

Comunicado 31/12/2012

Hagamos memoria: FGC ha transformado un Carrilet condenado a muerte por el Estado en uno de los mejores trenes suburbanos de Europa

- Cabe recordar que lo que hoy es un servicio de metro urbano y suburbano plenamente consolidado estuvo a punto de ser clausurado parcialmente por la administración del Estado en 1977.
- Con un plan de inversiones realista y constante, se demuestra que se puede sacar provecho de líneas ferroviarias aparentemente obsoletas y desarrollar servicios supuestamente inviables.
- Hay que aplicar el espíritu de FGC en otros corredores ferroviarios con gran demanda potencial pero actualmente infradesarrollados o amenazados.



Manifestación para evitar el cierre del Carrilet entre Martorell e Igualada. Fuente: F. Marcet.



Moderna unidad eléctrica 213 que da servicio en todas las líneas del Carrilet. Fuente: Flickr eldelinux.

La PTP hace público este posicionamiento con motivo del centenario del tramo del Carrilet entre Barcelona y Martorell, celebrado este 29 de diciembre de 2012. El objetivo de este comunicado es poner en valor la gran transformación realizada por FGC y reivindicar el mismo espíritu de trabajo para reflotar otras líneas del país que se encuentran amenazadas o infrutilizadas.

El Estado sentenció a muerte el Carrilet en 1977 y la Generalitat lo resucitó. Cuando la *Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes* (CGFC), operadora privada del Carrilet, quebró en 1976, la red pasó a formar parte de la empresa pública estatal *Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha* (FEVE). El Estado estaba inmerso en una vorágine de cierres de líneas de vía estrecha en toda la península, y en el caso del Carrilet, en 1977, FEVE planificó el cierre de los tramos Martorell – Igualada y l'Hospitalet – Plaça Espanya en base a un estudio de INECO, la misma consultora que hoy justifica una supresión masiva de servicios regionales en Renfe. Solo la reacción popular y la reinstauración de la Generalitat evitaron que se llevaran a cabo aquellos planes. En 1977 se celebró en Igualada una manifestación multitudinaria en defensa del tren que hizo aplazar la decisión a FEVE. Solo dos años después, en 1979, se creaba la primera empresa pública de la Generalitat, FGC, precisamente para hacerse cargo del Carrilet por un lado, y del tren del Vallès por el otro. Partiendo de unas infraestructuras ruinosas, FGC ha convertido el Carrilet en un servicio ferroviario modélico en frecuencia, puntualidad, calidad, seguridad, accesibilidad y viabilidad económica, considerado además uno de los mejores trenes suburbanos de Europa.

¿CUÁLES HAN SIDO LOS MÉRITOS DE LA RECUPERACIÓN DEL CARRILET?

Son muchos los méritos para sentirnos orgullosos del trabajo hecho por FGC. Se ha pasado de transportar a 9 millones de pasajeros en insuficientes condiciones de seguridad y confort, a transportar a 23 millones de pasajeros en 2011 con un nivel de calidad y seguridad puntero (véase gráfica anexa). Llegar hasta aquí es consecuencia de una larga cadena de aciertos y méritos:

