

# Η ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ: ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ-ΝΕΟ ΠΡΟΤΥΠΟ ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

**Παύλος Μαρίνος Δελλαδέτσιμας\***

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η δυναμική της ανάπτυξης της Αστικής Συγκέντρωσης των Αθηνών προσδιορίζεται εν πολλοίς από τρεις βασικούς παράγοντες: α) την εκτεταμένη και παρατεινόμενη κυριαρχία του συμβατικού προτύπου αστικής ανάπτυξης, β) την ανάδειξη νέων μορφών δράσης και γεωγραφικής συμπεριφοράς του ιδιωτικού τομέα, και γ) τον ενεργό ρόλο των έργων υποδομής. Οι παράγοντες αυτοί έχουν λίγο αναλυθεί τόσο αυτόνομα όσο κυρίως ως προς τις μεταξύ τους αλληλοεπιδράσεις. Καθένας δε από αυτούς διατηρεί μια αυτονομία ως προς τον τρόπο ενεργοποίησής του στο χώρο. Μια αυτονομία που αποκτά και θεσμική διάσταση. Ως εκ τούτου, προκύπτει μια κατάσταση όπου το έργο υποδομής δρα ως αυτόνομη οντότητα, έχει πολλές επιπτώσεις –που όμως δεν αξιολογούνται– και το κόστος συντήρησής του παραμένει απροσδιόριστο. Παράλληλα, το νέο πρότυπο διαμορφώνει σχεδόν ανεξάρτητα εκτάσεις και εισάγει νέες αξίες που απευθύνονται σε χρήσεις με πολύ υψηλότερη οικονομική εμβέλεια. Όλα αυτά λαμβάνουν χώρα υπό την κυριαρχία (ακόμα) του συμβατικού προτύπου, το οποίο, αν και χάνει ζωτικό χώρο σε οικονομική και γεωγραφική βάση, διατηρεί εντούτοις την ικανότητά του να εκμεταλλεύεται τα «κενά» και προσαρμόζεται στις διάφορες μορφές ζήτησης που κατά καιρούς εμφανίζονται.

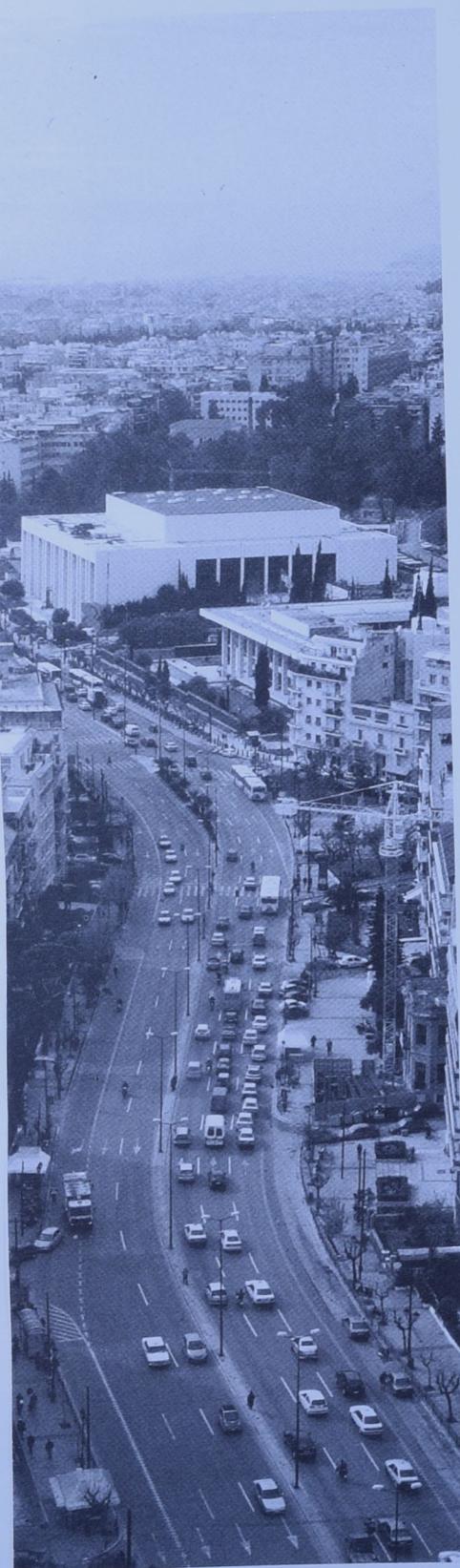
## *The Current Dynamics of Urban Development in Athens: Traditional-New Model and Infrastructure Works*

**Pavlos Marinos Delladetsimas**

### ABSTRACT

The contemporary developmental dynamics of the Athens agglomeration is broadly determined by three basic factors: (a) the extended and long-standing prevalence of the conventional small-scale property development pattern, (b) the emergence of new forms of action and geographical behaviour of the big private sector, and (c) the active role of major infra-structural works. To date, the aforementioned factors have been poorly analysed either autonomously or in combination in relation to their effects and interactions. Each of them seems to sustain a relative autonomy in relation to spatial development, a relative autonomy that in many respects also assumes an institutional status. Thus, the resulting situation is one where the public works: (a) produce autonomous effects in land uses and land values –that are not evaluated–, and (b) their maintenance cost

\* Επίκουρος καθηγητής, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, e-mail: pdelladetsimas@hua.gr.



remains virtually undetermined. In parallel, the new private redevelopment schemes valorise extensive sites of land, inflicting a new scale of values that are adjusted to demand by tertiary-sector, expensive land uses. All these occur under the dominance of the conventional small-scale property development pattern which –while losing significant space– still retains its capacity to fill the voids and adjust to various forms of demand.

## Εισαγωγή

**Α**ναμφίβολα η τρέχουσα περίοδος αποτελεί και μια πολύ σημαντική καμπή για την ανάπτυξη της Αθήνας και του Λεκανοπεδίου της Αττικής γενικότερα. Μια καμπή που έχει ως βασικές πτυχές της κατά πρώτο λόγο τα έργα υποδομής –σε συνδυασμό με αυτά που αφορούν άμεσα στους Ολυμπιακούς Αγώνες 2004– και κατά δεύτερο λόγο τις νέες μεγάλες επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα. Η συγκεκριμένη περίοδος σε μεγάλο βαθμό μπορεί να παραλληλιστεί με εκείνη των δεκαετιών του 1960 και 1970, όταν το Λεκανοπέδιο δέχθηκε ένα κύμα κατασκευής έργων μεταφορικής υποδομής (Δελλαδέτσιμας 2001) ως απόκριση στα προβλήματα της τότε φάσης αστικοποίησης, υπό την πίεση δραματικών μεταναστευτικών εισροών και αστικών επεκτάσεων. Αξιοσημείωτο είναι ότι στις ημέρες μας, κάτω από τους διαφορετικούς όρους και συνθήκες –που υπαγορεύονται από την τρέχουσα φάση αστικοποίησης– το έργο υποδομής είναι αυτό που και πάλι προβάλλει ως ο κατεξοχήν μοχλός ανάπτυξης και άρσης των αδιεξόδων που αντιμετωπίζει η πόλη της Αθήνας.

Φυσικά, υπό τις υφιστάμενες καταστάσεις, δεν μπορεί κανείς να αγνοήσει τα θετικά στοιχεία που προκύπτουν από τη νέα επενδυτική δυναμική και τα οποία έχουν να κάνουν κυρίως με τις σαφείς βελτιώσεις που καταγράφονται στο πεδίο της προσπελασιμότητας. Εκτός όμως από τα θετικά, η όλη δυναμική εμπεριέχει και πολλά αρνητικά στοιχεία, τα οποία είτε προκύπτουν ως αποτέλεσμα της ενδυνάμωσης προϋπαρχουσών τάσεων (π.χ. συνεχόμενες αστικές επεκτάσεις, η κυρίαρχη συνθήκη μη σχεδιασμού, η υποβάθμιση κεντρικών περιοχών κατοικίας, λειτουργικά και περιβαλλοντικά προβλήματα), είτε εμφανίζονται ως ένα νέο δεδομένο που πολλά μπορεί να καθορίσει στη μελλοντική ανάπτυξη της μεγαλύτερης αστικής συγκέντρωσης της χώρας. Το έργο υποδομής, για παράδειγμα, δεν είναι το ίδιο με αυτό των δεκαετιών του 1960 και 1970, χαρακτηρίζεται από μια θεσμική και λειτουργική αυτονομία σε σχέση με τον υπόλοιπο αστικό ιστό και επομένως προκαλεί διαφορετικής μορφής και έντασης επιπτώσεις στις χρήσεις και τις αξίες γης από εκείνες των προηγούμενων δεκαετιών (Dematteis 2001: 12). Επιπλέον, στην ίδια αυτή κατεύθυνση προβάλλει περισσότερο από ποτέ και το στοιχείο του κόστους συντήρησης που για τα αθηναϊκά δεδομένα (και όχι μόνο) παραμένει απροσδιόριστο και αφήνεται στις μελλοντικές γενιές να το αποτιμήσουν (Ferracuti 1985). Παράλληλα, διάφορα νέα επενδυτικά σχήματα του ιδιωτικού τομέα «αξιοποιούν» σχεδόν ανεξέλεγκτα μεγάλες εκτάσεις και κατ' επέκταση εισάγουν νέες κλίμακες αξιών γης στην πόλη, που με τη σειρά τους επηρεάζουν την ανάπτυξη τοπικών περιοχών αλλά και τη βιωσιμότητα τομέων και κλάδων της αστικής οικονομίας. Πεποίθησή εδώ είναι ότι όλα αυτά τα στοιχεία της δυναμικής της αστικής ανάπτυξης ουδόλως θίγονται σε επίπεδο επίσημης πολιτικής και –αν μη τι άλλο– παρακάμπτονται μέσα στο γενικότερο κλίμα ευφορίας και αναπτυξιακής ρητορείας που συνοδεύει (και/ή νομιμοποιεί) συγκεκριμένες επενδυτικές επιλογές.

