες που θα έρθουν στο φως στη διάρκεια της κατασκευής και της γενικής ανασκαφής του χώρου; Μπορεί κανείς να ισχυριστεί ότι δεν θα υπάρξουν σοβαρές καταστροφές σ' ένα εργοτάξιο που θα επικρατεί ο νόμος και η τάξη ενός επιχειρηματία κράτους εν κράτει;

Η εφαρμογή του σχεδίου Foster, ώστε να μη διαφέρει ουσιωδώς από το κατατεθειμένο - όπως διατυπώνεται σε μία των αναβλητικών αιρέσεων - προσκρούει σε πολλές «εκκρεμότητες». Η πρώτη και βασική αφορά στην ανυπαρξία Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την οποία εκκρεμεί και σχετική προσφυγή στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Εξίσου σημαντική «εκκρεμότητα» είναι η πιθανή υπερβολική μόλυνση του εδάφους και του υπόγειου ορίζοντα από την κηροζίνη του Αεροδρομίου, που σημαίνει ότι το Μητροπολιτικό Πάρκο των 2.000.000 τ.μ. δεν θα πραγματοποιηθεί.

Επίσης μια σειρά χρήσεις και όροι δόμησης του σχεδίου Foster (π.χ. οι 5 ουρανοξύστες και πιθανόν και οι άλλοι 2) μπορούν να πραγματοποιηθούν μόνο με αλλαγή της πολεοδομικής νομοθεσίας. Ομοίως έχει τεθεί από τη Lamda Development αλλαγή της φορολογικής νομοθεσίας ώστε αυτή να είναι συμβατή με τα συμφέροντά της. Θα συμβεί αυτό;1

Το ερώτημα: Πόσο θα πωληθεί το Ελληνικό;

Το τίμημα προφανώς είναι μια παραπλανητική συζήτηση, εφόσον η διαφωνία είναι με την όλη διαδικασία της ιδιωτικοποίησης. Δεν σημαίνει ότι αν αυτό ήταν μεγαλύτερο θα το αποδεχόμαστε. Το αναφέρουμε γιατί και αυτό με την σειρά του αποδεικνύει ότι το κράτος έχει παραχωρήσει τα πάντα, «άνευ όρων» στον ιδιώτη με αποτέλεσμα να κινδυνεύει η ίδια η βιωσιμότητά του.



Ο Αστέρας Βουλιαγμένης πωλήθηκε στις αρχές Δεκέμβρη 2013 για 500 εκ. ευρώ (400 εκ. για το 90%, με δυνατότητα για 40 εκ. για το υπόλοιπο 10%, συν 51 εκ. εκκρεμότητες σε δάνεια).

1. Μια καταστροφική επένδυση με πολλά γκρίζα σημεία. Ελένη Πορτάλιου καθηγήτρια ΕΜΠ

Ο Αστέρας αντιστοιχεί στο 5% της συνολικής έκτασης του Ελληνικού. Είναι το 1/3 της παράκτιας ζώνης, της περιοχής μεταξύ της θάλασσας και της Λεωφ. Ποσειδώνος. Παρ' όλο που είναι χερσόνησος, σε ένα μεγάλο τμήμα ο Αστέρας διαθέτει παραλία μόνο από την μία πλευρά, όπως φαίνεται στο χάρτη. Επιπλέον, η προσκείμενη Μαρίνα δεν συμπεριλαμβάνεται στην πώληση. Το τμήμα πώλησης του ιδιαίτερα χαμηλό! Η Ολυμπιακή Μαρίνα του Αγίου Κοσμά που είναι τμήμα του Ελληνικού, έχει βαθιά νερά και μέγεθος παρόμοιο με την Μαρίνα του Μονακό.

Πόσο άραγε θα πουληθεί το Ελληνικό; Με βάση την πρόσφατη συμφωνία 915 εκατομμύρια!!! Η αναγωγή στο τετραγωνικό αποκαλύπτει το ξεπούλημα! Ακόμα και ο επενδυτής "ντρέπεται" στο άκουσμά του και συνυπολογίζει το κόστος υποδομών, που πρόκειται να κατασκευάσει στην τιμή πώλησης. Οπωσδήποτε αυτό δεν ισχύει, αφού αποτελεί την απαραίτητη υποδομή για τις εγκαταστάσεις του και την αναβάθμιση της αξίας της γης του!

Το αξιοπρόσεκτο και στις δύο πραγματογνωμοσύνες, που παραγγέλθηκαν από την δικαιοσύνη, είναι ότι ενώ ξεκινούν από δύο διαφορετικές βάσεις και ακολουθούν ουσιαστικά διαφορετικές μεθοδολογίες, ωστόσο καταλήγουν και οι δύο στα ίδια συμπεράσματα. Ότι δηλαδή, το Ελληνικό πωλείται έναντι πινακίου φακής, ότι αγνοούνται τεράστια πολεοδομικά και χωροταξικά ζητήματα και ότι οι όροι της σύμβασης είναι διάτρητοι.

Ο κ. Αναματερός στην πραγματογνωμοσύνη του εκφράζει έντονες αμφιβολίες για το κατά πόσο πρέπει η αξία του ακινήτου να ταυτιστεί με την επενδυτική αξία του σεναρίου Foster&Partners (δηλαδή του επενδυτικού σχεδίου της «Lamda Development»), από τη στιγμή, μάλιστα, που το δικαίωμα «earn-out» που δίνεται στο Δημόσιο, είναι μάλλον αμελητέο (δικαίωμα 30% επί αποδόσεων, αν ο επενδυτής πιάσει την εξωπραγματική απόδοση του 15%).

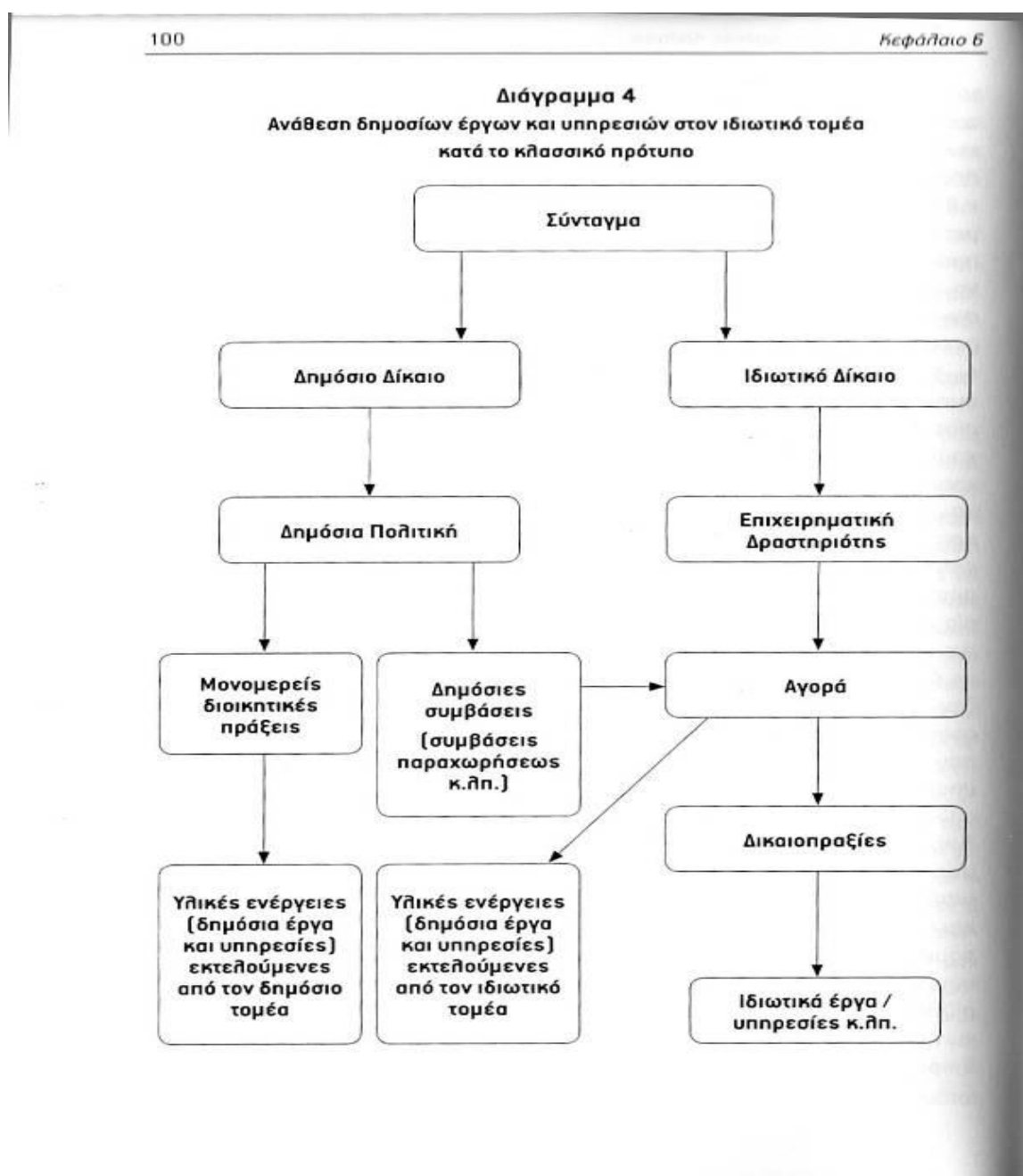
Ο κ. Μελάς, ο έτερος πραγματογνώμων σύμφωνα με πληροφορίες, επιλέγει να αγνοήσει πλήρως το επενδυτικό σχέδιο της Lamda Development και εκπονεί το δικό του ενδεικτικό σενάριο αξιοποίησης (πάντα κατά τον Ν. 4062/2012), σύμφωνα με το οποίο πωλούνται σε ιδιώτες επενδυτές οικόπεδα με προκαθορισμένες χρήσεις γης, τα οποία αναλαμβάνουν αυτοί να αξιοποιήσουν με δικές τους δαπάνες, ενώ το κράτος αναλαμβάνει την κατασκευή των υποδομών. Το project έχει βάθος το πολύ δεκαετίας (και όχι 25ετίας!).

Από εκτιμητικής απόψεως η λύση που προτείνει ο δεύτερος πραγματογνώμονας είναι πιο ορθή, καθώς η αξία ενός ακινήτου είναι αυτή που αντιστοιχεί στην βέλτιστη αξιοποίησή του και όχι στην αξία του σχεδίου που έχει κατά νου να εφαρμόσει ο εκάστοτε επενδυτής. Αλλά και από πρακτική άποψη η λύση αυτή θεωρείται πιο ρεαλιστική, καθώς θα οδηγήσει όχι μόνο σε μεγαλύτερα κέρδη για το Δημόσιο, καθώς στην κρίση τα κενά οικόπεδα είναι περιζήτητα, αλλά και σε μεγαλύτερη ανάπτυξη, καθώς δεν θα γίνει από έναν επενδυτή, αλλά από πολλούς. Σύμφωνα με το πόρισμά του, η εμπορική αξία του ακινήτου, ακόμη και με συντηρητικές προβλέψεις, δεν είναι σήμερα κάτω από 2,3 δισ. ευρώ. Ο κ. Μελάς αναφέρει χαρακτηριστικά ότι αν ο επενδυτής καταφέρει, χρησιμοποιώντας «παραθυράκια» της σύμβασης να τροποποιήσει το τελικό σχέδιο και να πουλήσει τα οικόπεδα της «Αθηναϊκής Ριβιέρας» (δηλαδή, του μήκους 3,5 χλμ. παράκτιου μετώπου), τρέχουσας αξίας περί τα 600 εκατ. ευρώ), έχει μεμιάς κάνει απόσβεση της επένδυσής του.

Το τμήμα που θα καταβάλει η LamdaDevelopment σύμφωνα με την αναλυτική αποτίμηση του πραγματογνώμονα, η πραγματική αξία είναι 2,5 φορές υψηλότερη, δηλαδή 1,5 δισ. ευρώ. Από αυτό το ποσόν πρέπει να αφαιρεθεί το κόστος μετεγκατάστασης των δημόσιων υπηρεσιών που υπολογίζεται (υποτιμημένα) σε 135.000.000 ευρώ, το κόστος υπογειοποίησης της Ποσειδώνος, η αξία (αν μπορεί

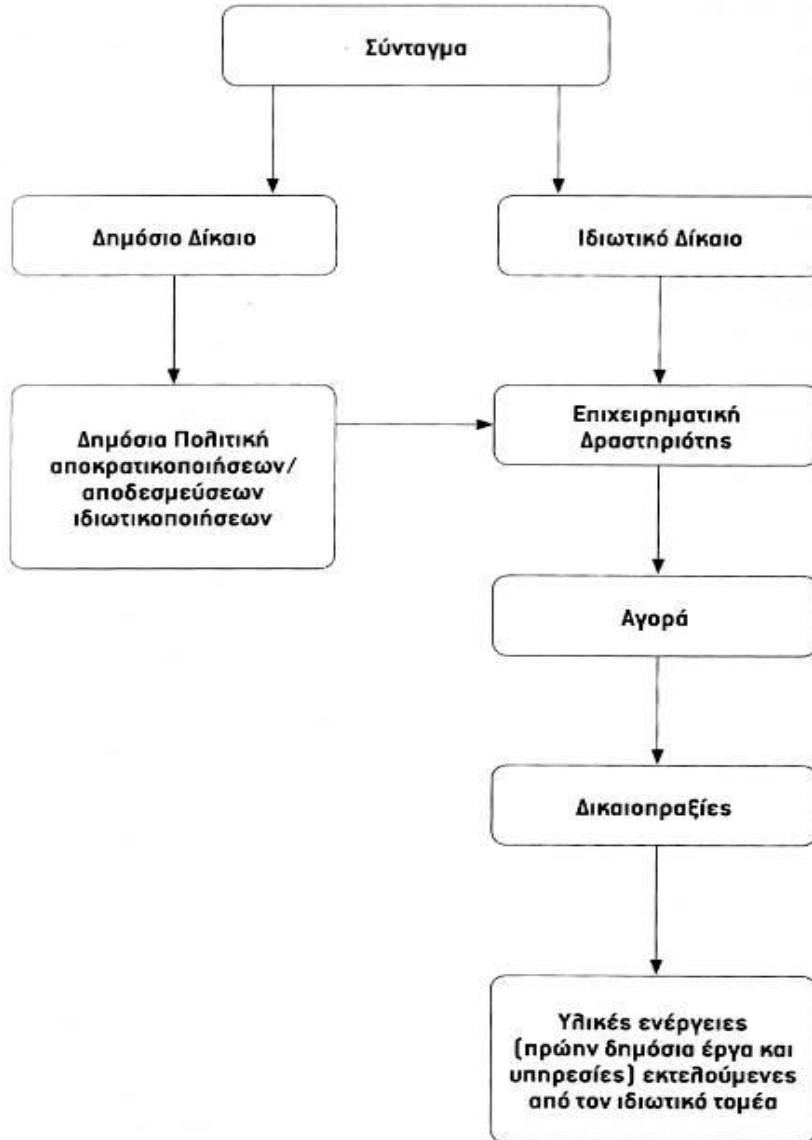
να υπάρξει οικονομική αποτίμηση!) των μνημείων και διατηρητέων κτιρίων, η αξία της υψηλών προδιαγραφών μαρίνας και των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων. Αν όλα τα παραπάνω αφαιρεθούν θα πρόκειται για ένα τμήμα πολύ χαμηλότερο. Δεν υπολογίζονται η προς πρόσχωση θαλάσσια επιφάνεια και ο συμμετέχων στην αξιοποίηση βυθός.

Παρακάτω παρατίθενται τα Διαγράμματα 4 και 5, από το ως άνω αναφερόμενο βιβλίο της Μ. Καραμανώφ, όπου σχηματικά εμφανίζεται η διαφορά από την παραδοσιακή πρακτική ανάθεσης στον ιδιωτικό τομέα του έργου της υλοποίησης των διοικητικών αποφάσεων. Η ειδοποιός διαφορά έγκειται στο ότι, υπό καθεστώς ιδιωτικοποίησης, εκείνο που ανατίθεται στον ιδιώτη δεν είναι μόνο η υλοποίηση, αλλά η εξουσία να πάρει απόφαση περί του τρόπου εκπλήρωσης του επιδιωκόμενου κατά περίπτωση δημόσιου σκοπού.



Φωτογραφία από το βιβλίο: «Τα όρια των ιδιωτικοποιήσεων-Βιώσιμο κράτος και Δημόσια Κτήση.» Μ. Καραμανώφ

Διάγραμμα 5
Ανάθεση δημοσίων έργων και υπηρεσιών στον ιδιωτικό τομέα
κατά το σύστημα της ιδιωτικοποίησης



Φωτογραφία από το βιβλίο: «Τα όρια των ιδιωτικοποιήσεων-Βιώσιμο κράτος και Δημόσια Κτήση.» Μ. Καραμανώφ.

Μέρος Ε. Βιωσιμότητα και «ανάπτυξη» Ελληνικού

Η *Βιώσιμη Ανάπτυξη (Sustainable Development)*, έννοια κλειδί για τον 21^ο αιώνα δεν είναι δυνατόν να αγνοηθεί τόσο από τους επιστήμονες που ασχολούνται με θέματα ανάπτυξης και περιβάλλοντος όσο και από κάθε πολίτη που προβληματίζεται για την κατάσταση στο σύγχρονο κόσμο. Επομένως είναι απαραίτητη η διερεύνηση και αυτής της πλευράς στην εξεταζόμενη στην παρούσα εργασία «ανάπτυξη» του Ελληνικού. Η βιώσιμη ανάπτυξη έχει πυροδοτήσει διαφωνίες σχετικά με την έννοια, την χρησιμότητα και την σκοπιμότητά της, αλλά όλοι συμφωνούν ότι αποτελεί την κοινή αφετηρία διαλόγου όλων των «ενδιαφερομένων μερών»: των εθνικών και τοπικών κυβερνήσεων, του Δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα όπως και των μη κυβερνητικών οργανώσεων και των απλών πολιτών. Η βιώσιμη ανάπτυξη επηρεάζει σε μικρό ή σε μεγάλο βαθμό όλους τους παράγοντες της κοινωνίας, γιατί δεν πρόκειται για απλή περιβαλλοντική προστασία, αλλά για την σύγκλιση περιβαλλοντικών και αναπτυξιακών διαδικασιών που πρέπει να συντελεσθούν με αλλαγή του συστήματος αξιών.

Εναλλακτικά του όρου «βιώσιμη ανάπτυξη» χρησιμοποιούνται οι όροι «*αιιφορία*», «*ολοκληρωμένη, διατηρήσιμη ή διαρκής ή αιιφόρος ανάπτυξη*» κλπ. Ο όρος «*Βιωσιμότητα*» (*Sustainability*) φαίνεται να είναι ο πιο αντιπροσωπευτικός ενώ συγχρόνως παρακάμπτεται η σύγχυση της «ανάπτυξη» με την «αύξηση» και τη «μεγέθυνση».

Η βιωσιμότητα μιας δραστηριότητας αφορά στην μακροπρόθεσμη παράτασή της στο μέλλον· η βιωσιμότητα με την σημερινή έννοια του όρου αποτελεί μια *πορεία*, μια *διαδικασία* του ανθρώπου να διατηρηθεί στο πεπερασμένο οικοσύστημα της Γης. Η βιωσιμότητα δεν είναι μια συγκεκριμένη, παγιωμένη ιδέα, αλλά μια εξελικτική πορεία βελτίωσης της διαχείρισης των φυσικών και ανθρωπίνων συστημάτων μέσα από την καλύτερη κατανόηση και γνώση. Πρέπει να θεωρηθεί ανάλογη με την εξέλιξη των ειδών, που δεν έχει αποτέλεσμα γνωστό εκ των προτέρων.

Ο βασικός στόχος της βιωσιμότητας είναι η επιβίωση του ανθρώπου και με αυτή την έννοια είναι *ανθρωποκεντρική*, αλλά διαφέρει απόλυτα από την «άγρια» ή απεριόριστη ανάπτυξη-μεγέθυνση, που πρεσβεύει η οικονομία του καπιταλιστικού συστήματος, διότι θέτει περιορισμούς.

Ο γνωστότερος ορισμός της βιώσιμης ανάπτυξης ανήκει αναμφισβήτητα στην πρωθυπουργό της Νορβηγίας Gro Harlem Brundtland. Ως πρόεδρος της Παγκόσμιας Επιτροπής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη η κ. Brundtland παρέδωσε στη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών, το 1987, την Αναφορά της με τίτλο «*Το κοινό μας μέλλον*» που είναι γνωστή ως "Brundtland report" στην οποία ορίζεται η βιώσιμη ανάπτυξη «*ως η ανάπτυξη που ικανοποιεί τις ανάγκες των σύγχρονων γενεών χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα των επόμενων γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες*».

Στη Διεθνή Συνδιάσκεψη του Ρίο το 1992 από την οποία προέκυψε η *Agenda 21*, κείμενο βασισμένο στη συστημική μεθοδολογία, διατυπώθηκαν για πρώτη φορά και επίσημα οι αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Εκεί η βιώσιμη ανάπτυξη ορίζεται ως *η ανάπτυξη που παρέχει μακροπρόθεσμα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη φροντίζοντας τις ανάγκες της παρούσας και των μελλοντικών γενεών*.

Οι συνθήκες του Maastricht το 1992, του Amsterdam το 1997 και η Διεθνής Συνδιάσκεψη του Johannesburg το 2002, δέκα χρόνια μετά το Ρίο, επιβεβαίωσαν και καθιέρωσαν νομικά την αναγκαιότητα της βιωσιμότητας και ενσωματώθηκαν στο Διεθνές Δίκαιο και το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στα κείμενα που παρήχθησαν από τις συναντήσεις επιβεβαιώθηκαν για άλλη μια φορά η πλήρης διάσταση λόγων και έργων στόχων, θεωρίας και εφαρμογής, εξαγγελιών, σκοπών και αποτελεσμάτων. Ένα μεγάλο θέμα μιας ολόκληρης εργασίας.

Τα *οικονομικά* ή *οικονομική επιστήμη* παίζουν σημαντικό ρόλο στην ερμηνεία και εφαρμογή της βιωσιμότητας. Όπως στη χωροταξία έτσι και στην βιωσιμότητα υπάρχει άρρηκτη σχέση της και σύνδεση με την οικονομία, η οποία επηρεάζει σήμερα πολλές πλευρές της σχέσης ανθρώπου-περιβάλλοντος όπως και ανθρώπου-κοινωνίας. Με βάση την οικονομία προσδιορίζεται η κατανάλωση των φυσικών και άλλων πόρων, αναπτύσσεται οικονομική δραστηριότητα που είναι παράγων ρύπανσης, όπως και υλοποιείται η κατανομή των αγαθών. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα οικονομικά δεν είναι «καθαρή» (με την έννοια της ταξικότητας- ουδετερότητας) επιστήμη. Οι «νόμοι» της οικονομίας βασίζονται σε υποθέσεις (όπως αυτή του προσωπικού συμφέροντος του ανθρώπου, της τάξης που ανήκει, της σχέσης που έχει στην παραγωγή, της θέσης, της οπτικής γωνίας από την οποία γίνεται η οικονομική ανάλυση, που είναι προϋπόθεση για την διαμόρφωση πολλών οικονομικών μοντέλων), ενώ η ανάπτυξη των οικονομικών θεωριών σχετίζεται στενά με την εκάστοτε πολιτική ιδεολογία και ηθική.

Προς κατανόηση αυτής της σχέσης, παραθέτουμε το από 2-2-2017 δημοσίευμα της έντυπης Καθημερινής, στο οποίο επιχειρηματικοί φορείς, καθώς και εκπρόσωποι του χρηματοπιστωτικού συστήματος σε συνέντευξη τύπου τοποθετούνται σε σχέση με την βιωσιμότητα και την επιθυμούμενη «ανάπτυξη» ή την «υπεύθυνη» επιχειρηματικότητα:

«Είναι απαραίτητο οι ελληνικές επιχειρήσεις για να καταστούν πιο ελκυστικές σε επενδυτές και καταναλωτές και να βοηθήσουν στην επανεκκίνηση της ελληνικής οικονομίας να ακολουθήσουν το αγγλοσαξονικό μοντέλο και να αναπτύξουν το περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό τους αποτύπωμα στη χώρα μας». Αυτό δήλωσε ο πρόεδρος του ΣΕΒ Θ. Φέσσας στη διάρκεια της χθεσινής συνέντευξης Τύπου στα γραφεία του ΣΕΒ, όπου παρουσιάστηκε από το Quality Net Foundation (Δίκτυο Υπεύθυνων Οργανισμών και Ενεργών Πολιτών) η επίσημη παρουσίαση του Bravo Sustainability Performance Directory που φιλοδοξεί να δημιουργήσει για πρώτη φορά έναν Χάρτη της Βιώσιμης Ανάπτυξης & της Υπεύθυνης Επιχειρηματικότητας στη χώρα μας, με στόχο να καταστεί σημείο αναφοράς όλων των επιχειρήσεων που αναπτύσσουν πολιτικές, πρωτοβουλίες, δράσεις και συστήματα τα οποία συμβάλλουν στη δημιουργία μιας Βιώσιμης Οικονομίας-Κοινωνίας. Όπως τόνισε ο κ. Φέσσας, «η βιώσιμη ανάπτυξη και η υπεύθυνη επιχειρηματικότητα εντάσσονται στον πυρήνα της λειτουργίας των οργανωμένων επιχειρήσεων και είναι προϋπόθεση προσέλκυσης ποιοτικών επενδύσεων στη χώρα μας. Ο ΣΕΒ, ως ο θεσμικός εκφραστής των επιχειρήσεων που προσφέρουν υψηλό αναπτυξιακό μέρος στην ελληνική οικονομία, στηρίζει πρωτοβουλίες που προωθούν τις αρχές και αξίες ενός επιχειρηματικού μοντέλου με κορμό τη βιώσιμη ανάπτυξη».

Ο κ. Φραγκιαδάκης υπογράμμισε ότι όταν έγινε η τρίτη ανακεφαλαιοποίηση της Εθνικής τράπεζας δύο από τους βασικούς μετόχους στην αύξηση κεφαλαίου (EBRD, ifc) ζήτησαν να ενημερωθούν εάν η τράπεζα εφαρμόζει τους κανόνες της βιώσιμης ανάπτυξης για να προσφέρουν τα κεφάλαιά τους. Από την πλευρά του, ο κ. Αγγελόπουλος του ομίλου Aldemar αποκάλυψε ότι εφαρμόζοντας βέλτιστες πρακτικές στο περιβαλλοντικό αποτύπωμα των ξενοδοχείων του ομίλου εξασφαλίζει 1,7 εκατ. ευρώ από τη μη χρησιμοποίηση προϊόντων από ορυκτά και καύσιμα.

Οι τοποθετήσεις των ομιλητών αναφέρθηκαν στη σημασία της Βιώσιμης Ανάπτυξης και της Υπεύθυνης Επιχειρηματικότητας στην ανταγωνιστικότητα και εξωστρέφεια των ελληνικών επιχειρήσεων, δίνοντας έμφαση στο κατά πόσον σημαντικό ρόλο παίζει η υιοθέτηση δεικτών Βιώσιμης Ανάπτυξης στην αξιολόγηση των χορηγήσεων και στην ενίσχυση των επενδύσεων.

Τέλος, η αντιπρόεδρος του Quality Net Foundation, Χρυσούλα Εξάρχου δήλωσε, «ο Sustainability Performance Directory θα περιλαμβάνει όλες τις επιχειρήσεις του οικοσυστήματος της Βιώσιμης Ανάπτυξης της χώρας μας και αποτελεί ένα διακριτό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για κάθε επιχείρηση που συμμετέχει σε αυτό».

Η παγκόσμια εμπειρία βέβαια αλλά και ο κοινός νους μπορεί να αποδείξει και να καταλάβει εάν σε ένα κοινωνικοοικονομικό σύστημα με απώτατη αξία το κέρδος του επιχειρηματία μπορούν να τηρηθούν οι αρχές της βιώσιμης και υπεύθυνης ανάπτυξης. Πρόκειται για έννοιες που η μία προϋποθέτει την καταστροφή της άλλης.

Γίνεται κατανοητό ότι τα αίτια της περιβαλλοντικής κρίσης και της μη βιώσιμης (μη) ανάπτυξης πρέπει να αναζητηθούν στην *κοσμοθεωρία* (την αντίληψη για το πώς είναι ο κόσμος) και το *σύστημα αξιών* (τι θεωρείται σημαντικό) των σημερινών Δυτικού τύπου κοινωνιών. Σε ότι αφορά τη μεθοδολογία επίλυσης, δεν θα μπορούσε να υπάρχει *ανεξάρτητα* από το σύστημα αξιών. Η συστημική μεθοδολογία είναι το εργαλείο, αλλά οι αξίες της κοινωνίας θα προσδιορίσουν τους μακροπρόθεσμους σκοπούς και την πορεία που θέλει να ακολουθήσει. Η βιωσιμότητα εκφράζεται επιγραμματικά, αλλά περιεκτικά από τις αιώνιες Ελληνικές αξίες της **Δικαιοσύνης**, της **Τάξης**, της **Λιτότητας** και του **Μέτρου**, αξίες που αντικαταστάθηκαν από αυτές του «*ατομοκρατικού νεωτερισμού*» του Δυτικού πολιτισμού: την **Δύναμη**, την **Τύχη** και το **Κέρδος** (Δεκλερής),

ή με διαφορετική ταξική ανάλυση από την θέση του Κ. Μάρξ : «Το κεφάλαιο έχει την εγγενή τάση να αυξάνει χάριν της σταθερότητας και κινείται συνεχώς προς την παραγωγή **ως αυτοσκοπό**. Η παραγωγή είναι μόνο παραγωγή χάριν του κεφαλαίου, διότι αν σταματήσει να παράγει θα καταστραφεί. Έτσι, οδηγεί τις παραγωγικές δυνάμεις σε μια ανάπτυξη δίχως όρους μέσα από την απεριόριστη επέκταση της παραγωγής, προωθεί δηλαδή μια ακόμα μεγαλύτερη ανάπτυξη του κεφαλαίου. Οδηγεί δηλαδή την παραγωγική διαδικασία σε συμπεριφορά θετικής ανάδρασης που συσσωρεύει εντροπία. **Μέσα από την απεριόριστη απαλλοτρίωση των παραγωγικών πηγών οδηγεί τη βιόσφαιρα και την κοινωνία σε αταξία και αποδιοργάνωση.**»

Η παραγωγική διαδικασία βέβαια με την προσαρμογή στην σύγχρονη σημασία της και την μεταφορά της στα σημερινά δεδομένα.

Έτσι η βιωσιμότητα είναι λιγότερο θέμα τεχνοκρατικό και περισσότερο θέμα αξιών. Είναι έννοια πολύ ευρύτερη από την προστασία του περιβάλλοντος, διότι προϋποθέτει μακροπρόθεσμες πολιτιστικές ακόμα και κοινωνικές αλλαγές.

