

Ο ΚΑΠΙΤΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΤΟ ΝΕΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΘΗΝΑΣ

Τεύχος: **2014 Τεύχος 6**

του Τμήματος Οικονομίας της ΚΕ του ΚΚΕ

Η ΔΙΑΛΕΚΤΙΚΗ ΣΧΕΣΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕ ΤΗ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΑΡΧΟΥΣΑΣ ΤΑΞΗΣ

Οι διάφορες «χωρικές» ρυθμίσεις είναι η αποτύπωση της αντιλαϊκής πολιτικής της άρχουσας τάξης στο χώρο, του κεφαλαίου, της διασφάλισης της ανταγωνιστικότητας των μονοπωλιακών ομίλων. Ειδικότερα σε συνθήκες όξυνσης του διεθνούς ανταγωνισμού, η επίθεση σε μισθούς και ασφαλιστικά δικαιώματα στοχεύει στη φθηνότερη εργατική δύναμη. Οι αλλαγές στη «χωρική πολιτική» που προωθούνται στοχεύουν επίσης στην ενίσχυση της κερδοφορίας για τους ομίλους, μέσα από τη *διασφάλιση νέων επενδυτικών πεδίων, την άρση περιορισμών στη χρήση γης προς όφελος του μεγάλου κεφαλαίου, την επιτάχυνση της συγκέντρωσης γης και τεχνικών έργων, την προώθηση των ιδιωτικοποιήσεων και του γενικότερου αστικού σχεδίου για την καπιταλιστική ανάπτυξη της επόμενης ημέρας, σε επίπεδο κλαδικών και εδαφικών προτεραιοτήτων.*

Πέραν των προαναφερθέντων γενικών στόχων, η κυβερνητική χωρική πολιτική υπηρετεί και τις ανάγκες της νέας φάσης αναιμικής ανάπτυξης, στην οποία προβλέπεται να περάσει σταδιακά η καπιταλιστική οικονομία.

Η κατανόηση της θεμελιακής θέσης ότι «Ο [χωροταξικός] σχεδιασμός αποτελεί τη χωρική έκφραση των προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης»¹, που άλλωστε καθομολογείται και από τους ίδιους τους αστούς, βοηθά και για την κατανόηση της στόχευσης του ορυμαγδού των σχετικών κυβερνητικών νομοθετημάτων για τη χωροταξία του τελευταίου διαστήματος.

Σημειώνουμε πως η άρχουσα τάξη προωθεί αλλαγές στη χωρική πολιτική της αξιοποιώντας ένα ολόκληρο φάσμα παρεμβάσεων, που εκτείνονται από την αλλαγή στο πλαίσιο του χωροταξικού σχεδιασμού² μέχρι τα νέα χωροταξικά σχέδια για διάφορες περιφέρειες της χώρας, με χαρακτηριστικότερο το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας³. 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 της άρχουσας τάξης είναι αδύνατο να γίνουν κατανοητές οι παρεμβάσεις αυτές, ν' αρθρώσουμε πειστικές απαντήσεις από τη σκοπιά της επαναστατικής πρωτοπορίας, ν' αντιμετωπίσουμε τον ομπορτουнизм που ειδικά σε θέματα χωροταξίας έχει μεγάλη δυνατότητα παραπλάνησης των εργαζομένων, και λόγω μιας φαινομενικής εγγύτητας των θέσεων του με τις δικές μας, να συσπειρώσουμε δυνάμεις, να τοποθετηθούμε εύστοχα και ολοκληρωμένα στα όργανα της Τοπικής και Περιφερειακής Διοίκησης.

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

Η κατανόηση της παραπάνω σχέσης δεν έχει κυρίως ακαδημαϊκή σημασία, αλλά βοηθά την ιδεολογική πάλη, καθώς και την οργανωτική ανάπτυξη του Κόμματος. Οι κλάδοι και οι περιοχές προτεραιότητας για το κόμμα δεν προκύπτουν μόνο μέσα από τη γενική θεωρητική ανάλυση του τρόπου παραγωγής, αλλά συνυπολογίζοντας και μελετώντας την

ειδική συγκεκριμένη πραγματικότητα, την οικονομική σημασία κάθε κλάδου στη συνολική αναπαραγωγή του κεφαλαίου, τη συγκέντρωση κεφαλαίου και κυρίως εργατικής δύναμης. Αντίστοιχα, οι μεταβολές στην ταξική σύνθεση περιοχών αλλά και κλάδων είναι τελικά αποτέλεσμα των εν λόγω οικονομικών μεταβολών. Οι κομματικές οργανώσεις έχουν επίγνωση αυτών των καθηκόντων για το σχεδιασμό δράσης και ανάπτυξης του Κόμματος το επόμενο διάστημα.

Μιλώντας για οικονομικό σχέδιο της άρχουσας τάξης πρέπει να υπενθυμίσουμε 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 Αττικής βοηθά να γίνει καλύτερα κατανοητό πως, όσο η παραγωγή είναι καπιταλιστική, κανένα ρυθμιστικό σχέδιο δεν μπορεί να εξαφανίσει την αναρχία στην παραγωγή και την ανισόμετρη ανάπτυξη, που αντανakλούν την ουσία του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής, την όξυνση της βασικής αντίθεσης ανάμεσα στον κοινωνικό χαρακτήρα της παραγωγής και την κυριαρχία του κεφαλαίου πάνω σε αυτή.

ΤΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΣ ΑΡΧΟΥΣΑΣ ΤΑΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο αστικός σχεδιασμός για την Αττική δεν είναι ξεκομμένος από τον αστικό σχεδιασμό για το σύνολο της χώρας, αντίθετα, αποτελεί οργανικό τμήμα του, εξειδίκευσή του στα χωρικά πλαίσια της Αττικής. Για το λόγο αυτό η στόχευση της άρχουσας τάξης 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 σχεδίου της άρχουσας τάξης. 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 καπιταλιστικής οικονομίας, στη γεωγραφική θέση της χώρας, στην ιστορικά διαμορφωμένη διάρθρωση της παραγωγής στην Ελλάδα στα πλαίσια της ανισόμετρης αλληλεξάρτησης και της διεθνοποιημένης καπιταλιστικής 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 αυτούς τους βασικούς άξονες:

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

- Την ανάδειξή 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) η 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»⁴.

Οι βασικοί άξονες που διαρθρώνουν το αναπτυξιακό σχέδιο της άρχουσας τάξης για τη Ελλάδα περιστρέφονται γύρω από την αξιοποίηση της γεωστρατηγικής θέσης της χώρας για την ανάδειξή 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 που διαδραματίζουν απαραίτητο ρόλο για την αναπαραγωγή της εργατικής δύναμης (π.χ. κλάδος τροφίμων) θα συνεχίσουν να έχουν σημαντικό ρόλο. Σημειώνουμε πως αυτός ο προσανατολισμός για την ελληνική οικονομία προϋπήρχε της καπιταλιστικής κρίσης και των εξελίξεων που αυτή επέφερε. Το ΚΚΕ σημείωνε ήδη από το 2009:

«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 μονοπωλιακών 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»⁵.

