

“CHAPUZANIAS VS CERCANIAS”

A algunos de nuestros políticos y personajes de la Administración autonómica parece haberles entrado cierta prisa con el tema de la implantación en Galicia de los denominados “servicios de Cercanías”. ¿ Se acercan elecciones o las Consellerias tienen que ofrecer resultados?

Pero ya sabemos que las prisas son malas consejeras.

Contra la resistencia contumaz de Renfe-Operadora, que sigue alegando que nuestras poblaciones y sistema de habitat no es el idóneo para la implantación de Cercanías, hay que poner en práctica medidas serias, rigurosas y efectivas que aseguren que no acabamos dándole la razón, y que no nos quedamos sin estos servicios para siempre.

Hay que advertir que “los servicios de Cercanías sólo tendrán éxito” si:

- Se establecen “inicialmente” en pocos corredores (2 ó 3 como mucho)
- Se preparan estos corredores (de no más de 20 ó 40 kilómetros), añadiendo a las estaciones actuales, una “red de Apeaderos”, bien distribuidos a lo largo de cada línea, dotados de parkings próximos con vigilancia, para captar tráfico locales que aporten viajeros suficientes
- Se establecen horarios adecuados, frecuentes y “cadenciados”, esto es, circulaciones repartidas cada “X” minutos, si bien las cadencias pueden ser diferentes en las horas punta (aconsejables cada 20 minutos) y en las horas valle (no más de una hora de espaciamiento)
- Se facilita buena, completa y actualizada información en cada estación y apeadero de la ruta
- Se aplican tarifas razonables y bonos temporales con descuentos, similares a las de otros puntos de España, donde se cuenta con una subvención a cargo del erario público (estatal, autonómico y municipal)
- Se ofrecen trenes modernos, limpios, espaciosos y con prestaciones de alta aceleración y frenado, que no haga perder tiempos valiosos en cada parada.

El estado actual de las eventuales líneas de las que se está hablando (Vigo-Pontevedra, A Coruña-Ferrol y Santiago-Vilagarcía) carece de la mayor parte de las condiciones expuestas por: no disponer de vía doble, ni electrificación, ni de la red de apeaderos, ni de los parkings... El parque de trenes tampoco está homologado con el que realiza estos servicios en otras partes del país, Las tarifas subvencionadas exigen estar contempladas en los presupuestos...

Así pues... ante un fracaso anunciado, Renfe-Operadora se estará frotando las manos y dará todo tipo de facilidades para la implantación de las "Chapuzanías", que la libere para siempre, de este poco lucrativo negocio.

El problema del éxito no es la información o la concienciación de los potenciales usuarios. El "éxito" sólo vendrá por ofrecerles un servicio de "Cercanías de verdad", que cubra al menos en una gran parte, las condiciones exigidas y citadas más arriba y ello no es posible actualmente, porque "a quien correspondía" no hizo a tiempo sus deberes.

Xose Carlos Fernández Díaz
Ingeniero Técnico de Obras Públicas

Madrid a 23 de octubre de 2007