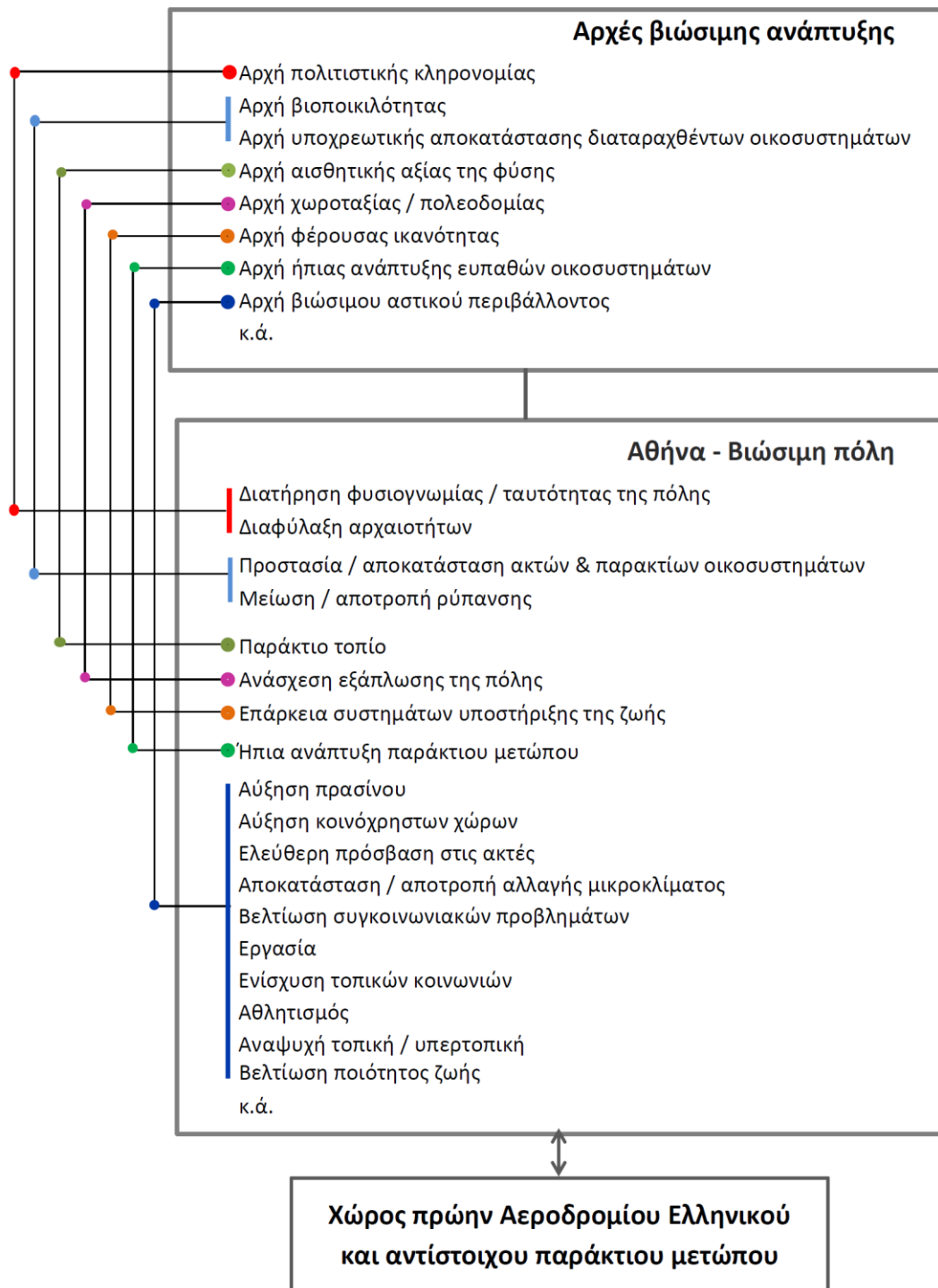
Η αλλαγή νοοτροπίας, ηθικών αξιών, νομοθετικού πλαισίου και επιστημονικής προσέγγισης δεν είναι εύκολη. Η βιωσιμότητα απαιτεί αλλαγή βαθιά ριζωμένων αντιλήψεων για τον άνθρωπο και τον κόσμο που μετατρέπονται σε πλήθος καθημερινών επιλογών σε ατομικό και συλλογικό επίπεδο και που στοχεύουν απαραίτητα σε ένα άλλο κοινωνικοοικονομικό μοντέλο ζωής και ύπαρξης.

Στην εποχή μας και στον κόσμο μας, το γενικό πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης, που διαμορφώνεται με βάση δώδεκα θεμελιώδεις αρχές (Δεκλερής 1996, 2000) αποτελεί ένα σημαντικό βήμα για την απαραίτητη αυτή αλλαγή.

1. *Αρχή της Δημόσιας Οικολογικής Τάξης:* Η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί ευθύνη του κράτους και δεν αφήνεται στη λειτουργία της αγοράς.
2. *Αρχή της Βιωσιμότητας:* Διατήρηση του φυσικού κεφαλαίου και απαγόρευση κάθε μείωσης ή υποβάθμισης.
3. *Αρχή της Φέρουσας Ικανότητας:* Διατήρηση της σταθερής κατάστασης των οικοσυστημάτων με ανάπτυξη που βρίσκεται κάτω από τα όρια αντοχής τους.
4. *Αρχή της Υποχρεωτικής Αποκατάστασης διαταραχθέντων οικοσυστημάτων:* Αποκατάσταση του απολεσθέντος φυσικού κεφαλαίου.
5. *Αρχή της Βιοποικιλότητας:* Διατήρηση της βιοποικιλότητας που θεωρείται κριτήριο και παράγοντας ευρωστίας των οικοσυστημάτων
6. *Αρχή της κοινής φυσικής κληρονομιάς:* Τα κοινά φυσικά αγαθά δεν επιτρέπεται να ιδιοποιηθούν και η κοινή χρήση τους να περιορισθεί ή να καταργηθεί.
7. *Αρχή της Ήπιας Ανάπτυξης των Ευπαθών Οικοσυστημάτων:* Στα ευπαθή οικοσυστήματα (δάση, ακτές, βουνά, μικρά νησιά, τοποθεσίες φυσικού κάλλους) επιτρέπεται «ήπια» ανάπτυξη που ορίζεται κατά περίπτωση, ώστε να μην επιβαρύνει το περιβάλλον υπέρμετρα.
8. *Αρχή της Χωρονομιάς:* Επιβάλλεται ο συνολικός σχεδιασμός και χωροταξικός σχεδιασμός των δραστηριοτήτων, ώστε να εξασφαλίζεται η διατήρηση της φέρουσας ικανότητας των οικοσυστημάτων.
9. *Αρχή της Πολιτιστικής Κληρονομιάς:* Διατήρηση των σπουδαιότερων πολιτιστικών στοιχείων (μνημεία, αρχιτεκτονικά σύνολα, τόποι).
10. *Αρχή του Βιώσιμου Αστικού Περιβάλλοντος:* Διατήρηση της ποιότητας ζωής στις πόλεις και αναχαίτιση της ανάπτυξης μεγα-πόλεων.
11. *Αρχή προστασίας του Φυσικού Κάλλους:* Διατήρηση και προστασία του τοπίου με παρεμβάσεις που δεν το αλλοιώνουν.
12. *Αρχή της Οικολογικής Συνείδησης:* Καθιέρωση της οικολογικής συνείδησης των πολιτών που είναι και οι προστάτες του περιβάλλοντος.

Με βάση τα παραπάνω θα προσπαθήσουμε να εξετάσουμε την πολυδιαφημιζόμενη «ανάπτυξη» του Ελληνικού από την σκοπιά του κατά πόσο συμβάλλει και κατά πόσο σέβεται και εξυπηρετεί τις αρχές και τις αξίες της βιωσιμότητας της πόλης, σαν μια πλευρά του διακηρυγμένου στον Ν.4062 σκοπού «δημοσίου» συμφέροντος.

Σε αυτή την προσπάθεια σημαντική βοήθεια προσέφερε η εξαιρετική συζήτηση που, στα πλαίσια της εκπόνησης της παρούσας εργασίας, επιδιώχθηκε και πραγματοποιήθηκε με την Σύμβουλο της Επικρατείας κ. Μ. Καραμανώφ, με οδηγό το διάγραμμα της επόμενης σελίδας, που είχε παρουσιαστεί σε σχετική εκδήλωση για το Ελληνικό στο Πάντειο Πανεπιστήμιο, τον Ιούνιο 2016 καθώς και τις παρουσιάσεις – τοποθετήσεις από άλλους επιστήμονες.



Αρχή της Δημόσιας Οικολογικής Τάξης: Η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί ευθύνη του κράτους και δεν αφήνεται στη λειτουργία της αγοράς.

Τα όσα αναλύθηκαν στην ενότητα περί ιδιωτικοποιήσεων δεν αφήνει καμιά αμφιβολία ότι πλέον στην σύγχρονη μορφή τους το κράτος έχει εκχωρήσει όλες τις αρμοδιότητες ακόμα και για το πρώτο στάδιο στους επιχειρηματικούς ομίλους, οι οποίοι αναμφίβολα, σχεδιάζουν με βάση την μεγιστοποίηση των κερδών τους. Δεν ενδιαφέρονται, ούτε έχουν τέτοιου είδους ευαισθησίες για την διαφύλαξη του φυσικού και πολιτιστικού κεφαλαίου και την παράδοση του στις επόμενες γενιές. Αφήνεται έρμαιο στην λειτουργία της αγοράς. Η περίπτωση του Ελληνικού είναι χαρακτηριστική.

Αρχή της Πολιτιστικής Κληρονομιάς: Διατήρηση των σπουδαιότερων πολιτιστικών στοιχείων (μνημεία, αρχιτεκτονικά σύνολα, τόποι, κτίρια).

Το αεροδρόμιο του Ελληνικού εμπεριέχει πολύ ισχυρές αξίες, αρχαίες και σύγχρονες κοινωνικές, τεχνολογικές και αρχιτεκτονικές. Μνημεία πολιτισμού και μνήμης για την αρχαία και νεώτερη ιστορία του τόπου μας. Πρόκειται για αξίες και μνημεία που σχετίζονται τόσο με την αρχιτεκτονική, την κοινωνική ζωή, τις λαϊκές μνήμες, αλλά και την αεροπορική κληρονομιά της χώρας μας.

Στην παρούσα ενότητα, αξιοποιώντας δύο σημαντικές εργασίες, την παρουσίαση των αρχαίων ευρημάτων από την κ. Κωνσταντίνα Καζά – Παπαγεωργίου, αρχαιολόγο, επίτιμη προϊσταμένη αρχαιολογικών χώρων Υπουργείου Πολιτισμού σε ημερίδα για το Ελληνικό, τον Ιούνιο 2016 στο Πάντειο Πανεπιστήμιο, και την πολύ αξιόλογη και πληρέστατη Έκθεση ιστορικής, αρχιτεκτονικής και τεχνικής τεκμηρίωσης κτιρίων και εγκαταστάσεων του χώρου του Ελληνικού, που συντάχθηκε από ερευνητική ομάδα του ΕΜΠ (Σχολή Αρχιτεκτόνων- Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος και Εργαστήριο Ερευνών Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής) και έχει τίτλο: «Νεότερα Μνημεία αεροδρομίου Ελληνικού και ακτής Αγίου Κοσμά», θα επιχειρηθεί από την εκπονούσα την εργασία η καταγραφή και παρουσίαση των σπουδαιότερων στοιχείων πολιτιστικής κληρονομιάς του πρώην αεροδρομίου.

Είναι σημαντικό να αναδειχθεί και να τονισθεί αυτή η πλευρά για έναν εγκαταλειμμένο και απαξιωμένο τόπο σήμερα, στον οποίον ζουν κάτω από απάνθρωπες συνθήκες άνθρωποι ξεριζωμένοι από τα σπίτια τους. Να υπενθυμίσουμε την συμβολή σε πολιτισμό για έναν χώρο που σήμερα μόνο ανθρώπινο πολιτισμό δεν θυμίζει.

Τα αρχαία μνημεία, που έχουν αποκαλυφθεί γύρω, σε άμεση επαφή και λίγα εντός του χώρου του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού αποδίδονται, βάσει επιγραφών που βρέθηκαν, στους τρεις αττικούς δήμους, του Αλιμούντος, του Ευωνύμου και της Αιξωνής, οι οποίοι διαμορφώθηκαν από τον Κλεισθένη περί το 506 π. Χ. και συμμετείχαν στην Αθηναϊκή Βουλή των 500, ο Αλιμούς με 3 βουλευτές, το Ευώνυμον με 10 και η Αιξωνή με 8. Με βεβαιότητα δε, τοποθετούνται από τους μελετητές στην περιοχή των τριών σύγχρονων δήμων Αλίμου, Αργυρούπολης - Ελληνικού και Γλυφάδας. Οι τρεις αρχαίοι δήμοι, όπως και οι σημερινοί, διέθεταν από κοινού το βασικό οδικό τους δίκτυο και ξεχωριστά ο κάθε δήμος το δευτερεύον, που οδηγούσε στα ιερά του, στο θέατρο, στη θάλασσα και στο βουνό, αλλά και στα αγροκτήματα, όπου οι δημότες ανέπτυσαν τις ανάλογες με κάθε προορισμό δραστηριότητες.

Όπως αναφέρει στη παρουσίασή της η προαναφερθείσα αρχαιολόγος «ευχής έργο θα ήταν να υλοποιηθεί κάποια στιγμή η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, μέσω ενός ή δύο ή και περισσότερων πραγματικών αρχαιολογικών περιπάτων, που ο οποιοσδήποτε θα μπορούσε στο μέλλον να κάνει, είτε πεζός, είτε με κάποιο από τα σύγχρονα, ήπιας κίνησης, οχήματα. Άλλωστε, από παλιά οι εκάστοτε αρμόδιοι για το

χώρο έχουν ενστερνιστεί την πρόταση της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας, υπάρχει σχετική αλληλογραφία, για τη δημιουργία Αρχαιολογικού Μουσείου στο Ελληνικό, το οποίο θα στεγάσει τις αρχαιότητες της Δυτικής παραλίας. Σημειώνεται ότι ήδη από το 2003 στο χώρο του δυτικού Αεροδρομίου λειτουργούν αποθήκες - εργαστήρια της αρμόδιας ΚΣΤ' Εφορείας Αρχαιοτήτων, κυρίως κεραμικών ευρημάτων, τα οποία μετά τη συντήρηση μεταφέρονται στις αποθήκες του Αρχαιολογικού Μουσείου του Πειραιά.

Θα ήταν επομένως δυνατόν και χρήσιμο σε ένα πυρήνα πολιτισμού στο πρώην Αεροδρόμιο να δημιουργηθεί ένα θεματικό Μουσείο που θα στέγαζε τα ευρήματα της περιοχής και θα πρόβαλε σχετικά θέματα όπως για παράδειγμα την εξέλιξη της τοπικής αυτοδιοίκησης από την αρχαιότητα έως και σήμερα. Παράλληλα, οι αρχαιολογικοί περιπάτοι θα αποτελούσαν πηγή ουσιαστικής γνώσης και μέσο επιμόρφωσης με την πραγματοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων ποικίλου περιεχομένου για κάθε ηλικία και κοινωνική ομάδα.»

Η παρουσίαση των αρχαιοτήτων θα γίνει με την μορφή μιας ενδιαφέρουσας «ζωντανής» περιήγησης, μίας πρότασης για πολιτιστικές διαδρομές, όπως ακούστηκε στην ημερίδα στο Πάντειο από την αρχαιολόγο Κ. Καζά

1. «Ξεκινάμε από τον κηρυγμένο αρχαιολογικό χώρο του Αγίου Κοσμά, όπου το 1929, 1930 και 1951 ανασκάφηκε από τον Γεώργιο Μυλωνά ΠΕ εγκατάσταση με οικισμό και νεκροταφεία της 3^{ης} χιλιετίας π. Χ., καθώς και μυκηναϊκός οικισμός στον ίδιο χώρο. Από τον αρχαιολογικό χώρο ένα αντιπροσωπευτικό μόνο τμήμα του είναι ορατό, το οποίο καταφέραμε να συντηρήσουμε το 2009 - 2011 με δαπάνη του επιχειρηματία, οπότε δόθηκε στα αρχαία κάποια παράταση «ζωής» για μερικά ακόμη χρόνια. Στο ακρωτήριο που έχει ταυτιστεί με την Κωλιάδα Άκρα των αρχαίων, ας μη ξεχνάμε και τον κηρυγμένο γραφικό ναΐσκο των Αγίων Κοσμά και Δαμιανού, με τοιχογραφίες του 17^{ου} και του 19^{ου} αι. μ. Χ.

2. Προχωρώντας βορειότερα, μπαίνουμε στον εκπληκτικό χώρο του Ε.Α.Κ. Ν., όπου το 2003 στο πλαίσιο των Ολυμπιακών Έργων ήρθε στο φως το τμήμα αρχαίου δρόμου που φαίνεται ότι έρχεται από την πλευρά του Αεροδρομίου και καταλήγει στο ισχυρά θεμελιωμένο οικοδόμημα, μάλλον μικρό ναό, για την ταυτότητα του οποίου όμως δεν υπάρχουν ακόμη αρκετά στοιχεία.

3. Ακολουθώντας την ακτή βορειότερα, φτάνουμε στη θέση Λουτρά Αλίμου, εκεί που υπογειοποιήθηκε η λεωφόρος. Αλίμου για να βγει στην Παραλιακή. Βρισκόμαστε δηλαδή έναντι του βόρειου μυχού του Αγίου Κοσμά, όπου επίσης στο πλαίσιο των Ολυμπιακών Έργων αποκαλύφθηκε ένας μυκηναϊκός θαλαμωτός τάφος κάτω από ένα γερμανικό πολυβολείο, με εξαιρετικά ευρήματα. Ο τάφος έχει συνδεθεί με τον αντίστοιχο οικισμό του Αγίου Κοσμά.

4. Γυρίζουμε, δεξιά από το ρέμα, στην ανατολική πλέον πλευρά του Αεροδρομίου και βρισκόμαστε στο αμαξοστάσιο του Τραμ. Οι ανασκαφές που πραγματοποιήθηκαν εδώ το 2002 - 2003 ίσως ανέδειξαν ένα από τα σημαντικότερα ευρήματα των τελευταίων δεκαετιών. Στη γωνία του αγροκτήματος μιας πλούσιας οικογένειας Ευωνυμένων με σπίτια, πηγάδια και κήπους, κάποιο μέλος της, προς επίδειξη του πλούτου που κατείχε, ίδρυσε ένα επιβλητικό ταφικό μνημείο. Το μνημείο έφερε πλούσιο γλυπτό διάκοσμο, τον οποίο εμείς βρήκαμε μπροστά στην πρόσοψη, ελαφρά παρασυρμένο από κάποια πλημμύρα μετά τα μέσα του 4^{ου} αι. π. Χ. Παρόμοιο εύρημα είχε να έρθει στο φως εκατό περίπου χρόνια πριν, από τις ανασκαφές του Κεραμεικού των Αθηνών. Στο δε κτήριο, το παλιό depot της Ολυμπιακής, όπου σήμερα στεγάζονται τα γραφεία της ΤΡΑΜ, αποκαλύφθηκε εκτεταμένο νεκροταφείο με πλούσια κεραμικά κυρίως κτερίσματα που χρονολογούνται από τα τέλη του 8^{ου} αι. έως τον 4^ο αι. π. Χ. Το νεκροταφείο αυτό διατηρήθηκε σε κατάχωση, ενώ ο ταφικός περίβολος και άλλα κατάλοιπα πέριξ αυτού είναι ορατά, αναμένοντας την προστασία και ανάδειξή τους.



Το τοπογραφικό διάγραμμα του υπουργείου Πολιτισμού με την οριοθέτηση του αρχαιολογικού χώρου.

5. Στην ίδια περίπου ευθεία με το αμαξοστάσιο, βρίσκεται η 127 Π.Υ., στο ανατολικό άκρο της οποίας κατασκευάστηκε ο σταθμός του ΜΕΤΡΟ «Αργυρούπολη» με πρόσοψη στη λεωφόρο Βουλιαγμένης. Στη θέση αυτή σποραδικά από τη δεκαετία του 1960, του 1980 και του 1990 ανασκάπτονταν τάφοι που ανήκουν σε νεκροταφείο των Ευωνυμέων, ένα μεγάλο τμήμα του οποίου αποκαλύφθηκε στο πλαίσιο των εργασιών κατασκευής του σταθμού. Ενδεικτικό τμήμα του νεκροταφείου κατόπιν διαμόρφωσης διατηρείται ορατό, ενώ το υπόλοιπο καταχώθηκε.

6. Απέναντι, στην ανατολική έξοδο του σταθμού αποκαλύφθηκε τμήμα της αστικής οδού, του δρόμου που συνέδεε το άστυ με τους νότιους δήμους και έφτανε μέχρι το Σούνιο.

Η οδός αυτή είχε εντοπιστεί και παλιότερα το 1999 - 2000 στα έργα του φυσικού Αερίου επί της πλατείας Λευκωσίας, όπου βρέθηκαν δύο εφαπτόμενοι ταφικοί περίβολοι του 4^{ου} π. Χ.αιώνα, κατεστραμμένοι και αυτοί από πλημμύρα, όπως και ο περίβολος του Τραμ.

7. Τώρα μπαίνουμε στο ίδιο το Αεροδρόμιο, από ανατολικά. Στα όριά του με την Ελληνική Αεροπορική Βάση, διασώζεται ακόμα ο λόφος Χασάνι, στο περιβάλλον του οποίου έχουν από παλιά εντοπιστεί αρχαία ίχνη και κατάλοιπα των Προϊστορικών και Ιστορικών χρόνων. Οι αρχαιότητες στο Χασάνι διατηρούνται αλώβητες, επειδή εκεί μεταφέρονταν επί σειρά πολλών ετών μπάζα, που κάλυψαν την επιφάνεια του λόφου, προστατεύοντας και τις εγκείμενες αρχαιότητες.

8. Το πιο σημαντικό μνημείο του Αεροδρομίου βέβαια, είναι ο επιβλητικός ταφικός περίβολος του Ελληνικού, ορατός ανά τους αιώνες, ο οποίος το 1960 μεταφέρθηκε στο τότε Αμερικανικό Κολλέγιο Θηλέων, στο χώρο δηλαδή που σήμερα στεγάζεται η Υ.Π.Α., επειδή εμπόδιζε στην επέκταση του Αεροδρομίου προς τα ανατολικά. Από το μνημείο του Ελληνικού έχει πάρει το όνομά της η περιοχή αν και οι ενδείξεις τείνουν στην απόδοσή του στο δήμο της Αιξωνής. Επειδή το μνημείο ήταν ορατό, οι τάφοι του είχαν συληθεί και τα γλυπτά του είχαν κλαπεί, άγνωστο πότε. Τα λίγα στοιχεία που προέκυψαν κατά την ανασκαφή του από τον Βασίλειο Πετράκο το ανάγουν στα μέσα του 4^{ου} αι. π. Χ.

9. Και φτάνουμε στην τελευταία μας στάση, κοντά στο Ολυμπιακό γήπεδο του Hockey. Εδώ, πάλι στο πλαίσιο των Ολυμπιακών Έργων εντοπίστηκε αρχαίο λατομείο, ένα μόνο τμήμα του οποίου εδόθη η ευκαιρία να ερευνηθεί. Παρά το ότι ένα λατομείο συνήθως δεν έχει σπουδαία κινητά ευρήματα, αλλά βεβαίως εκτιμάται δεόντως ως τεχνικό έργο της αρχαιότητας, το συγκεκριμένο του Ελληνικού έκρυβε μεγάλες εκπλήξεις. Ένας θησαυρός 57 χάλκινων νομισμάτων Σαλαμίνας και ελευσίνιας σειράς, ήταν κρυμμένος σε μια σχισμή του βράχου, ενώ πλήθος από σπασμένα αγγεία είχε χρησιμοποιηθεί για την αποκατάσταση του περιβάλλοντος που είχε διαταράξει το λατομείο. Στα αγγεία συμπεριλαμβάνονταν και μεγάλος αριθμός εμπορικών αμφορέων από όλο τον τότε κόσμο, όπως τη Χίο, την Κω, τη Μένδη, τη Ρόδο, την Κόρινθο και αλλού, άχρηστο υλικό που χωρίς αμφιβολία δεν μπορεί παρά να είχε μαζευτεί από κάποιο κοντινό επίνειο, που βάσει υποθαλάσσιων καταλοίπων που έχουν εντοπιστεί, τοποθετείται στον όρμο πριν το Ακρωτήριο του Αγίου Κοσμά.»

Όλα τα παραπάνω έχουν αποκαλυφθεί, όπως αναφέρθηκε στην αρχή, κυρίως στο άμεσο περιβάλλον του Αεροδρομίου, επειδή στο χώρο που αυτό καταλαμβάνει, για ευνόητους λόγους δεν έχουν γίνει ανασκαφές, παρά οι ελάχιστες που αναφέρθηκαν. Κατά συνέπεια είναι μεν βέβαιο ότι υπάρχουν στο εν λόγω χώρο και άλλα αρχαία, χωρίς όμως να υπάρχει εκτίμηση ούτε για την έκτασή τους, ούτε για την κατάσταση διατήρησής τους, αλλά ούτε και για το είδος τους. Είναι σχεδόν βέβαιο ότι κατά την υλοποίηση του επενδυτικού έργου θα έλθουν στην επιφάνεια αρχαιολογικοί θησαυροί που η τύχη τους είναι άγνωστο ποιά θα είναι αφού υπάρχει δέσμευση για fast track διαδικασίες και αφού για κάθε καθυστέρηση η σύμβαση προβλέπει βαριές ρήτρες για το δημόσιο.

Εκτός όμως από την αρχαία πολιτιστική κληρονομιά σημαντική είναι και η νεώτερη, η οποία αναλυτικά καταγράφεται στην εξαιρετική ερευνητική και με ιστορική αξία εργασία του Πολυτεχνείου, αποσπάσματα της οποίας αξιοποιούνται παρακάτω.

Ένα μνημείο της νεώτερης ιστορίας μας αποτελεί το ίδιο το στρατιωτικό και το πολιτικό αεροδρόμιο του Ελληνικού.

«Τα αεροδρόμια είναι συνυφασμένα με τη νεωτερικότητα και συνήθως φορτίζονται, συνειδητά ή ασυνείδητα, με συμβολικό και ιστορικό χαρακτήρα που εκφράζεται μέσα από τις κατασκευές, δηλαδή από την οικοδομική τέχνη και την αρχιτεκτονική τους. Ειδικότερα τα αεροδρόμια των μεγάλων πόλεων, και ιδίως των πρωτευουσών, αναδεικνύονται σε συμβολικές και λειτουργικές πύλες τόσο της πόλης όσο και ολόκληρης της χώρας. Αυτό ακριβώς συνέβη στην Αθήνα, στο Δυτικό και στο Ανατολικό Αεροδρόμιο του Ελληνικού.

Στον χώρο του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού λειτούργησαν σχεδόν παράλληλα, για το μεγαλύτερο διάστημα της ιστορίας του, το στρατιωτικό αεροδρόμιο (από το 1937), ο Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών (1951-2001) με βασική εταιρεία-χρήστη από το 1957 την Ολυμπιακή Αεροπορία και η Αμερικανική Βάση Ελληνικού (1947-1991) της USAF.

Το σύνολο του χώρου συγκροτεί, στην τελική του μορφή, ένα μητροπολιτικό αστικό τοπίο το οποίο αναπτύχθηκε και εξελίχθηκε σε διάρκεια 60 χρόνων. Ταυτίζεται με την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα και τη γέννηση ουσιαστικά της

πολιτικής αεροπορίας αμέσως μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, καθώς και, εν μέρει, με τη στρατιωτικο-πολιτική εμπλοκή των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής στην Ελλάδα από το 1947 έως το τέλος του Ψυχρού Πολέμου, αλλά και πιο πρόσφατα γράφτηκαν σενάρια για αξιοποίησή του (ανεφοδιασμό κλπ) σε στρατιωτικές επιχειρήσεις.

Ταυτόχρονα, η ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου αποτέλεσε έναν εμβληματικό τόπο καθώς σε αυτόν έλαβαν χώρα ιδιαίτερα σημαντικά γεγονότα της σύγχρονης πολιτικής, οικονομικής, κοινωνικής και τεχνικής ιστορίας.



Βομβαρδισμός από τη συμμαχική αεροπορία του Αεροδρομίου Χασανίου το οποίο λειτουργούσε ως στρατιωτικό αεροδρόμιο της γερμανικής αεροπορίας, λίγο πριν από την απελευθέρωση το 1944. Σκοτώθηκαν περίπου 200 Γερμανοί αξιωματούχοι.

Στις 12 Σεπτεμβρίου 1948 αεροπλάνο της ΤΑΕ μετά την απογείωσή του από το Ελληνικό καταλαμβάνεται από οκτώ κομμουνιστές φοιτητές και αναγκάζεται σε προσγείωση στη Γιουγκοσλαβία.

Τα γεγονότα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου με τους βομβαρδισμούς του αεροδρομίου και στη συνέχεια του Εμφυλίου Πολέμου με την εγκατάσταση εκεί των αμερικανικών αεροπορικών δυνάμεων οι οποίες παρέμειναν έως το τέλος του Ψυχρού Πολέμου, οι δραματικές στιγμές με τις αεροπειρατείες και τα αεροπορικά ατυχήματα, αλλά και κορυφαίες πολιτικές περιόδους, όπως ο Ιούλιος του 1974 και η επιστροφή των πολιτικών εξόριστων, μετέπειτα κορυφών πολιτικών της χώρας, στην Αθήνα έχουν εικονοποιηθεί στη συλλογική μνήμη με φόντο τους χώρους του Αεροδρομίου του Ελληνικού.



Εικ.1: 24 Ιουλίου 1974. Ο Μίκης Θεοδωράκης επιστρέφει από το Παρίσι. Στο αεροδρόμιο τον περιμένουν οι γονείς του, Ασπασία και Γιώργος.

Εικ. 2: Οι ηγέτες του ΚΚΕ Ο Χ. Φλωράκης και ο Α. Αμπατιέλος επιστρέφουν στις 24/8/1977 – διαδηλώσεις στο αεροδρόμιο.



Εικ.3: Μεταξύ των πολιτικών που επιστρέφουν μέσω Ελληνικού είναι οι Ανδρέας Παπανδρέου.

Εικ.4: 24 Ιουλίου 1974, ώρα 2:05 π.μ. Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής επιστρέφει στην Ελλάδα με αεροσκάφος που του διέθεσε ο Γάλλος πρόεδρος Ζισκάρ Ντ' Εστέν. Προσγειώνεται μετά τα μεσάνυχτα στο Αεροδρόμιο Ελληνικού.

Το Αεροδρόμιο αναδείχθηκε σε ένα από τα συμβολικά πεδία της καθεστωτικής αλλαγής τη στιγμή της πολιτικής ανατροπής, αλλά και στη συνέχεια, καθώς μέχρι το φθινόπωρο στους δύο αεροσταθμούς του Ελληνικού έφθαναν χιλιάδες πολιτικοί εξόριστοι. Το σκηνικό υποδοχής από διαδηλωτές επαναλαμβάνονταν σε κάθε άφιξη επώνυμης προσωπικότητας του αντιδικτατορικού αγώνα, όπως ο Ανδρέας Παπανδρέου, ο Μίκης Θεοδωράκης, η Μελίνα Μερκούρη και πολλοί άλλοι.

Αυτή η πολιτική αλλαγή έχει σημαντικό βάρος στη σύγχρονη ιστορία της χώρας. Αυτό που ενδιαφέρει εδώ όμως είναι ότι μία εξέλιξη αρνητική ή θετική, εξαρτάται από την κοσμοθεωρία του καθένα, η οποία καθόρισε την πορεία της χώρας για τον επόμενο μισό αιώνα και μέχρι σήμερα, σηματοδεύτηκε ανεξίτηλα, με την ακριβή ώρα προσγείωσης του αεροσκάφους, όπως την κατέγραψε και τη δημοσιοποίησε ο πύργος ελέγχου του Αεροδρομίου Ελληνικού. Έτσι πέρασε στην ειδησεογραφία κατά τις επόμενες ώρες, αλλά και στην ιστορία, ταυτίζοντας τον τόπο με το γεγονός.

Τα σημάδια της ιστορίας στα δύσκολα βήματα της μεταπολεμικής ανοικοδόμησης, της μετανάστευσης για οικονομικούς ή ιατρικούς λόγους αλλά και στα χρόνια του μοντερνισμού και του τουριστικού ρεύματος ανιχνεύονται πάλι στο Ελληνικό μέσω του ελληνικού κινηματογράφου, των φωτογραφιών υποδοχής και αποχωρισμού, των

βιωμάτων των μεγαλύτερων, των κτιρίων, των αεροσκαφών, του εξοπλισμού αλλά και των στολών του προσωπικού που συμβολίζουν εκείνες τις εποχές, που σηματοδοτούν την έξοδο της Ελλάδας από τη φτώχεια και τον πόλεμο, το πέρασμα στη «μοντέρνα» εποχή και τα οποία έχουν καταξιωθεί ως τέτοια στη συλλογική μνήμη.

Το Αεροδρόμιο του Ελληνικού συμπυκνώνει τη μυθολογία του διεθνούς ρεύματος του «Internationalism» στις δεκαετίες 1960 και 1970 στην αρχιτεκτονική του, στις λειτουργίες του και στο lifestyle που το συνοδεύει. Έχει μια ισχυρή ιστορικά φυσιογνωμία, που σήμερα δεν ανιχνεύεται με την ίδια ένταση στο Ελ.Βενιζέλος.

Ακόμα και ο θρύλος της αυτοδημιούργητης ελληνικής επιχειρηματικότητας, του δαιμόνιου ελληνικού πνεύματος εκφράστηκε όσο ποτέ άλλοτε μέσω της ιστορίας του Αριστοτέλη Ωνάση, της ταραχώδους ζωής του στο διεθνές τζετ-σετ, της ανόδου και της δραματικής πτώσης μετά τον θάνατο σε αεροπορικό δυστύχημα του γιου και διαδόχου του Αλέξανδρου, που ολοκληρώθηκε λίγα χρόνια αργότερα με τον δικό του θάνατο. Και αυτή η εντυπωσιακή πτυχή της ελληνικής οικονομικής και κοινωνικής ιστορίας της νεότερης εποχής συσχετίζεται σε μεγάλο βαθμό -ή και αποκλειστικά- στη συλλογική μνήμη, με τις αεροπορικές εγκαταστάσεις που δημιούργησε ο επιχειρηματίας, τις αεροπορικές πτήσεις, τα αεροσκάφη και το αεροδρόμιο.



