

ΝΕΕΣ ΕΠΟΧΕΣ

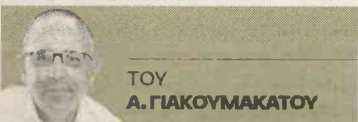
Ι Δ Ε Ε Σ • Γ Ρ Α Μ Μ Α Τ Α • Ε Π Ι Σ Τ Η Μ Ε Σ

Μπορεί το Ελληνικό να σώσει την Αθήνα;

Η Αθήνα χρειάζεται λιφτπινγκ επείγοντως. Σε αυτό συμφωνούν όλοι: πολίτικοί, πολεοδόμοι, περιβαλλοντολόγοι, αρχιτέκτονες. Κυρίως συμφωνούν οι κάτοικοί της, οι οποίοι υποφέρουν από την έλλειψη χώρων αναψυχής και πρασίνου. Ολοι είδαν ως χρυσή ευκαιρία την αξιοποίηση των 6.000 στρεμμάτων του πρώην αεροδρομίου στο Ελληνικό. Εκεί άρχισαν οι διαφωνίες. Να κάνουμε ένα μητροπολιτικό πάρκο, τον «μεγαλύτερο

αστικό χώρο πρασίνου» στην Ευρώπη, λένε οι μεν. Οχι, δεν χρειαζόμαστε ένα τεράστιο πάρκο, σε χώρο μάλιστα δίπλα στη θάλασσα και μακριά από το κέντρο της πόλης, ο αντίλογος. Να αξιοποιηθεί ο χώρος για πράσινο, αλλά και για εγκαταστάσεις που θα αποφέρουν κέρδη στο Δημόσιο, ώστε το κέντρο της πόλης να αποσυμφορηθεί και τα χρήματα να αφιερωθούν στην ανάπτυξη άλλων υποβαθμισμένων συνοικιών, υποστη-

ρίζουν ειδικοί. Την άποψη αυτή ήρθε να ενισχύσει ο καταλανός αρχιτέκτονας-πολεοδόμος Χοσέ Αθεμπίγιο, τονίζοντας σε συνέντευξή του προς «Το Βήμα»: «Δεν απορρίπτει κανένας το πάρκο, αρκεί να είναι ενταγμένο στο πλαίσιο ενός σύνθετου προγράμματος, έτσι ώστε το Ελληνικό να αποτελέσει τον νέο αθηναϊκό αστικό πόλο». Κάπως έτσι το Ελληνικό έγινε το μίλον της Εριδος. Τι πρέπει λοιπόν να γίνει;



ΤΟΥ
Α. ΓΙΑΚΟΥΜΑΚΟΥ

Είναι γνωστό ότι τα προβλήματα της Αθήνας έρχονται από πολύ μακριά (τουλάχιστον από την εποχή του Μεσοπολέμου) και κάθε φορά παραμένουν άλυτα. Βασικός λόγος είναι η αδυναμία διακυβέρνησης του μητροπολιτικού μορφώματος, η αδυναμία δηλαδή ενός μακρόπνοου προγραμματισμού ρυθμιστικών παρεμβάσεων που να μπορούν να εφαρμοστούν σε εύλογο χρονικό διάστημα ώστε να επιτευχθούν βασικοί προδιαγεγραμμένοι στόχοι. Τα προβλήματα της Αθήνας δεν έχουν να κάνουν με την αισθητική, η Αθήνα δεν είναι ούτε ωραία ούτε άσχημη. Μια πόλη είναι «ωραία» όταν είναι κατ' αρχήν λειτουργική, φιλική και ασφαλής (και φυσικά καθαρή). Είναι ωραία όταν είναι προσφιλής και αγαπητή στους πολίτες που τη ζουν καθημερινά. Κανένας Παρθενώνας δεν μπορεί να κάνει την Αθήνα επιθυμητή, όπως είναι αυτή σήμερα. Οι ίδιοι οι κάτοικοί της αναζητούν κάθε Σαββατοκύριακο την κλασική «φυγή από το Λεκανοπέδιο», διότι είναι ασφυκτικές και απωθητικές οι συνθήκες της καθημερινής διαβίωσης στη μικροκλίμακα της γειτονιάς τους.

Το ζήτημα του Ελληνικού συνδέεται άρρηκτα με το ζήτημα της Αθήνας. Αυτή είναι πιθανώς η τελευταία ευκαιρία για μια συνολική παρέμβαση και αναδιάρθρωση της αστικής δομής του Λεκανοπεδίου. Άλλη ευκαιρία δεν θα υπάρξει στο μέλλον και η Αθήνα θα μπορεί τότε – δικαίως; – να θεωρείται πραγματικά χαμένη υπόθεση. Από την άποψη αυτή θα ήμουν επιφυλακτικός ως προς τις απόψεις των δημάρχων των περιφερειακών του Ελληνικού δήμων, όσον αφορά το μέλλον της περιοχής, διότι αναπόφευκτα (και δικαιολογημένα) κινούνται σε έναν ορίζοντα τοπικής εμβέλειας (βλ. «Το Βήμα», 22.08.2010). Το Ελληνικό δεν αποτελεί αυτοτελή νησίδα αλλά τμήμα της ελληνικής πρωτεύουσας που μας κληροδοτείται σήμερα ως πολύτιμο εργαλείο για την εξυγίανσή της. Το Ελληνικό δεν είναι ένας ευτυχής «άλλος τόπος»: μέσα στην πόλη, δεν μπορεί να έχει μονοθεματικό χαρακτήρα, δεν μπορεί να αποκτήσει μοναδιαία χρήση. Αν συνέβαινε αυτό, η χρήση θα ακυρωνόταν από τη δυσανάλογα μεγάλη κλίμακα του Λεκανοπεδίου και από τα κάθε λογής προβλήματα που χαρακτηρίζουν τις καθημερινές λειτουργίες του (και επικοινωνίες). Οι Αθηναίοι, αλλά και οι ίδιοι οι δημότες των παρακείμενων δήμων, δεν χρειάζονται ένα τεράστιο πάρκο 6.000 στρεμμάτων(!) για να κά-



Αεροφωτογραφία του παλιού αεροδρομίου στο Ελληνικό με τις εγκαταστάσεις και στο βάθος τον Σαρωνικό κόλπο

Οι Αθηναίοι δεν χρειάζονται ηλιοθεραπεία

νουν την καθημερινή τους ηλιοθεραπεία, όπως βλέπουμε στο Λονδίνο ή στη Νέα Υόρκη. Δεν είναι αυτό που έχουμε ανάγκη, δεν ανήκει στην κουλτούρα μας: το διατύπωσε άλλωστε εύστοχα και ο Χοσέ Αθεμπίγιο (βλ. «Το Βήμα», 14-15.08.2010), υπογραμμίζοντας ότι η έννοια του μητροπολιτικού πάρκου τέτοιου μεγέθους δεν διακρίνει την αστική παράδοση των πόλεων της Μεσογείου.

