

## **RESOLUCIÓN POR UN FERROCARRIL PÚBLICO E SOCIAL, SEGURO E SUSTENTABLE**

Ante os proxectos para Galicia de execución dos trazados de liña de alta velocidade, mal chamado AVE pois este é un nome comercial, a Secretaría de Medio Ambiente e Sustentabilidade de Esquerda Unida-IU expón:

O ferrocarril é o medio de transporte motorizado máis sustentable. Se comparáramos o tren co automóbil e o camiión, o tren consume menos enerxía, xenera menos gases de efecto invernadeiro, produce menos ruído, ocupa menos solo e ofrece máis seguridade que a estrada a igual número de viaxeiros ou de mercadorías e a igual percorrido. Un dato unha dobre vía de ferrocarril ten a mesma capacidade de transporte que 16 carrís de autoestrada, e un tren de mercadorías de 450 metros transporta o equivalente a 20 camiións de grande tonelaxe.

O menor consumo enerxético do tren é ventaxoso para o medio no entorno económico e social no que nos desenvolvemos, xa que o transporte é un sector devorador de enerxía, representando o 35 por cento do consumo mundial total, que subiría ao 65 por cento se consideramos a enerxía aplicada no sector primario e secundario necesario para desenvolver as infraestruturas.

Mentres que o ferrocarril consume, nestes momentos, o 5 por cento da enerxía destinada ao transporte, a estrada consume o 79 por cento o transporte aéreo o 9 por cento. O resto o consumen os transportes fluvial e marítimo.

Destes datos, evidenciase que para reducir o consumo enerxético é imprescindible reducir o transporte por estrada e por avión e incrementar o transporte ferroviario.

Polo tanto dende Esquerda Unida-IU apostamos polo transporte por ferrocarril. Pero, ¿debemos apostar por todo tipo de transporte ferroviario?.

Actualmente debemos distinguir entre dous modelos de transporte ferroviario a alta velocidade e o normal. O modelo de alta velocidade debe ser rexeitado porque é un modelo insustentable, elitista e non dá o servizo social que precisa Galicia.

Os trens de alta velocidade realizan un consumo enerxético desproporcionado e insoportable. O tren AVE que circula entre Madrid e Sevilla a unha velocidade máxima de 300 km/h e a unha velocidade media máxima de 209 km/h, tene unha potencia de 8.800 kW. Este tren AVE, con oito coches e dúas cabezas motrices e que transporta 329 viaxeiros, consume tanta electricidade, medida en kilovatios/hora, como unha cidade de 25.000 habitantes.

Para circular a 350 km/h, velocidade prevista polo Ministerio de Fomento nas liñas ferroviarias en construción, Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, variante Madrid-Segovia-Valladolid, Madrid-Levante, Málaga-Córdoba, os trens terán que ter un consumo moi elevado, xa que a potencia necesaria para incrementar a velocidade dos trens aumenta de xeito equivalente ao incremento da velocidade elevado ao cubo. É dicir para incrementar 10 km/h a velocidade necesítase aumentar 1.000 kW/h o consumo.

Convén non olvidar que a enerxía non nos resulta gratis, e que o incremento de demanda enerxética que suporía a posta en práctica destes proxectos, incluído o Proxecto galego, terían graves implicacións sociais e ambientais da man dunha máis que previsible xustificación da oferta de enerxía nuclear e da procedente de grandes complexos hidroeléctricos.

Así pois, a alta velocidade é un modelo insustentable polo seu alto consumo enerxético.

Pero tamén é insustentable polo alto consumo de territorio a alta velocidade precisa grandes rectas e curvas de amplo radio polo que a superficie de solo ocupada é moi superior ao do transporte ferroviario normal.

É un modelo elitista polo elevado custe das viaxes e o escaso número de viaxeiros se o comparamos co ferrocarril normal. Segundo os datos publicados no Anuario do Ferrocarril 1999, Cercanías-Renfe transportou 367 millóns de viaxeiros en 1998 e Rexións-Renfe, 24 millóns, no mesmo ano, é dicir en conxunto, os trens de cercanías e os trens rexionais, transportaron casi 400 millóns de viaxeiros (cunha media de 1.200.000 persoas/día), mentres que Alta Velocidade - Renfe, nos trenes AVE e os trens Talgo 200, deron servizo a 5 millóns de persoas durante o ano 1998 (cunha media de 16.000 persoas/día). Nos trens de longa distancia, excluindo AVE e Talgo 200, desprazáronse, en 1998, 14

millóns de persoas. Neste momento, mentres os trens de cercanías transportan 2.000.000 de persoas cada día, os trens AVE da liña Madrid–Sevilla só transportan 13.000 persoas/día.

Ademais, en correspondencia co alto prezo do billete, o perfil do usuario das liñas AVE responde ao dunha clase media-alta. A posta en servizo da liña MADRID-SEVILLA, supuxo un incremento dos desprazamentos en autobús nese mesmo percorrido por dúas razóns fundamentais, o menor prezo e a posibilidade de realizar paradas intermedias.

