

El transporte público en la provincia de Pontevedra: análisis y propuestas de mejora

El transporte público en la provincia de Pontevedra

Análisis y propuestas de mejora

Daniel Antomil Pérez



VIGO360

Introducción

La creación de este trabajo tiene como fin el intento de proponer mejoras para el transporte de viajeros, tanto a nivel urbano (Vigo) como interurbano (provincia de Pontevedra). El interés de este trabajo es puramente personal, es decir, se trata de un conjunto expuesto de ideas que refleja lo que yo intentaría hacer para mejorar el transporte de viajeros.

Creo sinceramente que a todo aspirante a concejal o político destinado a transporte y movilidad (y a cualquier otro ámbito), debería exigírsele un trabajo por escrito donde expusiera cuales van a ser sus líneas de actuación, y que se hiciera responsable de las mismas. Es obvio que en ocasiones hay ideas que son irrealizables, porque el estudio económico de las mismas las desecharía. Otras veces son sueños, a veces son aspiraciones, otras veces las ideas son realizables, pero distintas circunstancias las proscriben o desaconsejan.

En los últimos tiempos hay una concienciación social creciente destinada al fomento del transporte colectivo. Si bien, a nivel operativo, se está centrandó más en imponer trabas al transporte privado (peatonalizaciones, tasas, impuestos, prohibiciones de circular en determinadas zonas...) que en mejorar el transporte colectivo.

Es decir, se está intentando castigar al ciudadano, que es el que paga los impuestos, en vez de premiar al ciudadano que se desplaza al centro de Vigo en autobús urbano, o viene de fuera utilizando el interurbano. Todo esto con el aplauso de determinados grupos, que muchas veces son los primeros que predicán sin dar ejemplo. (¿Quién no conoce a un *ecologista en acción* que coge el coche para todo, aunque pueda ir andando?). Otras veces no dan ejemplo excusándose de que es imposible, o porque se gasta más tiempo, demostrando con estas palabras que en el fondo lo que defienden es un ideal, que por supuesto saben que cumplirlo conlleva sacrificios, que no están dispuestos a asumir.

Este hecho, unido a que muchas asociaciones y organizaciones políticas que defienden planteamientos de este tipo están, en el mejor de los casos, compuestas por personas idealistas (incompatibles con la realidad en la que viven), o personas que se unen para ser admitidas en un grupo, hacer amigos o ligar; y que podrían pertenecer perfectamente a una secta destructiva, o incluso a una organización terrorista (en el País Vasco miles de chavales se hacían de ETA simplemente para ser aceptados en un grupo, por ejemplo).

En un caso intermedio se encuentran aquellas personas que se unen para medrar en la vida, hacerse un hueco, ya sea a nivel laboral o social, para salir en los medios de comunicación, y en resumen, para hacer de la asociación un fin en sí mismo y no un medio para mejorar la vida de los ciudadanos. Y en ocasiones la propia organización es un fin en sí mismo, es decir, para recibir subvenciones, o para captar a voluntarios que trabajan gratis mientras los directivos sacan los beneficios en forma de sueldo o contratando a proveedores *de confianza*.

En el caso más extremo se encuentran los psicópatas, que ven en este tipo de organizaciones una plataforma ideal para controlar la vida y los pensamientos de la gente, y dar rienda suelta a sus instintos narcisistas o paranoides. De hecho, los partidos políticos españoles están dominados por este tipo de personajes, que sin la política se dedicarían a otras actividades compatibles con sus ideas (estafar a ancianos vendiendo cacharros inútiles a precios elevadísimos, por ejemplo) y más pronto que tarde acabarían donde deberían estar, en la cárcel, apartados de la sociedad.

En resumen, en este tipo de organizaciones no cabe esperar nada serio. En muchas ocasiones son un fin en sí mismas, y en ellas el pensamiento crítico brilla por su ausencia. Al que se atreva a cuestionar algo le niegan el saludo y lo echan, y eso es el peor castigo que pueden sufrir muchas personas que pertenecen a este tipo de organizaciones. Y nada bueno puede esperarse de ahí.

Yo, en cambio, expongo mis ideas a nivel individual, sin importar si a mis lectores les gustan o no, o si a alguna organización política o social le gusta o no lo que expongo. Creo que la libertad de expresión es poder expresar este tipo de ideas libremente, y no pelearse con el grupo de enfrente. Cada cual es responsable del uso que hace de la libertad de expresión (inexistente, por cierto, en el seno de los partidos políticos españoles y organizaciones similares).

Yo tengo el honor de estar libre de pertenecer a ninguna organización, por lo tanto, yo digo lo que pienso, con total independencia, y soy responsable de mis aciertos y mis errores. Por cierto, aclaro que Moovit (empresa con la que colaboro) no es una organización ni una secta. He criticado lo que he estimado oportuno de dicha aplicación, he criticado duramente en mi página a empresas que trabajan con la app, y nadie me ha impedido decir nada, y el día que desde esa app se me pida que retire una sola coma de alguna entrada, sin que sea para rectificar un error o una información falsa, será el día que deje de colaborar definitivamente con ellos.

Sirvan estas líneas como introducción a lo que está por venir, que es un intento de exponer las ideas que tengo para mejorar la vida de los ciudadanos a través de una mejora en el transporte colectivo. Mientras muchos se dedican a decir estupideces en las redes sociales o se ponen a soltarlas cuando tienen un micrófono delante, yo expongo mis ideas de una forma detallada, con la que se puede estar de acuerdo o no (es obvio que es imposible cumplir **TODO** lo que se expone aquí, por distintas razones), pero al menos servirá como referencia para lo que el lector estime oportuno.

El transporte público de la provincia de Pontevedra – Daniel Antomil Pérez
Publicado en Vigo360 en octubre de 2023 – 1ª edición. Cedido bajo licencia CC BY-SA 4.0.

Este trabajo se centra en la provincia de Pontevedra, ámbito que conozco bien, y que me atrevo a estudiar. No voy a tener la osadía de decirle a los lucenses por donde tienen que ir las líneas, sobre todo, porque no conozco bien la ciudad. Pero sí conozco Pontevedra y su transporte, gracias a las miles de horas que he empleado recorriendo las diferentes líneas de autobuses que la atraviesan. Por lo tanto, animo a cualquier persona que tenga conocimientos en algún ámbito concreto del transporte urbano o interurbano, a hacer un trabajo como este.

Transporte urbano de Vigo

Diagnóstico

Vigo es la principal ciudad de Galicia (aunque A Coruña tenga más población dispersa en distintos municipios pegados a la ciudad, como Arteixo, Oleiros, Culleredo... que superarían en población al término municipal de Vigo). En el caso de Vigo, existe un casco urbano bastante compacto (con una zona semiurbana rodeando la Avenida de Ramón Nieto, que supone una línea de crecimiento de la ciudad en torno a una carretera de 3 kilómetros de longitud), infraestructuras importantes que están localizadas fuera del centro urbano (el Hospital do Meixoeiro, el Hospital Álvaro Cunqueiro, el Parque Tecnológico, la Universidad), un enjambre de parroquias llenas de casas donde viven decenas de miles de personas (y que curiosamente, casi todas tienen su propio *centro*) y polígonos industriales localizados en estas parroquias (Miraflores, Gandariña-Bagunda, Comesaña-Coruxo). Además, en verano y los fines de semana de buen tiempo, se dispara la demanda de personas que quieren ir a las playas, especialmente a Samil. Además, hay que añadir la parroquia de Chapela, perteneciente a Redondela, atendida por Vitrasa desde siempre, por concesión de la Xunta.

Todo ello requiere de un transporte urbano bastante complejo, destinado a mover a las personas de las parroquias al centro, a las infraestructuras importantes, a trabajar a los polígonos, a los centros comerciales y cuando hay buen tiempo, a la playa.

Vigo es la única ciudad de la provincia que tiene un transporte urbano realmente propio (Mos y Vilanova de Arousa tienen un único autobús, que trataremos más adelante). Este transporte lo gestiona desde 1968, la empresa Viguesa de Transportes S.L. (conocida como Vitrasa – al principio era un S.A.).

Mucho se tiene hablado sobre la corrupción que llevó a la adjudicación del transporte urbano a dicha empresa, sobre este asunto, me remito al trabajo que hice sobre la historia de la empresa, publicado también en Vigo360¹. Pero en la actualidad, el régimen de la empresa ha cambiado.

¹La historia de Vitrasa. Vigo360. <https://vigo360.es/trabajos/historia-vitrasa>

Hasta venta de la empresa por parte de los hijos del fundador, Gonzalo Álvarez Arrojo, se trataba de una empresa familiar, que en 2002 se asoció con TUZSA y Auto Res para fundar el grupo Avanza. Dicho grupo, tras la muerte de Gonzalo Álvarez Arrojo, fue vendido a un fondo de capital riesgo, Doughty Hanson, en el año 2006², para venderlo, en el año 2013³, al grupo mexicano ADO.

El régimen de explotación es mediante concesión administrativa, y el castillo de naipes que forma dicha concesión se sostenía hasta la pandemia del COVID, que asestó un golpe al funcionamiento del sistema, basado en la autofinanciación del servicio, sin más subvenciones que las necesarias para el pago de las tarifas reducidas de la PassVigo, con algunas excepciones. Todo ello, con el anuncio de la prórroga del contrato hasta 2025, debido a que el nuevo pliego de condiciones no podía entrar en vigor, ha ocasionado que, desde 2020, el transporte urbano está atravesando una grave crisis, con recortes en las líneas, y huelgas de los trabajadores, cuyo interés para solucionarlos por parte de la administración es nulo.

Es evidente que no hay interés por parte de la administración en mejorar el transporte urbano de Vigo, es más, el único interés es conseguir cuadrar las cuentas como sea, sin tener en cuenta la reducción de desplazamientos ocasionada por la pandemia, agravada por el aumento de la inflación (especialmente del combustible) que sufrimos desde finales de 2021, lo que hace la situación insostenible.

Una de las medidas para reducir el servicio es implementar frecuencias de 34/36 minutos a las líneas que hasta entonces tenían frecuencia de 30 minutos, y lo mismo para las líneas de 60 minutos, que pasarían a 68 minutos. Los horarios de estas líneas tienen la ventaja de que son variables según el viaje, es decir, se calcula el tiempo que se tarda en recorrer la distancia entre dos puntos de corte, según el horario, en vez de calcularlo para todos los viajes igual, manteniendo unas horas de salida y paso fijas. Estos cambios solamente han beneficiado a la puntualidad, que ha mejorado, pero hay cosas que han empeorado:

- Se ha hecho más dificultoso el informarse de los horarios, sobre todo para las personas mayores (es curioso que se pretenda que hasta las señoras mayores usen Moovit, para lo cual tendrán que comprar un smartphone, que por supuesto, casi ninguna sabrá manejar ni tendrá intención de aprender, que para algo está el nieto).
- Reducir el servicio, descuadrar circuitos y hacer esperar más a la gente. En el tramo del Hospital do Meixoeiro a la Praza de España, entre las líneas 12A, 12B y 13 había una frecuencia de 15 minutos entre las tres, ahora, el 12A y el 12B mantienen la frecuencia de 60 minutos, pero el 13 tiene frecuencia dinámica, lo que hace que a determinadas horas se junte con el 12A o el 12B, viéndose los viajeros obligados a esperar media hora si lo pierden.

²Un fondo de inversión compra el grupo propietario de Vitrasa por 600 millones. (13 de diciembre de 2006). Faro de Vigo. <https://www.farodevigo.es/economia/2006/12/13/fondo-inversion-compra-grupo-propietario-18175889.html>

³Grupo Avanza. Wikipedia. https://es.wikipedia.org/wiki/Grupo_Avanza

- En la Avenida del Aeropuerto, la frecuencia entre el 9A (34'), 9B (68') y 27 (68') se descuadró, haciendo que el 9A se junte con el 9B o 27, cuando antes entre las tres la frecuencia era de 15'. La introducción de la línea A, con frecuencia de aproximadamente 36', no ha hecho más que agravar este problema.
- Algo parecido sucede con determinadas líneas, como el 5A y el 11, el 5B y el 17, el 11 y el 15B o 15C... líneas que en determinados trayectos comparten parte del recorrido y pasan con muy poca distancia entre ellas.
- Además, el corte de la Porta do Sol (9 de marzo de 2020, cuando el COVID llamaba a nuestra puerta) ha obligado a cambiar los horarios del 4 y del 5, descuadrando las líneas de los horarios con los que sincronizaba.

Por todo ello, creo conveniente establecer una frecuencia fácil de recordar (30/60') para las líneas que comunican el centro con la periferia, con horas de paso variables según el horario, para utilizar lo mejor de ambos sistemas, y establecer un sistema de frecuencias variable para las líneas del centro, como voy a exponer más adelante.

Por otra parte, el tiempo de transbordo (45 minutos) es muy reducido para una ciudad como Vigo. Sobre todo, ahora, con las *frecuencias dinámicas*. Solamente A Coruña (ciudad con una extensión tres veces inferior a la de Vigo) cuenta con un tiempo de transbordo igual. El resto de las ciudades gallegas cuentan con un tiempo de 60 minutos. Y Vigo cuenta con 75 minutos si se quiere transbordar con el U1 y el U2, por lo que **es imperativo que ese tiempo se establezca para todas las líneas**.

En algunas ocasiones, para alcanzar el casco urbano se necesitan 30 minutos o más (desde Saiáns, para llegar a la Praza de América se necesita media hora, por lo que solamente tendremos unos 15 minutos para transbordar, peor aún es en San Cosme, donde necesitaremos media hora para alcanzar Pereiró, donde el usuario puede cambiar a varias líneas, siempre que le coincida el paso. Este problema se agravó con la introducción del nuevo recorrido, que implica hacer una espera de regulación horaria en Zamáns.

El asunto tarifario también da que hablar. Un ejemplo de la poca vergüenza con la que se trata este asunto es la negativa de la ciudad de Vigo a acogerse al Plan de Transporte Metropolitano de Galicia, y la negativa a pagar ni un solo descuento a los viajeros que no estén censados en Vigo, simplemente por una obsesión enfermiza del alcalde con el presidente de la Xunta, el anterior y el actual.

Apostaría mi mano derecha a que, si el PSOE toma el poder de la Xunta, Abel Caballero firmaría exactamente el mismo contrato que se le puso delante de sus narices cuando la Xunta intentó que Vigo se integrara en el Plan de Transporte Metropolitano de Galicia. El mismo plan que firmaron A Coruña, Santiago de Compostela y Lugo, y gracias al cual, los vecinos de estas ciudades pueden disfrutar del mismo descuento que si tuvieran concedido el bono-bus normal de dichas ciudades, además de poder hacer transbordos bonificados con autobuses del entorno metropolitano de dichas ciudades.

Es más, si lo firma, dirá que *“nosotros siempre creímos en el área metropolitana, porque Vigo es una ciudad abierta y hospitalaria y la Xunta actual cree realmente en el transporte público como una solución a los problemas de movilidad, a diferencia de Feijoo y Rueda, que querían que los vigueses pagáramos con nuestro dinero el billete de los vecinos de fuera”*. Todo eso mientras pone su rúbrica en el mismo papelito que le ofreció el gobierno anterior.

Todo hay que decirlo, hasta febrero del año 2000, el bono-bus normal estaba reservado a los ciudadanos empadronados en Vigo. Esto obligaba a los vigueses a hacerse un par de fotos carné, conseguir un justificante de empadronamiento en el Concello y llevarlo a la sede de Vitrasa (que está en la Estrada de Camposancos, fuera del centro urbano) para conseguir una tarjeta, con la cual poder ir a los estancos a comprar los tacos que daban derecho a viajar más barato en el bus. Por eso, muchos vigueses no utilizaban los bonobuses, aunque tuvieran que apoquinar el billete entero al subirse al vehículo.

Todo esto, unido a la implantación de la tarjeta verde en el año 2001, al nuevo sistema de líneas, y la habilitación del transbordo gratuito en el año 2002, consiguió que los vigueses ahorraran dinero para subirse al bus.

Pero todo esto era a cambio de una factura que engordaba año tras año, teniendo en cuenta además la gratuidad del billete a los pensionistas implantada en el año 2004 (y que se usa fraudulentamente en los autobuses de manera sistemática por muchos viajeros, dicho sea de paso). La medida a implantar por el ayuntamiento no fue controlar el fraude masivo en el uso de estas tarjetas, impedir la prodigalidad con la que se otorgan (a cualquier estudiante con gafas o con asma se la conceden, aunque no sea pensionista), o implantar una tarifa reducida que alivie las cuentas; fue exigir un certificado de empadronamiento a los que se fueran a hacer una tarjeta a Novagalicia (actual ABANCA).

Hay que tener en cuenta que los pensionistas votan en Vigo, y si les quitas el bus gratis se acordarán del alcalde y de sus ancestros, y dejarán de votarle a él y al PSOE. Pero los que no están censados en Vigo no votan en Vigo, así que, si se acuerdan de su familia, como mucho dejarán de votar al PSOE o pondrán comentarios en Twitter o Facebook soltando *tó lo que llevan ‘entro*.

Por ello, el transporte urbano y su eficiencia se supeditan a los intereses políticos del momento. Y los intereses políticos del alcalde pasan por atacar por todos los frentes a cualquier administración que no controle su partido. Y da igual que los demás alcaldes que el PSOE tiene en Galicia hayan firmado el mismo documento para acogerse a las futuras tarifas reducidas que implantará la Xunta.

Además de eso, ha generado un sentimiento en la ciudad en el que negarle el bonobús, de forma ilegal, a cualquier vecino empadronado fuera de la ciudad es defender a Vigo. Al estilo futbolero, convirtiendo a los vigueses en una especie de ultras a su favor.

A muchos de estos se les hinchará la vena del cuello al leer esto, y pondrán comentarios insultándome, diciéndome que soy de A Coruña (sí, para algunos, ser coruñés es un insulto) o que soy parte de las hordas antiviguesas que conspiran contra esta gran ciudad. Pero al que sepa razonar le pregunto ¿negar las bonificaciones del transporte urbano a los de fuera, desincentivando su uso y favoreciendo la llegada de más vehículos particulares a la ciudad, es favorecer los intereses de Vigo?

Por suerte, unos señores muy malvados llamados jueces han considerado que el hecho de que se establezcan bonificaciones por el mero hecho de estar empadronado es contrario a la ley. Eso sí, Abel Caballero, después de su arenga habitual contra la Xunta de Galicia, dilató lo más posible los plazos y obligó a todo aquel que quisiera acceder a los bonos ir a buscarlo a la sede de Vitrasa, fuera del casco urbano de Vigo.

Esos bonos eran una *tarxeta verde* que, irónicamente, era de color blanco. La distinción de estos bonos ocasionó que algunos fans del alcalde se dedicaran a vigilar por los autobuses a ver quién osaba robarles a los vigueses el fruto de su esfuerzo. Cuando alguien tenía la osadía de validar la tarjeta blanca, era insultado por los ultras del alcalde, como los ultras del Celta insultan a todo aquel al que ven con una camiseta del Deportivo en Balaídos.⁴⁵

Por suerte, esta polémica ya ha pasado. Los jueces han dictado sentencia y nadie se atreve ya a cuestionar públicamente las bonificaciones a los usuarios que no se encuentran empadronados en Vigo.

