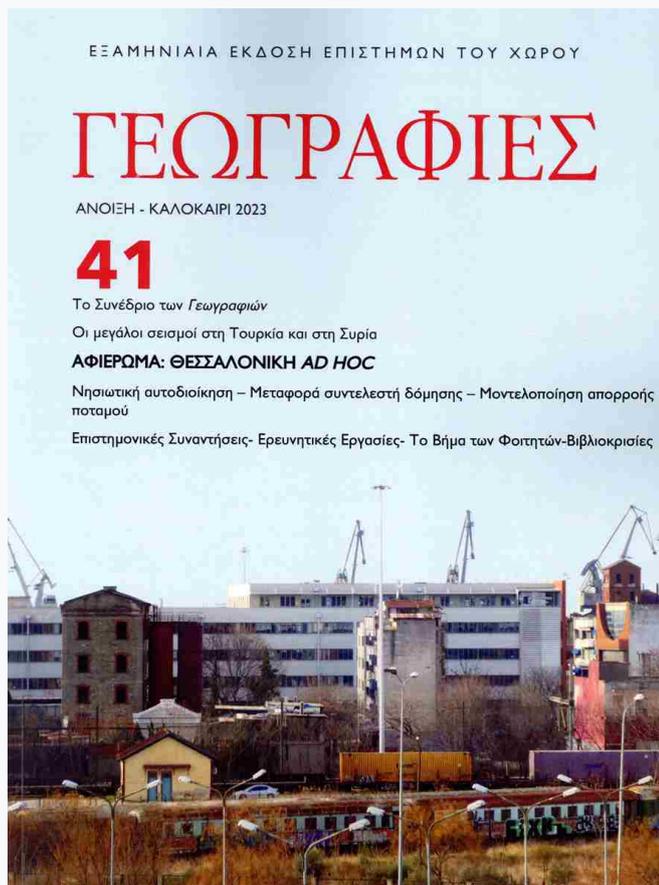


## Γεωγραφίες

---

Γεωγραφίες, Τεύχος 41, 2023

---



**ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ - ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΟ  
ΛΙΜΑΝΙ: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΣΤΗΝ  
ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

*Ευαγγελία Αθανασίου, Μαρία Καραγιάννη*

---

# ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ – ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

**Ευαγγελία Αθανασίου<sup>1</sup> – Μαρία Καραγιάννη<sup>2</sup>**

## *Περίληψη*

Η εργασία εντάσσεται στην επιστημονική συζήτηση που μελετά το ρόλο των δικτύων υποδομών στην αστική ανάπτυξη στο πλαίσιο των νεοφιλελεύθερων πολιτικών. Εστιάζοντας στην περιοχή γύρω από το πρόσφατα ιδιωτικοποιημένο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, επιχειρεί να φωτίσει τη σχέση ανάμεσα στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης, που κινητοποιήθηκε με στόχο τη διεθνοποίηση και τον εκσυγχρονισμό του λιμανιού, και το λόγο που έχει αναπτυχθεί σε μια σειρά από σχέδια που αφορούν την αστική του ενδοχώρα. Μέσα από τη μελέτη της σχέσης αυτής, η παρούσα εργασία αναδεικνύει αφενός την αλληλεξάρτηση ανάμεσα στο λιμάνι και την πόλη, αφετέρου τις διαδικασίες νεοφιλελευθεροποίησης του χώρου που πυροδοτήθηκαν μετά και πέρα από την παραχώρηση του λιμανιού στην πολυεθνική κοινοπραξία. Η εργασία επιχειρεί να συμβάλει στη συζήτηση για τις πολλαπλές θεσμικές, διοικητικές, χωρικές και γεωγραφικά προσδιορισμένες διαστάσεις του νεοφιλελευθερισμού.

Beyond privatisation – beyond the port: planning and governance in the port area of Thessaloniki

**Evangelia Athanassiou, Maria Karagianni**

## *Abstract*

The article seeks to contribute to the academic discussion on the role of infrastructure networks in urban development, within neoliberal policies. Focusing on recent developments regarding the area adjacent to the privatized port of Thessaloniki, it sheds light on the relationship between privatization, aiming at the modernisation and internationalization of the port itself, and the discourse developed around the future of the port's urban hinterland. Through this study, we foreground on the one hand, the interdependence between technical infrastructure and the city, and on the other, processes of neoliberalization of urban space, triggered after the port's concession to a multinational consortium. We thus seek to contribute to the discussion of the multiple institutional, administrative, spatial and geographically variegated dimensions of neoliberalization.

## *Εισαγωγή*

Η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης το 2018 αναθέρμανε τη συζήτηση γύρω από την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της Δυτικής Εισόδου (Athanassiou 2009). Στον απόηχο της οικονομικής κρίσης του 2008, η αστική ενδοχώρα του λιμανιού με τα εγκαταλελειμμένα ιστορικά βιομηχανικά κελύφη, την έκταση του Παλαιού

1. Καθηγήτρια, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΑΠΘ, evieath@arch.auth.gr

2. Εντεταλμένη Διδάσκουσα, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών και Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης ΑΠΘ, maria.a.karagianni@gmail.com

Σιδηροδρομικού Σταθμού (ΠΠΣ), τα αδόμητα γήπεδα και τα κενά νεόδμητα κτίρια γραφείων και κατοικιών, μετατρέπεται σταδιακά σε πεδίο πειραματισμού νεοφιλελεύθερων αστικών πολιτικών. Παρότι αυτή η διαδικασία βρίσκεται ακόμη στο επίπεδο του σχεδιασμού, αναδεικνύει μία σημαντική στροφή στη διακυβέρνηση και την παραγωγή μεγάλων έργων αστικής ανάπτυξης στην Ελλάδα, στο πλαίσιο μιας τοπικής εκδοχής διαδικασιών αστικής νεοφιλελευθεροποίησης.

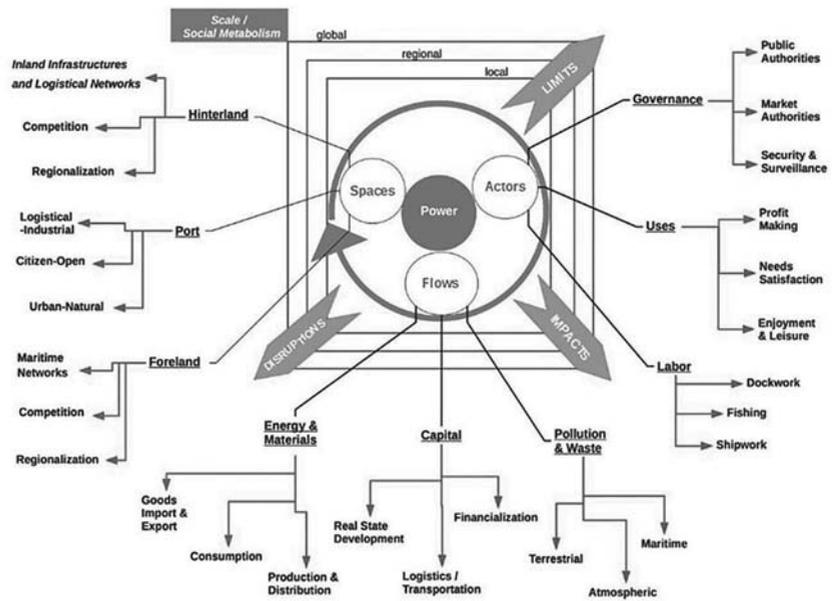
Η εργασία εντάσσεται στην επιστημονική συζήτηση που μελετά το ρόλο των υποδομών στην αστική ανάπτυξη στο πλαίσιο των νεοφιλελεύθερων πολιτικών. Οι νεοφιλελεύθερες πολιτικές, παρά την παγκόσμια κυριαρχία τους, δεν αποτελούν ένα ενιαίο καθεστώς που υλοποιείται αδιαφοροποίητο σε διαφορετικούς γεωγραφικούς τόπους. Επιτελούνται μέσα από διαδικασίες και διαφορετικούς εμπλεκόμενους, και βρίσκονται σε διαλεκτική σχέση με το χώρο. Τον επηρεάζουν και επηρεάζονται από αυτόν. Ακόμη περισσότερο, εξαρτώνται από αυτόν (Brenner και Theodore 2002· Castree 2008). Η ιδιωτικοποίηση κάθε είδους υποδομών –παραγωγής ενέργειας, σιδηροδρομικών και οδικών δικτύων, δικτύων ύδρευσης, λιμανιών κ.ά.– αποτελεί κεντρική πολιτική στη διαδικασία νεοφιλελευθεροποίησης, εντάσσεται στη λογική της συρρίκνωσης του κράτους και των δημόσιων επενδύσεων και νοηματοδοτείται στη βάση του εκσυγχρονισμού και της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας των πόλεων. Παρά τον κεντρικό της ρόλο, η ιδιωτικοποίηση αποτελεί ένα μόνο εργαλείο μιας ευρύτερης «επιτελεστική[ς] διαδικασία[ς]» που επιτελείται μέσα από λόγους, πολιτικές, φορείς, και θεσμικούς και χωρικούς μετασχηματισμούς (Brenner και Theodore 2002· Karaliotas 2017).

Εστιάζοντας στην περιοχή γύρω από το προσφάτως ιδιωτικοποιημένο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, η εργασία επιχειρεί να φωτίσει τη σχέση ανάμεσα στις διαδικασίες ιδιωτικοποίησης που κινητοποιήθηκαν με στόχο τη διεθνοποίηση και τον εκσυγχρονισμό του λιμανιού και το λόγο που έχει αναπτυχθεί σχετικά με την ευρύτερη περιοχή γύρω από το λιμάνι, ή αλλιώς την αστική του ενδοχώρα, μετά από την ολοκλήρωση της παραχώρησης του λιμανιού. Μέσα από τη μελέτη της σχέσης αυτής, η παρούσα εργασία επιχειρεί να αναδείξει την αλληλεξάρτη-

ση ανάμεσα στις μεγάλες τεχνικές υποδομές και την πόλη. Η επέκταση της συζήτησης για διεθνοποίηση και ανταγωνιστικότητα έξω από την περιφραξη του λιμανιού, αποδεικνύει ότι ο στόχος της συμμετοχής του λιμανιού στα παγκόσμια δίκτυα απαιτεί μετασχηματισμούς στην ευρύτερη περιοχή του και, αντιστρόφως, ο λόγος γύρω από την ανάπτυξη της περιοχής νοηματοδοτείται στη βάση του εκσυγχρονισμού του λιμανιού. Επιπρόσθετα, η μελέτη της σχέσης του λιμανιού με την περιοχή του στοχεύει να αναδείξει τις διαδικασίες νεοφιλελευθεροποίησης του χώρου που πυροδοτήθηκαν μετά και πέρα από την ολοκλήρωση της παραχώρησης του λιμανιού στην πολυεθνική κοινοπραξία το 2018, συνεισφέροντας στη συζήτηση για τις πολλαπλές θεσμικές, διοικητικές, χωρικές και γεωγραφικά προσδιορισμένες διαστάσεις του νεοφιλελευθερισμού.

Η ανάλυση της μελέτης περίπτωσης στηρίζεται στις βασικές θεωρητικές παραδοχές της αστικής πολιτικής οικολογίας (Heynen κ.ά. 2006). Υιοθετώντας το θεωρητικό σχήμα του Nogué-Algueró (2020, βλ. Εικόνα 1) που επιχειρεί να αναδείξει τις πολλαπλές διαστάσεις μιας πολιτικής, οικολογικής και οικονομικής ανάλυσης της δραστηριότητας των λιμανιών, η παρούσα εργασία για τους σκοπούς της επικεντρώνεται σε δύο από αυτές:

- το χώρο, και συγκεκριμένα την αστική ενδοχώρα του λιμανιού και τη λειτουργική του ζώνη, εξετάζοντας τα οράματα και σχέδια που αρθρώνονται



Εικόνα 1 Διαγραμματική αναπαράσταση των θεωρητικών εννοιών για μία πολιτική, οικολογική, οικονομική ανάλυση της λιμενικής δραστηριότητας (Πηγή: Nogué-Algueró 2020: 13)

- για το μετασχηματισμό του, και τους *παίκτες* που εμπλέκονται στις διαδικασίες παραγωγής του χώρου αυτού και τις αναδυόμενες διαδικασίες *διακυβέρνησης*.

Το άρθρο ξεκινά με τη συνοπτική τεκμηρίωση της ανάγκης θεώρησης των λιμανιών ως δικτυωμένων αστικών υποδομών. Ακολουθεί η παρουσίαση της μελέτης περίπτωσης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης και των προβλέψεων του αναπτυξιακού σχεδίου που συντάχθηκε με την προοπτική της ιδιωτικοποίησής του από τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ). Στη συνέχεια, παρουσιάζονται τέσσερα σχέδια που συντάχθηκαν για την περιοχή την τελευταία δεκαετία, εστιάζοντας στις διαφορετικές οριοθετήσεις του χώρου, τις προτάσεις χρήσεων γης, τους εμπλεκόμενους φορείς και το λόγο που αναπτύσσουν για την αστική ενδοχώρα του λιμανιού.