Σε γενικές γραμμές μπορούμε να μιλήσουμε για μια προσπάθεια της άρχουσας τάξης να εμφανίσει μια νέα «ατμομηχανή» της καπιταλιστικής οικονομίας. Ουσιαστικά, οι Ολυμπιακοί αγώνες του 2004 ήταν η τελευταία πράξη μιας μεγάλης χρονικής περιόδου στην οποία κυρίαρχο ρόλο στην ελληνική καπιταλιστική 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 καπιταλιστικού 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 καπιταλιστική ανάπτυξη*.

Πρέπει να σημειώσουμε emphaticά πως αυτή η αναπροσαρμογή δε σημαίνει καθόλου «εγκατάλειψη» του κλάδου της κατασκευής. Όπως θα δούμε και παρακάτω, ο νέος αστικός 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 το εργατικό κίνημα στον 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 προλεταριοποίηση ενός μεγάλου αριθμού μικροαστικών στοιχείων που ήταν χαρακτηριστικό του 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, με μεγαλύτερο ποσοστό μισθωτής εργασίας, αλλά ταυτόχρονα περισσότερους «κατεστραμμένους» αυτοαπασχολούμενους ή μισοπρωλετάριους.

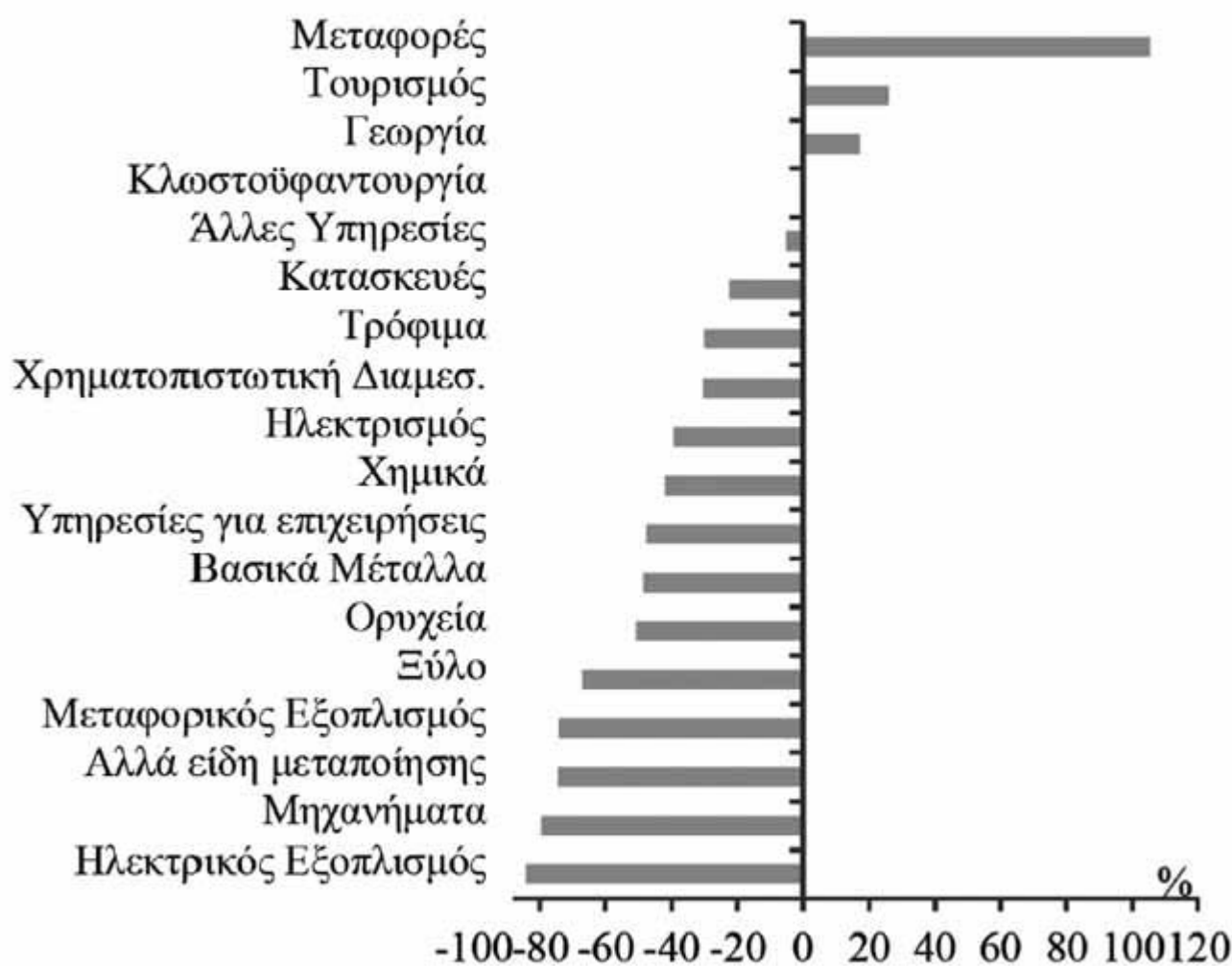
Για τις κλαδικές προτεραιότητες της επόμενης ημέρας είναι χαρακτηριστική η πρόσφατη κυβερνητική εξαγγελία, από τα χείλη του πρωθυπουργού Α. Σαμαρά, με τον τίτλο «Ελλάδα 2021», όπου εξήγγειλε ως κλαδικές προτεραιότητες για την καπιταλιστική ανάπτυξη του επόμενου διαστήματος τους ακόλουθους άξονες: α) *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 καπιταλιστική 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 του 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.

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*»⁶, 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.

Διάγραμμα 1:
Ανταγωνιστικότητα τομέων της ελληνικής οικονομίας



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, ο σχεδιασμός της άρχουσας τάξης 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.

ΤΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ

Η στόχευση της άρχουσας τάξης για την επόμενη μέρα της Αττικής αποτελεί την εξειδίκευση του γενικού στόχου της άρχουσας τάξης 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»⁷.

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%.⁸ 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 το 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. 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.⁹ 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 δραστηριότητες¹⁰.

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 αντανάκλα 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 τμημάτων του ελληνικού κεφαλαίου και οι σχεδιασμοί μονοπωλιακών ομίλων και κέντρων για τη διάρθρωση των διεθνών μεταφορών μπορεί να οδηγήσουν σε άλλες επιλογές.

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 οδηγεί 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 οδηγεί 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 ακτοπολοϊκώς με τις Κυκλάδες και αεροπορικώς 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-Σανγκάης¹¹.

