

AZPIEGITURA PROIEKTU HANDIAK EUSKAL AUTONOMIA ELKARTEAN: BIDERAGARRITASUNA ETA BALIAGARRITASUNA.

Helena Franco Ibarzabal

Ekonomia Aplikatua I Saila

Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea

O.SARRERA

Gaurreguneko politika ekonomikoak aztertu ezker berehala ohartuko ginateke azpiegitura - proiektuei ematen ari zaien garrantzi gero eta handiagoaz. Aurrekontuetan, beste zenbait kontusailetan murrizketak edo gutxienez mugaketak planteatzen ari diren bitartean azpiegituren ezarrerarako baliabide gehiago destinatzen dituzte. Eta ildo hau nagusitzen ari da esparru guztietan, europarretik hasita udal esparruraino.

Artikulu honen helburua ez da izango gai honen sakoneko azterketa xehetu eta osatua eskeintzea, horrek luzez gaintutuko bailuke aldizkari batetako idazlan batek bete dezaken funtzioa. Gure helburua, hortaz, askoz ere apalagoa izango da; zera da lortu nahi duguna: gure lurraldearentzat hain erabakior diren azpiegitura - proiektuei buruzko jakinmina sortaraztea irakurleengan, aurrerantzean interes eta arreta handiagoaz jarrai ditzaten gaiaren nondik norakoak, komunikabideek horren maiz zuzentzen diguten informazioaren bidez.

Horretarako hiru atal nagusitan banatu dugu artikulua. Lehendabizikoan azpiegiturak hartu duten garrantzia nondik datorren azaldu nahiko genuke edo, hobe esanda, garapen -politiken barne azpiegiturek lortu duten nagusitasuna ulertarazteko planteamendu horren azpian dagoen ikuspegi eta arrazamendu teorikoari begirada azkarra emango diogu. Bigarrean, Euskal Herri osoaren etorkizunari begira berebiziko eragina izan dezaketen garraio - azpiegituratako proiektu biren azterketari ekingo diogu, hain zuzen ere Euskal Autonomi Elkartearen (EAE) tajututako proiektu nagusienak: euskal "Y" deritzana eta Urbina - Maltzaga autopista. Bukatzeko, azken atalean, aztertu dugunaren ildotik datozkigun burutazio

eta ondorioei utziko genieke lekua, ekarpen eta eztabaidarako atea zabalik utzi nahian.

1. AZPIEGITURAK, GARAPEN EKONOMIKORAKO TRESNA GISA.

Gai honetan adituak direnen artean baita agente ekonomiko zein sozialen artean ere ba omen dago adostasunik azpiegituretako inbertsioak eta garapen ekonomikoaren artean harreman H/hestuak direlaren inguruan. Baiezpen orokor hori abiapuntutzat hartuz baina arazoaren konplexutasunaz jabeturik, laburki bada ere, zertxobait gehiago sakondu nahiko genuke ondoko lerroetan.

Azalpenerako gidoitzat Espainiako Herrilan eta Turismorako Ministerioak (MOPT) aurkeztutako Azpiegituren Plan Zuzentzailean³⁸ eskeintzen zaigun eskema jarraituko dugu, gaia ikuspegi borobildu eta sistematizatu argigarri batetik aztertzen baitu aipatu plan horrek.

Plan Zuzentzailean, beste kontu batzuren artean, azpiegituretara destinatutako inbertsio publikoak sortzen dituen efektu ekonomiko desberdinen tipologiari berrikusketa egiten zaio, honako sailkapena aurkeztuz:

- alde batetik, azpiegiturek eraikitzen ari diren bitartean sortutako inpaktu koiunturalak, epe laburrekoak;

- bestetik, azpiegituren erabilera berak sortutakoak, epe luzekoak.

Era berean, hasierako bereizketa hau bikoiztu daiteke, honela azpiegituretan egindako inbertsio publikoek iharduera ekonomikoaren gain izan ditzaketen ondorioak lau arlo nagusitan banatuz:

- eraikuntzan sortutakoak: . efektu makroekonomikoak

- . efektu sektorialak

- erabileratik eratorritakoak: . konkurrentzialtasunaren gaineko efektuak.

- . efektu erregionalak

Zalantzarik gabe azpiegituren eragin ekonomikoari buruzko azterketa osatu eta sakon batek lau efektu mota hauek izan beharko lituzke kontutan; halere, lan honetan epe luzeko efektuetara mugatuko gara soilik, izan ere horiek baitira

³⁸MOPT (Marzo, 1993) *Plan Director de Infraestructuras 1993 - 2007*; gai hau zehazki bigarren sekzioan jorratzen dute, "Infraestructuras y actividad económica" izenburuduna, 73 - 98 orr.

azpiegitura proiektuen aldeko erabaki politikoen oinarrian dauden arrazoi nagusiak, azpiegituren ezarrera garapen iraunkor eta jarraia lortzeko tresna gisa aurkeztuz.³⁹

*** Azpiegiturak eta konkurrentzialtasuna.**

Azpiegituren gaia testuinguru zabalagoan kokatu asmoz, lehendabizi, eta oinarritzko diskurtso neoklasikoaren ildotik, gastu publiko orokorrak produktibitatearen gain izan dezakeen efektu negatiboaz mintzatzen dira; euren eritziz gastu publikoaren hedapenak produktibitatearen hazkunde erritmoa motel dezake, gastu publikoaren hedapen horri loturiko baliabide - asignazioa merkatuko joku askeak ekar lezakeena baino efizientzia gutxiagokoa izan baitaiteke. Horrek ez du esan nahi gastu publikoaren kontusail jakin batzuk konkurrentzialtasunaren gain eragin positiborik izan ez dezaketarik. Hain zuzen ere, inbertsio publikoak, produktibitatearen aldagai esplikatibotzat berau hartu ezker, erlazioaren zeinua aldarazten du, hots, eragin positiboa izango luke.