### *1. Παγκόσμια δίκτυα – τοπικοί μετασχηματισμοί: Τα λιμάνια ως δικτυωμένες αστικές υποδομές*

Οι πόλεις και οι αστικές περιοχές εξαρτώνται από πυκνά δίκτυα τεχνικών υποδομών, που εξασφαλίζουν την ομαλή λειτουργία τους, υποστηρίζοντας τις ροές των εμπορευμάτων, της πληροφορίας, του νερού και της ενέργειας, συνδέοντας απομακρυσμένες περιοχές και ενοποιώντας το αστικό σύνολο. «Μεγάλο μέρος του υλικού και τεχνολογικού ιστού των πόλεων είναι δικτυωμένες υποδομές. Την ίδια στιγμή, το μεγαλύτερο μέρος του ιστού των υποδομών είναι διαφόρων ειδών αστικά ‘τοπία’» (Graham και Marvin 2001: 13). Οι πόλεις αποτελούν επιπλέον σταθερούς υλικούς κόμβους στα δίκτυα των υποδομών και έτσι παίζουν καθοριστικό ρόλο στη διαχείριση των αέναων ροών του κεφαλαίου, συνδέοντας διαφορετικές κλίμακες του χώρου, το τοπικό με το περιφερειακό και το παγκόσμιο. Τα δίκτυα αυτά είναι οι «κινητήριες συνδετήριες δυνάμεις των πολυσυστημημένων διαδικασιών της παγκοσμιοποίησης» (Graham και Marvin 2001: 8).

Από την άλλη, αναδεικνύοντας το σημαντικό τους ρόλο στην παραγωγή της αστικής συνθήκης και αμφισβητώντας την ενοποιητική τους λειτουργία στο χώρο, η κριτική γεωγραφική έρευνα στον τομέα των υποδομών και της αστικής πολιτικής οικολογίας τις τελευταίες δεκαετίες μελετά τις αστικές υποδομές ως διαφιλονικούμενα πεδία που ενσωματώνουν, παράγουν και αναπαράγουν διαιρέσεις, ανισότητες και σχέσεις εξουσίας στο χώρο και αλλοιώσεις στη σχέση των πόλεων

με το φυσικό περιβάλλον (Nogué-Alguero 2020· Heynen κ.ά. 2006· Graham και Marvin 2001). Από μια τέτοια θεωρητική αφετηρία, η παρούσα εργασία μελετά το λιμάνι ως «δικτυωμένη υποδομή» (Graham και Marvin 2001) της πόλης, αναδεικνύοντας τη σχέση του με την αστική περιοχή έξω από την αυστηρά οριοθετημένη λειτουργική ζώνη του λιμανιού.

Οι Graham και Marvin (ό.π.) εστιάζουν στα δίκτυα που υποστηρίζουν την ομαλή λειτουργία της πόλης συνδέοντας περιοχές της πόλης μεταξύ τους και με την ενδοχώρα, δηλαδή στα δίκτυα του νερού, της ενέργειας, της πληροφορίας και των μεταφορών, ενώ δεν περιλαμβάνουν στο πόνημά τους μελέτη περίπτωσης που να αφορά τα λιμάνια ως αστικές υποδομές. Τα λιμάνια όμως, όπως παρατηρεί ο Karaliotas (2017: 1560), είναι αστικές υποδομές καθώς είναι «σημαντικοί κόμβοι στα κοινωνικο-τεχνικά δίκτυα υποδομών που συντηρούν την αστική ζωή, υποστηρίζοντας τις αστικές μεταβολικές ροές και διαμορφώνοντας τους τρόπους με τους οποίους ‘αστικοποιείται η κυκλοφορία’». Τόσο ιστορικά, όσο και στη σύγχρονη συνθήκη, τα λιμάνια θεωρούνται καθοριστικά για την αστική και περιφερειακή ανάπτυξη (Lonza και Marolda 2016· OECD 2013), η σχέση τους με την πόλη είναι αμφίδρομη, κινητοποιούν ποικίλους μετασχηματισμούς στον αστικό χώρο, ενώ οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της δραστηριότητάς τους επηρεάζουν άμεσα τις συνθήκες στην περιοχή, έξω από τη λειτουργική τους ζώνη.

Ο ρόλος των λιμανιών ως σταθερών κόμβων στο δίκτυο των ροών των εμπορευμάτων έχει πολλαπλασιαστεί τις τελευταίες δεκαετίες, καθώς αυξάνουν συνεχώς οι αποστάσεις ανάμεσα στα στάδια παραγωγής των προϊόντων και τους τόπους παραγωγής και κατανάλωσης (Lonza και Marolda 2016). Πέρα όμως από τον εξοπλισμό και τις χερσαίες υποδομές της λιμενικής ζώνης, η συμμετοχή στα παγκόσμια δίκτυα εξαρτάται και από τη συνδεσιμότητα του λιμανιού με την ενδοχώρα του, μέσα από το δίκτυο χερσαίων μεταφορικών υποδομών (δρόμων και σιδηροδρόμων), άλλων τεχνικών υποδομών (δίκτυα διανομής ενέργειας, εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας, δίκτυα διαχείρισης απορριμμάτων κ.ά.) αλλά και υπηρεσιών, κυρίως ναυτιλιακών εταιρειών και υπηρεσιών logistics – διαμετακομιστικών κέντρων και κέντρων συνδυασμένων μεταφορών. Αυτή η «άυλη αξία» του λιμανιού (Χατζημιχάλης 2016), που εξασφαλίζει τη συνδεσιμότητά του και είναι καθοριστική για την ανταγωνιστικότητά του, εξασφαλίζεται με υποδομές, υπηρεσίες, κτίρια που βρίσκονται εκτός του χώρου του λιμανιού. Παρά το γεγονός ότι τα λιμάνια είναι σαφώς ορισμένες και πε-

ριφραγμένες υποδομές, με διακριτά καθεστάτα ιδιοκτησίας, πρόσβασης και πολεοδομικής ρύθμισης, η αλληλεπίδρασή τους με την αστική περιοχή γύρω από αυτά είναι σημαντική.

Εκτός από κόμβοι στα παγκόσμια δίκτυα των εμπορευμάτων και του κεφαλαίου, τα λιμάνια και οι αστικές περιοχές έξω από αυτά αποτελούν επίσης περιοχές στο όριο της στεριάς με τη θάλασσα, τροποποιημένες φυσικές ακτογραμμές και θαλάσσια οικοσυστήματα, χερσαία οικοσυστήματα κατακερματισμένα από δίκτυα διεθνών δρόμων και σιδηροδρόμων. Φυσικό περιβάλλον και τεχνική υποδομή, ή αλλιώς μια βιομηχανική κοινωνικο-φυσική κατασκευή (Desfor και Vesalon 2008), τα λιμάνια είναι κόμβοι στις μεταβολικές ροές υλικών, ενέργειας, εμπορευμάτων, απορριμμάτων και κεφαλαίου που εκτείνονται πολύ πέρα από την ίδια την πόλη, στην περιφέρεια και τελικά τον πλανήτη (Nogué-Algueró 2020, βλ. Εικόνα 1). Οι περιοχές των λιμανιών είναι αυτές που δέχονται την περιβαλλοντική αλλοίωση των ακτών και της βιοποικιλότητας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τη ρύπανση της ατμόσφαιρας και του εδάφους, το θόρυβο και τον κυκλοφοριακό φόρτο από τις συνεχώς επεκτεινόμενες δραστηριότητες των λιμανιών και των συνοδευτικών δικτύων μεταφορών (OECD 2013· ESPO 2022). Ταυτόχρονα, η θέση των λιμανιών στο όριο με τη θάλασσα τα καθιστά ευάλωτα στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και κυρίως στις πλημμύρες από την άνοδο της στάθμης της θάλασσας και την υπερχειλίση των ποταμών και των ρεμάτων, λόγω αυξημένων και έντονων βροχοπτώσεων. Έτσι, στη σύγχρονη συζήτηση για την πόλη, τα λιμάνια αναδεικνύονται κρίσιμα για τη στρατηγική της πόλης για βιώσιμη και ανθεκτική ανάπτυξη και την προσαρμογή της στην κλιματική αλλαγή. Στο ίδιο πλαίσιο, τα λιμάνια συχνά υιοθετούν στρατηγικές, «πράσινης», ή, πιο πρόσφατα, «μπλε» ανάπτυξης που επικεντρώνονται αφενός στην οικονομική τους βιωσιμότητα και αφετέρου στον περιορισμό του αντίκτυπου της λειτουργίας τους στο φυσικό περιβάλλον, μέσω μιας τεχνοκρατικής προσέγγισης που επιχειρεί να δώσει τεχνικές λύσεις σε σύνθετα κοινωνικο-περιβαλλοντικά ζητήματα (Gustafson 2021· Nogué-Algueró 2020).

Η ιστορική σχέση των λιμανιών με την ευρύτερη αστική περιοχή τους έχει τροποποιηθεί τις τελευταίες δεκαετίες, καθώς τα λιμάνια απομακρύνθηκαν, στις περισσότερες περιπτώσεις, από τις κεντρικές αστικές περιοχές όπου βρίσκονταν, αναζητώντας μεγαλύτερες χερσαίες εκτάσεις για τα Ε/Κ και τον απαιτούμενο μηχανολογικό εξοπλισμό για τη διαχείρισή τους, επενδύ-

οντας σε σύγχρονες υποδομές καθώς και σε συνδέσεις με το οδικό δίκτυο (Pape 2016). Ακόμη και σήμερα όμως, το λιμάνι αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξη της πόλης και της ευρύτερης περιοχής και η πόλη είναι σημαντική για την ανάπτυξη του λιμανιού (ό.π.). Η ανταγωνιστικότητα του λιμανιού στα παγκόσμια δίκτυα συνδέεται άρρηκτα με την ανταγωνιστικότητα της πόλης στην παγκόσμια οικονομία και αυτό συχνά αντανακλάται στις αστικές περιοχές, έξω από τις περιφράξεις του λιμανιού, με χωρικές παρεμβάσεις που επιχειρούν να μεταδώσουν το δυναμισμό, το σύγχρονο χαρακτήρα και τις διεθνείς συνδέσεις του λιμανιού και της πόλης.

Η θέση των λιμανιών στο όριο με τη θάλασσα τα καθιστά προνομιακά πεδία παρέμβασης για την ανάπτυξη του αστικού παραλιακού μετώπου και την ενίσχυση της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα μέσα από χρήσεις, όπως ο πολιτισμός, η αναψυχή και η κατοικία. Το όριο ανάμεσα στο λειτουργικό τμήμα του λιμανιού και το τμήμα που είναι ανοιχτό στην πόλη, σε πολλές πόλεις έχει μετακινηθεί προς τα έξω, απελευθερώνοντας δημόσιο χώρο αλλά και τις ιστορικές υποδομές του λιμανιού σε νέες χρήσεις. Ξεκινώντας τη δεκαετία του 1960 στις ΗΠΑ, με αφορμή την αναδιάρθρωση της λειτουργίας των λιμανιών, παρεμβάσεις αστικής αναγέννησης, με στόχο μία νέα σχέση των πόλεων με τη θάλασσα, έχουν υλοποιηθεί τις τελευταίες δεκαετίες σε πόλεις σε όλο τον κόσμο (Hoyle 2000· Brown 2009). Οι παρεμβάσεις αυτές βασίζονται «στην εμπορευματοποίηση της εγγύτητας με το θαλάσσιο περιβάλλον (μαρίνες, αλιεία, ενυδρεία κ.λπ.), τη σύνδεση με την τουριστική δραστηριότητα (τερματικοί σταθμοί για κρουαζιερόπλοια), την αξιοποίηση της λιμενικής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς (αποκατάσταση και επανάχρηση λιμενικών εγκαταστάσεων-κτιρίων), και τη διοργάνωση μεγάλων γεγονότων για την προσέλκυση κατοίκων και τουριστών στην περιοχή» (Merk 2013: 104). Τα megaprojects και η εικονική αρχιτεκτονική (iconic architecture) αποτελούν χαρακτηριστικά εργαλεία παρέμβασης τέτοιων εμβληματικών αναπλάσεων στις ευρύτερες περιοχές του λιμανιού μεγάλων πόλεων. Συνδέονται συχνά με το στόχο της ενίσχυσης της αστικής ανταγωνιστικότητας και κινητοποιούνται τοπικά με στόχο την αξιοποίηση των ακινήτων (property-led development) (Doucet 2013· Tasan-Kok 2010).

Ερευνητές από το πεδίο της κριτικής αστικής θεωρίας έχουν αναδείξει το ρόλο τέτοιων έργων στην επιτάχυνση της νεοφιλελευθεροποίησης των πόλεων, και της διεύρυνσης των κοινωνικών, οικονομικών και πε-

ριβαλλοντικών ανισοτήτων (Tarazona Vento 2017). Η εικονική αρχιτεκτονική αξιοποιείται, όπως γράφουν οι Kaika και Ruggiero (2016) συζητώντας την περίπτωση της περιοχής Bicocca στο Μιλάνο, για την εγκαθίδρυση ενός νέου φαντασιακού για τις πόλεις, από τις αστικές ελίτ, που θέλει να ενισχύσει την κερδοσκοπία στα ακίνητα, ενώ ταυτόχρονα διαβρώνει αντί να ενισχύσει την ταυτότητα της πόλης. Σε αυτή τη διαδικασία, οι δήμοι άλλοτε παίζουν κεντρικό ρόλο στη λήψη αποφάσεων, και άλλοτε περιορίζονται σε παρεμβάσεις διευκόλυνσης των επενδύσεων. Παρόλο που η στόχευση της ανόδου στην αστική ιεραρχία και η «επιχειρηματική διακυβέρνηση» (Tasan-Kok, *ό.π.*) που εμπλέκει ποικίλους «παίκτες» είναι συχνά κοινή, ο Doucet (*ό.π.*) διαπιστώνει διαφορές ανάμεσα σε διαφορετικά έργα αναγέννησης λιμενικών περιοχών στην Ευρώπη. Μελετώντας συγκριτικά τους στόχους, τα οράματα και τις αξίες των εμπλεκόμενων σε δύο τέτοια έργα, το Kor van Zuid στο Ρότερνταμ και το Glasgow Harbour στη Γλασκώβη, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ύπαρξη ισχυρού οράματος και ηγετικού ρόλου εκ μέρους της τοπικής αυτοδιοίκησης, μπορεί να εμπλουτίσει το έργο με κοινωνικούς στόχους και να διασφαλίσει την ολοκλήρωση και την επιτυχή λειτουργία του μακροπρόθεσμα.