⁴El Concello entrega PassVigo diferentes a los usuarios censados en otros municipios. (20 de junio de 2018). La Voz de Galicia. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/vigo/2018/06/20/concello-entrega-pass-vigo-diferentes-usuarios-censados-municipios/0003_201806V20C3991.htm

⁵Cangas llama “racista” a Caballero por discriminación en las tarjetas transporte. (24 de julio de 2018). La Voz de Galicia. <https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2018/07/24/cangas-llama-racista-caballero-discriminacion-tarjetas-transporte/00031532445948121914615.htm>

Por si no fuera poco, ahora estamos con una prórroga del contrato de Vitrasa realizada de una forma bastante cuestionable, debido a que se ha ejecutado una prórroga de 5 años que está reconocida en un contrato que previamente había sido denunciado, por lo que es muy cuestionable que dicha prórroga se pudiera ejecutar. Tras una denuncia de la Federación de Vecinos un juez la ha dado por válida, por lo que, en principio, este aspecto estaría resuelto.⁶

Dicha prórroga se justificó en base a que, debido a la pandemia, el pliego de condiciones no valía, debido a que habían cambiado las circunstancias y ninguna empresa se podía presentar y Vigo se quedaría sin transporte urbano. Esto es radicalmente falso, en España, la empresa adjudicataria está obligada a seguir prestando el servicio mientras no entre en vigor el nuevo contrato. Un ejemplo lo tenemos en Ourense, cuyo contrato lleva caducado desde 2015, y el servicio de transporte urbano se sigue prestando.

Otro ejemplo son las concesiones de la Xunta de Galicia, muchas de ellas caducadas durante algunos años antes de que entraran en servicio las nuevas. Y otro ejemplo fue el anterior contrato de Vitrasa, finalizado en 1993, y que, hasta el 16 de septiembre de 1994, cuando se decidió que Vitrasa sería la adjudicataria del nuevo servicio, se siguió manteniendo el servicio en funcionamiento.

Por lo tanto, perfectamente se pudo tirar a la basura el pliego de condiciones y redactar uno nuevo. Además, la legislación creada con motivo de la pandemia permitía prorrogar los contratos en vigor (en el caso de Vigo, perfectamente nos podíamos ir a 2024 con el contrato prorrogado mientras se redacta el nuevo pliego y se saca a concurso).

Esta prórroga ha ocasionado un grave problema, y es que el número de viajeros ha descendido bruscamente, hasta el punto de hacer que la concesión sea inviable, incluso con la subvención que otorgó el Gobierno de España. Si bien, el contrato no establecía compensaciones si se reducía el número de viajeros, en el año 2000, para la implantación de los transbordos, se creó una cláusula que aseguraba 20 millones de viajeros. Esta cláusula desapareció con la prórroga, por lo que el servicio se mantiene sin ser viable.

Por otra parte, dado que el Concello no paga, y no hay dinero para mantener funcionando el servicio, Vitrasa, en colaboración con el Concello, ha recortado servicios de varias líneas, hasta el punto de que a día de hoy, salen 10 vehículos menos a prestar servicio que en 2019, debido a la eliminación de vehículos de regulación horaria, la disminución de frecuencia de las líneas 16 y 24, la eliminación de la línea C2 y la fusión del 8 y 9A, en la nueva línea A, que pasa de tener 5 vehículos a 4.⁷

⁶El TSXG confirma la prórroga del contrato de Vitrasa hasta 2025. <https://www.vigo.es/vigo/local/el-tsxg-confirma-la-prorroga-del-contrato-de-vitrasa-hasta-2025/>

⁷Más información en esta entrada. <https://vigo360.es/post/los-recortes-lineas-vitrasa>

Además, el Concello ha eliminado las líneas 20 y 32 (servicio de Roteas), que funcionaban con financiación municipal, debido a que eran servicios ajenos al contrato original. Por lo que parece que la decisión tomada no ha sido acertada. Todo se puede arreglar con dinero, que el Concello no solo no está dispuesto a dar, si no que parece ser el primer interesado en que se reduzca el número de viajeros, para ahorrarse varios millones al año en compensaciones por el uso de los bonos.

Es decir, mediante decisiones de legalidad discutible, cuando no abiertamente ilegales, se ha llegado a la situación actual, que es necesario revertir, si realmente se cree en el transporte público como una solución a los problemas de movilidad y no se considera un gasto que hay que recortar como sea.

Todo ello ha llevado a una movilización de los trabajadores de Vitrasa como nunca se había visto. Desde 2021, las huelgas, ya sean parciales o totales, son una constante, que degradan la fiabilidad del servicio, y que parece que no hay ningún interés en solucionarlos.

Las movilizaciones están basadas en la falta de acuerdo para renovar el convenio colectivo, caducado desde 2020, en el que los empleados piden actualizar las tablas salariales, ya que tienen el sueldo congelado desde entonces, perdiendo un poder adquisitivo importante debido a la inflación. En cambio, la empresa quiso bajar los sueldos, aplicando un descuelgue de convenio, que, como no fue aceptado por el comité de empresa, fue llevada a arbitraje, donde se anuló. Después, la empresa intentó bajar las tablas salariales, pero finalmente renunció a ello, y desde entonces exige la congelación de los salarios.



Durante la pandemia, muchos autobuses de Vitrasa tuvieron que circular con este rótulo debido a las restricciones de aforo, lo que trajo pérdidas importantes a la empresa y molestias a miles de usuarios, que tenían que pelear por conseguir una plaza.

Todo esto se justificaba por las pérdidas de la empresa, que fueron importantes desde 2020, y que impiden a la empresa negociar un convenio al alza. Y la actitud del alcalde ha sido, en principio, esquiva, y posteriormente, pasó a acusar a los trabajadores de perjudicar a Vigo, por ponerse a hacer la huelga cuando más personas utilizan los autobuses (¿Y que espera, que se pongan de huelga un domingo por la mañana, para que nadie se entere?).

Posteriormente, pasó a acusar al BNG de hacer una huelga política contra él (¿Se pensará que todo funciona como en la política más degradante?). Y lo que es mejor, se ha puesto él mismo en la diana al asegurar que la empresa no tiene nada que negociar con los trabajadores, debido a que está pendiente de negociación la compensación a la empresa por las pérdidas de estos últimos años. ¿Y a qué espera entonces a negociar?⁸



Iveco Crossway, autobús de carácter metropolitano que con frecuencia se utiliza en el transporte urbano de Pontevedra. Un autobús así se podría utilizar en determinadas líneas, en las cuales la gente pasa mucho tiempo en el autobús.

⁸Huelga de Vitrasa ¿Y qué? (19 de julio de 2023). Vigo360. <https://vigo360.es/post/huelga-vitrasa-y-que>

Esta huelga ha ocasionado problemas en días señalados, como conciertos de Castrelos, O Marisquiño, partidos de fútbol... Incluso, se vieron espectáculos bochornosos, como lo sucedido con el servicio nocturno especial del Marisquiño de 2023, que se prometió un servicio que estaba fuera de los servicios mínimos, con lo que un grupo de trabajadores se presentó en la cochera de Vitrasa para no dejar salir a los autobuses que estaban fuera de dichos servicios. Como resultado, cientos de personas se quedaron tiradas sin previo aviso y la empresa puso 12 sanciones de 60 días de suspensión de empleo y sueldo, de las cuales 9 cayeron a miembros del comité de empresa. Estos hechos motivaron el endurecimiento de la huelga, además de echar más leña al fuego.⁹

Además, los propios servicios mínimos han llegado a sufrir ataques, generalmente por pedradas, llegando al punto de lo sucedido el 30 de abril de 2023, cuando un autobús de la empresa fue incendiado por un individuo, que resultó ser la pareja sentimental de la conductora del propio autobús. La imagen del autobús híbrido envuelto en llamas se ha convertido en la imagen del conflicto. Por todo ello, el deterioro de la imagen de la empresa y del servicio prestado, ha sido extremadamente alarmante en los últimos años. Y lo que es peor, no tiene visos de mejorar.

Respecto al propio servicio, si bien ha mejorado en algunos aspectos, hay cosas en las que avanzar. Hay marquesinas a las que no les funciona el panel en tiempo real, en muchos casos no ha llegado a funcionar nunca: el panel del Hospital do Meixoeiro no ha funcionado nunca, igual que en Policarpo Sanz desde que se movió la parada por las obras de la Porta do Sol. Otros estuvieron años sin funcionar, como Fragoso, 12.

Por otra parte, en algunos aspectos de nuevas tecnologías, se echan de menos varias cosas. Cada vez más gente paga todo con tarjeta bancaria, y el autobús urbano debería incorporar un sistema que lo permitiera. Y también la posibilidad de pagar a través del teléfono móvil.

El tema de los teléfonos móviles deja mucho que desear. Cuando la gente comenzó a conectarse a Internet a través de los teléfonos móviles, algunos desarrolladores crearon aplicaciones que permitían ver los datos del transporte público a través de dichos dispositivos.

Por ello, en febrero de 2012 sacaron la aplicación Bus Vigo, una aplicación que, si bien permitía acceder a los datos en tiempo real de las líneas de Vitrasa, daba bastantes problemas, a veces se quedaba pillada, y los datos de las paradas no eran del todo reales (eran un copipega del GTFS de Vitrasa).

⁹Qué sucedió con el Vitrasa durante el Marisquiño de 2023. Vigo360. <https://vigo360.es/post/vitrasa-marisquio-2023>



Uno de los nuevos autobuses híbridos de Vitrasa

El 25 de octubre de 2018, entró en funcionamiento una nueva app, llamada Moovit, y que tuvo muchos problemas con la calidad. Todos ellos fueron solucionados gracias a un grupo de voluntarios que modificó los horarios de todas las líneas, y gracias a ello, esta aplicación es bastante fiable hoy en día. No obstante, contiene publicidad que perturba enormemente su funcionamiento. Hay que tener en cuenta que fue comprada por Intel, y el motivo de la compra no es otro que obtener los datos de los usuarios para mostrarles la publicidad más adecuada, así que a esta inversión hay que sacarle rentabilidad.

No obstante, el Concello de Vigo, ya no considera oficial esta aplicación, en su lugar, impone VigoApp, la aplicación móvil del Concello, destinada a la información municipal. No era una apli pensada para el transporte público, es más bien una acción propagandística del alcalde para que solamente la aplicación municipal sea la válida (además de las notificaciones push que muestra la aplicación, que en ocasiones son propaganda descarada del alcalde).

Para acceder a los datos del transporte público hay que acceder a través de varios clics, lo que dificulta el proceso. Además, los datos de cálculo de rutas se obtienen a través de Moovit. La información de las paradas es lo más preciso, siendo una copia de los datos proporcionados por Vitrasa.

Nosotros mismos aportamos en este aspecto, mi compañero Ariel Costas creó un bot para Telegram que permite obtener la información en tiempo real para cada parada en esta aplicación.¹⁰ No obstante, esto es mucho, si lo comparamos con el resto de las empresas. Pero esto lo comentaremos en el siguiente capítulo.

Las líneas también son problemáticas. Una de las razones por las que se le dio la concesión a Vitrasa, allá por 1968, fue la longitud de las líneas, que permitían recorrer la ciudad de extremo a extremo por la módica cifra de 2,5 pesetas.

El sistema consistía en un buen conjunto de líneas que conectaban Estomada, A Garrida, Catro Pontes, Requeixo (más tarde sustituido por Candeán) y Puxeiros (O Gorxal) entre sí, atravesando el centro de la ciudad, con frecuencia de cuatro horas cada línea y 60 minutos entre ellas.

A este esquema se unían la línea 1 (Coruxo – Cabral) y la línea 6 (Candeán – Matamá), con frecuencia de 30 minutos. Además, existían líneas que conectaban el rural con el centro urbano, y otras líneas que unían Chapela y Cabral con Bouzas, atravesando la ciudad. También existían algunas líneas radiales, del centro a la periferia, y varias de microbuses, que hacían recorridos urbanos. Más tarde se crearon varias líneas más, como la que unía Babio (luego Porto) con el centro urbano, y Bembrive por Moledo.



Autobús utilizado en el transporte urbano de Vilagarcía. Este autobús, de plataforma baja y lleno de asientos sería ideal para muchas líneas que conectan Vigo con la periferia, e incluso en el transporte interurbano

¹⁰InfoBus para Telegram. Vigo360. <https://vigo360.es/trabajos/bot-infobus>

En 1986 se evolucionó en este aspecto, se crearon más líneas radiales, y se mantuvieron líneas de gran tamaño (de hecho, la 7, en sus últimos años, fue la más larga de España, desde el Meixoeiro a la Universidad, por el centro, Valadares y Zamáns). Otras líneas como la 11 (Cabral – San Miguel), la 9 (Peinador – Matamá), la 10 (Canido – Cementerio de Teis) ... ahondaban en este esquema. En 1990 se estableció la primera circular, que fue la fusión de las líneas 15, 16 y 27, que permitía recorrer media ciudad pagando un solo billete.

Y en 2002 se dio otra vuelta de tuerca, potenciando líneas circulares, y acortando varias líneas radiales, implantándose el transbordo entre líneas.

Las líneas largas tienen cosas buenas, y es que permiten conectar directamente puntos muy lejanos entre sí. En ocasiones, estas líneas superan la hora de recorrido entre ambas cabeceras (como en el 10, 11, 15C o A).

Esto supone que cualquier incidencia que suceda en el itinerario, ocasiona un retraso que no se puede recuperar durante bastante tiempo. Por lo que hace difícil cumplir la puntualidad exigida al servicio. Creemos que la demanda entre los extremos de las líneas es muy reducida o nula (reducida básicamente a paseantes que se recorren la línea de extremo a extremo).

Por todo ello considero que este sistema debe eliminarse, considero que deben establecerse líneas radiales para el rural, con salidas del entorno del centro, y siempre a las mismas horas, es decir, a las y 10 y 40 de cada hora, para hacer que los trabajadores puedan coger el autobús para sus casas, y el resto de los usuarios se adapten a estos horarios, y no como ahora, cuyos horarios son casi aleatorios, y si te cuadra bien, perfecto, y si no, te esperas. Pero esto lo comentaremos ahora mejor.



Mercedes Sprinter de Lugove. Un vehículo así, de 19 plazas, se puede utilizar para las líneas de microbús dentro de Vigo

Propuestas de mejora.

Nivel general:

- Ampliación del tiempo de transbordo, de 45 a 75 minutos.
- Integración del transporte urbano en el Plan de Transporte Metropolitano de Galicia.
- Permitir el pago con tarjeta de crédito/débito o a través del móvil.
- Creación de distintas líneas circulares de alta frecuencia por el centro urbano, complementado con distintas líneas radiales que conecten la zona rural con el centro.

- Creación de una zona de estacionamiento de autobuses (en Policarpo Sanz, aprovechando el excesivo ancho de la calle tras la construcción del túnel) de donde saldrían las líneas radiales.
- Implantación de un horario fijo para todas las líneas radiales, que saldrían a las y 10 y 40 de cada hora, y permitirían estar en el centro a las y 00 y 30 de cada hora, para facilitar el uso por parte de los trabajadores del centro, que son mayoría, y el resto se pueden adaptar a ello. Una excepción es la línea 16, que saldrá a y 25 y 55 de cada hora, para crear una frecuencia de 15 minutos en la universidad (con la línea 8) y en Ramón Nieto (con la línea 22).
- Creación de distintas líneas de microbús, que discurrirían por el rural hacia un punto de interés o conexión, que serviría de intercambio
- Adquisición de vehículos de transporte metropolitano de plataforma baja con más asientos que plazas de pie para las líneas metropolitanas, para las que atienden al Cunqueiro, Meixoeiro y Universidad, debido a que los usuarios de estas líneas están más tiempo en el autobús, y estos vehículos son mucho más cómodos que los urbanos convencionales.
- Los fines de semana, los horarios de las radiales se pueden complementar con las circulares, dado que los desplazamientos de ocio son más frecuentes que los laborales, y estos desplazamientos admiten mayor flexibilidad.



Microbús de plataforma baja, un autobús perfectamente utilizable para el transporte urbano.

Resumen de líneas

LÍNEA	RECORRIDO	FREC. LAB.	FREC. SAB.	FREC. FES.
C1	Pza.América – Coruña – Torrecedeira – Berbés – Pza.Compostela – P.Sanz – Urzáiz – Gran Vía – Barcelona – P.Laxeiro – Camelias – Pza.América	10'	12'	15'
2	Hospital Álvaro Cunqueiro – Clara Campoamor – Avda.Castrelos – Gran Vía – Puerto Rico – Couto de San Honorato – Gregorio Espino – Travesía de Vigo – Pizarro – Gran Vía – Avda.Castrelos – Clara Campoamor – Hospital Álvaro Cunqueiro	30'	30'	60'
C3D	Encarnación – Avda.Redondela – Ángel de Lema y Marina – Travesía de Vigo – Urzáiz – Colón – García Barbón – Sanjurjo Badía – Avda.Galicia – Avda.Vigo – Encarnación	15'	20'	30'
C3E	Encarnación – Avda.Vigo – Avda.Galicia – Sanjurjo Badía – García Barbón – Colón – Urzáiz – Travesía de Vigo – Ángel de Lema y Marina – Avda.Redondela – Encarnación	15'	20'	30'
4A	Coia – Baiona – Redondela – Castelao – Camelias – Romil – Falperra – Policarpo Sanz – Urzáiz – Travesía de Vigo – Jenaro de la Fuente – Aragón – Travesía de Vigo – Urzáiz – Policarpo Sanz – Falperra – Cachamuiña – Camelias – Fragoso – Pablo Iglesias – Padre Seixas – Coia	30'	40'	40'
4B	Coia – Padre Seixas – Pablo Iglesias – Fragoso – Camelias – Romil – Falperra – Policarpo Sanz – Urzáiz – Travesía de Vigo – Aragón – Jenaro de la Fuente – Travesía de Vigo – Urzáiz – Policarpo Sanz – Falperra – Cachamuiña – Camelias – Castelao – Porriño – Coia.	30'	40'	40'
4C	(Vao – Samil – Avda.Europa en verano) – Coia – Baiona – Redondela – Castelao – Camelias – Romil – Falperra – Policarpo Sanz – Urzáiz – Travesía de Vigo – Jenaro de la Fuente – Martínez Garrido – Gregorio Espino – Travesía de Vigo – Urzáiz – Policarpo Sanz – Falperra – Cachamuiña – Camelias – Castelao – Porriño (Coia) – (Avda.Europa – Samil – Vao en verano)	30'	40'	40'
C5D	Pedra Seixa – Ufas – Teixugueiras – Caramuxo – Florida – Gran Vía – Pizarro – Travesía de Vigo – San Lorenzo – García Barbón – Pza.Compostela – Cánovas del Castillo – Torrecedeira – Tomás Alonso – Eduardo Cabello – Circunvalación Oeste – Limpiño – Teixugueiras – Lamelas – Pedra Seixa	15'	20'	30'
C5E	Pedra Seixa – Lamelas – Teixugueiras – Circunvalación Oeste – Eduardo Cabello – Paulino Freire – Camilo Veiga – Tomás Alonso – Torrecedeira – Cánovas del Castillo – Pza.Compostela – P.Sanz – García Barbón – San Lorenzo – Travesía de Vigo – Pizarro – Gran Vía – Florida – Caramuxo – Teixugueiras – Ufas – Pedra Seixa	15'	20'	30'

