

ISSN: 2945-1612



9 772945 161009

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΑΠΟ ΤΟ 1934

ΟΕ

ΜΑΡΤΙΟΣ 2026

T.1057

— ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ |

POWERED BY

 **DIMAND**
REAL ESTATE DEVELOPMENT

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΕΧΟΥΝ ΑΠΟΣΥΝΤΟΝΙΣΤΕΙ



NIKOS BETTAS

Ποια η σημασία των Οικονομικών του Χώρου στον τρόπο με τον οποίο προσεγγίζουμε τη ζωή και την καθημερινότητα των πόλεών μας; Ποιοι είναι οι βασικοί μηχανισμοί ανάπτυξης της πόλης; Ποια η σχέση οικονομικής ανάπτυξης και πόλης; Έχει αυτή διαταραχθεί και, αν ναι, πώς μπορεί να αποκατασταθεί; Τι είδους και πόσο ριζικές παρεμβάσεις χρειάζονται, από οικονομική αλλά όχι μόνο άποψη, τα αστικά μας κέντρα, για να ευημερήσουν; Ποια η σημασία της δημιουργίας περισσότερων δημόσιων χώρων και νέων κατοικιών, και της διασφάλισης της προσβασιμότητας για όλους; Η *Οικονομική Επιθεώρηση* συνομίλησε με τον γενικό διευθυντή στο Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών και καθηγητή στο Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών Νίκο Βέττα, για το παρελθόν, το παρόν και το μέλλον των ελληνικών πόλεων, αναζητώντας κάποιες απαντήσεις στα παραπάνω ερωτήματα.

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΑΠΕΤΕΛΕΣΕ ΣΕ ΜΕΓΑΛΟ ΒΑΘΜΟ ΕΚΦΡΑΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΤΑΜΙΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΩΝ. Η ΑΝΤΙΠΑΡΟΧΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΕ ΩΣ ΕΝΑΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΠΟΥ ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΖΕ ΤΗΝ ΑΞΙΑ ΠΟΥ ΕΙΧΕ ΕΝΑ ΚΟΜΜΑΤΙ ΓΗΣ ΜΕ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ ΜΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΤΕΤΡΑΓΩΝΙΚΑ ΚΑΙ ΥΨΗΛΟΤΕΡΗ ΑΞΙΑ, ΧΩΡΙΣ ΤΗΝ ΑΝΑΓΚΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΕ ΥΨΗΛΟ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟ ΔΑΝΕΙΣΜΟ. ΧΩΡΙΣ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ, ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΤΗΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΤΑΜΙΕΥΣΕΩΝ ΣΕ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΑΠΟΘΕΜΑ, ΕΙΝΑΙ ΔΥΣΚΟΛΟ ΝΑ ΚΑΤΑΛΑΒΕΙ ΚΑΝΕΙΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΙΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ

Αν κάναμε αυτή τη συζήτηση ας πούμε στα μέσα του 20ού αιώνα, θα ρωτούσα πιο εύκολα: «Λειτουργεί η πόλη σαν θερμοκοιτίδα, σαν πλαίσιο πάντως της ανάπτυξης;». Τώρα που μπαίνουμε στο δεύτερο τέταρτο του 21ου αιώνα, ίσως πιο δύσκολα θα το ρωτήσω έτσι...

Υπάρχει σημαντικό μέρος της οικονομικής ανάλυσης τις τελευταίες δεκαετίες γι' αυτό - αναπτύχθηκε μάλιστα και ολόκληρος κλάδος: τα Οικονομικά του Χώρου. Εξηγεί πώς η δημιουργία κέντρων, clusters και η αμφίπλευρη σχέση τους με τις εμπορικές ροές, το να βοηθούνται και να αλλάζουν τη δομή της πόλης, με την τεχνολογία και την καινοτομία, είναι κάτι το εξαιρετικά σημαντικό για την ανάπτυξη. Εξηγεί το πώς οργανώνουμε τον χώρο όπου ζούμε και εργαζόμαστε. Αυτό που έχει μελετηθεί σε παγκόσμια κλίμακα, το έχουμε καταλάβει και στην Ελλάδα: την ανάπτυξη της χώρας μας είναι αδύνατον να την περιγράψεις χωρίς να δεις πώς μαζεύτηκε τα μεταπολεμικά χρόνια ο κόσμος γύρω από την Αθήνα, δευτερευόντως και στη Θεσσαλονίκη.

Βέβαια, η τότε αστικοποίηση -η συγκέντρωση στις πόλεις- έγινε κάπως σαν μια άμυνα: ήταν οι ανώμαλες πολιτικές συνθήκες, ήταν και η φτώχεια και οι καταστροφές σε μεγάλα τμήματα της χώρας.

Τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια όντως αυτό ίσχυε, αλλά δεν ήταν μόνο για άμυνα, αλλά και για αναζήτηση καλύτερων συνθηκών στέγασης - ειδικά από ένα σημείο και μετά, με την αντιπαροχή. Ήταν επίσης και για αναζήτηση καλύτερης εκπαίδευσης για τα παιδιά - πολλοί έστελναν το παιδί τους ή έφευγαν και οι ίδιοι από την επαρχία, ώστε να έχουν πρόσβαση σε καλύτερα σχολεία. Άλλωστε, μέχρι τη δεκαετία του '80, τα πανεπιστήμια -και οι περισσότερες τεχνικές σχολές- ήταν επίσης στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Συνεπώς, το να πηγαίνεις προς την πόλη δεν ήταν μόνον άμυνα, αλλά και διεκδίκηση υψηλότερων εισοδημάτων και καλύτερων προοπτικών ευημερίας.

ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Αυτό μεταφράστηκε σε ανάπτυξη; Και... ποια ανάπτυξη;

Εξαρτάται από το για ποια δεκαετία μιλάμε: αν πάμε σε μεγαλύτερη λεπτομέρεια, υπήρξε παράλληλα και ανάπτυξη βιομηχανίας γύρω από τις πόλεις, όμως η ανάπτυξη που προέκυψε στηρίχθηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό στην οικοδομή. Προστέθηκαν πολλές κατοικίες στην πόλη, όμως -ήταν ορατό από τότε, αλλά το διαπιστώσαμε και εκ του αποτελέσματος- χωρίς ιδιαίτερη μέριμνα για ελεύθερο χώρο ή για πολεοδομικό σχεδιασμό. Πέραν τούτου, η ανάπτυξη της πόλης απετέλεσε σε μεγάλο βαθμό έκφραση της αποταμίευσης των νοικοκυριών που επί δεκαετίες...