## 2. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι στην Ελλάδα, μετά από εκείνο του Πειραιά. Βρίσκεται στο δυτικό όριο του ιστορικού εμπορικού κέντρου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, εντός των ορίων του ομώνυμου δήμου, έχει έκταση περίπου 155ha και περιλαμβάνει 6 προβλήτες. Εντός του, πέρα από τις λειτουργίες του εμπορικού και επιβατικού λιμένα, που εξυπηρετούνται από τους προβλήτες 2-6, και συγκεκριμένα στον 1ο προβλήτα, φιλοξενούνται χρήσεις πολιτισμού, και αναψυχής, συμπεριλαμβανομένων των Μουσείων Φωτογραφίας και Κινηματογράφου και του Κέντρου Σύγχρονης Τέχνης Θεσσαλονίκης του Κρατικού Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης. Επίσης, στον 1ο προβλήτα φιλοξενούνται κάθε χρόνο, το Φεστιβάλ Κινηματογράφου και το Φεστιβάλ Ντοκιμαντέρ Θεσσαλονίκης. Οι εργασίες αποκατάστασης και επανάχρησης των εγκαταστάσεων του 1ου προβλήτα προγραμματίστηκαν από τον Οργανισμό Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης 1997.

Πίνακας 1: Βασικά γεγονότα και έργα στην περιοχή του λιμανιού της Θεσσαλονίκης (Πηγή: δημιουργήθηκε από τις συντάκτριες του άρθρου με βάση τα ΟΛΘ 2022· ThPA 2020· Χαστάογλου 2008)

Έτος	Βασικά γεγονότα και έργα στην περιοχή του Λιμανιού Θεσσαλονίκης
1869	Κατεδάφιση παραλιακού τείχους Θεσσαλονίκης και στη συνέχεια μερική κατασκευή του 1ου προβλήτα
1873	Δημιουργία Παλαιού Σιδηροδρομικού Σταθμού και σταδιακή εγκατάσταση μεγάλων βιομηχανικών μονάδων στην περιοχή
1896	Ίδρυση της Ανώνυμης Εταιρείας Κατασκευής του Λιμένα Θεσσαλονίκης
1897	Έργα επέκτασης λιμανιού προς τα δυτικά (επιχωματώσεις για τη δημιουργία χερσαίας ζώνης, δημιουργία προβλητών, αποθηκών και δημόσιων κτιρίων)
1914	Ίδρυση Ελευθέρας Ζώνης του λιμανιού
1923	Ίδρυση Γιουγκοσλαβικής Ελευθέρας Ζώνης (κατάργηση 1975, οριστική παύση λειτουργίας 1995)
1930	Ίδρυση Λιμενικού Ταμείου Θεσσαλονίκης που διαδέχεται την Εταιρεία Εκμετάλλευσης
1941-1944	Κατάληψη του λιμανιού από τις γερμανικές δυνάμεις κατοχής, καταστροφή του 80% των εγκαταστάσεων από τους βομβαρδισμούς των συμμαχικών δυνάμεων
1944-1950	Αποκατάσταση ζημιών και κατασκευή του 3ου προβλήτα (1946, προβλήτα Λαγκασιάμ)
1953	Ίδρυση Ελευθέρας Ζώνης και Λιμένος Θεσσαλονίκης (συγχώνευση δύο οργανισμών)
1964	Κατασκευή 4ου προβλήτα (προβλήτα Μπεχτσινάρ)
1966	Κατασκευή 5ου προβλήτα
1972-1989	Κατασκευή 6ου προβλήτα και έναρξη λειτουργίας Σταθμού Ε/Κ
1994	Χαρακτηρισμός του 1ου προβλήτα ως ιστορικού τόπου (ΦΕΚ 7779/1994, 4589/1996 και 6405/2001) και των αποθηκών 1,Α,Β,Γ και Δ ως διατηρητέων κτιρίων
1995-1997	Ανάπλαση του 1ου προβλήτα στο πλαίσιο των έργων του Οργανισμού Θεσσαλονίκη Πολιτιστική Πρωτεύουσα Ευρώπης 1997
1999	Μετατροπή του ΟΛΘ, από νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, σε ιδιωτική εταιρεία
2001	Εισαγωγή του ΟΛΘ στο Χρηματιστήριο Αθηνών

Έτος	Βασικά γεγονότα και έργα στην περιοχή του Λιμανιού Θεσσαλονίκης
2008	Αποτυχημένη προσπάθεια παραχώρησης σε ιδιώτη της ζώνης Ε/Κ
2011-2012	Ανάπλαση 1ου Προβλήτα
2011	Προκήρυξη διαγωνισμού για την κατασκευή και λειτουργία μαρίνας σκαφών αναψυχής στο χώρο του 1ου προβλήτα
2012	Μεταφορά της ακίνητης περιουσίας του ΟΛΘ στο ΤΑΙΠΕΔ
2016	Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο Ανάπτυξης του λιμένα Θεσσαλονίκης (Master Plan, έγκριση το 2019)
2016	Πανελλήνιος αρχιτεκτονικός διαγωνισμός ιδεών για την αποκατάσταση και επανάχρηση των 4 διατηρητέων κτιρίων στάβλων και του περιβάλλοντα χώρου τους
2018	Ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΘ με την παραχώρηση του 67% των μετοχών του στην πολυεθνική κοινοπραξία με το δηλωτικό όνομα South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT)
2020	Ανάθεση από τον ΟΛΘ στο ολλανδικό αρχιτεκτονικό γραφείο MVRDV μελέτης για την ανάπτυξη και την ανάδειξη της ανατολικής περιοχής του λιμανιού (1ος – 2ος προβλήτας)
2021	Σύμβαση ανάθεσης της κατασκευής της χωριστής οδικής σύνδεσης του λιμένα με την ΠΑΘΕ και τη ΒΠΠΕ Καλοχωρίου
2022	Δημοπράτηση μελέτης για τη δημιουργία του Δυτικού Προαστιακού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης City Train από την ΕΡΓΟΣΕ σε συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

Η ιστορία του λιμανιού της Θεσσαλονίκης (βλ. και Πίνακα 1) ξεκινά με την κατεδάφιση του παραλιακού τείχους της πόλης το 1869 και συνδυάζεται με την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου. Το 1897 ξεκίνησαν έργα επέκτασής του προς τα δυτικά που περιελάμβαναν επιχωματώσεις για τη δημιουργία χερσαίας ζώνης, δημιουργία προβλητών, αποθηκών και δημόσιων κτιρίων (Hastaoğlu-Martiniadis 2010). Ο ΟΛΘ ιδρύεται το 1953 ως «Ελευθέρα Ζώνη και Λιμνή Θεσσαλονίκης» και αποκτά το σημερινό του όνομα το 1970.

Η πρόσφατη ιδιωτικοποίηση του λιμανιού δεν ήταν μια πολιτική επιλογή που υλοποιήθηκε με μιας. Αντίθετα, ήταν μία διαδικασία που διήρκεσε περίπου 20 χρόνια και ολοκληρώθηκε μέσα από «διαδοχικούς κύ-

κλους νεοφιλελεύθερων πειραματισμών» και αποτυχιών (Karaliotas 2017). Η διαδικασία ξεκίνησε το 1999, με τη μετατροπή του ΟΛΘ από νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου σε ιδιωτική εταιρεία και την εισαγωγή του στο Χρηματιστήριο Αθηνών το 2001, και συνεχίστηκε με την αποτυχημένη προσπάθεια παραχώρησης σε ιδιώτη της ζώνης των Ε/Κ, το 2008. Ο τρίτος κύκλος ήταν το πέραςμα της ακίνητης περιουσίας του λιμένα Θεσσαλονίκης στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) το 2012, στο πλαίσιο των μνημονίων της οικονομικής κρίσης. Τελικά, η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης ολοκληρώθηκε το 2018 με την παραχώρηση του 67% των μετοχών του ΟΛΘ στην πολυεθνική κοινοπραξία με το δηλωτικό όνομα South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Limited<sup>1</sup> (ό.π.). Σήμερα, η Belterra Investments (συμφερόντων Ομίλου Ιβάν Σαββίδη) κατέχει το 71,85% των μετοχών του ΟΛΘ και η Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας, το γνωστό «Υπερταμείο», το 7,27% (AthexGroup 2022). Σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης, η SEGT έχει την ιδιοκτησία και τη διαχείριση του λιμανιού μέχρι το έτος 2051.<sup>2</sup>

Η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης αποτελεί μόνο ένα βήμα της συνολικής ιδιωτικοποίησης των θαλάσσιων μεταφορικών υποδομών της χώρας, καθώς πολλά άλλα λιμάνια (Αλεξανδρούπολης, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας, Καβάλας, Βόλου, Πάτρας και Ηρακλείου) και μαρίνες θα ιδιωτικοποιηθούν μέσω του ΤΑΙΠΕΔ το επόμενο διάστημα. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, παρ' όλα αυτά, το 87% των λιμανιών παραμένουν δημόσια (Pape 2022).

Με την προοπτική ακόμη της παραχώρησης του ΟΛΘ, το 2016 μελετήθηκε το *Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο Ανάπτυξης του λιμένα Θεσσαλονίκης*. Στο πλαίσιο του Σχεδίου προβλέπεται η παραχώρηση κτιρίων του ιστορικού λιμανιού που βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση με το ιστορικό κέντρο της πόλης σε χρήσεις πολιτισμού και αναψυχής. Αυτό αφορά τον 1ο προβλήτα που, όπως αναφέρθηκε, ήδη στεγάζει τέτοιες χρήσεις, κτίρια αποθηκών και κτίριο-ψυγείο ανάμεσα στον 1ο και στο 2ο, αλλά και τα διατηρητέα κτίρια των στάβλων, ανάμεσα στο 2ο και τον 3ο προβλήτα, που προβλέπεται να στεγάσουν χρήσεις του τριτογενούς τομέα που θα απευθύνονται στην πόλη. Στην κατεύθυνση αυτή, ο ΟΛΘ προκήρυξε το 2016 πανελλήνιο αρχιτεκτονικό διαγωνισμό ιδεών για την αποκατάσταση και επανάχρηση των 4 διατηρητέων κτιρίων στάβλων και του περιβάλλοντα χώρου τους. Τέλος, προβλέπεται ξε-

νοδοχείο και υποστηρικτική δομή για τα κρουαζιερόπλοια, καθώς και ενυδρείο μέσα στο όριο της χερσαίας ζώνης του λιμανιού. Αργότερα, το 2020 ο ΟΛΘ ανέθεσε στο διεθνούς εμβέλειας ολλανδικό αρχιτεκτονικό γραφείο MVRDV «να ηγηθεί της εξέλιξης του ανατολικού τμήματος του λιμανιού ... σ' ένα σύγχρονο αστικό περιβάλλον και έναν σημαντικό κόμβο με πολλούς χαρακτήρες». Μέσα στις προθέσεις των αρχιτεκτόνων είναι να δημιουργήσουν τις συνθήκες για το «φαινόμενο Μπιλμπάο» στη Θεσσαλονίκη (*mrvd.nl*), που παραπέμπει στις μεγάλες αστικές παρεμβάσεις και την αξιοποίηση της έντονης αρχιτεκτονικής ταυτότητας για την οικοδόμηση μιας νέας εικόνας για την πόλη και την ενίσχυση της θέσης της στην παγκόσμια αστική ιεραρχία.