6	Policarpo Sanz – Urzáiz – Travesía de Vigo – Martínez Garrido – Ceboleira – Alcalde de Lavadores – Estr.Bembrive – Estr.Coutada – Estr.Porto – Estr.Venda – Foxo – Saramil – Regueiro do Forno – Manguela – Estr.Foxo – Clara Campoamor – Hospital Álvaro Cunqueiro – Clara Campoamor – Ramiro Pascual – Estr.Coutada – Estr.Bembrive – Alcalde de Lavadores – Ceboleira – Martínez Garrido – Jenaro de la Fuente – Urzáiz – Colón – Policarpo Sanz	30'	60'	60'
7	Policarpo Sanz – Urzáiz – Gran Vía – Venezuela – Camelias – Avda.Castrelos – Estr.Valadares – Estr.Gándara – Estr.Zamáns – Estr.Herville – Paredes – Subida Padróns – Estr.Igrexa – Estr.Zamáns – Estr.Gándara – Estr.Valadares – Avda.Castrelos – Camelias – Venezuela – Gran Vía – Urzáiz – Colón – P.Sanz	30'	60'	60'
8	Policarpo Sanz – Pi y Margall – López Mora – Fragoso – Avda.Balaídos - Avda.Castrelos – Clara Campoamor – Corredoura – Sb.Costa – Costa – Portoloureiro – Seixo – Venda – Falcoido – Universidade – Falcoido – Venda – Seixo – Portoloureiro – Costa – Sb.Costa – Bxda.Pontillón – Arquitecto Palacios – Avda.Castrelos – Alcalde Portanet – Fragoso – Camelias – López Mora – Pi y Margall – P.Sanz	30'	60'	60'
9	Berbés – Cánovas del Castillo – P.Sanz – Urzáiz – Travesía de Vigo – Avenida do Aeroporto – Pino Manso – Avda.Peinador – Aeroporto de Peinador – Avda.Aeroporto – Jenaro de la Fuente – Urzáiz – Pza.Compostela – Cánovas del Castillo – Berbés	15'	20'	30'
10	Policarpo Sanz – Cánovas del Castillo – Berbés – Torrecedeira – Coruña – Castelao – Tomás Paredes – Atlántida – Samil – Canido – Arquitecto Gómez Román – Arquitecto Antonio Cominges – Desiderio Pernas – Arquitecto Gómez Román – Canido – Samil – Atlántida – Tomás Paredes – Marín – Vilagarcía de Arousa – Estrada – Castelao – Coruña – Torrecedeira – Berbés – Cánovas del Castillo – P.Sanz	30' (15' en verano)	60' (15' en verano)	60' (15' en verano)
11	Policarpo Sanz – Urzáiz – Gran Vía – Venezuela – Camelias – Florida – Camposancos – Estr.Vao – Canido – Cesáreo Vázquez – Canido – Estr.Vao – Camposancos – Florida – Camelias – Venezuela – Gran Vía – Urzáiz – P.Sanz	30'	30'	30'
12	Policarpo Sanz – Pi y Margall – López Mora – Castelao – Avda.Europa – San Paio – Muiños – Ricardo Mella – Cesáreo Vázquez – Camposancos – Baixada Praia – Ricardo Mella – Muiños – San Paio – Avda.Europa – Castelao – Camelias – López Mora – Pi y Margall – P.Sanz	30'	60'	60'

13	Hospital do Meixoeiro – Vella de Madrid – Avda.Madrid – Gran Vía – Castelao – Circunvalación Oeste – Teixugueiras – Circunvalación Oeste – Eduardo Cabello – Paulino Freire – Tomás Paredes – Marín – Vilagarcía de Arousa – Estrada – Castelao – Gran Vía – Avda.Madrid – Estrada Vella de Madrid – Hospital do Meixoeiro	30'	40'	40'
14	Policarpo Sanz – Urzáiz – Gran Vía – Emilia Pardo Bazán – Raviso – Miraflores – Ponte Segade – Moledo – Baixada Río – Cacheno – Xeme – Eifonso – Estr.Bembrive – Segade – Recaré – Mouteira – Monte Calvario – Estr.Bembrive – Cruz – Carballal – Cunchadas – Chans – Regada – Sb.Chans – Cruz – Estr.Bembrive – Monte Calvario – Mouteira – Recaré – Segade – Estr.Bembrive – Eifonso – Xeme – Cacheno – Bxda.Río – Moledo – Ponte Segade – Miraflores – Raviso – Emilia Pardo Bazán – Gran Vía – Urzáiz – P.Sanz	30'	60'	60'
15	Hospital do Meixoeiro – Ponte – Ramón Nieto – Jenaro de la Fuente – Travesía de Vigo – Pizarro – Gran Vía – Castelao – Porriño – Cañiza – Teixugueiras – Circunvalación Oeste – Avda.Europa – Samil – Atlántida – Tomás Paredes – Marín – Vilagarcía de Arousa – Estrada – Castelao – Gran Vía – Pizarro – Travesía de Vigo – Jenaro de la Fuente – Ramón Nieto – Ponte – Hospital do Meixoeiro	30'	30'	60' (30' en verano)
16	Policarpo Sanz – Urzáiz – Jenaro de la Fuente – Ramón Nieto – Ponte – Xestoso – Pouso – Estr.Plantas – Universidade – Estr.Plantas – Pouso – Xestoso – Ponte – Ramón Nieto – Jenaro de la Fuente – Urzáiz – P.Sanz (Fines de semana acaba en Pouso, haciendo recorrido circular por Xestoso)	30'	30'	60'
17	(Universidade en periodo lectivo) – Hospital Álvaro Cunqueiro – Clara Campoamor – Avda.Castrelos – Camelias – Venezuela – Gran Vía – Urzáiz – Colón – García Barbón – Sanjurjo Badía – Avda.Galicia – Marina Española – Rotonda Ríos – Marina Española – Avda.Galicia – Doutor Corbal – A Guía – Doutor Corbal – Irmáns Misioneiros – Pedro Alvarado – Enrique Lorenzo – Santa Tegra – Guixar – Julián Estévez – García Barbón – Urzáiz – Gran Vía – Venezuela – Camelias – Avda.Castrelos – Clara Campoamor – Hospital Álvaro Cunqueiro – (Universidade en periodo lectivo)	30'	40'	60'

18	Policarpo Sanz – Urzáiz – Gran Vía – Mantelas – Bxda.Salgueira – Entrada á Salgueira – Salgueira – Coutadas – Miradoiro – Ponte Nova – Fonte Santa – Finca dos Aires – Bxda.Laxe – Miraflores – Ponte Segade – Moledo – Bxda.Río – Cacheno – Eifonso – Costa da Gándara – Couto – Lagoa – Brea – Cova – Moledo – Ponte Segade – Miraflores – Bxda.Laxe – Finca dos Aires – Fonte Santa – Ponte Nova – Coutadas – Salgueira – Entrada á Salgueira – Bxda.Salgueira – Emilia Pardo Bazán – Gran Vía – Urzáiz – P.Sanz	30'	60'	60'
19	Policarpo Sanz – Urzáiz – Jenaro de la Fuente – Avda.Aeroporto – Rabadeira – Salgueiro – Goleta – Manuel Costas Bastos – Devesa – Trv.Devesa – Devesa – Monte Vixiador – Sba.Madroa – San Cristobo – Avda.Aeroporto – Jenaro de la Fuente – Urzáiz – P.Sanz	30'	60'	60'
20	Policarpo Sanz – Pi y Margall – López Mora – Avda.Castrelos – Canteiros – Manuel Cominges – Abade Juan de Bastos – Estr.San Xoan – Estr.Zondal – Estr.Balsa – Leonardo Alonso – Canteiros – Avda.Castrelos – Camelias – López Mora – Pi y Margall – P.Sanz	30'	60'	60'
21	Policarpo Sanz – Urzáiz – Gran Vía – Emilia Pardo Bazán – Quirós – Miraflores – Bxda.Laxe – Costa – Falcoa – Macal – Ramiro Pascual – Clara Campoamor – Hospital Álvaro Cunqueiro – Clara Campoamor – Macal – Falcoa – Costa – Bxda.Laxe – Miraflores – Quirós – Emilia Pardo Bazán – Gran Vía – Urzáiz – P.Sanz	30'	60'	60'
22	Policarpo Sanz – Urzáiz – Jenaro de la Fuente – Ramón Nieto – Tranvía – Molais – Santa Mariña – Mestre Alfredo González – Xalón – Becerreira – Santa Mariña – Ponte – Ramón Nieto – Jenaro de la Fuente – Travesía de Vigo – Urzáiz – P.Sanz	30'	30'	30'
23	(Vao – Samil – Avda.Europa en verano) – Pedra Seixa – Ufas – Teixugueiras – Cañiza – Porriño – Castelao – Martín Echegaray – Manuel de Castro – Fragoso – Gran Vía – Pizarro – Travesía de Vigo – Jenaro de la Fuente – Martínez Garrido – Gregorio Espino – Travesía de Vigo – Pizarro – Gran Vía – Fragoso – Manuel de Castro – Martín Echegaray – Castelao – Porriño – Cañiza – Teixugueiras – Ufas – Pedra Seixa – (Avda.Europa – Samil – Vao en verano)	30'	40'	40'
24	Policarpo Sanz – Urzáiz – Jenaro de la Fuente – Avda.Aeroporto – Cantabria – Vista do Mar – Cantabria – Avda.Aeroporto – Jenaro de la Fuente – Urzáiz – P.Sanz	30'	60'	60'

25	Policarpo Sanz – Urzáiz – Jenaro de la Fuente – Martínez Garrido – Pateira – Bagunda – Severino Cobas – Bouciña – Manuel Álvarez – Ramón Nieto – Figueiras – Avda.Aeroporto – Santa Mariña – Molais – Avda.Tranvía – Riomao – Figueiras – Ramón Nieto – Manuel Álvarez – Bouciña – Severino Cobas – Bagunda – Pateira – Martínez Garrido – Jenaro de la Fuente – Urzáiz – P.Sanz	30'	60'	60'
26	Policarpo Sanz – Urzáiz – Gran Vía – Avda.Madrid – Vella de Madrid – Hospital do Meixoeiro – Vella de Madrid – Avda.Madrid – Gran Vía – Urzáiz – P.Sanz	30'	30'	60'
27	Policarpo Sanz – Urzáiz – Gran Vía – Venezuela – Camelias – Avda.Castrelos – Mestres Goldar – Fondo – Falcoa – Macal – Ramiro Pascual – Porto – Estr.Garrida (rotonda Campoamor) – Porto – Ramiro Pascual – Macal – Falcoa – Fondo – Mestres Goldar – Avda.Castrelos – Camelias – Venezuela – Gran Vía – Urzáiz – P.Sanz	30'	60'	60'
28	Policarpo Sanz – Urzáiz – Travesía de Vigo – Jenaro de la Fuente – Avda.Aeroporto – Cabalaria – Areeiro (cruce das Laxes) – Seixos – Sb.Ánimas – Cabalaria – Avda.Aeroporto – Jenaro de la Fuente – Urzáiz – P.Sanz	30'	60'	60'
29	Policarpo Sanz – Urzáiz – Gran Vía – Florida – Camposancos – Manuel Lago Lago – Fragoselo – Manuel Lago Lago – Camposancos – Florida – Gran Vía – Urzáiz – P.Sanz (si la Xunta lo permite se puede prolongar a Chandebrito)	30'	60'	60'
30	Policarpo Sanz – Urzáiz – Venezuela – Camelias – Florida – Camposancos – Matamá-Pazo (hasta iglesia) – Estrada Casás – Camposancos – Florida – Camelias – Venezuela – Gran Vía – Urzáiz – P.Sanz	30'	60'	60'
31	Hospital do Meixoeiro – Vella de Madrid – Avda.Madrid – G.Espino – Trv.Vigo – San Lorenzo – García Barbón – Sanjurjo Badía – Buenos Aires – Travesía de Vigo – Gregorio Espino – Avda.Madrid – Vella de Madrid – Hospital do Meixoeiro	30'	40'	80'
32	Policarpo Sanz – Cánovas del Castillo – Torrecedeira – Coruña – Florida – Camposancos – Roteas – Camposancos – Florida – Coruña – Torrecedeira – Cánovas del Castillo – P.Sanz	30'	60'	60'
F1	Balaídos/Castrelos – Camelias – Venezuela – Gran Vía – Urzáiz – Trv.Vigo – Aragón – M.Garrido	Al acabar el partido en Balaídos o el concierto en Castrelos		
F2	Balaídos/Castrelos – Coruña – Torrecedeira – Cánovas del Castillo – P.Sanz – García Barbón – Sanjurjo Badía – Avda.Galicia – Avda.Vigo – Avda.Redondela – Ángel de Lema y Marina – Travesía de Vigo (Carrefour)			
F3	Balaídos/Castrelos – Gran Vía – Pizarro – Travesía de Vigo – Ramón Nieto – Figueiras – Avda.Aeroporto			

F4	Balaídos/Castrelos – Coruña – Tomás Alonso – Camilo Veiga – Tomás Paredes – Porriño – Cañiza – Teixugueiras – Ricardo Mella – Cesáreo Vázquez – Estrada Camposancos			
F5	Balaídos/Castrelos – Arquitecto Palacios – Martínez Garrido – Ceboleira – Alcalde de Lavadores – Estrada Bembrive – Estrada Coutada – Estrada Porto – Estrada Garrida – Estrada de Valadares – Avenida de Castrelos			
M1	Pza.América – Castelao - Tomás Paredes – Atlántida – Viña Grande – Sobreira – Freixeiro – Avda.Europa – Castelao – Pza.América	60'		
M2	Pza.América – Avda.Castrelos – Mestres Goldar – Cruceiro – Galindra – Centieira – Monte – Seixo – Saa – Lagoa – Facho – Seixiños – Presas – Seixiños – Facho – Saa – Saa do Monte – Monte – Centieira – Galindra – Cruceiro – Mestres Goldar – Avda.Castrelos – Pza.América	60'		
M3	Hospital do Meixoeiro – Vella de Madrid – Fontiñas de Abaixo – Fontiñas – Ponte – R.Nieto – M.Álvarez – Sabaxáns – S.Cobas – Bagunda – Gandarón – Barxa do Covelo – Vilar – Ceboleira – Pateira – Portela – Fontáns – R.Nieto – José Franco Montes – E.Lecuona – Capitán – Curros – Cambeses – Pepe Castro – Severino Cobas – Sabaxáns – Manuel Álvarez – Ramón Nieto – Ponte – Fontiñas – Fontiñas de Abaixo – Vella de Madrid – Hospital do Meixoeiro	60'		
M4	Hospital do Meixoeiro – Manuel Álvarez – Ramón Nieto – Subride – San Cristobo – Sb.Madrea – Devesa – Monte Vixador – Hermide – Goleta – San Cristobo – Fonte Escura – Barreiro – M.Álvarez – Vella de Madrid – Hospital do Meixoeiro	60'		
M5	Hospital do Meixoeiro – Vella de Madrid - Manuel Álvarez – Ramón Nieto – Penís – Parachán – Maceiriña – Salgueiro – Solombo – Lomba – Aeroporto – Carballal – Gondarisco – Carballal – Aeroporto – Lomba – Solombo – Salgueiro – Maceiriña – Parachán – Penís – Ramón Nieto – Manuel Álvarez – Vella de Madrid – Hospital do Meixoeiro	60'		
M6	García Barbón, 106 – Sanjurjo Badía – Buenos Aires – Ángel de Lema y Marina – Paradela – Estr.Madrea – Traída das Augas – Pedrosa – Rorís – Travesía de Vigo – Buenos Aires – Sanjurjo Badía – García Barbón, 106	60'		

M7	Hospital Álvaro Cunqueiro – Clara Campoamor – Ramiro Pascual – Avda.Castrelos – Beirán – Budiño – Abade Juan de Bastos – Moo – Barxa – Vilar – Balsa – Matamá-Pazo – Leonardo Alonso – Balsa – Vilar – Barxa – Moo – Abade Juan de Bastos – Budiño – Beirán – Avda.Castrelos – Ramiro Pascual – Clara Campoamor – Hospital Álvaro Cunqueiro	60'		
M8	Hospital Álvaro Cunqueiro – Clara Campoamor – Estr.Foxo – Estr.Portal – Estr.Valadares – Camiño Igrexa – Estrada Regueiro – Estrada do Freixo – Estrada Monte Alba – Barrocas – Estrada Souto – Camiño Igrexa – Estr.Valadares – Estr.Portal – Estr.Foxo – Clara Campoamor – Hospital Álvaro Cunqueiro	60'		
M9	Teixugueiras, 16 – Ricardo Mella – Estr.Muiños – Río – Canido – Carrasqueira – Couto – Combro – Estr.Vao – José Rivas – Camposancos – Estrada Igrexa-Roteas – Amariz Loureiro – Verdella – R.Mella – Portiño (Praia) – R.Mella – Verdella – Amariz Loureiro – Estrada Igrexa Roteas – Camposancos – José Rivas – Estr.Vao – Combro – Couto – Carrasqueira – Canido – Río – Estr.Muiños – Ricardo Mella – Teixugueiras, 11	60'		
M10	Monte da Guía – Irmáns Misioneiros – Pedro Alvarado – S.Badía – G.Barbón – Colón – Urzáiz – Gran Vía – Fernando Conde – Couto – Marqués de Alcedo – Paseo Rosalía de Castro (entero) - Paseo dos Cedros – Paseo Cronista Xosé María Álvarez Blázquez – Atalaia – Amor Ruibal – Hispanidade – Gran Vía – Avda.Castrelos – Ángel Ilarri – Avda.Castrelos – Camelias – Gran Vía – San Amaro – Atalaia – Paseo Cronista Xosé María Álvarez Blázquez – Paseo Rosalía de Castro (entero) – Paseo dos Cedros – Venezuela – Gran Vía – Urzáiz – Colón – García Barbón – Sanjurjo Badía – Doutor Corbal – Doña Fermina – Monte da Guía		60'	60'
N1	Avenida Europa – Teixugueiras – Lamelas – Pedra Seixa – Ufas – Teixugueiras - Limpiño – Cañiza – Porriño – Baiona – Redondela – Castelao – Camelias – Romil – Falperra – Policarpo Sanz – Urzáiz – Travesía de Vigo – Buenos Aires – Sanjurjo Badía – García Barbón – Praza de Compostela – García Olloqui – Cánovas del Castillo – Gaitero Ricardo Portela – Conde de Torrecedeira – Tomás Alonso – Camilo Veiga – Atlántida – Samil – Avenida Europa	80'	30'	30'

N2	Estrada Valadares (Garrida) – Avenida Castrelos – Ramiro Pascual – Estrada Coutada – Estrada Bembrive – Alcalde de Lavadores – Ceboleira – Martínez Garrido – Gregorio Espino – Travesía de Vigo – San Lorenzo – García Barbón – Policarpo Sanz – Urzáiz – Travesía de Vigo – Gregorio Espino – Martínez Garrido – Ceboleira – Alcalde de Lavadores – Estrada Bembrive – Estrada Coutada – Ramiro Pascual – Avenida Castrelos – Estrada Valadares	80'	30'	30'
N3	Ricardo Mella (rotonda Baixada Praia) – Camiño Muíños – Camposancos – Florida – Manuel de Castro – Balaídos – Fragoso – Gran Vía – Urzáiz – Colón – García Barbón – Sanjurjo Badía – Avenida Galicia – Avenida de Vigo – Avenida de Redondela – Ángel de Lema y Marina – Buenos Aires – Sanjurjo Badía – García Barbón – Colón – Urzáiz – Gran Vía – Fragoso – Manuel de Castro – Padre Seixas – Ricardo Mella (hasta rotonda Baixada Praia)	80'	30'	30'
N4	Matamá (Balsa) – Canteiros – Castrelos – Clara Campoamor – Corredoura – Subida Costa – Baixada Laxe – Miraflores – Quirós – Emilia Pardo Bazán – Gran Vía – Urzáiz – Colón – García Barbón – San Lorenzo – Travesía de Vigo – Jenaro de la Fuente – Ramón Nieto – Figueiras – Avenida Aeroporto – Jenaro de la Fuente – Travesía de Vigo – San Lorenzo – García Barbón – Colón – Urzáiz – Gran Vía – Emilia Pardo Bazán – Quirós – Miraflores – Baixada Laxe – Subida Costa – Baixada Pontillón – Arquitecto Palacios – Castrelos – Canteiros – Matamá (Balsa)	80'	30'	30'

La estimación de vehículos para estos servicios es la siguiente:

- Autobuses urbanos: 67 (56 en uso y 11 de reserva)
- Autobuses suburbanos: 81 (68 en uso y 13 de reserva)
- Microbuses: 11 (9 en uso y 2 de reserva)

En total la flota se compondrá de 159 vehículos, lo que supondrá un aumento de 25 vehículos respecto a la flota actual.