Η ανάπτυξη του Ελληνικού πρέπει να αντιμετωπιστεί ως σύνθετη παρέμβαση οργανικής συνύπαρξης ιδιωτικών και δημόσιων λειτουργιών, με παράλληλη ποιοτική επένδυση στο θαλάσσιο μέτωπο και βεβαίως με τη δημιουργία μεγάλης ζώνης πρασίνου. Πιθανώς να μην είναι δημοφιλής, αλλά ακόμη και η επαναδραστηριοποίηση ενός μικρού πολιτικού αεροδρομίου θα ενίσχυε τις συγκοινωνιακές υπηρεσίες στην πρωτεύουσα. Η άδεια λειτουργίας υπάρχει – θα αποτελούσε άλλη μια σπατάλη η ακύρωσή της – ενώ υπάρχει και το ανάλογο παράδειγμα σε άλλες διεθνείς μητροπόλεις με άριστα αποτελέσματα, από τη Ρώμη (Τσιαμπίνιο) ως το Τόκιο (Χα-νέντα). Αυτό που απαιτείται είναι ο μεθοδικός προγραμματισμός αποκέντρωσης δημόσιων λειτουργιών καθώς

και ο οικιστικός σχεδιασμός που θα ικανοποιεί ανάγκες οι οποίες θα προκύπτουν από τις απαλλοτριώσεις επιλεγμένων περιοχών στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας, με βάση ένα ρυθμιστικό σχέδιο που θα κινείται στη λογική της περιφερειακής εξυγίανσης και της βελτίωσης του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής.

Θα ήταν φυσικά εγκληματικό οι πα-

ραπάνω επιλογές να αφήσουν άθικτη την ανεξέλεγκτη επέκταση του οικιστικού ιστού, με αποτέλεσμα την ενίσχυση του φαινομένου της «διάσπαρτης πόλης» και την όλο και πιο διευρυμένη κατανάλωση του χώρου, ενός αγαθού που δεν αναπαράγεται: από την άποψη αυτή η Αθήνα διεκδικεί μian άλλη, διόλου ζηλευτή, ευρωπαϊκή πρωτιά. Ο επανασχεδιασμός του Ελληνικού θα πρέπει να προχωρήσει παράλληλα με δράσεις ικανές να αναχαιτίσουν και να διαχειριστούν το φαινόμενο, προσανατολίζοντας την οικιστική ανάπτυξη στο εσωτερικό των αστικών ορίων, με αποτέλεσμα την εξοικονόμηση δημόσιου χρήματος όσον αφορά τα δίκτυα, τις επικοινωνίες και το περιβάλλον. Το πρόβλημα έχει γίνει πλέον κατανοητό (με λαμπρή εξαίρεση τη νότια «συμπαγή» Βαρκελώνη) στην πλειονότητα των χωρών της Κεντρικής και Βόρειας Ευρώπης, όπου τα ρυθμιστικά σχέδια έχουν περιορίσει δραστικά την καθημερινή «κατανάλωση του εδάφους» (Γερμανία), έχουν αντιμετωπίσει το ζήτημα της προστασίας των αστικών ορίων με τη δημιουργία πράσινων δακτυλίων (Βρετανία), είτε ωθούν τη νέα οικοδόμηση σε περιοχές ήδη πολεοδομημένες αλλά σε

κατάσταση ελλειπούς χρήσης ή εγκατάλειψης (Γαλλία).

Για να μη μείνουν όμως τα παραπάνω ευσεβείς πόθοι απαιτούνται δύο πράγματα. Το πρώτο είναι η ικανότητα της ελληνικής διοίκησης να προγραμματίσει με συνέπεια και σε βάθος χρόνου μian ανάλογη πολιτική συνολικής εξυγίανσης. Το δεύτερο είναι ακόμη πιο δύσκολο: σχετίζεται με το αν οι συμπολίτες μας επιθυμούν πραγματικά – και είναι πρόθυμοι να σεβαστούν όλους τους σχετικούς κανόνες χρήσης και διατήρησης – τη δημιουργία δημόσιων κοινόχρηστων χώρων, ποιοτικών πνευμόνων στη μικροκλίμακα της καθημερινότητας. Η κοινωνική λειτουργικότητα των δημόσιων χώρων δεν είναι αποτέλεσμα προγραμματικού αυτοματισμού αλλά παράδοσης, συνθηγιών και συλλογικής νοοτροπίας. Η δική μας σχέση με την έννοια του αστικού κοινόχρηστου υπήρξε ανέκαθεν συγκρουσιακή. Θα αλλάξει στις αρχές του 21ου αιώνα;

Ο κ. Αντρέας Γιακουμάκος είναι αρχιτέκτων, καθηγητής στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης και στην Ανωτάτη Σχολή Καλών Τεχνών.

Το Ελληνικό δεν είναι ένας

ευτυχής «άλλος τόπος»

μέσα στην πόλη,

δεν μπορεί να έχει

μονοθεματικό χαρακτήρα,

δεν μπορεί να αποκτήσει

μοναδιαία χρήση. Αν

συνέβαινε αυτό, η χρήση

θα ακυρωνόταν από

τη δυσανάλογα μεγάλη

κλίμακα του Λεκανοπεδίου

ΤΟΥ
Ν. ΜΠΕΛΑΒΙΛΑ

Δεν έχουμε ανάγκη μιας ακόμη συνοικίας

Προχωρώντας, εδώ και αρκετό καιρό την έρευνα του ΕΜΠ για το μέλλον του πρώην αεροδρομίου στο Ελληνικό, βρεθήκαμε μπροστά σε εκπλήξεις, αρκετές και ενδιαφέρουσες, οι οποίες πρέπει να μετρηθούν πριν από μια απόφαση για το μέλλον αυτού του χώρου.

Καταγράψαμε το σύνολο του αττικού λεκανοπεδίου. Δεν εντοπίζονται πουθενά άλλα αξιόλογα αποθέματα γης τα οποία να μπορούν να υποκαταστήσουν, ως ενιαίο ή ως πολλά επιμέρους, ένα πάρκο στην έκταση του Ελληνικού. Ή, για να το πούμε πιο καθαρά, όσες διαθέσιμες εκτάσεις θα μπορούσαν να αποτελέσουν μητροπολιτικής σημασίας υψηλό πράσινο, όπως ο Ελαιώνας, η ακτή του Φαλήρου, τα νταμάρια της Νίκαιας, η Καλογρέζα, το Γαλάτσι, το Γουδή, σπαταλήθηκαν αλόγιστα. Λίγοι μικρότεροι χώροι οι οποίοι έχουν απομείνει – βιομηχανικά οικόπεδα στον Πειραιά, στον Κηφισό, στη Νέα Ιωνία, στην Ακαδημία Πλάτωνος – ανήκουν σε ιδιώτες και είναι πανάκριβοι.

Η οικονομική διάσταση αποτελεί προφανώς το κλειδί σε σχέση με τη δημιουργία ή όχι του πάρκου. Σε σχέση με αυτό, διαπιστώσαμε ότι αν τα έσοδα από τις ιδιωτικές χρήσεις, τις εγκατεστημένες στο Ελληνικό από το 2005, είχαν αξιοποιη-

θεί, τότε το πάρκο σήμερα θα υπήρχε. Όσο για το κόστος κατασκευής του, αυτό είναι κάπου δέκα φορές μικρότερο από ό,τι αναφέρεται ως τώρα. Για να αντιληφθείτε τι εννοούμε, τα χρήματα που χρειάζονται για να πρασινίσει το σύνολο του πρώην αεροδρομίου, αντιστοιχούν, για παράδειγμα, στο κόστος κατασκευής ενάμιση χιλιόμετρου της γραμμής μετρό Χαϊδάρη - Πειραιάς, ή στο 0,71% του προϋπολογισμού των σήμερα εκτελούμενων κυκλοφοριακών έργων. Ασύλληπτα χαμηλό κόστος για ένα τόσο μεγάλο περιβαλλοντικό έργο.