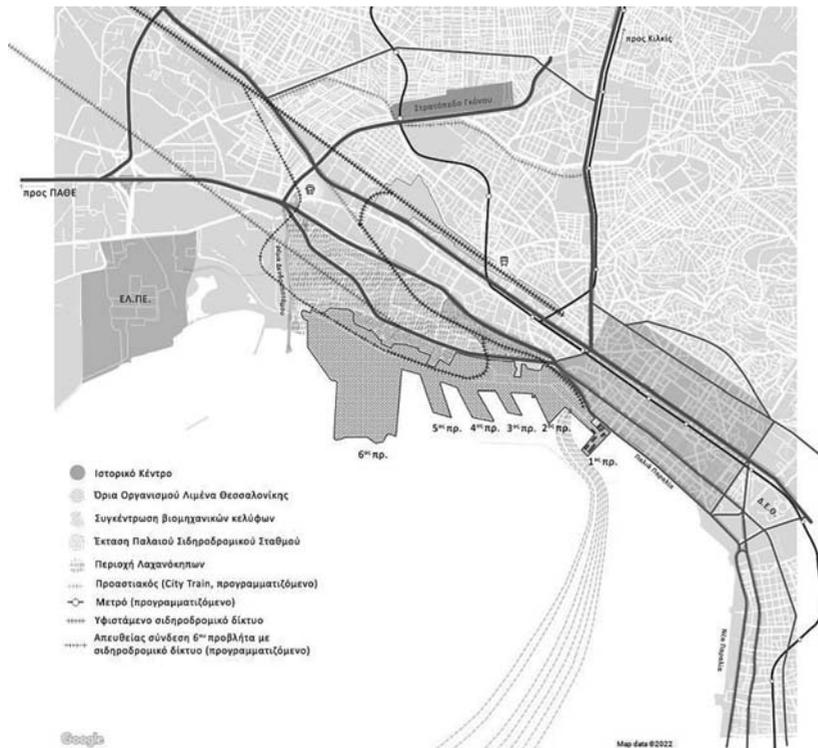
Η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ, από τους πρώτους «κύκλους» της, όπως υποστηρίζει ο Karaliotas (2017), μέχρι την ολοκλήρωσή της υποστηρίχθηκε και νομιμοποιήθηκε με το λόγο του εκσυγχρονισμού, του εξευρωπαϊσμού και της διεθνοποίησης, ενώ κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης, προστέθηκε ο λόγος της επείγουσας αναγκαιότητας να σωθεί η χώρα από τη χρεοκοπία, μέσα από μέτρα «βελτίωσης του επιχειρηματικού κλίματος» αλλά και η «αυτοεκπληρούμενη προφητεία» της ανεπάρκειας του κράτους να διαχειριστεί και να αναπτύξει τις υποδομές (Σκάγιαννης 2022:13). Η παραχώρηση στη διεθνή κοινοπραξία σχολιάστηκε από το διευθύνοντα σύμβουλο του ΤΑΙ-ΠΕΔ ως «μία εξέλιξη ιδιαίτερης σημασίας» που «αναμένεται να επιφέρει άμεσα θετικά αποτελέσματα για τον Οργανισμό [ΟΛΘ], ενώ η ελληνική οικονομία θα ωφεληθεί συνολικά από τις μεγάλες επενδύσεις, την ανάπτυξη του λιμανιού και τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης» (Καραγιάννης 2018). Κι ενώ ο τοπικός τύπος καταγράφει καθυστερήσεις στην υλοποίηση του βασικότερου έργου αναβάθμισης του λιμανιού που είναι η επέκταση του βου προβλήτα (Μητράκης 2021), ο λόγος του εκσυγχρονισμού και της διεθνοποίησης επεκτείνεται στην αστική ενδοχώρα του λιμανιού.

### 3. Η αστική ενδοχώρα του λιμανιού

Ταυτόχρονα στην άκρη της πόλης και στο όριο του κέντρου, πολεοδομικά στο όριο της «εντός σχεδίου» περιοχής, διαιρεμένη από ιστορικές και νέες μεταφορικές υποδομές (λιμάνι, Παλιός Σιδηροδρομικός Σταθμός, Δυτική Είσοδος) (βλ. Εικόνα 2), η ευρύτερη περιοχή του λιμανιού αποτελεί μια απρόβλεπτη «σκακιέρα» (Harvey 1996) διαφορετικών αστικών συνθηκών

και μορφολογιών που περιλαμβάνουν καλλιεργημένες και εγκαταλελειμμένες εκτάσεις «εκτός σχεδίου» γης, ιστορικά βιομηχανικά κελύφη –αδρανή ή με χρήσεις αναψυχής–, νεότερα κενά βιοτεχνικά κελύφη, εμπορικά κέντρα και κτίρια γραφείων, πυκνοδομημένες περιοχές κατοικίας. Από τη δεκαετία του 1990 και μετά, στο πλαίσιο της αποβιομηχάνισης της πόλης, πολλές μικρές βιομηχανίες, έμποροι ξύλου, και εταιρείες μεταφορών, που δραστηριοποιούνταν στην περιοχή μετακινήθηκαν ή έκλεισαν αφήνοντας χώρους κενούς και απαξιωμένους. Η «τραμπάλα» (Smith 1996: 6-8) της αστικής ανάπτυξης έγειρε προς την περιοχή άμεσα μετά τη διάνοιξη της Δυτικής Είσοδου, το 2004, που την έκανε ορατή και πιο ελκυστική για επενδύσεις. Καταυλισμοί τσιγγάνων και παλιννοστούντων εκκαθαρίστηκαν, ανεπιθύμητες χρήσεις, όπως ένα κέντρο απεξάρτησης στην οδό Αναγεννήσεως, εκδιώχθηκαν και η περιοχή γνώρισε έντονη ανοικοδόμηση που περιελάμβανε ένα μεγάλο εμπορικό κέντρο, πολυκατοικίες και κτίρια γραφείων (Athanassiou 2009). Ο διαφαινόμενος εξευγενισμός της περιοχής είχε πολλά από τα χαρακτηριστικά αυτού που ο Smith (2002) χαρακτηρίζει «τρίτο κύμα εξευγενισμού», δηλαδή την εμφάνιση του φαινομένου στην περιφέρεια πλέον των πόλεων, την εμπλοκή του κράτους με αστικές αναπλάσεις, τη διείσδυση του παγκόσμιου κεφαλαίου, καθώς και την εμφάνιση πολλών νέων χρήσεων εκτός της κατοικίας. Αυτό το «κύμα», όμως, στη συγκεκριμένη περιοχή ανακόπηκε από την οικονομική κρίση του 2010, που άφησε και πολλά από τα νεόδμητα διαμερίσματα της περιοχής κενά.

Το λιμάνι βρίσκεται στο μεταίχμιο μεταξύ της υπαίθρου και του πυκνού αστικού ιστού της Θεσσαλονίκης, αποτελώντας ταυτόχρονα ένα όριο μεταξύ των δύο και ένα συνδετικό κρίκο, δίνοντας έτσι υλική υπόσταση στη θεώρησή του ως κοινωνικο-φυσικού κατασκευάσματος. Σήμερα, η περιοχή του λιμανιού εφάπτεται στα βόρεια με την «εκτός σχεδίου» περιοχή των Λαχανόκηπων και με την έκταση του Παλιού Σιδηροδρομικού Σταθμού (ΠΣΣ) (βλ. Εικόνα 2). Στη δυτική του πλευρά, το λιμάνι συνορεύει με τις εκβολές του ρέματος Δενδροποτάμου και τον ομώνυμο υγρότοπο, ενώ λίγο πιο μακριά προς την ίδια κατεύθυνση βρίσκουμε σημαντικά στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος της μητροπολιτικής περιοχής, συμπεριλαμβανομένης της λιμνοθάλασσας Καλοχωρίου, του υγροτόπου του Γαλλικού ποταμού και του Δέλτα Αξιού-Λουδία-Αλιάκμονα. Στα ανατολικά, το λιμάνι συνορεύει με την Παλιά Παραλία της Θεσσαλονίκης, που συγκεντρώνει κυρίως χρήσεις εστίασης, και το ιστορικό κέ-



Εικόνα 2: Η ευρύτερη περιοχή του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με τις σημαντικότερες (υφιστάμενες και προγραμματισμένες) υποδομές (Πηγή υποβάθρου: Google, σχεδιασμός διαγράμματος από τις συντάκτριες)

ντρο της πόλης, ενώ στη συνέχεια αυτών βρίσκονται ο Λευκός Πύργος και η Νέα Παραλία. Τόσο η Νέα Παραλία όσο και η περιοχή του Λευκού Πύργου αποτέλεσαν τις τελευταίες δεκαετίες σημαντικό πεδίο αστικών αναπλάσεων με στόχο την ενίσχυση της σύνδεσης της πόλης με το παραλιακό μέτωπο και της τουριστικής δραστηριότητας (Karagianni 2022). Αστικές αναπλάσεις έχουν εφαρμοστεί και στην περιοχή βόρεια του λιμανιού με στόχο την ενίσχυση των χρήσεων αναψυχής και της πολιτιστικής/δημιουργικής δραστηριότητας (Λαδάδικα και Πλατεία Χρηματιστηρίου).

Η πρόσφατη ιδιωτικοποίηση του λιμανιού φαίνεται να συνδέεται με σημαντικές αλλαγές στην παραγωγή του αστικού χώρου, που προωθούνται μέσα από σχέδια διαφορετικών φορέων και αφορούν διαφορετικές οριοθετήσεις του χώρου και διαφορετικές στοχεύσεις για το μέλλον της ευρύτερης περιοχής του λιμανιού. Για τη μελέτη των εν λόγω αλλαγών, στο υπόλοιπο αυτής της ενότητας παρουσιάζονται οι προβλέψεις τεσσάρων σχεδίων ανάπτυξης διαφορετικών κλιμάκων αλλά με χωρική αναφορά στην περιοχή του λιμανιού και την ενδοχώρα του: (1) το *Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο* (ΓΠΣ) του δήμου Θεσσαλονίκης (2015), (2) η *Στρατηγική Ανάπλασης Παραλιακού Μετώπου Θεσσαλονίκης* (Deloitte 2018), (3) το *Ειδικό Χωρικό Σχέδιο*

για το *Παραλιακό Μέτωπο Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης* (ΕΧΣ) (Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας 2021), και (4) ο αρχιτεκτονικός διαγωνισμός *Arxellence 2* (Alumil 2020) (βλ. Πίνακα 2).

Αρχικά, το υπό αναθεώρηση *Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο* (ΓΠΣ) του δήμου Θεσσαλονίκης (στο εξής ΔΘ) (2015, Στάδιο Β1) χαρακτηρίζει το λιμάνι «ειδική εκτός σχεδίου χρήση» και «ειδικό πόλο ανάπτυξης της πόλης» και προβλέπει την ένταση των δραστηριοτήτων κέντρου πόλης στην περιοχή και στην επέκταση του σχεδίου στην περιοχή των Λαχανόκηπων. Μέσα στα όρια του λιμανιού, αστικές χρήσεις χωροθετούνται κυρίως στον 1ο προβλήτα, οι λιμενικές από το 2ο έως τον 6ο, ενώ μεταξύ του 2ου και 3ου προβλήτα προβλέπεται η κατασκευή επιχειρηματικού κέντρου, κτιρίου-τοποσήμου και τερματικού σταθμού κρουαζιέρας.

Επίσης, στην ευρύτερη περιοχή προβλέπεται η δημιουργία δύο χώρων πρασίνου. Ενός στη θέση του ΠΣΣ, ιδιοκτησίας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε, σε συνδυασμό με χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού, που θα συμπεριλάβει και το Μουσείο Ολοκαυτώματος, και ενός ακόμη στα δυτικά του λιμανιού προς τις εκβολές του ρέματος του Δενδροποτάμου. Στην έκταση με τη συγκέντρωση των εγκαταλελειμμένων ιστορικών βιομηχανικών κελυφών βόρεια του λιμανιού αποδίδονται χρήσεις πολιτισμού-τουρισμού-αναψυχής, ενώ στην υπόλοιπη περιοχή χρήσεις κέντρου πόλης. Παράλληλα, για την ενίσχυση της τουριστικής δραστηριότητας, το ΓΠΣ επικυρώνει τον υφιστάμενο προγραμματισμό του ΔΘ και του ΟΛΘ για τη δημιουργία σειράς μαρίνων/τουριστικών λιμένων κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, μία εκ των οποίων εντάσσεται στον 1ο προβλήτα του λιμανιού. Το σύνολο της περιοχής από τον 1ο έως και τον 3ο προβλήτα και ο ΠΠΣ χαρακτηρίζονται ως περιοχές που χρήζουν «ειδικής μελέτης μητροπολιτικής σημασίας».

Η μελέτη του ΓΠΣ του δήμου Θεσσαλονίκης έχει ολοκληρωθεί από το 2015 (στο στάδιο Β1), δεν έχει όμως ακόμη εγκριθεί και δεν έχει τεθεί σε ισχύ, 7 χρόνια αργότερα. Η μεγάλη αυτή καθυστέρηση σε συνδυασμό με την απουσία επικαιροποιημένου Ρυθμιστικού Σχεδίου για τη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης έχει αφήσει την πόλη χωρίς στρατηγικό σχέδιο

Έτος εκπόνησης	Έτος έγκρισης	Περιοχή αναφοράς	Βασικοί άξονες παρέμβασης	Βασικοί παίκτες	Ρόλος παικτών
<b>Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Θεσσαλονίκης</b>					
2015	εκκρεμεί	Δήμος Θεσσαλονίκης	Χαρακτηρίζει το λιμάνι «ειδικό πόλο ανάπτυξης», προβλέπει ένταση κεντρικών δραστηριοτήτων	Δήμος Θεσσαλονίκης	Ανάθεση μελέτης, εφαρμογή μελέτης
				DELCO ΕΠΕ	Ανάδοχος μελέτης
<b>Στρατηγική Ανάπλασης Παραλιακού Μετώπου Θεσσαλονίκης</b>					
2018	2018 έγκριση από δημοτικό συμβούλιο δήμου Θεσσαλονίκης – χωρίς θεσμική ισχύ	Παραλιακό μέτωπο Δ.Θ. από το λιμάνι μέχρι τα όρια με το δήμο Καλαμαριάς	Ανάπτυξη ακινήτων	Παγκόσμια Τράπεζα	Χρηματοδότηση & ανάθεση μελέτης
				Deloitte, Makridis Associates	Εκπόνηση μελέτης
				Rockefeller Foundation & 100 Resilient Cities	Υποστήριξη μελέτης
				Δήμος Θεσσαλονίκης	Έγκριση μελέτης – Θεσμική διευκόλυνση
<b>Ειδικό Πολεοδομικό Σχέδιο για το Παραλιακό Μέτωπο της Θεσσαλονίκης</b>					
2019	2023 (αναμένεται)	Παραλιακό μέτωπο ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης από Καλοχώρι έως Αγγελοχώρι	Ενοποίηση παραλιακού μετώπου (χάραξη ποδηλατόδρομου και καθορισμός χρήσεων γης σε κυμαινόμενο βάθος)	Δήμοι ΠΣΘ	Διαβούλευση
				Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	Αναθέτουσα αρχή
				Δίκτυο Α.Ε.	Εκπόνηση μελέτης
<b>Αρχιτεκτονικός διαγωνισμός <i>Arxellence 2</i></b>					
2020	χωρίς θεσμική ισχύ	Περιοχή 12 ha με βιομηχανικά κελύφη μεταξύ ορίου λιμανιού και 2ης Οκτωβρίου	Νέο κεντρικό επιχειρηματικό κέντρο (CBD)	Alumil	Διοργάνωση & χρηματοδότηση αρχιτεκτονικού διαγωνισμού
				Dimand S.A., Grivalia Hospitality SA, Alumil, Cisco, Elvial	Δήλωση πρόθεσης χρηματοδότησης μελέτης εφαρμογής
				Δήμος Θεσσαλονίκης, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Θεσσαλονίκης, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος	Παραχώρηση αιγίδας για τον αρχιτεκτονικό διαγωνισμό – Θεσμική διευκόλυνση

Πίνακας 2: Συνοπτική παρουσίαση των βασικών πληροφοριών για τα 4 υπό μελέτη σχέδια για την ευρύτερη περιοχή του λιμανιού της Θεσσαλονίκης (δημιουργήθηκε από τις συντάκτριες του άρθρου).