É evidente que non todo o mundo ten a capacidade económica para pagar, por exemplo, os cerca de 120 € que custará ir e volver de Madrid a Valencia en AVE. O prezo do billete triplicase con relación ao de tren convencional mellorado.

Asocial porque a alta velocidade non permitirá artellar o territorio, ao contrario o dividirá.

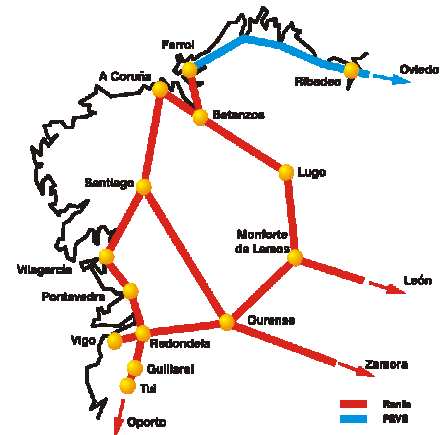
Con todo, o modelo de alta velocidade para Galicia non é tal porque, se realmente tiverá os apeadeiros que se están a dicir, nunca acadará velocidades superiores aos 250 km/h que é cando podemos empezar a falar de altas velocidades. Para acadar estas velocidades necesítase moito percorrido de aceleración para que o convoio alcance a alta velocidade e, por suposto, tamén para frenalo unha vez acadada as ditas velocidades. Polo tanto o que se fará, de facerse con todos os paeadeiros que se pretenden manter, ven sendo o que dende Esquerda Unida-IU vimos reclamando a necesaria modernización dos camiños de ferro de Galicia.

Galicia non precisa da alta velocidade, Galicia precisa dun trazado de ferrocarril que artelle o país

Para facernos unha idea de cal é a actual infraestrutura ferroviaria en Galicia, someramente dicir que:

En Galicia existen actualmente 891 km de vías explotadas por RENFE e 153 de vía de FEVE.

	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Galicia	España
km de vía	260	192	198	241	891	12 310
Estaciones	45	23	30	38	136	1736
Habitantes	1 111 886	361 782	343 768	919 934	2 737 370	41 692 558
km <sup>2</sup>	7 951	9 856	7 273	4 495	29 575	505 986
km/1.000 hab.	0.23	0.53	0.58	0.26	0.33	0.30
km/1.000 km <sup>2</sup>	33	19	27	54	30	24



A rede ferroviaria de RENFE en Galicia caracterízase por ter os seguintes problemas:

- As conexións co resto da Península son limitadas e moi mellorables.
- Unha rede especialmente sinuosa, incluso para a media peninsular, posto que inclúe aproximadamente o 40% das curvas de radio menor ou igual de 300 m e case o 20% das curvas de radio menor ou igual a 500 m de toda a rede de RENFE, sendo a súa lonxitude tan só o 7,2% do total.
- Unha rede con pendentes pronunciadas; tódalas liñas contan con pendentes superiores ou iguais a 15 milésimas.
- Unha red salpicada por 243 túneis, que supoñen unha lonxitude de 78 km sobre os 375 km de túneis que ten a totalidade da rede de RENFE.
- Como consecuencia de todo o anterior, tratase dunha rede na que se desenvolven velocidades reducidas, con tramos nos que a velocidade máxima non supera os 80 km/h; todo isto penaliza os tempos de viaxe, facendo pouco competitiva a oferta de transporte de viaxeiros. A modo de exemplo, a velocidade comercial do servizo máis rápido entre A Coruña e Lugo é de 63 km/h e, entre Vigo e Ourense é de 79 km/h.
- Unha rede moi pouco electrificada, cunha única liña electrificada, a de Covas-Monforte-Ourense-Vigo.

Considerando todo o anterior o CPN de Esquerda Unida-IU  
acorda:

- Defender e apoiar as políticas e colectivos sociais que, coma nós, aposten por un ferrocarril público e social, seguro e sustentable.
- Rexeitar o modelo de alta velocidade por ser elitista, insustentable e non vertebrador do país.
- Implantar as liñas de cercanías nas áreas metropolitanas de A Coruña-Ferrol e Pontevedra-Vigo. Creación de trens lanzadeira (metro de superficie) entre Carballiño e Ourense-Taboadela (polígono industrial e futura cidade do transporte), e Rivadavia con Ourense- Taboadela
- Reclamar o proxecto e construción da liña ferroviaria Santiago de Compostela - Lugo – Ribadeo.
- Conexión dos portos co ferrocarril
- Adecuación de mallas horarias que permitan a circulación de trens de mercadorías polas denominadas vías AVE.
- Aplicación das normas para que o transporte de mercadorías perigosas realícese por ferrocarril.