

La concesión ferroviaria Figueres Perpignan

Hagamos un poco de historia para enmarcar el tema. En 2004, los gobiernos español y francés adjudicaron a dos empresas constructoras la concesión, denominada TP Ferro, de un tramo de 44,4 km de la línea de alta velocidad que conectaría España con Francia por los Pirineos Orientales. Esta concesión -por 50 años- tenía como obra emblemática un túnel de 8,3 km de longitud. Las obras finalizaron en el plazo previsto (2009), pero no empezaron a circular trenes hasta el 2013 debido al retraso de las obras en territorio español. Solo tres años después, el 16 de diciembre de 2016, los Estados español y francés 'resolvieron' el contrato de concesión debido a los problemas financieros del concesionario, y a los tres días establecieron un convenio de explotación y mantenimiento a la sociedad 'Línea Figueres Perpignan, S.A.' (LFP Perthus), participada al 50% por los gestores de infraestructuras Adif y SNCF Réseau. El convenio tenía una duración de cuatro años prorrogables dos más, que ha vencido ya, e imagino que ha sido prorrogado al no haber noticias de ello en sentido contrario.

La sociedad LFP Perthus es deficitaria, manteniendo unos cánones similares a los de la anterior concesión privada

¿Por qué fracasó la concesión? Obviamente porque no se generaron los tráficos estimados, (se suponía que el 30% de los ingresos vendrían de los trenes de viajeros y el 70% de los de mercancías) y porque TP Ferro hizo bien su tarea de constructor, pero no fue proactivo como concesionario. Sabiendo que sus mayores ingresos debían proceder de los tráficos de mercancías, debería haber buscado más puntos de carga/descarga de los trenes, que estaban restringidos a las terminales ferroviarias del entorno del puerto de Barcelona. (Abro paréntesis: en relación al puerto de Barcelona debe indicarse que desde hace una década aparece en los Presupuestos Generales del Estado, una partida para mejorar sus accesos ferroviarios y nada se ha construido. No obstante, no toda la culpa es de la Administración del Estado, ya que la parte catalana ha estado proponiendo soluciones -algunas inaplicables- centradas en las vías de conexión, sin tener en cuenta que lo decisivo es: ubicar la terminal de formación de trenes, estimar la demanda existente y con estos datos plantear la infraestructura de conexión más pertinente. Parece que últimamente se empieza a mover de nuevo el tema.

Veremos).

Soy partidario de disolver LFP Perthus y aplicar los cánones de cada red al actual tramo transfronterizo

¿Cuál es la situación actual? Con los datos que figuran en la web de la nueva sociedad, consultados mientras escribía el artículo, en una semana circulaban por la línea 58 trenes, 30 de mercancías y 28 de viajeros. Es cierto que estamos en pandemia y los trenes de viajeros -los más afectados- son menores de lo habitual. Sin embargo, las cifras son desalentadoras y, de hecho, la sociedad LFP Perthus es deficitaria, manteniendo unos cánones similares a los de la concesión privada.

A la vista de lo anterior, mi propuesta sería disolver la sociedad LFP Perthus y traspasar la gestión de la infraestructura a cada gestor nacional Adif y SNCF Réseau, aplicando los cánones normales de cada red (por ejemplo, el canon actual de circulación para un tren de contenedores es de 822 euros y si se aplicaran los cánones de la línea Barcelona-Figueres serían unos 50 euros y para un tren de viajeros bajaría de unos 1.800 a una horquilla entre los 180-200 euros o incluso inferior dependiendo del tipo de tren). ¿Cómo justificar esta propuesta? Una vez que la concesión ha revertido al sector público no es equitativo aplicar criterios de tarificación diferentes a otros tramos de la red ferroviaria. Por ejemplo, en España, el túnel de Guadarrama de 28 km no tiene un canon específico. Además, Adif y SNCF Réseau tienen capacidad para absorber este tramo de infraestructura y con la absorción se ahorrarían costes de estructuras duplicadas.

Por otra parte, recientemente se han rescatado hasta nueve concesiones de autopistas en España, en las cuales han disminuido peajes, incluso suprimiéndolos en periodos nocturnos. Pero lo más importante, una reducción significativa de los cánones podría incentivar la creación de trenes de viajeros entre el Sur de Francia y Catalunya, y potenciar el uso de los trenes de mercancías. Aunque sigo pensando que además de las terminales del entorno del puerto de Barcelona, a la línea de tráfico mixto de alta velocidad entre Barcelona y Francia le hace falta otra plataforma de transbordo entre tren y carretera, y entre tren de ancho internacional y tren de ancho ibérico que le permita generar nuevos tráfico.