

El servei d'autobusos confiat a una empresa madrilenya

Els vells autobusos urbans, amortitzats amb escreix, cediran el pas a vuit Pegasso nous de trinca —i un de reserva— destinats a fer els quilòmetres del reconvertit traçat de les línies urbanes. TRAPSA, Transportes Periféricos, S. A., societat constituïda a Madrid, té el semàfor verd després de guanyar la partida econòmica als empresaris mataronins, consagrats dins el sector, que també havien presentat oferta al concurs promogut per l'Ajuntament.

Amb l'adjudicació del nou servei d'autobusos urbans acaba una època històrica protagonitzada per TRANMA, Tramvia de Mataró a Argenton S. A. que continuarà explotant les línies que menen a Argenton, Granollers, Òrrius, Dosrius i Canyamars. Fundada el 1926, la companyia promoguda per Eduard Fortí i Soler impulsà l'entranyable tramvia. Des d'aquell 27 de maig de 1928, diumenge de la Fira, en què s'inaugurà als Burots la línia que uniria l'estació amb l'hotel Solé d'Argenton, l'empresa va garantir el transport de viatgers, amb un mitjà simpàtic que ens enorgullia i singularitzava i que, encara avui, algú reivindica pel seu caràcter no contaminant. Els efectes de la riuada de 1965, el constant augment del trànsit, i factors econòmics, anticiparen la mort del popular caruatge de tracció elèctrica. Abandonat el tròlei, TRANMA s'incorporà



LÍNIA 1 PERAMÀS- RONDA CERVANTES

1a sortida: 6.30 h.

Última sortida: 21,30 h.

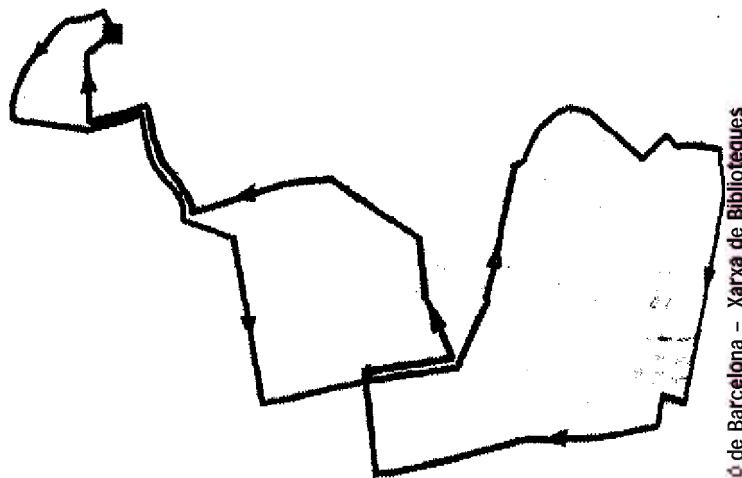
Interval: 15 minuts

Núm. de cotxes: 4

Longitud: 10.944 mts.

Itinerari: Pça. Tomàs Ribas, Av. Puig i Cadafalch, C. Doroteo, Ronda Exterior, Pg. Ramon Berenguer, Av. de La Gatassa, Pça. Alcalde Serra Xifra, Camí del Mig, Ronda Francesc Macià, Camí Ral, La Rambla, Pça. Santa Anna, La Riera, Pg. de Carles Padrós, Avda. d'Amèrica, Av. del Perú, C. Picasso, Ronda de Cervantes, Camí Ral, C. Navarro, Av. del Maresme, C. Marina de Llevant, Pça. Biada, Av. Jaume Recoder, Camí Ral, La Rambla, Pça. Santa Anna, C. Sta. Teresa, C. El Torrent, C. Isern, Pça. Granollers, Ronda O'Donnell, Pça. Alcalde Serra Xifra, Av. de La Gatassa, Pg. Ramon Berenguer, C. València, Pça. Tomàs Ribas.

■ Començament i final de línia



amb autobusos al servei urbà, i s'ocupà de comunicar una ciutat en expansió, i amb problemes circulatòris creixents encara per resoldre, tasca compartida un temps amb l'empresa Carreño.

