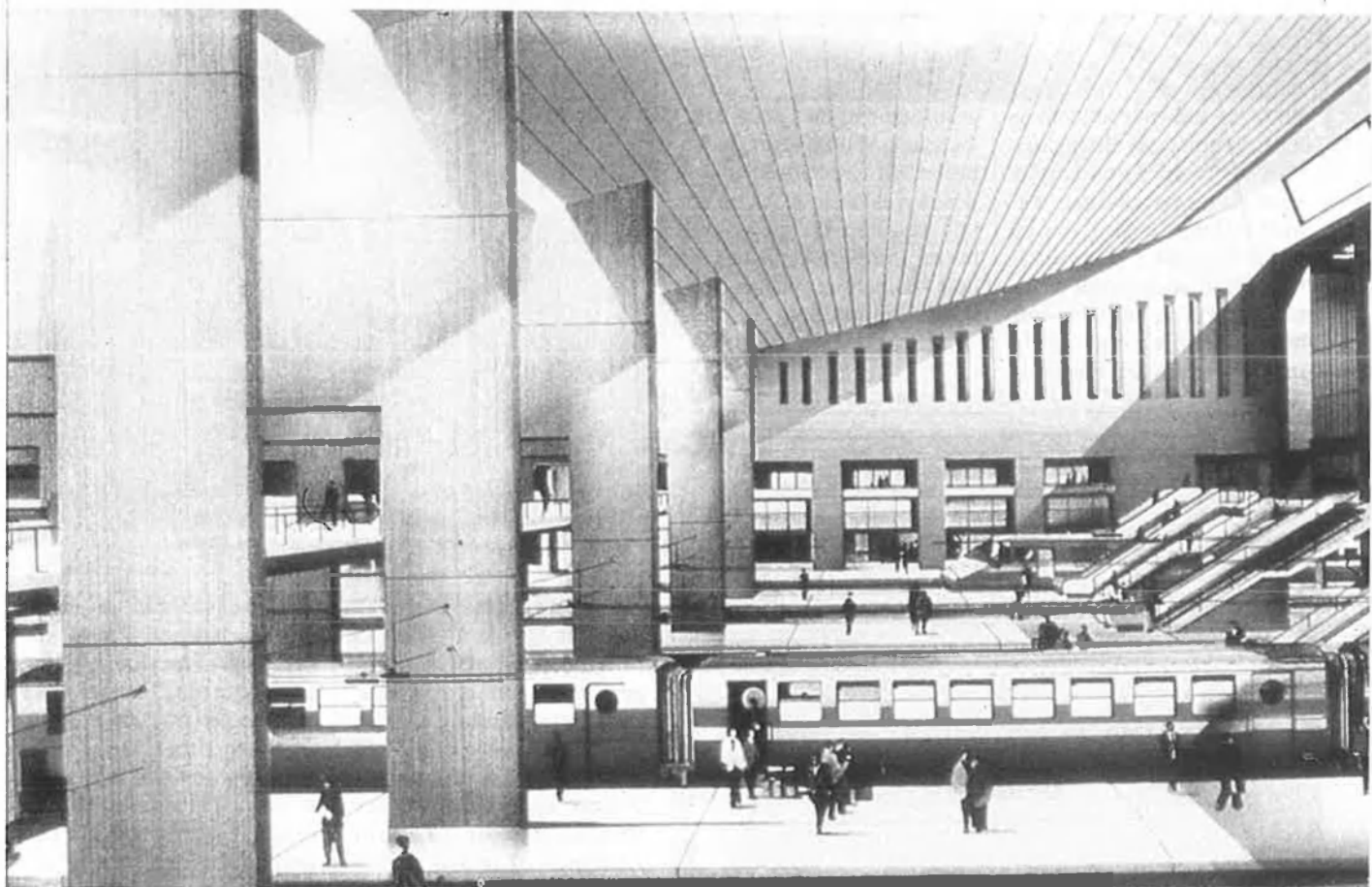


Trens d'alta velocitat i avions es disputen el transport de passatgers a Europa

Vol ras

Les companyies ferroviàries aspiren a desbancar les empreses aèries en la comunicació entre les principals capitals europees. Tren d'alta velocitat o avió, aquesta és la qüestió. Els més optimistes pretenen que tots dos mitjans de transports integren els seus serveis.



Eixir de Londres a les 7 del matí, resoldre un important assumpte econòmic a París de 10 a 12 del migdia i tancar un negoci a Amsterdam a les 4 de la vesprada seran cites possibles a fixar en les agendes dels euroexecutius del segle XXI. Almenys així ho pretenen els membres de la Comissió Europea més entusiastes davant la idea de construir una xarxa continental de tren d'alta velocitat capaç d'enllaçar les principals capitals de la CE. Un projecte que els *arquitectes* de Brussel·les tenen quantificat i pressupostat: 36.000 quilòmetres de vies i

més de 10 bilions de pessetes.