Kapital publikoko stockaren barne, azpiegituratango inbertsioa eta bereziki garraiobidetara zuzendutakoa izango lirake produktibitatearen hazkunde - erritmoaren intentsifikazioari, eta azken finean ekonomiaren konkurrentzialtasunari, indartsuen laguntzen diotenak .

Baina, zehazki, nola ikus dezakegu aldagai bi horien arteko, alegia azpiegiturak eta konkurrentzialtasunaren arteko, erlazioa? Ekonomia baten konkurrentzialtasun maila definitzeko neurri egokia enpresa - kostuen maila konparatiboak izan daiteke; sarritan aipatzen da espainiar konkurrentzialtasunari zer nolako kalte egin dion bere lan kostu unitarioek izan dituzten hazkunde - tasa altuak, konpetitzaileenekin alderatuz; gauza bera pentsa daiteke garraio sare ez nahiko edota ez eraginkor batek sor ditzakeen gailuzko enpresari buruz. Gordinki zera da plantetzen dena: inbertsio publikoaren bidez sektore pribatuaren kostuak murriztu daitezkeela, honela gainontzeko faktoreen produktibitatea igo araziz.

Garraio-azpiegituren kasuan, konkurrentzialtasunaren gaineko aktuaziorako mekanismo teorikoak denbora du oinarritzko parametrotzat: garraio - denbora murrizteak enpresen ustiakuntza - kontuan eragina izango luke (garraio kostuak ezezik beste zenbaitzuen ere jaitsi araziko baidituzke: stocken kudeaketa, aseguruak,...); bestalde ere enpresen kokatzeari buruzko erabakiak ere baldintzatuko lituzke, garraio sareak faktore eta produktu merkatuetarako irispidea errazten baitu.

³⁹ ikus, adibidez, Eurpar Komisioak argitaratutako Liburu Zurian "II garapen - ardatza: sare transeuroparrak" (CCEE, 1993); edo *Euskal Sektore Publikoaren Epe Ertainerako Ekonomi Plana 1994 - 1997*(Eusko jaurlaritzak,1993); edo noski, Aziegituren Plan Zuzentzailea ere (MOPT, 1993).

*** Azpiegiturak eta garapen erregionala.**

Azpiegiturak erregio bakoitzaren eskaintza definitzen duten baldintzatzaileen artean leudeke, baina horiekin batera izaera publiko eta pribatuko beste zenbait faktore ere: kokapen geografikoa, produkzio-egitura, giza kapitalaren kantitate eta kalitatea, ekipamendu sozial maila eta marku sozio ekonomiko orokorra. Beraz, azpiegitura sare egoki eta garatua izatea baldintza beharrezkoa da garapenerako baina ez nahikoa.

Azpiegituren ezarrera garapen - politika berrien funtsezko ardatzetako bat bilakatu bada ere⁴⁰, gaur egun eta teoria erregionalaren eremuan ez omen dago planteamendu teoriko berri osaturik arlo horretan ematen ari diren aldaketa multzoari interpretazio eta oinarri desberdin eta eguneratu bat eskeintzen diona (Cuadrado Roura, 1988); orientabide neoklasikoko teoriak berreskuratu dute nolabaiteko protagonismoa, eta ikuspegi horren babespean zenbait saiakera berri sortu ere; horietako bat, garapen erregionalerako potentzialaren ikuspegia, aztertuko dugu jarraian, horretarako Biehl-ek (1988) egindako ekarpen nagusien laburpena eskeiniz - esan beharra dago Azpiegituren Plan Zuzentzaileak ere autore honen lana hartzen duela oinarritzat -.

Biehlen proposizio orokorra honakoa litzateke: azpiegituren ekipamendu hobe batek inbertsio pribatuaren produktibitatea igo arazten du, kostu pribatuak jaitsi arazten dituen neurrian. Ondorioz, azpiegituren ekipamendu ona duen erregio batek abantail konparatiboa izango du ekipamendu kaskarragoa duen beste erregio baten aurrean. Horrexegatik lurralde baten garapena sustatzeko azpiegituratango inbertsioak erabat beharrezko gertatzen dira.

Autore honek bi baliabide mota bereizten ditu:

1. erregio baten garapen potentziala determinatzen duten faktoreak, lau aipatzen dizkigularik: erregioaren kokapena, aglomerazioak, egitura sektoriala eta azpiegiturak;

2. ohizko produkzio - faktoreak, hots, lana eta kapitala.

Bere ustetan, garapen ahalmena determinatzen duten faktoreak izaera publikokoak⁴¹ izan behar dira, hau da, ez dira merkatu pribatuetako irizpideen

⁴⁰ 60 eta 70eko hamarkadatan erregio politikaren tresnarik garrantzitsuenak pizgarri erregionalak ziren, azpiegituratango inbertsio publikoak horien oso atzetik geratuz; 80eko hamarkadatik aurrera azpiegiturek gero eta pisu erlatibo handiagoa lortzen ari dira, gainontzekoak - pizgarriak, enpresa publikoak, adb.- atzerakadan doaz (Cuadrado Roura, 1988).

