



LFP Perthus confirma la llegada de nuevos tráficos en ancho internacional a partir de 2023

La sociedad gestora del tramo ferroviario internacional en ancho estándar entre España y Francia, LFP Perthus, ha confirmado la petición de surcos para nuevos servicios ferroviarios de mercancías que tienen previsto iniciar servicios por su línea en 2023. Por razones de confidencialidad no han facilitado más detalles, pero sí han confirmado que dichas compañías utilizarán nuevas locomotoras. Además, a medida que el tráfico aumente, LFP Perthus revisará a la baja todos los cánones, una medida que se sumaría al actual descuento que se aplica a los servicios de corta distancia (inferiores a 750 kilómetros). Aunque por el momento no se prestan servicios de corta distancia, desde LFP Perthus aseguran que mantendrán la tarifa «con objeto de que el ferrocarril sea más competitivo» y atraiga esa tipología de rutas por su infraestructura.

En los últimos meses, los tráficos semanales de ida y vuelta no han dejado de crecer: «La tendencia es muy al alza, la demanda es grande y va en aumento», señalan desde la compañía. La reanudación del servicio de VIIA que conecta con Barcelona, así como el incremento de frecuencia en junio a tres viajes semanales, «ha generado un aumento importante». Asimismo, LFP Perthus afirma que «también ha aumentado el servicio de Hupac». Al mismo tiempo, la compañía hispanofrancesa (Adif y SNCF) ha remarcado que «los trenes van más llenos y el peso medio de los trenes va en aumento».

Esto se debería, en parte, a que la demanda está registrado «un fuerte crecimiento» y a que «las nuevas locomotoras pueden remolcar trenes de hasta 1.900 toneladas, mientras que las antiguas solo pueden remolcar trenes de hasta 880 toneladas y, por tanto, circulan en doble», explican en referencia a las unidades Euro6000 incorporadas por Captrain y el material rodante usado hasta ahora por Renfe.

A LA ESPERA DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO

En relación a la futura llegada del ancho UIC a Portbou, desde LFP Perthus sostienen que no afectará a su línea. «No tememos en absoluta la llegada del ancho UIC a Portbou», han remarcado, porque las dos líneas son complementarias y «tampoco se resolverían las demás limitaciones operativas». En concreto, se refieren a que el ancho UIC estará implantado en una sola vía por Portbou, a que la longitud de los trenes seguirá estando limitada a 500 metros, a que los gálibos actuales aún no permiten autopista ferroviaria y a las quejas de los vecinos por el ruido.

Por otra parte, la compañía mantiene la esperanza en el Corredor Mediterráneo. «La clave para aumentar la cuota de mercado del transporte por ferrocarril es el Corredor Mediterráneo hasta Tarragona y Valencia con todas las conexiones capilares», afirman, «así como las terminales de mercancías que actualmente son el mayor obstáculo para un crecimiento del tráfico que podría ser mucho más

rápido».