



## Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya: cuatro décadas de vocación de servicio público

Rafael Alcaide González<sup>1</sup>

Universidad de Barcelona

### Resumen:

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) es el operador de transporte público ferroviario de referencia en Catalunya, desde su creación en 1979, cuando le fueron traspasadas, desde la hoy extinta FEVE, las líneas de los Ferrocarriles Catalanes (Barcelona-Manresa-Igualada) y de los Ferrocarriles de Cataluña (Barcelona-Sabadell-Terrassa), líneas que, con una longitud total de 180 km, anchos de vía distintos e incomunicadas entre sí, habían revertido anticipadamente a FEVE en 1976.

La elevada inversión en infraestructuras y material realizada por la Generalitat de Catalunya en estas líneas a lo largo de 40 años de existencia de FGC, ha permitido tanto la diversificación en el ámbito del negocio ferroviario (turismo y transporte de mercancías y viajeros) como la ampliación y mejoras constantes de todas las líneas, revirtiendo en una alta rentabilidad social que ha supuesto múltiples mejoras en la cobertura del transporte público de las zonas a las que prestan servicio y en la conectividad con otros transportes públicos metropolitanos.

Por otra parte, además de las líneas metropolitanas de transporte, FGC ha ido incorporando diferentes unidades de negocio, tales como los Funiculares de Montserrat, la Vall de Núria y Gelida, la línea de ferrocarril de ancho español Lleida-La Pobla de Segur, el ferrocarril turístico de l'Alt Llobregat y las estaciones de esquí de la Molina, Espot, Port Ainé y Vallter 2000.

**Palabras clave:** ferrocarriles metropolitanos, transporte público, empresa pública, rentabilidad social.

**Códigos JEL:** H76, L32, L9, R4

**Abstract. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya: four decades of public service vocation:**

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya has been the reference rail operator in Catalonia since its creation in 1979, when were transferred from the now-extinct FEVE the lines of the Ferrocarriles Catalanes (Barcelona-Manresa-Igualada) and the Ferrocarriles de Cataluña (Barcelona-Sabadell-Terrassa); lines that, with a total length of 180 km and different gauge, did not communicated with each other, and had reversed in advance to FEVE in 1976.

The high investment in infrastructures and materials carried out by the Generalitat de Catalunya over these 40 years of FGC, has allowed both diversification in the rail business (tourism and transport of goods and passengers) and expansion and constant improvements of all the lines, reversing in a high social profitability that has implied multiple improvements in the coverage of the public transport of the zones that they serve and in the connectivity with other metropolitan public transports.

<sup>1</sup> Contacto: rafaelalcaide@telefonica.net



On the other hand, in addition to the metropolitan transport lines, FGC has been incorporating different business units, such as the Montserrat, Vall de Núria and Gelida funiculars and rack railways, the spanish wide railway line Lleida-La Pobla de Segur, the Tourist railway of l'Alt Llobregat and the ski resorts of La Molina, Espot, Port Ainé and Vallter 2000.

**Key words:** Metropolitan railways, public transport, public enterprise, social profitability.

**JEL Codes:** H76, L32, L9, R4



## 1. Origen jurídico, objeto y estructura de negocio de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)

Coincidiendo con el inicio de la década de los años 60 del pasado siglo, se produjo en España una mejora generalizada de la economía, determinada por la entrada de nuestro país en diversos organismos internacionales como la Organización Europea para el Desarrollo Económico, el Fondo Monetario Internacional o el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. Mediante la elaboración y el desarrollo del Plan Nacional de Estabilización Económica de 1959, que sustituyó al modelo económico autárquico que había imperado desde el final de la Guerra Civil, se favoreció una transformación estructural del sector económico y financiero y de sus relaciones con el exterior, a partir del equilibrio en la balanza de pagos, la estabilidad de la peseta como divisa y el fomento de la inversión extranjera en nuestro país.

A grandes rasgos, estas medidas económicas propiciaron, entre otros aspectos, el despegue definitivo de la industria automovilística española, especialmente en Cataluña, mediante la fabricación en serie de modelos de automóviles utilitarios. Por otra parte, las paulatinas mejoras en las infraestructuras viarias determinaron el incremento del transporte por carretera, en detrimento del transporte por ferrocarril; con lo cual, las necesarias, imprescindibles e inaplazables reformas que necesitaban las líneas de los ferrocarriles secundarios catalanes y españoles en su conjunto, se fueron postergando indefinidamente.

Diez años más tarde, en los inicios de la década de los años 70 del siglo pasado, se inició un período de crisis económica internacional, que unido al incremento inflacionario de los costes de explotación, la disminución del número de viajeros y la falta de inversiones en la renovación de infraestructuras y materiales de las compañías de ferrocarriles secundarios españoles, determinaron la reversión anticipada de las concesiones de la mayor parte de estas compañías al organismo estatal denominado Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), entre ellas las correspondientes a la Compañía de los Ferrocarriles de Cataluña (líneas de Sabadell y Terrassa) en 1977, y la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (líneas de Barcelona a Martorell, Manresa e Igualada), en 1976.

Mediante Real Decreto (RD) 2115/1978 de 26 de julio<sup>2</sup>, el Gobierno central traspasó dichas líneas al Gobierno autonómico, que las administró desde octubre de 1978 hasta la creación de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), el 5 de septiembre de 1979, quedando integradas las dos líneas y el funicular de Vallvidrera. Mediante otro Decreto de la misma fecha se aprobó el Estatuto, en cuyo primer artículo se establece que FGC es

“...una entidad de Derecho público con personalidad independiente de la Generalitat, actúa en régimen de empresa mercantil y disfruta de autonomía en su organización, de patrimonio propio y capacidad plena para el ejercicio de sus funciones.

<sup>2</sup> Boletín Oficial del Estado (BOE), núm. 214 de 07-09-1978



Su relación con el Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya se establece a través del Departament de Política Territorial i Obres Públiques<sup>3</sup>

A partir de su constitución y hasta el momento actual, FGC tiene encargada la gestión del transporte público de viajeros y mercancías en las líneas siguientes: (Barcelona a Manresa, Igualada, Sabadell, Terrassa y la línea de ferrocarril entre Lleida y La Pobla de Segur. Por otra parte, también gestiona diversas explotaciones de montaña como La Vall de Núria y Montserrat (ambas con ferrocarriles de cremallera), La Molina, Espot, Port Ainé y Vallter 2000, ésta última participada en un 68,38 por ciento del capital.

FGC también participa en otras sociedades de transporte<sup>4</sup>: Cargometro Rail Transport (participada en un 51 por ciento) y Autometro (participada en un 60 por ciento). Además de dicha gestión FGC se encarga de “la construcción de obras e instalaciones, su ampliación, renovación o mejora y su explotación, tanto las relacionadas con el transporte, como las relacionadas con la promoción urbanística, los servicios turísticos, deportivos, de tiempo libre y ocio<sup>5</sup>”.

La empresa FGC se estructura en diversas áreas que se agrupan en tres ámbitos: ferroviario, turístico y corporativo. A lo largo del artículo se hará referencia a los dos primeros. En el primer ámbito, el ferroviario, se tratará de las Líneas Metropolitanas: Barcelona-Vallès, (incluye el funicular de Vallvidrera), Llobregat-Anoia, el funicular de Gelida, y las líneas de transporte de mercancías, al igual que la línea Lleida-La Pobla de Segur.

En el segundo, que es el correspondiente a Turismo y Montaña, se tratarán, por una parte, los trenes y funiculares turísticos: el Tren dels Llacs, el Ferrocarril Turístic de l'Alt Llobregat, los ferrocarriles de cremallera de Núria y Montserrat y los funiculares de La Santa Cova y Sant Joan, también en la montaña de Montserrat y, por otra parte, las estaciones de montaña de la Vall de Núria, La Molina, Vallter 2000, Espot y Port Ainé.

## 2. De las antiguas líneas de Ferrocarriles Catalanes y Ferrocarriles de Cataluña a las actuales de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

En el apartado anterior se han descrito muy brevemente las líneas que conformaron originariamente la red de FGC; por una parte, las líneas de

<sup>3</sup> Decreto de 5 de septiembre de 1979. Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, (en adelante DOGC) núm. 30, de fecha 16/10/1979.

<sup>4</sup> En el mes de mayo de 2016 el Govern catalán aprobó autorizar a FGC la constitución de la sociedad FGCRAIL S.A, con un capital social de 300.000 euros suscrito íntegramente por FGC, que tiene como objetivo la prestación de servicios de transporte de viajeros y mercancías, en el marco del plan estratégico de la compañía para obtener la licencia de empresa de ferrocarriles para poder operar en la red ferroviaria de interés general.

<sup>5</sup> Memoria de FGC año 2015, p. 8 de la sección Comptes Anuals i Informe de Gestió.



Ferrocarriles de Cataluña (FCC) y por otra, las líneas de la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (CGFC)<sup>6</sup>

## 2.1. Ferrocarriles de Cataluña

La compañía de los Ferrocarriles de Cataluña (FCC) pidió en 1976 al Ayuntamiento de Barcelona que la eximiese de satisfacer el canon anual por la explotación de la línea Barcelona-Sarrià. Un año más tarde pidió el rescate de las líneas al Ayuntamiento barcelonés, que le fue denegado. La compañía ante su insostenible situación económica, decidió anunciar el 23 de mayo de 1977 la clausura de la red y el cese de la explotación que tendrían lugar a partir del 20 de junio del mismo año. Para evitarlo las líneas fueron transferidas a FEVE.

