

ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Κανδύλης Γ.

Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών

Περίληψη

Η κινητικότητα των κατοίκων των πόλεων εντός του αστικού χώρου δεν αποτελεί απλά ένα από τα χαρακτηριστικά της αστικής ζωής, αλλά συμβάλλει στην ίδια τη διαμόρφωση και τον αναπροσδιορισμό της δομής, των λειτουργιών, του νοήματος της πόλης. Οι οικονομικές λειτουργίες και οι πολιτισμικές συναλλαγές, οι θεσμικές μορφές της διοίκησης και η αντίληψη του αστικού χώρου, η πολεοδομική οργάνωση και η αρχιτεκτονική, οι βιωμένες καθημερινές σχέσεις και η ένταξη στις απρόσωπες δομές των αστικών συστημάτων, προσδιορίζονται στο πλέγμα των δικτύων μετακινήσεων που διατρέχουν τις πόλεις καθώς αναπτύσσονται στο σωτηρικό τους ή ακόμα τις συνδέουν με ό,τι βρίσκεται πέρα από αυτές.

Η παρούσα εργασία εξετάζει μία από τις χαρακτηριστικές πλευρές της κινητικότητας, αυτή της επαναλαμβανόμενης μετακίνησης από τον τόπο κατοικίας στον τόπο εργασίας, στην περίπτωση της Αθήνας. Αξιοποιώντας τα διαθέσιμα δεδομένα της απογραφής πληθυσμού του 2001, διερευνώνται τα όρια της μητροπολιτικής περιφέρειας της πρωτεύουσας, στη βάση της πυκνότητας των ημερήσιων μετακινήσεων για εργασία από τα διάφορα τμήματα του αστικού και περιαστικού ιστού προς αυτό που ορίζεται ως κέντρο.

Παράλληλα, τα ίδια δεδομένα προσφέρουν τη δυνατότητα διερεύνησης των εθνοτικών ανισοτήτων ως προς την ημερήσια κινητικότητα των κατοίκων της Αθήνας. Εάν, όπως τεκμαίρεται, οι μετανάστες μετακινούνται λιγότερο και λιγότερο μακριά, προκύπτουν ερωτήματα γύρω από τις άνισες δυνατότητες και την άνιση συνεισφορά των διαφορετικών εθνοτικών ομάδων της πόλης στη συγκρότηση της περιφέρειάς της. Μέσα από αυτή την προβληματική διατυπώνονται προτάσεις για παραπέρα ειδικότερη διερεύνηση, σε χαμηλότερη κλίμακα και λαμβάνοντας υπόψη ποιοτικές παραμέτρους της κινητικότητας.

COMMUTING AND THE REDEFINITION OF ATHENS FUNCTIONAL REGION

Kandyllis G.

National Centre for Social Research

Abstract

Mobility of people in the urban space is not merely one of the characteristics of the urban life. More than that, it contributes to the formation and the redefinition of urban structures, functions and meanings. A wide range of heterogeneous features, such as economic and cultural transactions, institutional and administrative forms, the perception of the urban space, architecture, the organization of everyday life are defined in the grid produced by mobility networks.

This paper is about one characteristic aspect of mobility, that of commuting, in the case of Athens. The boundaries of the functional regional area of the capital are outlined, by examining commuting densities between different parts of the urban and periurban tissue and what is here defined as the city-centre. The latest census data of 2001 are used.

Same data give the possibility to verify ethnic inequalities around commuting. If, as it

seems to be the case, immigrants commute less and at shorter distances, then certain questions about unequal opportunities and about the uneven contribution of different ethnic groups in the formation of their city occur. Based on these reflections more systematic research at lower scale and using qualitative criteria is proposed.

Λέξεις κλειδιά: μετακινήσεις για εργασία, μετανάστευση, λειτουργική περιφέρεια.

Key words: commuting, immigration, functional region.

1. Εισαγωγή

Η κινητικότητα των κατοίκων των σύγχρονων πόλεων, πέρα από το να αποτελεί απλώς ένα από τα χαρακτηριστικά που συνθέτουν την αστική ζωή, συμβάλλει στον διαρκή μετασχηματισμό του αστικού χώρου. Οι οικονομικές λειτουργίες και οι πολιτισμικές συναλλαγές, οι θεσμικές μορφές της διοίκησης και η αντίληψη του αστικού χώρου, η πολεοδομική οργάνωση και η αρχιτεκτονική, οι βιωμένες καθημερινές σχέσεις και η ένταξη της πόλης στις πρόσωπες δομές των αστικών συστημάτων, προσδιορίζονται στο πλέγμα των δικτύων μετακινήσεων που διατρέχουν τις πόλεις, συνδεδεμένα με το χώρο πέρα από αυτές ή αναπτύσσονται στο εσωτερικό τους, δίνοντας σχήμα στα εκάστοτε όριά τους – στα όρια των αστικών περιφερειών. Εάν σε μια βραχυχρόνια ανάλυση, θα μπορούσαμε να δούμε τις ποικίλες μετακινήσεις στον αστικό χώρο ως αποτέλεσμα της μορφής της πόλης, της γεωγραφικής κατανομής του πληθυσμού και της απασχόλησης, σε μακροχρόνιο ορίζοντα η ίδια η αστική μορφή και οι αστικές λειτουργίες είναι αποτελέσματα των μετακινήσεων (Muniz & Galindo, 2005). Η κίνηση επιφέρει αλλαγές σε εκείνους που κινούνται, αλλά ταυτόχρονα και στα σημεία αναχώρησης, διέλευσης, άφιξης (Kaufman *et al.*, 2004).

