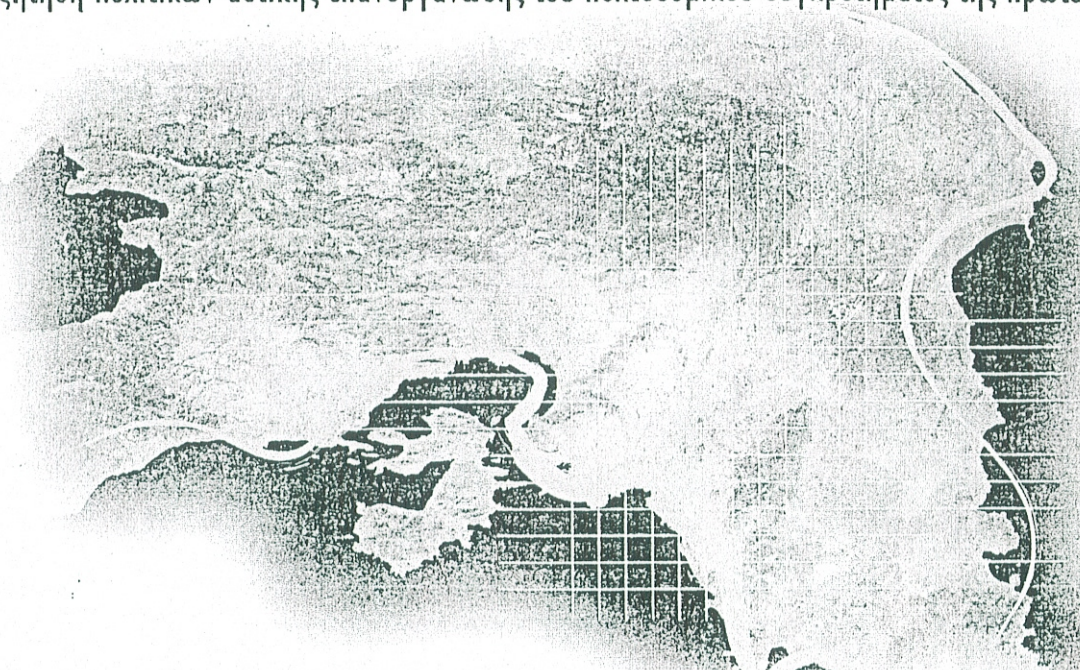


# ΕΝΑ ΜΕΛΛΟΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

Σε αναζήτηση πολιτικών αστικής επανοργάνωσης του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας



ΑΘΗΝΑ 2003

## ΣΥΓΓΡΑΦΕΙΣ

Δ. ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ • ΧΡ. ΑΓΡΑΓΙΔΗΣ • Μ. ΑΕΛΒΟΕΤ • Γ. ΑΜΠΑΤΖΟΓΛΟΥ • ΑΘ. ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ • Γ. ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ • Λ. ΒΑΣΕΝΧΟΒΕΝ • D. COHN-BENDIT  
ΕΥ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ • Θ. ΒΛΑΣΤΟΣ • ΕΥ. ΓΑΒΡΙΕΛΑΤΟΣ • Γ. ΓΙΑΝΝΗΣ • Ν. ΓΚΟΛΑΝΤΑ • Μ. ΔΕΚΛΕΡΗΣ • Α. ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ • Ρ. ΖΗΣΗ • Β. ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ  
Γ. ΚΑΛΑΝΤΙΔΗΣ • Α. ΚΑΡΥΔΗ • Κ. ΚΑΣΣΙΟΣ • Λ. ΚΙΚΗΡΑΣ • Π. ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ • Κ. ΚΟΥΤΣΟΠΟΥΛΟΣ • Γ. ΜΑΝΤΕΣΗΣ • ΝΤ. ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ • ΕΥ. ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ  
Μ. ΜΠΙΡΗΣ • Τ. ΜΠΙΡΜΠΛΗ • Γ. ΝΕΛΛΑΣ • Β. ΠΡΟΦΥΛΙΔΗΣ • Α. ΡΟΔΗ • F. RUTELLI • Κ. ΣΕΡΡΑΟΣ • Π. ΣΙΣΚΟΣ • Α. ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ • ΝΤ. ΣΤΑΣΙΝΟΠΟΥΛΟΣ  
Ι. ΣΤΕΦΑΝΟΥ • Α. ΤΟΥΝΤΑΣ • ΑΛ. ΤΡΙΠΟΔΑΚΗΣ • Σ. ΤΣΕΤΣΗΣ • Β. ΤΣΕΤΣΗ-SCHLYTER • ΧΡ. ΤΣΙΤΟΥΡΑΣ • Ι. ΤΣΟΥΔΕΡΟΣ • Μ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ • Γ. ΦΩΤΗΣ • Κ. ΨΥΧΑΣ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ: PAT COX

