

De Barcelona a París en 6 hores i 20 minuts. La primera connexió d'alta velocitat entre l'Estat espanyol i l'Estat francès serà una realitat el 15 de desembre. L'estrena ferroviària també acosta una mica més Barcelona, Girona i Figueres a Perpinyà, amb cinc freqüències diàries.

Cap a Europa a gran velocitat

Recórrer els 1.031 quilòmetres que separen Barcelona de París en cotxe costa 9 hores i 58 minuts, suposant que no trobem retencions i que circulem a la velocitat màxima permesa. Peatges i benzina a banda, que sumen 186 euros. L'avió aterra en menys de dues hores i ofereix uns preus francament competitius, però són molts els passatgers que prefereixen no enlairar-se, evitar-se les esperes, els retards i els controls, i opten pel tren. Això sí, un tren que uneix les dues capitals en 11 hores i mitja durant la nit. Però el 15 de desembre hi haurà una nova possibilitat per als qui vulguin viatjar al cor de França o a la capital de Catalunya. Culminarà un projecte que va començar a gestar-se l'any 1992, i que ha estat víctima de tota mena de vicissituds tècniques i de traves polítiques per part d'Espanya i de França. Aquest dia, la ciutat de la llum estarà connectada per alta velocitat amb Barcelona i Madrid sense haver de fer transbordament a l'estació de Figueres-Vilafant. Un dia històric, perquè serà la primera connexió d'alta velocitat a través dels Pirineus, i amb un valor que va més enllà de l'estalvi de 20 minuts en el trajecte respecte de l'actual, que va entrar en servei el gener del 2013. Trens operats conjuntament per Renfe i la companyia francesa SNCF enllaçaran Barcelona i París en 6 hores i 20 minuts, amb dues freqüències diàries i a un preu que

oscil·larà entre els 59 euros i els 170 euros per trajecte, segons les tarifes facilitades pels operadors. Des de Girona i Figueres el trajecte serà 38 minuts i 50 minuts més curt. Certament, l'usuari hi guanyarà més en comoditat que en preu. El viatge que es fa avui dia costa 65,5 euros en la modalitat més barata, comprant un bitllet a Renfe i un altre a SNCF.

També hi haurà quatre noves rutes a partir del 15 de desembre operades conjuntament. Un tren model Dayse de la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) cobrirà tot el trajecte, de manera que per primera vegada material mòbil francès creuarà la frontera. Això mateix és el que passarà en sentit invers, amb els S-100 de Renfe que arribaran a Marsella (des de Madrid, en 7 hores i a partir de 89 euros), Lió (des de Barcelona en 4 hores i 53 minuts, a partir de 49 euros) i Tolosa (en 3 hores des de l'estació de Sants a partir de 39 euros). Aquestes quatre noves destinacions surten al mercat amb la denominació "Renfe i SNCF en cooperació". No obstant, la comercialització de bitllets es mantindrà a les webs respectives.

Solventat el problema de l'intercanvi a Figueres, també s'escurcen distàncies en trajectes que cobreixen destinacions turístiques de primer ordre per a Catalunya, com per exemple Narbona (en 1 hora i 55 minuts), Avinyó (en 3 hores 41 minuts), Montpellier (en 2 ho-



L'acord entre SNCF i Renfe posa en marxa la primera connexió d'alta velocitat entre l'Estat

res 50 minuts) o Carcassona (en 2 hores i 18 minuts). Més enllà de París, les tres ciutats catalanes i Madrid estaran connectades amb Perpinyà, Lió, Marsella, Tolosa de Llenguadoc, Carcassona, Narbona, Montpellier, Nimes i Avinyó.

Alta velocitat, a estones. Ara bé, el trajecte Madrid-Barcelona-París no serà exclusivament en alta velocitat. En el recorregut actual hi ha trams en què els combois no podran circular a alta velocitat. A l'Estat francès circularan per trams d'alta velocitat entre París i Nimes d'una banda, i entre Perpinyà i la frontera per una altra, però també per alguns de via convencional quan els combois circulin entre Nimes i



espanyol i el francès. Barcelona, Girona i Figueres connecten directament amb París, i de retruc, Perpinyà es posa a només 1 hora i 20 minuts de la capital catalana.

Perpinyà o entre Tolosa i Perpinyà.

Però la perspectiva d'escurçar més el trajecte és del tot improbable. El juny de 2013, el govern francès va anunciar que paralyzava "indefinidament" la implantació de l'alta velocitat en aquests trams, compromesa per l'anterior executiu de Nicolas Sarkozy, perquè considerava "financerament irreal" abordar una inversió de 250.000 milions d'euros en 20 anys, quan el pressupost que preveu el govern de François Hollande per a infraestructures és de 2.000 milions anuals. Sobre la taula només hi ha el tram Nimes-Montpellier, que actualment està en obres i s'hi han d'executar dues circumval·lacions, amb previsió que finalitzin el 2017. Però el tram

Montpellier-Perpinyà, imprescindible perquè tota la línia Barcelona-París discorri en alta velocitat, està totalment aturat.

