

Azpiegitura erraldoiak

Diru publikoa irensten duten zuloak

Hauteskunde garaietan boto-emaileak harrapatzeko amu gisa erabiltzen dituzte politikariek; aulkian iraun nahi duten kargu publikoek, berriz, ondo egindako gestioaren eredu modura aurkezten dituzte. Egia da boto batzuk erakartzeko balio dutela, baina gestio onarena zalantzazkoa da. Euskal Herriko azpiegitura (edo proiektu) asko zulo beltz bilakatu dira edo horretarako bidean dira, eta gero eta ahots gehiagok dio haien planifikazioa egitean herritarren interesa dela kontuan hartzen den azkena... hartzen baldin bada.

UNAI BREA



CADE

Azaroaren 12an Parisen egindako manifestazioko irudia. Nantesko aireportua zabaltzearen aurkako mobilizazioa zen, baina Frantziako Estatu osoko eta beste herrialde batzuetako ordezkariak bildu zirelarik, beste hainbat azpiegituraren aurkako aldarri ere bilakatu zen. Ezertarako balio ez duten azpiegituren aurkakoa, pankartetako batean irakur dezakegunez. Euskal Herriko joandakoek Lapurdin AHT egiteko asmoa salatu zuten.

Ordainsari kabinako langilearen bakardadea

BILBO ETA TXORIERRIKO bailara lotzen dituzten Artxandako tunelen kasua paradigmatikoa da: 106 milioi euro kostatu zuten mendia zulatzeke lanak, baina diru hori, Foru Aldundiaren —eta beraz bizkaitarren— patrikatik irten beharrean, tunelen ustiapenaz arduratu behar zen enpresarenetik ateratzekoa zen —kontuan hartu behar da peajea ordaindu behar dela tunelak erabiltzeagatik—. “Eraikuntzaren arriskua enpresak dauka”, “lan hau ez da Aldundiarena”, esan zuen bere garaian Joxe Felix Basozabal Herri-lan diputatuak.

2002an izan zen hori. Urtez urte ikusi zen bidaiari kopuruaren aurreikuspenak ez zirela inondik inora beteko, gidarientzat pizgarriak jarri arren. 2010ean, azkenik, Túneles de Artxanda S.A. enpresak akordioa egin zuen Diputazioarekin, hasiera batean 50 urtekoa izan behar zen kontzesioa bertan behera uzteko. Orduan ikusi zen benetan arriskurik gabeko operazioa enpresarena zela. Ordainsarien ustiapen eskasak eragindako galerengatik 61 milioi euroko zorra zeukan kitatzeke, hasierako inbertsioa egiteko eskatutako kredituei zegokiena. Baina kontzesioa bertan behera uzteko kontratuak kalte-ordain oparoa eman zion Túneles de Artxandari, zortzi urtez egindako ustiapenaren truk: 62,5 milioi. Hortik enpresak daukan zorra kendu behar

zen, baina azkenean 1,4 milioiko “ordainsaria” jaso zuen, eta zorra ordaintzeaz libratu. Zama hori Aldundiak hartu zuen bere gain, 2010etik tunela kudeatzeak eragindako gastuez aparte. Momentuz, ez da agertu lan hori hartu nahi duen enpresarik.

Aurrekari horrek azterna batzuk eman ditzake berriki irekitako Supersur delakoaren etorkizunaz. Artxandako tunelen kasuan, hasierako aurreikuspenek zioten egunero 36.000 ibilgailu igaroko zirela; batez beste, 15.000 dira. Supersurren, berriaz, ustezko 14.000 auto eta 9.000 kamioiak, oraingoz, 10.000 eta 4.000 besterik ez dira, hurrenez hurren. Kamioiek, bereziki, ihes egiten diote bertako peajea ordaintzeari, Aldundiak prezioetan beherapena agindu dien arren; izan ere, baliteke azkenik Europar Batzordeak beherapen hori gauzatzeko baimena ukatzea. Momentuz, zuhur jokatu nahiago dute garraio-enpresek, eta beren gidariei esan diete betiko bideetatik joateko. Supersurra egiteak 900 milioiko gastua eragin zion Aldundiari.



ARGAZKI PRESS

“KRISI EKONOMIKOA egon arren beharrezkoa da herri lanetan inbertitzen jarraitzea, inbertsio horrek, aktibitate ekonomikoa eta enplegua eratzearaz gain, etorkizun hurbilean lehiakorragoak izaten lagunduko digulako”. Hitz horiekin, Jose Luis Bilbaok, handik ordu gutxira Bizkaiko ahaldun nagusi izendatua izango zenak, azpiegitura-lanen defentsa egin zuen iazko ekainaren 28ko inbestidura hitzaldian. Zehazki, Bizkaian honezkero eraikita dauden edo eraikitzeke asmoa dagoen zenbait errepederen beharra justifikatzen ari zen artean EAJko hautagaia zena.