A partir de la integración en FGC se produjeron inversiones diversas en señalización, renovación de vía, material móvil, pasos a nivel, estaciones y subestaciones eléctricas; del mismo modo se empezaron a sustituir los antiguos convoyes. Así, en 1981 se hizo un encargo a la empresa francesa Alsthom de 20 nuevas unidades de tren (serie 111), para las líneas de Barcelona y el Vallès que se construyeron en los talleres de MTM, empezando a circular por dichas líneas a partir de 1983.

El día 8 de octubre de 1984 se inauguró un nuevo ramal de vía única entre la estación de Bellaterra y la nueva estación de la Universitat Autònoma, con una longitud de 1,3 km. En 1985 se terminó la duplicación de vía entre Sant Cugat y Bellaterra y se inauguró la nueva estación de Hospital General de la línea de Terrassa. Dos años más tarde, en 1987, finalizó el desdoblamiento de vía en el tramo entre Sant Cugat y Rubí y se inauguraron el nuevo tramo y la nueva estación, ambos subterráneos, en la población de Terrassa.

En 1991 se iniciaron las obras de la nueva estación subterránea de Rubí, así como la construcción del tramo en trinchera de acceso a la estación y los nuevos talleres establecidos en esta misma población. Las obras del tramo semisoterrado y la estación subterránea de Rubí se completaron en 1993, junto con la duplicación de vía entre Rubí y Terrassa, mientras que los nuevos talleres se inauguraron el 30 de noviembre de 1994. También en 1993 se procedió a la remodelación integral de la estación de Sabadell-Estació.

En septiembre de 1995 se duplicó la vía entre Bellaterra y la Universitat Autònoma. Con esta actuación, el antiguo ramal se convirtió en línea principal, duplicándose la vía entre la Universitat Autònoma y Sant Quirze, con lo cual todos los trenes con destino o procedentes de Sabadell pasaban por la Universidad Autònoma, quedando sin servicio el antiguo trazado entre Bellaterra y Sant Quirze.

Al año siguiente, mediante la incorporación de 16 nuevas unidades de tren de la serie 112, de cuatro coches, fabricadas por CAF, ABB y GEC-Alsthom, se inauguraba el Metro del Vallès. En 2003 se incorporaron 6 unidades más. En 2004 se completaba el cubrimiento de algunos tramos del trazado en trinchera de Rubí.

<sup>6</sup> Para una historia más pormenorizada de estas líneas antes de su adscripción a FGC, véase Alcaide González (2005), pp. 315-328 y Alcaide González (2015), pp. 131-139.

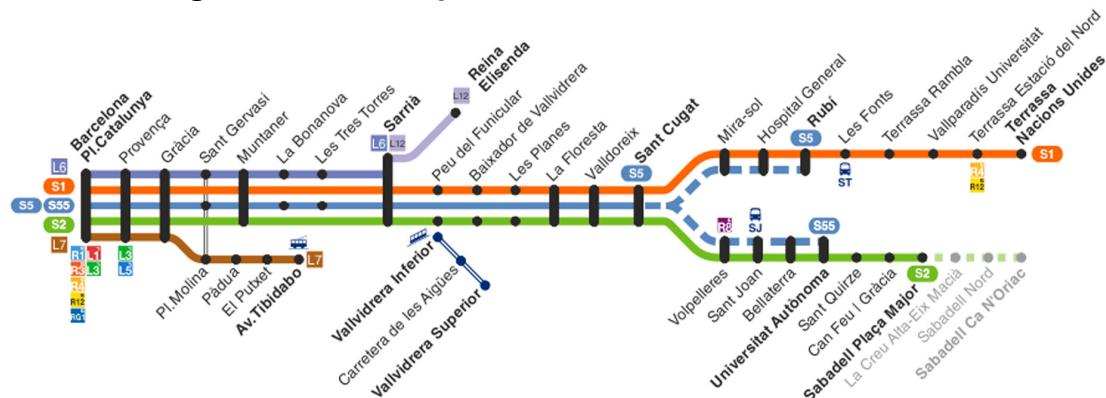


En mayo de 2010 se inauguró la nueva estación de Volpelleres, situada entre las de Sant Cugat y Sant Joan, en la cual se puede hacer transbordo con la línea de cercanías de RENFE entre Martorell y Granollers (R8).

Cuatro años más tarde, en 2014, entraron en servicio 19 unidades de tren de cuatro coches (serie 113) y 5 unidades de tren de tres coches (serie 114), estas últimas para servicio en la línea del Tibidabo. Todas ellas están dotadas de piso continuo y paso diáfano entre vagones y fueron fabricadas por Alstom y CAF. Estas unidades han ido sustituyendo a las de la antigua serie 111.

El 29 de julio de 2015 entraron en servicio tres nuevas estaciones en la prolongación de la línea de Terrassa, con una longitud de 4,5 km de vía doble: Vallparadís Universitat, situada en la zona del campus de la Universitat Politècnica de Catalunya; Terrassa-Estació del Nord, que facilita el intercambio con la línea de cercanías de RENFE entre Sant Vicenç de Calders y Manresa (R4) y Terrassa-Nacions Unides, situada en la zona más al norte de la ciudad de Terrassa.

**Figura núm. 1. Esquema de la línea Barcelona-Vallès.**



Fuente: página web de TrenSCat.

Finalmente, en 2016, entre julio y septiembre se suspendió el servicio hasta la estación de Reina Elisenda por la supresión de una de las vías de la estación de Sarrià, para su adaptación a personas con movilidad reducida, servicio que se reanudó el 13 de septiembre mediante un tren lanzadera entre Sarrià y Reina Elisenda, tramo que pasa a denominarse L-12, mientras que la línea L-6 se establece entre Plaza Cataluña y Sarrià y circula los laborables lectivos sólo en horas valle, siendo sustituida por las líneas S5 y S55 en las horas punta. También se han llevado a cabo, en 2016, los trabajos de la primera fase de la prolongación de la línea de Sabadell, entrando en servicio el día 13 de septiembre, en esta población, las nuevas estaciones subterráneas de Can Feu-Gràcia (antigua Sabadell-Estació) y Sabadell-Plaça Major, situada a un centenar de metros más allá de la antigua estación Sabadell-Rambla, que desde 1925 había sido la estación final de la línea y que fue clausurada con la entrada en servicio de este tramo. En la actualidad, la línea Barcelona-Vallès tiene una longitud total de 48,05 km, con vía de ancho internacional (1,435 mm) y 34 estaciones, de las cuales 32 ya están adaptadas a personas con movilidad reducida, y las restantes en proceso de adaptación. (Ver Figura núm.1)



Como proyectos de futuro, está previsto que en el transcurso del año 2017 se inaugure el tramo 3,3 km que conforma la prolongación de la línea entre Sabadell-Plaça Major y Sabadell-Ca n'Oriac, en el que se incluyen 3 nuevas estaciones (Sabadell-Eix Macià), Sabadell-Nord, (enlace con L4 de RENFE), Sabadell-Ca n'Oriac y las cocheras de final de línea.

## 2.2. Ferrocarriles Catalanes

Se ha tratado en otro lugar<sup>7</sup> acerca de las causas que determinaron el cierre de algunos tramos de las líneas de la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes (CGFC), por lo tanto, cabe indicar, únicamente que tanto la paulatina disminución del transporte de cemento y carbón, como la construcción del nuevo embalse de La Baells, propiciaron el cierre progresivo de diversos tramos, fuera del ámbito territorial del Área Metropolitana de Barcelona, tales como los de Olvan-Guardiola de Berguedà (1972), Manresa-Olvan (1973) y Balsareny-Sallent (1976).

Pese al cierre de dichos tramos, a partir de 1975, se produjeron importantes quebrantos en la economía de la CGFC, que solicitó ayuda estatal para cubrir su déficit de explotación. El 23 de abril de 1976 se otorgó una subvención que resultó insuficiente y el 3 de diciembre del mismo año se ordenó el rescate de las líneas por FEVE. Al igual que ocurriese con las líneas de los Ferrocarriles de Cataluña, el 28 de julio de 1978 el Gobierno central traspasó las líneas al Gobierno autonómico, que las administró hasta la creación de Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, el 5 de septiembre de 1979.

En relación a las antiguas líneas de los Ferrocarriles Catalanes, se elaboró un Plan General (1981-1990) que bosquejaba diversas alternativas para modernizar la red. Se eligió aquella que planteaba una reestructuración y una modernización profunda de las instalaciones y del material.

En diciembre de 1981 el Consejo de Administración de FGC aprobó el Plan de Actuación 1982-84, con inversiones del orden de 10.000 millones de pesetas para lograr diversos objetivos a corto y largo plazo entre los que se contaban el aumento del transporte de viajeros y mercancías mediante una oferta de servicios renovada y una contención del déficit del orden del 50 por ciento de los gastos de explotación. También figuraba entre los objetivos más importantes una vieja aspiración urbana de las ciudades de Hospitalet y Cornellà, consistente en el soterramiento de la línea entre la plaza de España y la estación de Cornellà-Riera.

Dicho recorrido, con una longitud aproximada de 9,8 km, fue inaugurado en dos tramos. El primero, entre las estaciones de Sant Josep (Hospitalet) y Cornellà, el día 8 de julio de 1985, incluyendo las estaciones intermedias de Hospitalet (Avenida del Carrilet) y Almeda (Cornellà). El segundo tramo, entre la plaza de España y la estación de Sant Josep (Hospitalet), se inauguró en 1987, con las estaciones intermedias de Ildefons Cerdà y Gornal (Hospitalet).

