

Sozialki errentagarri ez den tren

Ordubete pasa, denbora asko ala gutxi ote da? Bilbotik Donostiarako autobusak tardatzen duen denbora da hori. Ordubete pasa lanera iristeko, ordubete pasa kontzertu batera joateko, ordubete pasa laguna edo senidea ikustera joateko, ordubete pasa bilera batera garaiz –edo berandu– heltzeko. Autobusean eserita noala, lehengo batean AHTren inguruko Udako Ikastaroan entzundakoaz hausnartzeko aprobeztatuko dut. Ordubete pasa era desordenatuan hartu nituen oharrak nire buruan antolatzeko. Horretan ere ziria sartu digute AHTren bultzatzaileek; hasieran promesten zen denbora aurrezkoa erabat lausotu da. Azken estimazioek 55 minutuko bidaia aurreikusten dute.

Garraio gaietan adituak diren ekonomialariek AHTren errentagarritasun ezaz jardun zuten. Ekonomialariak diren arren errentagarritasunaz ari direnean, errentagarritasun sozialaz ari dira. Hau da, ekonomian “kanpokotasun” esaten dena kontuan hartzen dute: kutsadura, errepideak liberatzeko gaitasuna, denbora aurrezkoa, istripu kopurua... Alderdi finantzarioari erreparatuz, AHTko linea gehienek kostuak estali gabe funtzionatzen dute. Gakoa beraz, finantzieroki errentagarri ez dena, sozialki errentagarria ba ote den baloratzean datza.

Espainiako Estatu liderra da biztanleko AHT eraikitako kilometrotan, baina bidaiari kopuruari erreparatzean kontrakoa gertatzen da: elite txiki batek baino ez du erabiltzen. Jende gehienak ohiko trenak erabiltzen ditu eskualdean zehar mugitzeko. Ikuspuntu honetatik, AHTren eraikuntzak bete-betean jotzen du ekitatearen aurka eta baliabideen birbanaketa handia izaten ari da gizartearen sektore pobreenetatik aberatse-



Aiala Elorrieta
EKONOMIALARIA

Gure agintari neoliberalak eta beraien komunikabideek etengabe jartzen dituzte zalantzan gizarte-politikak, Diru Sarrerak Bermatzeko Errentaren (DBSE) deslegitimazio kanpaina ikustea besterik ez dago. Ez digute, ordea, enpresen iruzur fiskalaz hitz egiten eta ez digute argi esaten 2017ko aurrekontuetan AHTren eraikuntzarako DSBEra bideratuko denaren hirukoitza gastatzea erabaki dutela. Bai, hirukoitza

netara. Gizarteko sektore aberatsentzat izango den tren ekitatiboa ez den zerga-bilketa bidez finantzatzen ari da. EAEn langile klaseek zuzeneko zergen %35,5 ordaintzen dute, kapital errentek ordaintzen dutenaren hirukoitza, hirukoitza.

Gainera, AHTren eraikuntzan xahutzen den euro bakoitza, beste esparru batera bideratzen ez den euroa ere bada: hezkuntzara, etxebizitza sozialerara edota ingurumena zaintzera bideratzen ez dena. Gure agintari neoliberalak eta beraien komunikabideek etengabe jartzen dituzte zalantzan gizarte-politikak, Diru Sarrerak Bermatzeko Errentaren (DSBE) deslegitimazio kanpaina ikustea besterik ez dago. Ez digute, ordea, enpresen iruzur fiskalaz hitz egiten eta ez digute argi esaten 2017ko aurrekontuetan AHTren eraikuntzarako DSBEra bideratuko denaren hirukoitza gastatzea erabaki dutela. Bai, hirukoitza.

Enplegu-sorkuntza argumentu hutsala da AHT bezalako proiektu bat defendatzeko. Kontua da, zer enplegu eta zertarako sortzen ari garen. Helburua enplegua sortzea baldin bada, AHT kilometroak eraiki ordez, eraiki ditzagun osasun-zentro, zahar egoitza edota haur-eskola gehiago. Euskal AHTren eraikuntzaren kasuan, langileak oso baldintza prekarioetan ari dira lanean. Urko Apaolaza kazetaria lan izugarri garrantzitsua egiten ari da esplotazio horren testigantzak jasotzen.

Arazoa ez da ekonomikoa, ez eta ekonomialariena ere: zenbat eta ebidentzia gehiago jaso, geroz eta nabariago da ezetz, Euskal AHT ez dela sozialki errentagarria. Arazoa erabakiak hartzen dituztenena da, arazo politikoa beraz. Errentagarria ez dela jakinda ere, kilometroak eta zuloak egiten jarraitzen dugu. Politikariak tematu daude trenaren bideragarritasuna defendatzen. Nahiz eta aurreikusitakoa baino garestiago izango den hirietarako sarbideak egitea, nahiz eta estreinatu gabeko tunelak dagoeneko zaharkituta geratu diren. Noiz arte jarraituko dute AHT errentagarria dela esaten? ■