και χωρίς αναπτυξιακό όραμα. Ταυτόχρονα, το εργαλείο των Ειδικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΕΠΣ) που εισήχθη πρώτη φορά με το Νόμο 4269/2014 (ΦΕΚ 142/Α/28-6-2014), ως Ειδικά Χωρικά Σχέδια, και τροποποιήθηκε με το Νόμο 4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α/23-12-2016), έδωσε τη δυνατότητα ανάπτυξης συγκεκριμένων περιοχών με ειδικά αναπτυξιακά χαρακτηριστικά, εκτός των κατευθύνσεων και των περιορισμών που θέτει το Τοπικό Πολεοδομικό Σχέδιο.<sup>3</sup> Από το 2016, μέχρι σήμερα έχουν ξεκινήσει οι διαδικασίες εκπόνησης περισσότερων από δέκα ΕΠΣ στη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης, τα τρία εκ των οποίων έχουν ήδη εγκριθεί με προεδρικά διατάγματα. Οι αποσπασματικές και επιλεκτικές μελέτες των ΕΠΣ αθροιστικά υπονομεύουν τη δυνατότητα συνολικής ρύθμισης του αστικού χώρου, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί και να υποκαθιστούν την ίδια τη στόχευση και το ρόλο του Τοπικού Πολεοδομικού Σχεδίου. Ταυτόχρονα, εισάγουν δυναμικά τους ιδιώτες, ως επισπειδοντες των σχεδίων, στη διαδικασία ρύθμισης του χώρου, που μέχρι τώρα αποτελούσε δραστηριότητα του κράτους και των μηχανισμών του.

Σε πολεοδομικό κενό, χωρίς επικαιροποιημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο και ΓΠΣ,<sup>4</sup> η Θεσσαλονίκη και ιδιαίτερα ο κεντρικός της Δήμος έχει γίνει αντικείμενο μελετών και προτάσεων από νέους παίκτες. Πέρα από τα προαναφερθέντα ΕΠΣ, διατυπώθηκαν προτάσεις και εκπονήθηκαν μελέτες για επιμέρους περιοχές και για ολόκληρη την επικράτεια του δήμου, που ενώ δεν απέκτησαν ποτέ θεσμική ισχύ, αποτελούν καθοριστικές συμβολές στη δημόσια συζήτηση για το χώρο και δείγματα ενός νέου προτύπου αστικής διακυβέρνησης. Η περιοχή του λιμανιού αποτελεί η ίδια αντικείμενο προτάσεων ή εντάσσεται στο πλαίσιο ευρύτερων σχεδίων και στρατηγικών για την πόλη, ως περιοχή ιδιαίτερης μητροπολιτικής σημασίας. Μέσα από τη συνοπτική παρουσίαση του χρονικού των προτάσεων επιχειρείται η μελέτη του λιμανιού και της περιοχής του ως σύνθετης και δυναμικής συνάρθρωσης φορέων, σχεδίων, και διαδικασιών που λειτουργούν σε διαφορετικές κλίμακες του χώρου, συνδέοντας το τοπικό με το παγκόσμιο. Στόχος είναι η ανάδειξη των μετασχηματισμών που κινητοποιήθηκαν την ίδια περίοδο με την ολοκλήρωση της παραχώρησης του λιμανιού, των εμπλεκόμενων παικτών, των λόγων που αρθρώνουν και των προτύπων αστικής ανάπτυξης που προωθούν.

Η *Στρατηγική Ανάπλασης Παραλιακού Μετώπου Θεσσαλονίκης* (Deloitte 2018) αφορά το παραλιακό μέτωπο του ΔΘ που ξεκινάει από την περιοχή του λιμανιού και εκτείνεται ανατολικά μέχρι το όριο του ΔΘ

με το δήμο Καλαμαριάς. Η *Στρατηγική* χωρίζει τα 8,5 χιλιόμετρα του παραλιακού μετώπου σε 4 ζώνες, μία εκ των οποίων, η ζώνη Α, είναι η περιοχή του λιμένα. Η ζώνη Α έχει έκταση 160ha και εκτείνεται από το λιμάνι μέχρι τη Δυτική Είσοδο, συμπεριλαμβάνοντας την «εκτός σχεδίου» περιοχή των Λαχανόκηπων και την έκταση του ΠΠΣ. Η μελέτη αναγνωρίζει στην περιοχή «δυνατότητες ανάπλασης λόγω της πλεονεκτικής θέσης της ζώνης δίπλα στο λιμένα και το κέντρο της πόλης και κοντά σε σημαντικά οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα, βιομηχανικές περιοχές και υποδομή logistics, καθώς και λόγω της αυξημένης ζήτησης που είναι απόρροια της ιδιωτικοποίησης» αλλά και «λόγω της τρέχουσας χαμηλής αξίας των ακινήτων»<sup>5</sup> (Deloitte 2018: 8). Προτείνει ανάπλαση μεγάλης κλίμακας για τη δημιουργία μιας νέας κεντρικής περιοχής σε σύνδεση με το κέντρο της πόλης και με μείξη χρήσεων. Στην υλοποίηση των προτάσεων επικεφαλής θα είναι ο ιδιωτικός τομέας, ενώ ο δήμος Θεσσαλονίκης θα παίζει το ρόλο της «διευκόλυνσης» παρέχοντας επενδύσεις σε δημόσιες υποδομές, χρησιμοποιώντας «ευέλικτα εργαλεία αστικής ανάπτυξης» και «προχωρώντας σε συνεργασίες με τοπικούς παράγοντες του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα (ιδιοκτήτες γης και ο Λιμένας Θεσσαλονίκης) ώστε να υπάρξει συμφωνία» (ό.π.).

Η *Στρατηγική* εκπονήθηκε από την εταιρεία Deloitte, που αποτελεί το μεγαλύτερο δίκτυο συμβουλευτικών και τεχνικών υπηρεσιών στον κόσμο, και το τοπικό αρχιτεκτονικό γραφείο Makridis Associates, ενώ αναθέτουσα αρχή ήταν η Παγκόσμια Τράπεζα. Η ανάθεση αυτή προέκυψε στο πλαίσιο της συμμετοχής του ΔΘ στο δίκτυο *100 Ανθεκτικές Πόλεις* του Ιδρύματος Rockefeller. Η Deloitte και η Παγκόσμια Τράπεζα αναφέρονταν στην «πλατφόρμα συνεργατών» του δικτύου, που περιελάμβανε περίπου 100 μεγάλες επιχειρήσεις παγκόσμιας εμβέλειας, όπως η Microsoft, η Siemens και η Swiss Re, διεθνείς οργανισμούς, ακαδημαϊκά ιδρύματα και Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις, όπως η WWF. Οι συνεργάτες της «πλατφόρμας» ήταν πρόθυμοι να προσφέρουν την τεχνογνωσία τους σε θέματα, όπως παραδείγματος χάριν, η διαχείριση απορριμμάτων και συμβουλές σε ζητήματα διακυβέρνησης, διαχείρισης και επικοινωνίας. Το Ίδρυμα προσέφερε 1 εκατομμύριο δολάρια σε καθεμία από τις πόλεις που συμμετείχαν στο δίκτυο. Παρ' όλα αυτά, όπως σημειώνουν οι Leitner κ.ά. (2018), δεν είναι σαφές αν το ποσό αυτό αποδιδόταν απευθείας στις τοπικές αρχές της πόλης ή αν λαμβανόταν μέσω πληρωμένων υπηρεσιών που προσφέρονταν από τους συνεργάτες της «πλατ-

φόρμας». Η *Στρατηγική* δεν έχει καμία θεσμική ισχύ. Σύμφωνα με την πολιτική ηγεσία της τοπικής αυτοδιοίκησης, παρ' όλα αυτά, σχεδιάζοταν να αποτελέσει τη βάση για την εκπόνηση και του Ειδικού Χωρικού Σχεδίου για το Παραλιακό Μέτωπο. Όπως ανέφερε ο τότε δήμαρχος, Γ. Μπουτάρης, «[π]ρόκειται για ένα σπουδαίο και χρήσιμο εργαλείο που θα παραδώσουμε ... στην επόμενη περιφερειακή Αρχή για να το αξιοποιήσει για το Ειδικό Χωρικό Σχέδιο για το παραλιακό μέτωπο του Θερμαϊκού κόλπου που συντάσσει ... το πρόγραμμα – πλαίσιο ενσωματώνει τους διαχρονικούς σχεδιασμούς και τις στοχεύσεις του Δήμου Θεσσαλονίκης για την ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου εντός των διοικητικών ορίων του, λαμβάνοντας όμως υπόψη και τις επενδυτικές δυνατότητες που θα εξασφαλίσουν αναπτυξιακές προοπτικές» (ΔΘ 2019: 1).

Το *Ειδικό Χωρικό Σχέδιο για το Παραλιακό Μέτωπο Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης* (ΕΧΣ ΠΜΘ) ανατέθηκε σε μελετητικό γραφείο το 2019 από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και παρουσιάστηκε τον Νοέμβριο του 2021. Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα της Περιφέρειας, προβλέπεται να εγκριθεί με Προεδρικό Διάταγμα τον Δεκέμβριο του 2022. Το ΕΧΣ ΠΜΘ έχει σκοπό την «ανάδειξη της μεγάλης εικόνας, που θα περιλαμβάνει ταυτόχρονα την ενίσχυση της κινητικότητας, την αναβάθμιση του περιβάλλοντος και του πολιτισμού και την οικονομική ανάπτυξη, αποδίδοντας νέο, ρυθμισμένο πολεοδομικά, δημόσιο χώρο, στους κατοίκους και τους επισκέπτες του ΠΣΘ». Οριοθετείται από την περιοχή του Καλοχωρίου μέχρι το Μεγάλο Έμβολο στην περιοχή του Αγγελοχωρίου και διατρέχει συνολικά 7 δήμους (βλ. και Γεμενετζή και Χριστοδούλου το παρόν τεύχος). Το ΕΧΣ ΠΜΘ έχει «κυμαινόμενο κατά περίπτωση βάθος [...] ώστε να λειτουργήσει ως υποδοχέας σχεδίων και έργων υπερτοπικής κλίμακας και προγραμμάτων αστικής ανάπλασης και περιβαλλοντικής προστασίας». Στο τμήμα του παράκτιου μετώπου που ανήκει στον ΟΛΘ, το ΕΧΣ δεν προτείνει χρήσεις, δεδομένης της ειδικής χρήσης του λιμανιού και του *Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου Ανάπτυξης* (2016). Στο όριο της ιδιοκτησίας του ΟΛΘ, προβλέπει ποδηλατόδρομο που διατρέχει όλο το μήκος του παραλιακού μετώπου. Μέσα στα όρια του ΕΧΣ, εμφανίζεται η ιδιοκτησία της ΓΑΙΑΟΣΕ ως νέα Πολεοδομική Ενότητα με χρήση «Κεντρικές λειτουργίες πόλης» –και όχι πράσινο όπως στο ισχύον και το υπό αναθεώρηση ΓΠΣ– και χαμηλό Μέσο Συντελεστή Δόμησης 0,2. Το ΕΧΣ υποστηρίζει ότι αυτός είναι ένας ρεαλιστικός τρόπος να δημιουργηθεί μητροπολιτικό πάρκο, μέσω της εισφοράς γης που θα αποδοθεί

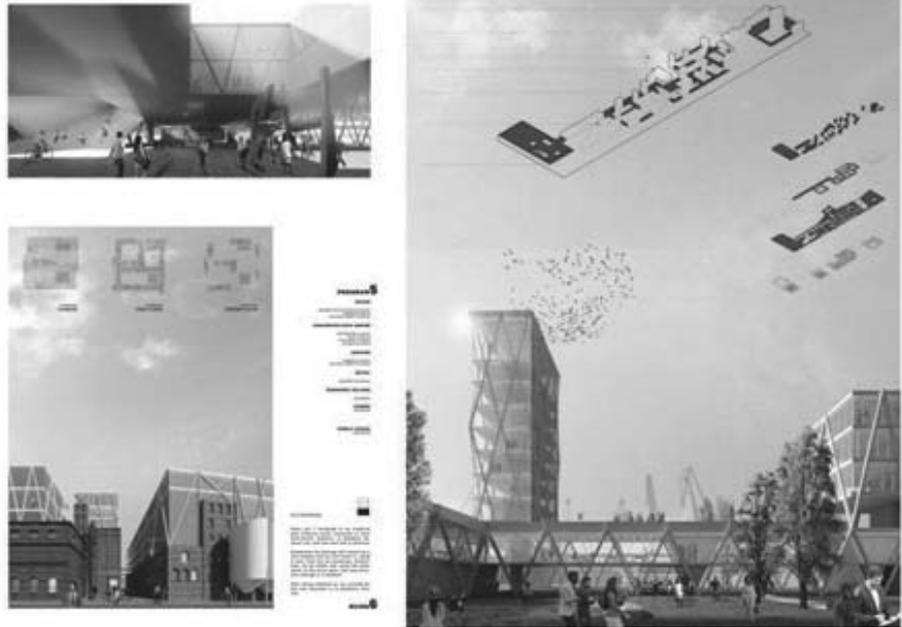
στο δήμο. Δεν υπάρχει καμία πρόταση για την περιοχή ανάμεσα στο όριο του λιμανιού και την παλαιά εθνική οδό, όπου συγκεντρώνονται τα ιστορικά βιομηχανικά κελύφη που χαρακτηρίζουν την περιοχή. Αυτή είναι η περιοχή για την οποία προκηρύχθηκε ο διεθνής διαγωνισμός *Arxellence 2*.