Η εργασία αυτή αφορά ένα μέρος της κινητικότητας των κατοίκων της σύγχρονης Αθήνας, αυτό της επαναλαμβανόμενης μετακίνησης από τον τόπο κατοικίας στον τόπο εργασίας. Η ελληνική πρωτεύουσα γνώρισε ταχεία πληθυσμιακή ανάπτυξη και οικιστική επέκταση σε όλη τη διάρκεια του προηγούμενου αιώνα και ιδιαίτερα κατά τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες. Σήμερα εξακολουθεί να επεκτείνεται, αντιμετωπίζοντας ακόμα τα προβλήματα που επεσώρευσε στα δίκτυα των μετακινήσεων οι προηγούμενες περίοδοι ανάπτυξης. Η αποσπασματική και εν πολλοίς ασχεδιαστή ανάπτυξη της πόλης άφησε περιορισμένο χώρο στην ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών και ακόμα λιγότερο στο δημόσιο σύστημα μεταφορών που παρέμενε μέχρι πολύ πρόσφατα δυσλειτουργικό. Αν και οι οδικές και οι υπόλοιπες μεταφορικές υποδομές που κατασκευάστηκαν κατά τη διάρκεια των τελευταίων δέκα χρόνων τείνουν να μεταβάλλουν αυτή την κατάσταση, η Αθήνα παραμένει μια πόλη που δυσχεραίνει τις μετακινήσεις των κατοίκων της (Μαλούτας *κ.α.*, 2006; Μπαλούρδος *κ.α.*, 1999). Δεν παύει ωστόσο να καθορίζεται από αυτές.

Η ποσοτική διερεύνηση των μετακινήσεων για εργασία εντός του αστικού χώρου μπορεί να γίνει με πολλούς διαφορετικούς τρόπους. Τα ίδια τα δεδομένα των μετακινήσεων αποτελούν ένα ιδιαίτερα πλούσιο υλικό που μπορεί κανείς να αντιμετωπίσει με ένα πλήθος συσχετίσεων με άλλες μεταβλητές, όπως το φύλο, η υπηκοότητα, τα χαρακτηριστικά της απασχόλησης (επαγγέλματα, κλάδοι), η αστική πυκνότητα κλπ. Η διερεύνηση που ακολουθεί στηρίζεται αναγκαστικά σε ορισμένες επιλογές που απλοποιούν την εξαιρετικά σύνθετη πραγματικότητα. Οι επιλογές αυτές βασίζονται με τη σειρά τους σε επεξεργασίες που έχουν καταγραφεί στη διεθνή βιβλιογραφία για το ίδιο αντικείμενο. Συχνά οι ημερήσιες μετακινήσεις για εργασία έχουν χρησιμοποιηθεί ως κριτήριο προσδιορισμού του μεγέθους των ορίων της πόλης ή ακριβέστερα των ορίων επιρροής της, στη βάση του εντοπισμού των τοπικών αγορών εργασίας (σε μια παράδοση που ξεκινά από τις εργασίες των Hall, 1973 και Smart, 1974). Παρόμοια ποσοτική διερεύνηση έχει χρησιμοποιηθεί με διαφορετικές επεξεργασίες σε διαφορετικά χωρικά πλαίσια (βλ. για παράδειγμα Carmichael, 1978, Cavallès *et al.*, 2004, για τη γαλλική «περιαστική πόλη», Sohn, 2005, ειδικά για την «αστική χωρική δομή» ως αποτέλεσμα της μετακίνησης για εργασία). Αυτό που η σύγχρονη θεωρητική συζήτηση γύρω από το παρόν και

το μέλλον της πόλης έχει καταστήσει σαφές είναι ότι είναι περισσότερο χρήσιμο να αντιμετωπίζουμε τα αστικά ζητήματα με έμφαση στις διαδικασίες μάλλον παρά στα δεδομένα αντικείμενα (Harvey, 2000, Soja 2000). Σε αυτό το πλαίσιο οι επεξεργασίες του παρόντος άρθρου δεν φιλοδοξούν να αποτυπώσουν κάποια «συγκεκριμένη» εικόνα της σημερινής αθηναϊκής μητροπολιτικής περιφέρειας αλλά να διερευνήσουν τις ημερήσιες μετακινήσεις για εργασία ως μία από τις διαδικασίες που οδηγούν στη συγκρότησή της.

2. Επιλογές για τον χειρισμό των δεδομένων.