EL RESCAT DE LA CONCESSIÓ

El tema dels autobusos urbans, però, ha estat especialment conflictiu aquests darrers anys entre l'Ajuntament i la concessionària. Els interessos de les parts portaven camí de fer insoluble el problema de millorar el servei que la ciutat demandava. Les

Autoritats i premsa, testimonis de les proves realitzades el dia 23 d'octubre.



negociacions no avançaven i es va mantenir la dissensió oberta fins al punt que els dirigents de TRANMA, en alguna ocasió, havien arribat a marxar amb enjuig del despatx del titular de Foment i Treball, Josep Puig i Pla, que ha portat la batuta municipal de l'afer. Mentre el govern socialista adduia en nota pública difosa pel servei de premsa de l'Ajuntament «*la poca competitivitat, comoditat i seguretat d'una flota de vehicles amb més de 20 anys de funcionament, i una atenció a l'usuari poc acurada*», la concessionària argumentava que les millores del servei, com a bé col·lectiu, havien de ser suportades de forma més significativa pel sector públic i reclamava l'ajut municipal. A la fi s'arbitrà la mesura, prou discutida, d'anticipar el termini de la concessió, aprovada el 24 de juliol de l'any passat, obligant-se l'Ajuntament, en finir la gestió de TRANMA, a abonar un justipreu a la companyia, valorat en base al compte d'exploració presentat per l'empresa, i que es quantifica en més de disset milions. A compte del justipreu compensatori, l'Ajuntament renunciarà a la part municipal (18,87 per cent) de la propietat indivisa que dona a Ronda Prim, cantonada Isern i plaça de Granollers. També són particips d'aquesta finca de les cotxeres, la pròpia companyia, l'Ajuntament d'Argentona i l'Estat. Quan es produeixi abans de març l'operació de recanvi, l'Ajuntament haurà de satisfer la quantitat imputada, i TRANMA, per la seva part, liquida-

rà el cànon d'exploració de la línia 4 de Cirera, pendent des de 1977 i que ronda els deu milions. Amb l'acord assolit es tancava la controvèrsia i s'iniciava una nova etapa.

CINC LÍNIES EN LLOC DE SET

El juliol de 1985, just un any abans de convenir el final anticipat de la concessió, un gabinet tècnic, Gabitec S. A., rebia l'encàrrec municipal d'analitzar la situació del transport urbà i de proposar un nou servei. Atenent a factors funcionals, econòmics, tècnics i organitzatius, les conclusions dels experts feien esment de la configuració excessivament radial de la xarxa urbana de transports, i assenyalaven que s'havia de tendir a la diametralització d'algun servei, de forma que s'augmentés la connectivitat inter-barris a través del centre. S'aconsellava també la reducció del nombre de línies, mitjançant la fusió d'itineraris complementaris i coincidents. Els tècnics constataren també que el servei era excessivament reduït en dies festius, que la velocitat comercial era massa baixa, i que els intervals de pas eren excessivament grans, en detriment de la competitivitat del mitjà. L'estudi no passava per alt la urgència de reconvertir la flota d'autobusos, una antètica antigalla, i respecte a la concessionària, els tècnics no deduïen que hi hagués hagut dèficit d'exploració, si bé el problema econòmic radicava en la necessitat de realitzar una inversió que permetés la renovació dels vehicles.

**LÍNIA 2
LA LLÀNTIA-CERDANYOLA
RENFE**

1a sortida: 5.40 h.
Última sortida: 21.40 h.
Interval: 40 minuts
Núm. de cotxes: 1
Longitud: 8.336 mts.

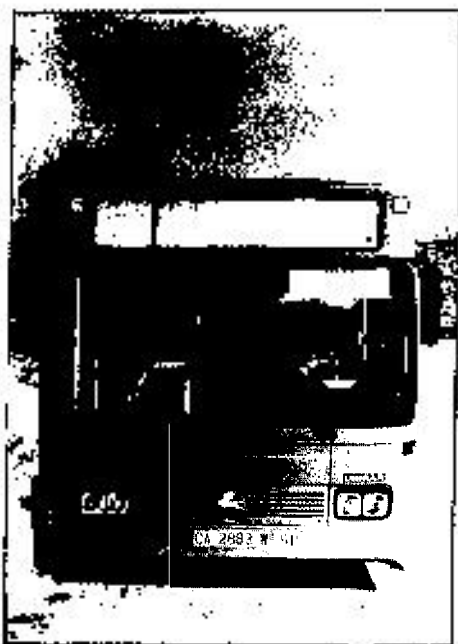
Itinerari: C. Galícia, C. Berguedà, Ronda Roca Blanca, Av. de La Gatassa, Pça. Alcalde Serra Xifra, Camí del Mig, C. Biada, C. St. Benet, Pça. de Les Tereses, C. Montserrat, C. Lepanto, Pça. Biada, Av. Jaume Recoder, La Rambla, Pça. Sta. Anna, La Riera, C. St. Roc, C. d'Argentona, C. Isern, Pça. Granollers, Ronda O'Donnell, Pça. Alcalde Serra Xifra, Av. de La Gatassa, Pg. Ramon Berenguer, Av. Puig i Cadafalch, C. Major, Camí dels Capellans, C. St. Sebastià, C. La Roca, C. La Boixa, C. Canet, C. S'Agaró, C. Blanes, C. Sta. Caterina, C. Galícia.