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΠΑΠΑΖΗΣΗ

## Αθήνα: Πρωτεύουσα του εαυτού της χωρίς περιφέρεια;

Βασίλης Προφύλιδης  
ΑΝ. ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΔΠΘ

ΕΝΟΤΗΤΑ 2

### 1. Ο ρόλος μιας πρωτεύουσας και οι αδυναμίες των Αθηνών

Ο διάλογος για την Αθήνα και το ρόλο της ως πρωτεύουσας δεν υπήρξε ποτέ εύκολος. Οι προκαταλήψεις, τα συμφέροντα, οι μικροσκοπιμότερες οδηγίες σε ακραίες απόψεις είτε υποστηρικτικές είτε απορριπτικές για την Αθήνα. Το σημείωμα αυτό θα στηριχθεί στον επιστημονικό λόγο που πρέπει να χαρακτηρίζεται από νηφαλιότητα, αυστηρότητα, τεκμηρίωση και προοπτική.

Θα γινόταν τόση συζήτηση (και όχι μόνο) αν η Αθήνα δεν ήταν η πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους; Ποιος θα νοιαζόταν για μια υδροκέφαλη Αθήνα, αν οι αποφάσεις για τις τύχες της χώρας ελαμβάνοντο σε κάποια άλλη πόλη; Η Αθήνα ενochλεί και κυριαρχεί επειδή είναι πρωτεύουσα.

Δε νοείται σύγχρονο κράτος σ' ένα παγκοσμιοποιημένο<sup>1</sup> και εξόχως ανταγωνιστικό οικονομικοπολιτικό περιβάλλον χωρίς πρωτεύουσα - στρατηγείο. Άσχετα με το πληθυσμιακό της μέγεθος και το οικονομικό της βάρος, στην πρωτεύουσα σχεδιάζονται και οργανώνονται τα μείζονα ζητήματα που αφορούν την χώρα. Αυτό προϋποθέτει ότι τα μηνύματα απ' όλες τις περιοχές της χώρας φθάνουν στην πρωτεύουσα, γίνονται αντιληπτά, τίθενται σε διαδικασία διαλόγου, και συχνά και συγκρούσεων, ώστε η όποια τελική απόφαση να αποτελεί συνισταμένη του εθνικού συμφέροντος.

Κάτι τέτοιο προφανώς δεν γίνεται σήμερα στην Ελλάδα. Γι' αυτό όμως δεν φταίει μόνο η Αθήνα. Ο μέσος Έλληνας έχει ριζωμένες νοοτροπίες επιβολής και όχι διαλόγου, συγκάλυψης - απόκρυψης και όχι σύνθεσης, στενόμευλης ιδιοτέλειας και όχι μεγαλοψυχίας. Τέτοιες νοοτροπίες θα είχαν δημιουργήσει μια αντίστοιχη Αθήνα και σε κάποιο άλλο σημείο της χώρας. Είναι λυπηρό η σύγχρονη Αθήνα - πρωτεύουσα να υστερεί τόσο σε αξίες ως προς την κλασική Αθήνα - παγκόσμια πρωτεύουσα.

Μια πρωτεύουσα-στρατηγείο, ακόμη και σε πολυπληθή χώρα, δε χρειάζεται

περισσότερο από 1 έως 2 εκατομμύρια κατοίκους. Ο πλεονάζων πληθυσμός της Αθήνας δεν οφείλεται στην ιδιότητά της ως πρωτεύουσας, αλλά σε μια φαύλη πολιτική αναπαραγωγής και διόγκωσης του πλούτου (και άρα του πληθυσμού) γύρω από την πρωτεύουσα.

Έτσι οι ανάγκες μιας μεγαλούπολης με μέγεθος δυσανάλογο ως προς τη χώρα πνίγουν τελικά την Αθήνα - πρωτεύουσα. Οι προσπάθειες χάνονται στα πολλά και μικρά, δημιουργούνται δύσκαμπτοι γραφειοκρατικοί μηχανισμοί και τελικά η πρωτεύουσα δεν έχει την απαραίτητη ευελιξία που απαιτείται.