Μέσα από την ιστορία της ΟΑ του Ωνάση, εικόνες χλιδατής μεγάλης ζωής, μιάς «ελληνικής» αίγλης μετά την φτώχεια που κινηματογραφικά παρακολουθούσαν οι πολλοί, παροχές βαριάς πολυτέλειας που απολάμβαναν λίγοι, ίσως να είναι το μόνο στοιχείο που πολιτιστικά και ιδεολογικά προσεγγίζει τους στόχους της σχεδιαζόμενης αξιοποίησης του χώρου. Τα επίχρυσα μαχαιροπίρουνα, τα κρυστάλλινα ποτήρια και τα πορσελάνινα πιάτα ήταν ένα πρώτο δείγμα της υπέρμετρης φιλοδοξίας του Ωνάση να καταστήσει την εταιρεία του λαμπρή πρωταγωνίστρια στους αερομεταφορείς.

Και από την πολυτελή αυτή προσέγγιση στο «φαίνεσθαι" της Ολυμπιακής δεν θα μπορούσαν βέβαια να λείπουν και τα χρυσά ονόματα της μόδας, που από την δική τους σκοπιά γράφουν μια άλλη ιστορία στην αισθητική του ενδύματος και στο χώρο της «υψηλής» ραπτικής, με αρνητικό ίσως αποτέλεσμα την δημιουργία ενός προτύπου «κούκλας» στα μάτια των πολλών για την σκληρά εργαζόμενη αεροσυνοδό γυναίκα.

Πρώτος σχεδιαστής των στολών της Ολυμπιακής, λοιπόν, ήταν ο **Jean Dessès** (ή Γιάννης Ντεσσές, όπως ήταν το ελληνικό του όνομα) από την Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου, ο οποίος υπήρξε από τους σημαντικότερους σχεδιαστές μόδας των δεκαετιών 1940-1960. Ο «Βασιλιάς της Μουσελίνας», όπως ονομάστηκε στην πορεία της καριέρας του, πρότεινε για την Ολυμπιακή του Ωνάση ένα αυστηρό, μεστό ταγιέρ με έμφαση στο τότε NewLook. Η κακή κατάσταση της υγείας του Dessès,

ωστόσο, δεν του επέτρεψε να σχεδιάζει για περισσότερα από δέκα χρόνια, οπότε τα σκήπτρα στα μοντελάκια της Ολυμπιακής πήρε το 1966 η **Coco Chanel**. Εξίσου συντηρητικό αλλά και πολύ σικ, το ταγιέρ της Chanel φορέθηκε από τις ελληνίδες αεροσυνοδούς για τρία περίπου χρόνια, άφησε όμως το δικό του αποτύπωμα χάρη στο πρωτότυπο, πιο φωτεινό του χρώμα.

Το 1969 επιλέχθηκε από τον Αριστοτέλη Ωνάση ένα από τα πιο τρανταχτά ονόματα της εποχής για να σχεδιάσει τις νέες στολές των αεροσυνοδών. Ο **Pierre Cardin** έμελλε να είναι και ο πιο δημιουργικός σχεδιαστής από όσους προηγήθηκαν και ακολούθησαν, αφού πέρα από το μίνι φόρεμα με κάπα που πρότεινε αρχικά, ακολούθησαν διάφορες παραλλαγές, πάντα με έμφαση στο μίνι και στην spaceage, που είχε αρχίσει τότε να γίνεται trend. Χαρακτηριστικό δείγμα της προσωπικής του πινελιάς ήταν το πρωτότυπο τύπου μπονέ καπέλο, που μάλλον σε νοσοκόμα παράπεμπε παρά σε αεροσυνοδό.



Από το 1972 έως το 1976 για την



Ολυμπιακή σχεδίασε ο **Γιάννης Τσεκλένης**. Ο συγκεκριμένος σχεδιαστής, γεννηθείς το 1937, είναι ένας από τους πρωτοπόρους στην Ελλάδα, δημιουργώντας σχολή χάρη στο ταλέντο και την πρωτοτυπία του. Την χρονιά που ασχολήθηκε με την Ολυμπιακή, μάλιστα, τα είδη του πωλούνταν σε 30 περίπου χώρες. Ο Έλληνας σχεδιαστής πήρε τις στολές της Ολυμπιακής ως προσωπική υπόθεση. Επηρεασμένος από την ελληνική παράδοση ο Τσεκλένης πρόσφερε αρχικά στις αεροσυνοδούς της πρώτης θέσης τριάντα μαζί φορέματα, με σήμα τους πλεγμένους ολυμπιακούς κύκλους. Έπειτα, καινοτόμησε δημιουργώντας μία ολόκληρη σειρά με ρούχα και αξεσουάρ για τις αεροσυνοδούς, και μάλιστα σε διάφορα χρώματα και όχι μόνο στο τυπικό μπλε. Μέχρι και ομπρέλες δημιούργησε για αυτές, αλλά και λευκές ελαστικές μπότες.

Το 1974 προσωπικά προβλήματα του Αριστοτέλη Ωνάση (ο θάνατος του γιου του και η δική του μυσσθένεια), η κενότητα, η απληστία και η γεμάτη ματαιοδοξία, όπως προκύπτει από όλα ζώή του και βέβαια οι διάφορες οικονομικές δυσχέρειες αναγκάζουν τον κροίσο να χαρακτηρίσει την Ολυμπιακή «έναν κουβά με σκατά», δείχνοντας έτσι την απαισιοδοξία του για το μέλλον της. Έναν χρόνο μετά, και αφού ο Ωνάσης έχει πλέον πεθάνει, το ελληνικό κράτος εξαγοράζει την Ολυμπιακή και διοργανώνει διαγωνισμό για την επιλογή του επόμενου σχεδιαστή των στολών. Το 1977 κερδίζει η **Ρούλα Στάθη**. Λίγο φολκλόρ, λίγο ρετρό, λίγο hippie, οι στολές της θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως εκκεντρικές, αλλά ίσως αυτός, μαζί με την ιδέα της για τα αρχικά ΟΑ, να είναι και ο λόγος που ξεχώρισαν. Το 1981, το χρυσό αγόρι της ελληνικής μόδας, ο περίφημος **Billy Bo**, εντυπωσιάζει με τα μοντέρνα και πρακτικά του σύνολα αλλά και με την επιβολή του μπορντό, στις στολές των αεροσυνοδών της πρώτης θέσης. Η πενταετία 1987 έως 1992 είναι μάλλον η πιο αδιάφορη όσον αφορά στις στολές της **Ασπασίας Τζερέλ** και της **Τρουθ Κοντογιώργου**. Εν αντιθέσει με τον **Μάκη Τσέλιο**, που από το 1992 έως το 1999 άφησε τις καλύτερες εντυπώσεις με τα σεμνά αλλά και κομψά σύνολά του που χαρακτηρίστηκαν από το πλέον ταξιδιάρικο αξεσουάρ: το φουλάρι. Από το 1999 ξεκινούν ξανά τα οικονομικά προβλήματα για την Ολυμπιακή και οι υποψήφιοι σχεδιαστές διστάζουν. Από τις ελάχιστες συμμετοχές επιλέγεται η εταιρία **Artisti Italiani** με στολές λιτές, «βιομηχανικές», «μαζικής παραγωγής» θα έλεγε κανείς. Έτσι σιγά-σιγά τελειώνει η χρυσόσκονη και από το 2001 αρχίζει ο μαρασμός του

αεροδρομίου του Ελληνικού, με εξαίρεση βέβαια την λειτουργία κάποιων υπηρεσιών, συλλόγων ή και τις πρωτοβουλίες κατοίκων της περιοχής, που του δίνουν ζωή.

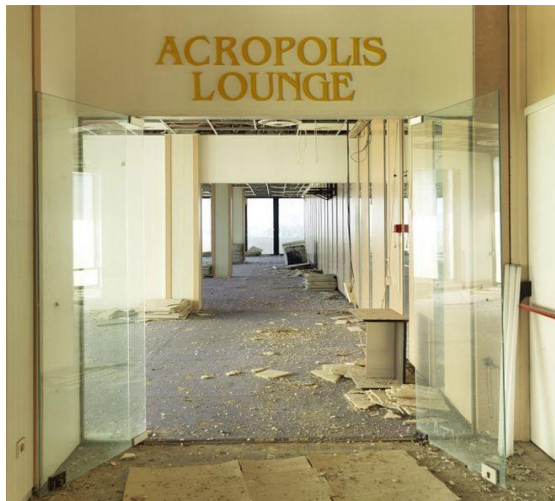
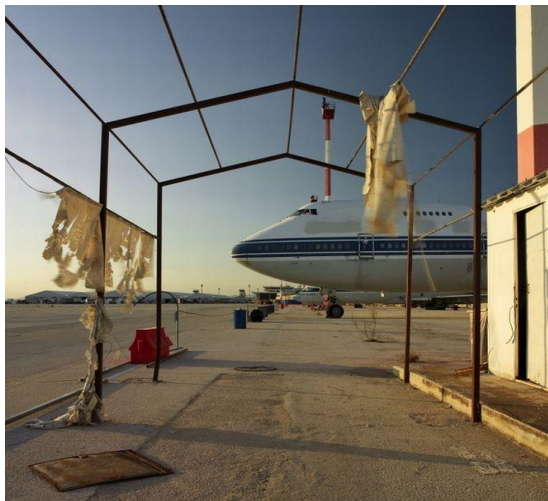


Τέλος, σε πλήρη αντίθεση με τη παραπάνω «απογειωμένη» περιγραφή, προς επιβεβαίωση της ρήσης «η ιστορία επαναλαμβάνεται» το Ελληνικό (Σούρμενα), που σαν δήμος κατοικήθηκε από Μικρασιάτες πρόσφυγες, σαν χώρος φιλοξενίας που οφείλει να είναι χαρακτηριστικό ενός αεροδρομίου, ξαναφιλοξενεί αλλά καθόλου φιλόξενα στους χώρους του πρόσφυγες από χώρες που καταστρέφονται από τον πόλεμο. Η εικόνα του

Ελληνικού σήμερα είναι σίγουρο ότι συνεχίζει να γράφει ιστορία. Μια ιστορία όμως ασύμβατη, στο άλλο άκρο με την λειτουργία του ως αεροδρόμιο, που παραπέμπει σε πρόοδο και εξέλιξη (στις μεταφορές), μια ιστορία που αποτελεί ντροπή για τον άνθρωπο, αφού σε αυτό ζουν παιδιά και οικογένειες κάτω από απάνθρωπες συνθήκες διαβίωσης, διατροφής, υγιεινής, απροστάτευτοι και εκτεθειμένοι σε κινδύνους που έχουν να κάνουν με ανθρωπίνες συμπεριφορές που προσβάλλουν την ανθρώπινη ύπαρξη. Τι και αν διαφημίζονται από την ΕΕ εκατομμύρια για βοήθειά τους! Αυτά δεν κυκλοφορούν στο Ελληνικό μέχρι που να εγκατασταθούν πάλι οι κρούσοι.

Το Ελληνικό σήμερα είναι η σύγχρονη φαβέλα της Αθήνας. Από αυτή την άποψη, αν ήθελε κάποιος να περιγράψει την φυσιογνωμία του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού θα το χαρακτήριζε τόπο-δίπολο με τεράστιες διαχρονικά αντιθέσεις και ασυμβίβαστες μορφικές εναλλαγές.

Αξίζει δημοσιεύοντας στην παρούσα εργασία δύο φωτογραφίες ενός Έλληνα φωτογράφου, που ζει στην Ν. Υόρκη, του Αλέξανδρου Λαμπροβασίλη, να παραθέσουμε τα λόγια του που αποδίδουν ίσως το βάρος όλης της μνήμης που σηκώνει το πολυσύχναστο άλλοτε και σήμερα εγκαταλελειμμένο αεροδρόμιο του Ελληνικού.



Εγκατάλειψη...

"Ο στόχος αυτής της καταγραφής και της προσωπικής μου διαδρομής στους χώρους του αεροδρομίου ήταν και είναι κατ' εξοχήν να αναφερθώ και ίσως να αναδείξω την σημαντικότητα, κατα τη γνώμη μου, του να διατηρηθεί με κάποιον τρόπο ένα νήμα ιστορικής συνέχειας με υπόσταση υλική που να αναφέρεται στο "τι υπήρχε εδώ κάποτε", όταν αλλάξει η χρήση και διαμορφωθεί το νέο περιβάλλον, (όποιο και να είναι αυτό).

Η συζήτηση περί του δημοσίου ή ιδιωτικού χαρακτήρα που "οφείλει ή δεν οφείλει" να έχει ένας τέτοιος χώρος δεν είναι κάτι που απασχόλησε την φωτογραφική μου παρατήρηση, όμως το "τίποτα" είναι βαρύ.

Το γεγονός πως από αυτόν τον τόπο και με το περιβάλλον του αεροδρομίου ως τελευταίες εικόνες της "Πατρίδας" ξεκίνησαν οι χιλιάδες που μετανάστευσαν προς κάθε άκρη της υπηλίου τις προηγούμενες δεκαετίες, καθώς επίσης και έφτασαν εδώ από τα μέρη τους οι χιλιάδες, και στο Ελληνικό ήταν οι πρώτες εικόνες που αντίκρισαν, νιώθω πως με αφορά προσωπικά και κατά κάποιον τρόπο με χαρακτηρίζει και ιστορικά τη στιγμή που τα τελευταία επτά και πλέον χρόνια βρίσκομαι σε άλλη ήπειρο, ξεκινώντας βέβαια από το νέο μας αεροδρόμιο για να φτάσω στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Με το θάρρος ή το θράσος της γνώμης και την όποια δυνατότητα μου να αφηγούμαι με εικόνες, θέλω να αποτίσω έναν ελάχιστο φόρο τιμής σε όλους αυτούς που ο καθένας για δικούς του λόγους, άφησαν πίσω οικογένειες, φίλους, εικόνες, χρώματα, ήχους και μυρωδιές του τόπου όπου γεννήθηκαν προκειμένου να βρουν κάτι κάπου, και είτε έφυγαν από, είτε ήρθαν στην Ελλάδα. Αυτό είναι για εμένα το "Ελληνικό" ή "Ελληνικόν". (δημοσίευση NEWS 247, 6-2-2016).

Κατά συνέπεια, αεροδρόμια όπως το Ελληνικό της Αθήνας, μικρό μεν αλλά σημαντικό ως προς την περιφερειακή του διάσταση, το οποίο έφτασε στο μεταφορικό μέγεθος των 12 εκ. επιβατών ετησίως, αλλά και μεγαλύτερα της Ευρώπης όπως το Τέμπελχοφ του Βερολίνου, το Χίθροου του Λονδίνου, το Ορλί του Παρισιού, το Κένεντι της Νέας Υόρκης, αποτελούν σημεία αναφοράς, αναγνωρίσιμα όχι μόνο για τους πληθυσμούς των πόλεων αναφοράς αλλά και για τους πληθυσμούς σε διεθνές επίπεδο.

Στο Ελληνικό ο διεθνής χαρακτήρας έχει και άλλη μία σημαντική διάσταση, τη γεωπολιτική - στοιχείο το οποίο συναντάται, με άλλη σημασία και λειτουργία στους παγκόσμιους συσχετισμούς. Το αεροδρόμιο του Ελληνικού κατείχε για μισό αιώνα κομβική θέση στην Ανατολική Μεσόγειο και τη Μέση Ανατολή ως προκεχωρημένη αεροναυτική στρατιωτική βάση των ΗΠΑ κατά τον Ψυχρό Πόλεμο, με διαρκή εμπλοκή στην ηλεκτρονική εποπτεία της Μεσογείου και στις σωστικές αερογέφυρες προσωπικού κατά τις μεγάλες κρίσεις, από τη Μέση Ανατολή προς την Ευρώπη και τις ΗΠΑ. Και επειδή στις μέρες μας εξελίσσονται στην περιοχή μας διάφορα γεγονότα που σχετίζονται με τεράστια οικονομικά συμφέροντα, με ενεργειακά οικόπεδα και μεταφορές ελπίζουμε να μην αποδώσουν σε αυτό τέτοιο ρόλο.

Οι χωρικές, οι τεχνολογικές και ειδικά οι σημαντικές κοινωνικές διαστάσεις των αεροπορικών μνημείων οι οποίες εμπεριέχονται στα συγκροτήματα, ειδικά στην περίπτωση των μεγάλων μεταφορικών κόμβων και μάλιστα των αεροδρομίων, ακτινοβολούν ιστορικά όχι μόνο εντός του αεροδρομίου αλλά σε κλίμακες χωρικές που έχουν σχέση με τις τεράστιες ζώνες επιρροής τους, τις μητροπόλεις τις οποίες εξυπηρετούν και τα παγκόσμια δίκτυα εντός των οποίων είναι ενταγμένα. Αυτές οι διαστάσεις καταγράφονται στη συλλογική μνήμη και την κοινωνική αυτοσυνείδηση, μέσω του ταξιδιού ή της εργασίας, από δύο διαφορετικές ομάδες του παγκόσμιου πληθυσμού, τους εργαζόμενους -τοπικούς και διεθνή πληρώματα- και τα εκατομμύρια των επιβατών, με τις πάμπολλες ιδιότητες, που έχουν όταν ταξιδεύουν και επομένως τις χιλιάδες διαφορετικές υποκειμενικές μνήμες που καταγράφονται. Και βέβαια τα αεροδρόμια συνεχίζουν να ακτινοβολούν ως πόλοι υψηλής επισκεψιμότητας μετά την αναβίωσή τους με νέες χρήσεις, οι οποίες έχουν σεβαστεί

και αναδείξει τις παλιές, ενταγμένα στη ζωή των πόλεων, συνεχίζοντας με αυτό τον τρόπο να αποτελούν μια ανοικτή ευκολοδιάβατη πύλη στον κόσμο και στους διαφορετικούς πολιτισμούς.

Για όλους αυτούς τους λόγους, όπως και για τους αμιγώς χωρικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς οι οποίοι προκύπτουν από την παύση λειτουργίας των συγκροτημάτων αεροδρομίων, το ζήτημα της επανάχρησής τους αποτελεί μία από τις μεγάλες προκλήσεις των σύγχρονων μητροπόλεων.

Τα αεροδρόμια είναι ταυτόχρονα φορείς της κατασκευαστικής αποτελεσματικότητας σε μεγάλη κλίμακα που επιβάλλει τολμηρές σύμμικτες κατασκευές, μεγάλης σπουδαιότητας και πυκνής συγκέντρωσης ταξιδιωτών, με απαιτήσεις υψηλών αντοχών, μεγάλα ανοίγματα, όπως στέγαστρα από ξύλο, ασάλι ή οπλισμένο σκυρόδεμα, πύργους, διαδρόμους, συνθέσεις περίπλοκων αλλά αυστηρά οργανωμένων κινήσεων σε μεγάλες κλίμακες. Όλα αυτά επιβάλλονται από/και ανταποκρίνονται σε αντίστοιχες λειτουργικές ανάγκες. Η ιστορία της αρχιτεκτονικής έχει καταγράψει πολλά από αυτά τα τεχνικά έργα σε όλη τη διάρκεια του 20ού αιώνα.

Τέλος τα αεροδρόμια που εγγράφηκαν στο πρώτο μισό του 20ού αιώνα στα περίχωρα του αστικού ιστού, συνυπήρξαν υποχρεωτικά με προγενέστερες κατασκευές αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, τις οποίες σεβάστηκαν, ενώ στο τέλος του 20ού αιώνα πολλά αεροδρόμια μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων μεταφέρθηκαν εκτός πόλεων αφήνοντας ένα μεγάλο αστικό πεδίο ελεύθερο σε νέες χρήσεις. Το ίδιο συνέβη και στην Αθήνα. Το αποτέλεσμα είναι να έχουμε στο παλαιό αεροδρόμιο του Ελληνικού μια τεράστια παραθαλάσσια έκταση στην οποία είναι διάσπαρτο ένα κτιριακό απόθεμα, με συγκριτικά ελάχιστη κάλυψη στο συνολικό πεδίο αλλά με σημειακή αξία που χαρακτηρίζει όλες τις φάσεις του αεροδρομίου, από εκείνη που προηγήθηκε της εγκατάστασής του ως εκείνη που όρισε το τέλος της λειτουργίας του.



Από τα κτίσματα αυτά έχει επιλεγεί από την ερευνητική ομάδα του Πολυτεχνείου ένας μικρός αριθμός, ο οποίος έχει καταγραφεί στον παρακάτω πίνακα και

αντιπροσωπεύει όλες τις σημαντικές ιστορικές, πολιτιστικές, αρχιτεκτονικές, κατασκευαστικές και κοινωνικές στιγμές του αεροδρομίου.

Συνολική έκταση Ελληνικού και Αγίου Κοσμά		6.205.677 τ.μ.
Συνολική κάλυψη υπαρχόντων κτιρίων		386.880 τ.μ.
Διατηρητέα Κτίρια		
Ανατολικός Αεροσταθμός	24.110 τ.μ.	
Τρία υπόστεγα ΚΕΑ	13.120 τ.μ.	
Υποσύνολο 1		37.230 τ.μ.
Προτεινόμενα Διατηρητέα Κτίρια		
Μεταλλικό Υπόστεγο ΟΑ (Γαλάζιο)	2.120 τ.μ.	
Αποθήκη ΥΕΔΥ (Παγόδα)	1.250 τ.μ.	
Δυτικός Αεροσταθμός (αρχική φάση)	990 τ.μ.	
Συγκρότημα Παλαιού Πύργου Ελέγχου	2.410 τ.μ.	
Συγκρότημα Νέου Πύργου Ελέγχου	3.150 τ.μ.	
Υδατόπυργος	60 τ.μ.	
Αμερικανικό Κολλέγιο Θηλέων	2.990 τ.μ.	
ΕΑΚΝ-κτίρια Δοξιάδη	4.980 τ.μ.	
Υποσύνολο 2		17.950 τ.μ.
Σύνολο (1+2)		55.180 τ.μ.
Επιφάνεια κάλυψης διατηρητέων επί του συνόλου της έκτασης (σύνολο)		0,89%
Επιφάνεια κάλυψης διατηρητέων επί του συνόλου των προς κατεδάφιση κτιρίων (κηρυγμένα)		9,62%
Επιφάνεια κάλυψης διατηρητέων επί του συνόλου των προς κατεδάφιση κτιρίων (προτεινόμενα)		4,64%
Επιφάνεια κάλυψης διατηρητέων επί του συνόλου των προς κατεδάφιση κτιρίων (σύνολο)		14,26%

Τα μεμονωμένα αυτά κτίσματα αποτελούν ένα καλά συγκερασμένο σύνολο που σηματοδοτεί τη διαδοχή του χρόνου, τη διαστρωμάτωση του χώρου, την ακολουθία γεγονότων, την ανταλλαγή προτάσεων, τη συνεργασία μηχανικών και εγγράφει στη μνήμη της πόλης τη συνείδηση της μακράς διάρκειας του αστικού χώρου, που είναι ένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της ευρωπαϊκής πόλης.

Τα στοιχεία αυτά, εάν τα αντιμετωπίσει κανείς μεμονωμένα και τα αξιολογήσει ένα προς ένα, έχουν χαρακτηριστικά διαφορετικής αξίας, αλλά εάν τα δει ως σύνολο τότε αυτά συνθέτουν έναν πλούσιο και γόνιμο καμβά πάνω στον οποίο θα έπρεπε να είναι ευτυχής να υφάνει τις σύγχρονες παρεμβάσεις του κάθε αρχιτέκτων ή πολεοδόμος της εποχής μας.

Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα **του πυροσβεστικού υδατόπυργου**, που υψώνεται στη λεωφόρο Βουλιαγμένης. Εάν θεωρηθεί ως μεμονωμένο στοιχείο θα εκτιμηθούν βεβαίως τα αρχιτεκτονικά και οικοδομικά χαρακτηριστικά του, αλλά εάν αντιμετωπιστεί ως τεχνικό έργο που αποτέλεσε, επιπλέον, τοπόσημο τόσο για τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής του Ελληνικού όσο και για τους οδηγούς σε έναν κομβικό και πολυσύχναστο οδικό άξονα του νότου της πόλης, στη λεωφόρο Βουλιαγμένης, ιδίως εκείνους που κατευθύνονταν στο Ανατολικό Αεροδρόμιο του Ελληνικού, τότε θα αποτελέσει ένα πολλαπλά σημαίνον στοιχείο του «χαμένου» αεροδρομίου. Η διατήρησή του ενισχύει την αντίληψη της προσέγγισης στον χώρο, δομεί νοηματικά και χρονικά την πορεία, ανακτώντας ένα μεγάλο μέρος από τη

διαφεύγουσα συλλογική μνήμη. Η ιστορική τεχνική του αξία αποδείχθηκε μέσα από την έρευνα. Η κατασκευή του υπήρξε μία χαρακτηριστική στιγμή μεταφοράς και υιοθέτησης υψηλής τεχνολογίας από το πλέον προηγμένο σώμα μηχανικών του μεταπολεμικού κόσμου, προς Έλληνες μηχανικούς και εντόπιες μηχανολογικές μονάδες.

Στον αντίποδα της χρηστικής κατασκευής τοποθετείται **το Αμερικανικό Κολλέγιο Θηλέων** που οικοδομήθηκε στο παραλιακό μέτωπο αρκετά χρόνια πριν από το αεροδρόμιο στις δύσκολες για τη χώρα συνθήκες μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή, και εγκαταλείφθηκε εξ ανάγκης λόγω της ανάπτυξης του αεροδρομίου, παραμένοντας ωστόσο ένα ενεργό και καλά διατηρημένο σύμπλεγμα κτιρίων ως τις μέρες μας μέσω μία νέας πλέον χρήσης για τις ανάγκες των υπηρεσιών του αεροδρομίου. Πρόκειται για ένα σημαντικό μνημείο της νεότερης ελληνικής ιστορίας και ειδικότερα της ιστορίας της εκπαίδευσης, το οποίο αποτυπώνει μια τυπική αρχιτεκτονική «κολλεγίου» των αρχών του 20ού αιώνα, η οποία ωστόσο σπανίζει στον τόπο μας, καθώς τα σύγχρονά του μεσοπολεμικά δημόσια σχολικά κτίρια διακρίνονται από εντελώς διαφορετικό ύφος. Και η έρευνα «έβγαλε» μία είδηση: τον μελετητή του. Είναι ο διόλου αμελητέος αρχιτέκτονας των αμερικανικών αρχαιολογικών σχολών στα Βαλκάνια και της Γενναδείου Βιβλιοθήκης, ο Stuart W, Thompson, ένας τελευταίος των κλασικών.

Επιπλέον απέδειξε ότι μπορεί να επιβιώνει στο χρόνο στεγάζοντας διαδοχικές χρήσεις εντός των ίδιων κτιρίων, των ίδιων διατάξεων, του ίδιου τοπίου, και υλοποιώντας τη μετανεωτερική αντίληψη ότι η λειτουργία ακολουθεί τη μορφή. Έχοντας λειτουργήσει για σχεδόν 100 χρόνια από την προ του αεροδρομίου εποχή μέχρι σήμερα, είναι το κατ' εξοχήν αρχιτεκτονικό και τοπιακό σύνολο που μπορεί να τεκμηριώσει τη συνέχεια της ιστορίας του χώρου, προσδίδοντας ιστορικότητα και διαστρωμάτωση, ενώ ταυτόχρονα προσφέρεται ευέλικτα σε πολλές νέες χρήσεις. Κατά συνέπεια, το συγκρότημα του Αμερικανικού Κολλεγίου Θηλέων επιβάλλεται να διατηρηθεί, να αναδειχθεί και να επαναχρησιμοποιηθεί, ομαλά ενταγμένο στις νέες χρήσεις του χώρου.

Αμερικανικό Κολλέγιο Θηλέων



Στις 7 Ιουλίου 2016 υπεγράφη Μνημόνιο Συναντίληψης (MoU) μεταξύ του ΤΑΙΠΕΔ, της Hellinicon Global I. S.A. και της Lamda Development S.A., το οποίο αποτελεί επικαιροποίηση της σύμβασης αγοραπωλησίας μετοχών της "Ελληνικό Α.Ε.". Η υπογραφή του MoU, που ουσιαστικά συγκεκριμενοποιεί βασικές σχεδιαστικές προδιαγραφές και οικονομικές παραμέτρους του έργου, εγκρίθηκε και από το Ελεγκτικό Συνέδριο και έδωσε το έναυσμα για να επιταχυνθούν οι διαδικασίες έναρξης του project, με τη Lamda Development, που μπορεί να προχωρά και σε σχετικές καταχωρήσεις.

Στις κτιριακές εγκαταστάσεις του πρώην Κολεγίου Θηλέων, στις οποίες στεγάζονται σήμερα οι υπηρεσίες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ο σχεδιασμός των επενδυτών, προβλέπει τη δημιουργία του ξενοδοχειακού συγκροτήματος – καζίνο. Επίσης, στη από 13-10-2016 συνεδρίαση του Συμβουλίου Νεωτέρων Μνημείων οι εγκαταστάσεις του Κολεγίου συγκέντρωσαν υπέρμαχους και της κήρυξης, αλλά και της μη διατήρησης. Συγκεκριμένα, για τα κτίρια του Κολεγίου αποφασίστηκε, κατά πλειοψηφία, ο μη χαρακτηρισμός από οκτώ μέλη, ενώ τέσσερα μέλη τάχθηκαν υπέρ της κήρυξης, γιατί πρόκειται για ιστορικό σχολικό συγκρότημα.

Σε αντιδιαστολή και στο ενδιάμεσο των δύο προηγούμενων περιπτώσεων κτιρίων, **το ξύλινο υπόστεγο (παγόδα)**, το οποίο κατασκεύασαν οι Βρετανοί λίγο πριν από τον πόλεμο, πέραν της αναμφισβήτητης ιστορικής αξίας του, αποτελεί ένα τεχνικό έργο μοναδικό στον τόπο μας, με απρόσμενα μεγάλο άνοιγμα, δομή, τεχνολογία και εξαιρετικές κατασκευαστικές λεπτομέρειες. Ο φέρων οργανισμός του αποτελείται από ξύλινους τοξωτούς φορείς με ξύλινα υποστυλώματα δικτυωματικής μορφής. Εκτιμάται ότι είναι ένα από τα λιγιστά παραδείγματα τέτοιου είδους στην Ελλάδα. Όλα αυτά αναδεικνύονται εντυπωσιακά στο εσωτερικό του ενώ το εξωτερικό υπολείπεται σε αρχιτεκτονική αισθητική, υποκρύπτοντας τη σημασία και τη λειτουργία του σε μια εποχή με προσδοκώμενες πολεμικές ενέργειες. Το υπόστεγο αυτό συνιστά κυριολεκτικά ένα μνημείο και, αν αναδειχθεί το εσωτερικό του στην πλήρη και ενιαία έκτασή του, τότε θα αποτελέσει πόλο έλξης τόσο καθαυτό όσο και ως χώρος φιλοξενίας δραστηριοτήτων (θέατρο, συναυλίες, εμπορικές ή πολιτιστικές εκθέσεις, κοινωνικές συναθροίσεις κ.λπ.).

Η Παγόδα



Σε μια μαραθώνια συνεδρίαση, διάρκειας πλέον των επτά ωρών, τα μέλη του Κεντρικού Συμβουλίου Νεωτέρων Μνημείων κλήθηκαν πρόσφατα να διερευνήσουν κατά πόσο οκτώ κτίρια του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού έχουν τις προϋποθέσεις να κηρυχθούν μνημεία, υπό το βάρος της εξαγγελθείσας επένδυσης στη συγκεκριμένη περιοχή. Η συνεδρίαση έληξε με την κήρυξη ως μνημείου, μόνο ενός αυτού του ιδιαίτερου, αρχιτεκτονικά, κτιρίου, του αγγλικού υπόστεγου «Παγόδα».

Εμβληματικά τοπόσημα της ιστορικής χρήσης του χώρου ως αεροδρομίου θεωρούνται οι **δύο πύργοι ελέγχου** οι οποίοι υψώνονται στο κέντρο της έκτασης. Η παλαιότερη κατασκευή χρονολογείται τη δεκαετία του 1960, ενώ η νέα κατασκευή είναι της δεκαετίας 1990. Σημειώνεται ότι ο νέος πύργος ελέγχου (ΕΙΚ Αθηνών) λειτουργεί έως και σήμερα, καθώς ελέγχει και εξυπηρετεί το σύνολο του ελληνικού εναερίου χώρου. Όμως δεν έλειψαν οι διαφωνίες στη συνεδρίαση του Κεντρικού Συμβουλίου Νεωτέρων Μνημείων του ΥΠΠΟ. Ο ομότιμος καθηγητής του ΕΜΠ, Γιάννης Κιζής, έκανε λόγο για «μάλλον δύσμορφα κτίρια», η κ. Γατοπούλου παρατήρησε ότι «οι πύργοι είναι λίγο απομονωμένοι και δεν θα λειτουργήσουν ως τοπόσημα του αεροδρομίου», ενώ ο Γιάννης Αίσωπος έθεσε ένα ερωτηματικό για τη διατήρησή του «στο πλαίσιο της διατήρησης της συλλογικής μνήμης».

