



I N F O R M E - O P I N I Ó N

Informe-Opinión

1/99

SOBRE A EXECUCIÓN
DOS PLANS DE
INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS
DE GALICIA



APROBADO POR UNANIMIDADE O 11 DE XANEIRO DE 1999

I.- INTRODUCCIÓN

O Consello Económico e Social, creado pola Lei 6/1995, do 28 de xuño, poderá darlle a coñecer ó Goberno galego a súa opinión sobre a execución dos plans ou programas de especial trascendencia para o desenvolvemento económico e social de Galicia (artigo 5.2. parágrafo último da Lei 6/1995).

O Pleno do Consello Económico e Social de Galicia, na súa sesión 4/98, celebrada en data 14 de decembro, acordou por unanimidade elaborar, a iniciativa propia, un Informe-Opinión sobre a execución dos plans de infraestructuras ferroviarias de Galicia. Da elaboración do borrador de dito informe-opinión encárgase á Comisión Sectorial nº 1, *Economía, emprego e desenvolvemento territorial*. Así mesmo, o Pleno acordou delegar na Comisión Permanente a aprobación do informe-opinión.

A Comisión Sectorial nº1, na súa sesión 1/99, celebrada o día 7 de xaneiro, aprobou o borrador do Informe-Opinión sobre a execución dos plans de infraestructuras ferroviarias de Galicia.

A Comisión Permanente do CES, na súa sesión 1/99, de data 11 de xaneiro, acordou aprobar, por unanimidade, o presente Informe-Opinión

II.- OBXECTO

O obxecto deste Informe-Opinión é darlle a coñecer ó Goberno galego as consideracións das entidades, organizacións e asociacións representadas no Consello Económico e Social de Galicia sobre as prioridades básicas de actuación no transporte ferroviario de Galicia, diferenciando as actuacións na rede ferroviaria interior e a conexión con Portugal das actuacións na rede exterior: conexión Meseta-Europa.

III.- ANTECEDENTES

1.- Do *Dictame sobre a proposta alternativa dun plan director de infraestructuras ferroviarias para Galicia*, aprobado polo Pleno do Parlamento de Galicia en sesión celebrada o día 22 de decembro de 1995 e publicado no Regulamento da Cámara en data 30

de decembro de 1995, cabe destacar, entre outras, as seguintes consideracións relativas ó obxecto deste informe-opinión:

“• *Obxectivos básicos:*

- 1.- *Modernización da infraestrutura ferroviaria.*
- 2.- *Reducción sensible dos tempos de viaxe.*
- 3.- *Aumento da seguridade.*
- 4.- *Potenciación do tráfico de mercadorías, interrelacionando a rede dos camiños de ferro cos portos, aeroportos e polígonos industriais principais de Galicia.*
- 5.- *Integración do ferrocarril na trama urbana das cidades.*

• *Actuacións prioritarias:*

- 1.- *Rectificación de curvas e de ripados elevados, e construción de pequenas variantes, con renovación de vía con travesa polivalente.*
- 2.- *Construción de dobre vía, con novo trazado en determinados traxectos: corredor A Coruña-Santiago, Santiago-Vigo (eixe atlántico); Santiago-Ourense; Monforte-límite de Galicia; Ourense-Monforte; Ourense-límite de Galicia.*
- 3.- *Eliminación de retrocesos mediante o emprego de bypass nas liñas que sexa procedente.*
- 4.- *Electrificación de toda a rede, coas prioridades que as circunstancias técnicas e sociais aconsellen.*
- 5.- *Bloqueo automático en vía única en Monforte-A Coruña e Betanzos-Ferrol.*
- 6.- *Estudio da ampliación de estacións nas que se poidan realizar cruzamentos de convois.*

• *Outras actuacións:*

- 1.- *Aumento da velocidade: as velocidades deben situarse entre 100 Km/h e 150 Km/h nas comunicacións do interior, e deben ser velocidades altas entre 200 e 220 Km/h nas liñas que conduzan fóra de Galicia, isto é, sen renunciar a infraestruturas de alta velocidade.*
- 2.- *Aumento da seguridade.*
- 3.- *Potencia-lo tráfico de mercadorías por tren, posibilitando e organizando a súa interconexión cos portos, aeroportos e polígonos industriais principais de Galicia, coa adecuación das estacións de ferrocarril para tal fin.*
- 4.- *Conexións exteriores, reivindicando a conexión con Portugal a través de Tui como unha liña internacional de grande importancia.*
- 5.- *O investimento do Plan non pode ser inferior a 173.523 millóns de pesetas durante o seu período de vixencia no interior de Galicia, repartido en anualidades.*

6.- *Prazo: Período comprendido entre os anos 1996-2007, período de doce anos.*”

2.- Na sesión de clausura do “**I Encontro empresarial Galicia-Norte de Portugal**”, se puxo de manifesto, entre outras, a seguinte consideración:

“ (...) *Que se avanzou moito na senda de mellora-la eurorrexión Norte de Portugal-Galicia, pero que non é suficiente. Que concluídas as vías rápidas queda aínda pendente as conexións viarias e a mellora das instalacións portuarias e aeroportuarias. Resaltase que hai que facer fincapé na posta a punto das infraestruturas férreas. Neste senso, os empresarios esixen a súa posta a punto, dado o grave déficit que neste capítulo mantén esta franxa atlántica*”.

