

## 5. O FERROCARRIL EN GALICIA: PLANS OFICIAIS DE MODERNIZACIÓN E A ALTERNATIVA DE ADEGA

*Ramón Varela Díaz*

### 5.1. SITUACIÓN ACTUAL

Na actualidade estase elaborando por parte do Goberno Central un Plan Director de Infraestructuras (PDI) para Galiza, proxecto no que colabora tamén o Goberno Autónomo. Sospeitamos e case podemos asegurar que unha vez máis o ferrocarril vai ser discriminado a respecto doutros sistemas de comunicación.

Nos últimos dez anos construíronse na Galiza dentro do Plan de Estradas 1500 km novos que supuxeron unha inversión da orde de 200.000 millóns de ptas e así mesmo leváronse a cabo preto de 600 km de novas autovías e autopistas, mentres no ferrocarril durante esta última década nin se proxectou nin se executou ningunha nova vía (e nin se mantivo en condicións adecuadas a rede actual), agás a duplicación de vía en determinadas estacións do tramo A Coruña-Vigo para que podan cruzarse os trens que circulan en distinta dirección e que poden sumar en total da orde de 9 ou 10 km novos.

Nos Presupostos Xerais do Estado para o ano 2000, RENFE contempla para Galiza unha inversión de 1.586 millóns (751 na Coruña, 142 en Lugo, 207 en Ourense e 486 en Pontevedra) e FEVE 400 millóns (320 na Coruña e 80 en Lugo), mentres que o Ente Xestor de Infraestructuras do Transporte ferroviario dependente do Ministerio de Fomento contempla unha inversión de 3.196 millóns, en total as inversións por diversas entidades suman 5.182 millóns que representa o 1,5% do total da inversión do Estado (ver no cadro 5.1 a distribución territorial). Estas inversións ridículas comparadas coas que se realizan en Cataluña, Aragón, Madrid, Castela,.etc.

**Cadro 5.1. Presupostos Xerais. Inversións para o ano 2000 (Millóns de ptas)**

Cataluña	93.737	Valencia	13.628
Aragón	80.535	Pais Vasco	7.487
Madrid	56.457	<b>GALICIA</b>	<b>5.182</b>
Castilla-León	30.284	Asturias	5.036
Castilla-La Mancha	28.178	Extremadura	3.966
Andalucía	18.516	...	

Ao estudar a inversión que se vai facer no ano 2000 en Galiza con relación a poboación, atopamos que mentres o investimento consolidado per-capita na media do Estado é de 8.711 pesetas na Galiza é de 1.902 ptas. Unha vez máis existe unha clara discriminación e unha falta de interese de Madrid pola nosa realidade, con total complicidade do Goberno galego.

Hoxe aínda está pendente de contratación o túnel do Guadarrama que permitirá preparar, segundo afirman, unha vía para 350 km/h entre Madrid e Valladolid. En



León esperan que esta liña se prolongue e chegue no 2005 e o Sr. Cuíña sigue a bombo e prاتیño afirmando que no ano 2007 entrará a alta velocidade na Galiza sen falar para nada da necesidade de mellorar e modernizar o ferrocarril no interior da Galiza.

Nós cansados de tanto "esperar o tren", non necesitamos alta velocidade para ir a Madrid, chéganos con velocidade alta (non precisamos ir a 350 km/h) e preferimos que unha boa parte da inversión se faga na mellora da rede interior actual. Temos dereito a un ferrocarril moderno, seguro e áxil (120-160 Km/h) como recoñecemos na nosa alternativa de 1995, alternativa que na actualidade sigue tendo toda a súa vixencia, e que por iso reproducimos a continuación\*.

## 5.2. O PLAN DIRECTOR DE 1995 DA XUNTA DE GALICIA

A Dirección Xeral de Transportes da Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda no seu documento de outubro de 1994 de título "Propuesta alternativa de un plan director de infraestructuras ferroviarias para el noroeste español, en concreto para Galicia" critica o Plan Director de Infraestructuras do MOPTMA -PDI de 1992, calificandoo de ambiguo, impreciso, discriminatorio para Galiza, falto de homoxeneidade, carente de prioridades ou calendarios, falto de visión global de infraestructuras, e mesmo o tilda de provocar o illamento ferroviario noroccidental. Cando se refire ao capítulo de modernización de liñas e adecuación da velocidade afirma que o PDI leva consigo a marxinação absoluta para Galiza.

