

**Αεροδρόμιο Ελληνικού.** Σε 4-5 χρόνια το αεροδρόμιο των Σπάτων θα είναι έτοιμο και το αεροδρόμιο του ελληνικού θα ελευθερωθεί.

Η έκτασή του ανέρχεται σε 5300000 τ.μ. και η μέση τιμή οικοπέδων στην περιοχή εκτιμάται (συντηρητικά) σε 140000 δρχ. το τ.μ., ήτοι συνολική εμπορική αξία του χώρου σχεδόν 500δισ. δρχ. (μετά την αφαίρεση του 1/3 της επιφανείας για δρόμους, πεζοδρόμια, πλατείες κ.λ.π.). Στους χώρους που πρόσκεινται στις λεωφόρους (παραλιακή και Βουλιαγμένης), η τιμή του τ.μ. άνετα θα ξεπερνάει τις 200000 δρχ.

Κατά το νόμο 2338/95 ο χώρος του αεροδρομίου "προορίζεται κυρίως για τη δημιουργία μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου". Προβλέπεται "ήπια" οικιστική ανάπτυξη για το μέρος που δεν θα καθορισθεί ως πράσινο και θεωρείται ότι δεν αποκλείονται από αυτό το μέρος ξενοδοχεία και εμπορικά κέντρα. Συνεδριακοί και εκθεσιακοί χώροι καθώς και χώροι σταθμεύσεως αυτοκινήτων ίσως - με την κατάλληλη δενδροφύτευση - να είναι εντάξιμοι στο πράσινο μέρος.

Είναι προφανές ότι έχουμε εδώ μια κλασσική σύγκρουση μεταξύ κοινωνικού/περιβαλλοντικού οφέλους και οικονομικού κόστους. Η ερμηνεία του επιρρήματος "κυρίως" στο νόμο θα εξαρτηθεί από το σημείο ισορροπίας μεταξύ των δύο το οποίο θα επιλεγεί.

Επειδή το οικονομικό κόστος είναι αστρονομικό, επειδή το κοινωνικό όφελος, ενώ δεν θα είναι αμελητέο, μετριάζεται από το γεγονός ότι η περιοχή είναι ήδη πλούσια προικισμένη με ανοικτούς χώρους (Άγιος Κοσμάς, Θάλασσα), επειδή για να προσελκυσθούν, όπως φαίνεται να υπάρχει πρόθεση, οι κάτοικοι όλου του λεκανοπεδίου της Αττικής θα απαιτηθεί μια έκταση για στάθμευση αυτοκινήτων που θα καταλαμβάνει ένα μεγάλο μέρος του "πρασίνου" και συνάμα θα επιρριφθούν στο Δημόσιο σύγκοινωνιακές και άλλες δαπάνες και τέλος επειδή το μεγαλύτερο όφελος θα το καρπωθούν οι ιδιοκτήτες ακίνητης περιουσίας στις γειτονικές περιοχές (Γλυφάδα, Καλαμάκι) οι οποίοι δεν θα έχουν να αντιμετωπίσουν την αυξημένη προσφορά οικοπέδων και οι οποίοι θα έχουν ήδη ωφεληθεί από την επαυξημένη αξία της ιδιοκτησίας τους με την απαλλαγή της περιοχής από την ηχορύπανση των απογειουμένων και προσγειουμένων αεροπλάνων, αντιπασσόμαστε σε μια ερμηνεία του "κυρίως" που θα περιορίζει το χώρο που θα τύχει οικονομικής εκμετάλλευσης σ' ένα μικρό ποσοστό του συνόλου.

Αντίθετα υποστηρίζουμε ότι το εδαφικό ποσοστό προς οικονομική εκμετάλλευση πρέπει να είναι το μέγιστο που είναι συνεπές με το γράμμα του νόμου και επί πλέον η επιλογή των τεμαχίων προς εκμετάλλευση να μεγιστοποιήσει την αξία τους ως ποσοστό της συνολικής αξίας του χώρου.

