

El lejano tren de cercanías

El Plan Estratégico nos recuerda que las tendencias en materia de transportes se decantan por el ferroviario, que lleva aparejados unos costes externos -sociales y medioambientales- mucho menores que el modo viario. Poco a poco, las Administraciones van apostando por mejorar la situación del tren, tanto de pasajeros como de mercancías, pero las promesas son todavía vagas e inconcretas. El mejor ejemplo lo tenemos en la llegada del AVE a Galicia, que el sector empresarial ha exigido en numerosos foros y que seguirá reclamando incansablemente.

Sin olvidarnos de la alta velocidad, la ausencia de otro servicio ferroviario llama nuestra atención: el tren de cercanías, elemento fundamental de articulación de la práctica totalidad de las áreas metropolitanas intermunicipales existentes en España y en Europa. En nuestro país, este es un servicio fundamental no sólo en las grandes conurbaciones como Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia o Bilbao, sino que resulta el vínculo esencial en áreas ciudadanas como Murcia-Cartagena, Cádiz-Jerez de la Frontera, Oviedo-Avilés-Gijón, San Sebastián-Irún o Santander-Torrelavega-Reinosa.

Cuando hablamos de tren de cercanías o, más propiamente, de sistema de transporte ferroviario de cercanías, no hablamos del actual servicio regional de RENFE en Galicia, y más concretamente en los alrededores de Vigo, sino de un servicio que, por densidad de estaciones y apeaderos, frecuencias y horarios, precios y sistema de abonos y billeteaje, pueda dar satisfacción a la creciente demanda de una importante parte de la población que se desplaza de manera regular u ocasional, entre los distintos núcleos funcionales que constituyen la compleja realidad de Vigo y su área de influencia.

Un ejemplo puede ilustrar la situación actual:

Un trabajador que resida en Vigo y tenga que estar a las nueve de la mañana en su empresa, situada en el polígono de A Granxa, municipio de O Porriño, tiene casi como única opción, el desplazamiento en su vehículo particular, con el coste económico que supone para el afectado y la progresiva sobrecarga de los sistemas viarios.

En Oviedo, otro trabajador que acude a su puesto en La Felguera, a media hora de camino, tiene trenes desde las 5:55 h. con una frecuencia de media hora. El billete sencillo le costará 1,1 euros (2,2 euros i/v), pero puede optar por un bonotrén, un abono mensual o un abono anual, mucho más económicos.

Estas son las diferencias entre tener una línea de cercanías y no tenerla. Si queremos un Área Metropolitana digna de ese nombre y sabemos que nuevas infraestructuras nos exigirán nuevas soluciones, -como la futura área industrial en Salvaterra-, no podemos esperar más. Tenemos que estudiar cómo se articularán los transportes y exigirlos a las Administraciones.