

# Parisera gaueko trenean joan nahi dut berriro, AHT okerrago datorkit



Pello Zubiria Kamino  
@pellozubiria

Trenbide sarearen heriotza programatuari aurre egiten saiatzen diren taldeen artean, badira bidaiatzeko sistema ustez zaharkituaren biziberritzea aldarrikatzen dutenak. Gaueko trenak etorkizuna duela uste dute erabiltzaile, sindikalista eta ekologistaz osatutako taldeok. Frantzian bezala Espainian AHT, autobus eta hegazkinen ohoretan hiltzera kondenatu dituzten gaueko trenak, Finlandia, Suedia edo Austrian babestu egiten dituzte, azpiegitura eta zerbitzu berriz hornituz.

“Hendaia ta Donibane / Baiona, Aus-terlitz...” entzuten zaio oraindik *Eltze-gor* taldeari *Herrialde Berdean* diskoan: kantariak gauean Hendaiaiko geltokian trenea harturik, goizean goiz Paris-Austerlitzekora helduta hiri handian preso daukan laguna bisitatu ahal izango du, iluntzean alderantzizko bidaia egiteko. Bi gau trenean lo, egun bakarra aski izan du Parisko enkargua betetzeko. Ondoko ohatze eta konpartimentuetan doazen herritarrei ere –saltzaile, turista edo edozein klastetako langile– ondo dator-kie erraz, eroso eta merkea.

2017ko uztailetik, ordea, gutxienez hoteleko gau pagatu eta lan egun oso galdu behar dituzte, SNCFk konpainia publikoaren *Palombe Bleue* [Uso Urdina] Hendaia eta Paris, Paue eta Tarbesetik barrena lotzen zituen gaueko trenea eten baitu. Oraingoz behin betiko.

Frantziak zeuzkan zortzitik sei kendu dituen moduan, beste leku askotan ere desagertu dira gaueko trenak. Gurean, hamar urte dira RENFEk Donostia eta Bilbo Bartzelona eta beste hiriburuekin lotzen zituztenak ezabatu zituela. Baina Hegoaldean kexu handirik entzun ez den bezala, erabiltzaileen protestak ikusi dira Baiona, Paue, Tarbe, Perpinya eta abarretan, eta Europako leku askotan mugimendu txikiak sortu ere bai itxitako gaueko trenak defenditzeko berriro abian jar ditzaten eskatzeko.

OTN *Oui au Train de Nuit* (Gaueko Trenea Bai) kolektiboak berrikitan dossier aberatsa aurkeztu du gaiaz, *Gaueko*

*trenak berriro abiarazi*, energia eta klimaren krisien erdian zehazki 750 kilometro baino luzeagoko ibilbideetan tren klase honek gainerako garraiobideen tartean etorkizunean jokatu behar duen papera aztertuz.

Hegazkinak eta kotxeak direnez oraindik ere nagusi 750 km-tik goragoko bidaietan nagusi, agintariak trenean inbertitzea erabaki zuten azken hamarkadotan, baina inbertsio osoa –kopuru izugarrietan gainera– Abiadura Handiko Trenbide berrietara eramanez. Kontua da dirutza handiok xahutu dituen Frantziak... ez duela lortu garraiobideen gas isuriak murrizterik.

Bitarte horretan, hiri arteko *Intercity* motako trenen azpiegiturak hondatzen utzi dira, zer esanik ez gaueko trenak, ez inbertsio, ez estrategia komertzial, ez lotarako bagoi berririk. Zerbitzua usteltzeraino: 2017. urtean Hendaia-Paris lineako gaueko trenen %43 edo bertan behera geratu ziren edo oso berandu iritsi. Dena antolatu da inbertsioak eta bezeroak tren klasikoetatik AHT berrietara eramateko, ez denean autobusetara edo hegazkinetara.

AHT berriek, gainera, laster erakutsi dute ez bakarrik tarteko herriak baina baita erdi mailako hiri asko ere gero eta bakartuago geratzen ari direla; orduan egin dute lekuko agintariak presio distantzia ertaineko trenak mantentzeko. Baina ez dute aski lan egin gauekoak bizirik atxikitzeko, ziurrenik beren burue- tan ere iltzatuta daukatela gaueko trenea

antigoaleko gauzatat, erromantikoa agian bai, baina funtsean zaharkitua, iraungia. Aldiz, OTN eta beste zenbait elkarte ziur daude gaueko trenei gertatuko zaiela tranbiei gertatua, 1960. hamarkadan hirietatik kasik erabat suntsitu ostean berriro modan jarri direla. Horregatik, diote, hobe daudenak ez alferrik galtzea, hobe Austria, Finlandia eta beste zenbait lekutan bezala gaueko trenak modernizatzeari ekitela.

