



MADDI SORROA

Baleren Bakaikoa Azurmendi



EHUKO

IRAKASLEA,

EKONOMIALARIA

Pertsona helburu eta AHT kontrajarrita

MAIZ ENTZUTEN DUGU gure Jaurlaritzak “pertsona(k) helburu” dituela eta horrek izan behar luke edozein gobernuren xedea. Baina tamalez, berehala ohartuko gara errealitateak gezurtatu egiten duela. Bestela ikusi noren aldekoak diren Espainiako Gobernuaren erabakiak: aberatsak gehiago aberasteko, egunetik egunera txiro eta aberatsen arteko alde ekonomikoak areagotzen ari baitira; berdin esan dezakegu EBko Batzordeak multinazionalak sustatzeko AEBetako ordezkariekin negoziatzen ari den hitzarmenaz.

Eusko Jaurlaritzaren eslogan hori gezurtatzeko arrazoi bat ditzosozko AHT dugu. Izan ere, berriki argitaratu du FEDEAk ikerketa bat AHTri buruzkoa eta datuak susmatzen genuen bezalatsukoak dira. Laburbilduta, Espainiako Estatuko AHTko ibilbide guztiak defizitarioak dira: ustiapen sarrerek inon ez dituzte estaltzen kostu orokorrak. Eta FEDEA ez da ekologisten antolakundea, baizik Banco de Españak eta hamabi espainiar enpresa erraldoik osatutako fundazioa.

Eusko Jaurlaritzaren eslogan hori gezurtatzeko arrazoi bat ditzosozko AHT dugu. Izan ere, berriki argitaratu du FEDEAk ikerketa bat AHTri buruzkoa eta datuak susmatzen genuen bezalatsukoak dira. Laburbilduta, Espainiako Estatuko AHTko ibilbide guztiak defizitarioak dira

Bertan diote AHT errentagarri izateko urteko 8 milioi bidaiari behar direla eta ibilbideak 500 kilometro inguru. Espainiako Estatuan Bartzelona Madrilekin lotzen duena errentagarriena den arren, halere, inbertitutako euro bakoitzak 0,46 euro sortuko ditu, nahiz 6 milioi erabiltzaile izan. Sevilla Madrilekin lotzen duen ibilbidean inbertitutako euro bakoitzak 0,11 euro sortzen ditu. Beraz, ustiapen zorrak zergadunoi egotziko zaizkigu. Kontuan izan Madrilgo probintziak 6,5

milioi biztanle dituela, Bartzelonakoak 5,5 milioi eta Sevillakoak 2. EAEk, berriz, 2,2 erabiltzaile potentzial ditu. Gure AHT errentagarria izateko ez dakit nondik aterako duten 8 milioi erabiltzaile.

Halaber, azpimarratu behar da munduan AHTren hiru ibilbide bakarrik direla errentagarri: Frantziako Estatuan Lyon-Paris, Tokio-Osaka Japonian, eta Txinan Jian-Quingdao. Haatik, ez da harritzekoa herrialde aurreratuek AHTrik ez edukitzea, eskandinaviarrek bezala, edo oso kilometro gutxi, Herbehereek, Suitzak edo Alemaniak legez. Frantziarrek eta britaniarrek zalantzak dituzte bide berriak eraikitzeke. Espainiako Estatua, bien bitartean, biztanleko kilometro gehien duen herrialdea da, eta mugarik ez berriak egiteko.

Ondorio ekonomikoei buruz, industriaren gain ez du aparteko eraginik, bai ordea zerbitzuen gain, horiek gehienak Madrilen kokatuko lirakeelako handik kualifikazio handieneko zerbitzuak eskaintzeko. Ez da ahaztu behar Espainiako agintari zentralisten xede nagusietako bat estatuko ardatz oro Madriletik pasatzea dela. Oro har, deszentralizaziorik ez luke sustatuko tren garesti horrek.

AHTk badu beste ondorio bat. Izan ere, inbertsio horien bidez errentaren banaketa gauzatzen da. Enpresariak eta diru-sarrera altuko pertsonak dira gehien erabiltzen dutenak, eta bien bitartean tren arruntak errenta apaleko pertsonentzat dira. Halaber, tren mota horientzat aurrekontu murriztagoak izango dira eta zerbitzu kaskarragoak eskaini. Gainera, erabiltzaile horien errentaren zati bat, zergen bidez, AHTren zorrak finantzatzeko esleituko da.

Zeregin badago, erdi egina daukagun azpiegitura erraldoi eta defizitario horrekin. Alde batetik, gure agintariei hankak lurraren gainean ipinarazi eta gero, ahal den heinean, EAEko herriak hobekiago komunikatzeko erabili, hori izango baita “pertsona(k) helburu” aintzakotzat hartzea, ez ordea norbanako batzuen patrikak betetzea. ■