

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Νίκος Μπελαβίλας¹

Μετά από έξι χρόνια επάλληλων μελετών, τεκμηρίωσης αλλά και κοινωνικής εγρήγορσης, σε σχέση με το μέλλον του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού η κατάσταση φαίνεται να έχει αποκρυσταλλωθεί.

Η πώληση του πρώην αεροδρομίου και του Αγίου Κοσμά θα φέρει έσοδα που αγγίζουν το ένα πέμπτο ή και λιγότερο της αξίας των προβλεπομένων προ διετίας εσόδων. Στα **5 δις €** έφθαναν τα αναμενόμενα τότε έσοδα αυτής της πώλησης, στα **300 έως 500 εκ. €** φθάνουν οι προσδοκίες σήμερα.

Το κόστος των συνοδών έργων, των μεταστεγάσεων, της κατασκευής ή/και ανακατασκευής σημαντικών υποδομών που θα επωμισθεί το Ελληνικό Δημόσιο θα υπερβεί το πενταπλάσιο των εσόδων πλησιάζοντας τα **2,5 δις €**.

Αυτό δεν είναι ένα σενάριο άγνωστο στην Ελλάδα. Έχουμε την όχι μακρινή εμπειρία των ολυμπιακών αγώνων αλλά και την μόλις χθεσινή εμπειρία των εθνικών οδικών αξόνων, οι οποίοι χρηματοδοτούνται εκ νέου λόγω της αδυναμίας των ιδιωτών να ανταπεξέλθουν στο κόστος κατασκευής τους. Ούτε στον διεθνή χώρο είναι άγνωστο φαινόμενο. Η Μεγάλη Βρετανία, η Ισπανία, η Πορτογαλία αναγκάστηκαν να αναχρηματοδοτήσουν αρκετές φορές με δημόσια χρήματα τέτοιου τύπου “ιδιωτικές” αναπλάσεις προκειμένου να τις σώσουν από την καταστροφή. Μία μηχανή διαρκούς δημόσιας χρηματοδότησης εταιρειών της κτηματαγοράς στο όνομα της ολοκλήρωσης και της βιωσιμότητας των έργων.

Οι προβλεπόμενες θέσεις εργασίας ξεκίνησαν από τον αριθμό των 45.000-το 2010, μειώθηκαν στις 15.000 το 2012 και τώρα βρίσκονται γύρω στις 10.000. Πότε θα εξασφαλισθούν; Σε 25 περίπου χρόνια όταν ολοκληρωθεί, αν ολοκληρωθεί, η μικρή πόλη που προγραμματίζεται εκεί. **Εκτιμάται ότι στην πραγματικότητα δεν θα υπάρξουν περισσότερες από 500 θέσεις εργασίας άμεσα και 1.500-2.000 μακροπρόθεσμα.** Θα είναι οι απασχολούμενοι σερβιτόροι, μάγειροι, καμαρότοι, καθαριστές, κρουπιέρηδες, ενός καζίνο, μίας μαρίνας, 10-15 εστιατορίων-καφέ και 1-2 ξενοδοχείων. Κατά την κατασκευή ενός τέτοιου project θα εργαστούν για 2-3 χρόνια περί 200-300 εργάτες και τεχνίτες σε υπεργολάβους, υπό τις γνωστές συνθήκες μαύρης εργασίας οι περισσότεροι εξ' αυτών.

Αυτά τα έσοδα-για να αντιληφθούμε τα μεγέθη- θα μπορούσαν να εξασφαλιστούν με την πώληση 100-300 καλών κατοικιών της Γλυφάδας. Όμως αν κατασκευαστούν σύμφωνα με τις προδιαγραφές τα “60 malls” ή οι “10.000 κατοικίες” ή οι “7.500 ξενοδοχειακές κλίνες” ή όλα αυτά περισσότερο από 3 εκατομμύρια τ.μ. επιφάνειες νέων κτιρίων, τότε μπορούμε να φανταστούμε έναν άλλον εφιάλτη: την κατάρρευση των τιμών των ακινήτων (η Αθήνα διαθέτει ήδη εκατοντάδες χιλιάδες κατοικίες και γραφεία κενά), των ξενοδοχείων του κέντρου και της

¹ Ο Νίκος Μπελαβίλας είναι Επίκουρος Καθηγητής Πολεοδομίας και Επιστημονικός Υπεύθυνος της Ερευνητικής Ομάδας ΕΜΠ για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού.

