

AÑO DE CELEBRACIONES

Germà Bel

(Publicado en *La Vanguardia –Dinero-*, 8 de diciembre de 2013)

En enero ya pudimos llegar en tren de Alta Velocidad (AV) a Europa, con cambio de tren en Figueres. Por fin, ahora ya se podrá ir con el mismo tren de AV de Barcelona a París. Ciertamente todavía hay 200 km en vía convencional en Francia, sin un calendario comprometido de reforma, que irá bastante más allá del 2020. Con todo, pronto se celebrará oficialmente el nuevo servicio ferroviario entre Barcelona y París, y más en general entre España y Francia. Celebración al máximo nivel, como se merece lo que se ha calificado enfáticamente de ruptura del aislamiento ferroviario español y la superación de la barrera de los Pirineos con Europa.

Estos son conceptos de gran relevancia, como si, por fin, se ya pudiese viajar a Europa tras mucho aislamiento. ¿Cambiarán nuestras vidas tanto como indican estas elevadas palabras? La realidad es algo más modesta. Primero, está el pequeño detalle de que ya se podía ir en tren en Europa desde hace décadas: el Talgo ofrecía el servicio sin cambio de tren, aunque con tiempo de viaje más alto. Segundo, y más importante, los Pirineos se rompieron hace mucho tiempo para viajes 'rápidos' con los servicios aéreos, que se expandieron de forma definitiva con la eclosión de las compañías de bajo coste. Esto nos acerca a la respuesta a nuestra cuestión: ¿será tan grande el cambio?

¿Se propone viajar entre Barcelona y París- por ejemplo- a mitad de enero? En la tabla adjunta encontrará las propuestas. Por cierto, cuando vea la tabla comprobará que la elección de fin de semana es apropiada: el viaje en tren será marginal para negocios, pues hay que pasar casi toda la jornada laboral dentro del tren.

Tabla 1: Oferta de viajes entre Barcelona y París los días 17 y 19 de enero de 2014. Un trayecto

	Frecuencias	Precio medio	Tiempo en vehículo	Tiempo adicional (centro a centro, i espera)	Tiempo total de viaje
AVE	2	99 €	6h30'	45'	7h15'
Air France (CDG)	6	55 €	1h45'	2h	3h45'
Vueling (Orly)	6	50 €	1h40'	1h45'	3h25'
EasyJet (CDG)	3	37 €	1h50'	2h	3h50'
Ryanair (Beauvais)	1	25 €	1h50'	2h30'	4h20'

El tiempo de viaje, en el caso más favorable al tren (de centro a centro urbano), será el doble que en avión. El precio del billete será del doble al triple en tren. Una diferencia que permitirá pagar el taxi de acceso al centro desde el aeropuerto si no hay conexión eficiente en transporte colectivo. Además, y es muy importante, se podrá elegir entre 16 horarios de avión, pero sólo dos en tren, lo que implica una diferencia muy grande en tiempo de espera y flexibilidad del viaje. En conclusión, el tren será la opción ideal para quienes tienen fobia al avión. Poco más. Esto lo mostrarán las cifras futuras de pasajeros y las cuotas de mercado de tren y avión, después de unos primeros meses en que tendrán gran difusión institucional y mediática cifras relativas (no absolutas) de aumento de viajeros en tren. Pasada la excitación del primer viaje, a partir del otoño de 2014, las cosas volverán a su curso normal. Aunque entonces ya no habrá tanta difusión en los medios.

Esta predicción no es nada arriesgada. Ya sabemos lo que pasa en los viajes entre Barcelona y Sevilla o Málaga, rutas donde la diferencia en precio y tiempo es menos favorable en el avión que en la Barcelona -París, y sin embargo su cuota de mercado es hegemónica.

Reconozcamos que en Francia no hay sólo París. ¡Claro! Quedarán más a mano ciudades intermedias poco servidas en avión como Toulouse y Montpellier (Lyon ya está demasiado lejos). Pero la demanda de viajes a/desde éstas es -y será- muy baja. Es un cambio de mapa mental muy similar (de hecho, menos impactante) del que producirán en el futuro los servicios de AVE entre Madrid y Badajoz o las principales ciudades gallegas. Un cambio muy oneroso en recursos públicos derrochados, que ha tenido como coste de oportunidad la postergación de otros servicios como los de mercancías. Y también en el propio servicio de viajeros: viviremos la paradoja de que viajar de Barcelona a Perpiñán costará casi la mitad de tiempo que viajar a Tortosa, a pesar de cubrir una distancia similar. O que el tiempo de viaje de Barcelona a Toulouse será el mismo que a Valencia, aunque Valencia está más cerca. Y aunque la demanda de viajes y la articulación territorial y económica es mucho mayor con Tortosa y Valencia que con Perpiñán y Toulouse.

Ya sabemos que la alegría nunca es completa. Así pues, celebremos la mejora de conectividad con el sur de Francia, y el 'cambio' de mapa mental en las conexiones con Europa. Ciertamente, lo que está hecho está hecho; aprovechémoslo. Con algunas condiciones. Primero, que los nuevos servicios cubran, al menos, todo el coste operativo (incluido el coste financiero de los trenes, que Renfe suele no incluir en las cuentas de explotación del AVE). Segundo, dejemos de insistir en que los franceses no completan la transformación en el sur de Francia por miedo a que Barcelona se los coma. Es pensamiento propio de las épocas de burbuja, y la realidad es más sencilla: En Francia no derrochan tantos recursos públicos cuando la demanda no es relevante. Y, sobre todo, celebremos tanto como se quiera, pero sin olvidar que es la consecuencia de unas decisiones de inversión que han provocado un grave daño económico y social. En caso contrario, al primer calentamiento de la economía y de nuestros estados de ánimo volveremos a las andadas. Claro que, bien mirado, esto quizás sea inevitable.