
LES RODALIES A L'ÀREA DE BARCELONA I AL MARESME

Eduard Albors i Freixedas
Gerent de Rodalies de Barcelona (RENFE)

Voldria, en primer lloc, agrair a la Societat Catalana d'Ordenació del Territori que ens hagi convidat a aquesta sessió informativa sobre el possible desenvolupament d'una de les línies RENFE-Rodalies (línia C-1, l'Hospitalet-Maçanet-Massanes).

La meua explicació serà, com diu el títol bàsicament, sobre què són les rodalies, quin és el servei que donem, quin tipus de públic, quin tipus de clients, quin tipus d'usuaris portem en aquests moments en els trens de rodalies, i explicar una miqueta també quin és el futur cert d'aquesta línia, perquè, ara que es parla d'uns certs avenços tecnològics, és veritat que s'han fet inversions molt importants pel que fa al material mòbil, els trens, però en alguna de les nostres línies, i concretament en aquesta, estàvem molt endarrerits en allò que són inversions en les vies, en les vies actuals, en les vies que actualment fem servir. I, en aquest sentit, tenim informacions concretes de coses que actualment s'estan fent i que es faran també en el futur.

Aquests últims dies, malauradament, he hagut de venir a aquesta comarca en més d'una ocasió pels fets que tots coneixem, i, com que se n'ha fet esment, malgrat que no és el tema, sí que voldria deixar clara una qüestió. Els ferrocarrils són possiblement, el sistema de transport més segur, i la prova d'això la tenim, en aquests darrers temps, en dos fets: un, els fets que s'han produït aquí al Maresme, perquè després d'intervencions importants i salvatges a la via, hem de dir que no s'ha produït ni un sol ferit, tot i que algunes vegades els trens anaven a una velocitat relativament alta.

Això dóna una idea que, tot i que eren actes que s'havien produït de manera voluntària sobre la infraestructura, no hem tingut danys sobre persones. I un altre accident, que es va produir, no a Espanya, sinó a França amb els trens d'alta velocitat —no sé si ho vàreu llegir als diaris. Crec que algun diari ho va recollir fins i tot a primera plana: un tren d'alta velocitat francès, a causa de les pluges que es produïen a la regió de les Landes, va descarrilar. La velocitat que portava en aquells moments era al voltant de 300 quilòmetres per hora, i no es va produir tampoc cap ferit. Això dóna una idea, en algun cas per fets for-

tuïts i en d'altres per fets voluntaris, desgraciadament voluntaris, que estem davant d'un sistema de transport segur. I ja que som aquí, i hem viscut aquests darrers dies unes situacions desagradables, crec que avui voldria que això també quedés clar, perquè molts de vosaltres heu estat o sou clients nostres o coneixeu el nostre servei.

A partir d'aquí, el que desenvoluparé serà què són actualment els trens de rodalies, i els trens de rodalies, concretament, dins l'àrea de Barcelona.

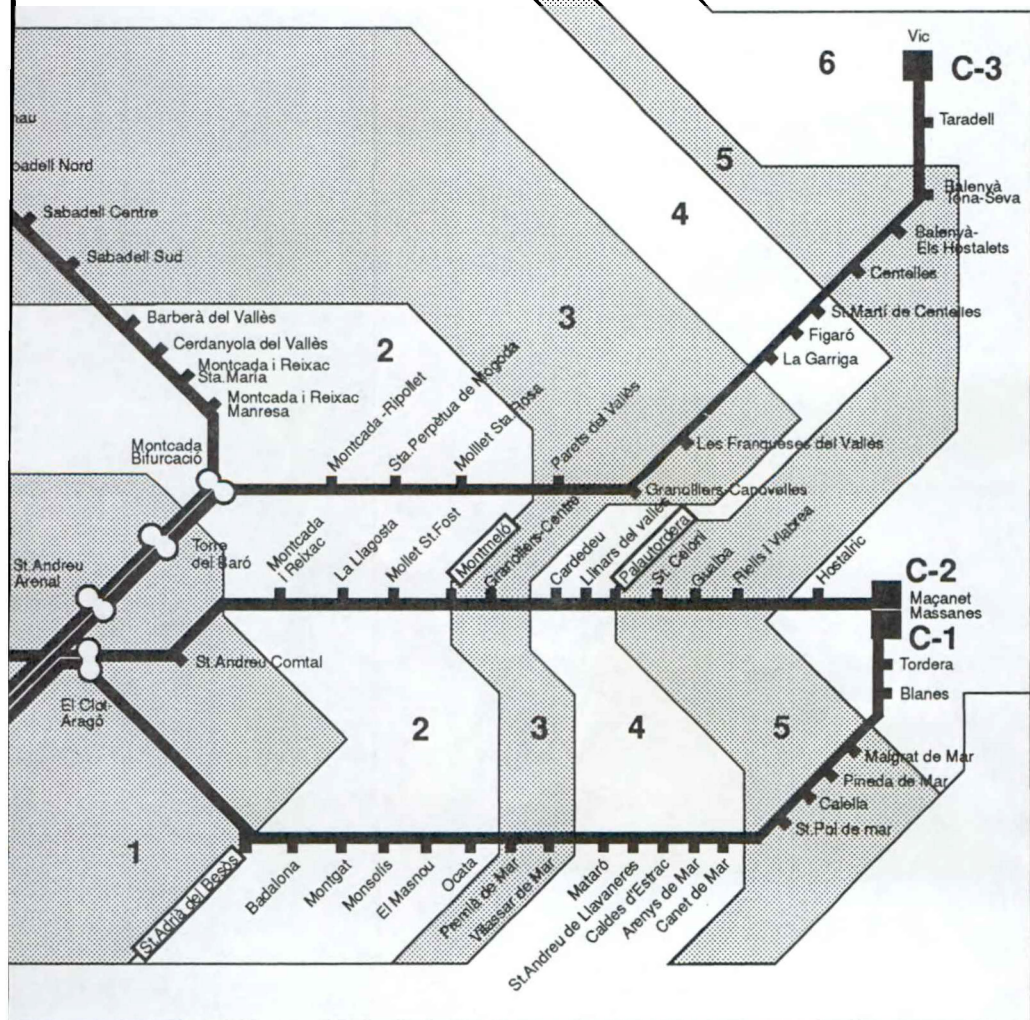
El concepte *rodalies* és un concepte, en principi, organitzatiu de l'empresa. RENFE està organitzada actualment en unitats de negoci; vol dir que són sectors de l'empresa que es dediquen a un mercat específic. I tenim avui dia, amb el transport de viatgers, els trens de rodalies, els trens regionals, els trens de llarg recorregut, i l'alta velocitat, encara que es concentra en una línia, que és la Madrid-Sevilla, però que previsiblement en el futur tindrà un desenvolupament.

