

# XI XORNADAS ESTATAIS EN DEFENSA DO FERROCARRIL PÚBLICO

Redondela; 5, 6 e 7 de novembro de 2010

## RESUMEN/ESQUEMA DE LA PONENCIA N° 4

### Presenta:

**ADELA FIGUEROA PANISSE** – Vogal de Transportes e Movilidade **ADEGA**

### **“Camiños de Ferro Galegos, solución ecolóxica”. Alternativas para unha mobilidade sustentábel**

No Estatuto de Galiza, recóllese, no Título II “*das Competencias de Galicia*”, capítulo 1º (“*Competencias em xeral*”) punto 8 :  
*Será competencias :*

*8.-Vías férreas e estradas nom incorporadas à rede do Estado, com itinerários que se desenvolvam integramente no território da Comunidade Autónoma, e, nos mesmos termos, o transporte efectuado por estes meios ou por meio de cabos electrificados.*

Foi, apenas, no governo do bipartito, que se fez uma tímida intenção de corrigir esta “eiva”, coa creación, apenas no papel, do <ENTE FERROVIARIO GALEGO>, uma figura sem qualquer dotação económica e que, sem antes ter desenvolvido o ponto 8 do estatuto, acima citado, não tinha qualquer esperança de ser realizado, pois esse seria o requisito indispensável para termos reconhecida a competência em matéria de comboios de perto (cercanias).

A oportunidade de que o nosso país estivesse integrado por unha linha férrea “**Os Caminhos de Ferro Galegos**” foi sendo adiada e esquecida por todos: Governantes e cidadãos que, fascinados pelos seus carros, cada vez mais velozes, foram-se lançando a uma corrida perigosa para adiante, provocada por um urbanismo especulativo que derivou na borbulha que hoje conhecemos.

Temos agora uma serie de conseqüências de impacto ambiental e social, resultado da falha da planificação global do Território: Dependência cada vez maior do petróleo que não produzimos; Fragmentação irreversível do território com mudanças nos cursos de água e na estrutura produtiva do meio e fragmentação de habitats que levem à descida e debilitamento da biodiversidade. - Esquecimento daquelas pessoas que não conduzem ou não têm carro. - Desintegração da Galiza em nacos incomunicados entre si, só apenas por estradas de ponto inicial a final. - Despesas milionárias para reparação de tantas vias asfaltadas. - Alto contributo à poluição atmosférica como conseqüência das emissões difusas devidas ao transporte por estrada e a construção das mesmas. Manuel Soto Castiñeiras demonstra, num recente artigo, como a **pegada ecológica** da Galiza é superior à meia de Espanha e uma das mais altas de Europa, (6H<sup>3</sup>/ pessoa.) devido às emissões do transporte e das térmicas.

Perante a emissão de gases com efeito estufa a **estrada é a responsável por 88,2%** destas emissões, em quanto o **Caminho de Ferro o é por 0,3%**. A **energia consumida pelo transporte** na Espanha representa mais do **40% do total**, sendo esta a principal responsável da emissão poluente e do efeito Estufa na atmosfera ou seja da mudança climática que já estamos a padecer.

O Caminho de Ferro já estava cá. Existe uma rede que já em seu dia fizera uma ocupação do território e uma rotura do mesmo. Mas esse tracejado não é aproveitado para ser electrificado e modernizado. Na Galiza, o País alagado baixo mil barragens para produzir electricidade que viaja a outros lugares.

Defendemos o Caminho de Ferro como o médio de transporte mais barato ecológico e seguro, num momento transcendental de crise económica, energética e social.

Lugo é a capital galega mais abandonada pelo ferrocarril. Reclamamos uma linha Lugo-Santiago que ligue á capital da provincia com o Aeroporto, e uma linha que a ligue também com a Marinha Cantábrica, a zona mais desenvolvida da Provincia. Esta linha deveria de comunicar a Lugo com um tren que, desde Ferrol até Irum nos puxesse em contacto com a fronteira Francesa, e, através da linha Lugo Santiago comunicarmonos com a de Portugal e com Vigo a vila mais vital da Galiza.

Uns transportes racionais e integradores do território têm de contemplar o caminho de ferro no moderno conceito da **intermodalidade**, que é recomendada na Estratégia Europeia pela Mobilidade Sustentável. Nesse planeamento o AVE não é imprescindível. Bastariam comboios de velocidade alta, que pudessem alcançar os 200 Kmts/h e que aproveitassem os antigos tracejados modernizando as vias. Isso seria mais barato que o actual dispêndio em dinheiro, ambiente e emissões de CO2 que está a provocar as obras do AVE que se superpõe ao tradicional, e as auto-estradas mal planificadas.

Apoiamos o Tren do Povo como um direito solidário para nós e para o Planeta que está a reclamarmo-nos respeito e sensatez.

#### **ORGANIZA:**

**COORDINADORA ESTATAL EN DEFENSA DEL FERROCARRIL PUBLICO**  
Secretaría Técnica XI Xornadas: **Sindicato Ferroviario (SF-Intersindical)** [www.sindicatoferroviario.com](http://www.sindicatoferroviario.com)

**LUGAR: CENTRO MULTIUSOS DA XUNQUEIRA**  
Paseo da Xunqueira 5/N 36800 - REDONDELA