



*ADEGA puxo a debate a problemática dos transportes en Galiza como unha das principais fontes de contaminación difusa do país e factor determinante no seu desenvolvemento económico e social. Foi nas Xornadas sobre Transportes celebradas na capital luguesa os pasados 23 e 24 de maio, na Cámara de Comercio. A prevalencia do transporte por estrada, a falla dunha rede de camiños de ferro galega e a ausencia de políticas transversais que acaden consensos de carácter colectivo e sostíbel na materia, puxeron de manifesto a urxencia coa que é preciso abordar esta temática.*

A Directora Xeral de Transportes da Consellaría de Política Territorial, Mar Chao, foi a encargada de inaugurar as xornadas e aproveitou o evento para dar conta do PITGAL (Plano Integral do Transporte de Galiza), que intenta abranguer todos os tipos de transporte e de iniciativas concretas como "Chama ao Bus", o "Noitebús" ou o "Tes+Bus". Segundo Chao, nunca antes se estableceran políticas específicas de transporte en Galiza, amparadas por un estudo previo sobre a mobilidade que logo derive na formulación dunha Lei do Transporte, na que se aposte decididamente polos medios de desprazamento públicos e na que se aborde a problemática do transporte metropolitano e no medio rural. Así mesmo, anunciou a implantación dun modelo de "integración tarifaria" que despenalice os trasbordos, e a futura creación dun Ente Ferroviario Galego que intente mellorar os servizos por tren en Galiza.

Desde o plano socioeconómico, o Catedrático en Economía, Xosé Manuel Beiras Torrado, fixo unha análise histórica do desenvolvemento infraestrutural das redes viarias no país e das súas consecuencias. Da súa análise extráese que desde sempre Galiza estivo sometida ao esquema de deseño estatal centripeto e radial no tocante a infraestruturas, convertíndose na "Fisterra peninsular" e obstruíndolle as comunicacións co resto de Europa polo norte da Península e con Portugal. Por outra banda, os sucesivos gobernos galegos e estatais nunca tiraron rendemento da situación extratética de Galiza no Eixo Atlántico, podendo converterse no posto avanzado de todo o tráfico marítimo transoceánico e transcontinental. Co mesma indiferenza foi tratado o tren, que quedou sometido ao desleixo tras a imposición desorbitada do transporte por estrada. Coincidiu coa Directora Xeral en que nunca existiu ata o de agora un modelo autonómico

de transporte, mais subliñou que tampouco existe agora e que esa carencia responde, en definitiva, "á grande falla dun modelo político territorial".

Luis Díaz Cabanela, médico e vogal de Saúde Ambiental de ADEGA, incidiu sobre as consecuencias na saúde que está a ter a contaminación difusa do tráfico, nomeadamente, pola emisión de partículas contaminantes que poden chegar a causar a morte. Sinala que os falecementos derivados da inhalación destas partículas triplica ao número de mortes por accidentes de tráfico e que, aínda así, en Galiza non dispomos dun sistema rigoroso nin fiable que mida e nos indique os niveis de contaminación provocados pola emisión de partículas. Recomendou substituír o sistema galego actual polo sistema americano AQI (Air Quality Index), que recolle información diaria e puntual dos índices de contaminación e tipos de elementos contaminantes, e fai recomendacións á socieda-

de en xeral e aos grupos de maior risco para protexer a súa saúde. Por outra banda, aboga polo fomento dos transportes colectivos e eléctricos, tendo en conta a escaseza global de recursos fósiles e que Galiza é excedentaria en produción de enerxía.