Ο σχεδιασμός ανάπτυξης του επόμενου διαστήματος οικοδομεί πάνω σε αυτή τη πραγματικότητα. Σημαντικό τμήμα του συνολικού αριθμού επισκεπτών της χώρας διανυκτερεύει μία με δύο ημέρες στην Αττική. Ο αστικός 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»¹². Στα πλαίσια αυτά προωθούνται σύγχρονες ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις πολυτελείας, λιμάνια για σκάφη πολυτελείας, πολιτιστικές επενδύσεις κλπ. Την ίδια στιγμή προωθείται και τουρισμός όχι απλά αναψυχής, ιδίως ιατρικός και εκπαιδευτικός τουρισμός.

Δίπλα σε αυτές τις βασικές δραστηριότητες προδιαγράφονται νέα επενδυτικά πεδία για το μεγάλο κεφάλαιο, τόσο για την άμεση υποστήριξη του προαναφερθέντος γενικού σχεδιασμού, όσο και για την παραγωγή εμπορευμάτων και υπηρεσιών που προορίζονται για τη λαϊκή 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 με την ίδια την καπιταλιστική ανάπτυξη. Στους κλάδους αυτούς σχεδιάζεται κυρίως αναδιάρθρωση που θα επιταχύνει τη συγκέντρωση και συγκεντροποίηση του κεφαλαίου.

Από την άλλη, η ίδια η καπιταλιστική 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 κτηρίων με διακηρυγμένο στόχο την εξοικονόμηση ενέργειας. Η ανακαίνιση κτηρίων φυσικά αποτελεί και έναν τομέα που μπορεί να στραφεί τμήμα του κεφαλαίου από τον κλάδο των κατασκευών. Ωστόσο οι ανακαινίσεις είναι τεχνικά πιο σύνθετες (γιατί στόχος θα είναι η ενεργειακή βελτίωση), 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. Από τη μια, οι μεγάλες κεφαλαιακές απαιτήσεις και η συνθετότητα των νέων έργων οδηγούν στην επιτάχυνση της τάσης συγκέντρωσης και συγκεντροποίησης στον κλάδο. 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 αίρει 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 μεταφοράς¹³ που απαιτούνται για να προχωρήσει ο γενικός σχεδιασμός, για επεκτάσεις υφιστάμενων¹⁴, 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 τμήματα του κεφαλαίου 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»*. 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 υψηλής¹⁵, 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*.

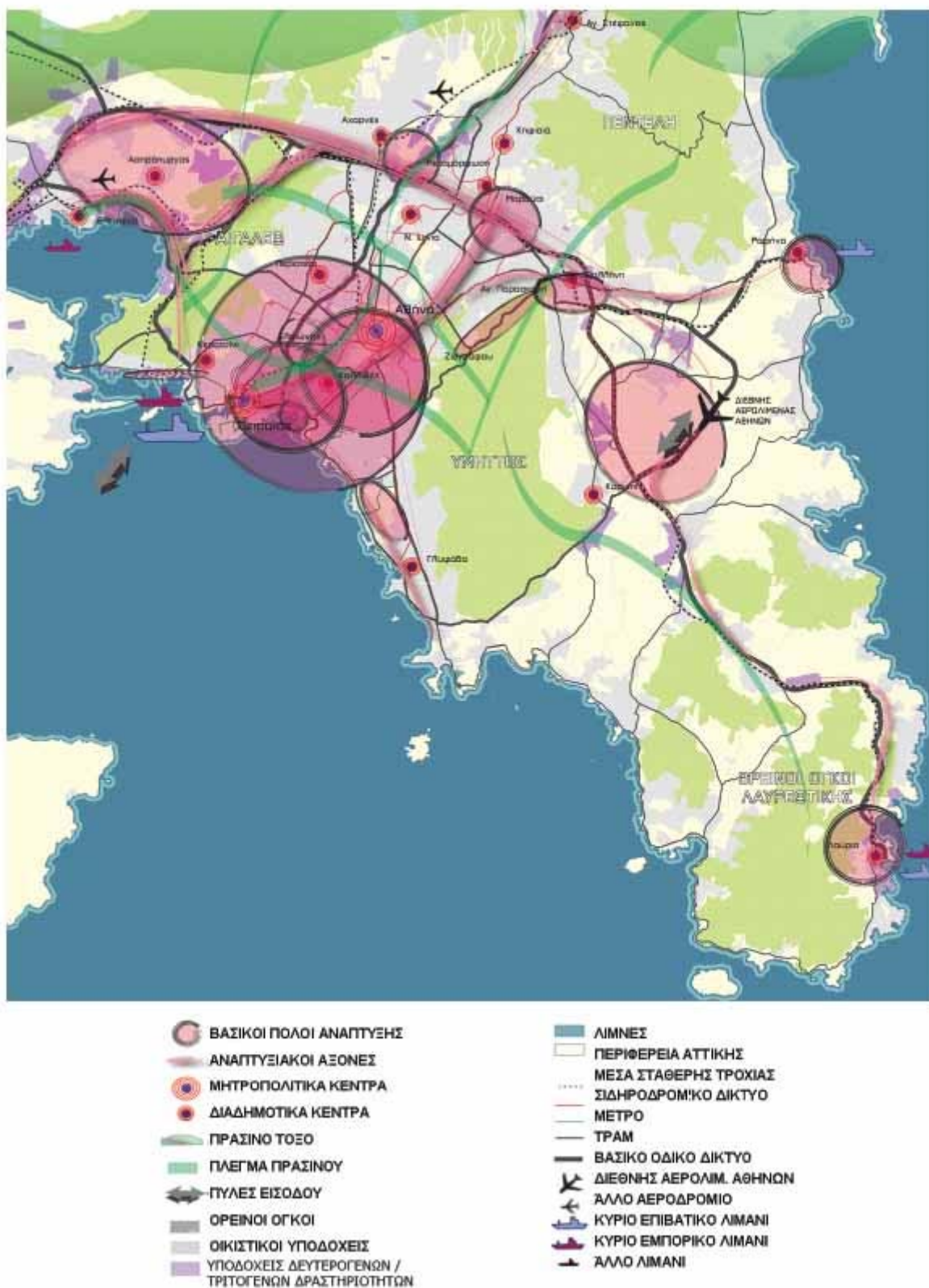
Σημειώνουμε επίσης πως το νέο ΡΣΑ ακολουθεί πιστά τις αλλαγές στη νομοθεσία πάρκων, ειδικότερα τη μετονομασία τους σε επιχειρηματικά πάρκα από βιομηχανικά, για να εμπίπτουν στις διατάξεις τους και επιχειρήσεις logistics. Ουσιαστικά φωτογραφίζεται ο κυρίαρχος ρόλος της εφοδιαστικής αλυσίδας ως «ατμομηχανής» 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. 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 πρόσφατα, 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 ομίλων¹⁶.

