



La experiencia de intermodalidad en FGC

Oriol Juncadella i Fortuny
Director de Operaciones

La empresa FGC

Sobre la base de los traspasos Estado-Generalitat, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya se creó el 5 de Septiembre de 1979 por la Generalitat de Catalunya, con el objetivo de explotar las líneas ferroviarias de titularidad pública integradas en FEVE.

Actualmente tiene a su cargo:

- Las líneas metropolitanas
 - Línea Barcelona-Vallès
 - Línea Llobregat-Anoia
- Otras líneas de ferrocarril
 - La explotación de Montserrat (cremallera y funiculares)
 - La explotación de la línea Lleida-La Pobla de Segur (desde el 1/1/05)
- La estación de montaña de Vall de Núria
- La estación de montaña de La Molina

Las líneas metropolitanas



La misión de FGC

Como empresa diversa que ofrece los servicios que requiere la Generalitat de Catalunya, FGC ha establecido que su misión, es:

- Gestionar con eficiencia y eficacia los servicios y las infraestructuras que le han sido asignadas como empresa pública, con la finalidad de
- Contribuir a la mejora de la movilidad de Catalunya y
- Ofrecer al público unos servicios de ocio rentables, que estén de acuerdo con las expectativas creadas

- **La visión de FGC es ser la empresa pública catalana pionera por su constante innovación, por su crecimiento y por su respeto al medio ambiente.**
- **La estrategia es incrementar el valor de los servicios de FGC mediante:**
 - la mejora de la percepción del servicio de nuestros clientes,
 - la optimización de la rentabilidad económica y social,
 - la participación y el compromiso de todas las personas de FGC.

La línia Barcelona-Vallès



Longitud (sólo servicio de viajeros)	45 km
Estaciones	33
Estaciones adaptadas a PMR	25
Ancho de vía	1.435 mm
Electrificación	1.500 Vcc
Pasos a nivel	0
Parque móvil (unidades de tren)	42
Altura andén	1.000 mm
Viajeros transportados (millones)	57,9
Coches-km útiles (miles)	15.330

El modelo de gestión de estaciones

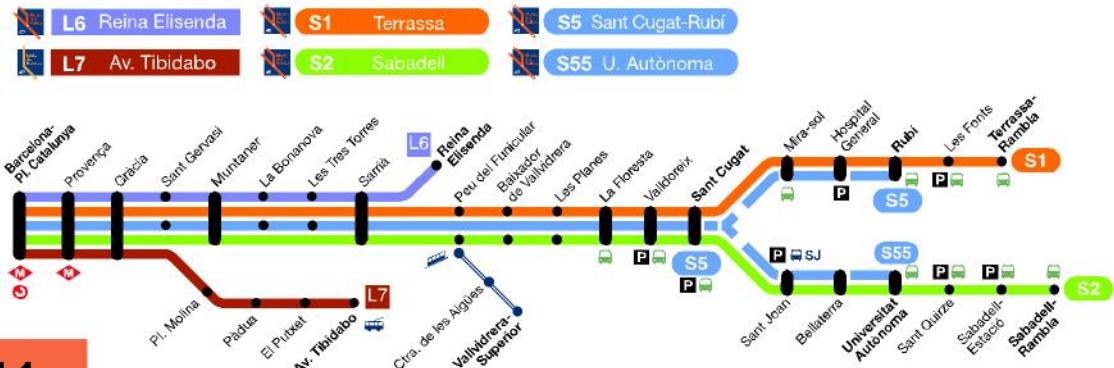




Líneas metropolitanas

La línea Barcelona-Vallès

Servicios, frecuencias, material móvil



20 UT-111

(3 coches)

22 UT-112

(4 coches)

Intervalos

Hora punta
laborable

Pl. Catalunya – Gràcia	2'
Pl. Catalunya – Av. Tibidabo	6'
Pl. Catalunya – Reina Elisenda	6'
Pl. Catalunya – Sant Cugat	3'
Pl. Catalunya – U. Autònoma	6'
Pl. Catalunya – Terrassa	12'
Pl. Catalunya – Sabadell	12'

La línea Llobregat-Anoia



Longitud total servicio de viajeros	139 km
98 km	
sólo mercancías	41 km
Estaciones	41
Estaciones adaptadas a PMR	36
Ancho de vía	1.000 mm
Electrificación	1.500 Vcc
Pasos a nivel	21
Parque móvil: unidades de tren	30
locomotoras	8
vagones para mercancías	180
Altura andén	500 mm
Viajeros transportados (millones)	20,0
Coches-km útiles (miles)	12.720