ακτής και βεβαίως των τοπικών αγορών, κυρίως της Γλυφάδας αλλά και των άλλων παράλιων δήμων.

Δεν υπάρχει σε διεθνές επίπεδο ιδιωτικός φορέας, ο οποίος θα μπορέσει να επωμιστεί ένα έργο ωσάν αυτό του Ελληνικού. Ούτε υπήρξε ποτέ. Τέτοιας κλίμακας έργα στο Λονδίνο, το Αμβούργο, το Πεκίνο ανελήφθησαν από το κράτος και στη συνέχεια εισήλθαν οι ιδιωτικές εταιρείες για την εκμετάλλευση ή ολοκλήρωση τμημάτων τους. Με πολύ σκληρό, ιεραρχημένο και ελεγχόμενο απολύτως από το Δημόσιο και την Αυτοδιοίκηση σχεδιασμό. Ακριβώς το αντίθετο από ότι συμβαίνει εδώ. Ένα τέτοιου μεγέθους έργο, όπως αυτό που διακηρύσσει το ΤΑΙΠΕΔ, μπορεί να το αναλάβει μόνο ένα εύρωστο κρατικό σχήμα με πιθανό ορίζοντα όχι μικρότερο των 20-25 ετών και με τεράστιες επίσης κρατικές επενδύσεις σε αυτό. Παρακολουθώντας τη διεθνή εμπειρία, οι τελικοί χρόνοι είναι δυνατόν να υπερβούν κατά πολύ τα 30 έτη. Οι προϋποθέσεις για μία τέτοια ανάληψη από ένα άλλο, όχι ελληνικό κρατικό σχήμα, είναι ουσιαστικά η εκχώρηση της εθνικής κυριαρχίας επί του εδάφους, η πλήρης κατάργηση των συνταγματικών και πολεοδομικών θεσμικών πλαισίων και η δραματική αλλαγή της ίδιας της καθημερινότητας της πόλης, καθώς μία ανεξέλεγκτη νησίδα 6.300 στρεμμάτων θα εγκατασταθεί στο εσωτερικό της.

Έχει συμβεί στον Πειραιά, όπου υπάρχει ήδη μία λιμενική **China town** εργασιακής ανασφάλειας και απομόνωσης από την εθνική οικονομία και ναυτιλία. Εκεί οι διακηρυγμένες νέες θέσεις εργασίας προ τετραετίας θα έφθαναν στις 10.000! Αυτό το μέγεθος δεν υπήρξε ποτέ. Στην πραγματικότητα εργάζονται 250 υπάλληλοι και άλλοι 400 σε καθεστώς υπεργολαβικής επισφάλειας. Στο Ελληνικό θα γεννηθεί πιθανόν μία ανάλογη **Qatar city** χλιδής και απομόνωσης, όχι βεβαίως για τους Αθηναίους, χωρίς καμία σχέση με την εθνική τουριστική οικονομία, αλλά εξαρτημένη από άλλα οικονομικά κέντρα όπου θα εκφεύγουν τα υψηλά κέρδη της επένδυσης.

