

ABIADURA HANDIKO TRENA

Gero eta arinago... sinesgarritasuna galtzen

Abiadura handiko tren ez da sozialki errentagarria ia inon, eta Euskal Herrian ere ez da izango. Hala diote munduan barrena egindako hamaika azterketak –kontrakoa dioen azterketarik ez da faltako, noski–, eta errealitate horri aurre egin beharko dio Euskal Y sustatzen buru-belarri diharduen Eusko Jaurlaritzak, gehiengoaren onurarako izango ez den proiektua guztion diruz estali beharreko zulo beltz bilakatzea nahi ez badu. Hona datuak.

| UNAI BREA |

EUSKAL Y, EAEko abiadura handiko tren proiektua, 2019an egongo da funtzionatzeko prest, eta atzera bueltarik gabeko proiektua da. Halaxe adierazi zuen urtarrilean Ana Pastor Espainiako Sustapen ministroak, azpiegitura horren obrak ikusteko Bergarara egindako bisitaldian. Garbiago esan du hil honetan bertan Julio Gómez-Pomar Azpiegituretako Estatu idazkariak, Pastor eta gero ministroan gehien agintzen duenak alegia: abiadura handia estatu proiektua da.

Gómez-Pomarrek ez zuen bereziki Euskal Y-a aipatu, baina zalantzarik ez dago Espainiako Gobernuaren egitasmo handi eta, gero eta gehiagoren ustez, zentzugabe horren barruan, berebiziko garrantzia duela EAEko AHTk. Mariano Rajoy presidenteak argi esan zuen maiatzaren 10ean *Correo* egunkariari emandako elkarrizketan: Estatuan bultzada merezi duen abiadura handiko proiekturik bada, Euskal Y da.

Nola Madrilek hala Gasteizek eta Iruñeak abiadura handiko trenaren defentsa sutsua egitea ez da berria, baina aipatutakoen tankerako adierazpenak zeharo ugaritu dira azken hilabeteotan. Ez da kasualitatea. Euskal Y inoiz ez bezala dago bere sustatzaileen babes beharrean, jendartearen inoiz baino zalantza handiagoak eragiten baititu proiektuaren bideragarritasunak. Haren aurkako jarrera ez da, dagoeneko, ekologisten tema bakarrik. Mundu akademikitik datozen datuak garbiak dira: abiadura handiko tren ez da sozialki errentagarria ia inon, eta nekez izango da Euskal Herrian.

Hori gutxi balitz, hautsak harrotu dituen datua zabaldu zuen Pastor ministroak Bergarako bisitaldian: AHTren abiadura ez da hasieran iragarri bezain handia izango. Hala, EAEko hiru hiriburuen arteko bidaia-denborak aurreikusitakoak baino sano luzeagoak izango dira: 43 minutu Bilbo eta Gasteiz lotzeko –28 minutukoa izango zela iragarrita zegoen–, eta 55na Donostia eta beste bietako edozeinen artean –17 minutu gehiago Bilbora, 21 gehiago Gasteizera–. Argudio bat gutxiago Y-aren alde.

Inbertsioa berreskuratzea oso zaila da

Martxoaren 4an, EH Bilduren eskariz, Germà Bel eta David Hoyos ekonomialariek –lehenbizikoa Espainiako Gobernuaren aholkularia izan zen garraioaren alorrean, 90eko hamarkadan– agerraldia egin zuten Eusko Legebiltzarreko Ingurumen eta Lurralde Politikaren Batzordean. Biek ala biek azpimarratu zuten, abiadura handiko trenaz egindako ikerketek adierazten dute ia inoiz ez dela

azpiegitura errentagarria. Izan ere, munduan linea bitan baino ez da lortu eraikuntza gastuak berreskuratzeke adinako bidaiari kopurua: Tokio-Osaka (urtean 150 milioi bidaiari inguru) eta Paris-Lyon (25 milioi, ia Espainiako Estatu osoko linea guztiek beste).

