

# **DESHAZKUNDE-EREDUAK – BERRIKUNTZAK HIRI-MUGIKORTASUNEAN**

*Posted on 10/08/2010 by Naider*



Krisi ekonomikoak nola joan gaitzkeen hausnartu zuen orain arte ekonomiaren gehiegikerietan. Ekonomia ia guztiek ez dute atzeralditik ihes egin, eta ia guztiek kolokan jarri dituzte larritasun gehiago edo gutxiagorekin beren gobernu ekonomikoaren ereduak: sistema anglosaxoia bere liberalismoa ezaugarritzen duena, Europa kontinental interbentzionistagoa, ongizate estatu batean oinarritutako nordikoak, estatu autoritarioa. Asian praktikatzen den kapitalismoa...

Dena den, eztabaidak ez luke denbora askorik eman behar zein den sistema hobea edo txarragoa den hausnartzen. Horren ordean, eztabaidak beste aurrerapen mota bat bilatu behar du, ekoizpen eta kontsumo ereduaren joera jasanezinak atzean utzita. Sektore publikoaren bultzada erabakigarri berriak behar dira zaharkitutako praktika batzuk aldatzeko. Hazkunde berdearen kontzeptu berriak planteamendu sistemiko berriekin ematen dituzten bulkadak, kontsumo eta ekoizpen jasangarrirako egitura-aldaketak ahalbidetzen dituzten negozio-eredu eta arau-esparru alternatiboak aztertuz.

Eman diezaiegun begirada bat hiri mugikortasun sistemari Parisko metroa adibide gisa hartuta. Parisko eskualdea munduko ekonomiaren trenbideetako bat da, eta gizarte- eta kultura-gaietan liderra. Hiri mugikortasuna bere muturrean eskatzen da. Jendea lur azpian joan ohi da; azkarragoa, merkeagoa, errazagoa eta ingurumena errespetatzen duena. Gutxienez 16 lineak 384 geltoki lotzen dituzte eta 216 km egiten dituzte. Egunean 4,5 milioi erabiltzailek hiri-garraio sistema hau ezinbesteko pieza bihurtzen dute hiri honen funtzionamendua ahalbidetzen duena.

Metroaren kudeaketa eraginkorra bermatzen duen enpresa da RATP. Oztopoen tona, leihatilako txartel-saltzaileak, vending-makinak eta horien mantentze-lanak, tinta eta paperezko txartelak nahiz geltokitik kanpo txartelak inprimatzea, garbitzeaz arduratzen da. Milaka tona aluminioz arduratzen da hesi ia hermetikoak eraikitzeko, hesiak instalatzaileak, mostradoreak, bankuei kuotak ordaintzen dizkie kreditu txartelarekin ordaintzen dutenei... zalantzarik gabe, dirua doa eta BPGa hazten ari da.

Dena txartel bakarrarekin ordaintzen da euro baten truke. Jakina, egunean 4,5 milioi bidaiariren eskala ekonomiak milioika euroko diru-sarrerak bermatzen ditu. Hala ere, ez du irabazi ikusgarririk sortzen eta urte batzuetan galerak ere sortzen ditu. Dena den, sistemak ez dira zalantzan jartzen, jardura ekonomiko sortzean oinarritzen baita. Horrela, RATP-k diruaren kudeaketa eraginkorra bermatzen du, industria abar handi bati mesede egiten diona, besteak beste, aluminio-estrusio-enpresei, programatzaile informatikoei eta vending-makinei.

Baina benetan irabazi-irabazi-egoera al da? Beno, denek irabazten dute erabiltzailea eta ingurumena izan ezik, eta horretarako txartel-sistemak kostu handiak eragiten ditu. Teknologia eta gizartearen bilakaerak sistema hau zaharkituta utzi izana. 1900ean Parisen lehen lerroa ireki zeneko mundu-erakusketan, erabilera bakoitzeko ordainsaria zentzua izan zitekeen, baina denboraren poderioz, metroak hiri baten funtzionamendu ekonomiko eta sozialaren funtsezko zati bihurtu dira, bankuak kapitalismoan adibidez. [Madrilgo Metroan izandako azken grebak](#) metroak betetzen duen ezinbesteko zereginaren froga gehiago ekarri zuen. hiriaren funtzionamendua.

Hiri-mugikortasun sistema publikoak adibide bikaina dira hazkuntzaren aurkako ekimenak aztertzeko. Esate baterako, Parisko biztanleentzako hileroko garraio publikoko kuotak, erabili edo ez kontuan hartu gabe, biztanleriaren murrizketan eta ongizate handiagoan lagun dezake nabarmen. Parisko metroa erabiltzeko kuotak ordainketa-kontrol sistema eraginkorra ezabatuko luke. Tasa beste udal zergak diren bezala ordain liteke, adibidez. taxe d'habitation (etxebizitza zerga), eta turistek hoteleko fakturaren bidez ordainduko lukete turismo-zergen antzera. Horrela, eredu alternatibo honek funtzio erabilgarriagoetarako baliabideak askatuko lituzke - aluminiozko oztopoak birziklatuko lituzke (ez da energia xahutu), makineria, papera, tinta, eskaneatzea,

mantentzea, dena aurreztuko litzateke - ez bakarrik ingurumenaren gaineko eragina hobetzea. , baina baita gizartearen ongizatea igotzea ere. Gainera, giza baliabideak kalitate handiagoko lanpostuetarako eskuragarri egon daitezke.

Hori dela eta, autoen erabiltzaileek metroaren gaineko zerga ordainduta kobratuko lukete [hiriko autoen gaineko zerga berriak ezarri beharrean. /a> munduko hirietan eta horrek kontrol-mekanismo garesti berriak eskatuko lituzke. Metroko erabiltzaileek sari bat jasoko lukete, ez baitute kanpoko eraginik eragiten autoen erabiltzaileek duten neurri berean. Erabiltzaileek aurreztutako denboratik kanpo-eragin positibo asko eragin ditzakete etxebizitza-merkatuan jarduera espekulatiboak murrizteko. Erabiltzaileek ordaintzeko modu askoz erosoagoa aurkitzen dute eta kostuak nabarmen murriztuko lirateke. Horrez gain, diru-kopuru batek mugimendu handiagoa ahalbidetuko luke -batez ere adineko pertsonentzat-, bidaia-denbora murriztuko luke, turistek makinaren aurrean jasaten duten zorroketa murriztea eta, oro har, Metroaren erakargarritasuna hobetzea.](#)

Ondorioz, hazkunde-ekimenek pizgarri egokiak sor ditzakete hiri bateko biztanleen ongizatea areagotzeko. Ez da gehiago ekoiztea, BPGa igotzea goreneko sistemekin, baizik eta alderantziz, BPG murrizteko ereduak berrikustea, baliabide urriak askatzea, aztarna ekologikoa murriztea eta baliagarria eta iraunkorra den tokian haztea; hiriko mugikortasun sistemetan, eta gainerako eremu guztietan.

**There are no comments yet.**