Fronte a esta situación a Xunta describe unha serie de suxerencias para un Plan de Infraestructuras Ferroviarias do Noroeste español, con obxectivos en algún caso coincidentes co PDI, e fai unha "PROPUESTA DE PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS PARA GALICIA", afirmando que, mais que alternativa ao PDI, é unha proposta nova, que concreta, relaciona e prioriza actuacións na rede ferroviaria galega.

No presente informe analizamos esta "Propuesta de Plan Director..." da Xunta, indicamos os puntos principais de discrepancia de ADEGA con respecto á mesma, e presentamos unha alternativa que xulgamos viábel e cuxa realización sería de grande importancia.

### 5.2.1. Obxectivos da proposta de Plan Director da Xunta

Os obxectivos xenéricos de partida presentados tanto no PDI como na Proposta da Consellería que teñen relación coa necesidade de modernizar as infraestructuras ferroviarias, reducir tempos de viaxe, aumentar a seguridade, potenciar o tráfico de mercadorías,...etc, parecen puntos básicos que aglutinarían en principio todos os sectores e intereses de defensa do ferrocarril, sen embargo os obxectivos propostos quédanse só nunha declaración de intencións porque os resultados previstos, os obxectivos concretos e finais para o ano 2007 deixarían de novo a Galicia cunha estrutura ferroviaria mais propia de principios do século XX que do século XXI e



\* Participaron na preparación desta Ponencia: Xoán Carmona, Manuel Soto, Xosé Doldán, Roberto García e Ramón Varela. Coordinación e elaboración: Ramón Varela. Esta proposta foi presentada nas Xornadas Técnicas sobre os Camiños de Ferro na Galiza, celebradas o 20. Xaneiro. 1995 en Santiago, e organizadas pola Mesa Galega en Defensa dos Camiños de Ferro. Publicada no mesmo ano na revista Cerna (nº 14, Dossier).

a proposta da Xunta non corraxiría a discriminación para Galiza que crítica no PDI do MOPTMA.

O modelo de ferrocarril que propón a Xunta para o futuro é que no século XXI teñamos un tren que comunique no interior de Galicia a 80 km/h e no mellor dos casos nos trens tipo Talgo que nos acerquemos aos 95 km/h, mentres que para saír de Galiza podería facerse a Alta Velocidade entre 300-350 km/h (aínda que nunha primeira etapa se quede esta en 200-220 km/h.).

Discrepamos desta "estrela" do proxecto AVE e da Alta Velocidade na liña Monforte -Ponferrada.

Polo contrario, desde ADEGA propomos como obxectivo alcanzar un medio de transporte moderno, rápido, seguro e eficaz, adaptado á realidade galega, que comunique as grandes cidades entre si -liñas "Interurbanas"- e co exterior, e ao tempo que sirva para utilizar en corto percorrido -liñas de cercanías, dada a diseminación dos núcleos de poboación no noso país.

Os obxectivos de velocidade para axustalo aos presupostos arriba citados e facelo competitivo deberían ser:

- Velocidades medias no interior de Galicia de 120-160 km/h. en liñas electrificadas e con dobre vía.
- Velocidades medias de 95-120 km/h nas liñas de cercanías.
- Velocidades altas de 200-220 km/h nas liñas que leven fora de Galiza, en dirección a Madrid a partir de Monforte, e en dirección a Lisboa a partir de Vigo, sen necesidade da "Alta Velocidade" ou AVE.

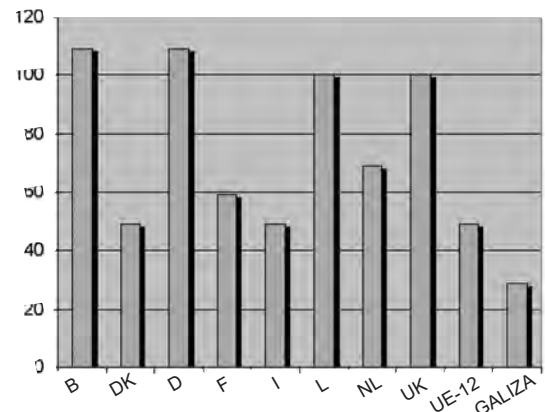


Figura 5.1. Densidade de liñas de ferrocarril en Europa (km de liñas por 1000 km<sup>2</sup> en 1989).