⁴¹ Ondasun baten izaera publikoa neurtzeko lau ezaugarri proposatzen ditu: zatiezintasuna, ordeztezintasuna, mugiezintasuna eta balioaniztasuna (Biehl, 1988).

menpe egon behar; horiexek dira ekonomia baten garapenerako potentziala itxuratzen dutenak. Baliabide pribatuak, aldiz, garapen erregionalerako potentziala ustiatzeko beharrezkoak dira, baina ez dute berau determinatzen, merkatuak egoki ordaindu ezkerorrez inportatu ala exportatu daitezkeelako bai lana zein kapitala.

Beste modu batean esanda, aipatutako lau baliabideek herri edo erregio batetako produkzio - ahalmen potentziala adieraziko lukete; baina horien ustiakuntza erreala gertatu ahal izateko ohizko produkzio - faktoreak ere dira beharrezkoak. Horregatik, erregio baten erabateko garapenerako faktore publiko eta pribatuen arteko uztarketa optimoa behar da: faktore publikoen kasuan, garapen potentzialaren mugatzaileak direlako; eta faktore pribatuak, aldiz, egoera erreala potentzialera hurbiltzeko. Erregio batek baliabide publikoko lau kategorien hornidura nahikoa izanda ere (alegia, kokapen geografikoari buruz, aglomerazio maila eta guneen buruz, egitura sektorialari buruz eta azpiegituren hornidurari buruzko baldintza egokiak izanda ere) beharbesteko baliabide pribaturik ez badu errenta eta enplegu maila errealak beti potentzialaren azpitik egongo dira. Dena den, baliabide hauek erregio honetara joateko higikortasunik badute, beti ere erregioa erakargarria bada.

Testuinguru honetan, baliabide publikoko lau kategorien artean azpiegiturak dira gobernuak zuzenki modifika dezaken tresna bakarra eta hortik letorkieke aspaldion lortu duten garrantzia; hau da, sektore publikoak erregio jakin batean errenta, enplegua eta produktibitatea sustatzeko duen bide nagusia azpiegiturretango inbertsioa izango litzateke, horren bitartez erregioaren baldintza potentzialak hobetzeko edota bere erakargarritasun maila handitzeko.

*** diskurtso honen inguruko hausnarketa.**

Azpiegiturretan oinarritutako garapen erregionalerako politika hauen sustengu gisa burutzen diren analisi teorikoak orientabide neoklasikoaren barne kokatuko genituzke, zentzu honetan, ikusi berri dugunez, honakoak aipatzen direla: merkatuaren gutxiegitasunak, azpiegiturak ondasun publikoak izatea, sektore publikoak azpiegitura alorrean partehartu beharra, ekipamendu hobeak dituen erregioaren abantail konparatiboak,...

Gaurreguneko politika liberalaren testuinguruan oso ederki egokitzen zaio agintarien ihardupidea diskurtso orokor horri; funtsean bi dira behin eta berriro erabiltzen dituzten argudioak: (i) azpiegituren ekipamenduak kostu pribatuak jeitsiarazten dituen neurrian inbertsio pribatuaren produktibitatea igoaraziko duela; eta (ii) azpiegitura egoki batek baliabide produktiboen higikortasuna erraztuko

lukeela. Honela estatu eta administrazioen eskusartze mailak beste alor askotan murrizten dituzten bitartean - ez eraginkortasunak sortzen omen dituztelakoan - azpiegituretango inbertsioak oraindik badu beratu justifikatzen duen funtsa teorikoa, hain zuzen ere, erregio jakin bat kapitalarentzat erakargarri bihurtu, kapitala bertaratuko delako itxaropenaz, hortik enplegu eta errenta hazkundera gertaraziz. Gobernuak, beraz, baldintza batzu sortuko lituzke erregioan baina baliabideen asignazioa merkatu irizpideren araberakoa izaten jarraitzen du.

Gure partetik, eta atal honi amaiera emateko, planteamendu honen inguruan sortzen zaizkigun zenbait kezka mahaigaineratu nahi ditugu. Alde batetik, sektore publikoak azpiegituren ezarrera bere gain hartzen duen neurrian iharduera pribatuaren kostuen zeharkako "subentzioa" burutzen ari da argi eta garbi. Zentzu honetan Etxebarriak (1993, 315) bere ikerlanean agertzen zuen burutazio honekin bat egiten dugu: paradogikoa suertatzen dela enpresa baten mozkinen eskuraketa erabat pribatua izatea, enpresa horrek sektore publikoarengandik makina bat laguntza jasotzen ari den bitartean, horien artean azpiegitura publikoen eskaintzatik eratorritakoa.

Bestalde, oso zalantza handia sortzen zaigu azpiegitura politikak bestelako laguntzarik gabe izan dezakeen eraginkortasunari buruz. Orokorrean onartzen da azpiegituren ezarrera ez dela garapena bermatzeko baldintza nahikoa; baina, gero, praktikan ezer gutxi dira gobernuak zuzenki bultzatzen dituzten ekimenak azpiegituren politikaren osagarri gisa. Enpresa publikoen aukera desagertarazi zutenetik politika neurriak produkzio-faktoreentzako (nagusiki kapitalarentzako) ingurune - baldintza egokiak sortzera bideratzen dira (teknologiari dagokionez, laneskuaaren kualifikazioari dagokionez, zerbitzu aurreratuenen eskaintzari dagokionez, e.a.), baina ez dago inolako garantiarik inbertsio pribatuak hartuko duen jokabideaz. Honelako egoeratan, ez litzateke harritzekoa izango azpiegitura - proiektu handiak behin burutu ondoren horien azpierzabilerak gertatzea, ez delako lortzen beharbesteko kapitala erakartzea.