Què són els trens de rodalies? Els trens de rodalies són aquells trens que donen serveis a poblacions que tenen un significatiu volum de viatges per motius de treball i d'estudi. Això ho veurem amb més detall amb algunes transparències que he portat.

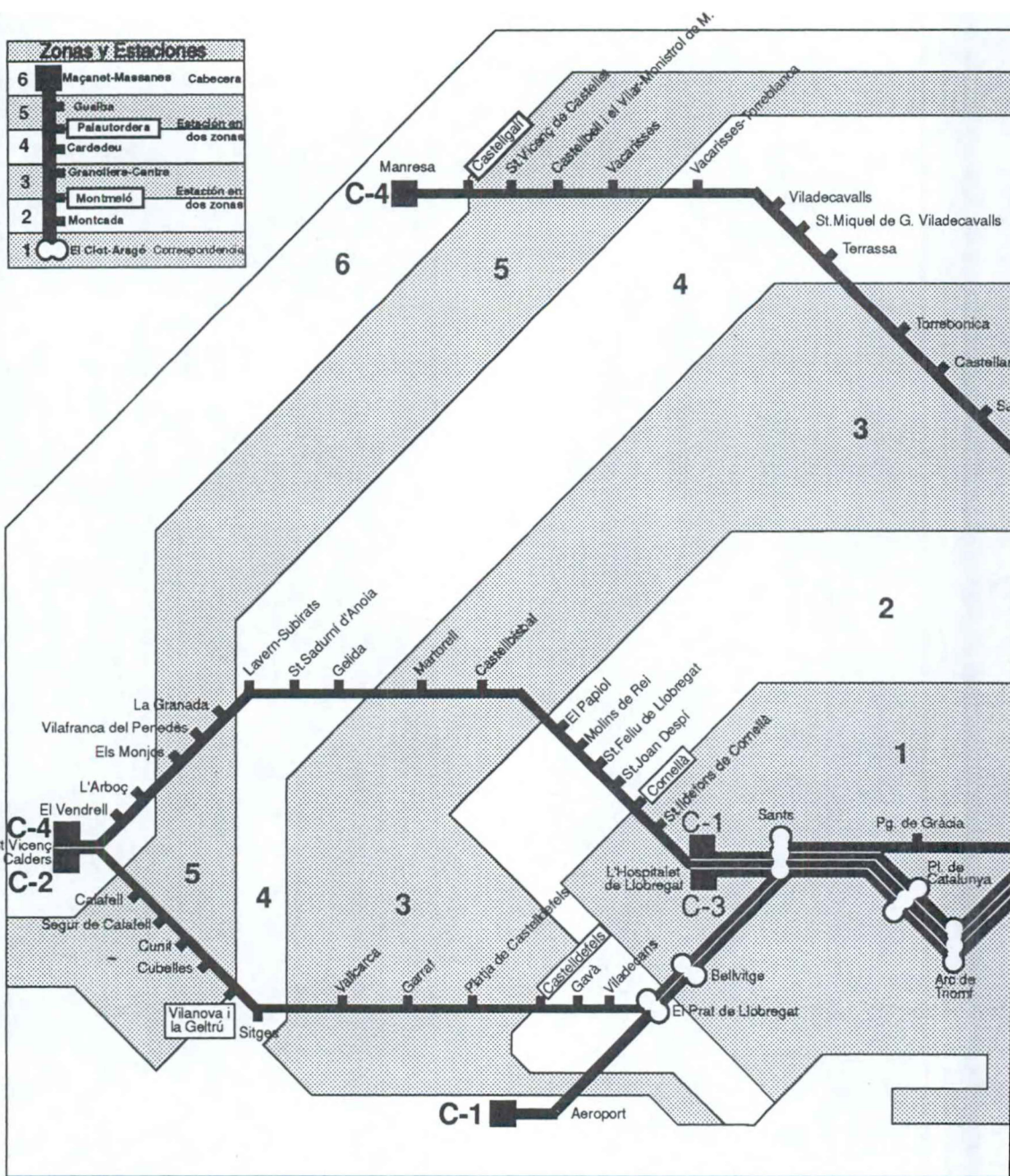
En principi, són trens per a distàncies òbviament curtes; la gent, normalment, no fa 300 quilòmetres per anar a treballar, i per tant es circumscriu a l'entorn de les grans ciutats, que tenen aquests fluxos importants de gent que va cada dia a treballar i a estudiar. Els trens que fan aquest servei, que donen aquest servei, són els que s'engloben dintre del que és la Unitat de Negoci de Rodalies, que, també com a aspecte significatiu, és la unitat de negoci que l'Administració considera que ha d'estar subvencionada. Les altres unitats de negoci hauran de ser unitats de negoci que en el futur hauran d'equilibrar els seus ingressos —el que paguen els viatgers i les petites compensacions pel servei públic que pugui establir l'Administració— amb les despeses que generin. Només en la Unitat de Negoci de Rodalies, l'Administració central, que és la propietària del nostre servei, considera que hi ha d'haver una subvenció perquè és un servei socialment interessant. Això és un aspecte important per al que pugui ser el desenvolupament de la xarxa ferroviària.

1. La xarxa de Rodalies de Barcelona

I a partir d'aquí —no sé si són, en alguna cosa, aquests temes, coneguts per vosaltres— el que he fet és preparar unes transparències que recullin quin és el servei, quin és el mercat en el qual ens trobem.



Zonas y Estaciones		
6	Maçanet-Massanes	Cabecera
5	Gualba	
4	Palautordera	Estación en dos zonas
3	Cardener	
3	Granollers-Centre	
2	Montmeló	Estación en dos zonas
2	Montcada	
1	El Clot-Aragó	Correspondencia



Figura

Val a dir que no totes les ciutats d'Espanya tenen serveis de rodalies. Actualment, a part de les gran ciutats, com Madrid, Sevilla, València, Bilbao i Barcelona, hi ha uns petits nuclis de rodalies a Màlaga, Santander, Sant Sebastià i Astúries, però en altres conurbacions, com podria ser el sector de Galícia o fins i tot de Saragossa (on el ferrocarril està relativament desenvolupat) no tenen aquest servei de rodalies.

En el cas de Barcelona, el servei de rodalies està configurat bàsicament pel vuit català: entre Maçanet i Sant Vicenç de Calders, els dos nuclis ferroviaris importants a Catalunya, i les poblacions de Vic i Manresa. Nosaltres explorem el servei de rodalies amb quatre línies. La línia 1, de la qual estem parlant, és la línia que, sortint bifurcada des de l'Hospitalet i des de l'aeroport de Barcelona, arriba fins a Maçanet, a través de tota la costa. La línia 2, que és la que enllaça de punta a punta, des de Comarruga fins a Maçanet-Massanes per l'interior. La línia 3, que és la línia que passa per la plaça de Catalunya i arriba fins a Vic, i que continua, com es comentava anteriorment, fins a Puigcerdà. I la línia 4, que fa el servei des de Comarruga (Sant Vicenç de Calders) fins a Manresa. Aquest és el servei organitzat en quatre línies que prestem actualment.