Ας δούμε όμως και ένα άλλο ερώτημα, όχι αμελητέο, σχετικό με τη δόμηση εντός του χώρου σε συνδυασμό με το πράσινο. Γιατί να μην αποδώσουμε το μισό ώστε να κτιστούν κατοικίες και εμπορικές χρήσεις; Σε αυτό υπάρχει μία πολεοδο-

■
Το Σέντραλ Παρκ έχει σχεδόν τη μισή έκταση του Ελληνικού. Βεβαίως έτσι είναι, με τη διαφορά ότι γύρω του υπάρχουν απλωμένα στην πόλη της Νέας Υόρκης 1.300 πάρκα, έκτασης 113.000 στρεμμάτων, μεταξύ των οποίων και άγρια δάση

μικής φύσης απάντηση και μία εμπορικής. Η πολεοδομική: διότι η Αθήνα δεν χρειάζεται άλλη μία συνοικία. Κατασκευάστηκαν πλέον πάρα πολλές στη Βόρεια Αττική και στα Μεσόγεια. Και η εμπορική: Τι μας κάνει να πιστεύουμε ότι τη στιγμή που στην πρωτεύουσα διατίθενται προς πώληση ή ενοικίαση μερικές εκατοντάδες χιλιάδες κλειστά κτίρια, κατοικίες, καταστήματα, η αγορά θα σπεύσει να απορροφήσει αυτά που θα κατασκευαστούν στο Ελληνικό; Εντός του πρώην αεροδρομίου εντοπίστηκαν εκατοντάδες κτίρια, μεταξύ των οποίων οι γνωστοί δύο αεροσταθμοί, η αμερικανική βάση, μία κηπούπολη χαμηλής δόμησης την οποία θα ζήλευε κάθε αθηναϊκή συνοικία, τα υπόστεγα αεροσκαφών, τα αθλητικά κτίρια. Επτακόσιες χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα κτιρίων, κατάλληλα για χώρους συνεδρίων,

εκθέσεων, αθλητισμού, πολιτισμού, εμπορίου. Ρημάζουν εδώ και 15 χρόνια. Ποια ανάγκη απαιτεί την καταδάφισή τους προκειμένου να οικοδομηθεί μια νέα μικρή πόλη; Τι εμποδίζει τη συντήρησή τους και την επανάχρησή τους αύριο το πρωί, εξασφαλίζοντας έτσι ζωή και έσοδα για το πάρκο;

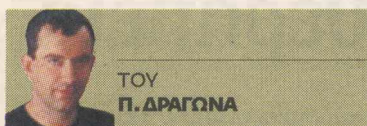
Σε σχέση με το μέγεθος του χώρου διατυπώνονται επιχειρήματα, όπως ότι ούτε η Νέα Υόρκη δεν διαθέτει τόσο μεγάλο πάρκο. Εκεί, το Σέντραλ Παρκ έχει σχεδόν τη μισή έκταση του Ελληνικού. Βεβαίως έτσι είναι, με τη διαφορά ότι το Σέντραλ Παρκ αντιστοιχεί στον δικό μας Εθνικό Κήπο (φανταστείτε 3.500 στρέμματα υψηλού πρασίνου στις παρυφές της πλατείας Συντάγματος), ενώ γύρω του υπάρχουν απλωμένα στην πόλη της Νέας Υόρκης 1.300 πάρκα, έκτασης 113.000 στρεμμάτων, μεταξύ των οποίων και άγρια δάση. Φανταστείτε ακόμη ότι το δάσος της Βουλώνης, επιφάνειας 8.500 στρεμμάτων, απέχει από το κέντρο του Παρισιού όσο η Κυψέλη από τη Βουλή.

Γνωρίζουμε όλοι, ότι έχουμε τη λιγότερο πράσινη και μια από τις πλέον θερμές πρωτεύουσες της Ευρώπης, η οποία επιπλέον απώλεσε κατά την ολυμπιακή περίοδο έκταση ελεύθερων χώρων ίση με το πάρκο του Ελληνικού. Από περιβαλλοντική και πολεοδομική άποψη είναι σίγουρο ότι η Αθήνα δεν έχει ανάγκη από επιπλέον δόμηση, ενώ έχει ανάγκη από αυτή τη σημαντική νησίδα, με υψηλή βλάστηση, με χόμα και δένδρα. Με ό,τι μας λείπει.

Ο κ. Νίκος Μπελαβίλας είναι επικουρος καθηγητής Πολεοδομίας στο ΕΜΠ και επικεφαλής της έρευνας για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού.



Ο πεζόδρομος της Διονυσίου Αρεοπαγίου γύρω από την Ακρόπολη (φωτογραφία) είχε καθοριστική συμβολή στη διαμόρφωση της νεότερης αθηναϊκής ταυτότητας. Το ίδιο και η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της πόλης, με αποτέλεσμα να αναδειχθεί η ιστορική φυσιογνωμία της

ΤΟΥ
Π. ΔΡΑΓΩΝΑ

Η αθηναϊκή ταυτότητα θέλει ανακαίνιση

Η δημόσια συζήτηση για την αξιοποίηση του παλαιού αεροδρομίου στο Ελληνικό επικεντρώνεται σήμερα σε δύο προσεγγίσεις, οι οποίες αντιπροσωπεύουν διαφορετικές ιδεολογικές θεωρήσεις για τον τρόπο εξέλιξης της πόλης:

Η πρώτη, όπως αρχικά διατυπώθηκε από τον Στ. Μάνο («Καθημερινή», 5.8.2007) και πρόσφατα υποστηρίχθηκε από τους Χ. Αθεμπίγιο («Το Βήμα», 14.8.2010) και Σ. Πολάλη («Το Βήμα», 22.8.2010), προτείνει την οικοδόμηση σημαντικού μέρους της έκτασης του παλαιού αεροδρομίου και προσδοκά την αξιοποίηση των εσόδων από την εκμετάλλευσή του για τη δημιουργία νέων δημόσιων χώρων σε πυκνοδομημένες περιοχές της πόλης. Ενώ η δεύτερη, η οποία υποστηρίζεται από τους δημοτικές αρχές των περιοχών που περιβάλλουν το παλαιό αεροδρόμιο, επιτροπές κατοίκων αλλά και την ηγεσία των ΥΠΕΚΑ, επιδίδει τη μετατροπή του συνολικού

χώρου σε μητροπολιτικό πάρκο.

Η ιδεολογική θέση κατά της οικοδόμησης ελεύθερων χώρων είναι απολύτως σαφής και τεκμηριωμένη. Από την άλλη όμως πλευρά τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο αθηναϊκός δημόσιος χώρος δεν περιορίζονται στην ανεπάρκεια των ελεύθερων εκτάσεων. Τα προβλήματα είναι πρωτίστως ποιοτικά και αφορούν την κακή εικόνα, την ανεπαρκή συντήρηση και τη δυσκολία προεπέλασης των κατακερματισμένων ανοικτών χώρων. Το δίλημμα «πράσινο ή τσιμέντο» υπεραπλουστεύει τα σύνθετα προβλήματα της πόλης και αποπροσανατολίζει την κοινή γνώμη από την κατανόηση των ποιοτικών χαρακτηριστικών του δημόσιου χώρου.