La línea Llobregat-Anoia

Servicios, frecuencias, material móvil



10 UT-211

33 UT-213
(piso centro rebajado)

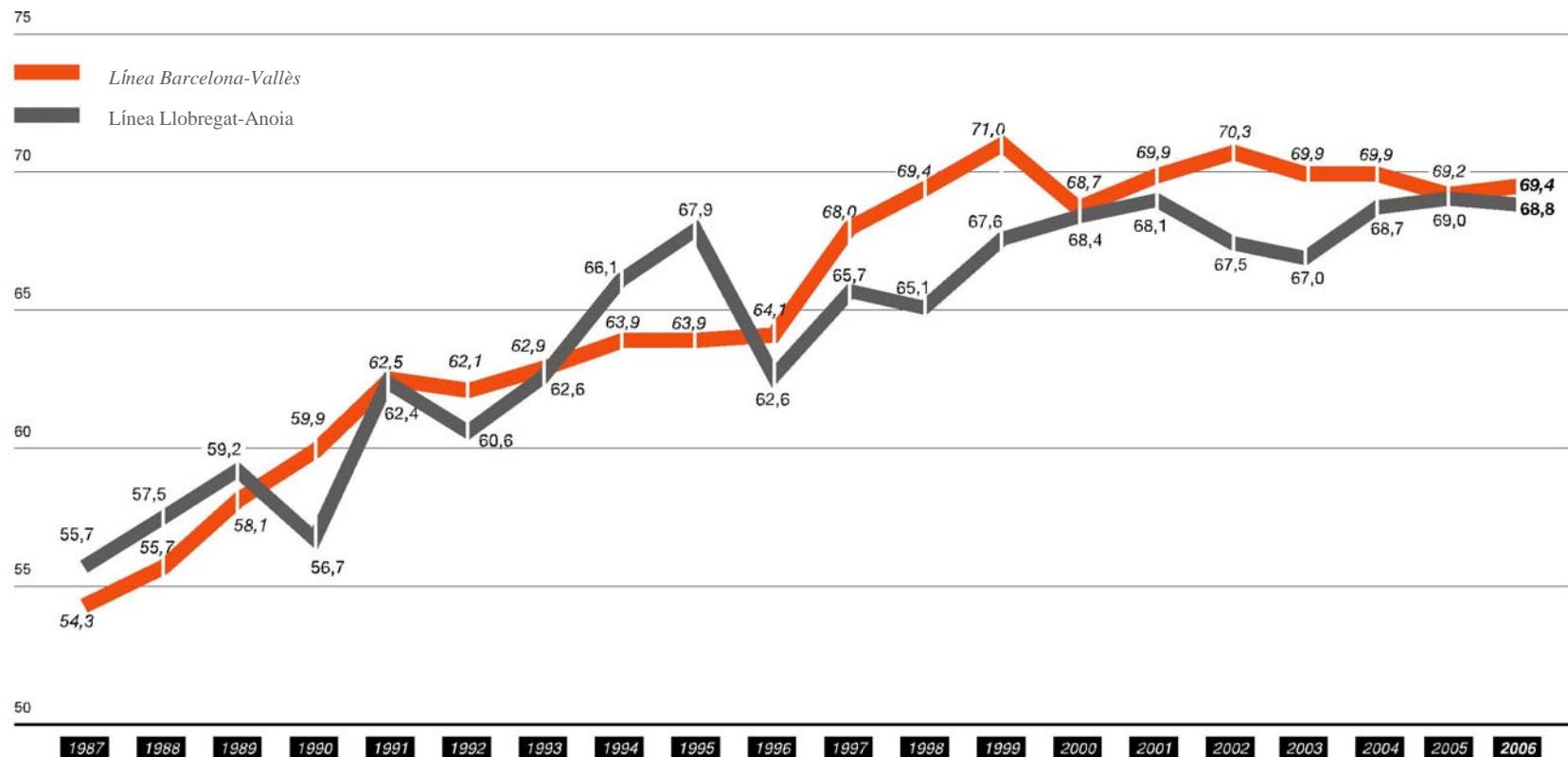


Intervalos

**Hora punta
laborable**

Pl. Espanya – Sant Boi	6'
Pl. Espanya – Can Ros	8'
Pl. Espanya – Martorell	15'
Pl. Espanya – Olesa de M.	20'
Pl. Espanya – Igualada	30'
Pl. Espanya – Manresa	30'

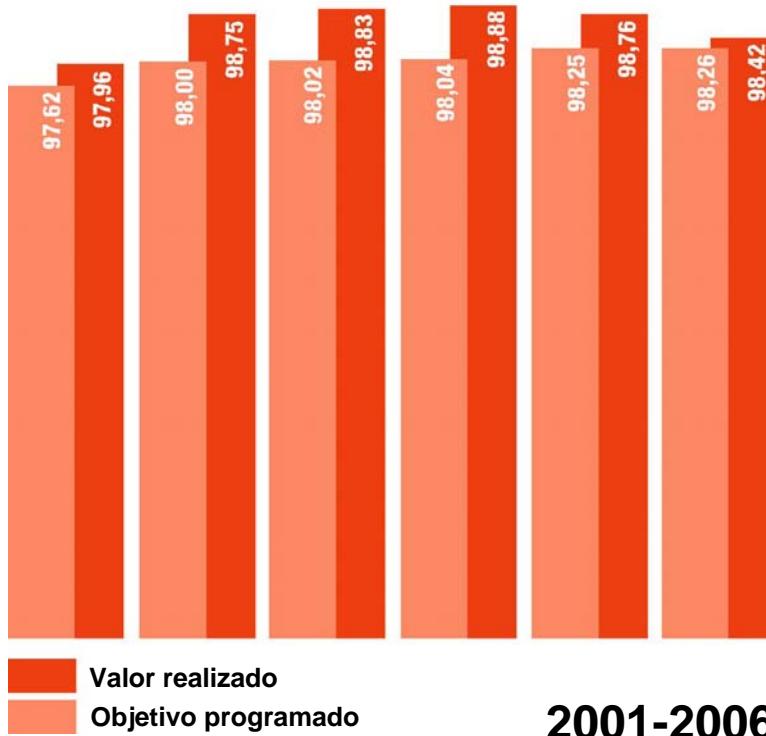
Índice de Satisfacción del Cliente (ISC)



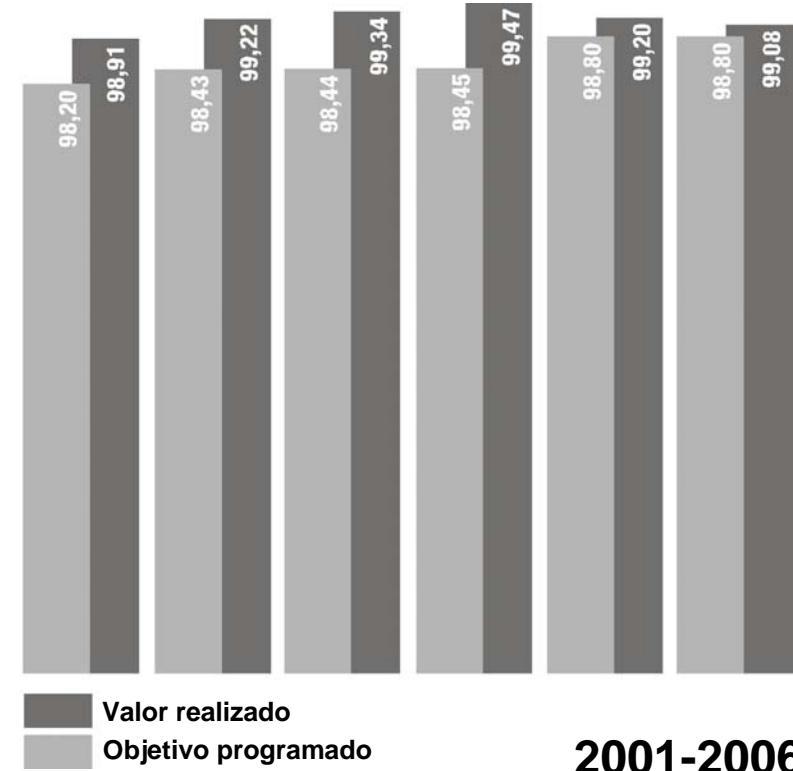
Líneas metropolitanas

Índice de Control de Calidad (ICQ)