El día 10 de julio de 1985 se inauguró el nuevo trazado entre Sant Boi de Llobregat y el puerto de Barcelona (12 km) y el 16 del mismo mes se inauguró el

<sup>7</sup> Véase la nota núm. 6



nuevo apeadero de Viladordís en Manresa. Dos meses más tarde se recuperaba el trazado entre Santpedor y Sallent (7,2 km). Además de la renovación de algunos trazados, tuvieron lugar diversas actuaciones en cuanto a la renovación de instalaciones y talleres. También se encargaron nuevas unidades de tren, en concreto siete de tres coches y tres de dos coches (serie 211), idénticas a las de las líneas de Sarrià y el Vallés, pero de ancho métrico, y tuvo lugar la transformación de antiguos automotores en nuevas unidades de tren eléctricas en los talleres Rocafort de Lleida.

Durante la década de los años 90 del pasado siglo, se procedió a duplicar la vía en diversos tramos. En primer lugar, entre Santa Coloma de Cervelló y Sant Vicenç dels Horts, y, posteriormente entre esta población y la estación de Quatre Camins. A partir de 1996 se emplearon en la nomenclatura de las líneas códigos numéricos, destinados a diferenciar servicios y se inició el llamado Metro del Baix Llobregat.

En 1997 se llevó a cabo la ampliación de la estación de Plaza España, mediante la construcción de una segunda nave, al igual que la duplicación del túnel y las vías entre Plaza de España e Ildefons Cerdà bajo la Gran Vía. El 23 de junio del mismo año entraba en servicio la nueva estación de Magòria-La Campana.

Dos años más tarde, el 1 de febrero de 1999 se inauguró la electrificación del ramal Martorell-Igualada; este hecho implicó la entrada en servicio de los nuevos trenes de la serie 213 (33 unidades de 3 coches: las 20 primeras en 1999 y, las 13 restantes entre 2005-2006, con paso diáfano y espacio central adaptado a personas con movilidad reducida), y la retirada de los antiguos automotores diésel.

En febrero de 2000 se estableció, mediante la construcción de una nueva variante, la doble vía entre Sant Boi y Santa Coloma de Cervelló. El 20 de noviembre de 2001 se inauguró la estación soterrada de Sant Andreu de la Barca junto con un nuevo tramo de doble vía y el 26 de abril de 2002 entró en servicio la nueva estación de El Palau, situada entre las estaciones de Sant Andreu de la Barca y Martorell-Vila.

Un año más tarde, el 4 de julio de 2003, entró en funcionamiento el nuevo intercambiador de Quatre Camins, situado entre las estaciones de Can Ros y Pallejà, que incorporó la recuperación de la estación antigua, un aparcamiento de 150 plazas para vehículos privados y una estación de autobuses. El 3 de noviembre de 2003 se produjo el cambio de nomenclatura de las líneas urbanas de FGC para unificarlas con las otras líneas de transporte urbano (Metro) que conforman la primera corona de la integración tarifaria de la ATM<sup>8</sup>. Así, las antiguas líneas U6

<sup>8</sup> La Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) es un consorcio interadministrativo de carácter voluntario, que se creó el 19 de marzo de 1997. A dicho consorcio se pueden adherir todas las administraciones titulares de servicios públicos de transporte de manera individual o mediante entidades que las agrupen o representen y que pertenezcan al ámbito territorial conformado por las siguientes comarcas: Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Occidental y Vallès Oriental. Para viajar dentro de las 6 coronas o zonas tarifarias que se han establecido en el área de las comarcas mencionadas, tomando como centro la ciudad de Barcelona, los viajeros utilizan, en su gran mayoría, las diferentes modalidades de tarjetas de transporte multiviaje (de 1 a 6



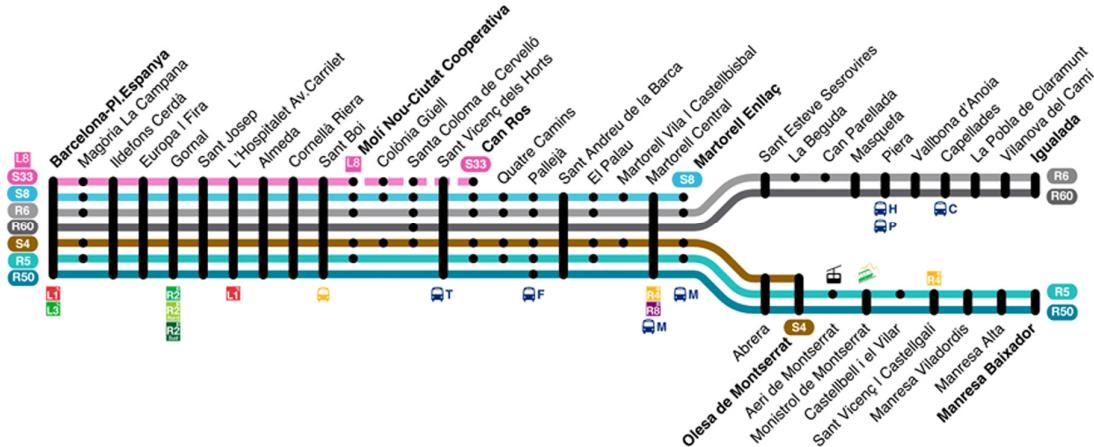
(Plaza Cataluña-Reina Elisenda), U7 (Plaza Cataluña-Avenida del Tibidabo) y S3 (Plaza España-Molí Nou), pasaron a denominarse L6, L7 y L8 respectivamente.

El 22 de junio de 2005 se firmó un Convenio entre la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques, SEAT, FGC i el Port de Barcelona, de adaptación de la línea Llobregat-Anoia al transporte de vehículos desde la factoría SEAT de Martorell al puerto de Barcelona. Durante ese mismo año se finalizó el trazado de vía doble entre Martorell-Vila y Martorell-Enllaç.

Formando parte de la línea Llobregat-Anoia, se inauguró, el 14 de octubre de 2005, una estación en Esparreguera y el funicular que une esta población con la de Olesa de Montserrat. Por razones de la crisis económica el servicio de dicho funicular se halla suspendido desde el 1 de enero de 2012.

Durante el tercer trimestre de 2006 se finalizaron las obras del establecimiento de doble vía entre El Palau i Martorell-Vila. El 13 de mayo de 2007 se inauguró la nueva estación de Europa-Fira, situada entre Ildefons Cerdà y Sant Josep y, unos días más tarde, el 21 de mayo, la estación de Martorell-Central en la cual se enlaza con las líneas R4 y R8 de RENFE. En el mes de octubre se puso en marcha la variante subterránea de Pallejà, con dicha estación y los nuevos apeaderos de Capellades y Vilanova del Camí.

**Figura núm. 2. Esquema de la línea Barcelona-Llobregat-Anoia.**





dichas poblaciones. El metro del Baix Llobregat adquirió una frecuencia de un tren a Martorell cada 5 minutos en horas punta. También en 2008, en el mes de mayo, culminó la duplicación de vía entre Martorell-Enllaç y Olesa de Montserrat.

Actualmente la línea Llobregat-Anoia tiene una longitud de 138 km de vía métrica, de los cuales 98 se utilizan para el transporte de viajeros y 40 km para el de mercancías y cuenta con un total de 41 estaciones, todas ellas adaptadas a personas de movilidad reducida. (Ver Figura núm.2)

### 2.3. Otros datos de las líneas metropolitanas

Las líneas metropolitanas de FGC, que transportaron en 2015 un total de 79.649.675 viajeros, prestan servicio a 31 poblaciones<sup>9</sup> de la provincia de Barcelona que, repartidas entre las comarcas de Anoia (7), Bages (5), Baix Llobregat (10), Barcelonès (2) y Vallès Occidental (7), suman un total de 3.030.903 habitantes en 2015, destacando entre ellas las de Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, Sabadell y Terrassa, que son cuatro de las cinco ciudades de Cataluña que superan los 200.000 habitantes.

Para situar este estudio de las líneas en el siglo XXI, se ha tomado como primer año de referencia el año 2001. Así, cabe destacar, en primer lugar, el aumento del número de estaciones en las líneas, que de 69 han pasado a 78, especialmente en el municipio de Terrassa, donde en julio de 2015 se inauguraron tres nuevas estaciones, que en la práctica son las que han permitido el aumento de la longitud de las líneas de que 184 km en 2001, han pasado a 186 km en 2015. En segundo lugar, en el período 2001-2015, la población de los municipios servidos por las líneas de FGC ha aumentado el 11,60 por ciento, y el total de viajeros se ha incrementado en un 25 por ciento.

Este aumento de viajeros se ha reflejado especialmente en las poblaciones de Martorell (117,99 por ciento), Monistrol de Montserrat, que es la estación de enlace con el funicular de Montserrat (109,58 por ciento), L'Hospitalet de Llobregat (86,16 por ciento), Abrera (70,44 por ciento), Santa Coloma de Cervelló (70,57 por ciento), Cornellà de Llobregat (73,93 por ciento), Sant Esteve Sesrovires (66,46 por ciento) y Sant Quirze del Vallès (64,43 por ciento). En el extremo opuesto destaca la población de Igualada, con una pérdida de la demanda del 25,17 por ciento.

