

# **ΕΠΙ ΞΗΡΟΥ ΑΚΜΗΣ. ΠΟΥ ΟΔΗΓΕΙ ΤΟ ΣΗΜΕΡΙΝΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΤΥΠΟ; (Οκτώβριος 2007)**

**Συγγραφέας:** ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΛΑΙΟΚΡΑΣΣΑΣ

## **1. Εισαγωγή**

Στο πρώτο μάθημα αναφέρθηκα σε πέντε βασικά αδιέξοδα, στα οποία έχει οδηγηθεί η καταναλωτική κοινωνία, λόγω της απαρχαίωσης του οικονομικού και κοινωνικού προτύπου και της αγκύλωσής του στις συνθήκες της εποχής της βιομηχανικής επανάστασης. Τα ανακεφαλαιώνω: Πρώτον, η υποβάθμιση του περιβάλλοντος και η εξάντληση των φυσικών πόρων. Δεύτερον, η στρέβλωση του φορολογικού συστήματος. Τρίτον, η αδυναμία της νομοθεσίας να ελέγξει την καταστροφή. Τέταρτον, η παράλογη δομή και λειτουργία των πόλεων. Πέμπτον, η ανισοκατανομή των πόρων μεταξύ αναπτυγμένων και αναπτυσσόμενων χωρών.

Στο δεύτερο μάθημα, μαζί με τον κ. Αθανασίου σας εξηγήσαμε πώς ένα μέρος του προβλήματος είναι η ανεπάρκεια της κλασικής οικονομικής επιστήμης. Στο τρίτο, άλλοι εκλεκτοί ομιλητές εξήγησαν την ανάδειξη της κατανάλωσης, από μέσο της ευτυχίας του ανθρώπου σε κυρίαρχο αυτοσκοπό. Απόψε ακούσατε ήδη για τους τρομακτικούς ρυθμούς της κλιματικής αλλαγής, την ανικανότητα της παγκόσμιας κοινωνίας να τους σταματήσει και την απειλή για την επιβίωση του ανθρώπου στον πλανήτη. Θα μου επιτρέψετε να αναλύσω μερικά από τα πέντε αδιέξοδα και πώς –έστω και αν αγνοήσουμε τους κινδύνους της κλιματικής αλλαγής– τα αδιέξοδα αυτά και μόνο οδηγούν σε καταστροφή της ποιότητας ζωής και της κοινωνικής συνοχής και αλληλεγγύης. Ενώ ο εκλεκτός ομιλητής που θα με ακολουθήσει θα επικεντρωθεί στην ευρωπαϊκή περιβαλλοντική νομοθεσία και πολιτική.

## **2. Τα αδιέξοδα της μαζικής παραγωγής και της υπερκατανάλωσης**

Στο προηγούμενο μάθημα ο αγαπητός φίλος Δημήτρης Καλαϊτζίδης με πολύ γλαφυρό τρόπο μας ανέπτυξε την παράνοια της καταναλωτικής κοινωνίας και πώς αυτή, με βασικό εργαλείο την διαφήμιση, μας οδηγεί σε μια φρενήρη κούρσα ακόρεστης υπερκατανάλωσης. Ο άλλος εκλεκτός ομιλητής στην ίδια ενότητα, ο καθηγητής κ. Σκούρας, μας ανέλυσε εξάλλου τον ψυχολογικό μηχανισμό της διαδικασίας αυτής και τον κεντρικό ρόλο της έννοιας του status, ως βασικού μοχλού της καταναλωτικής κοινωνίας.