### 2. Η ανεξέλεγκτη εξέλιξη του πληθυσμού και της οικονομικής δραστηριότητας στην περιοχή Αθηνών

Ακόμη και σε πρωτεύουσες χωρών με σαφή τριτοκοσμικά χαρακτηριστικά (ενδεικτικά: Ινδονησία, Νιγηρία, Μεξικό, Αίγυπτος, κλπ.) δεν υπάρχει η συγκέντρωση πληθυσμού που υπάρχει στην Αθήνα, όπου κατοικεί το 34% του πληθυσμού της χώρας και εκτιλίσσεται το 60% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος. Εντελώς ενδεικτικά στην Ολλανδία η πρωτεύουσα αποτελεί τα 4,5% του πληθυσμού της χώρας, στην Ουγγαρία το 19%, στη Γαλλία και στην Αγγλία το 20%.

Κι όμως η Αθήνα είχε το 1961 μόλις 1,5 εκατ. κατοίκους. Ο απότομος αυτός πληθυσμιακός ανήφορος δε φαίνεται να έχει τελειωμό. Ο πληθυσμός της Αθήνας θα μπορούσε να είχε σταθεροποιηθεί στα 2 έως 2,5 εκατ. κατοίκους, αν από τη δεκαετία του 1960 είχαν ληφθεί και ακολουθηθεί συστηματικά δύο κατηγορίες μέτρων:

- ✧ Περιορισμός των κρατικών επενδύσεων (υποδομής και ανάπτυξης) για την περιοχή των Αθηνών.
- ✧ Ενθάρρυνση των ιδιωτικών επενδύσεων μακριά από την Αθήνα.



- Ευνοϊκή φορολογική και εισοδηματική πολιτική για άτομα και οικονομικές δραστηριότητες μακριά από την Αθήνα.

Οι πολιτικοί ισχυρίζονται ότι εδώ και δεκαετίες λαμβάνουν τέτοια μέτρα. Τα έργα όμως και η πραγματικότητα αποδεικνύουν ότι συμβαίνει το εντελώς αντίθετο.

### 3. Ο φαύλος κύκλος των συγκοινωνιακών υποδομών

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αλλοπρόσκλησης πολιτικής που τελικά ενθάρρυνε υπέρμετρα τη συγκέντρωση ανθρώπων και πλούτου είναι οι συγκοινωνιακές υποδομές, με πόρους (αλλά και παρότρυνση) από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Την επταετία 1995 - 2002 στην Αθήνα κατασκευάσθηκαν<sup>2</sup>:

- Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο συνολικού προϋπολογισμού περίπου 600 δισεκατομμυρίων δραχμών. Την ίδια περίοδο τα έργα εκσυγχρονισμού των υπόλοιπων αεροδρομίων της χώρας δεν αποτελούν ούτε το 1/3 ως προς το αεροδρόμιο Αθηνών. Δε δόθηκε ποτέ επαρκής απάντηση στην τεκμηριωμένη άποψη για διατήρηση του Αεροδρομίου Ελληνικού με κατασκευή νέου Αεροσταθμού, του οποίου ο προϋπολογισμός δε θα ξεπερνούσε τα 100 δισ. δρχ.
- Μετρό, προϋπολογισμού 800 δισ. δρχ. για 19 κλμ. Ήδη (και μέχρι το 2006) προχωρούν επεκτάσεις του μετρό προϋπολογισμού περίπου 500 δισ. δρχ.
- Η Αττική Οδός (εγκάρσιος αυτοκινητόδρομος) Σταυρού-Ελευσίνας, δαπάνης 1.200 δισ. δρχ., για μήκος 67 κλμ και 36 ανισοπέδους κόμβους.

**Τα μόνα μεγάλα έργα μακριά από την Αθήνα το ίδιο διάστημα υπήρξαν η Εγνατία (που απορρόφησε το διάστημα 1995 - 2002 περίπου 300 δισ. δρχ. και η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου που απορρόφησε περίπου 150 δισ. δρχ.).**

Η ανεξέλεγκτη αυτή επέκταση των συγκοινωνιακών υποδομών της Αθήνας αγνοεί δύο βασικές αρχές της Συγκοινωνιολογίας<sup>3</sup>:

- Την αρχή του φαύλου κύκλου στην αναζήτηση πλήρους συγκοινωνιακής επάρκειας. Όσο βελτιώνεται η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση τόσο έλκονται

άτομα, δραστηριότητες και μετακινήσεις που με τη σειρά τους απαιτούν νέες υποδομές, οι οποίες θα προσελεύσουν πρόσθετες μετακινήσεις κ.ο.κ.

- Την αρχή να καταβάλει το κόστος των νέων υποδομών κυρίως αυτός που ωφελείται από αυτές.