Το κεντρικό κτίριο εισόδου στο παλαιό Δυτικό Αεροδρόμιο είναι παρεξηγημένο και υποβαθμισμένο από πολλούς λόγω της απλότητάς του και της σύνδεσής του με μια λειτουργία που ήταν βέβαια συμβολική, ως πύλη εισόδου/εξόδου, αλλά ήταν ταυτόχρονα χώρος «διεκπεραίωσης», στο πλαίσιο του κάθε ταξιδιού. Μέσα από την απλότητά του αναδεικνύεται, ωστόσο, σε μια εξαιρετική πύλη αυτής της πόλης. Ενώ ταυτόχρονα το σχέδιο του κρύβει ιδιαίτερα έμπειρους αρχιτέκτονες με κορυφαίο τον Θουκυδίδη Βαλεντή, έναν Έλληνα «ειδήμονα» των αεροδρομίων. Σύμφωνα με τον κ. Μπελαβίλα, ο δυτικός αεροσταθμός είναι δημοσιευμένος στη μονογραφία του Βαλεντή, άρα είναι σίγουρα δικό του έργο, που στην τελευταία φάση συμπληρώνεται από τον αρχιτέκτονα, Κωνσταντίνο Καψαμπέλη.

Ωστόσο, ο ομότιμος καθηγητής του ΕΜΠ, Γιάννης Κιζής, αμφισβήτησε ότι το κτίριο είναι του Βαλεντή στη συνεδρίαση του Κεντρικού Συμβουλίου Νεωτέρων Μνημείων του ΥΠΠΟ και έκανε λόγο για σοβαρά στατικά προβλήματα, λόγω των οποίων το κτίριο θα πρέπει να κατεδαφιστεί και να ξαναχτιστεί.

«Το κέλυφος του Δυτικού αεροσταθμού δεν έχει καμία σχέση με το αρχικό κτίριο και αν είχε σχέση, τότε είναι ένα κτίριο πολύ μέτριας ποιότητας», επισήμανε ο καθηγητής της Ανωτάτης Σχολής Καλών Τεχνών και μέλος του ΚΣΝΜ, Ανδρέας Γιακουμακάτος.

«Το κτίριο έχει υποστεί μεγάλες αλλοιώσεις. Σε ποια μορφή θα πηγαίναμε αν αποφασίζαμε να το χαρακτηρίσουμε στην αρχική του μορφή;», διερωτήθηκε ο καθηγητής του ΕΜΠ, Γ. Αίσωπος.

«Ο δυτικός αεροσταθμός ασκεί μια γοητεία πάνω μας, αλλά δεν έχει τεκμηριωθεί η ιστορικότητά του και θα υπάρχει σύντομα και ένα θέμα αυθεντικότητας της ύλης», πρόσθεσε η προϊσταμένη της Γενικής Διεύθυνσης Αναστήλωσης Μουσείων και Τεχνικών Έργων του υπουργείου Πολιτισμού, Ευγενία Γατοπούλου.

Οι παλαιότεροι, όπως και η συντάκτρια της εργασίας, την έχουν διαβεί πολλές φορές αυτή την πύλη προς τον κόσμο. Η λιτή, σχεδόν δωρική, στοά με τους τετραγωνικούς πεσσούς ορίζει το αεροδρόμιο του Ελληνικού στο σύνολό του ως εθνικό αερολιμένα και είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την Ολυμπιακή Αεροπορία. Οι δύο κάθετες προς την είσοδο αυτή πτέρυγες γραφείων, συμπληρώνουν μαζί της ένα ιδεατό «Π», αντίστοιχο της εικόνας προπυλαίων, ενώ αποτελούν εξίσου ενδιαφέροντα και απλά αρχιτεκτονικά έργα της ακμής της ελληνικής μεταπολεμικής νεωτερικότητας. Αρκεί να προσέξει κανείς την τυπολογία του φέροντος οργανισμού ως ανάπτυξη και ως παραλλαγή κανόνα.

Αυτή η πύλη/πρότυπο του Δυτικού Αεροδρομίου που σηματοδοτεί ιστορικά και αισθητικά τη μεταπολεμική Αθήνα και το γενικότερο όραμα του εκσυγχρονισμού της, δεν απέκτησε τον χαρακτήρα της μόνο στα μάτια αρχιτεκτόνων αλλά στην ίδια τη συλλογική μνήμη, όπως μαρτυρούν δεκάδες καταγραφών του αρχιτεκτονικού στοιχείου της σε κινηματογραφικές ταινίες και φωτογραφικές αναπαραστάσεις. Η

απλή δωρική είσοδος ήταν το αεροδρόμιο για τους πολλούς, και μάλιστα με ένα θετικό πρόσημο προόδου και εκσυγχρονισμού.



Δυτικό Αεροδρόμιο

Ανατολικό Αεροδρόμιο



Για τον **Ανατολικό Αεροσταθμό** (κηρυγμένο διατηρητέο μνημείο, Υπουργική Απόφαση ΥΠΠΟ/ΔΝΣΑΚ/1483/321/08.03.2006), έργο του Eero Saarinen και ήδη κηρυγμένο διατηρητέο μνημείο θα ήταν ίσως περιττό να επιχειρηματολογήσει κανείς. Σε συνδυασμό με την παγκόσμια ακτινοβολία του δημιουργού, το έργο του Eero Saarinen στο Ελληνικό, σχεδιασμένο λίγο μετά τον αεροσταθμό του αεροδρομίου της Νέας Υόρκης, αποτελεί ξεχωριστό παράδειγμα της διεθνούς αρχιτεκτονικής αεροδρομίων και της επιλογής της ελληνικής πολιτείας να κατασκευάσει μια νέα μοντέρνα πύλη της χώρας στη δεκαετία του 1960. Σε αυτήν την πύλη πρωτεύον στοιχείο είναι το κτίριο του αεροσταθμού που από τη δεκαετία του 1950 είχε αναδειχθεί σε κυρίαρχο λειτουργικό στοιχείο και απaráκαμπτο τοπόσημο κάθε αεροδρομίου. Στο έργο αυτό κορυφώνεται η αρχιτεκτονική ικανότητα του E. Saarinen. Ο Φιλανδός αρχιτέκτονας δεν επιτελεί υλοποιεί όμως μόνο ένα χρηστικό έργο, όπως άλλοι. Αντιλαμβανόμενος πλήρως τον ρόλο του κτιρίου του ως σήμα του

αεροδρομίου και έχοντας βεβαίως επίγνωση του ιστορικού ρόλου της Αθήνας, επιχειρεί μια τολμηρή διασύνδεση του αρχαίου ναού και του απογειούμενου μεταλλικού πουλιού, επιβάλλοντας μια καθαρή και αδρή μορφή οπλισμένου σκυροδέματος που παραπέμπει στο αρχαίο μάρμαρο. Αυτό φαίνεται στη μακέτα της αρχικής ιδέας που σχεδίασε και της προμελέτης του, αυτής που σώζεται στο Yale University, παρά τις αλλαγές που υπέστη.

Όπως αναφέρει ο **E. Saarinen** σε επιστολή του προς τον Σόλωνα Γκίκα, Υπουργό Επικοινωνιών και Δημόσιων Έργων, μετά την ολοκλήρωση της προμελέτης (1960):

«Προσπαθήσαμε να καταστήσουμε το κτίριο τούτο, τόσο εις την πραγματικότητα, όσον και συμβολικώς την πύλη εισόδου προς τας Αθήνας και την Ελλάδα. Ως εκ τούτου εν αντιθέσει προς πολλούς άλλους αερολιμένας εις τους οποίους η υψηλή πρόσοψις και η μνημειώδης είσοδος βλέπουν προς την πόλιν, το κτίριο τούτο βλέπει προς τον αερολιμένα... το κτίριο θεωρείται ως μία δυναμική κατασκευή εκ μπετόν μετά τολμηρών προβόλων προς αμφοτέρας τας κατευθύνσεις. Η εκ κιόνων και δοκών κατασκευή είναι χαρακτηριστική των αρχαίων μαρμάρινων κτιρίων της Ελλάδος... Ενδεχομένως το μετά πολλαπλών προβόλων-γείσων ... υπεράνω των γύψινων τοίχων θέλει υπενθυμίσει και εις την πραγματικότητα επηρεασθή κάπως από τα ωραίας μονάς του Άθω... κατασκευασμένο εκ μπετόν του οποίου τα σκύρα θα προέρχονται εξ πεντελικού μαρμάρου, το κτίριον τούτο θα έχει τη λάμπουσαν λευκή υφήν η οποία θα φαίνεται τόσο μεγαλοπρεπής εντός του ελληνικού τοπίου...».

Δεν αρκούν συνεπώς οι εκλεπτυσμένες λεπτομέρειες του ξυλοτύπου, που δίνουν την κυβιστική μορφή και λογική δομή σε όλο το κτίριο του σταθμού. Η αναφορά στη διαχρονική Αθήνα επιδιώκει μια μοναδική υλικότητα και την επιτυγχάνει στο εμφανές λευκό σκυρόδεμα, που οφείλει τη λευκότητά του στο λευκό τσιμέντο και τα λευκά αδρανή, τα οποία ξεπερνούν κάθε προηγούμενο, αφού προέρχονται από τα αρχαία νταμάρια του πεντελικού μαρμάρου, τα ίδια νταμάρια που έδωσαν μάρμαρο στην Ακρόπολη. Πρόκειται δηλαδή για ένα καθαγιασμένο κτίριο. Το κτίριο του Ανατολικού Αεροσταθμού, που δεσπάζει αρχιτεκτονικά και ιστορικά στο συνολικό τοπίο, ορατό από παντού και στο φόντο του μελλοντικού πάρκου της οικιστικής ανάπτυξης, είναι αφενός αναπόσπαστο στοιχείο του χώρου και αφετέρου μνημείο με όλους τους όρους του νόμου που αναφέρεται στην ξεχωριστή σημασία των κτιρίων των τελευταίων 100 χρόνων. Μπορεί επιπλέον να αποτελέσει «φάρο» και τοπόσημο στην οποιαδήποτε λύση αναβάθμισης των χώρων του Ελληνικού, αναλαμβάνοντας κρίσιμες κεντρικές λειτουργίες για τις νέες εγκαταστάσεις.

Το συγκρότημα των τριών υποστέγων (κηρυγμένα διατηρητέα μνημεία, Υπουργική Απόφαση ΥΠΠΟ/ΔΝΣΑΚ/41429/1057/05.06.2009) βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του Ελληνικού, εντός της ζώνης ελέγχου του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας. Αποτελείται από το Υπόστεγο ΚΕΑ (Α) (εμβαδόν 3.560 τμ), το Υπόστεγο ΚΕΑ (Β) (εμβαδόν 4.200 τμ) και το Υπόστεγο ΚΕΑ (Γ) (εμβαδόν 4.590 τμ), μαζί με τα συμπληρωματικά όμορα κτίριά τους. Τα μεταλλικά υπόστεγα αποτελούν κατασκευές ιδιαίτερης τεχνικής σημασίας με ιδιαίτερα βιομηχανικά και τεχνικά χαρακτηριστικά. Είναι σημαντικά δείγματα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής, δείγματα κατασκευών ειδικού τύπου εντός χώρου αεροδρομίου.

Τα τρία υπόστεγα, μαζί με τα συμπληρωματικά όμορα κτίριά τους, κηρύχθηκαν διατηρητέα μνημεία το 2009. Στην απόφαση κήρυξης αναφέρεται ακόμη η σύνδεση των υπόστεγων με την ιστορία της Ελληνικής Αεροπορίας και προτείνεται η χωροθέτηση εντός τους Ιστορικού Αεροπορικού Μουσείου.

Η υπόθεση των **αθλητικών εγκαταστάσεων του Αγίου Κοσμά** είναι μια ξεχωριστή αλλά παράλληλη ιστορία που έρχεται να γεφυρωθεί με την τμηματική υπογειοποίηση της Ποσειδώνος και να αποτελέσει ένα ενιαίο παραθαλάσσιο οικοπέδο για την χωροθέτηση της σχεδιαζόμενης επένδυσης του Ελληνικού, αναβαθμίζοντας έτσι την αξία της γης της και το real estate των κατασκευών της. Η ανάπτυξη του ΕΑΚΝ εντασσόταν σε έναν ευρύτερο σχεδιασμό για το Παράκτιο Μέτωπο της Αθήνας, στο πλαίσιο της συμφωνίας που είχε υπογραφεί το 1959 μεταξύ ΕΟΤ και Γραφείου Δοξιάδη. Επρόκειτο για ένα μακροπρόθεσμο πρόγραμμα για την ανάπτυξη



δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου, αναψυχής και τουρισμού κατά μήκος της «αθηναϊκής ακτογραμμής», από την Καστέλα ως τη Βάρκιζα και με ορίζοντα την εικοσαετία. Η συνολική αυτή ανάπτυξη θα περιλάμβανε δραστηριότητες αθλητισμού, τουρισμού και αναψυχής, εσπλανάδες, μαρίνες, πράσινους χώρους και κατασκηνώσεις κ.α., και θα απευθυνόταν τόσο στους κατοίκους της Αθήνας, όσο και σε επισκέπτες από το εξωτερικό.

Μάλιστα, ο αρχικός τίτλος του έργου ήταν: «Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας Αγίου Κοσμά: Δημιουργία Κωνσταντίνου Καραμανλή», γεγονός που απηχεί τις σχέσεις του έργου με το συνολικό όραμα της δεκαετίας του 1960 για την τουριστική και κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη και ευρύτερου εκσυγχρονισμού - εκμοντερνισμού της χώρας που προωθούσε η τότε κυβέρνηση.

Ως τέτοιο, αποτέλεσε ένα από τα εμβληματικά έργα/υποδομές που υλοποιήθηκαν και διαμόρφωσαν την αρχιτεκτονική ιστορία και ταυτότητα της Αθήνας και είναι σήμερα πολλαπλώς αναγνωρισμένα: π.χ. η ανάπτυξη τουριστικών εγκαταστάσεων κατά μήκος του παραλιακού μετώπου (Πλαζ Γλυφάδας και Βουλιαγμένης), η σύνδεση της Αθήνας με το Σούνιο, η ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων ως τουριστικών προορισμών (διαμορφώσεις σε Ακρόπολη και Φιλοπάππου από Δημήτρη Πικιώνη).

Στη γενική του σύλληψη, με τις όποιες επιφυλάξεις μπορεί κάποιος να έχει για το τι εξυπηρετούσε αυτός ο σχεδιασμός, που όμως δεν είναι στο θέμα της παρούσας εργασίας να αναπτύξουμε, υπήρξε σημαντικό δείγμα αστικού, αρχιτεκτονικού και τοπιακού σχεδιασμού σύμφωνα με τις αρχές του Μοντέρνου Κινήματος, χαρακτηριστικό της διεθνούς σχεδιαστικής πρακτικής του Γραφείου Δοξιάδη.

Οι αθλητικές εγκαταστάσεις είναι μέρος του ανοίγματος της πόλης στη θάλασσα και του σχεδιασμού του θαλάσσιου μετώπου στη δεκαετία του 1960, ενώ συνιστά ταυτόχρονα μέρος της πολιτικής για τη γενικότερη ανάπτυξη του αθλητισμού στα ευρύτερα κοινωνικά στρώματα.

Πρέπει να επισημάνουμε για να μη δημιουργούνται ψευδαισθήσεις για το πώς θα λειτουργήσει η σχεδιαζόμενη σύγχρονη «αξιοποίηση» του ενιαίου πλέον χώρου Ελληνικού - Αγ. Κοσμά, ότι η φάση ανάπτυξης του κοινωνικού συστήματος που ζούμε σήμερα είναι διαφορετική, δεν έχει πλέον περιθώρια για παροχές «κοινωνικού» περιεχομένου. Και σε αυτή την περίπτωση λοιπόν οι εγκαταστάσεις, που είναι απλές και λειτουργικές, υπογράφονται από ένα αρχιτεκτονικό γραφείο παγκόσμιας ακτινοβολίας και συνδυάζονται με μια μεγάλης κλίμακας παρέμβαση στο τοπίο, η οποία μαζί με τις εγκαταστάσεις άθλησης συγκροτεί ένα ξεχωριστό σύνολο. Η νεολαία των δεκαετιών 1970 και 1980 «μεγάλωσε» στον Άγιο Κοσμά. Το σύνολο των εγκαταστάσεων χαρακτηρίζεται από υψηλή περιβαλλοντική αξία με καλά διατηρημένες φυτεύσεις για περισσότερα από 50 χρόνια, δηλαδή είναι ένα ήδη εγκατεστημένο και αρχιτεκτονικά σχεδιασμένο πάρκο στο ταχέως αναπτυσσόμενο παραθαλάσσιο μέτωπο της Αττικής.

Τόσο για λόγους ιστορίας του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος όσο και για λόγους πολιτισμού και αρχιτεκτονικής, οι αθλητικές εγκαταστάσεις του Αγίου Κοσμά μαζί με το πάρκο τους πλουτίζουν τον αστικό χώρο της πρωτεύουσας.

Μια άλλη πλευρά που είναι σημαντική να αναφερθεί στην καταγραφή της πολιτιστικής κληρονομιάς και των στοιχείων που συνθέτουν την φυσιογνωμία του εξεταζόμενου τοπίου είναι και αυτή που έχει να κάνει με την αεροπορική – αεροναυτική κληρονομιά, την ιστορία και την εξέλιξη του κλάδου της αεροναυπηγικής. Τις τελευταίες τρεις δεκαετίες σε διεθνές και εθνικό επίπεδο η προστασία της βιομηχανικής κληρονομιάς αποτελεί έναν από τους άξονες της προστασίας των μνημείων. Στην ίδια περίοδο ο προσδιορισμός της βιομηχανικής κληρονομιάς μετασηματίστηκε. Στην αρχική προσέγγιση της μεταπολεμικής εποχής, ως βιομηχανική κληρονομιά ορίζονταν τα κατάλοιπα κυρίως της βιομηχανικής επανάστασης και των άμεσων αποτελεσμάτων της (ύστερου 18ου και 19ου αιώνα). Στα χρόνια που ακολούθησαν η επιστημονική γνώση αποκάλυψε ότι η ίδια η βιομηχανική επανάσταση δεν ήταν ένα στιγμιαίο και κατακλυσμιαίο ιστορικό γεγονός, μία μοναδική σπίθα, αλλά ένα πολύ πιο περίπλοκο και μακράς διάρκειας φαινόμενο από όσο η παλαιότερη έρευνα είχε αποκαλύψει, διαφορετικών ταχυτήτων, ποιοτήτων και επιπέδων, εξελισσόμενο ως προς τις μορφές, εξαιρετικά πιο διευρυμένο γεωγραφικά και ιστορικά από όσο μας ήταν γνωστό.

Η εξέλιξη του πολιτισμού και των αντιλήψεων περί μνημειακότητας οδήγησαν ταυτόχρονα στα τέλη του 20ού αιώνα και στις αρχές του 21ου στη διεύρυνση των ορίων. Η παγκόσμια αρχαιολογική κοινότητα μιλά πλέον για «βιομηχανική εποχή» και για κατάλοιπα των τριών πυλώνων της: της παραγωγής, της ενέργειας και των μεταφορών. Τούτο αποτυπώνεται και στις δύο κορυφαίες διεθνείς χάρτες, τη *Χάρτα του Νίζνι Ταγκίλ* του TICCIH (2003) και τη *Διακήρυξη των Αρχών του Δουβλίνου για τη διατήρηση βιομηχανικών τόπων, κατασκευών, περιοχών και τοπίων* των TICCIH-ICOMOS (2011).

Σύμφωνα με αυτές τις αρχές, στον τομέα των μεταφορών περιλαμβάνονται τα οχήματα, οι μηχανές, τα δίκτυα, οι σταθμοί και η αξιολόγηση των αντιστοίχων τεχνικών μνημείων δεν περιορίζεται στην αρχιτεκτονική και κατασκευαστική πλευρά των καταλοίπων, αλλά λαμβάνει υπόψη την κοινωνική, τεχνολογική, ιστορική ακόμη και τη συμβολική διάστασή τους.

Η κοινωνική διάσταση, πέραν της τεχνολογικής και της αρχιτεκτονικής, αποκτά όλο και περισσότερο βάρος στην αξιολόγηση των μνημείων. Οι ισχυρές κοινωνικές δομές οι οποίες κρύβονται στο φαινομενικά «χαοτικό» αλλά τελικά απόλυτα οργανωμένο σύστημα των βιομηχανικών, ενεργειακών και μεταφορικών δομών, συνιστούν μία χωρική παράμετρο η οποία είναι αναπόσπαστο τμήμα του συνόλου, απαραίτητη για την κατανόηση του μνημείου.

Τέλος, ήδη από την εποχή της ίδρυσης των μεγάλων τεχνικών μουσείων στη Γερμανία, στη Μεγάλη Βρετανία και στη Γαλλία, η αεροπορική τεχνολογία συνιστούσε τμήμα του προς διάσωση και ανάδειξη τεχνικού πολιτισμού. Στη συνέχεια, από τη δεκαετία του 1970 και εξής, στα προς διάσωση, αεροδρόμια, κτίρια, αεροσκάφη, εξοπλισμό, εγκαταστάσεις και εν γένει τεχνολογία εντάχθηκαν όχι μόνο τα μέρη ή τα σύνολα της αεροπορικής τεχνικής κληρονομιάς ως «απαρχαιωμένα μνημεία»,

Πριν την Ολυμπιακή λεγόταν TAE



Πολεμικό μουσείο



δηλαδή μνημεία που ανήκουν στην αρχαιολογία των τεχνικών έργων και δικτύων με την ευρύτερη έννοια του όρου, αλλά και τα αντίστοιχα της τεχνολογίας του διαστήματος. Όλο αυτό το παγκόσμιο μνημειακό απόθεμα αναγνωρίζεται πλέον από τους τρεις μεγάλους διεθνείς φορείς προστασίας και διατήρησης μνημείων (ICCOMOS, TICCIH, DOCOMOMO) ως «αεροναυτική» (aeronautical heritage) ή «αεροπορική» κληρονομιά (aviation heritage). Η μνημειακή ανάδειξη της αεροπορικής κληρονομιάς δεν αφορά μόνο τα πασίγνωστα διεθνή αεροδρόμια ή τις χώρες οι οποίες ανέπτυξαν σημαντική αεροναυτική τεχνολογία.

Σήμερα ανά την υφήλιο λειτουργούν 646 μουσεία εναέριων μεταφορών, σε 71 χώρες και έχουν διασωθεί, επαναχρησιμοποιηθεί και αναδειχθεί χιλιάδες κατάλοιπα τα οποία ανήκουν σε αυτή τη σύγχρονή μας περίοδο. Μεταξύ αυτών, δεκάδες παραδείγματα απλών και συνήθους κατασκευής αεροπορικών μνημείων σε διαφορετικά μέρη του κόσμου εικονογραφούν χαρακτηριστικά τη σύγχρονη αντίληψη για τη μνημειακότητα των καταλοίπων της εποχής των αερομεταφορών. Όχι μόνο αρχιτεκτονικά ενδιαφέροντες σταθμοί επιβατών, αλλά και απλούστατης κατασκευής αεροπορικά υπόστεγα, υδατόπυργοι των τελευταίων δεκαετιών, μικροί πύργοι ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας κ.ά. συγκροτούν ένα αναγνωρίσιμο και προστατευόμενο παγκόσμιο πολιτιστικό απόθεμα.

Τα τεχνικά μνημεία του 20ού αιώνα χαρακτηρίζονται από το μεγάλο μέγεθος και τους μακροχρόνιους μετασχηματισμούς για τις ανάγκες της λειτουργίας τους, που καταγράφουν και αποτελούν αποδεικτικά στοιχεία, αποτυπώματα της εξέλιξής τους. Σε αντίθεση με τα μεγάλης κλίμακας αστικά ή θρησκευτικά μνημεία, τα οποία μπορεί κατά τη διάρκεια της ζωής τους -προ της μνημειοποίησής τους- να είχαν παραμείνει απολύτως ή για μεγάλα διαστήματα αδιατάρακτα στην αρχική τους εκδοχή, τα τεχνικά δίκτυα, οι μεγάλοι βιομηχανικοί, μεταφορικοί, ενεργειακοί και άλλοι σχηματισμοί της σύγχρονης εποχής κατά κανόνα μετασχηματίζονται σύμφωνα με τους ραγδαία επιταχυνόμενους ρυθμούς της τεχνολογικής εξέλιξης, της αγοράς και των αναγκών της. Έτσι, αναγκαίοι εκσυγχρονισμοί σε ένα σιδηροδρομικό δίκτυο, σε ένα δίκτυο ενέργειας, αλλά και σε ένα αεροδρόμιο ή αεροπλάνο ακολουθούσαν και ακολουθούν ρυθμικότητες 5ετίας και 10ετίας. Με εξαίρεση βέβαια λίγα μεγάλα συγκροτήματα τα οποία δεν έχουν μετασχηματιστεί γιατί αποτελούσαν βιομηχανικές μονάδες πρώιμα χρεωκοπημένων επιχειρήσεων ή μεγάλα τεχνικά έργα τα οποία είτε δεν αντιστοιχούσαν ως προς το μέγεθος στις επιλογές χωροθέτησης που έγιναν, είτε αστόχησαν και απονεκρώθηκαν εν την γενέσει τους γιατί δεν σχεδιάστηκαν με βάση τις πραγματικές ανάγκες που υλοποιήθηκαν να εξυπηρετήσουν.

Στα διεθνή αεροδρόμια κατά το δεύτερο ήμισυ του 20ού αιώνα, λόγω της έκρηξης, κυρίως των επιβατικών μεταφορών, οι αλλαγές και αναπροσαρμογές στα μεγέθη της κίνησης, στις ανάγκες της ζήτησης υπηρεσιών και στην τεχνολογία συνιστούν θεμελιακό κριτήριο της βιωσιμότητάς τους και συνεπώς βασικό στοιχείο της ιστορικής τους λειτουργίας. Εν ολίγοις, ένα αεροδρόμιο στα τέλη του 20ού και στις αρχές του 21ου αιώνα κατασκευάζεται εξ αρχής με προοπτική και πρόβλεψη για τις διαρκείς επεκτάσεις του.

Η διεθνής επιστημονική πρακτική και η αναγνωρισμένη πλέον μεθοδολογία περνάει μέσα από αυτήν τη διαπίστωση - τη διαχρονική εξέλιξη των μνημείων και την ανάγκη προστασίας όχι της «στιγμής» αλλά της «διάρκειας». Δεν αναζητείται δηλαδή η «αυθεντική» αρχική φάση ή η μορφολογικά και αισθητικά «αυθεντική» τελειότητα του μνημείου προκειμένου να διασωθεί-εις βάρος των επόμενων-, αλλά διασώζονται κατά το δυνατόν όσα περισσότερα στρώματα της εξέλιξης ως ιστορικά στοιχεία της ίδιας της ζωής του μνημείου μέσω της αναγνώρισης του ιδιαίτερου ρόλου τον οποίο διαδραμάτισαν ως κρίκοι μίας μακράς αλυσίδας αλληλουχιών.

Στην περίπτωση του Ελληνικού έχουμε την τύχη να σώζονται τεκμήρια αυτής της εντυπωσιακής ανάπτυξης του συνόλου, για τα μέτρα και τα μεγέθη της ελληνικής σύγχρονης ιστορίας: από το μικρό ασημαντο αεροδρόμιο των 8.000 επιβατών του 1938-1940 και των τριών στρατιωτικών υπόστεγων έως το μεγάλο διεθνές αεροδρόμιο των 12 εκατομμυρίων επιβατών, της μεγάλης στρατιωτικής αεροναυτικής βάσης της Ανατολικής Μεσογείου και του οργανωμένου «χάους» των 480 κτιρίων.

Η διεθνής εμπειρία έχει αναδείξει εκατοντάδες παραδείγματα αποδοχής της ιστορικής διαστρωμάτωσης και χρονικής ακολουθίας ως αποτυπώματα και τεκμήρια, ενώ και η ελληνική έχει να επιδείξει ανάλογες επιτυχημένες εφαρμογές όχι σε αεροδρόμια αλλά σε άλλα σημαντικά τεχνικά μνημεία όπου διασώθηκαν επάλληλες φάσεις έως και αυτές των δεκαετιών του 1970 και 1980 τεκμηριώνοντας την ιστορική τους εξέλιξη. Μια τέτοια περίπτωση διάσωσης και ανάδειξης μνημειακού τεχνικού συγκροτήματος υπήρξε στο «Φωταέριον Αθηνών» (Τεχνόπολη), το 1985-1986. Εκεί διατηρήθηκαν όλες οι κατασκευές έως και τον Μεσοπόλεμο. Στην περίπτωση της Γαλλικής Εταιρείας Μεταλλείων Λαυρίου (Τεχνολογικό-Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου), το 1992, κηρύχθηκαν ως μνημεία όλες οι κατασκευές από το 1869 έως το 1982.

Μάλλον έχει έλθει η ώρα να προχωρήσει η προστασία και ανάδειξη της υπαρκτής και στη χώρα μας κληρονομιάς των εναέριων μεταφορών, πολιτικών και στρατιωτικών, εντός του θεσμικού πλαισίου, με επιστημονικά ορθό τρόπο και όχι μόνο χάρη σε αξιόπαινες πρωτοβουλίες με την αξιοσημείωτη έλλειψη τέτοιου, όπως αυτή της ΠΟΛ.Κ.Ε.ΟΑ.



Στον χώρο του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού λειτούργησαν σχεδόν παράλληλα, για το μεγαλύτερο διάστημα της ιστορίας του, το στρατιωτικό αεροδρόμιο (από το 1937), ο Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών (1951-2001) με βασική εταιρεία-χρήστη από το 1957 την Ολυμπιακή Αεροπορία έως και τον Μεσοπόλεμο. Οφείλει το κράτος να αντιμετωπίσει σαν μνημεία της νεότερης και της σύγχρονης εποχής τον χώρο, τα κτίρια, τις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό του και να τα

προστατεύσει από την παρέμβαση του κάθε επενδυτή, ο οποίος στο όνομα του κέρδους και στην βιασύνη της υλοποίησης της επένδυσης θα τα προσπερνά ως ασημαντα με τη σκαπάνη του.

Αρχαία και νεώτερα μνημεία, αναδειγμένα ή όχι, είναι οι αδιάψευστοι μάρτυρες του παρελθόντος που αποδεικνύουν την ιστορία και τον πολιτισμό του τόπου. Τροφοδοτούν τη μνήμη, τη διατηρούν και την παραδίδουν στις επερχόμενες γενιές, όταν προστατεύονται και αναδεικνύονται. Διδάσκουν επομένως ιστορία, καλλιεργούν αισθητική και σεβασμό στο περιβάλλον, αλλά παράλληλα μπορούν να συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη του τόπου με τις ξεναγήσεις εγχώριου πληθυσμού και αλλοδαπών επισκεπτών. Η διατήρηση, προστασία και ανάδειξη του συνόλου των στοιχείων νοηματοδότησης της ιστορικής, αρχιτεκτονικής και τεχνολογικής διαστρωμάτωσης των χώρων, των αντικειμένων και της μνήμης του αεροδρομίου, με νέες χρήσεις, αποτελεί ευτυχές προνόμιο το οποίο θα προσθέσει αξία πολιτισμού, νοήματος και εν τέλει οικονομική, σε αντίθεση με τη «φτώχεια», την κενότητα, την «αν- απ- αξία», που συχνά επιφέρουν οι μεγάλες παρεμβάσεις σε «λευκό χαρτί», σε ισοπεδωμένα τοπία.

Όμως εκτός από την αδιαμφισβήτητη πολύπλευρη και διαχρονική πολιτιστική κληρονομιά του χώρου στον οποίο σχεδιάζεται η επένδυση και προκειμένου να προκύψει ένα συμπέρασμα που θα στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια και επιστημονικές αρχές θα κάνουμε μια ανάλυση και σε άλλες αρχές της βιωσιμότητας.

Αρχή προστασίας του Φυσικού Κάλλους: Διατήρηση και προστασία του τοπίου με παρεμβάσεις που δεν το αλλοιώνουν.