Σκοπός επομένως εδώ είναι να αναλυθεί η τρέχουσα δυναμική της ανάπτυξης του Λεκανοπεδίου της Αττικής, επικεντρώνοντας την προσοχή μας στα στοιχεία που συνιστούν μερικές από τις αρνητικές πτυχές της όλης κατάστασης, αλλά και να διατυπωθεί ένα σκεπτικό ως προς πιθανές διεξόδους παρέμβασης. Σε γενικές γραμμές, θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς, η δυναμική του Λεκανοπεδίου σήμερα προσδιορίζεται από τρεις βασικούς παράγοντες: α) την εκτεταμένη και παρατεινόμενη κυριαρχία του συμβατικού προτύπου αστικής ανάπτυξης, β) την ανάδειξη νέων μορφών δράσης και γεωγραφικής συμπεριφοράς του ιδιωτικού τομέα, και γ) τον ενεργό ρόλο των έργων υποδομής. Αξίζει επομένως να εξεταστεί ξεχωριστά ο καθένας από τους εν λόγω παράγοντες και στη συνέχεια να εντοπιστούν μερικά σημεία τριβής και οι επιπτώσεις που προκαλεί η επίδρασή τους στην ανάπτυξη της Αθήνας.

### 1. Το κυρίαρχο πρότυπο και οι προσδιοριστικοί του παράγοντες

Η εξέλιξη του αστικού χώρου στην Αθήνα και στην Ελλάδα γενικότερα έχει σχεδόν εξ ολοκλήρου καθοριστεί από το συμβατικό (ή αυτοχρηματοδοτούμενο) πρότυπο ανάπτυξης του εγγείου αποθέματος. Οι μορφές δε που έχει προσλάβει το εν λόγω πρότυπο κυμαίνονται από την πλήρη αυτοχρηματοδότηση, την αντιπαροχή, μέχρι και την πλέον πρόσφατη μερική –μέσω στεγαστικών δανείων– χρηματοδότηση. Πολύ συνοπτικά, τα βασικά συνθετικά στοιχεία του συμβατικού προτύπου είναι:

- Ο εκτεταμένος ρόλος της μικρής ιδιωτικής ιδιοκτησίας που αποτελεί ενεργό χρηματοδοτικό μηχανισμό της κατασκευαστικής διαδικασίας.

- Η σχετική αυτονομία του από το μεγάλο κεφάλαιο στο βαθμό που το δεύτερο δεν ενεργοποιείται σημαντικά στην αναπτυξιακή/κατασκευαστική διαδικασία.

- Η παράλληλη (αν όχι αλληλοτροφοδοτούμενη) με αυτό, μειωμένη συμμετοχή κοινωνικού κεφαλαίου στα επιμέρους πεδία της κρατικής πολιτικής που άμεσα ή έμμεσα επηρεάζουν την ανάπτυξη των πόλεων (πολιτική λαϊκής στέγης και επενδύσεις σε τεχνική και κοινωνική υποδομή).

Η απαρχή της διαμόρφωσης του συμβατικού προτύπου εντοπίζεται κατά την περίοδο του μεσοπολέμου, ενώ η ενδυνάμωση και εδραίωσή του ως βασικού μοχλού της αστικής ανάπτυξης έλαβε χώρα την αμέσως μεταπολεμική περίοδο, ή περίοδο της ανασυγκρότησης (Δελλαδέτσιμας 1991). Οι δεκαετίες του 1950 και 1960 μπορούν να χαρακτηριστούν ως η φάση της ουσιαστικής διεύρυνσής του (σε εντατική και εκτατική γεωγραφική βάση) και σε συνάρτηση με τις μεταβαλλόμενες τάσεις αστικοποίησης και την κατ' αντιστοιχία ζήτηση που εκδηλώνονταν (π.χ. κατοικία χαμηλών εισοδηματικά στρωμάτων, κατοικία υψηλών εισοδηματικά στρωμάτων, δεύτερη κατοικία, εμπορικά κτήρια και κτήρια γραφείων) (Βαΐου κ.ά. 1995). Οι επόμενες δεκαετίες αποτελούν φάσεις περαιτέρω διεύρυνσης της παρουσίας του και σε άλλα πεδία της αγοράς (π.χ. εμπορικά κέντρα) αλλά και συγχρωτισμού του με πιστωτικούς μηχανισμούς και τη στεγαστική πίστη.

Η βασική πολεοδομική νομοθεσία στο σύνολό της (Διάταγμα του 1923, Διάταγμα 947/1979, Ν. 1337/1983 και Ν. 2508/13-6-1997) έχει μορφοποιηθεί με άξονα το συμβατικό πρότυπο. Ως εκ τούτου, ακόμα και σήμερα η πολεοδομική



Καλύβια 2004

πολιτική είναι δέσμια των συνεπαγομένων από αυτό αντιλήψεων που οδηγούν στον εξοστρακισμό της «οικονομικής αξίας» που παράγεται από τη δημόσια ή και την ιδιωτική δράση στο χώρο (με εξαίρεση την περίπτωση των αστικών επεκτάσεων) από την πολεοδομική πρακτική. Η ιδιοκτησία αναδεικνύεται ως το «πρωταρχικό κεφάλαιο» για τη στήριξη της κατασκευαστικής διαδικασίας, ενώ άλλη μορφή κεφαλαίου που να αναλαμβάνει την κατασκευή και/ή διαχείριση του αποθέματος είναι ουσιαστικά ανύπαρκτη. Επιπλέον, έστω και μία στοιχειώδης ανάλυση όλων των αξόνων της κρατικής πολιτικής που άμεσα ή έμμεσα αφορούν στην αστική ανάπτυξη (σχεδιασμός, φορολογία, στεγαστική πολιτική) καταδεικνύει μια πρωτοφανή σύγκλιση ως προς τη βαρύτητα που προσδίδεται στην έγγεια ιδιοκτησία και κατ'επέκταση στο συμβατικό πρότυπο (Delladetsimas & Leontidou 1966). Θα μπορούσε δε κανείς να ισχυριστεί ότι οι εκσυγχρονιστικές απόπειρες των δεκαετιών του 1970 και 1980, σε επίπεδο πολιτικής και θεσμών σχεδιασμού του χώρου, άφησαν ανεπηρέαστο το εν λόγω πρότυπο, παρ'όλες τις κρίσιμες μεταβολές στη δομή της ζήτησης που έλαβαν χώρα κατά τις διάφορες ιστορικές περιόδους και περιοχές της πόλης.

Η μεγάλη επομένως διάρκεια του συμβατικού προτύπου στο χρόνο και το κοινωνικοπολιτικό του εύρος έχουν να κάνουν πάνω από όλα με το γεγονός ότι το εν λόγω πρότυπο αποτελεί προϊόν μιας ιστορικά εδραιωμένης σχέσης μεταξύ του κράτους και του οικονομικού-κοινωνικού περιβάλλοντος μέσα στο οποίο λειτούργησε και λειτουργεί. Αποτελεί στην ουσία προϊόν μιας μακροπρόθεσμης σύγκλισης συμφερόντων και συναίνεσης μεταξύ της κρατικής πολιτικής σε όλες τις πτυχές της και ενός ευρύτερου οικονομικού και κοινωνικού πλαισίου



Αριστερά: Πειραιώς 2002  
Δεξιά: Λεωφ. Αγίας Μαρίνας 2003

που συγκροτείται με άξονα την έγγεια ιδιοκτησία και τον (μικρό ως επί το πλείστον) κατασκευαστικό κλάδο. Εδώ ακριβώς δε αναδεικνύονται και τα μεγάλα πλεονεκτήματά του, που δεν είναι άλλα από την ευελιξία και προσαρμοστικότητα του στη ζήτηση διαφορετικού τύπου και μεγέθους χρήσεων, καθώς και –το κυριότερο– ότι εξασφάλισε την πρόσβαση σε φθηνή σχετικά στέγη σε ευρύτατα κοινωνικά στρώματα και οικονομικούς κλάδους.

Από την άλλη όμως πλευρά, αποτυπώνονται και σημαντικότερες αρνητικές επιπτώσεις από τη λειτουργία του, οι οποίες τα τελευταία μάλιστα χρόνια γίνονται ολοένα και πιο έντονες. Είναι επιπτώσεις που στην ουσία οδηγούν σε κρίσιμα λειτουργικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά αδιέξοδα την όλη βιωσιμότητα του αστικού συγκροτήματος. Μερικές από αυτές είναι:

*α) Ο ανεξέλεγκτος ανταγωνισμός για την εκμετάλλευση του χώρου*

Η μέχρι τώρα λειτουργία του συμβατικού προτύπου σηματοδότησε πάνω από όλα έναν ανεξέλεγκτο ανταγωνισμό για την εκμετάλλευση του χώρου. Με τη σειρά του ο ανταγωνισμός αυτός δημιούργησε (και συνεχίζει να δημιουργεί) παρατεταμένες ανισορροπίες στην προσφορά γης και ακινήτων, στο βαθμό που το διαθέσιμο απόθεμα εξαντλείται γρήγορα ακόμα και σε σχετικά πρόσφατα ανεπτυγμένες περιοχές. Ως επί το πλείστον, όλες οι μορφές ζήτησης σε γη τείνουν να ενσωματώνονται στο συμβατικό πρότυπο, χωρίς μάλιστα να υπάρχει άλλο εναλλακτικό, το οποίο θα μπορούσε να το υποκαταστήσει. Η όλη δε κατάσταση επιβάλλει μια δυναμική στην κτηματαγορά που στην ουσία «σπρώχνει» όλες τις χρήσεις (κατοικία, βιομηχανία, εμπόριο, υπηρεσίες) στην απόκτηση ιδιόκτητης στέγης. Ακόμα και τομείς όπως το εμπόριο και η βιομηχανία οδηγούνται στην αγορά ιδιόκτητης στέγης. Το παράδοξο δηλαδή εδώ είναι ότι πρόκειται για τομείς που κατά κανόνα, σύμφωνα με τη διεθνή εμπειρία (Detti 1975, Clifford 1987, Edwards 1980, 1991), τείνουν να αποφεύγουν την απόκτηση ιδιόκτητων ακινήτων, επιδιώκοντας μια πιο ευέλικτη θέση στην οικονομία και γεωγραφία της πόλης.<sup>1</sup> Πολύ χαρακτηριστική είναι στην προκειμένη περίπτωση η εμπειρία ενός φαινομένου των δύο προηγούμενων δεκαετιών στην Αθήνα: των εμπορικών κέντρων, που η προσκόλλησή τους στο συμ-

1. Ένδειξη της προσπάθειας του λιανικού εμπορίου –αλλά και άλλων κλάδων– να μην περιορίζεται η ενεργοποίησή του στον αστικό χώρο από ιδιοκτησιακές δεσμεύσεις είναι σήμερα η δυναμική που αποκτά η μέθοδος «sale and lease back» στα πλαίσια του θεσμού της χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing). Επίσης χαρακτηριστική είναι και η τάση της «προ-μεταβίβασης» των ακινήτων που ανήκουν σε εταιρείες super market σε επιχειρήσεις διαχείρισης αποθεμάτων.