2. PROIEKTU HANDI BI EUSKAL AUTONOMI ELKARTEARENTZAT:

EUSKAL "Y" ETA URBINA - MALTZAGA AUTOPISTA.

Euskal Autonomi Elkarteko (EAE) azpiegiturek eta sistema ekonomiko eta produktiboaren beharren arteko egokitasun falta zuzentzea da bertoko administrazioaren xedeetako bat; zentzu horretan, aurretiaz beste zenbait txostenetan

bezela, 1994 - 1997rako Epe Ertainerako Ekonomi Planean berezko lekua gorde zaio azpiegituren atalari, garapenerako tresna gisa izan dezaketen eraginkortasuna azaldu ondoren aurrikusitako proiektu desberdinen aurkezpenari ekiten diotelarik. Proiektuak anitz dira⁴², eta artikulu hau ez da horien guztien azterketarako bitarteko egokiena. Aitzitik, horien artean aukeraketa bat egitea erabaki dugu, planak berak ematen zigun irizpidean oinarrituz: garraio azpiegiturak dira inportanteenak; hauen artean, gaurregungo sistema nabarmenki eraldatzen dutenak ("azpiegitura handiak"⁴³ deitzen diete planean, "azpiegitura txikiagoak" direnetatik bereizteko); aldi berean, horietatik bi hartu ditugu gure lanerako, lurraldearen zati handiagoari ikutzen diotenak eta oraindik proiektu fasean besterik ez daudenak : euskal "Y" eta Urbina - Maltzaga autopista.

2.1. EUSKAL "Y" PROIEKTUA.

Guztion begibistakoa da trenbidezko azpiegiturak gure lurraldean aurkezten dituzten defizit itzelak, bereziki EAEko hiriburuen arteko loturari dagokionez, baita Penintsularen gainontzekorako eta Europarako konexioei dagokienez ere. EAEko agintariak argitaratutako Epe Ertainerako Ekonomi Planean bertan ere argi eta garbi esaten da puntu horiek elkarlotuko lituzkeen ahalmen handiko trenbide - sarerik ez izatea dela gaurreguneko konturik kezkarriena azpiegituren alorrean (Eusko Jaurlaritza, 1993, 42).

Egoera honi aurre egiteko asmoz jaió zen euskal "Y" deritzan proiektua. Eusko jaurlaritza eta RENFEren arteko akordio batetik sortu zen proiektu hau⁴⁴, oinarrian Eusko Jaurlaritzak berak egindako beste antzeko proposamen bat jasoz, eta Espainiako Ministroen Kontseiluak abiadura handiari eta nazioarteko zabalerako lineei buruz onartutako irizpide berriak ere barneratuz.

Proiektua zertan datzan azalduko dugu laburki. Abiadura Handiko Trenaren (AHT) ezarrera ahalbidetuko duen sarea izango da, EAEko hiriburuetatik irten eta

⁴² Azpiegituren atalean honakoak sartzen dituzte: trenbidezko azpiegiturak, errepidezko azpiegiturak, telekomunikazio azpiegiturak, portu azpiegiturak, garraio zentruen azpiegiturak eta azpiegitura hidraulikoak, bakoitza dagozkion azpiatalez osatua. (Eusko Jaurlaritza, 1993; sektore eranskinean).

⁴³Honakoak izango liriteke: euskal "Y", Bilboko metroa, Gipuzkoa - Nafarroa autobidea, Urbina - Maltzaga autopista eta Bilboko portuaren zabaltzerako lanak, azken hau Autonomi Elkartearen kompetentzi esparrutik at. (Eusko Jaurlaritza, 1993, 77)

⁴⁴ 1987an Espainiako Garraio, Turismo eta Kmunikaziorako Ministerioak plazaratutako Trenbidezko Garraio Planean Bilbo - Penintsulako Meseta ibilbidea hobetu asmoz Bilbo - Gasteiz artean trazaketa berria proposatzen zuen; Eusko Jaurlaritzak beranduago aurkeztuko du Euskadiko Trenbide Plana, non hiru hiriburuen konexiorako proposamena aurkezten zen. Dakusazuenez, trenbide azpiegiturei dagozkien kompetentziak ez daude erabat gobernu autonomikoaren esku; horrexegatik izan da beharrezko bi aldeen arteko lankidetzatza (Llorens eta Larraya, 1990).

horiei ekidistante zaien Elorrioko herrian bat egingo duten hiru adar izango dituenena. Honez gain, baina hertsiki euskal "Y" den proiektutik at, beste luzapen bi egongo lirateke: bata, Ipar Euskal Herri alderakoa, eta bestea, Iruñearakoa, azken honen bidez AHT sarea "H" bilakatuz.

Proiektuaren bultzatzaile nagusi den Eusko Jaurlaritzak helburu bikoitza asignatzen dio proiektu honi: alde batetik, hiriburuen artean trenbidezko elkarlotura egokia lortzea, eta beste aldetik, euskal lurraldeak inguruko ekonomiekiko integrazio maila handiagoa, hau da, Penintsularen gainontzekoarekin eta Europarekin dituen konexio bideak hobetzea. Administrazioa Zentralaren interes nagusia bigarren xede honetan finkatuko litzateke, batipat.