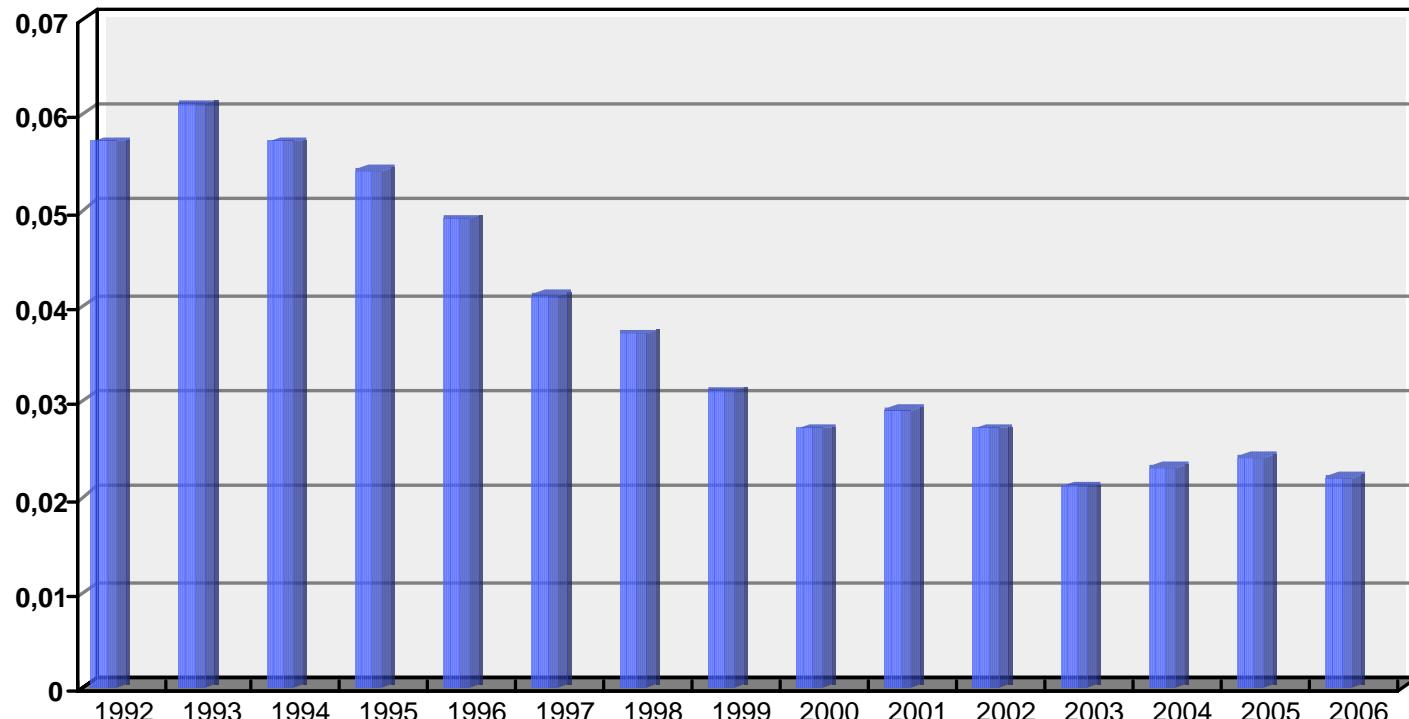
Línea Barcelona-Vallès



Línea Llobregat-Anoia



Déficit de la actividad por viajero-km



€constantes de 2003	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Déficit por viajero-km transportado	0,037	0,031	0,027	0,029	0,027	0,021	0,023	0,024	0,022

La política de aparcamientos de intercambio modal

Nº plazas totales (coches) 2.758

- Barcelona – Vallès 1.141 plazas
el 1,1 % viajeros dejan el vehículo en la estación
- Llobregat – Anoia 1.617 plazas
el 4,3 % viajeros dejan el vehículo en la estación

Nº plazas totales (bicicletas) 668

- Barcelona – Vallès 364 plazas
- Llobregat – Anoia 304 plazas



La política de autobuses de aportación

Nº de líneas de aportación 13
Demanda 786.961 viajes/año

14,3% de media, llegando hasta el 78,8% de viajes que llegan a la estación en bus



Gestión indirecta, con fórmulas diversas, priorizando la atractividad y la calidad del servicio.

La demanda de los autobuses de aportación

	2006 (viajes/año)	2005 (viajes/año)	Incr. (%)
Can St. Joan	451.274	434.746	+3,8
Capellades	142.800	128.519	+11,1
Piera	33.996	28.580	+19,0
Hostalets de Pierola	37.771	40.026	+5,6
Martorell	44.421	42.768	+3,9
Pallejà-Fontpineda	26.403	22.924	+15,2
Sant Vicenç dels Horts	11.204	4.140	+170,6
Les Fonts (inicio 19-04-2006)	6.688	0	-
Martorell - Manresa (Servicio nocturno)	1.620	1.985	-18,4
Martorell - Igualada (Servicio nocturno)	2.052	2.003	+2,4
Torrelles de Llobregat (inicio 01-03-2007)	0	0	-
Sant Boi - Aeropuerto (inicio 20-03-2007)	0	0	-
Sant Joan - Trade Center (Sant Cugat) (inicio 22-03-2007)	0	0	-

