

Informe // Lleida // 24-01-2012

El proper 1 de febrer la línia de la Pobla tindrà el servei més reduït de la seva història: la Generalitat haurà aplicat les tisores abans que una bona gestió.

- La PTP rebutja la massiva reducció del servei ferroviari a la línia de la Pobla: de 3 a 1 entre la Pobla i Lleida i de 8 a 4 entre Balaguer i Lleida a partir del proper 1 de febrer
- La Generalitat és l'única responsable de la baixa demanda de la línia i no ha de perjudicar els ciutadans de Lleida, la Noguera i el Pallars pels seus desencerts. Per això exigim el traspàs de Renfe i de les infraestructures? Per tancar serveis?
- La història de la línia demostra que els viatgers perduts pel tren no es recuperen en autobús: el transport públic de Ponent perdrà oportunitats de ser eficient

La PTP vol fer públics els següents arguments contra la retallada del servei i a favor d'una modificació intel·ligent dels horaris, on es coordinin trens d'FGC amb autobusos i amb el servei Avant.

1. El tren de la Pobla és un servei molt més rendible socio-econòmicament que altres serveis de transport subvencionats a l'àrea de Ponent, com l'Aeroport d'Alguaire, però no té la mateixa protecció institucional. L'any 2010, el desprestigiat servei ferroviari va transportar quatre vegades més viatgers que l'Aeroport d'Alguaire (227.000 viatgers davant de 56.135), amb un cost anual un 25% menor (3,1 Milions d'Euros front 4 Milions d'Euros). Si el criteri per subvencionar serveis de transport és el desenvolupament econòmic, no s'entén que se subvencioni molt més uns passatgers que gasten poc o gens a Lleida (marxen majoritàriament a Andorra) front els treballadors i turistes que utilitzen la línia Lleida – la Pobla, que afavoreixen directament el PIB de les comarques de ponent. No és comprensible que una mateixa administració redueixi a la mínima expressió el servei a la línia d'FGC mentre amplia un aeroport que genera més dèficit i menys desenvolupament econòmic que el tren a Lleida. Per què no subvencionar un servei ferroviari combinat (Avant + FGC + bus) per portar turistes des de Barcelona, la vuitena potència demogràfica d'Europa, fins la Noguera, el Pallars i la Vall d'Aran?

FGC Lleida – la Pobla			Aeroport d'Alguaire		
Cost anual		Cost operatiu per viatger 13,7 €	Cost anual		Cost operatiu per viatger 71,3 €
Adif	600.000 €		Aeroport	4.000.000 €	
Renfe	2.500.000 €		Operadores	???	
Passatgers:	226.961		Passatgers:	56.135	
Recaptació	430.000 €	Dèficit per passatger 11,8 €	Recaptació*	???	Dèficit per passatger ???

(*) Evidentment els bitllets no inclouen una taxa aeroportuària de 71,3 €, cosa que fa d'aquest aeroport un servei de transport subvencionat.

Font: PTP a partir de dades DOGC i memòria d'FGC

2. El tren de la Pobla transporta diàriament els mateixos passatgers que l'AVE regional (Avant) entre La Coruña, Santiago i Ourense, però sense el mateix prestigi entre les institucions i operadors públics que els operen. En dies feiners, de mitjana, el tren regional de la Pobla transporta 780 front els 709 del primer any en servei de l'Avant gallec.

3. Els autobusos interurbans tenen un menor cost operatiu que el tren, però també capten menys usuaris per al transport públic. Les retallades ferroviàries faran perdre presència del transport públic a la Noguera i al Pallars. Cada tren d'FGC carrega 41 (xifres 2010) passatgers per cada trajecte entre Lleida, Balaguer i la Pobla, aproximadament el doble del que carreguen els autobusos. A aquest fet, a més, cal tenir en compte que el servei d'autobús en aquesta línia no ofereix les mateixes condicions de viatge, tot i acostar-se més a alguns municipis:

- Les tarifes de l'autobús són el doble de cares que les del tren d'FGC. Substituir trens per autobusos podrà reduir el cost operatiu, però difícilment farà mantenir els passatgers i la seva recaptació si no es redueixen les tarifes del bus.
- Si l'autobús redueix les tarifes per equiparar-se al tren, el que es farà és transferir part del dèficit operatiu d'FGC a l'autobús; que és tan econòmic per a l'administració, en part, per ser el doble de car per als usuaris.
- L'autobús ja va substituir el tren durant les obres de renovació de via entre Balaguer i la Pobla de Segur (2005-2006). La reposició del servei ferroviari va portar associat un increment de la demanda del 17% amb el mateix nombre d'expedicions que feia l'autobús.
- El que cal fer és combinar el servei d'autobús i tren, que tot i ser competència de la Generalitat, actualment circulen de forma solapada el 50% de vegades entre Lleida i la Pobla de Segur (expedicions des de Lleida a les 9:10 – 9:10; i des de la Pobla, 6:19 – 6:40 i 12:37 – 12:56) (vegeu annex 4).
- En comptes de coordinar els serveis de bus i tren, o substituir trens per nous autobusos, se suprimiran alguns serveis solapats i es perdrà part de l'oferta que actualment enllaça el Pallars i la Noguera amb Lleida.

4. Fem memòria: degradar l'oferta ferroviària de la Pobla fa desplomar la demanda, que costa molt de recuperar. Després de l'amenaça de tancament de 1984, l'any 1985 es va suprimir la meitat de l'oferta a la línia: passant de 6 a 3 trens diaris per sentit. Aquest fet va provocar una caiguda constant de la demanda: dels 425.000 viatgers transportats l'any 1985 a només 90.000 l'any 2000. Des d'aleshores s'ha produït una important represa de la demanda accentuada notablement a partir del traspàs de la línia a la Generalitat, les renovacions de via i sobretot pel reforç del servei entre Balaguer i Lleida, amb 8 expedicions diàries des de 2005 (vegeu annex 1). Actualment, tot i la crisi econòmica, la demanda del servei és de 226.000 viatgers anuals, quatre vegades més que els viatgers transportats per l'Aeroport d'Alguaire. El servei que es preveu donar a la línia Lleida – la Pobla de Segur, amb un tren diari per sentit i tres reforços fins a Balaguer, és el més reduït la seva història de la línia, i farà caure la demanda a mínims històrics.

5. La retallada de l'oferta no és una transició mentre millora el servei, sinó una decisió política que incrementarà els costos per passatger, justament l'argument que porta a tancar línies de ferrocarril. La necessària compra de nous trens, i un possible canvi d'operador per millorar la rendibilitat de la línia, és un procés que podria allargar-se entre **4 i 5 anys**, per tant no estem davant d'una transició curta. Tot aquest temps, amb un servei tan degradat com el que s'ha proposat, és més que suficient per justificar el tancament total o parcial de la línia adduint un creixent cost per passatger transportat.

6. La pèrdua de serveis és desproporcionadament més important que l'estalvi econòmic aconseguit. Més del 50% dels serveis ferroviaris de la línia serà eliminat a canvi d'un estalvi del 32% en el cost de manteniment de la línia, que passarà de 3,1 a 2,1 milions d'Euros. En total s'hauran eliminat 2 dels 4 torns de personal i 1 dels 2 trens que treballaven a la línia. La línia haurà de funcionar amb un sol tren i un parell de maquinistes durant tot el dia. Aquests costos repercutiran al mateix temps sobre

menys usuaris, fet que tornarà a situar la línia en el punt de mira d'alguns gestors que no semblen tenir massa clar com fer prosperar el transport públic.