L'alta velocitat farà possible que els nord-europeus es desplacen al seu lloc de vacances en una sola nit, cosa que podria evitar l'habitual caos dels aeroports. O que Londres i París estiguin més prop per tren que Londres i Manchester via aèria. Avui el viatge entre les dues capitals tarda 5 hores i mitja si es combinen tren i aerolliscador, i 7 si s'enllacen tren i vaixell regular. Però qualsevol persona amb pressa vola i, malgrat que molts turistes estan disposats a canviar temps per diners, sols 1'3 milions de passatgers van per tren mentre 1'4 milions trien l'avió. La

relació canviarà quan el TGV faci el viatge en menys de tres hores.

¿On queden les companyies aèries davant uns trens que assoliran velocitats punta de 350 quilòmetres per hora? De moment estan a l'expectativa, escèptics a un projecte ferroviari que requereix un pressupost elevat i sobre el qual els governs implicats no tenen una voluntat clara. Es podria pensar que les línies aèries europees estan acomplexades davant la futura competència, però no ho estan, en part perquè esperen un creixement espectacular del nombre de passatgers —al voltant d'un 7% al llarg de la present

dècada— i podrien seguir creixent encara que perden una part del mercat a favor dels trens d'alta velocitat. I per una altra banda, perquè estan més preocupats per la competència que la resta de companyies aèries presentaran a partir del 1992, quan es liberalitza el transport aeri.

EL MODEL FRANCÈS

França —amb les línies París-Lió i París-Le Mans— és, per ara, l'únic estat de la CE que ha posat en marxa dos

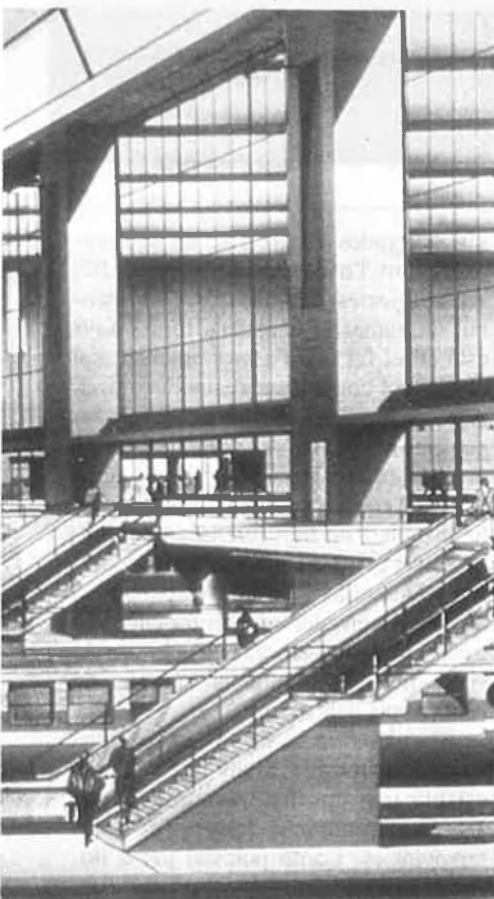
finançament dels respectius estats.

La influència del TGV en la ruta entre París i el sud-est francès ha estat molt positiva i no extrapolable a altres casos. Si el 1980 un milió de persones van optar per l'avió per a desplaçar-se entre París i Lió mentre 2 milions feien ús del tren, després de l'entrada en funcionament del TGV són 5 milions els que han optat pel TGV mentre mig milió són fidels a l'avió.

D'altra banda, si bé tots els membres de la CE tenen projectes d'alta velocitat en estudi, la seua definició varia

nombre de túnels encareixen considerablement el projecte. Tota una Babel ferroviària.