βατικό προκάλεσε πολύ σύντομα, σε πλείστες περιπτώσεις, τη μερική, αν όχι πλήρη, απαξίωση των επενδύσεων.<sup>2</sup>

*β) Η τάση ενίσχυσης ενός κλίματος ευμετάβλητων αξιών στην πόλη*

Γενικά, η δυναμική της κτηματαγοράς με άξονα το συμβατικό πρότυπο φαίνεται να ενισχύει συνεχώς ευμετάβλητες δυναμικές αξίες προσόδων (σε συνδυασμό με την ανεπάρκεια ρυθμιστικού-πολεοδομικού θεσμικού πλαισίου) σε ολόκληρη τη γεωγραφική έκταση του λεκανοπεδίου. Δημιουργείται με αυτό τον τρόπο και μια ανεξέλεγκτη συγκυριακά πίεση για την αλλαγή χρήσεων βιομηχανικού-παργωγικού χαρακτήρα και κατοικίας (π.χ. Πειραιώς, Ψυρρή, Ιερά Οδός) σε χρήσεις υψηλότερων αξιών. Πιο συγκεκριμένα, έχουμε να κάνουμε εδώ με δυναμικές αξίες που εύκολα οδηγούν σε μεταβολές χρήσεων (από βιομηχανική σε άλλη ακριβότερη, π.χ. λιανικό εμπόριο) και συχνά έχουν προκαλέσει αποφάσεις κλεισίματος ή μεταφοράς επιχειρήσεων σε άλλες θέσεις. Μέσα στο γενικότερο αυτό κλίμα, θα πρέπει να επισημανθεί και το έντονο φαινόμενο των πλασματικών αυξήσεων που καταγράφονται σε εκτάσεις άμεσα προσκείμενες σε περιοχές όπου κατασκευάζονται ή προγραμματίζονται έργα. Ενδεικτική είναι και η περίπτωση του Ολυμπιακού Χωριού (Ο.Χ.), όπου οι αρχικές εξαγγελίες και ρυθμίσεις (κατά το διάστημα 1997-1999) για την ενεργοποίηση μεγάλων ελληνικών και/ή πολυεθνικών θεσμικών επενδυτών αύξησαν τις προσδοκίες των ιδιοκτητών (των άμεσα προσκείμενων στο Ο.Χ. περιοχών) και προκάλεσαν αυξήσεις της τάξης του 266% για τις εντός και 312% για τις εκτός σχεδίου εκτάσεις του Δήμου Αχαρνών και 157% σε ακίνητα της Κοινότητας Θρακομακεδόνων (URSPIC 1999).

*γ) Εμπόδιο σε μεγάλες επενδύσεις και πρωτοβουλίες αναδιάρθρωσης*

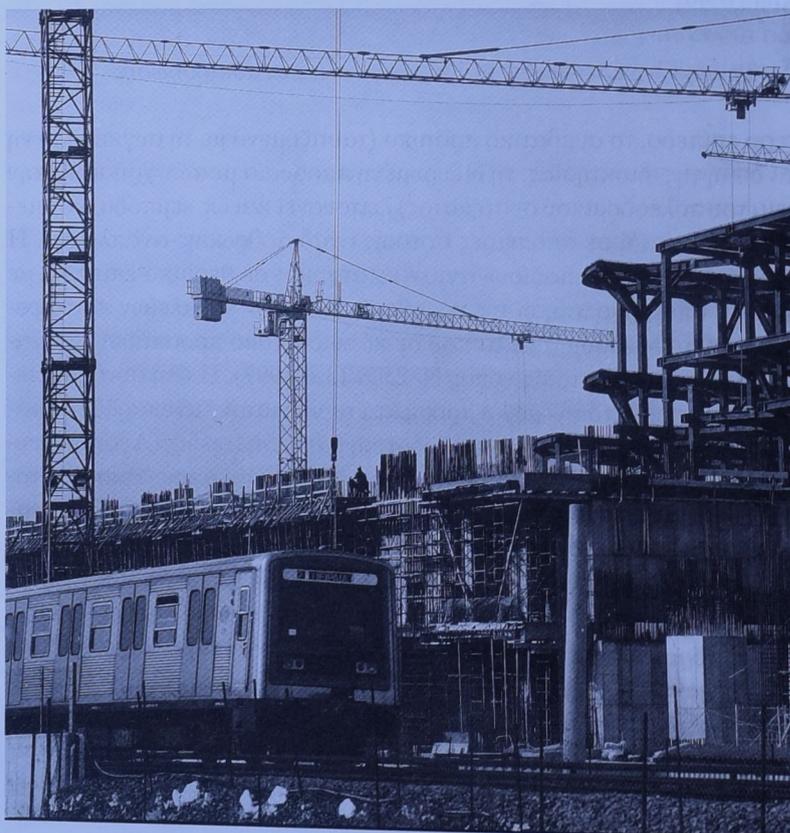
Σε ευρύτερο επίπεδο, το συμβατικό πρότυπο (ταυτιζόμενο με τη συγκεκριμένη μορφή και δομή της ιδιοκτησίας, τη διευρυμένη παρουσία μικτών χρήσεων, την ανεπάρκεια του πολεοδομικού συστήματος) λειτουργεί και ως «εμπόδιο» σε μεγάλες επενδύσεις και/ή σε απόπειρες αστικής αναδιάρθρωσης-ανάπλασης. Η λειτουργία του αυτή «ως εμπόδιου» αντανακλάται και σε θεσμικό επίπεδο, με την ουσιαστική απενεργοποίηση της νομοθεσίας και των εργαλείων που αφορούν στην ενεργό πολεοδομία (κάτι που σε κάποιο βαθμό προσπαθεί να αναστρέψει ο τελευταίος οικιστικός νόμος Ν. 2508/13-6-1997). Η όλη συνθήκη περιπλέκεται περαιτέρω από τη –μέχρι πρόσφατα τουλάχιστον– ανυπαρξία ενδιάμεσων μορφών κατοχής, όπως η χρηματοδοτική μίσθωση leasing (Αγαπητίδου-Δημητρίου 1995), και από την εν γένει μειωμένη συμμετοχή του δημοσίου τομέα σε επενδύσεις κοινωνικού κεφαλαίου και στέγης. Στα πλαίσια αυτά, η αστική ανάπτυξη αποκτά αναγκαστικά εκτατικό χαρακτήρα. Εστιάζεται δηλαδή σε περιφερειακές περιοχές –αδόμητης θεωρητικά γης– υποβαθμίζοντας την παρέμβαση στον κυρίως αστικό ιστό, στοιχείο που γίνεται ενδεικτικό μίας πρόθεσης: να μη θίγονται εδραιωμένες ιδιοκτησιακά καταστάσεις και παράλληλα να διευρύνεται η ενσωμάτωση νέων εδαφών στη συμβατική διαδικασία ανάπτυξης. Όλα αυτά είναι δεδομένα που, έστω και μακροπρόθεσμα, συνιστούν αρνητικά στοιχεία για την εξέλιξη της αγοράς και ανατρέπουν την όποια θετική επίδραση μπορούν να ασκήσουν μεγάλες επενδύσεις δημόσιου ή ιδιωτικού χαρακτήρα στον αστικό ιστό.

2. Η χρηματοδότηση των εμπορικών κέντρων είχε κατά κανόνα ως υπόβαθρο ίδια κεφάλαια εργολαβικών/κατασκευαστικών επιχειρήσεων. Η όλη πρωτοβουλία στόχευε στις υψηλές αποδόσεις από πωλήσεις (καταστημάτων και χώρων γραφείων), ενώ κρίσιμο στοιχείο για την αυτοχρηματοδότηση αποτέλεσαν οι προπωλήσεις. Ο εργολάβος κατά κανόνα μεταβίβαζε ιδιοκτησίες από μία μεγάλη ως επί το πλείστον κατασκευή σε πολλούς ιδιοκτήτες/επιχειρηματίες. Διατηρήθηκε κατ' αυτό τον τρόπο και η μορφή της οριζόντιας ιδιοκτησίας από επιχειρηματίες/ιδιοκτήτες, στοιχείο που αναμφίβολα αποτέλεσε ένα εγγενές εμπόδιο σε μία μελλοντική ανάγκη τόσο μεταβίβασης όσο και αναδιάρθρωσης του συγκεκριμένου ακινήτου. Η αποχία του εγχειρήματος των εμπορικών κέντρων έγινε εμφανής σύντομα, με τις πλείστες όσες περιπτώσεις εγκατάλειψής τους ή αλλαγής της χρήσης τους σε χρήσεις γραφείων και σε φθηνότερης κατηγορίας χρήσεις από τις εμπορικές (Δελλαδέτσικας 1989).

## 2. Η ανάδειξη ενός νέου προτύπου ανάπτυξης

Αν και το συμβατικό πρότυπο είναι το κυρίαρχο και στις μέρες μας, τα τελευταία χρόνια έχουν καταστεί εμφανείς κάποιες ενδείξεις μεταβολής. Ήδη η προοπτική επιβολής ΦΠΑ στις νεόδμητες οικοδομές (Κανέλλης 2002: 51-52) μπορεί να σημάνει και το τέλος της αντιπαροχής, και άρα της σημαντικότερης πτυχής του συμβατικού προτύπου. Άποψη εδώ είναι ότι αρχίζει να εδραιώνεται ένα νέο πρότυπο, το οποίο και σαφώς διαφοροποιείται από το συμβατικό. Το ερώτημα επομένως που τίθεται έχει να κάνει με τις παρενέργειες που προκαλεί η ανάδειξη του νέου προτύπου και με το κατά πόσο είναι εφικτή η συνύπαρξή του με το συμβατικό.