Θα τονίσω και εγώ ένα-δυο χαρακτηριστικά σημεία του παραλογισμού της καταναλωτικής κοινωνίας: Πρώτον, γνωρίζετε ότι σε πάρα πολλά προϊόντα, όπως π.χ. στις οδοντόκρεμες, καλλυντικά, παιχνίδια, η αξία και ο όγκος της συσκευασίας υπερβαίνει την αξία και τον όγκο του ωφέλιμου προϊόντος; Δεύτερον, ότι ο σύγχρονος άνθρωπος ξοδεύει συνεχώς περισσότερα χρήματα για την κατανάλωση όλο και μεγαλύτερης ποικιλίας, ως επί το πλείστον ανθυγιεινών τροφών, και μετά ξοδεύει άλλα τόσα για να πάει σε ινστιτούτα αδυνατίσματος, ή – ακόμα χειρότερα – σε έξοδα υγείας για να αντιμετωπίσει τις συνέπειες της κακής διατροφής του; Τρίτον, ότι η δύναμη της έννοιας του συγκριτικού κοινωνικού status, όπως εκδηλώνεται π.χ. με πολυτελή ρούχα ή κοσμήματα ή εξεζητημένα αυτοκίνητα πολυτελείας, είναι τόσο μεγάλη ώστε να διαλύει οικογένειες;

Μου θυμίζει μια σοφή ρήση του Αγίου Κυρίλλου Ιεροσολύμων, που έλεγε ότι ο άνθρωπος είναι το πιο κουτό από όλα τα ζώα, γιατί μόνος αυτός έχει τόσο ισχυρή ροπή προς την αυτοκαταστροφή μέσω της αμαρτίας. Ίσως η μεγάλη αμαρτία της εποχής μας είναι η απληστία. Αλλά ας επανέλθουμε στα οικονομικά. Πώς φτάσαμε σ' αυτό το σημείο; Τρεις πιστεύω ότι είναι οι κύριοι συντελεστές του καταναλωτικού παροξυσμού:

Πρώτον, η μαζική παραγωγή που επέτρεψε την αφθονία αλλά και την φθηνότητα των προϊόντων. Το αυτοκίνητο είχε κατασκευαστεί από το δεύτερο ήμισυ του 19ου αιώνα. Δεν έγινε όμως κανόνας ζωής παρά μετά την καθιέρωση της γραμμής μαζικής παραγωγής από τον Χένρυ Φόρντ και την παραγωγή του φτηνού μοντέλου «Τ» στο Ντητρόιτ, λίγο πριν από τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο.

Δεύτερον, το κίνητρο του κέρδους σε συνδυασμό με τις οικονομίες κλίμακας. Για μια βιομηχανία μαζικής παραγωγής, ο μόνος τρόπος να αυξήσει τα κέρδη είναι να αυξήσει τις πωλήσεις της και έτσι την παραγωγή, ώστε να μειώσει το κόστος και να αυξήσει το περιθώριο κέρδους. Το κίνητρο είναι εκθετικό: περισσότερες μονάδες πώλησης με μεγαλύτερο περιθώριο κέρδους.

Τρίτον, η διαφήμιση. Το παραπάνω ισχυρότατο κίνητρο οδηγεί τις βιομηχανίες και γενικότερα τις επιχειρήσεις σε μεγάλες διαφημιστικές δαπάνες. Η σημερινή διαφήμιση δε, που έχει αναχθεί σε επιστήμη της διαστρέβλωσης με πολλαπλή υποστήριξη από τις επιστήμες της ψυχολογίας και της επικοινωνίας, μπορεί να κάνει το άσπρο μαύρο και το μαύρο άσπρο. Αυτός ο στόχος είναι που έχει οδηγήσει και στην δικτατορία της συσκευασίας που προανέφερα.

Οι παραπάνω παράγοντες έχουν δημιουργήσει τον γνωστό φαύλο κύκλο:

υπερδιαφήμιση=υπερκατανάλωση=υπερπαραγωγή=χαμηλότεροκόστος=μεγαλύτερο περιθώριο κέρδους. Και ο φαύλος αυτός κύκλος έχει οδηγήσει σε μια πλήρη στρέβλωση της κατανάλωσης και της παραγωγής με τρία κύρια χαρακτηριστικά:

Πρώτον, ότι πάρα πολλά κεφαλαιουχικά αγαθά, που με την οικονομική λογική θα έπρεπε να ενοικιάζονται, τώρα αγοράζονται. Κλασικά παραδείγματα είναι η ιδιόκτητη παραθεριστική κατοικία ή το ιδιόκτητο σκάφος αναψυχής, που χρησιμοποιούνται μόλις ένα-δυο μήνες τον χρόνο και κάθονται τους 11, με τεράστιο κόστος συντήρησης και απόσβεσης. Η Ελλάδα, με πληθυσμό 11,7 εκατομμυρίων και 3,6 εκατ. οικογένειες έχει σχεδόν 6 εκατομμύρια κατοικίες!

