

## **OPTIMIZAR LOS MEDIOS PUBLICOS DE TRANSPORTE - I -**

### **1 - El Bluff de la Intermodalidad**

¿Quién no ha leído en cualquier noticia, proclama política o mejora técnica las palabras intermodal o intermodalidad decenas de veces, venga o no venga a cuento?

Las estaciones urbanas tienen que ser intermodales, la mejora del transporte en general pasa por la intermodalidad. El propio PEIT, plan de infraestructuras del actual ejecutivo para 2005-2020, contiene como primera directriz para el conjunto del sistema de transportes, precisamente, el fomento de la intermodalidad.

Y, para quienes no son técnicos o expertos ¿qué agregan de novedoso los políticos o los cargos de la administración cuando se les llena la boca con demasiada frecuencia con la Intermodalidad?

Pues sencillamente nada, o casi nada. La palabrita de moda, en tiempos tenía un sinónimo o casi, que todos, o casi todos, conocíamos: transbordo o transferencia desde un medio de transporte a otro.

### **2 – Pero ¿ Qué es la Intermodalidad ?**

Ud. practica la intermodalidad si llega en avión a Alvedro o Peinador y toma un taxi para ir al centro de la ciudad. Y también lo hace si sube al autobús en Valdoviño para ir a la estación de Ferrol y coger el tren regional para A Coruña.

Hace poco, unos amigos míos excursionistas, me invitaban a tomar el tren en Santiago para ir a Pontevedra, allí en autocar se dirigieron a Bueu y, en un alarde de intermodalidad ¡se fueron a la isla de Ons en barco! Alguno fue premiado con el diploma de “intermodal ejemplar”, lo que consiguió gracias a que, con anterioridad, tuvo que tomar un taxi para llegar pronto a la estación...

La intermodalidad es muy antigua. Un ejemplo del año 1879: una agencia anunciaba viajes de Vigo a Madrid tomando el tren en Vigo hasta Cerquido (Salceda de Caselas), donde el viajero se trasladaba en diligencia hasta O Pasaxe (cerca de A Guarda), allí cruzaba el río Miño en barca y, ya en Portugal, subía al ferrocarril portugués en Caminha. Desde allí, en tren, se llegaba a Madrid vía Porto tras un par de transbordos y esperas en nudos ferroviarios portugueses, y aun así, el viaje era más rápido que por Ourense y Monforte que, en aquel entonces, carecían de comunicación ferroviaria con Vigo.

Pero entonces, si ya somos “intermodales practicantes” desde hace siglos ¿qué nos están vendiendo los nuevos mesías predicando a los cuatro vientos la buena nueva de la Intermodalidad? Intentaré explicarlo con brevedad y sencillez, usando para ello dos ejemplos nuestros de cada día, para el caso de transporte público de viajeros.

### **3 - Bajo grado de Intermodalidad entre las estaciones de FC y Autobuses**

Todos los que pasen de los 30, recordarán que en los últimos años del siglo pasado se puso de moda en todos los concellos de cierta importancia dotarse de una estación de autobuses pública.

Las primeras habían sido A Coruña, Pontevedra, Lugo, Santiago... después vendrían Ferrol, Ourense, Vigo y poco a poco fueron completándose las de todas las villas y capitales comarcales.

La política de la Xunta de Galicia, una vez que se dispuso de la competencia, persiguió siempre dotar de estaciones de autobuses a las villas, a ser posible bien grandes, sobre todo si tenía réditos electorales, sin importar mucho los tráficos de viajeros, la evolución de las empresas que las iban a dinamizar y – fíjense bien – ni el lugar de ubicación.

Claro que en aquellos años “la intermodalidad” no se había inventado como concepto político, social o electoral y entonces los desatinos de las administraciones estatal, autonómica y local, parieron engendros tales como las estaciones de Ourense, Vigo, Santiago de Compostela, Monforte, O Carballiño, O Barco de Valdeorras y otros varios ejemplos de menor entidad.

Como características negativas, todas ellas están lejos de los centros de las poblaciones urbanas a las que sirven y... lejos de sus respectivas estaciones de Ferrocarril. Pues ¡vaya éxito de intermodalidad! Habría que preguntarse cuántos alcaldes o conselleiros de Política Territorial y OPT han practicado la intermodalidad en las citadas estaciones.

Con ello, parece quedar demostrado que a bastantes políticos y cargos de las administraciones les importa un bledo la intermodalidad y lo que es peor, los ciudadanos a los que deben servir o administrar.

### **4 - ¿Se puede re-implantar la Intermodalidad en poblaciones con Estaciones excéntricas?**

Alguien puede replicar que implantar la intermodalidad ahora puede salir caro. Vayamos por partes: El saber popular dice que rectificar es de sabios y, además debemos considerar el tiempo de vida útil de estas instalaciones.