Eta, hain zuzen ere, helburu nagusi omen den bigarren hori da kezka gehien sortzen dituenena, izatez zenbait taldek zalantza handiak baitituzte euskal "Y" delakoak Madril - Europa ardatzean joka dezaken paperari buruz. Horien adierazgarri dira Bilboko Merkatal Ganbararen Ikerketa Taldeak plazaratu dituen hausnarketak (*Información*, 1486. alea, 93-IV), Espainiako Herrilan Ministerioaren (MOPT) 1993 - 2007 urtealdirako Azpiegituren Plan Zuzentzailea dela eta. Abiadura handiko sareari buruzko atalean plan honek Madril eta Estatu Frantsesaren arteko bide nagusizat Zaragoza eta Bartzelonatik joango den bidea hartzen du, ardatz bertebratzailea ("dorsal vertebradora" euren hitzetan) hau izango litzateke; honi, guri dagokiguna gehitzen diote, hau da, harreman internazionalak osatu ahal izateko Europarako beste lokarri bat Euskal Herritik definitzea euskal "Y"-aren bidez, "dorsal"ari nafar korredorearen bitartez lotuko litzaiokena (MOPT, 1993, 154). Gainera, plan berorretan Gasteiz eta Madrilen arteko loturari buruz ere inkognita asko uzten dira, bai trazaketaz zein burutze - epeez. Orohar, planteamendu honek Mediterraneoako ardatza potentziatzen du Atlantikokoaren kalterako, "Y"-aren zati bat bide nagusitik erabat aparte kokaraziz, "kaleitxia" (irtenbiderik gabeko kalea) deritzona bilakatuz. Beraz, kontu guztiak gehiago zehazten ez diren bitartean, ez omen dago guztiz argi EAEko trenbide - proiektu garrantzitsu hori zein puntutaraino izango den baliagarri Europako garapen - ardatzeekiko integrazio handiagoa lortzeari dagokionez.

Proiektuaren finantzaketaz ere badago zeresanik. Hasiara batean aurrikusitako 157.000 milioi pezeta zirenak (Llorens eta Larraya, 1990) 350.000 milioitik gora dabilta dagoeneko, azken inbertsioak seguraski kopuru hori ere errez gaudituko duelarik⁴⁵. Kopurua, berez, kezkarria bada, are gehiago finantziario -

⁴⁵ *El Mundo* egunkariak 1994ko azaroaren 17an zenbait xehetasun eskeintzen dizkigu: aurrikuspeneko kopuru hori 1990eko pezetatan kalkulatu da eta ez ditu barneratzen honakoak: hiriburuetarako irispideen kostuak (30.000 milioitik gora), Abiadura Handiko frantses linearekiko konexioa (4.000 eta 6.000 milioi arteko kostua), Pasaia eta Bilboko portuetarako irispideak (lehenak

iturrien inguruan dauden hutsuneak ikusita , esatebaterako: gobernu zentralak zuzenki finantziatuko duen edo, aldiz, kupoan zati bat deskontatuz; enpresa pribatuak partehartzerik izango duten; Europatik laguntzarik jasoko den, e.a. Badirudi Bilbo - Gasteiz tartearen finantzaketa gobernu zentralak hartuko lukela bere gain, Estatuaren Aurrekontu Orokorretan 0.6 bilioietako kontusail bat destinatzen baita zenbait abiadura handiko lanen burutzeko, eta horretan Madril - Bartzelona - Perpiñan ardatzeko Calatayud - Ricla eta Zaragoza - LLeida tarteekin batera Bilbo - Gasteizkoa ere barneratua legoke (Areitio, 1993; *Egunkaria*, 94-IX-7). Bestalde, Eusko Jaurlaritzaren ustetan Europar Batasuna Irun - Gasteiz tartearen kostuaren %55az ardura daiteke, ibilbide hau gehi beronen Akizerainoko (Dax) luzapena Batasunaren lehentasunezko proiektuen artean baitago (*El Mundo*, 94-XI-13). Hala ere, Europatik etorriko litzatekeen laguntza hau zeharo kolokan dago, Batasunean bertan ez daukatelako batere argi nola finantziatuko dituzten eurek lehentasunezko zat izendatu dituzten azpiegitura proiektu horiek guztiek⁴⁶.

Bestalde, honelako makroproiektuek normalki sortu ohi dituzten beste arazo istilutsu bat ere agertzen zaigu euskal "Y"aren kasuan: gizarteko sektore desberdinekin eta bereziki proiektuak eragindutakoekin lortu beharreko partehartze bide eta akordioari buruzkoak. Ez gara gehiegi luzatuko puntu honetan, baina bai azken egunotan eta MOPTek atera berri duen ingurugiro eraginaren txostenaren inguruan⁴⁷ sortutako zenbait erantzun aipatuko ditugu egoeraren adierazgarri gisa. Trenbide berriaren eragina nozituko duten udal, erakunde eta elkarteei igorritako txosten honetan hiru trazaketa aukera planteatzen dira alternatiba gisa. Zenbait erakundek berehala altxatu dute euren ahotsa; AHTaren aurkako asanbladak eta Eguzki erakunde ekologista bat datoz euren kritiketan: alde batetik, kontsulta fasea izan behar lukeen hau ez dela benetazkoa, izan ere proiektua onartutzat ematen baita, eta hiru trazaketa alternatiboak aurkeztuz proiektua bere osotasunean eztabaidatzea sahiestu nahi dutela, hau da abiadura handiko trenbidearen beharra bera ez dadila eztabaidatu; bestalde, eta bi herri erakunde horien esanetan, txostenean ingurugiroak izango duen eragina ia-ia ez da aipatzen, eta ondorioz

17.000 eta bigarrenak, alternatiba desberdinen arabera, 10.000 eta 21.000 milioi arteko kostuak); honi gehitu behar genioke ere lursailen expropiazioen kostuak eta material higikorrena. Honez guztiaz gain proiektuaren iraupena - 2007an bukatuko litzateke - eta honen ejekuzioan sor daitezken bestelako arazoek ere kostuen gain izan dezaketen eragina.

