

Η δική μας Ανάπλαση

Η ΤΕΩΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ-ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ

**ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΛΠΙΔΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΓΙΑ ΕΝΑ ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΑΥΡΙΟ!**



ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΙΡΙΔΗΣ

Πειραιάς, 1η Ιουνίου 2010

Η ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΙΔΕΑ

Στο παρόν πόνημα, περιέχεται μια πρόταση για την Ανάπλαση της Βιομηχανικής Ζώνης που προσπαθεί να απαντήσει στα πολιτικά ζητήματα που έχουν δημιουργηθεί τα τελευταία χρόνια κι έχουν οδηγήσει την υπόθεση σε ένα αδιέξοδο.

Για πολλά χρόνια, και ειδικότερα από το 1997 όταν η Ανάπλαση της πρώην Βιομηχανικής Ζώνης του Πειραιά χαρακτηρίστηκε από τον Οργανισμό της Αθήνας (ΟΡΣΑ) ως ζώνη ανάπλασης με νέες χρήσεις γης (πολεοδομικού κέντρου περιεχόμενα του άρθρου 4 του ΠΔ 23-2-87) και συντελεστές δόμησης (0.4 bruto και 0.8 neto), η Ανάπλαση ήταν σαφώς προσδιορισμένη και αποτυπωνόταν κατά καιρούς σε μελέτες των ιδιοκτητών γης ή δημόσιων φορέων (Δήμος Δραπετσώνας, ΟΡΣΑ) με βάση τις παραπάνω πολεοδομικές αρχές έστω και με διαφορές στην ερμηνεία τους.

Μετά το 2007 και τις πυρκαγιές εκείνου του καλοκαιριού, άλλαξαν κατά πολύ οι συνειδήσεις του κόσμου και άλλαξαν οι τοποθετήσεις των φορέων και των πολιτών γύρω από το ζήτημα. Ένα κίνημα φορέων των πολιτών ζήτησε να χαρακτηριστεί ως πράσινο όλη η περιοχή και να απαλλοτριωθεί ο χώρος. Παρόμοιες θέσεις πήραν κόμματα (ΠαΣοΚ, ΚΚΕ και ΣΥΡΙΖΑ) και θεσμοί όπως η Νομαρχία, η Υπερνομαρχία Αττικής κλπ. Μέσα σε αυτό το νέο πολιτικό πλαίσιο οι μελέτες που είχαν γίνει μέχρι τότε θεωρήθηκαν προτάσεις «τσιμεντοποίησης». Τα τελευταία χρόνια κυριάρχησαν επομένως «ακραίες» φωνές και οδήγησαν το θέμα σε αδιέξοδο. Από τη μια η ρυμοτόμηση και οι νέες χρήσεις και από την άλλη το αίτημα για Ενιαίο Πάρκο υψηλού πρασίνου. Ωστόσο αυτό το αδιέξοδο βλάπτει τον Πειραιά, τους πολίτες, το λιμάνι, τη χώρα. Είναι ανάγκη να προχωρήσουμε σε μια ανάπλαση που ΘΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΤΑ ΘΕΤΙΚΑ που προτείνουν οι αντιτιθέμενες πλευρές και θα ΕΛΑΧΙΣΤΟΠΟΙΕΙ τις αρνητικές τους πλευρές. Αυτό το σκοπό έχει η παρακάτω πρόταση που συνίσταται στην εξής απλή ιδέα:

Για να προχωρήσει το σχέδιο της ανάπλασης με αυτοχρηματοδότηση και χωρίς δημοσιονομικό κόστος πρέπει να γίνει η ρυμοτόμηση της περιοχής (νέες χρήσεις και Σ.Δ. 0.4) χωρίς όμως αυτό να στερεί τον Πειραιά από τη δημιουργία ενός Ενιαίου Μητροπολιτικού Πάρκου. Προς τούτο αρκεί η χωροθέτηση των νέων χρήσεων να γίνει σε κατάλληλο σημείο και να περιοριστεί η απαιτούμενη κάλυψη της συνολικής έκτασης που είναι 576 στρέμματα στο 5-10% του χώρου, δηλαδή σε 50 περίπου στρέμματα, ανεβάζοντας σε ύψος τα κτήρια, έτσι ώστε ο εναπομένον ελεύθερος χώρος να είναι αρκετά μεγάλος για ένα Μητροπολιτικό Ενιαίο Πάρκο άνω των 400 στρεμμάτων.

Ήδη η Νομαρχία με μια νέα πρόταση, της οποίας προδημοσιεύσεις περιέχονται στον τύπο των ημερών, επανέρχεται στην πλευρά της λογικής και είναι ο πρώτος δημόσιος φορέας που αναζητά αποτελεσματικά λύση στο αδιέξοδο που είχε δημιουργηθεί με θετικό και συνθετικό τρόπο.

Η ΝΕΑ ΠΡΟΤΑΣΗ

Η παραπάνω «κεντρική ιδέα» πρωτοδιατυπώθηκε σαν θέση του Γ.Τσιρίδη τον Απρίλιο του 2008 αναρτώμενη στο διαδίκτυο¹, κατατέθηκε στην Παμπειραιϊκή Επιτροπή για την Ανάπλαση και τον Δήμο Δραπετσώνας και κατόπιν έτυχε μιας περαιτέρω επεξεργασίας και επιστημονικής στήριξης όταν αποτέλεσε τη βάση για μια διπλωματική εργασία² που έγινε για το Πανεπιστήμιο του Πειραιά τον Νοέμβριο του 2009. Η «νέα πρόταση» που παρατίθεται εδώ και είναι εξέλιξη των παραπάνω προτάσεων αναφέρεται στον συνολικό χώρο των 576 στρεμμάτων της βιομηχανικής ζώνης όπως είναι σήμερα και μπορεί θαυμάσια να χαρακτηριστεί σαν

«Πρόταση δημιουργίας ενός Κέντρου Πολιτισμού και Αναψυχής με δράσεις RDI (έρευνας ανάπτυξης καινοτομίας) στον Τουρισμό και τη Ναυτιλία και Μητροπολιτικού Ενιαίου Πάρκου υψηλού πρασίνου».

Φυσικά εξετάζει η πρόταση το ενδεχόμενο μιας ρυμοτόμησης με αυτοχρηματοδότηση για τη δημιουργία του παραπάνω κέντρου. Τυχόν απαλλοτρίωση του χώρου της πρώην βιομηχανικής Ζώνης για δημιουργία πρασίνου και πάρκου καθιστά την νέα πρόταση αχρείαστη αφού το κόστος θα το επωμιστεί εξ ολοκλήρου η Πολιτεία και η περίπτωση της απαλλοτρίωσης δεν χρειάζεται ειδική ανάλυση, γνωρίζουμε όμως ότι είναι δύσκολο να βρεθούν τα αναγκαία χρήματα ακόμα και σε ομαλές συνθήκες, πόσο μάλλον σε συνθήκες κρίσης. Με το διεθνές νομισματικό ταμείο (ΔΝΤ) να ασκεί ουσιαστική οικονομική κατοχή της χώρας, όχι μόνο δεν υπάρχουν διαθέσιμα χρήματα στο δημόσιο για τέτοιες δράσεις, αλλά επί πλέον η ανάπτυξη με αυτοχρηματοδότηση και προσέλκυση επενδυτών έχει καταστεί η μόνη λύση για τη χώρα.

Ακολουθούν τα κεφάλαια:

1. Οι Ανάγκες του Πειραιά
2. Η Ανάλυση της Ιδέας
3. Τα Χρηματοοικονομικά δεδομένα
4. Συμπεράσματα

¹ Στο Blog για την Ανάπλαση στη διεύθυνση <http://anaplasibzdrapetsonas.blogspot.com/>

² 7^ο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών για τη Ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, επιβλέπων καθηγητής κ. Θεόδωρος Πελαγίδης, τίτλος εργασίας «Διερευνώντας τις δυνατότητες για δημιουργία ναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά» Γ.Τσιρίδης

1.- ΟΙ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΝΕΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

Οι Ανάγκες

Ο ευρύτερος Πειραιάς σήμερα πλήττεται από έντονη περιβαλλοντική υποβάθμιση και τρομακτική έλλειψη πρασίνου αλλά και από την ανεργία και την έλλειψη υποδομών και αναπτυξιακών ευκαιριών.

Πρόσφατα εξαγγέλθηκε ένα αναπτυξιακό πρόγραμμα από την υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, κ. Λούκα Τ. Κατσέλη, σε ανοιχτή συνεδρίαση της Διυπουργικής Επιτροπής, που οργανώθηκε από τον Πρόεδρο και Διευθύνοντα του ΟΛΠ ο οποίος όμως έχει ένα ευρύτερο κυβερνητικό ρόλο στα θέματα ανάπτυξης του Πειραιά κ. Ανωμερίτη και πραγματοποιήθηκε στις εγκαταστάσεις του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά, υπό την προεδρία του αντιπροέδρου της κυβέρνησης, κ. Θεόδωρου Πάγκαλου. Σύμφωνα με τη σχετική ανακοίνωση, παρουσία υπουργών, κυβερνητικών στελεχών, βουλευτών, εκπροσώπων της τοπικής αυτοδιοίκησης και παραγωγικών φορέων, η υπουργός Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, εξήγγειλε ειδικό αναπτυξιακό σχέδιο άμεσης εφαρμογής, ύψους 1,5 δισ. ευρώ, με χρονικό ορίζοντα πενταετίας, που αφορά σε έργα:

- Επέκτασης δικτύων και μεταφορών, τα οποία συνδέουν το λιμάνι με την ενδοχώρα.
- Αναβάθμισης των υπηρεσιών του λιμανιού
- Αναβάθμισης υπηρεσιών Τουρισμού και πολιτιστικών παρεμβάσεων.
- Αστικών αναπλάσεων, οι οποίες θα αναβαθμίσουν σημαντικά την ποιότητα ζωής των πολιτών, των επαγγελματιών, αλλά και των επιβατών-επισκεπτών του λιμανιού και της πόλης του Πειραιά.

Η παράθεση των παραπάνω τομέων ως τίτλων, είναι και μια πολύ καλή αλλά στατική περιγραφή των κυριότερων προβλημάτων του Πειραιά. Εντοπίζει τους τομείς που θέλουν ενίσχυση (μεταφορές, τουρισμός, ναυτιλία) αλλά δεν δίνει την κατεύθυνση προς την οποία πρέπει να ενεργήσει η Πολιτεία για να ενισχύσει αυτούς τους τομείς. Επί πλέον δεν ήταν καθόλου συγκεκριμένη σε ό,τι αφορά στην ανάπτυξη της πρώην βιομηχανικής ζώνης του Πειραιά. Το θέμα αφέθηκε να μελετηθεί αργότερα.

Η υπουργός ανέφερε ότι η βιωσιμότητα των έργων στους παραπάνω τομείς εξασφαλίζεται και σε ορίζοντα δεκαετίας, καθώς εντάσσονται στο σχεδιασμό η επέκταση και η έναρξη νέων, μεγάλων, αναπτυξιακών έργων, για την περίοδο 2010-2020. Για τα έργα αυτά, αξιοποιούνται όλες τις διαθέσιμες χρηματοδοτικές

δυνατότητες, και συγκεκριμένα το ΕΣΠΑ, οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα και η χρηματοδότηση με ευνοϊκούς όρους της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. Η υπουργός ανέφερε ακόμη κατά τη διάρκεια της σύσκεψης ότι τα ώριμα έργα είναι της τάξης του 1,5 δις. ευρώ με ορίζοντα πλήρους υλοποίησης την πενταετία. Το πρόγραμμα αυτό στοχεύει να κατευθύνει χρηματοδοτήσεις στην περιοχή του Πειραιά για να αντιμετωπίσει τα οξυμμένα προβλήματα.

Εκείνο που βασικά χρειάζεται ο Πειραιάς σήμερα είναι μια συντονισμένη ενέργεια, με στόχο και προοπτική που να μπορεί να στηρίζει το όλο επιχειρηματικό πλέγμα που υπάρχει και που θα ενισχυθεί με τα μέτρα που εξαγγέλθηκαν και η οποία ενέργεια θα μπορεί να δρα πολλαπλασιαστικά στην υπάρχουσα δυνατότητα παραγωγής υπεραξίας ενδυναμώνοντας την ανταγωνιστικότητα του επιχειρηματικού πλέγματος. Αυτό λοιπόν που χρειάζεται και που έλειψε από τις εξαγγελίες των αναπτυξιακών μέτρων είναι ο πολλαπλασιαστής αυτών των δυνατοτήτων που θα τον αποτελούσε ένα κέντρο RDI όπως αποκαλούνται διεθνώς τα Κέντρα Έρευνας, Ανάπτυξης Καινοτομίας (RDI:= Research, Development, Innovation), τα οποία περιέχουν δράσεις που βοηθούν ακριβώς στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και τα οποία χρηματοδοτούνται και από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ιστορικά ο Πειραιάς ήταν και είναι ένα μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο και ο χαρακτήρας του αυτός πρέπει να ενισχυθεί. Επίσης ο Πειραιάς μπορεί να ενταχθεί στην τουριστική βιομηχανία που είναι ένας από τους σημαντικότερους οικονομικούς πυλώνες της χώρας. Ο Τουρισμός και η Ναυτιλία επομένως χρειάζονται τη στήριξη από ένα κέντρο τύπου RDI. Παράλληλα η δημιουργία εκτεταμένου χώρου πρασίνου, υπό τη μορφή του μητροπολιτικού πάρκου είναι ένας αναγκαίος όρος για την βελτίωση του περιβάλλοντος και την αναβάθμιση όχι μόνο της αισθητικής αλλά και της ποιότητας ζωής στον ευρύτερο Πειραιά. Η ανάπλαση της πρώην βιομηχανικής ζώνης προς τις κατευθύνσεις αυτές μπορεί να δώσει λύση στα παραπάνω προβλήματα.

Μετά την εμπλοκή του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου στα Οικονομικά της χώρας, ο κίνδυνος μιας παρατεταμένης ύφεσης είναι ορατός. Ως εκ τούτου είναι πλέον επιτακτική η ανάγκη για αναπτυξιακά μέτρα που αφ' ενός μεν δεν θα επιβαρύνουν τα δημοσιονομικά αφ' ετέρου δε θα οδηγούν σε γρήγορη ανάπτυξη του ιδιωτικού τομέα με επενδύσεις και νέες θέσεις εργασίας. Η πρόταση που αναλύεται εδώ έχει ακριβώς αυτά τα χαρακτηριστικά ενώ λαμβάνει υπ' όψη της την αναγκαία «περιβαλλοντική» διάσταση της κυβερνητικής πολιτικής και τα αιτήματα των κινημάτων.

Νέες Χρήσεις στον χώρο

Στον χώρο της τέως Βιομηχανικής Ζώνης μπορούν να αναπτυχθούν τρεις κύριες ομάδες χρήσεων γης

Α' Ομάδα: Χρήσεις Πολιτισμού και Αναψυχής Θα μπορούσαν να αναδεικνύονται τα κυρίαρχα στοιχεία ιστορικής μνήμης και τα στοιχεία που χαρίζουν στην περιοχή τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της. Οι περιοχές του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας κατοικούνται κατά βάση από πρόσφυγες και νησιώτες, διαθέτουν κάποιους αρχαιολογικούς χώρους αλλά και σύγχρονα μνημεία βιομηχανικής ιστορίας.

Β' Ομάδα: Χρήσεις σχετικές με τη Ναυτιλία και τον Τουρισμό πρέπει να ενισχύουν τον χαρακτήρα του κέντρου RDI, επομένως να περιέχουν κέντρα εκπαίδευσης, τεχνολογίας έρευνας κλπ. με στόχο τη συγκροτημένη και μακροπρόθεσμη στήριξη των ναυτιλιακών και τουριστικών επιχειρήσεων

Γ' Ομάδα: Πράσινο. Η περιοχή θα πρέπει να χαρακτηριστεί στο συντριπτικά μεγαλύτερο μέρος της ως ζώνη υψηλού Πρασίνου, και Μητροπολιτικού Πάρκου με τη δημιουργία διασυνδεδεμένων και εκτεταμένων ζωνών πρασίνου.

Αναλυτικότερα:

Οι χρήσεις Πολιτισμού πρέπει να αξιοποιούν τα διατηρητέα κτίσματα της περιοχής και τους χώρους με αρχαιολογικό ενδιαφέρον. Τέτοιοι χώροι είναι το Θεμιστόκλειο, ο αρχαίος Λιμήν Φωρών, το Γυαλάδικο, το Γυσιάδικο, οι Τσιμεντο-βιομηχανικές εγκαταστάσεις, το Ινστιτούτο Κανελλόπουλου (Μουσείο) κλπ. Παράλληλα και νέοι χώροι (εκθεσιακοί, μουσειακοί κλπ.) μπορούν να υπηρετήσουν τον χαρακτήρα της περιοχής ως κέντρου Πολιτισμού προβάλλοντας ζητήματα όπως η ιστορία του ρεμπέτικου, τα προσφυγικά στοιχεία μνήμης και λαογραφίας κλπ.