Ο διαγωνισμός *Arxellence 2* ανακοινώθηκε τον Μάρτιο του 2020 και είχε στόχο «να αναδείξει τον καινοτόμο σχεδιασμό ως ιδανικό εργαλείο για την επιτυχία του νέου Κεντρικού Επιχειρηματικού Κέντρου (Central Business District, CBD) της Θεσσαλονίκης». Στην προκήρυξη του διαγωνισμού αναφέρεται ότι «το έργο θα πρέπει να υπογραμμίζει, μέσα από τον αρχιτεκτονικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, ότι η Θεσσαλονίκη ανήκει στην πρωτοπορία των πόλεων του κόσμου που κοιτάνε μπροστά. Μια πόλη ικανή να επιδείξει όχι μόνο υψηλού επιπέδου επιχειρηματικές υποδομές, αλλά και ανάμεικτες γειτονίες με υψηλή ποιότητα ζωής». Αφορά μία πολύ μικρότερη περιοχή 12ha, που βρίσκεται ανάμεσα στο όριο του λιμανιού και την οδό 26ης Οκτωβρίου. Στην περιοχή αυτή, υπάρχουν αρκετά ιστορικά βιομηχανικά κελύφη, κάποια από τα οποία χρησιμοποιούνται σήμερα για χρήσεις πολιτισμού και αναψυχής. Το πρόγραμμα του διαγωνισμού προέβλεπε νέα δόμηση 400.000 m<sup>2</sup> και τη διατήρηση 7 ιστορικών βιομηχανικών κελυφών. Ο προβλεπόμενος μέσος συντελεστής δόμησης με βάση τα ζητούμενα του διαγωνισμού υπολογίζεται στο 3,3, αρκετά μεγαλύτερος από το 2,4 που ισχύει στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού, ενώ το ύψος των κτιρίων μπορεί να είναι μέχρι 200m (*Arxellence 2*, 2020), προεικονίζοντας τη δημιουργία ουρανοξυστών για πρώτη φορά στην πόλη. Στο πρόγραμμα του διαγωνισμού σημειώνεται επίσης ότι «η χωροθέτηση των προτεινόμενων κτιρίων δεν υπόκειται σε περιορισμούς όσον αφορά τις ελάχιστες αποστάσεις μεταξύ άλλων προτεινόμενων κτιρίων, διατηρητέων κτιρίων ή των ορίων της συνολικής ιδιοκτησίας... Είναι στη διακριτική ευχέρεια των διαγωνιζόμενων αν θα επιλέξουν να σεβαστούν ή όχι οποιοσδήποτε υπάρχουσες οικοδομικές γραμμές ή ζώνες προστασίας διατηρητέων κτιρίων. Ομοίως, δεν είναι απαραίτητο να τηρηθούν άλλες περιοριστικές διατάξεις της ελληνικής πολεοδομικής νομοθεσίας και των τοπικών κανονισμών δόμησης (όρια αιγιαλού, αποστάσεις από οδικούς άξονες... κ.λπ.)» (ό.π.).

Ο διαγωνισμός προκηρύχθηκε και χρηματοδοτήθηκε από την Alumil, εταιρεία παραγωγής συστημάτων αλουμινίου, με την έγκριση της International Union of Architects (UIA) και υπό την αιγίδα του δήμου Θεσσαλονίκης, της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, του

Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Θεσσαλονίκης και του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος. Ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας αιτιολόγησε την πρωτοβουλία της εταιρείας λέγοντας ότι «το πιο πολύτιμο κομμάτι της πόλης, το λιμάνι, είναι σήμερα εντελώς απομονωμένο» (ομιλία στο συνέδριο Prodexpo North, 2022). Ο διαγωνισμός είχε μεγάλη διεθνή και τοπική προβολή και συγκέντρωσε 173 συμμετοχές από 90 χώρες. Οι συμμετοχές, που εκτέθηκαν σε υπαίθριο χώρο στην περιοχή του διαγωνισμού τον Σεπτέμβριο του 2021, αποκρινόμενες στο ζητούμενο του προγράμματος του διαγωνισμού, πρότειναν πολυώροφα κτίρια, ύψους πολύ μεγαλύτερου από τα ιστορικά βιομηχανικά κελύφη, αλλά και από τον αστικό ιστό της ευρύτερης περιοχής και της πόλης (βλ. Εικόνα 3). Μέσα από την ιδιαίτερη αρχιτεκτονική τους ταυτότητα, τα σύγχρονα υλικά και τον «πράσινο σχεδιασμό», οι συμμετοχές και οι βραβευμένες μελέτες στόχευσαν στη δημιουργία ισχυρών τοποσημών, που θα διαμορφώσουν τον «νέο skyline» της πόλης και θα μεταδίδουν το διεθνοποιημένο, καινοτόμο και ανταγωνιστικό χαρακτήρα της.

Μερικούς μήνες αργότερα, τον Μάρτιο 2022, στο πλαίσιο του συνεδρίου ανάπτυξης ακινήτων Prodexpo North, ανακοινώθηκε ότι ομάδα εταιρειών που δραστηριοποιείται στην περιοχή και συγκεκριμένα οι εταιρείες Dimand S.A., Grivalia Hospitality SA, Alumil, Cisco και Elvial, προτίθενται να αναλάβουν τη χρηματοδότηση της μελέτης για την ανάπλαση της περιοχής του λιμανιού, με βάση τις βραβευμένες συμμετοχές του διαγωνισμού *Arxellence 2*. Ο διευθύνων σύμβουλος της Dimand, εταιρείας ανάπτυξης ακινήτων, που επένδυσε πρόσφατα σε άλλο μεγάλο ακίνητο στην περιοχή,<sup>6</sup> αναφέρθηκε συγκεκριμένα στη δυνατότητα δημιουργίας ενός Ειδικού Χωρικού Σχεδίου που μπορεί να μελετηθεί μέσα σε έξι μήνες και να δημοσιευτεί σε ΦΕΚ μέσα στους επόμενους 18, «αν πάρει ο δήμος την πολιτική πρωτοβουλία» (Parallaxi 2022). Πρόκειται συνεπώς για ένα έργο εμβληματικής ανάπλασης, που προτάθηκε από ιδιωτική επιχείρηση και προβλέπεται να χρηματοδοτηθεί εξ ολοκλήρου



Εικόνα 3: Η μελέτη που πήρε το 1ο βραβείο στο διεθνή διαγωνισμό Arxellence 2 που διοργάνωσε η Alumil. ALE Architects (Πηγή: <https://www.alumil.com/axcellence/awarded-proposals>)

από τον ιδιωτικό τομέα, και το οποίο απολαμβάνει αποδοχής και υποστήριξης από τους δημόσιους, τοπικούς φορείς και μέσα ενημέρωσης, χωρίς ιδιαίτερη πολιτική διαπραγμάτευση ή έκφραση διαφωνίας.

Τα δύο πρώτα σχέδια –ΓΠΣ και ΕΧΣ– εντάσσονται στις διαδικασίες του επίσημου χωρικού σχεδιασμού, και δεν έχουν ακόμη θεσμοθετηθεί. Αντίθετα, η *Στρατηγική Ανάπλασης* και ο διεθνής διαγωνισμός είναι ιδιωτικές πρωτοβουλίες, χωρίς προοπτική θεσμοθέτησης. Τα σχέδια αυτά δεν συνδέονται με κανέναν τρόπο με τις επίσημες διαδικασίες του χωρικού σχεδιασμού και ούτε δεσμεύονται από τα υπό θεσμοθέτηση σχέδια, ως προς τις διαδικασίες, το αναπτυξιακό όραμα, την εικόνα της πόλης, την ένταση της δόμησης και τις χρήσεις γης.

Οι οριοθετήσεις της ενδοχώρας του λιμανιού είναι διαφορετικές για κάθε σχέδιο, αντανακλώντας τη διαφορετική στόχευση των εμπλεκόμενων. Το ΓΠΣ επιδιώκει τη ρύθμιση του συνόλου της επικράτειας του ΔΘ, και άρα και της περιοχής του λιμανιού. Το ΕΧΣ ΠΜΘ, προκρίνοντας τη σύνδεση των επιμέρους περιοχών του παραλιακού μετώπου, αφορά κατά κύριο λόγο τη χάραξη του παραλιακού ποδηλατοδρόμου, ενώ προτείνει νέα πολεοδομική ενότητα στην ιδιοκτησία της ΓΑΙΑ-ΟΣΕ, που στο ΓΠΣ είναι πράσινο. Η *Στρατηγική* της Deloitte, ως μία μελέτη που στοχεύει κυρίως στην ανάπτυξη των ακινήτων, αξιολογεί και αναγνωρίζει τη δυναμική και της «εκτός σχεδίου» περιοχής των Λαχα-

νόκηπων. Τέλος, ο διαγωνισμός της Alumil αφορά μια πολύ μικρότερη περιοχή στο όριο του λιμανιού, στην οποία το φανταστικό μιας «πόλης στην πρωτοπορία των πόλεων του κόσμου» αποκτά συγκεκριμένη μορφή μέσα από την αρχιτεκτονική των ψηλών κτιρίων, της τεχνολογικής καινοτομίας και της πράσινης ταυτότητας.

Η πολυπλοκότητα που χαρακτηρίζει τις πολλαπλές διαστάσεις του χώρου του λιμανιού αντανακλάται και στην πολυπλοκότητα των φορέων που εμπλέκονται στις διαδικασίες παραγωγής του. Εκκινώντας από την παραδοχή του αργού και αναποτελεσματικού κράτους και του αποτελεσματικού ιδιωτικού τομέα, οι νέοι τοπικοί και παγκόσμιοι παίκτες θέτουν την ατζέντα της τοπικής ανάπτυξης στη βάση του δόγματος της ανταγωνιστικότητας, και προτάσσουν την ευελιξία και την ταχύτητα, σε αντίθεση με τη δυσκαμψία των κρατικών σχεδιασμών. Το κράτος και οι φορείς του καθιερώνονται πλέον στο ρόλο του «διευκολυντή» που παρέχει τις θεσμικές δυνατότητες και τις μεγάλες τεχνικές υποδομές, αφήνοντας χώρο και παραχωρώντας εξουσίες στους νέους παίκτες. Οι τελευταίοι, εκτός από τους συντελεστές του επενδυτικού σχήματος που αγόρασε το λιμάνι και τους τοπικούς φορείς (όσους συχνά εμπλέκονται σε διαδικασίες διαβούλευσης για σχετικά ζητήματα, π.χ. Σύλλογος Βιομηχάνων, Τεχνικό Επιμελητήριο κ.ά.) περιλαμβάνουν όσους εμπλέκονται στη σύνταξη των επενδυτικών και αναπτυξιακών σχεδίων για την περιοχή (π.χ. μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες συμβούλων και μελετητών, όπως η Deloitte, παγκόσμια φιλανθρωπικά ιδρύματα όπως το Rockefeller Foundation), μεγάλους ιδιοκτήτες γης και real estate επενδυτές (π.χ. ΓΑΙΑΟΣΕ, Dimand), χρηματοδοτικούς φορείς (π.χ. παγκόσμιες αναπτυξιακές τράπεζες, όπως η Παγκόσμια Τράπεζα) και άλλους ιδιωτικοποιημένους ή ιδιωτικούς φορείς που διαχειρίζονται καθοριστικής σημασίας μεταφορικές υποδομές (π.χ. ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου). Αυτή η παραχώρηση εξουσίας από τους φορείς του κράτους και τις επίσημες διαδικασίες του χωρικού σχεδιασμού, που υπάρχουν για να εκπροσωπούν τους πολίτες, να προστατεύουν το περιβάλλον, να εξασφαλίζουν διαφάνεια και λογοδοσία, στην τοπική και παγκόσμια επιχειρηματική ελίτ, στο πλαίσιο ανάδυσης ενός συναινετικού, επιχειρηματικού μοντέλου διακυβέρνησης (Balke κ.ά. 2018· Swyngedouw 2009), δημιουργεί ένα «δημοκρατικό έλλειμμα», χαρακτηριστικό των νεοφιλελεύθερων αστικών πολιτικών (Purcell 2009: 145).