Quin nivell de freqüències tenim, quin nivell de servei? Aquestes línies tenen els seus extrems a uns 75 quilòmetres de Barcelona. Pensem que Vic, Manresa, Maçanet, Comarruga, per la traça ferroviària, estan aproximadament a 70-75 quilòmetres de Barcelona. I, òbviament, la població que resideix en la primera corona d'uns 40 quilòmetres a l'entorn de Barcelona no és la mateixa que la que resideix en la segona corona d'aquests 40 quilòmetres, dins els 70-75. Per tant, òbviament, el servei, el nombre de trens que circulen, és més important en aquesta primera corona que en la segona corona.

Actualment, i a grans trets també (entraré amb més detall en el cas de la línia que ens afecta), el servei que tenim en aquesta primera corona en hores punta és al voltant d'uns 8-10 minuts, i en la segona corona, al voltant d'un quart d'hora —hi ha un tren cada quinze minuts. Aleshores, a les hores vall, o sigui al migdia o a la tarda, el servei en la primera corona és al voltant d'uns 10-15 minuts, i en la segona corona, al voltant d'uns 30 minuts —un tren cada mitja hora.

Quin tipus de tren tenim? Doncs, per a molts de vosaltres suposo que és conegut. Actualment, la nostra xarxa bàsica a rodalies són les unitats que tècnicament s'anomenen 446/447. És un tren que permet anar a una velocitat de 120 km/h. És un tren que té unes acceleracions i unes prestacions importants: pràcticament accelera igual que un metro, que està dotat d'aire condicionat,

que està dotat d'una sèrie d'avantatges concebuts per al servei d'aquesta primera corona que anomenàvem, d'aquestes poblacions que estaven més a prop de Barcelona.

A part d'aquest tipus de trens, s'utilitzen també els trens de la sèrie 440 conjuntament amb el servei regional, perquè aquí a Catalunya els trens es barregen: es comparteixen amb els trens regionals, amb els trens que fan distàncies més llargues, amb els trens que van a Girona, a Tortosa o els trens que van a Reus. Aquests trens són d'unes sèries més antigues, són els clàssics trens de rodalies, són els que tècnicament s'anomenen 440. Ara bé, en la línia 1, els trens que presten servei són els dels nous models, els de les sèries 446/447.

No obstant això, es rep actualment un tipus de tren que és el tren de dos pisos, un tipus de tren que està pensat per a recorreguts un pèl mes llargs, com seria el de Blanes a Barcelona, que dura més d'una hora. Aquí el que es busca és més el confort, que la gent hi pugui anar asseguda. Òbviament, en un tren d'aquest tipus hi caben assegudes 950 persones, i això està pensat per a les línies d'un trànsit més important. I a la xarxa de Rodalies de Barcelona això es configura amb les dues línies de la costa. Avui dia, aquests trens estan circulant des de Sant Vicenç de Calders fins a Barcelona, i, per què no?, quan després parlarem d'inversions, potser el dia de demà, podrien arribar també fins aquí.

En les altres línies té molt menys sentit. La línia de Vic té un trànsit més feble, i a més està configurada tota ella com a via única, i és més difícil o té menys sentit incorporar-hi aquest tipus de tren.

Per cert, és bo explicar el que costen aquests trens, que a vegades semblen que es fan sols i que són pràcticament gratuïts. Un tren d'aquests primers que he comentat (sèries 446/447), costa avui dia 600 milions de pessetes, i un tren d'aquests grans, de dos pisos, se'n va a prop dels 900 milions de pessetes per unitat. Aquest n'és el cost, que és un cost molt important.

Un altre aspecte, que malgrat que és un aspecte econòmic crec que també s'ha de tenir en compte, és l'aspecte tarifari.

Com estem configurats des del punt de vista d'allò que ha de pagar l'usuari pel servei de trens? En comptes de seguir la tarifa tradicional antiga, que es pagava pel nombre de quilòmetres que es recorria, a Rodalies es paga en funció de les zones que es travessen (vegeu la figura 1), ja que per a fluxos importants la tarifació quilomètrica no és pràctica. Ja des del juliol de l'any 1981 es va implantar a Rodalies una tarifació per zones: l'usuari paga en funció del

nombre de zones que travessa. Per exemple, en el cas seu, Blanes és a la zona 6, i per venir a Barcelona, que és la zona 1, s'han de pagar sis zones; si va a la zona 4 s'han de pagar tres zones, però si a algun senyor se li acudeix o té la intenció d'anar des de Blanes fins a Maçanet o fins al Vendrell, doncs pagarà el mateix que si anés a Barcelona. O sigui, és un tipus de tarifació que afa-voreix els recorreguts més llargs.

Aquest és un concepte relativament modern, i possiblement és un concepte que s'anirà aplicant a poc a poc a tots els transports metropolitans. Aquí RENFE va ser pionera en aquest aspecte, i ara que s'està parlant de plans intermodals, possiblement aquest concepte de tarifes s'aplicarà en el futur a allò que és l'àrea metropolitana de Barcelona.

Les tarifes actuals del sistema ferroviari són les que recull la figura 2. El bitllet senzill, el bitllet que hom compra quan ha de fer un viatge; el *bonotren*, que és la típica targeta de deu viatges (que té una validesa temporal, però amb la qual es poden fer fins a deu viatges), i l'abonament mensual, que permet fer dos viatges cada dia durant trenta dies.

TARIFES 1993

N.º ZONES	BITLLET SENZILL	BONOTREN	ABONAMENT MENSUAL
1	115	550	1.700
2	125	785	2.235
3	195	1.270	3.950
4	260	1.575	4.475
5	315	2.020	5.650
6	400	2.580	6.700

Figura 2

Aquest tipus de preus —que si agafem, per exemple, Blanes, són 258 pessetes per viatge en un recorregut d'aquests de deu— és un tipus de preus que cobreix actualment al voltant del 40% de les despeses de funcionament dels trens. Això és una taxa de cobertura que, malgrat que hem comentat anteriorment que l'Administració central considera que aquest tipus de transport ha de ser subvencionat, a RENFE considerem —i, això, crec que s'està acceptant a poc a poc— que l'usuari ha d'acceptar una taxa de cobertura més alta, o sigui, un tipus de preu més elevat respecte al que actualment paga, perquè no s'està incrementant el servei d'una manera «vegetativa», sinó que, per exemple, en el cas de les inversions en material mòbil, s'està millorant qualitativament el servei, i per tant això requereix una aportació de l'usuari un pèl més alta que la que actualment fa.