Οι χρήσεις Αναψυχής πρέπει να αξιοποιούν τις ελεύθερες ακτές και να είναι συμβατές με τις ιδιομορφίες της ευρύτερης ζώνης μέσα στην οποία αναπτύσσεται η ανάπλαση, δηλαδή πρέπει να ταιριάζουν με την ιστορία, την εισοδηματική κατάσταση και τον χαρακτήρα των περιοχών της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου αλλά και του Πειραιά γενικότερα. Οι χρήσεις αναψυχής θα πρέπει κατά πάσα πιθανότητα να εκτείνονται κυρίως στο θαλάσσιο μέτωπο, τον κάβο Κράκαρη και τους όρμους Σφαγείων και Δραπετσώνας.

Η ζώνη Πρασίνου απαιτεί εκτεταμένο και υψηλό πράσινο με έκταση που να καταλαμβάνει το 80% περίπου της σημερινής έκτασης. Η χωροθέτηση και δημιουργία ενιαίου χώρου 400 τουλάχιστον στρεμμάτων υψηλού πρασίνου είναι ένας από του αναγκαίους όρους περιβαλλοντικής αναβάθμισης του ευρύτερου Πειραιά. Η ζώνη αυτή του πρασίνου δεν θα πρέπει να διακόπτεται και θα πρέπει να συνορεύει με το αθλητικό κέντρο που είναι μέρος των κοινόχρηστων χώρων (το 10% περίπου της όλης έκτασης)

Για τη Ναυτιλία θα πρέπει να υπάρχουν γραφεία και χώροι κατάλληλοι για διοικητικό κέντρο. Η υποδοχή ναυτιλιακών εταιρειών θα πρέπει να συνοδεύεται από

διευκολύνσεις και εξυπηρέτηση (facilities) καθώς και από εγκαταστάσεις επικοινωνιών υψηλής τεχνολογίας.

Για τον τουριστικό τομέα η σύγχρονη τάση θέλει την ανάπτυξη επισκέψιμων αρχαιολογικών χώρων και υποδομών ενώ πρέπει να εξυπηρετούνται οι ανάγκες του τουρισμού που εκπροσωπείται από τις επισκέψεις κρουαζιερόπλοιων και διερχόμενους τουρίστες από το λιμάνι και προς τούτο πιθανώς θα χρειαστεί ένα ξενοδοχείο, χώροι για εστίαση και αναψυχή κλπ.

Το κέντρο Πολιτισμού και Αναψυχής, με δράσεις Έρευνας Ανάπτυξης και Καινοτομίας στη Ναυτιλία και τον Τουρισμό και οι εγκαταστάσεις που προκύπτουν από τις παραπάνω χρήσεις θα πρέπει κατά απόλυτο τρόπο να είναι συμβατά με την ύπαρξη του ενιαίου μητροπολιτικού πάρκου που έχει ανάγκη ο ευρύτερος Πειραιάς και που αποτελεί μια μεγάλη ανάγκη για ολόκληρο το λεκανοπέδιο.

Μια προσπάθεια περιγραφής ορισμένων από τις χρήσεις γης που φαίνεται πως είναι αναγκαίο να υπάρχουν στον χώρο της Ανάπλασης (ως βασικές και απαραίτητες για αυτό αλλά και ως συμβατές με αυτό) καθώς και των μέτρων θεσμικού χαρακτήρα που θα πρέπει να ληφθούν από την Πολιτεία, επιχειρείται στη συνέχεια. Φυσικά θα πρέπει να αντιμετωπιστεί με ειδική μελέτη η κατανομή του πράσινου στο μητροπολιτικό πάρκο.

Τεχνολογικό Κέντρο

Για την προώθηση καινοτομιών, την υποβοήθηση της αναπτυξιακής διαδικασίας και για την εφαρμογή και προώθηση νέων τεχνολογιών που έχει ανάγκη η ναυτιλιακή και τουριστική βιομηχανία (σε εξοπλισμό, σε προϊόντα αλλά και σε υπηρεσίες) αλλά και η οικονομία της χώρας είναι αναγκαίο ένα Τεχνολογικό Κέντρο³ όπου και ο δημόσιος αλλά και ο ιδιωτικός τομέας θα μπορούν να στηριχτούν προκειμένου για τεχνολογίες αιχμής.

Εκπαίδευση

Για να υπάρξει μεγαλύτερη και πιο ουσιαστική σύνδεση της Τουριστικής, Οικονομικής και Ναυτικής Εκπαίδευσης όλων των βαθμίδων με τον Τουρισμό, τη Ναυτιλία και την εθνική οικονομία γενικότερα, θα ήταν χρήσιμο και ίσως αναγκαίο να υπάρξει και να λειτουργήσει στον χώρο ανάπλασης ένα εκπαιδευτικό κέντρο. Η σύνδεση έρευνας, καινοτομίας και επιχειρηματικότητας έχει ως αναγκαίο σύνδεσμο την εκπαίδευση αλλά και την δια βίου κατάρτιση.

³ Η πρόταση για Τεχνολογικό Κέντρο πρωτοδιατυπώθηκε στην έρευνα του ΕΜΠ και στις προτάσεις του για επανάχρηση των διατηρητέων κτισμάτων του εργοστασίου.

Τμήματα του Πανεπιστημίου Πειραιά όπως και το Μεταπτυχιακό του τμήμα, είναι σχολές που θα μπορούσαν και θα έπρεπε να λειτουργήσουν στον χώρο καθώς και τμήματα του ΤΕΙ Πειραιά. Εξ όσων φαίνεται μέχρι στιγμής δεν υπάρχει καμιά ανάγκη στην γύρω περιοχή της Δραπετσώνας ή του Κερατσινίου για κάποια σχολεία πρωτοβάθμιας ή δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

Έρευνα

Σε συνάρτηση με τους χώρους εκπαίδευσης και το τεχνολογικό κέντρο, χώροι για ερευνητικά κέντρα και επιχειρήσεις προσανατολισμένες στην έρευνα και την καινοτομία θα μπορούσαν και θα έπρεπε να συνυπάρχουν με τις άλλες κύριες δράσεις. Η έρευνα στα ζητήματα της «πράσινης οικονομίας» και των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας είναι τομείς υπό ανάπτυξη στα χρόνια μας και μπορούν να ευνοηθούν από το σύγχρονο περιβάλλον της υπό ανάπλαση περιοχής. Επίσης η έρευνα σε ζητήματα ναυτιλιακής βιομηχανίας (ναυτασφαλίσεις, εκπαίδευση ανθρώπινου δυναμικού, προστασία περιβάλλοντος και άλλοι τομείς) αλλά και στις ευκαιρίες τουριστικής αξιοποίησης των δυνατοτήτων της χώρας μας και άλλων χωρών καθώς και οι συνεργασίες μεταξύ τουριστικών χωρών και περιοχών είναι ένας τομείς οι οποίοι μπορεί και πρέπει να αναπτυχθούν στην Ελλάδα.

Κτήρια Διοίκησης

Μπορούν να στεγαστούν πολιτειακές και διοικητικές αρχές. Βεβαίως υπάρχει και το κτήριο της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλίας του Υπουργείου Οικονομίας και Ναυτιλίας που γειτνιάζει με τον χώρο της ανάπλασης και μπορεί να στεγάσει υπηρεσίες τέτοιου είδους. Ο ίδιος ο ΟΛΠ εξ άλλου στο σύνολό του και με τις δραστηριότητες που στεγάζει είναι κι αυτός ένα στοιχείο του Ναυτιλιακού Κέντρου. Κτήρια διοίκησης του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού επίσης θα μπορούσαν να στεγαστούν στον χώρο.

Συνεδριακό Κέντρο ή Πολυκινηματογράφος ή Κολυμβητήριο κλπ.

Δράσεις όπως ένας πολυκινηματογράφος, ή ένα κολυμβητήριο, ένα γουότερ παρκ ή ένα συνεδριακό κέντρο μπορούν να στεγαστούν στον χώρο της Ανάπλασης καθώς η περιοχή δεν μπορεί να μετατραπεί σε γκέτο γραφείων και εκπαιδευτικών κέντρων αλλά πρέπει να έχει ζωή και να προσελκύει επισκέπτες. Η ποσότητα αυτών των χρήσεων και το είδος τους μπορεί να ερευνηθεί και να καθοριστεί με τις μελέτες εφαρμογής, αν και όταν θεσμοθετηθεί η ανάπλαση και αποκτήσει ένα συγκεκριμένο χαρακτήρα.

Χώροι Γραφείων

Η τάση επαναπατρισμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων μπορεί να ενισχυθεί με την δημιουργία χώρων γραφείων που θα τις υποδεχτούν σε ένα χώρο κατάλληλο για την

εγκατάστασή τους. Επίσης γραφεία σχετικά με τον Τουρισμό, την Αναψυχή αλλά και τον Πολιτισμό μπορούν να φιλοξενηθούν στον χώρο.

Παράλληλες και συμβατές χρήσεις

Δραστηριότητες που είναι συμβατές και συμπληρωματικές των παραπάνω θα μπορούσαν να εγκατασταθούν στον χώρο της Ανάπλασης. Σαν τέτοιες αναφέρουμε ένα πολυτελές Ξενοδοχείο που λείπει γενικά από τον Πειραιά, καταστήματα εμπορικά, καταστήματα εστίασης και αναψυχής και χώροι πολιτισμού. Οι χρήσεις αυτές δεν είναι ανάγκη να καταγραφούν λεπτομερώς όμως θα είναι πολύ χρήσιμες στην Ανάπλαση καθώς ο χώρος δεν πρέπει να μετατραπεί σε γκέτο και η απόλυτη σύνδεσή του με την ζωή της πόλης είναι ουσιαστικός όρος για την επιτυχή ένταξή του στον κοινωνικό και επιχειρηματικό ιστό.

Θεσμικά μέτρα

Θα πρέπει επίσης να συνοδεύεται η δημιουργία των χρήσεων αυτών και με μέτρα θεσμικού χαρακτήρα που θα αποτελέσουν και την ατμομηχανή της προσπάθειας για την ορθολογική αντιμετώπιση των προβλημάτων που θα εμφανιστούν αλλά και για την προσέλκυση κεφαλαίων. Ο επαναπατρισμός και η κατάλληλη υποδοχή των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων του εξωτερικού, η ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων και ο καθορισμός των χρήσεων της αγιαλίτιδας ζώνης και του θαλασσιού μετώπου με τρόπο συμβατό με αυτές τις χρήσεις και όχι με βάση τις ανάγκες του λιμανιού ως διαμετακομιστικού κέντρου επιβατών ή εμπορευμάτων είναι αναγκαίοι όροι για την Ανάπλαση της περιοχής και χρειάζονται θεσμικές παρεμβάσεις της Πολιτείας.

Θεσμοθέτηση της Ανάπλασης με νόμο

Για να υπάρξουν διαδικασίες γρήγορης αλλά και σίγουρης μετάβασης από το σημερινό καθεστώς της τέως βιομηχανικής ζώνης στις νέες χρήσεις όποιον χαρακτηρισμό κι αν πάρει τελικά αυτή η μετάβαση (π.χ. Ναυτιλιακό Τουριστικό Πολιτιστικό Κέντρο, Χώρος Πολιτισμού και Αναψυχής κλπ.) είναι αναγκαίο να γίνει νόμος ειδικός που να προβλέπει την Ανάπλαση και να καθορίζει τις χρήσεις γης, τους συντελεστές δόμησης, τη χρήση των λιμανιών, τα κίνητρα επενδύσεις, αναδείξεις μνημείων, διατήρηση κτισμάτων, για επαναπατρισμούς ναυτιλιακών επιχειρήσεων, την ίδρυση των κρατικών φορέων που προβλέπεται να ιδρυθούν ή να εγκατασταθούν στον χώρο κλπ. Κίνητρα θα πρέπει να υπάρξουν για επιχειρήσεις που θα ασχοληθούν με την έρευνα και την καινοτομία.

Επίσης πρέπει να καθορίζεται με μία κεντρική πολιτική απόφαση (σε ΦΕΚ) και η ζώνη υψηλού πρασίνου που θα αποτελέσει το Ενιαίο Μητροπολιτικό Πάρκο κλπ.

Φορέας Ανάπλασης

Για την δημιουργία των νέων χρήσεων στην αναπλασμένη περιοχή, για τις κατανομές εισφορών σε γη και σε χρήμα μεταξύ των ιδιοκτητών, για την ανάθεση και παρακολούθηση μελετών, για πραγματοποίηση οικονομιών κλίμακας και την αντιμετώπιση του χώρου σαν συνόλου, αναγκαία κρίνεται η ίδρυση ενός Φορέα Ανάπλασης με συμμετοχή σε αυτόν όλων των εμπλεκομένων (Πολιτειακών Αρχών, Επιχειρηματικού Κόσμου και Κοινωνίας)

2.- ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΙΔΕΑΣ

Οι μέχρι τώρα διαπιστώσεις

Όπως είδαμε στα προηγούμενα κεφάλαια, η ανάγκη για μια σημαντική Πολιτειακή παρέμβαση στον Πειραιά, ώστε να ενισχυθεί σοβαρά το περιβαλλοντικό και αναπτυξιακό του υπόβαθρο είναι απόλυτη και άμεση. Έτσι είναι πρόδηλη η ανάγκη να αξιοποιηθεί προς όφελος των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής και για την περιβαλλοντική αναβάθμιση του αστικού τοπίου αλλά και για την άνοδο της ποιότητας και των συνθηκών ζωής των κατοίκων της Δραπετσώνας, του Κερατσινίου αλλά και του ευρύτερου Πειραιά, η ζώνη της τέως βιομηχανικής περιοχής Πειραιά. Κι ακόμη περισσότερο είναι ανάγκη να υπάρξει ανάπτυξη σαν απάντηση στην κρίση της ελληνικής οικονομίας που έχει ήδη προσφύγει στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο.

Σε ό,τι αφορά στο Μητροπολιτικό Πάρκο μ υψηλό πράσινο η δημιουργία του είναι άμεση και αυτονόητη προτεραιότητα. Σε ό,τι αφορά στις χρήσεις Πολιτισμού και Αναψυχής η δημιουργία ενός κέντρου με τέτοιο χαρακτήρα χρειάζεται σαν διέξοδος σε ένα πληθυσμό που ανέρχεται περίπου στις 500.000, κατοικεί στον Πειραιά, στους γύρω δήμους και τις δυτικές συνοικίες και σήμερα δεν έχουν τέτοια πρόσβαση παρά μόνο σε εγκαταστάσεις που βρίσκονται από το Παλιό Φάληρο και μετά.

Σε ό,τι αφορά στον Τουρισμό, είναι αναγκαίο να ενισχυθούν οι υποδομές που έχει η περιοχή την οποία επισκέπτονται κρουαζιερόπλοια αλλά και το πολύ μεγάλο ποσοστό των διερχομένων από το λιμάνι ταξιδιώτες, Ελλήνων και Ξένων, οδεύοντας προς τους διάφορους τουριστικούς προορισμούς της χώρας μας.

Σε ό,τι αφορά στη Ναυτιλία, η αναγνώρισή της ως ενός από τους βασικούς πυλώνες της οικονομικής πολιτικής της σύγχρονης Ελλάδας, με την κεντρική θέση που κατέχει το λιμάνι του Πειραιά, και η συγκυρία της εποχής (κρίση και διέξοδος από αυτήν, προβλήματα στο Σίτυ, πράσινη ανάπτυξη κλπ.) επιβάλλουν μιαν οργανωμένη παρέμβαση.

Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι οι Βρετανικοί Lloyd's, η μεγαλύτερη εταιρεία νηογνομόνων (πιστοποιήσεων, ασφαλίσεων κλπ.) οργανώνει δυο νέα ναυτιλιακά κέντρα \RDI στην Κορέα και στην Κίνα με στόχευση στην έρευνα που αφορά στον σχεδιασμό των μελλοντικών πλοίων. Με τα κέντρα αυτά ο Βρετανικός Lloyd's

σκοπεύει να πουλήσει τεχνογνωσία στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία. Ένα τέτοιο κέντρο για την παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά προσανατολισμένο στην καλύτερη υλοποίηση των υπαρχόντων κανονισμών ναυσιπλοΐας, ασφάλειας στη θάλασσα, εκπαίδευσης του προσωπικού των πλοίων και τη δημιουργία νέων κανονιστικών πλαισίων για κάθε τομέα από τους προαναφερόμενους ή και για άλλους τομείς θα μπορούσε να λειτουργήσει στην Ελλάδα, στον Πειραιά που είναι και η έδρα του μεγαλύτερου εθνικού (ως προς την πλοιοκτησία) στόλου παγκοσμίως.