Αρχή της Υποχρεωτικής Αποκατάστασης διαταραχθέντων οικοσυστημάτων: Αποκατάσταση του απολεσθέντος φυσικού κεφαλαίου.

Αρχή της κοινής φυσικής κληρονομιάς: Τα κοινά φυσικά αγαθά δεν επιτρέπεται να ιδιοποιηθούν και η κοινή χρήση τους να περιορισθεί ή να καταργηθεί.

Αρχή της Ήπιας Ανάπτυξης των Ευπαθών Οικοσυστημάτων: Στα ευπαθή οικοσυστήματα (δάση, ακτές, βουνά, μικρά νησιά, τοποθεσίες φυσικού κάλλους) επιτρέπεται «ήπια» ανάπτυξη που ορίζεται κατά περίπτωση, ώστε να μην επιβαρύνει το περιβάλλον υπέρμετρα.

Αρχή της Βιωσιμότητας: Διατήρηση του φυσικού κεφαλαίου και απαγόρευση κάθε μείωσης ή υποβάθμισης.

Από τα σχεδιαστικά σκαριφήματα, τις διαφημιστικές καμπάνιες και τα «οράματα» του επενδυτή που γίνονται με όρους αγοράς καταλαβαίνει ο οποιοσδήποτε ότι πρόκειται για ένα τοπίο τεράστιου φυσικού κάλλους και αξίας. Αξίας φυσικής, ιστορικής, πολιτιστικής, περιβαλλοντικής, αρχιτεκτονικής, συναισθηματικής που δεν μπορεί να εκτιμηθεί με τις παραδοχές ενός πραγματογνώμονα γιατί πάντα θα υπάρχει και άλλος παράγοντας που δεν έλαβε υπόψη του ή που είναι ανεκτίμητος σε μονάδες νομίσματος.

Πόσο για παράδειγμα κοστολογείται ο πυθμένας της θάλασσας που θα επιχωματωθεί και θα αποτελέσει επιφάνεια δόμησης με την σπουδαιότερη αξία από όλη την υπόλοιπη αλλά και την μεγαλύτερη ζημιά για το δημόσιο συμφέρον αφού προκαλείται ανεπανόρθωτη καταστροφή της φυσικά διαμορφωμένης ακτής και αλλοίωση του τοπίου;

Πόσο αποτιμάται ο αποκλεισμός των κατοίκων της Αττικής από την παραλία και η στέρηση μιας καλοκαιρινής απόλαυσης, ενός θαλασσινού μπάνιου;

Ή πόσα ευρώ κοστολογείται η ανάμνηση μιας βόλτας δίπλα στο κύμα ή η παρακολούθηση των προσγειώσεων απογειώσεων αεροπλάνων από μικρούς επίδοξους πιλότους αλλά και από τους γονείς που τους συνόδευαν;

Το τοπίο αυτό ελεύθερο και με ανεμπόδιστη θέα που προσφέρει αγαλλιάζει την ψυχή του κάθε επισκέπτη που αντικρύζει το μπλε της θάλασσας και του καταγάλανου αττικού ουρανού, το ανάγλυφο του Υμηττού με τις ανυπολόγιστης αξίας επιδράσεις στο κλίμα και στον αέρα που αναπνέει, το ρομαντικό ηλιοβασίλεμα, τα δένδρα, την δροσερή θαλάσσια αύρα, την απόλαυση της θαλάσσιας βουτιάς. Συνδυάζει όλα τα στοιχεία πλουσιοπάροχα στεριά –αέρα –θάλασσα στην υπέρτατης ομορφιάς εκδοχή τους και με τα φανερά και αφανέρωτα υπόγεια ή υποθαλάσσια κάλλη, τις αρχαιότητες και το βυθό.

Προσφέρει την τεράστια ευκαιρία στον επενδυτή να κερδίσει αλλά από την άλλη είναι μια ανεκτίμητη ευκαιρία για τους κατοίκους της Αττικής και όχι μόνο να βελτιώσουν ουσιαστικά την ζωή τους, την καθημερινότητά τους, να πολλαπλασιάσουν τις ελάχιστες επιλογές τους στην αναψυχή και τον αθλητισμό. Μια ευκαιρία που οι Αθηναίοι στο μέλλον δεν πρέπει να την αναπολούν με θλίψη ως χαμένη. Το φυσικό τοπίο με το τεράστιο κάλλος, την πολιτιστική κληρονομιά αν καταστραφεί δεν επανέρχεται. Οι αλλοιώσεις του είναι σίγουρα μη αναστρέψιμες και ο ιστορικός του μέλλοντος θα απορεί και θα ρίχνει ευθύνες στις γενεές που δεν εμπόδισαν την μπουλντόζα της καταστροφής.

Και βέβαια είναι αυτονόητο ότι στο γκρέμισμα και στην ανοικοδόμηση μιας εντελώς διαφορετικής αντίληψης και αξίας κατασκευής, που πουλάει «φτηνή» και γρήγορη, εφήμερη απόλαυση, οι «παλιές» ομορφιές και αξίες δεν έχουν θέση και άρα δεν χρειάζεται να συντηρηθούν ή αποκατασταθούν παρά μόνο ελάχιστες που θα

αποτελούν και το αναγκαίο περιτύλιγμα στο ευτελές προσφερόμενο προϊόν ή την ελάχιστη δόση για την ικανοποίηση άλλης μια ανάγκης και την μεγέθυνση της τιμής πώλησης του πακέτου.

Είναι φανερό ότι με την σχεδιαζόμενη «αναπτυξιακή επένδυση» παραβιάζεται και η αρχή του σεβασμού και διατήρησης της φυσικής κληρονομιάς.

Η εποχή της «αντιπαροχής» μπορεί να δώσει μια μικρή γεύση του τι θα συμβεί. Η απληστία του κέρδους του εργολάβου δεν υπολόγιζε ούτε την φυσική ομορφιά της περιοχής, ούτε το πράσινο, ούτε την αρχιτεκτονική ισορροπία. Όλα ήταν εμπόδιο σε ένα οικοδόμημα που έπρεπε να ανυψωθεί με το μικρότερο δυνατό κόστος και να αποφέρει τα μεγαλύτερα έσοδα.

Αυτή η φιλοσοφία είναι που έρχεται να εφαρμοσθεί στην «αξιοποίηση» του Ελληνικού και μάλιστα σε άλλα μεγέθη.

Άλλα μεγέθη επιχειρηματικών συμπράξεων και συμφερόντων, άλλα μεγέθη οικονομικών υπολογισμών για μεγιστοποίηση στο έπακρο όλων των επιμέρους δεικτών απόδοσης κέρδους, άλλα μεγέθη στις δυνατότητες διαπραγμάτευσης συμφερούσων συμφωνιών, άλλα μεγέθη στην χωρίς επιπτώσεις καταστροφή και καταπάτηση της οποιασδήποτε κοινής περιουσίας, άλλα μεγέθη παρέμβασης και έκδοσης «βολικής» νομοθεσίας για νομιμοποίηση της κάθε αυθαιρεσίας που αποφέρει κέρδος, άλλα μεγέθη επικοινωνίας, δημοσίων σχέσεων και εμφάνισης «του μαύρου για άσπρο», άλλα μεγέθη αλλοίωσης και ασεβούς μεταχείρισης της κοινής γνώμης, βλέπε δημοσκοπήσεις με παραπλανητικά ερωτήματα, άλλα μεγέθη στο «δεν θα μείνει τίποτα όρθιο». Άλλα εν τέλει μεγέθη και στο τι έρχεται να εξυπηρετήσει. Όχι την στεγαστική ανάγκη που προκάλεσε μια αστυφιλία αλλά την παραγωγή, επανεπένδυση και την αναπαραγωγή του πλούτου ενός ή λίγων μεγαλοεπιχειρηματιών σε σκοπούς που είναι ξένοι, άσχετοι και εχθρικοί με τις κοινές ανάγκες και το δημόσιο συμφέρον. Τα περί ήπιας παρέμβασης και ελεύθερων χώρων αποτελούν το «κερασάκι» στην τούρτα.

Τα πρώτα «μυστικά» και «ασαφή» αλλά με σαφώς μεγάλες δυνατότητες διεύρυνσης και παραβίασης των όρων δόμησης, κάλυψης, ύψους, επέκτασης παραλίας, καταστρατήγησης αιγιαλού σκαριφηματικά σχέδια της εκδοχής Foster δημιουργούν κάτι άλλο που μπορεί να παραπέμψει στις μεγαλεπήβολες κατασκευές του ανταγωνισμού σε πλούτο των Αράβων Εμίρηδων, μπορεί να θυμίζει «κιτς» πλαστική ομορφιά Ντουμπάι, που δεν διαθέτει φυσικές δαντελωτές ακτές όπως ο Σαρωνικός και οι ελληνικές θάλασσες, μπορεί να χαρακτηρίζονται σαν τα σύγχρονα ρωμαϊκά οικοδομήματα κάποιων αλλοπαρμένων μεγαλομανών αυτοκρατόρων όμως με τίποτα δεν ταιριάζουν στην τέχνη του χρυσού αιώνα της Αθήνας, στο Παρθενώνα που είναι το τοπόσημό της και πολύ περισσότερο δεν ταιριάζουν στην σημερινή πόλη – κατόρθωμα του «ανθρώπινου καπιταλισμού», στην πόλη της φτώχειας, της ανεργίας, της μετανάστευσης των νέων ανθρώπων, της εξαθλίωσης της δημόσιας υγείας και παιδείας.

Αποτελεί πρόκληση και μόνο η έμπνευση μιας τέτοιας δημιουργίας στην Αθήνα του σήμερα γιατί ακόμα και στο χαρτί και στις εξαγγελίες συνειρμικά οδηγεί σε κατάφωρη παραβίαση των ίσων δικαιωμάτων στην ζωή και στις απολαύσεις της, σε κραυγαλέα ασέβεια της ιστορίας και των αγώνων ενός λαού για να κατακτήσει καλύτερες συνθήκες δουλειάς, μόρφωσης, υγείας, ψυχαγωγίας, συναναστροφής.

Συντελεί στην διαγραφή ενός πολιτισμού και μιας εξέλιξης της επιστήμης, της έρευνας, της βιολογίας, της ιατρικής, της κατάχτησης του διαστήματος, στο σβήσιμο της προοπτικής ενός ανθρώπου που απολαμβάνει και αναζωογονείται από αυτά τα επιτεύγματα και αντ' αυτού εγκαθιδρύει μια «μικρομέγαλη» κοινωνία αντιθέσεων που κάποιοι θα είναι δούλοι και θα δουλεύουν νυχθημερόν, χωρίς δυνατότητα βουτιάς στην πολυτελή πισίνα που είναι δίπλα τους, χωρίς δικαίωμα στην «Κυριακή

με την οικογένεια», κακοπληρωμένοι, με ελαστικές μορφές εργασίας, να εξυπηρετούν τους ακριβούς πελάτες, τους πλούσιους τζογαδόρους του αθηναϊκού Μόντε Κάρλο. Στον διαφημιζόμενο μοντέρνο γυαλιστερό παράδεισο θα ζουν την κόλαση.

Επομένως μέσα από όλη αυτή την «άλλη» ειρηνική καταστροφή, στην χωρίς πόλεμο αλλά πολεμική ισοπέδωση ενός τόπου με ό,τι αυτός κουβαλάει πως μπορεί κάποιος να ισχυριστεί ότι συμβάλλει στην βιώσιμη ανάπτυξη και με ποιο τρόπο σέβεται και διατηρεί πόρους για τις τωρινές και τις επόμενες γενιές;

Αρχή του Βιώσιμου Αστικού Περιβάλλοντος: Διατήρηση της ποιότητας ζωή στις πόλεις και αναχαίτιση της ανάπτυξης μεγα-πόλεων.

Αρχή της Βιοποικιλότητας: Διατήρηση της βιοποικιλότητας που θεωρείται κριτήριο και παράγοντας ευρωστίας των οικοσυστημάτων.

Αρχή της Οικολογικής Συνείδησης: Καθιέρωση της οικολογικής συνείδησης των πολιτών που είναι και οι προστάτες του περιβάλλοντος.

Το Ελληνικό στην συνείδηση του λαού της Αττικής είναι συνυφασμένο με την δημιουργία ενός μεγάλου μητροπολιτικού πάρκου, μια ευκαιρία, μια ανοιχτή ελεύθερη έκταση στο λεκανοπέδιο, που θα δώσει στην πρωτεύουσα τις ανάσες που χρειάζεται να επιβιώσει μετά την βίαιη μετατροπή της σε τσιμεντούπολη.

Είναι επιστημονικά αποδεδειγμένο ότι το αστικό πράσινο αποτελεί στοιχείο περιβαλλοντικής ισορροπίας, κοινωνικής λειτουργίας, εργαλείο πολεοδομικού σχεδιασμού και βιώσιμης ανάπτυξης. Δημιουργεί θετικές προϋποθέσεις για την βελτίωση των κλιματολογικών συνθηκών, την υποβοήθηση του αερισμού και της διασποράς των αερίων ρύπων, την βελτίωση της εργονομίας της πόλης, την ανάδειξη της αισθητικής του δημόσιου χώρου, τον επαναπροσδιορισμό της ταυτότητας του αστικού τοπίου και τελικά την αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής των πολιτών.

Η ραγδαία επέκταση του οικιστικού ιστού της Αθήνας, από τη δεκαετία του 1960, χωρίς μελέτη και χωρίς πρόβλεψη για το αστικό πράσινο, είχε σαν αποτέλεσμα χώροι πρασίνου στο πολεοδομικό συγκρότημα να μην είναι επαρκείς σε έκταση, και να μην έχουν την κατάλληλη διασπορά και κατανομή. Υστερεί εμφανώς έναντι των υπόλοιπων ευρωπαϊκών πόλεων στην αναλογία διαθέσιμων χώρων πρασίνου ανά κάτοικο. Σύμφωνα με τις καταγραφές του ΥΠΕΧΩΔΕ του 1994 η Αθήνα βρίσκεται στο τέλος του ευρωπαϊκού καταλόγου με 2,55 μ² ανά κάτοικο. Το μέγεθος αυτό, όχι μόνο υπολείπεται κατά πολύ από τα θεσμοθετημένα επιθυμητά πρότυπα της ελληνικής νομοθεσίας, αλλά απέχει εξαιρετικά από την εικόνα που παρουσιάζεται εκτός Ελλάδας, για παράδειγμα στο Λονδίνο η επιφάνεια πρασίνου είναι 9,00 m²/κάτοικο, στο Παρίσι 8,54, στην Ρώμη 9,00, στη Βιέννη 20,00, στη Βαρσοβία 18,00, στο Άμστερνταμ 27,00, στο Ρότερνταμ 28,00, στη Χάγη 27,00, στη Ζυρίχη 10,00, στη Βόνη 35,00, στο Βερολίνο 13,00, στην Ουάσιγκτον 50,00.



Δάσος της Βουλώνης στο Παρίσι



Central Park στη Νέα Υόρκη

Οι προδιαγραφές που περιλαμβάνονται στις εθνικές ή τοπικές νομοθεσίες για τους ελεύθερους χώρους, το πράσινο και τους υπαίθριους χώρους άθλησης και παιχνιδιού κινούνται συνήθως σε επίπεδο κατευθύνσεων. Έτσι, για παράδειγμα, στη Μεγάλη Βρετανία βασική κατεύθυνση για τη διαμόρφωση των επιμέρους πολιτικών είναι οι προδιαγραφές που έχουν διαμορφωθεί από την National Playing Fields Association, η οποία προβλέπει 24 μ² ελεύθερων χώρων ανά κάτοικο. Αυτό κατανέμεται σε 16 μ² για υπαίθριους χώρους άθλησης και 8 μ² για χώρους παιχνιδιού. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, το επιθυμητό μέγεθος ελεύθερων χώρων ανά κάτοικο ορίζεται σε 8 μ². Επιθυμητό είναι αυτό να κατανέμεται σε νησίδες πρασίνου, πλατείες, παιδικές χαρές, πάρκα και πάρκα πόλης, τα οποία να κατανέμονται με τέτοιο τρόπο στον αστικό ιστό ώστε να είναι άμεσα προσβάσιμα.

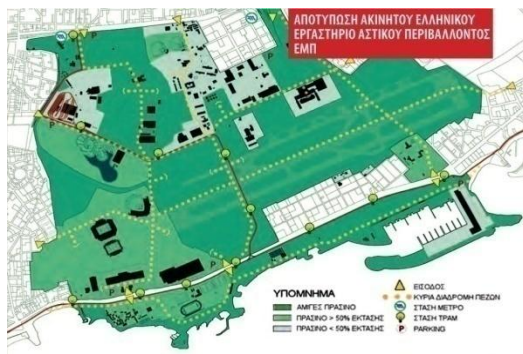
Η ελληνική νομοθεσία περιγράφει μεν αυτό το επιθυμητό μέγεθος ανά κάτοικο, προσδιορίζει τις κατηγορίες, αλλά ορίζει τους δείκτες για τους ελεύθερους χώρους ανά κατηγορία με μεγέθη τα οποία δεν αντιστοιχούν ούτε στην ευρωπαϊκή ούτε στην ελληνική πραγματικότητα. Είναι ενδεικτικό ότι στον πίνακα των προδιαγραφών δεν υπάρχει κατηγορία μεγάλων πάρκων. Έτσι, τα πάρκα πόλης ορίζονται ως όλοι χώροι άνω των 15 στρεμμάτων. Λαμβάνεται δηλαδή ως βάση της κατηγορίας το ελάχιστο μέγεθος ενός μικρού συνοικιακού πάρκου. Για να υπάρχει μέτρο σύγκρισης σημειώνεται ότι η αντίστοιχη αγγλική κατηγοριοποίηση προσδιορίζει την έννοια του Μητροπολιτικού Πάρκου σε μεγέθη μεταξύ των 600 και 4.000 στρεμμάτων και των περιφερειακών πάρκων σε μεγέθη μεγαλύτερα των 4.000 στρεμμάτων.

Ένα αδύνατο σημείο του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου είναι ότι τα μεγέθη αυτά είναι επιθυμητά και όχι υποχρεωτικά, με αποτέλεσμα τόσο οι υφιστάμενες περιοχές των πόλεων, όσο και νέες επεκτάσεις να υστερούν εν τέλει σημαντικά ως προς αυτά.

Τέλος, πρέπει να επισημάνουμε ότι ακόμα και η αυστηρή εφαρμογή των προτύπων αυτών δεν θα ήταν ικανή συνθήκη για τη δημιουργία του βέλτιστου αστικού περιβάλλοντος. Ο παράγοντας της ποιότητας είναι καθοριστικής σημασίας για τη συγκρότηση του πολεοδομικού χώρου. Μπορεί για παράδειγμα σε μία πόλη να υπάρχουν λίγοι, μικροί αλλά ποιοτικοί χώροι, ενώ σε μία άλλη πολλοί, μεγάλοι, αλλά αφιλόξενοι χώροι. Αυτό βέβαια δε σημαίνει ότι η ποσοτική διάσταση δεν έχει μεγάλη σημασία, αλλά ότι πρέπει να συνδυάζεται με κατάλληλο σχεδιασμό και ορθή διαχείριση των ελεύθερων χώρων.

Η πρόταση Φόστερ :

- ✓ τριπλασιάζει τη δόμηση από 1.000.000 τμ σε περίπου 3.000.000 τμ.
- ✓ προβλέπει μητροπολιτικό πάρκο περίπου 2000 στρ. που χωροθετείται στο κέντρο της έκτασης και περιλαμβάνει τους διαδρόμους και τους χώρους στάθμευσης των αεροπλάνων (συνολικής έκτασης άνω των 500 στρ.). Τελικά, αν από τα 2.000 στρ. αφαιρέσουμε 330 στρ που δομούνται και τα 500 στρ. (των διαδρόμων και παρκινγκ), τότε το πάρκο μετά βίας θα καλύπτει 1.200 στρ.
- ✓ Κύριο χαρακτηριστικό του σχεδίου είναι τα υψηλά κτίρια με 7 ουρανοξύστες έως και 60 ορόφων, αλλά και πολλά κτίρια πολυκατοικιών 12 έως και 16 ορόφων.
- ✓ Χωροθετεί ένα σύγχρονης αρχιτεκτονικής εμβληματικό κτίριο – landmark.
- ✓ Σχεδιάζει καζίνο.



Πρόταση ΕΜΠ



Πρόταση Foster

Από έρευνες, που έχουν διεξαχθεί, οι εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου οφείλονται κυρίως στις καύσεις των ορυκτών καυσίμων και προκαλούν την κλιματική αλλαγή με σοβαρότατες επιπτώσεις στον πλανήτη μας. Το CO₂ είναι το σημαντικότερο αέριο του θερμοκηπίου και συμμετέχει κατά περίπου 85% στις εθνικές εκπομπές. Για να αντιμετωπιστούν αυτές οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις δημιουργήθηκε η Διακυβερνητική Επιτροπή για την Κλιματική Αλλαγή IPCC των Ηνωμένων Εθνών. Στην διάσκεψη του Παρισιού για τη κλιματική αλλαγή, τέθηκε ο στόχος αύξησης της Θ⁰ κατά 2⁰ C, για την επίτευξη του οποίου, μόνο **εκτιμάται** ότι απαιτείται:

- Η μείωση των ολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 72% έως 2050 σε σχέση με αυτές του 2010.
- Κάθε κάτοικος του πλανήτη, από το 1990 έως το 2050, να εκπέμπει περίπου 2,7 τόνων ισοδύναμου CO₂/άτομο/έτος και μετά το 2050 δεν θα υπερβαίνει τον 1 τόνο ισοδύναμου CO₂/άτομο/έτος.

Για το 2014 οι εκπομπές ισοδύναμου CO₂ στη χώρα μας ήταν 7 τόνοι/άτομο/έτος και η αντίστοιχη παγκόσμια 4,5 τόνοι/άτομο/έτος. Συνεπώς υπολειπόμαστε κατά περίπου **2,5 φορές του στόχου** και το λεκανοπέδιο της Αθήνας φέρει το μεγαλύτερο μερίδιο σ' αυτό.

Είναι εμφανές ότι σε αυτό πρέπει να αναζητηθούν οι απαιτούμενες λύσεις ώστε να επιτευχθεί η μείωση των εκπομπών του θερμοκηπίου που αναλογεί στη χώρα, αλλά το πιο σημαντικό για να βελτιωθούν οι συνθήκες ζωής των κατοίκων.

Επίσης γνωρίζουμε ότι:

α) Βάσει του ερευνητικού προγράμματος Thermopolis το 2009, το λεκανοπέδιο της Αθήνας έχει χαρακτηριστεί ως μια «Θερμική βόμβα», επειδή τους καλοκαιρινούς μήνες η πόλη έχει εξωτερική θερμοκρασία πάνω από τους 40°C και αυτό τείνει επιδεινούμενο.

β) Μελέτες επισημαίνουν τον κίνδυνο η Αττική να μετατραπεί τις επόμενες δεκαετίες σε μη βιώσιμη περιοχή, επειδή έχει εξαντληθεί σε υπερβολικό βαθμό η φέρουσα ικανότητά της σε τσιμέντο - ασφαλτο και συγχρόνως στερείται σημαντικά από πράσινο.

Τα παραπάνω δημιουργούν μια πολύ ζοφερή περιβαλλοντική κατάσταση για τους πολίτες που ζουν στην Αθήνα, αλλά συγχρόνως υποδεικνύουν και την κατεύθυνση ανάπτυξής της:

- αποφυγή νέας δόμησης και
- παράλληλα σημαντική αύξηση των χώρων πρασίνου.

Όπως προκύπτει η ανάγκη του Μητροπολιτικού Συγκροτήματος της Αθήνας σε πράσινες εκτάσεις, ενόψει και των κλιματικών αλλαγών, είναι μεγάλες και αναγκαίες για την επιβίωση των πολιτών της .

- Βάσει πιο πρόσφατης έκθεσης του ΟΟΣΑ, η Αθήνα έχει τη χειρότερη αναλογία πρασίνου, 2,2 τμ/κάτοικο.
- Μελέτες δείχνουν ότι οι απαιτήσεις του Λεκανοπεδίου της Αθήνας σε πράσινο είναι κατ' ελάχιστο 12 τμ/κάτοικο.
- Άρα στο λεκανοπέδιο της Αθήνας απαιτούνται συνολικά περίπου στα 40.000 με 50.000 στρ. πρασίνου, δηλαδή 7 με 8 Ελληνικά.
- Ερευνητικές εργασίες έχουν καταλήξει στο συμπέρασμα ότι αν αναδασωθεί όλη η έκταση του παλαιού αεροδρομίου της Αθήνας στο Ελληνικό τότε η θερμοκρασία της Αθήνας θα μειωθεί κατά 1,7 βαθμούς Κελσίου.

Το σχέδιο Φόστερ για το Ελληνικό, οικοδομώντας περίπου 3.000.000 τμ και πλέον, επιβαρύνει ακόμα περισσότερο την κατάσταση αυτή, δημιουργώντας μια νέα πόλη, προσθέτοντας και άλλο τσιμέντο ακόμα και στην θάλασσα και το σοβαρότερο γιατί καταστρέφει τον τελευταίο ελεύθερο χώρο που θα μπορούσε με την μετατροπή του σε μητροπολιτικό πάρκο να λειτουργήσει λυτρωτικά για όλα τα παραπάνω περιβαλλοντικά προβλήματα που έχουν σωρευτεί στην Αθήνα.

Οι πράσινες εκτάσεις είναι πολύ ευεργετικές στην πόλη για πολλούς λόγους:

- ✓ Απορροφούν το CO₂, ενώ ταυτόχρονα παράγουν οξυγόνο και συγκρατούν τους αέριους ρύπους
- ✓ Είναι τα τελευταία καταφύγια βιοποικιλότητας στα αστικά κέντρα και συμβάλλουν στην ανακυκλοφορία του αέρα στα χαμηλά στρώματα, ανακουφίζοντας την πόλη από τους ρύπους.
- ✓ Συμβάλλουν στον έλεγχο της ηλιακής ακτινοβολίας, στον σκιασμό, στη μείωση της θερμοκρασίας και στον καθαρισμό της ατμόσφαιρας βελτιώνοντας σημαντικά την ποιότητα του αέρα.
- ✓ Μειώνουν σημαντικά το θόρυβο μέσω της ανάκλασης και απορρόφησης των ηχητικών κυμάτων.
- ✓ Περιορίζουν την ένταση και τη διάχυση του φωτός και μπλοκάρουν το ηλιακό φως μειώνοντας τη «θάμπωση».
- ✓ Παρεμποδίζουν την συχνή εμφάνιση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας.

πχ. μετρήσεις που δείχνουν ότι τη νύχτα:

Θ⁰ στο Γκολφ Γλυφάδα < Θ⁰ στο Ελληνικό < Θ⁰ στους γειτονικούς Δήμους

Συνεπώς, η μη δόμηση του Ελληνικού και η μετατροπή του μεγαλύτερου μέρους του σε Πάρκο Πρασίνου μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στη βελτίωση του μικροκλίματος, τόσο των γειτονικών περιοχών της Αθήνας όσο και ευρύτερα, υποβοηθώντας την ανακυκλοφορία των αερίων μαζών μεταξύ των ακτών του Σαρωνικού και του Υμηττού.



Η δόμηση 3εκ. τμ στο Ελληνικό με ψηλά κτίρια, θα δημιουργήσει εμπόδια στην ανακυκλοφορία του αέρα στην πόλη, άρα και στην αντιμετώπιση της ατμοσφαιρ. ρύπανσης.

Η πρόταση Φόστερ προκύπτει κατ' εφαρμογή του Ν. 4062/12 ο οποίος «κονιορτοποιεί» κάθε ισχύουσα πολεοδομική νομοθεσία, την αντικαθιστά με τα ΕΣΧΑΔΑ, και επιτρέπει παρεμβάσεις ακόμα και στον αιγιαλό. Επομένως σημαντικές επιπτώσεις θα υπάρξουν στο θαλάσσιο περιβάλλον του Ελληνικού, το οποίο εμπεριέχει τα λιβάδια Ποσειδωνίας ή «γρασιδί του Ποσειδώνα», Είναι τα «Φύκια», τα ταινιόμορφα φυτά των θαλασσών που όταν είναι ζωντανά σχηματίζουν πυκνές πράσινες συστάδες σε αμμώδεις βυθούς και που όταν ξεβράζονται νεκρά παίρνουν μια γκριζόμαυρη μορφή. Το είδος *Posidonia oceanica* απαντάται μόνο στη Μεσόγειο θάλασσα, και είναι εμβληματικό είδος, όπως η ελιά. Η οικολογική αξία των λιβαδιών αυτών είναι πολύ μεγάλη και γι αυτό είναι απόλυτα προστατευόμενο είδος:

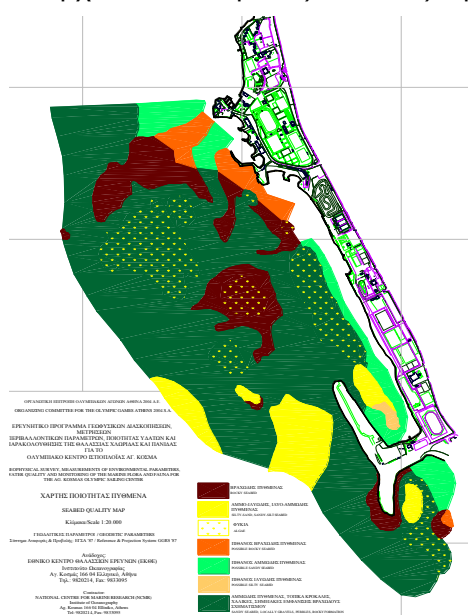
- ✓ Έχουν παραγωγικότητα εφάμιλλη αυτής των δασών του Αμαζονίου και των παράκτιων υγροτόπων.
- ✓ Δεσμεύουν σημαντικές ποσότητες CO2.
- ✓ Εμπλουτίζουν τα νερά και την ατμόσφαιρα με οξυγόνο.
- ✓ Είναι βιοδείκτης για την εκτίμηση της οικολογικής ποιότητας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων.
- ✓ Είναι το μαιευτήριο των ψαριών.
- ✓ Παίζουν πρωτεύοντα ρόλο στη βιοποικιλότητα της παράκτιας ζώνης.
- ✓ Προστατεύουν το βυθό και τις ακτές από τη διάβρωση.
- ✓ Λειτουργούν ως «παγίδες» αιωρούμενων σωματιδίων και φυσικά φίλτρα καθαρισμού.
- ✓ Ανακυκλώνουν τα θρεπτικά στοιχεία του ιζήματος και της στήλης του νερού.
- ✓ Λειτουργούν και ως κυματοθραύστες (οι ρίζες και το φύλλωμά τους).

Ο κύριος εχθρός της Ποσειδωνίας είναι ο άνθρωπος και οι δραστηριότητές του. Η καταστροφή τους προκαλεί:

- ✓ απώλεια των σημαντικών ευεργετικών οικολογικών λειτουργιών τους, και
- ✓ απελευθέρωση μεγάλων ποσοτήτων CO2 το οποίο είναι αποθηκευμένο στις ρίζες τους.

Τα λιβάδια *Posidonia oceanica* προστατεύονται ως οικότοποι προτεραιότητας 1120 με την Οδηγία 92/43/ΕΟΚ. Η *Posidonia oceanica* αναφέρεται ως κινδυνεύον είδος στο παράρτημα II της Συνθήκη της Βαρκελώνης. Στον βυθό του Ελληνικού υπάρχουν εκτεταμένες εκτάσεις λιβαδιών Ποσειδωνίας.

Οι εργασίες προσχώσεων, η επέκταση της μαρίνας και ενδεχόμενη απόρριψη υλικών εκσκαφής που θα προκύψουν από την υλοποίηση της πρότασης Φόστερ θα προκαλέσουν στα λιβάδια αυτά μεγάλες καταστροφές με ανυπολόγιστη ζημιά στο θαλάσσιο οικοσύστημα της περιοχής και γενικότερες επιπτώσεις. (παρουσίαση της κ.Γιούλης Καμπούρη, τ. επιθ. περ/ντος για την αειφορία και το περιβάλλον στο Ελληνικό)



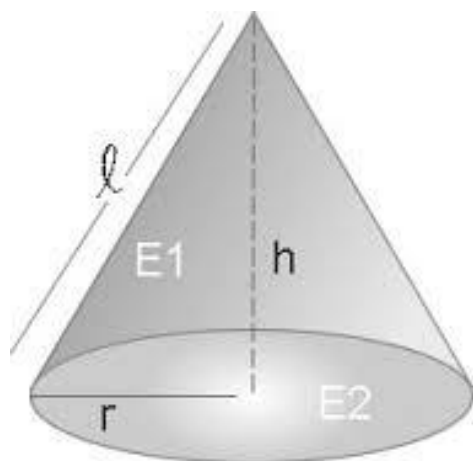
Άλλες περιβαλλοντικές επιπτώσεις για την πόλη που θα προκύψουν από την υλοποίηση της «ιδιωτικής πόλης» του Ελληνικού είναι και αυτές από τα προϊόντα εκσκαφής, **τα μπάζα**.

