

Lleida-Pobla de Segur: FGC por primera vez en ancho ibérico

Automotor entrando a Balaguer procedente de Lleida.

El último día de abril se culminó el proceso de transferencia integral a FGC de la línea férrea de Lleida a Pobla de Segur que se encarga desde entonces tanto de su gestión como la operación ferroviaria. Desde el 1 de mayo el servicio se realiza con personal de la empresa autonómica y estrenando los nuevos automotores encargados a Stadler.

El Real Decreto 2398/2004, de 30 de diciembre, marcó el inicio del "...proceso de traspaso a la Generalitat de Cataluña de la línea ferroviaria de titularidad del Estado «Lleida-La Pobla de Segur» y de las funciones y servicios de la Administración del Estado en materia de transporte por ferrocarril en relación con dicha línea".

Eso rezaba la literalidad del BOE, haciéndose efectiva esa transferencia el día 1 de enero de 2005. Lo cierto es que, si bien jurídicamente la nueva línea ya estaba adscrita al gobierno autónomo, y por extensión a su ente ferroviario FGC desde entonces, han tenido que transcurrir once años para que esta operación se culmine a todos los efectos.

Con la llegada del mes de mayo FGC asume la línea en su plenitud, introduciendo un nuevo modelo de gestión radicalmente diferente al que desarrollaban Renfe y Adif hasta la fecha. Es un modelo "low cost", muy pegado al territorio, muy articulado con otros modos de transporte, con personal de extrema polivalencia (como ya sucede en otros ámbitos de FGC) y con un material móvil de última generación, de máxima eficiencia energética, mínimos costes operativos y alto nivel de sostenibilidad ambiental.

■ Largo proceso

La línea de Lleida a La Pobla fue el único tramo puesto en servicio del vasto proyecto de línea transversal entre la localidad francesa de Saint Girons y la jienense de Linares. Eran 850 km de línea planteados al inicio de los años 20 del pasado siglo. El primer tramo puesto en servicio fue el que unió Lleida con Balaguer, 25 km que se inauguraron en 1924. Con la llegada de la II República las obras se ralentizaron, y con la guerra se detuvieron. Con la paz volvieron los obreros, y en 1949 entraron en servicio otros 37 km hasta Sellers, un año más tarde otros 13 hasta Tremp, y en noviembre de 1951 los 13 kilómetros restantes hasta La Pobla de Segur. Nunca pasaron de esta localidad los trenes hacia Francia, ni tampoco desde Lleida hasta el sur, por más que hubiera importantes obras de infraestructura entre Alcañiz y Teruel y en-



Automotor en los túneles de la zona del Les Bagasses.



ALEX CORTÉS

Transporte para las pruebas del tren desde Lleida hacia Balaguer. Paso por el puente del Segre.



ALEX CORTÉS

Tren circulando a orillas del Embalse de Terradets.

tre Linares y Utiel, además de algunos tajos al sur de la ciudad de Lleida.

La foto fija de aquel momento, y casi el actual, era de una línea de vía única sin electrificar de 89,35 km, con 17 estaciones, 41 túneles (el más largo de 3,5 km) y 31 puentes, y cargada de pasos a nivel, a diferencia de otras líneas contemporáneas.

Nunca fue una línea especialmente rentable. Salvo el tramo hasta Balaguer, atraviesa un territorio muy agreste, con poca densidad. Sólo Tremp o Pobla de Segur son localidades de cierta relevancia con estación en el casco. Su situación fue siempre crítica y ha estado en casi todos los planes de cierre. Solo las aportaciones de la Diputación de Lleida y la Generalitat evitaron su clausura en el cierre de líneas de 1985. Mercancías tuvo siempre pocas, y casi todas ligadas a la actividad industrial de Balaguer, sobre todo su papelera Inpacsa, que cesó su actividad en 1993.