Fem una comparació, i aquest és un dels temes de discussió que a vegades ens trobem quan parlem amb els nostres companys de carreteres. Si dividim el que costa un bitllet d'aquests entre el nombre de quilòmetres que es fan, RENFE actualment té una taxa aproximadament d'unes quatre pessetes per quilòmetre. Avui dia, si hom agafa un autobús de carretera, el preu està al voltant de les set pessetes per quilòmetre. Aquesta diferència fa que a vegades es creïn descoordinacions i problemes amb els transports de carretera, perquè es produeix una competència que el transportista de carretera considera deslleial. El nivell de preus que tenim pensem que és un nivell de preus comparativament baix, i amb les inversions que s'estan fent, en primer lloc, en material rodant, però també en infraestructures, aquest sistema de preus haurà de pujar en un futur.

2. El perfil dels clients de Rodalies

Entraré a continuació a explicar el tipus de persones que transportem, a veure si lliga, després, amb el cas del servei que s'està debatent ara. Quina és la tipologia dels nostres clients? Doncs, en les enquestes que periòdicament realitzem als usuaris, el que fem és preguntar a la gent que agafa el tren quin és la valoració que fan del nostre servei, i també tenim una caracterització del tipus de gent que portem.

Respecte al sexe (figura 3), portem més homes que dones: el 52% dels nostres clients de Rodalies de Barcelona són del sexe masculí. Respecte a l'edat (figura 4), transportem majoritàriament gent jove: el 48% dels nostres usuaris tenen menys de vint-i-sis anys; el 36% tenen entre vint-i-sis i quaranta anys, i només el 16% són persones més grans de quaranta anys. Respecte al tipus

TIPOLOGIA DEL CLIENT DE RODALIES (OCUPACIÓ)

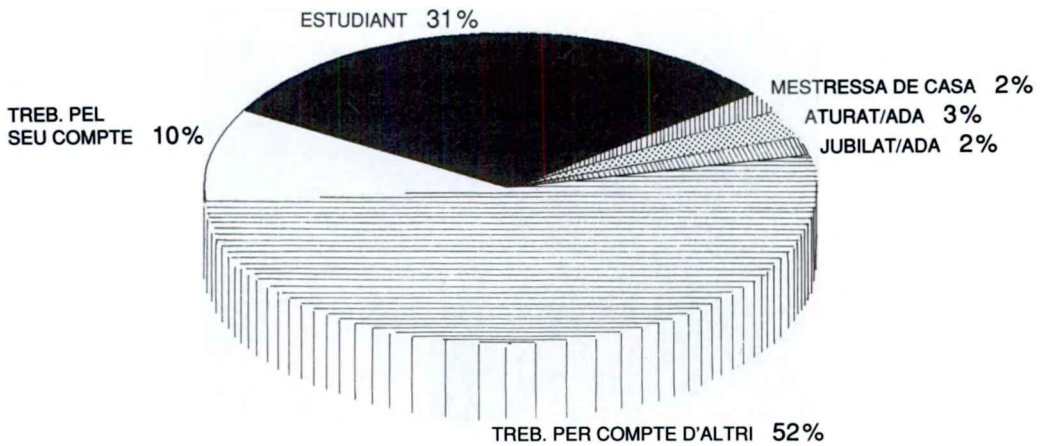


Figura 5

TIPOLOGIA DEL CLIENT DE RODALIES
(FREQUÈNCIA D'UTILITZACIÓ)

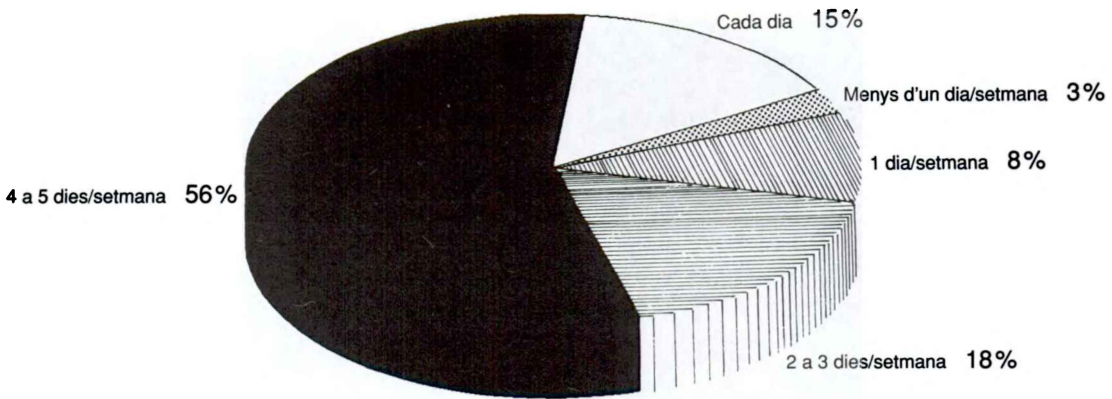


Figura 6

TIPOLOGIA DEL CLIENT DE RODALIES

(MOTIU DEL VIATGE)

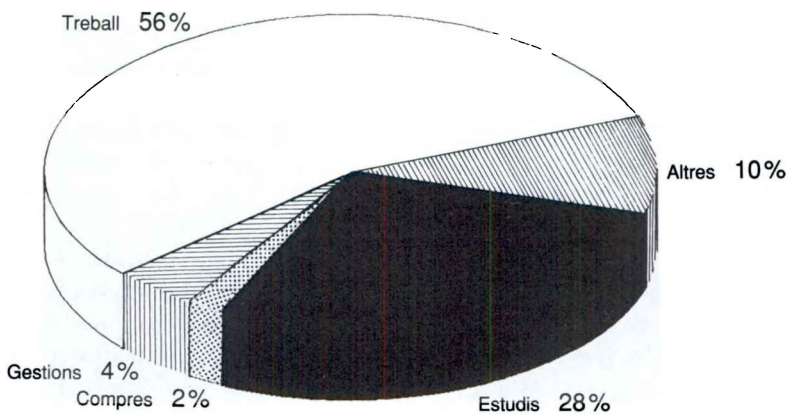


Figura 7

d'ocupació (figura 5), transportem avui dia persones assalariades, és el percentatge més important: el 52 % dels nostres usuaris són gent que treballa amb un salari, el 31 % són estudiants, el 10 % són gent que treballa pel seu compte i només tenim percentatges, per exemple, relativament petits de mestresses de casa, d'aturats o de jubilats. Per tant, el perfil del nostre client, bàsicament, és una persona jove —un noi jove— que treballa i depèn d'un salari.