Τα δεδομένα της τελευταίας απογραφής της ΕΣΥΕ (2001) καταγράφουν τις μετακινήσεις για εργασία στο επίπεδο των Δήμων και των Κοινοτήτων. Δημιουργείται επομένως ένας πίνακας διπλής εισόδου που περιλαμβάνει τη μετακίνηση από κάθε μία από τις χωρικές ενότητες της Αττικής προς καθεμία από τις υπόλοιπες. Σε αυτόν μάλιστα μπορούμε να προσθέσουμε στατιστικά σημαντικές μετακινήσεις από και προς τους Δήμους των όμορων Νομών. Εδώ επιλέγεται καταρχήν η αναλυτική εξέταση της μετακίνησης από την περιφέρεια προς το κέντρο της μητροπολιτικής περιοχής και κατά δεύτερο λόγο αντίστροφα, αντί της μετακίνησης εντός των κεντρικών ή των περιφερειακών περιοχών. Πρόκειται για την επιλογή ενός κεντρομόλου προτύπου μετακινήσεων που αντιστοιχεί εννοιολογικά σε μια αντιδιαστολή μεταξύ αφενός των περιφερειακών περιοχών που θα «πρέπει» να χαρακτηρίζονται από την κυριαρχία της κατοικίας και αφετέρου των κεντρικών περιοχών που συγκεντρώνουν υποθετικά τις επιχειρηματικές παραγωγικές χρήσεις. Η καταλληλότητά του εν λόγω υποδείγματος για την Αθήνα της διάχυτης οικονομικής δραστηριότητας και των μικτών από παραγωγική και κοινωνική άποψη αστικών περιοχών (Μαλούτας, 1988) μπορεί να αμφισβητηθεί. Πάντως η εφαρμογή του προτύπου μπορεί να χρησιμεύσει για την εξέταση των ορίων ισχύος του, ενώ σε κάθε περίπτωση επιλέγεται εδώ μια αρκετά εκτεταμένη κεντρική περιοχή.

Η επιλογή της εξέτασης των μετακινήσεων μεταξύ κέντρου και περιφέρειας προϋποθέτει τον ορισμό του κέντρου της μητροπολιτικής περιοχής, γύρω από την οποία συγκροτείται η περιφέρειά της. Μία προφανής λύση για τον σκοπό αυτό μπορεί να είναι ο Δήμος Αθηναίων που άλλωστε συγκεντρώνει το 19,8% του πραγματικού πληθυσμού και το 20,7% των απασχολούμενων της Περιφέρειας Αττικής - και μεγαλύτερα ποσοστά σε ορισμένους κρίσιμους και τυπικούς ως προς την τάση συγκέντρωσής τους κλάδους, όπως η παράδειγμα στην πληροφορική και την έρευνα (24,8%), τις υπηρεσίες υγείας (24,3%) και τη δημόσια διοίκηση (21,2%) . Περίπου 230.000 κάτοικοι άλλων Δήμων της Αττικής και των όμορων Νομών Βοιωτίας και Κορινθίας εργάζονται εκεί. Ωστόσο κάτι τέτοιο υποτιμά την πολυκεντρικότητα της αστικής περιφέρειας. Για το σκοπό της αποτύπωσης αυτής ακριβώς της πολυκεντρικότητας επιλέχθηκε τελικά ένα ασυνεχές αστικό κέντρο που περιλαμβάνει όσους Δήμους των Νομαρχιών Αθήνας και Πειραιά (εξαιρώντας στη δεύτερη περίπτωση το νησιωτικό τμήμα) εμφανίζουν θετικό ισοζύγιο μετακινήσεων για εργασία. Πρόκειται για τους 11 Δήμους Αθηνών, Πειραιώς, Αμαρουσίου, Κηφισιάς, Μεταμόρφωσης, Ψυχικού, Νέου Ψυχικού, Ταύρου, Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Μοσχάτου και Ελληνικού. Συνολικά κατέχουν το 30,6% του πραγματικού πληθυσμού και το 31,4% των απασχολούμενων της Αττικής, ενώ προς τα εκεί μετακινούνται για εργασία λίγο περισσότεροι από 320.000 κάτοικοι άλλων Δήμων (εξαιρώντας δηλαδή τις μεταξύ τους μετακινήσεις), ποσοστό συνολικά 30,8% επί του οικονομικά ενεργού πληθυσμού αυτών των Δήμων. Η σχετικά συνεκτική (με την εξαίρεση ίσως του Δήμου Ελληνικού) περιοχή που σχηματίζουν φαίνεται να αποτελεί ισχυρό βαρυτικό πόλο της απασχόλησης στην αστική περιφέρεια, καθώς το ποσοστό των απασχολούμενων που μένουν εργάζονται εκεί προερχόμενοι από περιφερειακούς Δήμους αντιστοιχεί στο διπλάσιο του ποσοστού της αντίστροφης περίπτωσης, εκείνων μένουν σε περιοχή του κέντρου και εργάζονται στην περιφέρεια (πίνακας 1). Η διερεύνηση περιορίζεται στα όρια της Περιφέρειας Αττικής, καθώς δεν παρατηρούνται ιδιαίτερα έντονες μετακινήσεις μεταξύ του επιλεγμένου κέντρου και Δήμων που βρίσκονται στους γειτονικούς Νομούς.

Η γεωγραφία των χωροκοινωνικών μεταβολών και ανισοτήτων στη σύγχρονη Ελληνική πόλη