Esto significa que adquiriendo los microbuses y 13 autobuses más se puede poner en marcha esta reorganización del servicio, utilizando autobuses urbanos de forma provisional para sustituir a los suburbanos.

Con esta reorganización se puede aspirar a que el transporte urbano sea una alternativa de movilidad real, debido a que se puede adaptar mejor a las demandas de movilidad:

- El centro urbano tendrá autobuses de continuo, y la zona rural, tendrá autobuses a horarios adecuados para acercarse al centro urbano a las horas de entrada y salida del trabajo, que son los importantes, teniendo en cuenta que el resto de desplazamientos (compras, ocio, recados...) son mucho más adaptables.
- Se garantiza un autobús cada media hora en la mayor parte del rural, y en determinadas zonas alejadas y con geografía complicada, se establecen líneas de microbús que acercan a los viajeros a un centro de referencia, donde pueden quedarse o hacer transbordo a otra línea que los lleve a su destino.
- Se sustituyen las lanzaderas universitarias por líneas que garantizan una frecuencia de 15 minutos con el centro urbano, además de otra línea que en periodo lectivo, mejora el servicio y garantiza un servicio con frecuencia de 30 minutos con Teis.
- Los autobuses suburbanos, con más asientos, están pensados para los viajeros del rural, que pueden pasar más de media hora sentados en el autobús por viaje, mejorando notablemente la comodidad del servicio.
- Se garantizará la conexión de todos los puntos de la ciudad pagando un solo viaje con una tarjeta de transporte, con un tiempo de transbordo establecido en 75 minutos.

Transporte interurbano

Diagnóstico

Si uno compara el transporte urbano de Vigo con el transporte interurbano de la provincia, parece que estamos hablando de dos velocidades diferentes.

Comenzamos por la información al viajero. Cuando vamos a utilizar el transporte urbano de Vigo, podemos utilizar una aplicación móvil y una página web, y dirigirnos a una parada señalizada, en la que podemos ver el horario de nuestra línea, con una serie de paradas intermedias y el recorrido que va a realizar. Además, podemos ver en tiempo real donde se encuentra nuestro autobús y el tiempo estimado que va a tardar en llegar, ya sea en una aplicación móvil o en un panel informativo en la marquesina.

Bien es cierto que las estimaciones en tiempo real no siempre funcionan, en ocasiones son irreales, y no son totalmente fiables, pero cuando se sale de Vigo, se da uno cuenta de lo que se echa de menos.

Cuando uno va a utilizar el transporte interurbano, va a tener que buscar la página web de la compañía para poder ver el horario del autobús. En ocasiones, solamente se informa de las horas de salida de los autobuses de las cabeceras (por ejemplo, en la línea de Vigo hacia A Guarda, cuyo tiempo de recorrido es de 90 minutos en el mejor de los casos, uno tiene que calcular sin ningún punto de referencia la hora de paso de su autobús). La información sobre los horarios de paso de los autobuses por las paradas es inexistente en la práctica totalidad de estas, incluso, en muchas ocasiones, ni siquiera la parada está señalizada, por lo que solamente se puede averiguar su existencia mediante la sabiduría popular.

Este último hecho sucede incluso en los cascos urbanos: Ponte Caldelas, Forcarei, Vila de Cruces, Agolada, Ribadumia, Bueu, Pontecesures... tienen paradas sin ningún tipo de señalización, por lo que la primera vez que se utiliza el bus en estas localidades, es necesario preguntar.

En otras ocasiones, la parada solamente está señalizada en un sentido, por lo que se interpreta que el autobús para enfrente. Así que el uso del servicio, que debería ser lo más sencillo posible, se complica enormemente para todos los usuarios que quieren comenzar a utilizarlo.



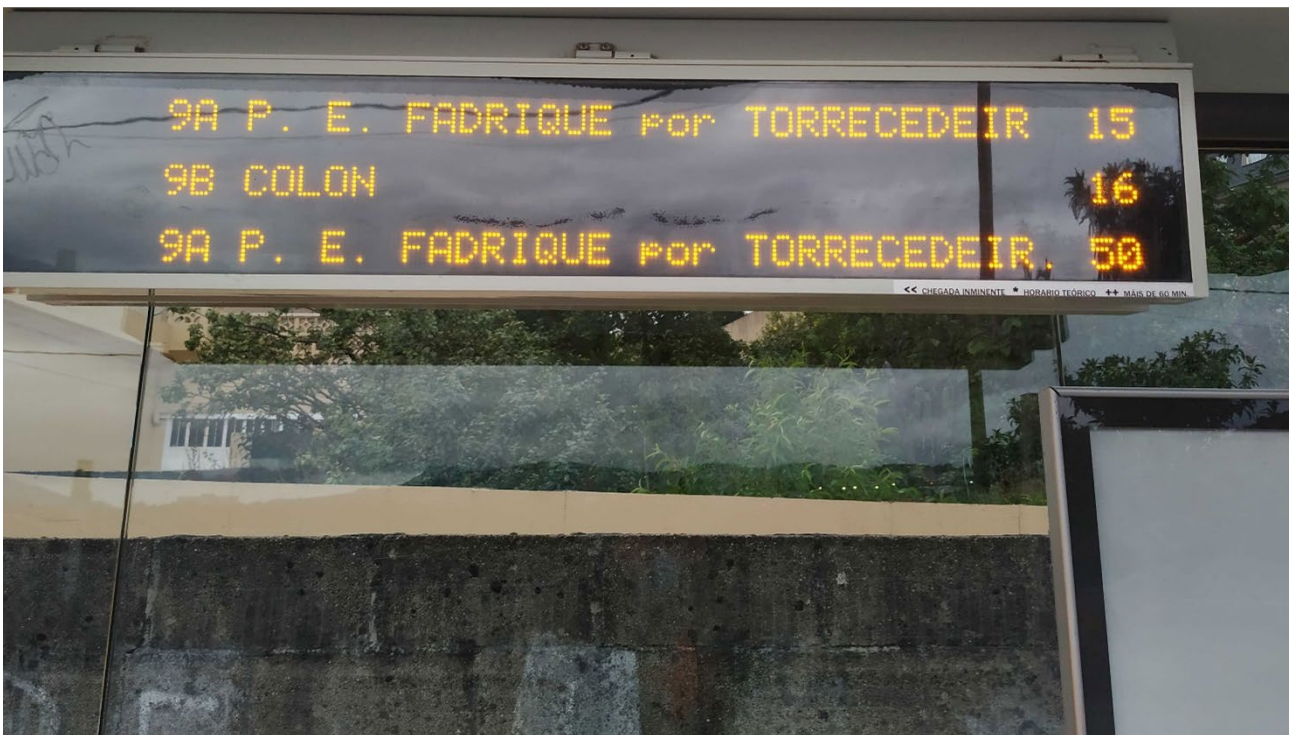
Autobús de Ojea aparcado en Rúa do Sifón (A Cañiza). Dicha cabecera no tiene ningún tipo de señalización, y teniendo en cuenta que en Rúa do Progreso hay una marquesina señalizada de la que parten todos los autobuses de Monbus, puede hacer pensar que el Ojea sale de ahí.

Solamente se puede obtener información de los horarios a través de la app Moovit, mantenida por voluntarios, especialmente por el autor de este trabajo. Y no es de recibo que algo tan importante como es la información del transporte de viajeros por carretera esté en manos de voluntarios que regalan sus conocimientos a la ciudadanía por amor al arte.

Y cabe recordar que los voluntarios no cobran por realizar esta labor, por lo que dedican el tiempo libre que quieren y pueden dedicar, por lo que la garantía de que la información sea veraz es enormemente dudosa. Ante esto, cabe preguntarse: ¿qué responsabilidad se le puede exigir a un voluntario? A una empresa se le puede poner una reclamación, ¿pero a una app mantenida por voluntarios?

En muchas ocasiones, se cambian los horarios de un día para otro, sin información previa y a veces, contra la Xunta de Galicia. Un ejemplo es el de la línea de A Estrada a Santiago, en la que se modificó una frecuencia muy utilizada de forma unilateral, lo que causó protestas de sus usuarios.¹¹ En ocasiones, el autobús ni siquiera aparece. Esto suele pasar en servicios de escasa o nula utilización.

Esto sucede por un hecho denunciado por el actual alcalde de Ourense, Gonzalo Pérez Jácome, quien insiste en que muchos contratos están pensados para obtener beneficios en base a su incumplimiento. Esto se debe a que el incumplimiento de estos contratos es muy difícil de denunciar, puesto que es necesario contratar detectives para vigilar que tal servicio se hace o no, se hace con vehículos adecuados o se hacen actividades ilegales, como transbordar a los viajeros de un vehículo a otro sin justificación.



Panel de Vitrasa, que informa del tiempo que falta para que llegue el autobús. La implantación de paneles similares en las paradas importantes del transporte interurbano sería una gran idea.

Obviamente, si un autobús con una utilización significativa desaparece sin dar ninguna explicación, se va a notar, llegarán reclamaciones, denuncias... y no suele pasar. Pero estas líneas, con uso residual, son campo abonado a las desapariciones.

Con esto sobre la mesa, es normal que los pocos usuarios de estas líneas dejen de utilizarlas, por lo que hay más manga ancha para los incumplimientos.

¹¹Las inspecciones de la Xunta derivarán en sanción a Monbus, que persiste en modificar sus horarios. (7 de febrero de 2023). Faro de Vigo. <https://www.farodevigo.es/deza-tabeiros-montes/2023/02/07/inspecciones-xunta-derivaran-sancion-monbus-82587320.html>

En otras ocasiones, lo que se incumple es la realización de determinados tramos del recorrido que, como no suelen llevar viajeros, directamente no se hacen y así se ahorra tiempo y combustible. Por supuesto, si alguien se queja, se le dice que el autobús sí que ha pasado y asunto concluido.

Hay empresas en las que esto no suele pasar (sin limitarme a estas, Lugove, Rías Baixas y también Ojea, debido a que, en esta empresa si alguien se queda tirado por error del conductor, la empresa paga el taxi, a cuenta del conductor).



Marquesina del Concello de Tui, que cumple perfectamente su propósito, en ella se puede insertar información de todos los autobuses que paran allí y su destino, además de otra información complementaria para el uso del transporte.

Pero en otras es habitual, especialmente en Monbus con las concesiones XG621 y XG622, que son las campeonas en los incumplimientos, hasta que “alguien escribió en una página web que se saltan recorridos, y desde entonces hay que marcar todas las paradas” (esto se lo escuché a un conductor).

En ocasiones, el trato a los viajeros por parte del conductor es soberbio y desagradable, llegando a ser en ocasiones vejatorio y degradante, especialmente contra las mujeres y los inmigrantes. En algunas ocasiones las empresas excusan estos comportamientos, tratando al viajero como si fuera tonto, porque quieren quitarse a la gente molesta de encima. Por eso, hay conductores que dan rienda suelta a su necesidad de sentirse superiores a alguien, porque su vida personal es un auténtico asco.

A veces los autobuses pasan de largo, porque las marquesinas en muchas ocasiones están mal situadas (impidiendo que el conductor se percate de la presencia de viajeros en la parada), otras veces el conductor va a una velocidad inadecuada, o por el hecho de que la parada no esté señalizada, que hace que un conductor que no es habitual de la línea piense que no hay parada y que esta persona que está de pie no está esperando al bus, por lo que se queda en tierra. Otras veces, especialmente en las zonas de playa, o en el servicio entre ciudades a determinadas horas, el aforo del vehículo se supera, en ocasiones, de manera sistemática, sin que se ponga refuerzo.

A veces los autobuses van adelantados (incluso más de 10 minutos en determinados servicios) sin que exista ningún control sobre estos hechos. Otras veces, el autobús se retrasa demasiado, incluso con retrasos que superan los 30 minutos.

Estos hechos hacen que miles de potenciales viajeros ni se planteen el utilizar el autobús para un uso regular del mismo, por ejemplo, para ir al trabajo. Por eso hay muchas personas que pudiendo desplazarse a sus puestos de trabajo en autobús, no lo hacen y utilizan sus propios coches, fomentado además por el hecho de que fuera de las ciudades, se puede aparcar cómodamente sin necesidad de pagar nada.

En muchas ocasiones, la falta de frecuencias es la que impide un uso regular del mismo. En algunos casos, llegan a ser tan ridículas como en el caso de la parroquia gondomareña de Donas (1.619 habitantes), atendida por una frecuencia semanal que lleva a sus usuarios a Sabarís (el autobús sale los lunes a las 9:45 de Portavedra y a las 12:15 de Sabarís, por lo que sirve para hacer la compra en la feria de Sabarís y en los establecimientos de la zona). La concesionaria, Lugove, no informa de la existencia de este servicio, aunque lo presta.

En muchos lugares solamente hay un autobús diario, e incluso escasean los servicios en algunas poblaciones importantes. Por ejemplo, en Salceda de Caselas, la conexión con Vigo consiste en 8 frecuencias los días laborables, y 2 los fines de semana, entre las 13:00 y las 15:40 no hay ningún servicio, y el último es a las 19:15, por lo que se excluye a un importante número de personas del uso regular del mismo.

Entre Ponte Caldelas y Pontevedra, poblaciones con una vinculación importante, solamente hay 4 frecuencias de lunes a viernes, 3 el sábado y 2 los festivos. El último autobús de Ponte Caldelas a Pontevedra los días laborables es a las 15:15 (aunque los miércoles y viernes, hay una frecuencia que pasa por Ponte Caldelas a las 19:20 que es a demanda, por lo que hay que llamar para utilizarla). El primer bus hacia Ponte Caldelas desde Pontevedra, es a las 12:00, y entre las 13:00 a las 18:00 no hay autobús.

Al contrario, para determinados centros de trabajo (Hospital Álvaro Cunqueiro, Hospital do Meixoeiro, Brilat, universidades, polígono industrial de A Granxa y As Gándaras...) hay autobuses con horarios adaptados a la entrada y salida de trabajadores/estudiantes, por lo que, en este caso, el uso del autobús es una alternativa real y posible. En ocasiones, estos servicios (Stellantis, Universidad de Vigo en la línea de Pontevedra y Marín, funcionarios de la Xunta...) son contratados, y su uso está restringido a los trabajadores y estudiantes, pagando una cuota fija cada mes.

El plan de transporte público de Galicia

Con mucho bombo y platillo, la Xunta anunció la renovación de todas las concesiones del transporte público de Galicia. Se vendió como una renovación total, y una gran mejora del transporte público. Hoy en día el servicio sigue teniendo las mismas carencias que antes del plan, excepto algunos retoques.

Quizás, lo más positivo, es la implantación de un nuevo sistema de tarifas y la implementación de la tarjeta metropolitana como forma de pago en toda la red de transporte público de Galicia, además de la extensión de la Tarxeta Xente Nova a toda la red, que permite realizar hasta 60 viajes gratis a todos los menores de 21 años por toda la red del transporte público de Galicia.



Marquesina de la Praza de Galicia, en Pontevedra, con un gran cartel informando del nuevo transporte urbano

Estas tarjetas han permitido aplicar los descuentos que implantó el Gobierno de España durante los años 2022 y 2023, lo que ha permitido bajar radicalmente los precios, y que miles de nuevos usuarios se hayan visto atraídos por las mejoras.

Otra mejora es con los vehículos. En la mayoría de las concesiones, se han sustituido los viejos autobuses por vehículos de última generación. De hecho, abundan los vehículos comprados a partir del año 2020 debido, sobre todo, a que una de las claves de la obtención de las concesiones, es la renovación de la flota.

Además, en muchas ocasiones, los vehículos han sido sustituidos por autobuses más accesibles, de plataforma baja, por lo que, en este aspecto, se han cumplido las pretensiones del nuevo plan.

No es así respecto a las líneas. Las carencias siguen siendo significativas, y en muchos casos, la única mejora es la implementación de las líneas de transporte escolar compartido, que muchas empresas esconden, especialmente la adjudicataria de buena parte de ellas, Monbus.

En el entorno de Vigo y Pontevedra, solamente Rías Baixas publica todos sus servicios escolares compartidos. Lugove también lo hace, pero solamente en las concesiones de Mondariz, Ponteareas y Covelo, ignorando las de Tui, Gondomar y Oia.



Mercedes Intouro, autobús de plataforma relativamente baja (tres escalones bajos) que debería ser el tipo de vehículo grande utilizado en las líneas del transporte interurbano.

El nuevo plan también trajo problemas. En la XG883 (la concesión de Lugove), se eliminaron frecuencias que la Xunta tuvo que reponer a las pocas semanas debido a las quejas de sus usuarios (queda claro que su eliminación no responde precisamente a la falta de viajeros, como se dijo en su día).¹²

El hecho de que algunas concesiones incumplan de forma sistemática las condiciones del contrato (en algunos casos de forma sangrante, como lo que sucede con la XG621 y XG622) sin que pase nada demuestra que el cumplimiento de los pliegos no es especialmente importante. Especialmente, el hecho de que Monbus haya obtenido muchas concesiones, en algunos casos, mediante la constitución de UTE en las cuales el resto de las empresas están de adorno. En otros casos, con acuerdos previos entre Monbus y ALSA para repartirse las concesiones, presentándose en UTE en las importantes y en solitario en el resto.