■ Començament i final de línia

Totes aquestes argumentacions van ser ponderades i perfilaren la nova estructura de les línies i del servei. Les set línies actuals passaran a ser cinc. «Es tracta de racionalitzar les línies, sense variar excessivament els recorreguts, respectant així els hàbits dels usuaris, intentant millorar els intervals de pas i la velocitat comercial. Només alguns autobusos passaran per l'eix de La Riera, pensant que aquesta via en el futur serà de circulació restringida», explicava el titular d'urbanisme Josep Puig. La filosofia de les noves línies està inspirada en criteris de racionalitat i utilitat, segons els socialistes, i no presenta canvis espectaculars. «Era important assegurar la comunicació de tot Mataró amb punts d'interès prioritari, RENFE, centre de la ciutat i Ambulatori de la Seguretat Social, bàsicament, sense oblidar l'Hospital, el cementiri i les zones industrials».

La línia principal és la número 1, que tindrà una dotació de 4 autobusos amb una freqüència de pas de 15 minuts. La nova línia travessarà la ciutat de punta a punta, i en certa manera fusiona l'actual línia de Circumvalació i la de Peramàs, deixant únicament sense comunicació directa els sectors de Cerdanyola Nord, La Llàntia, Cirera i Vista Alegre. La línia 2 neix de la fusió de la línia de Cerdanyola i de La Llàntia, fixant la freqüència en 40 minuts, 20 menys que l'interval de pas actual. La línia 3, Vista Alegre, conserva el mateix recorregut, ampliant el seu horari nocturn. La línia 4, Cirera-RENFE,



Aquest autobús va venir de Puerto de Santa Maria per fer la prova.

passarà de tornada per Rocafonda i, finalment, la línia 5, Cirera-Peramàs-Plaça de Santa Anna, introduirà com a única variant el pas pels carrers de Santa Teresa, el Torrent i Sant Isidor, defugint La Riera.

Com a servei complementari, la línia de Cirera ampliarà el seu recorregut dues vegades al dia, al matí i al vespre, per portar o recollir els alumnes del Taller Ocupacional del patronat Pro-Recuperació de Persones amb Disminució Psíquica.

LA GESTIÓ INTERESSADA

Després que els socialistes conside-

ressin com a «no convenient per als interessos generals de la ciutat» la creació d'una empresa municipal de transports perquè resultava més econòmic i raonable que l'adjudicació del servei fos una empresa de recerca, guda solvència i professionalitat, quedava rebutjada l'alternativa per Catalunya, i el passat 12 de març s'aprovava definitivament el plec de condicions per a l'adjudicació del servei, en règim de gestió interessada. Una fórmula contractual mixta, mitjançant la qual la concessió es posa en mans d'una empresa privada que deurà portar tot el material necessari, instal·lacions, vehicles i altres elements de l'explotació (marquesines, senyalització de parades...). Per la seva part, l'Ajuntament defineix el servei, l'inspecciona, el controla, i es compromet a mantenir l'equilibri econòmic de l'explotació, inclòs el benefici industrial, que en el plec de condicions era del 12 per cent. «La filosofia ve de França i es pot dir que som pioners en aplicar-la aquí», manifestava Puig i Pla. L'Ajuntament establirà controls de billetatge, i els taxòmetres donaran compte dels quilòmetres recorreguts per cada unitat. Els bitllets, els lliura l'Ajuntament i són pagats per la concessionària que, a més, està obligada a facilitar els fulls de ruta.

Un altre aspecte important és que el nou adjudicatari ha d'absorbir els treballadors afectes al servei urbà de Tramvia de Mataró a Argentera S.

LÍNIA 3

VISTA ALEGRE

1a Sortida: 6,20 h.