Si ens preguntem quina és la freqüència d'utilització (figura 6), és a dir, quantes vegades la gent utilitza el tren, doncs, aleshores, ens trobem que una majoria, una important majoria, són gent que es mou molt sovint. El 15 % declara que cada dia utilitza el tren, i el 56 % declara que l'agafa quatre o cinc dies per setmana. O sigui, ens trobem gent que utilitza el tren de manera regular. Aquest és el percentatge, o sigui, el grup d'usuaris més important.

I si preguntem per quin motiu es desplacen (figura 7), quina és la finalitat del seu desplaçament (el transport simplement és un mitjà, no és una finalitat), la finalitat de moure's en més de la meitat de les persones és per anar a treballar; el segon grup, el 28 %, es mouen per anar a estudiar, i només el 20 % restant es mouen per altres qüestions, como podrien ser gestions, compres o altres aspectes.

Per tant, aquests són temes que per a nosaltres són molt coneguts, però que per a vosaltres són segurament no tan coneguts. El transport de Rodalies és un transport pensat, bàsicament, i utilitzat per gent que es mou molt sovint, que es mou cada dia, que es mou per anar a treballar, i perquè en aquest tipus de segment de mercat és on nosaltres troben la nostra competitivitat respecte al cotxe.

3. Valoració del servei de Rodalies

Crec que, vist això, també seria bo fer-nos una idea sobre què és allò que ens demanen els nostres clients, què és allò que opinen respecte al servei. Si els pregunten (i això es fa tres o quatre vegades l'any, i les respostes no varien gaire al llarg de l'any), amb una puntuació de 0 a 3, què és allò que consideren més important del transport de Rodalies (el màxim de puntuació és 3 i el mínim és 0, vegeu la figura 8), la gent considera com a més important del servei la puntualitat —que el tren arribi a l'hora. El segon aspecte és la comoditat en general, però això està molt lligat al fet que la persona pugui anar asseguda en el tren. Després, el temps de viatge. Després, el client considera que el preu és un factor important. Després, la seguretat. Després, la informació que es pugui donar (sobretot la informació quan hi ha problemes), i finalment,

la neteja, tant de les estacions com dels trens. Això és el que ens demanen com a aspectes més importants; són aspectes en els quals hauríem d'esforçar-nos.

La qüestió de la puntualitat és una qüestió global, i en això també voldria fer un petit incís. La puntualitat és molt important quan el nombre de trens que circulen és —com, per exemple, en el cas de Blanes— d'un tren cada mitja hora. És molt important que, quan un arribi a l'estació, el tren pugui sortir o pugui arribar a l'hora. Aquest aspecte, malgrat que està inclòs en un altre concepte, és menys important quan el nombre de trens és molt significatiu. Si ens situem a l'estació de Mataró, per exemple, o a l'estació del Masnou, ens trobem que el concepte de puntualitat, el fet que arribi un tren a una hora determinada no significa gaire, perquè amb un tren cada set, vuit o deu minuts, el temps d'espera es redueix notablement. Però, com que no solament donem servei a nuclis amb serveis importants, sinó també a nuclis en els quals el nombre de trens que hi passen és petit, el concepte de puntualitat encara apareix com a significatiu.

I aquí tenim (figura 9) —fixeu-vos que allò que abans comentàvem era el que ens demana la gent— la valoració que fan actualment de nosaltres. Això són dades del mes de desembre de l'any passat; són les dades més recents, i són dades que normalment donem a conèixer als gabinets d'informació, i a vegades surten als mitjans de comunicació. Aquesta és la valoració que actualment fan els clients del nostre servei. La mitjana d'aquestes puntuacions frega el 7, no hi arriba, respecte a una puntuació de 0 a 10. O sigui, tenim un aprovat alt; no arribem encara al notable, però tenim un aprovat alt. I veiem que, per exemple, pel que fa a la qüestió de la comoditat general, la puntuació és 7,07 (estem per sobre del 7); i això ho lligo molt, quan faig aquesta lectura, amb el fet de poder seure.

Pel que fa al temps de viatge, la puntuació tampoc no és baixa. L'aspecte de la seguretat: fins i tot es van fer aquestes preguntes el dia 14 i 15 de desembre; el dia 15 de desembre vam tenir el primer atemptat, i no vam recollir tampoc una baixada significativa. Curiosament, en la qüestió del preu —he explicat anteriorment que nosaltres, com a explotadors, considerem que tenim un preu relativament baix—, en canvi, el públic considera que el preu és relativament alt; per això hi ha aquesta baixa puntuació. Això vol dir que consideren que els preus són alts. Fixeu-vos de quina manera un mateix concepte, des dels dos costats de la taula es poden veure diferents.

Pel que fa a l'aspecte de la puntualitat, que era l'aspecte considerablement més important, estem a 6,48; freqüència d'anomalies, 6,3; freqüència del servei, 6,82; neteja, 6,68; conservació de trens i estacions, 6,45.

