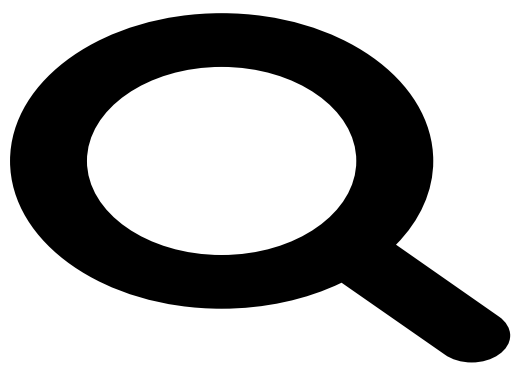


HAZKUNDE EREDU BERRI BATERANTZ - HIRI GARRAIOA ADIBIDE GISA

Posted on 05/08/2010 by Naider

Krisi ekonomiko handiak hausnartu egiten gaitu ekonomian halako gehiegikerietara nola iritsi garen. Munduan ia ez da atzeralditik ihes egin, eta ia guztiek zalantzan jarri dituzte beren ereduak modu gogorrago edo larriagoan: sistema anglosaxoia, sistema europarra interbentzionistagoa, Asian praktikatzen den estatu kapitalismoa...



Hala ere, uste dut eztabaidak ez lukeela asko galdu behar sistema onena edo txarra den garaian, herrialde bakoitzak bere gizartera hobekien molda daitekeen eredu optimoa izango du (batzuek oraindik ez dute aurkitu). Bestalde, eztabaidak beste aurrerapen mota bat bilatzea izan beharko luke, gaur egun zaharkituta dauden sistemak sortu zituen pentsamoldeak atzean utzi eta praktika batzuk bulkada erabakigarrien bidez aldatzen saiatuz. Aldaketa erabakigarria lortzea da, egungo itxura ematen duena, hau da, berritzailea, kritikoa, teknologikoa eta iraunkorra egungo errealitateari.

Nire adibidea Parisko metroa da. Doakoa izatea defendatzen dut. Parisko eskualdea munduko ekonomiaren lokomotoretako bat da, eta hiri eredugarria gizarte eta kultura arloan. Gauza infinituak daude bisitatzeko eta biztanleak mugitzeko normalean metroz joaten dira; azkarragoa, merkeagoa eta ekologikoagoa da. Gutxienez 16 lineak 216 km hartzen dituzte, 384 geltokitara iritsiz; Egunean 4,5 milioi erabiltzailek hiri-garraio hau hiri honen funtzionamendurako ezinbesteko sistema bihurtzen dute.

Metroaren kudeaketa eraginkorra bermatzen duen enpresa da RATP. Oztopoak kudeatzeaz arduratzen da, leihatilan txartel-saltzaileak, saltzaileak eta horien mantentze-lanak, txartelen tinta eta papera eta baita horien inprimatzeaz, txartelen garbiketaz metrotik irtetean, milaka tona aluminio hesi hermetikoak eraikitzeke, hesien instalatzaileak, mostradoreak, kreditu txartelarekin ordaintzen dutenentzako bankuei egindako komisioak... dirua dabil.

Txartel bakoitzeko euro bakar batekin ordaintzen da dena. Noski, egunean 4,5 milioi bidaiariren eskala ekonomiek milioika euroko diru-sarrerak bermatzen dituzte. Kapital irabazi handiagoak sortzen ez dituzten arren, eta urte batzuetan galerak ere sortu. Baina, jarduera ekonomikoa sortzen du. RATPk bere eskuetatik igarotzen den diruaren kudeaketa eraginkorra bermatzen du, estrusoreek hesietarako aluminioa fabrikatzen dute, informatikariak makinak programatzen dituzte, eta askoz gehiago. industria kopuru amaigabea sortzen duena.

Baina denek irabazten al dute benetan? Bada, denek erabiltzailea eta ingurumena izan ezik, haientzat tiketetarako sistemak kostu handiak dakartzan. Galdetzen dut ordaintzeko sistema ikaragarri bat martxan jartzeko ahalegin horrek guztiak merezi duen ala ez, ez ote den beste modurik bilatzeko. 1900ean Expo-n lehen lerroa ireki zenean, ziur aski zentzua zuen, baina denboraren joan-etorria eta aurrerapen teknologikoa ez dira alde batera utzi behar. Parisek 2,1 milioi biztanle ditu eta Parisko metroa gaur egun hiriaren funtzionamendu ekonomiko eta sozialaren funtsezko parte da, kapitalismorako bankuak bezalaxe.

Txartelaren nahaste guzti honen alternatibatzat jotzen dut, ez bada kanon sistema praktikoagoa izango litzateke, non biztanleria osoak laguntzen duen finantzaketa hileroko kuota baten bidez. Metroa erabiltzeko Parisko kuota batek ordainketa-kontrolerako sistema eraginkorra ezabatuko luke. Kanona pertsona fisikoen errentaren gaineko zerga gisa ordain zitekeen, nominatik kenduta, edo hilaren amaieran Parisen bizi den herritar bakoitzaren kontutik kobra zitekeen. Turistek hoteleko fakturaren bidez ordain zezaketen, eta deskontuak egin litezke talde jakin batzuei. Horrela, baliabideak askatuko lirateke funtzio erabilgarriagoetarako -aluminiozko hesiak birziklatuko lirateke (energia xahutu gabe), makinen erabilera, papera, tinta, eskaneatzea, mantentze-lanak, dena aurreztuko litzateke-, inpaktua hobetzeaz gain. ingurumena, baina baita gizartearen ongizatea igotzea ere.

Hala, kotxea erabiltzen dutenek metroaren kuota ordaintzen dute hirugarrenek sortutako kostuaren gaineko zerga gisa, metroa erabiltzera bultzatuz eta horretarako sortutako edozein zerga kendu ahal izateko. Metroaren erabiltzaileak ordaintzeko modu askoz erosoagoa aurkituko luke. Gainera, kontrolik gabeko sistema batek kostuak murriztuko lituzke, mugikortasuna fabokatuko luke, bidaia-denbora murriztuko luke, turistek makinaren aurrean diru-zorria ateratzean jasaten dituzten maiz lapurretak murriztuko lituzke eta, oro har, metroaren funtzionamendu orokorrari lagunduko lioke igoera eginez. are erakargarria da.

Kontua ez da gehiago ekoiztea, bere sabaia iritsi diren sistemekin BPG igotzea, baizik eta kontrakoa, BPG murriztea, baliabideak askatzea, aztarna ekologikoa murriztea, zentzuzkoa den lekuan eta modu iraunkorrean haztea eta zalantzan jartzea. teknologiaren erabilerarekin edo denboraren poderioz zaharkituta geratu diren sistemak. Doako hiri-garraioan, eta gainerako eremu guztietan.

There are no comments yet.