

15 ■ Telefono kableen lapurreta

Cipuzkoan eta Nafarroan hainbat kilometro telefono kable lapurtu dituzte egunotan; hiru atxilotu daude.

**23 ■ Israelek 57 preso askatu ditu**

Mahmud Abbasi agindutako 87 preso palestinarretatik 57 utzi ditu aske Israelek.

ria egiteko proiektua adjudikatu-ko da denbora gutxi barru, eta pista egokitu eta 200 metro luzatzeko asmoa dute: 2.407 metrora iritsi arte.

Espainiako Ministro Kontseiluak premiazkotzat jo du pista luzatzeko beharrezkoak diren lur sailak hartzea. Guztira ia 40 milioi euro inbertituko dituzte Noainen eta etorkizunean bidaiari igoera handia izan dezakeela ematen du. 2001. urtean Espainiako Sustapen Ministerioaren plan zuzendariak 2015. urterako Noainek 950.000 bidaiari izateko helburua, jarri zuen, egungoak baino 575.000 bidaiari gehiago.

Madril eta Bartzelonaz gain Lisboarekin lotura du Noaingo aireportuak, eta azken asteetan kolokan izan da Portugalerako lotura. Azkenena baina zerbitzua ematen jarraituko dute.

MIARRITZE**Konpainia merkeak, hats iturri**

Hondarribia eta Miarritzeko aireportuak ez daudela lehian eta elkar osatzen dutela uste du Didier Riche Miarritzeko aireportuko zuzendariak. Miarritzekoak Europako iparraldeko loturak bermatzen ditu, eta Hondarribiak gehienbat Europa hegoaldeko loturak egiten dituela adierazi du.

Ororen buru, udako emaitzak bikainak izan direla dio Richek. Uztailen eta abuztuan 200.000 bidaiari garraiatu dituzte. «Azken urtean 900.000 bidaiari izan ditugu, eta kontuan hartuz aireportuak 1,4 milioi bidaiari garraiatzeko gaitasuna duela, badugu garapenerako tartea egungo azpiegiturretan bermatuz».

Miarritzeko aireportua baliatzen duten bidaiarien %80 europarrak dira. Ekonomikoki ere, erabiltzaileek ez dituzte ezaugarri berberak. Gehienak prezio merkeko konpainiekin jiten direnez, aisialdia baliatu, familia bisitatu edo turismoa egin nahi duten bidaiariak dira. 35 oroneko lan astearen ondorioz, Lapurdiko kostaldean bizi eta Londresen lan egiten duen jendea dagoela azpimarratu du Richek.

Alta, udako emaitzak onak izan badira ere, etekin handienak lortzea helburu duen politikak krisialdi sakona eragin du irail erditsuan. Ryan Air konpainiak Dublin, Chanon eta Frankfurtoko hegaldiak eten nahi dituela adierazi du, udan ezartzeko abian berriz. «Erabaki hori onartezina da, eta ez du zerbitzu publikoaren eskaintza betetzen, horregatik, Ryan Airrek asmo horretan segitzen badu, hitzarmena moztu eta bertze konpainia baten zerbitzua bermatzeko harremanetan sartuko gara», adierazi du Richek.

«Aireportuek monopolio izateari uztean, merkaturia arrazionalizatu egingo da»

JON GANGOITI Bilbao Aireko zuzendaria

Hainbeste aireportu hain gertu egotea ez dela errentagarria dio. «Pribatizatuko dira noizbait, eta orduan ikusiko da zer gertatzen den».

JON REJADO
Bilbo

Zazpi urte beteko ditu Loiuko Usok bi hilabete barru, eta, horrekin batera, Bilbao Air erakundeak. Loiuko aireportuko sustapenerako elkarte terminal berriarekin batera jaio zen, hegaldiak kudeatzeko. Bilakaera gertutik jarraitu du Jon Gangoiti (Bilbo, 56 urte) zuzendariak: 2,4 milioi bidaiariekin jaio eta aurten lau milioi bidaiari izatera helduko direlako pozik dago. «Aurreikuspen hauekin terminala handitu beharko litzateke», dio.

Loiu, Foronda, Noain, Hondarribia, Miarritze. Aireportu asko lur eremu txikian. Elkarrekin bizi al daitezke?

Eta Logroño eta Santander (Espainia). Europar Batasunaren baitan ez da horrelako kasu bakar bat ere ematen. Orain, konpetentzia den edo ez... Miarritzeko aireportua izan ezik, bertako Merkataritza Ganberak kudeatzen duelako, AENAkoak dira gainontzekoak.

Gutxi gora behera badakigu zenbat bidaiari behar den aireportu bat errentagarria izateko, eta datuek ez dute ematen. Aireportuak pribatizatuko dira noizbait, eta orduan ikusiko da zer gertatzen den. Airebide aniztasuna egotea ez da txarra, baldin eta diru laguntzarik ez badago tartean.