### 5.2.2. Os investimentos do Plan

1) Os investimentos proposta pola Xunta para o ferrocarril no período de 13 anos que vai ata o 2007 ascende a 152.866 millóns de ptas. Esta cifra significa o 3,9% do total a investir no PDI do Ministerio, é calquera entente que é insuficiente, considerando a situación actual galega con infraestrutura arcaica, deficiente estado de algúns tramos de vías, necesidade de novo trazado, abandono durante moitos anos,... posibelmente se teña que duplicar a inversión citada para lograr un ferrocarril moderno e competitivo.

O Plan da Xunta propón distribuír os gastos da seguinte forma:

- Alta velocidade AVE Ponferrada Monforte	42.5%
- Modernización de liñas con aumento de velocidade	14.7%
- Actuacións complementarias	6.2%
- Conservación e mantemento	6%
- Seguridade	5.3%
- Actuacións en medio urbano	17.1%
- FEVE	8.2%

Consideramos que as prioridades ás que se debería destinar o groso das inversións terían que ser:

- modernización das liñas con aumento de velocidade, electrificación, dobre vía, novos trazados,

- b) actuación no FEVE,
- c) seguridade.

2) O gasto vaise realizar fundamentalmente no AVE ata Monforte. No Plan prevese que o custo da liña de Alta Velocidade Ponferrada-León supón ela só 65.000 millóns de ptas o que representa mais do 42% do gasto total en Galiza. A electrificación de todas as liñas de Galicia (Ferrol-Coruña-Santiago-Vigo, Santiago-Ourense e Monforte-Betanzos ) podería realizarse pola cuarta parte, é din, con 16.000 millóns de ptas.

3) O gasto en modernización de liñas con aumento de velocidade é moi baixo polo que non é raro que se teña como obxectivo pasar só de 60 a 80 km/h. Os 22.491 millóns a gastar en modernización de liñas, que significan o 14.7% do total, representan menos do dobre do que se vai gastar no FEVE ou tan só a terceira parte do que se vai gastar no AVE.

4) O Plan pretende gastar en actuacións urbanas que implican 4 by-pass e a integración urbana do ferrocarril en 5 cidades mais de 8.000 millóns de ptas, mentres que para o FEVE só se dedican 12.500 millóns de ptas.

En resumo dende ADEGA débese dar prioridade a modernización de liñas con aumento de material e adecuación do tren a realidade galega con obxectivos arriba marcados. Lembramos que no ano 2001 o proxecto Neitec en Suiza porá en marcha a liña Xenebra-Zurich con trens de vagóns inclinabeis capaz de alcanzar nos tramos mais sinuosos unha velocidade media superior ao 30% da dos trens convencionais.

### 5.2.3. Os prazos de aplicación

O prazo que se marca de 1994-2007, é dicir 13 anos, representa unha inversión anual de 10.919 millóns, cifra baixísima tendo en conta que se necesita unha inversión de choque dado o atraso e abandono que ten actualmente o noso ferrocarril. O prazo debería establecerse como máximo no ano 2005 e con inversións anuais superiores a 20.000 millóns anuais.

Aos que consideren que nin o Goberno Galego nin o Goberno central poden facer fronte cos seus recursos a esta inversión lembrámoslle que unicamente con aplicar unha taxa de emisión de 30 ptas/kg/ano para o dióxido de xofre que botan a atmosfera as centrais térmicas de As Pontes e Meirama xa chegaría para financiar o ferrocarril, e por outro lado o que aquí se apunta de inversión para modernizar os camiños de ferro galegos non é nin a terceira parte do que custou unha liña só de AVE que une Madrid e Sevilla.

### 5.2.4. A mellora das vías: vía dobre e electrificación

A Xunta no seu documento critica ao PDI e afirma que neste só aparece unha única actuación transcendental para o noroeste cunha liña radial a 200/220 km/h, mentres que nas outras tres direccións do cuadrante peninsular e diversas liñas de peche de malla e enlaces van ter Alta Velocidade, alcanzándose 300/350 Km/h.