⁴⁶ Aurtengo ekainaren 7an komunikabideek plazaratutako informazioren arabera Europar Batasunaren eta estatukideen aurrekontuak ez dira nahikoak elkarteko azpiegitura proiektuak finantziatzeko - ezta lehentasunezko hamar proiektuak ere -, eta beraz, edo finantziazio formula berriak bilatzen ditu (horien artean inbertsore pribatuen partaidetza ahalbidetuko luketenak) edo proiektuak murriztu edo denboran atzeratu beharko ditu.

⁴⁷ Txosten hau eta Eusko Jaurlaritzak egin beharreko Lurralde Plan sektoriala dira eraikuntza proiektuaren idazketari, hau da, 1: 1000 eskalako aurreproiektuaren idazketari hasiera emateko bete behar diren azken urratsak.

badirudiela benetako eztabaida gertaraziko lukeen informazioa emateko baino publizitatea egiteko balio duela aipatu txostenak.(*Egin, Egunkaria*, 94-XI-16; *El Mundo*, 94-XI-17). Honek guztiak, nolabait, egitasmo handien inguruan polemika eta ondoeza sortzea nahiko arrunta dela adierazten du, eta beraz, planifikatzaileen ikuspegitik partehartze eta akordio soziala lortzearen garrantzia kontutan izatekoa dela, batipat proiektuaren garapenean sor daitezken atzerapenak edota gainkostuak aurretiaz zuzendu ahal izateko.

2.2. URBINA-MALTZAGA AUTOPISTA.

1993-2004 urtealdiko Errepideen Plan Orokorraren Berrikusketan proposatzen da Urbina-Maltzaga autopistaren eraikuntza; ordurarte ez Errepide Planak berak ezta 1989-1992erako Epe Ertainerako Ekonomi Planak ez dute aurkezten autopistaren beharrik; alderantziz, bi txosten hauek dakarten ideia egungo Urbina eta Maltzagaren arteko bidearen hobekuntza zen.(Llorens eta Larraya, 1990)

1994-1997rako Epe Ertainerako Ekonomi Planean oso argi zehazten da zein den autopista honen bidez lortu nahi den helburua: Ipar - Hego ardatza osatzea; Deba Bailaran zehar ahalmen handiko bide hau eraikiez gero hiru ibilbide osagarri aurkituko lirake ardatz horretan: (i) A-8 eta A-68 autopisten bidezkoa; (ii) N-I errepidea, zeinaren hobekuntza Eusko Jaurlaritzaren egitasmoen artean ere sartzen den; eta (iii) Urbina-Maltzaga autopista bera. Aipatzekoa da autopistaren eraikuntza onartua izaten denetik Proiektua honek hartzen duen izugarrizko garrantzia, ekonomi planean bertan errepidezko azpiegituren arloan ekimen nagusitzat aurkeztuko baitute, N-I errepidearen bikoizketa bigarren maila batetara pasaraziz eta Deba Bailarako errepide zaharra hobetzearen asmoa alde batera utziz.(Eusko Jaurlaritza, 1993)

Finantziazioari dagokienez Eusko Jaurlaritzaren hasierako apostua, aipatu planean datorrenaren arabera, bidesariaren aldekoa zen, honen beharra fondo publikoen limitazioa, errepidea eraikitzeke premia eta herrilan honen errentagarritasun sozial ez nahikoatik etorriko litzatekelarik. Dena den, finantzabideen inguruan beste makina bat kontu ere sortu dira beranduago. Hain zuzen ere, aurtengo martxoaren lehen astean Debasak (Araba eta Gipuzkoako Diputazioek gehi Lakuako Gobernuak osatutako erakundea, Urbina-Maltzaga autopistaren sustapenerako) prentsa agiri bat aatera zuen non, beste batzuren artean finantziazioari buruz ere aritzen den. Debasak 50.000 eta 70.000 milioi pezeta artean baloratzen du autopistaren kostua eta finantzabideak zertxobait gehiago finkatzen ditu: Europako kohesio fondoez gain bide berrian ezarriko lirakeen "bidesari bigun

edo sozialak" eta A-8 autopistaren kontsezioaren luzapena (bestela 2003an bukatu behar dena) izan daitezke autopistaren finantziatorako zenbait aukera (*Egin*, 94-III-4).

Informazio horrek badauzka zenbait aspektu sakontzea merezi dutenak; alde batetik, badirudi A-8 aren bidesaria luzatzearen arrazoia izan daitekela trafikoaren eguneroko batezbesteko intentsitatea - egindako zenbait estudioetako kalkuluak oinarri - ez dela nahikoa izango autopista berriaren erentagarritasuna zihurtatzeko (honek, bestalde, autopista beraren beharra eta egokitasuna kuestionatu egiten du). Honez gain, dirudienez Debasak atzera egin du bidesariaren luzapenari dagokionez (*Egin*, 94-X-20), neurri honek herritarrengan sortzen duen kontrako jarrera ikusita. Hortaz aparte, Europar Batasunari buruzkoa ere zehazteke dago, euskal "Y"aren kasurako esan dugunaren ildotik, bere baitan oraindik ez baitago adostasunik azpiegitura proiektuen finantzaketari buruz.⁴⁸Beraz, autopista hori nola finantziatuko den galdetuta konprezio eza da topatuko duguna.