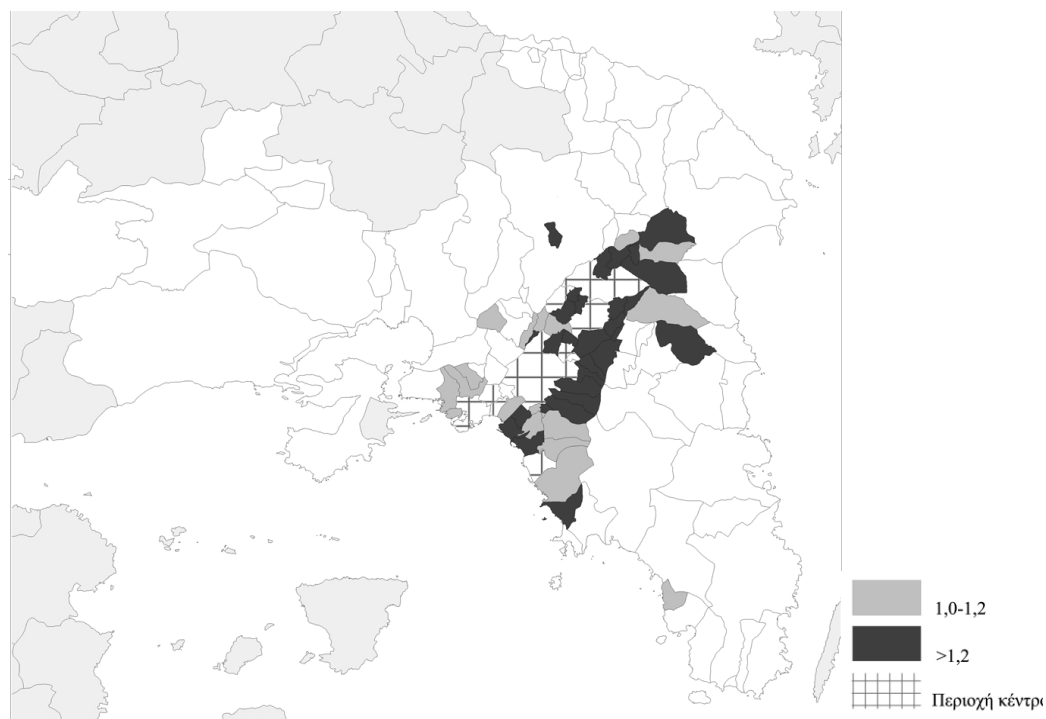
Πίνακας 1. Συνολικό σχήμα μετακινήσεων για εργασία στην Αττική.

Τόπος κατοικίας	Τόπος εργασίας		
	Στον ίδιο Δήμο	Σε άλλο Δήμο	
		στο Κέντρο	στην Περιφέρεια
Κέντρο	68,8%	15,4%	15,8%
Περιφέρεια	45,2%	30,8%	24,0%



Χάρτης 1. Ποσοστά μετακίνησης για εργασία από τους περιφερειακούς Δήμους προς το κέντρο. Πηγή: ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

Με δεδομένο το κέντρο και την κατεύθυνση των μετακινήσεων μπορεί να σχηματιστούν τα όρια της μητροπολιτικής περιοχής, στη βάση κάποιου ελάχιστου ποσοστού μετακίνησης από κάθε δήμο της περιφέρειας που θα οριστεί ως κριτήριο υπαγωγής. Στον Χάρτη 1 φαίνεται ότι οι Δήμοι στους οποίους η μετακίνηση για εργασία προς το κέντρο ξεπερνά τον μέσο όρο των περιφερειακών Δήμων βρίσκονται κυρίως στις εγγύς ανατολικές, βόρειες και νότιες περιοχές του λεκανοπεδίου. Το σχήμα της λειτουργικής περιφέρειας μοιάζει καταρχήν να καθορίζεται από την απόσταση από το κέντρο. Ωστόσο ο παράγοντας της απόστασης έχει διαφορετικό ειδικό βάρος σε ανατολικές και δυτικές περιοχές.



Χάρτης 2. Συντελεστής χωροθέτησης μετακίνησης για εργασία από τους περιφερειακούς Δήμους προς το κέντρο

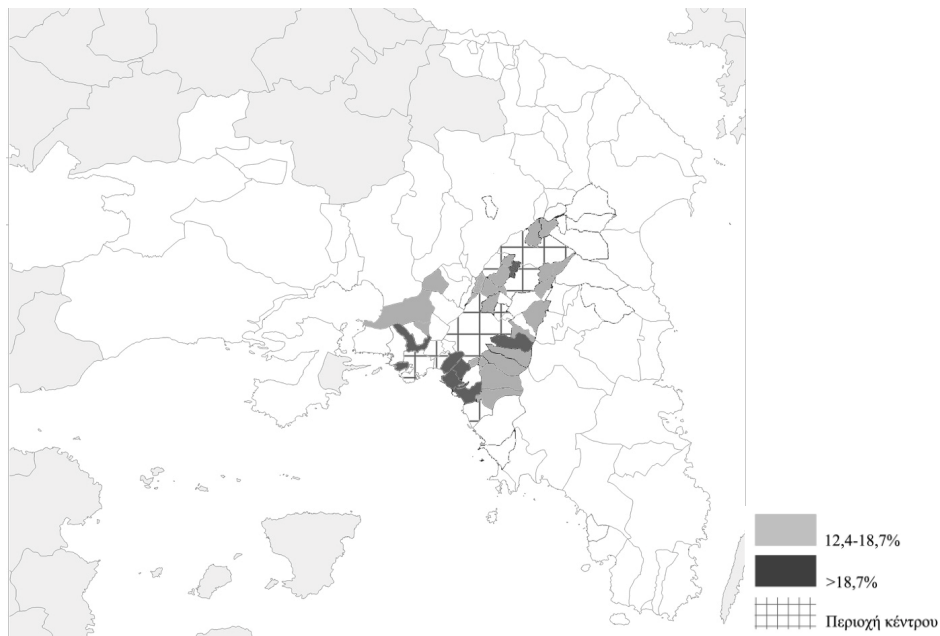
Πηγή: ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