En el conjunto de las líneas, este importante incremento de la demanda tiene que ver con aumento de población, y también con la mejora de las infraestructuras e instalaciones, al igual que con la mayor accesibilidad generada por el aumento del número de estaciones, la reestructuración de manera más eficiente de los servicios y prestaciones y la renovación total del material rodante que circula por ellas. A todo ello cabe añadir la importantísima conectividad de las líneas de FGC con las líneas del metro y la red de transporte público de superficie en Hospitalet y Barcelona,

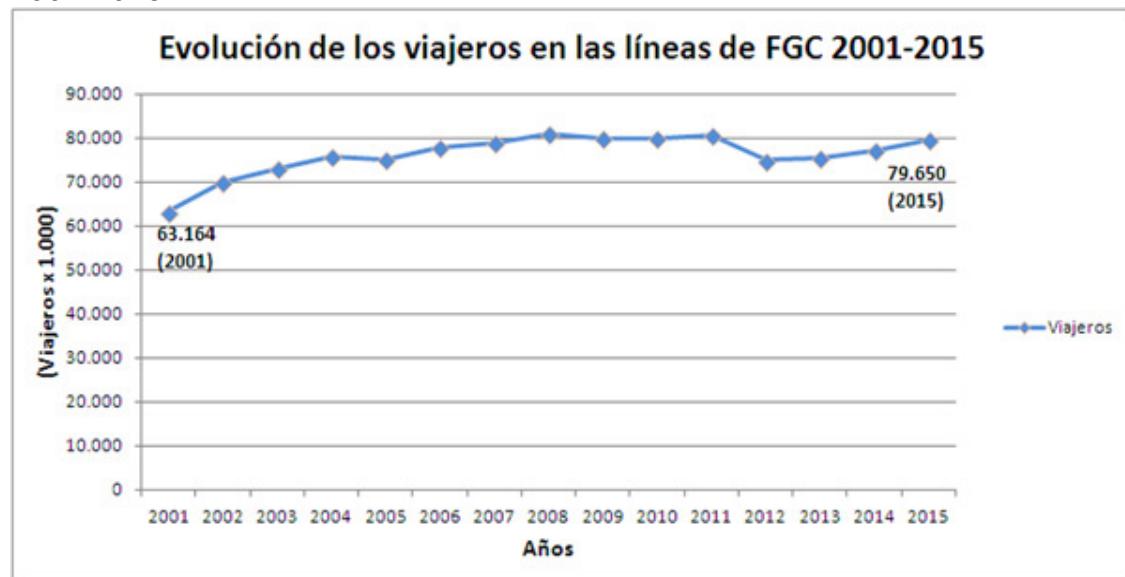
<sup>9</sup> Las poblaciones son las siguientes: Abrera, Barcelona, Capellades, Castellbell i El Vilar, Castellbisbal, Castellgalí, Cerdanyola del Vallès, Cornellà de Llobregat, Igualada, La Pobla de Claramunt, L'Hospitalet de Llobregat, Manresa, Martorell, Masquefa, Monistrol de Montserrat, Olesa de Montserrat, Pallejà, Piera, Rubí, Sabadell, Sant Andreu de la Barca, Sant Boi de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant Esteve Sesrovires, Sant Quirze del Vallès, Sant Vicenç dels Horts, Sant Vicent de Castellet, Santa Coloma de Cervelló, Terrassa, Vallbona d'Anoia y Vilanova del Camí.



especialmente en las estaciones de Hospitalet como Avinguda del Carrilet (enlace con línea 1 del metro) con una demanda de 2.050.545 viajeros anuales y Europa-Fira (enlace con la línea 9 del metro hacia el aeropuerto y Fira de Barcelona) con 1.509.513 viajeros, y en las estaciones barcelonesas de Plaza Cataluña (transbordo con líneas 1 y 3 del metro y RENFE), con una demanda de 11.853.182 viajeros anuales; Provença (transbordo con la línea 5 del metro) con 8.678.828 viajeros, y Plaza de España (enlace con líneas 1 y 3 del metro) con 5.475.971 viajeros, todas ellas durante el año 2015.

Cabe destacar que, pese a la evolución positiva general del número de viajeros durante el período estudiado, en el año 2012 se produjo un descenso del 7 por ciento de la demanda respecto a años anteriores, ocasionado por la coyuntura económica de crisis, el paro, y también por la realización de algunas obras de importancia en la línea del Vallès tales como las llevadas a cabo en la estación de Gràcia. A partir de los ejercicios siguientes la demanda de viajeros se ha ido recuperando paulatinamente. (Ver Gráfico núm.1)

**Gráfico núm. 1. Evolución de los viajeros de las líneas metropolitanas. Años 2001-2015**



Fuente: Elaboración propia, a partir de las Memorias de FGC.

Entre los proyectos a desarrollar en un futuro próximo se encuentra la ampliación desde la estación de Plaza España de la línea Llobregat-Anoia, hasta la estación de Gracia de la línea Barcelona-Vallès, (4,1 km de túnel doble), que permitirá la conexión con la línea Barcelona-Vallès mediante la construcción de tres nuevas estaciones subterráneas adaptadas a personas de movilidad reducida: Francesc Macià (conexión con el tranvía), Hospital Clínic (conexión con la línea 5 de Metro), Gràcia (nueva estación que permitirá el transbordo con la existente de la línea Barcelona-Vallès) y la remodelación de la de Plaza de España. Dicha



actuación está incluida como prioritaria en el Plan Director de Infraestructuras 2011-2020 y se prevé que capte un total de 19 millones de viajeros anuales.

Dicha ampliación determinará diversas mejoras en la cobertura del transporte que suponen entre otros aspectos, que los usuarios de las líneas del trazado Llobregat-Anoia puedan llegar hasta el Ensanche y el centro de la ciudad; conectividad con otros transportes subterráneos (Metro y las líneas de FGC de Av. del Tibidabo, de Sabadell y Terrassa) y en superficie como el autobús o el tranvía; captación de nuevos viajeros y, consecuentemente incremento de la demanda en las líneas de FGC y aumento y mejora de las circulaciones.

#### 2.4. Línea Lleida-La Pobla de Segur

El establecimiento de la línea entre Lleida y La Pobla de Segur se remonta al proyecto de construcción de un ferrocarril secundario, incluido en el Plan Guadalhorce de 1926, que debía unir Baeza con la población francesa de Saint-Girons (850 km), pasando por Albacete, Utiel, Teruel y Lleida, aprovechando el tramo Lleida-Balaguer, que se había inaugurado en 1924.

Durante la II República, el Plan Guadalhorce se suspendió y, tras la Guerra Civil, se reanudó parcialmente. Así, se fueron abriendo al tráfico sucesivos tramos entre Balaguer y Cellers (1949); entre Cellers y Tremp (1950) y entre Tremp y La Pobla de Segur en 1951. Tras diversas amenazas de cierre, durante la década de los años 80 del pasado siglo, la línea siguió en funcionamiento gracias a las aportaciones de la Diputación de Lleida y la Generalitat de Cataluña hasta que, durante el gobierno de Zapatero, la línea se traspasó a la Generalitat de Catalunya a petición de ésta, mediante RD 2398/2004, de 30 de diciembre<sup>10</sup>.

El 1 de enero de 2005 se hizo efectivo el traspaso de la línea y el 18 de julio del mismo año, FGC inició la renovación de la vía e instalaciones en el tramo Balaguer-La Pobla de Segur, que se prolongaron a lo largo doce meses. Aunque el servicio más importante, en cuanto a número de pasajeros, es el de cercanías (entre Lleida y Balaguer), se intentó, además de cubrir el servicio regular entre Balaguer y La Pobla, fomentar las actividades turísticas en ese tramo de la línea. Así, en el año 2009 se inauguraron las circulaciones del Tren dels Llacs, un tren turístico que circula entre mayo y octubre (excepto agosto), y que utiliza en su recorrido composiciones de material histórico de la Asociación para la Reconstrucción de Material Ferroviario, con un gran éxito de público. Del mismo modo, los pasajeros de la línea en su conjunto se han incrementado notablemente desde que es propiedad de FGC. El 25 de julio de 2016 se pusieron en servicio dos nuevos trenes diésel, propiedad de FGC (serie 331) y FGC se convirtió en el operador de la línea en substitución de RENFE.

La línea presta servicio a catorce municipios, que suman una población de 174.979 habitantes (2015). Dichos municipios son los siguientes: Àger, Alcoletge, Balaguer, Camarasa (estación de Sant Llorenç de Montgai), Castell de Mur (estaciones de Cellers-Llimiana i Guàrdia de Tremp), La Pobla de Segur, Les Avellanes i Santa Linya (estaciones de Vilanova de la Sal i Santa Linya), Lleida, Os

<sup>10</sup> BOE núm. 315 de 31/12/2004.