Ekuazioa sinplea da: abiadura handiko tren oso azpiegitura garestia da, eta ez dago inbertsioa berreskuratzerik bidaiari kopurua biziki handia ez bada. Aipatutako bi adibideez landa, linea bakar batek ere ez du lortu

Errentagarritasunik gabeko egitasmoa dela kontuan izanda ere, zilegi litzateke Euskal Y geldiaraztea, lanaren erdia eginda dagoen honetan? David Hoyosek baietz uste du



Euskal Y-ren eraikitze lanak, Bergara eta Beasain arteko zatian.

errentagarritasun atalasea gainditzea. Zehazki esanda, hainbat ikerlanetik ondorioztatzen da abiadura handia nekez justifika daitekeela sozialki, lehen urteko bidaia kopurua gutxienez zortzi milioikoa ez bada.

Euskal Y-ren eskariari buruz egindako azterketen arabera, EAEko AHTn sei milioi eta erdi ibiliko dira asko jota. Eta ildo horretan, komeni da Germà Belek Legebiltzarrean esandako zerbait gogoratzea: abiadura handiko tren proiektuetan, aurreikusitako eskaria beti izaten da handiagoa benetakoa baino. Beste datu bat ere eman zuen Belek: eskaintzaren eta eskariaren arteko desoreka handiena Espainiako Estatuak du. Izan ere, eraikitako AHT kilometro gehien daukan munduko bigarren herrialdea da, Txina eta gero.

Biztanleko kilometro kopuruari dagokionez, berriz, txapelduna da alde handiz Espainia, eta alde hori are handiagoa izango da aurreikusitako lineak eraikitakoan: 80 kilometro AHT milioi biztanleko. Frantziaren bi halako, Txinaren zazpi halako. Eskarian, aldiz, datuak alderantzizkoak dira: trenbide kilometro bidaia kopurua sei aldiz handiagoa Frantzia Espainian baino. Alemanian, lau aldiz. Italian, hiru.

Aldeko argudioak gezurtatuz

Legebiltzarreko agerraldian, David Hoyos EHUKo ekonomialariak esan zuen Euskal Y-aren egokitasuna defendatzeko erabili ohi diren lau argudio ez lirakeela erabili behar, esku artean daukagun ebidentzia enpirikoa-



Remigio Mendiburu

Formaren eraikuntza

Oteiza Museoa

2012ko ekainaren 14tik urriaren 7ra

FUNDACIÓN MUSEO JORGE OTEIZA

GOBIERNO DE NAFARROA

GOBIERNO DE NAVARRA

LAGUNTZAILEA

kutxa gizarte ekintza

C/ de la Cuesta 7 - 31486 Alzuza - Tel: 948 332074 - Fax: 948 332066 - info@museootoiza.org - www.museootoiza.org

Kiloterdi Txokoa Ellauri



Kepa Ellauri | Altzusta, 38 ZEANURI (Bizkaia)

☎ 686 07 77 96 | www.ellauri.com



AHTren zenbait datu

➤ Mugimendu guztien %1

EAEen egunero **6 milioi** lekualdatze daude. Erdia oinez egiten dira, eta heren bat autoz. Y-ak hartuko dituen ibilbideetan lekualdatze guztien **%1** egiten da.

➤ Inpaktu ekonomikoa

Eusko Jaurlaritzaren esanetan AHTk **15.000 milioi euroko** inpaktua izango du ekonomian. Inpaktu horren **%98** eraikuntza fasean (eta eraikuntzaren sektorean) ematen dira.

➤ Tunelak eta zubiak

■ Euskal Y-aren luzera guztira:	171 km
■ Lur gaineko ibilbidea:	50 km (%30)
■ Tunelak:	104 km (%60)
■ Zubiak:	17 km (%10)



*Tunel eta zubietan, kilometro baten mantenu-kostua ohikoaren bi halako da.

➤ EAEko errepide zirkulazioa %0,2 arinduko du

Eusko Jaurlaritzaren kalkuluen arabera, AHTri esker **3.300** ibilgailu desagertuko dira egunero EAEko errepideetatik. Hau da, trafiko bolumen osoaren **%0,2**, eta Y-ak beteko dituen korridoreetako trafikoaren **%6**.

➤ Diru gehien daukatenentzat

2008an Frantzia egindako inkestaren arabera, AHT bidezko bidaien **%28** errenta altuena daukaten hiritarren **%10ek** egiten du. Lautik hiru bidaia, errenta altueneko hiritarren erdiak.