Δεύτερον, σε προϊόντα με μικρή διάρκεια ζωής και δομική αδυναμία επισκευής. Τα περισσότερα σύγχρονα κεφαλαιουχικά αγαθά, εάν πάθουν κάποια ζημιά, είναι πιο συμφέρον να αντικατασταθούν παρά να επισκευασθούν. Δείγμα: η εξαφάνιση ολόκληρων επαγγελματιών όπως ο τσαγγάρης, ο παπλωματάς, ο γανωματής. Μια άλλη ποικιλία του ίδιου φαινομένου είναι η ενσωματωμένη τεχνολογική απαξίωση, όπως στους ηλεκτρονικούς υπολογιστές που σε δύο χρόνια από την αγορά τους είναι τεχνολογικά απαρχαιωμένοι.

Τρίτον, οι υποχρεωτικές επιταγές της διαφήμισης επιβάλλουν πρωτοφανή σπατάλη κυρίως στον τομέα της συσκευασίας και του φωτισμού. Όπως προανέφερα το κόστος της συσκευασίας σε πάρα πολλά προϊόντα υπερβαίνει το κόστος του προϊόντος, ενώ ολόκληρα κτιριακά συγκροτήματα ή μνημεία, ακόμη και τοπία φωτίζονται σπάταλα όλη την νύχτα, ενώ είναι κλειστά ή απροσπέλαστα.

Οι στρεβλώσεις που ο φαύλος κύκλος της υπερκατανάλωσης και της μαζικής παραγωγής έχει δημιουργήσει στον τομέα της γεωργίας είναι διαφορετικές, αλλά εξίσου καταστροφικές. Αρχίζουν από την εκχέρσωση μεγάλων δασικών εκτάσεων, (που σήμερα είναι σε έξαρση ιδίως στην Βραζιλία και σε άλλες χώρες με τροπικά δάση) και συνεχίζουν με την κατάχρηση φυτοφαρμάκων και λιπασμάτων, την υπεράντληση επιφανειακών ή υπογείων υδάτων, τη χρήση «παγκοσμιοποιημένων» σπόρων υψηλής απόδοσης, συχνά τροποποιημένων γενετικά.

Τα αποτελέσματα είναι: μείωση της επιφανείας των δασών (που όπως είναι γνωστό απορροφούν το διοξείδιο του άνθρακα), δηλητηρίαση των υδάτων, πτώση και αλατοποίηση του υπόγειου υδροφόρου ορίζοντα, εξάλειψη της βιοποικιλότητας με δηλητηρίαση της πανίδας και απώλεια πολύτιμου τοπικού γενετικού υλικού (σπόρων).

Οι συνέπειες για τις σύγχρονες οικονομίες και κοινωνίες, αλλά κυρίως για το περιβάλλον είναι κυριολεκτικά καταστροφικές. Είναι βέβαιο ότι αν σπάσαμε τον φαύλο κύκλο, που περιέγραψα και τα επακόλουθά του, θα είχαμε μείωση της σημερινής κατανάλωσης φυσικών πόρων τουλάχιστο στο μισό και της ενέργειας κατά το 1/3 (κυρίως λόγω μείωσης της συμμετοχής της στην παραγωγή και όχι βέβαια από την οικονομία στον φωτισμό).

