

## El TGV francès ofereix tarifes més baixes i flexibles que l'AVE

1. • La SNCF va variar la política de preus al ser acusada de donar servei només a les elits
2. • El cost per quilòmetre és fins a un 45% més barat que el del tren BCN-Madrid

MANUEL VILASERÓ / MADRID

ELIANNE ROS / PARÍS

Alfredo Cadena va tenir la fortuna de caçar una tarifa molt barata. El Nadal passat es va desplaçar més de 700 quilòmetres en alta velocitat per tan sols 20 euros. No ho va aconseguir, per descomptat, a Espanya. Va ser al TGV de París a Marsella. Una tarifa així seria impossible de trobar als trens espanyols perquè els seus preus són més alts i menys flexibles que els del país veí. Quan només falten tres dies perquè l'AVE Barcelona-Madrid compleixi el seu primer aniversari, l'únic gran tret que pot fer-se a aquest puntual i còmode servei és que, a diferència del que passa a França, amb freqüència només hi poden accedir les persones de més poder adquisitiu, i això malgrat l'increment de les ofertes que Renfe ha llançat en els últims mesos.

"Poc temps després d'arrencar a França l'alta velocitat, el 27 de setembre de 1981, l'opinió pública ens va titllar d'elitistes i va criticar els alts preus, fet que va acabar causant la reorientació del sistema tarifari. Des d'aleshores, la principal preocupació de la companyia és oferir cada seient al preu més barat possible mantenint la rendibilitat". Qui parla així és un exalt càrrec de la companyia ferroviària francesa SNFC. Recorda que hi ha dos sistemes per fer rendible un transport: preus elevats amb menys ocupació i omplir els combois fins al 100% amb ofertes més econòmiques. El TGV francès va virar cap a la segona opció, pressionat per l'opinió pública.

¿Com ho va aconseguir? Amb un sistema idèntic al que utilitzen les aerolínies. El preu de cada bitllet es fixa a partir de determinades variables en què juga un paper clau el grau d'ocupació que tingui el tren en el moment de la compra. Existeixen, a més, descomptes per a gairebé tot: nens que viatgen gratis, estudiants, abonaments, etcètera.

### VAGONS PER INTERNET

En alguns trens pot adquirir-se un bitllet per internet que porta assignat uns vagons específics a un preu irrisori, però que no donen dret a devolució en cas de canvi. Poc abans que surti el comboi, els últims seients es venen també a preu de saldo. Així s'expliquen casos com el d'Alfredo Cadena.

El resultat és que en un país com França, amb una renda encara superior a la d'Espanya, es pot viatjar més barat en alta velocitat. Com que no hi ha tarifes oficials, no és fàcil efectuar la comparació. Però la que ha fet EL PERIÓDICO no presenta cap mena de dubte. Aquest diari va simular l'adquisició de bitllets per a l'AVE Barcelona-Madrid i per a tres línies de TGV en cinc dies diferents i en dues franges horàries diferents en cada un d'ells.

Els tiquets més cars gairebé sempre van resultar ser els de l'AVE, sigui quin sigui

el criteri que es faci servir, tant en euros totals com en euros per quilòmetre recorregut . La comparació més eloqüent és la de la línia en la qual va viatjar Alfredo Cadena. En aquest trajecte, el preu màxim per quilòmetre és molt més barat, gairebé la meitat, que el de l'AVE Barcelona-Madrid.

La tarifa més alta del TGV per un trajecte va ser de 89,9 euros, davant dels 129,3 del Barcelona-Madrid. Són 11 euros per cada 100 quilòmetres contra 20 (un 45% menys). I el bitllet més barat va sortir a França a 45 euros, i a Espanya, a 51,7. Traduït a euros per 100 quilòmetres, són cinc contra vuit. I el París-Marsella no és un tren de segona. És el que viatja a una velocitat mitjana més alta (entre 236 i 256 quilòmetres per hora), superior a la del Barcelona-Madrid (entre 255 i 197). En la comparació amb els trajectes entre París i Estrasburg (488 quilòmetres) i Lió (465), l'AVE no surt tan desfavorit, però en gairebé tots els casos és entre el 20% i el 35% més car.