Η επιλογή της πώλησης του Ελληνικού εν μέσω οικονομικής κρίσης είναι, πέραν του περιβαλλοντικού, πολεοδομικού και κοινωνικού προβλήματος που θα προκαλέσει, δραματική ως προς την οικονομική και επιχειρησιακή της διάσταση. Καθώς πρόκειται για εκχώρηση, στο εξουτελιστικά κατώτατο δυνατό όριο, μακράν της πραγματικής αξίας του ακινήτου, υπό δεσμενέστατους όρους για τον πωλητή και με ανάληψη ευθύνης από μέρος του για καταβολή τεραστίων δαπανών εν παραλλήλω και σε ζεστό χρήμα, ως όρο της παραχώρησης. Δεν πωλείται αλλά δωρίζεται, “με προίκα” όπως εγράφη πρόσφατα, επιπλέον 2-2,5 δις €.

Το μείζον σενάριο

Σύμφωνα με το πλήρες σενάριο του ΤΑΙΠΕΔ, η οικοδόμηση περισσότερων από 3 εκατομμύρια τ.μ. όγκων μετόν αρμέ και σκληρών επιφανειών, ή αλλαγή του μικροκλίματος της Νότιας Αθήνας με αύξηση της θερμοκρασίας 3-8°C στις περιοχές που θα οικοδομηθούν και στις γειτονικές τους, η κατακόρυφη αύξηση του ενεργειακού αποτυπώματος της πρωτεύουσας λόγω της προσθήκης του γιγαντιαίου κτιριακού δυναμικού, η απώλεια ελεύθερων χώρων ίσων με αυτούς που χάθηκαν με τις λανθασμένες επιλογές και χωροθετήσεις των ολυμπιακών

αγώνων το 2004, είναι τα μεγέθη της πλήρους ανάπτυξης – αν υπάρξουν – των σημερινών επιλογών του κυβερνητικού διαγωνισμού του για το Ελληνικό.

Το έλασσον σενάριο

Με βάση τα οικονομικά δεδομένα, την κρίση της κτηματαγοράς και το ρίσκο της επένδυσης είναι πιθανότερο ότι το έργο θα προχωρήσει με την αξιοποίηση μόνον του ελκυστικού τμήματος του. Μία ακριβή έκταση 500-1.000 στρεμμάτων στην ακτή-περίπου ο Άγιος Κοσμάς-θα αποκοπεί από το σώμα του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού και της πόλης. Σε αυτό το σενάριο θα υπάρξει μία αξιοποίηση μόνο των κερδοφόρων τμημάτων του ακινήτου για μαρίνα, καζίνο και ξενοδοχεία και η απόλυτη εγκατάλειψη του μη κερδοφόρου ανατολικού τμήματος των 5.500 στρεμμάτων κατά το πρότυπο των “καλών” και “κακών” τμημάτων των τραπεζών.

Η ανατροπή του σχεδιασμού και του προσανατολισμού της Αθήνας

Η προωθούμενη “αξιοποίηση” του Ελληνικού με βάση το Ν.4062/12 και το διεθνή διαγωνισμό του ΤΑΙΠΕΔ πρακτικά παρακάμπτει όλα τα επίπεδα του θεσμοθετημένου χωρικού σχεδιασμού και ταυτόχρονα δεν υπακούει σε κανένα σχέδιο αναπτυξιακής στρατηγικής για την πρωτεύουσα. Αποκλειστικός γνώμονας για το μέλλον του Ελληνικού είναι οι ιδιαίτερες επιθυμίες και οι στόχοι των επενδυτών που θα επιλεγούν από το ΤΑΙΠΕΔ και κυρίως η επίτευξη της μεγαλύτερης δυνατής κερδοφορίας από την εκμετάλλευση της έκτασης, χωρίς καμία σύνδεση με οποιαδήποτε συζήτηση για την πολεοδομική συγκρότηση της πρωτεύουσας, τις προτεραιότητες για την παραγωγική ανασυγκρότηση, τη διαμόρφωση μίας νέας ταυτότητας για την πόλη, τις κοινωνικές ανάγκες των κατοίκων και τα σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα. **Αντίστοιχα δεν υπάρχει καμία μέριμνα για τις επιπτώσεις στη μητροπολιτική Αθήνα: την αποδυνάμωση του κέντρου της πόλης από τη δημιουργία ενός ανταγωνιστικού πόλου, την απώλεια ενός μεγάλου μέρους του θαλασσιού μετώπου του Σαρωνικού, την αλόγιστη επέκταση του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων με καταστροφικές συνέπειες τόσο για τον αστικό όσο και για τον περιαιστικό χώρο, τη διάλυση του μικρο-μεσαίου εμπορίου στη Νότια Αθήνα, τις αλλαγές στο κλίμα της πόλης, κτλ.**

