

Del tren internacional al taxi compartido

Pasajeros transfronterizos de la línea de Cercanías R3 de Cataluña acaban cruzando en taxi hasta España por problemas de la operadora francesa SNCF

Las constantes incidencias en la línea de Cercanías que conecta a Barcelona con el Pirineo y Francia (la R3) han atravesado fronteras. Un viajero de un tren internacional que el pasado jueves venía de París se vio obligado a bajar en la Tor de Querol (estación internacional francesa), cruzar la frontera en un taxi (pagado por Renfe) y poder así abordar en Puigcerdà (a 10 kilómetros de distancia) el convoy que va a la capital catalana y que según las compañías ferroviarias comienza su recorrido en Tor de Querol. Un revisor le explicó que “no había personal de la operadora francesa SNCF en la estación para dar salida al tren”. El incidente terminó en Twitter y abrió una vez más el debate sobre la calidad de servicio, la relación entre los operadores de ambos países y los efectos de la falta crónica de inversión.

Los trenes franceses llegan hasta la estación de La Tour de Querol. Hasta allí también llegan los españoles de Renfe, que recogen el pasaje de conexión para después llegar hasta Barcelona. De ahí que la versión dada por el usuario afectado en Twitter, asegurando que no había trabajadores de SNCF para poder comenzar el viaje, levantara una polvareda. Fuentes de Renfe matizan los hechos y explican que el operador francés les ha advertido de que comenzar el recorrido del servicio a la capital catalana en la estación internacional conllevaría retrasos, pues su política es darle preferencia a las otras operaciones propias.

Ante esta situación, Renfe ha optado por no hacer llegar sus trenes hasta la población francesa y hacer una conexión hasta Puigcerdà, a diez kilómetros, utilizando taxis. “Los viajeros acostumbran a ser dos o tres como mucho”, explican estas fuentes del operador de las Cercanías catalanas. La fórmula puede resolver el problema puntual, pero acabar en un taxi para cruzar la frontera suele sorprender a los pasajeros. En las últimas semanas se ha tenido que recurrir a esta particular lanzadera en al menos seis ocasiones.

El tuit del viajero que hizo público que estaba haciendo el trayecto en taxi hasta Puigcerdà tuvo varias respuestas tanto de usuarios como de trabajadores de operadoras ferroviarias. Tampoco se salvó de las críticas la SNCF, siglas en francés de “Société Nationale des Chemins de Fer Français”, empresa estatal francesa que tiene el monopolio de la operativa de ferrocarriles en Francia.

La R3 se inicia en L’Hospitalet de Llobregat y acaba en la estación internacional de la Latour de Carol (Francia) pasando por Vic y con 161 kilómetros de recorrido. El tiempo de recorrido hasta la frontera es de más de tres horas. Esta línea, de 1929, conserva muchas características de su trazado original. Entre otras, “la misma lentitud, ya que tardas lo mismo en llegar a

Barcelona que cuando yo era pequeño” asegura Albert, un vecino de Ribes de Freser ahora jubilado y usuario habitual de la línea. La R3 es una línea que entre averías, incidencias, obras y huelgas acumula las peores cifras de todas las de Cercanías. Este mes de noviembre, por ejemplo, ha sufrido retrasos de entre media hora y una hora una docena de días, y no es algo inusual. En algunos casos los pasajeros han acabado el viaje por carretera con un servicio alternativo.