Πιο συγκεκριμένα, τα τελευταία χρόνια έχουν κάνει την εμφάνισή τους κάποια νέα φαινόμενα στα πεδία της αστικής ανάπτυξης και της κτηματαγοράς, που αποκτούν την εικόνα των «καινοτόμων» (για τα δεδομένα της χώρας) δραστηριοτήτων και επενδυτικών σχημάτων. Καταγράφονται δηλαδή με εντεινόμενους ρυθμούς εξελίξεις που προδιαγράφουν την ανάπτυξη πιο σύγχρονων (καπιταλιστικών) δομών στα προαναφερθέντα πεδία. Είναι εξελίξεις που σηματοδοτούν την απαρχή ενός ενεργού ρόλου στην αστική συγκέντρωση της Αθήνας, μεγάλων κεφαλαιακών μονάδων (από επιχειρήσεις διαφόρων κλάδων λιανικού εμπορίου, πιστωτικών ιδρυμάτων, κατασκευαστικών εταιρειών κ.ά. εθνικής και/ή υπερεθνικής εμβέλειας) ιδιωτικού (ή ημι-ιδιωτικού) χαρακτήρα, οι οποίες υιοθετούν σε μεγάλο βαθμό στρατηγικές χωροθέτησης και εμπλέκονται συστηματικά στην κτηματαγορά. Στην προκειμένη περίπτωση, η έγγεια ιδιοκτησία χάνει τον καταλυτικό της ρόλο στην αναπτυξιακή-κατασκευαστική διαδικασία. Το



Σταθμός Ειρήνη 2004

κρσιμότερο δε στοιχείο της συγκεκριμένης διαδικασίας είναι η απόκτηση/συγκέντρωση γης. Το νέο πρότυπο επικεντρώνεται στην επαγγελματική εμπορική χρήση και λιγότερο στην κατοικία, που ακόμα παραμένει στενά δεμένη με συμβατικές μορφές ανάπτυξης.

Τα προαναφερθέντα δεν αποτελούν φυσικά αποκλειστικά ελληνικό φαινόμενο, ανάλογες εμπειρίες καταγράφονται σε πολλές χώρες (Newman-Thornley 1996, Moulaet et al. 2003), υπό διαφορετικούς βέβαια όρους και χρονικές περιόδους. Σίγουρα όμως αυτές οι μορφές αστικής ανάπτυξης και τα επενδυτικά σχήματα που τις συνοδεύουν είναι κάτι πρωτόγνωρο και ίσως «εξωγενές» για υφιστάμενους μηχανισμούς ρύθμισης και ελέγχου του χώρου στην Αθήνα. Όπως προαναφέρθηκε, το σύνολο σχεδόν των υιοθετούμενων μηχανισμών και εργαλείων σχεδιασμού στην Ελλάδα έχει συγκροτηθεί με άξονα το συμβατικό πρότυπο. Το καινούργιο πρότυπο παραμένει ακόμα ρευστό και χαρακτηρίζεται από την ετεροβαρή ανάπτυξη των διαφόρων υποτομέων του, καθώς και από ασυνέχειες στη δομή του. Μια τέτοια ασυνέχεια θα μπορούσε να θεωρηθεί, για παράδειγμα, η ελλιπή παρουσία επιχειρήσεων διαχείρισης ιδιοκτησιών (property management companies), που σε «ώριμες αγορές» λειτουργούν σε ένα ενδιάμεσο επίπεδο μεταξύ θεσμικών επενδυτών και δυνητικών χρηστών (αγοραστών ή μισθωτών). Απουσιάζει ίσως ακόμα σε οργανωμένη μορφή το αναπτυξιακό κεφάλαιο (development capital). Μια μορφή κεφαλαίου (Merrett 1977) που συνήθως έχει σκοπό τη συγκέντρωση/ενοποίηση γηπέδων σε ενιαίες εκτάσεις κατάλληλες προς εκμετάλλευση, την προώθηση/οργάνωση της κατασκευαστικής διαδικασίας, την απελευθέρωση των εκτάσεων από παλαιές κατασκευές, το σχεδιασμό της κατασκευής, την εξεύρεση θεσμικών επενδυτών-χρηματοδοτών και, τέλος, την προώθηση του ακινήτου στην αγορά προς πώληση ή μίσθωση.

Θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι στην Αθήνα τον οικονομικό πυρήνα του νέου προτύπου αποτέλεσε το κατασκευαστικό κεφάλαιο. Τα τελευταία χρόνια μεγάλες τεχνικές και εργολαβικές επιχειρήσεις γνώρισαν σημαντική ανάπτυξη με την ανάληψη μεγάλων έργων υποδομής, σε συνδυασμό με τις χρηματοδοτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και με τις διευρυνόμενες επενδυτικές δυνατότητες που προσέφερε η διεθνοποίηση της οικονομίας της πόλης (Οικονόμου κ.ά. 2001: 87-103). Οδηγήθηκαν με αυτό τον τρόπο και σε μία δυναμική διαφοροποίησης των δραστηριοτήτων τους προς πιο εξειδικευμένα τεχνικά έργα, σε συνδυασμένες κατασκευαστικές δράσεις και στη συμμετοχή τους σε νέα επιχειρηματικά σχήματα. Τα τελευταία αποτέλεσαν ίσως το πρωτόλειο για τη σύσταση θεσμικών επενδυτών που σήμερα μετεξελισσονται σε πιο οργανωμένες επιχειρηματικές οντότητες. Στην κατεύθυνση αυτή εξίσου σημαντικό ρόλο διαδραμάτισε το τραπεζικό κεφάλαιο που ενισχύθηκε και ενισχύθηκε και από δύο βασικούς παράγοντες: α) την είσοδο των τραπεζικών ιδρυμάτων στη στεγαστική πίστη με την απελευθέρωση της αγοράς, β) το γεγονός ότι το ίδιο τραπεζικό κεφάλαιο αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους ιδιοκτήτες γης και ακινήτων στην Αθήνα και όχι μόνο. Επιπλέον, ένα σύνολο από άλλους κλάδους αρχίζει να συγχρωτίζεται με την αστική ανάπτυξη και να εμπλέκεται ενεργά στην κτηματοαγορά, ακολουθώντας (άλλος περισσότερο και άλλος λιγότερο) μια πορεία μεταβολής και/ή «εκσυγχρονισμού». Ενδεικτικά, στον κτηματομεσιτικό κλάδο σημειώθηκε μια τάση ανάπτυξης επιχειρήσεων μεγάλου μεγέθους ή αλυσίδων, πολλές από τις οποίες εδραίωσαν και διάφορες συμπράξεις (franchising) με υπερεθνικού χαρακτήρα κτηματομεσιτικές και συναφείς επιχειρήσεις. Οι εταιρείες αυτές παρέχουν συμβουλευ-

τικές υπηρεσίες και στηρίζουν επιχειρηματικά σχήματα που ενεργοποιούνται κυρίως στον τομέα της ανάπτυξης και εκμετάλλευσης εμπορικών ακινήτων. Υπάρχουν ακόμα σαφείς ενδείξεις που πιστοποιούν την απαρχή μιας συστηματικής ενασχόλησης του ασφαλιστικού και άλλων συναφών κλάδων στη διαχείριση και εκμετάλλευση εγγείων αποθεμάτων. Το ίδιο ισχύει για τις μεγάλες μονάδες του λιανικού εμπορίου και τροφίμων, του κλάδου του αναψυχής, του κλάδου παροχής υπηρεσιών αλλά και του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα (μετά την άρση των περιορισμών στον τρόπο χρήσης του κεφαλαίου των Ταμείων και Ασφαλιστικών Οργανισμών).

Ως επιστέγασμα δε της όλης αυτής εξέλιξης έρχεται και η ίδια κρατική πολιτική με τη θέσπιση μιας σειράς Νόμων (π.χ. τους νόμους για Αμοιβαία Κεφάλαια Ακίνητης Περιουσίας - Εταιρείες Επενδύσεων σε Ακίνητη Περιουσία: Ν. 2778/30-12-99 και Ν. 2/2002· τους νόμους περί Χρηματοδοτικής Μίσθωσης (Leasing) Ακινήτων: Ν. 1665/86, Ν. 1905/90, Ν. 2367/95 κ.ά., καθώς και τον τελευταίο οικιστικό νόμο: Ν. 2508/13-6-97, Κεφ. Β). Οι εν λόγω θεσμικές πρωτοβουλίες αντανακλούν ίσως μια πρόθεση της κρατικής πολιτικής να διαμορφώσει ένα πλαίσιο ενίσχυσης του νέου προτύπου (και/ή υπέρβασης ίσως του συμβατικού;) χωρίς όμως να είναι ακόμα σε θέση να συγκροτήσει μια ολοκληρωμένη προοπτική. Επικρατεί εν πολλοίς μια ρευστότητα όπου διάφορα εταιρικά σχήματα (τραπεζών, θεσμικών επενδυτών, κτηματομεσιτικών εταιρειών, εταιρειών λιανικού εμπορίου, κατασκευαστικών εταιρειών, καθώς και εταιρειών αναψυχής-πολυκινηματογράφων) διαμορφώνονται κατά περίπτωση και στηρίζονται σε διάφορες τυπολογίες συμμετοχής των εταίρων (μετόχων, προεπιλεγμένων αγοραστών, χρηστών, μισθωτών) και αποκτούν μεγάλες ως επί το πλείστον εκτάσεις σε χωροθετικά πλεονεκτικές περιοχές, που σε πολλές περιπτώσεις (υπό το πρίσμα της γενικότερης ανεπάρκειας του συστήματος σχεδιασμού) δεν έχει αποτιμηθεί η σημασία τους από τη δημόσια παρέμβαση ως εν δυνάμει απόθεμα για χρήσεις κοινή ωφελείας. Είναι χαρακτηριστικοί εδώ, ως ένα προϊόν του νέου προτύπου, οι «κατά παρέκκλιση» ή οι σχεδόν άτυπα εμφανιζόμενοι τριτογενείς πόλοι. Ο πρώτος που θα μπορούσε να αποκληθεί πόλος αναψυχής αναπτύσσεται στη συμβολή της Εθνικής Οδού Αθηνών-Λαμίας με την Π. Ράλλη στο Δήμο Ρέντη και ο δεύτερος (εμπορικά κέντρα, πολυκινηματογράφοι, χώροι αναψυχής, γραφείων κ.ά.) στην περιοχή γύρω από το Ολυμπιακό Στάδιο και τις ολυμπιακές εγκαταστάσεις στο Δήμο Αμαρουσίου. Αποτελούν όμως στρατηγική επιλογή της πόλης αυτές οι εξελίξεις; Για να το πούμε διαφορετικά, σε ποιο βαθμό οι πόλοι αυτοί εντάσσονται σε ένα περιβάλλον ρύθμισης και σχεδιασμού και/ή σε στρατηγικές προτεραιότητες της δημόσιας παρέμβασης για το μητροπολιτικό συγκρότημα της Αθήνας;