Το “άλλο” σενάριο για ένα πάρκο στο Ελληνικό

Από την πλευρά μας, το Μητροπολιτικό Πάρκο Υψηλού Πρασίνου στο Ελληνικό και τον Άγιο Κοσμά έχει μελετηθεί εξαντλητικά ως προς την αναγκαιότητα του, την εφικτότητα της δημιουργίας του, την οικονομική του βιωσιμότητα, τη μορφή και τις υποδομές του, τη δέσμη των χρήσεων ανταποδοτικών και μη που θα περιέχει, τις τεχνικές του προδιαγραφές, τα θεσμικά του προβλήματα και τις λύσεις του, τις συνδέσεις του με την Αθήνα και την θέση του στο στερέωμα των χώρων πρασίνου στο Λεκανοπέδιο.

Η επιστημονική ομάδα του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ σε συνεργασία με την ΤΕΔΚΝΑ και τους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης έκανε μεθοδολογικά ότι όφειλε να είχε κάνει η Ελληνική Κυβέρνηση. Ανέλυσε και μέτρησε τα τεχνικά και τα οικονομικά δεδομένα του προβλήματος ώστε να μην εξαρτάται το μέλλον του πρώην αεροδρομίου από τις τυχαιότητες, τις ολιγωρίες και τις εσφαλμένες “εκτιμήσεις” ενός

οποιοδήποτε κυβερνητικού παράγοντα χωρίς γνώση του αντικειμένου ή ακόμη χειρότερα, από τις κατευθυνόμενες οδηγίες ενός “φιλικού” επενδυτή. Κάτι που είδαμε με δραματικό τρόπο να συμβαίνει λχ. στο προ τριετίας ταξίδι και συμφωνία με το Κατάρ, η οποία κατέρρευσε λόγω άγνοιας του θεσμικού πλαισίου που δεσμεύει τον χώρο, ή στις οικονομικές εκτιμήσεις των τιμών της πώλησης από τους οικονομικούς υπουργούς οι οποίες καταρακυλούν και διαψεύδονται από μέρα σε μέρα.

Η διαβούλευση με τους φορείς που βρίσκονται εντός του πρώην αεροδρομίου η οποία πραγματοποιήθηκε στη Βουλή, η πολύμηνη συνεργασία μας με το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, με συναδέλφους πανεπιστημιακούς οικονομολόγους, με οικονομικούς εκτιμητές του χώρου της κτηματαγοράς, όπως και η πλήρης τεχνική-επιχειρησιακή ενημέρωση που είχαμε από την «Ελληνικόν» Α.Ε., μας έδωσε τη δυνατότητα να επικαιροποιήσουμε τα δεδομένα της μελέτης αξιολογώντας και τα νέα στοιχεία που προκύπτουν από την κρίση.