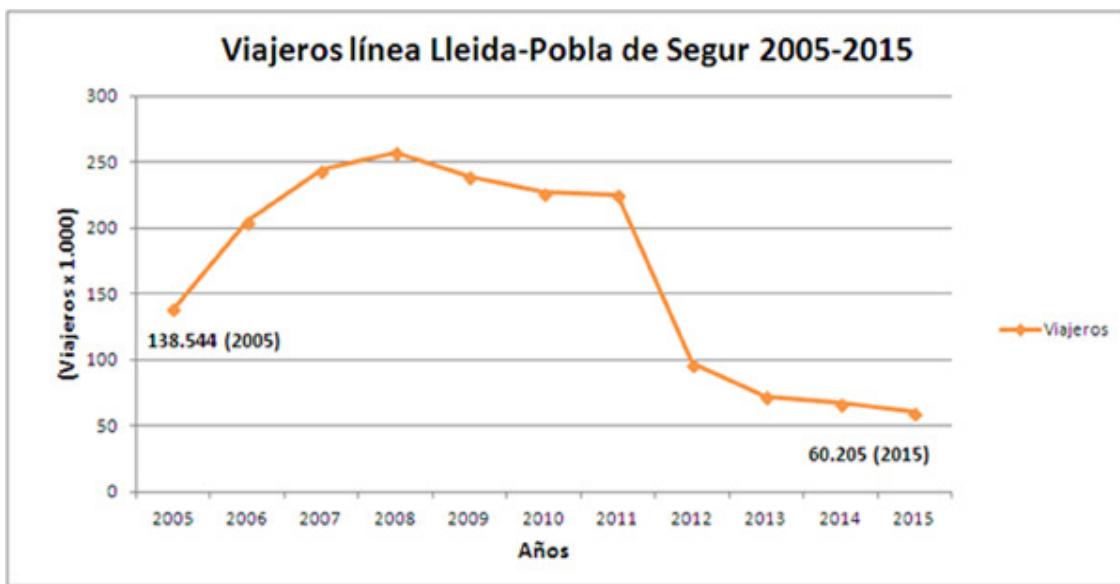


de Balaguer (estación de Gerb), Salàs de Pallars, Tèrmens, Tremp (estaciones de Palau de Noguera i Tremp), Vallfogona de Balaguer y Vilanova de la Barca. La distribución de la población en dichos municipios es muy irregular, destacando por su número de habitantes las de Lleida (138.144 habitantes), Balaguer (16.530 habitantes), Tremp (6.026 habitantes) Alcoletge (3.375 habitantes) y La Pobla de Segur (2.973 habitantes)

El tramo con más demanda es el que discurre entre las estaciones de Lleida-Pirineus y Balaguer. Dicho tramo presta servicio a seis municipios con una población total de 162.497 habitantes (2015) y una demanda total de 49.971 viajes, que representa un 83 por ciento de la demanda total de la línea. Sin embargo, también en 2015, el tramo Balaguer-La Pobla de Segur, que discurre a través de once municipios con una población de 12.842 habitantes, registró tan sólo una demanda de 10.234 viajes, que representa el 17 por ciento de la demanda total de la línea.

El descenso de viajeros que se produjo en 2012, pudo ser debido a la reestructuración de los servicios de la línea que, a partir del 6 de febrero de ese año, ajustó la oferta comercial a la demanda real existente, resultando así un nuevo servicio con cuatro circulaciones diarias por sentido entre Lleida y Balaguer y un tren diario por sentido entre Lleida y La Pobla de Segur. (Ver Gráfico núm. 2)

**Gráfico núm. 2. Evolución de los viajeros línea Lleida-La Pobla de Segur. Años 2001-2015**



Fuente: Elaboración propia a partir de las Memorias de FGC.

La línea Lleida-La Pobla de Segur ha presentado balances comerciales negativos en su explotación comercial, excepto en los años 2006 y 2008. El último balance contable conocido (2015) cifra las pérdidas de la línea en 1.186.000 euros.



## 2.5. Nomenclátor de las líneas

Línea Barcelona-Vallès:

- L6 Barcelona-Plaza Catalunya-Sarrià
- L7 Barcelona-Plaza de Catalunya-Avenida del Tibidabo
- L12 Sarrià-Reina Elisenda
- S1 Barcelona-Plaza Catalunya-Terrassa
- S2 Barcelona-Plaza Catalunya-Sabadell
- S5 Barcelona-Plaza Catalunya-Sant Cugat del Vallès
- S55 Barcelona-Plaza Catalunya-Universitat Autònoma

Línea Barcelona-Llobregat-Anoia:

- L8 Barcelona-Pl. Espanya-Molí Nou
- S33 Barcelona-Pl. Espanya -Can Ros
- S4 Barcelona-Pl. Espanya -Olesa de Montserrat
- S8 Barcelona-Pl. Espanya -Martorell enllaç
- R5 Barcelona-Pl. Espanya -Manresa
- R50 Barcelona-Pl. Espanya -Manresa (semidirecto)
- R6 Barcelona-Pl. Espanya -Igualada
- R60 Barcelona-Pl. Espanya -Igualada (semidirecto)

Línea Lleida-La Pobla de Segur

- LP1 Lleida Pirineus-La Pobla de Segur
- LP2 Lleida Pirineus-Balaguer
- LP3 Tren dels Llacs (Lleida Pirineus-La Pobla de Segur (tren formado con material histórico, que sólo circula entre abril y octubre)

## 2.6. Funiculares de Vallvidrera y de Gelida

El funicular de Vallvidrera, se inauguró en 1906. Con una longitud de 737 m, y un desnivel de 158 m, une las estaciones de Peu del Funicular de la línea del Valles de FGC con la estación de Vallvidrera superior y quedó integrado en FGC en 1979. A lo largo de la década siguiente se procedió a diversas reformas de los coches y a principios de 1998 se cerró para llevar a cabo una reforma integral del funicular tanto de los vehículos como de la infraestructura. Se reabrió al servicio público el 14 de mayo del mismo año, incorporando un sistema de automatización totalmente nuevo.

El funicular de Gelida se inauguró en noviembre de 1924, con equipos del viejo funicular del Tibidabo y une la estación de Cercanías de RENFE de Gelida, con el centro urbano de la población, con una longitud de 884 m y un desnivel de 110 m. En 1980 se transfirió la gestión del funicular a FGC y mediante la Resolución de 21



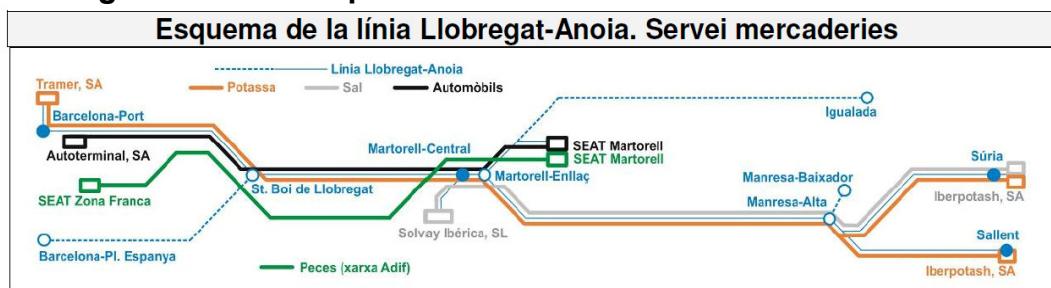
de agosto de 1987<sup>11</sup>, se procedió al cambio de titularidad del funicular a favor de FGC. Funcionó regularmente entre 1982 y 2011.

Actualmente, sólo está abierta al público una de las cabinas. Desde el 4 de agosto de 2012 funciona únicamente los sábados y festivos como servicio turístico y se prevé que vuelva a prestar servicio a partir de finales de 2018.

## 2.7. Ramales de Mercancías

La red de FGC de transporte de mercancías tiene una longitud aproximada de 40 km, y se halla situada en su totalidad en la línea Barcelona-Llobregat-Anoia. Dicha red, de ancho métrico igual que el resto de la línea se distribuye en 6 ramales: Manresa-Sallent, Manresa-Súria (utiliza, en parte el ramal Manresa-Sallent), Apartadero de Ares (combinación con vías de ADIF), Martorell-Solvay (sal que proviene de Súria), Sant Boi-Port de Barcelona y ramal de SEAT (que parte de la vía general entre Martorell y Sant Esteve Sesrovires) (Ver Figura núm. 3)

**Figura núm. 3. Esquema de las líneas de mercancías de FGC.**



Fuente: *Pla d'actuació FGC 2015-2016*, p. 5.

Los materiales transportados son, en primer lugar, las sales potásicas y de deshielo, desde las minas de la empresa ICL Iberia Súria & Sallent (antes Iberpotash) en Súria y Sallent, hacia el puerto de Barcelona; la sal flotada (residuos salinos, obtenidos por flotación, fruto de la extracción de potasa) desde la empresa Solvay en Súria a la misma empresa en Martorell y, finalmente, los vehículos SEAT, desde la factoría de Martorell hasta el puerto de Barcelona.

Por otra parte, mediante una combinación de las vías de FGC con las de ancho ibérico de ADIF en el apartadero de Ares, la empresa Cargometro Rail Transport. SA (participada en el 51 por ciento por FGC), se encarga de efectuar el transporte de piezas entre las factorías de SEAT de la Zona Franca y Martorell.

Mientras que el transporte de potasa y sal ha sido un clásico en los materiales transportados por FGC desde su creación (ya lo era antes con FEVE y con la CGFC) el transporte de coches se efectúa desde el año 2008. Para ponerlo en marcha, se firmó el 28 de julio de 2006 un contrato entre Autometro, SA i SEAT SA, para el transporte de automóviles desde la fábrica SEAT en Martorell, hasta el puerto de Barcelona, con una previsión anual de transporte de más de 80.000 vehículos.

<sup>11</sup> DOGC núm. 890 de 16/09/1987



Apenas dos años más tarde, el 18 de enero de 2008, mediante la filial de FGC Autometro, participada en un 60 por ciento por FGC, se puso en marcha el transporte de coches, transportándose en el año 2008 un total de 63.343 vehículos. En el año 2015 este número fue significativamente mayor con un total de 109.337 vehículos transportados, resultando una media de 89.197 vehículos anuales transportados en el período 2008-2015.

Las cifras de la última Memoria disponible de FGC (2015) reflejan un total de 558.222 t transportadas, correspondiendo a las sales potásicas 429.432 t y a la sal flotada 128.790 t, lo que supone un incremento del transporte de sales potásicas respecto a años anteriores y un descenso en el transporte de sal debido, principalmente, a la reducción de la producción de la misma.

Respecto al volumen de negocio, los ingresos totales por estos conceptos han ascendido a un total de 3.980.024,46 euros en 2015, siendo la media de ingresos durante el período 2008-2015 de 3.942.480 euros. Para terminar con este apartado cabe destacar que FGC dispone de la certificación ISO 9001 para el servicio de transporte de mercancías, lo que supone el mantenimiento de un alto nivel de calidad en el servicio.

### **3. El ámbito turístico: la unidad de negocio de Turismo y Montaña**

Esta unidad de negocio de FGC comprende las estaciones de montaña y dominios esquiables de la Vall de Núria, La Molina, Espot, Port Ainé y Vallter 2000, los ferrocarriles de cremallera de Núria y Montserrat y los funiculares de Sant Joan y La Santa Cova, también en la montaña de Montserrat, además del Tren Turístic de l'Alt Llobregat (tren del Cement) y El Tren dels Llacs (circulaciones especiales de trenes con material histórico entre Lleida y La Pobla de Segur, entre abril y octubre).

Algunas estaciones de montaña y los funiculares proceden de la extinta Sociedad de Sociedad de Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes (FMGP), que se constituyó en Barcelona el 30 de diciembre de 1881, con objeto de explotar la concesión de un ferrocarril de cremallera entre la localidad de Monistrol y el santuario de Montserrat, otorgada mediante RO de 27 de julio de 1882. Ya en el siglo XX, la FMGP se fusionó, en 1925, con la Compañía Anónima de Funiculares y Ascensores (CAFA), propietaria del funicular que unía el monasterio de Montserrat con Sant Joan. Posteriormente, se acometieron nuevos proyectos como el de la construcción del funicular de la Santa Cova (Montserrat), inaugurado en 1929, y del ferrocarril de cremallera de Ribes de Freser a Núria, otorgado el 27 de noviembre de 1927, e inaugurado el 22 de marzo de 1931.

Desde los inicios de la década de los años 50 del pasado siglo, el incremento de la competencia del transporte por carretera y el accidente ocurrido el 25 de julio de 1953, en la línea de Montserrat, determinaron la disminución progresiva de las circulaciones entre Monistrol y Montserrat, hasta que la FMGP solicitó al Estado la clausura del ferrocarril, que tuvo lugar el 12 de mayo de 1957. Respecto a la línea de Núria, las continuas pérdidas en los balances de la explotación, determinaron que la



Generalitat de Catalunya, a través de FGC, adquiriese la mayor parte del paquete de acciones del ferrocarril en la década de 1980.

Finalmente, la Orden 19/09/1985<sup>12</sup>, reflejó el Acuerdo del Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya de 15 de julio de 1985, por el cual FGC asumió definitivamente la titularidad de las concesiones de transportes de las cuales había sido concesionaria FMGP: el ferrocarril cremallera de Núria; los funiculares de Sant Joan, la Santa Cova, y el Aéreo de Sant Jeroni (Montserrat) y los dominios esquiables de La Molina y la Vall de Núria<sup>13</sup>. A finales de 1987 se clausuró el Aéreo de Sant Jeroni.

### 3.1. Estación de esquí y montaña y ferrocarril de cremallera de Núria

Está situada en el valle pirenaico de Núria, en el término municipal de Queralbs, a una altitud mínima de 1.964 m sobre el nivel del mar. Su lugar más conocido es el santuario de la virgen de Núria. Desde mediados del siglo XIX, el aumento de la práctica del excursionismo y, en los inicios del siglo XX, los deportes de invierno, encontraron un marco ideal para su práctica en los alrededores del santuario y en la cercana estación invernal de La Molina. En la actualidad la estación cuenta con 7,6 km esquiables que incluyen 11 pistas de esquí alpino y 88 cañones de nieve artificial.

Cabe destacar que, en el año 2001, la estación de montaña de la Vall de Núria fue la primera en Europa en obtener la certificación de gestión ambiental para el conjunto de sus instalaciones, basada en la normativa internacional ISO 14001

El diseño de una carretera o un funicular que permitiese mantener comunicado el santuario de Núria con el exterior durante todo el año, se empezó a gestar en 1917. De los dos proyectos realizados, uno redactado por Santiago Rubió i Tudurí, en 1920, y otro elaborado por la FMGP en 1924, se llevó a cabo el segundo, en el que se fueron incorporando diversas reformas. Mediante dicho proyecto<sup>14</sup>, que salvaba el desnivel de 1.059 m existente entre la población de Ribes de Freser situada a 905 m de altitud sobre el nivel del mar y el santuario de Núria, situado a 1.964 m, se obtuvo, el 27 de noviembre de 1927, la concesión de un ferrocarril secundario de cremallera, de ancho de vía de 1 m, tracción a vapor y una duración de 99 años, sin subvenciones ni garantía de interés. Posteriormente, mediante un convenio celebrado en Barcelona con el Obispado de la Seu d'Urgell el 23 de mayo de 1928, éste cedía los terrenos necesarios a la FMGP para la construcción del ferrocarril.

Las obras se prolongaron por espacio de tres años y, finalmente, el ferrocarril de cremallera se inauguró el 22 de marzo de 1931, con un recorrido total de 12,491 km y tracción eléctrica, aunque sin estar concluidas algunas obras como las estaciones de Ribes y Núria. Del total de su recorrido, los primeros 5,5 km eran de simple adherencia, mientras que en los 7 km restantes se empleaba el sistema de cremallera central ABT.

<sup>12</sup> DOGC 596 de 4 de octubre de 1985

<sup>13</sup> Véase también el DOGC núm. 746 de 29/09/1986

<sup>14</sup> Alcaide González (2005), pp. 345-347



Hasta el año de 1959, y a pesar de sufrir graves desperfectos en sus instalaciones por efecto de las riadas, el funicular de Núria transportó una media de 67.000 viajeros anuales. Una media que se incrementó a partir de la década de los años 60 del pasado siglo alcanzando la media de 150.000 viajeros por año. Sin embargo, la precaria economía de la compañía FMGP motivó que, en septiembre de 1981, la Generalitat de Catalunya, a través de FGC adquiriese la mayoría de las acciones de la empresa concesionaria. Las inundaciones de otoño de 1982 provocaron en las instalaciones diversos daños, que fueron reparados rápidamente, y significaron el inicio de una serie de mejoras en infraestructuras, talleres, aparcamientos externos y adquisición de nuevo material.

A partir de 1986, una vez que la Generalitat hubo asumido la titularidad de las instalaciones, se incrementaron las actuaciones y mejoras en el funicular, que se concretaron en la remodelación de las estaciones de Ribes-enllaç, Ribes-Vila, y Queralbs; construcción de una nueva playa de vías en esta última estación, y de una subestación eléctrica en la de Núria; renovación integral de catenaria, sistemas de cremallera y vías, al igual que la incorporación de nuevos automotores y máquinas diésel-eléctricas y la modernización de algunos de los existentes.

La Junta General de FMGP, en sesión ordinaria de fecha 29 de junio de 2004, acordó ofrecer la donación gratuita a la Generalitat de Catalunya de los terrenos de la sociedad, situados en los términos municipales de Queralbs y Ribes de Freser, entre otros, y ceder a FGC todos los contratos de los cuales era titular la sociedad FMGP. Apenas un mes más tarde, la Ley 7/2004<sup>15</sup> autorizó la disolución de la compañía FMGP.

Dos años más tarde se inició la excavación del nuevo túnel del Roc del Duí, situado entre las estaciones de Queralbs y Núria que, con una longitud de 1,3 km y una pendiente cercana al 15 por ciento, comportó una inversión de 23,5 millones de euros. Dicho túnel se terminó a principios de 2008, y empezó a prestar servicio desde noviembre de ese mismo año, mejorando notablemente la seguridad del recorrido del funicular.

Cabe resaltar, por último, que en el período 2006-2015 los resultados comerciales de la explotación del funicular de Núria y sus instalaciones anexas, ha sido deficitario, alcanzando una media anual de 2.857.870 euros de pérdidas.

### **3.2. Ferrocarril de cremallera de Montserrat y funiculares de Sant Joan y La Santa Cova.**

La concesión definitiva del proyecto de un ferrocarril de cremallera entre Monistrol y el monasterio de Montserrat<sup>16</sup> fue otorgada mediante RO de 27 de julio de 1882 por 99 años, declarándose el ferrocarril de utilidad pública, pero sin subvención del Estado. Las obras, que dieron comienzo al poco tiempo, estuvieron determinadas por las constantes dificultades financieras de la FMGP, hecho que motivó el replanteamiento de la línea, cuya nueva concesión se aprobó mediante la RO de 10 de abril de 1891. La línea se inauguró el 6 de octubre de 1892, aunque sin

<sup>15</sup> DOGC 4179 de 21/07/2004

<sup>16</sup> Alcaide González (2005), pp.330-333



estar terminadas algunas de las obras como la estación definitiva de Montserrat, que se terminó de construir al año siguiente, entre otras. En 1923 entró en funcionamiento la estación de Monistrol-enlace, en la que se podía transbordar a la línea Martorell-Manresa de la CGFC.

La fusión con la Compañía Anónima de Funiculares y Ascensores (CAFA), propietaria, desde 1918, del funicular que unía el monasterio de Montserrat con Sant Joan, permitió, como ya se ha apuntado con anterioridad, acometer otros proyectos como la construcción del ferrocarril de cremallera de Ribes de Freser a Núria (ver el apartado correspondiente), o la construcción de un nuevo funicular entre el monasterio y La Santa Cova, que fue inaugurado el 28 de diciembre de 1929. Por las mismas fechas, la FMGP diseñó un proyecto de modernización y electrificación total de la línea que no prosperó.