Na proposta da Xunta contemplase unicamente en véspidos dobre o tramo Monforte-Ponferrada dentro da vía de Alta de Velocidade León-Monforte, para utilizar en principio a velocidade 200/220 km/h e posteriormente a 330/350 km/h.



ADEGA propón:

- Dobre vía con novo trazado en determinados lugares para permitir alcanzar velocidades medias de 120-160 Km nos traxectos : Ferrol-Coruña-Santiago-Vigo, e Santiago-Ourense- Monforte.
- Dobre vía con novo trazado en determinados lugares que permita alcanzar velocidades de 200-220 km/h o no tramo Monforte-limite de Galiza, sen necesidade de Alta Velocidade.

Estas obras de instalación da dobre vía son realizabeis en tres fases a rematar entre o ano 2003-2005:

Fase I (1995-98): Coruña-Santiago e Monforte-limite Galiza

Fase II (1998-1999): Santiago-Ourense e Coruña-Ferrol

Fase III (1999-2003): Santiago-Vigo e Ourense-Monforte

A viabilidade destas actuacións está xustificada, xa que:

- Os tramos Coruña-Santiago e Santiago-Ourense teñen xa hoxe preparada infraestrutura para a dobre vía,-estaba prevista-, esta situación abarata os custos e o tempo a empregar para a súa realización.
- O tramo Monforte-limite de Galiza é imprescindible polo grado de ocupación, estando xustificada na proposta da Xunta e recollida en plans ferroviarios anteriores.
- O tramo Santiago-Vigo é, xunto con Santiago-Coruña, unha das liñas mais rendibeis non só de Galiza, senón do Estado Español, no futuro pode ter mais importancia no movemento de pasaxeiros e mercadorías. De estar electrificado e con dobre vía pode facilmente alcanzar velocidades de 120-160 km/h de media polo que seria moi competitiva.
- O tramo Coruña-Ferrol une dous núcleos importantes de intenso movemento de pasaxeiros, a dobre vía con novo trazado en diversos puntos garante alcanzar mais velocidade e mais seguridade. Non só debe funcionar como liña de cercanías senón estar incluída na liña Vigo-Ferrol



### 5.2.5. As novas velocidades interurbanas

Segundo a proposta da Xunta, pasaríase dunha velocidade media próxima a 60 km/h a outra de 80-83 km/h, e en algúns casos empregando trens tipo Talgo aproximaríase a unha velocidade de 90-95 km/h. O tramo A Coruña-Vigo pasaría a realizarse en 2h 11 minutos en trens normais e en 1h 52 minutos en trens tipo Talgo cunha diminución sobre o tempo actual de 22 minutos e 41 minutos respectivamente.

Consideramos insuficiente o aumento de velocidade proposto e o tempo que se vai reducir. Isto sería válido nos anos 50 ou 60 pero inaceptábel nun ferrocarril de finais de século e mesmo que vai permanecer sen reformas posteriores nas próximas décadas.

Na actualidade, e en Galiza debese buscar que o ferrocarril compita co autobús no transporte de viaxeiros, e mesmo cos camións no transporte de mercadorías. Hoxe estes poden recorrer o eixo Coruña-Vigo a velocidade media de 110-120 km/h. e o mesmo sucederá dentro de dous anos nas autopistas que partindo de A Coruña e Vigo vaian a Meseta en dirección a Madrid. Para o mesmo recorrido o autobús tardara entre a metade e 2/3 do tempo que vai tardar o ferrocarril coas



melloras propostas pola Consellería, polo que o ferrocarril non sería un medio de transporte competitivo.

Desde o punto de vista de ADEGA non ten sentido gastar centos de millóns de ptas. se non é para garantir a existencia dun ferrocarril moderno, seguro, áxil e competitivo que alcance e mesmo sobrepase a velocidade media de 120 km/h. Téñase en conta ademais que os ferrocarrís de 1885 - século XIX- en Estados Unidos con máquinas de vapor xa daban medias como as que propón a Xunta para Galicia no século XXI e no ano 2007. A modernización das liñas con aumento de velocidade pasaría pola dobre vía nos tramos reseñados e pola electrificación nos tramos Santiago- Vigo, Santiago-Ourense, Coruña-Ferrol.

