

# Figueres-Perpignan: ¡Porque la línea lo vale!

No somos partidarios de entrar en polémicas en LFP Perthus, somos más de buscar soluciones en positivo, pero cuando se alude a nosotros de forma tan directa, como en el artículo de Eduard Albors publicado el 17 de marzo en El Mercantil, no nos queda más que ejercer nuestro derecho a réplica. La primera pregunta que debemos plantearnos es: ¿Por qué tanta escasez de tráfico actualmente por la línea de alta velocidad Figueres-Perpignan?

Las razones son numerosas y de diversos tipos. El escaso atractivo de la oferta actual de los servicios de viajeros (frecuencia insuficiente, horarios inadaptados) y la fuerte competencia de los vuelos low-cost, autobuses de larga distancia y uso compartido del coche, afectan a la demanda de viajeros. Sin hablar de los trenes regionales que aún no han sido implantados entre España y Francia, a pesar de los esfuerzos de Catalunya, a la cual, por cierto, hay que felicitar por su buena voluntad y disposición.

*La ausencia del Corredor Mediterraneo ha afectado a LFP Perthus, pero las obras progresan enormemente*

Respecto al tráfico de mercancías, el movimiento se ve principalmente afectado por la ausencia de vías de ancho internacional en Barcelona, Tarragona y Valencia, y de red capilar hacia los puertos, fábricas y centros logísticos. Dicho de otra forma, se ve afectado por la ausencia del Corredor Mediterráneo. Afortunadamente, desde hace más de diez años, España ha destinado presupuestos consecuentes para la adaptación de su red y los resultados son visibles. Las obras han progresado enormemente y esto nos anima a ser optimistas. La falta de material rodante (locomotoras) ya ha dejado de ser un problema: dos nuevos operadores con nuevas locomotoras van a empezar servicios a muy corto plazo. Sus locomotoras están en proceso de autorización.

Así pues, no se trata de que a la antigua sociedad concesionaria le faltara de iniciativa para buscar tráfico, sino que los trenes de mercancías internacionales con origen/destino fuera de la Península Ibérica, no podían acceder a las terminales españolas a causa de su ancho de vía. Solo han podido hacerlo de

forma precaria en las terminales portuarias de Barcelona, pero sin acceso ni a Martorell, ni a Tarragona, ni a Reus y aún menos, a Castellón, Sagunto o Valencia. Hasta hoy mismo, poquísimas vías son de ancho internacional en las terminales del puerto de Barcelona. Pero, lo dicho: este problema se está resolviendo gracias a los esfuerzos de los gobiernos y del comisionado del Corredor Mediterráneo y su equipo. ¡Nuestro más sincero agradecimiento!

Con la puesta en servicio del Corredor Mediterráneo, las perspectivas a medio y largo plazo son alentadoras. En las últimas previsiones, de aquí a 2026, el tráfico de viajeros en alta velocidad aumentará el 35%, el de viajeros regional y los trenes de noche deberían comenzar, mientras que el de mercancías se multiplicaría por seis. Pero seamos modestos: el tráfico actual es bajo, por lo que multiplicarlo por 4 o 5... ¡No es ninguna proeza!

*El canon de paso por LFP Perthus de un mercancías Barcelona-Alemania representa el 4 % del coste total*

Viene luego la cuestión de los famosos cánones de LFP Perthus... ¡Ay, esos cánones! ¡Qué historia! Mirémoslo sin prejuicios: a día de hoy, para un trayecto de larga distancia como Barcelona-Alemania, el canon de paso de un tren de mercancías por el tramo internacional hispanofrancés representa aproximadamente el 4 % del coste total. Dicho de otra forma, por mucho que el canon se anulase, el ahorro sería del 4%. ¿De verdad alguien piensa que el ahorro de ese 4% del coste es suficiente para captar el tráfico de la carretera? Todos sabemos que ese no es el problema. Sea como sea, a día de hoy, el paso por la línea Figueres-Perpignan es significativamente más barato y mucho más rápido que el paso por la vía convencional, que además de imponer una inevitable ruptura de carga, está y estará siempre limitada a trenes de solo 500 metros de longitud (frente a los 750 metros de su línea alternativa).

Por lo tanto, una supuesta disolución de LFP Perthus no aportaría ningún tráfico adicional, sino más bien privaría al sector ferroviario de un actor que aporta valor añadido: dinamismo comercial, facilitador para los operadores, amortiguador entre dos gestores históricos, innovación tecnológica siendo la primera línea mixta explotada a 300 km/h en el mundo... La división de la línea en dos y el traspaso a los administradores históricos de la parte territorial correspondiente no es técnicamente posible. La línea ha sido diseñada y construida como un elemento indivisible explotado por un solo puesto de control y con un único y

mismo referencial técnico. Esta indivisibilidad no es solamente técnica, sino que abarca todos los ámbitos de la explotación: gestión de las circulaciones, de la energía, mantenimiento y gestión de la seguridad.

*La disolución de LFP Perthus no aportaría ningún tráfico adicional, solo privaría de un actor que aporta valor*

LFP Perthus no escatima esfuerzos para atraer tráfico: los cánones tienen una trayectoria decreciente desde hace cinco años, se han introducido nuevas tarifas para los trenes regionales, significativamente más baratas que las de los trenes de alta velocidad. Sin hablar de los mecanismos incentivadores que ayudan al inicio de nuevos servicios. Y los esfuerzos continuarán con la introducción de tarifas adaptadas a los trenes de mercancías de corta y media distancia, precisamente para que el peso del canon del tramo internacional sea despreciable frente al coste total.

¿Qué hay que hacer entonces? Hay deberes para todos. Por supuesto, LFP Perthus debe continuar sus esfuerzos comerciales, siendo imaginativos y proactivos. Pero también deben continuar los esfuerzos para la puesta en servicio del Corredor Mediterráneo cuanto antes. Esto, alegrémonos, está en buen camino. Por último, es imprescindible apoyar a Catalunya y definir una solución para implantar servicios de trenes regionales, tomando como ejemplo el Léman Express establecido conjuntamente por los cantones de Ginebra y Vaud, la región Auvergne-Rhône-Alpes, los SBB-CFF-FFS y SNCF. ¡Porque la línea lo vale!