El primer hito de los cambios, ya bajo la tutela autonómica, vino de la mano de la renovación integral de las vías entre Balaguer y La Pobla. Desde julio de 2005 a junio de 2006 se cerró el tramo para cambiar los 62 km de vía, obra en la que se invirtieron 60 millones de euros y que situó nuevos carriles de 54 kg/m, sobre nuevo balasto silíceo y traviesas monobloc de hormigón, haciendo obras en algún túnel

y puente. Se mejoraron, además del confort de la circulación, los tiempos de viaje.

Pero las cifras de ocupación no acompañaban, y en 2012 FGC afrontó un plan de recortes de servicios (junto con otros en su red clásica), que redujo a la mitad los trenes entre Lleida y Balaguer pasando de ocho a cuatro y de tres a uno en el tramo a La Pobla.

Estos son los servicios actuales, con una mermada demanda que ha caído en estos últimos cuatro años en paralelo a la reducción de trenes. Pero algo cambió también hace ahora apenas un año. En junio de 2015, FGC asumió íntegramente la gestión de la infraestructura. Cuatro nuevos ferroviarios se incorporaron a la línea para realizar, en ese primer momento, las tareas de circulación, relevando al personal de Adif del gabinete de circulación de Balaguer, la única estación abierta con personal, y de la eventual presencia de personal en Pobla de Segur ligada a las maniobras del tren turístico.

■ Llegan los Stadler, FGC asume plenamente la línea

En enero de este año se reciben los dos nuevos automotores suizos de la casa Stadler, que reemplazarían a los veteranos automotores MAN de Renfe de la serie 593 o su versión reducida 597. Estos trenes se venían explotando en acuerdo con Renfe que aportaba trenes y maquinistas.

Desde la llegada de los dos nuevos S-331, FGC y los técnicos suizos iniciaron el proceso de homologación de los mismos para esta línea, instrumentándolos y lastrándolos para superar condiciones extremas de operación. Esto se hizo en uno de los trenes, validando la prueba para la segunda unidad. Con el fin de las pruebas se inició el proceso de formación de los 23 agentes polivalentes adscritos a la línea



Automotor entrando a Balaguer procedente de Lleida.

para su conducción y habilitación para el itinerario entre Lleida y Poble de Segur.

■ Colaboración Renfe-Adif-FGC

Todo este proceso de cambio de gestión se ha realizado, según enfatiza FGC, con una ejemplar colaboración desde Renfe y Adif, que han facilitado en extremo todo el proceso de cambio. FGC recibe de dos entes diferentes, un gestor (ADIF) y un operador (Renfe), una línea que ahora se gestiona integrada por un ente que engloba gestión y operación (tal cual pasaba también aquí antes de 2005, de la separación entre Renfe y Adif).

Desde diciembre de 2014 hay un convenio gestado a tres bandas (Renfe, Adif y FGC) que establece las responsabilidades de cada actor del proceso, tanto en los tramos de gestión propia de cada uno (FGC circulará por un corto tramo de la RFIG adscrita a Adif entre el Pla y Lleida-Pirineus), como en los pasos de la transición hasta el escenario final de mayo, sin ningún corte en el servicio y afección al usuario. También establece todos los protocolos a cumplir, las comunicaciones, los cánones, habilitaciones de personal... Todo está regulado y es operativo de manera recíproca para las dos redes. No se contempla, por ahora, que los Stadler pudieran operar por otros tramos de red Adif, al menos por el decreto de transferencia, sino por la Ley del Sector Ferroviario como cualquier otro operador.

■ El reto de FGC

FGC asume esta línea a sabiendas de las dificultades de su gestión. No hay mucha población en su entorno, y su mayoría se ubica en su tramo bajo, de Balaguer a Lleida. El máximo histórico de viajeros se cifra en 200.000 al año. Hay una altísima tasa de



motorización y buenas y sobradas infraestructuras viales, que han ocasionado la pérdida de una buena parte de los viajeros. Por ello FGC piensa, por un lado, en el viajero cautivo, trabajador, estudiante, tercera edad pero, por otro lado, en desarrollar un especial esfuerzo para crear un nuevo tipo de viajero



ALEX CORTÉS

Tren circulando por la comarca del Segrià.



ALEX CORTÉS

Tren cruzando el Barranco de Fontfreda, junta a Salas de Pallars.



ALEX CORTÉS

Automotor serie 593 de Renfe junto al que le relevará en mayo, el 331 de FGC en la estación de Balaguer.

turista que disfrute del potencial de paisaje y oferta vinculada, especialmente el procedente del área metropolitana de Barcelona.

Actualmente ya circula el Tren dels Llac, el tren histórico que recorre la línea los sábados, y que funciona casi al 100 por 100 de ocupación, pero hay que intentar que los días restantes los trenes convencionales que suban a La Pobla ocupen buena parte de sus plazas con nuevos turistas. Así, de hecho, la configuración del tren, con sus grandes ventanales, ya prefigura esa demanda turística.

Junto a ello, FGC ya trabaja en la creación de paquetes tren+experiencias que capten una demanda, un público que ya ha sido trabajado en esa vertiente en la red clásica metropolitana de FGC con los productos "Turistren". En paralelo, se trabaja para crear billetes combinados con Renfe, para los servicios AVE y AVANT, que ligen el viaje desde Barcelona y los paquetes tren-experiencia del nuevo viajero turista. FGC tiene una rama de actividad, "Turismo y Montaña", con una experiencia de operaciones comerciales de índole turística (cremalleras de Nuria y Montserrat, Tren del Ciment, estaciones de esquí...) que se vuelca ahora en generar proyectos comerciales para esta línea.

En esta misma línea, desde FGC se apuesta por un modelo de colaboración con el territorio diferente al habitual en el resto de España. Así, frente a la subvención desde diputaciones o autonomías a líneas regionales deficitarias, en este caso FGC busca una implicación de las comarcas con actividades en marcha que capten viajeros para el tren, que generen atractivos al viaje ferroviario, se persigue una corresponsabilidad entre el operador que mueve trenes y el gestor local que les ofrece opciones de ocio.

También se quiere potenciar la recuperación de algunos edificios que por su emplazamiento, estado de conservación o iniciativas enlazables puedan ser objetos de puesta en valor, recuperación para actividades de ocio que apoyen la circulación de trenes. Hay ya dos proyectos en marcha y otros dos en estudio. Además se quiere promover el uso complementario de la bicicleta, con "bicistaciones", aplicando aquí experiencias de éxito en otras redes.

Esta línea de captar nuevos clientes foráneos y dar rentabilidad a la línea se complementa con ese modelo de bajo coste, con trenes de altísima eficiencia energética y un equipo humano de alta polivalencia que optimice económicamente la operación ferroviaria.

En este mismo sentido, se plantea una articulación tren-bus en el corredor para lograr la máxima eficiencia. Así se está trabajando para diseñar una oferta cadenciada multimodal, de tal manera que los trenes circulen en las horas de máxima demanda, y los buses consecuentemente en las horas valles.

Igualmente, al haber solo dos trenes, circulando ambos siempre, cuando uno de los trenes tenga que inmovilizarse para revisión, el restante circulará solo en el tramo Balaguer-Lleida y el tramo a Pobla se realizaría con buses. Por otro lado, se unificarán los precios de los buses y trenes, integrándolo plenamente en la oferta tarifaria comarcal. Esta unificación tarifaria se hace a la baja, buscando el umbral mínimo de referencia, lo cual puede suponer bajas contra los precios actuales de hasta el 37 por ciento.

Son en total 23 los agentes de FGC designados para la línea, de los cuales unos catorce estarán activos por turno. Son agentes en principio vinculados y enraizados al territorio, a los que se va a dotar de una formación muy específica enfocada al cliente, que además conducen trenes, y todos, además, de nuevo ingreso.

Pero hay tareas que están externalizadas. En todo caso, estas labores ya lo estaban bajo Adif y ahora bajo Renfe. Así el mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura está conferido a una contrata, a la cual se subroga FGC. Lo mismo pasa con el mantenimiento de los trenes, que Renfe tenía derivado a su filial Herion y que ahora FGC ya ha asumido para los nuevos trenes Stadler.

■ Nuevos horarios: más trenes más rápidos

La nueva oferta de FGC supone recuperar la que ya había antes del recorte de 2012. Precisamente aquella merma, para el caso de esta línea, supuso un apalancamiento en el gasto que permitió la adquisición de los dos nuevos trenes, que ahora subirán cuatro veces al día hasta La Pobla. Entre Lleida y Balaguer la oferta pasará de las actuales cuatro expediciones por sentido a diez, entre las 05:25 horas y las 22:00 horas. La suma con las circulaciones del bus generará 27 expediciones diarias por sentido.

En el caso de los sábados, se pasa a nueve servicios por sentido y los domingos habrá nueve trenes sentido a Balaguer. En general casi se triplica la oferta actual. Además, los horarios se diseñan acordes con las salidas y llegadas de servicios AVE y Avant de Renfe de Lleida a Barcelona y Madrid, para optimizar y ajustar la oferta a las necesidades de movilidad. Además, la mayor velocidad y aceleración de los trenes permite ganar unos quince minutos en los viajes hasta La Pobla.

Es una oferta que se puede cubrir con los dos trenes ya en la vía, pero en el caso de ir a más cabe pensar en la adquisición de una tercera unidad, sin descartar la opción de alquilar material de Renfe para cubrir puntas de demanda. Hay que recordar que el convenio vigente homologa recíprocamente el material de FGC ibérico en la RFIG y el material Renfe (actual u otro cualquiera) en esta línea ahora autonómica.

■ Intervenciones complementarias

El nuevo material tiene su base de mantenimiento en los talleres de El Plà, en Lleida, siendo la empresa Herion la responsable del mismo. Se da la feliz paradoja de que Herion era una UTE entre Renfe y la antigua Vossloh España, y es un contrato que



ALEX CORTÉS

Automotor al paso por el Barranco de Serós y a punto de pasar bajo las casas de Talarn.

sucede al que Renfe tiene ahora para sus trenes. Esta empresa con factoría en Valencia ha sido adquirida este invierno por Stadler, por lo cual todo queda aún más integrado. En el medio plazo FGC planea recuperar el antiguo depósito de locomotoras de Balaguer (hoy cerrado) como base de mantenimiento de la línea, y en ese momento se estudiaría la revisión del actual escenario de mantenimiento.

No es esa la única intervención prevista en Balaguer. Hace ahora un año se presentó el proyecto de tranviarización de los 700 metros de travesía urbana en el entorno de la estación. Se hará una completa integración urbanística de la traza, con nuevos firmes, vías, cruces, ganando espacio para la ciudad sin merma para el servicio ferroviario.

Esta actuación, cuyo proyecto está en fase de redacción, es una inversión más del gobierno autónomo en esta línea, ya que además de los nuevos trenes y la potente inversión de 2005, en los últimos meses se ha invertido en torno a 1,5 millones de euros para intervenciones en estaciones, para mejorar su accesibilidad, megafonías y atención al cliente. Estas actuaciones siguen en curso en estas fechas y acompañan al nuevo modo de operación del ferrocarril.

Así, entre ellas, se dispondrá en andenes de un hito con conexión por interfono con el puesto de mando de la línea en Balaguer, y un sistema, en las estaciones con parada facultativa, un interruptor que activa una aviso luminoso para que el maquinista conozca que hay un viajero en la parada. Se dispondrán en las estaciones código QR para que con telefonía móvil se tenga información del servicio en tiempo real. Se revisará también la iluminación de las estaciones, para mejorarla, o crearla y que, en todo caso, no entre en conflicto con las normas locales de emisión lumínica al espacio, ya que es una zona "starlight", catalogada para la observación estelar. ■

MIGUEL JIMÉNEZ