Το εργοτάξιο θα λειτουργεί τουλάχιστον 10 χρόνια για να διαμορφώσει 6000 στρ. και να δομήσει 3.000.000 τμ.

Ως τάξη μεγέθους, μπορεί να εκτιμηθεί ο όγκος των υλικών εκσκαφής που θα προκύψει:

- i. Περίπου 5 εκ. κυβικά μέτρα μπάζων από την αποξήλωση των 500 περίπου στρ. διαδρόμων προσγείωσης/απογείωσης και χώρων στάθμευσης αεροσκαφών κ.α.
- ii. Περίπου 1 εκ. κυβικά μέτρα από την υπογειοποίηση της παραλιακής και
- iii. Άνω των 6 με 10 εκ. κυβικά μέτρα από το εργοτάξιο.

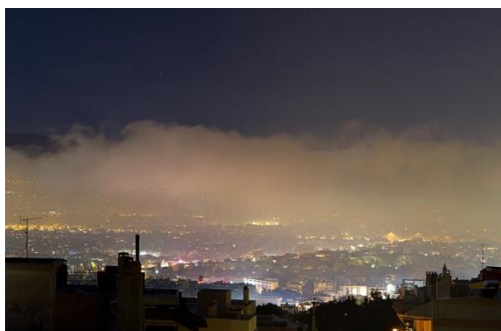
Συνολικά προκύπτουν 12 με 16 εκ κυβικά μέτρα υλικά εκσκαφής. Ενδέχεται σημαντικό μέρος αυτών να είναι και επικίνδυνα και να απαιτείται ειδική επεξεργασία – διαχείριση τους . Αν σχηματοποιήσουμε τον όγκο που καταλαμβάνουν αυτά τα μπάζα, θα έμοιαζε με έναν τεχνητό κωνικό λόφο, ο οποίος:



- θα είχε βάσης ακτίνας περίπου 500 μέτρων (διάμετρο = 1000 μ),
- ύψος 50 μέτρων (ύψος δεκαεξαόροφου κτιρίου περίπου) και
- εμβαδό περίπου 600 με 800 στρ.

Οι ποσότητες αυτές είναι πολύ μεγάλες και το κόστος διαχείρισης τους πολύ υψηλό. Δυστυχώς σ' αυτές τις περιπτώσεις το πιο πιθανό είναι να επιλεγεί η «εύκολη» λύση, εκείνη της απόρριψης στη θάλασσα. Ένα τέτοιο ενδεχόμενο θα έχει σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο θαλάσσιο οικοσύστημα της περιοχής:

- καταστροφή των λιβαδιών ποσειδωνίας,
- αλλοίωση της μορφολογίας των ακτών της περιοχής (αιγιαλό και παραλία),
- αλλά και με ευρύτερες συνέπειες.



Από την εφαρμογή του σχεδίου Φόστερ, για πάνω από μια δεκαετία, οι ποσότητες των αιωρούμενων σωματιδίων που θα εκπέμπονται θα δίνουν στην πόλη μας μια μόνιμη εικόνα σαν αυτή που βλέπουμε στη φωτογραφία.

Το χειρότερο όμως είναι οι πολύ σημαντικές επιπτώσεις στην υγεία μας που προκαλούν αυτά τα αιωρούμενα σωματίδια.

(Πηγή: Παρουσίαση Γ. Καμπούρη)

Λόγω της γειτνίασης του Ελληνικού με τον Υμηττό, η αλλαγή στο τοπίο και η μετατροπή του σε τσιμεντένιο τόπο με ψηλά κτίρια, οι δυσμενείς επιδράσεις που αυτή θα έχει στο κλίμα της περιοχής θα φέρει αλλαγές στο οικοσύστημα του βουνού, το οποίο παρά τις πιέσεις που δέχεται από την γειτονική πόλη της Αθήνας, αποτελεί ένα εξαιρετικά σημαντικό από άποψη βιοποικιλίας βασικό μεσογειακό οικοσύστημα.

Χλωρίδα: ο Υμηττός με τις εναλλασσόμενες εκτάσεις δασικών συστημάτων α) σχοίνου και χαλέπιας πεύκης, β) αείφυλλων πλατύφυλλων, γ) πουργαρότοπων και δ) φρυγανότοπων, φιλοξενεί ένα απίστευτο είδων φυτών και μυκήτων (μανιταριών). Σε ότι αφορά τα φυτά αποτελεί ένα θησαυροφυλάκιο για ένα τεράστιο αριθμό εξαιρετικά σπάνιων και προστατευόμενων, υπό εξαφάνιση ειδών, πολλά από τα οποία είναι ενδημικά της Αττικής με μικρές φυτοκοινωνίες. Ανάμεσα σε αυτά υπάρχουν δεκάδες είδη ορχιδέας και γεωφύτων (Liliaceae.a) εξαιρετικά σπάνια και προστατευόμενα.

Σε ότι αφορά την πανίδα, επιγραμματικά αξίζει να αναφερθούν τα εξής: 1) Καταγράφονται 112 είδη πτηνών, τα οποία είναι επιδημητικά, μεταναστευτικά, χειμερινοί επισκέπτες και περιστασιακά εμφανιζόμενα. Ο αριθμός αυτός αφορά το ¼ των ειδών που υπάρχουν στην Ελλάδα. 2) Καταγράφονται πάρα πολλά είδη θηλαστικών ζώων, αρκετά από αυτά σπάνια και προστατευόμενα, όπως είδη νυχτερίδων (όλα προστατευόμενα), αλεπούδες (vulpesvulpes), σκαντζόχοιροι (erinaceuseuropeus), κουνάβια (martesfoina), νυφίτσες (mustelanivalis), μυγαλές (crocidurasuaveolens). 3) Υπάρχουν αρκετά είδη ερπετών, ανάμεσά τους 2 είδη χελώνας, 3 είδη φιδιών, πολλά είδη αμφιβίων κυρίως βάτραχοι και φρύνοι και αρκετές σαύρες, όλα προστατευόμενα. Σε ότι αφορά τα είδη της χλωρίδας και της πανίδας, καταγράφεται εξαιρετικά υψηλός αριθμός ειδών που απειλούνται με εξαφάνιση και προστατεύονται από το σύνολο εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας για την προστασία της άγριας ζωής. Ενδεικτικά αξίζει να αναφερθεί ότι μόνο από τα πουλιά 16 είδη περιλαμβάνονται στο παράρτημα I της οδηγίας 79/409 και 65 είδη περιλαμβάνονται στο παράρτημα II της διεθνούς σύμβασης της Βέρνης «Για την διατήρηση της άγριας ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος της Ευρώπης», που κυρώθηκε με τον ελληνικό νόμο 1335/1983. Όλα τα είδη του παραρτήματος II προστατεύονται αυστηρά και επιβάλλεται η προστασία των ενδιαιτημάτων τους και των ζωνών μετανάστευσής τους.

Γι' αυτό το λόγο άλλωστε, η περιοχή «όρος Υμηττός», το «Αισθητικό Δάσος Καισαριανής» και η περιοχή «Λίμνη Βουλιαγμένη», εντάχθηκε στο πανευρωπαϊκό δίκτυο Natura με κωδικό αριθμό GR30000006. Επίσης, η περιοχή έχει ενταχθεί στο δίκτυο των σημαντικών βιοτόπων της χώρας (CORINE) και προτάθηκε να ανακηρυχθεί σε σημαντική περιοχή για τα πουλιά (IBA)

Οι σοβαρές και ουσιώδεις παρεμβάσεις που θα μετατρέψουν σε πυκνοδομημένο αστικό τοπίο τον ανοιχτό στη θάλασσα γειτνιάζοντα χώρο, που θα κλείσουν τους αεροδιαδρόμους, που θα συμβάλλουν σε αύξηση της θερμοκρασίας και της ξηρασίας, θα επιδεινώσουν την ρύπανση, θα αλλοιώσουν το μικροκλίμα, με την απρόβλεπτη αλλά σίγουρα δυσμενέστερη διευθέτηση των ρεμάτων καθώς και η τεράστια όχληση που θα δημιουργηθεί κατά την διάρκεια των εργασιών κατασκευής της επένδυσης με την σκόνη, την ηχορρύπανση, την μεταβολή του υδροφόρου ορίζοντα θα προκαλέσουν τέτοιες καταστροφές στο οικοσύστημα, που το μέγεθός τους παραμένει άγνωστο αφού καμία περιβαλλοντική μελέτη δεν έχει κατατεθεί, που να αποδεικνύει το αντίθετο.

Είναι περισσότερο από βέβαιο λοιπόν ότι όλα τα βασικά στοιχεία του ευρύτερου φυσικού συστήματος του Λεκανοπεδίου:

- Οι ορεινοί όγκοι,
- Οι πρόποδες των ορεινών όγκων
- Οι ποταμοχείμμοροι

- Οι πεδινές εκτάσεις,
- Οι ακτές, το θαλάσσιο μέτωπο
- Ο Σαρωνικός κόλπος

θα επηρεαστούν ανεπανόρθωτα βλαβερά από το μεγάλης και σοβαρής εμβέλειας και από οικολογικής άποψης έργο και δεν είναι δυνατόν η επίσημη πολιτεία να ψηφίζει νόμους, στο όνομα μάλιστα του δημοσίου συμφέροντος, χωρίς να έχει προϋπόθεση την εκπόνηση μιας μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Όταν μάλιστα η προβληματική που αναπτύχθηκε κατά τη σύνταξη του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου / Αττικής 2021 και η οποία οδήγησε, τελικά, στην ανάδυση πέντε εννοιών εν είδει «κλειδιών» ή «πυλώνων» του συνολικού πλέγματος των στρατηγικών και πολιτικών που προωθούνται, ιεραρχεί σαν πρώτη την έννοια του περιβάλλοντος, που αναφέρει «ως σημαντικό πόρο για το σύνολο και το μέλλον της κοινωνίας και ως άξονα για την βιώσιμη ανάπτυξη.» Τι μέτρα άραγε παίρνει να το προστατεύσει;

Η υποχρέωσή μας να αντισταθούμε σε αυτές τις λογικές που καταστρέφουν το Περιβάλλον, απορρέει απ' το γεγονός αφενός μεν της απαίτησης για ποιότητα στην δική μας ζωή αλλά κυρίως και από το ότι οφείλουμε να παραδώσουμε στις επόμενες γενιές το Φυσικό Περιβάλλον σαν ουσιώδες προαπαιτούμενο για την ποιότητα ζωής τους την οποία δεν επιτρέπεται να υποθηκεύσουμε. Ο επίμαχος νόμος για την δήθεν αξιοποίηση του χώρου του Ελληνικού-Παραλία Αγ. Κοσμά είναι και κατά τούτο απαράδεκτο: προσπαθεί να επιφέρει αλλαγές που θα επηρεάσουν την ζωή των μελλοντικών γενεών. Ίσως εδώ αξίζει να αναφερθεί το άρθρο 28 απ' το σχέδιο Συντάγματος του Ρήγα: « **Ένα έθνος έχει το δίκαιον πάντοτε να μετασχηματίσει και να μεταλλάξει την νομοθεσίαν του· μιας γενεάς πρόσωπα δεν ημπορούν να καθυποτάξουν εις τους νόμους των τα πρόσωπα όπου θέλουν γεννηθεί κατόπι τους** ».

Αρχή της Φέρουσας Ικανότητας: Διατήρηση της σταθερής κατάστασης των οικοσυστημάτων με ανάπτυξη που βρίσκεται κάτω από τα όρια αντοχής τους.

Αρχή της Χωρονομίας: Επιβάλλεται ο συνολικός σχεδιασμός και χωροταξικός σχεδιασμός των δραστηριοτήτων, ώστε να εξασφαλίζεται η διατήρηση της φέρουσας ικανότητας των οικοσυστημάτων.

Ήδη στις αρχές του 20ου αιώνα διατυπώθηκε η άποψη ότι η χρήση των φυσικών οικοσυστημάτων πρέπει να διατηρείται «στα όρια της φέρουσας ικανότητας» . Αποδίδεται έτσι η έννοια της πεπερασμένης χωρητικότητας και αντοχής των οικοσυστημάτων και των ανθρωπογενών συστημάτων, ώστε να μην επέλθει σοβαρή επιδείνωση τους. Στα μέσα της δεκαετίας του '60 αναδείχθηκε η κοινωνική διάσταση της φέρουσας ικανότητας (φ.ι.), η οποία αποτελεί βασικό κριτήριο των μελετών που αφορούν την οικιστική και κυρίως την τουριστική ανάπτυξη. Το Ε' τμήμα του Συμβουλίου της Επικρατείας συνέδεσε εξ αρχής την έννοια της φ.ι. με τη βιώσιμη ανάπτυξη και με τα προβλήματα από την απουσία χωροταξικού σχεδιασμού, σε συνδυασμό με το επιτρεπτό της εκτός σχεδίου δόμησης.

Σε μια πόλη όπως η δική μας, με τη μικρή γεωγραφική έκταση και τη μεγάλη χρονική και ποιοτική υστέρηση στο σχεδιασμό του χώρου, με την άναρχη και χωρίς κριτήρια ανάπτυξή της, η φέρουσα ικανότητα των ανθρωπίνων συστημάτων και των οικοσυστημάτων αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την ίδια της την υπόσταση. Αυτό φανερώνει και ο με διαφορετικό τρόπο διατυπωμένος ορισμός: «*Η έννοια της Φέρουσας ικανότητας δηλώνει τον μέγιστο αριθμό ατόμων ενός δεδομένου είδους, τον οποίο το φυσικό περιβάλλον μπορεί να στηρίζει επ' αόριστον. Όταν ένας πληθυσμός υπερβεί αυτόν τον μέγιστο αριθμό, οι φυσικοί πόροι αρχίζουν να φθίνουν και αργότερα το ίδιο θα συμβεί και με τον πληθυσμό.*» (Γεωργόπουλος, 1998:33).

Η ιδέα που περικλείει αυτός ο ορισμός, δηλαδή η πεπερασμένη χωρητικότητα και αντοχή των οικοσυστημάτων σε σχέση με την φθορά των πόρων και του πληθυσμού,

έχει γενικότερη αξία και γι' αυτό λαμβάνεται ως θεμελιώδες κριτήριο για την εξασφάλιση της επιθυμητής ισορροπίας τόσο των οικοσυστημάτων, όσο και των ανθρωπογενών συστημάτων.

Έτσι, σε θέματα διαχείρισης η «φέρουσα ικανότητα» αναφέρεται στο επίπεδο χρήσης, το οποίο ένας φυσικός ή ανθρωπογενής πόρος μπορεί να υποστηρίξει χωρίς να επέλθει σοβαρή επιδείνωση του είδους και της ποιότητας του πόρου.

Στην περίπτωση του Ελληνικού ο σχεδιαστικός παράγοντας της «φέρουσας ικανότητας» πρέπει να υπολογιστεί και να εξεταστεί σε δύο- τρία επίπεδα, τα οποία λειτουργούν και αναπτύσσονται αυτοτελώς και διακριτά, μια νέα πόλη με 30.000 κατοίκους - ένας καινούργιος τουριστικός προορισμός με 1.000.000 τουλάχιστον τουρίστες σύμφωνα με το πλάνο του επενδυτή - μια ακόμα μεγάλη εμπορική περιοχή με επισκέπτες καταναλωτές.

Η συμβολή τους όμως στην συνολική επιβάρυνση της φέρουσας ικανότητας της πόλης της Αθήνας θα είναι αθροιστική και ιδιαίτερα σημαντική, αφού η τοπική και χρονική αυτή υπέρ-συγκέντρωση ανθρώπων και δραστηριοτήτων, θα ξεπεράσει τα όρια αντοχής του ίδιου του συστήματος, δηλαδή την ικανότητά του να απορροφά τις προκαλούμενες αλλαγές χωρίς να αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα ισορροπίας και θα υποβαθμίσει μέχρι πλήρους φθοράς και μαρασμού την ποιότητα ζωής των κατοίκων, την εμπειρία αναψυχής των επισκεπτών, την χαρά και την διάθεση των καταναλωτών. Όλος αυτός ο πληθυσμός θα έχει συμμετοχή στις κακές, ασυντήρητες και παρωχημένες λόγω κρίσης υποδομές της πόλης δίκτυα, μεταφορές, ανάγκη ύδρευσης και διατροφής, νοσοκομεία, θάλασσα, ρύπανση, ψυχαγωγία, μετακίνηση και ό,τι άλλο συνθέτει τη ζωή. Ένα ακόμα ασήκωτο φορτίο στην ήδη επιβαρυνόμενη και κορεσμένη από τον πληθυσμό των 4 εκατομμυρίων πρωτεύουσα.

Η προσέγγιση και ο έλεγχος της τήρησης ή όχι της αρχής της βιώσιμης ανάπτυξης που σχετίζεται με την φέρουσα ικανότητα στην περίπτωση της εξεταζόμενης στην παρούσα εργασία ανάπτυξης θα πρέπει να γίνει πολυδιάστατα και μέσα από την εξέταση τριών διαφορετικών οπτικών γωνιών:

•Φυσική περιβαλλοντική

Οικολογική, την ικανότητα των φυσικών πόρων και οικοσυστημάτων να υποστηρίζουν την οικιστική και τουριστική ανάπτυξη. Για παράδειγμα, η ευαισθησία του οικοσυστήματος επιβάλλει περιορισμούς ως προς τη δυνατότητα ανάπτυξης δραστηριοτήτων αναψυχής.

Χωρική, την ικανότητα της υποδομής και ανωδομής να υποστηρίξει την πολυμέτρη προτεινόμενη «ανάπτυξη».

•Κοινωνική περιβαλλοντική

Ψυχολογική, η οποία θεωρεί την ευχαρίστηση, την καλή διάθεση του μόνιμου κατοίκου ή του επισκέπτη ως μέτρο για την ανάπτυξη της κατοικίας ή του τουρισμού ή του εμπορίου σε μια περιοχή.

Πολιτιστική, η οποία περιγράφει την ανοχή του εγχώριου πληθυσμού στις νέες συνθήκες οικιστικές και τουριστικές ή την δημιουργία πνευματικής ανάτασης στον επισκέπτη.

•Οικονομική περιβαλλοντική, η οποία εστιάζεται στη σχέση της υπάρχουσας τοπικής οικονομίας ως προς την νέα υπό ανάπτυξη πολεοδομική, τουριστική, εμπορική και την ένεκα αυτής βελτίωση ή χειροτέρευση των δεικτών της ευ-ζωίας της.

Η κάθε μία από αυτές τις προσεγγίσεις, ορίζει και μια διαφορετική διάσταση στον καθορισμό των ορίων της φέρουσας ικανότητας στην «ανάπτυξη» της πόλης μας.

Κατά την άποψη της εκπονούσας την εργασία κατά την διερεύνηση της φέρουσας ικανότητας να συνυπάρξουν ισότιμα και οι τρεις είναι δύσκολο ή και ακατόρθωτο να συμβεί και προϋποθέτει άλλου είδους κοινωνίες. Το αποτέλεσμα μιας τέτοιας έρευνας θεωρούμε εκ των προτέρων ότι είναι υποκειμενικό και εξαρτάται κάθε φορά από το «μπατάρισμα», το βάρος που δίνει κάποιος στην μία ή την άλλη πλευρά, εξαρτάται από την κοσμοθεωρία τελικά του μελετητή. Το τελικό πραγματικό αποτέλεσμα όμως είναι αντικειμενικό. Εκθειάζουν το ΣΟΑ του Ελληνικού όσοι το βλέπουν από την οικονομική διόπτρα και μάλιστα από αυτή της ανάπτυξης στα πλαίσια του καπιταλιστικού συστήματος, που ανάγει σε υπέρτατη αξία το κέρδος του επιχειρηματία και εντελώς αντίθετα συμπεραίνουν όσοι βλέπουν και μετρούν τα κοινωνικά, οικολογικά, πολιτισμικά αποτυπώματα που αυτό θα αφήσει. Ένα παράδειγμα αυτής της διπλής ανάγνωσης, που δεν είναι κάτι διαφορετικό από την ταξική ανάγνωση είναι ότι ο τοπικός πληθυσμός, οι μόνιμοι κάτοικοι θα αναγκαστούν στα πλαίσια της τουριστικής ή εμπορικής «ανάπτυξης» να δεχτούν αλλαγές στις μορφές και στις σχέσεις εργασίας (επίδραση στη κοινωνική διάσταση της φέρουσας ικανότητας).

Ο επισκέπτης έρχεται οποιαδήποτε ημέρα και ώρα και πρέπει να του παρέχονται υπηρεσίες. Ο εργοδότης με το σκεπτικό να αξιοποιήσει κάθε ευκαιρία κέρδους θα έχει ανάλογες απαιτήσεις από τους εργαζόμενους. Να δουλέψουν Σαββατοκύριακα, με ελαστικά ωράρια, διακεκομμένα ωράρια στην διάρκεια ακόμα και της ίδιας ημέρας, επιθυμώντας στην ώρα αιχμής π.χ της έλευσης ενός κρουαζιερόπλοιου να έχει την μεγαλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση, με άψογη εμφάνιση, χαμηλούς μισθούς κ.α. Αυτά δημιουργούν άγχος στον πληθυσμό, γιατί δεν μπορεί να ρυθμίσει τις καθημερινές προσωπικές του υποχρεώσεις, γιατί δεν μπορεί να χαρεί μια Κυριακή με τα παιδιά του, γιατί οικονομικά δεν αντέχει για μία εκδρομή, γιατί αν δεν φερθεί με «επαγγελματισμό» ή αλλιώς αναγνωσμένο «σαν σκλάβος» θα απολυθεί και μάλιστα χωρίς αποζημίωση, αφού η εποχικότητά του το επιτρέπει. Έτσι θα καταλήξει σε μαρασμό και η χαρά που πήρε λόγω της εξεύρεσης εργασίας θα μετατραπεί σε πηγή άγχους, εκνευρισμού, καταστροφής τελικά αυτού του ανθρώπινου πόρου, της σημαντικής παραγωγικής δύναμης του τόπου μας. Εάν βέβαια κάποιος αυτό το ίδιο θέμα το εξετάσει από την σκοπιά του επιχειρηματία, οι δυνατότητες για έσοδα που του δίνονται με την λειτουργία της επιχείρησης είκοσι τέσσερις ώρες το εικοσιτετράωρο με το ίδιο ή και πολλαπλώς λιγότερο εργασιακό κόστος και χωρίς να υπολογίζει τα δικαιώματα στη προσωπική ζωή, που πρέπει να έχει ο εργαζόμενος, είναι απείρως περισσότερες.

Στην πρώτη περίπτωση εξετάσαμε τις αλλαγές που η τουριστική ανάπτυξη φέρνει τονίζοντας τον κοινωνικό παράγοντα της φέρουσας ικανότητας μιάς πόλης, την άλλη τον οικονομικό, όπως αυτός παρουσιάζεται στο κοινωνικοοικονομικό σύστημα που ζούμε, από την σκοπιά του κέρδους του επιχειρηματία. Αυτό όμως, που είναι αντικειμενικό και καθιστά αρχή την διατήρηση της φέρουσας ικανότητας του τόπου είναι ότι και στις δύο αναγνώσεις από την στιγμή που υπάρχει αλόγιστη καταστροφή πόρων θα υπάρξει φθορά και θα μαρασμός.

Καταλήγοντας από την σκοπιά του δημόσιου συμφέροντος και όχι του επενδυτή, στο αν εξυπηρετούνται ή όχι οι εξεταζόμενες αρχές της βιωσιμότητας το αποτέλεσμα είναι περισσότερο από αρνητικό γιατί σε αυτές δεν μετράς μόνο την μη διατήρησή τους αλλά και την ολοσχερή και ανεπανόρθωτη καταστροφή πόρου που θα λειτουργούσε βελτιωτικά.

Υπηρετούνται ή παρακάμπτονται οι αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης με την επικείμενη «αξιοποίηση» του Ελληνικού;

«Η διατιθέμενη προς αξιοποίηση περιοχή του Ελληνικού περιλαμβάνει, αφ' ενός μεν, το χώρο του πρώην αεροδρομίου, ο οποίος αποτελεί ιδιωτική περιουσία του Δημοσίου προερχόμενη από απαλλοτρίωση, και, αφ' ετέρου, το χώρο του παραλιακού μετώπου. Το τελευταίο αποτελεί ευαίσθητο παράκτιο σύστημα, προστατευτέο από το άρθρο 24 του Συντάγματος, μέσα στο οποίο επιτρέπονται μόνον ήπιες δραστηριότητες και σε καμία περίπτωση εντατικές χρήσεις, όπως η δημιουργία συνεδριακών κέντρων, εμπορικών καταστημάτων, τουριστικών κατοικιών κ.ο.κ.

Ο χώρος άλλωστε αυτός έχει κατά καιρούς υποστεί σοβαρές αλλοιώσεις από ασύμβατες προς το χαρακτήρα του χρήσεις, γεγονός το οποίο καθιστά αναγκαία την αποκατάσταση και όχι την περαιτέρω επιβάρυνσή του. Σε κάθε περίπτωση, με δεδομένη την επιτακτική ανάγκη των κατοίκων της Αθήνας για ποιότητα ζωής, πράσινο και ελεύθερους χώρους, αλλά και την παραδοσιακή λειτουργία του παράκτιου μετώπου ως σημείου αναφοράς της πόλης των Αθηνών, η βιώσιμη πολιτική για τον ευρύτερο χώρο του Ελληνικού θα έπρεπε να αναζητήσει λύσεις που θα εξυπηρετούν τις ανάγκες αυτές και όχι σκοπούς απλώς εισπρακτικούς». (Συνέντευξη της κ.Καραμανώφ).

Ως μελετήτρια και ανασκαφέας του χώρου, πιστεύετε ότι η «αξιοποίηση» του Ελληνικού, έτσι όπως δρομολογείται, θα οδηγήσει στην ανάδειξη των αρχαιοτήτων, αλλά και στην αναβάθμιση της ζωής των κατοίκων ή όχι;

«Παρακολουθώ επί σχεδόν τρεις δεκαετίες το θέμα του Ελληνικού, αρχικά ως αρχαιολόγος του ΥΠΠΟ και τώρα ως μέλος του σωματίου "Νότιον Σήμα". Εχω υπόψη μου όλες τις προτάσεις-μελέτες αξιοποίησής του. Κάθε νέα πρόταση ήταν χειρότερη από την προηγούμενη. Στην περίπτωση του Ελληνικού δρομολογήθηκε υπομονετικά ένα σχέδιο, βάσει του οποίου αφού εγκαταλείφθηκαν οι χώροι του, μετά το 2004, και παραδόθηκαν στις διαθέσεις κάθε καταστροφέα τυχαίου ή μη, επήλθε ο τέλειος ευτελισμός. Όπου υπήρξε καθημερινή ανθρώπινη παρουσία, όπως στις αποθήκες της ΚΣΤ' ΕΠΚΑ, στην περιοχή του Δυτικού Αεροδρομίου, η κατάσταση διασώθηκε.Ως συνέπεια της συγκεκριμένης αντιμετώπισης είναι ο πλήρης ευτελισμός του Ελληνικού, γεγονός που χρησιμοποιείται για να πεισθεί η κοινωνία ότι πρέπει να παραδοθεί σε όποιον επενδυτή, χωρίς όφελος πλέον για το δημόσιο συμφέρον! Και ενώ μιλούσαμε μέχρι το 2012 για Μητροπολιτικό Πάρκο, τώρα μιλάμε για Μητροπολιτικό Πόλο. Το Αεροδρόμιο, που τελεί υπό ένα ορισμένο νομικό καθεστώς, έχει τεχνηέντως συμπαρασύρει και τον Άγιο Κοσμά, που όμως είναι κάτι εντελώς διαφορετικό, υπό διακριτή νομοθεσία. Πρόκειται για παράκτιο μέτωπο, δηλαδή δημόσιο και ελεύθερο χώρο, στον οποίο έγκεινται σημαντικές αρχαιότητες χερσαίες και ενάλιες, άλλες κηρυγμένες, άλλες χωρίς κήρυξη και άλλες που ακόμα δεν έχουν έρθει στο φως.

Παρ' όλα αυτά τι ορίζει ο Ν. 4062/2012 για τον Άγιο Κοσμά; Και αναρωτιέμαι για ποια ανάπτυξη και αξιοποίηση της πολιτιστικής μας κληρονομιάς συζητούμε, τη στιγμή που ακόμα και σ' αυτή τη δημόσια γη διά νόμου προβλέπεται η κατά 40% κάλυψή της με κτήρια ύψους 16 μ. και με την κατασκευή ενός υψηλού κτηρίου, ειδικής σχεδίασης; Ο νομοθέτης σαφώς γνώριζε ότι οι νέες χρήσεις όχι μόνο θα αλλοιώσουν αμετάκλητα τη φυσιογνωμία του θαλάσσιου μετώπου με δυσμενείς επιδράσεις σε ολόκληρο το λεκανοπέδιο, αλλά και ότι σε λίγα χρόνια ο Παρθενώνας θα αντικατασταθεί από το ειδικής σχεδίασης κτήριο της παραλίας! Στο όνομα ποιου σκοπού και κέρδους θα γίνει αυτή η θυσία; Όταν επομένως χάνεται το φυσικό τοπίο που φιλοξενεί τις αρχαιότητες, δεν υπάρχει δυνατότητα σωστής ανάδειξής τους! Συνακόλουθα και η ζωή των κατοίκων δεν αναβαθμίζεται σε ένα τέτοιο περιβάλλον». (Συνέντευξη της κ. Καζά)

Μέρος ΣΤ. Επίλογος

ΣΤ1. Συμπεράσματα

Τελικά η αξιοποίηση του Ελληνικού **συνιστά σκοπό εντόνου δημοσίου συμφέροντος**, όπως αναφέραμε στην υπόθεση εργασίας μέσα από τις επιδιώξεις που συνοδεύεται ;

Μπορεί ενός παγκοσμίου επιπέδου «City-Resort» στο Λεκανοπέδιο της Αθήνας, ένα ελληνικό Λας Βέγκας, ένας προορισμός πολυθεματικού –πολιτιστικού-ιατρικού-εκπαιδευτικού-τουρισμού με τοπόσημο τον παραλιακό ουρανοξύστη και το καζίνο να αποτελέσει στην σύγχρονη Αθήνα αυτό που ο Δεσποτόπουλος ονομάζει «η **κατασφράγιση** της πόλης»; Έχει σημασία για την απάντηση του να κατανοήσουμε τι εννοούσε. Όπως αναφέρει ο καθηγητής Γ.Σαρηγιάννης σε σχετικό άρθρο του :

«1. Από την *ideologische Prägung der Städte* στην *ideologische Struktur der Städte*.

Στην εισήγησή του ο κ.Λ.Μπαρτατίλας στην Ημερίδα για το έργο του Δεσποτόπουλου επεσήμανε ότι η διάλεξή του στην Γερμανική Ακαδημία (το υλικό του βιβλίου *dieIdeologischeStrukturderStädte*) είχε τίτλο **dieideologischePrägungderStädte** (Prägung: η διαδικασία διαμόρφωσης των νομισμάτων ή και σφραγίδων, με την εκτύπωση, σφράγιση σ' αυτά με την μήτρα, των όψεών τους). Σ' αυτό, σημειώνεται ότι πάρα πολλές φορές ο Δεσποτόπουλος χρησιμοποιούσε την έκφραση «η **κατασφράγιση** της πόλης» από τα ιδεολογικά στοιχεία της, η φράση αυτή ήταν συνήθης στα μαθήματά του, στις διαλέξεις του και στα άρθρα του, και στις προσωπικές του συζητήσεις με τους φοιτητές του, και εννοούσε πάντα την συγκεκριμένη επενέργεια του «ιδεολογικού κέντρου» μιάς πόλης (Αρχαία Αγορά, Καθεδρικός στο Βυζάντιο, το Ισλάμ ή την Δύση και το Πνευματικό Κέντρο σήμερα).

Στον πρόλογο του βιβλίου του αναφέρει ότι «*DasThema "dieideologischePrägungnderStädte" oder "derEntwicklungsprozeßderIdeologieinderUmbildungderStädte" warursprunglichalseineEinführungzurDiskussion.....*» χρησιμοποιεί φαινομενικά ισότιμα τους δύο όρους, όμως στην συνέχεια μιλά για την συνολική χαοτική εικόνα της σημερινής πόλης «*...daschaotischeStadtgebildeunsererZeit...*». Η κατά τα άλλα άψογη μετάφραση στα ελληνικά έχει αποδώσει σωστά γλωσσικά τους όρους χωρίς όμως να συλλάβει την διαφορά που ο ίδιος ο Δεσποτόπουλος έδινε σ' αυτούς.