3.- Na **Proposición non de lei presentada polo Grupo Parlamentario Popular no Congreso, sobre novos trazados do tren de alta velocidade**, publicada no Boletín Oficial das Cortes Xerais en data 17 de decembro de 1997, non se inclúe referencia sobre as infraestruturas ferroviarias para Galicia:

“*Proposición non de lei:*

1º *O Congreso dos Diputados comparte e apoia o carácter prioritario establecido pola Unión Europea en relación coa construción das liñas de alta velocidade Madrid-Barcelona-Perpignan e Madrid-Vitoria-Dax.*

2º *O Congreso dos Diputados insta ó Goberno a que adopte as medidas oportunas para que a Unión Europea, dentro do próximo Marco Comunitario de Apoio, asuma o interese prioritario de carácter económico, turístico e de vertebración territorial de proceder á execución das liñas de alta velocidade Córdoba-Málaga e Madrid-Valencia.*”

Na **Proposición non de lei do Grupo Parlamentario Popular sobre política de novos trazados do tren de alta velocidade**, con entrada no rexistro xeral do Congreso dos Diputados o 15 de decembro de 1998, cabe destaca-lo punto 2.-, no que se insta ó Goberno a que:

“*Adopte as medidas oportunas para que a Unión Europea, dentro do próximo marco comunitario de apoio, asuma o interese prioritario de carácter económico, turístico e de vertebración territorial de proceder á execución das liñas de alta velocidade:*

*Córdoba-Málaga
Madrid-Valencia
Valladolid-Galicia-Asturias-Cantabria
Madrid-Lisboa”*

4.- No *Foro para o impulso da rede ferroviaria no cadrante noroeste da Península*, celebrado na Toxa o 5 de xullo de 1994, as partes firmantes, en representación das diferentes Administracións, organizacións empresariais, sindicais e forzas políticas do ámbito territorial afectado, manifestan, entre as conclusións de dito foro, os seguintes puntos, que son aceptados por unanimidade:

“1.- Que a modernización da rede ferroviaria do Noroeste pasa ineludiblemente pola construción dunha nova liña de superación do cordal montañoso do Sistema Central. Esta variante Norte ferroviaria presenta altas taxas de rendibilidade económica-social e debe considerarse urxente a súa execución. Debendo a tal efecto consignarse os créditos oportunos nos Presupostos Xerais do Estado para 1995.

2.- Que tan importante é o trazado atlántico da Rede Europea de Alta Velocidade como o Mediterráneo, tal e como acordou a Comisión das Comunidades Europeas e que por iso a construción da totalidade de ambas redes debe ser simultánea.

Á vista destes antecedentes, o Consello Económico e Social de Galicia emite a seguinte

IV.- OPINIÓN

• O CES considera imprescindible que a Xunta articule un Plan de Infraestructuras Terrestres de Galicia a medio prazo no que se defina un sistema de transporte intermodal. Ó igual que sucede noutras rexións europeas, a articulación do territorio conleva a potenciación do transporte combinado (ferroviario, marítimo, aéreo e por estradas) e o acceso do tren ós principais parques industriais, co obxectivo da vertebración do territorio e o desenvolvemento productivo da nosa comunidade autónoma.

O obxectivo final que se trasluce é que Galicia, malia a súa condición de territorio periférico, acadé un achegamento ós centros de actividade económica máis dinámicos do territorio español e do espazo europeo.

Como todo plan, éste debe recolle-las actuacións das distintas Administracións e defini-los trazados das infraestructuras, así como establece-los investimentos necesarios cos seus correspondentes prazos de execución.

Para iso, é de gran relevancia a modernización das nosas obsoletas infraestructuras ferroviarias, considerado o tren como o medio de maior futuro na articulación do transporte de mercadorías na Unión Europea.

• Considérase preocupante para os intereses de Galicia a confusión existente sobre as iniciativas de investimento nas infraestructuras ferroviarias do estado. Actualmente parece consolidarse un modelo desequilibrado do transporte ferroviario español, que concentra o investimento na alta velocidade no leste da península. Esta situación pode marxina-las conexións co cadrante noroccidental da península, con especial incidencia negativa para Galicia.

Cómpre que a Administración central adquira o compromiso público de definir un plan de infraestructuras ferroviarias a medio prazo que concrete os trazados, os investimentos e os prazos de execución para a conexión externa de Galicia coa Meseta e Europa.

• Dado o amplo consenso político e social que existe na Comunidade Autónoma de Galicia sobre a necesidade de planificar un modelo de transporte ferroviario para o

vindeiro século e ás portas do novo Marco Comunitario de Apoio 2000-2006, o Consello Económico e Social considera que as tres prioridades básicas de actuación neste senso teñen que ser as seguintes:

1.- Moderniza-la rede ferroviaria interior de Galicia, en liña co acordado polo Pleno do Parlamento de Galicia o 22 de decembro de 1995, cunha previsión de investimento de 173.523 millóns de pesetas do ano 1995 –cifra que probablemente sería necesario actualizar– nun período de 12 anos, que se debería concretar no futuro Plan de Infraestructuras Terrestres de Galicia.

2.- Impulsa-la conexión ferroviaria con Portugal, co obxectivo da vertebración da eurrrexión Galicia-Norte de Portugal.

3.- Establece-la conexión exterior de Galicia coa rede española e europea de alta velocidade, que debe ser incluída nos plans de infraestructuras ferroviarias da Administración Central e que demanda, con especial urxencia, o inicio dos traballos da variante Norte-Noroeste.

Santiago de Compostela, 11 de xaneiro de 1998

V. e P.

O PRESIDENTE

O SECRETARIO XERAL

Asdo: Luis Suárez-Llanos Gómez

Asdo: Carlos Monclús Diez de Ulzurrun



Informe-Opinión
1/99