

ΤΟ ΑΡΘΡΟ 24 ΤΟΥ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ (Μάιος 2006)

Συγγραφέας: ΑΝΤΩΝΗΣ ΚΑΡΚΑΓΙΑΝΝΗΣ

Έλεγε την Κυριακή, στο βραδινό δελτίο ειδήσεων, η κρατική τηλεόραση πόσα σπίτια (εννοούσε κυρίως διαμερίσματα πολυκατοικιών) κτίστηκαν στα Μεσόγεια από τότε που άρχισαν να λειτουργούν το αεροδρόμιο των Σπάτων, η Αττική Οδός και η Λεωφόρος Δυτικού Υμηττού. Τα έλεγε αυτά με μόλις αποκρουπτόμενο κομπασμό επρόκειτο προφανώς για «ρεπορτάζ» από κάποιο Υπουργείο και ανέφερε εντυπωσιακούς αριθμούς, σαν να επρόκειτο για δείγματα και αψευδή τεκμήρια ανάπτυξης και ευημερίας.

Έλεγε, επίσης, ότι μεγάλο ποσοστό αυτών των νέων κτισμάτων είναι εξ ολοκλήρου ή κατά ποσοστό αυθαίρετα και ότι τα Μεσόγεια σήμερα έχουν το υψηλότερο ποσοστό αυθαιρέτων στη χώρα. Δεν έχει σημασία! Το αυθαίρετο κτίσμα και γενικότερα η αυθαιρεσία τα τελευταία 50-60 χρόνια λειτούργησαν ως... το δραστικότερο κίνητρο ανάπτυξης. Μαζί με τη φοροδιαφυγή.

Ανήκω (δυστυχώς) στην προχωρημένη ηλικιακή ομάδα που θυμάται τα Μεσόγεια όταν ήταν εκτεταμένη και πανέμορφη εξοχή με τα αμπέλια, τα περιβόλια και τις συκιές, τους λοφίσκους στο εσωτερικό και τους κολπίσκους προς την ακτή. Εξοχή διάσπαρτη από αγροτικά αρβανιτοχώρια. Στα σπίτια και στα καφενεία μιλούσαν μόνο αρβανίτικα, τα ελληνικά τα φύλαγαν μόνο για... τις επίσημες εμφανίσεις. Δεν είναι όμως αυτή η αιτία της δυσφορίας που αισθάνθηκα όταν άκουσα την «είδηση» από την κρατική τηλεόραση. Πολλά χάθηκαν τα τελευταία 50-60 χρόνια.

Το διαπίστωσα και προχθές, όταν έπειτα από πολλά χρόνια βρέθηκα στον Τύρναβο. Τον θυμόμουν πλούσιο κεφαλοχώρι, με χαμηλά χωριατόσπιτα ή μεσοαστικά, που όλα περιβάλλονταν από ευρύχωρες αυλές και αυλαγάδες, ένα κεφαλοχώρι 5-6 χιλιάδων κατοίκων. Τώρα είναι πλούσια και δυνατή πόλη κτισμένη κατ' εικόνα και ομοίωση της Αθήνας και της κοντινής Λάρισας, με πενταώροφες πολυκατοικίες χτισμένες η μία κολλητά στην άλλη -ώστε να είναι συμφέρουσα η αντιπαροχή-, με ελάχιστους κοινόχρηστους χώρους και με ασήκωτο φορτίο αυτοκινήτων.

Η ανησυχία και η στενοχώρια προέρχεται από τις σκέψεις και τα σχέδια για αναθεώρηση του άρθρου 24 του Συντάγματος, το οποίο και στην προηγούμενη πασοκική αναθεώρηση ήταν η πέτρα του σκανδάλου. Ίσως είναι και ο κυριότερος λόγος της αναθεώρησης, γιατί πράγματι όλες σχεδόν οι «νεότερες» πόλεις ασφυκτιούν από πολεοδομική στενότητα και η «ανάπτυξη», ιδιαίτερα η τουριστική, έχει ανάγκη από ευρυχωρία και άνεση. Είναι και οι οικοδομικοί συνεταιρισμοί που θέλουν να αξιοποιήσουν «την περιουσία τους», είναι και οι εκατοντάδες χιλιάδες καταπατητές και αυθαιρεσιούχοι, είναι η μισή και πλέον Ελλάδα που για τον ένα ή τον άλλο λόγο συγκρούεται με τους περιβαλλοντικούς περιορισμούς.

Έστω να δεχθούμε τη βασική αρχή: ότι ο χαρακτηρισμός και η χρήση της γης πρέπει να συμβαδίζουν με τον εκάστοτε χαρακτήρα της «ανάπτυξης» και με τις πολεοδομικές ανάγκες. Με ποιο όμως πρότυπο; Η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη και οι δορυφορικές πόλεις της περιφέρειας μας προέκυψαν τυχαία από ποικίλες αυθαιρεσίες και είναι μάλλον παραδείγματα προς αποφυγή.

Και για να επανέλθουμε στην αφετηρία αυτού του σημειώματος. Τα μεγάλα έργα των τελευταίων ετών, η οδός Αθηνών-Κορίνθου, η Αττική Οδός και η Λεωφόρος Δυτικού Υμηττού -τις οποίες τόσο επαινούν όσοι οδηγούν αυτοκίνητο- και το αεροδρόμιο των Σπάτων τείνουν να διαμορφώσουν ένα ενιαίο και συνεχές πολεοδομικό συγκρότημα... από την Κόρινθο ως τη Χαλκίδα, το οποίο θα συγκεντρώσει πάνω από τον μισό πληθυσμό της χώρας. Ανάλογα, αλλά σε μικρότερη έκταση, αναπτύσσεται η Θεσσαλονίκη. Αυτά τα πρότυπα ακολουθούν και οι δορυφορικές πόλεις, π.χ. το Ηράκλειο.

Αν, λοιπόν, αυτά είναι τα πρότυπα, τότε θα πρέπει να δεχθούμε ότι όλοι οι περιβαλλοντικοί περιορισμοί υποχωρούν και κάθε δέκα χρόνια θα απαιτείται και μια νέα αναθεώρηση του άρθρου 24. Είναι ίσως καλύτερα να το καταργήσουμε από τώρα ολοσχερώς...

Το άρθρο δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα «Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ», στις 16 Μαΐου 2006, σ. 24.