Ετσι, δημοσιεύοντας την διάλεξη σε βιβλίο, όπως πολύ εύστοχα παρατήρησε ο συνάδελφος κ.Λουκάς Μπαρτατίλας, μετέβαλε τον τίτλο σε *ideologischeStrukturderStädte*, η διαφορά είναι προφανής: με την λέξη Prägung, κατασφράγιση, αναλυόταν ένα μέρος της όλης ιδεολογικής υπόστασης της πόλης, η κοσμοθεωρητική εικόνα της (κυριαρχία του καθεδρικού, ή της αγοράς κλπ). Με την λέξη Struktur, δομή, όμως αναλυόταν το σύνολο της πόλης, η μορφή της σε όλα τα τμήματά της, η λειτουργία της, η σχέση της με το Κοινωνικό Σύστημα στο οποίο ανήκε, και η ιδεολογία του πληθυσμού της, και όχι μόνο το κορυφαίο και ορατό αποτέλεσμα, της κατασφράγισής της (Prägung) από το ιδεολογικό πλαίσιο, και τόσο η διάλεξη, όσο και το βιβλίο, αναλύουν παράλληλα και το Κέντρο (ιδεολογική κατασφράγιση) και το σύνολο της πόλης (ιδεολογική δομή).

Βλέπουμε εδώ την διαλεκτική θεώρηση του Δ. ο οποίος δεν απομονώνει ένα στοιχείο αλλά το αναλύει σε διαλεκτική σχέση με όλα τα άλλα και σε διαλεκτική σχέση με τον Χρόνο και την Ιστορία, με τα οποία συναποτελεί τον οργανισμό της «πόλης»: στην

διαλεκτική του αλληλεξάρτησης και αλληλεπίδρασης, στην μεταβολή του, στην ύπαρξη των αντιθέσεων, στην ποιοτική του μεταλλαγή, και αυτό εκφράζει η διαφορά της χρήσης των λέξεων *Prägung* και *Struktur* από τον Δεσποτόπουλο.»

Θέλοντας να προσεγγίσω με μεγάλη προσοχή το θέμα, παραθέτω κάποια στοιχεία που πρέπει να πάρουμε υπόψη μας και τα έχουμε αναλύσει παραπάνω: Την θέση του Ελληνικού, την έκταση, το κλίμα, την γειτνίαση και ενιαιοποίηση με την Μαρίνα του Αγίου Κοσμά των γιωτ, των κρουαζιερόπλοιων του καταδυτικού ή άλλου ενιάλιου τουρισμού, την εύκολη πρόσβαση σε όλες τις συγκοινωνίες, την σχέση με τους αρχαιολογικούς προορισμούς της μητρόπολης, τα μεγαλόπνοα σχέδια αξιοποίησής του από την σκοπιά του πλούτου και της χλιδής των υπερπολυτελών ξενοδοχείων, γραφείων, κατοικιών συνεδριακών και εμπορικών κέντρων, μουσείων, πολυθεματικών πάρκων, την κατασκευή εμβληματικού κτιρίου – ουρανοξύστη και καζίνο, τη προσέλευση τζογαδόρικού και νυκτόβιου τουριστικού πληθυσμού σίγουρα θα το καταστήσει ένα **κέντρο της λεγόμενης από τον Δεσποτόπουλο ιδεολογικής κατασφράγισης ή αν διαμορφωθεί σαν μια ελιτίστικη πόλη μέσα στην πόλη ένα σύνολο πόλης με σαφή ιδεολογική δομή.**

Αυτά τα σχέδια στερούν από το λαό χώρους πρασίνου, Αθλητισμού και Πολιτισμού, αναψυχής και ψυχαγωγίας. Είναι δεδομένο πλέον ότι στην περιοχή του Ελληνικού θα στήσουν μια τεράστια πολιτεία για υψηλά βαλάντια. Θα γεμίσουν την παραλιακή με «ψηλά κτίρια», μια αρχιτεκτονική αποτυχημένη από την οικοδόμηση του Πύργου της Αθήνας, σηματοδοτώντας μια ακόμα μεγαλύτερη καταστροφή της προκειμένου να εξασφαλίσουν καθ' ύψος τετραγωνικά δόμησης προς εκμετάλλευση και κέρδος. Θα επεκταθούν αχόρταγα και στην παραλία ανεβάζοντας έτσι την αξία στα ακίνητά τους. Όμως η ανάπτυξη των επιχειρηματικών τους στόχων είναι εχθρική, αποτελεί κλοπή της περιουσίας του λαού που κατοικεί σε αυτή την πόλη αλλά και σε όλη την χώρα. Του στερούν την ακτή, την θάλασσα, την βόλτα, την ομορφιά του ανοικτού ορίζοντα, το πράσινο. Του αφαιρούν κομμάτια από τις μνήμες του, από την ποιότητα της ζωής του.

Όλα στο όνομα μίας τεράστιας επένδυσης που με θράσος διαφημίζεται πως υλοποιείται για το καλό μας. Η πραγματικότητα είναι πως ό,τι σχεδιάζεται είναι για το καλό της τσέπης τους και αποτελεί μεγάλη απώλεια για το λαό. Απώλεια υλική αφού ξεπουλιέται ένας χώρος με τεράστια αξία, απώλεια πνευματική αφού ο πολιτισμός του μεγαλόπνοου κατασκευάσματος θα σφραγίζεται από το καζίνο, αισθητική με τους κακόγουστους περιέργους ουρανοξύστες να κλείνουν τον ορίζοντα του ουρανού και της θάλασσας, κοινωνική αφού ένα ξένο σώμα, μία ελίτ θα έρθει να το κατοικήσει που καμία σχέση δεν θα έχει με το επίπεδο ζωής και τον καθημερινό δύσκολο αγώνα για επιβίωση των απλών εργαζόμενων. Θα είναι όμως μεγαλειώδες και θα έχει σημαντική θέση στην πόλη. Ίσως για μεγαλύτερη επισκεψιμότητα να αντικαταστήσει στις διαφημίσεις της και τον Παρθενώνα.

Πόσο περήφανοι μπορούμε να είμαστε για την εξέλιξη αυτής της πόλης; Όταν την Αγορά του Δήμου της αρχαίας Αθήνας ή το Πνευματικό κέντρο της σύγχρονης έρχεται να αντικατασταθεί από ένα καζίνο ή από ένα πύργο του Φόστερ;

Τι θα σημαίνουν όλα αυτά για την Αθήνα; Εξέλιξη ή παρακμή; Τάξη ή Αταξία; Τα διλήμματα που προσπαθούν να μας δημιουργήσουν με εικόνες εγκατάλειψης είναι ψευτοδιλήμματα. Δεν τα θέλουμε μαραζωμένα και απαξιωμένα. Προφανώς πρέπει να αξιοποιηθούν. Η διαφωνία είναι στο για ποιόν θα γίνει αυτό. Προς όφελος της βελτίωσης ποιότητας ζωής των πολλών ή μια κερδούπολη για τους λίγους;

Στ1.1.Επισημάνσεις

- Η στόχευση του Ν.4062 είναι η παραχώρηση της περιοχής του Ελληνικού σε επιχειρηματικούς ομίλους ως προνομιακό πεδίο κατασκευαστικών, τουριστικών, εμπορικών και λοιπών χρήσεων. Θυσιάζει τα δικαιώματα των κατοίκων της περιοχής και του λεκανοπεδίου με στόχο την διασφάλιση νέων πεδίων τοποθέτησης κεφαλαίων, για την παραγωγή κερδών.
- Προβλέπει την ενοποίηση του αεροδρομίου Ελληνικού, την παραλιακή έκταση των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων του Αγίου Κοσμά ως ένα ενιαίο χώρο προς αξιοποίηση, συνολικής έκτασης περισσότερων από 6000στρέμματα για σημαντική περαιτέρω αναβάθμιση της εμπορικής της αξίας.
- Στο πρόγραμμα αξιοποίησης προβλέπεται ότι η περιοχή αυτή διασπάται σε τρεις ζώνες, σε μια ζώνη ανάπτυξης, σε μια ζώνη πολεοδόμησης και σε μια ζώνη μητροπολιτικού πάρκου. **Προβλέπεται ουσιαστικά απόλυτη ελευθερία για τους επενδυτές αναφορικά με το είδος των χρήσεων, που θα επιλέξουν να αναπτύξουν στην περιοχή.**
- Πολεοδομικά – χωροταξικά, προβλέπεται η κάλυψη της περιοχής με κατασκευές – τσιμεντοποίηση-, με το συνολικό ποσοστό δόμησης να καθορίζεται στο 0.6 (0.5 που μπορεί να προσαυξηθεί κατά 0.1 που θα δοθεί ως αντάλλαγμα στο πράσινο ταμείο). Προβλέπεται δηλαδή η κατασκευή **κτισμάτων συνολικής έκτασης 3.6 εκατομμυρίων τ.μ.**
- Ανοίγει ο δρόμος για μεγάλης έκτασης παρεμβάσεις στην ακτογραμμή και στον αιγιαλό, δίνοντας τη δυνατότητα επιχωματώσεων και κάθε λογής κατασκευών μέσα στη θάλασσα, ακόμα και στον πυθμένα.
- Αξιοποιώντας ολόκληρη τη πρόσφατη νομοθεσία για fast track (Ν.4146/13) προβλέπει την ταχύτερη έγκριση όλων των σχεδιαζόμενων επενδύσεων και κατασκευών, αναιρώντας ακόμα και το υπάρχον στοιχειώδες πλαίσιο προστασίας του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας. Η πραγματικότητα βρίσκεται σε πλήρη αντίθεση με τα μεγαλεπήβολα σχέδια για πράσινη ανάπτυξη.
- **Η επένδυση στο Ελληνικό δεν είναι άσχετη με όσα συμβαίνουν συνολικά σε όλο το μήκος του παραλιακού μετώπου της Αττικής.**

Αυτό που συμβαίνει είναι ότι αστικές κυβερνήσεις υλοποιώντας και τις κατευθυντήριες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδιωτικοποιούν ελεύθερους δημόσιους αστικούς χώρους, όπως στην περιοχή του Ελληνικού και σε όλο το μήκος του παραλιακού μετώπου, προσφέροντας νέα πεδία κερδοφορίας στο κεφάλαιο και θυσιάζοντας τις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων. Εξελίξεις που αφορούν πρώτα και κύρια τους νέους, τους εργαζόμενους, τις οικογένειες όλης της Αττικής. Δεν είναι μόνο το Ελληνικό. Όσα συμβαίνουν σε Δραπετσώνα, Φαληρικό Δέλτα, Φλοίσβο, πρώην Αεροδρόμιο Ελληνικού, πρώην αμερικάνικη βάση, Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Αγίου Κοσμά, Αστέρα Βουλιαγμένης, στα χιλιάδες στρέμματα εκκλησιαστικής περιουσίας στη Βουλιαγμένη, τα σχέδια για τις Αλυκές στην Ανάβυσσο, η σύνδεσή τους με τον αρχαιολογικό χώρο του Σουνίου, συνθέτουν ένα τεράστιο παζλ επενδυτικών σχεδίων που βρίσκονται σε εξέλιξη. Κεντρικό κομμάτι του το Ελληνικό, λόγω μεγέθους, ελευθερίας χώρου και θέσης. Σε άλλες περιοχές ετοιμάζουν ξενοδοχειακά συγκροτήματα, τουριστικές επενδύσεις μεγάλου βεληνεκούς, μαρίνες για υπερπολυτελή σκάφη.

Όλη η παραλιακή ζώνη είναι πεδίο μεγάλου ανταγωνισμού ανάμεσα σε επιχειρηματικούς ομίλους. Η κάλυψη των αναγκών του πληθυσμού της όμως δεν έχει καμία σχέση με τις ανάγκες των πλουσίων. Δεν είναι αποκλειστικά και μόνο ένα περιβαλλοντικό θέμα. Όταν η γη είναι εμπόρευμα τότε οι ανάγκες του λαού παραμερίζονται. Δεν πρόκειται απλά και μόνο για ένα «ξεπούλημα». Η συζήτηση που

αρχίζει και τελειώνει με το «τίμημα» κρύβει την ουσία, ότι δηλ. είναι μία μεγάλη καπιταλιστική επένδυση, μια ιδιωτικοποίηση, που υπηρετεί την κερδοφορία των ομίλων, θυσιάζοντας τις ανάγκες του λαού, με υπερπολυτελείς κατασκευές (όπως καζίνο και ξενοδοχεία). Και που μια απλή οικογένεια Αθηναίων ούτε απ' έξω δεν θα μπορεί να περάσει. Όπως και πριν, έτσι και τώρα. Μεγάλα τμήματα γης, χώρων που βρίσκονται είτε σε κρατική ιδιοκτησία είτε είναι παραχωρημένη σε επιχειρηματίες, δεν είναι δυνατόν να αξιοποιούνται σε όφελος του λαού, να καλύπτουν το σύνολο των λαϊκών αναγκών, όταν αποτελούν εμπόρευμα από το οποίο πρέπει να υπάρχει κέρδος...

ΣΤ1.2. Επιπτώσεις

- **Το προβλεπόμενο πάρκο είναι συνολικής έκτασης μόλις 2000 στρεμμάτων από τις συνολικά 6200 στρέμματα**, όταν το Λεκανοπέδιο απαιτεί 50.000 στρέμματα πάρκων για να προσεγγίσει στοιχειωδώς μια ανθρώπινη αναλογία πράσινου ανά κάτοικο. Ουσιαστικά ο νόμος και η προς υλοποίηση πρόταση προβλέπει τη καταστροφή ενός από τους τελευταίους πνεύμονες πράσινου της Αττικής (με 1-2 τ.μ. πράσινου ανά κάτοικο έναντι 25τμ στη Βιέννη, στη Σόφια, στο Άμστερνταμ, στη Μόσχα). **Καταστροφή που επιδρά αρνητικά στη θερμοκρασία, στο ατμοσφαιρικό αέρα, στις δυνατότητες φθηνής άθλησης και ψυχαγωγίας των κατοίκων επιβαρύνοντας γενικότερα τις συνθήκες ζωής στην Αττική.**

Επιπλέον, ακόμα και τα 2000 στρέμματα που προβλέπονται δεν αποτελούν αστικό πάρκο. Μέσα σ' αυτά περιλαμβάνονται άλλου είδους χρήσεις, αφήνοντας τους συνολικούς χώρους «πράσινου και ελεύθερους χώρους» στο 75% των 2000 στρεμμάτων, δηλαδή στα 1500 στρέμματα. Ο πραγματικός χώρος πράσινου που προβλέπει το σχέδιο κυμαίνεται ανάμεσα στα 1000 και στα 1500 στρέμματα, αφού τα 1500 στρέμματα είναι πράσινοι και ελεύθεροι χώροι.

Μέσα στο μητροπολιτικό πάρκο προβλέπονται αθλητικές εγκαταστάσεις, πολιτιστικές εγκαταστάσεις, κοινωφελείς του πράσινου.

Στη πραγματικότητα το πρόγραμμα ανάπτυξης δεν προβλέπει πάρκο μεγάλης έκτασης, αλλά μια σειρά από ελεύθερους χώρους δίπλα στις εγκαταστάσεις.

Οργανισμοί, κέντρα διασκέδασης, εστιατόρια - αναψυκτήρια, πρότυπες αστικές οικοδομές. Ουσιαστικά δεν γίνεται σαφής αναφορά μέσα στο νόμο για το ποσοστό που θα βρίσκονται στο εσωτερικό του μητροπολιτικού πάρκου, με κύριο μέλημα την αύξηση της εμπορικής αξίας τους. Το παράδειγμα από το πάρκο στο Γουδί είναι αποκαλυπτικό για το μέλλον του σχετικού πάρκου στο Ελληνικό.

- Επίσης, με πρόσχημα το αυξημένο κόστος συντήρησης του πάρκου, ανοίγει ο δρόμος για την ιδιωτικοποίηση-εμπορευματοποίηση μιας σειράς δραστηριοτήτων που προβλέπονται μέσα στο πάρκο. Ακόμα και το σχεδιαζόμενο πάρκο δεν θα αποτελεί πνεύμονα και πόλο αναψυχής, αλλά συνάθροιση μιας σειράς επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που θα «καταπατήσουν» το μεγαλύτερο τμήμα της έκτασης του πάρκου και θα παρέχουν τις υπηρεσίες τους με ακριβό αντίτιμο.
- Η παραλιακή ζώνη της περιοχής αυτής (συνολικού μήκους σχεδόν 3χλμ) που θα μπορούσε να αποτελέσει πόλο λαϊκής αναψυχής, λαϊκού τουρισμού και αθλητισμού εκχωρείται σε επιχειρήσεις για τουριστική-εμπορική εκμετάλλευση, ενώ με ειδική ρύθμιση προετοιμάζεται και η κατασκευή ενός ουρανοξύστη στο παραλιακό μέτωπο.
- Οι κατοικίες και οι λοιπές επενδύσεις, που θα κατασκευαστούν στην περιοχή θα γίνουν με γνώμονα το κέρδος του επενδυτή και όχι την ικανοποίηση των πραγματικών αναγκών. Θα πραγματοποιηθούν ιδιωτικές επενδύσεις αναψυχής,

διασκέδασης και τουρισμού, πανάκριβες και απροσπέλαστες στους φθινοπληρωμένους εργαζόμενους ή στους άνεργους

- Η σχεδιαζόμενη ανάπτυξη, με έμφαση στο τουρισμό, στην «βιομηχανία της νύχτας», στα πολυτελή καζίνο κλπ αφορά επίσης στον εγκλωβισμό ενός σημαντικού μέρους της Αττικής στον αστερισμό της βιομηχανίας της νύχτας, του τζόγου, των ναρκωτικών, της πορνείας, του εκφυλισμού της συνείδησης σημαντικού τμήματος του λαού.
- Η πραγματική στόχευση του σχετικού νόμου γίνεται αντιληπτή από το εισαγωγικό άρθρο του, όπου με σαφήνεια και ειλικρίνεια υιοθετούνται ως στόχοι η «προσέλκυση επενδύσεων», η «ενίσχυση της επιχειρηματικής καινοτομίας», η «ανάδειξη της Αθήνας σε πολιτιστική μητρόπολη, τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας». Στη πραγματικότητα, η νομοθετική παρέμβαση για την αξιοποίηση αυτής της έκτασης από τη μια παραχωρεί δημόσια γη – κρατική περιουσία σε εγχώριους και ξένους ομίλους με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας τους και της κερδοφορίας τους και από την άλλη προωθεί τους βασικούς άξονες του αστικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη της Αττικής, με έμφαση δηλαδή σε τουριστικές δραστηριότητες, σε δραστηριότητες λιανικού και συναφούς εμπορίου κλπ.
- Το κράτος αναλαμβάνει την υλοποίηση των κατάλληλων υποδομών για την εξυπηρέτηση της επένδυσης, πράγμα που σημαίνει δυσβάσταχτους φόρους για τους εργαζόμενους και εξάντληση πόρων σε βάρος έργων που έχει πραγματικά ανάγκη η χώρα όπως αντιπλημμυρικής και αντισεισμικής προστασίας κλπ.
- Οι θέσεις εργασίας που υπόσχονται, θα δημιουργηθούν στα πλαίσια της εξασφάλισης της ανταγωνιστικότητας. Αυτό από μόνο του σημαίνει ότι θα δημιουργηθούν με όρους εργασιακού μεσαίωνα. Ελαστικές σχέσεις, χαμηλά ημερομίσθια, ανασφάλιστη εργασία, καταστρατήγηση προς τα πάνω του οκτώωρου και της Κυριακάτικης αργίας και αφαίρεση της οικογενειακής ψυχαγωγίας αφού τα πολυτελή ξενοδοχεία, εμπορικά κέντρα, χώροι διασκέδασης θα λειτουργούν νυχθημερόν για να εξυπηρετούν τους πλούσιους φιλοξενούμενους.

Ο αριθμός τους δεν έχει καμία σχέση με όσα υπόσχονται, αφού δεν υπάρχει καμία μελέτη που να το αποδεικνύει. Υπάρχει όμως εμπειρία από άλλες πολλά υποσχόμενες επενδύσεις (πχ COSCO: Υποσχόταν περίπου 15.000 θέσεις και δημιούργησε περίπου 500 ή μαύρη εργασία εκπαιδευόμενων στον ξενοδοχειακό τομέα κλπ).

Πρέπει να συνυπολογίσουμε και τις πολλές θέσεις, που θα χαθούν από τον μαρασμό των εμπορικών δρόμων, των τοπικών αγορών και το κλείσιμο των μαγαζιών των γύρω δήμων και περιοχών εξαιτίας της υπέρσυγκέντρωσης της εμπορικής δραστηριότητας στα mall που θα στήσουν και σαν αποτέλεσμα ενός άνισου ανταγωνισμού που οι μικρομαγαζάτορες δεν θα μπορούν να αντιμετωπίσουν. Ότι συνέβη στο Μαρούσι ή στη Δάφνη.

Στ1.3. Κριτικάροντας τη σύμβαση υλοποίησης

Στο προπαγανδιστικό, φανταχτερό και καταπράσινο διαφημιστικό της LAMDA DEVELOPEMENT μιλάνε για 2.000 στρέμματα πρασίνου, Πολυτελείς πολυκατοικίες, μονοκατοικίες και τουριστική κατοικία, ειδικές ζώνες για την ανάπτυξη τουριστικών εγκαταστάσεων, ξενοδοχείων και εμπορικών κέντρων (τύπου Mall), λιμενικές εγκαταστάσεις (μπάζωμα της παραλίας και του βυθού), ιδιωτικά νοσοκομεία, ιδιωτικά πανεπιστήμια, κέντρα διασκέδασης, καζίνο.

Όλα τα παραπάνω με τους απίστευτα υψηλούς συντελεστές δόμησης που κυμαίνονται από 0.2 έως 2.2!

Έχουν, με άλλα λόγια, ως τελικό επενδυτικό στόχο μια πολυτελή πόλη μέσα στην πόλη, όπου το όποιο πράσινο θα είναι μέρος της διακόσμησης και προς εξυπηρέτηση των λαμπερών lifestyle εγκαταστάσεων. Μια πόλη περικλειστή, μόνο για τους πλούσιους, στην οποία όλοι οι υπόλοιποι, ανάλογα με το εισόδημά τους, θα έχουν περιορισμένη, επιτηρούμενη ή και καθόλου πρόσβαση. Όλα αυτά σε ένα λεκανοπέδιο πνιγμένο στο καυσαέριο, κατειλημμένο από τα αυτοκίνητα, το τσιμέντο και το γκρίζο. Σε μία πρωτεύουσα που πασχίζει να ανασάνει, που έχει αναδειχθεί πρωταθλήτρια στο τσιμέντο και τελευταία σε ελεύθερους χώρους πρασίνου στην Ευρώπη, σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος. Γι' αυτό ακριβώς η τύχη του Ελληνικού είναι υπόθεση όλης της Αθήνας. Γιατί οι επιπτώσεις της ιδιωτικοποίησης και της προτεινόμενης αξιοποίησής του, με την επιπρόσθετη ρύπανση που θα φέρει, αφορά την υγεία όλων μας.

Αξίζει ν' αναφέρουμε:

- ✓ Η διαδικασία του διαγωνισμού όσο και το προσχέδιο σύμβασης που έχει υπογραφεί μεταξύ της Lamda Development και της πρώην διοίκησης του ΤΑΙΠΕΔ το 2014, έχουν καταγγελθεί ως παράνομα και νομικά διάτρητα.
- ✓ Η προκήρυξη του διαγωνισμού προέβλεπε την πώληση του 70% των μετοχών της Ελληνικό Α.Ε., ενώ το σχέδιο σύμβασης προβλέπει την πώληση του 100% των μετοχών της ίδιας εταιρείας.
- ✓ Το σχέδιο σύμβασης προβλέπει την παραχώρηση άδειας καζίνο, ενώ κάτι τέτοιο δεν προβλέπεται από την προκήρυξη του διαγωνισμού από το ΤΑΙΠΕΔ.
- ✓ Αποτελεί σκανδαλωδώς μικρό τίμημα η καταβολή 915 εκατομμυρίων ευρώ για μια έκταση 6.200 στρεμμάτων ελεύθερου παραθαλάσσιου χώρου, σε μια από τις πιο αξιοποιήσιμες τουριστικά περιοχές της Μεσογείου-τίμημα το οποίο μάλιστα θα καταβληθεί τμηματικά σε 15 χρόνια και υπολείπεται κατά πολύ ακόμη και της αξίας που υπολογίστηκε (2,9 δισ. ευρώ) από τη μελέτη του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος.
- ✓ Ο μεν ανάδοχος αναλαμβάνει να κάνει επενδύσεις συνολικού υπερκοστολογημένου ύψους 8 δισ. Ευρώ (μετά την αναπροσαρμογή-δεν ξέρω σε τι τετραγωνικά επιπλέον τσιμέντου μεταφράζεται), ενώ το Δημόσιο επωμίζεται το κόστος της μεταφοράς των δικτύων κοινής ωφέλειας έως τα όρια του ακινήτου, καθώς και τη μετεγκατάσταση των υπηρεσιών και δομών που λειτουργούν σήμερα στο Ελληνικό, μετεγκατάσταση η οποία υπολογίζεται διαζόντως δαπανηρή (μόνον η μεταφορά του FIR Αθηνών εκτιμάται ότι θα κοστίσει ένα δισ. ευρώ).
- ✓ Δεν έχει υπάρξει εκπόνηση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων της επένδυσης, την οποία σχεδιάζει η Lamda Development και η οποία προβλέπει κτίσιμο περίπου 3.100.000 έως 3.700.000 τ.μ..

ΣΤ2. Τοποθέτηση στην Υπόθεση εργασίας:

Είναι απόλυτα ξεκάθαρο πως η παραπάνω σχεδιαζόμενη πολιτική δεν υπηρετεί την ικανοποίηση των αναγκών των κατοίκων και εργαζομένων του λεκανοπεδίου, αλλά τις στρατηγικές επιδιώξεις του κεφαλαίου, για εύρεση χώρων και δραστηριοτήτων επανεπένδυσής του για κερδοφορία. Ενισχύει τη θεώρηση πως ο χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός δεν αποτελεί μια κοινωνικά ουδέτερη τεχνοκρατική διαδικασία, αλλά στοχεύει στην οργάνωση του χώρου της πόλης για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων συμφερόντων. Την μετατρέπει σε κερδούπολη!

Από αυτή την άποψη είναι βαριά ιδεολογικά φορτισμένη η αξιοποίηση του Ελληνικού και της μαρίνας του Αγίου Κοσμά.

ΣΤ3. Πρότασή μας:

Μονόδρομος είναι το Ελληνικό να γίνει ένας υπερτοπικός πόλος ενταγμένος στην κάλυψη των πραγματικών αναγκών για άθληση, πολιτιστικές δραστηριότητες, ψυχαγωγία, μέσα σ' ένα μεγάλης έκτασης πνεύμονα πρασίνου, με φθηνές και γρήγορες συγκοινωνίες. Υπερτοπικός πόλος που θα αποτελεί δημόσια περιουσία και οι όποιες κατασκευές - αναπλάσεις καθώς και η διαχείριση τους θα γίνει αποκλειστικά από το δημόσιο. Μέσα σ' αυτό το χώρο ορισμένες εκτάσεις του μπορούν να αξιοποιηθούν για κρατικές υποδομές κοινωνικής πολιτικής, πχ στο τομέα υγείας – πρόνοιας.

- Η μελέτη του ΕΜΠ προτείνει μια συνολική διευθέτηση, που εστιάζει στην αξιοποίηση του υπάρχοντος κτιριακού δυναμικού, στη σταδιακή υλοποίηση έργων πρασίνου χαμηλού κόστους (μόλις 100 εκ ευρώ) στην άμεση άρση των περιφράξεων, στην ακύρωση των πωλήσεων τμημάτων του χώρου και της νέας δόμησης από ιδιώτες.
- Ένα πάρκο υψηλού πρασίνου στο Ελληνικό με ελεύθερη πρόσβαση για όλους και χωρίς επιχειρηματική δραστηριότητα δεν είναι πολυτέλεια. Είναι αναγκαιότητα για όλο το λεκανοπέδιο, που επί δεκαετίες έχει δεχτεί τη μία επίθεση εργολάβων μετά την άλλη, τους καταστροφικούς εμπρησμούς, και την εσκεμμένη αδιαφορία του κράτους. Η χρόνια συνειδητή εγκατάλειψη και ερήμωση του δημόσιου χώρου του αεροδρομίου, η αποστέρησή του από τους κατοίκους δεν πρέπει να αποτελέσει την εξαπάτησή μας για να δεχτούμε το ψεύτικο δίλημμα: «απ' το να ρημάζει, καλύτερα να ιδιωτικοποιηθεί». Γιατί όλα όσα προβλέπεται να γίνουν θα είναι καταστροφικά για τις κοινωνικές ανάγκες μας, με πρώτη την καταστροφή του παραλιακού μετώπου και τον αποκλεισμό της ελεύθερης πρόσβασης σε αυτό. Σταδιακά μια πολύτιμη έκταση, που θα μπορούσε να έχει σημαντική συμβολή στην κάλυψη αναγκών αναψυχής αλλά και να συμβάλλει στην ανάσα του λεκανοπεδίου, θα αλλάξει οριστικά χαρακτήρα. Αυτοί που τώρα υπερθεματίζουν για την «αξιοποίηση» του χώρου, με τον τρόπο που αναλύσαμε, έχουν δείξει δείγματα γραφής: αν δε πιάσουν τους στόχους κερδοφορίας τους, θα αφήσουν τα πάντα να ρημάξουν και χωρίς τύψεις. Μόνο που τότε οι φράκτες και τα σύρματα θα είναι ψηλότερα, για να προστατεύουν την ιδιωτική, πλέον, περιουσία.

Και τελειώνοντας ας αναφέρουμε τον **τέταρτο νόμο του διαλεκτικού υλισμού**, τον νόμο **της μετατροπής της ποσότητας σε ποιότητα**.

Οι μεταβολές των φαινομένων αρχικά γίνονται αργά και βαθμιαία, όμως, η συσσώρευση πολλών αλλαγών τελικά προκαλεί εκρηκτική μεταβολή, η οποία μεταλλάσσει ριζικά το φαινόμενο, το αλλάζει σε κάτι άλλο που ποιοτικά είναι διαφορετικό.

Και οι αλλαγές που συμβαίνουν στην ζωή μας είναι τόσο πολλές που ας ελπίσουμε ότι θα χρειαστεί να μελετήσουμε τα κείμενα του Δεσποτόπουλου για την «σοσιαλιστική πόλη».

Βιβλιογραφία

Ι.Δεσποτόπουλος, «Πολοδομική, σχέδια πόλεων», Τεχνικά Χρονικά 39/1933 σελ. 769, κεφάλαιο «το σχέδιον της σοσιαλιστικής πόλεως» που αναφέρθηκε.

Despo. dieideologischeStrukturderStädte, Berlin 1973, ελλ.μτφρ. η ιδεολογική δομή των πόλεων, Αθήνα 1997, σελ. 19.

Δημοσιεύσεις του καθηγητή κ. Γιώργου Σαρηγιάννη με τους τίτλους που ακολουθούν:

Η «ΧΑΡΤΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ» και το ιστορικό της πλαίσιο (Α μέρος και Β' μέρος) (12 Δεκέμβριος, 2010)

Η προστασία της ιστορικής κληρονομιάς[1] (31 Μάρτιος, 2011)

Κέντρο της Αθήνας (13 Σεπτέμβριος, 2011)

Η χρηματοπιστωτική φάση του καπιταλισμού (29 Οκτώβριος, 2011)

Η προστασία της αρχιτεκτονικής μας κληρονομιάς (23 Νοέμβριος, 2011)

Τράπεζες και ψηλά κτίρια (19 Ιανουάριος, 2012)

Μικρή κριτική στο «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών 2021» (04 Φεβρουάριος, 2012)

Μικρή κριτική στο «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών 2021» (06 Μάρτιος, 2012)

Τα έργα των περι την Ακρόπολιν χώρων (12 Μάρτιος, 2012)

Silebâtimentvabien, toutvabien (αν η οικοδομή πάει καλά, όλα παν καλά.) (07 Ιούνιος, 2012)

Silebâtimentvabien, toutvabien (αν η οικοδομή πάει καλά, όλα παν καλά) (12 Ιούλιος, 2012)

Η Αριστερή Ιδεολογία στην Πολεοδομία στην Ελλάδα, από το 1960 ως το 1990. (Μέρος Α) (10 Οκτώβριος, 2012)

Η Αριστερή Ιδεολογία στην Πολεοδομία στην Ελλάδα, από το 1960 ως το 1990. (Μέρος Β) (24 Ιανουάριος, 2013)

Η Αριστερή Ιδεολογία στην Πολεοδομία στην Ελλάδα, από το 1960 ως το 1990. (Μέρος Γ) (25 Ιανουάριος, 2014)

Έκθεση για τη Δημοτική Αγορά Χαλκίδας (10 Απρίλιος, 2014)

Η «Ανοιξη του '60», η αρχιτεκτονική στην Ελλάδα και η ιδεολογία της (29 Σεπτέμβριος, 2014)

Δεσποτόπουλος – Προβελέγγιος – LeCorbusier (01 Ιούνιος, 2015)

Κώστας Η. Μπίρης, βίος αφιερωμένος στην πόλη των Αθηνών (05 Ιανουάριος, 2016)

Σοσιαλιστικός ρεαλισμός ή απλά ρεαλισμός; (10 Φεβρουάριος, 2016)

Τάξη και αταξία στην πόλη (15 Μάρτιος, 2016)

Ηκρίση της πόλης (Μάρτιος 2016)

T.Andrianopoulos, Karachi, Pakistan_A postwar study of Ioannis Despotopoulos

For a federative urban organism

ΦΕΡΕΝΙΚΗ ΒΑΤΑΒΑΛΗ, ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΧΑΤΖΗΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ: Κρίση, γεωγραφικοί μετασχηματισμοί και κατανάλωση ενέργειας. Ξανασυζητώντας την αθηναϊκή πολυκατοικία.