### 5.2.6. Actuacións complementarias

Na proposta da Xunta contémpanse oito actuacións sen que ningunha delas este cuantificada e con prazos establecidos.

Para ADEGA, e dada a limitación de recursos, non se considera procedente a electrificación Betanzos-Monforte antes do ano 2000, proposta no proxecto, pero si a mellora da vía para alcanzar velocidades de 100-120 km/h. Desta forma poderían gañarse de novo os viaxeiros perdidos na última década nesta liña, podendo entón pensarse na súa electrificación. De momento un tren de cercanías tipo ferrobús pode cubrir este servicio .

Por outro lado, a mellora da Ponte Internacional de Tui de acceso a Portugal non debe ser unha obra que se incluía no proxecto, dado que é competencia tanto de Portugal como de Galiza, en todo caso debe facerse cofinanciando as obras, e mesmo buscando unha vía de velocidade alta entre Vigo-Oporto

A conservación e mantemento debería ser en principio en todas as liñas competencia do Ministerio. No futuro, pasado o horizonte do 2003 que propomos, debe estudiarse a posibilidade de que pase a depender da Xunta de Galiza.

En relación coa seguridade, propomos a adopción prioritaria das seguintes medidas:

- Pasos a nivel: Suprimir mais paso a nivel cada ano, en vez de 20/ano deben ser 40-45 para tratar de conseguir a supresión dos 460 pasos existentes no ano 2003-2005. O custe non é elevado: 1.200 millóns/ano significaría suprimir os pasos a nivel.
- Valado: Debe estenderse o valado -valado ecolóxico- ás liñas con dobre vía e electrificadas con velocidades medias superiores a 120 km/h.
- Bloqueo automático e outras medidas deben de desenvolverse para garantir unha maior seguridade.

Por último, propomos a modernización da liña de FEVE para conseguir velocidades propias de un tren de cercanías 110-120 km/h. A inversión prevista no Plan é insuficiente.

### 5.3. PROPOSTA ALTERNATIVA DE ADEGA

1. Creación dunha Compañía Pública Galega de Camiños de Ferro, para a explotación do ferrocarril interior de Galiza, tanto o de cercanías como o chamado



"rexional". Nunha primeira fase o Ministerio pode quedar coa responsabilidade da infraestrutura, mantemento, mercadorías e con trens de longo recorrido. ADEGA apoia a alternativa do Ministerio que pretende a coparticipación do Goberno Galego en liñas con perdas, quedándose o MOPT coas liñas rendíbeis.

2. Aplicación de investimentos de choque a 10 anos para superar o atraso que arrastramos e o abandono actual da infraestrutura. Non serve investir 152.866 millóns en 13 anos para pasar de medias de 60 km/h a 80 km/h.
3. Mellora de liñas. Co obxectivo de lograr un medio de transporte rápido, seguro e competitivo buscaríase que a infraestrutura galega de ferrocarril conte con novos trazados en parte das liñas, ademais de dobre vía e electrificación, desta forma poderíanse lograr medias de 120-160 km/h e superiores desde Monforte á Meseta.

Dobre vía. Proposta para as liñas Ferrol-A Coruña-Santiago-Vigo e Santiago-Ourense-Monforte-límite de Galiza.

Electrificación. Proposta para as liñas Ferrol-A Coruña-Santiago-Vigo e Santiago-Ourense.

Modificación do trazado. Modificación do trazado en tramos determinados das liñas citadas de dobre vía para alcanzar velocidades medias que non baixen de 120 km/h.

4. Adaptación do material á realidade galega e Xestión adecuada. Galicia precisa dunha adecuación do material ferroviario a súa particular situación topográfica, e a súa realidade socioeconómica. Moitos servicios non son rendíbeis porque con criterios propios doutras parte do Estado móvense unidades pesadas que poden desprazar moitos mais pasaxeiros nese trazado que os que normalmente se desprazan. Precísanse en moitos casos unidades lixeiras -2 eixes- adecuadas ao número de viaxeiros que se van transportar, unidades que consuman pouco e que fagan o servicio rendíbel, si existe mais demanda no futuro buscar unha nova adecuación.