Συγχρόνως, με το εν λόγω νομοθέτημα προωθήθηκε η δραστική μεταβολή στις κατηγορίες χρήσεων γης¹⁷, με γνώμονα την κερδοφορία των μονοπωλιακών 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.

Εικόνα 1:
Στρατηγικός Χάρτης Ανάπτυξης Αττικής



Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας

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.

Ο ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ

Είναι χαρακτηριστική η ευθυγράμμιση του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας με τις προτεραιότητες τηςάρχουσας τάξης, αν δει κανείς τη χωροθέτηση των βασικών αναπτυξιακών πόλων της Αττικής, στο Στρατηγικό Χάρτη Ανάπτυξης. Όπως φαίνεται και στην Εικόνα 1, 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. Δευτερεύοντες ρόλους ως πόλοι ανάπτυξης παίζουν επίσης τα υπόλοιπα τμήματα του συνδυασμένου συστήματος μεταφορών της Περιφέρειας, ειδικότερα τα Λιμάνια Λαυρίου, Ελευσίνας, 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.*

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».*

- γ) 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».*

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 *καπιταλιστική ανάπτυξη*. Το νέο ΡΣΑ έρχεται να *ευθυγραμμίσει* την νομοθεσία με τις *χρήσεις γης που αναπτύσσονται στη βάση της καπιταλιστικής οικονομίας*.

Ανάλογα συμπεράσματα προκύπτουν από την εξέταση της δεύτερης τη τάξει κατηγορίας αξόνων που προβλέπει το νέο ΡΣΑ, τους άξονες μητροπολιτικής σημασίας. Προβλέπονται δύο αναπτυξιακοί Άξονες μητροπολιτικής ακτινοβολίας:

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.

Ο ΑΝΤΙΛΑΪΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ

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, εξαρτάται από την κυβερνητική αλλαγή. Σε *συνθήκες καπιταλιστικής ανάπτυξης, με γνώμονα το ποσοστό κέρδους, η εξέλιξη προς μια Αθήνα - διαμετακομιστικό κέντρο δεν πρόκειται να αναβαθμίσει τη θέση των λαϊκών στρωμάτων της Αττικής και της χώρας*.

Στη πραγματικότητα, στην περιοχή της Αττικής η εφαρμογή του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου θα οδηγήσει σε επιβάρυνση του βιοτικού επιπέδου των λαϊκών στρωμάτων της Αττικής.

Καταρχάς, ο ενδογενώς ανισόμετρος χαρακτήρας της καπιταλιστικής ανάπτυξης θα οδηγήσει σε υπερβολικό βάρος στις συγκεκριμένες δραστηριότητες, καθώς σε αυτές οι καπιταλιστές θα εξασφαλίζουν μεγαλύτερα κέρδη. Οι επενδύσεις στους εν λόγω τομείς θα στοχεύουν σε εξαγωγικές δραστηριότητες και όχι στην παραγωγή εμπορευμάτων για τις εγχώριες λαϊκές 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.

Σε συνθήκες καπιταλισμού, οι επενδύσεις σε δραστηριότητες της διεθνούς εφοδιαστικής αλυσίδας δεν απαιτούν μεγάλη αύξηση της εσωτερικής αγοράς προκειμένου να κερδοφορούν, ούτε γενική αύξηση μισθών. Οι επενδύσεις και τα κέρδη της ναυτιλίας και της διεθνούς εφοδιαστικής αλυσίδας οδηγούν σε συσσώρευση κεφαλαίου χωρίς αναλογική αύξηση του απασχολούμενου εργατικού δυναμικού, αφού είναι κλάδοι σημαντικά μεγαλύτερης οργανικής σύνθεσης, ενώ δε συνοδεύονται από γενική μείωση του εργάσιμου χρόνου.

Οι προτεραιότητες της ανάπτυξης δε γίνονται φυσικά με κριτήριο την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών. Στον καπιταλισμό προτεραιότητα έχουν εκείνες οι επενδύσεις που εξασφαλίζουν μεγαλύτερο ποσοστό κέρδους. Το νέο ΡΣΑ αποτυπώνει αυτό το κριτήριο στην ιεράρχηση των επενδύσεων. Μια σειρά από αναγκαία έργα, απαραίτητα για τις λαϊκές ανάγκες, δεν προωθούνται. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι τα έργα αντιπλημμυρικής προστασίας, αντισεισμικής θωράκισης των κτηρίων, στέγασης δημόσιων υγειονομικών και εκπαιδευτικών υπηρεσιών, τα οποία υποχρηματοδοτούνται συστηματικά. Στα μεταφορικά έργα, επίσης προωθούνται εκείνα τα έργα που κυρίως ανταποκρίνονται στις ανάγκες της διευρυμένης καπιταλιστικής αναπαραγωγής και όχι τα απαραίτητα για τη διασφάλιση φθηνής, ασφαλούς, ποιοτικής μετακίνησης χωρίς μη ελεγχόμενες επιδράσεις στο περιβάλλον.

Ταυτόχρονα, σε συνθήκες καπιταλισμού, η ανάδειξη της Αττικής σε τουριστικό προορισμό σημαίνει ότι το θαλάσσιο μέτωπο της Αττικής παραδίδεται σε μονοπωλιακούς ομίλους για την κατασκευή πολυτελών τουριστικών συγκροτημάτων, μαρίνων υποδοχής πολυτελών σκαφών αναψυχής, 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 τα λαϊκά στρώματα της Αττικής θα χάσουν τις τελευταίες ελεύθερες προσβάσιμες παραλίες, αφού η «νέα Αθηναϊκή Ριβιέρα» θα είναι οικονομικά απλησίαστη.

Τα διάφορα επενδυτικά σχέδια και η ανάγκη των ομίλων για κερδοφορία 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 κάλυψης στοιχειωδών αναγκών, όπως διασφάλισης του μικροκλίματος, χώρους λαϊκού αθλητισμού και αναψυχής, χώρους υποδοχής σε περίπτωση σεισμού κλπ. Οι ανάγκες των λαϊκών στρωμάτων 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 καπιταλιστικές λειτουργίες.

