

O transporte é o “núcleo duro” da crise ambiental. O modelo territorial, o mercado único e o desenvolvemento do turismo están provocando un crecemento moi forte do sector do transporte en toda Europa. Os modos de transporte que máis crecen son o transporte por estrada e o avión, que provocan elevados custos ecolóxicos (cambio climático, contaminación, deterioración e fragmentación de hábitats naturais,...), sociais (accidentes,...) e económicos (investimentos en infraestruturas, gastos sanitarios,...), custos claramente infravalorados pola maioría da sociedade.

Unha política de transporte sustentábel e equitativa debe fomentar a “creación de proximidade”, aumentando a proximidade e non a mobilidade, restrinxir fortemente a presenza dos automóbeis no ámbito urbano e potenciar todo o posíbel os modos de transporte non motorizados, o tren e o autobús.

O protagonismo do tren debe ser moito maior. Os ecoloxistas galegos defendemos a modernización da obsoleta rede ferroviária do noso país para facer posíbel o aumento da participación do tren no transporte de persoas e de mercadorías. Queremos un tren moderno que axude a reducir o desbaldimento de enerxía, a contaminación e a accidentalidade e contribúa ao desenvolvemento sustentábel do país.

O convenio para a modernización dos camiños de ferro galegos asinado pola Xunta e o Ministerio de Fomento non garante o desexábel potenciamento do tren na Galiza, especialmente fóra do eixo A Coruña-Vigo, que concentra o 75% do investimento. O limitado investimento previsto no convenio para a mellora do ferrocarril convencional no noso país até o ano 2007 (160.000 millóns de pts) contrasta cos elevadísimos investimentos destinados á construción de liñas de alta velocidade estrita (máis de 250 km/h) en todo o Estado español até o 2010 (6,8 billóns de pts).

Na Galiza, parece ser que só está prevista a construción dunha liña de alta velocidade estrita, como a do AVE Madrid-Sevilla, entre Ourense e Santiago. Galiza só tería un AVE entre estas dúas cidades. Os ecoloxistas non nos lamentamos por isto. Mellor aínda sería non termos ningunha liña de alta velocidade estrita (insistimos no de estrita porque, hai un ano, o Ministerio de Fomento, a través dun decreto, redefiniu a alta velocidade, creando a alta velocidade “à galega”, moi inferior à velocidade das liñas AVE en senso estrito).

Os ecoloxistas ibéricos rexeitamos o tren de alta velocidade porque causa un grave impacto ambiental e presenta unha reducida rendibilidade social en relación co seu elevado custo económico. É por isto que a maioría dos gobernos europeos están promovendo o tren de velocidade alta (200-220 Km/h), non o de alta velocidade. Que saibamos, só a Franza, o Estado español e Portugal apostan pola alta velocidade. Na Alemaña, paralisáronse os proxectos de trens a 300 km/h. Na Suecia, a ligazón entre as dúas principais cidades, Estocolmo e Goteborg, levouse a cabo con trens X-2000, de tecnoloxía pendular (como a do trem Talgo ou a do Alaris entre Madrid e Valencia).

A circulación a altas velocidades esixe que os trazados sexan rectilíneos, con radios mínimos de curvatura superiores a 5.000 m e pendentes máximas do 2,5%, o que conleva grandes movementos de terra. O impacto dunha liña de AVE sobre o territorio é comparábel ao dunha autoestrada. Alén diso, os trens de alta velocidade precisan dun consumo enerxético desproporcionado, até 6 veces maior que o do ferrocarril convencional.

O AVE supón un uso pouco eficiente do orzamento público. Podemos ter un ferrocarril moderno sen necesidade de investirmos nada menos que 2.000 millóns por quilómetro (custo medio do AVE) para conseguirmos aforros de tempo adicionais mínimos. Co investimento dun só dos 27 km do famoso túnel do Guadarrama podería construírse, por exemplo, un hospital medio moderno!.

O AVE só atende ás principais cidades e é caro e elitista. Non está concebido como un servizo público para todos e todas. O AVE Madrid-Sevilla restou pasaxeiros ao avión, mais tamén expulsou a moitos usuarios do tren à estrada e deixou incomunicadas a moitas poboacións. O AVE detrae investimentos do ferrocarril convencional, impedindo a súa mellora adecuada.

A megalomanía dalgúns, o desexo de non sermos discriminados con respecto a outras zonas do Estado español ou os intereses do sector da construción non nos poden ocultar as decisivas desvantaxes do AVE. O AVE non pode ser unha demanda da sociedade galega se aspira a un modelo de transporte ecoloxicamente sustentábel e socialmente xusto.

O movemento ecoloxista galego defende trens modernos, cómodos, asequíbeis e polivalentes, con grande capacidade e frecuencia, que dean servizo a todo o territorio, adaptados ás diferentes demandas e necesidades, capaces de competiren co transporte por estrada mesmo a pesar do reducido prezo dos combustíbeis (que seguen sen incorporar os custos ambientais).

O tren non é un modo de transporte do pasado. É o modo de transporte dun futuro sustentábel. Por isso, reclamamos non só a modernización da rede ferroviaria existente senón tamén a súa ampliación coa creación de novas liñas. Habería que estudar seriamente a construción de novas liñas como Santiago-Lugo, Santiago-Aeroporto de Labacolla, A Coruña-Cee, Santiago-Noia, Lugo-A Mariña, Padrón-Ribeira ou Pontevedra-Sanxenxo. A creación de novas liñas ferroviarias debería considerarse como alternativa à construción de novas autovías e autoestradas.