¹²La Xunta refuerza a partir de mañana las líneas de autobús que conectan Baiona, Gondomar y Tomiño con Vigo. Xunta de Galicia. https://www.xunta.gal/hemeroteca/-/nova/116052/xunta-refuerza-partir-manana-las-lineas-autobus-que-conectan-baiona-gondomar?langId=es_ES

Por lo que podemos concluir que el nuevo plan de transporte público ha sido un relativo fiasco. Se han conseguido mejoras, pero menos de las necesarias, y menos de las que se podían haber obtenido. Y veremos si los jueces no tienen que dar su palabra sobre la legalidad de algunas concesiones.

Por todo ello, salvo aspectos legales, el transporte público tiene un amplísimo margen de mejora en todos sus frentes, como veremos más adelante.

Ejemplos de líneas bien y mal hechas.

En Galicia hay casos de líneas absolutamente desaprovechadas y carentes de sentido. Son líneas que en muchas ocasiones son líneas fantasmas, y en una de ellas, el conductor me dijo que fui su primer viajero en meses. Podemos poner unos cuantos ejemplos.

Un ejemplo muy llamativo es la línea de Porriño a Cerquido. Su recorrido es coincidente con el que realiza Lugove excepto que va por el polígono de As Gándaras. En todo el polígono no hay ni una sola parada señalizada, por lo que nadie sabe realmente donde para esta línea. Los horarios no invitan mucho a su uso: las salidas de Porriño son a las 13:20, 15:00 y 18:00, y las salidas de Cerquido son a las 6:15, 10:15 y 15:15.

Por lo tanto, su uso es bastante residual, y los trabajadores del polígono de As Gándaras no saben los horarios de la línea, donde para y que, si viven en Vigo, pueden hacer transbordo en Porriño sin que se le cobre el segundo billete.

Por otra parte, la Xunta implantó, a través de Lugove, una línea mucho mejor planteada. Esta línea sale de la estación intermodal de Vigo, y hace parada en Praza de América, 3 (sin que la Xunta la reconozca), en la Praza de España, y va directo a O Porriño, donde hace las paradas del centro urbano.

Las paradas de la línea, aunque no están señalizadas (por ahora), aparecen en la web, realizándose en Imprenta Paz, Vip Galicia, CTAG, Cablerías Auto, Ceamsa y Gestamp. Las salidas de Vigo son a las 5:00, 7:00, 12:45 y 20:45, mientras que las salidas de Gestamp son a las 6:15, 14:15, 16:50 y 22:15.

Estos horarios cubren bastantes horarios de entrada y salida de trabajadores de estos polígonos, lo que hace que la línea tenga un uso importante. Es decir, se trata de una línea pensada para los trabajadores, pensando en sus necesidades. Las comparaciones entre una y otra son odiosas.



En ocasiones, para realizar carteles informativos del transporte público, se puede recurrir a las manualidades. Aquí se ve que las palabras Arenal y Bouzas son recortes de otro papel.

Sin salir de Porriño tenemos varias líneas fantasma, como la línea de Porriño a San Blas. Esta línea tiene la particularidad de que el recorrido que realiza es distinto al que impone la Xunta, y solo se parece en las cabeceras. El itinerario oficial establece que hay que ir por Os Galegos, A Torre y A Portela do Souto, es decir, por el rural de Atios. Las salidas de San Blas son a las 9:35 y a las 16:15, mientras que la salida de O Porriño es a las 18:30.

El itinerario real no coincide con el oficial. La salida de las 18:30 si no tiene viajeros, directamente no se hace, o solo se hace hasta donde se baje el viajero. El recorrido es casi el mismo que el de la línea de Cerquido, sin pasar por As Gándaras. Por lo tanto, no es ninguna sorpresa que se trate de una línea fantasma, que solamente se utiliza por el típico friki que viene a ver por dónde va la línea. En una ocasión, ni el conductor sabía por dónde iba la línea, y el viajero (que era yo) lo guió por el recorrido extraoficial, dado que ni siquiera conoce el recorrido oficial. Así que esta línea, tal y como está planteada, es un desperdicio absoluto.

En algunos casos hay líneas con frecuencias realmente ridículas, incluso que solo se prestan un día al año. En la XG835 hay varios ejemplos, como la línea que conecta Pontevedra con Taboadelo y Xustáns, pasando por el polígono industrial de A Reigosa. Sale a las 10:00 de Taboadelo y a las 12:30 de Pontevedra, pero solamente circula el primer día laborable del año.

Lo mismo sucede con la línea de Augasantas a Ponte Caldelas, que sale a las 19:50 de Augasantas. En la página web de la empresa concesionaria, Autocares García Castro¹³, no hay información sobre estos servicios, al igual que tampoco aparece el enlace entre A Lama y Racelo (12:50 y 14:55 de sus respectivas cabeceras), ni el enlace entre Cambeses y Augasantas (solo funciona los lunes y los viernes, y es una ampliación de la línea de Pontevedra a Augasantas). Con tal falta de información, es normal que los autobuses no se utilicen.

Además, el tener un autobús con una frecuencia tan ridícula es casi lo mismo que no tenerlo, debido a que realmente no sirve para nada más que para hacer como que se presta un servicio que realmente es como si no existiera. En Barcelona existió un caso similar, y la línea comenzó a ser utilizada por curiosos que querían subirse al autobús ese que solamente pasa una vez al año.¹⁴ En este caso, se justifica por la falta de rentabilidad de la línea y por las ganas de la empresa concesionaria de mantener el servicio por si acaso esta zona de la provincia de Barcelona se desarrolla alguna vez. Como les obligan a ir al menos una vez al año, pues se presta este servicio con esta frecuencia mínima.

Cómo se degradan las líneas del rural

El alcalde de Ourense, Gonzalo Pérez Jácome, explicaba que la forma que tenían las concesionarias de servicios públicos de sacar dinero con las concesiones era incumpliendo los pliegos de las concesiones de estas. El funcionamiento es así:

- La empresa aspirante presenta una oferta a la baja y de una calidad técnica extraordinaria, sin incurrir en baja temeraria a ojos del tribunal (aunque realmente, sea imposible cumplir con lo prometido).
- La empresa obtiene la concesión.
- Posteriormente, comienza a incumplir el pliego de condiciones. En el caso de las empresas de limpieza, no limpian todas las calles y/o no recogen la basura todos los días. En el caso de las empresas de transporte, consiste en dejar sin servicio determinadas frecuencias que no usa nadie.
- Estos incumplimientos son muy difíciles de fiscalizar y de denunciar, normalmente hace falta contratar detectives para certificar tales incumplimientos.

¹³Autocares García Castro. <https://www.autocaresgarciacastro.com/>

¹⁴El autobús que solamente pasa una vez al año. (15 de marzo de 2016). El Periódico. <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20160313/autobus-solo-pasa-una-vez-ano-torre-dorista-concesion-sagales-4972984>

- Si por alguna razón, se les pilla y se les obliga a cumplir el pliego de condiciones, renuncian a la concesión, porque no les compensa.

En el caso del transporte de viajeros, se ha denunciado que Monbus incurre en esta práctica, siguiendo el siguiente esquema:

- La Xunta saca a concurso las concesiones. En la valoración de estas se prima la edad de los vehículos, que debe ser lo más baja posible.
- Monbus se presenta a todas, por su cuenta, a través de UTE reales (XG625, XG627, XG628, XG883...) o mediante UTE falsas, constituidas por sus propias empresas del grupo o con otras utilizadas como convidadas de piedra (XG621, XG622...). Esta estrategia, que en Aragón fue calificada como fraude de ley¹⁵ por sortear la limitación del número de contratos que una empresa puede obtener en los concursos públicos, fingiendo ser empresas distintas cuando realmente es la misma, la Xunta la admite sin problema.¹⁶
- En las ofertas, se presenta una relación de matrículas, de todos los últimos vehículos comprados por la empresa, que luego no prestan servicio. En muchas concesiones, las matrículas aparecen duplicadas, incluso en concesiones muy distantes entre sí. Es decir, los autobuses de Monbus tienen la capacidad de bilocación, como los santos.¹⁷
- Posteriormente, no se cumple lo prometido. Los autobuses no son los acordados (por ejemplo, en la XG621 y XG622, salvo algunos Isuzu Turquoise comprados recientemente, no se ven autobuses de menos de 6 años), las líneas escolares se agrupan entre sí, o con servicios regulares (por ejemplo, el viaje de las 9:30 de Agueiro a Puxeiros se hacía conjunto con una línea escolar de la XG888, de Candosa al CEIP de Atín).
- En determinados servicios, que normalmente no usa nadie, se pueden dejar de realizar sin avisar a nadie. Como nadie los usa, nadie denuncia... hasta que alguien se queda tirado y se queja. Entonces puede que rectifiquen o lo pongan a demanda.¹⁸

¹⁵Jueces y Gobiernos acorralan a Monbus por su red de empresas para pescar concursos públicos. (22 de marzo de 2023). Economía Digital Galicia. <https://www.economiadigital.es/galicia/empresas/jueces-y-gobiernos-acorralan-a-monbus-por-su-red-de-empresas-para-pescar-concursos-publicos.html>

¹⁶La Justicia corrige los estruendosos silencios de Competencia sobre las adjudicaciones de los buses de la Xunta. (10 de abril de 2023). Eldiario.es https://www.eldiario.es/galicia/justicia-corrige-estruendosos-silencios-competencia-adjudicaciones-buses-xunta_1_10098905.html

¹⁷El BNG acusa a Ethel Vázquez de encubrir “irregularidades” de Monbus y Alsa. (23 de marzo de 2023). El Correo Gallego. <https://www.elcorreogallego.es/galicia/2023/03/23/bng-acusa-ethel-vazquez-encubrir-irregularidades-monbus-alsa-85059228.html>

¹⁸Monbus y la Xunta quitan el viaje que me dejó tirado. (23 de abril de 2023). Vigo360. <https://vigo360.es/post/monbus-xunta-quita-viaje-antas>

- En ocasiones, se dejan de realizar determinados tramos del recorrido con poca o nula demanda (por ejemplo, la línea de Vigo a Berducedo, solo se hace hasta Fornelos de Montes, o la línea de A Toxa al Hospital del Salnés no se desvía a Barrantes, como les obliga el pliego de condiciones.¹⁹

Un capítulo aparte es el servicio Tes+Bus. Este servicio, concebido por la Xunta de Galicia como una forma de aprovechar los autobuses escolares que a diario recorren las aldeas de Galicia, consiste en que cualquier persona puede subirse al autobús, pagando la tarifa correspondiente, y bajarse en cualquier parada del recorrido. Los escolares tienen reserva de plaza, por lo que pueden utilizar las plazas que quedan libres.

Este servicio resultaba bastante interesante, puesto que el recorrido de los autobuses escolares y sus horarios lo hacen interesante para determinados usos (la ubicación de los centros escolares suele ser el casco urbano del municipio o una zona donde se encuentran varios servicios y tiendas) y los horarios suelen adecuarse a los horarios de entrada y salida de muchos trabajadores, al menos en el horario de mañana. Por lo que hay un público objetivo claro.

Pues el servicio ha resultado un relativo fracaso, en parte por el desinterés de las agencias adjudicatarias de las concesiones: hay muy pocas en las que se pueda encontrar información de estos servicios. En la provincia de Pontevedra, básicamente, Rías Baixas y Lugove (de forma parcial). Como en muchas líneas, estos servicios se realizan a demanda, hay que esconder que existen, no sea que haya que prestarlos más veces de las necesarias, porque los gastos asociados a la prestación de estos servicios son relativamente elevados y los ingresos muy bajos.

Por lo que sería imperativo obligar a las agencias a informar sobre la existencia de estos servicios. Si no, un servicio que podría ser vertebrador de la Galicia rural se convierte en una quimera.

La demanda se crea y se destruye

No son pocos los políticos que se quejan del alto coste que supone la prestación del servicio del transporte de viajeros. Y en ocasiones, creen que disminuyendo la frecuencia de paso de los autobuses se puede mejorar el número de viajeros por kilómetro, por lo que el servicio será más rentable.

¹⁹De como Monbus se ríe el viajero... (28 de abril de 2022). Vigo360. <https://vigo360.es/post/monbus-desaparecido>

Por ejemplo, una línea que discurre cada media hora, y suele ir con una ocupación de 2 viajeros por kilómetro, y por tanto no es rentable (en el transporte urbano de Vigo, se estima que una línea es rentable cuando la utilizan 3 viajeros por kilómetro). La solución habitual sería poner la línea con una frecuencia de 60 minutos. Muchos pensarán que entonces la línea circulará con una ocupación de 4 viajeros por kilómetro, pero la sorpresa es que lo que suele suceder es que la ocupación se mantiene en 2, e incluso puede bajar a 1,5.

¿Por qué pasa esto? Muy sencillo, porque la línea pierde competitividad y usabilidad. Un viajero ocasional ve que la línea circula cada media hora (o menos), pues ve que el servicio es competitivo y que cuando vuelva no se va a pasar la vida esperando la llegada del autobús.

En cambio, si el autobús pasa cada 60 minutos, el viajero se ve constreñido en sus posibilidades de utilizar el servicio, va a tener que adaptarse al horario del autobús, en lugar de que el autobús se adapte a él. Si antes podía usarlo para ir y volver del trabajo, entonces posiblemente, en el viaje de ida o en el de vuelta, no va a poder usarlo sin esperar media hora. En este caso, es normal que el viajero no realice ninguno de los dos viajes, saque el coche, aunque le cueste el triple, o simplemente, vaya andando (o en bicicleta/patinete eléctrico).

Por lo que, una reducción de frecuencia semejante ocasiona la reducción de viajeros en vez de su aumento. Un caso paradigmático es lo sucedido en Vitrasa, con el servicio a la zona de Poulo.

Esta zona, donde se encuentran los depósitos de agua de Aqualia, además de un colegio y cientos de casas en una zona empinada, por lo que la afluencia de viajeros debería ser lo suficiente para justificar un servicio cada 30 minutos.

De hecho, lo tenía. Antaño, el 5, y posteriormente, el C4B, comunicaba esta zona con la ciudad, cada 30 minutos y atravesando el centro urbano, desde el Calvario, pasando por el centro, Camelias, As Travesas y Coia. Y las horas de paso permitían estar a las y 00 y 30 en el centro de la ciudad.

El 24 de febrero de 2014, esta línea se sustituyó por el 24. Esta línea seguía circulando cada media hora, pero ahora comenzaba y acababa en la estación de tren de Guixar, lo que obligaba a algunos viajeros a hacer transbordo. Y lo peor, se retrasaron los pasos 5 minutos. Además, la frecuencia de los fines de semana pasó de 40 a 60 minutos.

Por lo que pasaba por Urzaiz-Príncipe a las y 28 y 58 de cada hora (el peor horario posible, que impide a muchos trabajadores usar el servicio para volver a casa). La salida de Vista do Mar era a las y 18 y 48, lo que no permitía estar a las y 00 y 30 de cada hora en el centro urbano. En Vía Norte, el C4B tenía algunos usuarios, que iban a Camelias, As Travesas, Coia... si bien, estos viajeros podían ir a Os Choróns a coger las líneas que van a estos puntos de la ciudad, si les coincidía, podían cogerlo en Vía Norte para evitar el ir andando a la parada.

Creo que el paso por ahí restaba viajeros a la línea, pero a alguien le servía. Ahora, con el 24, los viajeros que usan este servicio se estiman entre alguien y nadie, porque el centro y la estación están relativamente cerca, y más cuando se construya el nuevo ascensor, que comunicará Vía Norte con Serafín Avendaño.

A estas alturas era obvia la reducción de viajeros, y esta línea se prestaba con autobuses de tamaño reducido. En Poulo el autobús se usaba menos, y en el centro urbano, lo usaba muy poca gente.

A finales de 2019 se le impuso la frecuencia de 34 minutos y 68 minutos los fines de semana, lo que dificultó la usabilidad de la línea, aunque corrigiera parcialmente el problema de los pasos por el centro.

Finalmente, tras el confinamiento por el COVID, la línea se quedó con frecuencia de 68 minutos todos los días. Por lo que, el número de viajeros no ha hecho más que disminuir.

Y, por si fuera poco, el servicio estuvo suspendido dos meses debido a unas obras en la Rúa da Vista do Mar. Es obvio que esta suspensión no estaba justificada, puesto que el autobús podía llegar a la puerta de Aqualia y dar la vuelta allí, aunque fuera marcha atrás, pero simplemente era una excusa para poder eliminar el servicio, que es lo que harían si les dejaran. Y cada vez que hay una obra ahí, el servicio se suspende entero. Antiguamente al menos iba por Ramón Nieto, Cantabria y Avenida do Aeroporto, y al menos no se suspendía el servicio y quien lo necesitaba lo podía utilizar.

También se puede dar un ejemplo en el lado contrario. El 24 de enero de 2011, se ponía en marcha la línea 23, que comunica la antigua estación de autobuses con Balaídos, pasando por Os Choróns, Gran Vía y As Travesas. Este servicio era muy necesario, pues la zona de Gregorio Espino y Martínez Garrido apenas tenía servicio, y ninguno que llevara directamente a la Praza de América por Gran Vía. Además, hacía frecuencia combinada con el C4C, por lo que por esta zona pasaba un autobús cada 15 minutos. Además, se puso en marcha la línea C22, un circular que comunicaba entre sí la Praza de América, Florida, Navia, Bouzas y Tomás Alonso.

El éxito del 23 no se hizo esperar. En verano se amplió a Samil y durante todo el año se amplió de Balaídos a Martín Echegaray. Según el PMUS, la línea 23 es la segunda línea con más viajeros por kilómetro en 2014 (solo el C1 tiene un nivel de ocupación mayor), y en 2011, con las nuevas líneas, se rompió la tendencia descendiente en el número de viajeros. Es decir, las nuevas líneas han creado una demanda que, hasta ahora, no existía.

Es decir, la demanda se puede crear y se puede destruir. Un buen servicio hace aumentar la demanda, y un mal servicio la hace caer. Hoy en día, el servicio es claramente peor que antes de la pandemia, y el número de viajeros sigue siendo inferior a pesar de las rebajas del Gobierno. En A Coruña, el número de viajeros ha marcado récord, en Vigo, posiblemente, gracias a los recortes y los paros y huelgas de los trabajadores, se haya conseguido recuperar el número de viajeros por kilómetro, pero el número de viajeros sigue (y seguirá) siendo inferior. Y lo que es peor, en las declaraciones públicas, da la sensación de que los directivos están en la inopia o esconden lo que quieren esconder al público, y es que, en 2018 se hacían 7 millones de kilómetros, y hoy, seguramente la cifra bordee los 5 millones. Y el número de viajeros se tiene que adaptar a esta circunstancia.

Mejoras propuestas al transporte público de Galicia

Aspectos generales

- Implementación de una nueva forma de denominar las líneas, todas las líneas de Galicia tendrán 4 dígitos. Los dos primeros corresponden a la concesión, y los dos últimos, a la línea.