Ως πρώτη εντύπωση οφείλει να επισημάνει κανείς το γεγονός ότι η ενεργοποίηση των εν λόγω σχημάτων λαμβάνει χώρα σε ένα σχετικό θεσμικό κενό. Ως προς το αμιγώς πολεοδομικό σκέλος, δεν συνδυάζονται ακόμα με κάποια συγκεκριμένη νομοθεσία (π.χ. περί ενεργού πολεοδομίας, στη λογική που εν μέρει αναδεικνύει ο τελευταίος Νόμος 2508/13-6-97). Ενδεικτικό είναι επίσης το γεγονός ότι η έννοια του «εμπορικού κέντρου» σε καμία από τις ρυθμίσεις του ΓΟΚ δεν εμφανίζεται ως ενιαία οντότητα ρύθμισης. Επίσης, ως προς το οικονομικό-πιστωτικό σκέλος τους, βασικοί νόμοι, όπως ο «Αμοιβαία Κεφάλαια Ακίνητης Περιουσίας και Εταιρείες Επενδύσεων σε Ακίνητη Περιουσία», παραμένουν στην ουσία ανενεργοί.<sup>3</sup> Το ίδιο ισχύει και για τη νομοθεσία περί χρηματοδοτικής μίσθωσης ακινήτων που ενεργοποιήθηκε το 1999, και η οποία γνωρίζ-

3. Στο βαθμό που εμφανίζεται «έλλειμμα» από εξειδικευμένα στελέχη (π.χ. στην Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς), ικανά να λάβουν την ευθύνη χορήγησης άδειας λειτουργίας «Ανόνημης Εταιρείας Διαχείρισης Κεφαλαίων».

ζει μεν μια σχετικά σταθερή ανάπτυξη, αλλά απέχει πολύ από τα μεγέθη άλλων ευρωπαϊκών αγορών.<sup>4</sup>

Ανεξάρτητα πάντως από τη θεσμική αυτή ρευστότητα, το νέο πρότυπο αστικής ανάπτυξης αποτελεί μια πραγματικότητα για τα δεδομένα της Αττικής και της χώρας. Τι μπορεί δε να σημαίνει αυτό, στο βαθμό που στοιχειοθετεί τόσο μία δομική (όσον αφορά στην οικονομική του σύνθεση), χωροθετική, αλλά δυνάμει θεσμική μεταβολή για τα δεδομένα της πόλης; Ως επί το πλείστον, μεταβολές τέτοιου είδους σχεδόν εξ ορισμού εισάγουν και μία νέα κλίμακα τιμών γης και ακινήτων στην πόλη (Edwards 1999). Με τη σειρά της, η νέα αυτή κλίμακα αξιών επηρεάζει τη βιωσιμότητα τόσο του υπάρχοντος εμπορικού κυκλώματος όσο και άλλων χρήσεων σε μία περιοχή (π.χ. βιομηχανίας-βιοτεχνίας).

### 3. Τα έργα υποδομής

Στις τρέχουσες εξελίξεις στο Λεκανοπέδιο της Αττικής εγγράφεται εκτός των άλλων και η έξαρση επενδύσεων σε μεγάλα έργα υποδομής—όπως το Αεροδρόμιο των Σπάτων, το Αττικό Μετρό, ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος, η αναβάθμιση των λιμένων του Λαυρίου και της Ραφήνας, το Τραμ και μια σωρεία μικρότερων έργων— που με τη σειρά τους συνθέτουν μια μοναδική αναπτυξιακή συνθήκη. Τα χαρακτηριστικά αυτής της νέας συνθήκης στον τομέα των υποδομών στην Αθήνα, που τη διαφοροποιούν από τις εμπειρίες προηγούμενων δεκαετιών, είναι δύο:

*Πρώτον*, σίγουρα με τα σημερινά δεδομένα προτάσσεται μια λογική—έστω σε λανθάνουσα μορφή— επανεπένδυσης στον κυρίως αστικό ιστό, λόγω των οριακής μορφής λειτουργικών, κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών προβλημάτων που αντιμετωπίζει το Λεκανοπέδιο. Στην προκειμένη περίπτωση δηλαδή θα μπορούσαμε να αντιδιαστείλουμε την τρέχουσα περίοδο με τις προηγούμενες, όπου σαφώς η έμφαση είχε να κάνει με επενδύσεις σε «περιαστικές» περιοχές, καθότι το ζητούμενο τότε ήταν το άνοιγμα «νέας γης» για οικιστικές και συναφείς χρήσεις, ως απόρροια της ζήτησης που προερχόταν κυρίως από τις μεγάλες μεταναστευτικές εισροές και οι οποίες αποτελούσαν εγγενές στοιχείο της τότε διαδικασίας αστικοποίησης. Η έμφαση αυτή αποτυπώνεται κυρίως με την κατασκευή του μετρό.

*Δεύτερον*, η σημερινή τάση κατασκευής μεγάλων έργων υποδομής σχεδόν ταυτίζεται με τη δημιουργία νέων ημιαυτόνομων επενδυτικών-διαχειριστικών σχημάτων, τα οποία και τροφοδοτούν μία εν δυνάμει «εξωγενή» λειτουργία του έργου σε σχέση με τρέχουσες διαδικασίες σχεδιασμού και διαχείρισης της πόλης. Η κατασκευή και διαχείριση μεγάλων έργων στοιχειοθετεί πάνω από όλα ένα «προνομιακό πεδίο επαφής» του κεντρικού κράτους με διεθνείς φορείς και πιστωτικούς οργανισμούς (π.χ. Ευρωπαϊκή Ένωση και Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων) αλλά και με το ιδιωτικό κεφάλαιο. Κατ' αυτό τον τρόπο τα μεγάλα έργα εμφανίζονται ως θεσμικές, οικονομικές και λειτουργικές ασυνέχειες, που γίνονται ενδεικτικές ίσως και της κρίσης του συστήματος διακυβέρνησης και σχεδιασμού της πόλης. Οδηγούμαστε ολοένα και περισσότερο στη σχεδόν πλήρη αυτονόμηση του «νέου έργου», σε οικονομικό και θεσμικό επίπεδο, από τον αμιγώς δημόσιο χαρακτήρα του (Goveina 2001: 34-36). Οι κατασκευές μεγάλων έργων και οι παρεμβάσεις στον αστικό χώρο συνοδεύονται εξ

4. Κατά τα έτη 2001 και 2002 οι συμβάσεις που αφορούσαν στην απόκτηση ακινήτων με χρηματοδοτική μίσθωση κάλυψαν το 25% του συνόλου των συμβάσεων που πραγματοποιήσαν οι εταιρείες (RE+D 2002: 18).

5. Ενδεικτικά, από την πρόσφατη εμπειρία στην Αττική μπορούμε να σταθούμε στο σύστημα κατασκευής-διαχείρισης της Αττικής Οδού (Ν. 2445/16-12-96), του νέου Αεροδρομίου των Αθηνών (Ν. 2338/14-9-1995), τη μετατροπή του ΟΛΠ σε Α.Ε. κ.ά.

6. Το Θριάσιο Πεδίο αποτελεί περιοχή όπου «παιζεται το μεγάλο παιχνίδι της αγοράς των "logistics" στη χώρα» (Κανέλλης 2002: 27). Προβάλλει πλέον μια κατάσταση κορεσμού, που αντιμετωπίζει κυρίως η Μαγούλα, καθώς και η μετατόπιση της ζήτησης στην αγορά οικολόγων «logistics» νοτιότερα στον Ασπρόπυργο. «Οι τιμές γης, χωρίς να πλησιάζουν αυτές των βορείων προαστίων, κυμαίνονται κατά μέσο όρο στα 88,041 με 102,714 ευρώ το στρέμμα. Στον Ασπρόπυργο η αξία των "πολύ καλών οικοπέδων" ανέρχεται στα 146,735 ευρώ, ενώ αυτών που βρίσκονται σε εδάφη με κλίση και/ή μακριά από το οδικό δίκτυο σε 73,368 ευρώ» (Κανέλλης 2002: 28).

7. Κόμβος υπεραστικών, προαστιακών σιδηροδρομικών γραμμών και του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου (Γεωργακόπουλος 2003: 21).

ορισμού από αυτόνομους μηχανισμούς εφαρμογής, από νέο ειδικό θεσμικό πλαίσιο και από την ανεξάρτητη δυνατότητα συγκέντρωσης-διαχείρισης πόρων εκτός των κανονικών πρακτικών πολιτικής και ελέγχου.<sup>5</sup>

Από τη μέχρι τώρα εμπειρία στην Αττική, ο ρόλος του έργου υποδομής στην ανάπτυξη του αστικού χώρου είναι διττός. Από τη μία πλευρά, είναι πιθανό να προηγείται της ανάπτυξης οικιστικών χρήσεων, συμβάλλοντας σε μία εκτατική συνθήκη ενσωμάτωσης περιοχών (αγροτικής, περιαστικής ή άλλης συναφούς χρήσης), στο άνοιγμα δηλαδή «νέων εδαφών» προς εκμετάλλευση. Από την άλλη πλευρά, το τεχνικό έργο μπορεί να ακολουθεί (κάτω από κοινωνική, οικονομική και πολιτική πίεση) ήδη διαμορφωμένες καταστάσεις. Στην προκειμένη περίπτωση, η υποδομή συμβάλλει αρχικά στην άρση των πιθανών εμποδίων (που προκαλεί το καθεστώς ιδιοκτησίας και χρήσεων γης), αλλά και εν συνεχεία να συντελεί στην εντατικοποίηση και/ή προσέλκυση νέων χρήσεων, λόγω των βελτιωμένων συνθηκών προσπελασιμότητας που διαμορφώνει. Είτε με τον έναν είτε με τον άλλο τρόπο, το έργο υποδομής τροφοδοτεί μεγάλες μετατοπίσεις και συγκεντρώσεις δραστηριοτήτων και αξιών σε συγκεκριμένες γεωγραφικές ενότητες (π.χ. εκατέρωθεν οδικών αξόνων, σε κομβικά οδικά σημεία, σε σιδηροδρομικούς σταθμούς κ.ο.κ.), οι οποίες κατά τις τελευταίες κυρίως δεκαετίες αποτελούν και στρατηγικούς τόπους ενεργοποίησης του ιδιωτικού τομέα.