7. La baixa ocupació del tren de la Pobla és conseqüència de la mala gestió del servei per part de la Generalitat de Catalunya, no és culpa dels ciutadans de Lleida, la Noguera i el Pallars. L'alt cost operatiu per passatger es deriva d'una explotació del servei antiquada i d'uns horaris que no han atès correctament la demanda; no pot atribuir-se a la baixa densitat demogràfica del Pallars. Resulta molt lamentable que la Generalitat hagi decidit retallar més de la meitat del servei abans d'haver-lo operat amb eficiència, i faci pagar així la responsabilitat dels seus errors als ciutadans de Lleida, la Noguera i el Pallars. Són desenes els exemples de les línies ferroviàries europees que uneixen ciutats de 100.000-150.000 habitants amb municipis de la seva rodalia amb alta freqüència i bona resposta per part de la població. El servei Mulhouse – Thann, a l'Alsàcia francesa, és un bon exemple per comparar amb el trajecte Lleida – Balaguer: Al cas francès són 32 els trens els que fan la connexió entre ciutats, mentre que les capitals del Segrià i la Noguera estan unides per tan sols 8 serveis diaris per sentit (vegeu annex 2). La Generalitat ha justificat la retallada del servei pel fet que la línia és cara de mantenir i té una baixa utilització, aduint només un 20% d'ocupació. Però per què hi ha aquesta baixa ocupació?

- La Generalitat **no ha fet una coordinació dels horaris de bus i tren**, tots dos de la seva competència exclusiva, i permet que circulin en el 50% de les vegades de forma solapada (vegeu annex 4), tant al servei Lleida – Balaguer com al tram Lleida – la Pobla.
- Després de la renovació de vies, que va costar uns 60 milions d'Euros, **no s'ha reprogramat el servei ferroviari per fer-lo més atractiu**: més freqüències i assegurar les connexions amb l'Avant per connectar la Noguera i el Pallars amb Barcelona.
- Per incrementar l'ocupació també es podrien haver utilitzat uns trens més petits (sèrie 596), en comptes dels grans (sèrie 592).
- Per **estalviar costos** es podrien haver pres moltes mesures amb anterioritat:
 - programant un servei que no tingués els trens ni els maquinistes aturats a la Pobla de Segur durant 2 hores i 2:25 hores cada dia
 - aturant els motors dels trens mentre estan aparcats
 - amb un agent únic al tren: en línies de baixa demanda no cal dur maquinista i interventor tot el trajecte; i es pot garantir la venda de bitllets a bord del tren.
 - Automatitzar al màxim la infraestructura amb agulles talonables, com es va fer a la línia, també d'FGC, entre Martorell i Igualada
 - amb un nou material mòbil tipus tramvia, que redueixi el consum energètic i els costos de manteniment

8. Explotar la línia amb un sol tren debilita al màxim la fiabilitat de la línia i la resposta davant d'incidències. La PTP es mostra contrària a operar la línia sota aquests mínims històrics, però en cas de fer-ho s'ha d'exigir un servei mínimament eficient i connectat amb l'Avant. En el cas extrem d'haver d'operar-se la línia amb un sol tren i un parell de maquinistes (torn de matí i de tarda), la PTP ha proposat disposar l'únic viatge entre la Pobla i Lleida en sentit descendent pels matins i en sentit ascendent a la nit. Amb aquest esquema, es podria incrementar el nombre de serveis llançadora entre Lleida i Balaguer fins a pràcticament igualar-lo amb l'actual, amb 7 viatges per sentit, generant-se al mateix temps quatre connexions amb l'Avant. La simulació d'aquest servei està disponible a l'Annex 6 i s'ha enviat a FGC per a la seva avaluació. En qualsevol cas el que s'ha d'exigir és un servei més semblant a l'actual en quantitat d'oferta però que estigui connectat amb l'Avant.