1. **La descentralización del poder político ferroviario.** Es fácilmente comprobable cómo las redes de vía estrecha transferidas a las comunidades autónomas (FGC, EuskoTren / Metro Bilbao, FGV y SFM), con el caso catalán como pionero en 1979, han evolucionado mucho más favorablemente que la red operada directamente por FEVE, sometida a una caída sostenida de la demanda y a planes de modernización muy tardíos.
2. **El emprendimiento y erudición de un equipo técnico joven** (ahora mayor), que siempre ha defendido los beneficios sociales y ambientales del transporte público sin dejarse influenciar por el mito del automóvil y las autovías/autopistas de los años 70 y 80, cuando la vía estrecha y los trenes locales eran considerados obsoletos. Cabe recordar el mal estado en que se encontraba el Carrilet en los años 70, con más de 320 pasos a nivel y una desbocada accidentalidad.
3. **Un plan de trabajo y financiación austero pero constante.** A diferencia de proyectos faraónicos como la línea 9 de metro o el tren de alta velocidad, las inversiones en FGC han sido discretas pero constantes, en línea con lo que se hace en Europa. Escalonadamente se han ido poniendo en marcha diversas mejoras de trazado, desdoblamientos de vía, integraciones urbanas, supresión de pasos a nivel y mejora de estaciones, señalización y material móvil; hasta llegar a un nivel de servicio líder en toda Europa (véase gráfica anexa).
4. **Pioneros en el modelo ferroviario “low cost” de España.** El modelo de explotación “low cost” implantado en la línea Martorell – Igualada permitió asegurar el futuro de este servicio. Aplicando inversiones moderadas sobre el material móvil, y automatizando y rectificando puntualmente la infraestructura, se pudo duplicar el número de trenes ofertados manteniendo el déficit operativo constante. Esta operación implicó un incremento en la demanda que hizo entrar a la línea en un círculo virtuoso hasta llegar a su electrificación y niveles de oferta actuales. En 1977 el tramo Igualada – Martorell se hacía con trenes diésel cada dos horas que tardaban 59 minutos en cubrir el recorrido; hoy se ofrece una conexión cada 20, 30 o 60 minutos (según franja horaria) que tarda 45 minutos (un ahorro de tiempo del 25% sobre un trazado sinuoso).
5. **Actitud política responsable.** Los diversos cambios de Gobierno en la Generalitat de Catalunya han respetado el trabajo técnico de FGC y de forma sostenida han proseguido los planes de mejora de esta empresa pública.
6. **Superación de algunos tópicos sobre rentabilidad ferroviaria.** FGC demuestra diariamente que el ferrocarril también puede resultar rentable en el transporte de mercancías en corta distancia (sal y potasa desde Súrria / Sallent al Puerto, y desde Súrria hasta Martorell; y automóviles desde Martorell hasta el Puerto. Asimismo, en el transporte de viajeros por ferrocarril se ha demostrado que una línea con trazado tortuoso puede ser competitiva en la corta distancia: Martorell – Igualada, Martorell – Manresa).
7. **Pioneros en la explotación conjunta de trenes de mercancías y servicios de Metro.** FGC Cargo es la única empresa ferroviaria europea que transporta automóviles en vía métrica y servicios de mercancías mezclados con un servicio de metro de alta frecuencia operando únicamente en vía doble.
8. **Mejora de la oferta y la demanda en paralelo a unos resultados económicos brillantes.** En el periodo 1996-2012 FGC ha multiplicado la oferta por 1,8 y la demanda por 1,7, consiguiendo al mismo tiempo mejorar sus resultados económicos: se ha pasado del 42% de tasa de cobertura (parte no subvencionada, de acuerdo con el EBITDA) en 1980 al 92% en 2012, el mejor valor de una empresa de ferrocarril en España y uno de los mejores de Europa.
9. **Conversión del tramo metropolitano del Carrilet en la línea 8 del Metro de Barcelona.** Lo que en los años setenta era una accidentada entrada del Carrilet en Barcelona, amenazada de cierre entre l’Hospitalet – Av. Carrilet y la Pl. d’Espanya, hoy forma parte de una moderna línea de Metro que da acceso a la Feria de Muestras (Fira 1 y Fira 2), la Ciudad de la Justicia o barrios de elevada densidad (Gornal, Gran Via, etc.).
10. **Espíritu de constante superación.** La historia del Carrilet no acaba aquí. Con más salud que nunca, se estudian nuevas medidas para ampliar su mercado de pasajeros (ampliación Pl. d’Espanya – Gràcia) y mercancías (posible adopción del ancho UIC por tramos).

EL FUTURO: EL CARRILET AÚN TIENE MECHA. Los primeros tramos del Carrilet nacieron como líneas de vía estrecha de aportación de tráfico a la red de vía ancha, desde Igualada hasta Martorell y desde Guardiola de Berguedà, Olvan (Berga) y Sallent hasta Manresa. Posteriormente, con una visión más global sobre el eje del Llobregat, se construyeron las conexiones Puerto / Pl. d'Espanya – Martorell y Martorell – Manresa – Súria para dar acceso directo al puerto de Barcelona y para conectar las líneas aisladas iniciales (véase plano anexo). Con el mismo espíritu de integración de red ferroviaria, pero ampliado a escala europea y metropolitana, ahora es el momento para pensar qué papel puede jugar el ferrocarril alrededor del Llobregat y l'Anoia, para conectar el área central de Catalunya con el Corredor Mediterráneo y Barcelona, mejorándose los tiempos de viaje y las potencialidades del transporte de mercancías.

HAY QUE APLICAR EL MODELO DE FGC PARA SUPERAR OTRAS AMENAZAS EN EL FERROCARRIL DE CATALUNYA.

- **Revitalizaciones en curso.** Después de un período de incerteza tras el traspaso de la línea Lleida – Balaguer – la Pobla de Segur, FGC se encuentra inmersa en un plan para recuperar la línea mediante un modelo “low cost” que potencie su uso y asegure el futuro. El primer paso ha sido el encargo de dos trenes ligeros nuevos para cubrir el servicio.
- **Salvar infraestructuras ferroviarias en riesgo de supresión, con lógica FGC.** De la misma manera que en 1979 FGC evitó desmantelamientos ferroviarios para ofrecer buen servicio de transporte público, hoy hay que parar el proyecto de desmantelamiento del tren costero Cambrils – Tarragona e integrarlo en las ciudades como tranvía, así como parar el proyecto de supresión de la céntrica estación de Figueres en favor de una variante que haría perder buena parte de los viajeros. Detrás de estas integraciones urbanas, y no supresiones, habría la voluntad de ofrecer un servicio de transporte público con los estándares de FGC.
- **Catalunya necesita un plan de servicios cadenciado.** Catalunya tiene pendiente de revitalizar todo el transporte de regionales / media distancia y las cercanías en los otros ámbitos territoriales (Camp de Tarragona, Lleida y Girona). Un plan basado en la oferta cadenciada (cada 2 horas, cada hora o cada media hora) en el ámbito regional es una idea muy extendida en Europa que FGC ha aplicado con rigor en las líneas que ha operado.

Barcelona, 31 de diciembre de 2012