## Ordubetean 1.000 kilometro

Horretan ari dira Austrian. Gaia aztertu ondoren OBB ferrokarril konpainiaren buruak azaldu zuen gaueko trenen erabiltzaileak hor daudela, ez dela nostalgia kontua, ikuspegi komertzialetik eskari bat bazegoela konpainiek asebetetzen ez zutena; 2018tik tren eta eskaintza berriekin osatuko dute han zerbitzua.

Urteotan gertatu da trenbideetarako diru publiko guztiak AHTn xahutzen aritu ostean herrialde batzuetan –ez eskatu horrelakorik Espainian– kontabilitateak egin dituztela. Hala, ikusi dute garraiobide eraginkorrenetakoak gaueko trenak direla. Koste ezkutueta datza gakoa. Ordainsaririk gabeko errepideak merkeak dira aginte publikoek finantzatzen dituztelako inbertsioak. Hegazkinen ustezko errentagarritasunaren oinarrian daude erregaieen zergetan barkatzen zaizkien milioiak eta lekuko agintarien laguntzak.

Abiadura Handiko Trenari dagokionez, SNCFk aitortua du Frantziako 180





*Bidaierien protesta Okzitaniako Tarben joan den uztailen, SNCFk Hendaia-Paris gaueko trena desagerrarazi zuenean. Afixa batean diote "Hartu astia lasai joateko, Paris ordubetera dago: ordu erdi lokartzeko eta ordu erdi esnatzeko", bestean "Gaueko trena, hegazkina baino ekologikoago, AHT baino merkeago, autobusa baino erosoago". Lehen Parisen egun bakarlean -lotan eginik joan-jinak- egin zezaketen edozein enkargutarako orain beste egun bat edo bi gehiago galdu behar dituzte, gutxienez gau bateko hotela ordaintzeaz gain.*

lineetatik 80 eta 100 artean defizitarioak direla. Hori konpainiak dioena, zeren eta OTNkoen kalkuluetan Paris-Lyon da dirurik galtzen ez duen bakarra. Berrikitan zalaparta handiz estreinatu duten Tours-Bordele lineak, ia 9.000 milioi euroko inbertsioa eta gero, aipatzen hasia dira urtean 150-200 milioi gehiago gal ditzakeela. Perpinyà-Figueres AHTren kiebra ogasun publikoari kostatzen zaio 450 milioi euro.

Kopuru txundigarri horien aldean, Frantziako gaueko tren guztien artean 2015ean 75 milioi galdu zuten. Baina bazituen lineak beren buruak pagatzen zituztenak, kendu berri duten Paris-Hendaia esaterako 2011 arte.

Gaueko trenak etorkizun oparoa dauka eta gaur ez bada bihar heldu beharko zaio berriro, energiaren garestitzeak eta klimaren zoratzearen kontrako po-

litikek hala eskatuko dutelako, baina baita ere 600 kilometro baino luzeago-ko ibilbideetan bidaieriei eskaintzen dielako aukerarik merke eta erosoena. Ez hegazkina, ez autobusa eta ez AHTk konkurratu dezakete bere kontra, kontabilitateak txukun eginez gero.

Gaua lotan emateko aukerarekin, abiadura motelagoan zirkulatuz bezeroari baimentzen dio diruaz gain denbora irabaztea. OTNkoek dioten moduan, "ordu bete behar duzu 1.000 km egiteko, ordu erdi lokartzeko, beste ordu erdi iratzartzeko". Herrialde eta eskualdeetan komunikazioak hobeto antolatzen laguntzen du. Europa mailako mugikortasuna errazten. Garraio biderik ekologikoa da. Patxadakoena. Lanpostuak ugaritzen ditu, bidaieriei zerbitzu antzagoa eskaintzen dielako. Eta merkea da: herritarrek gero eta gehiago begi-

ratzean diote garraioaren prezioari, bidaierien iraupenari baino.

Gaueko trenaren aldeko elkarteak, oso minoritario izanagatik, lan handia ari dira egiten zerbitzuaren aurrera begirako hobekuntzak proposatzen ere. Tikitak erreserbatzeko sistema hobekia. Trenen edukiera handitzea. Linea berriak sortzea Europa osoa zeharkatzeko. Tarteko geldialdiak ugaritzea. Auto elektrikoa indarrean datorrenez, bidaieriez gain kotxeak eramateko zerbitzuak osatzea. Duxa eta bestelako zerbitzuak hobetzea. Uharteetarako ferryetan bezala bidaiatzeko aukera ezberdinak eskaintzea, batetik etzanda joateko logelak eta bestetik ibilbidea eserita merkeago egitea.

Beste gauza askotan bezala, trenetan ere iraganean egon daiteke etorkizuna. AHT askoren porrotak lagunduko dio. ■





## ZINKUNEGI OPTIKA

Hernani, 23 · 20004 Donostia  
T. 943 420 624  
info@zinkunegioptika.com  
www.zinkunegioptika.com




# 50 urtez elkarrekin