### **3. Η στρέβλωση του φορολογικού συστήματος**

Το θέμα αυτό έχει αναπτυχθεί ήδη σε προηγούμενα μαθήματα. Σήμερα θα συμπληρώσω με μερικές βασικές σκέψεις για την περιβαλλοντική φορολογική μεταρρύθμιση. Η μεταρρύθμιση αυτή στηρίζεται στην καθαρά οικονομική αρχή ότι το κόστος, που κάθε δραστηριότητα προκαλεί, πρέπει να καλύπτεται από τον φορέα που

την αναπτύσσει. Χάρη στην εξωπραγματική θεώρηση των κλασικών οικονομολόγων ότι το περιβάλλον αποτελεί *ελεύθερο αγαθό*, το κόστος της κατάχρησής του (είτε με την μορφή της σπατάλης των φυσικών πόρων είτε με την μορφή της ρύπανσης) δεν το φέρουν οι επιχειρήσεις ή οι δημόσιες υπηρεσίες που το προκαλούν, αλλά το κοινωνικό σύνολο. Αυτό και για λόγους περιβαλλοντικούς και κοινωνικούς αλλά ακόμη και για λόγους καθαρά οικονομικούς πρέπει να διορθωθεί.

Σύμφωνα με τις μελέτες πολλών διεθνούς φήμης οικονομολόγων, όπως οι καθηγητές von Weizsacker, που είχε μιλήσει από αυτό το βήμα το 2001, ή οι Barbier και Pierce, το εξωτερικό περιβαλλοντικό κόστος σε ανεπτυγμένες χώρες εκτιμάται στο 10-20% του ΑΕΠ. Εξάλλου, η πρόσφατη μελέτη του Sir Nicholas Stern εκτιμά το κόστος μόνο των καταστροφών από την κλιματική αλλαγή σε 5% του παγκοσμίου ΑΕΠ τον χρόνο! Μια πολύ συντηρητική λοιπόν υπόθεση θα ήταν ότι το συνολικό περιβαλλοντικό κόστος είναι της τάξεως του 10% του ΑΕΠ και ότι σε πρώτη φάση θα πρέπει να «εσωτερικεύσουμε» το μισό από αυτό.

Αν ακολουθούσαμε την μέθοδο Ρίγου, δηλαδή την μετατροπή του εξωτερικού σε εσωτερικό κόστος με την επιβολή διορθωτικών φόρων, τότε θα έπρεπε οι περιβαλλοντικοί φόροι να διαμορφωθούν στο 10% του ΑΕΠ ή στο 20% των φορολογικών εσόδων για τα ευρωπαϊκά δεδομένα (όπου η συνολική φορολογία είναι περίπου στο 50% του ΑΕΠ). Δεδομένου ότι ήδη οι περιβαλλοντικοί φόροι είναι στο 7% των φορολογικών εσόδων θα πρέπει να αυξηθούν, ώστε να καλύψουν το υπόλοιπο 13%. Σ' αυτούς του υπολογισμούς στηρίζεται και η πρόταση της Ελληνικής Εταιρείας για την περιβαλλοντική φορολογική μεταρρύθμιση που προβλέπει μετατόπιση 10% των φορολογικών εσόδων από την φορολόγηση της εργασίας (κοινωνικές εισφορές) στην φορολόγηση της ρύπανσης και των φυσικών πόρων.

Μια τέτοια διόρθωση, όχι μόνο θα εξυπηρετούσε περιβαλλοντικούς στόχους αλλά θα αποτελούσε και βασική συμβολή στην επίλυση του ασφαλιστικού, αφού το μεγαλύτερο μέρος των πρόσθετων εσόδων από την περιβαλλοντική φορολογική μεταρρύθμιση (το σύνολο εκτιμάται σε 7,1 δις € για το 2007) θα δινόταν στο ΙΚΑ, που θα μπορούσε επομένως να μειώσει τις εισφορές κατά 20% περίπου. Κάτι που θα οδηγούσε και σε μείωση της εισφοροδιαφυγής. Ένα τρίτο όφελος θα ήταν η σημαντική μείωση του εργατικού κόστους, η αύξηση της ανταγωνιστικότητας (ιδίως στον τουρισμό την πληροφορική και άλλους τομείς έντασης εργασίας) και επομένως η

αύξηση της απασχόλησης.

