

La propono Haltu la malŝparo de energio!
de Svisa Ligo por la Protekto de la Naturo, 2a parto
Radioprelego de Claude kaj Andrée GACOND, SRI 575, 1974.10.16 & 19

Cl.- Parolas gesinjoroj Claude kaj Andrée Gacond.

Dum du semajnoj ni priskribis proponon, kiun la Ligo Svisa por la Protekto de la Naturo faris al la svisa federala registaro sub la titolo *Haltu la malŝparo de energio !* La Ligo Svisa por la Protekto de la Naturo demonstris, ke la nuna politiko pri energio bazita sur la mito de la senĉesa kreskado de la loĝantaro kaj de ties konsumado kondukas la landon al katastrofo : rompo de la fragilaj ekologiaj ekvilibroj, neeltenebla vivo en la urboj, malŝparemo ruiniga, ktp. Kiel rimedo ĝi proponas novan politikon de la energio bazitan sur la reorientigo de la ekonomio favore al la kreskigo de la individua libereco kaj de la kvalito de la vivo. Ĝi demonstris, ke per ne tro drastaj ŝpar-rimedo oni povus reveni al la energi-konsumado, kiu karakterizis la jaron 1968. Kvarono de la energio estas malŝparata, tio ĉefe en la sektoroj de la hejtado, de la transportoj kaj de la industrio.

A.- Ni priskribis la rimedojn, kiuj estas proponitaj por malaltigi la energi-konsumadon necesan al la hejtado de la loĝejoj kaj aliaj konstruaĵoj. Tiuj rimedoj estas realismaj, kaj tutcerte dum la venontaj jaroj la termo-izolado de la vandoj, tegmentoj kaj kondukiloj estos multe pli severe kontrolita dum la konstruado de novaj domoj.

Cl.- Ankaŭ koncerne la transport-sektojn estas akceptate, ke la limigo de la rapideco favoras la ŝparon de la benzin- kaj mazut-konsumo. Sed la Ligo Svisa por la Protekto de la Naturo proponis ankoraŭ tute alian rimedon, kiun ni ripetas, ĉar ni volas ĝin detale diskuti. Jen tiu propono :

A.- Altigi la prezon de la benzino kaj mazuto, elprenante imposton uzotan por la disvolvigo de la publikaj transportrimedoj kaj por la redukto de iliaj tarifoj.

Cl.- Jen la tezo de la proponado de la Ligo Svisa por la Protekto de la Naturo, kiu estas plej kritikebla kaj kiu verŝajne estos plej multe kritikata. Oni devus altigi la prezon de la privataj transport-rimedoj por paralele, per la produkto de tiu imposto, malaltigi la tarifojn de la publikaj transportrimedoj.

A.- Tiu tezo ne estas nova. Ĝin defendas jam delonge frakcio de la socialistaro. En tiu medio oni eĉ esprimas tre aktive sian malamon al la individuaj transport-rimedoj. Estas utile rememorigi, ke antaŭ unu generacio la fervojistaro tre aktive defendis tiun ideon.

Cl.- Ligo Svisa por la Protekto de la Naturo defendas tiun principon nur kiel rimedon por ŝpari energion. Sed ĝia argumentado ne estas absolute konvinkiga. Oni ekzemple asertas, ke persono transportata de aŭtomobiloj konsumas 4-foje pli da energio ol persono transportata de buso. Sed analizo de la statistikaj ciferoj montras, ke tio ne estas certa. Unue estas neĝuste kompari la veturon en buso adiciante la sidantojn kaj la starantojn kun tiu en normale okupata aŭtomobilo, ĉar tiu normala uzo de buso estas kritikinda. Ĝuste tiun staradon en tro okupitaj tramoj aŭ trolebusoj volas eviti la aŭtomobilistoj en la urba trafiko.

A.- Ankaŭ ne estas certe, ke se oni perimposte provos redukti la uzadon de la individuaj transport-rimedoj, oni ne bezonos paralele aldoni novajn veturojn en la horaroj de la publikaj

transport-rimedoĵ. Dank'al la aŭtomobilado vastaj regionoj, kiuj antaŭe perdis sian loĝantaron, revigliĝis. Arbitra interveno sen samtempa restrukturado de la publikaj transport-rimedoĵ povus rompi la ekonomian disvolviĝon de tiuj regionoj kaj kaŭzi realfluan de la loĝantaro de la kamparo al la urboj.

Cl.- Veturiloj ne nur bezonas energion por funkcii. Ankaŭ ŝoforoj kaj aliaj deĵorantoj estas necesaj. Tiurilate la individuaj transport-rimedoĵ reprezentas ŝparon relate al la publikaj. Por funkciigi trajnojn kaj aliajn publikajn transport-rimedoĵn armeo da funkciuloj estas necesa. Ankaŭ por garantii la funkciadon de la individuaj transport-rimedoĵ funkciuloj devas deĵori : ni pensu al la policistoj, ĝendarmoj, vojzorgistoj, garaĝistoj, ktp. Por sama nombro da transportatoj kaj da veturkilometroj, ilia nombro estas tamen multe pli malgrava. Oni povas eĉ diri, ke la financaj malfacilaĵoj de la publikaj transport-rimedoĵ estas grandparte kaŭzataj de la ŝarĝo de la salajroj de la necesa funkciularo. Estas absolute necese, ke la taksoj kaj impostoj sur la benzino kaj mazuto kovru ĉiujn elspezojn kaŭzatajn de la uzado de la strat-veturiloj individuaj kaj publikaj. Sed ne estas pruvite, ke la strat-trafiko devas subvencii la fervojan trafikon.

A.- Ekonomiistoj eĉ opinias, ke tiu arbitra interveno malprofite al la individuaj transport-rimedoĵ kaj profite al la publikaj transport-rimedoĵ havas en si la ĝermojn de financaj malekvilibroj. Estas nun konate, ke tro subvenciatataj sektoroj ne plu zorgas je la ekvilibro de sia spezaro. La tendenco iras al la paralela kresko de la elspezoj kaj de la subvenciado. Tio estas rimarkebla en la komerca vivo, kiam ŝtato intervenas por protekti minacatajn mediojn. Eĉ ofte la persubvencia protekto ne kondukas al la fina celo, ĉar la protektatoj perdas parton de sia luktemo.

Cl.- Konscia interveno en la pli kaj pli kompleksaj ekonomiaj fenomenoj estas vere malfacila, ĉar tre ofte nur post la interveno oni malkovras la verajn rezultojn. Ili ne nur estas rektaj. La homoj estas komplikaj estaĵoj, kies psikologio ne ĉiam estas facile divenebla. Tial multaj personoj, kiuj opinias saĝajn la proponojn de la Ligo Svisa pro la Protekto de la Naturo koncerne la ŝparon de energio, tamen malaprobas ĉian dependigon de la financado de la publikaj transportoj de la impostado de la individuaj vetur-rimedoĵ.

A.- Vi aŭdis prelegon el Svislando. Parolis gesinjoroj Claude kaj Andrée Gacond. Ĝis reaŭdo!