Η πρόταση για την οικοδόμηση ενός μέρους του παλαιού αεροδρομίου παραμένει ελλειπής όσο δεν προσδιορίζονται με σαφήνεια οι βασικές αρχές του σχεδίου αναβάθμισης των περιοχών όπου θα επενδυθούν τα έσοδα από την οικοδόμηση του παλαιού αεροδρομίου. Για να γίνει πειστική η παραπάνω πρό-

■
Η πρόταση για την εκμετάλλευση του παλαιού αεροδρομίου από το Δημόσιο έχει νόημα μόνο αν αποτελέσει μέρος μιας ευρύτερης εικόνας, ενός πειστικού οράματος για την Αθήνα. Η θυσία του «μεγαλύτερου πάρκου της Ευρώπης» είναι ικανή να δώσει πνοή στον υποβαθμισμένο δημόσιο χώρο

ταση απαιτείται η διατύπωση συνολικού οράματος για την πόλη. Απαιτείται, δηλαδή, ένα στρατηγικό σχέδιο το οποίο θα θέσει συγκεκριμένους στόχους για την αναβάθμιση, τόσο της καθημερινότητας των πολιτών όσο και για τη συνολική εικόνα της Αθήνας. Το όραμα αυτό δεν μπορεί να βασίζεται σε αφηρημένα ποσοτικά δεδομένα και στερεότυπα, όπως η αύξηση του «πρασίνου», αλλά θα πρέπει να εστιάζει σε συγκεκριμένες ιδέες ικανές να προσδώσουν νόημα στον αστικό χώρο και να εμπνεύσουν τον πληθυσμό της πόλης.

Η πόλη διαμορφώνει την ταυτότητά της μέσα από τους ανοικτούς δημόσιους χώρους της. Ο πεζόδρομος που διαμορφώθηκε από τον Δ. Πικιώνη γύρω από την Ακρόπολη είχε καθοριστική συμβολή στη διαμόρφωση της νεότερης αθηναϊκής ταυτότητας. Το ίδιο και το πρόσφατο έργο του Μεγάλου Περιπάτου, που ενοποίησε σημαντικό μέρος των αρχαιολογικών χώρων της πόλης και ανέδειξε την ιστορική φυσιογνωμία της. Η σύγχρονη Αθήνα απαιτεί νέες συλλογιστικές πα-

ρέμβασης στον πυκνοδομημένο αστικό ιστό, ικανές να ενοποιήσουν τους κατακερματισμένους δημόσιους χώρους και να αναεώσουν την εικόνα της πόλης. Στην κατεύθυνση αυτή, μια ιδέα με ισχυρό συμβολικό περιεχόμενο θα μπορούσε να αφορά τη σταδιακή αποκατάσταση ενός μέρους των καλυμμένων αθηναϊκών ρεμάτων και τη δημιουργία ενός δικτύου γραμμικών υδάτινων πάρκων μέσα στην πόλη.

Η πρόταση, λοιπόν, για την εκμετάλλευση του παλαιού αεροδρομίου από το Δημόσιο έχει νόημα μόνο αν αποτελέσει μέρος μιας ευρύτερης εικόνας, ενός πειστικού οράματος για την Αθήνα. Η θυσία του «μεγαλύτερου πάρκου της Ευρώπης» είναι ικανή να δώσει πνοή στον υποβαθμισμένο δημόσιο χώρο εφόσον όμως θέσει ως κύριο στόχο της την ανακαίνιση της φθαρμένης αθηναϊκής ταυτότητας.

Ο κ. Πάνος Δραγώνας είναι αρχιτέκτων, αναπληρωτής καθηγητής Αρχιτεκτονικού και Αστικού Σχεδιασμού στο Πανεπιστήμιο Πατρών.

■ Ολο και περισσότερους οπαδούς αποκτά η άποψη ότι η Αθήνα μπορεί να ανασάνει με στοχευμένη... κατεδάφιση και προτείνονται πολλές εναλλακτικές λύσεις που βασίζονται σε επιστημονικές μελέτες

Γκρεμίστε τετράγωνα, συμφέρει!

Ρεπορτάζ ΜΑΧΗ ΤΡΑΤΣΑ

«Οι μεγάλοι δωρητές στο μέλλον θα είναι εκείνοι που θα γκρεμίζουν και όχι εκείνοι που θα χτίζουν» είχε πει κάποτε ο Γιάννης Τσαρούχης. Πολλοί σήμερα συμφωνούν με την άποψή του και υποστηρίζουν, βασιζόμενοι πλέον σε επιστημονικά δεδομένα, ότι για να αποκτήσει η Αθήνα «ανάσες» πρασίνου πρέπει να γκρεμιστούν κτίρια ή και ολόκληρα οικοδομικά τετράγωνα. Υπάρχει ωστόσο και η άλλη άποψη: εκείνων που προβληματίζονται με τέτοιου είδους «βίαιες» παρεμβάσεις ή φοβούνται ότι η «σκληρότητα» των αστικών αναπλάσεων μπορεί να δημιουργήσει μια νέα γενιά αστέγων.

ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ κτιρίων σε υποβαθμισμένες περιοχές της Αθήνας και προσφορά αντίστοιχης στέγης σε άλλη περιοχή μπορεί να δώσουν στην πρωτεύουσα τον χώρο που χρειάζεται για να «αναπνεύσει». Η περιοχή του πρώην αεροδρομίου στο Ελληνικό, σύμφωνα με τον καταλανό αρχιτέκτονα και πολεοδόμο Χοσέ Αθεμπίγιο αλλά και τον καθηγητή Πολεοδομικού Σχεδιασμού του Πανεπιστημίου του



ΣΕΝΑΡΙΟ 1 Ανάσα με «ανταλλαγή» γης

Harvard κ. Σπύρο Παλλάλη, θα μπορούσε να παίξει σημαντικό ρόλο σε ένα τέτοιο σενάριο. Η βασική σκέψη είναι: «μεταφορά» τμήματος του Ελληνικού εκεί όπου χρειάζονται ελεύθεροι χώροι. «Η απαλλοτρίωση γης στις υποβαθμισμένες περιοχές μπορεί να γίνει με οικονομικούς πόρους από τη χρήση γης στον χώρο του αεροδρομίου» λέει ο κ. Παλλάλης. Στόχος είναι να δημιουργηθούν πολλά μικρά πάρκα-πλατείες διάσπαρτα στην Αθήνα και όχι λίγα μεγάλα πάρκα. «Ο αριθμός τους θα εξαρτηθεί από την οικονομική επιτυχία της ανάπτυξης του χώρου του πρώ-

ην αεροδρομίου» τονίζει ο καθηγητής. Το κέντρο της Αθήνας «υποφέρει» από την έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση, την κατάληψη των πεζοδρομίων από τα αυτοκίνητα, την έντονη ηχορρύπανση και την αισθητική ασχήμια. «Η δημιουργία μόνο πρασίνου δεν θα δώσει λύση σε όλα τα προβλήματα. Γι' αυτό προτείνουμε την απαλλοτρίωση οικοδομικών τετραγώνων και τη δημιουργία πλατειών με ψηλά δέντρα, αναψυκτήρια και υπόγειους δώροφους χώρους στάθμευσης. Παράλληλα θα φαρδύνουν τα πεζοδρόμια και θα το-

ποθετηθούν εμπόδια τα οποία δεν θα επιτρέπουν τη στάθμευση. Τα έσοδα από την πώληση των θέσεων πάρκινγκ, κυρίως σε κατοίκους της περιοχής, θα καλύψουν μεγάλο τμήμα του κόστους κατασκευής» επισημαίνει ο κ. Παλλάλης. Η δημιουργία νέων θέσεων στάθμευσης θα συντελέσει στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, άρα και στον περιορισμό της ρύπανσης αλλά και του θορύβου.