.... τοποθετούσαν τις όποιες αποταμιεύσεις τους στο γιαπί.

Ειδικότερα η αντιπαροχή λειτούργησε ως ένας μηχανισμός που πολλαπλασίαζε την αξία που είχε ένα κομμάτι γης, ή ένα παλιό σπίτι, με τη δημιουργία διαμερισμάτων με περισσότερα τετραγωνικά και υψηλότερη αξία, χωρίς την ανάγκη πρόσβασης σε υψηλό τραπεζικό δανεισμό.

Σε μαζική κλίμακα, αυτό.

Χωρίς την ανάπτυξη των κέντρων των πόλεων, και χωρίς την κατεύθυνση των αποταμιεύσεων σε στεγαστικό απόθεμα, είναι δύσκολο να καταλάβει κανείς και την ίδια την ανάπτυξη της χώρας - από το '60 μέχρι και το '80 ή το '90. Ακόμη και πιο πέρα, φτάνοντας μέχρι το 2004 και τους Ολυμπιακούς Αγώνες στην Αθήνα· και τελικά μέχρι και την κατάρρευση, η οποία εκδηλώθηκε μετά το 2009, με την κρίση.

Πέραν λοιπόν από το ότι η πόλη παρέχει προσδοκία, πέραν του ότι λειτουργεί ως μηχανισμός συσσώρευσης, είναι και το κέντρο του Κράτους, των διοικητικών υπηρεσιών. Δεν θα έδρεπε όμως κανείς να καταγράψει ότι η ανάπτυξη διαφόρων δραστηριοτήτων βοηθήθηκε από την

ΟΤΑΝ ΑΡΧΙΣΕ
Η ΨΗΦΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ
ΠΑΝΤΩΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΗΚΕ
ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΔΟΚΙΑ ΟΤΙ ΘΑ
ΗΤΑΝ ΠΛΕΟΝ ΕΥΚΟΛΟΤΕΡΟ
ΝΑ ΚΑΤΟΙΚΕΙ ΚΑΝΕΙΣ
ΕΚΤΟΣ ΤΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ
ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ, ΚΑΘΩΣ
ΚΑΙ Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΑΠΟ
ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΘΑ ΗΤΑΝ ΠΙΟ
ΕΥΚΟΛΗ, ΕΝΩ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΥΓΕΙΑΣ,
'Η ΠΑΛΙ Η ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ
ΜΕ ΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΘΑ ΗΤΑΝ
ΟΛΑ ΕΦΙΚΤΑ ΜΕΣΑ ΑΠΟ
ΤΟ ΙΝΤΕΡΝΕΤ,
ΤΟ ΕΞΥΠΝΟ ΚΙΝΗΤΟ.
ΑΥΤΗ Η ΑΝΤΙΡΡΟΠΗ
ΔΥΝΑΜΗ ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΕ
ΑΡΚΕΤΑ ΔΥΝΑΤΗ ΩΣΤΕ
ΝΑ ΑΝΑΚΟΨΕΙ ΤΗ ΒΑΣΙΚΗ
ΤΑΣΗ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ.

πόλη; Είχαμε κάποτε κλωστοϋφαντουργία στην περιφέρεια της Αθήνας. Είχαμε βιοτεχνίες στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης. Είχαμε κέντρα εμπορίου, διακομιστικές δυνατότητες...

Ίσως να ξεχωρίσουμε δυο στοιχεία - όσο κι αν αλληλοεπédρασαν. Από τη μια πλευρά η τάση προς την Αθήνα, που ήταν και το κέντρο του Κράτους. Γύρω όμως από την Αθήνα, στην Αττική, σαφώς και αναπτύχθηκε και μεταποιητική βιομηχανία, διότι εκεί ήταν σταδιακά ο μεγαλύτερος πληθυσμός και τα περισσότερα μεταφορικά δίκτυα.

Κόμβος επικοινωνίας.

Κόμβος των πάντων, θα έλεγα: από το ρυθμιστικό Κράτος, που θα έπρεπε να βρίσκει κοντά του για να αναπτύξεις δραστηριότητα, έως το να βρίσκεσαι εκεί που ήταν οι μηχανικοί και οι τεχνίτες. Μικρογραφία αυτού του φαινομένου βλέπεις και σε άλλα μέρη της Ελλάδας. Με τον ίδιο τρόπο που κάποιοι έφευγαν από την Πάτρα και πήγαιναν στην Αθήνα, πολλοί έφευγαν από την Ηλεία ή την Αχαΐα και πήγαιναν στην Πάτρα. Σιγά σιγά, ο κόσμος πηγαίνει στα αστικά κέντρα, την ίδια στιγμή που μετακινείται από την πρωτογενή παραγωγή (και άρα από την ύπαιθρο) κατευθυνόμενος στη μεταποίηση στα περίχωρα των πόλεων και τελικά στις υπηρεσίες. Αυτή την τάση τη βλέπουμε και σε πολλές άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Ακόμη περισσότερο και σε ασιατικές χώρες, να σημειώσω. Εξαίρεση αποτελούν όσες χώρες δημιουργήθηκαν ήδη με πολλαπλά κέντρα...

Η ΨΗΦΙΑΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Ο λόγος;

Ήταν χώρες που δημιουργήθηκαν ήδη με μια ομοσπονδιακή δομή. Η οικονομική λειτουργία έρχεται και κάθεται πάνω σε μιαν ιστορική δομή: κεντρικό παράδειγμα η Γερμανία, με είκοσι πόλεις, μεσαίες και μεγάλες, καθεμιά απ' τις οποίες λειτούργησε ως τοπικό κέντρο. Αυτό δεν το είδαμε με τον ίδιο τρόπο στην ανάπτυξη της Κίνας, όπου πιο πρόσφατα συγκεντρώθηκαν τεράστιοι πληθυσμοί γύρω από ορισμένα μεγάλα οικονομικά αλλά και διοικητικά κέντρα.