Ejemplos de parque móvil

Pallejà-Font Pineda



Piera

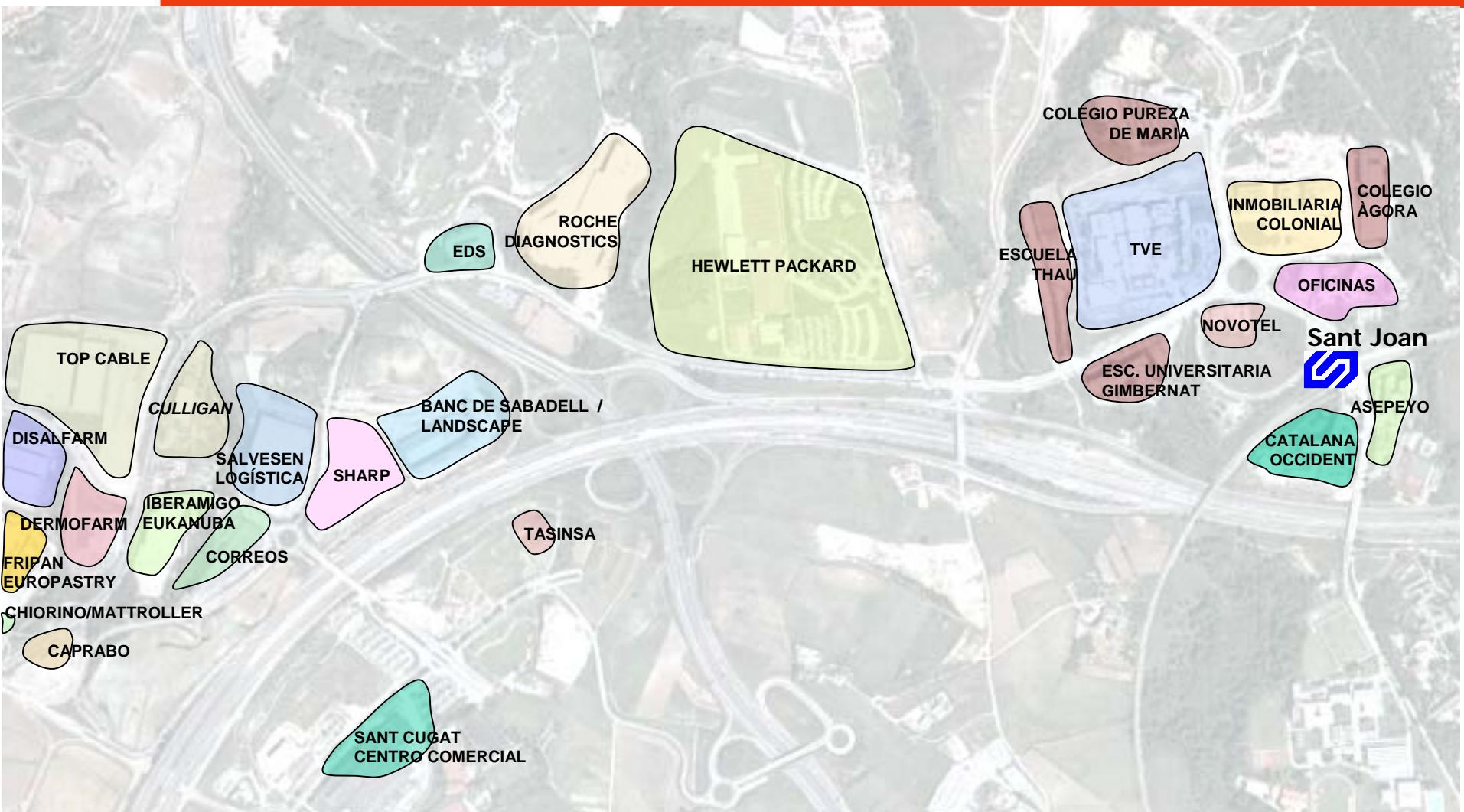


Capellades

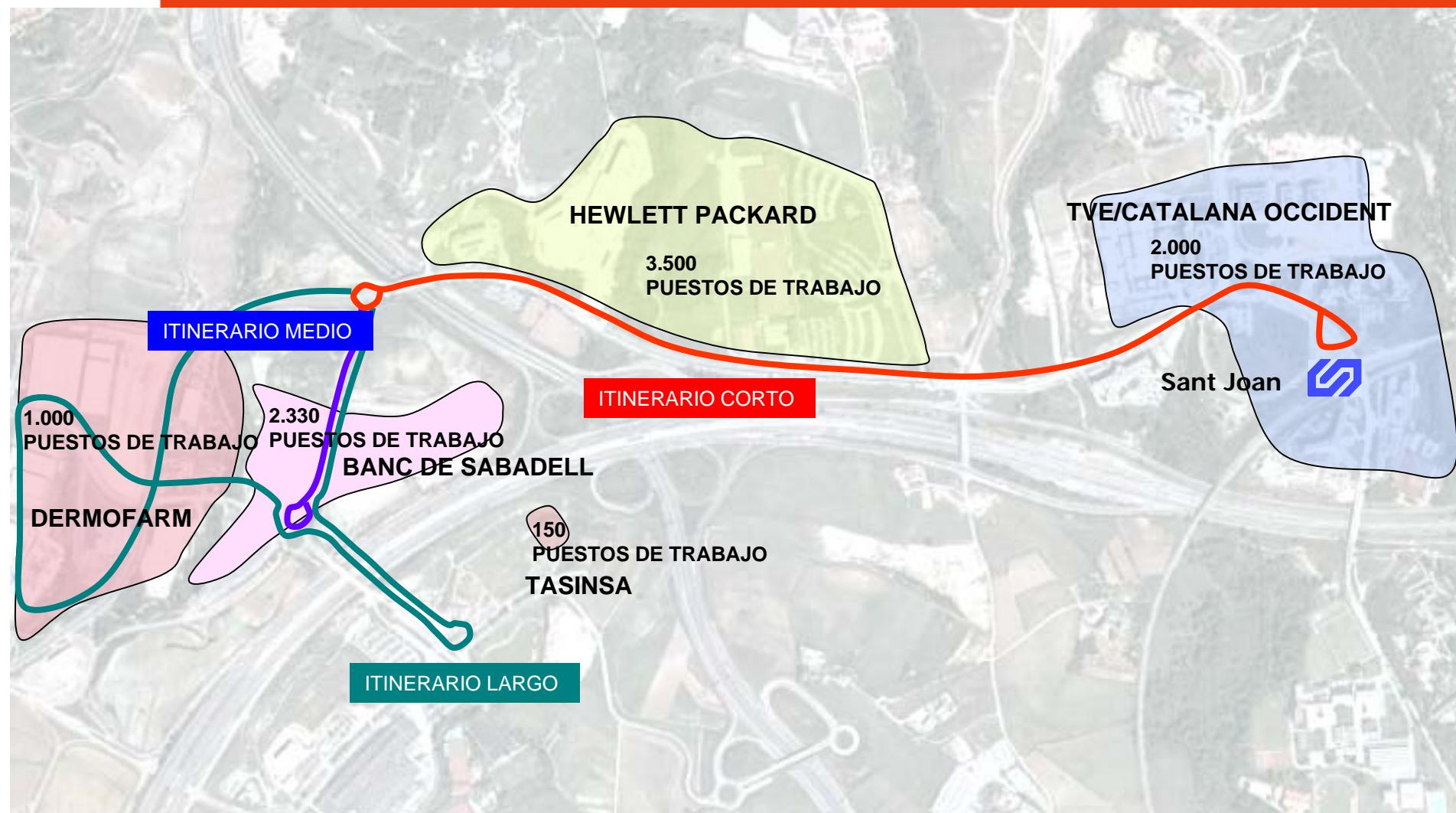


Hostalets de Pierola

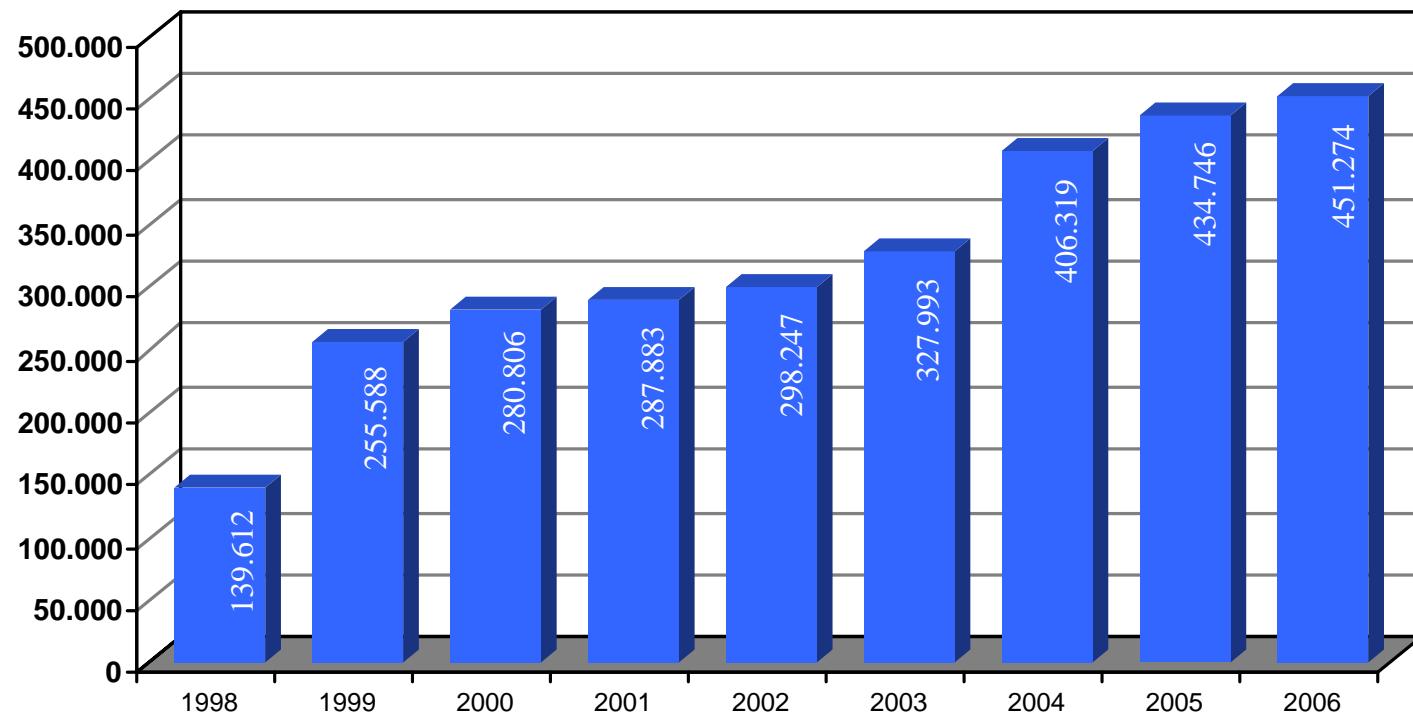
Ubicación de las principales empresas y centros de enseñanza del polígono de Can Sant Joan



Ubicación de los puestos de trabajo actuales por grandes ámbitos / zonas



Evolución de la demanda anual del bus de Can Sant Joan



El intercambiador de Quatre Camins

Entrada en servicio el 4 de Julio del 2003

Movilidad generada año 2006: 504 viajes / día (laborable)

Aportación de los buses lanzadera :

- Corbera 7,89%

- Vallirana 12,02%

Aportación coche: 27,74%

A pié: 52,35%

En estudio, mejora del servicio a los polígonos industriales (DGTT)

El intercambiador de Quatre Camins



Otras iniciativas

La estación de Les Fonts

Entrada en servicio de un nuevo acceso desde el Pla de Les Fonts (El Ranxo)

el 27 de Febrero del 2004

1.470 viajes / día

39,8% en coche / moto

Nuevo servicio bus a los polígonos industriales Sta. Margarida, Colom II y Can Parellada (Terrassa Sur), con fecha de entrada en servicio el 19 de Abril del 2006

50 viajes / día y creciendo



Carsharing - transporte público

- El carsharing pone de manifiesto los costes ocultos del vehículo privado.
- La reserva previa induce a pensar cuál es el mejor sistema de transporte para cada caso.