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, ζήτημα στο οποίο επίσης συμφωνεί και ο ΣΥΡΙΖΑ18. Εδώ μπορούμε να αναδείξουμε την εσωτερική αντίφαση του καπιταλισμού και πως κάθε λύση στα πλαίσια του και της καπιταλιστικής ιδιοκτησίας στη γη είναι αντιλαϊκή. Η λύση της επέκτασης του αστικού ιστού χωρίς σχέδιο και της εκτός σχεδίου δόμησης που ακολουθήθηκε δεν οδηγεί στην ικανοποίηση των συνδυασμένων αναγκών για λαϊκή 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. Κοντολογίς, τις δύο προηγούμενες δεκαετίες η καπιταλιστική ανάπτυξη και η κερδοφορία των ομίλων ήταν δεμένη με την επέκταση της πόλης, που δεν οδήγησε στη συνδυασμένη κάλυψη των λαϊκών αναγκών. Σήμερα, με το νέο ΡΣΑ σχεδιάζεται η στροφή των καπιταλιστικών επενδύσεων στο εσωτερικό του αστικού ιστού (εξ ου και η κεντρικότητα). Ωστόσο και η στροφή αυτή δεν είναι φιλολαϊκή. 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 μονοπωλιακοί όμιλοι με μια σειρά άλλα νομικά εργαλεία μπορούν να αξιοποιήσουν την εκτός σχεδίου γη, αφού την συγκεντρώσουν (επενδυτικοί νόμοι, fast track κλπ.). 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 συνδυασμένων λαϊκών αναγκών καθώς θα οικοδομηθούν κυρίως επαγγελματικοί χώροι για να καλύψουν τις επιχειρηματικές ανάγκες της πόλης για την επόμενη περίοδο.

Τελικά αποδεικνύεται πως η κάλυψη των συνδυασμένων λαϊκών αναγκών για στέγαση, η ικανοποίηση της κατοικίας ως δικαίωμα είναι *ασύμβατη με τον καπιταλιστικό τρόπο παραγωγής*. Σήμερα υπάρχουν 250.000 απούλητες νεόδμητες κατοικίες και ταυτόχρονα τεράστιες ανάγκες για λαϊκή στέγη (ακατάλληλα σπίτια, νέοι που αναγκαστικά κατοικούν με τους γονείς τους κλπ.). Η αξιοποίηση αυτών των κατοικιών για την κάλυψη των λαϊκών αναγκών δε γίνεται όχι για τεχνικούς λόγους, αλλά γιατί σαν ιδιοκτησίες δεν μπορούν να πωληθούν με ικανοποιητικό κέρδος για τους ομίλους.

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 μονοπωλιακών ομίλων. Η χάραξή τους υπηρετεί τις διασυνδέσεις των αναπτυξιακών πόλων (δηλαδή των καπιταλιστικών επενδύσεων) και όχι τις ανάγκες μετακίνησης από και προς την εργασία, από και προς τους τόπους αναψυχής των λαϊκών στρωμάτων. Για παράδειγμα, προβλέπεται ως κύριο βάρος η γρήγορη μετακίνηση των τουριστών-επισκεπτών από και προς τις πύλες εισόδου με ξενοδοχεία και στο κέντρο της Αθήνας και όχι εκείνο το εκτεταμένο δίκτυο που να ικανοποιεί τις συνδυασμένες λαϊκές ανάγκες για μετακίνηση. Συγχρόνως, η εμπορευματική λειτουργία των μεταφορικών δικτύων μεταφράζεται σε τεράστιο, δυσβάστακτο κόστος για τα λαϊκά στρώματα, σε άθλιες εργασιακές σχέσεις και χαμηλούς μισθούς για τους εργαζόμενους. Τέλος, η κατασκευή των νέων μεταφορικών μέσων θα γίνει με ΣΔΙΤ και επιβαρύνοντας τα λαϊκά στρώματα, προς όφελος των μονοπωλιακών ομίλων που θα τα κατασκευάσουν.¹⁹ 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 λαϊκών αναγκών.

ΑΝΤΙΘΕΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΡΧΟΥΣΑ ΤΑΞΗ

Όπως αναμένεται, το αναπτυξιακό σχέδιο της άρχουσας τάξης δεν αποτελεί –και δε θα μπορούσε να αποτελέσει– *ένα αρμονικό μίγμα, ένα γενικό συμβιβασμό που ικανοποιεί εξίσου όλα τα τμήματα της άρχουσας τάξης*. Είναι εύλογο ότι τα τμήματα του κεφαλαίου που για τον έναν ή τον άλλο λόγο δεν ωφελούνται από τον αναπροσανατολισμό της καπιταλιστικής παραγωγής²⁰ αντιτίθενται στο γενικό σχεδιασμό της άρχουσας τάξης, παρά το γεγονός ότι αυτός, σε μεγάλο βαθμό, αντικειμενικά προωθεί τη γενική διευρυμένη αναπαραγωγή του κεφαλαίου.

Χαρακτηριστική είναι η κριτική του προέδρου του ΤΕΕ για το νέο ρυθμιστικό σχέδιο και γενικότερα για τις αλλαγές στην καπιταλιστική οικονομία. Από τις αρχικές τοποθετήσεις του έκανε λόγο για «συμφέροντα, πίσω από την απαγόρευση της δόμησης» στο νέο ΡΣΑ. Στη συνέχεια, με αφορμή τις διατάξεις για την απελευθέρωση των δομικών υλικών και τις πανευρωπαϊκές πιστοποιήσεις, μιλούσε για «ταφόπλακα της ελληνικής βιομηχανίας». Οι δηλώσεις αυτές αντανakλούν τα συμφέροντα μερίδων του κεφαλαίου που βλέπουν μειωμένο ρόλο στη νέα παραγωγική δομή της χώρας.

Ο ΣΕΒ από τη μεριά του επίσημα ανέδειξε emphaticά το ζήτημα της υψηλής τιμής ενέργειας ως κυρίαρχο, μέσα από πολλαπλές τοποθετήσεις του πρώην προέδρου του. Επίσης διεκδικεί μεγαλύτερο μερίδιο του ΣΕΣ (νέου ΕΣΠΑ) για τη χρηματοδότηση των εγχώριων βιομηχανιών: Τον Απρίλη του 2014, σε συνεδρίαση της διυπουργικής επιτροπής για

τη βιομηχανία, ο πρώην πρόεδρος του ΣΕΒ δήλωσε: «Έθεσα προς συζήτηση στη Διυπουργική Επιτροπή τρία θέματα που είναι κρίσιμα για το μέλλον της παραγωγικής μας οικονομίας: το κόστος της ενέργειας, την υλοποίηση των αποφάσεων για την αδειοδότηση και λειτουργία των επιχειρήσεων και την παραγωγική διοχέτευση των πόρων του ΣΕΣ προς την έρευνα. Η ελληνική βιομηχανία βρίσκεται σε οριακό σημείο. Τα μέτρα²¹ που ανακοίνωσε η Κυβέρνηση για τη μείωση του κόστους ενέργειας στη βιομηχανική παραγωγή αποτελούν οξυγόνο ζωής για τις βιομηχανίες μας. Τα μέτρα αυτά προσκρούουν στις Βρυξέλλες, με το επιχείρημα ότι συνιστούν “κρατική ενίσχυση”. Η ακύρωσή τους εγκυμονεί βαριές επιπτώσεις: θα επιφέρει καίριο πλήγμα στον ήδη τραυματισμένο παραγωγικό ιστό της χώρας, θα αυξήσει την ανεργία, θα υπονομεύσει την όποια προοπτική ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας».