Μια μεγάλη τάση, λοιπόν: ο κόσμος πηγαίνει εκεί όπου υπάρχουν «και άλλοι», πηγαίνει εκεί όπου έχει καλύτερες υπηρεσίες εκπαί-

δευσης και -μην το ξεχνάμε!- υγείας. Και είτε πηγαίνεις εκεί όπου είναι οι δουλειές είτε δημιουργείς νέες δουλειές εκεί όπου υπάρχουν ευκαιρίες. Υπάρχουν όμως δύο αντίρροπες δυνάμεις εδώ. Η μια είναι πιο πρόσφατη και ισχύει παντού: οι ψηφιακές επικοινωνίες. Όταν άρχισε η ψηφιοποίηση των πάντων -η μετάβαση από τον αναλογικό στον ψηφιακό κόσμο- δημιουργήθηκε και η προσδοκία ότι θα ήταν πλέον ευκολότερο να κατοικεί κανείς εκτός των κέντρων των πόλεων, καθώς και η εργασία από απόσταση θα ήταν πιο εύκολη, ενώ υπηρεσίες εκπαίδευσης, υγείας, ή πάλι η επικοινωνία με τη Διοίκηση, θα ήταν όλα εφικτά μέσα από το Ίντερνετ, το έξυπνο κινητό καθενός/καθεμιάς.

Και αυτό, τελικά, το διαπιστώνουμε; Το όνειρο υλοποιήθηκε;

Σε έναν βαθμό μπορεί κανείς να πει ότι ναι. Από μια μικρή πόλη ή και από ένα χωριό της Ελλάδας μπορείς να επικοινωνείς με αυτόν τον τρόπο, όμως αποδεικνύεται ότι αυτή η αντίρροπη δύναμη δεν υπήρξε αρκετά δυνατή ώστε να ανακόψει τη βασική τάση προς τις πόλεις.

Η δεύτερη αντίρροπη δύναμη είναι κάτι ξεχωριστό στη χώρα μας: αναφέρομαι στον τουρισμό. Ο τουρισμός, σε αντίθεση π.χ. με τη Γαλλία, όπου ως μαγνήτης λειτούργησε κυρίως το Παρίσι, σ' εμάς ήταν κυρίως νησιωτικός και σε παράλιες περιοχές, διάχυτος παντού. Άρα αυτή είναι μια άλλη δύναμη: όπου κρατήθηκαν οι πληθυσμοί, ήταν επειδή εκεί αναπτύχθηκε ο τουρισμός, ενδεχομένως και κάποια συνδεδεμένη τοπική παραγωγή, από συσκευασία φρούτων έως μάρμαρα...

Αυτές είναι οι ευρύτερες τάσεις στον γεωγραφικό χώρο. Ένα άλλο χαρακτηριστικό, το οποίο όμως παίζει όλο και μεγαλύτερο ρόλο, είναι πως ο ελληνικός πληθυσμός, εκτός του ότι πια συρρικνώνεται, εδώ και χρόνια, μεγαλώνει όλο και περισσότερο και στην ηλικία.

Αυτό σε τι συνέπειες οδηγεί στην προσέγγιση της πόλης;

Θα μπορούσε και εδώ να δει κανείς το επιχείρημα: μήπως θα ήταν πιο εύκολο και πιο ευχάριστο σε μια πολύ πιο προχωρημένη ηλικία να μπορεί κανείς να μείνει μακριά από το κέντρο της πόλης, το οποίο είναι πολύ επιβαρυνόμενο και όχι πάντα ευχάριστο;

**ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ,
ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΚΡΙΣΗ**

‘Όμως μήπως προτού προχωρήσουμε σε βάθος, σταθούμε λίγο και στο άλλο μεγάλο φαινόμενο των τελευταίων δεκαετιών; Σ’ εκείνο της παγκοσμιοποίησης; Μπορεί κανείς να πει ότι η παγκοσμιοποίηση υπήρξε αλληλεπίδραση αστικών κέντρων, πόλεων και διασυνδέσεών τους; Και όχι όλου του χώρου; Μήπως πόλη=παγκοσμιοποίηση;

Υπάρχει όντως μια οπτική σύμφωνα με την οποία η πρόσφατη ιστορία της ανθρωπότητας -οικονομική και κοινωνική- είναι ουσιαστικά η ιστορία των πόλεων. Εκεί κυρίως αναπτύχτηκε εκείνο που βιώσαμε τις τελευταίες δεκαετίες. Και πιθανότατα αυτό ισχύει σε μεγάλο βαθμό, αν και θα μπορούσε να λειτουργεί κι αλλιώς - χωρίς δηλαδή να πηγαίνουν και να μένουν μαζί με άλλα πέντε εκατομμύρια ανθρώπους, ο ένας πάνω στον άλλο! Δεν έχει επικρατήσει όμως αυτό, ίσως επειδή η παγκοσμιοποίηση -μαζί με τις ψηφιακές επικοινωνίες- διευκόλυνε τις επικοινωνίες ανάμεσα στα μεγάλα κέντρα: Νέα Υόρκη - Λονδίνο - Παρίσι - Φρανκφούρτη - Χονγκ Κονγκ - Ντουμπάι. Οπότε, αν ήσουν εκτός αυτών των κέντρων, κάτι έχανες, δεν ήσουν στην αιχμή της πρόοδου. Όμως, ξέρετε, παγκοσμιοποίηση σημαίνει και πολλά άλλα πράγματα.

Όπως;

Σημαίνει ισχυρές ροές εμπορίου, εξέλιξη που επηρέασε τους πάντες. Πέρα όμως από το αμιγώς οικονομικό μέρος -δηλαδή το ότι πηγαίνω εκεί όπου είναι οι δουλειές, φέρνοντας βέβαια και νέες δουλειές μαζί μου- υπάρχει και ένα μέρος που αφορά τον τρόπο ζωής. Εδώ, κάτι που συνέβη σ’ εμάς από την κρίση χρέους και εν συνεχεία, από το 2010 και μετά, είναι ότι σταμάτησε να μπαίνει και χρήμα. Έως τότε, μπορεί να μην υπήρχε σχέδιο ή ο σεβασμός των περιβαλλοντικών κανόνων. Δεν υπήρχε σεβασμός π.χ. στην ανάγκη ότι χρειάζεσαι χώρο για να μεγαλώνουν τα παιδιά, ότι χρειάζεται δυνατότητα να κινούνται οι άνθρωποι με κινητικά προβλήματα, τίποτε απ’ αυτά δεν υπήρχε τις δεκαετίες που αναπτύσσονταν τα αστικά κέντρα, αλλά τουλάχιστον έμπαιναν χρήμα που στήριζε την ανάπτυξη! Αυτό ανακόπηκε με την κρίση. Έφυγε και πολύς κόσμος στο εξωτερικό

-από το 2010 έως το 2014 κυρίως- με αποτέλεσμα να προκύπτουν εμφανείς τρύπες στις πόλεις, πάντως στην Αθήνα, από κουφάρια παλιών μεταποιητικών ή εμπορικών μονάδων...

