

Visión crítico-constructiva sobre el Servicio de Trenes Regionales de RENFE-Operadora en Galicia en Verano 2006

Por Xosé Carlos Fernández Díaz - Madrid 7 de Julio de 2006

Por término medio, **los días laborables se realizan en Galicia un total de 62 servicios de trenes regionales** por RENFE-Operadora, si exceptuamos los 8 de la misma índole que Feve realiza por vía métrica entre Ferrol - Viveiro y Ribadeo.

Sus recorridos van desde los 66 kilómetros que separan por tren Ferrol de A Coruña, **hasta los 418 kilómetros** que recorren los trenes que hacen servicio regional entre Vigo y León.

De estos servicios, **el 61 %, se desarrollan en el recorrido Vigo - Santiago – A Coruña**, donde hay una media de 16 servicios en cada dirección.

El servicio con menor oferta es el de Puebla de Sanabria a Ourense con un solo servicio al día en cada dirección, seguido por los, solamente dos, servicios al día entre A Coruña a Lugo y Monforte, y los, también solo dos, servicios al día entre Monforte, Quiroga, Valdeorras y Ponferrada.

A continuación se analizan los subsistemas (“ss” ver gráfico) en que se estructura el transporte regional de viajeros en Galicia.

1.- Los servicios en la línea Vigo - Santiago – A Coruña (ss – W)

Evaluando el servicio en términos de: frecuencia, tiempo de recorrido, horario ajustado a las necesidades comerciales, modernidad y prestaciones de los convoyes, esta es la única línea que merece la calificación de aprobado, aunque con “notable bajo”. Da servicio a Pontevedra y Vilagarcía y tiene una longitud de 170 kilómetros en la actualidad.

La evaluación resulta así de baja, porque:

1 ° - La **velocidad de las circulaciones** es de la década de los 80s, con medias comerciales en **los servicios “directos” que no superan los 73 km/hora**

2º - Las frecuencias son aceptables, pero **la línea no llega a disponer de servicio cadenciado, con frecuencia de 60 minutos**, que sería lo realmente indicado, y por lo que se le daría mejor nota.

3º - El material utilizado en el 62 % de los servicios cumple, en modernidad, edad y prestaciones, todos los requisitos pero **al no tratarse de tracción eléctrica, tampoco alcanza el valor óptimo**

4º - El material que realiza **el otro 38 % restante de los servicios, Automotores Serie 592, de hace 25 años**, sólo alcanza un aprobado raspado.

2.- Los servicios en el resto de la Red

Para el resto de la red, que supone el 83 % de la longitud de Galicia, las características de **los, sólo 24 servicios restantes, reflejan una valoración del servicio de Suspenso**, pero con nota alejada del nivel de aprobado.

Las razones de este “desastroso servicio”, en palabras de un alto cargo de la propia RENFE hace unos pocos años, y dejando a un lado la deficiente infraestructura de vías por la que deben circular los trenes, se centra no obstante en los siguientes aspectos que, a día de hoy serían totalmente mejorables:

2.-1 Servicios Interciudades: RENFE-Operadora ofrece trenes con “multiparada” en lugar de trenes “directos”

- Los grandes núcleos de población, en Galicia los únicos generadores de tráfico dignos de consideración - debido a la alta dispersión de la población en el territorio y la disminución poblacional del rural - siguen hoy unidos por el mismo tipo de servicios que hace 40 ó 50 años, cuando la competencia por carretera era escasa y el grado de motorización muy bajo.

- **Para atender esta comunicación “interciudades” se siguen programando trenes que paran “en todas las estaciones”, o en casi todas. Para ir de Ourense a Vigo (ss-S)**, además del superior kilometraje sobre la carretera (132 km), en lugar de programar trenes directos sin paradas o con un par de ellas como mucho, **se programan 14 detenciones que**, a razón de un par de minutos entre la frenada, parada y aceleración, **hacen perder casi media hora.**

Entre Lugo y A Coruña (ss-CN), con 15 kilómetros menos (117 km), se programan 15 detenciones, al igual que entre A Coruña y Ferrol que, con 66 kilómetros, tiene establecidas 14 paradas, aunque algunas sean facultativas.

El colmo lo obtenemos entre **Vigo y Ponferrada (ss-S y ss-E) con 35 paradas**, o el servicio de **Vigo a León, ¿Regional con 418 kilómetros?, con 34 detenciones y 6 horas y cuarto de duración...**

2.2 - RENFE debía programar Trenes Regionales Directos (Intercidades)

En 2006, los servicios “regionales” deben estar basados en trenes directos o “Intercidades”, pues no tienen sentido los trenes de detalle o colectores, que paran en todas las estaciones. De este modo, **los recorridos serán más competitivos al necesitar menos tiempo**, y los ciudadanos nos iremos acostumbrando a lo que en pocos años va a suceder con **las líneas del Ave, que sólo tendrán parada en las grandes capitales** y, sólo algunos, en núcleos de mas de 15 ó 20.000 habitantes.

