

## OPTIMIZAR LOS MEDIOS PUBLICOS DE TRANSPORTE - II -

### **1 – Solucionar la falta de coordinación entre los servicios de Ferrocarril y de Autocar**

Para los que no lo sepan, Galicia es hoy todavía, a pesar de varios fenómenos de concentración de empresas producidos en los últimos 15 años, el paradigma del minifundio de las empresas de transporte de viajeros por carretera. Para mover unos escasos 23 millones de viajeros al año, disponemos de 154 concesiones, 128 empresas y 2200 autobuses.

El origen de esta situación se remonta a los años 50 del siglo pasado y tiene como causa la tradicional dispersión poblacional de Galicia en el medio rural. (tenemos en Galicia tantos pueblos como en todo el resto de España)

Una gran parte de estas empresas sobrevive gracias a la “compensación” que ejerce el transporte escolar que, también en Galicia bate records en número de líneas, empresas, y longitud y tiempo que emplean los escolares para llegar a sus centros de estudio. Algunas empresas están obligadas a explotar rutas deficitarias a cambio de que durante el curso tengan “asegurados” ciertos servicios escolares que enjuguen sus eventuales pérdidas.

### **2 – Problema de tráficos interiores de Galicia muy bajos**

Es un hecho evidente que los tráficos de autocar en rutas interurbanas del interior de Galicia han descendido sensiblemente en los últimos 30 años: La población se ha reducido y la que permanece ha incrementado su grado de independencia dotándose de vehículos particulares.

Pero grupos sociales de menores de edad, mayores de la tercera edad, gente con dificultades físicas y sensoriales o, sencillamente, personas que carecen de auto o a las que no les gusta conducir, se valen de familiares y amigos para que les desplacen a localidades, cercanas o lejanas, para atender desplazamientos de su interés.

Pero ¿y la intermodalidad? ¿nos hemos olvidado de la intermodalidad? Nada de eso. Hemos llegado a donde veníamos.

Cuando oímos hablar a los políticos y cargos de la administración se diría que la intermodalidad se acaba en las estaciones de viajeros por carretera o ferrocarril de las grandes ciudades. Y ello no debe ser así.

### **3 - ¿ Para qué tráficos es útil el tren ?**

El tren es un medio idóneo para transportar grandes flujos de personas a distancias cortas y surgen las hoy imprescindibles cercanías. Y también ha demostrado ya sus ventajas para transportar grandes flujos de personas a distancias largas (500 / 800 km) compitiendo con el avión y para flujos medios a distancias medias (100 / 300 km) compitiendo con el autocar (Madrid - Ciudad Real, Córdoba a Sevilla ya lo hacen y próximamente Madrid y Valladolid lo va a demostrar también).

Pero ¿el ferrocarril tiene nicho de utilidad en las distancias medias y flujos reducidos? Vamos a ver que sí, como ha sucedido siempre en algunos países europeos.

El tren, salvo el de cercanías, no parece ser un medio idóneo para transportar “tráficos de detalle” en recorridos medios, regionales o comarcales. A nadie – salvo a la inexplicable oferta comercial de Renfe Operadora – se le ocurriría programar servicios entre A Coruña y Lugo, o entre Ourense y Vigo estableciendo 10 ó 15 paradas intermedias. ¿cómo va a competir así? y ¿a quién le puede interesar usar este tipo de viajes, aun contando con los relativamente altos flujos que se puedan originar en estos itinerarios?.

La respuesta la tenemos en Galicia desde hace unos 8 años en que Renfe estableció “servicios directos” (intercitys) entre Vigo y A Coruña, con sólo dos ó tres paradas intermedias. En cada una de estas ciudades, los viajeros pueden efectuar intercambios con las líneas de autocares comarcales que dan servicio a las localidades del hinterland y mejor servicio darían si las estaciones de autobuses de Santiago o Vigo estuviesen ubicadas inmediatas a la del FC. Hemos citado el caso de la línea regional de mayor tráfico en Galicia (y de los mayores de la Península hasta ahora).

### **4 - Coordinación de Servicios Ferrocarril- Carretera**

Veamos ahora como esto también es posible en algunos itinerarios interiores, usando para ello ejemplos más desfavorables. La línea de FC Ourense – Baños de Molgas – Vilar de Barrio - Laza - A Gudiña, más conocida como de Ourense a Puebla de Sanabria, fue trazada relativamente alejada de núcleos urbanos importantes. Esto mismo sucede en la de Ourense a Santiago. Y otras líneas como Monforte – Lugo - A Coruña o Vigo a Ourense no cuentan con poblaciones intermedias muy importantes (Sarria, Ribadavia o Porriño me disculparán).

Algunas de estas poblaciones intermedias Sí son cabeceras de comarca alrededor de las cuales se hallan múltiples parroquias y lugares que generan, en conjunto, flujos de tipo medio hacia las grandes ciudades de Galicia.

Pues bien, trenes “regionales” (pero “diferentes” de los rápidos intercitys que deberían unir las capitales gallegas entre sí, entre cuatro y seis veces al día), con parada en estas villas y cabeceras de comarca, podrían transportar flujos de viajeros de volumen medio a ciertas horas del día, si las Empresas de autocares que dan servicio a dichas villas “coordinasen sus servicios” con los de Renfe – Operadora y viceversa, como colectoras y distribuidoras de tráficos de detalle más reducido, para acercar a los viajeros a sus concellos o parroquias próximas.

## 5 - Ventajas del Autocar/ Microbús para tráficos reducidos y dispersos

La ventaja de los autocares de adecuarse a volúmenes reducidos de viajeros y de circular con mayor proximidad por poblaciones distantes de las estaciones de FC , les hace idóneos para adecuarse a las bajas densidades de tráfico de nuestro interior. Ello además, permitiría disponer de un mayor numero de servicios diarios a cada población.

Que nadie piense que he tenido una idea feliz o que es el fruto de una investigación larga y profunda. Es sencillamente la observación y constatación de la existencia de este tipo de “servicios coordinados” en Suiza, Alemania, Francia, Suecia, Noruega, etc, en aquellas zonas en que, como en Galicia, sus densidades de circulación interior son reducidas, pero en donde se trabaja buscando la eficiencia de los medios que se dispone (es un privilegio poder contar hoy con ferrocarril, incluso tradicional)

Con la inexistencia de estos “servicios combinados” se pone de manifiesto la ausencia de liderazgo de nuestra Xunta de Galicia, que debería propiciar la coordinación entre la RENFE-Operadora y las empresas de viajeros para aprovechar mejor las infraestructuras actuales, que son hoy, y van a seguir siendo mañana, compatibles pero independientes de los flujos y de los servicios de Alta Velocidad para distancias largas o medias, que parecen ser los únicos a los que se presta atención.

Es imperdonable y una discriminación con las poblaciones del interior, no luchar por que dispongan de más y mejores medios de transporte como de otras infraestructuras. Quizás entonces seamos capaces de frenar la continua despoblación y desertificación del interior de Galicia y de repartir más equilibrada y justamente los recursos disponibles. Este sería un buen caso de Intermodalidad efectiva.