



Aireportuak: lau, bat, hiru, bost, zazpi

Ander Gortazar ·

“Lurralde-alorrean, funtzionaliki eta ekonomikoki bidegabetzat jotzen da Lurraldearen Zatiko Planaren argudioen ikuspuntutik, aireportua eremu funtzionaleko beste kokaleku batera lekualdatzeko edo kentzeko aukera kontuan hartzea”

Donostiako Eremu Funtzionaleko Lurraldearen Zatiko Planaren hitzak dira, argi askoak: Hondarribiko aireportuak bere horretan segitu behar du, eta kontrakorik kontuan hartze hutsa astakeria da.

Ez naiz ni izango aireportuak lurralde baten lehiakortasuna bermatzeko giltza direla ezbaian jarriko duena: Loiuo aireportua faktore garrantzitsua izan zen Arcelor enpresaren I+G+B saila Bizkaian koka zedin, eta beste horrenbeste izaten ari da Tecnaliaren egoitza berria erabakitzekeo prozesuan. Begi-bistakoa da, beraz, ondasun eta pertsonen mugikortasun-eskaera gero eta handiagoak aire-garraio zerbitzu funtzional bat eskatzen duela; are begi-bistakoagoa, aitzitik, Hondarribiko aireportuak ez duela hornidura hori bermatzen, eta etorkizunari begira ere, ez duela nabarmen hobetzeko inolako aukerarik. Gabezia hau ez da atzo goizeko kontua; Gipuzkoako Foru Aldundiaren G2020 hausnarketa estrategikoak aipatzen zuen, orain 10 urte badirela.

Artikulu honek ezbaian jartzen duena ez da, beraz, aireportuaren zerbitzuaren beharra. Zalantzan jartzen duena haren probintzia-ezaugarria da, hau da, zergatik egon behar duen Gipuzkoa zerbitzatu duen aireportuak Gipuzkoako muga administratiboen barruan, eta zergatik behar dugun, halaber, aireportu bat probintzia bakoitzean.

Zalantza hiru argudiotan oinarritzen dut, hots, kokapenean, errentagarritasun sozioekonomikoan eta administrazioen arteko elkarlanean.

Kokapena da Hondarribiko aireportuaren kasuan begitara jotzen duen lehen ezaugarria. Egun, Gipuzkoako erdiak gertuago du beste aireportu bat Hondarribikoa bera baino (I. irudia). Hondarribiko aireportua desagertuta ere, ordu betekoa litzateke gehienez ere Gipuzkoako edozein puntutatik aireportu batera iristeko denbora (II. irudia). Are gehiago, erabiltzailearen denbora galera maximoa, Google Maps *dixit*, hamahiru minutukoa izango litzateke, mugatik Biarritzera iristeko behar direnak, alegia.

Murphyren legeetariko batek dio edozer gauza demostra daitekeela nahikoa datu bilduz gero. Datuak, kasu honetan, Europako hainbat hiri (3) eta haien aireportuen arteko distantziak dira, autoz, Google Maps-en arabera:

Frankfurt > Frankfurt Airport	16 min
Zurich > Zurich airport	17 min
København > Københavns Lufthavn	19 min

Barcelona > Aeroport de El Prat	21 min
Amsterdam > Schiphol Amsterdam Airport	23 min
Donostia > Aéroport de Biarritz-Anglet-Bayonne	32 min
London > Heathrow Airport	33 min
Stockholm > Stockholm Arlanda Airport	33 min
Milano > Milano Malpensa Airport	47 min

800 kilometrotan kalkulatzen da Abiadura Handiko Trenaren eragin-eremu naturala. Horrek esan nahi du trena hegazkina baino lehiakorragoa dela 800 kilometroko baino tarte txikia-goetarako. Madril eta Bartzelona arteko trenak (628 km), adibidez, ibilbide bera hegazkinaz egiten zutenen kopurua erdira jaitsi du. Aireportu handiek egoera horri buelta eman dioten bitartean (hegaldu luzeen eskaera gero eta handiagoari erantzuteko leku gehiago dute eta), aireportu txikien egoera bestelakoa da.