Para ello, se proponen los siguientes códigos:

XG600	01	XG618	13	XG634	25	XG647	37	XG843	49
XG601	02	XG621	14	XG635	26	XG648	38	XG846	50
						XG891			
XG602	03	XG622	15	XG636	27	XG800	39	XG847	51
				XG690					
XG603	04	XG623	16	XG637	28	XG802	40	XG848	52
XG604	05	XG624	17	XG638	29	XG804	41	XG860	53
XG605	06	XG625	18	XG639	30	XG807	42	XG863	54
		XG852							
XG610	07	XG626	19	XG640	31	XG811	43	XG871	55
XG611	08	XG627	20	XG641	32	XG813	44	XG872	56
XG612	09	XG628	21	XG642	33	XG814	45	XG881	57
XG613	10	XG630	22	XG643	34	XG817	46	XG883	58
				XG699					
XG614	11	XG632	23	XG644	35	XG830	47	XG888	59
XG615	12	XG633	24	XG645	36	XG835	48		

En algunos casos, debido a lo reducido de las concesiones, se ha decidido fusionar dos que se encuentran en el mismo ámbito.

- Nuevo sistema de frecuencias, se garantiza un paso de un autobús cada 60 minutos los días laborables, y cada 120' los fines de semana por todas las parroquias de Galicia.

- Implantación de un sistema tarifario zonal, siendo cada municipio una zona. Se conserva el sistema tarifario actual (aunque se revisarán el cálculo de las distancias, estableciéndola en base a la distancia entre las casas consistoriales de los municipios), y por encima de la bonificación del 10% de la tarjeta TPG, se establece una bonificación de 50 céntimos, ampliado a 25 céntimos por salto. Por ejemplo, en esta tabla establecemos la tarifa a cobrar hasta 10 saltos, estableciendo la tarifa base de 1,50€:

SALTOS	TARIFA NORMAL	TARIFA TPG
0 y 1	1,50€	0,85€
2	2,00€	1,05€
3	2,50€	1,25€
4	3,00€	1,45€
5	3,50€	1,65€
6	4,00€	1,85€
7	4,50€	2,05€
8	5,00€	2,25€
9	5,50€	2,45€
10	6,00€	2,65€

El número de saltos asignado a cada relación de tráfico se mantendría.

- Establecimiento de los transbordos, permitiendo un número de transbordos ilimitado, estableciendo un tiempo mínimo de 60 minutos para 0 y 1 saltos, y ampliándose en 15 minutos por cada salto adicional. Este transbordo se aplicará al transporte urbano de las cinco ciudades gallegas no gestionadas por la Xunta (contamos que Ourense se acabará uniendo, y que el alcalde de Vigo, ya sea el actual u otro, acabe firmando, Abel Caballero no vivirá siempre y/o la Xunta no será del PP siempre).
- Establecimiento de un sistema de información en tiempo real, al que se puede acceder mediante alguna aplicación móvil (por ejemplo, Moovit) y mediante pantallas informativas instaladas en las principales paradas de la red y en todas las estaciones de autobuses.
- Obligación de señalar todas y cada una de las paradas, con una marquesina o con un poste normativizados, es decir, siempre el mismo en todas y cada una de las paradas de la red (sí, ya sé que las marquesinas de chapa de la diputación de Ourense son muy prácticas y cuestan cuatro perras, pero el transporte público debe modernizarse, y las marquesinas, también). En los postes y en las paradas, se pondrán los horarios de todas y cada una de las líneas que pasan por la parada, y un código identificativo, además de un código QR que permita acceder a la información en tiempo real.
- Normativizar el tipo de vehículos. Obligación de implementar autobuses de plataforma baja y accesibles (por ejemplo, los Mercedes Intouro, Man Intercity, Iveco Crossway, Otokar Territo o Setra MultiClass y similares). Los microbuses deberán ser de plataforma baja, y permitir el acceso de una silla de ruedas.

- En algunos casos, el transporte urbano de algunos municipios se puede transferir a la Xunta (por ejemplo, en Mos), de hecho, lo ideal sería que todo el transporte público fuera de la Xunta, para aprovechar las líneas urbanas de las ciudades y extenderlas al entorno, ahorrando recursos públicos, pero como eso no es posible... Con todo, se puede valorar la extensión de determinadas líneas (por ejemplo, en Vigo, se pueden extender alguna línea a Priegue, Trasmañó, Cela...).

Por todo ello, **para la provincia de Pontevedra**, establecería las siguientes líneas (utilizamos la nomenclatura expuesta antes), con unas consideraciones generales.

En los servicios que salen de Vigo, se establecen las siguientes paradas:

- Estación Intermodal
- Praza de España (parada de Vitrasa situada entre Fernando Conde y Manuel Olivie en ambos sentidos)
- Gran Vía, 98 y 107
- Gran Vía, 120 y 145 (separadas de las de Vitrasa)
- Avda. Castrelos, 16 y 1 (aprovechando las paradas de Vitrasa)
- Avda. Castrelos, 202 y 67 (aprovechando las paradas de Vitrasa)
- Hospital Álvaro Cunqueiro (las tres paradas)
- Universidad (todas las paradas en periodo lectivo)

Servicios nocturnos: Areal, 52 y enfrente; Urzáiz-Príncipe y Urzáiz, 13; Avda. Madrid, 2 y Praza de España (parada Vitrasa entre Pizarro y Puerto Rico).

Resumen de líneas

LÍNEA	RECORRIDO	FREC. LAB.	FREC. SAB.	FREC. FES.
1401	Vigo E.I. - Gran Vía – Avda. Castrelos – Clara Campoamor – Hospital Álvaro Cunqueiro – Universidad – Puxeiros – Dornelas – Torroso – Mos – N550 – Porriño – Torneiros – Polígono de Catabois	30'	60'	60'
1402	Vigo E.I. - Gran Vía – Avda. Castrelos – Clara Campoamor – Hospital Álvaro Cunqueiro – Universidad – Puxeiros – Tameiga – Petelos – Sanguñeda – Porriño – Atios – Budiño – Vendanova – Salceda – Cabreira – Salvaterra – Oleiros – PLISAN – As Neves	30'	60'	60'
1403	C.S. Mos – Avda. Peinador – Estrada Peinador - Os Valos – N550 – Sanguñeda – Baloutas – Torroso – Institutos – Rans – Martizas – Ramilo – Puxeiros – C.S. Mos	60'	120'	120'
1404	Ponteareas – Angoares – Fornelos – Pesqueiras – Salvaterra – Corzáns – Leirado – Uma – Cumiar - Vilasobroso	60'	120'	120'

1405	Tui (Rúa Ourense) – Paramos – O Agro – Salceda – Alxén – Cristiñade – Guláns – Lomba do Cruceiro – Pontearreas	60'	120'	120'
1406	Tui (Rúa Ourense) – Paramos – Caldelas – Porto – Arantei – Salvaterra – Gándara Chan – Alxén – Salceda – Barreiro – Picoña	60'	120'	120'
1407	Porriño – Sanguñeda – O.Rodríguez – Agueiro – San Rafael – Atín – O.Rodríguez Pérez – Generoso Domínguez – Herville	60'	120'	120'
1408	Porriño – Torneiros – Mosende – O Penedo – A Quinta – As Cales – A Levada – Mosende – Torneiros – Porriño	60'	120'	120'
1409	Vigo E.I. - Gran Vía – Avda.Castrelos – Clara Campoamor – Hospital Álvaro Cunqueiro – Universidade – Puxeiros – Tameiga – Petelos - Sanguñeda– Porriño – Polígono da Granxa	60'		
1410	Porriño – Portela do Souto – Atios – Vilafría – PO510 – O Mosteiro – A Costeira – Santo Estevo de Budiño	60'	120'	120'
1411	Salceda – Entenza – Caldelas – A Poza – Salvaterra	60'	120'	120'
1412	Porriño – PEMOS – Perral – San Mauro – Adrovello – Torroso – Estrada Alto Barreiro- Santiaguíño – Peinador	60'	120'	120'
14N1	Salvaterra – Cabreira – Salceda – Vendanova – Budiño – Atios – Porriño – Sanguñeda – Petelos – Tameiga – Puxeiros – A55 – Avda.Madrid – Gran Vía – Urzáiz – G.Barbón – Areal	120'	60'	60'
14P1	Baiona – Praia América – Patos – Canido – Vao – Samil – Avenida Europa – VG20 – Puxeiros – Tameiga – Petelos – Sanguñeda – Porriño – Atios – Budiño – Vendanova – Salceda – Cabreira – Salvaterra	Salvaterra: 12:00 Baiona: 20:30 Solo julio y agosto		
1501	Pontearreas – Bugarín – Pías – Mondariz – Lougares – Covelo – Maceira – Piñeiro de Areas	30'	60'	60'
1502	Mondariz – Frades – Festín – Moscoso	60'	120'	120'
1503	Mondariz – Cernadela – Barciademera – Lougares	60'	120'	120'
1504	Mondariz – Queimadelos – Meiol – A Franqueira – A Costa – As Touciñas – As Achas – A Cañiza	60'	120'	120'
1505	Covelo – Maceira – San Pedro – Rebordechán – A Graña	60'	120'	120'
1506	Pontearreas – Vilasobroso – Paraños - Covelo – Chan do Souto – Coveliño – Avión	60'	120'	120'
15N1	Maceira – Covelo – Lougares – Mondariz – Pías – Bugarín – Pontearreas – Areas – Xinzo –	120'	60'	60'

	Cans – Porriño – Sanguñeda – Petelos – Tameiga – Puxeiros – A55 – Avenida Madrid – Gran Vía – Urzáiz – G.Barbón – Areal			
15P1	Baiona – Praia América – Patos – Canido – Vao – Samil – Avenida Europa – VG20 – Puxeiros – Tameiga – Petelos – Sanguñeda – Porriño – Cans – Xinzo – Areas – Ponteareas – Bugarín – Pías – Mondariz – Lougares – Covelo – Maceira	Maceira:12:00 Baiona: 20:00 Solo julio y agosto		
1601	Pontevedra E.A. - Doce de Novembro – Avenida de Lugo – Bora – Tenorio – Viascón – Pedre – Cerdedo – Soutelo – A Ermida – Brués – Almuzara – Carballiño – Maside – Barbantes – Untes – Ourense E.I.	30'	30'	60'
1602	Vigo E.I. - Gran Vía – Avenida Castrelos – Clara Campoamor – Hospital Álvaro Cunqueiro – Universidade – Puxeiros – Tameiga – Petelos – Sanguñeda – Porriño – Cans – Xinzo – Areas – Ponteareas – Vilasobroso – Paraños – A Cañiza – Melón – Quins – Ribadavia – Trasariz – Barbantes – Untes – Ourense E.I.	30'	60'	60'
1603	Vigo E.I. - AP9 – A55 – A52 – Ourense E.I.	30'	30'	30'
1701	A Xunqueira – Avenida Uruguay – María Victoria Moreno – Estación de Autobuses – Balteiro – Paredes – Avenida Héroes de Pontesampaio – Rogelio Landeiro – Estrada Soutomaior – Romariz – O Rial – As Penas – Amoedo – Pazos – Borbén – Paredes – Fozara – Bugarín – Ponteareas	60'	120'	120'
1702	Vigo E.I. - García Barbón – San Lorenzo – Travesía de Vigo – Ángel de Lema – Chapela – Rande – Redondela – Cesantes – Xosé Solla – Estrada Soutomaior – Romariz – A Insua – Ponte Caldelas – Caritel – A Lama – Centro Penitenciario	60'	60'	120'
1703	Pontevedra E.A. - Balteiro – Paredes – Arcade – Cesantes – Redondela – Os Valos – Louredo – Mos – Porriño – Atios – Polígono das Gándaras – Cerquido – A Gándara – Tui – Ponte Internacional	60'	120'	120'
1704	Vigo E.I. - García Barbón – San Lorenzo – Travesía de Vigo – Buenos Aires – Avenida de Galicia – Chapela – Rande – Redondela – Cesantes – Arcade – Paredes – Balteiro – Pontevedra E.A.	30'	30'	60'
1705	Hospital Álvaro Cunqueiro – VG20 – Avenida Beiramar – Areal – García Barbón – Sanjurjo Badía – Avenida de Galicia – Chapela – Rande – Redondela – Reboreda – Amoedo – Pazos –	30'	30'	60'

	Moscoso – Oitavén – Fornelos – Forzán – Estacas – Bustelo – Ventín			
1706	Arcade – Cesantes – Redondela – Negros – Cabeiro – Vilar – Peinador – Puxeiros – Hospital do Meixoeiro – Universidade	60'		
1707	Redondela – Os Valos – Nespereira – Cepeda – Amoedo – Pazos – A Ermida	60'	120'	120'
1708	Redondela – O Viso – Alxán – Castelo Soutomaior	60'	120'	120'
1709	Cedeira - Redondela – Negros – Igrexa de Vilar – Galleiro – Peinador – Vilar – Negros – Redondela	60'	120'	120'
1710	Redondela – Canudo Vilavella – Casanova – San Paio de Abaixo – Igrexa Reboreda – Redondela	60'	120'	120'
1711	Redondela – Estrada Ventosela – Castiñeira – Fontecova – Pantalla – Redondela	60'	120'	120'
1712	Vigo E.I. - García Barbón – San Lorenzo – Jenaro de la Fuente – Cabalaria – Lamosa – Cabeiro – Negros – Redondela – Catapeixe – Praia de Cesantes	60'	120'	120'
17N1	Areal - García Barbón – San Lorenzo – Travesía de Vigo – Buenos Aires – Avenida de Galicia – Chapela – Rande – Redondela – Cesantes – Arcade – Paredes – Balteiro – Pontevedra E.A.	120'	60'	60'
17N2	Fornelos – Oitavén – Pazos – Reboreda – Redondela (enlace con 17N1)	120'	60'	60'
1801	Bueu – Beluso – Aldán – O Hío – Darbo – Cangas – Tirán – Moaña – Meira – Domaio – AP9 – Hospital do Meixoeiro - Universidade – Hospital Álvaro Cunqueiro – Avenida Castrelos – Gran Vía – Estación Intermodal	30'	30'	30'
1802	Cangas – A Portela – Bueu – Cela – Ardán – Seixo – Mogor – Marín – Lourizán – María Victoria Moreno – Pontevedra E.A.	30'	30'	60'
1803	Cangas – Darbo – Liméns – Nerga – Donón	60'	60'	60'
1804	Cangas – Darbo – O Hío – Pinténs – Vilanova	60'	60'	60'
1805	Cangas – A Magdalena – Herbelo – Praia de Menduíña	60'	60'	60'
1806	Cangas – Espírito Santo – Coiro – Carballal – A Magdalena – Cangas	60'	120'	120'
1807	Cangas – Avenida Lugo – Coiro - Ameixoadá – Abelendo – Avenida Marín – Ramón Cabanillas – Barxas – Verducedo – A Fraga – Meira – Ramón Cabanillas – Avenida Marín – Abelendo – Ameixoadá – Coiro - Avenida Lugo - Cangas	60'	120'	120'
1808	Praia de Moaña – Ramón Cabanillas – Avenida Marín – A Fraga – Pardavila – Jaime Janer –	60'	120'	120'

	Alameda de Marín			
1809	Igrexa de San Martiño – Avenida Marín – Ramón Cabanillas – Meira – Carballido – San Lorenzo – Domaio – EP1103 – Meira – Ramón Cabanillas – Avenida de Marín – Igrexa de San Martiño	60'	120'	120'
1810	Cangas – Tirán – Moaña – Meira – Domaio – Cobres – Vilaboa – Balteiro – Pontevedra E.A.	30'	60'	60'
1811	Bueu – Sabarigo – Igrexa de Cela – A Cabreira – Bueu	60'	120'	120'
1812	Bueu – Valado – Portela – Ermelo	60'	120'	120'
1813	Bueu – Beluso – Bon de Arriba – Polígono das Castiñeiras	60'	120'	120'
1814	Marín – Pardavila – Allariz – Piñeiro – Campo – Seixo – Ardán – Vilaseca – Picotes – Pastoriza	60'	120'	120'
18N1	Pontevedra – María Victoria Moreno – Lourizán – Marín – Mogor – Seixo – Ardán – Cella – Bueu – Beluso – Aldán – O Hío – Darbo – Cangas – Tirán – Moaña – Meira – Domaio – AP9 – Areal	120'	60'	60'
1901	O Grove – A Lanzada – Portonovo – Sanxenxo – Raxó – Samieira – Combarro – San Xoán – Ponte da Barca – María Victoria Moreno – Pontevedra E.A.	30'	30'	30'
1902	O Grove – A Revolta – Vilalonga – Dena – Xil – Meaño – Samieira – Combarro – San Xoán – Ponte da Barca – María Victoria Moreno – Pontevedra E.A.	30'	30'	30'
1903	Pontevedra E.A. - María Victoria Moreno – Ponte da Barca – San Xoán – Combarro – Samieira – Raxó – Dorrón – Armenteira – Ribadumia – Cabanelas – Polígono do Salnés – Oubiña – A Xesteira – Cambados	60'	60'	60'
1904	Illa da Toxa - O Grove E.A. - Luis A.Mestre – Ardía – San Vicente do Mar – Balea – Porto do Meloxo – Virxe das Mareas – Luis A.Mestre – Illa da Toxa	60'	60'	60'
1905	Sanxenxo E.A. - Adina – Viliquín – Dena	60'	120'	120'
1906	Sanxenxo E.A. - Portonovo – Aios – Noalla – Vilalonga – Rouxique	60'	120'	120'
1907	Sanxenxo E.A. - Nantes – Simes – Meaño – Broullón – Barrantes – Cabanelas – Solobeira – Cornazo – Rodrigo de Mendoza – Rosalía de Castro – Vilagarcía E.A.	60'	120'	120'
19N1	O Grove – Balea – San Vicente do Mar – A Lanzada – Portonovo – Sanxenxo – Raxó – Samieira – Combarro – San Xoán – Ponte da Barca – María Victoria Moreno – Pontevedra E.A.	120'	60'	60'

2001	O Grove – Luis A.Mestre – A Lanzada – Portonovo – Sanxenxo – Vilalonga – Dena – Castrelo – Cambados – Corvillón – Corón – Vilaxoán – Rodrigo de Mendoza – Juan Carlos I – Carril – Campanario – Abalo – Catoira – Cordeiro – Pontecesures – Padrón – Iria Flavia – Escravitude – Picaraña – Bastavales – Brión – Bertamiráns – Vidán – Avenida Mestre Mateo – Romero Donallo – Santiago E.I.	30'	30'	60'
2002	Hospital do Salnés – Avenida de Pontevedra – Avenida Carolinas – Avenida Juan Carlos I – Rivero de Aguilar – Valle Inclán – Víctor Pita – Preguntoiro – Veiga do Mar – As Sinas – Vilanova de Arousa – PO306 – Avenida da Ponte – Cabodeiro – Chufre – A Illa de Arousa (Praia do Nabal)	30'	30'	60' (30' en julio y agosto)
2003	Avenida da Mariña – Avenida Rosalía de Castro – Bamio – Abalo – Catoira – Oeste – Dimo – Coaxe	60'	60'	120'
2004	Avenida da Mariña – Avenida Rosalía de Castro – Bamio – Busto	60'	60'	120'
2005	Avenida da Mariña – Fontecarmoa – Renza – Andrés	60'	60'	120'
2006	Avenida da Mariña – Carolinas – Daniel Espiño – Carballos – Castroagudín	60'	60'	120'
2007	Avenida da Mariña – Porto – Berdón	60'	60'	120'
2008	Avenida da Mariña – Rosalía de Castro – García Hermo – Guillán	60'	60'	120'
2009	Avenida da Mariña – Rosalía de Castro – Trabanca Sardiñeira	60'	60'	120'
2010	Avenida da Mariña – Agustín Romero – Igrexa de Cornazo	60'	60'	120'
20N1	O Grove – Luis A.Mestre – A Lanzada – Portonovo – Sanxenxo – Vilalonga – Dena – Castrelo – Cambados – Corvillón – Corón – Vilaxoán – Rodrigo de Mendoza – Juan Carlos I – Carril – Campanario – Abalo – Catoira – Cordeiro – Pontecesures – Padrón – Iria Flavia – Escravitude – Picaraña – Bastavales – Brión – Bertamiráns – Vidán – Avenida Mestre Mateo – Romero Donallo – Santiago E.I.	60'	120'	120'
2101	Brilat – Navalexo – Armada - Cementerio de Marín – Jaime Janer – Concepción Arenal – Lourizán – Rosalía de Castro – María Victoria Moreno – Estación – Eduardo Pondal – Hortas – Virxinia Pereira – San Marcos – Montecelo – Pomba – Portugal – Alemania – Reino Unido – Grecia – Italia – Francia – Pomba – Montecelo – San Marcos – Virxinia Pereira – Hortas –	15'	20'	30'