Terminada la Guerra Civil, a pesar del aumento en el transporte de viajeros experimentado en la línea durante la década de los años 40 del siglo pasado, la compañía atravesó serias dificultades financieras en la explotación de la misma, hecho que, agravado por la creciente competencia del transporte por carretera, por el accidente ocurrido el 25 de julio de 1953 y por la obsolescencia del material, derivó en la disminución progresiva de las circulaciones entre Monistrol y Montserrat, hasta que la FMGP solicitó al Estado la clausura del ferrocarril, hecho que tuvo lugar el 12 de mayo de 1957.

En 1991 FGC redactó un nuevo proyecto de cremallera. Dicho proyecto se presentó en 1999 y se actualizó en el año 2000. Las obras dieron comienzo en marzo de 2001, y el nuevo ferrocarril de cremallera de Montserrat se inauguró el 12 de junio de 2003. Dos años antes tuvo lugar la rehabilitación integral del funicular de la Santa Cova, mientras que el funicular de Sant Joan ya había sido rehabilitado en 1997. El balance comercial de la explotación de los funiculares de Montserrat ha sido positivo en los cuatro últimos años (2012-2015) con una media anual de 1.230.000 euros.

### 3.3. El Tren dels Llacs

Se trata de un servicio turístico que circula, desde el 16 de mayo de 2009, por la línea Lleida-La Pobla de Segur los sábados de la temporada turística entre abril/mayo y octubre (excepto agosto). (Véase 2.4. Línea Lleida-La Pobla de Segur)

### 3.4. Ferrocarril Turístic de l'Alt Llobregat

El Ferrocarril Turístic de l'Alt Llobregat, conocido también como *Tren del Ciment* es, actualmente, una línea turística de ferrocarril, que sólo funciona entre los meses de abril y octubre cuyo recorrido discurre entre La Pobla de Lillet y el Museu del Ciment (antigua fábrica del Clot del Moro de la empresa ASLAND sita en Castellar de n'Hug). Dicha línea, que tiene una longitud de 3,6 km y un ancho de vía de 600 mm, entró en servicio en el mes de julio de 2005, y su trazado se desarrolla sobre una parte del recorrido de la antigua línea de la empresa de cementos ASLAND<sup>17</sup>, que entró en servicio en 1901 y se clausuró en 1963, establecida entre

<sup>17</sup> Alcaide González (2005), pp. 328-330



Guardiola de Berguedà y Castellar de n'Hug. Consta de cuatro estaciones: La Pobla de Lillet, La Pobla Centre, Jardins Artigues y Museu del Ciment (Castellar de n'Hug). El balance de su explotación comercial ha sido negativo desde su inicio en 2005, registrándose una media de pérdidas anuales de 103.340 euros, aunque desde 2013 se ha ido experimentando una reducción importante de este déficit comercial.

### **3.5. Las estaciones de esquí y montaña de la Molina, Port Ainé, Spot y Vallter 2000.**

La estación de esquí de La Molina se popularizó a partir de la llegada del ferrocarril del Norte en 1922. Desde esa fecha, la estación estuvo administrada por diversas empresas, entre ellas FMGP, hasta que en 1986 pasó a formar parte de FGC. Desde esa fecha, se han realizado numerosas intervenciones que la han convertido en una de las estaciones de esquí más importantes de España. Una de estas intervenciones consistió en la construcción del telecabina La Molina-Alp 2500 el cual se puso en funcionamiento el año 1999, con una longitud de 2.800 metros, salvando un desnivel de 685 metros. Con dicho telecabina se enlaza la estación de la Molina con la estación de esquí de la Masella, adquiriendo el conjunto de ambas estaciones denominado Alp 2500, un total de 141 km de pistas esquiables. En verano, el telecabina es uno de los principales atractivos turísticos de la estación de La Molina.

Desde el 1 de octubre de 2011 se incorporaron a FGC las estaciones de montaña de Port Ainé y Espot. Posteriormente, con fecha 7 de julio de 2012 se incorporó la estación de Vallter 2000, que fue adquirida por FGC el 26 de febrero de 2013 y que gestiona a través de la Sociedad Vallter.S.A., en la cual tiene una participación del 68,38 por ciento.

En conjunto, según se desprende de los balances de las Memorias de FGC, entre los años desde 2007 a 2015 las estaciones de esquí gestionadas por FGC son absolutamente deficitarias, con una media anual de pérdidas de 2.498.190 de euros para el período comprendido entre los años 2011 y 2015, si bien en este último año se han aminorado las pérdidas, especialmente en la Vall de Núria.

A pesar de los balances negativos, las inversiones de la Generalitat a través de FGC parecen responder a una necesidad de articulación territorial que, a su vez, genera un impacto económico considerable (hostelería, sueldos, obra privada, etc.) Sin embargo, hay diversos aspectos que deberían ser tomados en cuenta a la hora de magnificar dicha articulación territorial. En primer lugar, la sobreexplotación de los recursos naturales, especialmente los acuíferos para producir nieve artificial, debido a la temporalidad inestable de los períodos de nieve y, en segundo lugar, los precarios contratos de trabajo de temporada en las estaciones de esquí de una población de comarcas de montaña, muy dependiente de estos empleos<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> Véase el artículo de Laura Safont de 30 de enero de 2017 en el diario digital *Público*.



#### 4. La empresa FGC: misión, visión, estrategias y controles de calidad.

Se ha anotado anteriormente que FGC es una entidad de derecho público que actúa en régimen de empresa mercantil. Según figura en su Carta de Servicios, la misión de FGC consiste en

“gestionar con eficiencia y eficacia los servicios y las infraestructuras que le han sido asignados como empresa pública, con la finalidad de contribuir a la mejora de la movilidad en Cataluña y de ofrecer a los clientes unos servicios de ocio rentables, que estén de acuerdo con las expectativas creadas. Todo ello, generando las máximas externalidades positivas y colaborando en el equilibrio territorial<sup>19</sup>”.

En el marco de esta misión, la visión de FGC consiste en ser la empresa pública con mayor proyección, a partir de su constante innovación y crecimiento, respeto al medio ambiente y responsabilidad social corporativa, utilizando para ello diferentes estrategias, como la mejora en la percepción de los servicios por parte de los usuarios y la optimización de la rentabilidad económica y social, contando con el compromiso de todas las personas de la compañía, cuya plantilla real ascendía a 1.654 trabajadores el 31 de diciembre de 2015, de los cuales, 1.392 pertenecen a las Líneas Metropolitanas y Lleida-Pobla de Segur y 262 a la división de Turismo y Montaña.

Es indudable que el cumplimiento de este marco teórico ha de generar un incremento del valor de los servicios de FGC. Pero, para implementarlo, es necesario contar con un sistema de gestión de la calidad que incorpore unos estándares o marcadores destinados a evaluar el cumplimiento de los diversos objetivos o estrategias de la empresa, su mejora continua y, en definitiva, su eficiencia, eficacia y excelencia. A este respecto, cabe destacar en FGC la presencia de diferentes indicadores de calidad como el Índice de Control de Calidad (ICQ) y el Índice de Satisfacción del Cliente (ISC)

El ICQ, es el indicador que permite a FGC controlar de manera objetiva el grado de cumplimiento del servicio real respecto al servicio programado. Se mide mediante la valoración diaria de los incumplimientos del servicio (retrasos, escaleras o ascensores parados, etc.) y se restan estas penalizaciones de un valor 100 para el servicio perfecto de un día. Su evolución en el período 1998-2015 se sitúa en una media del 98,33 por ciento para la línea Barcelona-Vallès y en el 98,61 por ciento para la línea Barcelona-Llobregat-Anoia.

En este sentido, para el año 2015, los indicadores de puntualidad para ambas líneas, contemplando retrasos inferiores a los tres minutos, se sitúan en una media del 99,5 por ciento para el mismo período, mientras que la disponibilidad de las instalaciones, por lo que se refiere a escaleras mecánicas y ascensores, alcanza unas medias del 99,65 y 99,30 por ciento, respectivamente. Cabe destacar, además,

<sup>19</sup> *Carta de Serveis de l'àmbit ferroviari de FGC*, pp. 4 y ss.



que la accesibilidad de las personas con movilidad reducida es posible en la totalidad de las instalaciones de las líneas metropolitanas.

El ISC es un indicador mediante el cual FGC elabora y evalúa la evolución en el tiempo de la percepción que tiene el cliente de las acciones que la empresa lleva a cabo sobre el servicio que ofrece. El cómputo de este indicador, que se mide mediante encuestas directas al público, se inició en el año 1987 con cifras del 55,7 por ciento para la línea Barcelona-Vallès y del 54,3 por ciento para la línea Barcelona-Llobregat-Anoia, llegándose en 2015 al 74,05 por ciento para la línea Barcelona-Vallès y al 71,14 por ciento en la línea Barcelona-Llobregat-Anoia. Es importante destacar que el ISC alcanza en la línea Lleida-La Pobla de Segur un valor del 73,68 por ciento, lo que la equipara, a las líneas metropolitanas.

Vistas las cifras que reflejan los estándares de calidad que se han mencionado, no resulta extraño constatar, mediante la consulta de las diferentes Memorias de FGC que se han publicado desde 1978, un crecimiento sostenido de la implementación de mejoras en infraestructuras e instalaciones; al igual que de la dinamización de los servicios y la atención al cliente, y de la implicación de FGC con su entorno más inmediato en todas sus ámbitos empresariales y unidades de negocio.