Ολόκληροι δρόμοι με κλειστά μαγαζιά, ακόμη και στο κέντρο.

Κλειστά μαγαζιά, όντως, αλλά και πολλά διαμερίσματα, η αξία των οποίων ανεβοκατέβαινε πάρα πολύ έντονα. Στην καρδιά της κρίσης, μπορούσες να βρεις αξιοπρεπέστατο διαμέρισμα σε κεντρική περιοχή της Αθήνας -στην Κυψέλη ή στα Πατήσια- για αληθινά ελάχιστα λεφτά. Με 15.000 ευρώ, αγόραζες διαμέρισμα. Αυτό σιγά σιγά εξισορρόπησε, μαζί και με την ελληνική οικονομία. Πλην όμως, σήμερα η Αθήνα -σε μεγάλο βαθμό και οι άλλες ελληνικές πόλεις- δεν αποτελούν επαρκή βάση για να μπορέσει να αναπτυχθεί η ελληνική οικονομία περαιτέρω.

Έπιασαν ταβάνι; Ή μήπως πνίγηκαν;

Έχουν δημιουργηθεί τρύπες, κενά. Λείπουν βασικά πράγματα.

**Ο ΑΠΟΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΗΣ**

Όπως;

Η ίδια η ανάπτυξη και η πορεία της πόλης έχουν αποσυντονιστεί. Κανονικά η πόλη θα πρέπει να βοηθάει την ανάπτυξη, αλλά και η ανάπτυξη να αποτυπώνεται στην πόλη. Αν δει κανείς πώς ήταν το Λονδίνο -που είναι ίσως ακραία περίπτωση- τη δεκαετία του ’70, πριν πάρει μπρος, και πώς ήταν είκοσι χρόνια αργότερα, θα δει πώς εκφράστηκε στην πόλη η ανάπτυξη: σε δημόσιους χώρους, σε πολιτιστική δραστηριότητα, σύγχρονα επιχειρηματικά κτίρια. Στην περίπτωσή μας, λοιπόν, δεν είναι σαφές ότι η ανάπτυξη -υπό την έννοια του εισοδήματος εργασίας, των κερδών, των όποιων νέων δραστηριοτήτων- βοηθά την Αθήνα έτσι όπως έχει διαμορφωθεί. Ούτε όμως και η Αθήνα, όπως έχει καταλήξει, βοηθάει την ανάπτυξη να προχωρήσει. Μια διπλή παγίδα.

Να το δούμε από μια άλλη γωνία; Είναι πλέον επεμβάσιμη η πόλη; Μια πόλη σαν την Αθήνα; Ή από ένα σημείο εξέλιξης και πέρα καταλήγει μη επεμβάσιμη; Μπορεί

ΣΗΜΕΡΑ Η ΑΘΗΝΑ
—ΣΕ ΜΕΓΑΛΟ ΒΑΘΜΟ ΚΑΙ
ΟΙ ΑΛΛΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ
ΠΟΛΕΙΣ— ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ
ΕΠΑΡΚΗ ΒΑΣΗ ΓΙΑ ΝΑ
ΜΠΟΡΕΣΕΙ ΝΑ ΑΝΑΠΤΥΧΘΕΙ
Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ
ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ. ΚΑΝΟΝΙΚΑ
Η ΠΟΛΗ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ
ΒΟΗΘΑΕΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ,
ΑΛΛΑ ΚΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΝΑ ΑΠΟΤΥΠΩΝΕΤΑΙ ΣΤΗΝ
ΠΟΛΗ. ΑΝ ΔΕΙ ΚΑΝΕΙΣ
ΠΩΣ ΗΤΑΝ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ ΤΗ
ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ ’70 ΚΑΙ
ΠΩΣ ΗΤΑΝ ΕΙΚΟΣΙ ΧΡΟΝΙΑ
ΑΡΓΟΤΕΡΑ, ΘΑ ΔΕΙ ΠΩΣ
ΕΚΦΡΑΣΤΗΚΕ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ Η
ΑΝΑΠΤΥΞΗ: ΣΕ ΔΗΜΟΣΙΟΥΣ
ΧΩΡΟΥΣ, ΣΕ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ, ΣΥΓΧΡΟΝΑ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ.

ΜΕΡΙΚΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ ΒΓΑΖΟΥΝ ΜΑΤΙ. ΕΝΑ ΑΠ' ΑΥΤΑ ΕΙΝΑΙ ΟΤΙ ΔΕΝ ΕΧΟΥΜΕ, ΣΕ ΚΑΜΙΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ, ΕΠΑΡΚΗ ΔΗΜΟΣΙΟ ΧΩΡΟ. ΟΥΤΕ ΣΕ ΕΚΤΑΣΗ ΟΥΤΕ ΣΕ ΠΟΙΟΤΗΤΑ. Ο ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ, ΠΑΝΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ, ΕΙΝΑΙ ΕΚΕΙΝΟ ΠΟΥ ΔΙΝΕΙ ΑΞΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΚΑΤΟΙΚΙΑ, ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΑ ΣΤΗ ΖΩΗ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ. ΑΥΤΟ, ΔΕΝ ΤΟ ΕΧΟΥΜΕ. ΠΟΛΥ ΛΙΓΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΧΩΡΟΣ, ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΑ ΚΑΙ ΜΙΚΡΑ ΠΑΡΚΑ ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ. ΥΣΤΕΡΑ, ΔΕΝ ΕΧΟΥΜΕ ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ Ή ΚΑΙ ΓΙΑ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ ΜΕ ΜΙΚΡΑ ΠΑΙΔΙΑ.

να ξαναδεί κανείς την πόλη;

Σε πολύ μεγάλο βαθμό αυτή η ερώτηση απαντάται από πολεοδόμους και αρχιτέκτονες.

Με κινητοποίηση κεφαλαίων, βέβαια...