Ας σημειωθεί ότι περιβαλλοντικές φορολογικές μεταρρυθμίσεις έχουν γίνει, με μεγαλύτερη ή μικρότερη επιτυχία, σε όλες τις σκανδιναβικές χώρες, Αγγλία, Βέλγιο, Ολλανδία, Γερμανία, Αυστρία, Ιρλανδία όπου έχουν παρατηρηθεί και οι τρεις κατηγορίες αγαθών επιπτώσεων που αναφέρθηκαν.

#### **4. Η άλογη ανάπτυξη των πόλεων και η υπερδότηση της υπαίθρου**

Στον τομέα αυτόν, φοβούμαι ότι η Ελλάδα δεν βρίσκεται *επί ξηρού ακμής*, αλλά *έχει κατέβει πολλά σκαλοπάτια στο κακού τη σκάλα*. Οι ρίζες του κακού βρίσκονται στην αμέσως μεταπολεμική εποχή, που ο εμφύλιος πόλεμος και η ανασφάλεια στην ύπαιθρο οδήγησαν σε μαζική μετανάστευση στις πόλεις. Η εφεύρεση της αντιπαροχής, η άτακτη υποχώρηση της πολεοδομίας στο θέμα των υψών (που κορυφώθηκε επί χούντας), το ξήλωμα των τραμ και η παράδοση των πόλεων στο αυτοκίνητο, οδήγησαν στη θλιβερή πρωτιά να συγκεντρώσει η Αθήνα το μισό πληθυσμό της Χώρας.

Αργότερα, μετά τη μεταπολίτευση, οι συνεχείς νομιμοποιήσεις αυθαιρέτων από τους πολιτικούς και τις κυβερνήσεις και των δύο κομμάτων εξουσίας, η παραμέληση του σιδηροδρόμου τόσο στις αστικές όσο και στις υπεραστικές μεταφορές και κυρίως η ασύδοτη εκτός σχεδίου δόμηση, που ξεκίνησε ως εξαίρεση και έγινε ο κανόνας, οδήγησε στον στραγγαλισμό των πόλεων από το αυτοκίνητο και στην τσιμεντοποίηση των νησιών και των βουνών μας.

Οι μεγάλες ελληνικές πόλεις δεν λειτουργούν πια και δεν παρέχουν καμιά ποιότητα ζωής στους κατοίκους τους. Το ταξίδι στη δουλειά, στο σχολείο ή για ψώνια παίρνει 2 ώρες την μέρα, με ταχύτητες κάτω από 10χμ/ώρα και φυσικά άφθονη ρύπανση. Ιδιαίτερα η Αθήνα έχει χάσει κάθε ανθρώπινη κλίμακα και όλα τα βασικά στοιχεία (πράσινο, μνημεία, διοικητικό και ιστορικό κέντρο) μιας καλώς εννοούμενης πόλης, καθώς αποτελεί μια τερατούπολη που εκτείνεται σε ακτίνα 50 χιλιομέτρων με

διάσπαρτη και ως επί το πλείστον παράνομη δόμηση. Καταστρέψαμε τον ελαιώνα, την Πεντέλη, τον Υμηττό, τον Σκινιά και γενικότερα το απaráμιλλο αττικό τοπίο, που έχουν υμνήσει χιλιάδες ποιητές.