#### 4. Πέρα από την ιδιωτικοποίηση / Πέρα από το λιμάνι

Το χρονικό των σχεδίων για την περιοχή του λιμανιού της Θεσσαλονίκης την πρόσφατη περίοδο επιβεβαιώνει ότι η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού δεν είναι μόνο μία σύμβαση παραχώρησης μιας σημαντικής μεταφορικής υποδομής στο όριο της στεριάς με τη θάλασσα. Ο χώρος του λιμανιού δεν αποτελείται μόνο από το λιμάνι αυτό καθαυτό, αλλά και απ' όλες τις υποδομές, τεχνικές και μεταφορικές που είναι απαραίτητες για τη λειτουργία του. Οι μεταφορικές υποδομές σχηματίζουν τη ραχοκοκαλιά πάνω στην οποία αρθρώνεται το δίκτυο των ροών –εμπορευμάτων, κεφαλαίου, ενέργειας, ανθρώπων και φυσικών πόρων– που συνθέτουν το λιμάνι ως κοινωνικο-φυσικό κόμβο υψηλής οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής σημασίας σε διεθνές επίπεδο. Ο χώρος του λιμανιού συντίθεται δηλαδή από την περιοχή εντός των ορίων του, το δίκτυο των τεχνικών και μεταφορικών υποδομών που εξασφαλίζουν τη συνδεσιμότητά του και τη γύρω αστική περιοχή. Η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού φαίνεται να επισύρει σειρά σημαντικών επενδύσεων σε μεταφορικές και τεχνικές υποδομές, αλλά και εμβληματικού χαρακτήρα επεμβάσεις αστικής αναζωογόνησης. Έτσι και ο λόγος νομιμοποίησης της ιδιωτικοποίησης που αναπτύχθηκε σε όλη τη διάρκεια των «κύκλων ιδιωτικοποίησης» που ξεκίνησε το 1999 (Karaliotas 2017), ενεργοποιείται και για το μετασχηματισμό της ευρύτερης περιοχής που βρίσκεται πέρα από την παραχωρημένη επικράτεια του ΟΛΘ και πέρα από την περιήφραξη του λιμανιού.

Η ευρύτερη περιοχή του λιμανιού καλείται να παίξει σημαντικό ρόλο και στην ανάδειξη των παγκόσμιων συνδέσεων της πόλης, μεταδίδοντας μέσω της σύγχρονης και δυναμικής εικόνας της την ανταγωνιστικότητα του λιμανιού και της πόλης (Hein 2011). Η προοπτική της αστικής αναγέννησης της περιοχής κινητοποιείται από πολλαπλούς φορείς, της τοπικής και παγκόσμιας επιχειρηματικής ελίτ, με γνώμονα την αξιοποίηση ακινήτων. Η τοπική αυτοδιοικητική αρχή αναλαμβάνει ρόλο «διευκολυντή» και όχι ηγετικό. Δεν φαίνεται να προωθεί ένα συγκεκριμένο όραμα, που να ενσωματώνει κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς στόχους για την περιοχή και την πόλη, ούτε και να ελέγχει το αποτέλεσμα και να εξασφαλίζει την υλοποίηση και την επιτυχία του μακροπρόθεσμα.

Μέσα στο αβέβαιο πολεοδομικό πλαίσιο που δημιουργεί το ΓΠΣ, το οποίο εκκρεμεί από το 2015, και το ρυθμιστικό σχέδιο που δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ, ο

αναδυόμενος σχεδιασμός για την περιοχή του λιμανιού φαίνεται να πυροδοτείται από την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού και να νοηματοδοτείται στη βάση του ίδιου αδιαμφισβήτητου και απο-πολιτικοποιημένου λόγου της ανταγωνιστικότητας και της διεθνοποίησης. Οι ιδιώτες που προωθούν τα σχέδια ζητούν πολιτικές αποφάσεις, θεσμικές διευκολύνσεις και έργα υποδομής από τους τοπικούς φορείς. Οι τοπικοί φορείς της πόλης, από την άλλη προσφέρουν νομιμοποίηση και χρησιμοποιούν τα σχέδια ως έγκυρες αφετηρίες συζήτησης για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη. Όπως παρατηρεί ο Purcell (2009: 142) «ακόμη κι όταν το νεοφιλελεύθερο δόγμα υποστηρίζει ένα ελάχιστο κράτος, στην πράξη οι πρακτικές νεοφιλελευθεροποίησης απαιτούν σημαντική κρατική παρέμβαση προκειμένου να διευκολυνθεί η συσσώρευση κεφαλαίου». Ο σχεδιασμός προωθείται από μια ποικιλία νέων παικτών της τοπικής και παγκόσμιας ελίτ, που λειτουργούν εκτός των θεσμοθετημένων διαδικασιών του χωρικού σχεδιασμού, υλοποιώντας ένα νέο πρότυπο επιχειρηματικής αστικής διακυβέρνησης όπου υπάρχουν «πολλές θέσεις γύρω από το τραπέζι» (Rockefeller Foundation και ARUP 2015: 4), όχι όμως η δυνατότητα συμμετοχής των τοπικών κοινοτήτων, η λογοδοσία και η δημοκρατική εκπροσώπηση. Η ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης του λιμανιού γίνεται η αφετηρία για αλλαγή της εικόνας της πόλης, αλλά και για νέους «κύκλους» μετασχηματισμών και νέα «κύματα» εξευγενισμού έξω από τα όρια λιμανιού.

### Βιβλιογραφία

#### Ξενόγλωσση

- Arxellence 2 (2020) Open, one-stage, International Ideas Competition Architects Vision for the New Central Business District (CBD) of Thessaloniki, Greece, Alumil.
- Athanassiou, E. (2009) «“How the West was Won:” Transformations at the “Western Entrance” to Thessaloniki», *SCROOPE Cambridge Architecture Journal*, 19, σ. 72-81.
- Athanassiou, E. (2021) «Transferring sustainability: imaginaries and processes in EU funded projects in Thessaloniki», *Urban Research & Practice*, 14 (4), σ. 397-418. DOI: 10.1080/17535069.2020.1783351
- Athanassiou, E., Karagianni, M. και Kapsali, S. (2015) «Green and resilient: shaping a new identity for Thessaloniki», Conference Proceedings, *Changing Cities*, 22-26/6/2015, Porto-Heli.
- Balke, J., Reuber, P. και Wood, G. (2018) «Iconic architecture and place-specific neoliberal governmentality: Insights from Hamburg’s Elbe Philharmonic Hall», *Urban Studies*, 55 (5), σ. 997-1012. DOI: <https://doi.org/10.1177/0042098017694132>
- Brenner, N. και Theodore, N. (2002) «Cities and the Geographies of “Actually Existing Neoliberalism”», *Antipode*, 34 (3), σ. 349-379.
- Brown, P. (2009) *America’s Waterfront Revival: Port Authorities and Urban Redevelopment*. Φιλαδέλφεια: University of Pennsylvania Press.
- Castree, N. (2008) «Neoliberalising nature: The logics of deregulation and reregulation», *Environment and Planning A*, 40 (1), σ. 131-152.
- Desfor, G. και Vesalon, L. (2008) «Urban Expansion and Industrial Nature: A Political Ecology of Toronto’s Port Industrial District», *International Journal of Urban and Regional Research*, 32, σ. 586-603. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2008.00806.x>
- Doucet, B. (2013) «Variations of the Entrepreneurial City: Goals, roles and visions in Rotterdam’s Kop van Zuid and the Glasgow Harbour Megaprojects», *IJURR*, 37 (6), σ. 2035-2051.
- ESPO (2022) *Environmental Report 2022*. ESPO Environmental Report – EcoPorts in Sights. European Sea Ports Organisation. Διαθέσιμο στο: <https://www.ecoports.com/publications/environmental-report-2022> (Ανακτήθηκε στις 8/1/2023).
- Goodling, E. (2021) «Urban political ecology from below: Producing a “peoples’ history” of the Portland Harbor», *Antipode*, 53 (3), σ. 745-769.
- Graham, S. και Marvin, S. (2001) *Splintering Urbanism*. Λονδίνο και Νέα Υόρκη: Routledge.
- Gustafson, S. (2021) «“We dredge because it doesn’t work”: urban political ecology and the uneven geographies of sediment metabolism», *Urban Geography*, 42 (8), σ. 1099-1118. DOI: 10.1080/02723638.2020.1748296
- Harvey, D. (1996) *Nature, Justice and the Geography of Difference*. Μάλντεν MA: Blackwell Publishing.
- Hastoglou-Martinidis, V. (2010) «The cartography of harbor construction in Eastern Mediterranean cities: Technical and urban modernisation in the late nineteenth century», στο B. Kolluoglu και M. Toksoz (επιμ.) *Cities of the Mediterranean: From the Ottomans to the present day* (σ. 78-99). Λονδίνο και Νέα Υόρκη: I.B. Tauris.
- Hein, C. (2011) «Hamburg’s port cityscape: Large-scale urban transformation and the exchange of planning ideas» στο C. Hein *Port cities: Dynamic networks and global networks* (σ. 177-197). Λονδίνο και Νέα Υόρκη: Routledge.
- Hein, C. (2014) «Port cities and urban wealth: between global networks and local transformations», *International Journal of Global Environmental Issues*, 13 (2/3/4), σ. 339-361.

- Hein, C. (2021) «Port City Porosity: Boundaries, Flows, and Territories», *Urban Planning*, 6 (3), σ. 1-9.
- Heynen, N., Kaika M. και Swyngedouw, E. (επιμ.) (2006) *In the nature of cities. Urban political ecology and the politics of urban metabolism*. Λονδίνο και Νέα Υόρκη: Routledge.
- Hoyle, B. (2000) «Global and Local Change on the Port-City Waterfront», *Geographical Review*, 90 (3), σ. 395-417.
- Merk, O. (2013) *The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report*. Παρίσι: OECD. DOI: <https://doi.org/10.1787/5k40hdhp6t8s-en>
- Pape, M. (2016) *EU port cities and port area regeneration*. EPRS: European Parliamentary Research Service. Διαθέσιμο στο: <https://policycommons.net/artifacts/1339965/eu-port-cities-and-port-area-regeneration/1950030/> (Ανακτήθηκε στις 6/1/2023).
- Purcell, M. (2009) «Resisting Neoliberalisation: Communicative planning or counter-hegemonic movements?», *Planning Theory*, 8 (2), σ. 140-165.
- ThPA (2018) «ONE HUB New Horizons. A new era for Thessaloniki, Greece & South East Europe», Παρουσίαση του Sotirios Theofanis στο Workshop on Strengthening Regional Rail Transport Connectivity, UNECE, 29/11/2018. Διαθέσιμο στο: <https://tinyurl.com/2kcxezhx> (Ανακτήθηκε στις 12/4/2022).
- ThPA (2019) *SUSTAINABILITY REPORT 2019*. Thessaloniki Port Authority S.A. Διαθέσιμο στο: [https://www.thpa.gr/files/general/Sustainability\\_Report\\_2019\\_EN.pdf](https://www.thpa.gr/files/general/Sustainability_Report_2019_EN.pdf) (Ανακτήθηκε στις 12/4/2022).
- Kaika, M. και Ruggiero, L. (2016) «Land Financialization as a “lived” process: The transformation of Milan’s Bicocca by Pirelli», *European Urban and Regional Studies*, 23 (1), σ. 3-22. DOI: <https://doi.org/10.1177/0969776413484166>
- Karagianni, M. (2022) «Making Thessaloniki Resilient? The Enclosing Process of the Urban Green Commons», *Urban Planning*, 8 (1). DOI: <https://doi.org/10.17645/up.v8i1.5990>
- Karaliotas, L. (2017) «Performing neoliberalization through urban infrastructure: Twenty years of privatization policies around Thessaloniki’s port», *Environment and Planning A: Economy and Space*, 49 (7), σ. 1556-1574.
- Leitner, H., Sheppard, E., Webber, S., Colven, E. (2018) «Globalizing urban resilience», *Urban Geography*, 39 (8), σ. 1276-1284. DOI: [10.1080/02723638.2018.1446870](https://doi.org/10.1080/02723638.2018.1446870)
- Lonza, L. και Marolda, M. (2016) «Ports as drivers of urban and regional growth», 6th Transport Research Arena April 18-21, *Transport Research Proceedings*, σ. 2507-2516.
- Nogué-Algueró, B. (2020) «Growth in the docks: ports, metabolic flows and socio-environmental impacts», *Sustainability Science*, 15 (3), σ. 1-20.
- The Rockefeller Foundation & ARUP (2015), *Cities Resilience Framework*. Διαθέσιμο στο: <https://www.rockefellerfoundation.org/wp-content/uploads/100RC-City-Resilience-Framework.pdf> (Ανακτήθηκε στις 12/4/2022).
- Smith, N. (2002) «New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy», στο N. Brenner και N. Theodore (επιμ.), *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe* (σ. 80-103). Οξφόρδη, Μάλντεν MA: Blackwell Publishing.
- Tarazona Vento, A. (2017) «Mega-project meltdown: Post-politics, neoliberal urban regeneration and Valencia’s fiscal crisis», *Urban Studies*, 54 (1), σ. 68-84. DOI: <https://doi.org/10.1177/0042098015625025>
- Tasan-Kok, T. (2010) «Entrepreneurial governance: challenges of large-scale property-led urban regeneration projects», *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 101 (2), σ. 126–50. DOI: [10.1111/j.1467-9663.2009.00521.x](https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2009.00521.x)
- Ελληνόγλωσση*
- AthexGroup (2022) *Μετοχές ΟΙΘ*. Athens Exchange Group. Διαθέσιμο στο: <https://www.athexgroup.gr/el/stock-company-profile/-/select-stock/905> (Ανακτήθηκε στις 12/4/2022).
- Βουλή των Ελλήνων (2018) Κύρωση της από 2 Φεβρουαρίου 2018 τροποποίησης και κωδικοποίησης σε ενιαίο κείμενο της από 27 Ιουνίου 2001 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.» και άλλες διατάξεις. Διαθέσιμο στο <https://www.hellenicparliament.gr>
- Δήμος Θεσσαλονίκης 2019 *Εκδήλωση για τη στρατηγική ανάπλασης του παραλιακού μετώπου Θεσσαλονίκης*. Διαθέσιμο στο: <https://thessaloniki.gr/ekdilosi-gia-ti-stratigiki-anaplastis-tou-paraliakou-metopou-thessalonikis/> (Ανακτήθηκε στις 30/5/2022).
- Καραγιάννης, Ν. (2018) «Μεταβιβάστηκε στη SEGΤ το 67% του ΟΛΘ, νέα εποχή για το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης», 23/3/2018. Διαθέσιμο στο: <https://ypodomes.com/oloklirothike-i-metavivasi-tou-67-tou-olth/> (Ανακτήθηκε στις 12/4/2022).
- Μητράκης, Γ. (2021) «Γιατί το 2022 είναι κρίσιμη χρονιά για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης», 27/12/2021. Διαθέσιμο στο: <https://www.voria.gr/article/giati-to-2022-ine-krisimi-chronia-gia-to-limani-tis-thessalonikis> (Ανακτήθηκε στις 12/4/2022).
- Οικονομικός Ταχυδρόμος (2021) «Εταιρεία που θέλει το Λιμάνι Αλεξανδρούπολης ετοιμάζεται να αγοράσει η MSC», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*. Διαθέσιμο στο: <https://tinyurl.com/v287sxaf> (Ανακτήθηκε στις 12/4/2022).
- ΟΛΘ (2022) *Ιστορία - ThPA S.A. - Port of Thessaloniki*. Διαθέσιμο στο: <https://www.thpa.gr/index.php/el/>

