

REFLEXIONES SOBRE INTERMODALIDAD DE VIAJEROS.

RODRIGO JILIBERTO HERRERA

Director Adjunto. TAU Consultora Ambiental

Intermodalidad es la cualidad (propiedad) de un desplazamiento (de viajeros o mercancías) de un punto a otro del sistema de transporte, consistente en realizarlo en distintos y sucesivos modos de transporte (dos o mas).

La cualidad intermodal de un desplazamiento depende de una elección privada entre modos que está condicionada por criterios de optimalidad económica y ésta por las condiciones estructurales del sistema de transporte en el cual tiene lugar.

La intermodalidad del sistema de transporte es el grado en que éste facilita desarrollar la cualidad intermodal a todos y cada uno de los desplazamientos que desde un punto a otro punto se realizan en su interior, o con otro sistema.

La intermodalidad óptima de un sistema de transporte es aquella que maximiza el beneficio social neto. Es decir, aquel que considerando todos los costes sociales (financieros, ambientales, territoriales, etcétera) de todos los modos, la demanda existente, y todas las otras restricciones del caso, resulta que genera el mayor beneficio social neto.

El grado de intermodalidad de un sistema de transporte depende de factores infraestructurales, de servicios e institucionales, básicamente. Dentro de los factores infraestructurales son claves las redes jerarquizadas y los nodos (intercambiadores). Identificar los elementos infraestructurales claves es relevante para los otros dos aspectos señalados, pues de una u otra forma los servicios y las instituciones se anclan en estos, aunque sean de otra naturaleza y requieran tratamientos acorde.

La optimización intermodal de un desplazamiento individual, depende de que el sistema halla desarrollado o no los factores de la intermodalidad hasta el punto de la intermodalidad óptima del sistema.

Visto así la intermodalidad necesaria, optima, o a la que debe tender el sistema sólo puede ser determinada en un ejercicio de arriba-abajo, es decir, para todo el sistema. Esta aproximación se contrapone al desarrollo de la intermodalidad de abajo hacia arriba, es decir, mediante el simple fomento de elementos intermodales, sean infraestructurales, de servicio o institucionales, allí donde sea posible, como un leitmotiv o principio a seguir, sin tener excesivamente claro a donde se desea llegar como totalidad.

Es evidente que no existe la información necesaria para poder determinar el óptimo, porque los costes sociales, en particular, los ambientales y territoriales

son muy difíciles de estimar, ni tan siquiera identificar. No obstante, esto no invalida la regla general de una aproximación de arriba-abajo, si se la toma como lo que es, una guía para la acción antes que una meta fija a la cual atenderse.

En este sentido, el modelo heurístico presentado por José Luis Jordi tiene la ventaja de que define un modelo, un conjunto estructurado de elementos y criterios de decisión, que permiten dibujar una red jerarquizada y sus nodos.

Es decir, facilitan al PEIT o a la sociedad asumir la discusión sobre la bondad del sistema como totalidad, sabiendo que el propio modelo no da una respuesta definitiva, pero que propone el lenguaje a la escala adecuada, una descripción concreta de realidad que permite decidir sobre lo 'real', cosa que las estrategias basadas en aplicar principios de abajo-arriba no facilitan en ningún caso.

El resultado final no importa que no se parezca al mapa inicial, porque todos sabemos que no hay modelo que de con un óptimo, pero habrá facilitado la discusión de la totalidad, del sistema, que es lo que los problemas actuales de la política de transporte, y sus efectos ambientales, económicos y territoriales demandan.

El temor posmoderno que despierta la imagen de 'las redes intermodales sobre el mapa de España' es justificado, porque pareciera que esa imagen nos retrotrae a la racionalidad determinista propia de la modernidad, que se ha demostrado ineficaz y la mayoría de las veces equivocado. No obstante, la aproximación posmoderna, basada en una racionalidad de procedimientos (muy de la UE), que implica definir los principios que hay que aplicar en cada caso, obviando la 'realidad' a que todo esto nos lleva, bien parece una dejación de funciones ante el constante agravamiento del estado global del sistema.

En este sentido, el modelo propuesto para la intermodalidad, como otros heurísticos, que no pretenden 'representar' la realidad, y por tanto, que no pretenden decirnos 'lo que hay que hacer', sino que nos facilitan dialogar sobre lo que verdaderamente hay que decidir, el sistema, el todo, son una opción que yo calificaría de transmoderna. Transmoderna en el sentido de que trascienden, van más allá de la certeza pretendida de la racionalidad sustantiva propia de la modernidad y de la planificación a que ella dio lugar, pero que no niegan la necesidad de contar con descripciones de lo que se pretende decidir, también en un caso tan complejo como lo es un plan multimodal de escala nacional, aunque tales descripciones no representen 'objetivamente' todo lo que hay allí afuera.