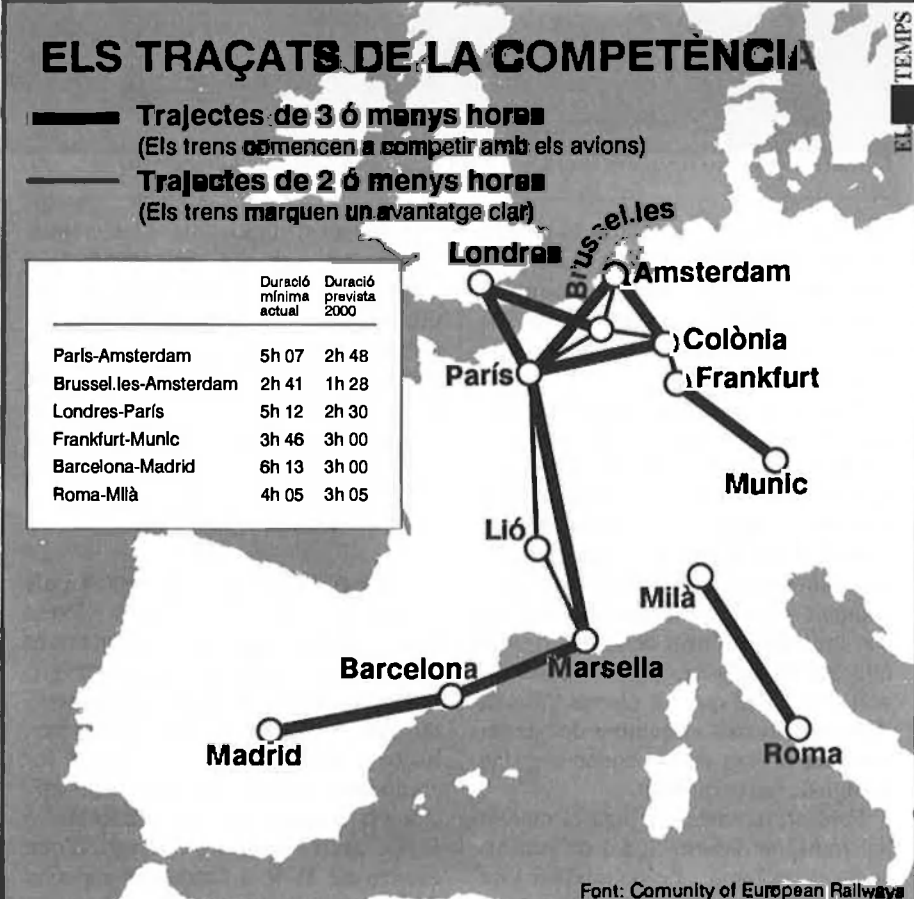
Si els estats arriben finalment a harmonitzar les seues concepcions d'alta velocitat, el transport ferroviari serà competitiu amb l'aeri per a viatges de negocis quan la durada del viatge se situe al voltant de les 3 hores, i plenament avantatjós quan el viatge es realitza en menys de 2 hores (Vegeu mapa). El triangle París-Amsterdam-Colònia, amb Brussel·les al mig i Londres adossat, amb una saturació



ELS TRAÇATS DE LA COMPETÈNCIA

- Trajectes de 3 ó menys hores**
(Els trens comencen a competir amb els avions)
- Trajectes de 2 ó menys hores**
(Els trens marquen un avantatge clar)

| | Duració mínima actual | Duració prevista 2000 |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| París-Amsterdam | 5h 07 | 2h 48 |
| Brussel·les-Amsterdam | 2h 41 | 1h 28 |
| Londres-París | 5h 12 | 2h 30 |
| Frankfurt-Munic | 3h 46 | 3h 00 |
| Barcelona-Madrid | 6h 13 | 3h 00 |
| Roma-Milà | 4h 05 | 3h 05 |



Font: Community of European Railways

trajectes d'alta velocitat amb trens que atenyen els 270 km/h. Ara bé, la prolongació de la xarxa francesa de TGV a la resta d'Europa no depèn tant de la voluntat dels estats veïns com de la possibilitat que puguin tenir la RFA, Anglaterra o Espanya de finançar l'euroxarxa. De fet, l'experiència París-Lió ha estat realitzada sense partides directes del pressupost francès. El mateix model se seguirà per a la línia nord del TGV, París-Lille. Això no obstant, difícilment es podria aplicar aquesta fórmula a trajectes menys lucratius com París-Estrasburg o Marsella-Barcelona, els quals necessiten el

considerablement. Així, mentre França fa experiments per a llançar els seus trens a una velocitat de 540 km/h (la meitat de la velocitat d'un reactor) i estudia l'ús comercial de velocitats superiors als 350 km/h, a Irlanda la gran aventura és que els trens que enllacen Dublín amb Cork i Belfast siguin capaços d'aconseguir una velocitat punta de 180 km/h. Enmig, Espanya i Itàlia projecten emular les velocitats franceses amb nous traçats mentre les autoritats britàniques han optat per millorar les línies existents. A la RFA es planifica una xarxa capaç d'assolir els 320 km/h, però el gran

aèria evident, serà el primer mercat que es disputaran els dos tipus de companyies.