Η οργάνωση ενός Κέντρου Πολιτισμού και Αναψυχής, ενός ναυτιλιακού και τουριστικού κέντρου RDI στον Πειραιά που θα ενισχύει το ευρύτερο οικονομικό και επιχειρηματικό πλέγμα της περιοχής με κατεύθυνση την καινοτομία, την έρευνα, την ανάπτυξη, χρειάζεται τη συνέργεια του Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα αλλά επί πλέον έχει σαν αναγκαία προϋπόθεση και την ύπαρξη αρκετού ελεύθερου χώρου όπου θα μπορούν να αναπτυχθούν νέες δράσεις ή μετεγκαταστάσεις που να δώσουν στο υπό δημιουργία κέντρο ένα δημιουργικό και πολλαπλασιαστικό χαρακτήρα.

Σε ό,τι αφορά στον χώρο, η τέως βιομηχανική ζώνη Πειραιά βρίσκεται σε στρατηγική θέση στην είσοδο του κεντρικού λιμανιού, διαθέτει αρχαιολογικούς χώρους (Θεμιστόκλειο και Λιμήν Φωρών), έχει άμεση συγκοινωνιακή σύνδεση με το δίκτυο εθνικών οδών, έχει αξιόλογες φυσικές ομορφίες (δυο λιμανάκια, λόφος, δαντελωτές ακτές κλπ.) και επί πλέον βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση με κτήρια διοίκησης (πρώην YEN, ΟΛΠ κλπ) και λιμενικές, ναυτιλιακές, εμπορικές και άλλες δραστηριότητες που συνιστούν το συνολικό επιχειρηματικό πλέγμα του Πειραιά.

Ο χώρος έχει ένα πλούσιο ιστορικό προσπαθειών για ανάπλαση και οικονομική ανασυγκρότηση που εμπεριείχαν και τη δυνατότητα της δημιουργίας εμπορικού κι ναυτιλιακού κέντρου. Επίσης ο χώρος είναι αρκετά μεγάλος ώστε να μπορεί να φιλοξενήσει όχι μόνο χώρους για επιχειρήσεις αλλά και χώρους για δράσεις παράλληλες που θα δώσουν στο Κέντρο τον χαρακτήρα Πολιτισμού και Αναψυχής, και ενός κέντρου τύπου RDI (έρευνα, ανάπτυξη, καινοτομία) και θα επιτρέψουν τη δημιουργία ενιαίου μητροπολιτικού πάρκου. Έτσι λοιπόν η ιδέα φαίνεται να ικανοποιεί ταυτόχρονα και τις απαιτήσεις της επιχειρηματικότητας αλλά και της απαιτήσεις της πόλης και των κατοίκων της για πράσινο σε μεγάλες ποσότητες ικανές να εξισορροπήσουν τα τραύματα του πρόσφατου παρελθόντος αλλά και τις στρεβλώσεις του απώτερου παρελθόντος.

Όμως και σε ό,τι αφορά στα πολιτικά ζητήματα, σήμερα, με την επικέντρωση της νέας διακυβέρνησης σε θέματα πράσινης ανάπτυξης και σε εκμετάλλευση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας μας, μεταξύ των οποίων είναι και ο Τουρισμός, η Ναυτιλία, ο Πολιτισμός και η Αναψυχή, η δημιουργία ενός τέτοιου κέντρου στον Πειραιά που θα μπορεί να στηρίξει το όλο πλέγμα επιχειρήσεων αλλά και να υποδεχτεί κάποιες από τις επιχειρήσεις που επαναπατρίζονται, είναι στρατηγικής σημασίας για τη χώρα. Ταυτόχρονα με τη δημιουργία του Κέντρου, ο στόχος του νέου υπουργείου περιβάλλοντος για καλύτερη ποιότητα ζωής στις πόλεις

μπορεί να εξασφαλίζεται με τη δημιουργία του ενιαίου και μητροπολιτικού πάρκου υψηλού πρασίνου. Ο στόχος αυτός θα μπορούσε να είναι ακόμα και αυτοσκοπός όμως αποτελεί και μίαν αναγκαιότητα μετά τις πυρκαγιές του 2007 και του 2009 που έχουν δημιουργήσει πολλά προβλήματα στην Αττική.

Πολεοδομικά και χωροταξικά ζητήματα

Ο χώρος που προορίζεται για «*Ανάπλαση και Οικονομική Ανασυγκρότηση*», σύμφωνα με τις εξαγγελίες των Δήμων και της Πολιτείας του 1992-93, ή που προορίζεται για «*χώρος πρασίνου με κάποιες λειτουργίες πολιτισμού αναψυχής*» σύμφωνα με τις αρχικές εξαγγελίες της νέας διακυβέρνησης (από το προεκλογικό της πρόγραμμα το 2009) έχει συγκεκριμένα πολεοδομικά χαρακτηριστικά και έχει επίσης ιδιοκτήτες γης, την Εθνική Τράπεζα, την Λαφάρτζ, την BP-Mobil που δεν σκοπεύουν να χαρίσουν αυτόν τον χώρο στους διψασμένους για πράσινο κατοίκους της ευρύτερης περιοχής Πειραιά ή του Λεκανοπεδίου. Έτσι, πέραν των άλλων προϋποθέσεων που πρέπει να συντρέχουν ώστε να είναι εφικτή και βιώσιμη η λειτουργία ενός κέντρου Πολιτισμού και Αναψυχής με χαρακτηριστικά ναυτιλιακού και τουριστικού κέντρου RDI στην περιοχή, πρέπει επίσης με προσοχή να εξεταστούν τα πολεοδομικά-χωροταξικά και άλλα προβλήματα που δημιουργούνται από την εφαρμογή της οποιασδήποτε επέμβασης στον χώρο.

Το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο στην Ελλάδα προκειμένου για αναπλάσεις περιοχών και εντάξεις περιοχών στο σχέδιο πόλης είναι ο Ν.1337/83 (κυρίως άρθρο 13) και οι τροποποιήσεις του, ιδιαίτερα ο Ν. 2508/97 (άρθρο 15).

Επί πλέον νομοθετικό πλαίσιο συνιστούν ο Ν.2545/97 για ΒΕΠΕ (Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές) και ο νόμος για Ιδιωτική Πολεοδόμηση. Και οι δύο αυτοί νόμοι δεν επελέγησαν σαν πολεοδομικά εργαλεία καθώς συνάντησαν ισχυρή αντίδραση της τοπικής κοινωνίας που ήθελε ηπιότερη ανάπτυξη και ισχυρό δημόσιο έλεγχο στις χρήσεις και τους συντελεστές δόμησης.

Η χρησιμοποίηση του Ν.2545/97 περί ΒΕΠΕ επιδιώχθηκε από το Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ και τον ΟΡΣΑ την περίοδο 2000-2003 προκειμένου να υπάρξουν ταχύτερες διαδικασίες επωφελέστερες για τους ιδιοκτήτες γης και να προχωρήσει απρόσκοπτα το σχέδιο ανάπλασης. Η προσπάθεια αυτή όμως βρήκε αντίδραση, κυρίως από τον Δήμο Δραπετσώνας, και απεσύρθη.

Με απόφαση συνεδρίασης της ΕΕ της 1-10-1997 του Οργανισμού της Αθήνας η περιοχή χαρακτηρίστηκε ως Ζώνη Ενεργού Πολεοδομίας όμως και αυτό το πολεοδομικό εργαλείο που μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την ταχύτερη ανάπλαση των χώρων δεν λειτούργησε τελικά καθώς το εργοστάσιο μέχρι το 1999 συνέχιζε να λειτουργεί.

Σύμφωνα με τις διαχρονικά επαναλαμβανόμενες θέσεις των Δήμων που έχουν συμβουλευτικό ρόλο στα χωροταξικά ζητήματα αλλά είναι και επισπεύδοντες της Ανάπλασης και της Πολιτείας που καθορίζει με δικές της αποφάσεις τα χωροταξικά-πολεοδομικά ζητήματα, ως πλαίσιο για την Ανάπλαση της περιοχής έχει επιλεγεί ο Ν. 1337/83 και οι τροποποιήσεις του. Σύμφωνα με τον νόμο αυτόν, η ένταξη μιας περιοχής στο σχέδιο πόλης απαιτεί συνεισφορά των ιδιοκτητών γης σε ποσοστό τουλάχιστον 50% για ελεύθερους, κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους και αντίστοιχη εισφορά σε χρήμα, ενώ ο συντελεστής δόμησης δεν υπερβαίνει το 0.4

Με βάση αυτές τις ρυθμίσεις η ιδιοκτησία της Πρότυπος ΚΤΑΕ που έχει κύριο μέτοχο (κατά 95%) την Εθνική Τράπεζα και η οποία ανέρχεται σε τουλάχιστον 213,5 στρέμματα, μπορεί να έχει κτισμένο χώρο 85 στρεμμάτων, εκ των οποίων περίπου 17 στρέμματα είναι ήδη κτισμένα και έχουν χαρακτηριστεί διατηρητέα. Στον χώρο αυτό μπορεί να αναπτυχθεί ένα Ναυτιλιακό και Τουριστικό Κέντρο ενώ για τις υπόλοιπες ιδιοκτησίες μπορεί κατ' αναλογία να προκύψουν για την μεν ΑΓΕΤ- Λαφάρτζ που κατέχει ιδιοκτησία 117 στρ. κτισμένοι χώροι 47.000 τ.μ. και για την ΒΡ-Μομπιλ που κατέχει 83 στρ. κτισμένοι χώροι 33.000 τ.μ. περίπου.

Η Πολιτεία μπορεί να δημιουργήσει ενιαίο μητροπολιτικό πάρκο υψηλού πρασίνου το οποίο θα έχει έκταση τουλάχιστον 250 στρεμμάτων από τις εισφορές σε γη υψηλού πρασίνου ή να χειριστεί με ανάλογο προς την ΠΚΤΑΕ τρόπο και την ιδιοκτησία της Λαφάρτζ παραχωρώντας προς οικοδόμηση χώρο έκτασης περίπου 15-25 στρεμμάτων και περιορίζοντας έτσι το μητροπολιτικό ενιαίο πάρκο στα 430 στρέμματα.

Οι Ιδιοκτησίες που υπάρχουν στον ευρύτερο χώρο της τέως βιομηχανικής ζώνης αυτή τη στιγμή είναι οι εξής

ΠΚΤΑΕ (Πρότυπος, Εθνική Τράπεζα) 221,75 στρ. +32,25 στρ. Λιμενική Ζώνη (σύνολο 254,00 στρ. εκ των οποίων 8,25 στρ. για τη διέλευση υπερτοπικού άξονα) άρα τελική ιδιοκτησία 213,5 στρέμματα. Με συντελεστή 0.4 κτισμένοι χώροι 85.360 τ.μ., υπόλοιπος χώρος για εισφορά 128 στρέμματα

ΑΓΕΤ (Λαφάρτζ) 117,40 στρ. Με 0.4 κτισμένοι χώροι 46.960 τ.μ. υπόλοιπος χώρος 70 στρέμματα

ΒΡ-ΜΟΜΠΙΛ 83,25 στρ. (47,00 στρ. η ΒΡ και 36,25 στρ. η ΜΟΜΠΙΛ). Με συντελεστή 0.4 κτισμένοι χώροι 33.300 τ.μ., υπόλοιπος χώρος 50 στρέμματα

Δήμος Δραπετσώνας-Κερατσινίου 103,4 στρ. (38,25 στρ. αθλητικοί χώροι, δρόμοι κλπ.). Υπόλοιπος χώρος 65 στρέμματα. Με συντελεστή 0.05 κτισμένοι χώροι 5.170 τ.μ. υπόλοιπος διαθέσιμος χώρος 98 στρέμματα εκ των οποίων 38 στρέμματα αθλητικοί χώροι

ΟΛΠ 32,25 στρ. που ανήκουν στην ιδιοκτησία της Πρότυπος ΚΤΑΕ αλλά που είναι υπό απαλλοτρίωση από τον ΟΛΠ ως λιμενική ζώνη. Με συντελεστή 0.1 κτισμένοι χώροι 3.225 τ.μ. υπόλοιπος χώρος 29 στρέμματα

Με βάση τις υπάρχουσες ιδιοκτησίες η δυνατότητα δόμησης (στήλη Η) και ο χώρος για Πάρκο Πρασίνου (στήλη Θ) κατά ιδιοκτησία δίνονται από τον παρακάτω πίνακα

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΕΣ, ΔΟΜΗΣΗ, ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ

	A	B	Γ	Δ	Ε	Z	H	Θ
Πρότυπος	213,5	0,4	85,4	17,5	67,9	2,6	26,10**	163,4
ΑΓΕΤ	117,4	0,4	46,96	10,00*	36,96	2,6	14,22**	93,18
Μόμπιλ	36,25	0,4	14,5	0	14,5	2,6	5,58	30,67
ΒΡ	47	0,4	18,8	0	18,8	2,6	7,23	39,77
ΟΛΠ	32,25	0,1	3,23	0	3,23	1,3	2,48	29,77
Δήμος	103,4	0,05	5,17*	38,25	5,17	1,3	3,97	61,18
Δρόμοι	26,65	0	0	0	0	0	0,00	13,00*
	576,45		179,23	65,75	151,73		83,58	430,97

* Κατ' εκτίμηση ** συν 24 στρ. τα διατηρητέα στην Πρότυπος και 10 στρ. στην ΑΓΕΤ

Οι στήλες Α-Θ παρουσιάζουν τα εξής στοιχεία:

A: Σύνολο περιοχής ανάπλασης της τέως βιομηχανικής ζώνης 576,45 στρέμματα

B: Οι συντελεστές δόμησης που είναι 0,40 για τους ιδιοκτήτες γης και 0,05 για τους Δήμους και 0,1 για τον ΟΛΠ

Γ: Οι οικοδομήσιμοι χώροι σε στρέμματα

Δ: Τα διατηρητέα: στην Πρότυπο έχουν χαρακτηριστεί 17,5 στρ. σε έκταση 24 στρ., στην ΑΓΕΤ κατ' εκτίμηση 10 στρ. ενώ στον δήμο υπολογίζονται οι αθλητικοί χώροι

Ε: Οι εναπομείναντες χώροι προς ανοικοδόμηση, οριζόντιες ιδιοκτησίες

Z: Οι συντελεστές δόμησης των προς οικοδόμηση οικοπέδων

H: Τα οικόπεδα που θα οικοδομηθούν

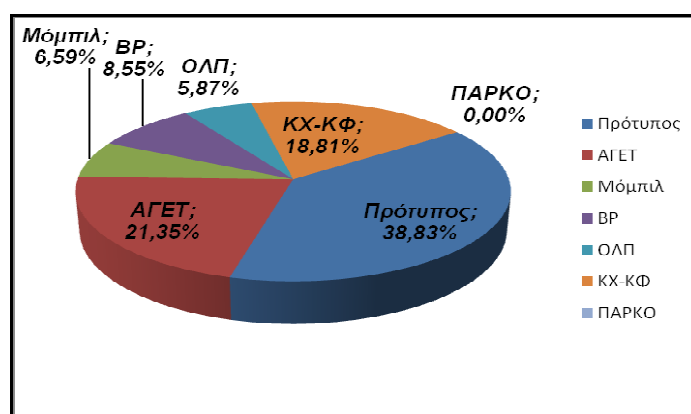
Θ: Οι εναπομένοντες ελεύθεροι χώροι για Μητροπολιτικό Πάρκο υψηλού πρασίνου

Η κατανομή της γης πριν και μετά την Ανάπλαση παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα και στα γραφήματα που τον συνοδεύουν:

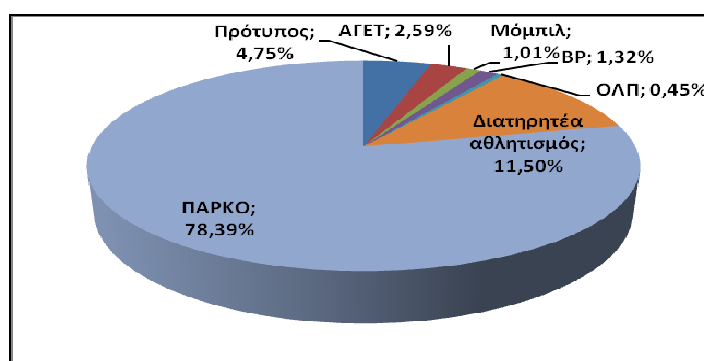
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΓΗΣ

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ			ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ		
		ΕΚΤΑΣΗ		ΕΚΤΑΣΗ	
Πρότυπος	38,83%	213,5	Πρότυπος	26,1	4,75%
ΑΓΕΤ	21,35%	117,4	ΑΓΕΤ	14,22	2,59%
Μόμπιλ	6,59%	36,25	Μόμπιλ	5,58	1,01%
ΒΡ	8,55%	47	ΒΡ	7,23	1,32%
ΟΛΠ	5,87%	32,25	ΟΛΠ	2,48	0,45%
Δήμος	18,81%	103,4	Διατηρητέα αθλητισμός	63,22	11,50%
ΠΑΡΚΟ	0,00%	0	ΠΑΡΚΟ	430,97	78,39%
	100,00%	549,8		549,8	100,00%

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΓΗΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ



ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΓΗΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ



Για το Κέντρο Πολιτισμού και Αναψυχής με επιχειρήσεις ναυτιλίας και τουρισμού, εφ' όσον χωροθετηθεί στη βιομηχανική ζώνη θα έχουμε τις εξής νέες χρήσεις γης:

Στο τμήμα της Πρότυπος ΚΤΑΕ που βρίσκεται δίπλα στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά στη θέση Βασιλειάδη έξω από τον μώλο Κράκαρη, θα διατεθούν τα 67.900 τετραγωνικά μέτρα συν τα 17.500 τετραγωνικά μέτρα των διατηρητέων, συνολικά 85.400 τετραγωνικά μέτρα οριζόντιας ιδιοκτησίας, σε ένα χώρο συνολικού εμβαδού 26,10 στρεμμάτων (συν τα 24 στρ. των διατηρητέων) για τη δημιουργία του Ναυτιλιακού και Τουριστικού Κέντρου με χώρους γραφείων, έρευνας, εκπαίδευσης, τεχνολογίας αλλά και εκπαίδευσης, μουσειακούς και πολιτιστικούς χώρους, αναψυχή, εστίαση κλπ.