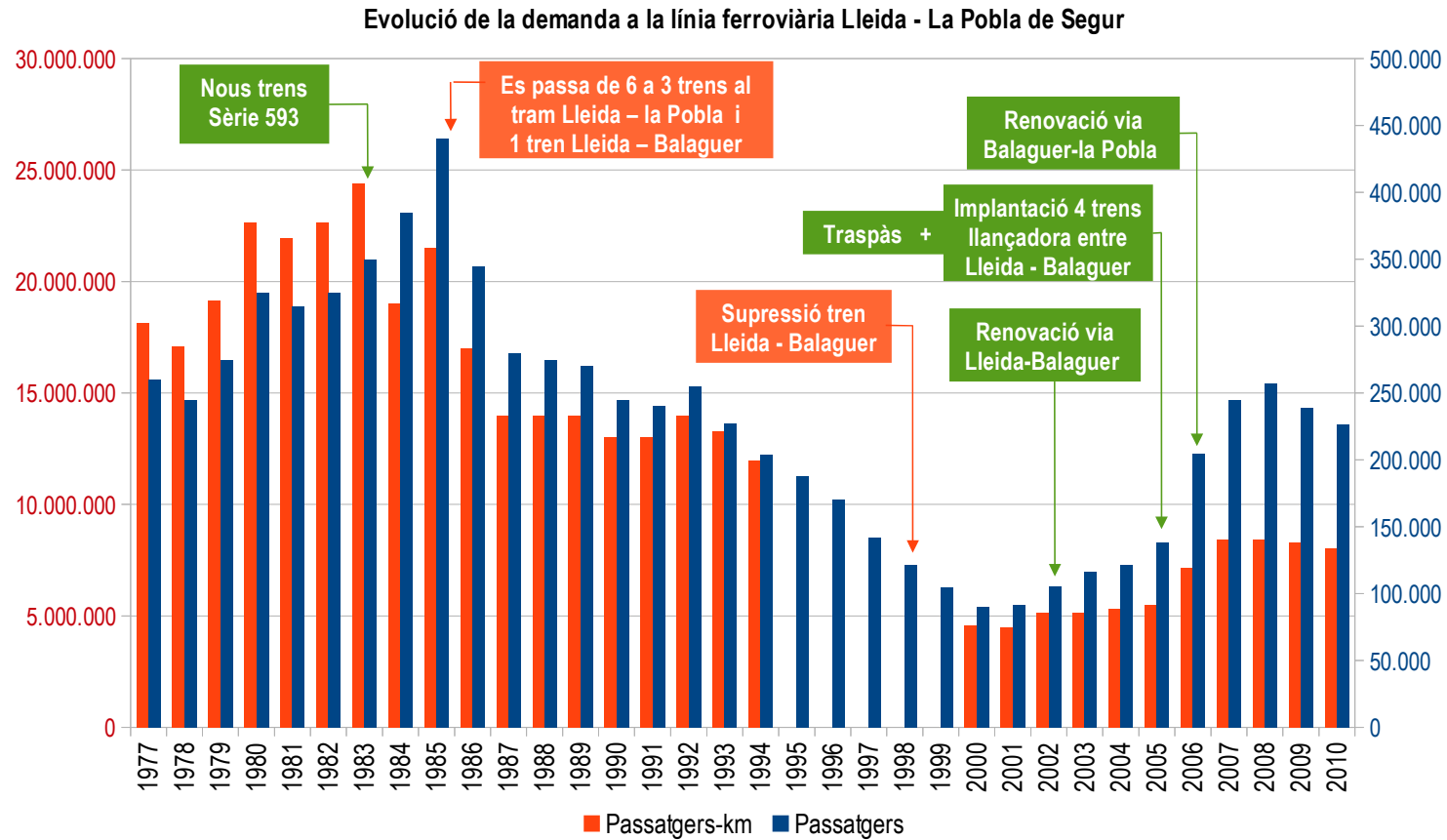
9. La Generalitat no ha complert amb Lleida pel que fa el Pla de Transports de Viatgers 2008-2012 (vegeu annex 5). Mentre exhibeix amb orgull un aeroport d'Alguaire, tot i l'escàs passatge que hi transita per les terres de Ponent, no es posen en marxa els serveis previstos al PTVC 2008-2012, i que dotarien d'un transport públic potent tota la regió. Aquest pla, aprovat pel Parlament de Catalunya, inclou les Rodalies entre Balaguer i Lleida -cada hora-, i sis trens diaris per sentit entre la Pobla de Segur i Lleida,