Στις σκέψεις που αιωρούνται στο ΥΠΕΧΩΔΕ για τη δημιουργία συνεδριακών και εκθεσιακών εγκαταστάσεων πιστεύουμε πως αξίζει να δοθεί συνέχεια. Εφόσον θα προκριθούν από την κατάλληλη μελέτη κόστους-οφέλους, τέτοιες εγκαταστάσεις θα επαυξήσουν την οικονομική αποδοτικότητα του χώρου. Και δεν έχουμε αντίρρηση στο επίθετο "ήπια" για την οικιστική ανάπτυξη. Η διαμόρφωση του οικιστικού χώρου με τρόπο που είναι συνεπής με το χαρακτήρα της περιοχής πρέπει να θεωρείται αυτονόητη. Άλλωστε είναι πιθανό ότι η ήπια ανάπτυξη μεγιστοποιεί την εμπορική αξία του οικιστικού χώρου γιατί σε μια υπερπυκνοκατοικημένη πόλη σαν την Αθήνα αποκτά ιδιαίτερη αξία η ευρυχωρία.

Ένα μεγάλο μέρος των εσόδων από την οικονομική εκμετάλλευση του χώρου πρέπει να καρπωθεί ο Προϋπολογισμός της Κεντρικής Κυβέρνησης. Μεταξύ άλλων μπορεί να χρειαστεί να χρηματοδοτήσει και τη δαπανηρή μετακόμιση των εγκαταστάσεων της Ολυμπιακής Αεροπορίας στο νέο αεροδρόμιο. Προφανώς όμως δεν έχουμε αντίρρηση στο να χρησιμοποιηθεί ένα μέρος για τις δαπάνες που συνδέονται με την ανάπτυξη της πράσινης ζώνης και επικροτούμε τη δαπάνη ενός άλλου μέρους για την αναβάθμιση περιβαλλοντικά υποπρονομιούχων περιοχών της Αττικής γιατί έτσι πράγματι το κοινωνικό όφελος θα διοχετευθεί εκεί όπου υπάρχουν οξείες ανάγκες. (Τα δύο τελευταία σημεία περιλαμβάνονται στην Εισηγητική Έκθεση και ομιλία του αρμόδιου υπουργού για το Ν.2338/95).

Επισημαίνουμε ότι η οικονομική εκμετάλλευση του χώρου δεν είναι ανάγκη να περιμένει τη μετακίνηση του αεροδρομίου. Μπορεί ν' αρχίσουν οι πωλήσεις οικοπέδων νωρίτερα (μεκάποια έκπτωση φυσικά για την προκαταβολική πληρωμή), πράγμα που άλλωστε ενδείκνυται για να μοιραστούν διαχρονικά οι πωλήσεις ώστε να μην πέσουν οι τιμές από υψηλή ταυτόχρονη προσφορά. Θα προηγηθούν βέβαια οι απαιτούμενες πολεοδομικές προδιαγραφές.

Η περιουσιακή διάσταση του αεροδρομίου του Ελληνικού είναι τόσο μεγάλη που απαιτεί κάποιο ειδικό και ευέλικτο σχήμα για την εκμετάλλευσή της. Κάνουμε σχετική πρόταση.

Το αεροδρόμιο του Ελληνικού είναι ένα παράδειγμα της υποεκμετάλλευσης της κρατικής περιουσίας που εμπεριέχει μια δύσκολη εξισορρόπηση μεταξύ περιβαλλοντικών απαιτήσεων και οικονομικής απόδοσης. Το χρησιμοποιήσαμε ως ένα έντονο παράδειγμα του είδους του γιατί σύγκρουση στόχων σαν κι αυτή θα προκύπτει συχνά και είναι η πεποίθησή μας ότι η οικονομική διάσταση τείνει να υποβαθμίζεται ή, συνηθέστερα, να αγνοείται παντελώς στο Ελληνικό Δημόσιο. Αυτό πρέπει να αλλάξει άρδην.

#### **Προτάσεις:**

- ◆ Η διατύπωση του Ν.2338/95 ότι ο χώρος του αεροδρομίου του Ελληνικού “προορίζεται κυρίως για τη δημιουργία μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου” να ερμηνευθεί έτσι ώστε να αξιοποιηθεί οικονομικά το μέγιστο εδαφικό ποσοστό του χώρου που είναι συνεπές με το γράμμα του νόμου και να επιλεγούν προς αξιοποίηση οι εμπορικά πιο πολύτιμες εκτάσεις ώστε να μεγιστοποιηθεί το ποσοστό επί της συνολικής αξίας.
- ◆ Να ετοιμαστούν σύντομα οι προδιαγραφές των πολεοδομικών παραμέτρων και η έναρξη της πώλησης των οικοπέδων να μην περιμένει έως ότου παύσει η χρήση του χώρου ως αεροδρόμιο.
- ◆ Να επιφορτισθεί μια ειδικά συγκροτημένη ανώνυμος εταιρεία με την οικονομική διαχείριση του χώρου.