Γενικά είναι αδιαμφισβήτητο ότι τα μεγάλα έργα υποδομής τείνουν να διαφοροποιήσουν έντονα την κατανομή των χρήσεων γης και φυσικά τη ζήτηση σε γη και ακίνητα. Ήδη αποσπασματικές έρευνες και πληροφορίες (καθότι το ζήτημα δεν έχει προσεγγιστεί ολοκληρωμένα) σκιαγραφούν τάσεις μετατόπισης και συγκέντρωσης αξιών στο Λεκανοπέδιο Αττικής (Σιωμόπουλος 2001: 16-19). Από τη μία πλευρά, μεγάλοι οδικοί άξονες όπως η Αττική Οδός ενισχύουν (σε άμεσα προσκείμενες εκτάσεις και στις περιοχές εισόδων-εξόδων) τη ζήτηση για μεγάλα εμπορικά κέντρα και μονάδες λιανικού εμπορίου, χώρους αναψυχής, σχεδιασμένες ζώνες γραφείων και μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους (logistics). Χαρακτηριστική ως προς το τελευταίο είναι η περίπτωση του Θριασίου Πεδίου. Είναι μια περιοχή με σαφή χωροθετικά πλεονεκτήματα, που απορρέουν από τη θέση της σε σχέση με τους βασικούς οδικούς (τις δύο εθνικές οδούς και την Αττική Οδό) και σιδηροδρομικούς άξονες, καθώς και τις λιμενικές εγκαταστάσεις του ΟΛΠ και της Ελευσίνας. Τα πλεονεκτήματα αυτά του προσδίδουν μια καταλυτικής σπουδαιότητας κομβικότητα, που με τη σειρά της διαμορφώνει και τη δυναμική της ζήτησης, η οποία σχεδόν εξ ολοκλήρου επικεντρώνεται στον τομέα των σύγχρονων αποθηκευτικών χώρων (logistics).<sup>6</sup> Το ίδιο ισχύει και για τους συνδυασμένους μεταφορικούς κόμβους (που είτε πραγματοποιούνται είτε προγραμματίζονται), όπως στο λιμάνι του Πειραιά, στο Αεροδρόμιο των Σπάτων, στο Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ),<sup>7</sup> στο Σταθμό Λαρίσης κ.α. Είναι η ίδια η φύση και η πυκνότητα αυτών των κόμβων που ενεργοποιούν τη ζήτηση τόσο σε αποθηκευτικούς χώρους όσο και σε άλλες συναφείς με το μεταφορικό έργο που συντελείται χρήσεις (επιβατικού ή εμπορευματοικού χαρακτήρα).

Αλλού τύπου επιρροή στον αστικό ιστό φαίνεται να ασκούν έργα όπως το Αττικό Μετρό. Σε ζώνες που είναι άμεσα προσκείμενες στους νέους σταθμούς, για παράδειγμα, καταγράφεται ζήτηση σε κατοικίες και σε μικρά σχετικά καταστήματα λιανικού εμπορίου και γραφείων. Παρατηρούνται δε και εδώ σημαντικές αυξήσεις αξιών (URSPIC 1999), και κυρίως σε περιοχές σταθμών

εκτός του κέντρου του αστικού συγκροτήματος. Ως αποτέλεσμα, η ζήτηση αφορά ως επί το πλείστον σε υποκαταστήματα τραπεζών και επιχειρήσεις αλυσίδων των κλάδων τροφίμων, ένδυσης, υπόδησης, ειδών πολυτελείας κ.ο.κ. Με άλλα λόγια, η ζήτηση καλύπτεται από υψηλότερης αξίας χρήσεις –σε σχέση με τις προϋπάρχουσες– που λόγω της οικονομικής τους εμβέλειας αποκτούν «το πλεονέκτημα εγκατάστασης» σε μια προνομιακή από χωροθετικής vis-à-vis οικονομικής πλευράς ζώνη.

Εν κατακλείδι, αξίζει να αναρωτηθεί κανείς πώς η λειτουργία του έργου υποδομής επηρεάζει –και θα επηρεάσει– τη δυναμική της ανάπτυξης της πόλης, αλλά και το σύστημα διαχείρισης και σχεδιασμού. Πόσο μάλλον που, όπως διαφαίνεται, τα μεγάλα έργα θα αποτελέσουν τον άξονα πολιτικής και την επόμενη δεκαετία. Μέχρι στιγμής πάντως η εντύπωση είναι πως η «αυτόνομη λειτουργία» τους σηματοδοτείται και από ελλιπή διασύνδεση με το τοπικό περιβάλλον (οικονομικό-κοινωνικό) όπου αναπτύσσονται. Λίγα γνωρίζουμε ως προς το πώς το μεγάλο έργο επηρεάζει τις τοπικές οικονομίες, την κτηματαγορά και την προσελασιμότητα συγκεκριμένων (εκτός της άμεσης επιρροής του έργου) περιοχών. Με εξαίρεση ίσως το ζήτημα των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, που τυπικά τουλάχιστον προσεγγίζεται, ένα ευρύτατο πλέγμα επιπτώσεων των έργων υποδομής παραμένει σχεδόν περιφερειακό και/ή εντελώς αδιερεύνητο. Θα αξίζει ακόμα να επικεντρώσει κανείς την προσοχή του σε ζητήματα που έχουν να κάνουν με το κατά πόσο οι συνεχόμενες επενδύσεις σε μεγάλα έργα οδηγούν σε πλεόνασμα υποδομής, αφαιρούν πόρους από την κοινωνική ή άλλη σφαίρα και/ή επηρεάζουν αρνητικά τη συντήρηση της υφιστάμενης αστικής υποδομής. Το βασικό επομένως ζήτημα που θέλουμε να τονίσουμε εδώ είναι ότι η δυναμική που αναπτύσσεται με ένα έργο υποδομής θα πρέπει να εναρμονίζεται κατά το δυνατόν με τρέχουσες μορφές και τάσεις ανάπτυξης του αστικού και περιαστικού χώρου. Δεν θα πρέπει δηλαδή, όπως συμβαίνει τώρα, να διαμορφώνεται καταστάσεις σχεδόν ανεξέλεγκτα, μέσα στη γενικότερη ασάφεια του συστήματος ρύθμισης. Ως εκ τούτου, παραμένει ανοικτό ένα πολύ μεγάλο προς διερεύνηση πεδίο που έχει να κάνει με την ανάλυση και αξιολόγηση των πιθανών άμεσων και κυρίως μακροπρόθεσμων επιπτώσεων του έργου υποδομής στο αστικό συγκρότημα.

#### 4. Η δυναμική της αστικής ανάπτυξης και της κτηματαγοράς στην Αττική

Αυτό που θα πρέπει πάνω από όλα να τονιστεί, με βάση όλα τα προαναφερθέντα, είναι το γεγονός ότι οι βασικοί παράγοντες που συγκροτούν τη δυναμική της αστικής ανάπτυξης και της κτηματαγοράς στην Αττική –το συμβατικό πρότυπο, ο ιδιωτικός τομέας (ή νέο πρότυπο) και τα έργα υποδομής– έχουν λίγο αναλυθεί, τόσο αυτόνομα όσο κυρίως ως προς τις μεταξύ τους αλληλοεπιδράσεις. Η επιρροή των παραγόντων αυτών είναι κατά τα φαινόμενα καταλυτική, εμπεριέχει εντούτοις πολλά σημεία τριβής, που ανατρέπουν τα όποια θετικά στοιχεία της δυναμικής τους. Καθένας από τους εν λόγω παράγοντες διατηρεί μια αυτονομία ως προς τον τρόπο ενεργοποίησής του στο χώρο. Μια αυτονομία που αποκτά και θεσμική διάσταση, καθότι τα δύο πρότυπα –που αποκαλέσαμε συμβατικό και νέο αντίστοιχα– και τα έργα υποδομής συνοδεύονται και από το δικό τους νομικό-ρυθμιστικό πλαίσιο. Ως εκ τούτου, προκύπτει μια κατάσταση

όπου το έργο υποδομής δρα ως αυτόνομη οντότητα, προκαλεί πολλές επιπτώσεις –που όμως δεν αξιολογούνται– και το κόστος συντήρησής του παραμένει απροσδιόριστο. Παράλληλα, το νέο πρότυπο διαμορφώνει σχεδόν ανεξάρτητα εκτάσεις και εισάγει νέες αξίες που απευθύνονται σε χρήσεις με πολύ υψηλότερη οικονομική εμβέλεια. Όλα αυτά λαμβάνουν χώρα υπό την κυριαρχία (ακόμα) του συμβατικού προτύπου, το οποίο, αν και χάνει ζωτικό χώρο σε οικονομική και γεωγραφική βάση, διατηρεί εντούτοις την ικανότητά του να εκμεταλλεύεται τα «κενά» και προσαρμόζεται στις διάφορες μορφές ζήτησης που κατά καιρούς εμφανίζονται. Η ευκολία προσαρμογής του συμβατικού προτύπου –όπως

Αριστερά: Πειραιώς 2003  
Δεξιά: Μοσχάτο 2004  
Κάτω: Αμπελόκηποι 2003



αναφέραμε— είναι στοιχείο που ιστορικά το έχει χαρακτηρίσει και στο οποίο οφείλει τη σχεδόν αναλλοίωτη διατήρησή του στο χρόνο.