Τέτοιες αντιθέσεις ανάμεσα σε τμήματα του κεφαλαίου αποτυπώνουν τελικά και οι θέσεις και απόψεις του ΣΥΡΙΖΑ για το ζήτημα της χωροταξικής πολιτικής. Ο ΣΥΡΙΖΑ εμφανίζει μια ιδιαίτερη παρέμβαση, τόσο σε ζητήματα χωροταξίας όσο και σε σχετικούς επιστημονικούς φορείς. Σε πανεπιστήμια, ερευνητικά ινστιτούτα, κλαδικούς επιστημονικούς συλλόγους, ο ΣΥΡΙΖΑ εμφανίζεται ιδιαίτερα ισχυρός. Πρόκειται για δυνάμεις που εμφανίζουν μια τεχνοκρατική - οππορτουνιστική αντιπαράθεση με ορισμένες πλευρές της εφαρμοζόμενης πολιτικής.

Στη σχετική αρθρογραφία του ΣΥΡΙΖΑ (χαρακτηριστική απ' αυτή την άποψη είναι το άρθρο της βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ Αφροδίτης Θεοπεφτάτου στην εφημερίδα «Η Εποχή», στις 5 Οκτώβρη 2014, με τίτλο «Η Χωροταξία της Φτώχειας») είναι εμφανείς και οι δύο πλευρές της πολιτικής λογικής του ΣΥΡΙΖΑ. Η χωροταξική πολιτική εμφανίζεται, τουλάχιστον ως έναν βαθμό, ως ανεξάρτητη από τη διευρυμένη αναπαραγωγή του κεφαλαίου. Η ασκούμενη χωροταξία, που ονομάζεται ως «χωροταξία της φτώχειας», εμφανίζεται ως μια από τις πολλαπλές διαχειριστικές επιλογές του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής. Στην ουσία προκρίνεται η λογική πως μια άλλη αστική κυβέρνηση θα μπορούσε να έχει διαφορετική χωροταξία που να ικανοποιεί και τις λαϊκές ανάγκες, χωρίς να θίγει τα καπιταλιστικά συμφέροντα. Συγκαλύπτει πως η χωροταξία δεν είναι τίποτε άλλο παρά η χωρική έκφραση της ασκούμενης πολιτικής. Πως τελικά η ανάσχεση της πτωτικής τάσης του μέσου ποσοστού κέρδους, η διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας των μονοπωλίων που αποτελεί και τον ακρογωνιαίο λίθο της πολιτικής της ΕΕ, απαιτεί διασφάλιση νέων πεδίων κερδοφορίας για τους ομίλους, μεγαλύτερη κερδοφορία, άρση περιορισμών, εμπορευματοποίηση των υπηρεσιών. Η λογική του τελικά εντάσσεται οργανικά μέσα στην ευρύτερη λογική της κοινωνικής ειρήνης. Ουσιαστικά συσκοτίζει τον πραγματικό αντίπαλο, την ουσιαστική αιτία και της αντιλαϊκής χωροταξικής πολιτικής, την τάξη των καπιταλιστών και την ΕΕ που στηρίζει την εξουσία τους.

Ωστόσο, η σχετική αρθρογραφία του ΣΥΡΙΖΑ δε συνίσταται μόνο σε ρεφορμιστικά φληναφήματα. Αντιθέτως, αποτυπώνει τον ψυχρό υπολογισμό του ΣΥΡΙΖΑ και την προσπάθειά του να καλλιεργήσει περαιτέρω το κλίμα χαμηλής απαιτητικότητας των λαϊκών στρωμάτων, προκειμένου να εμφανίζει τις ελάχιστες «παροχές» του ως λύση στα λαϊκά προβλήματα. Είναι χαρακτηριστικό ότι λέξη κλειδί της «λύσης» που προτείνει είναι η «αξιοπρέπεια», κάνοντας λόγο για αξιοπρεπή διαβίωση και για αξιοπρεπή στέγαση, με όρους αντιμετώπισης της ακραίας φτώχειας. Η αξιοπρεπής διαβίωση είναι μια έννοια αστικής διαχείρισης, με υποχωρήσεις πάντα στα όρια της ασκούμενης κυβερνητικής πολιτικής του ΣΥΡΙΖΑ, δε φωτίζει τη δυνατότητα ικανοποίησης των αναγκών με αιχμή την άμεση ανάκτηση των απωλειών. Ουσιαστικά ο ΣΥΡΙΖΑ αποδέχεται ολοκληρωτικά την κυρίαρχη πολιτική, δίνοντας μια μάχη διαπραγμάτευσης για τους όρους σφαγής των εργαζομένων. Είναι απολύτως χαρακτηριστικό το προαναφερθέν άρθρο, όπου η βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ αποδέχεται την πολιτική μετατροπής της Αττικής σε μητροπολιτικό πάρκο, ασκώντας κριτική γιατί δεν υλοποιείται ένα πρόγραμμα αντιμετώπισης των συνεπειών. Συγχρόνως εμπλέκεται όλο και περισσότερο σε ενδοκαπιταλιστικές αντιθέσεις για τα διάφορα επενδυτικά σχέδια. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η αρχική αποδοχή της πρότασης Μελισσανίδη για το γήπεδο της ΑΕΚ από τμήμα του ΣΥΡΙΖΑ και η διαπάλη

στο εσωτερικό του που οδήγησε στην απόρριψη της πρότασης στη συνέχεια, η ουσιαστική αποδοχή της δημαρχίας Μόραλη στον Πειραιά.

Οι θέσεις του ΣΥΡΙΖΑ, σε επίπεδο αιτημάτων, είναι συχνά παραπλανητικές, καθώς περιλαμβάνουν ορισμένα αιτήματα του δικού μας πλαισίου. Στην περίπτωση της χωροταξίας είναι λαθεμένο και εύκολο να τα δει κανείς απομονωμένα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το ζήτημα της διαπάλης για τους ελεύθερους χώρους. Είναι σαφές ότι το αίτημα για τη μη εκχώρηση ορισμένων συγκεκριμένων ελεύθερων χώρων, απομονωμένο από τη γενική χωροταξική πολιτική της άρχουσας τάξης και τη διαχείριση συνολικά των ελεύθερων χώρων, από τη χρηματοδότηση της ανάπτυξης και τον εμπορευματικό της χαρακτήρα, από το χαρακτήρα των έργων και το φορέα υλοποίησής τους, τους άξονες της αστικής πολιτικής, δεν είναι ένα αίτημα «εκτός των τειχών» της καπιταλιστικής ανάπτυξης. Ένα τέτοιο αίτημα μπορεί ακόμα και να εκφράζει ένα ανταγωνιστικό αστικό σχέδιο, ενώ σε κάθε περίπτωση η «κατάκτησή» του δε σημαίνει γενική βελτίωση των όρων ζωής του συνόλου των εργαζομένων.