en un termini que expira enguany. Però l'any 2012 podria convertir-se en l'any dels incompliments del PTVC i en l'any amb pitjor servei de la història de la línia Lleida – la Pobla de Segur. La deixadesa de la Generalitat de Catalunya amb el transport públic de la Noguera i el Pallars no s'acaba amb el solapament de serveis; mai no s'han publicat horaris conjunts de bus i tren per donar a conèixer l'oferta real del transport públic a aquestes comarques com va fer la PTP (vegeu nota de premsa 02-08-2011) i ni tan sols es grafia la línia de Lleida – la Pobla als plànols ferroviaris regionals de Catalunya.

10. Si el territori no es mobilitza es podrien perdre a curt termini tots els serveis de la línia de la Pobla i les llançadores Lleida – Cervera, serveis que degudament potenciats poden tenir una bona demanda. Si l'àrea de Lleida no es mobilitza per aquest servei públic perdrà una gran oportunitat per treure profit d'una xarxa ferroviària excel·lent, però pràcticament buida. **La PTP anima a tota la societat de Lleida, la Noguera i el Pallars, a ressuscitar l'esperit de “VOLEM LO TREN”, que al 1984 va evitar el tancament de la línia, i que al 2012 hauria d'evitar la degradació del servei i el compliment del Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012** (vegeu annex 5).

Lleida, 24 de gener de 2012

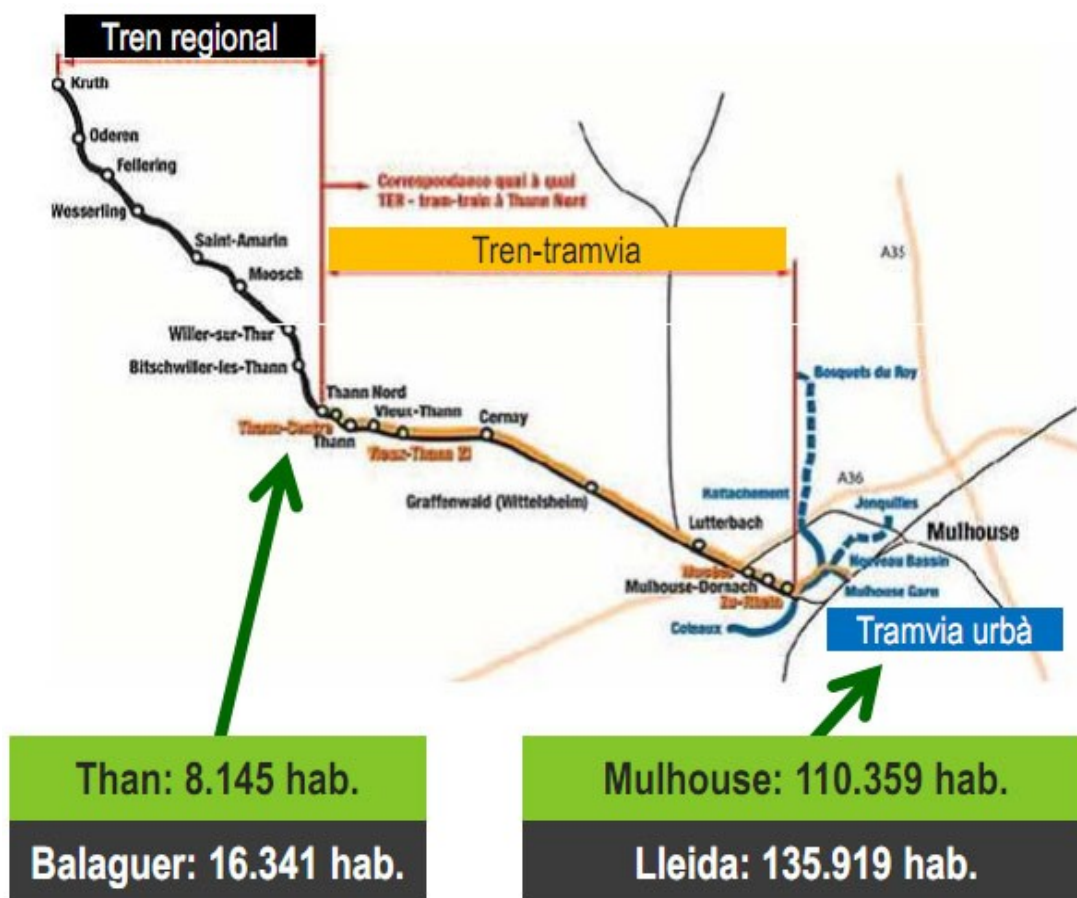
ANNEX 1.