Στο τμήμα της ΑΓΕΤ και κυρίως στον χώρο που συνορεύει με την οδό 25^{ης} Μαρτίου και τον αστικό ιστό θα διατεθούν 14,22 στρέμματα για οικοδόμηση 36.960 τ.μ. συν τα κατ' εκτίμηση υπολογιζόμενα 10.000 τ.μ. περίπου διατηρητέων κτισμάτων που θα μείνουν στην ιδιοκτησία της ΑΓΕΤ. Το σύνολο αυτών των 46.960 τ.μ. σε έκταση 24,22 στρεμμάτων θα αποτελέσει ένα πολιτιστικό και ψυχαγωγικό αλλά και εμπορικό κέντρο τύπου Mall

Στο τμήμα της Μόμπιλ όπως και της BP (αφού πρόκειται για κοινή ιδιοκτησία) θα διατεθούν 12,81 στρέμματα για να οικοδομηθούν μέσα σε αυτά 33.300 τ.μ. οριζόντιας ιδιοκτησίας με χρήσεις πολιτισμού, αναψυχής, εμπορίου αλλά και συναφείς δραστηριότητες με εκείνες του Ναυτιλιακού και Τουριστικού Κέντρου που θα έχει χωροθετηθεί στον χώρο της Πρότυπος.

Οι δημόσιοι φορείς θα οικοδομήσουν για τις ανάγκες τους με χαμηλούς συντελεστές 0,1 για τον ΟΛΠ και 0,05 για τον Δήμο Κερατσινίου-Δραπετσώνας (ο οποίος έχει ήδη κτισμένους χώρους διατηρητέους) και το σύνολο των κτισμένων χώρων θα ανέλθει στα 5.170 τ.μ. για τον Δήμο και 3.230 τ.μ. για τον ΟΛΠ μέσα σε μια συνολική έκταση 3,97 στρ. για τον Δήμο και 2,48 στρ. για τον ΟΛΠ.

Είναι πιθανό το υπάρχον οδικό δίκτυο των 26,65 στρεμμάτων που περιλαμβάνει τον Περιφερειακό δρόμο, τους κόμβους και τις κάθετες συνδέσεις να επεκταθεί ακόμη περισσότερο ενώ θα διατηρηθούν ως έκταση και θα αναμορφωθούν τα 36,25 στρέμματα αθλητικών χώρων.

Όπως φαίνεται από τα δύο παραπάνω γραφήματα, το 78,39% του χώρου της Ανάπλασης θα καλύπτεται από το ενιαίο πάρκο υψηλού πρασίνου, το, 11,5% του χώρου θα αποτελεί τις κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις (δημοτικό αναψυκτήριο, αθλητικοί χώροι) και στο 9,67% του χώρου θα χτιστεί το νέο κέντρο πολιτισμού και αναψυχής με ναυτιλιακό και τουριστικό χαρακτήρα.

Σαν μια εναλλακτική λύση για την Πρότυπος μπορούμε να δούμε το σενάριο κατά το οποίο τα διατηρητέα που ανήκουν στην Πρότυπος ΚΤΑΕ περνούν στην ιδιοκτησία του Δήμου ως κοινωφελείς και κοινόχρηστοι χώροι. Στην περίπτωση αυτή αυξάνεται η οικοδομήσιμη επιφάνεια κατά 20.000 περίπου τετραγωνικά μέτρα που μπορούν να κτιστούν καθ' ύψος ώστε να μην αλλάξουν οι καλύψεις. Τα διατηρητέα (Γυαλάδικο, Κτήριο Ηλεκτροπαραγωγής και Κτήρια Σφαγείων) μπορούν να μετατραπούν σε Μουσείο, Εκθεσιακό Χώρο, Πολιτιστικό Κέντρο και Αναψυκτήρια.

Αντίστοιχη μπορεί να είναι η ανάπτυξη δραστηριοτήτων πολιτισμού και αναψυχής στα διατηρητέα των άλλων ιδιοκτησιών ενώ ο χαρακτήρας του ναυτιλιακού και τουριστικού κέντρου με χρήση Πολιτισμού και Αναψυχής μπορεί να είναι ο χαρακτήρας και των λοιπών εγκαταστάσεων στις άλλες ιδιοκτησίες.

Ο χώρος, που απομένει ελεύθερος για να μετατραπεί σε Ενιαίο Μητροπολιτικό Πάρκο υψηλού πρασίνου φτάνει στα 430 στρέμματα. Το μεγαλύτερο μέρος είναι εισφορά σε γη που θα προκύψει για τους ιδιοκτήτες ενώ το υπόλοιπο μέρος θα πρέπει να αγοραστεί από τον φορέα διαχείρισης του Πάρκου (δημόσιο). Σε πρώτη φάση πάντως θα νομοθετηθεί το ενιαίο πάρκο με τον χαρακτηρισμό του ως πρασίνου.

Παρακάτω φαίνεται ο χώρος όπως προτείνεται για το κέντρο και το ενιαίο μητροπολιτικό πάρκο που δημιουργείται από τις εισφορές σε γη με ρυμοτόμηση των ιδιοκτησιών της Πρότυπος της ΑΓΕΤ και της BP-MOMΠΙΑ αλλά και με τους αρχαιολογικούς χώρους (όπως το Θεμιστόκλειο και ο αρχαίος λιμνή Φωρών που μπορεί να αναδειχτεί) καθώς και με τους διάφορους χώρους Αναψυχής που αναπτύσσονται στους όρμους και την παραλία και το Αθλητικό Κέντρο του Δήμου.

Η χωροθέτηση του Εμπορικού Κέντρου (MALL) γίνεται στο τμήμα της ιδιοκτησίας της ΑΓΕΤ που συνορεύει με τον αστικό ιστό μεταξύ των οδών 25^{ης} Μαρτίου και Αριστοτέλους ενώ η χωροθέτηση για την ΒΠ και τη Μόμπιλ γίνεται στον χώρο που καταλάμβανε η BP και βρίσκεται στην περιοχή του τοπικού διαμερίσματος Κερατσινίου του ενιαίου πια δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας



Η νέα πρόταση προβλέπει ανοικοδόμηση σε ένα χώρο 25 περίπου στρεμμάτων σε ένα χώρο κοντά στη σημερινή προβλήτα για Δωδεκάνησα για την Πρότοπος σε χαμηλό υψόμετρο (επίπεδο θάλασσας) πολύ χαμηλότερα από το Πάρκο και την πόλη της Δραπετσώνας. Ανάλογες είναι οι ρυθμίσεις για την ΑΓΕΤ που οικοδομεί στον χώρο που συνορεύει με τον αστικό ιστό και την ΒΠ-Μόμπιλ που οικοδομεί στον χώρο που ανήκει στο διαμέρισμα του Κερατσινίου. Έτσι εξοικονομείται χώρος 430 στρεμμάτων για μητροπολιτικό πάρκο με υψηλό και πυκνό πράσινο.

Λιμενική ανάπτυξη, υποδομές

Η αλλαγή κυβέρνησης στα τέλη του 2009 προκάλεσε ουσιαστικές αλλαγές στο διοικητικό συμβούλιο και στην Προεδρία του ΟΑΠ, ωστόσο τα βασικά προγράμματα του Οργανισμού συνεχίζουν να κινούνται με βάση την αρχή της συνέχειας της διοίκησης. Έτσι, μπορούμε να δούμε τα σχέδια του ΟΑΠ διαχρονικά έστω και αν θα πρέπει σε κάποιες περιπτώσεις να εκτιμήσουμε την πιθανότητα αλλαγών. Τα σχέδια αυτά εξ άλλου μάλλον ενισχύονται από τις πρόσφατες αποφάσεις του κυβερνητικού συμβουλίου που έγινε στον ΟΑΠ και ασχολήθηκε με την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά.

Το σημαντικότερο έργο που προβλέπεται είναι η χρηματοδότηση της κατασκευής ενός νέου επιβατικού λιμανιού στο θαλάσσιο μέτωπο της Δραπετσώνας με την παράλληλη λειτουργία ναυτιλιακού κέντρου. Ο ΟΛΠ προέβλεπε ότι σε πολύ λίγα χρόνια ο κορεσμός που έχει ήδη αρχίσει να διαφαίνεται, θα κάνει την κατάσταση στο κεντρικό λιμάνι ιδιαίτερα προβληματική.



Το σχέδιο της επέκτασης του ΟΛΠ είναι εντελώς θολό, δεν προβλέπει χρηματοδότηση και προβλέπει να ξεκινήσει με διαγωνισμό μέσα στο 2012. Ωστόσο δημιουργεί προβλήματα

Η επιδίωξη του ΟΛΠ να επεκτείνει τις δραστηριότητές του στο μέτωπο του τέως εργοστασίου Λιπασμάτων και να προχωρήσει σε επενδύσεις στην προς Ανάπλαση περιοχή είναι εκ των πραγμάτων μια πολιτική καταδικασμένη να μείνει στο περιθώριο αν υπάρξει εκ νέου ζωνρό ενδιαφέρον για την Ανάπλαση, ενώ μπορεί να μετατραπεί σε ένα σοβαρό πρόβλημα για την περιοχή όσο η αδράνεια και η αδιαφορία για την περιοχή κάνουν τα σχέδια του ΟΛΠ επίκαιρα και εφαρμόσιμα. Να σημειώσουμε πάντως ότι υπάρχουν σοβαρά προβλήματα ναυσιπλοΐας σε κάθε περίπτωση επέκτασης των λιμενοβραχιόνων στο θαλάσσιο μέτωπο της υπό ανάπλαση περιοχής. Και πολύ περισσότερο από τη ναυσιπλοΐα θα υπάρξουν πολύ σοβαρότερα προβλήματα από ενδεχόμενο κόλλημα του ΟΛΠ σε σχέδια λιμενοποίησης της Ανάπλασης που εκ των πραγμάτων θα αποκλείσουν τους πολίτες και την πόλη από τις ακτές, θα δυσκολέψουν πολύ το ενδεχόμενο ενιαίου μητροπολιτικού πάρκου και θα δημιουργήσουν μεγάλο και ισχυρό μέτωπο πολιτών, δήμων και Νομαρχίας εναντίον αυτών των σχεδίων τινάζοντας στον αέρα την προοπτική συνεννόησης.

Ο ΟΛΠ μπορεί αντίθετα να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα προώθησης και στήριξης του σχεδίου ανάπλασης αν εγκαταλείψει το σχέδιο μετατροπής της παραλίας σε επιβατικό λιμάνι και δει τη δημιουργία του ναυτιλιακού κέντρου σαν ένα παράγοντα για την αναβάθμιση ολόκληρου του λιμανιού και της ναυτιλίας της Ελλάδας γενικότερα. Βασικός ο ρόλος του Ανωμερίτη που είναι και Πρόεδρος αλλά

και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΛΠ αυτό τον καιρό, επιφορτισμένος μάλιστα με ευρύτερα καθήκοντα ανάπτυξης ολόκληρου του Πειραιά.

Νέες εγκαταστάσεις, υποδομές

Στον υποδεικνυόμενο χώρο για τη δημιουργία του Κέντρου Πολιτισμού και Αναψυχής με ναυτιλιακό και τουριστικό RDI χαρακτήρα έχει ήδη κατασκευαστεί περιφερειακός της πόλης δρόμος υπερτοπικού ενδιαφέροντος που συνδέει απ' ευθείας (και χωρίς φανάρια ουσιαστικά) το κέντρο του Πειραιά και το κεντρικό επιβατικό λιμάνι με το εθνικό οδικό δίκτυο. Έχουν δημιουργηθεί ήδη υπόγειες διαδρομές που περνούν τη διαδρομή κάτω από τον χώρο του πρώην εργοστασίου Λιπασμάτων και κάτω από το εργοστάσιο της ΔΕΗ στο Κερατσίνι ενώ ο δρόμος περνά με γέφυρα το κεντρικό λιμάνι, την ΑΓΕΤ και το λιμανάκι Φαρών.

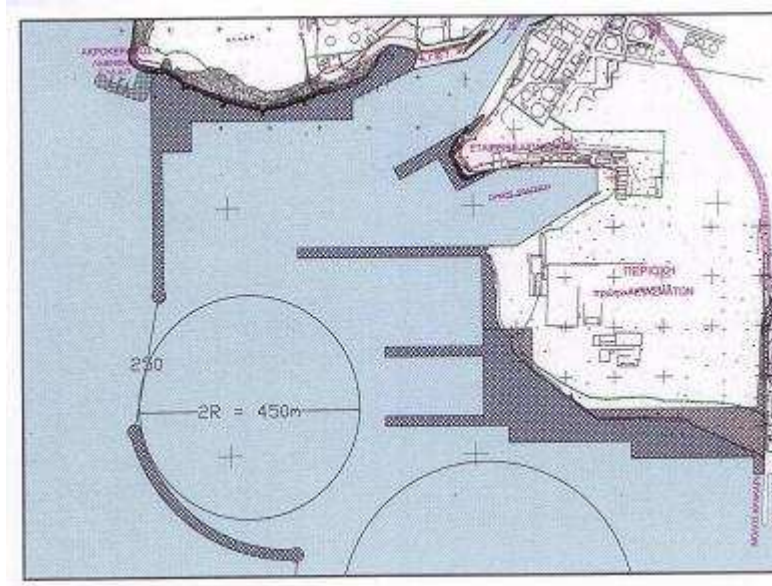
Δίπλα στον προς ανάπτυξη υποδεικνυόμενο χώρο έχει εγκατασταθεί το τέως Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και ήδη Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Ναυτιλίας.

Υπάρχει πρόβλεψη για διαδρομή μέσου σταθερής τροχιάς (τραμ) όταν αυτό επεκταθεί στον Πειραιά. Ακόμα υπάρχει η ιδέα) καταγράφηκε από τον Πρότυπο τον 2000) για Μονορέιλ που θα ενώνει την περιοχή με τον Ηλεκτρικό και το Μετρό στο τερματικό σταθμό του Πειραιά.

