

ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΜΠΙΛΛΙΑ: Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΕΧΕΙ ΞΑΝΑ ΜΙΑ ΕΥΚΑΙΡΙΑ

Ο πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ Πάρις Μπίλλιας εμπλουτίζει με σταγόνες τεχνογνωσίας το άρθρο του Τάσου Τασσιούλα στη Voria.gr για την ατζέντα της Θεσσαλονίκης.



του Πάρι Μπίλλια

Διαβάζοντας πριν μερικές μέρες το άρθρο του Τάσου Τασσιούλα στη Voria.gr με τίτλο «η Θεσσαλονίκη έχει πια ατζέντα για την επόμενη μέρα» αισθάνθηκα ότι απηχεί ακριβώς το συνδυασμό αυτοπεποίθησης και ρεαλισμού που χρειάζεται η πόλη μας για να κινηθεί με παραγωγικό βηματισμό προς το μέλλον της.

Επιχείρησα, λοιπόν, να εμπλουτίσω τις επισημάνσεις αυτές, με λίγες σταγόνες τεχνογνωσίας και με το εφικτό όραμα της μέγιστης δυνατής υπεραξίας που μπορεί να αντληθεί από κάθε νέο και παραδοσιακό πλεονέκτημα της Θεσσαλονίκης, εφόσον συνδυαστεί η δυναμική τους.

Το πέρασμα του ΟΛΘ σε φιλοσοφία λειτουργίας με αμιγώς ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και όρους αγοράς, είναι σαφώς ένα από τα «ατού» της επόμενης μέρας για τη Θεσσαλονίκη. Το ίδιο ισχύει με την αντίστοιχη εξέλιξη στο αεροδρόμιο «Μακεδονία».

Λαμβάνοντας ως αφετηρία τον κανόνα ότι το κράτος είναι γενικώς κακός επιχειρηματίας, η παρουσία στρατηγικών επενδυτών στους δύο αυτούς πυλώνες ανάπτυξης, ενισχύει την υπεραξία μιας σειράς υποδομών της πόλης, είτε υπαρκτών, είτε υπό μελέτη και κατασκευή

(οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις, κέντρο logistics στο πρώην στρατόπεδο Γκόνου, κλπ). Για τον απλούστατο λόγο, ότι ο ιδιώτης επενδυτής, δεν γνωρίζει μόνο πώς να αξιοποιήσει ή να εμπλουτίσει παραγωγικότερα ένα δίκτυο υποδομών, αλλά είναι και αποφασισμένος να το πράξει. Από παράδειγμα, η πρόσφατη θεμελίωση του νέου τερματικού σταθμού στο αεροδρόμιο.

Το μεγάλο στοίχημα για την πόλη, είναι να αντλήσει όλη την υπεραξία που μπορεί από τους δύο αυτούς «πυλώνες». Και εκεί, έρχεται ο ρόλος της Αυτοδιοίκησης και των παραγωγικών φορέων.

Σε περιόδους κρίσης, ή –για να το θέσω καλύτερα- σε περιόδους προσπάθειας εξόδου από μια κρίση, το πιο χρήσιμο εργαλείο μεθοδολογίας είναι οι συνέργειες. Χρειάζεται λοιπόν, μια «συνταγή» συνεργασιών –κοινών projects- η οποία θα φέρει στο ίδιο «τραπέζι» το Λιμάνι, το Αεροδρόμιο και φυσικά τη Helexpo, που αν και υπό κρατικό έλεγχο, αποτελεί την εξαίρεση που έχει καταφέρει εδώ και χρόνια να λειτουργεί με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Τρεις πυλώνες λοιπόν, που μπορούν σε μια σταθερή συνεργασία μεταξύ τους και με το τοπικό επιχειρείν να πολλαπλασιάσουν το αναπτυξιακό αποτέλεσμα για την πόλη, που θα πετύχαινε καθ' `έναν μόνος του.

Η αναδιάταξη του χώρου της ΔΕΘ και η δημιουργία ενός μεγάλου αστικού πάρκου, δεν είναι μόνο περιβαλλοντικό εγχείρημα. Ασφαλώς θα αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής σε μια πόλη με μόλις 2,7 τμ πρασίνου ανά κάτοικο, όταν η ιδανική αναλογία που θέτει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας είναι τα 10 τμ ανά κάτοικο. Είναι όμως και αναπτυξιακό εγχείρημα, διότι δημιουργεί ένα νέο ποιοτικό τοπόσημο που θα ενισχύσει το brand της πόλης. Ανά τον κόσμο, ο ποιοτικός δημόσιος χώρος είναι το ισχυρότερο εργαλείο προσέλκυσης ποιοτικού τουρισμού σε αστικά κέντρα.

Και μιλώντας (γράφοντας) για branding και δημόσιο χώρο, φανταστείτε πόσο αυτά τα δύο θα αναβαθμιστούν, με την ανάδειξη και αξιοποίηση του παραλιακού μετώπου της Θεσσαλονίκης από το Καλοχώρι, ως το Αγγελοχώρι.