ANNEX 2

Comparativa Lleida - Mulhouse

Exemple d'explotació ferroviària a les Rodalies de Mulhouse, a l'Alsàcia francesa.



	Freqüència	Integració urbana
Lleida - Balaguer	8 trens en dia feiner No cadenciats	L'Ajuntament va arribar a intentar soterrar el tren i desviar-lo fora del casc urbà.
Mulhouse - Thann	32 trens en dia feiner Servei cadenciat cada 30'	Es manté la traça ferroviària i es fa una penetració urbana a la capital a mode de tren-tramvia.

Més informació: http://www.solea.info/plan_reseau.html
Horaris: http://www.solea.info/horaire_pdf/tmp0UjyMI.pdf

ANNEX 3

Explotació de la línia Lleida – la Pobla de Segur. Horaris de 2011

Requereix dos trens i quatre tornos de maquinistes. Es podria optimitzar més.

Nº tren	Lleida Pirineus	Alcoletge	Vilanova de la Barca	Térmens	Vallfogona de Balaguer	Balaguer	Gerb	Sant Llorenç de Montgai	Vilanova de la Sal	Santa Linya	Àger	Cellers Llimiana	Guàrdia de Tremp	Palau de Noguera	Tremp	Salàs de Pallars	La Pobla de Segur
15680	05:50					06:13											
15682	07:15	07:22	07:28	07:34	07:39	07:44											
15600	09:10	09:17	09:23	09:29	09:34	09:39	09:44	09:50	09:57	10:03	10:16	10:27	10:33	10:38	10:44	10:53	11:00
15684	11:45	11:52	11:58	12:04	12:09	12:14											
15604	13:45	13:52	13:58	14:04	14:09	14:19	14:24	14:30	14:37	14:43	14:56	15:07	15:13	15:18	15:24	15:33	15:40
15686	15:15	15:22	15:28	15:34	15:39	15:44											
15688	17:55	18:02	18:08	18:14	18:19	18:24											
15606	20:30	20:37	20:43	20:49	20:54	20:59	21:04	21:10	21:17	21:23	21:36	21:47	21:53	21:58	22:04	22:13	22:20

TREN 1

TREN 2

Nº tren	La Pobla de Segur	Salàs de Pallars	Tremp	Palau de Noguera	Guàrdia de Tremp1	Cellers Llimiana	Àger	Santa Linya	Vilanova de la Sal	Sant Llorenç de Montgai	Gerb	Balaguer	Vallfogona de Balaguer	Térmens	Vilanova de la Barca	Alcoletge	Lleida Pirineus
15681												06:20	06:24	06:30	06:36	06:42	06:49
15601	06:40	06:46	06:55	07:00	07:05	07:11	07:22	07:35	07:41	07:48	07:54	08:00	08:04	08:10	08:16	08:22	08:30
15683												09:50	09:54	10:00	10:06	10:12	10:19
15685												12:25	12:29	12:35	12:41	12:47	12:54
15603	12:56	13:02	13:11	13:16	13:21	13:27	13:38	13:51	13:57	14:04	14:10	14:16	14:20	14:26	14:32	14:38	14:46
15687												16:00	16:04	16:10	16:16	16:22	16:29
15689												18:30	18:34	18:40	18:46	18:52	18:59
15605	18:05	18:11	18:20	18:25	18:30	18:36	18:47	19:00	19:06	19:13	19:19	19:25	19:29	19:35	19:41	19:47	19:55