Ο καταλανός αρχιτέκτονας Χοσέ Αθεμπίγιο (αριστερά) και ο καθηγητής κ. Σπ. Παλλάλης προτείνουν τη μεταφορά πρασίνου από εκεί όπου πλεονάζει προς όπου είναι απαραίτητο



Μια πυκνοδομημένη γειτονιά της Κυψέλης

Κόστος απαλλοτρίωσης σε υποβαθμισμένες περιοχές της Αθήνας (ευρώ ανά τ.μ.)

€4.200/τ.μ.

Χτισμένα οικοπέδα

€2.000/τ.μ.

Ληπτα οικοπέδα

Πόσο... πάει το γκρέμισμα ενός οικοδομικού τετραγώνου

€ 200.000

ως

€ 500.000

μπορεί να κοστίσει η κατεδάφιση και η μεταφορά των μπάζων



Πρόταση για δημιουργία ενός μεγάλου πάρκου κατεδαφίζοντας ενιαία οικοδομικά τετράγωνα

ΣΕΝΑΡΙΟ 2

Πλατείες με «εργολαβική» παρέμβαση

ΤΟ ΓΚΡΕΜΙΣΜΑ οικοδομικών τετραγώνων και η δημιουργία ελεύθερων χώρων δεν προϋποθέτει απαραίτητα προσφορά στέγης για τους κατοίκους σε άλλη περιοχή. Όπως υποστηρίζει ο πρόεδρος της Ένωσης Κατασκευαστών Κτιρίων Ελλάδας κ. Δ. Καψιμάλης, ολόκληρα οικοδομικά τετράγωνα μπορούν να γκρεμιστούν, να δημιουργηθούν ελεύθεροι χώροι και πάρκα, χωρίς να χρειαστεί οι ένοικοι των κτιρίων που θα κατεδαφιστούν να

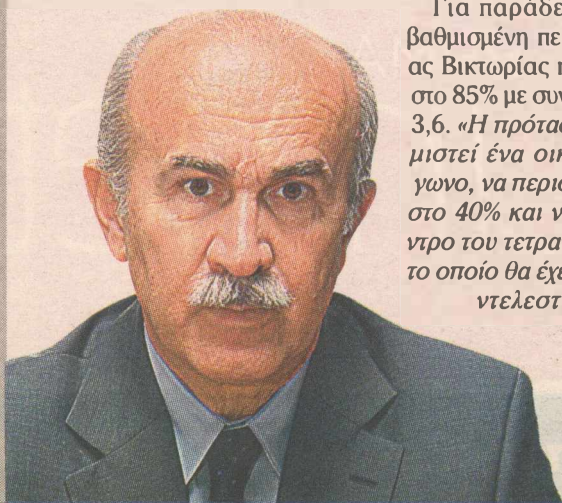
φύγουν από την περιοχή!

Σύμφωνα με μελέτη που πραγματοποίησαν αρχιτέκτονες του γραφείου του, οι ιδιοκτήτες των παλαιών διαμερισμάτων καταβάλλοντας μόνο 500 ευρώ το τετραγωνικό μέτρο θα αποκτήσουν ένα αντίστοιχο καινούργιο, αντισεισμικό διαμέρισμα, το οποίο όμως θα περιβάλλεται από πάρκο πρασίνου. Απαιτείται ωστόσο και οικονομική επιδότηση από το κράτος ύψους 300-350 ευρώ ανά τετραγωνικό.

Για παράδειγμα, στην υποβαθμισμένη περιοχή της πλατείας Βικτωρίας η κάλυψη φθάνει στο 85% με συντελεστή δόμησης 3,6. «Η πρόταση είναι να γκρεμιστεί ένα οικοδομικό τετράγωνο, να περιοριστεί η κάλυψη στο 40% και να χτιστεί στο κέντρο του τετραγώνου ένα κτίριο το οποίο θα έχει μεγαλύτερο συντελεστή δόμησης από

τον υπάρχοντα. Έτσι θα αυξήσουμε το ύψος του κτιρίου, θα δημιουργήσουμε δύο-τρία υπόγεια γκαράζ και παράλληλα ένα τεράστιο πάρκο» εξηγεί ο κ. Καψιμάλης. Και προσθέτει: «Όλοι κερδίζουν. Οι ιδιοκτήτες ένα νεόδμητο διαμέρισμα, το κράτος μια νέα πόλη και οι κατασκευαστές χρήματα από την εκμετάλλευση των χώρων στάθμευσης και των ισόγειων καταστημάτων». Μια τέτοια παρέμβαση, με αντίστοιχο κόστος, μπορεί να εφαρμοστεί σε όλες τις περιοχές του Δήμου Αθηναίων.

Το όφελος για όλες τις πλευρές, σύμφωνα με τη μελέτη, είναι πολύ μεγαλύτερο αν γκρεμιστούν ταυτόχρονα τέσσερα οικοδομικά τετράγωνα. «Η απόσταση μεταξύ των τεσσάρων κτιρίων θα είναι περίπου 70 μέτρα. Μιλάμε για μια τεράστια πλατεία» σημειώνει ο κ. Καψιμάλης.



Ο κ. Δ. Καψιμάλης προτείνει πράσινα τετράγωνα με κατεδάφιση κτιρίων, χωρίς να μεταστεγαστούν σε άλλη περιοχή οι ιδιοκτήτες

ΣΕΝΑΡΙΟ 3

Αρκούν τα εγκαταλειμμένα κτίρια

ΑΝΑΣΑ στις υποβαθμισμένες γειτονιές μπορούν να δώσουν και τα χιλιάδες εγκαταλειμμένα κτίρια του κέντρου της Αθήνας, όπως επισημαίνει ο υπεύθυνος του Παρατηρητηρίου Ελευθέρων Χώρων Αττικής, επίκουρος καθηγητής στο Τμήμα Αρχιτεκτόνων στο Πολυτεχνείο Κρήτης κ. Η. Γιαννίρης. Ο καθηγητής θεωρεί ότι κατ' αρχάς απαιτείται μια πολιτική εξεύρεσης ελεύθερων χώρων. Πρέπει τα 2,5 τετραγωνικά μέτρα πρασίνου ανά κάτοικο στην Αττική να γίνουν 7-10 τετραγωνικά. «Το γκρέμισμα των εγκαταλειμμένων κτιρίων, εκτός από τα διατηρητέα, θα βοηθήσει προς αυτή την κατεύθυνση. Δεν χρειάζεται να γκρεμίσουμε ολόκληρα οικοδομικά τετράγωνα» σημειώνει.