Από την οπτική του οικονομολόγου, υπολογίζω ότι έχει παλιώσει η μεγάλη πλειονότητα του οικιστικού αποθέματος και έχει, επιπλέον, αναντιστοιχία με τις σημερινές και αυριανές ανάγκες. Μερικά πράγματα βγάζουν μάτι. Ένα απ' αυτά είναι ότι δεν έχουμε, σε καμιά περίπτωση, επαρκή δημόσιο χώρο. Ούτε σε έκταση ούτε σε ποιότητα. Ο δημόσιος χώρος, παντού στην Ευρώπη, είναι εκείνο που δίνει αξία και στην κατοικία, αλλά και γενικότερα στη ζωή των κατοίκων. Αυτό, δεν το έχουμε. Πολύ λίγος ελεύθερος χώρος, περιορισμένα και μικρά πάρκα και άλλοι δημόσιοι χώροι. Ύστερα, δεν έχουμε ευκαιρία πρόσβασης για ανθρώπους με αναπηρία ή και για οικογένειες με μικρά παιδιά. Το να κυκλοφορήσει κανείς στα πεζοδρόμια και τους δρόμους της Αθήνας καταλήγει επικίνδυνο. Αντί να θεωρείται δεδομένη η ασφάλεια, ο καθένας πρέπει να κινείται με μεγάλη προσοχή και περιορισμούς!

ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ, ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ, ΔΙΑΧΥΤΟ ΚΟΣΤΟΣ

Αυτό που λέτε, συνειδητοποιείται ευρύτερα; Γιατί αν όχι, δεν είναι πρόβλημα πόλης, αλλά πρόβλημα κοινωνίας... Συνηθίζει κανείς!

Προφανώς και συνηθίζει, ατυχώς και προσαρμόζεται. Στο συγκεκριμένο που συζητάμε, σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις θα δει πολλούς ανθρώπους με αναπηρικά αμαξίδια να κινούνται πολύ πιο ελεύθερα, να πηγαίνουν στη δουλειά τους ή σε διασκέδαση. Στην Αθήνα, οι άνθρωποι αυτοί έχουν να ανέβουν ένα βουνό για κάθε μετακίνηση - ή πάλι μένουν στη σκιά και αυτοπεριορίζονται. Ακόμη και στενά οικονομικά αν το δεις αυτό, υπάρχει τεράστια απώλεια. Κοινωνικά, όμως, είναι απόλυτα απα-

ράδεκτο. Συνδεδεμένο όμως μ' αυτήν την κατάσταση είναι και το άλλο μείζον και ευρύτερο θέμα: το κόστος των μετακινήσεων.

Κόστος σε χρήμα, κόστος και σε χρόνο.

Το ίδιο καταλήγει να είναι! Πάρα πολλοί εργαζόμενοι είτε θα επιλέξουν να ξυπνήσουν πάρα πολύ νωρίς -ακόμα κι αν η δουλειά τους δεν το απαιτεί- ή θα δαπανήσουν μια ώρα το πρωί στο αυτοκίνητο και μια ώρα το βράδυ. Άμεσο οικονομικό κόστος. Το αρχικό ζήτημα είναι η ανεπάρκεια του συστήματος των μέσων μαζικών μετακινήσεων. Το Μετρό υπήρξε κάτι εξαιρετικά σημαντικό για την Αθήνα όταν έγινε, αλλά έχει πλέον φτάσει στα όριά του και έχει καθυστερήσει πολύ η επέκτασή του. Αλλά και τα υπόλοιπα μέσα μετακίνησης είναι πολύ κάτω του αναγκαίου για -όπως το λέμε- μια ευρωπαϊκή πόλη.

Η ΣΥΣΣΩΡΕΥΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ Η ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΔΙΕΞΟΔΟΥ

Το αποτέλεσμα;

Το αποτέλεσμα είναι η υπερβολική χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, το μπλοκάρισμα των δρόμων, αλλά και η... ανάλωση του δημοσίου χώρου για παρκάρισμα!

Δείτε τώρα όλα τα προβλήματα συγκεντρωμένα: παλαιότητα των κατοικιών· ένα μη φιλικό περιβάλλον για ανθρώπους με δυσκολία μετακίνησης· μεγάλο κόστος μετακίνησης για όλους· έλλειψη δημόσιων χώρων. Μια ενδιάμεση σκέψη, όμως, πριν συνεχίσουμε. Στην Ελλάδα δεν έχει κανένα νόημα να προσπαθήσεις να φτιάξεις μόνο την Αθήνα, εάν την ίδια ώρα δεν προσπαθήσεις να δημιουργήσεις διεξόδους και στις άλλες πόλεις και να ενισχύσεις την επαρχία. Τι εννοώ; Αν δημιουργηθεί υποθετικά μια κατάσταση όπου θα είναι πολύ ευκολότερο να μένει κανείς στο Χαλάνδρι, τα Σούρμενα ή το Περιστέρι, όσο και περισσότεροι άνθρωποι ή το έρχονται εδώ από την Τρίπολη και από τη Λάρισα. Χρειάζεται λοιπόν να πάρεις αποφάσεις για το πού, κατά προτεραιότητα, θα

βάλεις τα διαθέσιμα χρήματά σου και τι σχέδιο θα έχεις: δεν είναι δυνατόν να πεις «θα λύσω τα προβλήματα μόνο στο κέντρο».

Ένα άλλο ζήτημα, τώρα: οι μεταβολές που επέρχονται στον πληθυσμό, εκτός από ανάγκες, δημιουργούν και ευκαιρίες. Ο πληθυσμός στη χώρα μικραίνει και αυτό θα συνεχιστεί και κατά την επόμενη δεκαετία, ας το συνειδητοποιήσουμε. Συνεπώς, και λιγότερος κόσμος θα είναι συνολικά στον δρόμο, αλλά και λιγότερες ανάγκες για πολλές υπηρεσίες.

Βέβαια η χώρα μεγάλωσε πριν από λίγες δεκαετίες, την εποχή της εισροής μεταναστών - προτού το πολιτικό σύστημα ανακαλύψει την αντιθέσεις προς τους μετανάστες... Και μάλιστα, όταν εμείς είχαμε εισροή εκατοντάδων χιλιάδων, αποφύγαμε την γκετοποίηση· πάντως αποφύγαμε την γκετοποίηση στην έκταση άλλων μεγαλουπόλεων της Ευρώπης...