### 4. Η Αθήνα του πολιτισμού και ουμανισμού

Αν υπάρχει κάτι που χαρακτηρίζει κυρίως την Αθήνα στην υψηλή των 6 δισεκατομμυρίων ψυχών (περίπου 600 φορές ως προς την Ελλάδα) είναι ότι στην παγκόσμια συνείδηση η Αθήνα αποτελεί το φάρο του πολιτισμού και ουμανισμού. Και πολιτισμός δεν είναι μόνο τα μνημεία. Είναι κυρίως οι αξίες, η κουλτούρα, η άποψη ζωής, η ανθρώπινη δράση, η υπέρβατικότητα, τα οράματα που αναπαύθηκαν γύρω από τα μνημεία κι έδωσαν ζωή σ' αυτά. Αξίες που ο καταναλωτισμός και αμοραλισμός της εποχής μας προσπερνά αδιάφορα. Αυτές τις παγκόσμιες αξίες πρέπει να προβάλει η σύγχρονη Αθήνα: μια άσση πνευματικής δραστηριότητας και ανάτασης σ' έναν κόσμο όπου τείνει να αναδειχθεί σε κινητήριο μοχλό η ασηματοσύνη, ο τυχοδιωκτισμός, το ταπεινό (και συχνά άχρηστο) υλικό αγαθό.

Στοιχειώδης αυτοκριτική δείχνει ότι μόλις πολύ πρόσφατα συνειδητοποιήσαμε το συγκριτικό πλεονέκτημά μας ως προς άλλους λαούς: τη δύναμη και τη συνέχεια του πολιτισμού που γεννήθηκε (ως σύνθεση φυσικά και άλλων πολιτισμών) στην κλασική Αθήνα. Αντί παντός άλλου, η ιδιότητα αυτή των Αθηνών πρέπει να προβληθεί και αναπτυχθεί (και όχι μόνο για προσέλκυση τουριστών).

### 5. Η Αθήνα και η υπόλοιπη Ελλάδα

Στην Αθήνα διαβίει περισσότερο από το 1/3 του πληθυσμού της χώρας. Οι άνθρωποι αυτοί βρέθηκαν στην Αθήνα για να αξιοποιήσουν τις αυξημένες ευκαιρίες για εργασία, κέρδος, διαχείριση εξουσίας. Είναι λογικό οι άνθρωποι αυτοί να απαιτούν μια καλύτερη ποιότητα ζωής, απαίτηση που λόγω της εκλογικής τους δύναμης επιβάλλουν, κάτι που δε γίνεται στην ίδια έκταση με τους

υπόλοιπους Έλληνες. Έτσι είναι ορατός ο κίνδυνος μιας Ελλάδας δύο ταχυτήτων: οι Έλληνες της Αθήνας και οι υπόλοιποι Έλληνες. Για μια ακόμη φορά ο εχθρός - αντίπαλος δε θα βρίσκεται έξω από τα σύνορα αλλά δίπλα μας με κίνδυνο, η μεγέθυνση της Αθήνας να εξακολουθεί να απορροφά όσες υγιείς δυνάμεις βρίσκονται ακόμη εκτός Αττικής. Έτσι είναι πιθανό το ενδεχόμενο η Αθήνα να καταστήσει τελικώς πρωτεύουσα του εαυτού της χωρίς περιφέρεια.

Θα τολμήσω να διατυπώσω το αυτονόητο. Για να μπορέσει να επιβιώσει η Αθήνα και να λειτουργήσει ως πραγματική πρωτεύουσα, πρέπει ο πληθυσμός της να συρρικνωθεί το 2015 έως 2020 στα 3 έως 3,5 εκατομμύρια κατοίκους. Για να υλοποιηθεί ένας τέτοιος στόχος θα πρέπει να ληφθούν γενναία μέτρα, που διατυπώθηκαν στην παράγρ. 2 προηγουμένως. Μπορεί να γίνει όμως κάτι τέτοιο από ένα πελαταικό πολιτικό σύστημα, μεγάλο μέρος του οποίου τα τελευταία 25 χρόνια αναπτύσσεται όχι με πιξίδα το τι πρέπει να γίνει αλλά το τι θέλουν να ακούν και το τι βολεύει περισσότερο τους ψηφοφόρους (με την πλειοψηφία τους εγκατεστημένους στο Λεκανοπέδιο); Είναι προφανές ότι δεν υπάρχουν πολλά περιθώρια αισιοδοξίας.