ANNEX 4. Horaris hivern 2012
SOLAPAMENTS DEL SERVEI LLEIDA – LA POBLA (3 de 6)



	BUS Alsa - Alsina G.	BUS Alsa - Alsina G.	TREN FGC	BUS Alsa - Alsina G.	BUS Alsa - Alsina G.	BUS Alsa - Alsina G.	TREN FGC	BUS Alsa - Alsina G.	BUS Alsa - Alsina G.	TREN FGC	
	feiners (1)	feiners	diari	diari	feiners	feiners	diari	feiners	stius escola	diari	
Esterrí d'Àneu	05:20				07:33	11:38		14:30	17:00		Esterrí d'Àneu
Sort	05:52				08:05	12:10		15:00	17:30		Sort
la Pobla de Segur (estació bus)	06:19	06:30		08:45	08:32	12:37		15:35	18:00		la Pobla de Segur (estació bus)
la Pobla de Segur (estació tren)	-	-	06:40	-	-	-	12:56	-	-	18:05	la Pobla de Segur (estació tren)
Salàs de Pallars (carretera)	06:27	-	-	08:51	08:40	12:45	-	15:41	-	-	Salàs de Pallars (carretera)
Salàs de Pallars (estació tren)	-	-	06:46	-	-	-	13:02	-	-	18:11	Salàs de Pallars (estació tren)
Tremp	06:36	06:45	06:55	09:01	08:49	12:54	13:11	15:57	18:15	18:20	Tremp
Balaguer (estació bus)	07:41	-	-	-	-	13:59	-	-	-	-	Balaguer (estació bus)
Balaguer (estació tren)	-	-	08:00	-	-	-	14:16	-	-	19:25	Balaguer (estació tren)
Lleida (estació bus)	08:17	-	-	-	-	14:37	-	-	-	-	Lleida (estació bus)
Lleida (estació tren)	-	-	08:30	-	-	-	14:46	-	-	19:55	Lleida (estació tren)
Artesa de Segre		07:40		10:06				16:57	19:10		Artesa de Segre
Tàrrega		08:15		10:39				17:35	-		Tàrrega
Barcelona		10:10		12:50				20:00	21:40		Barcelona
Observacions	Per Camarasa				Inici a València d'Àneu	Per Àger					Observacions

	TREN FGC	BUS Alsa - Alsina G.	BUS Alsa - Alsina G.	BUS Alsa - Alsina G.	TREN FGC	BUS Alsa - Alsina G.	BUS Alsa - Alsina G.	BUS Alsa - Alsina G.	TREN FGC	
	diari	feiners	diari	feiners	diari	diari	feiners	feiners	diari	
Barcelona					07:30	14:30		18:00		Barcelona
Tàrrega				09:17		16:16		19:55		Tàrrega
Artesa de Segre				10:20		17:14		20:30		Artesa de Segre
Lleida (estació tren)	09:10	-	-	-	13:45	-	-	-	20:30	Lleida (estació tren)
Lleida (estació bus)	-	09:10	-	-	-	-	16:45	-	-	Lleida (estació bus)
Balaguer (estació tren)	09:39	-	-	-	14:19	-	-	-	20:59	Balaguer (estació tren)
Balaguer (estació bus)	-	09:48	-	-	-	-	17:21	-	-	Balaguer (estació bus)
Tremp	10:44	10:53	11:25	14:00	15:24	18:19	18:28	21:25	22:04	Tremp
Salàs de Pallars (estació tren)	10:53	-	-	-	15:33	-	-	-	22:13	Salàs de Pallars (estació tren)
Salàs de Pallars (carretera)	-	11:02	11:36	14:11	-	18:30	18:37	-	-	Salàs de Pallars (carretera)
la Pobla de Segur (estació tren)	11:00	-	-	-	15:40	-	-	-	22:20	la Pobla de Segur (estació tren)
la Pobla de Segur (estació bus)	-	11:10	11:43	14:19	-	18:35	18:45	21:40	-	la Pobla de Segur (estació bus)
Sort		11:37	12:09	14:51			19:12			Sort
Esterrí d'Àneu		12:09	12:39	15:21			19:44			Esterrí d'Àneu
Observacions		Per Àger		Fins a València d'Àneu		Per Àger				Observacions