Εδώ, μια παρένθεση για τα θετικά που έδειξαν οι ελληνικές πόλεις. Σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές, οι δικές μας πόλεις αποδείχθηκαν περισσότερο ανοιχτές σε ανθρώπους είτε της εσωτερικής μετανάστευσης είτε από πέρα από τα σύνορα. Υπήρξε βέβαια και μια αντίστροφη μετακίνηση πληθυσμού από το κέντρο της Αθήνας προς τα προάστια της προ δεκαετιών - στη Θεσσαλονίκη σε πολύ μικρότερο βαθμό, όμως και εκείνη η μετακίνηση έγινε με μια σχετική ομαλότητα. Δεν διαταράχθηκε η κυρίως λειτουργία της πόλης, με τη δημιουργία μεγάλων κενών απ' αυτή την αιτία. Αν και σήμερα υπάρχουν συνοικίες που απομονώνονται κοντά στο κέντρο της πόλης, η μεγάλη εικόνα είναι πως η πόλη παραμένει λειτουργική ακόμα και σε χαμηλότερο του επιθυμητού επίπεδο. Θέσατε όμως το κεντρικό, το βαρύ ερώτημα: «Εδώ που βρισκόμαστε, μπορεί κάτι να γίνει;». Αυτό, δε, σχετίζεται και με το «πόσο κοστίζει να γίνει»;

Και επιτρέψτε μου, με το ποιος το κάνει. Το Κράτος; Ο πολεοδομός; Ο μηχανικός-κατασκευαστής; Το κάνουν οι τράπεζες - δηλαδή

οι χρηματοδοτικές ροές; Σίγουρα όχι η κοινωνία πολιτών...

Όποιος και να το κάνει, πάντως, το ζήτημα θα πρέπει να βρεθεί στο ίδιο επίπεδο σημασίας με την οικονομική κρίση, με το όριο του οικονομικού μοντέλου που εφαρμόσαμε. Ας πάμε σ' αυτό που λέγαμε: το πόσες ώρες ξοδεύεις στον δρόμο, το αν μπορείς να βγεις από το σπίτι σου αν έχεις κινητικά προβλήματα, το αν έχεις ελεύθερο χώρο για τα παιδιά σου ή για τους ηλικιωμένους, αυτά είναι εξίσου σημαντικά θέματα με το οικονομικό. Για να αφήσω στην άκρη και το αισθητικό, πώς δηλαδή αναδεικνύεις την πολιτιστική κληρονομιά και την αρχιτεκτονική μέσα από τα σπίτια μας. «Μπορεί να γίνει κάτι;» ρωτάτε. Οι πολεοδόμοι, μηχανικοί και αρχιτέκτονες ίσως μπορούν να πουν περισσότερα, όμως εκείνο που φαίνεται να έχει δουλέψει αλλού είναι οι συστηματικές παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας. Έχω την υποψία ότι χωρίς τέτοιες δεν μπορείς να κάνεις κάτι ουσιαστικό στην Αθήνα.

ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ

Δηλαδή; Σε τι μεταφράζεται αυτό;

Δείτε ένα τολμηρό παράδειγμα: από τη στιγμή που έχει οριοθετηθεί και μετρηθεί μια συνοικία, αποφασίζεται ότι ένα μέρος των κατοικιών -ενδεχομένως ένα οικοδομικό τετράγωνο- θα κατεδαφιστεί.

Έτσι, ευθέως;

Με ένα σύστημα κινήτρων, προκειμένου να το αγοράσεις απ' όσους βρίσκονται σ' αυτό για ανάπτυξη χώρου με δημόσια πρόσβαση. Ταυτόχρονα θα μπορούσε να δρομολογηθεί συνολική ανακατασκευή πολυκατοικιών. Χρειάζονται εδώ φυσικά και νομικές μέριμνες για όποιον δεν θα το επιθυμεί και αποζημιώσεις. Αλλά όταν τα σπίτια παλαιώνουν, και όταν ο πληθυσμός δεν φαίνεται ότι θα μεγαλώσει με τους προηγούμενους ρυθμούς, αλλά μάλλον θα μειώνεται, και όταν οι ανάγκες αλλάζουν,

ΤΟ ΑΛΛΟ ΜΕΙΖΟΝ ΚΑΙ ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΘΕΜΑ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ. ΠΑΡΑ ΠΟΛΛΟΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΕΙΤΕ ΘΑ ΕΠΙΛΕΞΟΥΝ ΝΑ ΞΥΠΝΗΣΟΥΝ ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ ΝΩΡΙΣ 'Η ΘΑ ΔΑΠΑΝΗΣΟΥΝ ΜΙΑ ΩΡΑ ΤΟ ΠΡΩΙ ΣΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΚΑΙ ΜΙΑ ΩΡΑ ΤΟ ΒΡΑΔΥ. ΑΜΕΣΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ. ΤΟ ΑΡΧΙΚΟ ΖΗΤΗΜΑ ΕΙΝΑΙ Η ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ. ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΥΠΗΡΞΕ ΚΑΤΙ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ ΟΤΑΝ ΕΓΙΝΕ, ΑΛΛΑ ΕΧΕΙ ΠΛΕΟΝ ΦΤΑΣΕΙ ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΤΟΥ ΚΑΙ ΕΧΕΙ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙ ΠΟΛΥ Η ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ.

ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΑΛΛΕΣ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ, ΟΙ ΔΙΚΕΣ
ΜΑΣ ΠΟΛΕΙΣ ΑΠΟΔΕΙΧΘΗΚΑΝ
ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΑΝΟΙΧΤΕΣ
ΣΕ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ ΕΙΤΕ
ΤΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ
ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ ΕΙΤΕ ΑΠΟ
ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΑ ΣΥΝΟΡΑ.
ΥΠΗΡΞΕ ΒΕΒΑΙΑ ΚΑΙ ΜΙΑ
ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ
ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΠΟ ΤΟ
ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΠΡΟΣ
ΤΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟ
ΔΕΚΑΕΤΙΩΝ
– ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΣΕ
ΠΟΛΥ ΜΙΚΡΟΤΕΡΟ ΒΑΘΜΟ,
ΟΜΩΣ ΚΑΙ ΕΚΕΙΝΗ Η
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΕΓΙΝΕ
ΜΕ ΜΙΑ ΣΧΕΤΙΚΗ
ΟΜΑΛΟΤΗΤΑ.
ΔΕΝ ΔΙΑΤΑΡΑΧΘΗΚΕ
Η ΚΥΡΙΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ
ΠΟΛΗΣ, ΜΕ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ
ΜΕΓΑΛΩΝ ΚΕΝΩΝ ΑΠ’ ΑΥΤΗ
ΤΗΝ ΑΙΤΙΑ.