Η κίνηση κατοίκων του βου Διαμερίσματος Αθηνών έκανε την περασμένη άνοιξη καταγραφή των κτιρίων του Μεσοπολέμου στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Ιουλιανού, Αγίου Μελετίου, Πατησίων και Λιοσίων. Όπως προέκυψε, από τα 375 κτίρια το 30% βρίσκεται σε μέτρια ή κακή κατάσταση. «Πολλά από αυτά δεν έχουν αρχιτεκτονική αξία

και μπορούν να γκρεμιστούν, να γίνουν παιδικές χαρές ή μικρά πάρκα. Αλλά και κτίρια που είναι σε καλή ή μέτρια κατάσταση – παλαιά εργοστάσια, αποθήκες κτλ. – είναι εδώ και χρόνια κλειστά και θα μπορούσαν να απαλλοτριωθούν και να αποδοθούν στους πολίτες» λέει ο κ. Γιαννίρης, επισημαίνοντας ότι μπορούν να βρεθούν χρήματα για αυτές τις παρεμβάσεις. Τα πρόστιμα που εισπράττονται για καταπάτηση ελεύθερων χώρων, όπως για στάθμευση σε πεζοδρόμο, για αυθαίρετη δόμηση, τα τέλη τραπεζοκαθισμάτων που «κλέβουν» ελεύθερο χώρο θα μπορούσαν, όπως τονίζει, να πηγαιίνουν σε ένα ταμείο για την απόδοση ελεύθερων δημόσιων χώρων.

Για τον αρχιτέκτονα κ. Μ. Φωτιάδη αποτελεί προϋπόθεση για οποιαδήποτε παρέμβαση ένα γενικό χωροταξικό σχέδιο. Όπως εξηγεί, «ενδέχεται σε μια περιοχή να υπάρχει ένα εγκαταλειμμένο κτίριο, αλλά να μην έχει ανάγκη η γειτονιά από ελεύθερο χώρο. Σε άλλη περιοχή όμως μπορεί να είναι απαραίτητο. Φανταστείτε τι δώρο θα ήταν για την Αθήνα αν κατεδάφιζαν το παλιό



Εικονική «μεταφορά» πρασίνου από το πάρκο του Ελληνικού σε άλλες περιοχές της Αττικής: ωφέλειες που προκύπτουν από την απαλλοτρίωση κτιρίων σε υποβαθμισμένες περιοχές με αντίστοιχη προσφορά στέγης στο πάρκο. Αντίθετα, αν αξιοποιηθεί μόνο το Ελληνικό ως πάρκο, οι ωφέλειες θα καλύπτουν την περιοχή που οριοθετείται με πράσινο γύρω από την περιοχή του πρώην αεροδρομίου (εικονίζεται με λευκό περίγραμμα)

Ο ΑΝΤΙΛΟΓΟΣ

Το σκληρό πρόσωπο της αστικής ανάπτυξης

«Γίνεται λόγος σήμερα για τη «λύση» του γκρεμίσματος των τμημάτων ώστε να βελτιωθεί η υπόλοιπη πόλη. Ένας «ήπιος» βομβαρδισμός, δηλαδή, χωρίς θύματα. Εκ πρώτης όψεως, γιατί όχι... Η ισοπεδωμένη Βαγδάτη είναι το «οικόπεδο του μέλλοντος» για σοβαρές επενδύσεις και όχι μόνο. Ωστόσο η σκληρότητα της αστικής ανάπτυξης (γκρέμισμα - ανοικοδόμηση) άφησε πίσω της στις ΗΠΑ αναρίθμητους αστέγους» λέει ο πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιτεκτόνων κ. Ευ. Λυρούδης.

Με την αποζημίωση που λαμβάνουν οι κάτοικοι του προς κατεδάφιση κτιρίου, όπως επισημαίνει, σπανίως μπορούν να αγοράσουν κατοικία και να εγκατασταθούν σε άλλη περιοχή. Και καταλήγει: «Τελικά το κόστος των κατεδαφίσεων θα μεταφερθεί στους νέους πλούσιους κατοίκους της περιοχής. Έτσι έρχεται η «πρόσδος» και προκαλεί μια βίαιη αλλαγή στον κοινωνικό χάρτη της περιοχής. Τέτοιες μεταβολές στην πόλη καλό είναι να μελετώνται από ειδικούς, έτσι ώστε να αποφεύγονται οι κοινωνικές εντάσεις και οι επενδύσεις να αποδίδουν καλύτερα».



Πρόταση για δημιουργία μικρότερων πάρκων σε οικοδομικά τετράγωνα (μελέτες Σπ. Παλλάλης & Συνεργάτες)

8-10

στρέμματα έκταση έχει ένα οικοδομικό τετράγωνο στο κέντρο της Αθήνας

300

διαμερίσματα αντιστοιχούν σε καθένα

200

οικοδομικά τετράγωνα πρέπει να γκρεμιστούν για να βελτιωθεί το μικροκλίμα της πρωτεύουσας

Πράσινο ανά κάτοικο

2,5

τ.μ. χώρων πρασίνου αντιστοιχούν σε κάθε Αθηναίο

7-10

τ.μ. πρασίνου ανά κάτοικο είναι ο μέσος όρος στην Ευρώπη

45.000

στρέμματα εκτιμάται ότι είναι οι ελεύθεροι αδόμητοι χώροι στην Αθήνα

Λιγότερο τσιμέντο, περισσότερη δροσιά

κτίριο του υπουργείου Παιδείας στη Μητροπόλεως».

Όπως παρατηρεί η αρχιτέκτων-πολεοδόμος δρ Αλκησitis Ρόδη, ενταλμένη λέκτορας στο Τμήμα Αρχιτεκτόνων του Πανεπιστημίου Πατρών, στην Αθήνα παρατηρείται ένα παράδοξο: ενώ το ποσοστό αδόμητου προς δομημένο χώρο είναι ικανοποιητικό συγκριτικά με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις, δεν δίνεται η αίτηση επάρκειας δημόσιων χώρων. Όπως εξηγεί, «αυτό δικαιολογείται αφενός γιατί λόγω των πολλών και μικρών οικοδομικών τετραγώνων γίνεται σπατάλη γης σε δρόμους, και αφετέρου γιατί οι ανοιχτοί χώροι - πλατείες, πεζοδρόμια και ακάλυπτοι χώροι στο εσωτερικό των οικοδομικών τετραγώνων - παραμένουν αφανείς και δυσλειτουργικοί».