Γνωστότερο παράδειγμα είναι η συζήτηση σχετικά με την τύχη του πρώην Αεροδρομίου στο Ελληνικό, ενώ περισσότερο πρόσφατο είναι το παράδειγμα του χώρου των λιπασμάτων στη Δραπετσώνα, όπου ο ΣΥΡΙΖΑ εμφανίζεται αντίθετος με τα κυβερνητικά σχέδια για την περιοχή. Σχετικά με αυτό, ο νέος δήμαρχος, που προέρχεται από το ΣΥΡΙΖΑ, δήλωνε: *«Το Κερασίни και η Δραπετσώνα διεκδικούν σ' αυτό το χώρο που τους ανήκει να γίνει ανάπτυξη και ανάπτυξη με βάση τις ανάγκες της πόλης και όχι με βάση τα συμφέροντα μίας χούφτας επιχειρηματιών που οραματίζονται νέες χαβούζες. Η Δημοτική Αρχή θ' αναλάβει κάθε αναγκαία πρωτοβουλία που βοηθάει σ' αυτή την κατεύθυνση σε συνεργασία με όποιον θεσμικό ή κοινωνικό φορέα συμφωνεί σ' αυτή τη βασική αρχή»*²².

Η χωροταξική πολιτική της άρχουσας τάξης και η επιδείνωση της ζωής των εργαζομένων, στην οποία οδηγεί, μπορεί να αξιοποιηθεί σε ορισμένες περιπτώσεις ως κρίκος συσπείρωσης πλατιών λαϊκών στρωμάτων σε αντιμονοπωλιακή αντικαπιταλιστική κατεύθυνση. Αρκεί να έχουμε ξεκάθαρο πως μια αποσπασματική τοπική πρωτοβουλία που απλά διεκδικεί τον έναν ή τον άλλο ελεύθερο χώρο, ένα κίνημα που αντιπαλεύει τη μία ή την άλλη μεμονωμένη πλευρά της χωροταξικής πολιτικής δεν οδηγεί σε τέτοια κατεύθυνση.

Ο ΣΥΡΙΖΑ προτείνει συχνά αποσπασματικές πρωτοβουλίες που οδηγούν στην ενσωμάτωση, στη στήριξη εναλλακτικής διαχειριστικής επιλογής. Εμφανίζει μια γενική, θολή αντίθεση σε «αντιλαϊκές ρυθμίσεις», ενώ δένει αυτή την αντίθεσή του με το διαφορετικό μίγμα διαχείρισης της καπιταλιστικής οικονομίας που προτείνει, το οποίο είναι, υποτίθεται, περισσότερο «πράσινο». Τελικά, η αντίθεση του ΣΥΡΙΖΑ στην εφαρμοζόμενη πολιτική συγκαλύπτει τον *ταξικό χαρακτήρα του χωροταξικού σχεδιασμού, τις πραγματικές αιτίες για τις οποίες προωθείται και κυρίως την ανατροπή της εξουσίας του κεφαλαίου ως προϋπόθεση για ένα χωροταξικό σχεδιασμό προς όφελος του λαού.*

Οι εργαζόμενοι πρέπει να προσανατολίσουν την πάλη τους με *άξονα τις συνδυασμένες ανάγκες τους, την αντικειμενική δυνατότητα συνδυασμένης κάλυψής τους μ' ένα ριζικά διαφορετικό δρόμο ανάπτυξης, σε σύγκρουση με την αδυναμία κάλυψης αυτών των αναγκών στον καπιταλισμό, ανεξαρτήτως διαχειριστή και διαχειριστικής πολιτικής.* Στον τομέα της χωροταξίας οι εργαζόμενοι οφείλουν να αντιπαλέψουν *το σύνολο του προωθούμενου πλαισίου και όχι ορισμένες επιμέρους πλευρές του, να διεκδικήσουν άμεσα μέτρα ανακούφισης με την άμεση ανάκτηση απωλειών και πάνω απ' όλα να απαιτήσουν την ικανοποίηση των αναγκών τους, ένα χωροταξικό σχεδιασμό για το λαό, που προϋποθέτει άλλο δρόμο ανάπτυξης.*

Στον καπιταλισμό, κάθε εμπόρευμα πρέπει να πουληθεί, να έχει επομένως κάποια αξία χρήσης. *«Το εμπόρευμα είναι πριν απ' όλα ένα εξωτερικό αντικείμενο, ένα πράγμα που με τις ιδιότητες του ικανοποιεί οποιοδήποτε είδος*

ανθρώπινες ανάγκες»²³. Γι' αυτό και τα έργα σε συνθήκες καπιταλισμού ικανοποιούν κάποιες από τις κοινωνικές ανάγκες. Έτσι, η κριτική σκοπιά από την οποία αντιμετωπίζουμε τα αστικά σχέδια δεν είναι γενικά αν ικανοποιούν κοινωνικές ανάγκες, αφού μια τέτοια οπτική θα απαντά σχεδόν πάντα καταφατικά. Αντίθετα, η κομμουνιστική κριτική ξεδιπλώνεται γύρω από τη *δυνατότητα κάλυψης των διευρυνόμενων λαϊκών αναγκών που δε γίνεται πραγματικότητα σε συνθήκες καπιταλισμού*, φωτίζοντας τις προτεραιότητες υλοποίησης έργων, τον τρόπο υλοποίησης των έργων, τις συνθήκες εργασίας, την αναγκαστική σπατάλη κοινωνικών πόρων σε συνθήκες καπιταλισμού λόγω του καπιταλιστικού ανταγωνισμού που οδηγεί σε πολλαπλά ανταγωνιζόμενα έργα, την ανισόμετρη ανάπτυξη κλάδων και περιοχών.

Τελικά καθήκον των εργαζομένων σήμερα είναι η αναγέννηση του εργατικού κινήματος, η οργάνωση της πάλης για ανάκτηση των απωλειών των τελευταίων ετών, για ακύρωση των σχεδιασμών της άρχουσας τάξης που στοχεύουν στην καπιταλιστική ανάπτυξη σε βάρος των εργαζομένων, η συγκέντρωση δυνάμεων για την αποφασιστική σύγκρουση, για το μονόδρομο ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών, η αποδέσμευση από την ΕΕ και μονομερή διαγραφή του χρέους με εργατική λαϊκή εξουσία.

ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΡΟΣ ΟΦΕΛΟΣ ΤΟΥ ΛΑΟΥ

Κρίσιμης σημασίας είναι να γίνει κατανοητό ότι *οι διάφορες χωροταξικές ρυθμίσεις δεν είναι αυθαίρετες τεχνοκρατικές επιλογές. Ο χωροταξικός σχεδιασμός είναι πολιτικός, αντανakλά τις σχέσεις παραγωγής, επομένως τις ανάγκες της καπιταλιστικής ή της σοσιαλιστικής ανάπτυξης*.