Urbina-Maltzaga auziaz mintzatzean ezinbestekoa dugu Interbentzio Gune Partehartzaileen (IGP) esperientzia aipatzea. Euskal herrian lehendabiziz erabiltzen zen formula honen helburua herritar xumeek arazoari buruz zeukaten iritzia agintariei helaraztea zen, horren ondoren hartu beharreko erabakia legitimatuagoa egon zedin. Zozketaz aukeratutako herritar kopuru batek (300etik gorakoa) alderdi politiko, instituzio eta beste erakunde sozial eta ekologisten ikuspuntuak entzun eta eztabaidatu ondoren euren erabakia hartzen dute edo, behintzat, euren preferentziak plazaratzen dituzte.

1994ko urtarrila eta apirila artean gertatu zen eztabaida, eta maiatzean jakin arazi ziren honen emaitzak, laburki aipatuko ditugunak:(i) gogo nagusia, oraingo bidea konpontzea eta honekin batera ahalmen handiko bidea eraikitzearen aldekoa izan zen, oso hurbiletik soilik oraingo bidea konpontzearen aldekoak jarraitzen zietelarik; bide azkar berria besterik ez egitea gutxiengoak aukeratu zuen⁴⁹; (ii) finantziarioaz, gehiengoak A-8ren bidesaria luzatzea errefusatzen du, eta zentzu berean, bide berriari bidesaririk ezartzearen kontrako jarrera da nagusia; honek

⁴⁸ ez dago oso argi komunitatearen intereseko proiektutzat deklaratu izan denentz; Debasak esaten omen du 1993ko urrian sartu zutela Urbina-Maltzaga lehentasunezko sare transeuroparren artean eta Eguzki erakunde ekologistak, aitzitik, ukatzen du puntu hau (*Egin*, 94-III-4)

⁴⁹Eztabaidatutako 30 bat txostenen artean Gatzaga eta Landako bizilagunek (ardatzak gainditu behar duen traba nagusiaren - Arlaban mendatea - maldetan dauden herri gipuzkoar eta arabarra dira, 500 biztanle guztira) bultzatutako herri ekimena izan da aldeko ikuspuntu gehien jaso dituztenetako bat. Euren proposamena honakoa da: oraingo bidea baliatu eta behar den tokietan bikoiztu, hots, behar den lekuan karril azkarrak egin eta betsea konpondu; alternatiba ikereka tekniko batekin batera eurkeztu dute eta kostua 10.000 edo 15.000 milioi pezetatan jarri, autopistaren 70.000 milioiekin alde nahikoa, beraz. (*Argia*, 94-V-15)

arazoak sortzen dizkie, izan ere berria egin eta zaharra konpontzea partehartzaileen heren batentzat soilik da finantzarria; bietarik bat aukeratuz gero, orduan finantziarioa posiblea dela uste du gehiengoak, alde handiagoaz oraingo bidearen hobekuntzaren kasuan; bide azkarra egitekotan finantzazio publikoaren aldeko jarrera da nagusi, ondoren mixtoa - publiko eta pribatua - aukeratuz, eta zaharraren konponketarako gehiengo zabalak egiten du aurrekontu publikoen bidezko finantzazioaren aldeko apostua; (iii) eragin sozioekonomikoari dagokionez, gehienak ados agertu ziren Maltzaga eta Urbina arteko bide egoki batek suposatuko dituen abantailei buruz, bai Debako Bailara zein Autonomi Elkarte osoaren garapenerako, baita enpresen konkurrentzialtasunari dagokionean eta iharduera ekonomiko berrien kokatzerako faktore gisa; dena den, ez dute diferentzirik ikusten, eragin sozioekonomikoari dagokionez, oraingo errepidearen hobekuntza eta bide azkar berri baten artean; (iv) azkenik, IGPtako partehartzaileek ingurugiroari eta ondare historiko-kulturalari arreta bereziz begira diezaietela eskatzen diete alternatiben arteko edozein burutuko duten arduradunei (*Egin*, 94-V-5).

Hala ere, IGPen formularen sinesgarritasuna kolokan dago une honetan, Eguzki erakunde ekologistak berriki plazaratutako informazio baten arabera (*Egin*, 94-IX-28) ez Gipuzkoako Errepideen Lurralde Planean ezta Urbina-Maltzaga autopistaren proiektuan ere ez baita agertzen bi herri horiek elkarlotzen dituen oraingo errepideen hobekuntzarik; bi txosten hauek IPGen emaitzak ezagutu ondoren egin dira eta horietan IPGtako partehartzaileen %80ak egindako aukera erabat baztertuta geratu da, beraz. Ondorioz, badago arriskurik administrazioak bultzatzen duen proiektuak - autopistarena, alegia - beharrezko lukeen gizartearen adostasunik ez izatea, horrek ekarri dezakeen ondorio guztiekin.

3. AZKEN HAUSNARKETA .

Azpiegitura politika eraginkorra izan dadin ezin daiteke berau soilik planteatu, berarekin batera beste politika batzu ere jarri behar dira martxan (industri politika, hezkuntza politika, ...), euren arteko osagarritasuna bermatuz. Horretarako, aldeztu aurretik politika horien guztien helburua zein izango den zehaztu eta argitu beharko litzateke, alegia, zein motatako gizarte eta ekonomia lortu nahi den. Beste batzuren artean, bertoko barne egituraketari buruzko oinarriak eta kanpoarekin izan nahi ditugun harremanak zehaztu beharko lirateke. Zentzu honetan, garraio edo telekomunikazio arloetako azpiegituren bidez garatu daitezkeen kanpo sareak barne mailan ingurune berriztatzaile baten garapena ahalbidetuko luketen baldintza egoki batzuekin osatu beharko lirateke, kanpo sareek merkatuen garapenaren gain izan

ditzaketen efektuak eraginkorki probetxatu ahal izateko⁵⁰. Honelako planteamendu batek gizarteko sektore desberdinen partehartze eta lankidetzaz eskatuko luke (langileak, enpresariak, unibertsitateko mundukoak, administrazio maila desberdinak, zentru teknologikoak, hiritarrak e.a.). Beraz, hain garrantzi handiko erabakia agintariak ezezik gizarte osoak hartu beharko luke, ondoren proposa daitezkeen egitasmoak legitimatuak egon eta bideragarri izan daitezken.