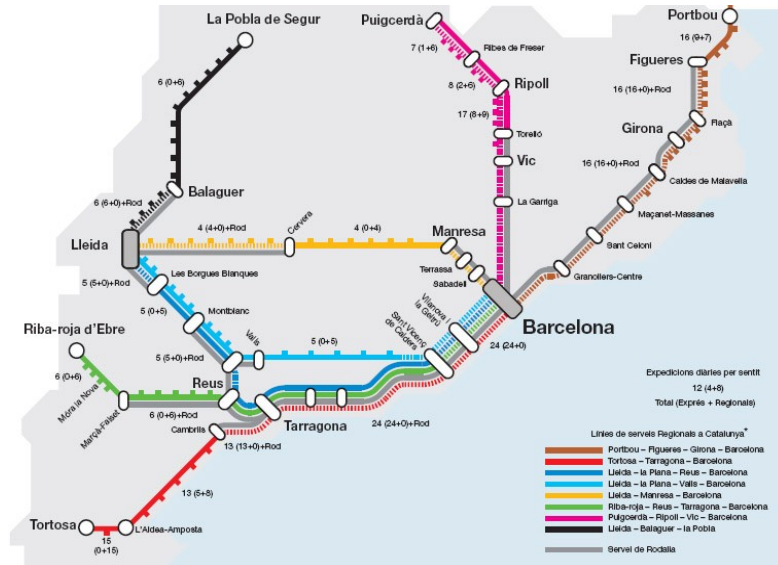
SOLAPAMENTS DEL SERVEI LLEIDA – BALAGUER (8 de 16)

Els serveis uneixen Lleida i Balaguer més o menys cada hores, de forma solapada.

	Tren	Bus	Tren	Bus	Tren	Tren	Tren	Bus	Tren	Tren	Tren		
Lleida	05:50	07:00	07:15	09:10	09:10	11:45	13:45	15:00	15:15	17:55	20:30		
Balaguer	06:13	07:25	07:44	09:45	09:39	12:14	14:19	15:37	15:44	18:24	20:59		
	Tren	Bus	Tren	Tren	Bus	Tren	Bus	Tren	Tren	Bus	Tren	Bus	Tren
Balaguer	06:20	07:40	08:00	09:50	12:00	12:25	13:59	14:16	16:00	18:05	18:30	19:10	19:25
Lleida	06:49	08:17	08:30	10:19	12:35	12:54	14:37	14:46	16:29	18:40	18:59	19:45	19:55

ANNEX 5. Servei ferroviari del Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012
Generalitat de Catalunya

SERVEIS REGIONALS



SERVEIS DE RODALIA



TRAMS DE LÍNIA	ACTUALITAT (expedicions per sentit)	PTVC 2008-2012 (expedicions per sentit)
Tortosa – Tarragona - BCN	10	13
Riba-roja – Reus - BCN	3-4	6
Lleida – Reus - BCN	3	5
La Plana P. – Valls - BCN	2 + 2 llançadores	5 llançadores
Lleida – Manresa - BCN	3	4
Lleida – Balaguer – la Pobla	3	6
Puigcerdà – BCN	6	7
Portbou – Girona - BCN	12	16
Tram comú Tarragona – BCN	27	24 + Avant (?)
Tram comú Girona – BCN	22	16 + Avant

LÍNIA	FREQUÈNCIA HORA PUNTA	FREQUÈNCIA HORA VALL
Almacelles – Lleida - Cervera	Cada 30 minuts	Cada 60 minuts
Lleida - Balaguer		
Lleida – Les Borges Blanques		