Λίνα Δήμα, Οργανική πόλη και functional city

Μαρία Καραμανώφ, Βιώσιμο κράτος και Δημόσια κτήση. Τα όρια των ιδιωτικοποιήσεων.

Αυγερινού - Κολώνια, Σ., Βασενχόβεν, Λ., κ.α. (2007, Μάρτιος). Ολοκλήρωση και επικαιροποίηση του ερευνητικού προγράμματος «Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού» [α' φάση ερευνητικού προγράμματος]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης & Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

Αυγερινού - Κολώνια, Σ., & Βασενχόβεν, Λ., κ.α. (2007, Μάιος). Ολοκλήρωση και επικαιροποίηση του ερευνητικού προγράμματος «Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού» [β' φάση ερευνητικού προγράμματος]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης & Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

«Η κρίση της χωροταξίας και η χωροταξία της κρίσης» Ειρήνη Κλαμπατσέα, 2013

Πολεοδομικός σχεδιασμός, Α.Αραβαντινός

Χώρος και παραγωγική διαδικασία: Εξέλιξη της προβληματικής, Ελίζα Παναγιωτάτου.

Αποστολάτος, Β. (2010, 5 Οκτωβρίου). Μητροπολιτικό Πάρκο στο Ελληνικό [Ερώτηση με αρ. πρωτ. 4515/05-10-2010 προς την Υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής].

<http://www.hellenicparliament.gr/Koinovouleftikos-Elenchos/Mesa-KoinovouleutikouElegxou?>

Α. Αραβαντινός, Πολεοδομικός σχεδιασμός,

Αυγεροπούλου - Καρύδη, Α. (2003). Η αστική παραλία στο Σαρωνικό - Τι κληροδοτεί το σήμερα για το μέλλον. Τσέτσης Στ. Χρ. σε συνεργασία με Β. Χρ. Τσέτση- Schlyter (επιμ.), Ένα μέλλον για την Αθήνα: Σε αναζήτηση πολιτικών αστικής επανοργάνωσης του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας (σελ. 263-273). Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.

Αναστασία Τουφεγγπούλου (2015-16, Διάλεξη)-Ειδικές και Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού Ανδριώτης Κωνσταντίνος, (2005) Τουριστική ανάπτυξη και σχεδιασμός. (γενικότερη πληροφόρηση για τη σχέση τους και όχι αξιοποίηση επιμέρους ενοτήτων.)

Βαρβιτσιώτης, Μ. (2010, 7 Οκτωβρίου). Αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού [Ερώτηση με αρ. πρωτ. 4633/07-10-2010 προς τους Υπουργούς Επικρατείας, Οικονομίας και Οικονομικών & Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής].

http://www.hellenicparliament.gr/Koinovouleftikos-Elenchos/Mesa-KoinovouleutikouElegxou?pcm_id=64434a41-c7b8-459b-a888-3cfbdf3a5ea7

Βασενχόβεν, Λ., κ.α. (1996, Μάρτιος & Ιούνιος). Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού [α' φάση ερευνητικού προγράμματος]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σπουδαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης & Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

Βασενχόβεν, Λ., κ.α. (1999, Σεπτέμβριος). Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού [β' φάση ερευνητικού προγράμματος]. Αθήνα: ΕΜΠ & Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

Βασενχόβεν, Λ., κ.α. (2001). Διερεύνηση δυνατοτήτων ανάπλασης και ανάπτυξης Ολυμπιακών εγκαταστάσεων στο δυτικό τμήμα του αεροδρομίου Ελληνικού και στην παράκτια Α' & Β' φάση - Τελικό τεύχος Ερευνητικό πρόγραμμα ΕΜΠ - ΤΕΔΚΝΑ Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού 265 έκταση Αγίου Κοσμά και ανάπλασης της παραλιακής ζώνης μέχρι το Φλοίσβο Παλαιού Φαλήρου. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σπουδαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης & Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

Bentwaters Parks.(n.d.).About us. Suffolk, UK: Bentwaters. <http://www.bentwatersparks.com>

Bing maps. (2010). Maps and aerial photos [Database].www.bing.com/maps.

Microsoft Corporation copyright.

ΒουλήτωνΕλλήνων. (2010, 30 Σεπτεμβρίου). Πρακτικά συνεδρίασης ΛΕ' [ΙΓ' Περίοδος Προεδρευόμενης Κοινοβουλευτικής Δημοκρατίας, σύνοδος Α', τμήμα διακοπής εργασιών της Βουλής θέρους 2010][Συζήτηση Επίκαιρων Ερωτήσεων, Πρακτικά & οπτικοακουστικό υλικό πρακτικών, 50:15 – 64:10 min]. Αθήνα: Βουλή των Ελλήνων.

<http://www.hellenicparliament.gr/Vouli-ton-Ellinon/ToKtirio/Fotografiko-Archeio/#bf0b18be-9091-45e7-951f-d947add243a6>

Βουλή των Ελλήνων. (2010, 21 Οκτωβρίου). Πρακτικά συνεδρίασης ΙΓ' [ΙΓ' Περίοδος Προεδρευόμενης Κοινοβουλευτικής Δημοκρατίας, σύνοδος Β'] [Συζήτηση Επίκαιρων Ερωτήσεων, πρακτικά & οπτικοακουστικό υλικό πρακτικών, σελ. 49-67]. Αθήνα: Βουλή των Ελλήνων.

<http://www.hellenicparliament.gr/Praktika/SynedriaseisOlomeleias?search=on&DateFrom=21%2F10%2F2010&DateTo=21%2F10%2F2010&SessionPeriod=908c047e-6576-4a0c-aa3a-91e061ae4724>

Brenner, N. (2004). Urban governance and the production of new state spaces in Western Europe, 1960-2000. *Review of International Political Economy*, 11(3), 447-488.

Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, Διεύθυνση Μελετών Αθλητικών Έργων (2002). ΕΑΚΝ Αγίου Κοσμά: Αναμόρφωση περιβάλλοντος χώρου [ΑΤΤ-2Κ2]. Αθήνα: Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, Διεύθυνση Μελετών Αθλητικών Έργων.

Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού. Αεροφωτογραφία περιοχής του αεροδρομίου του Ελληνικού πριν την παύση της λειτουργίας του (χωρίς ημερομηνία). Αθήνα: ΓΥΣ.

Γιακουμακάτος, Α. (2010, 14 Αυγούστου). Χοσέ Αθεμπίγιο: «Πέταμα της δημόσιας περιουσίας το πάρκο στο Ελληνικό». Βήμα.
<http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&artid=348547&ct=32&dt=14/08/2010>

Γιακουμακάτος, Α. (2010, 14 Αυγούστου). Χοσε Αθεμπίγιο: «Η Αθήνα πρέπει να γίνει μια "slimcity"». Βήμα.
<http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&ct=32&artid=348531&dt=14/08/2010>

Los Angeles Times, A3. Central Park Conservancy. (2010). Central Park, the official website: About the Central Park Conservancy. New York, NY: Central Park Conservancy.
<http://www.centralparknyc.org/about/>

Δήμος Αθηναίων. (2008, Ιανουάριος). Χάρτα πρασίνου για την Αθήνα.

Αθήνα: Δήμος Αθηναίων. http://www.cityofathens.gr/files/Xarta_Prasinou_Final.pdf

Α΄ & Β΄ φάση - Τελικό τεύχος Ερευνητικό πρόγραμμα ΕΜΠ - ΤΕΔΚΝΑ Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού 266 Δήμος Ελληνικού. (2010). Απολογισμός έργου δημοτικής αρχής Ελληνικού 2007-2010 [ebook]. Αθήνα: Δήμος Ελληνικού. <http://www.elliniko.gr/flashbooks/apologismos/index.html>

Δήμος Ελληνικού. (2010, 23 Σεπτεμβρίου). Αραβικό «Λας Βέγκας» στο πρώην αεροδρόμιο [Δελτίο Τύπου]. Αθήνα: Δήμος Ελληνικού. <http://www.elliniko.gr/article.php?id=7557>

Dimas, S. (2006, April 21). Απάντησή του. Δήμαξ' ονόματος της Επιτροπής/Answer given by Mr Dimas on behalf of the Commission [Γραπτή ερώτηση E-1007/06 προς την Επιτροπή/written question E-1007/06 to the Commission, OJ C 328, 3 0.12.2006]. Brussels/Strasbourg: European Parliament.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:92006E1007:EN:NOT&http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2006-1007&language=EL> (ελληνικά)
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2006-1007&language=MT> (αγγλικά).

Διυπουργική Επιτροπή Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (ΔΕΕΑ). (2010, 16 Δεκεμβρίου). Αποφάσεις για την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου και την επιτάχυνση του προγράμματος αποκρατικοποιήσεων και αναδιαρθρώσεων [Δελτίο Τύπου]. Αθήνα: ΔΕΕΑ.

<http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=367&language=el-GR>

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας. (1971-2001). Απογραφή πληθυσμού [Βάση Δεδομένων]. Αθήνα: ΕΣΥΕ.

<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-database>

Εθνικό Κέντρο Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης. (ΕΚΠΑΑ). (2009, Ιούλιος).

Ελλάδα: Η κατάσταση του περιβάλλοντος 2008. Αθήνα: ΕΚΠΑΑ.
http://www.ekpaa.greekregistry.eu/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=49&Itemid=106&lang=en

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος. (2010, 23 Σεπτεμβρίου). Για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού [Δελτίο Τύπου]. Αθήνα: ΕΜΠ Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος. www.arch.ntua.gr/envlab

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος & ΤΕΔΚΝΑ, σε συνεργασία με τους Δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας & Ελληνικού. (2010, 10 Ιουνίου). Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού [Συνέντευξη Τύπου]. Αθήνα: Δικηγορικός Σύλλογος Αθηνών.

Ενυδρείο Cretaquarium – Θαλασσόκοσμος. (2010). Δραστηριότητες και αρχείο φωτογραφιών. Ηράκλειο Κρήτης: Cretaquarium. <http://www.cretaquarium.gr/index.php>

Ειρήνη Κλαμπατσέα, 2013 «Η κρίση της χωροταξίας και η χωροταξία της κρίσης»

Ελίζα Παναγιωτάτου Χώρος και παραγωγική διαδικασία: Εξέλιξη της προβληματικής.

Α΄ & Β΄ φάση - Τελικό τεύχος Ερευνητικό πρόγραμμα ΕΜΠ - ΤΕΔΚΝΑ Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού 267 Εξάρχου Νικολόπουλος Μπενσασσών Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ. (2006, Δεκέμβριος). Επικαιροποίηση και εξειδίκευση της μελέτης γενικής διάταξης και πρόγραμμα ανάπτυξης της συνολικής έκτασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού: Αποχέτευση ομβρίων, αντιπλημμυρική προστασία και ανασύσταση ρεμάτων [Τεχνική Έκθεση, 3η φάση]. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

EuropeanCentralBank. (2010). Euroforeignexchangereferencerates: Euroexchangerate: USdollarUSD£sterlingGBP. FrankfurtamMain: ECB.

<http://www.ecb.europa.eu/stats/exchange/eurofxref/html/eurofxref-graph-usd.en.html>

<http://www.ecb.europa.eu/stats/exchange/eurofxref/html/eurofxref-graph-gbp.en.html>

European Commission, Directorate General Enterprise and Industry. (2010, July 23). Land use and land cover data for Large Urban Zones with more than 1 000 000 inhabitants as defined by the Urban Audit (temporal coverage: 2005-2007, publication 2010, May 28). GMES Urban Atlas [Database]. Brussels: European Commission, DG Enterprise and Industry. <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/urban-atlas>

European Environment Agency (EEA). (1999, June 20). Environment in the European Union at the turn of the century [Environmental Assessment Report No. 2]. Copenhagen: EEA. <http://www.eea.europa.eu/publications/92-9157-202-0>

European Environment Agency(EEA). (2010, November 28). The European Environment: State and outlook 2010 [Report No. 1/2010]. Copenhagen: EEA. <http://www.eea.europa.eu/soer/europe/urban-environment>

Ζέκκος, Κ. (2007, Ιούνιος). Επικαιροποιημένη και κατά τομείς εξειδικευμένη μελέτη γενικής διάταξης και πρόγραμμα ανάπτυξης της συνολικής έκτασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού: Μελέτη συγκοινωνιακού σχεδιασμού [Τεχνική Έκθεση, Β' φάση]. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

Ζέκκος, Κ. (2006, Δεκέμβριος). Επικαιροποιημένη και κατά τομείς εξειδικευμένη μελέτη γενικής διάταξης και πρόγραμμα ανάπτυξης της συνολικής έκτασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού: Μελέτη συγκοινωνιακού σχεδιασμού [Τεχνική Έκθεση, Α' φάση]. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

Ηλιοπούλου, Ε. (2010, 22 Νοεμβρίου). Σχεδιασμός του μητροπολιτικού πάρκου Ελληνικού [αρ. πρωτ. 4314, συνημμένο έγγραφο σε απάντηση της ερώτησης & ΑΚΕ με αρ. πρωτ. 5971/181/5-11-2010]. Αθήνα: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

Θανάσης Παφίλης, Δ. Μανωλάκου, Δ. Κουτσούμπας : Ομιλίες στη βουλή για την υπογραφή της σύμβασης

Government of the State of Qatar. (2010, 23 September). Memorandum of understanding between the government of the Hellenic Republic and the government of the State of Qatar, acting by and through the Qatar Investment Authority: On the establishment of a joint committee of cooperation concerning joint investment activities. New York, NY. Retrieved September 24, 2010, from <http://s.enet.gr/resources/article-files/hellas---qatar-mou-sep-2010.pdf>

Greenham Common Trust. (n.d.). What we do. Newbury, UK: Greenham Common Trust. <http://www.greenham-common-trust.co.uk/basic.htm>

Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler, Series B - Human Geography*, 71(1), 3-17.

Hellenic Center for Investment, Invest in Greece Agency (ΕΑΚΕ). (2004, April). *Hellinikon [Newsletter, Invest in Greece Agency e-news]*. <http://www.investingreece.gov.gr/newsletter/newsletter.asp?nid=168&id=218&lang=1>

Hope, K. (2010, September 23). Athens seeks \$7bn investment from Qatar. *Financial Times*. <http://www.ft.com/cms/s/0/fe08c718-c72a-11df-aeb1-00144feab49a.html#axzz18wWuYmCa>

Hübner, D. (2007, September 4). Απάντηση της κυρίας Hübner εξ' ονόματος της Επιτροπής Answer given by Ms Hübner on behalf of the Commission [Γραπτή ερώτηση E-3845/07 προς την Επιτροπή/written question E-3845/07 to the Commission, OJ C 45, 16.2.2008/ OJ L 210, 31.7.2006]. Brussels/Strasbourg: European Parliament.

[10TUhttp://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2007-3845&language=ELU10T](http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2007-3845&language=ELU10T) (ελληνικά) ή

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2007-3845&language=LVU10T> (αγγλικά).

Invest in Greece Agency. (2010, September). Greece: Welcome to a new investment era: Greek investment proposals for China – 2010 [e-book]. Athens: Hellenic Republic, Ministry of Economy, Competitiveness and shipping & Invest in Greece Agency. <http://www.investingreece.gov.gr/default.asp?pid=166&la=2U10T>

ΙΟΣ. (1997, 25 Οκτωβρίου). Ο κ. Σπράος, ο κ. Πινέρα και ο κ. Πινουσέτ. Ελευθεροτυπία, ΙΟΣ. <http://www.iospress.gr/mikro1997/mikro19971025.htm>

ΙΟΣ (1997, 31 Οκτωβρίου). Το παράπονο του κ. Σπράου, η Χιλή και τα γεγονότα [Επιστολές στον «ΙΟ» και απαντήσεις]. Ελευθεροτυπία, ΙΟΣ. <http://www.iospress.gr/letters/letter19971031.htm>

ΙΟΣ (1997, 1 Νοεμβρίου). Νέο παράπονο Σπράου με επιστολή και απάντηση [Επιστολή]. Ελευθεροτυπία, ΙΟΣ. <http://www.iospress.gr/letters/letter19971101.htm>

Καζά – Παπαγεωργίου, Κ. (2004). Άλιμος: Στα ίχνη των αρχαίων κατοίκων. Αθήνα: Δήμος Αλίμου.

Καζά – Παπαγεωργίου, Κ. (2008, 19 Ιανουαρίου), Τρεις μέρες για μια ζωή. Εργασία που παρουσιάστηκε στη Διημερίδα για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, Αθήνα. <http://www.koinidrasi.gr/article.php?id=154>

Κανέλλης, Β. (2010, 31 Μαΐου). Πώς θα αξιοποιηθούν τα 5.800 στρέμματα στο Ελληνικό. Ημερησία. <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=13816&subid=2&pubid=32431148#>

Πλήρης δενδροφύτευση του παλαιού αεροδρομίου της Αθήνας στο Ελληνικό/CompleteafforestationofoldAthensairport [Γραπτή ερώτηση E- 1007/06 προς την Επιτροπή/writtenquestionE-1007/06 totheCommission, OJC 328, 30.12.2006]. Brussels/Strasbourg: European Parliament.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:92006E1007:EN:NOT> και <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+WQ+E-2006-1007+0+DOC+XML+V0//EL> (ελληνικά)
ή <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+WQ+E-2006-1007+0+DOC+XML+V0//EN&language=MT> (αγγλικά).

Karidis, A. (2000). Comparative analysis for integrated coastal zone management - case study: The Athenian coast [Part A: General territorial context]. Athens, Greece: EUTerraNo. 55, POSIDONIA.

Κατσάκος - Μαυρομιχάλης, Ν. (2007, Φεβρουάριος). Επικαιροποιημένη και κατά τομείς εξειδικευμένη μελέτη γενικής διάταξης και πρόγραμμα ανάπτυξης της συνολικής έκτασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού: Πηγές νερού άρδευσης [Τεχνική Έκθεση, 4η φάση:

Τελικές προσαρμογές]. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου. (2009, 15 Απριλίου). Υπογραφή πρώτης σύμβασης Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ). Αθήνα: ΚΕΔ.

<http://www.ked.gr/index.php?ID=NHUQ8OQnuCpoBEJL>

ΚΟΜΕΠ: Ο καπιταλιστικός σχεδιασμός στηνπεριφέρεια της Αττικής.

Για την πορεία του τουριστικού κλάδου

Κύρτσας, Α. - Α. (επιμ.). (2006). Κωνσταντίνος Α. Δοξιάδης: Κείμενα, σχέδια, οικισμοί.

Λάμπρου, Δ. (2010, 16 Νοεμβρίου). Απάντηση στην από 9.11.2010 Ερώτηση των Βουλευτών κ. Η. Διώτη, Θ. Δρίτσα, Θ. Μουλόπουλου, Δ. Παπαδημούλη η οποία μας διαβιβάστηκε με το υπ' αριθμ. ΥΠ.ΠΟ.Τ./ΓΡ.ΥΠ./Κ.Ε./420/9.11.2010 έγγραφό σας [αρ. πρωτ. 5616, συνημμένο έγγραφο σε απάντηση της ερώτησης & ΑΚΕ με αρ. πρωτ. 5971/181/5-11-2010]. Αθήνα: Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού, Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης, Διεύθυνση Εκμετάλλευσης Υποκαταστημάτων, Τμήμα Μαρίνων.

Λεοντίδου - Γεράρδη, Κ., κ.α. (2004). Στρατηγικό πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης για την Αθήνα - Αττική [Σύνοψη]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας & ΥΠΕΧΩΔΕ.

Λιάλιος, Γ. (2010, 29 Σεπτεμβρίου). Αναξιοποίητα τα ολυμπιακά ακίνητα: Μεγάλα προβλήματα στο μοντέλο αναθέσεων σε ιδιώτες. Από τα έξι ακίνητα προς μίσθωση, τα τέσσερα παραμένουν «στάσιμα». Καθημερινή.

http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_ell_1_29/09/2010_416729

Μανιφάβα, Δ. (2010, 7 Νοεμβρίου). Οι πρώτες επενδύσεις με... άρωμα fasttrack. Καθημερινή.

http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_economy_1_07/11/2010_421496

Μαρζάβας, Δ. (2010, 24 Νοεμβρίου). Απάντηση σε ερώτηση των Βουλευτών Η. Διώτη, Θ. Mayor of London & CABE Space.(2008, September). Open space strategies: Best practice guidance [Draft]. London, UK: GreaterLondonAuthority. www.london.gov.uk

Μέλισσας, Δ. Κ. (2010). Οι χρήσεις γης, το γενικό πολεοδομικό σχέδιο & η ζώνη οικιστικού ελέγχου: Παράρτημα με σχετικές αποφάσεις ΣΤΕ και διοικητικών εφετειών, ΝΣΚ, ΟΡΣΑ και ΟΡΣΘ, πορίσματα Συνηγόρου του Πολίτη, εγκυκλίου ΥΠΕΧΩΔΕ. Αθήνα: Σάκκουλας.

Μητρόπουλος, Γ. (2010, 24 Ιουνίου). Απάντηση στην 11414/10-6-2010 ερώτηση Βουλευτή κ. Κ. Καρτάλη [αρ. πρωτ. 5391/3023, συνημμένο έγγραφο σε απάντηση της ερώτησης με αρ. πρωτ. 11414/10-06-2010 και της ερώτησης & ΑΚΕ με αρ. πρωτ. 5971/181/5-11-2010]. Αθήνα: Υπουργείο Οικονομικών, Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου, Διεύθυνση Διαχείρισης, Εκμετάλλευσης και Αξιοποίησης Ακινήτων, Διευθυντής.

Μπελαβίλας, Ν., & Βαταβάλη, Φ. (2009). Οδηγός για το περιβάλλον: Πράσινο & ελεύθεροι χώροι στην πόλη. Αθήνα: WWF Ελλάς.

http://www.wwf.gr/images/pdfs/Odigos_AstikoPrasino.pdf

Μπελαβίλας, Ν., Βαταβάλη, Φ., Σαμαρίνης, Π. Χατζηκωνσταντίνου, Ε., & Λιόβα, Ε. (2008, 19 Ιανουαρίου). Μύθοι και πραγματικότητες για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού: Έξι απαντήσεις σε επίκαιρες ερωτήσεις.

Χ. Τζαναβάρα, «Οι 'μονομερείς τοποθετήσεις' τρόμαξαν τον όμιλο Λάτση», ΕΦΣΥΝ, 12-2-2015.

Μ. Πολυχρονίδη, «Όταν ο όμιλος Λάτση 'θυμήθηκε' τη Δημοκρατία», 12-2-2015, <http://www.thepressproject.gr/article/72906/>.

Ν. ΚΑΡΑΤΖΙΟΥ, «Ο ΓΟΡΔΙΟΣ ΔΕΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ», 28-2-2015.

<HTTP://WWW.THEPRESSPROJECT.GR/ARTICLE/73725/>.

Σοφία Αυγερινού Κολώνια (2015-16 , Διάλεξη)-Χαρακτηριστικά και πολιτική για τον τουρισμό στην Ελλάδα.

Ιωάννης Σπυρόπουλος (2015-16 , Διάλεξη)-Σύγχρονες μορφές οργανωμένης τουριστικής ανάπτυξης στην Ελλάδα.

Κρητικός Γιάννης, ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ (για τη μεθοδολογία)

Ν. Καραθανασόπουλος, Για τον τουρισμό, άρθρο.

Δηλώσεις του Υπουργού Επικρατείας... για 'Ελληνικό', Newsletter ΤΕΕ, τεύχος #834, 11-3-2015.

Α. Δεμερτζή, Ν. Καράτζιου, «Επτά καυτά ερωτήματα για το Ελληνικό», ΚΕ , 2-2-2014, «Χάρισμα μετά προικοδότησης» (συνεντεύξεις με Ν. Μπελαβίλα & Ν. Βαλαβάνη), Ε, 3-2-2014, «Αμετάκλητη αλλοίωση του τοπίου», (συνεντεύξεις με Μ. Καραμανώφ & Κ. Καζά-Παπαγεωργίου), Ε, 4-2-2014, «Έρευνα Ελληνικό: αξιοποίηση ή ξεπούλημα;», (συνεντεύξεις με Β. Λυκούση & Κ. Κορτζίδη), Ε, 5-2-2014 και (συνεντεύξεις με Γ. Σγουρό & Π. Τότσικα), Ε, 6-2-2014 και (συνεντεύξεις με Χ. Σπίρτζη, «Δεν διασφαλίζεται το δημόσιο συμφέρον» & Α. Τασάνη, «Τρομακτική επιβάρυνση του περιβάλλοντος»), Ε, 7-2-2014 και (συνεντεύξεις με Γ. Κωνσταντάτο, «Θεματικό Πάρκο και 75% πράσινο» & Κ. Διάκο, «Η Αττική χρειάζεται ελεύθερους χώρους».

«Συνάντηση του Δ. Κουτσούμπα με την Επιτροπή Αγώνα για το Ελληνικό», ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ, 9-12-2014.

Π.Κ. Κουμουνδούρος, «Πέρα από το (Ελληνικό) φιλότιμο : Δημοτική Αγωνιστική Συνεργασία, Αντίσταση και Ανατροπή», 'ανοικτή επιστολή' (15078 λέξεων), πολιτικής τοποθέτησης, στο Ελληνικό, στις δημοτικές εκλογές, το 2006.

«Κρίση στον τομέα των Κατασκευών-Διέξοδος από την Σκοπιά των Λαϊκών Αναγκών», Ημερίδα της Δ.Π.Κ.Μ. με ομιλητές : 1). Η. Τσιμπουκάκης ('Κρίση στον τομέα Κατασκευών'), 2). Α. Αυγερινού ('Πρόγραμμα Αθήνα 2014. Γραμμή επίθεσης στα Λαϊκά Δικαιώματα'), 3). Α. Καραμπούκαλου ('Δuo δρόμοι για το μέλλον του Ελληνικού'), 4). Κ. Παπαϊωάννου ('Η προσφορά της Σοβιετικής Αρχιτεκτονικής'), 5). Π. Κονδύλης ('Μεταπολεμική Εξέλιξη : Αθήνα – Βουδαπέστη'), αίθουσα ΤΕΕ, Αθήνα, 5-5-2011.

«Βαθιά πολιτικό ζήτημα ο χωροταξικός σχεδιασμός», ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗΣ, 14-3-2015.

Γ. Κ. Κονταρίνη, «Η Επένδυση του Ελληνικού και ο ρόλος του δημάρχου», 30-4-2015, <http://www.vimaonline.gr/20/article/18944/>.

«Τρισδιάστατη μακέτα – μαιμού» , Το Ποντίκι, τεύχος 1805, 27-3-2014,
<http://www.topontiki.gr/article/70970/>.

<http://www.doxiadisplus.php/elliniko-argyroupoli>

Άρθρα – Δημοσιεύματα τρέχουσας ειδησεογραφίας.

Αναφέρω ενδεικτικά, κυρίως για τις ηλεκτρονικές διευθύνσεις γιατί είναι δεκάδες, αυτά που μελετήθηκαν για άντληση πληροφοριών σχετικών με το θέμα.

<http://www.kathimerini.gr/838674/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia>:

«Η αξιοποίηση του Ελληνικού, επόμενη δοκιμασία για ΤΑΙΠΕΔ και επενδυτές του» Βαγγέλη Μανδραβέλη

«Θεσμοί, επενδυτές, δήμαρχοι κατά της κυβέρνησης για τις «τρικλοποδιές» στην αξιοποίηση του Ελληνικού»

«Επανεκκίνηση της διαδικασίας αξιοποίησης της έκτασης στο Ελληνικό»

«Ανακοίνωση σχετικά με το επενδυτικό ενδιαφέρον για την αξιοποίηση του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού»

www.protothema.gr: «Το ΤΑΙΠΕΔ «ξεπαγώνει» τις διαδικασίες για την αξιοποίηση του Ελληνικού»

http://www.gazzetta.gr: «Η τελική πρόταση της Lamda για την αξιοποίηση του Ελληνικού»

http://www.vimaonline.gr: Α. Βουγιουκλάκης: «Η αξιοποίηση του Ελληνικού πρέπει να εστιάσει σε ανάπτυξη μακράς πνοής»

http://www.tonima.gr: «ΙΟΒΕ: Η αξιοποίηση του Ελληνικού θα φέρει 35.000 θέσεις εργασίας»

http://www.euro2day.gr: «Υπέρ της αξιοποίησης του πρώην αεροδρομίου ο δήμος Ελληνικού – Αργυρούπολης»

www.protagon.gr : «Αξιοποίηση Ελληνικού: να μιλήσουν οι ειδικοί!»

www.imerisia.gr. : «Μπλόκο» στην **αξιοποίηση** του **Ελληνικού** βάζει ο Γ. Τσιρώνης - Αλαλούμ με την ολοκλήρωση του διαγωνισμού παραχώρησης του»

www.capital.gr: «Στο σημείο μηδέν η αξιοποίηση του Ελληνικού», Δ.Δελεβεγκου

www.iefimerida.gr: «αξιοποίηση Ελληνικού»

odysseasnet.gr: «*επίκαιρη ερώτηση για την αξιοποίηση του Ελληνικού*»

www.ypodomes.com: «Αξιοποίηση- Ελληνικού»

www.ypodomes.com: « Ναι λέει το ΤΕΕ στην *αξιοποίηση Ελληνικού.*»

www.pronews.gr: ΣΤΕ: «Πράσινο φως» για την αξιοποίηση του Ελληνικού

στε-«πράσινο-φως»-για-την-αξιοποίηση-του-ελληνικ...

www.anatropionline.gr: « Ανδρέας Κονδύλης για **αξιοποίηση Ελληνικού.**»

www.koolnews.gr: «αξιοποίηση-ελληνικού/Ελληνικό – Καταργείται η εταιρεία «Παράκτιο Μέτωπο» για την αξιοποίηση του Ελληνικού.»

www.aftodioikisi.gr :«Μπλόκο» Δούρου στα σχέδια για την αξιοποίηση του Ελληνικού – Χοντρό παρασκηνακό παζάρι

<http://www.paraskhnio.gr>: «Δεύτερη αποχώρηση του Κατάρ από τη διεκδίκηση του Ελληνικού»

Προτάσεις

<https://www.youtube.com/watch?v=4Zn-3UnaCtc>: HELLINIKON Project - A new era for Greece

www.thehellinikon.com/en/the-project.html

pollalis-hellinikon.com.

www.thetoc.gr/.../i-lambda-development-parousiazeti-to-hellinikon-project

www.thetoc.gr/.../the-ambitious-hellinikon

www.gsd.harvard.edu:Andreas Georgoulis envisions a new Athens Hellinikon

www.lamdadev.com/el/επενδυτικό-χαρτοφυλάκιοhttps://hellinikonproject.wordpress.com
:the hellinikon project

https://en.wikipedia.org/wiki/Hellenikon_

www.athensmagazine.gr/Όλο το πλάνο της LamdaDevelopment και οι θέσεις εργασίας

www.10news.org/hellenikon News Videos Images WebSites Wiki - 10news.org

courses.arch.ntua.gr/111851.html:Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος

www.elliniko-argyroupoli.gr/article.php?id=2310: Ελληνικό: Έγκλημα η πώληση.

www.biozo.gr/metagnosi/files/Elliniko_NTUA_TEDKNA_2010.pdf[PDF]:Βασικές Αρχές
Σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου