

Servicios

En octubre de 1992, menos de un año después de la constitución de la Gerencia de Viajeros Regionales de Cataluña, se creó la Red Catalunya Exprés con el objetivo de mejorar las prestaciones -comodidad y velocidad- del ferrocarril y convertirlo en una alternativa atractiva a la carretera. En cinco años, el servicio ha superado las expectativas, incrementando constantemente del número de viajeros y sirviendo de modelo para la creación de redes similares en Andalucía, Galicia y Castilla y León.



DISPONE DE 24 UNIDADES 444 Y 432 PARA REALIZAR UNA MEDIA DE 38 SERVICIOS DIARIOS

La Red Catalunya Exprés transportó más de 3.150.000 viajeros en 1997

Angel Rodríguez

El propósito de creación de la red Catalunya Exprés era ofrecer un servicio que, para el gran número de viajeros que realizaban viajes habituales, en muchos casos diarios, entre Barcelona y los núcleos más importantes de la Comunidad Catalana, fuera una alternativa atractiva a la carretera. Esa capacidad de competencia con el automóvil o el autobús se basó en tiempos de viaje nunca superiores a las dos horas y media, calidad y rapidez equiparables a los trenes de largo recorrido y unas tarifas más elevadas que la media, pero sin embargo, contrarrestadas por un sistema de obtención de billetes similar al de las de cercanías.

La evolución del servicio confirmó en seguida la validez del planteamiento inicial registrándose un crecimiento sostenido, "en 1993, la media de trenes día era de 18, en 1994, de 27, en el 95 de 32 y actualmente la Red Catalunya Exprés realiza una media de 39 trenes día -señala **Pere Dagà**, gerente de Regionales en Cataluña- lo que supone haber alcanzado, prácticamente, nuestro límite de servicios con el material actualmente disponible, los 24 electrotrenes, 14 de la serie 444 y diez de

la serie 432, que además ya están muy en precario. Los 444 terminan su vida útil en el 2001 y los 432 el año que viene."

La cifra de 39 trenes diarios de media -se incluyen los servicios Barcelona-Port Aventura- con puntas de 42 trenes los viernes y, sobre todo las relaciones más importantes de la red, Barcelona, con Girona, Figueras y Tarragona, en las que se han conseguido frecuencias de hasta treinta minutos. El grado de ocupación de los trenes es muy variable en función de las líneas, pero como media los viajeros origen-destino por tren se sitúan en torno a los 120, lo que supone una cifra cercana al 50 por ciento de aprovechamiento total.

Velocidad. Hoy las velocidades comerciales, que dependen evidentemente en gran medida del estado de las líneas, están como media entre los 70 y los 80 kilómetros por hora. Incrementar esta velocidad va en relación directa con la infraestructura que necesita mejoras, y en el caso de la salida de Barcelona hacia el sur de la cuádruple vía que cada vez es más necesaria, al estar totalmente saturada la actual infraestructura.

En cuanto a los viajeros la evolución ha sido también muy buena, de los 1.767.000

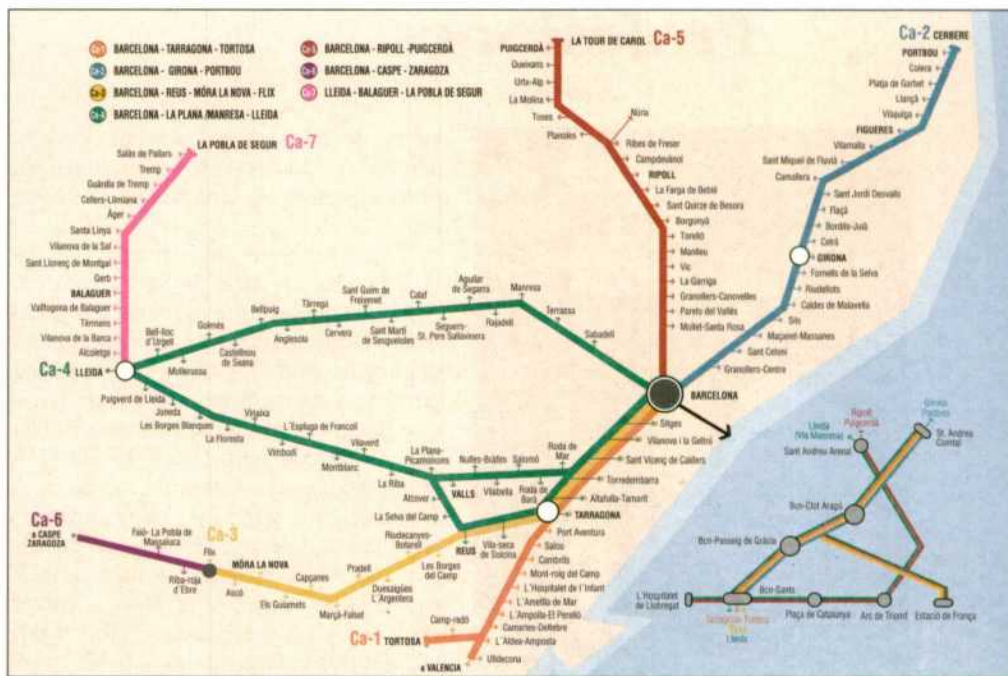
de 1993 se pasó a 2.064.000 en 1994, 2.369.000 en 1995, 2.762.000 en 1996 y más de 3.150.000 el pasado años, cifras a las que hay que añadir los viajeros con abonos. "En estos trenes -afirma el gerente de Regionales- se puede viajar con billete sencillo, de ida y vuelta, bono exprés y abono mensual, y últimamente se están disparando los viajes con estos dos últimos que son, como media, un 25 por ciento más baratos, lo que influye en los ingresos."

Las cifras económicas no son menos espectaculares que las de viajeros, y de 1993 a 1997 los ingresos han crecido en casi mil millones, pasando de los 819 del primer año completo de funcionamiento de la Red Catalunya Exprés a los 1.800 del ejercicio recién cerrado.

"La Gerencia de Regionales de Cataluña, señala **Pere Dagà**, no tiene casi picos, disfrutamos de una demanda muy estable. Tenemos muchos viajeros diarios que utilizan el tren por trabajo o estudios y eso da un perfil de demanda muy poco variable. Los fines de semana baja el número de viajeros pero se compensa con los desplazamientos de ocio, y es el viernes por la tarde cuando nos encontramos con el mayor pico de demanda, cuando se nos juntan ambos tipos de viaje".



LUNA



Es en ese día cuando es necesario complementar las 24 unidades de la Red Exprés con trenes suplementarios convencionales de máquina y coches cedidos por la Unidad de Negocio Grandes Líneas. Unidades 440 de dos y tres coches cedidas por la Gerencia de Cercanías realizan los servicios Regionales y Delta. Además, la gerencia dispone de automotores Fiat 593 y MAN 592 que prestan servicio en las dos líneas no electrificadas dependientes de la Gerencia, la de Lérida a La Pobla de Segur, los primeros, y en la Zaragoza-Canfranc, los segundos.

Intercambio modal. Regionales de Cataluña sólo tiene billete combinado con el ferrocarril de Nuria pero el objetivo, según **Dagà**, es implicarse cada vez más en un esquema de transporte intermodal, en el que los más reticentes a colaborar son los transportistas por carretera, "tenemos estaciones intermodales en Girona, Figueras, Vic, Mora, etcétera, y se está estudiando una futura integración tarifaria, si bien de momento de momento y través de la Autoridad del Transporte de Barcelona sólo entrarían en una primera fase las cercanías de Renfe. De cualquier modo las principales estaciones de Catalunya Exprés son Sants, con dos líneas de metro, Paseo de Gracia con otras dos y Clot con una más, y muchos de nuestros viajeros lo son también del metro, con la peculiaridad de contar entre ellos con muchos universitarios".

En cuanto a personal, la Gerencia tiene 329 personas de las cuales hay cien interventores y 200 maquinistas, "con una muy buena integración. Antes teníamos varias residencias de interventores, Tarragona, Lérida y Girona -ahora nos traspasarán la



LUNA

de San Andrés Condal, hasta ahora de cercanías- y hace dos años nos traspasaron los maquinistas con lo que hubo cierto recelo y preocupación, sin embargo la integración ha sido absoluta y la motivación estupenda", señala el gerente.

Sin embargo, en cuanto al personal de conducción, existe un problema complejo cuya solución preocupa en la Gerencia. A lo largo de 1998 se jubilarán 27 maquinistas, casi el 14 por ciento de la plantilla "lo que nos hará pasar dificultades, como ya les está ocurriendo a otros operadores. Por que no es fácil que la gente de otras residencias de España venga a Barcelona, donde la vivienda y la vida en general son más caras, y, en caso de tener hijos en edad escolar, se añade la cuestión del idioma en el colegio o el instituto", afirma **Pere Dagà**. □

Imprescindible renovación de trenes

En sus menos de seis años de funcionamiento, la evolución de la Red Catalunya Exprés ha sido sumamente positiva y desde la gerencia de Regionales de Cataluña se subraya la existencia de una ventaja competitiva basada en la oferta de un servicio de altas prestaciones que puede favorecer el crecimiento del número de viajeros y de los ingresos en el futuro.

Pero sobre este planteamiento optimista se basan unas perspectivas poco halagüeñas. La consolidación de las prestaciones y el nivel de servicio actuales son los dos pilares sobre los que se debe afianzar esa ventaja competitiva que permitiría en el futuro incrementar la cuota de mercado. Sin embargo, es imprescindible la renovación e incremento del número de vehículos del parque Catalunya Exprés, las proyecciones que maneja la gerencia para el 2003 apuntan a un parque de 41 unidades eléctricas de 230 plazas ó 30 de 280.

La alternativa contraria supondría, según los responsables de la Gerencia, que transcurrido un plazo no superior a los tres años, la degradación de las prestaciones de los vehículos, unida a las exigencias cada vez mayores de la demanda, hicieran entrar al servicio en una fase de declive irremediable. A todo ello se une la menor disponibilidad de trenes a la que se enfrenta la gerencia de cercanías que influirá sobre los servicios regionales. □