Las aportaciones del carsharing

Una movilidad más sostenible

- Reducción del consumo de combustible 26%
- Reducción km recorridos 6.700 año/cliente
- Ahorro energético 2.100 MJ/año/cliente
- Reducción emisiones 190 kg de CO₂
- Por una base de 10.000 clientes, ahorro de CO₂/año 19.000 TM

Datos: Energie 2000 – Muheim, 1998 y 2005



Las aportaciones del carsharing

Mejora en el uso del espacio público urbano

25% de las familias usuarias del carsharing se han vendido su coche

- menos vehículos circulando por las calles
- menos demanda de aparcamientos
- liberación de espacios públicos anteriormente utilizados por vehículos privados

Uso más racional de los medios de transporte

- 25% de las familias clientes del carsharing han aumentado la compra de abonos de transporte público

- Cientes del carsharing aumentan anualmente en 2.000 los km recorridos en transporte público

Datos: Energie 2000 – Muheim, 1998 y 2005



Qué hace falta tener en cuenta

- No es rentable tener un coche si se hacen menos de 15.000 km/año
- Es insostenible una movilidad que gira básicamente en torno al coche privado
- El coche es imprescindible porque el transporte público ni cubre ni puede cubrir todas las necesidades de movilidad
- El carsharing posibilita la mejor combinación entre los medios de transporte públicos y privados