Η θερμοχωρητικότητα του τσιμέντου και της ασφάλτου είναι τεράστια. Κατά τη διάρκεια της ημέρας συλλέγουν θερμότητα και την εκπέμπουν τη νύχτα. Δεν είναι τυχαίο, όπως αναφέρει ο αναπληρωτής καθηγητής Περιβάλλοντος του ΕΜΠ κ. Κ. Χατζημπίρος, ότι σε πυκνοδομημένες περιοχές της Αθήνας, όπως το Περιστέρι ή η Κυψέλη, η νυχτερινή θερμοκρασία μπορεί να φθάσει έως και 10 βαθμούς πάνω από τις φυσιολογικές τιμές. Ο καθηγητής επιμένει ότι η ελληνική πρωτεύουσα έχει άμεση ανάγκη από πρά-

σινο και το γκρέμισμα οικοδομικών τετραγώνων μπορεί να δώσει λύση. «Με πέντε-έξι μικρά πάρκα του ενός στρέμματος θα μπορούσε η Κυψέλη να γίνει βιώσιμη γειτονιά» αναφέρει. Από την πλευρά του, ο καθηγητής κ. Μ. Σανταμούρης, υπεύθυνος της Ομάδας Φυσικής Κτιριακού Περιβάλλοντος του Πανεπιστημίου Αθηνών,

θεωρεί ότι το γκρέμισμα μικρών οικοδομικών τετραγώνων ωφελεί το μικροκλίμα της πόλης σε ελάχιστο βαθμό, όταν τα γειτονικά κτίρια παραμένουν χω-



Το γκρέμισμα δεν επαρκεί, υποστηρίζει ο καθηγητής κ. Μ. Σανταμούρης, αν δεν γίνουν πιο «πράσινα» και τα υπάρχοντα κτίρια

ρίς βιοκλιματικές επεμβάσεις.

«Η λύση μπορεί να έρθει μόνο μέσα από το «πρασίνισμα» του υπάρχοντος κτιριακού δυναμικού» επισημαίνει ο καθηγητής. Με άλλα λόγια, πρέπει να γίνουν παρεμβάσεις για εξοικονόμηση ενέργειας και μετατροπές για να αποκτήσουν πράσινες ταράτσες ή προσόψεις. «Παράλληλα πρέπει να βελτιωθεί ο αστικός χώρος με τη χρήση κατάλληλων υλικών σε πεζοδρόμια και ασφάλτο, με σκιάσεις στους δρόμους, με φύτευση δέντρων κτλ. Το καλοκαίρι στην Αθήνα η μέση θερμοκρασία μπορεί να μειωθεί έως και 3,5 βαθμούς Κελσίου αν γίνει εκτεταμένη χρήση ψυχρών υλικών. Ο αστικός χώρος βελτιώνεται μόνο με ολιστική αντιμετώπιση. Μπορεί το γκρέμισμα ενός οικοδομικού τετραγώνου να προσφέρει ελεύθερο χώρο και να αναβαθμίσει αισθητικά μια γειτονιά, ωστόσο δεν βοηθά το κλίμα. Θα πρέπει να γκρεμιστούν περίπου 200 οικοδομικά τετράγωνα στο κέντρο της Αθήνας για να έχουμε αποτέλεσμα».

Περιορισμός ΙΧ και πεζοδρομήσεις

Αν λείψουν ορισμένοι δρόμοι, η κίνηση των αυτοκινήτων μπορεί να είναι καλύτερη. Αντίθετα, όπως τονίζει ο συγκοινωνιολόγος κ. Π. Παπαδάκος, η δημιουργία νέων οδικών αρτηριών και χώρων στάθμευσης επιδεινώνει την κυκλοφορία διότι ενισχύει τη χρήση του αυτοκινήτου. Όπως σημειώνει ο ίδιος, με πεζοδρομήσεις εντός του κέντρου της Αθήνας και προώθηση

των μέσων μαζικής μεταφοράς περιορίζεται η χρήση του ΙΧ, αυξάνονται οι ελεύθεροι χώροι και βελτιώνεται το μικροκλίμα. Αντίστοιχες παρεμβάσεις σε πόλεις του εξωτερικού έδειξαν πτώση της θερμικής θερμοκρασίας ως και 3 βαθμούς Κελσίου. Ο κ. Παπαδάκος επισημαίνει ωστόσο ότι πρέπει οι παρεμβάσεις να μελετηθούν σωστά ώστε να έχουμε το επιδιωκόμενο όφελος.



Λίγα αυτοκίνητα και πεζοδρομήσεις για να βελτιωθεί το μικροκλίμα, προτείνει ο συγκοινωνιολόγος κ. Π. Παπαδάκος

■ Ριζικές ανακατατάξεις στο ενεργειακό τοπίο πυροδοτούν οι κινήσεις του Ισραήλ και της Τουρκίας

Εκπλήξεις στη σκακιέρα των αγωγών

Η πρόταση Νετανιάχου, οι εξελίξεις στον Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη και το «ισχυρό χαρτί» του ITGI

Ρεπορτάζ **ΑΓΓ. ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ**

Τις κρυφές κινήσεις που διαδραματίζονται αυτή την περίοδο στην ευρωπαϊκή σκακιέρα της ενέργειας αποκάλυψε την περασμένη εβδομάδα το Ισραήλ με την πρότασή του προς την ελληνική κυβέρνηση για κατασκευή υποθαλάσσιου αγωγού φυσικού αερίου μεταξύ των δύο χωρών. Και αυτό σε μια στιγμή που το παρασκήνιο στην Ανατολική Μεσόγειο έχει ανάψει για τα καλά. Αιτία αποτελεί η ανακάλυψη μεγάλων κοιτασμάτων φυσικού αερίου μεταξύ Ισραήλ και Κύπρου από τα οποία πολλοί επιδιώκουν οφέλη. Όλα αυτά συνδέονται με την επιδείνωση των τουρκοϊσραηλινών σχέσεων, με το Κυπριακό, με τις βλέψεις της Τουρκίας να αναδειχθεί σε ενεργειακό κόμβο. Η Ρωσία, που παραμένει ο ισχυρότερος παίκτης στη διεθνή ενέργεια, παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις, όπως άλλωστε και οι Αμερικανοί. Το ερώτημα που παραμένει αναπάντητο ακόμη είναι ποιος από τους μεγάλους παί-



Οι κκ. Γ. Παπανδρέου και Βενιαμίν Νετανιάχου συζητούν με θέα τον Πόρο. Οπως αποκάλυψε ισραηλινή εφημερίδα, ο ισραηλινός πρωθυπουργός πρότεινε στον Έλληνα ομόλογό του συνεργασία στον ενεργειακό τομέα με κατασκευή υποθαλάσσιου αγωγού

κτες στη διακίνηση πετρελαίου και φυσικού αερίου στην Ευρώπη και στη Μεσόγειο θα κυριαρχήσει και πόσο ακόμη θα αγριέψει η διπλωματία των αγωγών.

Στην απάντηση το μόνο βέβαιο είναι ότι η Ρωσία θα εξακολουθήσει να ελέγχει το παιχνίδι και οι υπόλοιποι θα προσπαθήσουν να κυριαρχήσουν στον ρόλο του διακομιστή, έναν ρόλο τον οποίο διεκδικεί ως έναν βαθμό και η Ελλάδα.

Η κυβέρνηση Παπανδρέου απέφυγε να μπει στη δημόσια συζήτηση περί της ύπαρξης πρότασης ακόμη και για την κατασκευή υποθαλάσσιου αγωγού φυσικού αερίου από το Ισραήλ. Ωστόσο η εμπλοκή της Ελλάδος στον παγκόσμιο ενεργειακό χάρτη αποτελεί προσωπική επιλογή του Πρωθυπουργού. Και δεν είναι λίγοι όσοι επιμένουν ότι δίνοντας το «πράσινο φως» να διαμορφωθεί το θεσμικό πλαίσιο ακόμη και για την εκμετάλλευση υδρογονανθράκων σε ελληνικό έδαφος έχει μεγαλύτερη σημασία.

