

# GAUEKO TRENEN BIGARREN AUKERA? AHT ETA HEGAZKINAREN ARTEKO LEHIATIK IHESI, ZIZTU BIZIAN

Gaueko tren bidaia arruntak desagertu egin ziren duela urte batzuk ia Europa osoan, airezko garraioaren mesedetan. Baina larrialdi klimatikoak hegazkin kutsagarriak alboratzera eraman du jende asko orain, eta ordu txikitako tren sarea berriz ere martxan jarri nahian ari dira distantzia ertainera dauden hainbat hiriren artean. Ez da lan erraza izango, politika publiko sendorik gabe, lehiaren eta konkurrentziaren zepoan eroriz gero.

 URKO APAOLAZA AVILA

**B**adirudi diligentzien garaira itzuli garela”, hala dio Anne Tannék, 80 urteko amonak, abenduaren 25ean gaueko tren konbentzionalean egindako bidaia kontatzen duenean. Arratsalde hartan, Okzitaniako Aurillac hiriko geltokira joatean ustekabea jaso zuen: Parisera eraman behar zuen tren a ez zen aterako hondatuta zegoelako. Bera eta beste 50 lagun autobusez eraman zituzten lehenik Brivera, eta han ordubetez bainugela giltzarrapoz itxita zeukan sala izoztu batean zain egon ondoren, “erreskaterako” tren a iritsi zen goizeko 01:30ean. Libre zeuden toki bakanetan eserarazi zituzten, eta hurrengo egunean Paris-Austerlitzeko geltokira iritsi ahal izan ziren, baina ez zuten inolako konpentsazio ekonomikorik jaso.

Haserre, Annek alkateari idatzi zion, baita diputatu bati ere. *La Montagne* tokiko egunkariak jaso du salaketa eta Huffpost albiste agregatzaile ezagunak zabaldu du. Gaueko tren “mitikoaren” errebantxa izan dela leporatu die emakumeak agintariei, makineria zaharkituarekin egiten baitira bidaiak, eta bere ustez “exajerazio mediatiko” bat egin da gaueko trenaren itzulerekin: “Kea besterik ez dira”. Urrutiko intxaurrek hamalau, gerturatu eta lau.

2023ko abenduan Frantziako Garraio ministerioak jakinarazi zuen trenbide sare arrunteko gaueko lau tren berriz

martxan jarri zituela, tartean Aurillac-Parisekoa eta baita Baionatik Parisera –Tarbe eta Orthezetik barrena Euskal Herriaritzen den *Le Pyrénéen* ezaguna– joan etorrian ibiliko zen beste bat ere. Ez die pozak askorik irauten Eurodisney ikusteko plana egin zuten euskal familiei edo halabeharrez lanera edo hamaika tramite egitera Parisera joan behar duten herriarrei. Hilabete igaro ez denean, arazoak etengabeak dira, eta Baiona-Paris trenaren kasuan, jadanik ez dabilela irakurri dugu Urdin Euskal Herria iratiaren webgunean: “Hitz emandakoa ez da bete”.

Duela urte batzuk, 1980ko hamarkadan, Europa osoa tren-sare zabal batekin lotzen zuen eta posible zen gauez hiri batetik bestera joatea inongo arazorik gabe. Frantziako soilik, gaueko 30 linea zeuden eta 550 geltokitan geratzen ziren. Kilometro askotara zeuden herri eta hirien artean bidaiatzeko modu ohikoena zen tren a.

Baina agintariak Abiadura Handiko Tren garestian dirua gastatzen hastearrekin, sare konbentzionala abandonatuta utzi zuten, eta *low-cost* hegaldien zabalpenak eman zion azken sastada. 2010eko hamarkadan apenas geratzen ziren gauez zirkulatzen zuten bi tren Frantziako Estatuan.

Hala kontatu digu *Socialter* aldizkari kritikoa erradikalean Joséphine Maunier Berlinen bizi den *freelance* kazetariak

2022ko ekainean idatzitako *Les trains de nuit s'éveillent peu à peu* (Gaueko trenak esnatzen ari dira apurka-apurka) erreportajea.