Συνοπτικά, η πρόταση για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, **περιλαμβάνει εκτός των πρασίνων επιφανειών, δεκάδες χρήσεις σε εκατοντάδες χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα κτιρίων (241 κτίρια με 370.000 τ.μ.).**

Οι χρήσεις αυτές είναι: Χρήσεις **αναψυχής** με καφέ, εστιατόρια, το **υδροπάρκο-θεματικό πάρκο** στο Ολυμπιακό Slalom, το **ενυδρείο, το κέντρο εμπορικών και επιστημονικών εκθέσεων και συνεδρίων στον πρώην Ανατολικό Αεροσταθμό, χρήσεις αθλητισμού** με τον πόλο επαγγελματικού και λαϊκού αθλητισμού με γήπεδα, γυμναστήρια και ξενώνες αθλητών, **χρήσεις πολιτισμού και έρευνας** με το ερευνητικό κέντρο του ΕΛΚΕΘΕ, τα μουσεία των αρχαιολογικών συλλογών του Σαρωνικού και της αεροπορίας. Περιλαμβάνει τις **χρήσεις τουρισμού, θαλάσσιου τουρισμού και αναψυχής μαζί με τις εγκαταστάσεις ναυταθλητισμού** στην Ολυμπιακή Μαρίνα και στον Άγιο Κοσμά. Περιλαμβάνει τέλος ένα **τοπικό κέντρο εμπορίου και διοίκησης** με καταστήματα μικρού εμπορίου και ιδιωτικές υπηρεσίες, υπηρεσίες διοίκησης πρόνοιας και εκπαίδευσης των γύρω δήμων.

Σε αυτά τα πλαίσια η σπουδαία πρωτοβουλία του αυτοδιαχειριζόμενου αστικού αγρού μπορεί να συνεχίσει να αναπτύσσεται σε έκταση 50-100 στρεμμάτων. Το ίδιο ισχύει με τη διαμόρφωση του ελαιώνα, τα χιλιάδες ελαιόδεντρα που έχουν αρχίσει να φυτεύονται από εθελοντές και μεγαλώνουν ήδη από 5 χρόνια, αλλά και τη δημιουργία της διαδημοτικής πειραματικής μονάδας διαχείρισης-ανακύκλωσης-κομποστοποίησης οικιακών απορριμμάτων στη ζώνη των μεταφορικών υποδομών-μελετάται ήδη από τα ΤΕΙ Πειραιά. Αυτές είναι χρήσεις επίσης συμβατές, χαμηλού έως μηδενικού κόστους και υψηλού οφέλους.

Το “άλλο” σενάριο του Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου, των Δήμων και του ΕΜΠ, έχει ως ποσό εκκίνησης τα 47 εκατομμύρια € για τα έργα πρασίνου και άνω οροφή τα 101 εκατομμύρια €. Είναι χρήματα τα οποία εξασφαλίζονται από τη λειτουργία του Slalom, της Μαρίνας και του κτιρίου του Ανατολικού Αεροσταθμού. Είναι ένα κεφάλαιο – το οποίο σπαταλήθηκε ή δεν εισπράχθηκε ως τώρα – και το οποίο θα λειτουργήσει ως καύσιμο της ατμομηχανής. Η σταδιακή επανάχρηση κτιρίων με δημόσια, εθνικά, ευρωπαϊκά και ιδιωτικά κονδύλια για μικρά έργα που θα εξασφαλίζουν την κοινωνική, την περιβαλλοντική αλλά και

την οικονομική ανταπόδοση σε σύντομους ορίζοντες χωρίς ρίσκο είναι το δεύτερο βήμα. Εν ολίγοις ανοίγει το πάρκο στο κοινό ως έχει, στα πρότυπα των ανάλογων ευρωπαϊκών παραδειγμάτων, ξεκινούν σταδιακά σε ζώνες και σε σημεία, έργα φυτεύσεων και υπαίθριων διαμορφώσεων διάρκειας λίγων μηνών τα οποία αποδίδουν τμήματα στο κοινό στην αμέσως επόμενη περίοδο. Παράλληλα αρχίζουν να λειτουργούν άμεσα το Slalom και η Μαρίνα με τους όρους της μελέτης του ΕΜΠ, χωρίς καμία πρόσθετη δόμηση αποφέροντας τα πρώτα έσοδα. Στην επόμενη φάση αναζητούνται τα εθνικά/ευρωπαϊκά κονδύλια για τον Ανατολικό Αεροσταθμό, τα μουσεία, το ενυδρείο και τους πόλους αθλητισμού οι οποίοι μπορούν εν μέρει να λειτουργήσουν από σήμερα. Τέλος ξεκινά η μεταμόρφωση της κηπούπολης της πρώην Αμερικανικής Βάσης σε τοπικό κέντρο με τα χαρακτηριστικά της μελέτης και έσοδα από τις ενοικιάσεις των κτιρίων της σε μικρά καταστήματα και γραφεία τα οποία επαναχρησιμοποιούνται επίσης με βάση τους όρους της μελέτης.

