

I. Punt de partida: El context polític i econòmic de la línia. El traspàs de la línia a la Generalitat

1. Antecedents històrics¹

1.1. *Els transpirinencs*

Amb els primers projectes ferroviaris nasqué la voluntat de l'estat espanyol i el francès d'unir els dos territoris mitjançant línies ferroviàries que travessessin els Pirineus.

Els dos transpirinencs catalans –el de la Noguera Pallaresa i el de Ripoll a Puigcerdà– foren construïts per l'Estat arrel dels acords signats amb França l'any 1885. Les obres començaren l'any 1910 per la línia pallaresa i un any més tard per l'altre. Aquesta última s'inaugurà el 1922 i es completà l'enllaç amb el país veí el 1929.

1.2. *El transpirinenc lleidatà*

El projecte ferroviari lleidatà seguia primer el riu Segre i després la Noguera Pallaresa fins gairebé el seu naixement, lloc on havia de passar a França per un túnel sota el port de Salau i continuar cap a la ciutat de Saint Giron.

Les obres del primer tram (Lleida-Balaguer) duraren fins el 1924. La lentitud constructiva es degué als obstacles naturals ja que malgrat la bondat d'aquests, especialment si són comparats amb els del tram Balaguer-La Pobla de Segur, eren complicats de salvar amb els mitjans de l'època.

Aquest tram fou explotat inicialment per la *Comisión de los Ferrocarriles Transpirenaicos* però tan sols un mes després, passà a dependre de *Explotación de los Ferrocarriles por el Estado*.

Durant la Dictadura de Primo de Rivera es continuà amb la construcció, però amb la Guerra Civil del 36 es paralitzaren les obres.

El 9 de maig de 1941 es dictà l'Ordre Ministerial, per la qual es disposava l'entrega de la línia a la *Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles* (RENFE). L'entrega es feu efectiva el 30 de juny d'aquell mateix any.

La prolongació de la línia es va dur a terme en tres etapes. En la primera, les obres arribaren fins Cellers (21 de juliol de 1949); en la segona, fins a Tremp (8 de setembre de 1950), i en l'última fins La Pobla de Segur (13 de novembre de 1951). Tanmateix les explanacions es continuaren fins a Sort, on quedà definitivament truncat aquest projecte transpirinenc. Des dels seus inicis l'explotació tenia la doble vessant de transports de viatgers i el de mercaderies.

El feble trànsit de viatgers i la decaiguda del trànsit de mercaderies fins a la seva desaparició propiciaren durant anys una baixa rendibilitat que suscità en diverses ocasions el plantejament de clausurar la línia, finalment però, el tancament mai es va dur a terme.

L'1 de gener del 2005 després d'anys de negociacions la línia va passar a mans de la Generalitat que actualment pretén la seva rehabilitació i revitalització

¹ Per a més informació del context històric que va fer desenvolupar els transpirencs, veure annex 1.

buscant alternatives d'ús que permetin la seva dinamització. L'administració autonòmica pretén augmentar el nombre de clients mitjançant nous models de gestió, que encara no han estat determinats, i inversions per la millora de la infraestructura, així com es planteja a mig terminia la renovació dels trens consistent en un parc de material mòbil específic de Ferrocarrils de la Generalitat.

A continuació, (taula 1) s'exposa un resum cronològic del tren de La Pobla de Segur:

Data	Fet o Tram inaugurat	km
1885	Acords entre els estats Espanyol i Francès per crear els transpirinencs	
1910	Inici de les obres	
1924		
3/2	Tram Lleida-Balaguer	26,1
1936	Durant la guerra civil les obres s'aturen	
1949		
21/7	Tram Balaguer-Cellers	36,6
1950		
8/9	Tram Cellers-Tremp	13,6
1951		
13/11	Tram Tremp-La Pobla de Segur	12,3
1/1/2005	La línia passa a mans de la Generalitat de Catalunya	