Las estaciones de tren pasan todas de los 100 años. Las de A Coruña, Santiago, Pontevedra, Ourense, Vilagarcía ... simplemente fueron modificadas en su ubicación, pero ya contaban con decenas de años de antigüedad. La del Ferrol cumplirá dentro de 5 años su primer centenario.

Re-construir las estaciones de autobuses “en su sitio” esto es: céntricas, como en el caso de Lugo, o inmediatas a la estación de FC, como Pontevedra, Ferrol, A Coruña, va a suponer un desembolso para el erario general, pero todos nos vamos a beneficiar, porque las usaremos más que ahora.

Actualmente, los ciudadanos de las poblaciones que tienen sus estaciones mal ubicadas, se ven obligados a gastar más en taxi, perder más tiempo y emplear mucho más esfuerzo en desplazar sus equipajes.

Si gastamos bien el dinero y construimos las nuevas estaciones (los proyectos anunciados para Santiago, Ourense y Vigo así parecen recogerlo) pensando en quienes van a utilizarlas, seremos buenos practicantes de la Intermodalidad.

Sugiero construir de paso un “Museo del Despropósito”, que ilustre a las nuevas generaciones, en el que se pueda ver, al lado del plano de la ciudad, la maqueta y ubicación de las Estaciones excéntricas, la galería de alcaldes y conselleiros ilustres, responsables en cada caso de tirar nuestro dinero ya que, sólo 15 ó 20 años después, hay que construir nuevas estaciones para ser intermodales.

Como veremos en la segunda parte de este trabajo, no sólo es suficiente que las Estaciones de Ferrocarril y Autobús se hallen contiguas. Si se llega desde Madrid a Ourense y se desea ir a Celanova, y no se dispone de combinación hasta varias horas después o “ya salió el último” y no hay autobús hasta mañana, el principio de intermodalidad se quiebra de nuevo.

Porque para que pueda existir intermodalidad es requisito previo la existencia de Coordinación de los servicios y horarios y, probablemente, la comercialización de servicios “combinados” que aseguren los enlaces.

## **5 - Carencia de conexión de Centros de Transporte (Aeropuertos y Estaciones de Ferrocarril) con los núcleos urbanos a los que dan servicio.**

Como ejemplo del estado embrionario en el que se halla la Intermodalidad en Galicia, vale la pena repasar casos concretos de “malas soluciones” que ofrecemos a los viajeros cuando usan medios de Transporte de larga o media distancia.

Los regidores municipales de ciudades aeroportuarias se esfuerzan mucho, incluso estableciendo acuerdos gravosos con algunas compañías aéreas, para que sus ciudades dispongan de una oferta amplia de vuelos a no importa dónde. Y recientemente las compañías de bajo coste están favoreciendo que viajen, y usen este medio de transporte, quienes antes no podían permitírselo.

## **6 - Mejorar la accesibilidad de los Aeropuertos**

Hasta hace pocos meses, solamente el aeropuerto de Peinador disponía de un servicio de autobuses para unirlo con Vigo. Recientemente A Coruña también ha incorporado este servicio, aunque con menor oferta comercial.

Les parecerá curioso, pero al día de la fecha el aeropuerto principal de Galicia, el de Labacolla, sigue sin contar con un servicio frecuente y cadenciado, que asegure al viajero que llega o al que va a salir que, cada media hora o tiempo “x”, dispone de una conexión con Santiago (Intermodalidad en fase de tercer mundo).

## **7 – Mejorar la Accesibilidad de las Estaciones de Ferrocarril**

Las Estaciones de ferrocarril de las grandes ciudades tienen resuelto este problema en mejor o peor medida, pero no sucede lo mismo con algunas villas y cabeceras comarcales.

Lalin, Silleda y Ordes, son ejemplos claros de que “algo no funciona”. ¿A qué viajero se le ocurriría desplazarse a cualquiera de estas poblaciones a sabiendas de que se va a encontrar a tres o cuatro kilómetros de la población de destino, sin un transporte público, ni siquiera un taxi?

Aquí, la coordinación entre la empresa operadora RENFE y la autoridad municipal hace aguas. Y como siempre, unos por los otros... los ciudadanos pagan el pato. RENFE alegará el bajo uso de dichas estaciones para no implantar una “facilidad” que – en estos casos, dado el alejamiento con que se han construido las Estaciones – resulta imprescindible para estimular la elección de este medio de transporte. ¿Y cómo esperan que crezca si a los viajeros se les pretende vender un servicio que les deja tirados en el medio del monte, sea día o noche, haga frío, calor o llueva?