A la Catalunya Nord, la connexió directa amb Barcelona i Girona suposa una millora relativa respecte al servei que ja es presta des del 2013. Però més enllà de l'estalvi de 20 minuts i la molèstia de fer el transbordament a Figueres, es valora l'atractiu afegit que tindrà en termes turístics i de negocis. Barcelona i Perpinyà estaran a només 1 hora i 19 minuts, Girona i Perpinyà a 43 minuts, i Figueres i Perpinyà es connectaran en només 26 minuts.

Els horaris establerts per Renfe i SNCF són molt avantatjosos per a

Barcelona, amb sortida a les nou del matí i un darrer tren a les 22h. En canvi, en el sentit invers del trajecte els horaris són prou més incòmodes, perquè fan difícil aprofitar tot el dia a la capital catalana. El primer tren surt de l'estació de Perpinyà a les 10 del matí, i el darrer tren surt de l'estació de Sants a les 18:26.

Més oferta el 2014. En qualsevol cas, els dos operadors ferroviaris ja han avançat que durant el 2014 ampliaran el servei en freqüències i destinacions per atendre una demanda estimada d'un milió de viatgers internacionals. El mercat actual dels desplaçaments entre l'Estat espanyol i França és d'uns



El febrer del 2008, l'AVE arribava a Barcelona després d'anys de retard. Gairebé sis anys més tard, es materialitza la primera connexió directa amb Europa. En 6 hores i 20 minuts s'arribarà a París.

82 milions de viatges anuals, dels quals un 89% es fan en vehicle privat.

La data d'inauguració del trajecte directe Barcelona-París es va fer pública l'endemà que Brussel·les beneís definitivament la inclusió del corredor mediterrani en el mapa de xarxes prioritàries de transport europeu. Dues bones notícies per a Catalunya, perquè veia més a prop la seva integració plena a la UE en l'àmbit del transport de persones i mercaderies.

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, valorava les dues notícies com "una fita històrica sense cap mena de dubte, que a més a més és una gran victòria dels que sempre l'hem defensat, la societat civil ca-

talana, la valenciana, les institucions catalanes, les valencianes..., que el corredor Mediterrani per als Països Catalans en general i també per al conjunt de l'Estat és la inversió en infraestructures que s'havia de fer tenint

La connexió Barcelona-París arriba més de vint anys després que es posés sobre la taula

en compte l'economia i els interessos de les empreses que realment poden generar inversions". Al seu entendre, el Parlament europeu va votar "una decisió històrica, transcendent, que esborra definitivament tot un model poc realista i propi d'altres temps, que només va rescatar el PP".

El conseller reconeix que el camí per a arribar al 15 de desembre no ha estat senzill, per manca de voluntat política tant per part d'Espanya com de França: "Els estats no han estat mai grans aliats d'aquest tipus d'interconnexions transfrontereres, històricament no ha cregut massa en aquest tipus de connexions". Però l'experiència d'aquest primer any, amb el trajecte Figueres-París sense baixar del tren, demostra al seu entendre que és una gran aposta. "Ha estat un èxit rotund a l'anada i la tornada", confirma Santi Vila, que espera que a curt o mitjà termini "es liberalitzi definitivament aquest servei i que tots els operadors ferroviaris puguin prestar amb el màxim de competència possible el seu producte".

Segons ha anunciat l'operador Renfe, aquest servei és el primer pas en la integració de la xarxa d'alta velocitat espanyola amb la de la resta d'Europa. En el futur, el pla de transport d'aquest servei serà una oferta de trens d'alta velocitat en més països, amb 22 estacions i 150 rutes directes possibles i 200 més en correspondència.

Sigui com sigui, el dia 15 de desembre acabarà una història força retorçada de l'alta velocitat espanyola i la seva connexió amb França, que en absolut no fa justícia ni a criteris de rendibilitat econòmica de l'AVE ni de rendibilitat social. El 2013 ha arribat la connexió ferroviària d'alta velocitat a Girona i s'apropava a la frontera amb França amb una dècada de retard, i més de 20 anys després que l'estat completés la unió per alta velocitat entre Madrid i Sevilla.

Durant l'anunci de la data, el president de l'executiu espanyol va assegurar que, el 15 de desembre, Catalunya es convertirà en "un eix de les connexions hispano-franceses", mentre que per al president francès la notícia és la constatació que s'ha donat un impuls als "problemes de més alt nivell".

Gemma Aguilera