Agintariak jarraitu beharreko norabidea mugatuko lukeen helburu orokor hori behin finkatuta dagoenean eta azpiegituren arloa itzuliz, erabili beharko diren baliabideak urriak direla izan behar dugu kontutan: alde batetik, finantzabideak mugatuak daude eta, bestetik, lurraldea eta ingurugiroaren defentsa ere beste limitazio inportantea osatzen dute. Urritasuna abiapuntutzat hartuz, azpiegitura proiektuen planifikazio orokor bat egitea litzateke zuzenena eta beharrezkoa eta garapen helburuak betetzea ahalbidetuko duen aukera egokiena aukeratu, bikoiztasunak ekidinez, finantziarioan gehiegikerian erori gabe eta ingurugiroari ahalik eta kalte gutxiena eginez.

Finantziarioaren esparru zehatzean aipagarria da estatuen partehartzeari dagokionez azken garaian antzeman daitezkeen aldaketak: eskusartze modu berri hauetan, estatuak garraioko azpiegitura proiektuen finantziario zuzenean jokatzeko zuten funtzioa murriztuz joango da eta, aldiz, indartzen ari zaion lan ildoak honakoa omen da: sektore pribatuak oinarrian publikoak diren proiektuen eraikuntza eta ustiakuntza partehartu eta horietatik etekinak lortzeko baldintza egokiak sortzearena (Gómez Uranga & Etxebarria, 1994). Hor koka daitezke egun finantzabideen inguruan dauden alde ilun guzti horiek, alegia, estatuak azpiegituren alorrean izan behar duten eskusartze moduari buruzko eraldaketak gertatzen ari direneko testuinguruan.

Gure herriko azpiegitura proiektuetara itzuliz, zalantza handiak sor daitezke euren bideragarritasun eta baliagarritasunari buruz, ez baitu ematen planifikazio orokorrik dagoenik ez finantzabide ezta ingurugiroari dagokionez ere, hortik proiektu handien finantziarioa kolokan egotea edota egitasmoek ekarriko duten kalte ekologikoari buruzko ondoreza; azpiegitura handi hauek lurraldearen garapen orekatu bat lortzeari begira izan dezaketan eraginaz eta berau zuzentzeko neurri eraginkorrez ere ezer gutxi mintzatu da. Honekin batera, gizarte mailan akordioa beharrean akordio eza da nagusi, beste auzi batzuren artean garapen ereduak eta azpiegitura ereduari dagokionean ere, eta honelako baldintzetan oso zaila da

⁵⁰ gai honen inguruan gehiago sakondu nahiez gero, ikus. GOMEZ URANGA & ETXEBARRIA (1993)

gehiengoaren beharrizan eta preferentziatara egokitzen den gizarte eta ekonomia aurreratu bat eraikitzeko ahaleginean arrakastatsu izatea.

BIBLIOGRAFIA

AREITIO, J.R. (1993), "La nueva red ferroviaria en el País Vasco", *Situación*, 1993ko 3-4 alea.

BIEHL, D. (1988) "Las infraestructuras y el desarrollo regional", *Papeles de Economía Española*, 35 alea, 293-310.

COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1993), *Crecimiento, competitividad, empleo. Retos y pistas para entrar en el siglo XXI (Libro blanco)*, Bruselas - Luxemburgo.

CUADRADO ROURA, J.R. (1988), "Políticas regionales: Hacia un nuevo enfoque", *Papeles de Economía Española*, 35 alea, 68-95

DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS ECONOMICOS-CAMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE BILBAO (1993), " 'Y' vasca: una buena noticia llena de interrogantes", *Información*, 1486 alea.

ETXEARRIA, G. (1993), *La desestructuración del espacio económico vasco. La crisis actual de la industria vasca y su inserción en el marco europeo*, Argitarapen zerbitzua, Euskal Herriko Unibertsitatea EHU-UPV.

EUSKO JAURLARITZA (1988), *Epe Ertainerako Ekonomi Plana 1989-1992. Diagnostikoa eta Lehentasunak*, Gasteiz.

EUSKO JAURLARITZA (1993), *Euskal Sektore Publikoaren Epe Ertainerako Ekonomi Plana 1994-1997*, Gasteiz.

GOMEZ URANGA, M. & ETXEARRIA, G. (1993) "Networks and Spatial Dynamics: The Case of the Basque Country", *European Planning Studies*, 3. alea, 299-318.

GOMEZ URANGA, M. & ETXEBARRIA, G. (1994) "Institutional Agreements and Long-term Infrastructure Finance Schemes", EAEPE 1994 Conference: Challenges to Institutional and Evolutionary Economic Theory: Growth, Uncertainty and Change; Copenhagen, Denmark, 27-29 October 1994.

LLORENS, J.L. & LARRAYA, J. (1990), " Las infraestructuras de comunicación en el País Vasco: localización, conexiones y accesibilidad", *Papeles de Economía Española*, Serie Comunidades Autónomas: País Vasco, n. 9, 105-236.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES (1993), *Plan Director de Infraestructuras 1993-2007*, Marzo 1993, Madrid.