πώς θα κάνουμε τη μετάβαση; Υπάρχει πλέον μικρότερη ανάγκη για σπίτια με τετραμελείς οικογένειες, όλο και περισσότερο μένει κάποιος μόνος του ή μένει ένα ζευγάρι, και χρειάζεται και πρόσβαση σε δημόσιο χώρο. Τα διάφορα κίνητρα που δίνονται, με προγράμματα του τύπου «Ανακαινίζω», είναι χρήσιμα, αλλά οδηγούν αναγκαστικά σε ιδιαίτερα αντισυνοικιακή προσέγγιση: βελτίωση ενός διαμερίσματος σε μια πολυκατοικία με χαρακτηριστικά δεκαετίας του '70. Ακόμα και ενεργειακά αν το δει κανείς...

Γι' αυτό μιλώ για συστηματική παρέμβαση σε μια συνοικία. Πόσα είναι τα αναγκαία κεφάλαια γι' αυτό; Να θυμίσω ότι είχαν υπάρξει και παλιότερα ιδέες για κάτι τέτοιο, ακόμα και του Στέφανου Μάνου: τότε, εξηγούσε, δεν ήταν απαραίτητο να φτιαχτεί ένα πάρκο στο Ελληνικό, αλλά να δημιουργηθούν, δεν θυμάμαι πόσα, μικρότερα πάρκα...

Είκοσι ήταν!

... ανά τον αστικό ιστό της Αθήνας. Παρόμοιες παρεμβάσεις, λοιπόν, εκεί όπου είναι αναγκαίες. Πάντως, το να μπορέσεις να κάνεις μεγάλης κλίμακας παρέμβαση κατεδαφίζοντας είναι κάτι που -ενδεχομένως- στον δημόσιο διάλογο ακούγεται ακραίο σήμερα. Φοβούμαι όμως πως σε είκοσι χρόνια -όταν τα σπίτια θα είναι ακόμα είκοσι χρόνια παλιότερα- μπορεί να είναι εκ των υστέρων σαφές το οικονομικό νόημα. Και φυσικά, άμα συνυπολογίσει κανείς την αύξηση αξίας που θα πάρουν με τέτοιες παρεμβάσεις όλα τα τριγύρω ακίνητα.

Και μήπως όλη η υπόθεση των ευρωπαϊκών ρυθμίσεων για εξοικονόμηση ενέργειας λειτουργήσει εδώ ακόμα πιο προτρεπτικά; Αμα δεν μπορείς να νοικιάσεις ή να μεταβιβάσεις, εφόσον δεν πετυχαίνεις μια ενεργειακή κλάση, δε θα έχουμε μια εκβιαστική κατάσταση στην κοινωνία;

Κι αυτό θα μπορούσε να συμβάλει, πράγματι. Όπως και το γεγονός ότι μπορεί πολλά σπίτια να είναι ιδιοκτησίας ανθρώπων που σταδιακά θα αποδημήσουν. Κάποιος θα τα κληρονομήσει ή θα τα αγοράσει, ποιος θα τα

διαχειριστεί, τι θα τα κάνει; Πριν ρημάξουν, έχει σημασία να υπάρξει μια έγκαιρη παρέμβαση σε ένα πλαίσιο ανάπτυξης συνοικιών. Σε συνέχεια τέτοιων παρεμβάσεων, πάντως, έχουμε τεράστιο πρόβλημα και σε κάτι που δεν συζητείται όσο πρέπει: τα πεζοδρόμιά μας. Εν μέρει αυτό οφείλεται στο ότι οι δρόμοι μας είναι το κεντρικό σημείο παρκαρίσματος για τα αυτοκίνητά μας και, όπως συζητήσαμε πλέον, τα αυτοκίνητα είναι το κέντρο των καθημερινών μετακινήσεων.

ΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΠΑΡΚΑΡΙΣΜΑΤΟΣ

Οπότε;

Οπότε και πάλι χρειάζονται τολμηρές παρεμβάσεις έχω την εντύπωση. Σε δρόμους όπου σήμερα τα αυτοκίνητα παρκάρουν αμφίπλευρα, καταργείται η μια πλευρά, και επεκτείνεται το πεζοδρόμιο με τρόπο που να μπορείς να κυκλοφορήσεις. Και, στην περιοχή όπου το κάνεις αυτό, φροντίζεις να υπάρχουν χώροι στάθμευσης - υπόγειοι ή και σε ύψος. Έτσι σταδιακά απελευθερώνεται χώρος και δεν καταλαμβάνεται κατά προτεραιότητα από τα αυτοκίνητα. Σήμερα τι κάνουμε; Όπου υπάρχει δημόσιος χώρος, πηγαίνουμε και είτε παρκάρουμε είτε με κάποιον άλλον τρόπο τον καταλαμβάνουμε, τον χτίζουμε. Φυσικά τέτοιες παρεμβάσεις είναι τολμηρές, αλλά πρέπει να γίνονται οργανωμένα και σταδιακά, για χρηματοδοτικούς και άλλους λόγους. Υπάρχει και το ερώτημα ποιος κάνει την παρέμβαση, το Κράτος, η Περιφέρεια, ο Δήμος; Θα χρειαστεί όλοι να συμμετάσχουν, όπως και ιδιώτες, όπως κατασκευαστικές εταιρίες ή ανάπτυξης ακινήτων, καθώς και όσοι θα χρηματοδοτήσουν, όπως οι τράπεζες. Κόστος στην αρχή, όφελος στη συνέχεια. Πρόσθετο ερώτημα βέβαια: κατά πόσο μια τέτοια προσέγγιση είναι κοινωνικά επιθυμητή;

Επειδή, δηλαδή, θα διαταραχθεί η τωρινή ισορροπία;

Δείτε: έχουμε συνηθίσει τα τελευταία

χρόνια στο να μην έχουμε δημόσιο χώρο, εύκολες μετακινήσεις και αρχιτεκτονική. Πάντως όχι χώρο ποιότητας. Βολευόμαστε εύκολα. Άμα πεις σε κάποιον ότι θα έχει λιγότερες ευκολίες να παρκάρει έξω από το δικό του σπίτι, μπορεί στην αρχή να σου πει «τι πας και κάνεις!»! Χρειάζεται συνεπώς όλα αυτά να γίνουν μαζί, ώστε να φανεί και να μεγιστοποιηθεί το όφελος. Πλην όμως η Αθήνα έχει πολλά άλλα θετικά.

ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Δηλαδή;

Είναι πρώτα πρώτα μια πόλη σχετικά ασφαλής, όχι απόλυτα, αλλά πάντως σε σύγκριση με πολλές άλλες, ίδιου μεγέθους στην Ευρώπη και αλλού. Είναι επίσης ανοιχτή. Δεν έχει γκέτο, έχει ανθρώπους αρκετά φιλικούς σε όποιον έρχεται εδώ και προσαρμοστικότητα σε αλλαγές - γι' αυτό άλλωστε και πιστεύω ότι θα αναπτυχθεί κι άλλο ο τουρισμός στην Αθήνα.

Εδώ μπαίνουν στη μέση τα καταλύματα τύπου AirBnB;

Όχι μόνο! Θα δούμε ενδεχομένως να έρχεται κανείς όλο και περισσότερο με το αεροπλάνο για ένα τριήμερο: τα τελευταία χρόνια έχει μπει ισχυρά στον χάρτη η πόλη, με τέτοια λογική. Αλλά επίσης υπάρχουν και άνθρωποι οι οποίοι θα ήθελαν να μείνουν για λίγες εβδομάδες ή μήνες. Εκείνο που λείπει, για να πάει η πόλη σε ανώτερο επίπεδο, είναι ό,τι έχει σχέση με το προτεινόμενο πολιτιστικό και εμπορικό προϊόν. Τι πουλάς, τι προτείνεις.

Μήπως όμως το απρογραμμάτιστο, το αιφνίδιο είναι το ελληνικό πολιτιστικό προϊόν που προτείνουμε;

Ναι, βέβαια, αλλά μην το βλέπουμε μόνο ως πολιτιστικό με την έννοια της τέχνης, αλλά και ως κοινωνικό. Για νέους ανθρώπους από το εξωτερικό, το να έλθουν και να γνωρίσουν το κέντρο, να κυκλοφορήσουν για λίγες μέρες στο Γκάζι, στον Κεραμεικό ή στο Παγκράτι ή και το Περιστερί -σίγουρα στην παραλία το καλο-

καίρι- έχει το ενδιαφέρον του. Όμως υπάρχει και κόσμος που θα ήθελε να παρακολουθήσει μια μουσική παράσταση, που ενδεχομένως θα υπάρχει στην Αθήνα και όχι αλλού. Ή ένα πολύ ιδιαίτερο φεστιβάλ και πολιτιστικό δρώμενο. Υστερούμε πολύ σε αυτά.

Μια τελευταία ερώτηση: εσάς στο IOBE -όπου κάνουμε αυτή τη συζήτηση- σας έχουν καθόλου προσεγγίσει ζητώντας σας να ερευνήσετε αυτού του είδους θέματα; Πού είναι τα αδιέξοδα; Τι θα μπορούσε να ξεκινήσει κανείς να σχεδιάσει και να κάνει; Πώς;

Δεν είχαμε την ευκαιρία να μελετήσουμε συστηματικά αυτή τη σειρά ερωτημάτων τα τελευταία χρόνια. Την έχουμε προσεγγίσει, σε ένα βαθμό εφαπτομενικά, όπως σε μελέτες για την ενεργειακή αναβάθμιση κτιρίων, περιβαλλοντικές και κλιματικές προκλήσεις, ή πάλι το στεγαστικό ζήτημα. Καταλαβαίνω όμως ότι το ερώτημά σας σχετίζεται και με το πόση σημασία μπορεί να έχουν παρόμοιες παρεμβάσεις για την ανάπτυξη συνολικά. Η σημασία είναι ιδιαίτερα υψηλή. Χωρίς αναβάθμιση της κατοικίας, όπως και χωρίς συστηματική αλλαγή χρήσεων παλαιών ακινήτων και χωρίς σύγχρονη εκμετάλλυσή τους, μένουμε πίσω και οικονομικά - όπως, για παράδειγμα, παλιά εργοστάσια ή βιοτεχνίες να γίνουν κέντρα για ψηφιακές ομάδες εργασίας ή για συνδυασμένη επαγγελματική χρήση και κατοικία. Υπήρξαν λίγες, πετυχημένες παρόμοιες περιπτώσεις παρέμβασης, που επηρέασαν ευρύτερα την περιοχή τους. Όμως έχουμε καθυστερήσει σε τέτοιες παρεμβάσεις. Κτίρια ή περιοχές που έχουν υποβαθμιστεί μπορούν να έλθουν πάλι στο προσκήνιο, και είναι σημαντικό να γίνει χωρίς να προσθέσουμε και να χτίσουμε περισσότερα τετραγωνικά μέτρα, αλλά απελευθερώνοντας και αναβαθμίζοντας τον δημόσιο χώρο. Συνολικά, χρειάζεται τόλμη για παρεμβάσεις, ώστε η πόλη να υποστηρίζει την ανάγκη οικονομικής ανάπτυξης, αλλά, και αντίστροφα, η οικονομική ανάπτυξη να αποτυπώνεται στην πόλη και να την αναβαθμίζει.

ΕΚΕΙΝΟ ΠΟΥ ΦΑΙΝΕΤΑΙ ΝΑ ΕΧΕΙ ΔΟΥΛΕΨΕΙ ΑΛΛΟΥ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ. ΕΧΩ ΤΗΝ ΥΠΟΨΙΑ ΟΤΙ ΧΩΡΙΣ ΤΕΤΟΙΕΣ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙΣ ΝΑ ΚΑΝΕΙΣ ΚΑΤΙ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΟ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ. ΔΕΙΤΕ ΕΝΑ ΤΟΛΜΗΡΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ: ΑΠΟ ΤΗ ΣΤΙΓΜΗ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΟΡΙΟΘΕΤΗΘΕΙ ΚΑΙ ΜΕΤΡΗΘΕΙ ΜΙΑ ΣΥΝΟΙΚΙΑ, ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΤΑΙ ΟΤΙ ΕΝΑ ΜΕΡΟΣ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ -ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΩΣ ΕΝΑ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ- ΘΑ ΚΑΤΕΔΑΦΙΣΤΕΙ. ΜΕ ΕΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΙΝΗΤΡΩΝ, ΠΡΟΚΕΙΜΕΝΟΥ ΝΑ ΤΟ ΑΓΟΡΑΣΕΙΣ ΑΠ' ΟΣΟΥΣ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ Σ' ΑΥΤΟ ΓΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΧΩΡΟΥ ΜΕ ΔΗΜΟΣΙΑ ΠΡΟΣΒΑΣΗ.