Krisiaren eta errepedeen arteko lotura lehenagotik eginda zeukan Jose Luis Bilbaok. 2008ko ekainean, gerora etorri zen atzeraldi ekonomikoren lehen zantzuak igartzen hasiak zirela, sei ardatz erradialen eraikuntza iragarri zuen ahaldun nagusiak; Bizkaiko ekonomia suspertzeko neurri modura aurkeztu zuen proiektua. Azkenean, krisia indartsuagoa izan da Bilbaoren asmoak baino, eta berriki, sei ardatz haietako hiruren lanak momentuz, eta “garai hobeen zain”, bertan

behera geratuko direla adierazi du Bizkaiko Foru Aldundiak.

Azpiegiturak krisiari aurre egiteko, horra Bilbaoren logika. Beste batzuen ustez, aldiz, krisiaren arrazoietakoa bat azpiegiturretan egindako buru eta hankarik gabeko gastua da. Ezin horri inbertsio deitu. Europa osoan bezala, diru publikoa mokadu handitan jaten ari diren azpiegituren adibide ugari dugu Euskal Herrian. Milioika euro erabiltzen dira haiek eraikitzen, baina gero negozioa ez da uste bezain ongi ateratzen, edo agerian geratzen da azpiegitura hori ez zela hain beharrezkoa —gutxitan izaten da hori sorpresa bat, bide batez esateko— eta baliabideak erruz xahutu

BEC, diru publiko irensle aseezina

BILBAO EXHIBITION CENTER, Barakaldon egonagatik Bilbo berriaren ikurretako bat bihurtu den eraikina, zenbaki gorrietan ditu diru kontuak. Ireki zutenetik galerak izan ditu ia urtero, eta Bizkaiko Foru Aldundia-ri eta Eusko Jaurlaritzari egokitu zaie zuloa estaltzea.

2004tik pilatutako ustiapenaren defizita 35 milioi euroraino iritsi da. Kopuru hori, oso-osorik, diru publikoarekin ordaindu da. Baina beldurgarriagoak dira beste zifra batzuk. Eraikuntza-lanetarako eskatutako kredituak itzultzeko komerkiak ditu BECek, eta hala, Aldundiak eta Jaurlaritzak, gutxi gorabehera erdibana, 286 milioi euro ordaindu behar izan dituzte honezkero, bankuekiko zorrari aurre egitearren. Oraindik, baina, beste 342 milioi daude ordaintzeke.

Diru publikoarekin ordaindu denaren eta ordaintzeke dagoenaren batura 663 milioi eurokoa da, Gipuzkoako Aldundiak 2012rako daukan aurrekontuaren adinako kopurua. Eta gora doa.



Eusko Jaurlaritzako Industria Sailak egoerari aurre egiteko plan estrategikoa garatzeko exijitu dio Jose Luis Bilbao Bizkaiko ahalduen nagusiari. Besteak beste, ohiko funtzionamenduari dagozkion gastuak murrizteko eskatu diote, gehiegizkoak direlakoan. Hala ez egitekotan, Jaurlaritzak BECen parte izaten jarraitzeari utz diezaiokeela gaineratu du Industria Sailak.

Bilboko Erakustazoka desagertu eta gero, Makina Erremintaren Azoka eta Ferroforma, azoka esanguratsu bi, mantentzeko sortu zen BEC. Horiek bai, irabaziak uzten dituzte, baina entitateak ez du lortu bitartean mozkinak eratzeko adinako okupazioa edukitzea. Idom ingeniaritzari eskatutako txosten batek, 2006an ezagutarazi zenak, ohartarazten zuen azoka areto handiek aurreantzean izango zituzten arazoak. Ez zebiltzan oker.

behar direla hura mantentzeko... Azkenean diru publikoz estali behar da zuloa. Hala ere, proiektu berriak aurkeztzen dira etengabe, administrazioaren maila guztietan, erkidego edo erregioetatik udaletara, dirua barra-barra darabilten EAEko diputazioak ahaztu barik.