Πράσινη ανάπτυξη

Στον χώρο μπορούν να βρουν εφαρμογή όλες οι νέες τάσεις της πράσινης οικονομίας για την εξοικονόμηση ενέργειας και για καλύτερο περιβάλλον. Πέρα από την δημιουργία του ενιαίου μητροπολιτικού πάρκου των 430 στρεμμάτων υψηλού πρασίνου, μπορεί να υπάρξει πάρκο αιολικό, να εφαρμοστούν τεχνικές που να χρησιμοποιούν ηλιακή ενέργεια, αιολική ενέργεια κλπ. Με σεβασμό στο περιβάλλον και ευνοώντας την αειφόρα ανάπτυξη μπορεί ο χώρος να δεχτεί υποδομές και νέες εγκαταστάσεις που να βρίσκονται στην αιχμή της νέας εποχής και να προωθούν την καινοτομία. Η λειτουργία ενός κέντρου RDI έρευνας ανάπτυξης και καινοτομίας συνάδουν με την πράσινη ανάπτυξη και μπορούν να την βοηθήσουν αποφασιστικά.

Υπάρχει η δυνατότητα παρεμβάσεων στον χώρο καθώς υπάρχει μεγάλη διαθέσιμη έκταση, μεγάλες εισφορές σε γη, τεράστια ακτογραμμή με δύο μαρίνες ή ελεύθερα λιμανάκια, με άνετη οδική σύνδεση και σε γειτνίαση με το κεντρικό λιμάνι και τα πολιτειακά κτήρια διοίκησης. Νέες εγκαταστάσεις και υποδομές που θα συμπληρώνουν τις υπάρχουσες μπορούν να σχεδιαστούν και να κατασκευαστούν με χρηματοδότηση που θα προκύψει εκτός των άλλων και από την εισφορά σε χρήμα που προβλέπει ο Νόμος 1337/83 αλλά και από Ευρωπαϊκά Προγράμματα.



Ο ΟΛΠ στοχεύει μελλοντικά να φτιάξει καινούριες προβλήτες και να δημιουργήσει λιμάνι που να έχει στο εσωτερικό του τους δυο όρμους Σφαγείων και Φωρών

Εφικτότητα του στόχου

Τα νομοθετικά και πολεοδομικά εργαλεία για την πραγματοποίηση της ανάπλασης και την χωροθέτηση του ναυτιλιακού κέντρου υπάρχουν επίσης και περιγράφηκαν νωρίτερα. Να συμπληρώσουμε εδώ ότι η απόφαση της 5^{ης} συνεδρίασης της Εκτελεστικής Επιτροπής του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας στις 9 Απριλίου 1997 καθόρισε ως χρήσεις (στην τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού σχεδίου) το «πολεοδομικό κέντρο» που είναι ένα σύνολο επιτρεπομένων χρήσεων οι οποίες περιγράφουν όλες τις λειτουργίες που είναι αναγκαίες για ένα Κέντρο με τον χαρακτήρα που αναφέρεται πιο πάνω. Έτσι, μπορεί κανείς να ισχυριστεί ότι το υπάρχον νομοθετικό και πολεοδομικό πλαίσιο είναι ήδη αρκετό και σαφές ενώ μπορεί να χρειαστεί ειδική νομοθετική ρύθμιση για την χωροθέτηση του κέντρου ώστε να αποφευχθεί οποιαδήποτε παρερμηνεία ή καθυστέρηση.

Η νέα διακυβέρνηση της χώρας που ανέλαβε από τις 4 Οκτωβρίου 2009 έχει ήδη ανακοινώσει ότι βλέπει την περιοχή της τέως βιομηχανικής ζώνης Πειραιά σαν μια ζώνη περιβαλλοντικής αναβάθμισης με πυκνό και εκτεταμένο πράσινο, με πολιτιστικές και ψυχαγωγικές χρήσεις και δεν αποκλείει δραστηριότητες που θα ήταν θετικές για τον Τουρισμό, την Ναυτιλία, την Απασχόληση και την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής εφ' όσον δεν θα ακύρωναν την περιβαλλοντική αναγέννησή της και την ανάκτηση του θαλασσίου μετώπου από τους κατοίκους του ευρύτερου Πειραιά. Η δημιουργία του Κέντρου υπό τους πολεοδομικούς και χωροταξικούς όρους που εκτέθηκαν συνάδει με τους περισσότερους των στόχων της νέας κυβέρνησης και με την επιδίωξη της πράσινης ανάπτυξης. Με δεδομένη μάλιστα την οικονομική κρίση που βιώνει η Ελλάδα και η οποία θα κρατήσει αρκετά χρόνια, η ανάγκη εκπόνησης σχεδίων αναπτυξιακών προβάλλει πλέον επιτακτική.

Όπως θα δούμε παρακάτω η ανάλυση κόστους –οφέλειας (cost-benefit analysis) για την ιδιοκτησία της Πρότυπος δείχνει πως το όλο εγχείρημα είναι οικονομικά

ιδιαίτερος ικανοποιητικό για τους ιδιοκτήτες γης αλλά και για την ευρύτερη περιοχή, πέραν των ωφελειών για το πλέγμα των συναφών επιχειρήσεων. Στα 67.900 τετραγωνικά μέτρα κτισμένης επιφάνειας (οριζόντιας ιδιοκτησίας) που μπορεί να κατασκευάσει η Πρότυπος ΚΤΑΕ συν τα 17.500 τετραγωνικά μέτρα επανάχρησης των διατηρητέων μπορούν να καθοριστούν χρήσεις που θα συγκροτούν το πολιτιστικό, ψυχαγωγικό, τουριστικό και ναυτιλιακό κέντρο ή θα είναι συμβατές με αυτό. Για την επανάχρηση θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν ειδικές τεχνογνωσίες και αρκετά μεγάλα ποσά για ανακατασκευή τμημάτων του κτηρίου και συντήρηση άλλων. Το πρόβλημα της ενδεχόμενης τοξικότητας των τοίχων και των δαπέδων κλπ. πρέπει κι αυτό να διερευνηθεί με ειδικά προγράμματα. Για την εφαρμογή αυτών των προγραμμάτων θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν χρήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά ένα μεγάλο ποσοστό και μόνο ένα μικρό ποσοστό μπορεί να είναι εθνική (ιδιωτική) συμμετοχή.

Για τις άλλες ιδιοκτησίες μπορούν να εκπονηθούν ανάλογοι πίνακες βιωσιμότητας της επένδυσης και να προκύψουν τα αντίστοιχα οφέλη. Όμως αυτό δεν είναι του παρόντος. Γι αυτό και στη συνέχεια εξετάζεται μόνο η Πρότυπος σαν δείγμα του πως θα μπορούσαν να αναπτυχθούν και οι άλλες ιδιοκτησίες.

3.- ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΚΤΑΕ

Στο τμήμα αυτό θα ρίξουμε, ενδεικτικά, μια ματιά στα χρηματοοικονομικά στοιχεία που προκύπτουν από την ρυμοτόμηση και πολεοδόμηση της ιδιοκτησίας της Πρότυπος ΚΤΑΕ⁴ με βάση τις παραπάνω περιγραφείσες πολεοδομικές αρχές και χρήσεις. Η αντίστοιχη ανάλυση βγάζει παρόμοια οικονομικά αποτελέσματα και για τις άλλες ιδιοκτησίες, ωστόσο δεν θα επεκταθούμε και στις περιπτώσεις αυτές καθώς η ανάπλαση μπορεί να γίνει σταδιακά, να ξεκινήσει από την Πρότυπος και στη συνέχεια να ακολουθήσουν και οι άλλοι ιδιοκτήτες.

Οι αναλύσεις κόστους ωφέλειας που ακολουθούν αφορούν στο αναπλαστικό εγχείρημα της μετάβασης από τη σημερινή κατάσταση στην καινούρια με τις νέες χρήσεις και τους νέους κτισμένους χώρους. Δεν πρέπει όμως να ξεχάσουμε ότι η συνολική κοινωνική αλλά και οικονομική ωφέλεια που κανονικά θα πρέπει να προσμετρηθούν αφορούν στο σύνολο των συνεπειών από την αναβάθμιση του περιβάλλοντος χώρου. Αυτή η ωφέλεια της αλληλεπίδρασης του εγχειρήματος με το όλο επιχειρηματικό οικονομικό αλλά και υπάρχον οικιστικό περιβάλλον αναφέρθηκαν ήδη και πιο πριν αλλά είναι και αυτονόητες συνέπειες της αναβάθμισης του χώρου. Μένει επομένως να εξεταστεί και η χρηματοοικονομική όψη του εγχειρήματος από πλευράς κόστους ωφελειών που προκύπτουν από αυτήν. Τα χρηματοοικονομικά ζητήματα που προκύπτουν από την πρόταση για δημιουργία του Κέντρου Πολιτισμού και Αναψυχής με χαρακτήρα τουριστικό και ναυτιλιακό στην περιοχή της Πρότυπος έχουν να κάνουν κυρίως με τρία είδη ωφελειών, την ανάλυση κόστους ωφέλειας, που είναι με λίγα λόγια η μέτρηση της απόδοσης της επένδυσης, τις ωφέλειες που προκύπτουν για το ευρύτερο επιχειρηματικό πλέγμα της περιοχής, δηλαδή για τις συναφείς επιχειρήσεις, τα μικρά ή μεγάλα μαγαζιά που συνδέονται με ό,τι θα γίνει στην περιοχή της ανάπλασης κλπ. και ακόμη με τις ωφέλειες που προκύπτουν για την περιοχή γενικότερα και κυρίως την γειτονική οικιστική περιοχή του δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας. Θα δούμε αυτά τα τρία είδη των ωφελειών αναλυτικά:

Α.- Ανάλυση κόστους ωφέλειας

Αυτή η ανάλυση προκύπτει από τις επενδύσεις και τα κόστη από τη μια μεριά και από τα αναμενόμενα έσοδα από την άλλη. Μια οικονομική συνάρτηση δίνει το συνολικό

⁴ Πρόκειται για ανάλυση χρηματοοικονομική που προέρχεται από τη διπλωματική εργασία που εκπονήθηκε στα πλαίσια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά για διερεύνηση δυνατότητας για ναυτιλιακό Κέντρο στον Πειραιά

κόστος και το συνολικό έσοδο το οποίο όμως μετριέται και με βάση τον χρόνο που πραγματοποιήθηκε και με ένα μέσο εκτιμώμενο επιτόκιο (περίπου 5%).

Για το επιχειρηματικό όφελος (EO) σημασία έχουν τα κόστη και τα έσοδα. Στα κόστη προσμετρούνται η αξία κτήσης της γης (ΑΓ), το κόστος της οικοδομής για τον υπολογισμό του κόστους των ανωδομών (ΚΟ) και το κόστος των κεφαλαίων που θα επενδυθούν (ΚΚ). Στα έσοδα προσμετρείται η διατιθέμενη δομημένη επιφάνεια (ΔΕ), και η πιθανή τιμή πώλησης (ΤΠ), ενώ σημασία έχει ο χρόνος (ΤΡ) των χρηματικών ροών. Έτσι προκύπτει μια συνάρτηση του τύπου:

$$EO = f(\text{Cost}, \text{Benefit}) = f(ΑΓ, ΚΟ, ΚΚ, ΤΠ, ΔΕ, ΤΡ)$$

Η αναζήτηση δείκτη αξιολόγησης του έργου από χρηματοοικονομική άποψη μας οδηγεί στην αναζήτηση του Συντελεστή Εσωτερικής Απόδοσης της Επένδυσης, τον γνωστό στους οικονομολόγους δείκτη IRR (internal rate of return)⁵. Για να δούμε την αποδοτικότητα του εγχειρήματος θα μετρήσουμε και αυτόν τον δείκτη στο τέλος της χρηματοοικονομικής ανάλυσης.

B.- Γενικές ωφέλειες που προκύπτουν για το ευρύτερο επιχειρηματικό πλέγμα του Πειραιά, τη Ναυτιλία, τον Τουρισμό και την Οικονομία της χώρας γενικότερα:

Η ωφέλεια που προκύπτει από τη δημιουργία ενός RDI κέντρου στην περιοχή έχει να κάνει όχι μόνο με τις επιχειρήσεις που θα αποκτήσουν κύκλο εργασιών ή θα αυξήσουν τον υπάρχοντα λόγω των νέων δραστηριοτήτων στους τομείς του Πολιτισμού ης Ναυτιλίας ή του Τουρισμού αλλά και με την άνοδο της παραγωγικότητας του συνόλου των συναφών επιχειρήσεων της ευρύτερης περιοχής καθώς η έρευνα, η νέες τεχνολογίες και η καινοτομία αναμένεται να αυξήσουν την παραγωγικότητα και να ρίξουν τα λειτουργικά και άλλα κόστη. Αυτές οι γενικές ωφέλειες λοιπόν, που έχουν παρατηρηθεί σε άλλες χώρες που έγιναν αντίστοιχες προσπάθειες έχουν προϋπόθεση την λειτουργία του κέντρου ως πυλώνα ανάπτυξης, καινοτομίας και έρευνας που θα ενισχύσει το σύνολο των συναφών επιχειρήσεων. Ο σχεδιασμός ενός κέντρου με αυτόν τον τρόπο είναι ουσιαστικό στοιχείο της τελικής του επιτυχίας. Αν δεν υπάρξει ένας τέτοιος σχεδιασμός, τότε η ανάπλαση της τέως βιομηχανικής ζώνης δεν θα είναι τίποτα περισσότερο από μια απλή αστική ανάπτυξη και δεν θα έχει πολλαπλασιαστικά οφέλη για την οικονομία ούτε θα προσφέρει προστιθέμενη αξία στην παραγωγή των προϊόντων του κλάδου των υπηρεσιών.

⁵ Ο δείκτης εσωτερικής απόδοσης ή ΕΣΑ ή IRR Internal Rate of Return μιας επένδυσης (ή μιας δυνητικής επένδυσης) είναι το ποσοστό επιστροφής που μπορούν να αποκτηθεί από τον επενδυτή επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου. Σε πιο οικειούς όρους, το IRR της επένδυσης είναι το επιτόκιο με το οποίο το κόστος της επένδυσης θα οδηγήσει την επένδυση σε κέρδη ανεξάρτητα από το επιτόκιο τους περιβαλλοντικούς παράγοντες κλπ. Είναι δηλαδή το επιτόκιο που θα έπρεπε να τρέχει για τα έσοδα και τα έξοδα τη στιγμή που πραγματοποιούνται ώστε η επένδυση έχει μηδενική τρέχουσα καθαρή αξία.

Γ.- Γενικές ωφέλειες που προκύπτουν για την περιοχή γύρω από την προς ανάπλαση τέως βιομηχανική ζώνη και για ολόκληρο τον Πειραιά:

Οι ωφέλειες αυτές –σε ό,τι αφορά τα χρηματοοικονομικά ζητήματα- έχουν να κάνουν περισσότερο με τις αξίες γης και το πλεόνασμα καταναλωτή⁶. Πρόκειται για ωφέλειες με πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα που στοχεύουν όχι μόνο σε μετρήσιμα απτά μεγέθη όπως οι αξίες γης αλλά και σε μακροπρόθεσμες συνέπειες στη ζωή των κατοίκων των περιοχών γύρω από την ζώνη ανάπλασης (καλύτερο επίπεδο ζωής, αξίες γης, απασχόληση κλπ). Ιδιαίτερα το ζήτημα της απασχόλησης είναι οξύμενο τον τελευταίο καιρό και οξύνεται περισσότερο όσο διαρκεί η οικονομική κρίση και η ύφεση. Ζούμε σε μια Ελλάδα με προβλεπόμενη ανάπτυξη στο -1,5 έως -4,5% στα προσεχή χρόνια και έλλειμμα που ξεπέρασε το 13% του ΑΕΠ το 2009 και χρέος που μας έχει οδηγήσει στο ΔΝΤ και στην πιο σκληρή επιτήρηση της οικονομίας μας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το ΔΝΤ. Αυτή η χώρα έχει μεγάλη ανάγκη από δράσεις που να δίνουν απασχόληση, ανάπτυξη και μεγαλύτερες αξίες γης σε μια περιοχή όπως ο Πειραιάς που πλήττεται από την ανεργία και το κλείσιμο πολλών επιχειρήσεων κάθε είδους και κλάδου. Είναι κοινή πεποίθηση ότι οι συνέπειες του σταθεροποιητικού προγράμματος στο οποίο βρίσκεται η χώρα θα είναι καταστροφικές αν δεν συνοδευτούν από αναπτυξιακές πρωτοβουλίες καθώς θα οδηγήσουν σε περαιτέρω ύφεση. Έτσι η ήπια ανάπτυξη στην περιοχή κρίνεται αναγκαία και για τον Πειραιά αλλά και για την ίδια την εθνική οικονομία.