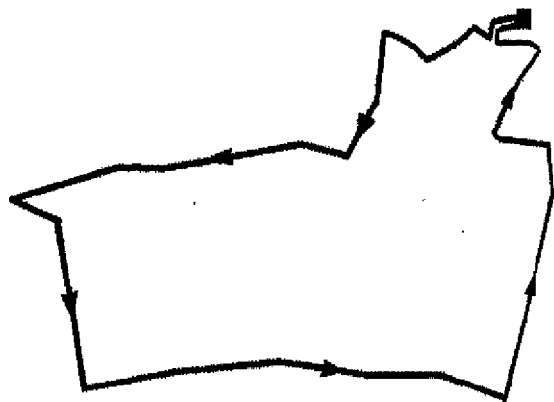
Última sortida: 21,40 h.

Interval: 40 minuts

Núm. de cotxes: 1

Longitud: 7.486 mts.

Itinerari: Pça. Vista Alegre, C. Mare de Déu de l'Esperança, C. Guanyabens, C. Nicolau, Pg. Carles Padrós, Pça. Espanya, Camí de la Geganta, Pça. Granollers, Ronda O'Donnell, Pça. Alcalde Serra Xifra, Camí del Mig, Ronda Francesc Macià, Camí Ral, Ronda Cervantes, Ronda Pintor Rafael Estrany, C. Picasso, Av. del Perú, Pça. Pintor Cusachs, Ronda St. Oleguer, Pça. Vista Alegre.



■ Començament i final de línia

TVC • VIDEO • HI FI

CASTANY



Pierreria, 24 99 - MATARÓ

Restaurante La Marisquería

**Marisquería
Casa Gallega**

Abierta de 7 mañana hasta 1 madrugada
Cocina permanente todos los días



Lepanto, 25 - Tels. 796 24 54 - 790 40 44 MATARÓ

♦ VIVEROS DE MARISCO ♦ ABIERTO TODO EL AÑO ♦





Pegasso 6420, amb xassis construït a Mataró, que serà l'autobus urbà de la nova etapa.

A., respectant la categoria professional, antiguitat, salaris i drets adquirits.

L'ADJUDICACIÓ DEL SERVEI

El passat primer d'octubre s'adjudicava el servei en base a les dues ofertes concurrents. TRAPSA, societat mercantil anònima, constituïda a Madrid en temps de l'alcaldia d'Arias Navarro (1967), presentava una oferta per al primer any de

83.223.706 (total dels costos d'exploració més un deu per cent de benefici industrial). Observi's que el percentatge de benefici industrial era inferior en dos punts al reconegut en el plec de condicions, la qual cosa fa pensar que l'empresa anava a totes. L'Ajuntament ha de cobrir la diferència negativa entre ingressos d'exploració de la línia, i el cost d'exploració més el benefici industrial reconegut a la concessionària, i TRAPSA

no va tenir problemes per guanyar el concurs, davant l'oferta per sobre dels 100 milions presentada per MATSA, Mataró Transports S. A., societat de nova creació promoguda pels dirigents d'una prestigiosa empresa mataronina, amb 53 anys de dilatada trajectòria dins el sector i que, curiosament, era la tercera vegada (les dues anteriors amb el nom d'Empresa Casas) que intentava fer-se amb la concessió d'alguna de les línies urbanes. Amb la hipòtesi d'uns ingressos per recaptació de l'ordre dels 75 milions de pessetes estimats l'any 1986, resultaria un finançament municipal d'uns 8 milions pel que fa a TRAPSA i d'uns 30 milions pel que fa a MATSA, i amb aquests números «la concessió no tenia color» segons els socialistes.

Fonts properes a MATSA han declarat a aquest mitjà que la seva oferta era «molt seriosa i raonada, i que el principal desequilibri que decantava l'oferta a favor dels col·legues era que el nostre finançament és en base a una operació de leasing». MATSA, que «viu de realitats», coneix Mataró i ha estudiat a fons les línies. Pensant en el nivell de qualitat que ha d'exigir-se el servei «no podem enganyar ningú amb una oferta més baixa, que anés en detriment de la nostra concepció empresarial d'atenció màxima a l'usuari», una de les claus de l'èxit de l'empresa mare, com bé saben els viatgers que es desplacen diàriament a Barcelona.

Per això no és d'estranyar que una oferta tan a la baixa de l'empresa

LÍNIA 4 CIRERA-RENFE

1a sortida: 6,15 h.

Última sortida: 21,40 h.

Interval: 45 minuts

Núm de cotxes: 1

Longitud: 9.340 mts.