IMPORTÀNCIA DELS ATRIBUTS DE SERVEI

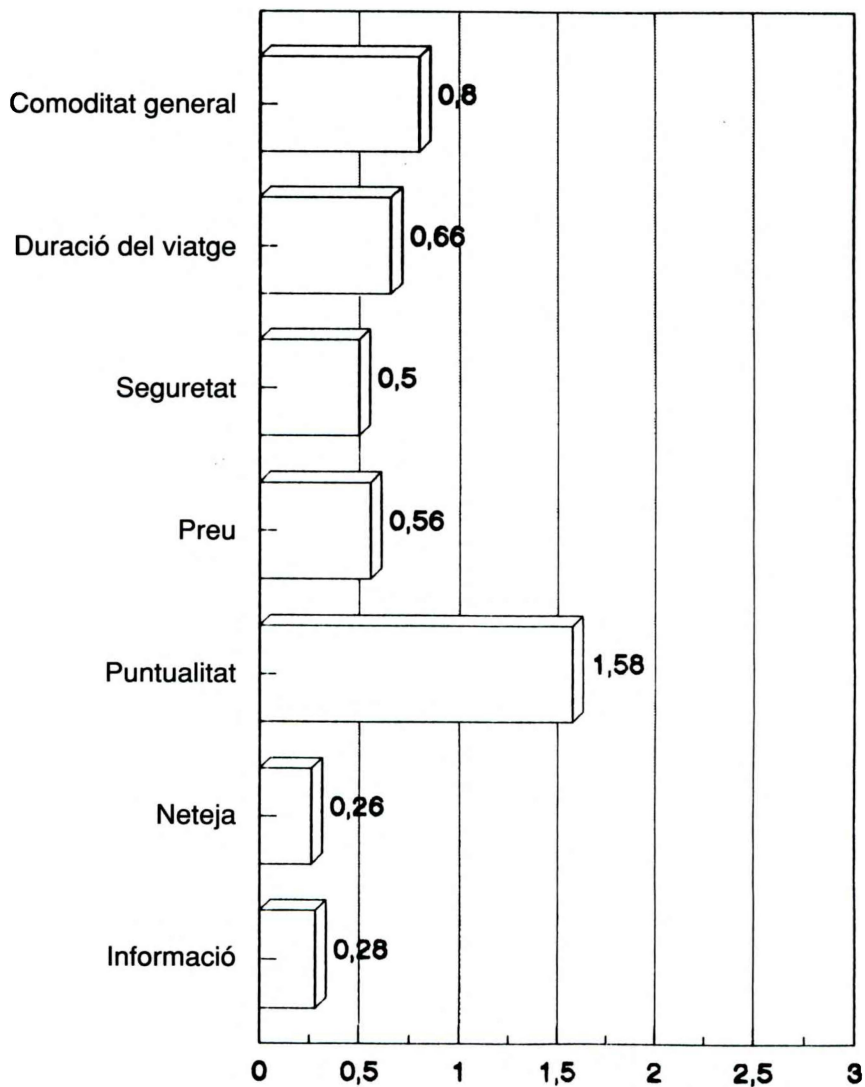


Figura 8

QUALIFICACIÓ 1993 PER ATRIBUTS DE SERVEI

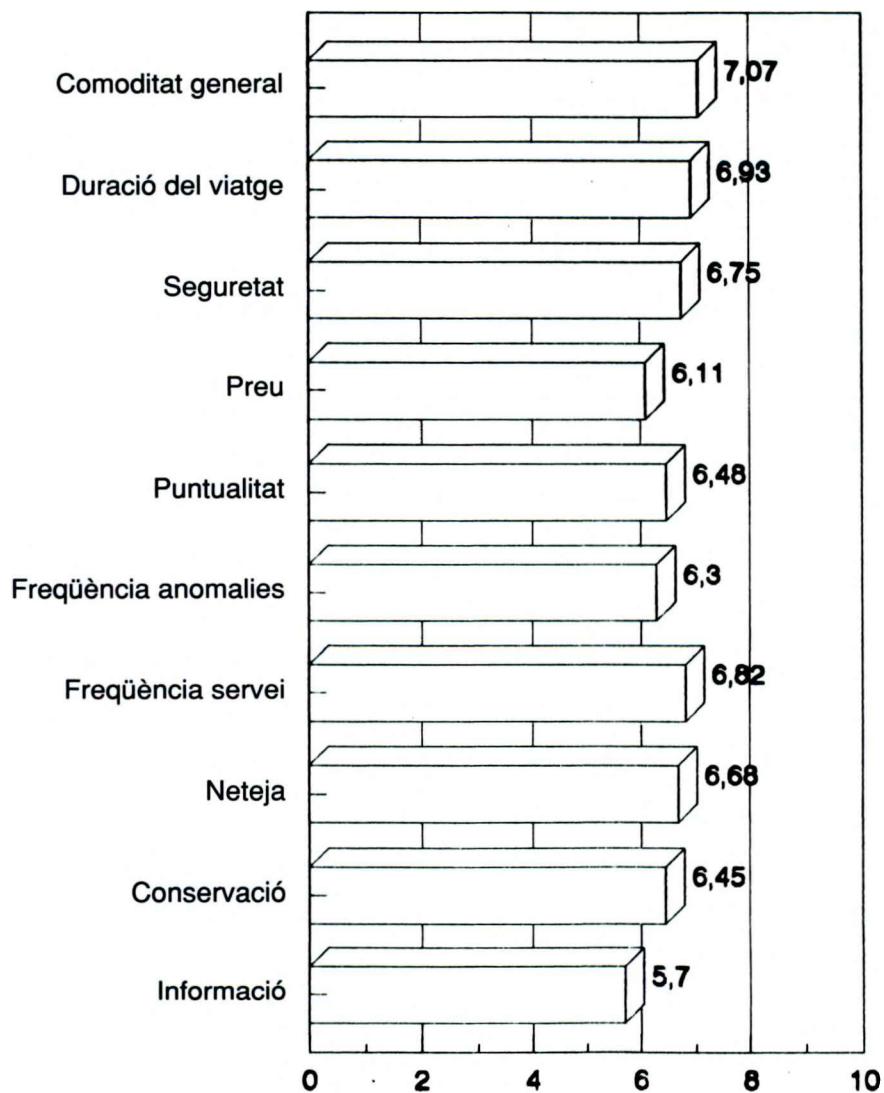


Figura 9

Informació, 5,7. També és veritat, i aquí surt en un aspecte al qual realment la gent dóna poca importància, la puntuació no és gaire alta. Aquest és un dels nostres punts febles, perquè, en aquesta línia, la línia del Maresme és una línia en la qual hi ha personal a totes les estacions. En les altres línies hi ha estacions, sobretot en el tram entre Terrassa i Manresa, que és un sector molt poc urbanitzat, on no hi ha personal. I si hi ha alguna anomalia de servei deguda al motiu que sigui, és molt difícil arribar a informar l'usuari. Per aquí és per on nosaltres estem rebent queixes, reclamacions.

Crec que al final d'aquest any o al començament de l'any que ve podrem tenir un sistema automàtic de megafonia, amb el qual, des d'un lloc central, es pugui explicar a la gent, doncs, quan, malauradament, pel motiu que sigui, no es pot donar servei; com a mínim volem poder explicar-ho.

4. La línia 1 de Rodalies

Entraré ara en una explicació amb més detall d'allò que és la línia del Maresme, la *línia de la Marina*, com l'anomenen els ferroviaris, la línia que, com ja s'ha explicat, fou la primera línia d'Espanya.

Quines són les característiques d'aquesta línia? La línia 1 és una línia òbviament litoral; per als coneixedors és força clar, però és una línia que té una gran capacitat de creixement de viatgers.

Per què? Perquè tot el Maresme és, sobretot el Maresme comprès entre Barcelona i Arenys, un Maresme en el qual s'ha produït un creixement espectacular del nombre de gent que hi viu. Són primeres i segones residències que s'han convertit en primeres residències. Entre els que vivim a Barcelona hi ha persones que, per les raons que sigui, han decidit vendre's la casa que tenien a Barcelona i comprar-se una de les famoses cases arrengrades que hi ha al Maresme.

Aquest és un moviment que ja s'ha produït —no tinc dades recents, potser a la taula hi ha dades més recents—; es va produir sobretot fa quatre o cinc anys. I això ha suposat un creixement, actualment, important del nombre d'usuaris en aquesta línia.

