



L'aerolínia francesa estudia suprimir les connexions París-Perpinyà per aprofitar els slots a l'aeroport d'Orly per a vols més rendibles.

Perpinyà, destinació Barcelona

Poc més de 80 minuts separen Perpinyà de París en avió. Exactament, el mateix temps que invertirà el tren d'alta velocitat fins a Barcelona a partir de l'abril de 2013. Això sí, amb una diferència substancial de preu: 416 euros i uns 75 euros respectivament per als trajectes d'anada i tornada. La comparativa a la inversa no és possible, perquè no hi ha oferta de vols que connectin amb la capital de Catalunya, ni alta velocitat que enllaci directament Perpinyà amb París. El trajecte, en tren convencional fins a Nîmes i en TGV fins a París, es fa en 7h i 50m. I per si no fos prou, Air France estudia la supressió dels serveis a Perpinyà el 2014 per aprofitar els permisos d'aterratge i enlairament per a vols (*slots*) de més capacitat i més rendibles per a la companyia a

La probable supressió dels vols d'Air France a París i un TGV que no connectarà amb la capital francesa fins el 2020 deixen Perpinyà encara més desconnectada del nord. Barcelona, però, serà a 1 hora i 20 minuts en TAV a partir de l'abril vinent. Una oportunitat per a intensificar les relacions empresarials entre les dues àrees econòmiques.

Orly. Si es consuma aquesta decisió, l'aeroport de Rivesaltes quedarà mort i enterrat, perquè a hores d'ara són les sis freqüències diàries a París les que mantenen en vida la infraestructura, que només té vuit destinacions estacionals amb un vol diari.

El nord bloquejat, el sud obert.

La connexió de Perpinyà amb la capital financera i administrativa de l'Estat francès ja estava tocada, però l'any vinent pot quedar del tot interrompuda. Una situació que, a parer de Robert Guichet, empresari i president del Cer-

cle Euram de Perpinyà, els “perjudica molt econòmicament i turísticament, perquè significa que l’aeroport de Perpinyà desapareixerà i convertiran Carcassone en el segon aeroport de París, com el de Girona respecte de Barcelona, i xuclarà tot el turisme del sud de França, sobretot tenint en compte que Perpinyà no té alta velocitat cap a París”. Tot i que Air France encara no ha pres cap decisió, els empresaris nord-catalans comencen a treballar amb la possibilitat de crear una companyia de baix cost que pogués assumir aquest servei. Els primers càlculs que s’han fet donen rendibilitat a un preu de 220 euros, la meitat que la tarifa de l’aerolínia estatal. Però són conscients que l’aventura comporta perills, entre els quals, que la mateixa Air France decidís tornar a operar el vol en el moment en què ho fes la nova firma de baix cost.

Ara bé, Guichet creu que aquest “greuge” es pot convertir també en una oportunitat per als empresaris nord-catalans i per als del Principat per a aprofundir les relacions comercials i empresarials d’ambdues àrees econòmiques. L’entrada en funcionament del TAV Perpinyà-Barcelona l’abril de 2013 unirà les ciutats en 1h i 20 minuts, “de manera que fàcilment nosaltres podem obrir delegacions a Barcelona, molt propera a l’aeroport del Prat, i els catalans poden tenir també representació a Perpinyà, com a porta d’entrada a Europa”, explica Guichet, que pensa que “si gestionem bé un greuge provocat pel govern francès amb les infraestructures, encara en podem treure profit i intensificar les relacions econòmiques amb el sud”.

De fet, el principal proveïdor de la Catalunya Nord, amb prop de 400.000 habitants, és l’Estat espanyol, a molta distància del segon, Alemanya. Si tenim en compte que Catalunya i el País Valencià concentren el 34% del PIB espanyol, és lògic pensar que catalans i valencians tenen un pes transcendent en l’economia nord-catalana. De fet, una trentena d’empreses del Rosselló i la seva àrea d’influència tenen fàbrica o delegació al Principat o al País Valencià, i una quinzena de firmes del sud tenen presència al nord, segons dades de la Cambra de Comerç de Perpinyà.

Ara bé, sense una alta velocitat, sobre-



EL TEMPS

El TGV directe Perpinyà-París no arribarà fins el 2020, mentre que la connexió amb Barcelona estarà enllestida l’abril de 2013, cosa que posarà Barcelona a només 80 minuts de la ciutat nord-catalana.

tot per a mercaderies, vertebrar aquest espai comú perquè esdevingui un veritable *lobby* econòmic –repte que fa més d’una dècada que l’IIVEE impulsa i al qual s’han sumat darrerament agents econòmics i administracions– esdevé una quimera. La connexió Perpinyà-Barcelona per a passatgers serà sens dubte un pas de gegant. L’enllaç entre Figueres-Perpinyà està garantit gràcies al túnel a través dels Pirineus que està llest i en servei des de fa uns quants anys per raó d’un contracte internacional licitat conjuntament entre l’Estat espanyol i l’Estat francès que en concedia el 2004 la construcció i la posterior explotació a la iniciativa privada, al consorci TP Ferro, integrat per ACS i la francesa Eiffage. I a partir del 30 de juliol de 2013, l’Estat espanyol s’obrirà a la competència per la prestació de serveis ferroviaris, una circumstància que podria canviar el panorama futur del servei de TAV i de línies convencionals.

Però a l’altra banda de la frontera les prioritats són molt diferents. El sud és l’última direcció cap on França ha mirat històricament. Amb sort, si es compleixen les previsions, l’alta velocitat arribarà a París el 2020. De moment, el límit meridional al qual arriba la línia del TGV francès és Nimes. Si bé el termini és inacceptable, l’aspecte positiu és que el govern francès ha decidit executar conjuntament una línia mixta

de passatgers i mercaderies entre Nimes i Narbona, mentre que d’aquesta darrera ciutat a Perpinyà es construiria només una infraestructura per a viatgers i es reaprofitaria per a mercaderies la línia actual. En qualsevol cas, la prioritat són les mercaderies més que no pas els passatgers.

De fet, el TGV Perpinyà-París serà escassament competitiu pel temps de trajecte, una mica més de 5 hores. Els experts en la matèria estableixen que l’alta velocitat és competitiva en distàncies mitjanes de fins a 500 km, com ara de Barcelona a Madrid, on la diferència de temps de viatge amb l’avió és petita. Per aquest motiu, per als lligams socioeconòmics de l’euroregió mediterrània es considera molt més important tenir trens d’alta velocitat amb Perpinyà, Narbona, Besiers, Montpeller, Nimes o Lió que no pas amb la capital francesa.

Sigui com sigui, la connexió amb Europa continua interrompuda malgrat els petits avenços. I mentre no arriba el 2020, aquesta macroregió econòmica haurà de continuar batallant perquè Brussel·les planti cara a un Estat espanyol que vol bloquejar el corredor mediterrani en favor del corredor central dels Pirineus, amb l’únic propòsit d’escanyar l’economia més potent del seu propi estat.

Gemma Aguilera