Οι Δείκτες και οι Παραδοχές

Από τα παραπάνω τρία είδη ωφελειών (ανάλυση κόστους-ωφέλειας, οφέλη για τον επιχειρηματικό τομέα, οφέλη για την ευρύτερη περιοχή), θα δούμε –όπως είπαμε και πιο πριν- ιδιαίτερα την πρώτη περίπτωση, δηλαδή θα περιγράψουμε μian ανάλυση κόστους ωφέλειας και θα δούμε να προσδιορίζεται ο συντελεστής εσωτερικής απόδοσης (IRR) σαν δείκτης αποδοτικότητας της προτεινόμενης επένδυσης καθώς επίσης και άλλοι οικονομικοί δείκτες όπως η NPV (net present value) δηλαδή η Καθαρή Παρούσα Αξία που δίνει το οικονομικό αποτέλεσμα σε τιμές χρόνου μηδέν (δηλαδή χρόνου εκκίνησης της επένδυσης) καθώς και τον Χρόνο Αποπληρωμής (Pay Back Period) που κι αυτός λαμβάνεται υπ' όψη από οικονομολόγους και επενδυτές.

Θα χρειαστούν βέβαια κάποιες παραδοχές και κάποιες εκτιμήσεις μελλοντικών τιμών και ποσοτήτων. Οι παραδοχές που δεχόμαστε εδώ για να μετρήσουμε τα οικονομικά αποτελέσματα έχουν να κάνουν με την εκτίμηση της εμπορικής αξίας γης, την εκτίμηση της μελλοντικής αξίας, τις τιμές πώλησης διαφόρων ειδών κτισμένης επιφάνειας κλπ. Όλες αυτές οι εκτιμήσεις θα στηριχτούν στα εμπειρικά δεδομένα που ισχύουν σήμερα στις γειτονικές με την ανάπλαση περιοχή αλλά και στις εκτιμήσεις που έχουν γίνει από προηγούμενους μελετητές όπως το γραφείο Κλουτσινιώτη-

⁶ Το πλεόνασμα του καταναλωτή στην οικονομική επιστήμη ορίζεται σαν η περιοχή κάτω από την συνάρτηση ζήτησης και πάνω από την τιμή της αγοράς. Το πλεόνασμα του καταναλωτή αυξάνεται όταν η τιμή της αγοράς μειώνεται και αντίστοιχα μειώνεται όταν η τιμή της αγοράς αυξάνεται

Τορτοπίδη στη μελέτη του ΟΡΣΑ και η Αναπτυξιακή Δήμων Πειραιά στη μελέτη των Δήμων Δραπετσώνας Κερατσινίου. Πέραν των ωφελειών, θα δούμε και τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης που υπάρχουν για την επένδυση. Ο θετικός και μεγάλος Συντελεστής Εσωτερικής Απόδοσης των Κεφαλαίων καθώς και η σχεδόν βέβαιη χρήση και επομένως πώληση των δομημένων χώρων εξασφαλίζουν και τη βεβαιότητα της επένδυσης και ελαχιστοποιούν το ρίσκο. Στη χρηματοδότηση πρέπει να ληφθούν υπ' όψη οι εισφορές των ιδιοκτητών γης σε χρήμα, η ένταξη κάποιων έργων υποδομής στα κρατικά προγράμματα δημοσίων επενδύσεων και οι δυνατότητες ένταξης έργων σε ευρωπαϊκά προγράμματα, ενώ θεωρείται βέβαιο ότι θα βρεθούν εύκολα και τα αναγκαία κεφάλαια του ιδιωτικού τομέα που θα συμπληρώσουν τις δημόσιες επενδύσεις. Όλα αυτά είναι δουλειές των οικονομικών μελετητών που θα ασχοληθούν με την επένδυση όμως εμείς ρίχνουμε μια ματιά σε αυτά τα δεδομένα για να εκτιμήσουμε και τη δυναμική του εγχειρήματος.



Το ναλουργείο μπορεί να μετατραπεί σε χώρο πολιτισμού και αναψυχής όπως το Γκάζι

Ανάλυση Cost-Benefit (κόστους-ωφέλειας)

Αρχικά πρέπει να υπολογίσουμε τα Κόστη και τις Ωφέλειες ξεχωριστά και να κάνουμε και τις αναγκαίες παραδοχές στα σημεία εκείνα όπου τα αποτελέσματα πιθανολογούνται και δεν είναι άμεσα μετρήσιμα σήμερα. Οι υπολογισμοί γίνονται για την ιδιοκτησία της Πρότυπος ΚΤΑΕ στον χώρο της οποίας προβλέπεται να δημιουργηθεί το Ναυτιλιακό και Τουριστικό Κέντρο Πολιτισμού και Αναψυχής. Για τους υπόλοιπους ιδιοκτήτες γης όπως είπαμε λειτουργούν ανάλογα σενάρια κόστους ωφέλειας. Εξ άλλου κανείς ποτέ δεν ξέρει. Είναι πιθανό ακόμα και το ενδεχόμενο να απαλλοτριωθούν τα υπόλοιπα οικόπεδα για τη δημιουργία ακόμα πιο εκτεταμένου πρασίνου και ακόμα μεγαλύτερου από τα 430 στρέμματα ενιαίου μητροπολιτικού πάρκου. Εμείς εδώ θα εξετάσουμε την περίπτωση της Πρότυπος ΚΤΑΕ (πρώην Λιπάσματα) σαν ενδεικτικής περίπτωσης για όλο τον χώρο. Όπως αναφέραμε και προηγουμένως, για τα χρηματοοικονομικά στοιχεία πήραμε σαν βάση τις μετρήσεις, τις παραδοχές και τους υπολογισμούς που έγιναν στη διπλωματική εργασία του ΠΜΣ του Πανεπιστημίου Πειραιά «Για τη διερεύνηση των δυνατοτήτων δημιουργίας ναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά». Εννοείται πως εδώ κάποιες από τις παραδοχές αλλάζουν όπως επίσης αλλάζουν και κάποιες υποκειμενικές εκτιμήσεις. Ωστόσο οι

αλλαγές αυτές είναι πολύ μικρές και δεν επηρεάζουν αποφασιστικά ούτε το συνολικό μέγεθος του εγχειρήματος ούτε τους οικονομικούς δείκτες.

ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΑΙ ΧΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

ΓΙΑ ΤΟΝ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΚΤΑΕ

Μια πρόταση λοιπόν για επιλογή νέων χρήσεων στον χώρο της Πρότυπος από όπου θα μπορούσε να ξεκινήσει σταδιακά η ανάπτυξη είναι η εξής:

Κτήρια Πολιτισμού έκτασης 15.000 τμ. μπορούν να θεωρηθούν το γυαλάδικο (17 στρέμματα) και το Ινστιτούτο Κανελλόπουλου (3.000 τμ.), ενώ μέσα σε αυτά τα δύο διατηρητέα μπορεί να χωρέσει και ένα ερευνητικό κέντρο εμβαδού 3.000 τμ. Ακόμη 2.000 τμ. εμπορικών καταστημάτων μπορούν τοποθετηθούν στο γυαλάδικο ενώ στα λοιπά διατηρητέα (ηλεκτροπαραγωγή κλπ) με εμβαδόν 4.000 τμ. περίπου μπορεί να λειτουργήσει πολυκινηματογράφος και καταστήματα αναψυχής και εστίασης. Υπάρχουν ακόμη χώροι περίπου 60.000 τμ. όπου μπορούν να γίνουν γραφεία συνολικού εμβαδού 25.000 τμ. για ναυτιλιακές και τουριστικές επιχειρήσεις και ξενοδοχείο εμβαδού 10.000 τμ.. Τμήμα του Πανεπιστημίου μπορεί να εγκατασταθεί σε χώρο 3.000 τμ., και να υπάρξει χώρος 2.000 τμ. ακόμη για ναυτικές σχολές να υπάρξει ένα τεχνολογικό κέντρο εμβαδού 5.000 τμ., πολυκινηματογράφος εμβαδού 5.000 τμ. και άλλα εμπορικά καταστήματα και καταστήματα εστίασης αναψυχής. Ο παρακάτω πίνακας δείχνει τις χρήσεις γης και τα ποσοστά που αντιστοιχούν σε κάθε χρήση στο σύνολο των 85.400 τμ. οριζόντιας ιδιοκτησίας

ΧΡΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΝΕΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ-ΑΝΑΨΥΧΗΣ

	έκταση	Ποσοστό %
Πολιτισμός	15.000	18%
Έρευνα	3.000	4%
Εκπαίδευση	5.000	4%
Πολυκινηματογράφος	5.000	6%
Αναψυχή-Εστίαση	9.000	11%
Τεχνολογικό Κέντρο	5.000	8%
Ξενοδοχείο	10.000	12%
Γραφεία	25.000	29%
Εμπορικά	8.400	10%
	85.400	



Οι νέες χρήσεις που εικονίζονται στο γράφημα έχουν υπολογιστεί αυθαίρετα αφού δεν στηρίζονται σε έρευνα αγοράς, πρόκειται όμως για εκτιμήσεις παραπλήσιες με εκείνες των μελετών που προηγήθηκαν

Οι παραπάνω επιλεγείσες χρήσεις είναι μια πρόταση που μπορεί να αλλάξει με βάση κάποια έρευνα πεδίου, όπως π.χ. μια έρευνα αγοράς. Το σύνολο του κτηριακού όγκου είναι μια σταθερά παράμετρος που δεν μπορεί να ανέβει προς τα πάνω όμως η ενδεικτική κατανομή των χρήσεων στον παραπάνω πίνακα δείχνει πως είναι αρκετή για να φιλοξενήσει ένα χώρο πολιτισμού και αναψυχής με τουριστικό και ναυτιλιακό RDI προσανατολισμό, με γραφεία, χώρους εκπαίδευσης, έρευνας και τεχνολογίας αλλά και συμβατές χρήσεις όπως ξενοδοχείο, καταστήματα εμπορικά και καταστήματα εστίασης και αναψυχής αλλά και πολυκινηματογράφο (ή κολυμβητήριο κλπ). Στην περιοχή δεν προβλέπεται κατοικία όπως και άλλες χρήσεις που επιτρέπονται από τον χαρακτηρισμό του χώρου ως «πολεοδομικού κέντρου» σύμφωνα με τις ισχύουσες αποφάσεις του ΟΡΣΑ του 1997. Πρέπει να ληφθεί υπ' όψη ότι ο συνολικός προς ανάπλαση χώρος έχει δύο λιμανάκια εκ των οποίων το ένα τουλάχιστον μπορεί να φιλοξενήσει μαρίνα που σημαίνει ότι θα υπάρξουν και άλλες εγκαταστάσεις.

Εννοείται ότι ανάλογη κατανομή χρήσεων γης με βάση έρευνες αγοράς μπορεί να γίνει και για τις λοιπές ιδιοκτησίες με τους περιορισμούς των συντελεστών δόμησης και των καλύψεων όπως αυτές αναλύθηκαν πιο πριν. Εδώ όμως εξετάζουμε την περίπτωση της Πρότυπος σαν ενδεικτική.

Χρόνοι:

Μπορούμε να υπολογίσουμε ότι ένα τέτοιο πρόγραμμα real estate δημιουργίας ναυτιλιακού και τουριστικού κέντρου με τις υποδομές, τις κατασκευές και την πώληση των ακινήτων θα διαρκούσε περίπου 5 χρόνια. Η χρονική κατανομή των βαρών θα ήταν:

Ολόκληρη η αξία κτήσης του οικοπέδου στην αρχή υπολογίζεται να καταβάλλεται τον 1^ο χρόνο. Οι Επενδύσεις για κτίσιμο ανωδομών μοιρασμένες στα 5 έτη. Τα κόστη για τις υποδομές υπολογίζονται μοιρασμένες εξ ίσου ανά έτος για τα 5 έτη. Για τις

πωλήσεις κτισμένων χώρων μοιράζουμε τα έσοδα κατ' έτος ως εξής: 0% τον 1^ο χρόνο, 10% τον 2^ο χρόνο, 20% τον 3^ο χρόνο, 50% τον 4^ο χρόνο και 20% τον 5^ο χρόνο. Η εισφορά σε χρήμα του ιδιοκτήτη μπορεί να αρχίσει να καταβάλλεται από τον 2^ο χρόνο αφού πρέπει πρώτα να προηγηθεί σχετική πράξη υπολογισμού της νέας αξίας γης σε σχέση με την υπάρχουσα και να εκτιμηθεί η εισφορά σε χρήμα σε ποσοστό περίπου 25%.

Κόστος γης:

Με τις τρέχουσες τιμές των οικοπέδων στη γειτονική περιοχή και λαμβάνοντας υπ' όψη ότι σχεδόν το σύνολο της περιοχής Λιπασμάτων (και σίγουρα η έκταση που προορίζεται για το νέο πολιτισμού και αναψυχής με τουρισμό και ναυτιλία) είναι εκτός σχεδίου πόλης, η τιμή της γης υπολογίζεται στα 400 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο (στις προηγηθείσες μελέτες υπολογιζόταν στις 100.000 δρχ. ανά τμ. δηλαδή στα 300 ευρώ περίπου ανά τ.μ.). Προκειμένου για τα 213,5 στρέμματα τα οποία αποτελούν την ιδιοκτησία της Πρότυπος ΚΤΑΕ (χωρίς τα υπό απαλλοτρίωση από τον ΟΛΠ τμήματα και τα απαλλοτριωθέντα για τον δρόμο μέρη) το κόστος κτήσης της γης ανέρχεται στο ποσό των 85,4 εκ. ευρώ.

Κόστος Υποδομών

Το κόστος των έργων ανάπλασης (υποδομών κατά βάση) έχει εκτιμηθεί σε ύψος 50 εκατομμυρίων ευρώ στη μελέτη Κλουτσινιώτη-Τορτοπίδη στην μελέτη του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας του 2001 και σε ανάλογο ύψος και στη μελέτη της Εθνικής Τράπεζας του 2003. Έχουμε όμως σαν δεδομένα πλέον ότι έχει ήδη εκτελεστεί το βασικό έργο της υπόγειας σήραγγας κάτω από τα Λιπάσματα και το γήπεδο Δραπετσώνας καθώς και ο κόμβος της Μιχαληνού. Για τη δημιουργία ναυτιλιακού κέντρου θα χρειαστούν έργα σε μια έκταση περίπου 200 περίπου στρεμμάτων αντί για την έκταση των 500 περίπου στρεμμάτων όπως προβλεπόταν σε εκείνες τις μελέτες, επομένως θα απαιτηθούν λιγότερα έργα υποδομής. Αν μειώσουμε λοιπόν τα 50 εκ. ευρώ κατά ένα μέρος (λόγω των ήδη κατασκευασμένων υποδομών) μπορούμε να υπολογίζουμε το κόστος κατασκευής των υποδομών σήμερα γύρω στα 45 εκατομμύρια ευρώ (μείωση 10%) παρά τον πληθωρισμό της τελευταίας δεκαετίας. Από το σύνολο αυτών των υποδομών το μισό περίπου αντιστοιχεί στα όρια της Πρότυπος ΚΤΑΕ επομένως για το κόστος των υποδομών θα υπολογίζουμε 22.500.000 ευρώ μοιρασμένα στα 5 χρόνια από 4.500.000 ευρώ κατ' έτος

Κόστος λειτουργίας

Ο φορέας ανάπλασης και τα λειτουργικά κόστη που θα προκύψουν για τη διοίκηση διαχείριση του έργου εκτιμήθηκαν στο παρελθόν στο ύψος των 100 εκ. δρχ. (300.000 ευρώ) ετησίως. Λόγω της ιδιαιτερότητας της κατασκευής ενός ναυτιλιακού κέντρου με ιδιαίτερες δυνατότητες μπορούμε να υπολογίζουμε σε ένα αυξημένο κόστος λειτουργίας 500.000 ευρώ ετησίως ισομοιρασμένο στα 5 χρόνια

Κόστος Κατασκευών

Με το τρέχον κόστος κατασκευής ανωδομών και με δεδομένες τις σοβαρές οικονομίες κλίμακας για τους κατασκευαστές από την ταυτόχρονη κατασκευή τόσο μεγάλων ποσοτήτων μπορούμε να υπολογίσουμε στα 500 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο το κατασκευαστικό κόστος. Προκειμένου για την κατασκευή των 67.900 τετραγωνικών μέτρων κτισμένου χώρου της ιδιοκτησίας της Πρότυπος ΚΤΑΕ και με εκτιμώμενο κόστος 800 ευρώ ανά τετραγωνικό για την επανάχρηση των διατηρητέων (χωρίς να υπολογίζουμε το εξαιρετικό κόστος καθαρισμού από τοξικά κλπ. που θα αναζητηθεί σε προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης) που έχουν εμβαδόν 17.500 τετραγωνικών μέτρων φτάνουμε σε ένα κόστος για τις ανωδομές ίσο με $(500 \times 67.900) + (1000 \times 17.500) = 51.450.000$ ευρώ μοιρασμένο σε ίσα μέρη τα 5 χρόνια (10.090.000 ετησίως)