Buena muestra de lo que afirmamos, la constituye el hecho de que en el año 2015, FGC se ha vuelto a situar en el indicador internacional ISBeRG, que recopila datos de quince operadores ferroviarios de todos los continentes, gestionados por el *Railway and Transport Strategy Center* del *Imperial College of London*, como una de las empresas con mejores indicadores a nivel mundial, destacando en aspectos relacionados con la puntualidad, la fiabilidad y la disponibilidad del material rodante en horas punta y los costes de operativos y de mantenimiento.

FGC también ha obtenido diversas certificaciones a lo largo de 2015 como la renovación del sistema de gestión ambiental ISO 14001, para la explotación de Montserrat, las estaciones de montaña de Núria y La Molina y el taller de mantenimiento de Rubí. También se ha renovado la adhesión al Pacto Mundial de las Naciones Unidas (UN Global Compact).

Cabe destacar en ese mismo año, la celebración de diversas jornadas entre las que cabe destacar la IV Jornada sobre Patrimonio Histórico Ferroviario, o la, III Jornada Internacional sobre Conductas Incívicas en el Ámbito del Transporte Ferroviario.

También han tenido lugar diversos acontecimientos deportivos, relacionados con el deporte de esquí y montaña, tales como la Copa de España de esquí (Espot y Port Ainé), o los Campeonatos del Mundo ParaSnowboard (La Molina), para personas discapacitadas, entre otros eventos.

De la misma manera, FGC ha participado en diversas ferias y congresos como el Salón Internacional de la Logística y la Comunicación, o la III edición del Smart Train Day, al igual que en proyectos de innovación nacionales e internacionales como RETO, Horizon 2020, y Eutravel, entre otros.



Como muestra de las innovaciones que FGC ofrece a los usuarios de las líneas, cabe destacar diversos proyectos como el Tren del Inglés, un sistema para aprovechar el tiempo del viaje en tren aprendiendo inglés con profesores nativos, del que se han realizado pruebas piloto, o el Projecte Sota Terra, donde se ofrece al viajero un taller de clases para controlar el miedo a viajar en tren bajo tierra, y la claustrofobia.

Por último, destacar la instalación de aparatos desfibriladores en las estaciones de Plaza de Cataluña y Plaza de España y los 7.000.000 de visitas efectuadas a la web de FGC en 2015.

## 5. Los datos de FGC a 31 de diciembre de 2015

Líneas Metropolitanas		Línea Lleida-La Pobla de Segur
Longitud (km)	186	88
Estaciones	78	17
Viajeros (millones)	79,6	--
Toneladas transportadas	700.360	--
Unidades de tren	90	2
Locomotoras mercancías	8	--
Vagones de mercancías	140	--
Ingresos actividad (Millones €)	90,67	0,55
Plantilla media	1.268,43	4,15

Vall de Núria		Montserrat
Longitud (km)	12,5	5,2
Estaciones	5	3
Funiculares	1	3
Viajeros	275.827	583.247
Automotores	6	5
Locomotoras	1	--
Coches	2	--
Ingresos actividad (Millones €)	5,21	6,02
Plantilla media	72,57	47,58
Pistas	11	--
Longitud (km)	7,6	--
Remontadores	7	--



FC Turístic Alt Llobregat		Funicular de Gelida	
Longitud (km)	3	Longitud (km)	0,9
Estaciones	4	Estaciones	3
Viajeros	20.668	Viajeros	4.819
Locomotoras	2	--	
Coches	4	Cabinas	2
Ingresos actividad (Millones €)	0,09	Ingresos actividad (Millones €)	0,004
Plantilla media	1,69	Plantilla media	--
Pistas		--	--
Longitud (km)		--	--
Remontadores		--	--

La Molina		Espot y Port Ainé	
Visitantes	249.079	Visitantes	164.883
Ingresos actividad (Millones €)	5,21	Ingresos actividad (Millones €)	2,74
Plantilla media	41,52	Plantilla media	42,43
Pistas	61	Pistas	47
Longitud (km)	67,3	Longitud (km)	51,7
Remontadores	15	Remontadores	14

Vallter 2000	
Visitantes	43,421
Ingresos actividad (Millones €)	0,768
Plantilla media	11,21
Pistas	13
Longitud (km)	19
Remontadores	11

Fuente: Memoria FGC año 2015, pp. 4-5.

## 6. Conclusiones

Desde la perspectiva temporal que proporcionan casi cuatro décadas de existencia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, queda demostrada la vocación de esta empresa en la prestación de servicios públicos, especialmente en lo que a transporte público se refiere.

Las inversiones en la renovación de materiales e infraestructuras han sido cuantiosas a lo largo de estas cuatro décadas, y han revertido, evidentemente, en una rentabilidad social basada en la mejora de las prestaciones en las líneas



metropolitanas administradas por FGC y en las otras líneas de carácter turístico como las de Núria, Montserrat, etc., que han experimentado una serie de mejoras importantes, algunas de ellas de carácter integral, en sus sistemas de transporte, que han permitido ampliar y diversificar las ofertas turísticas de la Vall de Núria o la montaña de Montserrat, entre otras.

Por otra parte, las iniciativas comerciales, lúdicas, científicas y sociales conforman la otra vertiente empresarial de FGC. La atención al público, los índices de calidad y satisfacción del usuario, la puntualidad en las circulaciones, la inexistencia de barreras a la circulación de personas con movilidad reducida, y la implementación de numerosas normas ISO y su constante renovación en las instalaciones y servicios de viajeros y mercancías, documentan la innovadora e incansable iniciativa empresarial en pos de la consecución de los objetivos principales de FGC: ser la empresa de referencia y gestionar mediante criterios de eficacia, eficiencia y excelencia la prestación de los servicios públicos que tiene encomendados por la Generalitat de Catalunya como empresa pública de transporte.

Todo ello, sin olvidar algunos aspectos más discutibles, como lo son la presencia continuada de balances comerciales negativos en las cuentas anuales de la empresa, especialmente en las estaciones de esquí y montaña que administra; unas pérdidas que podrían ser mayores si la cuenta de gastos de las líneas metropolitanas no recogiese en sus balances las subvenciones a la explotación de la ATM, derivadas del contrato programa suscrito entre la ATM y FGC. Un elemento importante a tomar en consideración para el análisis de estos resultados, sería el hecho de que durante los primeros años de FGC, las inversiones de la Generalitat de Catalunya —en la que gobernaba CiU—, en la construcción y renovación de líneas y materiales fueron muy importantes, en detrimento de otras necesarias inversiones en transporte público como la urgente e inaplazable ampliación de las líneas de metro barcelonesas<sup>20</sup>.

Un último aspecto, importante por lo que atañe a futuras investigaciones sobre la empresa pública FGC, es el hecho de no haber recibido contestación alguna a las reiteradas peticiones de consulta de información en la flamante nueva sede de FGC, que he efectuado a esta compañía mediante correos electrónicos y llamadas telefónicas, hecho que ha condicionado, de alguna manera, la elaboración de este artículo. Afortunadamente, a falta de otra documentación, he podido consultar en la biblioteca del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, las Memorias de la compañía que no aparecen en la página web de FGC. Quiero agradecer al personal de esta biblioteca las atenciones que me han prestado en todo momento para la consulta de las mismas.

## Bibliografía

ALCAIDE GONZÁLEZ, Rafael. (2005) “La vía estrecha en Cataluña: industria, ocio y servicio público”, en MUÑOZ RUBIO, M. (Dir.) *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2005, 2 Vols. Vol. I., p. 309-361. ISBN 84-88675-97-6. Depósito Legal: M-51.124-2005.

<sup>20</sup> Véase ALCAIDE (2015), p. 241.



ALCAIDE GONZÁLEZ, Rafael. (2015) *El ferrocarril en la ciudad de Barcelona (1848-1992): desarrollo de la red e implicaciones urbanas*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2015, 285 págs. Colección: Historia Ferroviaria, núm. 14. ISBN: 978-84-943462-1-7. Depósito Legal: M.9394-2015.

AUTORIDAD DEL TRANSPORTE METROPOLITANO (ATM) Página web oficial.  
WEB: [http://www.atm.cat/web/index\\_es.php](http://www.atm.cat/web/index_es.php). Consultada en diferentes fechas entre febrero-abril 2017.

*BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO* (BOE) Varios números y años.

*DIARI OFICIAL DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA* (DOGC) Varios números y años

FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA. *Memorias de los años 1980-2015*.

FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA (2016). *Carta de Serveis de l'àmbit ferroviari de FGC*.

FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA. Página web oficial.  
WEB: [www.fgc.cat/](http://www.fgc.cat/). Consultada en diferentes fechas entre enero y mayo de 2017.

FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA (2016). *Pla d'actuació 2015-2016. Aprovat pel Consell d'Administració del 28 de juliol del 2015*.

GADEA, P., JIMÉNEZ, M. (2016) "Mejoras de Infraestructura en FGC" *Vía Libre*. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Número 611 (octubre 2016) pp. 49-58.

INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT) Tablas de transportes en Cataluña de viajeros y mercancías 2002-2015. WEB: <https://www.idescat.cat/es/>. Consultada en diferentes fechas en marzo de 2017.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE) Tablas del padrón continuo de población para los años 2001 y 2015. WEB: <http://www.ine.es/>. Consultada en diferentes fechas en marzo de 2017.

SAFONT, Laura (2017) "La Generalitat segueix abocant milions a estacions d'esquí rescatades i amb un deute astronòmic" Diario Público, edición digital del 31 de enero de 2017.

WEB: <http://www.publico.es/public/generalitat-segueix-abocant-milions-estacions.html>. Consultada el 20 abril 2017.

TRENSCAT.CAT La web dels trens de Catalunya. WEB: <http://www.trenscat.cat/> . Consultada en diferentes fechas entre febrero y mayo de 2017.