Taula 1. Resum cronològic. Font: elaboració pròpia

2. El traspàs de la línia

2.1 Antecedents del traspàs

El primer projecte ferm d'abandonament de l'explotació per part de RENFE quedà palès en el Contrato-Programa 1984-1986, entre aquesta empresa pública i l'Estat, on el Consell de Ministres del 30 de setembre de 1984 establí la supressió del tràfic de viatgers i mercaderies a la línia, degut a la seva consideració com infraestructura altament deficitària. No obstant, el propi acord contemplava la possibilitat de prosseguir amb l'explotació de la línia per raons d'interès regional o local, a través de convenis entre RENFE i les administracions autonòmiques, provincials o locals, de manera que es prestessin serveis subvencionats per les mateixes. Per tal d'evitar aquesta clausura, a partir de l'esmentada data i fins el traspàs de a la Generalitat de Catalunya, aquesta i la Diputació Provincial de Lleida van anar signant successius convenis anuals amb RENFE pels quals aquesta empresa rebia les subvencions necessàries per mantenir el servei al llarg de tota la línia. Malgrat aquests esforços, però, la circulació de trens va ser reduïda a la meitat. Dels 6 trens per sentit que el servei oferia l'any 1984, van passar a circular-ne 3 per sentits més un que feia el recorregut Lleida-Balaguer, Balaguer-Lleida. Actualment només en circulen 3.

L'any 1995 degut a la manca d'interès per part de l'Estat i emparant-se en el punt 9 de l'Article 11 de l'Estatut d'Autonomia, pel qual la Generalitat té competència en "l'ordenació del transport de mercaderies i viatgers que tinguin llur origen i destinació dins el territori de la Comunitat Autònoma (...)", es va dur a

terme l'aprovació per les Corts espanyoles d'una proposta no de llei que demanava el traspàs de les corresponents competències a la Generalitat de Catalunya (veure annex 2).

Finalment l'1 de gener del 2005 el traspàs es feu efectiu pel reial decret 2398/2004 aprovat el 30 de desembre del 2004.

2.2 Les condicions del traspàs

A continuació s'exposen les condicions pactades en el traspàs i les conseqüències a mig termini d'aquestes, a l'annex 2 es pot llegir el reial decret que les empara.

Amb el traspàs de la línia, la Generalitat, a través de l'empresa ferroviària FGC, assumeix l'exercici de les funcions i serveis, especialment les d'explotació, ordenació i inspecció que fins el traspàs havien desenvolupat RENFE i la Administració General de l'Estat.

A més la Generalitat assumia les funcions corresponents a l'expedició i edició de les autoritzacions o llicències administratives que habiliten per la prestació de serveis i realització d'activitats de transport per ferrocarril de titularitat privada, subjectes a control per raons d'ordenació o policia administrativa, com també les altres autoritzacions derivades de les competències de la Generalitat. [13]

Es va firmar un conveni de tres anys de durada pel qual el material mòbil i el personal adscrit a la línia passaven a dependre de la Generalitat, conservant aquests últims tots els drets laborals. RENFE serà la responsable de la neteja, reparació i manteniment del material mòbil.

Finalitzats aquests tres anys (31 de gener del 2007), caldrà veure si la Generalitat ha pogut dur a terme l'objectiu actual de canviar el material mòbil de RENFE per combois propis nous o en millors condicions que els actuals. El futur dels del personal dependrà de la seva pròpia decisió de romandre a RENFE o passar a dependre definitivament de FGC. FGC, haurà d'admetre com empleats les persones que decideixin canviar de companyia.

RENFE és responsable de les activitats de venda i intervenció en ruta, tal com venia sent fins el moment del traspàs. A canvi la Generalitat es compromet a abonar trimestralment la diferència entre les despeses d'explotació dels serveis i els ingressos comercials generats pel viatgers que els utilitzin.

Els serveis de correspondència o transport alternatiu deguts a incidències o accidents a la línia i que no siguin imputables a l'explotació duta a terme per RENFE, repercutiran sobre Ferrocarrils de la Generalitat amb un increment del 7% en concepte de coordinació d'activitats.

La Infraestructura traspassada comprèn el tram entre el pk 1/927 i la Poble de Segur. En el real decret, però, s'autoritza que el material mòbil i el personal que operen sota la tutela de l'ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) puguin utilitzar per fer maniobres el tram de via entre el pk 1/927 i el pk 2/463, de la mateixa manera que els que operen sota la tutela de FGC puguin circular entre el pk 0 i el pk 1/927 per poder accedir a l'estació de Lleida. Ambdues companyies han de cenyir-se a la normativa de l'altra quan el seu material mòbil circuli pel tram de via que no sigui de la seva propietat. Això afecta especialment FGC a l'entrada a l'estació de Lleida.