	Eduardo Pondal – Estación – María Victoria Moreno – Rosalía de Castro – Lourizán – Concepción Arenal – Carballiño – Rosalía de Castro – Tiro Naval Janer – Jaime Janer – Cementerio de Marín – Armada – Navalexo - Brilat			
2102	Acuña – Postemirón – Cabanas – María Victoria Moreno – Avenida Uruguay – Xunqueira – Alexandre Bóveda – Padre Fernando Olmedo – Seca – Santa Margarida – Campos - Portugal – Alemania – Reino Unido – Grecia – Italia – Francia – Campos – Santa Margarida – Seca – Alexandre Bóveda – Xunqueira – Avenida Uruguay – María Victoria Moreno – Cabanas – Postemirón – Acuña	60'	60'	120'
2103	Castelo Alto – Porta do Sol – Juan Bautista Andrade – Xunqueira – Avenida Uruguay – María Victoria Moreno – Estación – Hortas – Pintor Laxeiro – Marcón – Pazos – Sabarís – Pintos – Polígono Industrial da Reigosa	60'	120'	120'
2104	Pontevedra E.A. - Eduardo Pondal – Joaquín Costa – Conde de Bugallal – Pedrouzo – Canaval – A Canicouva	60'	120'	120'
2105	Pontevedra E.A. - Eduardo Pondal – Doce de Novembro – A Xunqueira – Porta do Sol – Gatomorto – Verducido – Gabián – Bordel – O Outeiriño – Fontáns – Maúnzo	60'	120'	120'
2106	A Xunqueira – Avenida de Uruguay – María Victoria Moreno – Estación – Vilafranca – A Hermida – O Tombo – Ponte Bora	60'	120'	120'
2107	Pontevedra E.A. - María Victoria Moreno – Ponte da Barca – Anafáns – Campelo – Beiramar – Rial – Arís – Sartal – Campañó – Soutonovo – Campañó – Fragamoreira – Cesteiro – Beiramar – Campelo – Anafáns – Ponte da Barca – María Victoria Moreno – Pontevedra E.A.	60'	120'	120'
2108	Pontevedra E.A. - María Victoria Moreno – Ponte da Barca – Antelo y Mariño – Polígono do Bao – Parada	60'	120'	120'
2109	Caeira – Illa de Tambo – Antelo y Mariño – Ponte da Barca – María Victoria Moreno – Pontevedra E.A.	60'	120'	120'
21H1	Concello de Marín – Lourizán – R.Castro – María Victoria Moreno – AP9 – Vigo (Intermodal – Pza.España – Hospital do Meixoeiro – Hospital Álvaro Cunqueiro)	Salida Marín: 6:30, 13:30, 20:30 Salida H.A.C.: 8:15, 15:15, 22:15		
21N1	Cementerio de Marín – Jaime Janer – Concepción Arenal – Lourizán – Rosalía de	120'	60'	60'

	Castro – María Victoria Moreno – Estación – Eduardo Pondal – Hortas – Virxinia Pereira – San Marcos – Montecelo – Pomba – Portugal – Alemania – Reino Unido – Grecia – Italia – Francia – Pomba – Montecelo – San Marcos – Virxinia Pereira – Hortas – Eduardo Pondal – Estación – María Victoria Moreno – Rosalía de Castro – Lourizán – Concepción Arenal – Carballiño – Rosalía de Castro – Tiro Naval Janer – Jaime Janer – Cementerio de Marín			
21P1	Pontevedra E.A. - María Victoria Moreno – Lourizán – Concepción Arenal – Carballiño – R.Castro – Tiro Naval Janer – Praias – Seixo – Mogor – Tiro Naval Janer – Concepción Arenal – Lourizán – María Victoria Moreno – Pontevedra E.A.	Frecuencia diaria 30', en julio y agosto		
21P2	Praia de Lourido – Ponte da Barca – María Victoria Moreno – Pontevedra E.A.	Frecuencia diaria 60', en julio y agosto		
3401	Rodeiro – Asperelo – Oseira – Canda – Cea	60'	120'	120'
3402	Rodeiro – Carboentes – Padín – Rañeiras	60'	120'	120'
3403	Rodeiro – Saa – Diz – O Castro	60'	120'	120'
3404	Rodeiro – Negrelos – A Eirexe – Maceira – Rodelas – Lalín E.A.	60'	120'	120'
3405	O Castro – Cadaval – O Abeledo – San Bartolomé	60'	120'	120'
3406	Lalín E.A. - Moneixas – Barreiro – As Campinas – Irixo	60'	120'	120'
3407	Lalín E.A. - Bermés – Camposancos – Vila de Cruces	60'	120'	120'
3408	Lalín E.A. - Prado – Bodaño – Besexos – Vila de Cruces	60'	120'	120'
3409	Vila de Cruces – Orza – Cortizada – Carboeiro – Silleda – Bandeira – Lamela – Foxo – Callobre – A Estrada	60'	120'	120'
3410	Vila de Cruces – Carballal – Marquesado – Amboaxe – San Martiño de Arriba – Cabazas – Melide	60'	120'	120'
3411	Agolada – Ventosa – Adelán – Rodeiro	60'	120'	120'
3412	Rodeiro – A Camba – Faílde – Antas de Ulla	60'	120'	120'
3413	Rodeiro – Negrelos – Laxas – Maceira – Lalín E.A. - Carballada – Ventosa	60'	120'	120'
3414	Agolada – Borraxeiros – San Miguel – Amarante – Chorexe – Marzá – Palas de Rei	60'	120'	120'
3801	Santiago E.I. - Lestedo – Ponte Ulla – Bandeira – Silleda – Lalín – Rodeiro – Chantada – Monforte de Lemos	30'	30'	60'
4501	Pontevedra E.A. - María Victoria Moreno – Avenida Uruguay – Parada – Curro – A Goulla – Rubiáns – Avenida Carolinas – Avenida Juan	30'	30'	60'

	Carlos I – Vilagarcía E.A.			
4502	Pontevedra E.A. - María Victoria Moreno – Avenida Uruguay – A Xunqueira – Campañó – Curro – Mosteiro – Ponte Arnelas – Polígono de Tremeoedo – Corvillón – Cambados	60'	120'	120'
4503	Pontevedra E.A. - María Victoria Moreno – Avenida Uruguay – A Xunqueira – Campañó – Curro – Mosteiro – Caticovas – A Barcia – Ribadumia – Caponiñas – Sisán – Cambados	60'	120'	120'
4504	Pontevedra E.A. - María Victoria Moreno – Avenida Uruguay – A Xunqueira – Reiriz – San Antoniño - Piñeiro – A Goulla – Lois – Ponte Arnelas – Polígono de Tremeoedo – A Pantrigueira - Avenida da Ponte – Cabodeiro – Chufre – A Illa de Arousa (Praia do Nabal)	60'	120'	120'
4505	Cambados – Tragove – Deiro – Ousensa – Os Casás – Baión – Hospital do Salnés – Avenida Pontevedra – Avenida Carolinas – Avenida de Juan Carlos I – Vilagarcía E.A.	60'	120'	120'
4506	Cambados – A Barca – Castrelo – Couto de Abaixo – O Facho – Castrelo – A Barca – Cambados	60'	120'	120'
4507	Pontevedra E.A. - María Victoria Moreno – Avenida Uruguay – A Xunqueira – Campañó – Curro – A Laxe – Piñeiro – Cima de Vila – A Rapeira – A Estación – Caldas de Reis	60'	120'	120'
4508	Vilagarcía E.A. - Avenida Juan Carlos I – Avenida Carolinas – Avenida Pontevedra – A Goulla – Vilavedra – Piñeiro – Briallos	60'	120'	120'
4509	Cambados – Corvillón – A Pantrigueira - Avenida da Ponte – Cabodeiro – Chufre – A Illa de Arousa (Praia do Nabal)	60'	120'	120'
45N1	Vilagarcía E.A. - Avenida Juan Carlos I – Avenida Carolinas – Avenida Pontevedra – Rabuñade – A Estación – A Rapeira – Piñeiro – Vilavedra – A Goulla – Lois – Leiro – Ribadumia – A Barcia – Caticovas – O Mosteiro – Curro – Parada – Avenida Uruguay – María Victoria Moreno – Pontevedra E.A.	120'	60'	60'
4601	Vigo E.I. - Pontevedra E.A. - Santiago – A Coruña (por AP9)	30'	30'	30'
4602	Vigo E.I. - Pontevedra E.A. - Santiago – Ferrol (por AP9)	30'	30'	30'
4603	Vigo E.I. - Pontevedra E.A. - Santiago – Lugo (por AP9 y A54)	30'	30'	30'
4604	Pontevedra E.A. - Doce de Novembro – Avenida Lugo – Mourente – Bora – Tenorio – Viascón – Pedre – Cerdedo – O Cachafeiro – Laro – Vilatuxe – Reguengo – Donramiro –	60'	120'	120'

	Lalín E.A. - Gaiás – Muimenta – Agolada – Antas de Ulla – Monterroso – Pousada – Guntín – Monte da Meda – Santa Eufemia – Avenida das Américas – Lugo E.A.			
4605	Pontevedra E.A. - Doce de Novembro – Avenida Lugo – Mourente – Bora – Tenorio – Viascón – Pedre – Cerdedo – Muradas – Forcarei – Fiestras – Silleda - Lalín E.A. - Gaiás – Muimenta – Agolada – Antas de Ulla – Monterroso – Pousada – Guntín – Monte da Meda – Santa Eufemia – Avenida das Américas – Lugo E.A.	60'	120'	120'
4606	Ourense E.I. - Parque da Ponte – Avenida de Santiago – Gustei – Tamallancos – Viduedo – Cea – Carballeira – O Castro – Lalín E.A. - Silleda – Bandeira – Ponte Ulla – Lestedo – Santiago E.I. - Hospitais	30'	30'	60'
46N1	Vigo E.I. - Pontevedra E.A. - Santiago – A Coruña – Ferrol	60'	60'	60'
46N2	Pontevedra E.A. - Doce de Novembro – Avenida Lugo – Mourente – Bora – Tenorio – Viascón – Pedre – Cerdedo – Muradas – Forcarei – Fiestras – Silleda - Lalín E.A. - Gaiás – Muimenta – Agolada – Antas de Ulla – Monterroso – Pousada – Guntín – Monte da Meda – Santa Eufemia – Avenida das Américas – Lugo E.A.	120'	60'	60'
46N3	Ourense E.I. - Parque da Ponte – Avenida de Santiago – Gustei – Tamallancos – Viduedo – Cea – Carballeira – O Castro – Lalín E.A. - Silleda – Bandeira – Ponte Ulla – Lestedo – Santiago E.I.	120'	60'	60'
4701	Padrón E.A. - San Xoán – Loureiro – Veá – A Estrada	60'	120'	120'
4702	Pontevedra E.A. - María Victoria Moreno – Xunqueira – San Antoniño – Porráns – Briallos – Caldas de Reis – Carracedo – Valga – Pontecesures – Padrón – Escravitude – Ameneiro – Milladoiro – Avda.Rosalía de Castro – Santiago E.I.	30'	30'	60'
4703	Vilagarcía E.A. - Avda.Carolinas – Avda.Pontevedra – Hospital do Salnés – Godos – Sequeiros – Caldas de Reis	60'	120'	120'
4704	Setecoros – San Clemente – Baltar – Caldas de Reis – Soutelo – Saiar – Caldas de Reis – Baltar – San Clemente – Setecoros	60'	120'	120'
4705	Caldas de Reis – Follente – Paradela	60'	120'	120'
4706	Avda.Rosalía de Castro – Avda.Carolinas – Avda.Pontevedra – Hospital do Salnés – Baión	60'	120'	120'

	– San Bieito – Estación de Portas – Sabadín – Moraña – Paraños – Amil			
4707	Padrón E.A. - Pontecesures – Ferreiros – Vilar – Ferreiros – Centro Médico – Condide – Pontecesures – Padrón E.A.	60'	120'	120'
4708	Padrón E.A. - Pontecesures – Centro Médico – Cernadas – Setecoros – Sixto – Gándara – Pontecesures – Padrón E.A.	60'	120'	120'
4709	Padrón E.A. - Pontecesures – Valga – Raxoi – Casalpaio	60'	120'	120'
4710	Padrón E.A. - Pontecesures – Valga – Cernadas – Vilameán – Cuntis	60'	120'	120'
4711	Moraña – Santa Xusta – Couso – Armonda – Paredes – Praderrei – Campo Lameiro	60'	120'	120'
4712	Caldas de Reis – Aguiúncho – Moraña – Espedregueira – Campo Lameiro – Praderrei – San Isidro – Pedre – Cerdedo	60'	120'	120'
47N1	Pontevedra E.A. - María Victoria Moreno – Xunqueira – San Antoniño – Porráns – Briallos – Caldas de Reis – Carracedo – Valga – Pontecesures – Padrón – Escravitude – Ameneiro – Milladoiro – Avda.Rosalía de Castro – Santiago E.I.	120'	60'	60'
4801	Pontevedra E.A. - Eduardo Pondal – Joaquín Costa – Avda.Lugo – San Mauro – Centro Príncipe Felipe – Hospital Montecelo – Mourente – Bora – Borela – Carballedo – Augasantas – Laxoso – Ponte Caldelas	60'	120'	120'
4802	Ponte Caldelas – Augasantas – As Chozas – Caroi – Pazos – Carballedo	60'	120'	120'
4803	Ponte Caldelas – Augasantas – O Pelete – Cambeses – A Barcia	60'	120'	120'
4804	Pontevedra E.A. - Eduardo Pondal – Joaquín Costa – Avda.Lugo – Hospital Montecelo – Centro Príncipe Felipe – Barcia – Vilarchán – Santa Ana – Ponte Caldelas – Caritel – A Lama – Antas – Seixido – Borralleiro – Doade – Beariz – Avión – Beade - Ribadavia	60'	120'	120'
4805	Pontevedra E.A. - Marcón – Hermida – Taboadelo – Romariz	60'	120'	120'
4806	Ponte Caldelas – Rebordelo – Chaín – A Insua – Ponte Caldelas	60'	120'	120'
4807	Campo Lameiro – A Longa – Cuspedriños – Carballedo	60'	120'	120'
4808	Cerdedo – Presqueiras – Pardesoa – Soutelo	60'	120'	120'
48N1	Pontevedra E.A. - María Victoria Moreno – A Xunqueira – Avda.Lugo – Mourente – Bora – Carballedo - Augasantas – Ponte Caldelas – Caritel – A Lama – Antas – Seixido – Borralleiro	120'	60'	60'

	– Doade – Beariz – Avión – Beade - Ribadavia			
5301	Pontevedra E.A. - María Victoria Moreno – A Xunqueira – Cerponzóns – San Antoniño – Porrás – Briallos – Caldas de Reis – Troáns – Cuntis – Anllada – Matalobos – A Estrada – Foxo – Callobre – Chapa – Silleda – Taboada – Prado – Lalín - Santa Baia – A Feira Nova – Vila de Cruces	30'	60'	60'
5302	Santiago E.I. - Restollal – Cacheiras – A Ramallosa – Pontevea – Veá – O Rollo – A Estrada – Consolación – Codeseda – A Portela – Forcarei – Murada – Soutelo – Portela de Lamas – Almuzara - Carballiño	30'	30'	60'
5303	Pontevedra E.A. - María Victoria Moreno – A Xunqueira – San Antoniño – Porrás – Moraña – O Souto – Cuntis – Anllada – Veá – Pontevea – A Ramallosa – Cacheiras – Restollal – Santiago E.I.	60'	60'	60'
5304	Pontevedra E.A. - María Victoria Moreno – A Xunqueira – Lérez – Xeve – Fontenla – Campo Lameiro – Armonda – A Somoza – Codeseda – Tabeirós – A Estrada – Moreira – Berres – Oca – Lamela – Bandeira – Chapa – Silleda – Carboeiro – Orza – Vila de Cruces	30'	60'	60'
5305	Vilagarcía E.A. - Avda.Carolinas – O Vento – Sequeiros – Caldas de Reis – Troáns – Cuntis – Anllada – Matalobos – A Estrada – Aguións – Trasmonte – Berres – Arnois – Ponte Ulla – Ribadulla – Sarandón – Trobe – O Piro – Verxeles – A Torre – Augas Mansas – Cacheiras – Restollal – Santiago E.I.	60'	120'	120'
5306	Cuntis – A Ermida – O Cruceiro – A Silva – Codeseda – A Estrada	60'	120'	120'
5307	A Estrada – Matalobos – Toedo – Santeles – Sieiro – Cora – Veá	60'	120'	120'
5308	A Estrada – Callobre – Ancorados – Riobó – Oca – Cira – Gres	60'	120'	120'
5309	A Estrada – Cereixo – Callobre – Rubín – Olives – Pena de Foxo – Callobre – Cereixo – A Estrada	60'	120'	120'
5310	A Estrada – Tabeirós – Codeseda – Sabucedo – Cerdedo	60'	120'	120'
53N1	Pontevedra E.A. - María Victoria Moreno – A Xunqueira – Cerponzóns – San Antoniño – Porrás – Moraña – O Souto – Cuntis – Anllada – Matalobos – A Estrada – Foxo – Callobre – Chapa – Silleda – Taboada – Prado – Lalín - Santa Baia – A Feira Nova – Vila de Cruces	120'	60'	60'
53N2	Santiago E.I. - Restollal – Cacheiras – A	120'	60'	60'

