

SITUACIÓN ACTUAL DO FERROCARRIL

RAMÓN VARELA DÍAZ

Na actualidade estase elaborando por parte do Goberno Central un Plan Director de Infraestruturas (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 tampouco 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

Infraestruturas 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 a distribución territorial). Estas inversións son ridículas, cando as comparamos coas que se realizan en Cataluña, Aragón, Madrid, Castela, etc.

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 pesetas. 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 contrata-

ción 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. Cuñia segue a bombo e pratiño 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 recolliamos na nosa alternativa de 1995 (Cerna n.º 14, 1995), alternativa que na actualidade segue tendo toda a súa vixencia.

PRESUPOSTOS XERAIS. INVESTIMENTOS EN FERROCARRIL PARA O ANO 2000 (MILLÓNS DE PTAS)

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

BALANCE ECOLÓXICO DO TRANSPORTE UNIVERSITARIO NOS CAMPUS DE ELVIÑA E A ZAPATEIRA (A CORUÑA)

Un estudo da situación do transporte de viaxeiros aos campus de Elviña e A Zapateira da Universidade da Coruña* mostra que uns dez mil usuarios diarios distribúense en partes case iguais entre o autobús e o turismo privado, dando conta dun consumo anual de preto de mil toneladas equivalentes de petróleo (tep). Isto supón a emisión de 2300 t anuais de dióxido de carbono, 24 t de hidrocarburos e 31 t de óxidos de nitróxeno.

O interese do estudo estaba en ver cales serían os beneficios ambientais do potenciamento do transporte colectivo en autobús até porcentaxes que podemos definir como razoabelmente via-beis, que os autores sitúan nun mínimo do 80% dos desprazamentos totais. Neste caso, o consumo enerxético e as

emisións de dióxido de carbono reduciríanse en algo máis dun 30%, as emisións de hidrocarburos baixarian á metade, e tamén se rexistraría unha redución do 20% nas emisións de óxidos de nitróxeno. Estas reducións serían

ainda maiores no caso de proceder a unha remodelación das vías de acceso, o que podería reducir o percorrido ao menos nun 35%, e permitir o servizo entre ambos campus, algo que hoxe non existe, a pesar de que só distan entre sí

pouco máis dun quilómetro. A outra grande vantaxe do uso do autobús é a forte redución no espazo necesario para estacionamento dos vehículos particulares.

*M. Barriada, M.

Blanco, M. Felipe, C. Rey e M. Soto.

ADEGA-CADERNOS

Nº 5, páx. 35-40.

CONSUMO DE ENERXÍA (TEP/ANO) E EMISIÓNS (T/ANO) NOS DIFERENTES ESCENARIOS

Concepto	Situación Actual	A Só coche	B Só autobús	C Autobús 80% Coche 20%	D C+mellora das vías
Consumo de enerxía	949	1395	454	642	519
Emisións de CO ₂	2305	3335	1163	1597	1282
Emisións de hidrocarburos	24	41	5,4	12,5	11,3
Emisións de NO _x	31	40	20	24	18,6
Emisións de SO ₂	1,4	1,1	1,7	1,6	1,1
Superficie estacionamento % 7300 prazas		+94	-100	-61	-61