

ANY DE CELEBRACIONS

Germà Bel

(Publicat a *La Vanguardia –Dinero-*, 8 de desembre de 2013)

Any de celebracions. A gener ja podíem arribar en tren d'Alta Velocitat (AV) a Europa, amb canvi de tren a Figueres. Per fi, ara ja es podrà anar amb el mateix tren d'AV de Barcelona a París. Cert que encara hi ha 200 km en via convencional a França, sense un calendari compromès de reforma, que anirà bastant més enllà del 2020. Amb tot, aviat es celebrarà oficialment el nou servei ferroviari entre Barcelona i París, i més en general entre Espanya i França. Celebració al màxim nivell, com es mereix el que s'ha qualificat emfàticament de trencament de l'aïllament ferroviari espanyol i la superació de la barrera dels Pirineus amb Europa.

Aquests són conceptes de gran rellevància, com si, per fi, ja podéssim viatjar a Europa després de molt aïllament. Canviaran les nostres vides tan com indiquen aquestes elevades paraules? La realitat és una mica més modesta. Primer, hi ha el petit detall que ja es podia anar en tren a Europa des de fa dècades: el Talgo ofería el servei sense canvi de tren, tot i que amb temps de viatge més alt. Segon, i més important, els Pirineus es van trencar fa molt temps pels viatges 'ràpids', amb els serveis aeris, que van expandir-se de forma definitiva amb l'eclosió de les companyies de cost baix. Això ens apropa a la resposta a la nostra qüestió: serà tan gran el canvi?

Es proposa viatjar entre Barcelona i París—per exemple- a meitat de gener? A la taula adjunta en trobarà les propostes. Per cert, quan vegi la taula comprovarà que l'elecció de cap de setmana és apropiada: el viatge en tren serà marginal per negocis, doncs s'ha de passar quasi tota la jornada laboral dins el tren.

Taula 1: Oferta de viatges entre Barcelona i París els dies 17 i 19 de gener de 2014. Un trajecte

	Freqüències	Preu mitjà un trajecte	Temps en vehicle	Temps addicional (centre a centre, i espera)	Temps total de viatge
AVE	2	99 €	6h30'	45'	7h15'
Air France (CDG)	6	55 €	1h45'	2h	3h45'
Vueling (Orly)	6	50 €	1h40'	1h45'	3h25'
Easy Jet (CDG)	3	37 €	1h50'	2h	3h50'
Ryanair (Beauvais)	1	25 €	1h50'	2h30'	4h20'

El temps de viatge, en el cas més favorable al tren (de centre a centre urbà), serà el doble que en avió. El preu del bitllet serà del doble al triple en tren. Una diferència que permetrà ben be pagar el taxi d'accès al centre des de l'aeroport si no hi ha connexió eficient en transport col·lectiu. A més, i és molt important, es podrà triar entre 16 horaris d'avió, però només dos en tren, el que implica una diferència molt gran en temps d'espera i flexibilitat del viatge. En conclusió, el tren serà l'opció ideal pels que tenen fòbia a l'avió. Poc més. Això ho mostraran les xifres futures de passatgers i les quotes de mercat de tren i avió, després d'uns primers mesos en que tindran gran difusió institucional i als medis xifres relatives (no absolutes) d'augment de viatgers en tren. Passada l'excitació del primer viatge, a partir de la tardor de 2014, les coses tornaran al seu curs normal. Tot i que d'això no hi haurà ja tanta difusió als medis.

Aquesta predicció no és gens arriscada. Ja sabem el què passa en els viatges entre Barcelona i Sevilla o Màlaga, rutes on la diferència en preu i temps és menys favorable a l'avió que en la Barcelona-París, i tanmateix la seva quota de mercat és hegemònica.

Reconeguem que a França no hi ha només París. És clar! Seran més a ma ciutats intermèdies poc servides amb avió com Tolosa i Montpeller (Lió ja és massa lluny). Però la demanda de viatges a/des d'aquestes és –i serà- molt baixa. És un canvi de mapa mental molt semblant (de fet, menys impactant) del que produiran en el futur els serveis d'AVE entre Madrid i Badajoz o les principals ciutats gallegues. Un canvi molt oneros en recursos públics malbarats, que ha tingut com a cost d'oportunitat la postergació d'altres serveis com els de mercaderies. I també en el propi servei de viatgers: viurem la paradoxa que viatjar de Barcelona a Perpinyà costarà quasi la meitat de temps que viatjar a Tortosa, tot i cobrir-se una distància similar. O que el temps de viatge de Barcelona a Tolosa serà el mateix que a València, tot i que València és més prop. I tot i que la demanda de viatges i l'articulació territorial i econòmica és molt més gran amb Tortosa i València que amb Perpinyà i Tolosa.

Ja sabem que l'alegria mai és completa. Així doncs, celebrem com cal la millora de connectivitat amb el sud de França, i el 'canvi' de mapa mental en les connexions amb Europa. Cert, el que està fet està fet; aprofitem-ho. Amb algunes condicions, si sembla be. Primer, que els nous serveis cobreixin, si més no, tot el seu cost operatiu (inclòs el cost financer del trens, que Renfe acostuma a no incloure en els comptes d'explotació de l'AVE). Segon, deixem d'insistir que els francesos no completen la transformació en el sud de França per por a que Barcelona se'ls mengi. És pensament propi de les èpoques de bombolla, i la realitat és més senzilla: A França no malbaraten tants recursos públics quan la demanda no és rellevant. I, sobre tot, celebrem-ho tan com es vulgui, però sense oblidar que és la conseqüència d'unes decisions d'inversió que han provocat un greu dany econòmic i social. En cas contrari, al primer escalfament de l'economia i dels nostres estats d'ànim tornarem a ser-hi. Clar que, ben mirat, això pot ser sigui inevitable.