Νέες Αξίες γης

Οι εκτιμήσεις των μελετητών του ΟΡΣΑ, του Δήμου Δραπετσώνας και της Εθνικής Τράπεζας έχουν εκτιμήσει την αξία των οικοπέδων (της γης) μετά την Ανάπλαση στο ύψος των 720 ευρώ ανά τμ. για τα τμήματα εκτός σχεδίου πόλης και στο ύψος των 1.710 έως 1.986 ευρώ ανά τμ. για τα τμήματα εντός σχεδίου. Υπολογίζουμε εδώ μια μέση τιμή (σταθμισμένη) στα 1.400 ευρώ ανά τμ. Αυτό ανεβάζει τη νέα αξία γης στα 213.500 τμ. X 1.400 ευρώ ανά τμ. = 298.900.000 ευρώ

Εισφορά σε χρήμα

Η εισφορά σε χρήμα είναι υποχρεωτική για τους ιδιοκτήτες με βάση τον Ν.1337/83 και τον 2508/97 και ανέρχεται στο 25% της διαφοράς της παλιάς με νέα αξία γης. Με τον υπολογισμό της σημερινής αξίας γης σε 85,4 εκ. ευρώ και τη νέα αξία της γης (της Πρότυπος ΚΤΑΕ) σε 298.900.000 ευρώ προκύπτει μία άνοδος της αξίας της γης κατά 213.500.000 ευρώ και η αναλογούσα εισφορά της Πρότυπος ΚΤΑΕ (25%) ανέρχεται στο ποσό των 53.375.000 ευρώ που μπορεί να καταβληθεί σε τρεις δόσεις μοιρασμένες σε 20% κατά τον πρώτο χρόνο καταβολής, 30% τον δεύτερο και 50% τον τρίτο (10.675.000 τον 1^ο χρόνο, 16.012.500 τον 2^ο χρόνο και 26.687.500 τον 3^ο χρόνο καταβολής)

Πωλήσεις

Η πώληση των 67.900 τετραγωνικών μέτρων ακινήτων που θα δημιουργηθούν και των υπαρχόντων 17.500 τμ. διατηρητέων εξαρτάται από το είδος των ανωδομών και τις χρήσεις. Σύμφωνα με την κατανομή των νέων χρήσεων που υπολογίσαμε πιο πριν έχουμε τις εξής κατασκευές ανά κατηγορία: Σε Πολιτισμό (18%), Έρευνα (4%), Εκπαίδευση (4%), Πολυκινηματογράφο (6%), Αναψυχή-Εστίαση (11%), τεχνολογικό Κέντρο (8%), Ξενοδοχείο (12%), Γραφεία (29%), Εμπορικά (10%) και με τιμές

διαφορετικές για κάθε περίπτωση. Συγκεκριμένα έχουμε τον παρακάτω πίνακα για εκτίμηση εσόδων. Το συνολικό έσοδο ανέρχεται στο ύψος των 541 εκ. ευρώ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΣΟΔΩΝ

	έκταση		τιμή	
Πολιτισμός	15.000	17,6%	3.000	45.000.000
Έρευνα	3.000	3,5%	5.000	15.000.000
Εκπαίδευση	5.000	5,9%	5.000	25.000.000
Πολυκινηματογράφος	5.000	5,9%	5.000	25.000.000
Αναψυχή-Εστίαση	9.000	10,6%	10.000	90.000.000
Τεχνολογικό Κέντρο	5.000	5,9%	5.400	27.000.000
Ξενοδοχείο	10.000	11,7%	8.000	80.000.000
Γραφεία	25.000	29,4%	6.000	150.000.000
Εμπορικά	8.400	9,6%	10.000	84.000.000
	85.400			541.000.000

Φόροι

Με την άνοδο των ποσοστών φορολογίας μπορούμε να υπολογίσουμε τον φόρο στο 12% επί των εσόδων (ο σχετικός δείκτης ήταν προ των μέτρων από 5 έως 10%). Το ποσό των φόρων θα υπολογίζεται στα έσοδα κάθε χρονιάς.

Με βάση τα παραπάνω προκύπτει ο παρακάτω πίνακας χρηματικών ροών:

ΠΙΝΑΚΑΣ ΧΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΡΟΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

	χρόνος 1ος	χρόνος 2ος	χρόνος 3ος	χρόνος 4ος	χρόνος 5ος	
Έσοδα πωλήσεων	0	54.100.000	108.200.000	270.500.000	108.200.000	541.000.000
Κόστος γης	-85.400.000	0	0	0	0	-85.400.000
Υποδομές	-4.500.000	-4.500.000	-4.500.000	-4.500.000	-4.500.000	-22.500.000
Κόστος κατασκευών	-10.090.000	-10.090.000	-10.090.000	-10.090.000	-10.090.000	-50.450.000
Λειτουργικό κόστος	-500.000	-500.000	-500.000	-500.000	-500.000	-2.500.000
Εισφορά σε χρήμα	0	-10.675.000	-16.012.500	-26.687.500	0	-53.375.000
Ταμειακές ροές προ φόρων	-100.490.000	28.335.000	77.097.500	228.722.500	93.110.000	326.775.000
Φόρος 10%	0	-5.410.000	-10.820.000	-27.050.000	-10.820.000	-54.100.000
Ταμειακές ροές με φόρους	-100.490.000	22.925.000	66.277.500	201.672.500	82.290.000	272.675.000
ΚΠΑ	-100.490.000	21.833.333	60.115.646	174.212.288	67.700.187	223.371.454
ΚΠΑ αθροιστική	-100.490.000	-78.656.667	-18.541.020	155.671.268	223.371.454	
Εσωτερικός	Συντελεστής	Απόδοσης	IRR	60,93%		

Τα ποσά είναι σε ευρώ.

Οι δείκτες αποδοτικότητας

- 1) Ο **Εσωτερικός Συντελεστής Απόδοσης (Internal Rate of Return- IRR)** προκύπτει **60,93%** που είναι πολύ υψηλός συντελεστής αποδοτικότητας του επενδυμένου κεφαλαίου
- 2) Με τον υπολογισμό **Καθαρής Παρούσας Αξίας (Net Present Value- NPV)**, με επιτόκιο **5%** ετησίως, αυτή προκύπτει στα **223.371.454 ευρώ** θετικό αποτέλεσμα, που είναι πολύ ευνοϊκός οικονομικός απολογισμός για ένα τέτοιο έργο ανάπλασης.
- 3) Ένας τρίτος δείκτης αποδοτικότητας είναι ο **χρόνος ανάκτησης του κεφαλαίου (payback period)** που στην προκειμένη περίπτωση είναι τα **3 χρόνια** (συν τρεις περίπου μήνες του 4^{ου} έτους)

Και οι τρεις χρησιμοποιούμενοι διεθνώς και στην οικονομική επιστήμη δείκτες αποδοτικότητας είναι θετικοί και προδιαθέτουν ευνοϊκά για μια επένδυση με τις προβλεπόμενες χρήσεις. Εννοείται ότι τα παραπάνω ευνοϊκά αποτελέσματα είναι τα κέρδη των ιδιωτών αν μπουν στο πρόγραμμα ανάπλασης με τις παραπάνω προϋποθέσεις και υπολογίζει τα έξοδα και τα έσοδα του επενδυτικού προγράμματος υπό τις προϋποθέσεις που αναλύθηκαν παραπάνω ως προς τις χρήσεις και τους συντελεστές δόμησης καθώς και τις παραδοχές για τιμές αγοράς και πώλησης αγαθών που σχετίζονται με τις κατασκευές, τη γη, τα κτισμένα κλπ.

Πηγές Χρηματοδότησης

Η χρηματοδότηση του εγχειρήματος αφορά στα **δημόσια έργα** (υποδομές, δρόμοι, πλατείες, ανισόπεδες διαβάσεις, πράσινο, πάρκο, αθλητικοί χώροι, επικοινωνίες, μέσα σταθερής τροχιάς κλπ.) και στα **ιδιωτικά έργα** (ανωδομές, καταστήματα, γραφεία κλπ)

Ιδιωτικές επενδύσεις

Σε ότι αφορά στα ιδιωτικά έργα η αυτοχρηματοδότηση είναι η συνήθης μέθοδος και δεν θα υπάρξει πρόβλημα στον τομέα αυτό αφού οι οικοδομικές εταιρείες αστικής ανάπτυξης είναι συνηθισμένες να εκτελούν τέτοια έργα και μεγαλύτερης ακόμα κλίμακας. Το εγχείρημα προβλέπει κόστη 50,45 εκ. ευρώ για τις ανωδομές. Πηγές χρηματοδότησης είναι οι Τράπεζες και Ασφαλιστικά Ταμεία (Ελλάδας και Ευρώπης) που επενδύουν σε real estate

Δημόσιες Επενδύσεις

Σε ότι αφορά στα δημόσια έργα, το Πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων μπορεί να καλύψει μέρος των υποδομών (22,5 εκ. ευρώ) και των λειτουργικών δαπανών (περί

τα 2,5 εκ. ευρώ). Εμπλοκή μπορεί να υπάρξει μόνον αν προβλεφθούν απαλλοτριώσεις και αγορές οικοπέδων που ανατρέπουν το χρηματοοικονομικό πρόγραμμα. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει η Πολιτεία να χρηματοδοτήσει τις απαλλοτριώσεις. Η Ευρωπαϊκή Ένωση κατά καιρούς εξαγγέλλει προγράμματα που χρηματοδοτούν παρόμοιες δράσεις περιβαλλοντικής αιχμής.

Προκειμένου για τις επενδύσεις σε υποδομές και για πράσινο μπορούν να αναζητηθούν χρηματοδοτήσεις από προγράμματα της ευρωπαϊκής ένωσης. Πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι εκτός από το πράσινο, προγράμματα χρηματοδότησης της ΕΕ παρέχονται κυρίως στις ακόλουθες περιοχές:

✓ Ανταγωνιστικότητα και καινοτομία.

Αφορούν σε δράσεις που προβλέπει η πρόταση την οποία στηρίζει η παρούσα εργασία. Η προώθηση της καινοτομίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία, μάλιστα, πρέπει να είναι μια από τις μεγαλύτερες προτεραιότητες του σχεδιασμού.

✓ Εκπαίδευση και κατάρτιση.

Η ίδρυση τμημάτων του Πανεπιστημίου Πειραιά (ή και Αιγαίου) και άλλων εκπαιδευτικών φορέων (σχολής εμποροπλοιάρχων, ναυτικού λυκείου, ναυτικού ΙΕΚ κλπ.) είναι μια δράση αναγκαία και συμβατή με το όλο εγχείρημα.

✓ Περιβάλλον

Αφορά στο μητροπολιτικό πάρκο των 430 στρεμμάτων αλλά και σε δράσεις για το περιβάλλον όπως η αποκομιδή απορριμμάτων κλπ.

✓ Υγεία και ασφάλεια στην εργασία

✓ Έρευνα.

Είναι τομέας που προβλέπεται από τις δράσεις που καθορίστηκαν ως αναγκαίες για το Ναυτιλιακό Κέντρο

✓ Διαρθρωτικά.

Όλες οι παραπάνω κατηγορίες, λοιπόν, βρίσκονται στην περιοχή ενδιαφέροντος του εγχειρήματος της οργάνωσης ενός κέντρου Πολιτισμού και Αναψυχής με δράσεις στη Ναυτιλία και τον Τουρισμό στον Πειραιά με τα χαρακτηριστικά που αναφέραμε πιο πάνω. Συνεπώς χρηματοδότηση από κοινοτικούς πόρους είναι αναμενόμενη και σε πολύ σημαντικό μέγεθος. Τις σχετικές αιτήσεις προς την Κοινότητα θα μπορούσε να αναλάβει ο Φορέας Υλοποίησης του εγχειρήματος που θα συσταθεί υπό τη γενική εποπτεία της Πολιτείας αλλά και των ενδιαφερομένων νομικών και φυσικών

προσώπων. Ακόμη θα μπορούσε να υπάρξει αυτοχρηματοδότηση έργων καθώς ο ιδιοκτήτης είναι η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος ενώ σημαντικοί επενδυτικοί οίκοι θα μπορούσαν να αγοράσουν οριζόντιες ιδιοκτησίες από τα σχέδια και να αυτοχρηματοδοτήσουν τις μελλοντικές εγκαταστάσεις τους ενώ θα μπορούσαν να αντληθούν κεφάλαια από τον χώρο των Ασφαλιστικών Ταμείων, όχι κατ' ανάγκη των ελληνικών αλλά όλου του κόσμου.

4.- ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ:

Η Νέα Πρόταση που περιέχεται εδώ ενδιαφέρει κυρίως την πλευρά του επενδυτή. Εξετάζει το όλο εγχείρημα ως προς τη βιωσιμότητα, την χρησιμότητα την κερδοφορία και τη σκοπιμότητά του. Και είναι αναγκαία μια τέτοια διερεύνηση του ζητήματος ώστε να μην φαίνεται η ανάπλαση της βιομηχανικής ζώνης μονάχα σαν μια παραχώρηση της Πολιτείας και της Οικονομίας προς τους φτωχούς κατοίκους της επαρχίας του Πειραιά αλλά να της αποδίδεται αυτό που της αξίζει, ότι δηλαδή είναι ένα εγχείρημα που από μόνο του είναι άξιο λόγου, αναγκαίο για την οικονομία μας, το περιβάλλον, το μέλλον μας και το μέλλον των παιδιών μας.

Ένα πρώτο συμπέρασμα που προκύπτει από την ανάλυση της ιδέας της δημιουργίας ενός κέντρου Πολιτισμού και Αναψυχής με ιδιαίτερη κατεύθυνση τις δράσεις τύπου RDI (έρευνας ανάπτυξης καινοτομίας) στον Τουρισμό και τη Ναυτιλία είναι ότι το κέντρο αυτό μπορεί να συντελέσει **στην ουσιαστική περιβαλλοντική αναβάθμιση του ευρύτερου Πειραιά** αλλά και του λεκανοπεδίου με το μητροπολιτικό πάρκο του, να λύσει προβλήματα απασχόλησης στην περιοχή ενώ μπορεί **να ενισχύσει και στο σύνολό του το ευρύτερο πλέγμα επιχειρήσεων** του Πειραιά που σχετίζονται με τον Τουρισμό και τη Ναυτιλία.

Προϋπόθεση για τη δημιουργία ενός τέτοιου κέντρου είναι να υπάρχει κατάλληλος χώρος, να σχεδιαστεί με τρόπο που να παίζει στρατηγικό ρόλο στην τοπική και ευρύτερη οικονομία, να είναι θετική η αποτίμηση του εγχειρήματος από χρηματοοικονομικής πλευράς και να συντρέχουν **πολιτικές και κοινωνικές προϋποθέσεις για την χωροθέτησή του** σε στρατηγικό σημείο του Πειραιά αλλά να είναι και η συγκυρία ευνοϊκή.

Όλες οι παραπάνω προϋποθέσεις συντρέχουν για την τέως βιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας- Κερατσινίου.

Η περιοχή έχει τις πολεοδομικές και χωροταξικές προϋποθέσεις για να υποδεχτεί ένα κέντρο με χαρακτήρα πολιτιστικό, ψυχαγωγικό με τουριστικό και να στηρίζει όχι μόνο τις κύριες λειτουργίες του αλλά και ένα πλέγμα δραστηριοτήτων που είναι συμβατές με αυτό ή αναγκαίες ως συμπληρωματικές με αυτό. Επίσης η περιοχή αυτή έχει ανάγκη από τη δημιουργία ενός μεγάλου πάρκου πρασίνου, το οποίο είναι δύσκολο να δημιουργηθεί με απαλλοτριώσεις των ιδιοκτησιών γης, ιδιαίτερα στις σημερινές συνθήκες με τα μεγάλα δημοσιονομικά ελλείμματα και το πολύ υψηλό δημόσιο χρέος. Εδώ υπάρχουν οι προϋποθέσεις ώστε χωρίς χρήματα (ή με κατά πολύ μικρότερες απαλλοτριώσεις) να υπάρξει ένα μεγάλο πάρκο έκτασης περίπου 430 στρεμμάτων που ικανοποιεί απόλυτα το αίτημα για ενιαίο μητροπολιτικό πάρκο

υψηλού πρασίνου. Κι αυτό πέρα από τα 40 περίπου στρέμματα των αθλητικών χώρων και τα 24 στρέμματα μέσα στα οποία βρίσκονται τα διατηρητέα των λιπασμάτων (γυαλάδικο κλπ.) και τα 10 στρέμματα (κατ' εκτίμηση) των διατηρητέων του Τσιμεντάδικου.