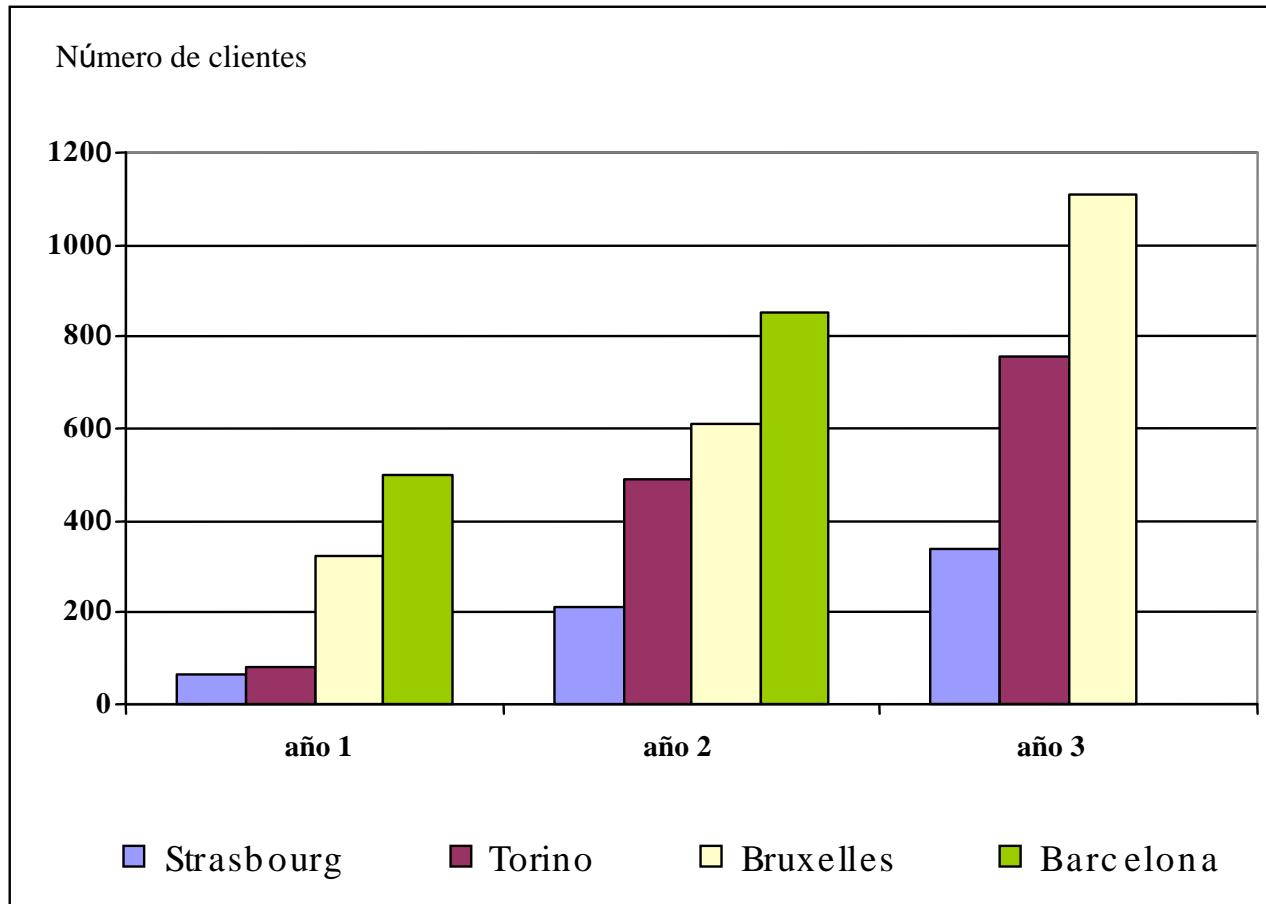
Cifras globales del carsharing

Tabla 1. Miembros de carsharing y vehículos, por continente, 2005

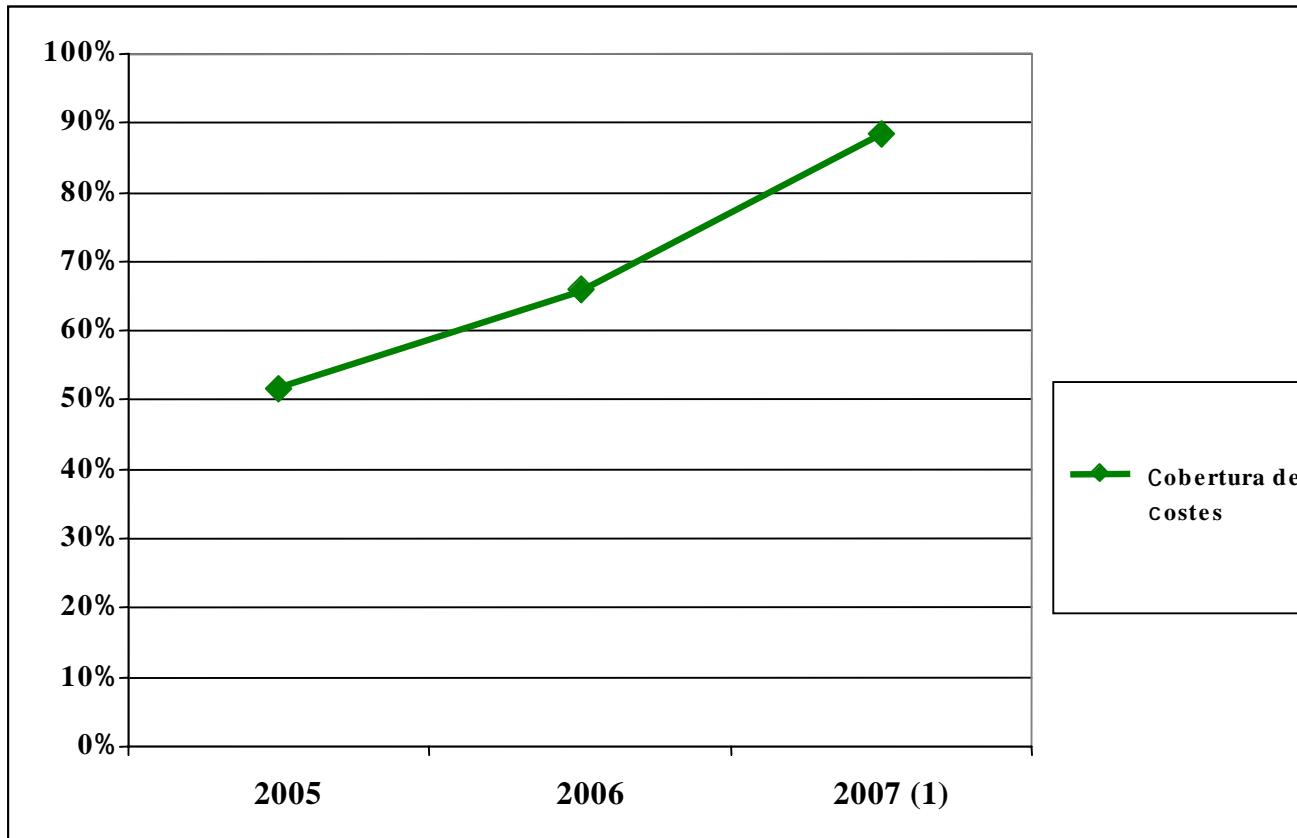
Continente	Miembros	Vehículos
Europa	210.000	7.400
Norteamérica	105.571	2.409
Asia	13.500	726
Australia	600	35
Total	329.671	10.570