Η δική μας θέση ξεκινά από τον πολιτικό - οικονομικό χαρακτήρα του χωροταξικού σχεδιασμού για ν' αναδείξει την αναγκαιότητα αλλαγής στο επίπεδο της εξουσίας, για να προωθηθεί χωροταξικός σχεδιασμός προς όφελος του λαού. Η κεντρική μας τοποθέτηση είναι ότι *ο χωροταξικός σχεδιασμός προς όφελος του λαού απαιτεί ένα ριζικά διαφορετικό δρόμο ανάπτυξης*, όπου η γη και τα συγκεντρωμένα μέσα παραγωγής θα αποτελούν κοινωνική ιδιοκτησία και η παραγωγή θα αναπτύσσεται με κεντρικό επιστημονικό σχεδιασμό και εργατικό έλεγχο, με κίνητρο τη διευρυνόμενη ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών. Σ' έναν τέτοιο ριζικά διαφορετικό τρόπο παραγωγής και κοινωνικής ανάπτυξης ο χωροταξικός σχεδιασμός θα αντανakλά τις νέες, μη εκμεταλλευτικές σχέσεις παραγωγής, θα αποτελεί τη «χωρική έκφραση» του οικονομικού κεντρικού σχεδίου προς όφελος των λαϊκών αναγκών. Θα μπορεί να εκπληρώνει στόχους που σε συνθήκες καπιταλισμού είναι αλληλοαποκλειόμενοι και γι' αυτό εμφανίζονται από την άρχουσα τάξη ως αντιφατικοί: *προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, ισόρροπη ανάπτυξη των κλάδων της οικονομίας και των περιοχών της χώρας, φιλολαϊκή αξιοποίηση του ορυκτού πλούτου, φιλολαϊκή αξιοποίηση της γεωστρατηγικής θέσης της χώρας με αμοιβαία επωφελείς συμφωνίες με ταυτόχρονη αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου του συνόλου των εργαζόμενων*.

Σε τέτοιες συνθήκες, ο χωροταξικός σχεδιασμός θα μπορεί να εξασφαλίζει επαρκείς, ασφαλείς, ευρύχωρες, κατάλληλες λαϊκές κατοικίες, επαρκείς υποδομές κοινής ωφέλειας (π.χ. αντιπλημμυρική και αντιπυρική προστασία, αντισεισμική θωράκιση, υποδομές κοινωνικών υπηρεσιών κ.ά.) νοσοκομεία, εκπαιδευτικά ιδρύματα και ελεύθερους χώρους, που να καλύπτουν το σύνολο των αναγκών του λαού, γρήγορες, φθηνές και ασφαλείς μεταφορές για τους εργαζόμενους στον τόπο εργασίας και αναψυχής, πραγματική πρόσβαση στη θάλασσα και στους ορεινούς όγκους για ανάπαυση, ασφαλή κτήρια και υποδομές των εργασιακών χώρων. Τα απαραίτητα έργα για την υλοποίηση των αναγκών αυτών θα σχεδιάζονται και θα κατασκευάζονται από τον ενιαίο κρατικό φορέα κατασκευών που,

απαλλαγμένος από το κυνήγι του κέρδους, θα μπορεί να διασφαλίζει μεγιστοποίηση της ποιότητας, ελαχιστοποίηση της δαπάνης εργατικής δύναμης και πρώτων υλών και σχεδιασμό των έργων με γνώμονα τις λαϊκές ανάγκες. Η αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας θα μεταφράζεται σε βελτίωση του βιοτικού επιπέδου, σε μείωση των ωρών εργασίας, σε περισσότερο και ποιοτικότερο ελεύθερο χρόνο για τους εργαζόμενους, απελευθερώνοντας τις δημιουργικές δυνάμεις της κοινωνίας και δίνοντάς τους τη δυνατότητα πραγματικής αξιοποίησης των υποδομών.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:

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.
5. Θέσεις της ΚΕ του ΚΚΕ για το 18ο Συνέδριο.
6. Uwe Böwer, Vasiliki Michou, Christoph Ungerer, «The Puzzle of the Missing Greek Exports», Economic Papers 518, EU Commission.
7. Ν 4277/2014 «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής και άλλες διατάξεις».
8. 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.
9. Μια παράκαμψη μετ' επιστροφής αντιστοιχεί σε 400 ναυτικά μίλια, που καλύπτονται περίπου σε 20 ώρες.
10. 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.
11. Εφημερίδα «Το Βήμα», 15 Μάη 2014, «Απευθείας πτήση Αθήνα - Σανγκάη. Από 15 Ιουνίου έως 19 Οκτωβρίου από μεγάλο tour operator της Κίνας».
12. Ο όρος αναφέρεται σε διήμερες ή τριήμερες διακοπές που διαρκούν από Παρασκευή ως Κυριακή, συχνά συνοδευόμενες με εκτεταμένη κατανάλωση εμπορευμάτων πολυτελείας.
13. Νέα ΜΜΜ αποτελούν τα υδροπλάνα και οι αναγκαίες εγκαταστάσεις, τα θαλάσσια ταξί κλπ.
14. Στον αστικό σχεδιασμό προβλέπονται επεκτάσεις λιμένων και αεροδρομίων, σιδηροδρομικές γραμμές, κόμβοι συνδυασμένης μεταφοράς κλπ.
15. Οι εν λόγω αλλαγές βρίσκονται στην ΚΥΑ Αριθ. οικ. 3137/191/Φ.15. Ορισμένες χαρακτηριστικές αλλαγές είναι οι παρακάτω: Το σύνολο των

μονάδων ποιοποίησης, 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 λαϊκών στρωμάτων της προστασίας του περιβάλλοντος, των τοπικών οικονομιών. Εξάλλου πρέπει να σημειώσουμε πως το εν λόγω σύστημα περιβαλλοντικής αδειοδότησης δεν είναι αταξικό, ουδέτερο. Τελικά έχει ανθρωπιστικό 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.

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

17. 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, εσπατόρια, 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 περίοικοι 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.

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).

19. 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.

20. Για παράδειγμα, υπάρχουν τμήματα του κεφαλαίου που δεν έχουν τη δυνατότητα να μετακινηθούν από τον ένα κλάδο στον άλλο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το τεράστιο κεφάλαιο που βρίσκεται με τη μορφή απούλητων οικοδομών των κατασκευαστικών επιχειρήσεων, που εκπνέει σε περισσότερα από 50 δισ. ευρώ.

21. Αναφέρεται σε μέτρα μείωσης της τιμής φυσικού αερίου και των τιμολογίων ΔΕΗ υψηλής τάσης. Τα μέτρα αυτά αντιμετωπίστηκαν από την Κομισιόν

ως «έμμεσες κρατικές ενισχύσεις».

22. Δελτίο Τύπου Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας, 6 Οκτώβρη 2014.

Ενότητες: [Οικονομία](#) , [Τοπική διοίκηση](#)