Εναλλακτικά η μητροπολιτική περιοχή μπορεί να χαρτογραφηθεί με το σχετικό κριτήριο του συντελεστή χωροθέτησης της μετακίνησης, που ορίζεται ως ο λόγος της συνεισφοράς κάθε Δήμου στον μετακινούμενο πληθυσμό όλων των περιφερειακών Δήμων προς τη συνεισφορά του στον συνολικό ενεργό πληθυσμό. Στην περίπτωση αυτή η διάκριση ανατολικών και δυτικών περιοχών είναι ακόμα πιο σαφής, διαχωρισμός που αντιστοιχεί στην 'παραδοσιακή' διάκριση μεταξύ δυτικών και ανατολικών περιοχών της Αθήνας (Μαλούτας, 2000).

3. Χαρακτηριστικά του μετακινούμενου προς το κέντρο πληθυσμού

Η γενική εικόνα των συνολικών μετακινήσεων για εργασία υποκρύπτει έντονες διαφοροποιήσεις της κινητικότητας μεταξύ γηγενών και μεταναστών εργαζομένων. Αναλογικά πολύ λιγότεροι μετανάστες και μετανάστριες εργάζονται σε Δήμο διαφορετικό από εκείνον του τόπου κατοικίας τους και επιπλέον οι μεταναστευτικές μετακινήσεις φαίνονται να λαμβάνουν χώρα σε μικρότερες αποστάσεις (πίνακας 2 & χάρτης 3). Είναι χαρακτηριστικό ότι οι μετανάστες που μετακινούνται από την περιφέρεια προς το κέντρο αποτελούν το 3,4% της εν λόγω κατηγορίας του μετακινούμενου πληθυσμού, όταν η συμμετοχή τους στον ενεργό πληθυσμό της περιφέρειας ανέρχεται στο 8,7%.

Η γεωγραφία των χωροκοινωνικών μεταβολών και ανισοτήτων στη σύγχρονη Ελληνική πόλη



Χάρτης 3. Ποσοστά μετακίνησης μεταναστών για εργασία από τους περιφερειακούς Δήμους προς το κέντρο.

Πηγή: ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

Πίνακας 2. Ενδεικτικά ποσοστά μετακίνησης ενεργού πληθυσμού από περιφερειακούς Δήμους προς το κέντρο.

ΟΤΑ	Πληθυσμός που μετακινείται %	Μεταναστευτικός πληθυσμός που μετακινείται %	Αλβανικός πληθυσμός που μετακινείται %
Εκάλη	51,2 (μέγιστο)	14,0	16,2
Δραπετσώνα	32,0	21,2	18,7 (μέγιστο)
Αγία Παρασκευή	36,4	12,5	8,8
Γέρακας	20,1	4,6	2,9
Ραφήνα	19,1	2,9	2,5
Βάρη	18,4	3,7	2,6
Δάφνη	31,8	14,6	12,8
Αιγάλεω	23,5	13,2	11,2
Καματερό	26,4	9,8	9,2
Μάνδρα	6,5	2,3	1,5
Παλαιό Φάληρο	40,8	22,1 (μέγιστο)	12,6
Βουλιαγμένη	27,1	5,0	3,8
Μαραθώνας	8,8	0,6	1,2
Όλοι οι περιφ. Δήμοι	30,8	12,4	9,3

Πηγή: ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

Σε αντίθεση με ό,τι θα αναμέναμε γενικά οι γυναίκες εργαζόμενες της περιφέρειας δεν μετακινούνται λιγότερο από τους άνδρες. Οι γυναίκες αποτελούν το 39,1% του ενεργού πληθυσμών της εκτός μητροπολιτικού κέντρου Αττικής. Το ποσοστό τους όχι μόνον δεν μειώνεται αλλά παρουσιάζει μικρή αύξηση ειδικά για τον μετακινούμενο προς το μητροπολιτικό κέντρο πληθυσμό, φτάνοντας στο 40%. Το ίδιο μάλιστα εύρημα επιβεβαιώνεται και σε ό,τι αφορά ειδικά τις ημερήσιες μετακινήσεις των μεταναστών, καθώς οι μετανάστριες συνολικά μετακινούνται κατάτι περισσότερο από τους άνδρες των δικών τους εθνοτικών κατηγοριών, πράγμα που οφείλεται ιδίως στην κινητικότητα των Αλβανίδων, χωρίς πάντως και πάλι να καταγράφεται ιδιαίτερα σημαντική έμφυλη διαφοροποίηση (πίνακας 3).

Πίνακας 3. Έμφυλη κατανομή της μετακίνησης για εργασία προς το κέντρο.