Para cubrir algún servicio **de tipo social, la Xunta de Galicia puede, como en la actualidad, subvencionar algún tren de alguna línea concreta**, pero ello tiene que ser como complemento de una red de servicios “directos Intercidades” que unan las principales ciudades de la Comunidad, constituyendo el esqueleto base del sistema regional.

2.3 - Carencia de servicios de conexión directa entre ciudades importantes en Galicia

También resulta **sorprendente la ausencia de servicios que unan Ourense con Lugo (ss-E) , que tendrían una duración de 1 hora y cuarenta minutos**, con parada en Monforte y Sarria y sería **competitivo con el autobús** y con el automóvil, ya que no existe autopista. **RENFE Operadora no ofrece hoy comunicación entre ambas ciudades**, ni rápida, ni lenta, ni directa, ni siquiera con transbordo. Y la Xunta está abonando subvenciones por una buena parte de este trayecto.

Igualmente **se echan en falta servicios directos entre Ourense y A Coruña vía Santiago (ss-C)** que, con una duración de **2 horas y veinte minutos, serían competitivos con el autobús** y con el automóvil, pues la autopista ni está terminada ni tiene un precio atractivo.

Lugo y Ferrol (ss-CN), ciudades muy relacionadas, sobre todo en la época estival, **tampoco tienen ninguna relación que les una.**

Y además de que no existen “trenes directos”, para mayor INRI, **en Monforte no está programada ninguna combinación que permita desde Ourense continuar a Lugo (ss-E) y viceversa.**

En Betanzos ningún tren permite correspondencia de Ferrol para Lugo y viceversa (ss-CN).

Ni en la misma Santiago, están programadas combinaciones para poder enlazar trenes desde Ourense para A Coruña (ss-C) y viceversa, aunque en este último caso, alguno de los servicios “por casualidad”, permite enlazar para A Coruña.

2.4.- Oferta comercial Inexplicable entre ciudades “secundarias” y “primarias”

La pésima y nada-comercial oferta de trenes regionales en Galicia, debe tener alguna explicación que **la Xunta de Galicia bien haría en averiguar:**

- cuáles son las **directrices y objetivos que guían a los técnicos-comerciales** de RENFE-Operadora a la hora de diseñar sus servicios y programar sus trenes, para conseguir el efecto de disuadir, de forma tan eficaz, a los eventuales clientes y
- porqué **RENFE-Operadora no se ubica en Galicia para ver y sentir qué problemas tenemos aquí,** pues está claro que desde Madrid e incluso desde León, por muy buena vista que se tenga, la distancia nubla y confunde, y hasta se corre el peligro de creerse que aquí estamos muy bien porque “como no protestamos”...

El punto culminante de este desaguisado es la **ausencia de comunicación en las horas clave, desde las ciudades “secundarias” de Ourense, Lugo y Ferrol, hacia las “primarias” de Vigo, Santiago y A Coruña.**

Vigo y A Coruña, por su importancia económica, administrativa, comercial y hasta turística, son polos de atracción para las secundarias de Ourense y Lugo respectivamente. Y Santiago, aunque no tenga la misma dimensión que las otras primarias, compensa este déficit con su importancia de Capital de la Comunidad, sede de las instituciones autonómicas, gran centro Universitario, ciudad monumental y distribuidora de comunicaciones.

Pues bien:

1º **Los ciudadanos de Ourense que deseen viajar a Vigo (ss-S) o a Santiago (ss-C), no disponen de ningún servicio que les traslade a primera hora de la mañana** para realizar gestiones o compras, ni actividades turísticas o culturales aprovechando la mañana, pues los servicios programados no llegan a Vigo hasta las 10.45 y a Santiago hasta las 11.05, con lo cual la mañana ya esta medio perdida.

2º **El primer y único servicio matinal para ir de Lugo a A Coruña (ss-CN) no llega a la ciudad herculina hasta las 10 y 40.**

3º Finalmente, **si se desea ir de Ferrol a Coruña (ss-CN), en poco más de una hora** - competitivo con algunos servicios de autobús - **o se levanta uno a las 6 de la mañana** llegando a A Coruña una hora antes de que abran las tiendas y las oficinas de entidades, **o se tiene Ud. que pasar la hora del mediodía sin comer** y cruzando las tres rías altas de la Mariña dos Condes...

Y nadie, ni **las autoridades locales ni las autonómicas, cuestiona esta programación...**

¿ Es posible que esta inexistencia de los servicios de mayor demanda entre las tres ciudades secundarias y las tres primarias más importantes se haya producido por “casualidad”? . ¿ Es posible que Técnicos-comerciales avezados puedan cometer este fallo profesional ?