No plano ambiental, o Director Xeral de Desenvolvemento Sustentable, Emilio Fernández, interpretou o último informe da Consellaría de Medio ambiente sobre as emisións de gases de efecto invernadoiro en Galiza desde 1990 ata 2006. Neste documento, o transporte é o causante do 20% do total das emisións galegas, o 48% da contaminación difusa en Galiza e o sector que máis incrementou as emisións de CO<sub>2</sub> nesas dezaes anos, nun 104%. Isto convérteo no segundo sector máis contaminante de Galiza, despois do industrial, e probablemente, segundo o director xeral, onde as Administracións terán que facer máis esforzos para loitar contra o cambio climático. Emilio Fernández sinala os planeamentos urbanísticos e a falla de ordenación territorial en Galiza como principais factores promotores da situación actual dos transportes. "Estase a seguir o modelo anglosaxón, no que a construción de estradas se converte nunha obsesión, cuxo paso seguinte é a urbanización arredor das estradas que, á súa vez, provoca aglomeracións de tráfico que, consecuentemente, obrigan á realización de máis estradas: un círculo vicioso", di Fernández. A dispersión poboacional de Galiza agrava a situación porque "vivir dispersos é caro e enerxeticamente pouco eficiente", razón pola que Emilio Fernández recomenda aos concellos que opten por modelos de ordenación non dispersos.

A Plataforma galega "Salva o Tren" e a Plataforma de Cambre polo Tren de Proximidade informaron das liñas de servizo ferroviario existentes que van ser eliminadas en favor do tren de alta velocidade e demandaron á Xunta a elaboración dun Proxecto galego para o Tren de Proximidade, no que se manteñan as liñas actuais e se fomenten outras no futuro, por ser a opción máis eficiente enerxeticamente, a máis servicial socialmente e a máis económica. Consideran que o goberno autonómico está priorizando o enlace coa Meseta fronte ao servizo de comunicación entre os pobos galegos, en contradición coas análises teóricas de loita contra o cambio climático.

A esta conclusión chegou tamén Xosé Carlos Fernández, enxeñeiro de Obras Públicas e autor do libro "Tren en Galicia: pasado, presente e futuro", onde analiza os planos, proxectos e obras ferroviarias programadas polo goberno estatal e autonómico para Galiza. Fixo especial fincapé no lamentábel estado do tren na provincia de Lugo. A capital lucense non ten un tren diario nin diúrno a Madrid, nin tampouco comunicacións directas e diarias con Ourense, Vigo, Santiago, ou Ferrol. O FEVE da Mariña lucense acolle máis de 60 apeadeiros, sen electrificar e cunha soa vía. En xeral, a situación do tren en Galiza é precaria, segundo o enxeñeiro, quen reivindicou a súa modernización coa instalación da dobre vía, a electrificación dos trens, a compatibilización das liñas de alta velocidade con tren de paradas discretas, o incremento dos servizos entre as principais cidades galegas, a apertura de novas liñas para a provincia de Lugo (Lugo-Santiago e Lugo-A Mariña) e a instauración do ancho de vía europeo. Tamén anunciou que o "AVE galego" chegará a todas as cidades galegas, agás Lugo, pois, de comezar a tramitar agora o proxecto, tardaría ao menos 18 anos en estar executado.

A situación actual e as actuacións en marcha seguen a afianzar a marxinación secular do tren en Galiza. Disto falou o enxeñeiro Camilo Nogueira, para quen esta situación constituíu unha grande eiva para o desenvolvemento económico e social de Galiza e é paradigma da marxinación global que sufriu o noso país desde a Revolución Industrial. Tamén criticou a falla dunha rede ferroviaria interna e a tardanza da conexión galega coa rede europea de alta velocidade. Asemade, cualificou de perversa a acción do Estado español ao destinar Fondos de Cohesión europeos na estruturación dos eixes Andalucía-Madrid-Cataluña-Valencia e nas obras do Aeroporto de Barajas, deixando a



O Director Xeral de Sostibilidade, Emilio Fernández, e a presidenta de ADEGA, Adela Figueroa.



Xosé Manuel Beiras Torrado falou do desenvolvemento socioeconómico de Galiza en relación coas infraestruturas do transporte.



Representantes das plataformas en defensa do tren de proximidade tamén participaron nas xornadas.

Galiza fóra da vertebración por liñas de alta velocidade, nomeadamente con Portugal. Polas razóns expostas, a conclusión é ineludíbel: en materia de transportes, Galiza continúa a estar no vagón de cola.