Hain zuzen, airebideei emandako diru laguntzak eztabaida iturri izan dira...

Diru-laguntzak ez dira onak. Ez behintzat errentagarria izango ez den zerbaiti dirua ematea. Azkenean diru gehiago eskatuko du, instituzioek ez diote emango eta konpainiak alde egingo du. Etengabe ikusten dira diruz babestuta ez egoteagatik alde egiten duten airelineak. Europako Batasunak asko zaintzen du hori alor gehienetan, merkatu bateratua desorekatu egiten duen ezer egon ez dadin. Kontua da hori ez dela hegaldietara heltzen.



JON HERNÁEZ / ARGAZKI PRESS

Baina diru laguntzak emateko aukera baliagarria izan daiteke noizbait, ezta?

Miarritzeko aireportuan ondo egiten dute, adibidez. Erresuma Batuetatik jendetza doa bertara, eta diru asko uzten du bertako golf zelaietan, talasoterapia guneeetan... Irabazitakoa ikusi eta diru laguntzak ematea errentagarria gertatzen zaiela dakitenez, horrela jarraitzen dute.

Euskal Herriko aireportuen banaketa argia da datuak ikusita: Loiu bidaiariak eta Foronda merkantzia. Elkar osagarriak izan daitezke?

Egia esan ez dakit norantz joko duen egoerak. Masa kritikoa izan behar du aireportu bakoitzak, eta egungo hegaldi merkeekin askoz ere gehiago.

Hegaldiak aireportu askotan sakabanatuta izatea komeni zaien edo toki bakarrean zentralizatu behar duten erabaki behar dute airelineek. Aireportuak AENAko monopolioa ez diren unean merkaturia arrazionalizatu egingo da. Eta orduan, airelineak dirua irabazten duten tokira joango dira.

Espezializazioa izan al daiteke merkaturia eusteko bidea?

Bilbao Airek bidaiariekin baino ez du lan egiten. Merkantziari ez diogu ezetz esaten, baina ikusi genuen Foronda oso espezializaturia zegoela alor horretan. Hortaz,

Euskal Herriko merkantzia aireportua Foronda izan behar zuela pentsatu genuen. Bidaiariena, berriz, Loiu da. Datuak argiak dira, aurten lau milioi bidaiariak gaudituko baitugu.

Bidaiatzeko zaletasuna (edo beharra) bereziki igo dela sumatzen ari al zarete?

Muga hori urte honetan gaudituko dugu. Bidaiari kopurua %8 handituko dugu aurreko urtetik. Datuak hiru urtetan erritmo hori mantenduz gero bost milioi bidaiari izatera helduko gara. Ez genuen horren hazkunde handia espero. Terminala handitu behar dela hasi behar dugu pentsatzen. Denbora asko behar da hori egiteko, eta hiru urtetan aireportuaren mugara heltzen bagara... Datoren urtea erabakigarria da benetako hazkundera ikusteko, eta erabakiak hartzeko. AENA da horretaz jabetu behar dena eta erabakia hartu behar duena.

AENaren erabakia baino ez da hori? Bestelako erakundeek ez dute parte hartzerik?

AENarena da monopolioa. Enpresa sustatzaileek gure iritzia jaki-

«Jaurlaritzaren babesa sentitzen dugu, baina eskumenik ez duenez, salduta gelditzen gara»

narazi bai, baina beste edozeinen iritzien garrantzi bera dute.

Baina oro har, euskal herritarrek hegazkinez asko bidaiatze al dute?

Onartu behar da inguru honetan beste hamaika tokitan baino erosteko ahalmen handiagoa dagoela. Enpresa txiki eta ertain asko dago eta jendeak asko bidaiatzen du. Geroz eta gehiago. Hainbat egoera eman dira hori gerta dadin. Bidaien salneurria nabarmen merkeagoak dira eta jendeak erosteko ahalmen handiagoa du. Lehentasunen inguruan joera aldaketa gertatzen ari da ere gizartean, nire ustez. Bidaiak egin behar dira, kosta ahala kosta.

Hegaldi merkeen sorrerarekin airelineen mundua asko aldatu al da?

Hegaldi merkeen sorrerak konpetentzia izugarria eragin du, eta airelinea indartsuek hegaldiak merkatu behar izan dituzte.

Hegaldi merkeak eskaintzen dituzten airelineetatik aldentzen saiatu dira konpainia batzuk.

Hegaldi merkeak eskaintzen dituzten airelineak kalitate txarrarekin lotu izan dira arrazoirik gabe eta era bidegabean. Oso merkeak izateagatik ez dute zertan txarrak izan behar. Are gehiago, enpresa gazteak direnez hegazkin berriak dituzte eta hori kontuan hartze-koa da.