4º Una ausencia de tipo similar, y necesaria para quien desee ir a trabajar a Vigo, es que **no existe ningún servicio desde Pontevedra – población secundaria respecto a Vigo - que llegue a la ciudad olívica antes de las 8 y 10 de la mañana**, pues el primer tren que lo hace - procedente de Santiago - no sale de Pontevedra hasta las 7.30

2.5.- Baja frecuencia de conexiones entre destinos importantes

Un tema de interés, para poner de manifiesto la mala oferta de servicios, es la baja frecuencia de los mismos.

1º **Sólo existen dos servicios, y a horas impropias, entre Lugo y A Coruña (ss-CN).** Fundamentalmente motivado por ligar la explotación de esta línea a otra de necesidades y horarios diferentes cual es la de Lugo a Monforte.

2º Sólo existen tres servicios, igualmente en horarios inconvenientes desde Ferrol a A Coruña (ss-CN).

Normalmente esta “mala oferta” de servicios se produce en líneas que están subvencionadas por la Xunta de Galicia, y que si mejorasen su rentabilidad, perderían la subvención.

Cabría preguntarse si la Xunta / Consellería de PTOPT, ha analizado y evaluado si la oferta comercial de RENFE-Operadora es la adecuada comercialmente, antes de proceder a declarar las líneas como subvencionables.

2. 6.- Comentarios generales

A.- Como estimación, la **mejora de la tipología de los servicios** y la distribución horaria de las circulaciones **permitiría rentabilizar** un mayor numero de frecuencias (un 25 a 30 % más)

B.- **El ferrocarril tiene** en la actualidad **su utilidad** y específico nicho de negocio **en los grandes tráficos**, debiendo abandonar el tráfico de pequeño detalle, y de poblaciones inferiores a cabecera comarcal. Este efecto ya se vive en las líneas de Ave (larga y media distancia) existentes en España y se vivirá próximamente en Galicia con la implantación paulatina de dichas líneas.

El **ejemplo** ya existente es que el primer tramo que se podría inaugurar – en la primavera / verano del 2010 – electrificada, **entre Santiago y A Coruña** sólo tendrá dos estaciones: Ordes y Meirama-Cerceda, pero **la mayoría de trenes no se detendrán** en ellas.

C.- Estos comentarios críticos y constructivos son sólo los ejemplos más destacados, pero existen otras muchas mejoras posibles.

3.- Abandono de servicios útiles complementarios

En menor medida también se produce el efecto de núcleo primario y secundario entre ciudades importantes (Lugo, Ourense, Pontevedra, Ferrol) y las cabeceras comarcales cercanas, así pues los **servicios bien programados** en frecuencia y horarios, **deberían complementarse “al mediodía”** (última hora de la mañana), con algunas circulaciones tales como:

- Lugo a Sarria,
- Lugo a Guitiriz,
- Ferrol a Pontedeume,
- Pontevedra a Porriño
- Ourense a Monforte y tal vez
- Ourense a Carballiño y a Ribadavia y tal vez
- Ourense a Baños de Molgas/Vilar de Barrio

Estos servicios del mediodía retornan a primera hora de la tarde al núcleo primario

- Y, como servicio para el sur de la provincia con la capital, es **inconcebible la no existencia de un tren directo matinal entre Tui y Pontevedra vía Porriño y Redondela (ss-SW) , con retorno al final de la tarde.**

4.- Infrautilización de material de servicio regional de calidad

También resulta **sorprendente el caso**, posiblemente único en España, **de la baja utilización de uno de los pocos trenes modernos y de calidad destinado en Galicia. Se trata de un TRD**, de los antecesores de los R-598 en el Eje Vigo – A Coruña, que **saliendo de Ferrol a las 6.45 llega a Coruña a las 7,56 y no vuelve a circular hasta las 20.30 retornando a Ferrol a las 21.45.** Es decir sólo circula 2 horas y media al día.

Este tipo de trenes realiza en la actualidad una media de unos 700 / 800 kilómetros en otras líneas de la Península y aquí lo despachan con 130 kilómetros, que podría aprovecharse realizando cuatro recorridos diarios de I/V entre A Coruña y Ferrol de cierta calidad.

5.- Estructuración de los servicios en función de las necesidades de tráfico de Galicia

Por razones tradicionales y de identificación de líneas (algo que es convencional), RENFE-Operadora programa sus servicios teniendo más en cuenta su “estructuración de líneas” que las necesidades derivadas de los flujos de tráfico entre las zonas o núcleos poblacionales de Galicia.

De ahí la **conveniencia de identificar los subsistemas de flujos del eventual tráfico regional**, y realizar la programación de servicios en función de los mismos y no a partir de la esclerotizadas clasificaciones de líneas que tiene su origen en los años sesenta.

En este estudio se ofrece a la atención de expertos en tráfico, autoridades con competencia en transporte y público en general, una propuesta, que cualquiera puede mejorar motivadamente. Se adjunta **un gráfico de “Subsistemas” de transporte regional**.



TRANSPORTE REGIONAL
 Subsistemas - XCF - 2006
 Red Convencional