Εθνοτική κατηγορία	Έμφυλη σύνθεση του ενεργού πληθυσμού της περιφέρειας		Έμφυλη σύνθεση του μετακινούμενου πληθυσμού	
	Άνδρες %	Γυναίκες %	Άνδρες %	Γυναίκες %
Έλληνες	60,9	39,1	56,0	44,0
Αλβανοί	72,6	27,4	70,7	29,3
Λοιποί μετανάστες	64,0	36,0	64,6	35,4
Σύνολο μεταναστών	69,2	30,8	67,6	32,4

Πηγή: ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

Η μετακίνηση από τους περιφερειακούς Δήμους προς το κέντρο διαφοροποιείται σημαντικά ανά κλάδο απασχόλησης (πίνακας 4). Εξαιρετικά χαμηλή κινητικότητα παρατηρείται στους απασχολούμενους στις κατασκευές και ακόμα περισσότερο στις οικιακές υπηρεσίες. Χαμηλότερη του μέσου όρου είναι και η κινητικότητα στους κλάδους της μεταποίησης, όπου όμως σημειώνονται επιμέρους διαφοροποιήσεις (για παράδειγμα 40,0% στην 'κατασκευή μηχανών γραφείου και ηλεκτρονικών υπολογιστών' αλλά μόνο 11,7% στην 'κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών'). Κοντά στον μέσο όρο βρίσκεται η κινητικότητα στους περισσότερο 'παραδοσιακούς' κλάδους των υπηρεσιών (εμπόριο, ξενοδοχεία-εστιατόρια, μεταφορές), ενώ σημαντικά υψηλότερη κινητικότητα διαπιστώνεται στη δημόσια διοίκηση, την υγεία και σε μια σειρά από άλλους κλάδους υπηρεσιών (ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, πληροφορική, έρευνα & ανάπτυξη κτλ). Επομένως η χαμηλότερη και η μέση κινητικότητα εμφανίζονται στους κλάδους που συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο μέρος της μεταναστευτικής απασχόλησης. Το γεγονός αυτό θα μπορούσε να αποτελεί ένδειξη ότι η χαμηλότερη κινητικότητα των μεταναστών οφείλεται ακριβώς στην κλαδική σύνθεση της μεταναστευτικής απασχόλησης. Για να εξετάσουμε την υπόθεση αυτή μπορούμε να συγκρίνουμε τα ποσοστά μετακίνησης μεταναστών και γηγενών εντός των ίδιων παραγωγικών κλάδων. Βλέπουμε τότε ότι, αν και η κινητικότητα των μεταναστών παραμένει περιορισμένη σε σχέση με εκείνη των γηγενών σε όλους τους κλάδους, η «υποχώρησή» της είναι εντονότερη σε ορισμένες κατηγορίες από ό,τι σε άλλες. Ειδικά η συγκέντρωση της μεταναστευτικής απασχόλησης στις κατασκευές και στις οικιακές υπηρεσίες φαίνεται έτσι να «ερμηνεύει» ένα μέρος της χαμηλής κινητικότητάς τους.

Πίνακας 4. Ποσοστό μετακίνησης προς το κέντρο ανά κλάδο παραγωγής.

	Συνολικός ενεργός πληθυσμός	Έλληνες	Μετανάστες	Λόγος ποσοστών (μετανάστες/έλληνες)
Μεταποίηση	26,7%	27,8%	16,3%	0,59
Κατασκευές	9,2%	11,3%	3,9%	0,35
Εμπόριο	29,6%	30,0%	21,5%	0,72
Ξενοδοχεία-εστιατόρια	26,8%	28,2%	18,1%	0,64
Μεταφορές-επικοινωνίες	28,4%	29,5%	11,3%	0,38
Οικιακές υπηρεσίες	6,9%	14,2%	4,4%	0,31
Άλλες υπηρεσίες	40,3%	40,8%	24,4%	0,60

Πηγή: ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

Οι μετακινήσεις είναι επίσης άνισες μεταξύ διαφορετικών κοινωνικοεπαγγελματικών κατηγοριών, όπως αυτές αποτυπώνονται στο σχήμα της European Socioeconomic Classification (ESeC). Όπως είναι αναμενόμενο τα υψηλότερα ποσοστά μετακίνησης από την περιφέρεια προς το κέντρο παρατηρούνται στις υψηλότερες κοινωνικοεπαγγελματικές κατηγορίες (πίνακας 5). Εξετάζοντας και πάλι την κινητικότητα μεταναστών και γηγενών εντός των ίδιων κοινωνικοεπαγγελματικών κατηγοριών, μπορούμε να δούμε ότι η απόκλιση είναι σαφώς εντονότερη στις κατηγορίες των κατώτερων τεχνικών επαγγελμάτων και των ανειδίκευτων. Επομένως, η ένταξη των μεταναστών στις κατώτερες θέσεις της κοινωνικοεπαγγελματικής ιεραρχίας εξηγεί σε κάποιο βαθμό τον χαμηλό μεταναστευτικό δείκτη μετακίνησης.

Πίνακας 5. Ποσοστό μετακίνησης προς το κέντρο ανά κοινωνικοεπαγγελματική κατηγορία (ESeC).

	Συνολικός ενεργός πληθυσμός	Έλληνες	Μετανάστες	Λόγος ποσοστών (μετανάστες/έλληνες)
Μεγάλοι εργοδότες, ανώτερα διοικητικά και επιστημονικά επαγγέλματα	46,1%	46,4%	37,6%	0,81
Κατώτερα διοικητικά και επιστημονικά επαγγέλματα, ανώτερα εποπτικά και τεχνικά επαγγέλματα	35,6%	35,8%	27,2%	0,76
Ενδιάμεσα επαγγέλματα	44,5%	44,7%	36,0%	0,81
Μικροί εργοδότες και αυταπασχολούμενοι (εκτός πρωτογενούς)	18,1%	18,2%	12,2%	0,67
Μικροί εργοδότες και αυταπασχολούμενοι (πρωτογενής)	2,8%	2,9%	2,1%	0,72
Κατώτερα εποπτικά και τεχνικά επαγγέλματα	43,4%	43,8%	26,3%	0,60
Κατώτερα επαγγέλματα πωλήσεων και υπηρεσιών	34,7%	35,5%	22,7%	0,64
Κατώτεροι τεχνίτες	19,8%	22,7%	9,0%	0,40
Ανειδίκευτοι	20,5%	24,6%	8,9%	0,36