➤ Hiriburuen arteko bidaia denborak

■ Bilbo-Gasteiz	28 min.	43 min.
■ Bilbo-Donostia	39 min.	55 min.
■ Donostia-Gasteiz	34 min.	55 min.

Lehenengo aurreikuspena

Aurreikuspen berria

ren arabera. Hauek dira Hoyosek gezurtatutako lau argudioak: AHT sozialki errentagarria da, trafiko pilaketak arinduko ditu, jendartearen gehiengoari mesede egingo dio eta ingurumen aldetik jasangarria da.

Errentagarritasun sozialaz den bezainbatean, Germà Belek emandako datuetan oinarritu

zen Hoyos, hein handian. Halaber, gogorazi zuen abiadura handian inbertitutako euro bakoitza beste nonbait inbertitu ezin izango den euroa dela. “Gure buruari egin behar diogun galdera da ea jendarte hobeto biziko den proiektu honi esker”, esan zuen EHUKo ikerlariak. Eta Espainiako Estatuan bidaiari gehien



➤ AHT linea errentagarri bi besterik ez mundu osoan

Munduan AHT linea bi baino ezin daitezke jo finantzarioki errentagarritzat (eraikuntza kostuak berreskuratzeko adina mozkin sortzen dute): Tokio-Osaka eta Paris-Lyon. Badirudi azken urteetan Txinako Jinan-Qingdao linea ere ozta-ozta sartu dela zerrenda labur honetan.

Tokio-Osaka
125 milioi bidaiari urtean



Paris-Lyon
25 milioi bidaiari urtean
(ia Espainiako Estatu osoan beste)



Euskal Y
5-6 milioi bidaiari urtean
(Eusko Jaurlaritzaren aurreikuspena)



daukan abiadura handiko tren linearen adibidea aipatu zuen: Bartzelona-Madril.

Egin diren analisi ekonomikoen arabera, Madril eta Bartzelona arteko AHT eraikitzeak ongizate galera eragin du, eta galera hori dirutan neur daiteke: 5.000 milioi euro inguru, Hoyosen berbetan. Estrapolazioa egin daiteke

Euskal Y-ra? “Oso informazio gutxi daukagu, baina daukagun apur horretatik ondorioztatu daiteke egitasmo honen errentagarritasun soziala negatiboa izango dela”.

Eusko Jaurlaritzak zabaldu izan du AHTk 15.000 milioi euroko inpaktua izango duela EAEko ekonomian. Datu horri ñabardura



zeharo garrantzitsua erantsi dio Hoyosek: inpaktu horren %98 proiektuaren eraikitze-fasean gertatzen da. Izan ere, eraikuntza sektoreari eragiten dio. “Eskola bat eraikitzearen inpaktu sozial handiena eraikina dela esatea bezala da, niri harrigarria iruditzen zait”. Eraikuntza aparte utzita, Hoyosek azpimarratu zuen abiadura handiko trenak ez dutela jardue- ra ekonomiko berririk sortzen, literatura aka- demikoak frogatzen duenez. Euskal Y-ren alde aipatu ohi den turismoaren balizko suspertzea ere oinarriarik gabeko aurreikuspena dela diote bai Hoyosek bai Belek. Datuak eskuetan, ezin daiteke ezer segurutzat jo. Baliteke AHTk bisi- tariak erakartzea, eta baliteke kentzea ere.

Gutxiengo batentzako proiektua

Errepidezko zirkulazioan AHTk izango duen eragina txikia da David Hoyosen iritziz. EAEn egunero egiten diren sei milioi lekualdatzeen —horien erdia oinez egiten dira, eta heren bat autoz— %1 baino ez da egiten abiadura handi- ko trenak beteko duen korridoreetan. Eusko Jaurlaritzaren arabera Euskal Y-ri esker egune- ro errepideetatik desagertuko diren 3.300 autoak korridore horietan dabiltzanen %6 baino ez dira, “eta EAE osoan dabiltzanen %0,2”, Hoyosek nabarmendu duenez.