Παρατηρούνται ως εκ τούτου φαινόμενα όπου εκτάσεις υψηλής απόδοσης (σε κεντρικές περιοχές, σε κομβικά σημεία του μεταφορικού δικτύου, κατά μήκος οδικών αξόνων κ.α.) να συνυπάρχουν με ιδιαίτερα υποβαθμισμένες ζώνες, χωρίς μάλιστα να υπάρχει κάποια προοπτική διάχυσης (ή επανεπένδυσης τοπικά) των παραγόμενων αξιών (αρκεί να γίνει αναφορά στην περιοχή της Ομονοίας στο κέντρο, σε εκτάσεις εκατέρωθεν της γραμμικής ζώνης ανάπτυξης της Λ. Κηφισίας ή στις άμεσα προσκείμενες του «πόλου ανάπτυξης» περιοχές του Δήμου Ρέντη). Μια τέτοια διάχυση δεν μπορεί να έχει ως κινητήριο άξονα το συμβατικό πρότυπο λόγω του μειωμένου κεφαλαιακού δυναμικού που το συνοδεύει. Η διάχυση αξιών θα μπορούσε να προέλθει, για παράδειγμα, μόνο μέσω ενός προγράμματος ανάπλασης, κάτι τέτοιο όμως απαιτεί μεγάλη δημόσια ή ιδιωτική δαπάνη, η οποία φυσικά δεν μπορεί να έχει ως αφετηρία το συμβατικό πρότυπο.

Συγχρόνως, το νέο πρότυπο ενεργοποιείται μόνο σε ζώνες υψηλής απόδοσης, δηλαδή σε εκτάσεις που «ανοίγονται» προς εκμετάλλευση από νέα έργα υποδομής ή σε εκτάσεις του κυρίως ιστού στις οποίες υπάρχουν διαθέσιμα αποθέματα και/ή το ιδιοκτησιακό καθεστώς δεν αποτελεί εμπόδιο. Ως αποτέλεσμα, είναι πλέον εμφανής η εικόνα του κορεσμού που ήδη αντιμετωπίζουν πολλές από τις «νέες» περιοχές από την υπερσυγκέντρωση χρήσεων λιανικού εμπορίου, γραφείων και υπηρεσιών γενικότερα. Μπορεί να υποθέσει κανείς ότι η υπερσυγκέντρωση σύντομα οδηγεί σε λειτουργική και εν συνεχεία σε οικονομική απαξίωση των εγγείων αποθεμάτων. Ενυπάρχει, με άλλα λόγια, ο κίνδυνος να γίνει συνδυασμός των αρνητικών στοιχείων που απορρέουν από τη λειτουργία των τριών παραγόντων στη αστική συγκέντρωση των Αθηνών (συμβατικό πρότυπο, νέο πρότυπο και έργα υποδομής). Πιο συγκεκριμένα, η διατήρηση του συμβατικού προτύπου συντελεί: στη συντήρηση της σταθερής τάσης αστικών επεκτάσεων, με παράλληλη δημιουργία εμποδίων σε δραστηριότητες αναδιάρθρωσης του αστικού ιστού και σε μεγάλες επενδυτικές πρωτοβουλίες, στην ενδυνάμωση της τάσης απόκτησης ιδιόκτητης στέγης, στη διατήρηση της συνθήκης μη σχεδιασμού, καθώς και σε έναν εντατικό ανταγωνισμό στο χώρο, που λειτουργεί σε βάρος πολλών χρήσεων και κυρίως της βιομηχανίας. Η ανάδειξη νέου προτύπου σηματοδοτεί μετατοπίσεις των αξιών γης και τον παράλληλο εκτοπισμό διαφόρων χρήσεων, αύξηση των κυκλοφοριακών ροών και των συνεπακόλουθων προβλημάτων κορεσμού και μείωσης του διαθέσιμου κοινωνικού χώρου.

Τέλος, τα έργα υποδομής προκαλούν δικές τους επιπτώσεις (χρήσεις γης, αξίες γης, προσπελασιμότητα, και πληθυσμιακή κινητικότητα), οι οποίες σίγουρα ανατρέπουν την ισορροπία του προϋπάρχοντος χωρικού συστήματος του Δεκανοπεδίου στο οποίο εντάσσονται. Ακριβώς για να αποφευχθεί μια τέτοια εξέλιξη—με το συνδυασμό αρνητικών στοιχείων από τη λειτουργία των τριών παραγόντων— προέχει η ανάγκη να προσεγγιστούν τρία βασικά ερωτήματα αναφορικά με τη δυναμική της ανάπτυξης της Αθήνας:

- *Πρώτον*, πού και πώς πρέπει να λειτουργεί το συμβατικό πρότυπο ανάπτυξης, στο βαθμό που (λαμβάνοντας υπόψη την κοινωνική και οικονομική του βαρύτητα) κανένας δεν μπορεί να ισχυριστεί ότι θα πρέπει να παύσει να υφίσταται;

- *Δεύτερον*, πού και πώς πρέπει να λειτουργεί το έργο υποδομής σε συνάρ-

τηση με συνολικές τάσεις ανάπτυξης του αστικού χώρου αλλά και με αυτές επιμέρους περιοχών;

- *Τρίτον*, πού και πώς πρέπει να λειτουργεί η μεγάλη ιδιωτική επένδυση (το νέο πρότυπο) τόσο σε σχέση με ευρύτερες εξελίξεις στο αστικό συγκρότημα όσο και τοπικά;

## Καταληκτικά σχόλια και πιθανές διέξοδοι παρέμβασης

Σε γενικές γραμμές, οι μεγάλες επενδυτικές πρωτοβουλίες στην Απτική λειτουργούν αποσπασματικά και, στην ουσία, σε θεσμικό κενό. Η μέχρι τώρα πρακτική – η μόνη άλλωστε που ρυθμίζει και τη χωροθετική συμπεριφορά των μεγάλων επενδύσεων – έχει σχεδόν ταυτιστεί με μέτρα ελέγχου της φυσικής ανάπτυξης (ΓΟΚ, κτηριοδομικός, ρυθμίσεις περί χώρων στάθμευσης κ.ο.κ.) και εν μέρει μόνο με σχέδια χρήσεων γης. Τίθεται δηλαδή το ζήτημα της ένταξης της μεγάλης επένδυσης (με άξονα το νέο πρότυπο και τα έργα υποδομής) στον αστικό ιστό, όχι μόνο υπό το πρίσμα μιας εναρμόνισής της με τις προδιαγραφές ενός φυσικού σχεδίου και κανονιστικών όρων, αλλά και με τα οικονομικά, κοινωνικά και λειτουργικά δρώμενα της πόλης. Προϋπόθεση βέβαια για όλα αυτά είναι η δραστική μεταβολή του συστήματος διαχείρισης και σχεδιασμού του αστικού συγκροτήματος. Υπάρχει δηλαδή πάνω από όλα η ανάγκη εισαγωγής ενός σύγχρονου συστήματος, ικανού να συγχρωτίζεται με τις εξελίξεις στην αγορά, να διαδραματίζει ενεργό ρόλο στην προσφορά γης, στον έλεγχο του ανταγωνισμού μεταξύ επενδυτών και ιδιοκτητών γης (και/ή επενδυτών μεταξύ τους) και, το κυριότερο, να καθορίζει όρους (π.χ. μέσω φορολογίας και/ή αντισταθμιστικών έργων εξωραϊσμού και τεχνικής υποδομής, πολεοδομικών παρεμβάσεων, μέτρων προστασίας υφιστάμενων χρήσεων κ.ά.), ώστε υπεραξίες που διαμορφώνονται από έργα υποδομής και μεγάλες ιδιωτικές επενδύσεις να επανεπενδύονται προς όφελος των περιοχών εντός των οποίων λαμβάνει χώρα μια ανάπτυξη (Δελλαδέτσιμας 2001). Στην κατεύθυνση αυτή, πεποίθησή μας είναι ότι πολλά έχουμε να διδαχθούμε από τον διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο (Marcelloni 1987, Rydin 1992, Lichfield-Connellan 2000). Έχουμε, για παράδειγμα, ήδη την ανάπτυξη πολεοδομικών πρωτοβουλιών για την προστασία του εμπορικού δικτύου σε κεντρικές περιοχές ευρωπαϊκών πόλεων. Πολλές χώρες της Ε.Ε. έχουν υιοθετήσει πολεοδομικές ρυθμίσεις και/ή συστήματα αδειοδότησης για λιανικό εμπόριο σε περιαστικές περιοχές, υιοθετώντας ανάλογα συστήματα με το αγγλικό PPG6 και των αντιστοιχών της Σκοτίας, Ουαλίας και Β. Ιρλανδίας, για την προστασία των κεντρικών συνοικιακών εμπορικών κέντρων. Η σχετικά πρόσφατη νομοθεσία στη Γαλλία στην ουσία αποτελεί «moratorium» για την ανάπτυξη των εκτός κέντρου υπεραγορών, για την προστασία του μικρού εμπορικού κλάδου. Στην ίδια χώρα επιβάλλεται να προηγείται κοινωνική διαμεσολάβηση προτού δοθεί άδεια για εμπορική ανάπτυξη εμπορικού χώρου που υπερβαίνει τα 6.000 μ<sup>2</sup> (Albertini et al. 1993).<sup>8</sup> Στην Ολλανδία η ιδιαίτερα αυστηρή νομοθεσία για την ανάπτυξη εμπορικών κέντρων χαλάρωσε το 1995, επιτρέποντας σε επιχειρήσεις να ανοίγουν συγκροτήματα σε πάγκα του «τριτογενούς τομέα» στην περιφέρεια 13 προκαθορισμένων πόλεων, με τη συναίνεση βέβαια των αντίστοιχων δήμων.

Επιπλέον, από την ευρωπαϊκή πρακτική καταγράφονται πολλά παραδείγματα μηχανισμών εφαρμογής, μέσω των οποίων μέρος των υπεραξιών, από συλ-

8. Ήδη από το 1973, μετά από σχετική νομοθετική ρύθμιση (Loi Royer), επιβλήθηκε η απόκτηση ειδικής άδειας από «τοπικές επιτροπές εμπορικής ανάπτυξης» για επενδύσεις λιανικού εμπορίου που υπερβαίνουν κάποια μεγέθη. Το 1996 μάλιστα οι δήμοι απέκτησαν τη δυνατότητα να ασκούν βέτο στην κατασκευή εμπορικών χώρων και κέντρων πάνω από 1.000 ή 1.500 μ<sup>2</sup>, ανάλογα με τη βούληση του τοπικού πληθυσμού. Οι σχετικές ρυθμίσεις επεκτάθηκαν με το σχετικό νόμο (Loi Raffarin).