Πηγή: ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

Από την άλλη μεριά η χαμηλή μεταναστευτική κινητικότητα δεν μπορεί να αποδοθεί μονοσήμαντα ούτε στην κλαδική ούτε στην κοινωνικοεπαγγελματική σύνθεση του μεταναστευτικού πληθυσμού, εφόσον οι αποκλίσεις μεταξύ γηγενών και μεταναστών

υφίστανται και εντός των ίδιων κατηγοριών. Οι μετακινήσεις για εργασία φαίνονται να έχουν (και) έναν ειδικά εθνοτικό προσδιορισμό, ο οποίος χρειάζεται περαιτέρω διερεύνηση. Σε κάθε περίπτωση είναι εμφανές ότι η ένταξη των μεταναστών στην οικονομική δραστηριότητα της μητροπολιτικής περιφέρειας τείνει να δημιουργεί σχήματα περιφερειακής συγκρότησης, διαφορετικά από εκείνα που προσδιορίζονται από τη δραστηριότητα των γηγενών (πρβλ. Αράπογλου, 2005; Kandylys *et al.*, forthcoming). Η «μεταναστευτική» λειτουργική περιφέρεια της Αθήνας είναι μικρότερη και λιγότερο κινητική από τη «συνολική».

4. Αντίστροφη μετακίνηση

Από το σύνολο του ενεργού πληθυσμού των κεντρικών Δήμων, ποσοστό της τάξης του 15,8% εξέρχεται για εργασία σε κάποιο περιφερειακό Δήμο (βλ. πίνακα 1). Η σύνθεση αυτού του εξερχόμενου πληθυσμού καταδεικνύει επίσης εθνοτικές διαφοροποιήσεις, ωστόσο αρκετά πιο περιορισμένες από εκείνες που διαπιστώνονται στην περίπτωση της μετακίνησης από την περιφέρεια προς το κέντρο (πίνακας 6). Ενώ η κινητικότητα των γηγενών από το κέντρο προς την περιφέρεια είναι χαρακτηριστικά μικρότερη από εκείνη της αντίστροφης κατεύθυνσης, η απόκλιση είναι οριακή για τους μετανάστες και μάλιστα ειδικά οι Αλβανοί μετανάστες του κέντρου μετακινούνται σε ελαφρώς μεγαλύτερη αναλογία από τους ομοεθνείς τους της περιφέρειας.

Πίνακας 6. Ποσοστιαία μετακίνηση από το κέντρο προς την περιφέρεια.

	Συνολικός πληθυσμός	Μεταναστευτικός πληθυσμός	Αλβανικός πληθυσμός
Μετακινούμενοι %	15,8	11,1	10,8

Πηγή: ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005.

Η εξέταση της ποσοστιαίας μετακίνησης από το κέντρο προς την περιφέρεια ανά κλάδο παραγωγής και ανά κοινωνικοεπαγγελματική κατηγορία φανερώνει μεγάλες αποκλίσεις από τα αντίστοιχα μεγέθη της μετακίνησης από την περιφέρεια προς το κέντρο ειδικά στους κλάδους και στις κατηγορίες που χαρακτηρίζονται από υψηλότερη σχετική συγκέντρωση γηγενών. Η σύγκλιση επομένως της κινητικότητας γηγενών και μεταναστών σε αυτή την περίπτωση ερμηνεύεται από κυρίως από την περιορισμένη κινητικότητα των γηγενών του κέντρου σε σχέση με εκείνη των ομοεθνών τους της περιφέρειας που βρίσκονται σε παρόμοιες θέσεις της κλαδικής διάρθρωσης και της κοινωνικοεπαγγελματικής ιεραρχίας.

5. Παρατηρήσεις για παραπέρα διερεύνηση

Η ποσοτική διερεύνηση του παρόντος άρθρου έχει ως στόχο την παρουσίαση της συνολικής εικόνας των μετακινήσεων για εργασία στην Αθήνα και των γενικών τάσεων συγκρότησης της μητροπολιτικής περιφέρειας γύρω από τη συγκεκριμένη μορφή κινητικότητας. Από τα διαθέσιμα δεδομένα της απογραφής αναδεικνύεται εμφανώς το ζήτημα της εθνοτικής διαφοροποίησης της κινητικότητας, όπως. Οι μετανάστες φαίνονται να εντάσσονται σε μία περισσότερο κλειστή και λιγότερο «κινητική» λειτουργική περιφέρεια από τους γηγενείς, ακόμα και όταν πρόκειται για γηγενείς με παρόμοια χαρακτηριστικά απασχόλησης. Από την πλευρά των ποσοτικών στοιχείων η διερεύνηση των εν λόγω ανισοτήτων μπορεί να περιλάβει περισσότερα δεδομένα (όπως οι συνθήκες κατοίκησης σε περιοχές υψηλής και χαμηλής κινητικότητας, η σύνθεση της κινητικότητας με τις τοπικές ευκαιρίες απασχόλησης, η διερεύνηση σε γεωγραφική κλίμακα χαμηλότερη από αυτή των Δήμων και οι πραγματικές διανυόμενες χρονοαποστάσεις), με σκοπό την συγκρότηση πολυπαραμετρικού ερμηνευτικού υποδείγματος.