Διαπιστώθηκε ότι η χρονική συγκυρία είναι ευνοϊκή καθώς υπάρχει ανάγκη για αναπτυξιακά εγχειρήματα που δεν θα επιβαρύνουν τα δημοσιονομικά του κράτους και θα δώσουν ελπίδες ανάκαμψης της οικονομίας. Η αναμενόμενη έξοδος από την παγκόσμια οικονομική κρίση και η καθυστερημένη έστω έξοδος και της Ελλάδας από αυτήν θα αναζητήσουν επενδύσεις που να προσφέρουν ρυθμούς ανάπτυξης, απασχόληση και καλύτερο περιβάλλον. Το όλο εγχείρημα σαν επιχείρηση αλλαγής χρήσης γης, έχει θετικούς συντελεστές οικονομικής απόδοσης που ξεπερνούν το 60% σε IRR και έχουν γρήγορο χρόνο ανάκτησης επενδυμένου κεφαλαίου ενώ προβλέπονται έσοδα καθαρής παρούσας αξίας (Net Present Value) άνω των € 250 εκ.. Οι πολιτικές και οικονομικές παράμετροι συνυπολογίζονται και ξεπερνιούνται με την ελάχιστη κάλυψη του χώρου, τη δημιουργία του πάρκου και με την ανάκτηση από τους κατοίκους του θαλασσίου μετώπου. Η περιοχή βρίσκεται σε στρατηγικό σημείο στην είσοδο του κεντρικού λιμανιού του Πειραιά και ανάμεσα στο επιβατικό και εμπορικό λιμάνι.

Το κέντρο μπορεί να πλαισιωθεί από δράσεις όπως Τμήματα του Πανεπιστημίου Πειραιά ή του ΤΕΙ Πειραιά, Σχολές, Ερευνητικά Κέντρα, Κέντρα προώθησης καινοτομιών και νέων Τεχνολογιών, Πολιτιστικά Κέντρα και καταστήματα εμπορικά ή καταστήματα εστίασης και αναψυχής αλλά και δραστηριότητες που να παράγουν πλεόνασμα καταναλωτή όπως ο πολυκινηματογράφος κλπ. Η ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου του Θεμιστόκλειου και η αξιοποίηση του φυσικού κάλλους των δύο λιμανιών, η δημιουργία μιας τουλάχιστον μαρίνας και η αξιοποίηση του κάβου Κράκαρη και της περιοχής ανάμεσα στα δύο λιμάνια μπορεί να προσφέρει ελκυστικά για επίσκεψη σημεία. Επίσης ένα ξενοδοχείο μπορεί να χωροθετηθεί για κάλυψη σχετικών αναγκών. Το σύνολο αυτών των χρήσεων δίνει στο κέντρο πολιτισμού και αναψυχής με ναυτιλιακές και τουριστικές κατευθύνσεις μια δυναμική στρατηγικής ενδυνάμωσης του όλου επιχειρηματικού πλέγματος της περιοχής και του ευρύτερου Πειραιά ενώ αντιμετωπίζει και σημαντικά προβλήματα ανάπτυξης της περιοχής, απασχόλησης και περιβαλλοντικής και οικονομικής αναβάθμισης. Ο χώρος έχει οδική σύνδεση με το εθνικό δίκτυο και μπορεί να συνδεθεί και με μέσα σταθερής τροχιάς.

Θα μπορούσε κανείς να υποθέσει ότι το project δεν έχει κανένα πρόβλημα και θα προχωρήσει εύκολα καθώς όλες οι παράμετροι μοιάζουν θετικές. Ωστόσο υπάρχουν προβλήματα που κάνουν την επιτυχία του όλου εγχειρήματος αμφίβολη.

Τα προβλήματα είναι «ελληνικού πολιτικού τύπου» κι έχουν σχέση με αυτό που στην Ελλάδα καταχρηστικά αποκαλείται «πολιτικό κόστος». Η νέα κυβέρνηση και η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση (Υπερνομαρχία Αττικής και Νομαρχία Πειραιά) είχαν δεσμευτεί για δημιουργία εκτεταμένου πρασίνου με κάποιες ακραίες εκφράσεις όπως

«δεν θα πέσει στον χώρο ούτε ένα τετραγωνικό τσιμέντο» κλπ. και ακόμα πιο ακραίες θέσεις έχουν λάβει τα κόμματα της Αριστεράς και εξωκοινοβουλευτικές ομάδες. Το ενδεχόμενο να παραχωρηθεί μικρός μόνο χώρος ως έκταση (περίπου το 10-15% του εμβαδού κάθε ιδιοκτησίας) είναι κάτι που μπορεί να γίνει αποδεκτό από τα Πολιτειακά όργανα, όμως θα συνεχίσει να προκαλεί αντιδράσεις στις υπόλοιπες οργανώσεις. Η Νομαρχία Πειραιά όχι μόνο ξεπέρασε την αγκύλωση αλλά έφτασε να προτείνει μάλιστα στις αρχές Ιουνίου του 2010 την ανάπλαση με τον ίδιο τρόπο που περιγράφεται και παρουσιάζεται εδώ. Αντί των οικοδομικών τετραγώνων προτείνει την κατασκευή τεσσάρων ουρανοξυστών 24-28 ορόφων στην περιοχή Βασιλειάδη και στην ιδιοκτησία της BP. Είναι μια παρόμοια πρόταση με αυτήν του βιβλίου αφού κινείται στην ίδια λογική και εξαντλεί έκταση 6% του συνόλου αντί του 10% που προτείνουμε εδώ. Θα συναντήσει και αυτή την αντίθεση των ακραίων της πράσινης ακτής» που δεν θα διστάσουν να κοροϊδέσουν τους ουρανοξύστες και το αμερικάνικο στυλ ανάπτυξης. Είναι βέβαιο ότι τα όποια σχέδια θα συναντήσουν αντιδράσεις τις οποίες η κυβέρνηση θα πρέπει να ξεπεράσει. Είναι αυτό δυνατό;

30 **Επικαιρότητα** TA NEA / Σάββατοκύριακο 29-30 Μαΐου 2010

Δραπετσώνα: πώς θα αλλάξει η λιμενοβιομηχανική ζώνη

Σύμφωνα με τον σχεδιασμό, οι ουρανοξύστες των 22 έως 34 ορόφων θα έχουν ύψος από 77 έως 119 μέτρα και θα καλύπτουν έκταση 7,5 στρεμμάτων

Τα σχέδια κατασκευής αφορούν:

- 4 ουρανοξύστες (22 έως 34 ορόφων)
- 2 μαρίνες
- σταθμό του προαστιακού και ξενοδοχείο
- συνοεδριακό πολιτιστικό κέντρο στα διατηρούμενα κτίρια

Στην υπό ανάπλαση περιοχή, συνολικού μήκους 660 στρεμμάτων, έχουν ιδιοκτησίες:

BP	82,25 στρ.	ΑΓΕΤ Ηρακλής	117,4 στρ.
Πράσινο		Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς	93,75 στρ.
Πρότυπος Κτηματική (Εθνική Τράπεζα)	254 στρ.	Δημοτικές και δημόσιες εγκαταστάσεις	112,65 στρ.

Στη Δραπετσώνα πια θα έχουμε ζωή
Μητροπολιτικό πάρκο 660 στρεμμάτων θα γίνει στα Λιπάσματα

Ανάπτυξη προς τα... επάνω προκειμένου να υπάρξει περισσότερος χώρος για πράσινο, αλλά και έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον προβλέπει για τη λιμενοβιομηχανική ζώνη της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου το σχέδιο που εκπονείται από τη Νομαρχία Πειραιά για τη μετατροπή της περιοχής σε μητροπολιτικό πάρκο.

χειρίση του έργου». Όπως επισημαίνονται από τη Νομαρχία Πειραιά, «η σημερινή μορφή στην περιοχή της Δραπετσώνας αποτελεί ικανικό χώρο για μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις με στόχο την ευρεία ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά, με τρόπο που θα αλλάξει τη φυσιογνωμία του, θα αναβιώσει το περιβάλλον, θα δημιουργήσει μεγάλους ελεύθερους χώρους πρασίνου και πικνοστασιακά αναψυχών με μικρή κλίση του συσχετισμού δόμησης που θα επηρεάζουν την

ΡΕΓΙΟΡΤΑΖ - ΠΡΟΚΟΠΗ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (regio@diolnet.gr)

Η μακέτα της πρότασης της Νομαρχίας σε προδημοσίευση στα NEA της 30^{ης} Μαΐου 2010

Για την απελθούσα τον Οκτώβρη του 2009 κυβέρνηση η απάντηση ήταν «όχι» καθώς στην πράξη απέφυγε να προωθήσει το θέμα και φάνηκε να το εγκαταλείπει μπροστά στην αντίδραση που συνάντησε. Η νέα κυβέρνηση έχει δώσει μέχρι στιγμής κάποια θετικά δείγματα γραφής όμως η τελική τοποθέτησή της στο υπό εξέταση ζήτημα είναι ακόμα ένα ερωτηματικό. Η στάση του νέου Υπουργείου Περιβάλλοντος (ΥΠΕΚΑ) θα είναι καθοριστική όπως και του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, άρα εν τέλει της κυβερνητικής επιτροπής. Αυτό το «ελληνικό παράδοξο» να οδηγείται η επίλυση ενός ζητήματος σε όλο και ανώτερα

επίπεδα εξ αιτίας του αόριστου «πολιτικού κόστους» είναι ένας παράγοντας αβεβαιότητας για το όλο εγχείρημα.

Πάντως θετικό είναι το γεγονός ότι η Νομαρχία εξήγγειλε ήδη ότι θα πραγματοποιήσει μελέτη για την βιομηχανική ζώνη όπου θα προβλέπει κάλυψη ενός 10% περίπου της έκτασης με νέες χρήσεις γης και εκτεταμένο πράσινο για τον υπόλοιπο χώρο. Η περιγραφή αυτή συνάδει απόλυτα και με την νέα πρόταση που αναλύεται εδώ.

Ο τελικός απολογισμός

Μετά από 35 χρόνια αγώνων και γεγονότων γύρω από το, μέλλον της βιομηχανικής ζώνης του Πειραιά, φτάσαμε στο 2010 σε ένα πολιτικό αδιέξοδο ως προς τις κατευθύνσεις που θα έπρεπε να πάρει η επιδίωξη της δικής μας ανάπτυξης. Ωστόσο το αδιέξοδο αυτό δεν είναι πραγματικό, βρίσκεται μόνο στα μυαλά των οπαδών των άκρων που εννοούν την ανάπτυξη είτε ως εντατική οικοπεδοποίηση είτε ως σκέτο πράσινο με δημόσια έξοδα. Η Νέα Πρόταση που καταγράφηκε σε αυτό το τελευταίο μέρος του βιβλίου, όπως και η πρόταση της Νομαρχίας που κινείται στην ίδια λογική, δείχνουν πως ο δρόμος υπάρχει, αρκεί να βρεθεί το θάρρος και η εξυπνάδα για να τον ακολουθήσουμε.

Τα πλεονεκτήματα από τη δημιουργία ενός Κέντρου Πολιτισμού και Αναψυχής με έμφαση στις δράσεις γύρω από την Ναυτιλία και τον Τουρισμό στην περιοχή της πρώην βιομηχανικής ζώνης που θα επιτρέψει την ανάπτυξη της περιοχής χωρίς να χρειαστεί η καταφυγή στην απαλλοτρίωση φαίνεται πως είναι πολλά και πολύ σημαντικά ενώ η οικονομική συγκυρία το καθιστά αναγκαίο. Οι περιβαλλοντικές ανησυχίες των πολιτών και των φορέων που τους εκπροσωπούν και αντιτίθενται στην τσιμεντοποίηση είναι δικαιολογημένες και μπορούν να αντιμετωπιστούν δίκαια και καθαρά με τον περιορισμό της κάλυψης του συνολικού εμβαδού στο μικρό ποσοστό του 10% περίπου.

Πρόκειται για ένα εγχείρημα που ο επιχειρηματικός κόσμος μπορεί να το αγκαλιάσει ενώ και ο πολιτικός κόσμος μπορεί να το στηρίξει. Ο συνδυασμός του εγχειρήματος με εκτεταμένο πράσινο και μητροπολιτικό πάρκο για την τέως βιομηχανική ζώνη μπορεί να καταστήσει το εγχείρημα εφικτό παρ' όλο που ένα σύνολο ,δηλώσεων και δημόσιων τοποθετήσεων τα χρόνια 2007-2008 έχουν δημιουργήσει πολιτικά εμπόδια σε μια τέτοια δράση.

Η δημιουργία ενός Φορέα με πρωτοβουλία της Πολιτείας, που να περιλαμβάνει όλους τους επισπεύδοντες του θέματος, δηλαδή τον κόσμο της επιχειρηματικότητας, την τοπική κοινωνία (δήμους, επιμελητήρια κλπ.), τον ΟΛΠ και τους ιδιοκτήτες γης θα μπορούσε να είναι το πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή. Η έγκριση, στη συνέχεια, ενός οριστικού σχεδίου ανάπτυξης με χρήσεις γης και συντελεστές δόμησης και ο –ως εκ τούτου- καθορισμός των πολεοδομικών αρχών και εργαλείων,

θα είναι το επόμενο βήμα. Η νομοθέτηση στη Βουλή της Ανάπλασης με τα παραπάνω χαρακτηριστικά θα δώσει το κατάλληλο πλαίσιο και θα καθορίσει τις εξελίξεις. Μετά από αυτά θα μένει το στάδιο της κατασκευής.

Ο χρόνος για τις αποφάσεις και τον Φορέα υπολογίζεται σε 1-2 χρόνια, και ο χρόνος κατασκευής σε 5, έτσι μέσα στην επόμενη δεκαετία θα μπορεί το Κέντρο να είναι πραγματικότητα. Μένει μόνο να εκφραστούν η επιχειρηματική και η πολιτική βούληση.

Εφ' όσον ξεπεραστούν τα προβλήματα όπως αυτά που εκτέθηκαν πιο πριν και εφ' όσον μια πρόταση για την ανάπλαση αποκτήσει εκ νέου πολιτειακή στήριξη και προχωρήσει, τότε θα πρέπει να καταρτιστεί νέα **Πολεοδομική Μελέτη για Τροποποίηση του Ρυμοτομικού Σχεδίου Πόλης** (Δραπετσώνας και Κερατσινίου) ή να τροποποιηθεί η μελέτη του Δήμου του 2007 ή της Νομαρχίας του 2010 (πολύ καλύτερα και πολύ ευκολότερα) έτσι που να επιβεβαιώνει τους συντελεστές δόμησης και τις καλύψεις που δεν θα πρέπει να ξεπερνούν το 10% καθιστώντας δυνατή τη δημιουργία Ενιαίου Μητροπολιτικού Πάρκου άνω των 400 στρεμμάτων στην περιοχή.

Επίσης θα πρέπει να γίνει μια **Έρευνα Αγοράς** που να επιβεβαιώσει τα ευρήματα και τις διαπιστώσεις που έχουν γίνει μέχρι σήμερα είτε από προηγούμενες έρευνες είτε από την εμπειρία ώστε να εκτιμηθεί καλύτερα η βιωσιμότητα και αναγκαιότητα των προτεινομένων χρήσεων. Αναγκαία είναι και μια **Μελέτη για το Μητροπολιτικό Πάρκο** που θα καθορίζει και τις χρήσεις μέσα σε αυτό αλλά και την κατανομή του πράσινου καθώς και των δραστηριοτήτων που είναι αναγκαίες ώστε το πάρκο να είναι επισκέψιμο.

Προκειμένου να καθοριστούν επακριβώς οι επιθυμητές και συμβατές με το Πολιτιστικό και Ψυχαγωγικό Κέντρο δραστηριότητες θα πρέπει να γίνει μια **Ειδική Μελέτη για τις Χρήσεις**. Οι χρήσεις θα πρέπει να εξυπηρετούν τον στόχο της δημιουργίας ενός κέντρου προσανατολισμένου σε RDI (έρευνα- ανάπτυξη- καινοτομία) που θα μπορεί να δημιουργεί προστιθέμενη αξία.

Πριν την απόφαση για το Κέντρο και Ενιαίο Πάρκο θα πρέπει να γίνει και **Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων** για τις συνέπειες στο κοινωνικό και φυσικό περιβάλλον από το εγχείρημα ενώ αναγκαία είναι και μια **Εδαφολογική μελέτη** της περιοχής που για πολλά χρόνια φιλοξένησε μια χημική βιομηχανία

Γιώργος Τσιρίδης

Δραπετσώνα, 9^η Ιουνίου 2010