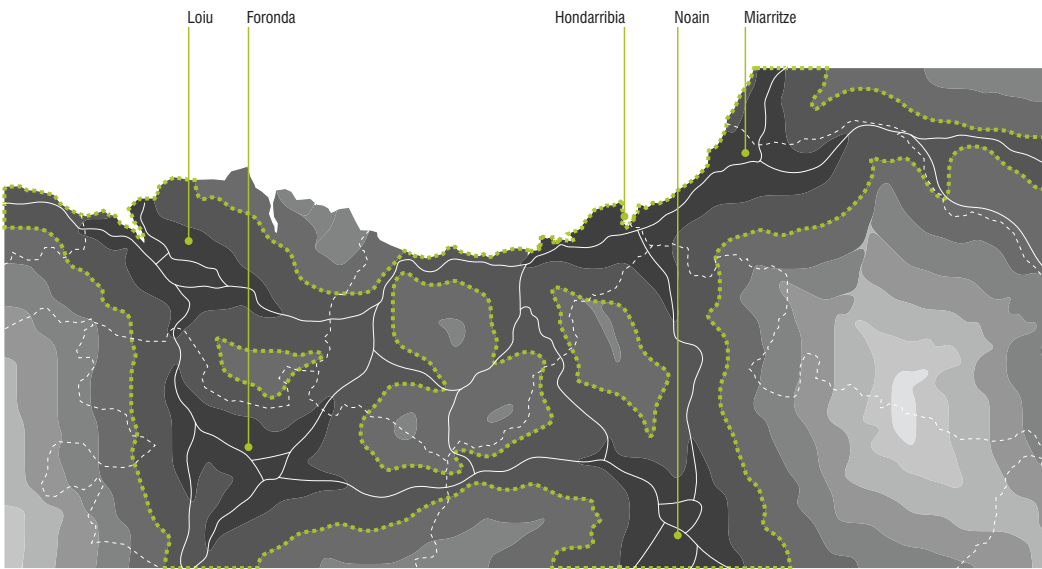
Senari kasu gehiegi ez egitearren, Google Maps-era itzuli naiz. Ez nenbilen oker: Donostiatik 570 kilometro daude Bartzelonara; 452, aldiz, Madrilera. Bi hiri horiek dira, gaur egun, Hondarribitik irteten diren hegazkinen helburu bakarra. Errentagarritasun ekonomikoa, bitartean, urteko 500.000 erabiltzaileko kopuruan kalkulatzen da. Hondarribia 2007an gerturatu zen gehien zifra hartara (466.494), Biarritzek bikoiztu egiten duen bitartean (1.028.006). Egia da errentagarritasuna ez dela zerbitzu publiko baten lehen helburua, interes soziala baino. La Gomera-ko aireportuak, adibidez, Kanariar Uhartetan, 38 euroko galera du bidaiari bakoitzeko, baina beharrezko zerbitzua da irlaren lotura bermatzeko. Zein da, ordea, Hondarribiko aireportuaren errentagarritasun soziala?

Probintzia beti probintzi? Hondarribiko aireportua mantendu eta luzatzearen aldekoek (lehenengoak bigarrena baitakar ezinbestean) argudio nagusia darabilte, hots, Gipuzkoak behar duen azpiegitura batek Gipuzkoan egon behar duela nahitaez. Errua Lurralde Historikoen Legeari botatzeko asmoa nuen arren (errieta hau beste baterako) Espainiako aireportu/probintzia ratioa antzekoa dela jabetu naiz. AENAREN estrategiak izango du zer ikusirik, honetan guztian.

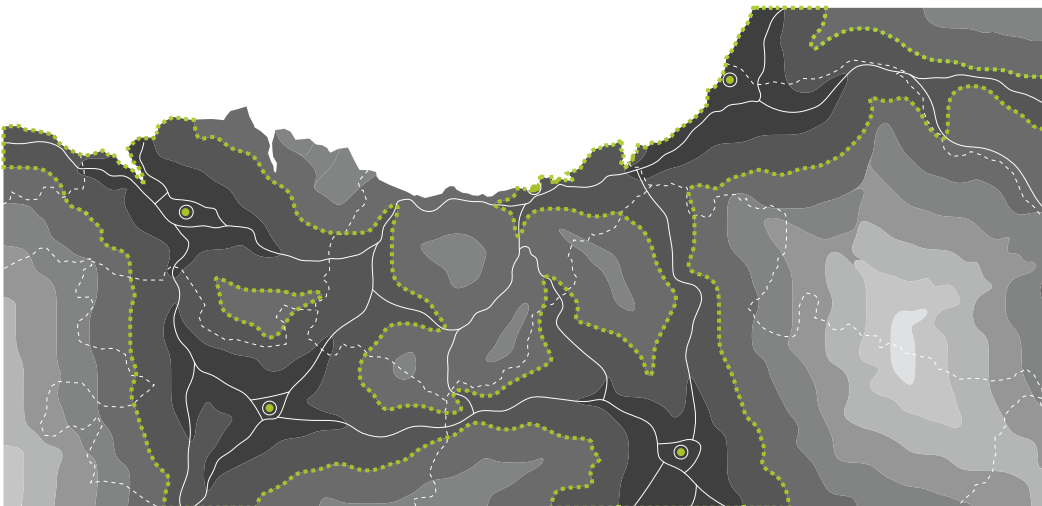
Arazoirik ez diet kenduko, baina, Biarritzeko aireportua *beste estatu* batean dagoela azpimarratzen dutenei. Begi-bistakoa da. Ulegaitza dena da baieztapen hori gauditu ezinezko arazo gisa ikustea. Euroeskualdeek ibilbide luzea daramate, eta badira gurean hainbat lankidetzaz hitzarmen ere, norbaitek erabiliko zain: Baiona-Donostia Eurohiria Garatzeko Mugaz Gaudiko Agentzia edota Bihartean ekimen berria, Gipuzkoako eta Ipar Euskal Herriko merkataritza-ganberen arteko lankidetzaz.