Davant aquesta revitalització del tren, les companyies aèries ja han donat signes de passar a la contraofensiva. Air Inter, la línia domèstica francesa, ha començat a introduir millores en un servei que tradicionalment ha despertat les crítiques dels usuaris i que a principis de la dècada passada havia entrat en una perillosa corba descendent de passatgers. Un nou sistema d'aterratge automatitzat, tarifes més flexibles i un major servei a força d'incloure en la flota avions més xico-



La creació d'un sistema europeu de control aerí, única solució per a posar fi als habituals retards.

tets han servit per a detenir la pèrdua de mercat. La baixada dels preus serà estensible a la resta de companyies europees quan, en un termini de dos anys, es desmantellen els monopolis estatals.

Però, en aquest cercle d'accions-reaccions, les companyies ferroviàries també tenen resposta i empreses com la SNCF francesa ja estan adaptant el sistema computeritzat de reserva i control utilitzat per American Air Lines. I més encara, hi ha introduït descomptes selectius i les hostesses ja no són un luxe exclusiu dels avions sinó que també formen part del personal dels trens. I és que els clients valoren cada vegada més la qualitat del servei i els trens estan encara ancorats a una imatge de baixa qualitat.

Però on realment es juga el mercat del transport internacional de passatgers és en termes de puntualitat i en aquest aspecte les línies aèries han d'espavilar-se. Aquestes juguen amb tarifes barates per a la classe turista i fan pagar sobretaxa per a la classe preferent. No poden, però, vendre dues classes de puntualitat. Mentre el 85% del transport ferroviari de llarg recorregut té un marge d'error de 10 minuts en l'arribada dels trens, el 20% dels vols europeus -25% a l'estiu- ix més de 15 minuts tard. El marge d'error en l'arribada, naturalment, és encara més gran.

Ara bé, el trànsit aeri pot superar aquest greu problema si, com projecta l'Associació de Línies Aèries Europees, estableix un sistema únic de con-

trol en substitució dels 22 sistemes fragmentats que ara funcionen. Un canvi que podria quedar finançat amb una sobretaxa de 200 pessetes per passatger. Els lobbies aeris juguen ara a pressionar sobre els governs obligant-los a replantejar-se si no serà una pèrdua de diners invertir bilions en el futur TGV europeu.

L'AVIÓ A LES VIES

Més enllà de la competència pels passatgers, companyies aèries i ferroviàries poden superar l'enfrontament amb la coordinació dels seus serveis. Ubicar estacions de trens d'alta velocitat als aeroports i millorar els enllaços poden ser fórmules per a fer compatibles els dos sistemes i beneficiar els usuaris. Així ho ha fet la SNCF amb l'anunci d'obertura d'una estació de TGV a l'aeroport parisenc Roissy-Charles de Gaulle, una zona de transbord entre vols intercontinentals i trajectes ferroviaris per a les capitals europees del nord-oest.

També Brussel·les i Amsterdam aspiren a aconseguir una terminal de TGV. Tant Bèlgica com Amsterdam intenten fer dels seus aeroports punts de redistribució de vols procedents d'altres continents. És l'única eixida per a companyies com l'holandesa KLM i la belga Sabena, que tenen un mercat domèstic poc desenvolupat per raons geogràfiques òbvies i que hauran de pactar amb el tren si no volen perdre quota de mercat.

De fet, les companyies aèries s'han

vist obligades a marcar-se un nou repetit davant l'ofensiva dels trens. Els seus projectes i la filosofia que intenten implantar al llarg dels futurs anys està en el fet que l'usuari cntenga que el seu vol comença a l'estació central. Això passa, però, per oferir serveis específics als passatgers i anar més enllà de la simple connexió amb els aeroports. Així, l'alemanya Lufthansa ja ha establert un tren *intercity* que connecta els aeroports de Frankfurt, Colònia i Düsseldorf i evita la congestió d'aquests corredors intereuropeus. Són trens que tenen atorgat un número de vol i que han adoptat un servei i un estil propis dels avions.

Els plans de la Comissió Europea van, fins i tot, més lluny i ja s'estudia establir una autoritat comunitària que siga la propietària de la xarxa de línies ferroviàries i amb potestat per a llogar el seu ús tant a les empreses estatals com a les privades. Un projecte que, de moment, rebutgen visceralment les companyies estatals, les quals argumenten que la coordinació d'aquest tipus de sistema seria poc menys que impossible. Per contra, el trànsit aeri està en vies de trobar una solució integral a la saturació actual. A curt termini sembla improbable establir una autoritat paneuropea d'aquest tipus, però és evident que la proposta pressionarà les empreses ferroviàries estatals perquè òbriguen les seues xarxes a altres empreses foranes tant estatals com privades.

Albert Vicent