Τα κονδύλια των επισκευών-επαναχρήσεων κλιμακώνονται ανάλογα με το μέγεθος, με μεγαλύτερο απαιτούμενο κονδύλι αυτό του έργου της αποκατάστασης του διατηρητέου κτιρίου του Eero Saarinen-μετά από την απελευθέρωση του από τις άτεχνες τεράστιες προσθήκες που κατασκευάστηκαν κατά την τελευταία φάση λειτουργίας του. Το κόστος αποκατάστασης του ως μνημείου της σύγχρονης αρχιτεκτονικής και ως μητροπολιτικού πόλου συνεδρίων και εκθέσεων εκτιμάται περί τα 45-60 εκατομμύρια €. Καθώς γειτνιάζει με τη νέα γραμμή μετρό και τη μελλοντική προτεινόμενη επέκταση της γραμμής τραμ, αναμένεται να φέρει στον χώρο έως 100.000 επισκέπτες. Αντίθετα η Μαρίνα του Αγίου Κοσμά αλλά και αρκετά από τα κτίρια της δυτικής πλευράς μπορούν να λειτουργήσουν, με κόστος επισκευής μερικές δεκάδες χιλιάδες ευρώ και με σημαντικά έσοδα χωρίς καμία ανάγκη νέας δόμησης.

Οι Μαρίνες της Γλυφάδας με 640 θέσεις έχουν έσοδα 1.200.000-1.300.000 € και έξοδα λειτουργίας 300-400.000 €. Η Μαρίνα Αγίου Κοσμά διαθέτει 1.600 θέσεις-λογικά μπορεί να αποδώσει 2.000.000 € κατ'έτος.

Το υδροπάρκο του Slalom μπορεί να αποδίδει τα λειτουργικά του έξοδα με έναν ελάχιστο αριθμό 5.000 επισκεπτών - έως να φθάσει σε κέρδη λίγο περισσότερο του μισού-ενός εκατομμυρίου ευρώ κατ'έτος με έναν αριθμό 100.000 επισκεπτών.

Ένα μικρό κέντρο 50-100 καταστημάτων και χώρων (καφέ, εστιατόρια, θερινοί κινηματογράφοι, mini-market, βιβλιοπωλεία, ανθοπωλεία, είδη γεωπονίας, εργαλείων, περίπτερα, ή cash-points/τοπικά υποκαταστήματα τραπεζών) μπορεί με πολύ χαμηλά ενοίκια να αποδώσει έως μισό εκατομμύριο ευρώ. Δεν μιλάμε για κλειστή εμπορική αγορά αλλά για διάσπαρτη τοπική αγορά στα υπάρχοντα κτίρια της κηπούπολης της Αμερικανικής Βάσης συνδυασμένης με τις κοινωνικές και δημοτικές στεγασμένες χρήσεις – όχι ανταγωνιστική προς τις γειτονικές τοπικές αγορές, αλλά συμπληρωματική των κύριων χρήσεων του πάρκου.

Το κέντρο Saarinen, ο αθλητικός πόλος και το ενυδρείο θα βγάζουν τα έξοδα τους θα συνεισφέρουν στο πάρκο έχοντας τη συντήρηση και λειτουργία του περιβάλλοντος χώρου τους – όχι αμελητέο και δεν θα αποφέρουν σημαντικά έσοδα.