És una línia també que, per a nosaltres, com a transportistes, té un avantatge important, ja que no té gaires períodes vall, no té períodes baixos. La línia, a l'estiu, quan la gent que va a treballar deixa de fer-ho i fa vacances, com que és una línia litoral, doncs la compensen les persones que van a banyar-se a

la costa, o bé el sector turístic (que després comentarem, perquè aquest és, per mi, una de les claus de volta de tot aquest tema de la prolongació). Aquí hi viuen o hi vénen a passar uns dies un nombre molt important de gent, que hi ve a passar les vacances. Això, per nosaltres, és un públic, és un mercat encara, jo diria, no completament estudiat, però compensa, a vegades, els períodes vall de gent que, per l'activitat econòmica, deixa d'utilitzar els trens.

Per tant, és una línia amb una capacitat de creixement molt important. Ara, és una línia que, des del punt de vista de la infraestructura —i després explicaré les inversions que s'hi poden fer— té mancances importants, o tenia mancances importants. Una de les primeres mancances, i que pels usuaris és ben coneguda, és que no és una línia que tingui doble via al llarg de tot el seu recorregut. A Arenys s'acaba la doble via i continua la línia amb via única. On hi ha una via hi passen menys trens que per on hi ha dues vies; però, a més, tenen altres problemes. Un d'ells és, per exemple, si hi ha qualsevol afectació en el servei: si hi ha dues vies, es pot continuar donant el servei per l'altra via; si només hi ha una via, aleshores s'ha d'organitzar un servei alternatiu per carretera o s'ha de tallar completament el servei. Això ens afecta des d'Arenys fins a Maçanet, i també, a l'altra cua de la línia, perquè no oblidem que des de Mataró es pot anar actualment fins a l'aeroport de Barcelona pel ramal que hi ha entre Sants i l'aeroport, que també és un ramal amb via única. I això complica bastant l'explotació, perquè obliga que els trens s'hagin de creuar en determinats punts, i és una obligació addicional a l'hora del compliment dels horaris.

Quin és el servei que actualment tenim? Doncs, a les hores punta crec que és un servei realment important. A les hores punta tenim tres trens, aproximadament, cada hora des de Blanes. És un tren cada vint minuts. Des de Calella tenim quatre trens per hora, i ja des de Mataró hi ha nou trens per hora. O sigui, hi ha, pràcticament, un tren cada sis minuts des de Mataró cap a Barcelona.

A les hores vall, el servei des de Blanes és cada mitja hora, mentre que el servei es redueix a un tren cada deu minuts, des de Mataró fins a Barcelona. En qualsevol cas, és la línia que, del grup de Rodalies, té més circulació, perquè, com deia, és la zona que ha tingut un creixement més important de viatgers.

Un aspecte que també s'ha de tenir en compte en el servei és la velocitat del tren. Aquesta és una línia que, per les característiques de la via, no té una velocitat comercial gaire elevada. Anem de Blanes a Barcelona en una hora i vint-i-quatre minuts, aproximadament; això significa que, per situar-se a la plaça de Catalunya, la velocitat mitjana de circulació és, exactament, de 46 quilòmetres per hora. Aquesta és una velocitat de circulació comparati-

vament baixa, si agafem altres línies de Rodalies; però, com veurem, crec que es podrà solucionar, si no a curt termini, a mitjà termini.

Quines inversions estan previstes? Quines inversions s'estan fent en aquests moments? Crec que també és bo que coneguem què és allò que s'està gastant l'Administració central, perquè aquestes inversions són inversions que fa l'Administració central.

Si heu anat per carretera per la costa, per la nacional II, a Barcelona, hauréu vist que des de Mataró cap avall s'està fent una renovació important de la via. S'està canviant el carril, que és un carril relativament antic; s'estan canviant les travesses, les antigues travesses de fusta. Això està pràcticament acabat des de Mataró fins a Barcelona. Això ha comportat una inversió de 2.900 milions de pessetes. Ara bé, el tren necessita alimentació elèctrica, i si la catenària no té uns sistemes especials de compensació, hi ha una limitació de velocitat. Per tant, des de Sant Adrià fins a Mataró també s'està canviant tot el sistema d'alimentació elèctrica. Es posarà una catenària que s'anomena *compensada*; aquesta obra no ha començat, però està a punt de començar, i la inversió prevista són 700 milions de pessetes. Aquestes obres estan, com dèiem abans, adjudicades, «concurrades» i a punt d'iniciar-se.

A la vegada, també en el tram de Sant Adrià a Mataró, els que coneguin més l'àmbit ferroviari s'hauran fixat que dintre les estacions encara queda un sistema de canviar les agulles amb sistemes de palanca: hi ha uns cables, uns tensors que, per moure les agulles, s'han de fer anar manualment. És un sistema que funciona, que ha estat funcionant en el món ferroviari des de fa molts anys, però lògicament no pertany a les instal·lacions modernes que hi ha a les estacions. Avui dia un motor elèctric mou les agulles i impedeix els moviments incorrectes dels trens.

En el tram abans esmentat s'ha contractat el canvi del sistema; és a dir, el desmuntatge i la instal·lació d'equips moderns anomenats *enclavaments elèctrics*, i això és una de les coses que, encara que no ho sembli, és molt cara.

La inversió per aconseguir aquests enclavaments elèctrics només en el tram de Sant Adrià a Mataró és de 1.250 milions de pessetes, una inversió realment important.

Un altre dels problemes que es presenta quan el nombre de circulacions augmenta i quan hi ha drets de pas respecte a les vies ferroviàries, malgrat que és la línia ferroviària més antiga d'Espanya, són els passos a nivell. Hi ha pre-

vista la supressió dels passos a nivell a Badalona, que permetrà augmentar el nombre de circulacions i no afectar el pas per superfície de la gent que accedeix, sobretot, al sector de platges de la zona. Aquesta és una inversió que es valora en uns 1.800 milions de pessetes.

I, finalment, en el tram de la línia comprès entre Arenys i Maçanet es començarà, d'aquí a poc temps, la rehabilitació d'aquesta via amb la col·locació d'unes travesses més noves i amb la substitució del carril. Només la rehabilitació d'aquesta via entre Arenys i Maçanet està pressupostada en 2.600 milions de pessetes.

Si sumem totes aquests quantitats veurem que per fer aquestes operacions de posada al dia de la línia, d'aquesta única línia, ens n'anem a una inversió d'uns 10.000 milions de pessetes. Són inversions realment espectaculars, sobretot en el moment de conjuntura econòmica que ens trobem.