Are gehiago, Europara begira jartzen bagara, hainbat adibide aurki ditzakegu, ez soilik mugaz gaudiko lankidetzaz, baizik eta mugaz gaudiko aireportuak ere posible direla ikusteko.

Euskal aireportuetara iristeko behar den denbora, 15 minutuko tarteak aintzat hartuta. Egungo egoera.



Euskal aireportuetara iristeko behar den denbora, 15 minutuko tarteak aintzat hartuta. Hondarribiarik gabeko hipotesia.



Irudiak: Ander Gortazar

Bi adibide

Maastricht-Aachen Airport Herbehereetan dago kokatua, Maastricht hiritik 13 minutura eta Aachen hiri alemaniarretik 28ra. Eskualde mailako aireportu hau Hondarribiarekin parekatu daiteke bidaiari kopuruari begiratuta, eta Forondarekin, aldiz, zama-garraioari dagokionez.

Aireportu honen mugaz gaindiko ezaugarria ez da estatu ezberdinen arteko lankidetzan oinarritzen, azpiegitura % 100 pribatua den heinean. Jabea Omniport enpresa da, eskualde-mailako aireportuetan espezializatu den inbertsio-etxea. Mugaz gaindiko apustua, beraz, enpresa-estrategia kalkulatu bati zor zaiola esan dezakegu, zehazki, aireportuaren ondoko orubeetan eraikitzen ari diren Business Park delakoa eraiki eta ustiatzeko estrategiari.

Baina muga-airportu izena merezi duenik bada, hori Basel-Mulhouse-Freiburg aireportua da, Frantzia eta Suitzaren administraziopean. Bi estatuentzat interesgarria zelakoan, elkarrekin kudeatzen duten Euroairport deritzona sortu zuten orain 60 urte.

Eraikuntza eta kudeaketa 1949an sinatutako hitzarmenean adostu zituzten. Hala, Frantzia izan zen lurrak jarri zituena (gertuen dagoen hiria Basel den arren), bai eta garraio-azpiegitura sarera lotura bermatu zuena. Suitzak, bitartean, aireportuaren eraikuntza hartu zuen bere gain.

Karga eta irabaziak nola banatzen diren galdetuko duenik egongo da seguru, baina hori ere hitzartu zuten. Osasun, aduana eta

polizia zerbitzua izan ezik (estatu bakoitzak berea baitu), beste gutzia bidaiari eta zamaren abiapuntu edo helmugaren arabera da, hau da, Suitza edo Frantzia bada, proportzio horretan banatuko dira ere karga eta irabaziak. Errepikatzea merezi du, sei hamarkada pasatu direla orduz geroztik.

Paradoxa dirudi, bi estatu interes komunak aintzat hartuta azpiegitura partekatu bat eraiki eta kudeatzeko gai izan ziren bitartean, Herri bat osatzen dutela etengabe errepikatzen duten probintziak euren artean lehiatzen ikustea. Eta nik orduan pentsatzen dut nazio eraikuntza helburu badugu, nazio hori modu orekatu batean ulertzeko ezinbestekoa dela, erridikulua ekidite aldera.



Bibliografia

- UNZURRUNZAGA, X. (2001): *Lurraldea. Kalitateko gune berriak, G2020 Hausnarketa Estrategikorako Prozesua*, Gipuzkoako Foru Aldundia.
- IKAUR S.L. (2010): Donostiako (Donostialdea-Bidasoa behera) Ereku Funtzionaleko Lurraldearen Zatiko Plana, Gipuzkoako Foru Aldundia.
- GÜLLER, M. eta GÜLLER, M. (2002): *Del aeropuerto a la ciudad-aeropuerto*, Gustavo Gili, Bartzelona. [ISBN 84-252-1914-0]
- PETITPIERRE, M. eta HOPPENOT, H. (1949): *Convention isse relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à Blotzheim*, Suitzako Kontseilu Federala eta Frantziar Errepublikako Gobernua [RS 0-748-131-934-92]