### 6. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004: ευκαιρία ή κίνδυνος

Τα τελευταία χρόνια η Ελλάδα, και ιδίως η Αθήνα, ζει σε μια πλασματική ευφορία ενόψει του 2004. Σχεδόν όλοι θεωρούν τους Ολυμπιακούς Αγώνες ως τη μεγάλη ευκαιρία για την αναμόρφωση και τον εξανθρωπισμό της Αθήνας. Αυτό όμως είναι ως ένα βαθμό ακριβές. Το βέβαιο είναι ότι πολλές υποδομές που κατασκευάζονται σήμερα στην Αθήνα θα είναι παντελώς άχρηστες μετά το 2004 και το βεβαιότερο ότι το δανεισμό για τις άχρηστες αυτές υποδομές θα τον αποπληρώνουν για πολλά χρόνια οι Έλληνες, οι περισσότεροι των οποίων δε θα έχουν καμιά ωφέλεια από ένα γεγονός που κάποτε συμβόλιζε το αθλητικό και πολιτιστικό ιδεώδες, σήμερα όμως δείχνει ανάγλυφα τη διαπάλη οικονομικών και προσωπικών συμφερόντων. Εκτιμώ ότι οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 είναι για την Αθήνα περισσότερο κίνδυνος παρά ευκαιρία. Σε όσους αντιτείνουν ότι οι υποδομές που δημιουργούνται θα διευκολύνουν την ανάπτυξη,

ο αντίλογος είναι απλός: ας επισκεφθούν τη Ρώμη που είναι γεμάτη υποδομές, οι οποίες πριν καν ολοκληρωθούν αποδείχθηκαν άχρηστες.

### 7. Η Αθήνα που αγαπούμε

Τι ώθησε στη μεταφορά της πρωτεύουσας του νεοδημιούργητου ελληνικού κράτους στην Αθήνα το 1833; Κυρίως η πολιτιστική αίγλη, αλλά ως ένα βαθμό και η κεντρική γεωγραφική θέση στο τότε ελληνικό κράτος. Σήμερα όμως τα δεδομένα έχουν αλλάξει. Προϋπόθεση επιβίωσης στο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον είναι η προσέλκυση επενδύσεων και η αναπόκριση στις απαιτήσεις των οικονομικών κέντρων, ιδίως σε ζητήματα τεχνολογίας και πληροφορίας. Έτσι η Ελλάδα χρειάζεται μια πρωτεύουσα αντάξια και αντίπαλο των άλλων ευρωπαϊκών. Δε χρειάζεται όμως μια υδρόκεφαλη Αθήνα που θα συνθλίβει τον εαυτό της και θα καταπέξει την υπόλοιπη Ελλάδα. Οι Έλληνες πορευθήκαμε ορισμένες φορές την οδό του μέτρου και τις περισσότερες την οδό της υπερβολής και της εξαλλοσύνης. Η Αθήνα που αγαπούμε (αλλά και μισούμε σ' ολίγες φορές) αξίζει το μέτρο. Θα της το δώσουν αυτοί που παίρνουν τις αποφάσεις; Θα το επιβάλλουν οι πολλοί που τις επηρεάζουν; Θα αντιληφθούμε επιτέλους το σχεδόν προφανές; Επιβάλλεται όμως να το κάνουμε για την Αθήνα που (αξίζει να) αγαπούμε.

### ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ

<sup>1</sup> Για την Παγκοσμιοποίηση και τις επιπτώσεις της βλ.: • Lafay G., *Comprendre la Mondialisation*, Economica, Paris, 1999 • Levitt Th., *The Globalization of Markets*, Harvard Business Review, May-June, 1983. • *La Mondialisation ou-delà des Mythes*, La Découverte, Paris, 1997 • Προφυλλίδης Β., *Ευκαιρίες και Κίνδυνοι για την Ελλάδα στα νέα Γεωπολιτικά Δεδομένα του Παγκοσμιοποιημένου Περιβάλλοντος*, Νομικό Περιοδικό Digesta, 2003.

<sup>2</sup> Με βάση την ΕΣΥΕ, το 2001 η Ελλάδα είχε πληθυσμό 10,9 εκατομμ. κατοίκους και η Αθήνα 3,7 εκατομμ. κατοίκους. Προφανώς δεν καταγράφονται πολλοί αλλοδαποί και οικονομικοί μετανάστες, που ανεβάζουν σήμερα τον πληθυσμό του παλεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας περίπου στα 4,5 εκατομμ. κατοίκους.

<sup>3</sup> Προφυλλίδης Β., *Οι Δυνατότερες Χρηματοδότησεις Συγκοινωνιακών Έργων με Ιδιωτικά Κεφάλαια*, Διεθνές Συνέδριο, «Το Παρόν και το Μέλλον της Ελληνικής Οικονομίας», Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, σ. 302-310, Αθήνα, 1997.

<sup>4</sup> Προφυλλίδης Β., *Οικονομική των Μεταφορών*, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα 2000.