	Ramallosa – Pontevea – Vea – O Rollo – A Estrada – Consolación – Codeseda – A Portela – Forcarei – Murada – Soutelo – Portela de Lamas – Almuzara - Carballiño			
5401	Silleda – Losón – Vila de Cruces – Carbia – Ponte Ledesma – Camporrapado – O Forte – O Pino – A Susana – Santiago E.I.	60'	120'	120'
5402	Monterroso – Antas de Ulla – Amarante – Agolada – Merlín – Vila de Cruces – Carbia – Ponte Ledesma – Camporrapado – O Forte – O Pino – A Susana – Santiago E.I.	60'	120'	120'
5801	A Guarda – Pías – Eiras – Goián – Estás – Tomiño – Carregal – Torrón – Tui – Guillarei – Cerquido – Polígono das Gándaras – Atios – O Porriño – Sanguñeda – Petelos – Tameiga – Puxeiros – Hospital do Meixoeiro – Universidade – H.Alv.Cunqueiro – Pereiró – Pza.América – G.Via – Intermodal	60'	120'	120'
5802	A Guarda – Pías – Tabagón – Goián – Estás – Tomiño – Taborda – Piñeiro - Sobrada – Torrón – Tui – Guillarei – Cerquido – Polígono das Gándaras – Atios – O Porriño – Sanguñeda – Petelos – Tameiga – Puxeiros – Hospital do Meixoeiro – Universidade – H.Alv.Cunqueiro – Pereiró – Pza.América – G.Via – Intermodal	60'	120'	120'
5803	Camposancos – A Guarda – San Xán – Oia – Pedornes – Baiona – Ramallosa – Nigrán – Camos – Vilaza – Vincios – Universidade – H.Alv.Cunqueiro – Pereiró – Pza.América – G.Via – Intermodal	60'	60'	60'
5804	Baiona – Ramallosa – Nigrán – Priegue – Estrada Camposancos – Florida – Gran Vía – Intermodal	30'	30'	60' 30' en julio y agosto
5805	A Guarda – Pintán – Pancenteo – Novás – O Rosal – Fornelos – Loureza – Burgueira – Torroña – Oia – San Xán – A Guarda	60'	120'	120'
5806	Tui – Guillarei – Sobredo – Cerquido – Bouzapanda – Salceda – O Barreiro – Venda Nova – Salceda – Bouzapanda – Cerquido – Sobredo – Guillarei – Tui	60'	120'	120'
5807	Baiona – Ramallosa – Panxón – Patos – Prado – Avda.Ricardo Mella – Florida – G.Via – Intermodal	60'	60'	60'
5808	Gondomar – Ramallosa – Panxón – Patos – Prado – Avda.Ricardo Mella – Florida – G.Via – Intermodal	60'	60'	60'
5809	Chandebrito – San Roque – Pazos – Ceán – Porto do Molle – A Carrasca – Padres	60'	120'	120'

	Franciscanos – Avda.Portugal – Manuel Lemos – Val Miñor – Castelao (Centro Saúde)			
5810	Don Marcial – Mestra Emérita – Torreiro – Estrada Pola Vía – Otero Pedrayo – Val Miñor – Manuel Lemos – Foz do Miñor – Porta do Sol – Doutor Benito Fariña – Belesar (circular)	60'	120'	120'
5811	O Rosal – A Mata – Pintán – Tabagón – Goián – Estás – Tomiño – Tebra – Cimadevila – Couso – Gondomar – Vincios – Universidade - H.Alv.Cunqueiro – Pereiró – Pza.América – G.Vía – Intermodal	60'	120'	120'
5812	Baredo – Baiona – Ramallosa – Parada – Camos – Nigrán – Priegue - Estrada Camposancos – Florida – Gran Vía – Intermodal	60'	120'	120'
5813	Tui – Randufe – Couso – Peitieiros – Morgadáns – Chaín – Gondomar – Avda.Portugal – Ramallosa – Nigrán - Priegue - Estrada Camposancos – Florida – Gran Vía – Intermodal	60'	120'	120'
5814	Baiona – Ramallosa – Borreiros – Donas – San Cibrán – Pinzás – Cristelos – Barrantes – Vilachán – Tomiño	60'	120'	120'
5815	Baiona – Ramallosa – Castelao – Otero Pedrayo – Val Miñor – Porto do Molle – Ceán – Pazos – Areíña – Gondomar – Avda.Portugal – Ramallosa – Baiona	60'	120'	120'
5816	Baiona – Ramallosa – Avda.Portugal – Gondomar – Areíña – Pazos – Ceán – Porto do Molle – Val Miñor – Otero Pedrayo – Castelao – Ramallosa – Baiona	60'	120'	120'
5817	Intermodal – G.Vía – Avda.Castrelos – Pereiró – H.Alv.Cunqueiro – Universidade – Vincios – Gondomar – Morgadáns – Peitieiros – Gondomar – Vincios – Universidade – H.Alv.Cunqueiro – Pereiró – Avda.Castrelos – G.Vía – Intermodal	60'	120'	120'
5818	Ponte Internacional – Tui – Rebordáns – Mosende – San Cosme - Universidade – H.Alv.Cunqueiro – Pereiró – Avda.Castrelos – G.Vía – Intermodal	60'	120'	120'
5819	Gondomar – Vincios – San Cosme – Estrada Generoso Domínguez – Puxeiros – H.Meixoeiro – Avda.Madrid – G.Vía – Intermodal	60'	120'	120'
5820	Tui – Randufe – O Monte – Samuelle – Couso – Gondomar	60'	120'	120'
5821	Gondomar – Chaín – Batizosa – Vincios – San Cosme – Pereiras – Porriño	60'	120'	120'

58N1	Goián – Tabagón – A Mata – O Rosal – Marzán – Pancenteo - A Guarda – San Xián – Oia – Pedornes – Baiona – Ramallosa – Panxón – Patos – Avda.Ricardo Mella – Florida – G.Via – Urzáiz – Areal	120'	60'	60'
58N2	Tui – Carregal – Tomiño – Tebra – Cousa – Gondomar – Vincios – Garrida – H.Alv.Cunqueiro – Pereiró – Avda.Castrelos – G.Via – Urzáiz - Areal	120'	60'	60'
5901	Intermodal – G.Via – Avda.Castrelos – Pereiró – H.Alv.Cunqueiro – Universidade – Puxeiros – Tameiga – Petelos – Sanguñeda – Porriño – Cans – Xinzo – Areas – Ponteareas – San Mateo – Leirado – Meder – Tortoreos – As Neves – Vide – Sela – Arbo – Hermida – Valeixe – A Cañiza	60'	120'	120'
5902	Intermodal – G.Via – Avda.Castrelos – Pereiró – H.Alv.Cunqueiro – Universidade – Puxeiros – Tameiga – Petelos – Sanguñeda – Porriño – Cans – Xinzo – Areas – Ponteareas – San Mateo – Leirado – Meder – Tortoreos – As Neves – Vide – Sela – Arbo – Angudes – Rebordechán – Filgueira – Ribadavia	60'	120'	120'
5903	Intermodal – G.Via – Avda.Castrelos – Pereiró – H.Alv.Cunqueiro – Universidade – Puxeiros – Tameiga – Petelos – Sanguñeda – Porriño – Cans – Xinzo – Areas – Ponteareas – San Mateo – Leirado – Meder – Tortoreos – As Neves – Vide – Sela – Arbo – Pousa – Crecente - Couto – A Cañiza	60'	120'	120'
5904	Intermodal – G.Via – Avda.Castrelos – Pereiró – H.Alv.Cunqueiro – Universidade – Puxeiros – Tameiga – Petelos – Sanguñeda – Porriño – Cans – Xinzo – Areas – Ponteareas – San Mateo – Leirado – Meder – Tortoreos – As Neves – Vide – Sela – Arbo – Hermida - Achas – A Cañiza	60'	120'	120'
5905	Ponteareas – Guillade – Taboexa – As Neves – Ribarteme – Vide – As Neves – Taboexa – Guillade – Ponteareas	60'	120'	120'
5906	Ponteareas – Ribadetea – Padróns – Pazos de Borbén	60'	120'	120'
5907	Estación de Arbo – Arbo – Hermida – Uceira – Vilameán – Carrasqueira – Perdigón – Piñeiro – Valeixe	60'	120'	120'
5908	A Cañiza – Guillade – Cortegada – Fustáns – Vilavidal – Celanova	60'	120'	120'
59N1	Areal – G.Via – Avda.Castrelos – Pereiró – H.Alv.Cunqueiro – Universidade – Puxeiros –	120'	60'	60'

	Tameiga – Petelos – Sanguñeda – Porriño – Cans – Xinzo – Areas – Pontearreas – San Mateo – Leirado – Meder – Tortoreos – As Neves – Vide – Sela – Arbo – Pousa – Crecente - Couto – A Cañiza			
59P1	Baiona – Praia América – Patos – Canido – Vao – Samil – Avenida Europa – VG20 – Puxeiros – Tameiga – Petelos – Sanguñeda – Porriño – Cans – Xinzo – Areas – Pontearreas – San Mateo – Leirado – Meder – Tortoreos – As Neves – Vide – Sela – Arbo – Pousa – Crecente - Couto – A Cañiza	A Cañiza: 11:00 Baiona: 19:30 Solo julio y agosto		

Consideraciones particulares

- Las líneas que discurren por Pontevedra y Vilagarcía de Arousa **realizarán todas las paradas destinadas al autobús urbano**, recogiendo y dejando viajeros en las mismas.
- Las líneas nocturnas **podrán ser modificadas para atender cualquier evento nocturno que no esté atendido**. Cabe destacar que, en Galicia, sobre todo en verano, abundan las verbenas en las parroquias, que no tienen autobús nocturno, y el servicio propuesto no cubre el 100% de las parroquias, pero sí todas las localidades importantes de cada municipio. Por lo que, cada verbenas, fiesta y evento nocturno, debe tener una línea nocturna a su alcance, que permita desplazarse a ellas sin necesidad de utilizar el coche.
- Determinadas líneas harán frecuencia combinada entre ellas
 - 1802 y 1810 tendrán frecuencia combinada en Cangas y Pontevedra
 - 1702 y 1704 tendrán frecuencia combinada entre Vigo E.I. y Arcade.
 - 5901, 5902, 5903 y 5904 tendrán frecuencia combinada entre Arbo y Vigo E.I.
 - 1901 y 1902 tendrán frecuencia combinada en las salidas de O Grove y Pontevedra.
 - 4601, 4602 y 4603 tendrán frecuencia combinada entre Vigo y Santiago
 - 5801 y 5802 tendrán frecuencia combinada en todo su itinerario.
 - 5807 y 5808 tendrán frecuencia combinada entre Vigo E.I. y Ramallosa.
 - 5811 y 5817 tendrán frecuencia combinada entre Vigo E.I. y Gondomar.
- Los servicios de playas podrán recoger y dejar viajeros en todo su recorrido (excepto el tráfico interno de las paradas de Vigo).
- Comentarios a las nuevas líneas:
 - Todas las líneas que discurren entre Porriño y Puxeiros, en vez de ir por la A55, harán el recorrido por la Avenida de Sanguñeda, Reguengo y Rans. Apenas se pierden unos minutos, y se permite el acceso al servicio por parte de un número de viajeros bastante apreciable y con una frecuencia muy buena, tanto para ir a Vigo como para ir a Porriño.

- La línea de Vigo hacia A Guarda por Tui pasa a ir por la calle principal del Polígono de As Gándaras, en lugar de hacerlo por la A55, así se mejora el servicio al polígono, con cientos de viajeros potenciales, y apenas supone algunos minutos de pérdida de tiempo.
- Se conectan localidades que antaño no tenían conexión directa. Baiona con Tomiño, fusionando los servicios de Sabarís a Portavedra, y de Tomiño a Pinzás, se puede crear una línea que comunique ambas localidades. De Tui a Ponteareas se puede crear una línea uniendo la línea de Tui a Salceda y la línea de Ponteareas a Alxén. La línea de Pontevedra a Pazos de Borbén se puede ampliar a Ponteareas, a través de la carretera que une Pazos de Borbén con Ponteareas, prestando un servicio inexistente a Borbén, y mejorar el que hay por Paredes y Fozara. Pontevedra se puede comunicar con Ribadavia, ampliando la línea que acaba en Doade por Beariz y Avión. Y Santiago con O Carballiño, ampliando la línea de A Estrada a Forcarei, Soutelo y O Carballiño, por la N541.
- Se mejora el servicio entre Pontevedra y O Grove, el servicio a Vilalonga pasa a prestarse por el recorrido de Meaño y Ponte Dena, mejorando enormemente el servicio en estas localidades. La conexión de Vilalonga con Sanxenxo pasa a realizarse con la línea de Santiago.
- El servicio urbano de Pontevedra se reforma, la línea de Pontevedra a Marín se fusiona con el L2, además de ampliarse hacia la Brilat, y con una frecuencia de 15 minutos en todo el recorrido. Además, el recorrido del actual L4 se amplía a Monte Porreiro, para garantizar la conexión de esta urbanización con A Xunqueira y la zona costera de Pontevedra.
- Las líneas que conectan Pontevedra con A Estrada y Lalín se reforman para complementarse entre sí, la línea de Campo Lameiro se amplía a Vila de Cruces y hará el paso por Berres y Oca. La línea que va por Caldas de Reis y Cuntis va directamente a Lalín y Vila de Cruces.
- Los servicios de Moraña a Santiago y de Cuntis a Pontevedra por Moraña se fusionan con la línea de Pontevedra a Santiago por Cuntis, esta línea pasará a ir por Moraña, y fusiona las tres líneas.
- El servicio de Pontevedra a Alba desaparece, se integra en las líneas que salen de Pontevedra por la N550, y el servicio entre Porriño a Louredo se integra en la línea de Pontevedra a Tui.
- El servicio de Vilagarcía a Sarandón se fusiona con el de Santiago a Os Verxeles, facilitando la conexión de todas las zonas que atraviesa entre sí.
- El servicio de Fontáns se amplía a Maúnzo, eliminando el viaje que subía hasta allí desde Xeve.
- El servicio de Vigo a Salvaterra se establece por Salceda, y el tramo entre Ponteareas y Salvaterra se hace en una línea, que se fusionará con el servicio de Salvaterra a Leirado y Uma, y se amplía a Vilasobroso, donde se puede hacer enlace con la línea que comunica Vigo con Ourense por la N120.

- Se establece un servicio entre Vigo y Gondomar que discurre por la Estrada de Generoso Domínguez (Cela) hacia Puxeiros, y desde allí, se dirige a la intermodal por el Meixoeiro.
- Se establece un servicio entre A Cañiza y Celanova por Cortegada.

Es decir, con esta reforma se mejoran ostensiblemente las frecuencias entre las distintas localidades (con una frecuencia mínima de 60 minutos en laborables, y en muchas relaciones de tráfico la frecuencia es menor), se establece un servicio nocturno que pueda conectar todas las capitalidades municipales y localidades importantes de Galicia (y esto no es baladí, todo el mundo sabe que muchos jóvenes se van de fiesta y beben alcohol, y luego se ponen al volante, arriesgando su vida y la del resto de usuarios de la vía. Y entre los que no beben, muchos conducen más dormidos que despiertos, lo que produce efectos similares a ir bebido. Esto es especialmente importante en verano, con la proliferación de verbenas por las parroquias de Galicia, que carecen de atención en este sentido). Además, en verano se establecen servicios a las zonas de playa entre distintas zonas del interior.

¿Esto cuesta dinero? Pues sí, pero considero que es una inversión que merece la pena, especialmente si queremos dar una alternativa de transporte útil y efectiva, que sirva para que no sea necesario utilizar el vehículo propio para todo. Es especialmente llamativo que las autoridades se dediquen a perseguir el uso del vehículo propio (zonas de bajas emisiones, impuestos, tasas, eliminación de aparcamientos y peatonalización de zonas sin dar alternativas...) y no promuevan alternativas para que realmente se pueda prescindir del uso del coche (que hoy en día suele ser más caro que ir en transporte público).

En muchos pueblos se toman medidas más realistas, se peatonalizan y se establecen aparcamientos disuasorios a la entrada. Esta medida es ideal, como las distancias son cortas, se puede aparcar el coche e ir al destino en 5-10 minutos andando como mucho, se mejora la calidad de vida, se elimina estrés, al no tener coches circulando por el pueblo a baja velocidad buscando un sitio donde aparcar. Esto mismo supone ahorro en combustible y emisiones, debido a que la gente aparcará rápido e irá *a tiro fijo* a los aparcamientos.

Además, las personas refractarias a esta medida descubrirán que, aunque no puedan aparcar en la puerta de sus destinos, realmente, entre que buscan aparcamiento y lo encuentran, ya pierden más tiempo que si lo dejan a las puertas del pueblo, y van andando.

Incluso esta táctica funciona en ciudades pequeñas como Pontevedra. Aparcando en la zona de A Xunqueira, cruzando el Río Lérez llegas al centro de la ciudad. Salvo cuando hay clase en la universidad, suele haber sitio de sobra, por lo que se aparca rápido, y gratis. Como es llano, se hace agradable el camino, y no se tarda mucho. Si vas al sur, se puede aparcar en la zona de las estaciones. También se puede aparcar en la zona de Corvaceiras, si se va a esa zona.

En Vigo es más difícil, la ciudad es más grande, y es más difícil ir andando. En este caso, se puede aparcar en determinadas zonas (Samil, Estrada de Camposancos, Ramón Nieto, Avenida de Galicia, Ángel de Lema y Marina, Avenida do Aeroporto, Estrada Vella de Madrid...) donde suele sobrar sitio, y coger un autobús para ir al centro. Esta estrategia es relativamente utilizada. E incluso si el destino no está muy lejos, se puede ir andando (y gratis).

Es una pena que esta estrategia no sea publicitada por el Concello de Vigo. Esto nos ahorraría decenas de vehículos circulando por la ciudad y gastando combustible y dinero en los aparcamientos. Un viaje en bus de ida y vuelta suele compensar, y más si se tiene la PassVigo o la Tarxeta Verde.

Además, esta estrategia impedirá las escenas de colapso que se ven todas las Navidades, con miles de vehículos intentando aparcar en el centro de la ciudad, para ver el espectáculo luminoso. Muchos no llegan, pasan horas hasta que acaban en la ciudad, y cuando llegan, ya es demasiado tarde. Si aparcan antes de llegar a la ciudad, cogen un autobús o van andando, dando un paseo y viendo las luces por el camino. Y hasta las 22:00 horas o así suele haber servicio de autobús (y en Samil y su entorno, el servicio dura las 24 horas del día, al llegar el nocturno hacia allí).

Es decir, si nuestras administraciones se dedicaran a gestionar el tráfico en vez de intentar prohibirlo o proscribirlo, facilitando la vida al ciudadano en vez de complicársela sin darle alternativas, todo iría mejor. No deja de ser patético ver a concejales de tráfico decir que su objetivo no es facilitar la circulación ni solucionar los problemas de tráfico, si no en dificultar la circulación de vehículos privados y favorecer el transporte público, pero no mejorando este último, más bien complicando la vida a los que utilizan el coche, aunque sea por necesidad.

El transporte público de la provincia de Pontevedra – Daniel Antomil Pérez
Publicado en Vigo360 en octubre de 2023 – 1ª edición. Cedido bajo licencia CC BY-SA 4.0.

Referencias

Trabajo realizado por Daniel Antomil Pérez.
Editado por Ariel Costas Guerrero.

Edición 1ª, editada en octubre de 2023.
Publicado en Vigo360 bajo licencia CreativeCommons Atribución Compartirlgual 4.0.