Ο South Stream, η Ρωσία και οι άλλοι

Ο «άγνωστος Χ» στον αγωγό πετρελαίου Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη παραμένει η Βουλγαρία. Τους τελευταίους μήνες ο πρωθυπουργός της Μπόικο Μπορίσοφ έχει εκνευρίσει με τις παλινωδίες του τόσο τη Μόσχα όσο και την Αθήνα. Το Κρεμλίνο απορρίπτει πλήρως τις αιφνίδιες περιβαλλοντικές ευαισθησίες του κ. Μπορίσοφ και διαβλέπει πίσω από τη στάση του «αμερικανικό δάκτυλο». «Πώς μπορεί ο Μπορίσοφ να ενδιαφέρεται για το φυσικό περιβάλλον στο Μπουργκάς όταν κοντά στην πόλη υπάρχουν δεξαμενές πετρελαίου της ρωσικής Lukoil;» αναρωτιούνται χαρακτηριστικά. Μάλιστα την προεχρή εβδομάδα, στις 8 και 9 Σεπτεμβρίου, βουλγαρική αντιπροσωπία σπεύδει στη Μόσχα. Αξιωματούχοι της αμερικανικής πετρελαϊκής εταιρείας Chevron φέρονται να συναντήθηκαν με τον κ. Πούτιν, καθώς η συγκεκριμένη εταιρεία έχει συμφέροντα στην κοινοπραξία που εκμεταλλεύεται τα πετρέλαια του Καζακστάν τα οποία θα τροφοδοτήσουν και τον Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη, εφόσον αυτός κατασκευασθεί.

Σύμφωνα με ασφαλείς πληροφορίες του «Βήματος», η ελληνική κυβέρνηση έχει ξεκαθαρίσει πάντως ότι θέλει το έργο. Μάλιστα έχει προχωρήσει με γοργούς ρυθμούς η προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση για τον αγωγό, ενώ το νομοσχέδιο για τις απαλλοτριώσεις αναμένεται σύντομα στην Ολομέλεια της Βουλής.

Η κυβέρνηση Μπορίσοφ δείχνει πάντως διατεθειμένη να τορπιλίσει και τον South Stream, κάτι που θα επηρεάσει και τα ελληνικά συμφέροντα, προτιμώντας τον αμερικανικής εμπνεύσεως και ευρωπαϊκής εκτελέσεως Nabucco. Η Αθήνα υπέγραψε με τη Ρωσία τον περασμένο Ιούνιο τη σύμβαση της σύστασης εταιρείας για το ελληνικό τμήμα του αγωγού. Ωστόσο παρακολουθεί στενά και τη ρωσοτουρκική προσέγγιση. Ανησυχία έχει προκαλέσει το ενδεχόμενο κατασκευής του αγωγού πετρελαίου Σαμψούντα - Τζεϊχάν, που θα μπορούσε να είναι εναλλακτικός του Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη. Πάντως οι υπερβολικές



απαιτήσεις των Τούρκων έχουν προβληματίσει το Κρεμλίνο.

■ ITGI, ένας μικρός Nabucco

Στη σκακιέρα των αγωγών όμως το ισχυρό πόνι της Αθήνας είναι ο αγωγός Τουρκίας - Ελλάδας - Ιταλίας (ITGI). Ευρωπαίοι αλλά και Έλληνες αξιωματούχοι σημειώνουν σε ιδιωτικές τους

συζητήσεις ότι «θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και ως μικρός Nabucco». Και αυτό διότι ο... κανονικός Nabucco κινείται με ρυθμούς χελώνας παρά τις υψηλές φιλοδοξίες ότι μπορεί να αποτελέσει τον αγωγό που θα παρακάμψει τη Ρωσία. Ο Nabucco είναι ένας αγωγός μεταφοράς φυσικού αερίου που θα ενώσει την Τουρκία, τη Βουλγαρία, τη Ρουμανία, την Ουγγαρία και

την Αυστρία με στόχο τη μείωση της εξάρτησης από τη Ρωσία. Η βασικότερη ανησυχία για τον Nabucco είναι ότι θα γεμίσει με αέριο, την ώρα που ο ITGI προσφέρει την άμεση προσπάθεια της μεταφοράς του αζερικού φυσικού αερίου στην Ευρώπη - κάτι που επιθυμούν τόσο η ΕΕ όσο και οι ΗΠΑ. Αυτός ήταν και ο λόγος που η Επιτροπή ενέταξε τον ITGI στο Ευρωπαϊκό

Σχέδιο Οικονομικής Ανοικοδόμησης.

Παρά τα προβλήματα που έχουν παρουσιαστεί, το τελευταίο διάστημα έχουν υπάρξει σημαντικές εξελίξεις με πρωτοβουλία του υπουργείου Ενέργειας, Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής. Οι γνωρίζοντες επισημαίνουν δύο γεγονότα.

Το πρώτο είναι η υπογραφή του Μνημονίου Κατανόησης κατά την πρόσφατη επίσκεψη του τούρκου πρωθυπουργού Ρετζέπ Ταγίπ Ερντογάν στην Αθήνα. Η ελληνική κυβέρνηση πιέζει μέσω αυτού την τουρκική να κυρώσει τη συμφωνία για τον ITGI, ενώ παράλληλα τόσο η ΔΕΠΑ όσο και η ιταλική Edison αποκτούν πρόσβαση στο δίκτυο της τουρκικής Botas. Το δέλεαρ για τους Τούρκους είναι η συμμετοχή τους στην εταιρεία «Ποσειδών» που ελέγχει το υποθαλάσσιο κομμάτι του ITGI προς την Ιταλία.

Το δεύτερο στοιχείο είναι η πρόσφατη επίσκεψη στην Ελλάδα του Νατίκ Αλίεφ, υπουργού Ενέργειας και Βιομηχανίας του Αζερμπαϊτζάν. Οι Αζέροι εμφανίζονται εοχάτως να τα βρίσκουν με τους Τούρκους για τη διέλευση του φυσικού αερίου από τον ITGI, παρά το πιεστικό αίτημα της Botas να παρακρατεί το 15% του φυσικού αερίου για να το μεταπωλεί.

Η Ελλάδα δίνει έμφαση στον ITGI λόγω και του IGB. Πρόκειται για τον αγωγό που θα συνδέει την Κομοτηνή με τη Στάρα Ζαγόρα της Βουλγαρίας. Ουσιαστικά, ο μικρός αυτός αγωγός, μήκους 170 χιλιομέτρων, θα μετατρέψει την Ελλάδα σε πωλητή, με όλα τα οφέλη που αυτό συνεπάγεται.

■ Το «κλειδί» του LNG

Μπορεί το σχέδιο ενός υποθαλάσσιου αγωγού Ισραήλ - Ελλάδος να ακούγεται δύσκολο, ίσως και ανέφικτο, η προοπτική όμως μεταφοράς ισραηλινού φυσικού αερίου σε υγροποιημένη μορφή ακούγεται επίσης θετική από διάφορες πηγές, όπως π.χ. τα κράτη του Περσικού Κόλπου αλλά και η Λιβύη. Δεν πρέπει επίσης να λησμονείται ότι οι Έλληνες εφοπλιστές διαθέτουν μεγάλο στόλο με δεξαμενόπλοια LNG.