ANÀLISI DE LA VIABILITAT ECONÒMICA I SOCIAL D'UN TREN DE RODALIES

Pel que fa el manteniment de la infraestructura, RENFE n'és l'encarregada, a més a més podrà substituir o millorar les instal·lacions per compte de FGC. Pel manteniment preventiu, l'acord preveu realitzar un recorregut quinzenal en cabina i dos de vigilància a peu per revisar l'estat de ponts, túnels, trinxeres o murs, entre d'altres, així com revisions del balast, travesses, subjeccions, aparells de via i juntes.

Pel que fa a les instal·lacions de seguretat elèctrica, senyalització mecànica i de telecomunicacions, es realitzaran tres revisions anuals i es confeccionarà el corresponent informe que s'entregarà a la Direcció d'Explotació de FGC.

3. La situació econòmica actual. Gestió i explotació. Costos actuals

Seguint les condicions del traspàs i el conveni vigent fins el 31 de desembre del 2007 amb RENFE, FGC corre amb els costos d'explotació i manteniment de la línia però el veritable executor de les activitats relacionades amb aquests és RENFE.

Pel període en que s'ha establert el contracte FGC abonarà a RENFE Operadora un costos d'explotació en concepte de trens, maquinistes i interventors de 7,28€/km·tren diaris (xifra del 2004, any del pacte, que augmentarà al llarg dels 3 anys segons l'IPC). Els costos d'explotació van ascendir el 2004 a 1.434.888€.

Les despeses conseqüència de la coordinació del a circulació també estan estipulades dins el conveni, però es liquiden a part. RENFE rep d'FGC 255.000€/any (valor actual) en concepte de regulació del tràfic, formació d'itineraris i gestió d'horaris dels maquinistes, gestió de les limitacions de velocitat, atenció de les trucades dels maquinistes així com la gestió d'incidències i accidents, funcions extraordinàries i neteja. Aquests costos de gestió inclouen les despeses de personal de l'estació de Balaguer (dos torns amb un agent a cada torn).

Pel que fa el manteniment de la Infraestructura també es paga a RENFE que és qui el realitza. En aquest sentit s'estipulen dos tipus de manteniment el preventiu i el correctiu: el costos respectius són de 63.325€/any i d'un 250.000€/any xifra que pot variar segons el que s'hagi detectat en els reconeixements al llarg de la via. Aquests costos es revisaran anualment segons l'IPC. Les obres previstes de rehabilitació del tram Balaguer-Lleida es consideren una inversió a part i no es tenen en compte.

Val a dir que el manteniment preventiu d'auscultació només s'ha realitzat al tram Lleida-Balaguer, malgrat sí s'han dut a terme altres revisions en cabina i a peu.

Ja s'ha esmentat que l'encarregat del manteniment és RENFE. Oficialment no ha realitzat el servei de manteniment de Balaguer a La Pobla, perquè l'ampla de via és 1674 en aquest tram i RENFE al·lega perillositat ja que la maquinària pensada per l'ampla espanyol (1668 mm) balla. Aquest argument és si més no dubtós, ja que per la mateixa via circulen trens de passatgers amb el mateix problema i no s'ha detectat mai cap problema tret de la baixa velocitat a que aquest fet, entre d'altres, obliga a circular. També és cert, però, que en aquestes condicions, l'auscultació per a realitzar el manteniment preventiu serviria de ben poc.

Així doncs per tal d'establir el cost per quilòmetre de via cal considerar que la part d'auscultació (un 15.000€) només s'ha realitzat pel tram Lleida-Balaguer. Pel que fa la resta del preventiu i el correctiu considerarem s'ha de repartir pels 90 quilòmetres de via. És a dir un cost aproximat de 3.900€/km.

ANÀLISI DE LA VIABILITAT ECONÒMICA I SOCIAL D'UN TREN DE RODALIES

Així doncs, els costos per l'any 2004 van ascendir a una xifra aproximada de:

2.003.213 €

que amb uns ingressos aproximats de 294.900² €, representen una cobertura dels costos del 15%.

² Aquests ingressos han estat calculats en aquesta tesina partir de la matriu d'origen-destí proporcionada per RENFE i del preu del bitllet extret de la pàgina web de la mateixa empresa. Aquests preus es troben desglossats més endavant.