Η επιτυχημένη συνεργασία του ΤΕΕ/ΤΚΜ στο οποίο έχω την τιμή να προεδρεύω, της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και έξι δήμων, δημιούργησε το «θεμέλιο» αυτού του εγχειρήματος. Ένα Ειδικό Χωροταξικό, τον «χάρτη» αυτής της αναπτυξιακής ένταξης του παραλιακού μετώπου στην τοπική οικονομία και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Επίσης, απέδειξε, πως τη σύνθεση δυνάμεων που προσωπικά επιθυμώ να υπηρετώ, όταν την επιδιώκουμε πραγματικά σ' αυτή την πόλη, την πετυχαίνουμε.

Σε όσους «μίζερα» βλέπουν σ' αυτό το εγχείρημα ένα «φαραωνικό έργο», η καλύτερη απάντηση θα δοθεί μετά την έναρξη της υλοποίησης, με τη σταδιακή ένταξη ολοκληρωμένων τμημάτων στη ζωή της πόλης. Θυμίζω ότι η Νέα Παραλία, ξεκίνησε από έναν αρχιτεκτονικό διαγωνισμό. Και αναφέρω τη Νέα Παραλία ως παράδειγμα, για έναν ακόμα λόγο, ως απόδειξη, του ότι δεν αρκεί να δημιουργείς το δημόσιο χώρο, αλλά πρέπει να τον συντηρείς και κατάλληλα.

Ο διεθνής παράγοντας, που αναφέρεται στο άρθρο έχει τριπλή σημασία. Ο μακρινός μπορεί να έχει σημασία πολιτική και οικονομική, υπό την έννοια της προσέλκυσης

επενδύσεων και της αξιοποίησης του γεωπολιτικού πλεονεκτήματος της θέσης μας στον χάρτη. Ωστόσο ο εγγύς διεθνής παράγοντας, έχει και μεγάλη μακροοικονομική σημασία.

Οι οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές των γειτονικών χωρών, ενισχύουν την υπεραξία των δικών μας αντίστοιχων και κατά συνεπαγωγή, τη δυνατότητα της Θεσσαλονίκης να «κοιτά» προς τις αγορές της κεντρικής και της νοτιοανατολικής Ευρώπης, με τεράστια σημασία για το εξαγωγικό επιχειρείν της ευρύτερης περιοχής.

Οπωσδήποτε η περιφερειακή οδός μας, ανήκει στις υποδομές που χρήζουν αναβάθμισης. Ως ΤΕΕ/ΤΚΜ έχουμε προκρίνει τη δημιουργία ενός δρόμου πάνω από το δρόμο, αφού προηγηθεί βέβαια μια μελέτη οικονομικής βιωσιμότητας.

Αυτού του είδους η μελέτη, για παράδειγμα, απουσιάζει ή είναι ελλιπής, σε ό,τι αφορά στην περίφημη Θαλάσσια Αστική Συγκοινωνία, το μόνο σημείο του άρθρου σας, για το οποίο έχω «αστερίσκους» προβληματισμού. Με 15 εκατ. ευρώ προβλεπόμενο κόστος υποδομών, καλά θα κάνουμε να είμαστε σίγουροι ότι θα είναι ένα βιώσιμο μοντέλο συγκοινωνίας, πριν ξεκινήσουμε να δαπανούμε. Προσωπικά αμφιβάλω, όπως αμφιβάλλουν κι εκείνοι που το σχεδίασαν... απλά για να σχεδιάσουν, χωρίς προβλεπόμενη στάση στην Περαιά που έχει τον περισσότερο πληθυσμό, χωρίς πρόβλεψη για υποδομές πρόσβασης σε κάποιες στάσεις (όπως αυτής στο αεροδρόμιο), χωρίς πρόβλεψη για χώρους στάθμευσης οχημάτων κοντά στις στάσεις.

Τέλος, για να κλείσουμε με θετική οπτική αυτόν τον αρθρογραφικό διάλογο, η Θεσσαλονίκη ασφαλώς έχει μέλλον ως hub καινοτομίας. Αυτό οφείλεται λιγότερο σε κάποια εφαρμοσμένη κεντρική ή αυτοδιοικητική πολιτική, και περισσότερο στις πρωτοβουλίες και στις δυνατότητες ενός δυναμικού ιδιωτικού επενδυτικού δυναμικού, κυρίως μικρομεσαίας προέλευσης, που τα τελευταία χρόνια έχει στραφεί στην καινοτομία και στις νέες τεχνολογίες, αξιοποιώντας και συγκρατώντας επιστημονικό και ερευνητικό δυναμικό της περιοχής.

Ήδη αυτό το διάστημα «τρέχουν» νέα εγχειρήματα σ' αυτό το πεδίο...

Η Θεσσαλονίκη, με όλα τα παραπάνω, έχει ξανά μια ευκαιρία. Προσωπικά, σας δηλώνω, ότι ανήκω σ' εκείνους τους αποφασισμένους, να μην επιτρέψουμε να χαθεί...

*** Ο Πάρις Μπίλιας είναι πρόεδρος του Τμήματος Κεντρικής Μακεδονίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας.**

Πηγή: <https://www.voria.gr/article/i-atzenta-tis-thessalonikis-ine-ilopiisimi>