## EGUNSENTIAREKIN SENA-N

Orain, gaueko trenak distantzia erdiko bidaien alternatiba gisa erabiltzeko aldarrikapenak indarra hartu du berriz ere. Ez bakarrik hegazkinek baino askoz gutxiago kutsatzen dutelako –hegazkinek 14 eta 45 bider artean CO2 gehiago isuri dezakete, Europako ingurumen agentziaren txosten baten arabera–, baita aireportuetako kontrol eta atzerapen gogaikarriak saihesten direlako eta bidaiariak lo gozoan doala denbora –eta hoteleko dirua– aurreztu dezakeelako, egunsentiarekin trenak Sena ondoan uzten duen bitartean.

“Bidaiariak jadanik ez badituzte gaueko trenak hartzen, kendu egin zituztelako da”, azaldu dio *Socialter*-eko kazetariari *Oui au train de nuit!* (Gaueko trenari bai!) kolektiboko kide Quentin Marsalek. 2017. urtetik kanpaina batekin ari dira eta 200.000 sinaduratik gora bildu dituzte gaueko tren zerbitzuak berriz martxan jartzea eskatzeko: “Eskakerak balio du [gaueko trenaren] itzulera legitimatu eta demostratzeko bidaiari kopurua ez zela izan hura desmantelatzeko arrazoia”.

Kolektibo horren esanetan gaueko bidaiak martxan jarri eta trenbide sare



EUROPEAN SLEEPER

**EUROPEAN SLEEPER** Herbehereetako kooperatibak crowdfunding bidez lortu du dirua Brusela eta Berlin artean gaueko tren martxan jartzeko. Benetako inbertsio eta politika publiko sendoen gabeziak zail jarri dizkie gauzak halako treni, hegazkinez bidaiatzea baino askoz jasangarriagoa izan arren.

konbentzionala hobetzeak 130.000 lanpostu sortuko lituzke. Baina Eguberri egunean Aurillaceko Anneri gertaturikoarekin ikusi bezala, bidea ez da erraza trenarentzat...

Hasteko, inbertsioa falta da: makina zaharkituei gehitu behar zaie oraindik elektrifikatu gabe dauden trenbideetan diesel lokomotorak erabili beharra. TGV lasterraren sarea gauez usatzea ere debekatuta dago, mantentze lanetan aritzen direlako. "Haien helburua da SNCF enpresa errentagarri bat egitea, TGV bezalako zerbitzuetan zentratu", dio Marsalek.

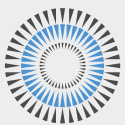
Badago beste paradoxa bat, eta da gaur gaurkoz hegazkin konpainien eskaintzak gaueko trenena baino askoz merkeagoak

direla, garraio kutsagarriagoa izan arren. European hegazkinek ez dute kerosenoari jarritako zergarik ordaintzen –karbono dioxido isurtzaile nagusienetakoa–, ezta BEZ-a ere. Trenek, aldiz, gastatutako energiagatik, trenbidera sartzeagatik eta beste hamaika konturengatik ordaindu behar dute.

Egoera hori ezin da inolaz ere justifikatu, Espainiako Greenpeaceko Cristina Artojaren aburuz: "Estatuek zergak murriztu behar dituzte, zerbitzu publiko bat dela aitortu eta trenbidera sartzeko kanonak kendu", azaldu dio El Diario.es egunkari espainiarrari, *Ballena Blanca* ingurumen atalean. Baina fiskalitate justuagoa ez ezik, botere publikoen mentalitate aldaketa behar du trenbide sareak,

konkurrentziaren eta lehiaren dinamika zoro horretatik aterako bada, esaterako distantzia labur eta ertaineko hegaldiak debekatuta.

Bitartean, Europako hainbat tokitan herritarrak dira ekonomia sozialetik tren bultzatzen ari direnak. Gaueko zerbitzuak eskaintzen dituen Nithjet konpainia austriarraz gain, *Ballena Blanca*-k aipagai du 2023an martxan jarritako beste proiektu bat: European Sleeper kooperatibak crowdfundinga egin du Brusela eta Berlin gauez lotzeko asmoz, eta 1.700 lagun babsa izan du tren linea berriak. Hori bai, 1970eko hamarkadakoak diren bigarren eskuko bagoi *vintage* alokatuetatik begiratu beharko dute bidaiariak paisaia, agian bidea delako helmuga. ●



ZINKUNEGI  
OPTIKA

Hernani 23 · 20004 Donostia

T. 943 420 624

[zinkunegioptika.com](http://zinkunegioptika.com)