Fededun asko biltzen dituen pentsaera

“Azpiegiturak mitoa dira”, dio Iñaki Barcena Ekologistak Martxaneko kideak. “Logika arrazionala erabiliz gero, haietako askok ez dute zentzurik; esaterako, logikak dio Euskal Herriak behar duen trena ez dela AHT”. Haatik, azpiegituren inguruan erakitako mitologia gailentzen zaio logikari, Barcenaren ustez; hainbeste, non ohitura bihurtu den herri-lan handien inaugurazioa botoak erakartzeko erabiltzea. “Badago kontsentsu politiko-instituzionala, eta batzuetan herritarrena ere bai, gauzak egiteko modu hori ondo dagoela esateko”. Azpiegiturek hazkundeak dakarte, eta hazkundeak ona da; kapitalismoaren ekuazio sinplista horri aurre egitea zaila dela dio ekologista beterranoak —“nolatan zaude errepideak egitearen kontra? Nolatan zaude mugikortasunaren kontra?”—, baina hala ere gero eta gehiago dira eredu

“Parisen azaroan egin manifestazioaren galdera holako azpiegiturak gelditzea zen, zeren eta egitasmoak zenbaki faltsuen gainetik eginak dira. Lege bat bezala da hori”

PANTXO TEILLER, CADE

horren aurkako ahotsak. Hazkunde ekonomikoa geldiarazi duen krisiaren laguntza izan dute ahots horiek, edo agian alderantziz, krisiak zenbait miseria agerian utzi izanak suspertu ditu; kontua da mitoaren kontrakoak inoiz baino gehiago ari direla nabarmentzen.

Esandakoaren kasu esanguratsua dago Gipuzkoan, Aldundian zein udal gehienetan Bilduk boterea bereganatu izanak ahalbidetua hein handi batean. Iragan berri den urtarrian, herri mugimenduko dozena erdi inguru taldek, gehienak azpiegitura zehatz bati oldartzeko sortutakoak, mozioa aurkeztu zuten herrialdeko hainbat udaletan, Gipuzkoan dauden azpiegitura handien proiektuak geldiarazi eta horiei buruzko eztabaida sozial zabala abiatu dadin eskatzeko. Halaber, eskari hori bera egiteko otsailaren 4an Donostian egindako manifestazioarekin bat egitea zekarren mozioari baiezkota emateak. Hamasei udalerritan eztabaidatua izan zen, eta gutxienez hamabitan onartua (hiruren datuak ez ditugu eskuratu).

Ezertarako balio ez duten azpiegiturak

Iazko azaroaren 12an ere manifestazioa egin zen azpiegituren aurka, baina Euskal Herri

● Azpiegitura erraldoiak

urrun, Parisen. Deialdiaren arrazoi nagusia Nanteseako aireportuaren zabalkundearen aurka protesta egitea zen, baina elkarretaratzeko Frantziako Estatu osoko jendeak bildu zituen, hala nola Alemania, Italia eta Europako beste herrialde batzuetakoak, eta balio izan zuen tokian tokiko arazoak agerian uzteko. Azken beltzean, ezertarako balio ez duten azpiegituren aurkako aldarri bihurtu zen manifestazioa. Ipar Euskal Herriko joandako ordezkariaren pankartetan, AHTaren aurkako leloak irakur zitezkeen.

“Holako azpiegiturak gelditzea zen Pariseko manifestazioko galdera”, diosku Pantxo Tellier CADE elkarte ekologistako kideak, “zeren eta egitasmoak zenbaki faltasuen gainetik eginak dira. Lege bat bezala da hori, herrialde guztietan ikusten da hala dela”. Ez da erraza trafiko datuak kontrolatzea, dio Tellierrek, baina egin izan denetan ikusi da AHTa justifikatzeko erabiltzen diren kopuruak ez datozela errealitatearekin bat, haren aburuz: “Guk dakigula, hemen Euskal Herrian tokiko trenbideek nahiko ahalak dituzte alde batetik eta bertzetik pasako diren tren guztiak errezibitzeko, baita Euskal Y delakoa eraikiz geroztik ere”.

Azpiegituren politikak bere horretan irauteko arrazoi bakarra ez da, noski, Iñaki Barcenak aipatutako mitologia. Batzuen interesen arabera izaten da proiektu handien dantza, Tellierrek gogorarazi duenez. “Ekonomiako inguruaren aldeko jendeek gauza horiek onartzen dituzte, eta ez dira arduratzen zifrak zuzenak diren ala ez; badakite hortik dirua aterako dela eta hori zaie inpor-



Hondarribiko aireportua.

tanteena, ez gizartearen hobetzea”. CADEk helarazi dizkigun zenbait daturen artean, honakoak erakusten du ondoen Tellierrek adierazitakoa: Tours-Bordele AHT linearen kostua 7.800 milioi eurotan estimatzen da –hastapenean 4.200 izan behar zuten–; horren finantzazioaren %71 iturri publiketatik etorriko da, eta gainerako %29 Vinci enpresatik, baina harentzat izango da ustiapenaren etekin osoa.