Σε κάθε περίπτωση οι παρατηρούμενες ανισότητες δεν συνδέονται εκ των προτέρων με κάποια αξιολογική κρίση σχετικά τα πλεονεκτήματα ή τα μειονεκτήματα της μετακίνησης. Η χαμηλή κινητικότητα μπορεί να αποδίδεται σε δυσχέρειες όπως η αναζήτηση φθηνής κατοικίας σε περιοχές με μειωμένη πρόσβαση σε θέσεις εργασίας ή η μη κατοχή ιδιωτικού αυτοκινήτου. Μπορεί αντίθετα να έχει να κάνει με τη συγκρότηση τοπικών αγορών εργασίας στις οποίες προσφέρονται θέσεις ευκαιρίες απασχόλησης για τους μετανάστες. Για την κατανόηση της

σύνθετης πραγματικότητας των μετακινήσεων είναι απαραίτητη και η προσέγγιση ποιοτικών δεδομένων γύρω από τις σημασίες που αποδίδονται στη μετακίνηση από μετακινούμενους και μη. Μία ποιοτική προσέγγιση έχει ως στόχο να αναδείξει τη σχέση μεταξύ των πρακτικών της κινητικότητας και των αντιλήψεων για τον χώρο της αστικής περιφέρειας: για τα όρια, τις δυνατότητες που παρέχει ή αποστερεί και το δυναμικό οικειοποίησης ή αποξένωσης. Για αυτό τον λόγο είναι συνεπής απέναντι στη θέση ότι οι μετακινήσεις δημιουργούν μια δυναμική κατάσταση διαρκούς ανασυγκρότησης του αστικού χώρου και όχι απλά μια απεικόνιση ροών.

Βιβλιογραφία

Αράπογλου Β., 2005: Αστική ανάπτυξη, μετανάστευση, και κοινωνικές ανισότητες στην Αθήνα, στο Αργεϊτής Γ. (Επ.), *Οικονομικές αλλαγές και κοινωνικές αντιθέσεις στην Ελλάδα: Οι προκλήσεις στις αρχές του 21^{ου} αι.* Gutenberg, Αθήνα.

ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, 2005: *Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 1991-2001*. Εφαρμογή βάσης δεδομένων και θεματικής χαρτογραφίας σε πειραματική χρήση στο ΙΑΑΚ-ΕΚΚΕ.

Μαλούτας Θ., Δ. Εμμανουήλ και Μ. Παντελίδου-Μαλούτα, 2006: *Αθήνα. Κοινωνικές δομές, πρακτικές και αντιλήψεις. Νέες παράμετροι και τάσεις μεταβολής, 1980-2000*. Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, Αθήνα.

Μαλούτας, Θ., (επιμ.) 2000: Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας: Οι πόλεις, Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών-Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Αθήνα-Βόλος.

Μαλούτας, Θ., 1988: Χωρική δομή και κοινωνική διαδικασία στην (υπ)ανάπτυξη του ελληνικού κράτους πρόνοιας στο Μαλούτας Θ. και Δ. Οικονόμου (επιμ.), Προβλήματα Ανάπτυξης του Κράτους στην Ελλάδα: χωρικές και τομεακές προσεγγίσεις, Εξάντας, Αθήνα.

Μπαλούρδος Δ., Α. Μουρίκη, Κ. Σακελλαρόπουλος, Κ. Θεοδωρόπουλος και Κ. Τσακίρης, 1999: The Prevailing Car System in the Athens Metropolitan Area. National Centre for Social Research, Athens.

Carmichael C.L., 1978: Local Labour Market Analysis. Its importance and a possible approach. *Geoforum*. 9, 127-148.

Cavallhès ; J., D. Peeters, E. Sekeris and J. F. Thisse, 2004: The periurban city. Why to live between the suburbs and the countryside. *Regional Science and Urban Economics*. 34, 681-703.

Harvey D., 2000: Possible urban worlds. 4th Megacities Lecture, The Hague, 16/11/2000. Available online: www.megacities.nl/lecture_4/possible.pdf

Kandyllis G., V. Arapoglou and T. Maloutas, forthcoming: "Immigration and the spatial (dis)equilibrium of competitiveness – cohesion in Athens", in Ache P., H.T. Andersen, T. Maloutas, M. Rako, and Tasan-Kok (eds.) *Cities Between Competitiveness and Cohesion: discourses, realities, implementation*. Springer, Dordrecht.

Kaufmann V., M. M. Bergman and D. Joye, 2004: Motility. Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*. 28.4, 745-756.

Muniz I. and A. Galindo, 2005: Urban form and the ecological footprint of commuting. The case of Barcelona. *Ecological Economics*. 55, 419-514.

Smart M. W., 1981: Local Market Areas in Great Britain. Developments since 1961. *Geoforum*. 12, 301-318.

Sohn J., 2005: Are commuting patterns a good indicator of urban spatial structure?. *Journal of Transport Geography*. 13, 306-317.

Soja E., 2000, *Postmetropolis. Critical studies of cities and regions*, Blackwell, Oxford-Malden.