RENFE DEMANA TEMPS La línia Madrid-Barcelona tot just acaba de néixer. Si pel que fa a puntualitat ha superat de partida els francesos, encara li queda molta distància per recórrer en la comercialització. El sistema de compra per internet també ha rebut moltes crítiques. A vegades informa que hi ha places barates que desapareixen quan es prem la tecla de comprar. El contrari que a la SNFC. La seva web informa fins i tot de l'existència de places a un preu més baix en horaris similars.

Quan se'ls interpel·la per totes aquestes qüestions, els responsables de Renfe demanen temps. Al cap i a la fi els francesos fa 27 anys que tenen alta velocitat i a Espanya no s'ha estès de debò fins ben entrat el segle XXI.

16/2/2009  LES INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES|CULMINACIÓ DE LES OBRES QUE TRAVESSEN EL PIRINEU

## El tram Figueres-Perpinyà ja està a punt però el tren es farà esperar

1. • L'empresa TP Ferro entrega demà els 44,4 quilòmetres d'ample internacional
2. • El traçat, que inclou el túnel del Pertús, no s'utilitzarà almenys fins al 2010

CRISTINA BUESA  
BARCELONA

Si el traçat d'alta velocitat entre Figueres (Alt Empordà) i Perpinyà (França) fos un pis, es podria dir que demà s'entreguen les claus. La constructora TP Ferro ha complert escrupolosament amb els terminis del contracte i, tal com va acordar en el seu dia, el 17 de febrer del 2009 dona per finalitzada l'obra. Però els flamants 44,4 quilòmetres de la línia d'ample internacional que travessa el Pirineu pel túnel del Pertús hauran d'esperar almenys un any i mig per veure passar trens. La compensació del Ministeri de Foment a l'adjudicatària és un assumpte del qual les dues parts prefereixen parlar-ne tan poc com poden.

La realització d'aquesta infraestructura és modèlica. La memòria no ens mostra pràcticament cap cas en què la construcció d'una infraestructura se cenyeixi al calendari. TP Ferro, participada per ACS i la companyia francesa Eiffage, haurà

acabat el recorregut en la data que marcava el contracte i, en conseqüència, farà complir tots els termes que s'hi expliciten.

#### CINC MILIONS AL MES

L'apartat que desperta més incògnites és el de les indemnitzacions.

L'adjudicatària ha invertit gairebé 1.100 milions d'euros i la manera de recuperar-los seria cobrant un peatge als trens de passatgers i de mercaderies que passessin per la galeria del Pertús. Però, com a mínim, no hi haurà trànsit ferroviari fins al segon semestre del 2010, per això TP Ferro aplicarà la clàusula del contracte prevista per si alguna de les dues parts firmants no complia.

No obstant, la rigorosa discreció que ha envoltat tots aquests anys el traçat entre l'Empordà i el sud de França també s'ha mantingut en aquest cas. El portaveu de TP Ferro fa mesos que es nega a revelar qualsevol detall de les negociacions que ocupen la concessionària i Foment. Algunes fonts calculen la compensació en cinc milions d'euros al mes, un import que s'aniria abonant fins que el ministeri aconseguís que circulessin combois per aquestes vies d'ample internacional.

L'única quantitat revelada per algú directament implicat han estat 80 milions d'euros en total. Per a disgust del president de TP Ferro, Eusebio Corregel, el dia que es va donar per acabada la perforació del túnel del Pertús el novembre del 2007, el president d'Eiffage, Benoit Heitz, no va ser tan diplomàtic amb les autoritats espanyoles i va aventurar aquesta indemnització. I és que la constructora haurà de sumar a la pèrdua d'ingressos pel desús de la línia el seu manteniment i, a més, la contractació de seguretat per evitar-hi qualsevol desperfecte.

#### VELOCITAT ALTA, NO AVE

Seràn doncs els operaris i vigilants privats els únics que disfrutin del traçat Figueres-Perpinyà fins que un bon dia, sense concretar, hi circulin trens de rodament desplaçable. És a dir, quan aquesta infraestructura s'usi una vegada per totes l'any que ve, no serà amb AVE, sinó amb combois que vagin a velocitat alta, a uns 200 quilòmetres per hora. Foment preveu acabar en aquest període una variant per l'oest de la capital empordanesa que permetrà un canvi d'ample dels rails i, encara que sigui d'aquesta manera, que s'utilitzi el recorregut que s'ha acabat ara.