Αν τα λειτουργικά του πάρκου-και της συντήρησης των κτιρίων του θα τα δίνει το Δημόσιο, ή θα προκύπτουν από επιχειρηματικά σχήματα δημόσιων ή δημοτικών επιχειρήσεων, αυτοδιοικούμενων συνεταιριστικών φορέων, ιδιωτικών εταιρειών-ενοικιαστών ή μικτών σχημάτων είναι μία άλλη υπόθεση (που δεν έχουμε ούτε τις γνώσεις ούτε τον ρόλο να προτείνουμε).

Αυτά όμως είναι τα πραγματικά μεγέθη! Και ο στόχος είναι να εξασφαλιστούν 5 εκατομμύρια ευρώ στην πρώτη φάση έως 12 στον ορίζοντα της πλήρους ανάπτυξης του πάρκου για την εύρυθμη και βιώσιμη λειτουργία του.

Οι σημερινές κυκλοφοριακές υποδομές του χώρου επαρκούν για την εκκίνηση, με μοναδικό όρο την αποξήλωση των περιφράξεων που μετατρέπουν το πρώην αεροδρόμιο σε λαβυρινθώδη ανεξέλεγκτο και ανασφαλή τόπο.

Το πιο πάνω σενάριο δεν εξαρτάται από τις διακυμάνσεις της κτηματαγοράς, δεν εμπλέκει τα απολύτως αφερέγγυα αυτή τη στιγμή χρηματοπιστωτικά funds και τράπεζες. Έχει χαμηλό ρίσκο καθώς ξεκινάει με ασφαλείς χαμηλούς προϋπολογισμούς και εξελίσσεται με βάση τη σταδιακή ανάπτυξη των ανταποδοτικών χρήσεων. Έχει υψηλό κοινωνικό και περιβαλλοντικό όφελος καθώς εξασφαλίζει ανοικτό πράσινο δημόσιο χώρο για όλη την Αθήνα, σε απόσταση 20' από το κέντρο της και σε 40-60' από τα ακραία βόρεια και δυτικά σημεία του Λεκανοπεδίου, με πλήρη κάλυψη από τα δίκτυα μετρό, τραμ χωρίς απαιτούμενες πρόσθετες συγκοινωνιακές υποδομές. Ξαναδίνει στην πόλη την μάζα του πρασίνου και των ελεύθερων χώρων που καταστράφηκαν την περίοδο του 2004, απελευθερώνει και αναβιώνει ταυτόχρονα ένα μεγάλο μέρος της ακτής του Σαρωνικού.

Η εφαρμογή αυτού του σχεδίου εξασφαλίζει άμεσα έναν αριθμό 200-500 πραγματικών θέσεων εργασίας με ορίζοντα 2-2.500 εργαζόμενους και νέους ή/και τοπικούς μικροεπιχειρηματίες σε βάθος δεκαετίας. Δεν υπόσχεται τους πλασματικούς αριθμούς των 45.000 θέσεων που αλόγιστα δήλωναν υπουργοί και στελέχη αλλά έναν ρεαλιστικό στόχο που θα ανακουφίσει τις γύρω περιοχές. Αυτό το σχέδιο επίσης δεν είναι ανταγωνιστικό ούτε θέτει σε κίνδυνο τις υπάρχουσες θέσεις εργασίας, τις τουριστικές επιχειρήσεις και τις τοπικές εμπορικές ζώνες των γύρω δήμων.

Είναι ένα σχέδιο για την Αθήνα και τους κατοίκους της βασισμένο σε πραγματικές κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανάγκες, στηριγμένο στα οικονομικά δεδομένα της κρίσης και έχοντας ως πλαίσιο την ιδέα αφ' ενός της ανασυγκρότησης της πόλης και της χώρας - και αφ' ετέρου της διατήρησης της γης του πρώην αεροδρομίου και της ακτής, ως ελληνικού εδάφους, ως ελεύθερου δημόσιου χώρου.

Απρίλιος 2013