Itinerari: Ronda Joan Peiró, Ronda Doctor Ferran, Av. del Velòdrom, C. Àvila, Pg. Carles Padrós, Av. d'Amèrica, Av. del Perú, C. Picasso, Ronda del Pintor Rafael Estrany, Ronda Cervantes, Camí Ral, C. Navarro, Av. del Maresme, C. Marina de Llevant, Pça. Biada, Av. Jaume Recoder, La Rambla, Camí Ral, Pça. de l'Havana, Camí Ral, Ronda Cervantes, Ronda Pintor Rafael Estrany, C. Pintor Picasso, Av. del Perú, Av. d'Amèrica, Pg. dels Molins, Pça. Blume, Av. del Velòdrom, Ctra. de Cirera, Ronda Joan Peiró.

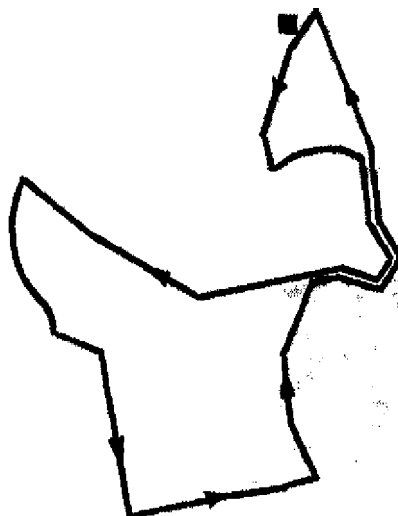
■ Començament i final de línia



LÍNIA 5
CIRERA-PERAMÀS
PLAÇA SANTA ANNA

1a sortida: 6.40 h.
 Última sortida: 21.20 h.
 Interval: 40 minuts
 Núm. de cotxes: 1
 Longitud: 7.964 mts.

Itinerari: Ronda Joan Peiró, Ronda Doctor Ferran, Av. del Velòdrom, Pg. Carles Padrós, Pça. Espanya, Camí de la Geganta, Pça. Granollers, Av. Puig i Cadafalch, Av. de La Gatassa, Pça. Alcalde Serra Xifra, Camí del Míg, Ronda Francesc Macià, Camí Ral, La Rambla, Pça. Sta. Anna, C. Sta. Teresa, Pça. de Les Tereses, C. El Torrent, C. St. Isidor, Camí de la Geganta, Pça. Espanya, Pg. Carles Padrós, Av. del Velòdrom, Ctra. de Cirera, Ronda Joan Peiró.



■ Començament i final de línia

madrilenyà hagi, si més no, alertat a CiU, que en boca del regidor Blai Serena qüestionava la decisió municipal, tement que a la llarga pogués repercutir en el servei que mereix la ciutat. *«Les coses de qualitat tenen un preu. Qui compra duros a quatre pessetes els acaba pagant a sis, i és que hi ha coses que sobten. No entenem com una empresa pot renunciar a beneficis, passant del dotze al deu per cent. Quan s'entra en la dinàmica del concurs-subhasta s'ha d'anar més enllà de la comparació econòmica de dues xifres, i cal determinar qui és qui. Per això ens vam abstenir».*

TRAPSA, que té Delegació a Bar-

celona, explota en qualitat de concessionària diversos serveis regulars, com ara Madrid-Barajas (aeroport), Madrid - Fuencarral - El Goloso, Madrid - Paracuellos del Jarama, etc. A més té una destacada flota de vehicles destinats al transport turístic i discrecional, a través de societats filials (agències majoristes i minoristes de viatges). Des del 74 explota línies de titularitat de RENFE, des de Blanes, així com el transport d'universitaris a Bellaterra. La seva experiència en el servei urbà, pròpiament dit, es centra en Guadalajara, amb una flota de 36 vehicles. Altres empreses del holding s'ocupen del transport

urbà a les ciutats de Jerez i Santiago de Compostela.

El passat 23 d'octubre, es provaren dos vehicles Pegasso, models 6420 i 5317, el primer dels quals, més potent, amb xassís construït a Mataró, ha estat l'escollit. El vehicle té una capacitat de 115 places i superarà la prova després de fer un recorregut per diferents punts de la ciutat. Per un període de 10 anys, TRAPSA gestionarà el servei d'autobusos de la ciutat que, com a mínim, suposarà un canvi qualitatiu i d'imatge. L'usuari tindrà la paraula.

Jaume Calsapeu

L'ATENDREM A L'HORA QUE VOSTÈ VULGUI

MUEBLEGRUP

PROJECTES I DECORACIÓ

Av. Jaume Recoder, 81 — Tel. 799.20.03 — MATARÓ



Les seves fotos
 de color en 1 hora

FOTOGRAFIA

SANCHO

Camí Ral, 503

Tel. 798.49.34

MATARÓ