

Xabier Letona

◆ ARGIAKO ZUZENDARIA



DANI BLANCO

Tren lasterra birpentsatu

PARISERA abiadura handiko trenean bidaiatu duenak eta txartela Internetez erosi, sarri jasoko ditu eskaintza miragarriak: Hendaia-tik Parisera 35 eurotan, 20 eurotan... Berdin Europako beste hiriburu batzuekin ere. Hegazkinez noranahi bidaiatzeko kostu txikiko txartelez zer esanik ez. Herritarra, oro har, harro da halako pagotxari heltzeko aukera duenean. Nonahi dira—edo batez ere ziren— amuak: duela hiruzpalau urte New Yorkera aste-buru pasa eta erosketak egitera joatea zein moderno eta errentagarria zen saltzen zuten Espainiako egunkarietako erreportajeek. Neskatilendako bideo jolasetan araka dezakezu Interneten eta ikusi Parisen erosketak egitea zer *guai* eta *txatxipirulia* den: “egun osoa pasatu ahal izango duzu bertan, erosi eta erosi”. Eta AHTrekin Donostiatic Bilbora aurreratuko duzun ordu laurden hori?

Ondorioak argiak ziren, bidaiatu eta erosi berdin zoriontasuna; edo gurera etorrita, Euskal Y-a berdin ongizatea. Duela 30 urte ere oso ezagun egin zen esatera hura, Lemoizko zentral nuklearra egin ezean azak besterik ez genituela jango. Duela 30 urte egin zuten Madril-Sevilla AHT ospe-tsua, eta gaur egun Sevillan %30eko langabezia dago.

Baina Errauskineri gauerdia iritsi zaio eta ezusteko krisi baldar eta zantar batek bere ametsa bertan behera utzi du. Urtetan Euskal Y proiektua eta gure ongizatea lokarri sendoz lotu dituzte erakundeek, eta hala jarraitzen dute egiten, baina apalago, gaur egun murrizketek eurek adierazten baitute ongizatea zerekin dagoen lotua. Eta are eta garrantzitsuago, gero eta argiago ikusten da murrizketetan eta

ongizatean zerk eragiten duen benetan: Euskal Y-aren kilometro bakoitzak 25 milioi euro balio du, adibidez, eta Espainiaren esperientziak erakusten du mantenu gastuetan urtean kilometro batek 100.000 eurotik gorako gastua duela (tunel barruan 200.000 euro, eta Euskal Y-an 172 kilometrotik 104 halakoak dira).

Kontua da Espainiak bere aurrekontuaren %40 moztu diola aurtun Euskal Y-ari eta, Eusko Jaurlaritzaren ustez, gaitza izango dela lanak 2016rako bukatuak izatea. Nafarroan egoera larriagoa da,

Arrazoi asko leudeke faraoien obra hau birpentsatzeko, besteak beste, oraindik gehiena egin gabe dagoelako, eta eginda dagoena bestelako tren mota bat egiteko balia litekeelako

Castejon-Iruñerria arteko zatia egiten hasi berri dira eta 2013rako Espainiak erdira murriztu du AHTko lanei eskainitako diru kopurua, eta datozen hiru urteetan ere antzeko joera espero da, okerragoa ez bada. Nafarroan zalan-tzan jartzen da lanak 2020rako ere bukatu ahal izango diren. Castejon eta Zaragoza arteko Nafarroako zatiak 250.000 euro izango ditu 2013an eta Espainiako Gobernuak bertan behera utzi ditu ibilbide horretan Aragoiko zatirako aurreikusita zituen 59 milioi euro.

Euskal Y-a abiadura handiko irla gisa gera liteke. Espainiatik Lisboa-rantz doan adarrak jai du urte luzez, Zaragozatic Madrilerranzkoa aipatu dugu eta Gasteiztik Hegoaldera ere larri. Eta Europarekiko lotura ospe-tsua? Gaur egungo errealitatea da

Frantziak gero eta baztertuago duela Bordenetik beherako tren lasterra. Ipar Euskal Herrian ere oposizioa gero eta indartsuagoa da eta, gainera, alternatibak gero eta sendagoak (oraintsu Hego Lapurdik, Aturri-Errobi eta Errobiko mankomunitateek aurkeztu berri dute txosten esanguratsua).

ARRAZOI asko leudeke faraoien obra hau birpentsatzeko, besteak beste, oraindik gehiena egin gabe dagoelako, eta eginda dagoena bestelako tren mota bat egiteko balia litekeelako. Funtziotan den Lopezen lehendakariak honakoa zioen duela gutxi: “Guk inork baino gehiago egiten dugu AHTaren alde”. Eta Roberto Bermejo EHUKo irakasle neka-gaitzak zera erantzun zion berriki *Deia*-n egindako elkarrizketa interesgarri batean, “bai, baina hori ona edo txarra da? Mundua beste bideetan dabil gaur egun eta ergelkeria bat egiten ari zara, hori da nik ezagutzen ditudan garraioaren aditu guztiek diotena”.

Gaitza izango da agintariak moratoria gisakorik onartzea, besteak beste dozenaka enpresaren presioa dutelako ganean, baina oraindik ez litzateke berandu. Inbertsiorik handienak egiteke daude, tren erdua birformulatze-ko aukera dago eta, gainera, dirutza horiek urrea lirateke ekonomia sarea sustatzeko.

Bai, Alvaro Amann Jaurlaritzako sailburu ohiaren profetia betetzen ari da, baina ez zehatz-mehatz berak zioen arrazoiengatik: “Herri-tarrok gorriak pasatuko ditugu 2010erako Euskal Y-rik egiten ez badugu” (*Larrun*, 2005eko apirila). ■