Αν δε έρθομε στα οικονομικά στοιχεία, τότε ασφαλώς είναι η πιο πανάκριβη πόλη σε κόστος λειτουργίας, αλλά και σε έξοδα υγείας με τα ρεκόρ ρύπανσης, που κατέχει. Μόνο το εξωτερικό κόστος των οδικών μεταφορών σε τροχαία ατυχήματα, συμφόρηση και απώλεια ωρών εργασίας αντιπροσώπευε το 2002 5,4 δις € ή 3,8% του ΑΕΠ της Ελλάδος[1]. Έκτοτε τα πράγματα θα έπρεπε να έχουν βελτιωθεί με την λειτουργία του ΜΕΤΡΟ. Δυστυχώς όμως το βέβαιο κέρδος από αυτό εξανεμίζεται από την αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου που προκαλεί η ραγδαία αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων που κινούνται στην Αττική. Ήδη η Αττική Οδός παρουσιάζει σημεία κορεσμού. Είναι χαρακτηριστικό ότι η ρύπανση ξεπερνάει τόσο συχνά τα σταδιακά όρια συναγερμού, που δεν εφαρμόζονται ούτε οι νομοθετημένες δέσμες μέτρων που εφαρμοζόταν στην περίοδο 1977-81 και οι οποίες εξακολουθούν και ισχύουν.

Η κατάσταση στις λοιπές πόλεις της Ελλάδας δεν είναι καλύτερη. Ειδικότερα η Θεσσαλονίκη παρουσιάζει, λόγω γεωγραφικής μορφολογίας, εντονότερα κυκλοφοριακά προβλήματα και ρύπανση και από την Αθήνα, ενώ η Πάτρα και το Ηράκλειο ακολουθούν κατά πόδας. Η υπερδόμηση της υπαίθρου και μάλιστα του ευαίσθητου νησιωτικού και ορεινού χώρου έχει προσλάβει διαστάσεις εθνικής συμφοράς. Ήδη η Μύκονος έχει καταστραφεί και η Πάρος και Σαντορίνη δεν απέχουν πολύ. Φαίνεται όμως και από τις πυρκαγιές του καλοκαιριού, σε συνδυασμό με επενδυτικά σχέδια παραθεριστικής κατοικίας που είτε εξαγγέλλονται, είτε προωθούνται χωρίς πολύ θόρυβο, ότι και ευαίσθητες ορεινές περιοχές στην Ηλεία, Αρκαδία, Λακωνία, Κορινθία, Εύβοια και Πήλιο έχουν μπει στο στόχαστρο.

Δυστυχώς δε το αρμόδιο ΥΠΕΧΩΔΕ κάνει ότι μπορεί για να διευκολύνει αυτή την καταστροφή. Δεκάδες ειδικά χωροταξικά σχέδια νησιών, βρίσκονται στα χρονοντούλαπα και κανείς Υπουργός δεν έχει την τόλμη να τα υπογράψει, παρά μόνο αφού επέλθει η καταστροφή, οπότε το μόνο που εξυπηρετεί η έγκρισή τους είναι η νομιμοποίηση της τσιμεντοποίησης. Εσχάτως προωθεί δε το ειδικό χωροταξικό τουρισμού, που θα διευκολύνει την αλλοτρία ακολασία των «επενδυτών» σε κάθε νησί και βουνοκορφή της Χώρας. Η Ελληνική Εταιρεία έχει κάνει εμπειριστατωμένη ανάλυση και κριτική αυτής της πρότασης του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Μοναδική φωτεινή εξαίρεση τα ειδικά χωροταξικά μικρών νησιών που θέσπισε το Υπουργείο Αιγαίου επί Υπουργού Σηφουνάκη και τα οποία ελπίζουμε να επιζήσουν της επαπειλούμενης λαίλαπας του ειδικού χωροταξικού τουρισμού. Η Ελληνική Εταιρεία έχει τεκμηριώσει με επανειλημμένες παρεμβάσεις της ότι η μόνη σωτηρία είναι η απαγόρευση της εκτός σχεδίου δόμησης, που αποτελεί τον κανόνα σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες.

Το κείμενο αποτελεί ομιλία που έγινε την 1η Οκτωβρίου 2007 στην Αθήνα στη σειρά διαλογικών μαθημάτων που διοργάνωσε η Ελληνική Εταιρεία για την Προστασία του Περιβάλλοντος και την Πολιτιστική Κληρονομιά.

[1] Βλ. Εισήγηση *Ι. Παλαιοκρασσά* στη Διημερίδα της Ελληνικής Εταιρείας για Ενέργεια και Μεταφορές, Δεκέμβριος 2003.