AHTren ibilbideak mugikortasun guztiaren %1i besterik ez eragitea da, hain segur, Euskal Y jendarte osoaren onerako proiektua ez dela sustengatzeko Hoyosek erabili dituen argu- dioetako bat. Bestea, berak baino lehenago Germà Belek ere aipatutakoa, 2008an Fran- tzian egindako inkesta baten emaitza da: abia- dura handiko trenak diru gehien daukatenei egiten die mesede batez ere.

Inkesta haren ondorioa izan zen AHT bidezko bidaien %28 errenta altueneko biz- tanleen %10ek egiten duela. Lau bidaiarik hiru, berriz, errenta altueneko herritarren erdiak. Espainiako Estatuan ez da halako azterketarik egin, baina abiadura handia inda- rrean dagoen eskualdeetan fenomeno bat

Ekainaren 13an Euskal Y-ren aurkako manifestaziora deitu du AHT Gelditu! elkarlanak. Egitasmoaren kontra kalean inoiz baino giro biziagoa dagoela uste dute.

behatu da honezkero: tren arruntaren ohiko erabiltzaileek gero eta maizago jotzen dute errepidera. Besteak beste, Renfe konpainiak aldiri trenen salneurriak igo dituelako azken urteotan, abiadura handiko ibilbideen ustia- penak sortutako defizita berdintze aldera.

Ingurumen-jasangarritasunari dagokionez, Hoyosek dio AHT ez litzatekeela alternatiba berdetzat aurkeztu behar. Hona Germà Belek emandako datua: hegazkina ordezkatzan ari den eta urtero 8-10 milioi bidaiari dituen linea batek 30 urte behar ditu eraikuntzan isuritako CO₂ kopurua berdintzeko. Ez da euskal kasua, esan gabe doa. Hoyosen kalkuluen arabera, Y- ak ehun urte beharko ditu bere “karbono zorra” kitatzeko. Hori guztia, azpiegiturak berak sortutako bestelako inpaktuak kontuan izan gabe: lurraren okupazioa, “hesi” efektua...

Erdia eginda egon arren, birpentsa dezagun

Euskal Y-ren eraikuntza proiektuaren erdian gaude. 3.000 milioi euro inguru xahutu dira orain arte, eta gutxienez beste horrenbeste xahutuko dira. Gehiago, seguruenik. Errenta- garritasunik gabeko egitasmoa dela adieraz- ten duten adierazle guztiak aintzat hartuta ere, zilegi litzateke hura geldiaraztea, behin honaino iritsita? David Hoyosek baietz uste du, eta halaxe jakinarazi zien Eusko Legebil- tzarreko Ingurumen Batzordean entzule zituen politikariei.

Aurrera jarraitzekotan, proiektua eraldatu eta geltoki gehiagoko abiadura arrunteko trenbide bihurtzeko aukera aztertzeko eskatu zuen Hoyosek. Beraren ustez, dauzkagun datuei erreparatuta litekeena da Euskal Y-k ohiko esplotazio gastuak kitatzeko adina ete- kin ere ez ematea. Urtez urte diru publikotik edatearen menpe egongo litzateke haren bideragarritasuna, eta horrek ez luke justifi- kazio handirik, gogoan izan behar baita AHT ez dela funtsezko premia bat asetzeko disei- natutako garraiobidea.

Ildo horretatik, susmo bat agertu zuen EHUko irakasleak: EAEko hiriburuen arteko bidaia-denborak handituz, Euskal Y *de facto* tren arrunta izan dadin urratsak ematen ari ote da Adif, Espainiako trenbide-azpiegiturak kudeatzen dituen konpainia?

Testuinguru horretan dator ekainaren 13an AHT Gelditu! elkarlanak Donostian deitutako manifestazioa. Mikel Alvarez elkarlaneko kidearen esanetan, inoiz baino giro biziagoa sumatzen da kalean Euskal Y-ren aurka, “baina ez da ahaztu behar orain arte ez dela lortu Hego Euskal Herrian benetako herri erantzuna ematea”. Eta gainera, lanak hasita egoteak lozorroan utzi du erantzun soziala zenbait eskualdetan, Alvarezen ustez. Eztabaida ber- pizteko unea iritsi da, nonbait. ■