- explore/1-2 (Ανακτήθηκε στις 12/4/2022).
- ΠΚΜ (2018) *Α. Τζιτζικώστας στο Περιφερειακό Αναπτυξιακό Συνέδριο για την Κεντρική Μακεδονία: «Διαφωνώ ριζικά με τη στάση της κυβέρνησης στο ζήτημα της ονομασίας των Σκοπίων»* (29/3/2018). Δελτίο Τύπου, Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας. Διαθέσιμο στο: <https://www.pkm.gov.gr/default.aspx?lang=el-GR&page=35&pressid=16997> (Ανακτήθηκε στις 12/4/2022).
- Ρίζος, Π. (2022) «Μεγάλωσε η επένδυση Hub26 της Dimand στη Θεσσαλονίκη», *business.gr*, 15/11/2022. Διαθέσιμο στο: <https://tinyurl.com/pwa64jre> (Ανακτήθηκε στις 30/12/2022).
- Σκάγιαννης, Π. (2022) «Ιδιωτικοποιήσεις υποδομών και φυσικές καταστροφές», *Ινστιτούτο Νίκος Πουλαντζάς*. Διαθέσιμο στο: <https://poulantzias.gr/yliko/rantoleon-skagiannis-idiotikopoiiseis-yprodomon-kai-fysikes-katastrofes/> (Ανακτήθηκε στις 5/6/2022).
- ΤΑΙΠΕΔ (2021α) Προεπιλογή επενδύσεων για τους διαγωνισμούς αξιοποίησης των λιμένων Αλεξανδρούπολης και Καβάλας, της ΥΑΦΑ Ν. Καβάλας και των μεταλλευτικών περιουσιακών στοιχείων του Ελληνικού Δημοσίου, *Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου*, Δελτίο Τύπου. Διαθέσιμο στο: <https://hradf.com/wp-content/uploads/2021/11/προεπιλογή-επενδυτών-4-έργα.pdf> (Ανακτήθηκε στις 15/5/2022).
- ΤΑΙΠΕΔ (2021β) Επτά επενδυτικά σχήματα στην επόμενη φάση για την αξιοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας, *Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου*, Δελτίο Τύπου. Διαθέσιμο στο: <https://hradf.com/wp-content/uploads/2021/11/επενδυτικά-σχήματα-λιμάνι-ηγουμενίτσας.pdf> (Ανακτήθηκε στις 15/5/2022).
- ΤΑΙΠΕΔ (2021γ) Έξι επενδυτικά σχήματα στην επόμενη φάση για την αξιοποίηση μαρίνας Καλαμαριάς (Αρετσού), *Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου*, Δελτίο Τύπου. Διαθέσιμο στο: <https://hradf.com/wp-content/uploads/2021/11/proepilegentes230921.pdf> (Ανακτήθηκε στις 15/5/2022).
- ΤΑΙΠΕΔ (2022α) Οκτώ επενδυτικά σχήματα στην επόμενη φάση για την αξιοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου, *Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου*, Δελτίο Τύπου. Διαθέσιμο στο: [https://hradf.com/wp-content/uploads/2022/04/ΟΛΗ\\_ΠροεπιλεγέντεςΕπενδυτές07042022.pdf](https://hradf.com/wp-content/uploads/2022/04/ΟΛΗ_ΠροεπιλεγέντεςΕπενδυτές07042022.pdf) (Ανακτήθηκε στις 15/5/2022).
- ΤΑΙΠΕΔ (2022β) Η «International Port Investments Kavala» Προτιμητέος Επενδυτής για την υπο-παραχώρηση του λιμένα «Φίλιππος Β΄» στην Καβάλα, *Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου*, Δελτίο Τύπου. Διαθέσιμο στο: [https://hradf.com/wp-content/uploads/2022/05/ΟΛΚ\\_ΠροτιμητέοςΕπενδυτής060522.pdf](https://hradf.com/wp-content/uploads/2022/05/ΟΛΚ_ΠροτιμητέοςΕπενδυτής060522.pdf) (Ανακτήθηκε στις 15/5/2022).
- ΤΕΕ-ΤΚΜ (2021) *Υπεγράφη η ανάθεση του έργου σύνδεσης του βου προβλήτα του ΟΛΘ με την ΠΑΘΕ*. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας - Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας. Διαθέσιμο στο: <https://www.teetkm.gr/υπεγράφη-η-σύμβαση-σύνδεσης-του-βου-προβ/> (Ανακτήθηκε στις 11/4/2022).
- ΥΜΕ (2018) «Strengthening Greek Rail Transport Connectivity», παρουσίαση του Θάνου Βούρδα, εκπροσώπου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στο *UNECE Capacity Building Workshop on Strengthening Rail Transport Connectivity*, 29/11/2018, Αθήνα. Διαθέσιμο στο: <https://tinyurl.com/fs8dja3h> (Ανακτήθηκε στις 12/4/2022).
- Χαστάογλου, Β. (2008) «Νεωτερικότητα και μνήμη στη διαμόρφωση της μεταπολεμικής Θεσσαλονίκης», στο Γ. Καυκαλάς, Λ. Λαμπριανίδης, Ν. Παπαμίχος (επιμ.) *Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο. Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών* (σ. 151-198). Αθήνα: Κριτική.
- Χατζημιχάλης, Κ. (2016) «Η άυλη αξία του Πειραιά», *TVXS*. Διαθέσιμο στο <https://tvxs.gr/news/egraspaneiran/i-ayli-aksia-toy-peiraia> (Ανακτήθηκε στις 6/4/2022).
- Mononews (2021α) «Belterra Investments (Ιβάν Σαββίδης): Αυξάνει τη συμμετοχή της στον ΟΛΘ», *Mononews*. Διαθέσιμο στο: <https://tinyurl.com/2em5pkfv> (Ανακτήθηκε στις 12/4/2022).
- Mononews (2021β) «ΟΛΘ: Με 68,88% η Belterra μετά τη δημόσια πρόταση», *Mononews*. Διαθέσιμο στο: <https://www.mononews.gr/business/olth-me-6888-i-belterra-meta-ti-dimosia-protasi> (Ανακτήθηκε στις 12/4/2022).
- New Money (2022) «“Εγνατία των Λιμένων”: Τέσσερα λιμάνια της Β. Ελλάδας μπαίνουν σε νέα εποχή», *New Money*. Διαθέσιμο στο: <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/nautilia/egnatia-ton-limenon-tessera-limania-tis-v-elladas-benoun-se-nea-epochi/> (Ανακτήθηκε στις 12/4/2022).
- Parallaxi (2022) «Θεσσαλονίκη: Χρηματοδότηση μελέτης ανάπλασης της δυτικής εισόδου προτίθενται να αναλάβουν εταιρείες που επενδύουν στην περιοχή», 9 Μαρτίου 2022. Διαθέσιμο στο: <https://tinyurl.com/yc88yzzf4>
- Th.P.A. (2020) Δελτίο Τύπου 12.11.2020 - Ίδρυση dry port στη Βουλγαρία από την ΟΛΘ Α.Ε., *Οργανισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης*. Διαθέσιμο στο: [https://www.thpa.gr/index.php/el/deltia-tyrou/2490-dt\\_12112020\\_gr](https://www.thpa.gr/index.php/el/deltia-tyrou/2490-dt_12112020_gr) (Ανακτήθηκε στις 15/4/2022).
- Voria (2022) «Ανάδοχος αρχές 2023 σε προαστιακό Θεσσαλονίκης και σιδηροδρομική σύνδεση βου προβλήτα». Διαθέσιμο στο: <https://www.voria.gr/article/anadochos-arches-2023-se-proastiako-d-thessa-lonikis-ke-sidirodromiki-sindesi-6ou-provlita> (Ανακτήθηκε στις 12/4/2022).

## Σημειώσεις

1. Η αρχική κοινοπραξία αποτελούνταν από τους Deutsche Invest Partners (Helanor Holdings Limited, 47%), Terminal Link (συνεργασία μεταξύ των CMA, CGM & China Merchants ports, 33%) και Belterra Investments (συμφερόντων Ιβάν Σαββίδη, 20%) (ThPA 2018). Από το 2021 η Belterra Investments παίρνει το 68,88% των μετοχών του ΟΛΘ μετά από την αγορά της Melbery Investments Limited στην οποία πουλήθηκε από τη Helanor Holdings Limited το μερίδιο των μετοχών του ΟΛΘ που βρισκόταν στην κατοχή της (Mononews 2021α, 2021β).

2. Στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας, ο ιδιωτικοποιημένος πλέον ΟΛΘ έχει εκδηλώσει ενδιαφέρον για την αγορά του λιμανιού της Αλεξανδρούπολης (λιμένας πολιτικής και στρατιωτικής σημασίας) (ΤΑΙΠΕΔ 2021α), του Οργανισμού Λιμένος Καβάλας (ΟΛΚ Α.Ε.) – Εμπορικού Λιμένα Καβάλας Φίλιππος Β΄, του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας (ΟΛΗΓ Α.Ε.) (ΤΑΙΠΕΔ 2021β) και του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου (ΟΛΗ Α.Ε.) (ΤΑΙΠΕΔ 2022α) και έχει περάσει στη Β΄ φάση (υποβολή Δεσμευτικών Προσφορών) για την απόκτηση συμμε-

τοχής σε ποσοστό τουλάχιστον 67% και στα τέσσερα λιμάνια (ό.π.). Από τα παραπάνω, ο ΟΛΘ δεν κατόρθωσε να αποκτήσει τον ΟΛΚ (ΤΑΙΠΕΔ 2022β), ενώ εκκρεμεί το αποτέλεσμα για τα υπόλοιπα.

3. Η νέα ονομασία των ΓΠΣ.

4. Το ισχύον ΓΠΣ του ΔΘ εγκρίθηκε το 1993 (ΦΕΚ 420Δ'/27-04-1993) και το Ρυθμιστικό Σχέδιο το 1985 (Ν. 15617 ΦΕΚ 148Α'/6-9-1985) ενώ το επικαιροποιημένο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο, που ανατέθηκε, μελετήθηκε και παρουσιάστηκε δημόσια το 2011, δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ.

5. Σύμφωνα με τη μελέτη, η ζώνη Α έχει τη χαμηλότερη αξία ακινήτων σε όλο το παραλιακό μέτωπο του δήμου, με αξίες που κυμαίνονται από 568 έως 926 ευρώ/τετραγωνικό μέτρο.

6. Η Dimand έχει ήδη ξεκινήσει την κατασκευή του πρότζεκτ HUB 26, που φιλοδοξεί να αποτελέσει «καταλύτη για την εξέλιξη της περιοχής» (lifo.gr) και θα αποτελέσει ένα σύμπλεγμα 4 κτιρίων γραφείων και κατοικιών 36000τ.μ., βιοκλιματικού σχεδιασμού και με αρχιτεκτονική που παραπέμπει στη βιομηχανική ιστορία της περιοχής (Ρίζος 2022).