Datos: Carsharing Continues to Gain Momentum by Susan A. Shaheen, Vital Signs 2006-2007

Evolución del número de clientes del Carsharing BCN (Avancar)



Evolución cobertura costes del Carsharing BCN (Avancar)



Las cifras de Avancar

850 clientes

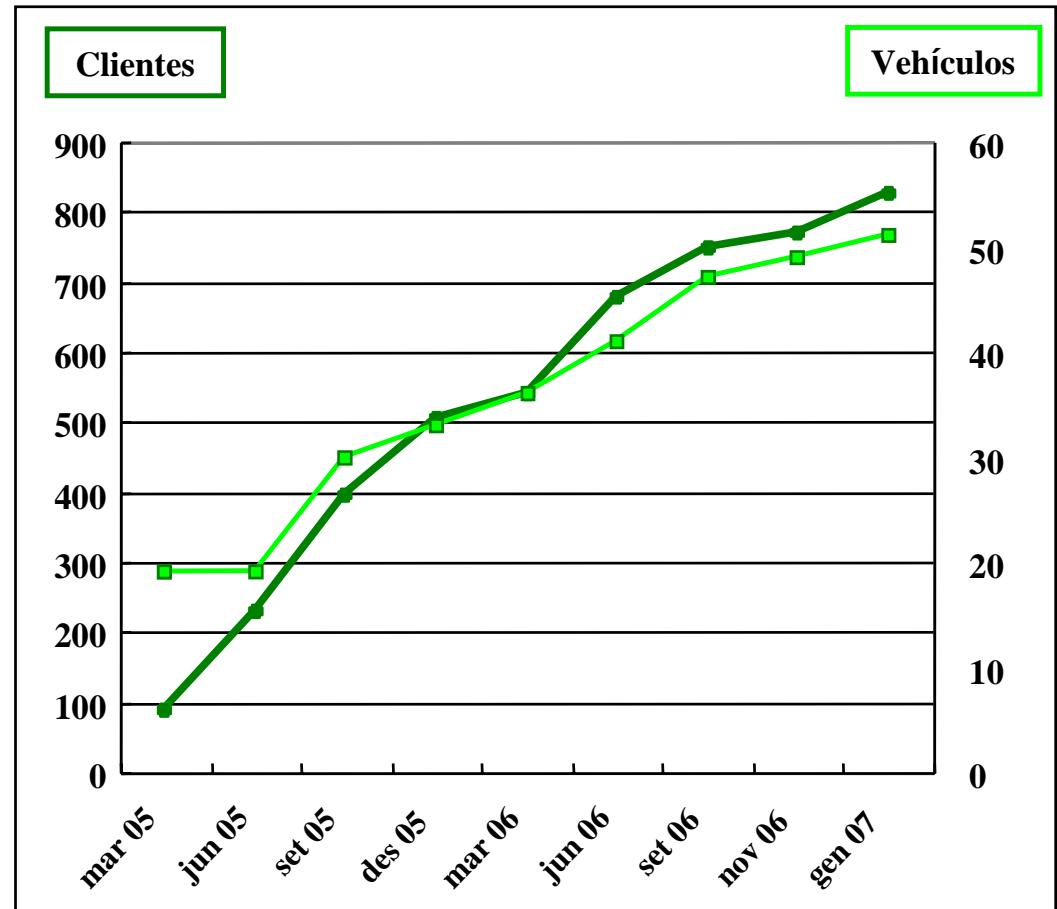
51 vehículos

20 aparcamientos

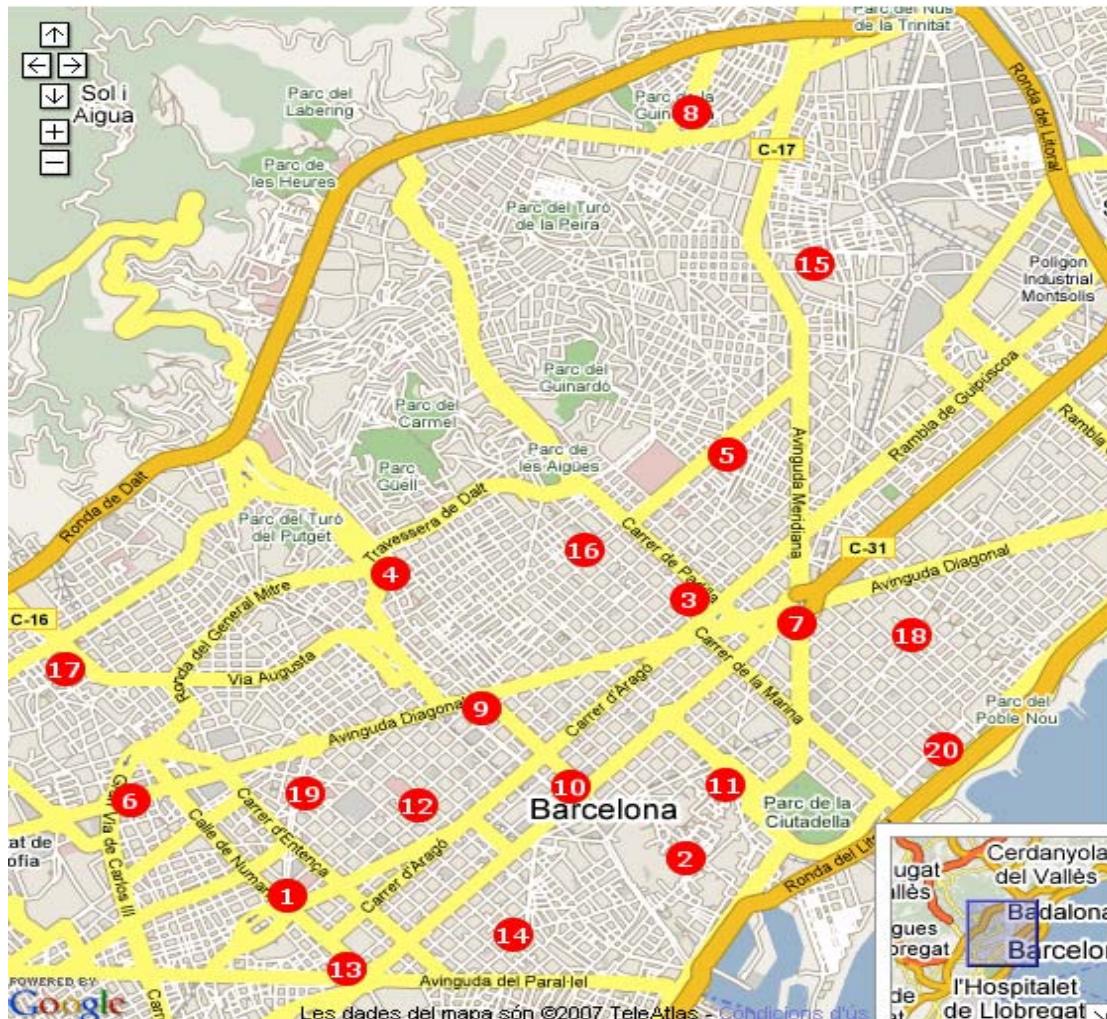
13.500 reservas

220.000 horas

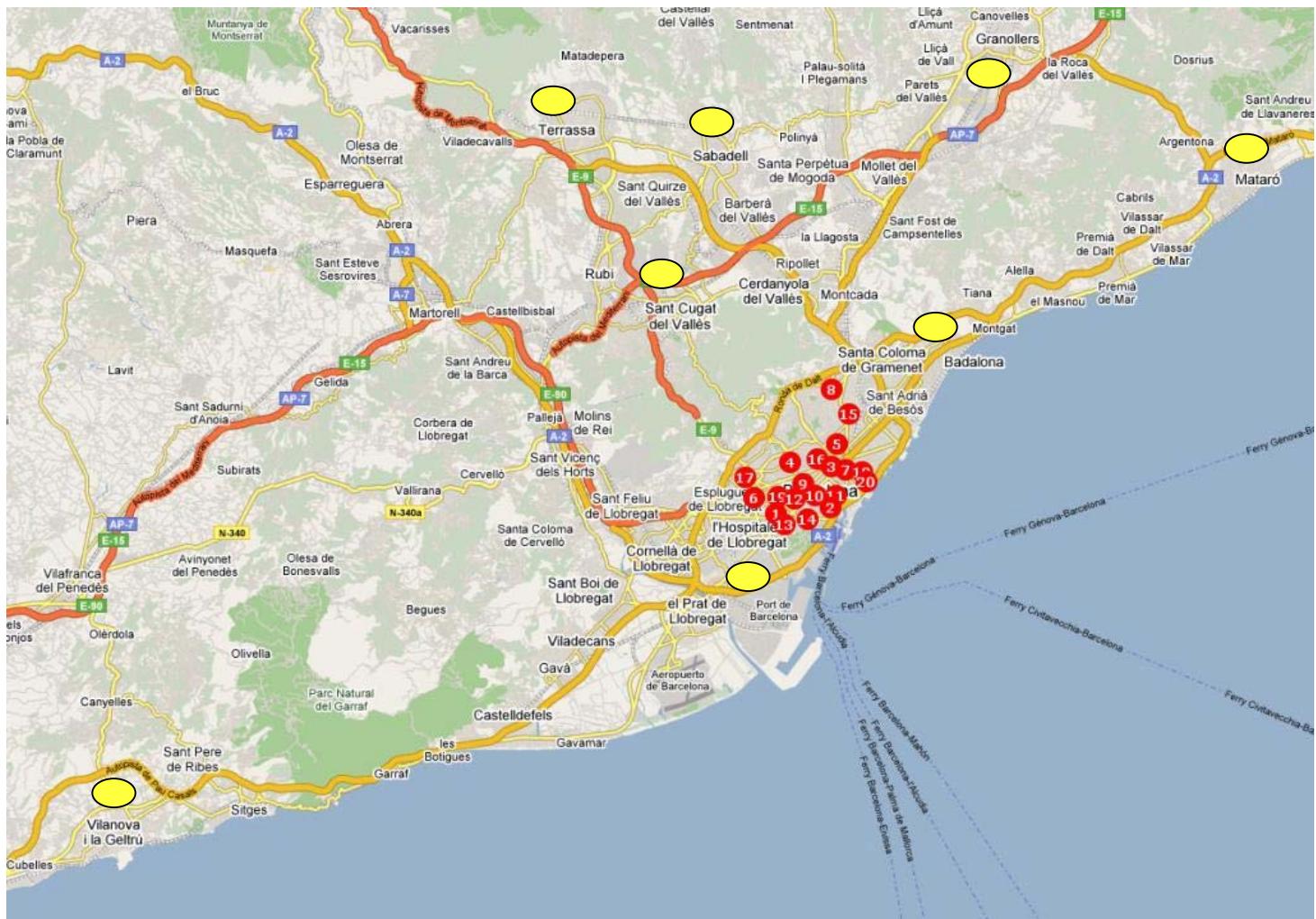
2.000.000 km



Aparcamientos



Expansión prevista del servicio



Creación de una red homogénea de carsharing en las principales ciudades de la península Ibérica.

Composición accionarial

Socios iniciales

- Fundación Mobilitat Sostenible i Segura
(Generalitat de Catalunya, Ayuntamiento de Barcelona y PTP)
- Applus+ (socio privado)
- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)
- Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)
- Barcelona de Serveis Municipals (B:SM)
- Instituto Catalán de Energía (ICAEN)

Nuevos socios

- Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía (IDAE)
- Acciona Energía
- Copcisa Industrial
- Grupo Sarbus

Los socios de Avancar



Generalitat de Catalunya

Ajuntament  de Barcelona



Applus

B:SM Barcelona de Serveis Municipals

copcisa
INDUSTRIAL

 **FGC**
Ferrocarrils
de la Generalitat
de Catalunya

GRUP SARBUS



Generalitat de Catalunya
Institut Català d'Energia



**Transports Metropolitans
de Barcelona**



 **FGC** Ferrocarrils
de la Generalitat
de Catalunya

Muchas gracias.

¿Preguntas?

ojuncadella@fgc.cat