Però crec que la línia s'ho mereix. S'ho mereix, segurament, perquè dintre del que és el canvi que ha fet la RENFE en els darrers anys, sempre s'havia vist o s'havia enfocat el ferrocarril com aquest transport de llarga distància, d'aquest transport de distància de tipus mitjà, i havia estat una mica més abandonada aquesta funció més metropolitana, aquesta funció més urbana, aquesta funció del transport de la gent que ha d'anar cada dia, o molt sovint, a treballar. Aquesta era una línia que no tenia una funció de transport nacional ni internacional. El transport nacional i internacional es feia sempre per la línia de Granollers; per tant, potser havia quedat, malgrat la seva importància pel nombre de viatgers, abandonada pel que fa a les inversions.

Crec que ara el MOPTMA i la mateixa RENFE —perquè nosaltres, lògicament, hem d'influir en les decisions que pren l'Administració central—, no dic que s'hi hagin abocat, però han fet una inversió que és important. I crec i confio que, un cop estiguin llestes, podrem millorar més. Per exemple, un dels temes on això es veurà més és en la qüestió de la velocitat dels trens. Si avui dia, per anar de Blanes a Barcelona, es triguen uns 84 o 82 minuts, crec que això es podrà fer, el dia que tota aquesta llista d'actuacions estigui enllestida, segurament al voltant d'una hora. Encara no estan fets els gràfics de circulació, però crec que al voltant d'una hora podria ser una velocitat assolible, que significaria una velocitat de circulació d'aproximadament 60 km/h.

D'altra banda, en els àmbits que són més de la meva competència, que són les obres que fem aquí a Barcelona, els que coneixeu la línia deuen haver vist que s'han fet aixecaments d'andanes a diverses estacions. Un dels problemes

que ens trobem, sobretot quan les vies s'arreglen i pugen de nivell, és que la gent, sobretot la gent gran, té dificultats d'accés perquè les andanes són baixes (les andanes que es van fer anteriorment), i una de les queixes i de les dificultats és l'accés de la gent als trens d'una manera més còmoda. Les andanes del metro de Barcelona estan col·locades a un metre del nivell de la via; a RENFE, per l'existència de diferents tipus de trens, les col·loquem a 68 cm. Concretament, a la línia 1 s'han aixecat les andanes a les estacions de Sant Adrià, Monsofís, el Masnou, Ocata, Premià i Vilassar. Properament s'aixecaran a les estacions de Badalona i Mataró.

5. Possibles projectes de futur

Ja per anar acabant —això que he comentat fins ara són fets segurs, o fets dels quals algunes execucions estan fetes i d'altres començaran en un termini molt breu de temps—, comentaré el que són projectes aprovats, els que d'alguna manera tenen el vist-i-plau de l'Administració central, però que no tenen consignació pressupostària, i per tant no tenen tampoc termini d'execució.

RENFE va fer el que s'anomena *Projecte de xarxa ferroviària de Barcelona*, i dintre d'aquest document, que, en principi, té el vist-i-plau del MOPTMA, es recull la doble via des d'Arenys fins a Calella, i també la quarta via des de Barcelona fins al Prat. Això, com deia, són propostes que ha fet RENFE i propostes que, en principi, tenen el vist-i-plau de l'Administració, la qual cosa no vol dir..., i crec que és bo que quedi clar que no tenen ni consignació pressupostària ni termini d'execució. Però crec que s'anirà per aquest camí.

A banda d'aquest projecte, donaré, a títol personal, les meves opinions respecte al que són altres idees de futur respecte a aquesta línia. Una de les coses que nosaltres llegim als diaris, i una de les reclamacions que potser es fa des dels ajuntaments del Maresme, és el pas de la línia cap a l'interior. Fa poc, em sembla que va ser el Consell Comarcal del Maresme que abonava que, per a la celebració del 150 aniversari, la línia del Maresme passés per l'interior. Obviament, això ni està aprovat, ni està previst ni té el vist-i-plau.

Jo crec que aquí la qüestió de la pressió demogràfica és molt important. Quan dic «pressió demogràfica», no em refereixo a la gent del carrer, em refereixo a la gent que viu darrera de les vies, entre les vies i la Serralada Litoral. Si aquesta és una línia costanera, com tota línia ferroviària és una barrera, però, per exemple, des de Mataró fins a Barcelona és més barrera, al meu entendre, la carretera nacional II que no la línia fèrria. Per tant, primer s'ha de solu-

cionar el problema de la carretera, i després s'hauria de solucionar el problema ferroviari.

Però, en qualsevol cas, crec que aquestes possibles pressions depenen del nombre de persones que hi viuen darrera. A Barcelona es va aixecar la línia de la costa, es va aixecar pels esdeveniments dels Jocs Olímpics, però hi viuen una quantitat molt important de persones, i hi havia també una operació urbanística que feia aquesta «pressió» sobre el ferrocarril. Avui dia, a la línia del Maresme tenim aquesta pressió, en el moment actual, només entre Mongat i Sant Adrià. Perquè penseu que a Badalona el nombre de persones que hi viuen és molt important, i possiblement allà hi ha també una segona operació urbanística per al segle que ve. Estem parlant de projectes del segle que ve.

Pel que fa al trasllat cap a l'interior de la línia des de Mongat, des del túnel de Montgat —que és el túnel més antic d'Espanya i, a més, és una fita geogràfica— fins a Mataró o fins més amunt, aquí sóc més escèptic; possiblement més endavant es faci, però sóc més escèptic perquè crec que es poden trobar solucions per fer compatible la qüestió ferroviària amb la qüestió de l'accessibilitat. Hi ha solucions, i a d'altres llocs del món les han trobat. Aquesta no deixa de ser, hi torno a insistir, una opinió personal, perquè òbviament no hi ha decisions preses sobre aquesta qüestió.

I respecte a la prolongació que ens ocupa en aquest acte, jo diria, com a plantejament, que segurament després sortirà al debat, que aquí té o ha de tenir una funció important, a part de les institucions, el factor turístic. Com deia, un dels mercats nostres és el mercat de la gent que ve a passar uns dies d'esbarjo o de vacances en aquest sector. Si no m'equivoco, em sembla que a Lloret (no conec les xifres de Blanes) hi ha 35.000 llits. Això, òbviament, és un mercat potencial important, i el sector turístic crec que té, en aquest sentit, bastants coses a dir. Perquè, des del punt de vista del desplaçament de la gent que vingui a treballar a Barcelona, Blanes encara està un pèl lluny: seixanta minuts de recorregut. Des del meu punt de vista, no donarà un nombre de desplaçaments important; però el sector turístic a la Costa Brava sud crec que té una gran importància i, per tant, el seu suport a aquest projecte crec que podria ser decisiu.

Suposo que aquestes jornades volen també obrir aquest tema i parlar-ne. Després podrem continuar parlant-ne. Aquestes reflexions finals les faig a títol individual, però crec que les persones que estem fent funcionar els ferrocarrils som també un element que s'ha de tenir en compte. I donaria aquí, per raons de temps, acabada la meva intervenció.

Moltes gràcies.