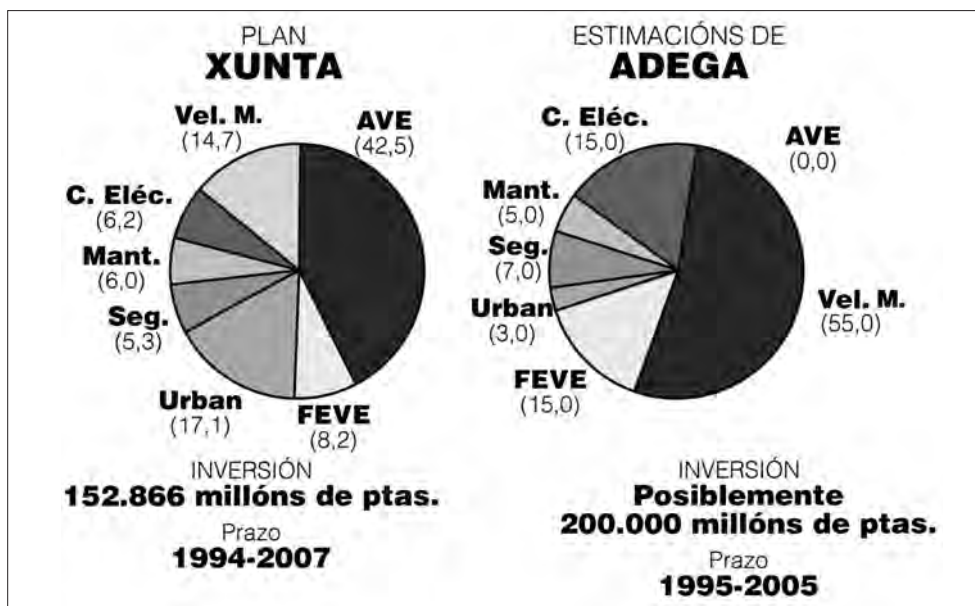


Figura 5.2. ADEGA propón destinar os investimentos previstos para o AVE á mellora do ferrocarril convencional para alcanzar velocidades medias de 120-160 Km/h.

5. Potenciamento dos trens de cercanías. O servizo de cercanías debe ser considerado como moi importante en Galiza e preto de 500 km dos 923 km de vías que ten Galiza poden considerarse de cercanías. Mentres en Cataluña, Madrid e outros lugares se puxeron en marcha unidades novas e se fixeron grandes inversión nos últimos anos no servizo de cercanías, aquí a inversión foi cero.
6. Potenciamento dos trens de mercadorías. Moitos dos produtos que se desprazan por estrada faríano por tren se este servizo fose mais rápido e estivese organizado de maneira que fose seguro e eficaz. Coa implantación de dobre vía e electrificación, xunto co novo trazado de diversos tramos pode facer que o tren sexa o medio de transporte de mercadorías que hoxe se transportan en camión. Débese buscar a competitividade neste campo.
7. Busca de un transporte rápido con Madrid e Lisboa. É necesario mellorar substancialmente as comunicacións por tren con Madrid e o resto do Estado, pero non o é menos, tanto desde o punto de vista económico como social, a mellora das comunicacións co Norte de Portugal e con Lisboa.
8. Instalacións de novas liñas, segundo os seguintes criterios:
  - i). Unión da vía férrea cos aeroportos de Santiago, A Coruña e Vigo e cos portos de Vigo e A Coruña así como con determinados polígonos industriais como o de Santiago por exemplo. Isto permitiría integrar mellor o ferrocarril dentro da economía galega
  - ii). Unión de Santiago-Lugo. A liña Santiago-Aeroporto e continuación ata Curtis permitiría unir Santiago-Lugo. En total as actuacións 1 e 2 comprenderían 60-65 km de novas vías.
  - iii). Unión de Vigo-O Porriño-Salvaterra
  - iv). Integración de estacións illadas nas vilas como: Lalín-Botos, Redonde-la, ...
9. Debe enmarcarse un Plan Director de Infraestructuras Ferroviarias de Galicia dentro dun Plan Xeral de Transportes e no marco dunha Ordenación do Territorio. ■