



Ander Gortazar Balerdi
Arkitektoa

Aireportuez (I)

Vistula Varsoviatik pasatzen dela probestuz, **Ponian zeresana eman duen kontu batekin hasiko dut gaurkoa -eta Euskal Herriarekiko antzekotasunak ez dira izango kasualitateak-.** Gdańsk, Gdynia eta Sopot Baltiko itsasertzeko hiru hiri dira, elkarrekin milioi bat biztanlera iristen ez den Trójmiasto eremu metropolitanoa osatzen dutenak. Aireportua, 2012an berritua, Gdańsken dago, hiri-erditik 15 kilometrora, eta Gdynia erdigunetik 30 kilometrora. Askotxo, gdyniar batzuen irudiko; ea zergatik duen Gdańskek aireportua izateko eskubidea eta Gdyniak ez, demontre.

Kontua da bigarren aireportu bat eraikitzen hasi zirela Gdynian, diru publikoaren erabilera optimoz betiere, eta dena primeran zihoala Europar Batasunak esan zuen arte ezetz, proiektuak ez zuela halako laguntzarik justifikatzeko moduko errentagarritasun sozialik, 30 kilometrora duen Gdańskeko aireportuak arazorik gabe betetzen dituelako biztanleriaren irisgarritasun beharrak. Laguntza publikoak itzultzeko eskatu zioten aireportua kudeatzen duen enpresari, eta honek porrot egin zuen ezinbestean.

Istorio honetaz oroitu naiz Biarritzeko aireportuak izena aldatu duela irakurri dudanean. “Aéroport de Biarritz Anglet Bayonne” izen katramilatsuegia alboratu eta “Biarritz Pays Basque” errazagoa, marka bati lotuagoa eta zerbitzatzen duen lurraldearekin koherenteagoa aukeratu dute, «aireportuak ez baitu soilik BAB aglomerazioa zerbitzatzen, Euskal Herria baizik, hegoaldeko zati bat barne».

Intuizioa eta Google Maps bat datoz, Gdańskeko aireportutik Gdyniakora dagoen distantzia Biarritzeko aireportutik Honda-

rribikora dagoen distantziaren parekoa baita: 30 kilometro. Askotxo omen diren mugaz gaindiko 30 kilometro, 30 kilometro ziztrin azken finean.

Mugaren hegoaldean, Eneko Goia Donostiako alkate berriak Hondarribiko aireportua modernizatu eta lehiakorrago egin nahi duela adierazi zuen kanpainan; Ernesto Gasco alkateordeak, eskatzea libre baita, metro geltoki bat nahi du aireportuan. Aldi berean, badirudi Donostia-Baiona tren lotura zuzena egiteko proiektua aurrera doala pixkanaka, egungo sarea erabili eta geltoki bat lukeena, honenbestez, Biarritzeko aireportutik gertu.

Mugaz gaindiko lankidetzaren erabiltzea eta lurralde osoa zerbitzatuko duen aireportu bat -eta ez bi- lehenesteak zentzuko erabakia dirudi, nahiz eta obra publikoak aldebakarki eraikitzea, errazagoa izateaz gain, elektoralki profitagarriagoa ere baden “eraikuntza=aurrerapena” axioma hain barneratua duen herrian. “Administrazioen arteko lankidetzaren” kontzesio moduan ulertzen da, *looser* ludisten kontsolamendua. Zaila da argudiatzea helburua ez dela Hondarribiko aireportua ixtea, itxi ahal izateko baldintzak sortzea baizik.

Adibide bera jartzen dut beti: Basel-Mulhouse-Freiburg aireportua, Suitza eta Frantziak elkarrekin kudeatzen dutena 1950. urteaz geroztik. Bi estatu, interes komunak aintzat hartuta azpiegitura bat partekatzeko gai izan zirenak: non eraiki, nola ordaindu, nola banatu karga eta irabaziak. Elkarren artean lehiatuko zuten bi aireportu izatea baino, logikoagoa baitzerit zoten bakar bat partekatzeari. Eta hori aurrerapenaren kontra egitea bada, orduan arazo bat dugu, Houston. •



Ilustrazioa: ANDER GORTAZAR BALERDI