λογικές δράσεις στον τομέα των υποδομών και των μεγάλων επενδύσεων, επενδύονται τοπικά (Μεγάλη Βρετανία, Ολλανδία). Μεγάλη συμβολή σε αυτή την κατεύθυνση αποτελεί το ισπανικό παράδειγμα, όπου η προσπάθεια του νομοθέτη (Lei del Suelo 1976, 1991) επικεντρώνεται στην εναρμόνιση μίας συμβατικής μορφής (μικρής κλίμακας) ανάπτυξης με συγκεκριμένα γεωγραφικά και τομεακά δεδομένα, αλλά και με τη μεγάλη επένδυση (Riera et al. 1991). Εισάγονται κρίσιμα στοιχεία και έννοιες (όπως «οριζόντια ισοκατανομή» μεταξύ ιδιοκτητών, συστήματα απόκτησης γης από πλευράς τοπικών διοικήσεων χωρίς την καταβολή τιμήματος και πολεοδομικό-φορολογικό σύστημα) που σε μεγάλο βαθμό θα μπορούσαν να αποτελέσουν πεδίο προβληματικής και για τα δεδομένα της Αττικής και τη χώρας γενικότερα.

Η ανάπτυξη ενός συστήματος διοχέτευσης μέσω ανάλογων μηχανισμών πολιτικής γης (όπως στην περίπτωση της Ισπανίας) των συμβατικών και νέων μορφών ζήτησης σε συγκεκριμένες (κατά το δυνατόν) γεωγραφικές περιοχές, αλλά και τομεακά, αποτελεί ίσως και μία προοπτική άμβλυνσης των αρνητικών επιπτώσεων που ήδη σήμερα βιώνονται στο Λεκανοπέδιο, σε οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό επίπεδο. Αν δεν κινηθεί κανείς σε μια τέτοια κατεύθυνση, τότε ίσως θα πρέπει να γίνει αποδεκτή σε μόνιμη βάση η συνθήκη που προαναφέραμε: μη σχεδιασμός, λειτουργικά αδιέξοδα και παράλληλα υψηλές αξίες γης και ακινήτων, υψηλό κόστος κατασκευής και εντεινόμενη μείωση του κοινωνικού χώρου. Η συγκεκριμένη παρουσίαση δεν ήταν άλλο από μια πρώτη προσέγγιση του ζητήματος, το πεδίο για περαιτέρω έρευνα και αποσαφήνιση των προβλημάτων είναι ανοικτό. Έρευνα που θα πρέπει φυσικά να στοχεύσει πάνω από όλα στον εντοπισμό των κοινωνικών κατηγοριών που κυρίως χάνουν (και αντίστοιχα αυτών που κερδίζουν) από τις τρέχουσες διεργασίες στον αθηναϊκό χώρο. Ένα χρήσιμο στοιχείο, που θα μπορούσε μάλιστα να προκύψει ως ένα πρώτο προϊόν της έρευνας σε πρακτικό επίπεδο, είναι προτάσεις θεσμικής μεταβολής (πολεοδομικής πολιτικής και πολιτικής γης) καθώς και προτάσεις για τη διαμόρφωση νέων μηχανισμών εφαρμογής που να έχουν ως άξονα συστήματα αποζημίωσης των τοπικών κοινοτήτων. Ίδια βαρύτητα θα μπορούσαν να έχουν και μηχανισμοί προσδιορισμού των οφελών που απορρέουν από επενδύσεις σε μεταφορική υποδομή, ώστε να διοχετεύονται (στο σύνολο τους ή μερικώς) στη χρηματοδότηση άλλων, περισσότερο κοινωνικών πεδίων.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αγαπητίδου-Αλογοσκούφη, Δ., Δημητρίου, Χ. (1995), *Η επέκταση του θεσμού του leasing στα α-κίνητα*, Αθήνα: IOBE/Εμπορική Τράπεζα.
- Albertini, J.-B., Berenguer, C., Marx, J. L. (1993), *Pouvoirs locaux*, Paris: Dalloz.
- Βαΐου, Ντ., Μαντουβάλου, Μ., Μαυρίδου, Μ. (1995), «Κοινωνική ενσωμάτωση και ανάπτυξη του αστικού χώρου στην Ελλάδα: τα τοπικά δεδομένα στην Ενωμένη Ευρώπη», *Το Βήμα των Κοινωνικών Επιστημών*, Γ11: 73-105.
- Γεωργακόπουλος, Ν. (2003), *Δήμος Αχαρνών: παρουσίαση*, Έκθεση Δήμου Αχαρνών.
- Clifford, G. (1987), «The Assessment of Retail Impact», *The Planner* 12/87.
- Δελλαδέτσικας, Π. Μ. (1989), «Νέες μορφές ζήτησης αστικής γης στον ελληνικό χώρο: τα εμπορικά κέντρα», κείμενο ερευνητικής εργασίας ΕΜΠ, επιστημ. υπεύθ. καθ. Γ. Βακαλιός και Λ. Βασενχόβεν: Ο ρόλος του ΕΜΠ στην ανάπτυξη της χώρας με προοπτική τον 21ο αιώνα. Τομέας: ανάπτυξη-περιβάλλον-οικισμός, Αθήνα: ΕΜΠ.
- Δελλαδέτσικας, Π. Μ. (1991), *Μορφές κρατικής παρέμβασης για την άρση των αδιεξόδων που*

- προκύπτουν από το καθεστώς της έγγειας ιδιοκτησίας. Η περίπτωση της Ελλάδας κατά τη μεταπολεμική περίοδο 1944-1952, διατριβή, Αθήνα: ΕΜΠ.
- Δελλαδέτσιμας, Π. Μ. (2001), «Η ανάπτυξη του αστικού χώρου στην Ελλάδα και το έγγειο απόθεμα», Πρακτικά Συνεδρίου *Οικονομική ιστορία της Θεσσαλονίκης. Ο ρόλος της ως περιφερειακού κέντρου της Νοτιοανατολικής Ευρώπης*, Υπουργείο Μακεδονίας-Θράκης / Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, σ. 21-25.
- Delladetsimas, P. M., Leontidou, L. (1996), «Athens», στο J. Berry, S. McGreal (επιμ.), *European Cities and Property Markets*, London: E. & F. N. Spon.
- Dematteis, G. (2001), «Tema, atricolazione e risultati della ricerca», στο G. Dematteis, F. Governa (επιμ.), *Contesti locali e grandi infrastrutture*, Milano: Franco Angeli, σ. 11-22.
- Detti, E. (1975), «Prefazione», στο M. Zorpi (επιμ.), *Servizi e gestione urbanistica*, Firenze: Coop. Editrice Universitaria, σ. 5-14.
- Edwards, M. (1980), *Retailing*, Discussion paper, University College London, BSAP.
- Edwards, M. (1991), «Potentialities and Contradictions in Resistance to "Development" in Mrs. Thatcher's London», Athens-Thessaloniki, *Seminars of the Aegean*, Proceedings Lemnos, International Seminar.
- Edwards, M. (1999), «Property Markets and the Production of Inequality», υπό δημοσίευση στο S. Watson, G. Bridge (επιμ.), *The Blackwell Companion to the City / Urban Studies*.
- Ferracuti, G. (1985), «La manutenzione urbana: un problema, una ricerca, un progetto», *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, XVI, 23.AA.
- Governa, F. (2001), «Ripensare il rapporto infrastrutture/territorio. Il valore aggiunto territoriale delle infrastrutture di trasporto», στο G. Dematteis, F. Governa (επιμ.), *Contesti locali e grandi infrastrutture*, Milano: Franco Angeli, σ. 27-46.
- Κανέλλης, Β. (2002), «Μεγάλη ζήτηση και μικρή προσφορά σε Ασπρόπυργο και Μαγούλα», *RE+D*, 23(4): 27-28.
- Κανέλλης, Β. (2002), «"Χρυσή" περίοδος μέχρι το 2005 για την αντιπαροχή», *RE+D*, 31(12): 51-54.
- Lichfield, N., Connellan, O. (2000), *Land Value and Community Betterment Taxation in Britain: Proposals for Legislation and Practice*, Working Paper, Lincoln Institute of Land Policy.
- Marcelloni, M. (1987), *Il regime dei suoli in Europa*, Milano: Franco Angeli.
- Merrett, S. (1990), *Private Property Development*, Discussion paper, University College London, BSAP.
- Moulaert, F., Swyngendouw, E., Rodriguez, A. (επιμ.) (2003), *Urbanising Globalisation: Urban Redevelopment and Social Polarisation in the European City*, Oxford: Oxford University Press.
- Newman, P., Thornley, A. (1996), *Urban Planning in Europe: International Competition, National Systems and Planning Projects*, London / New York: Routledge.
- Οικονόμου, Δ., Γετίμης, Π., Δεμαθάς, Ζ., Πετράκος, Γ., Πυργιώτης, Ι. (2001), *Ο διεθνής ρόλος της Αθήνας*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- RE+D* (2002), «Στα 440 εκατ. ευρώ οι συμβάσεις για leasing ακινήτων», *RE+D*, 3(31): 18.
- Riera, P., Munt, I., Keyes, J. (1991), «The Practice of Land Use Planning in Spain», *Planning Practice and Research*, 6(2): 11-18.
- Rydin, Y. (1992), «Environmental Impacts and the Property Market», στο M. J. Breheny (επιμ.), *Sustainable Development and the Urban Form*, London: Pion.
- Σιωμόπουλος, Κ. (2001), «Η κτηματαγορά στην τροχιά των μεγάλων έργων», *Ακίνητα*, 8(4): 16-19.
- URSPIC (1999), *Urban Development and Social Polarisation in the City*, Research Programme Report, CEC, συντονιστές καθ. F. Moulaert (Université des Sciences et Techniques de Lille I), καθ. E. Swyngendouw (Oxford University), καθ. A. Rodriguez (Universidad de País Vasco), συντονιστής για την Ελλάδα Π. Μ. Δελλαδέτσιμας.