

Comunicat 31/12/2012

Fem memòria: FGC ha transformat un Carrilet condemnat a mort per l'Estat en un dels millors trens suburbans d'Europa

- Cal recordar que el que avui és un servei de metro urbà i suburbà plenament consolidat va estar a punt de ser clausurat parcialment per l'administració de l'Estat l'any 1977.
- Amb un pla d'inversions realista i constant, es demostra que es pot treure profit de línies ferroviàries aparentment obsoletes i desenvolupar-hi serveis suposadament inviables.
- Cal aplicar l'esperit d'FGC a d'altres corredors ferroviaris amb gran demanda potencial però actualment infradesenvolupats o amenaçats.



Manifestació per evitar el tancament del Carrilet entre Martorell i Igualada. Font: F. Marcet.



Moderna unitat elèctrica 213 que dona servei a totes les línies del Carrilet. Font: Flickr eldelinux.

La PTP fa públic aquest posicionament amb motiu del centenari del tram del Carrilet entre Barcelona i Martorell, celebrat aquest 29 de desembre de 2012. L'objectiu d'aquest comunicat és posar en valor la gran transformació realitzada per FGC i reivindicar el mateix esperit de treball per reflotar altres línies del país que es troben amenaçades o infrautilitzades.

L'Estat va sentenciar a mort el Carrilet el 1977 i la Generalitat el va ressuscitar. Una vegada la *Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes* (CGFC), operadora privada del Carrilet, féu fallida l'any 1976, la xarxa va passar a formar part de l'empresa pública estatal *Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha* (FEVE). L'Estat estava immers en una voràgine de tancaments de línies de via estreta arreu de la península, i en el cas del Carrilet, l'any 1977, FEVE va planificar el tancament dels trams Martorell – Igualada i l'Hospitalet – Plaça Espanya en base a un estudi d'INECO, la mateixa consultora que avui justifica una supressió massiva de serveis regionals a Renfe. Només la reacció popular i la reinstauració de la Generalitat van evitar que es duguessin a terme aquells plans. L'any 1977 va celebrar-se a Igualada una manifestació multitudinària en defensa del tren que va fer ajornar la decisió a FEVE. Només dos anys després, al 1979 es creava la primera empresa pública de la Generalitat, FGC, precisament per fer-se càrrec del Carrilet per una banda, i del tren del Vallès per l'altra. Partint d'unes infraestructures ruïnoses, FGC ha convertit el Carrilet en un servei ferroviari modèlic en freqüència, puntualitat, qualitat, seguretat, accessibilitat i viabilitat econòmica, considerat a més un dels millors trens suburbans d'Europa.

QUINS HAN ESTAT ELS MÈRITS DE LA RECUPERACIÓ DEL CARRILET?

Són molts els mèrits per sentir-nos orgullosos de la feina feta per FGC. S'ha passat de transportar 9 milions de passatgers en insuficients condicions de seguretat i confort, a transportar-ne 23 milions de passatgers l'any 2011 amb un nivell de qualitat i seguretat punter (vegeu gràfica annexa). Arribar fins aquí és conseqüència d'una llarga cadena d'encerts i mèrits:

1. **La descentralització del poder polític ferroviari.** És fàcilment comprovable com les xarxes de via estreta transferides a les comunitats autònomes (FGC, EuskoTren / Metro Bilbao, FGV i SFM), amb el cas català com a pioner l'any 1979, han evolucionat molt més favorablement que la xarxa operada directament per FEVE, sotmesa a una caiguda sostinguda de la demanda i a plans de modernització molt tardans.
2. **L'emprenedoria i erudició d'un equip tècnic jove** (ara més gran), que sempre ha defensat els beneficis socials i ambientals del transport públic sense deixar-se influenciar pel mite de l'automòbil i les autovies/autopistes dels anys 70 i 80, quan la via estreta i els trens locals eren considerats obsolets. Cal recordar el mal estat en què es trobava el Carrilet als anys 70, amb més de 320 passos a nivell i una desbocada accidentalitat.
3. **Un pla de treball i finançament auster però constant.** A diferència de projectes faraònics com la línia 9 de metro o el tren d'alta velocitat, les inversions a FGC han estat discretes però constants, en línia amb el que es fa a Europa. Esglaonadament s'han anat posant en marxa diverses millores de traçat, desdoblaments de via, integracions urbanes, supressió de passos a nivell i millora d'estacions, senyalització i material mòbil; fins arribar a un nivell de servei capdavanter a tota Europa (vegeu gràfica annexa).
4. **Pioners en el model ferroviari "low cost" d'Espanya.** El model d'explotació "low cost" implantat a la línia Martorell – Igualada va permetre assegurar el futur d'aquest servei. Aplicant-hi inversions moderades sobre el material mòbil, i automatitzant i rectificat puntualment la infraestructura, es va poder duplicar el nombre de trens oferts mantenint el dèficit operatiu constant. Aquesta operació va implicar un increment en la demanda que va fer entrar la línia en un cercle virtuós fins arribar a la seva electrificació i nivells d'oferta actuals. L'any 1977 el tram Igualada – Martorell es feia amb trens dièsel cada dues hores que trigaven 59 minuts en cobrir el recorregut; avui s'ofereix una connexió cada 20, 30 o 60 minuts (segons franja horària) que triga 45 minuts (un estalvi de temps del 25% sobre un traçat sinuós).
5. **Actitud política responsable.** Els diversos canvis de Govern a la Generalitat de Catalunya han respectat el treball tècnic d'FGC i de forma sostinguda han prosseguit els plans de millora d'aquesta empresa pública.
6. **Superació d'alguns tòpics sobre rendibilitat ferroviària.** FGC demostra diàriament que el ferrocarril també pot resultar rendible en el transport de mercaderies a curta distància (sal i potassa des de Súria / Sallent al Port, i des de Súria fins a Martorell; i automòbils des de Martorell fins al Port. Així mateix, en el transport de viatgers per ferrocarril s'ha demostrat que una línia amb traçat tortuós pot ser competitiva en la curta distància: Martorell – Igualada, Martorell – Manresa).
7. **Pioners en l'explotació conjunta de trens de mercaderies i serveis de Metro.** FGC Cargo és l'única empresa ferroviària europea que transporta automòbils en via mètrica i serveis de mercaderies barrejats amb un servei de metro d'alta freqüència operant únicament en via doble.
8. **Millora de l'oferta i la demanda en paral·lel a uns resultats econòmics brillants.** En el període 1996-2012 FGC ha multiplicat l'oferta per 1,8 i la demanda per 1,7 aconseguint al mateix temps millorar els seus resultats econòmics: s'ha passat del 42% de taxa de cobertura (part no subvencionada, d'acord amb l'EBITDA) l'any 1980 al 92% al 2012, el millor valor d'una empresa de ferrocarril a Espanya i un dels millors d'Europa.
9. **Conversió del tram metropolità del Carrilet en la línia 8 del Metro de Barcelona.** Allò que als anys setanta era una accidentada entrada del Carrilet a Barcelona, amenaçada de tancament entre l'Hospitalet – Av. Carrilet i la Pl. d'Espanya, avui forma part d'una moderna línia de Metro que dona accés a la Fira de Mostres (Fira 1 i Fira 2), la Ciutat de la Justícia o barris d'elevada densitat (Gornal, Gran Via, etc.).
10. **Esperit de constant superació.** La història del Carrilet no acaba aquí. Amb més salut que mai, s'hi estudien noves mesures per ampliar el seu mercat de passatgers (ampliació Pl. d'Espanya – Gràcia) i mercaderies (possible adopció de l'ample UIC per trams).

EL FUTUR: EL CARRILET ENCARA TÉ METXA. Els primers trams del Carrilet van néixer com a línies de via estreta d'aportació de tràfic a la xarxa de via ampla, des d'Igualada fins a Martorell i des de Guardiola de Berguedà, Olvan (Berga) i Sallent fins a Manresa. Posteriorment, amb una visió més global sobre l'eix del Llobregat, s'hi van construir les connexions Port / Pl. d'Espanya – Martorell i Martorell – Manresa –Súria per donar accés directe al port de Barcelona i per connectar les línies aïllades inicials (vegeu plànol annex). Amb el mateix esperit d'integració de xarxa ferroviària, però ampliat a escala europea i metropolitana, ara és el moment per pensar quin paper pot jugar el ferrocarril al voltant del Llobregat i l'Anoia, per connectar l'àrea central de Catalunya amb el Corredor Mediterrani i Barcelona, millorant-se els temps de viatge i les potencialitats del transport de mercaderies.

CAL APLICAR EL MODEL D'FGC PER SUPERAR ALTRES AMENACES AL FERROCARRIL DE CATALUNYA.

- **Revitalitzacions en curs.** Després d'un període d'incertesa rere el traspàs de la línia Lleida – Balaguer – la Pobla de Segur, FGC es troba immersa en un pla per recuperar la línia mitjançant un model “low cost” que potenciï el seu ús i n'asseguri el futur. La primera passa ha estat l'encàrrec de dos trens lleugers nous per cobrir el servei.
- **Salvar infraestructures ferroviàries en risc de supressió, amb lògica FGC.** De la mateixa manera que l'any 1979 FGC va evitar desmantellaments ferroviaris per oferir bon servei de transport públic, avui cal aturar el projecte de desmantellament del tren costaner Cambrils – Tarragona i integrar-ho a les ciutats com a tramvia, així com aturar el projecte de supressió de la cèntrica estació de Figueres en favor d'una variant que faria perdre bona part dels viatgers. Darrera d'aquestes integracions urbanes, i no supressions, hi hauria la voluntat d'oferir un servei de transport públic amb els estàndards d'FGC.
- **Catalunya necessita un pla de serveis cadenciat.** Catalunya té pendent de revitalitzar tot el transport de regionals / mitjana distància i les rodalies als altres àmbits territorials (Camp de Tarragona, Lleida i Girona). Un pla basat en la oferta cadenciada (cada 2 hores, cada hora o cada mitja hora) en l'àmbit regional és una idea molt estesa a Europa que FGC ha aplicat amb rigor a les línies que ha operat.

Barcelona, 31 de desembre de 2012