Itzalpeko ordainsaria, egunero 180.000 euroko gastua Nafarroako Gobernuarentzat

AUTOBIDEETAKO ordainsaria pagatzeko ez da beti derrigorrezkoa kabina baten aldamenean gelditzea, ezta autoa gidatzea ere. Nafarroan, esaterako, Gobernuak itzalpeko ordainsarien bidez ordaintzen ditu hainbat azpiegitura. Sistemak honela funtzionatzen du: enpresa pribatu batek eraikitzen –eta finantzatzen– du autobidea, eta gobermuek, gero, hura erabiltzen duten ibilgailuen peajea ordaintzen diote enpresari.

Alde handiz, 2006tik irekita dagoen Bideko Autobidea sorrazten du gastu gehien: aurtun 40 milioi euro, itzalpeko ordainsarietan guztira ordaindu beharrekoaren %60. Kontua da kontzesioak irauten duen 30 urteetan ordaintzen jarraituko behar duela Gobernuak. 1.157 milioiko gastua, orotara. Autobidea egitea 390 milioi kostatu zitzaion enpresa ustiatzaileari.



Bideko Autobidea.

NAVARRA.ES

DANI BLANCO



Defizita duen aireportua handitzeko poltsa bete euro

MUNDUKO aireportu kontzentrazioak handienetakoa dugu Euskal Herrian: bost. Espero zitekeenez, horietatik bi besterik ez dira errentagarriak, Loiukoa eta Biarritzekoa. Foronda, Hondarribia eta Noain, berriz, Espainiako Estatuan bidaiari gutxien dituztenen artean daude, Espainiako AENA elkarte publikoak emandako datuen arabera.

Hala ere, Noingo aireportua berritzeko eta handitzeko 44 milioi euro erabili zituen Espainiako Sustapen Ministerioak, 2008 eta 2010 artean. Zabaltze-lan garrantzitsuena aparkalekuari zegokion: 118 auto gehiago kabitzen dira orain. Erakusmahai eta kontrol-dorre berriak egin zituzten, eta pista 200 metrotan luzatu. Berrikuntzekin ala gabe, Noainek bidaiariak galtzen jarraitu du. Zehatz esateko, %40 azken hiru urteetan.

Hondarribiko erabiltzaile kopurua, halaber, beherantz doa etengabe, nola beraren defizita gorantz, eta baliteke ixtea ere, AENA pribatizatuko balitz. Madrilgo Gobernu berriak, nolanahi, gelditu egin du oraingoz pribatizazio horri. Era berean, Gipuzkoako Aldundira Bildu iristeaz geroztik geldirik dago Hondarribiko pista handitzeko proiektua.

Espainiako AHTren adibidea

Bidasoaren bestaldean AHT da, halaber, herri mugimenduaren protesta gehien eragin duen azpiegitura proiektua. Eraikitzea oso garestia dela bagenekien, eta badaezpada EAEko aurrekontuetan horretarako sosak biziki handitu izanak gogorarazi digu berriki. Besterik da behin trenak martxan hasita zer gertatuko den jakitea. Horretarako, ona izan daiteke Espainiako Estatuari so egitea, hura baita munduko txapelduna biztanleko AHT kilometroetan –eta autobide kilometroetan, eta aireportuetan...–. Ondorioa argigarria da: linea guztiak defizitarioak dira. Eraikitzeaz aparte, haiek mantentzea oso garestia da –33.000 euro kilometroko eta urteko, BBVA Fundazioak 2005ean argitaratutako azterketa

baten arabera–, eta hori errentagarri izateko sei milioi inguru bidaiari eraman behar dira urtean, 400 eta 700 kilometro bitarteko ibilbideetan. Hori guztia, trenen beraien mantenua kontuan hartu gabe.

Beste azpiegitura batzuen errentagarritasun falta ezagutzeko ez dugu estrapolazioetan ibili beharrik, begien bistan baititugu adibideak. Horieta batzuk nabarmendu ditugu erreportaje honetako orrialdeetan, denentzat lekurik ez ordea. Ezinezkoa litzateke, dozenaka udal azpiegituren lasterketa zoroan murgilduta daudelako besteak beste. Bitartean, Espainian PPK iragarri du ekaina baino lehenago delitua izango dela kargu publikoen gestio txarra. ■



iRuNazarra
TaBERNa • JaTeIXea

Merkaderes kalea, 15 · 31001 IRUÑA (Nafarroa)
T 948 22 51 67 · info@irunazarra.org · www.irunazarra.org

CuadraBus

www.cuadrabus.com

☎ 945 890 804 / 670 477 727 · Faxes: 945 892 215
info@cuadrabus.com