

DECLARACION INSTITUCIONAL POR UN TREN DO SÉCULO XXI PARA FERROLTERRA, EUME E ORTEGAL

A Unidade dos diferentes actores públicos ferroláns e galegos decidiu a presentación ante o Goberno de España das demandas por un tren do século XXI para as comarcas de Ferrolterra, Eume e Ortegal. A cidadanía xa se está mobilizando e reclamando o dereito de que esta comarca non sexa permanentemente excluída da modernización do transporte ferroviario, ambiental e socialmente sostible. Non merecemos nin máis nin menos que outras zonas de Galicia.

A conectividade dos territorios ás redes de transporte é hoxe en día, e máis que nunca, unha necesidade. Vivimos nunha sociedade en continuo movemento, onde a mobilidade de persoas e mercadorías é fundamental para conseguir unha sociedade ben estruturada e permitir o desenvolvemento económico e social, e a xeración de riqueza. No actual contexto de crise enerxética e climática, o ferrocarril é o medio de transporte máis idóneo porque non depende exclusivamente de combustibles fósiles. Europa aposta polo tren tanto para o movemento de persoas como de mercadorías, e tanto os servizos de proximidade de áreas urbanas como nos servizos rexionais, de longo percorrido e alta velocidade.

Neste contexto, resultan cada vez máis preocupantes e inxustas as grandes carencias que a comarcas de Ferrolterra, Eume e Ortegal padecen en materia ferroviaria. As deficiencias das infraestruturas ferroviarias, a escaseza de servizos e tempos de viaxe non competitivos debuxan un panorama moi negativo para a nosa comarca, o que implica unha dependencia cada vez maior do transporte por estrada para a mobilidade de persoas e mercadorías.

O diagnóstico que realizamos da situación actual é o seguinte:

Ferrol está excluído do Eixo Atlántico ferroviario de Alta Velocidade. A autoestrada da Atlántico AP-9 que comunica Ferrol coa Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra, Vigo e a fronteira con Portugal, é sen dúbida a auténtica espiña dorsal da mobilidade interna de Galicia por estrada a pesar de ser de peaxe. Nos últimos anos realizouse unha modernización ferroviaria nalgúns liñas de Galicia, esencialmente nos traxectos A Coruña-Vigo dentro do Eixo Atlántico e Santiago de Compostela-Ourense con saída cara á Meseta e Madrid. Ditas actuacións centráronse na súa conversión en liñas de altas prestacións para a chegada da Alta Velocidade a Galicia. O Eixo Atlántico ferroviario, nos seus primeiros proxectos foi proxectado desde Ferrol a Tui, pero os tramos Vigo-Tui e o que nos interesa da Coruña a Ferrol, quedaron excluídos das actuacións ferroviarias de altas prestacións, e é unha cuestión que non podemos admitir.

Ferrol está deficientemente conectado ao resto da rede ferroviaria galega. Ferrol uniuse á rede ferroviaria galega a través do tramo Ferrol-Betanzos Infesta, que se empezou a construír a finais do século XIX e finalizouse na segunda década do século XX, cunhas características técnicas que non se adaptan ao contexto actual, con curvas de radio pequeno. O trazado está sen dobre vía, sen electrificar e nalgún tramo aínda existen travesas de madeira. Os investimentos máis destacados que se realizaron neste tempo foron a instalación do Bloqueo Automático para incrementar a seguridade o que supuxo tamén a desaparición de persoal nas estacións do traxecto e a supresión dalgúns pasos a nivel. Isto dá unha idea do deixamento e a falta de investimentos importantes na infraestrutura. Iso condiciona toda a mobilidade ferroviaria de fronte ao exterior de Ferrol, tanto de persoas como de mercadorías.

Como consecuencia disto, **a conexión entre Ferrol e A Coruña é moi deficiente**. Segundo as Directrices de Ordenación do Territorio da Xunta de Galicia, as dúas cidades conforman a Rexión Urbana do Golfo Ártabro, e deben tender cara a unha integración funcional. A realidade é que existen moi poucos servizos ferroviarios entre ambas as cidades a día de hoxe, con tempos elevados, non competitivos e adaptados ás ligazóns cos trens de Alta Velocidade da Coruña-Madrid e viceversa, obviando a mobilidade do resto de poboación que se poida desprazar por estudos, traballo etc.

Ferrol é a única das sete grandes cidades galegas sen plans para a chegada da alta velocidade. Mentres que as cidades do Eixo Atlántico xa dispoñen de trens AVE e estanse executando obras para a conexión entre Lugo e Ourense, Ferrol é un fondo de saco ferroviario esquecido no que non existe calendario oficial para a chegada da Alta Velocidade ferroviaria. A maiores tamén se eliminou a conexión directa con Madrid, coa desculpa de que se ten decido que as relacións entre Galicia e Madrid sexan con trens AVE (Talga serie 106) que son exclusivamente de tracción eléctrica. Desde Renfe xustifícanse con que se poñen trens rexionais con ligazón na Coruña.

Os servizos de proximidade que existen en Ferrol son de Renfe ancho métrico e presentan un elevado número de deficiencias. Os únicos servizos de proximidade que se prestan en Galicia son os que opera Renfe Ancho Métrico (antiga FEVE) entre Ferrol e Ortigueira, cunha deterioración paulatina ano tras ano. A falta de investimento importante en infraestrutura, un material rodante escasamente fiable, con avarías constantes e unhas frecuencias mellorables fan que o servizo sexa deficiente.

A conexión ás dársenas portuarias de Ferrol (interior e exterior) non está integrada no Corredor Atlántico Europeo de mercadorías. O transporte ferroviario de mercadorías na comarca e no Porto de Ferrol está limitado polas características da liña entre Ferrol-Betanzos Infesta-Lugo. Aínda que se abra en breve prazo o acceso ferroviario a Caneliñas e se realice a modernización do traxecto entre o porto interior e a estación de ferrocarril de Ferrol con terceiro carril, a evolución e incremento de transporte de mercadorías vai estar supeditada a que os tramos Ferrol-A Coruña-Lugo-Monforte de Lemos non están incluídos no Corredor Atlántico Europeo de Mercadorías.

Ferrol e a súa comarca foron sistematicamente marxinados nos investimentos importantes ferroviarios. Mentres que nas últimas décadas investíronse enormes cantidades no resto da rede ferroviaria galega, tanto en conexións interiores como coa meseta, na comarca de Ferrol só se realizaron investimentos para renovacións de vía puntuais, instalación de Bloqueo Automático en as redes de ancho convencional e métrico, pero non se realizaron investimentos importantes, e nalgún caso, aínda que estaban contempladas nos Orzamentos Xerais do Estado, e no Plan Director de ADIF, nin se licitaron, nin se executaron e/ou se esqueceron nalgún caixón ministerial. Tampouco a compra de material novo para Renfe Ancho Métrico vai supoñer que se adxudique a Ferrol, xa que a maioría dos trens son de tracción eléctrica e a rede de ancho métrico en Galicia non está electrificada, e os seis trens híbridos son para substituír os que realizan o servizo entre Oviedo-Santander-Bilbao.

Unha vez exposto o anterior queremos **concretar e esixir o seguinte**:

1. **Instar ao Goberno do Estado a de maneira inmediata restituír as frecuencias e horarios entre Ferrol e A Coruña que existían ata o 9 de Xuño incluíndo a relación directa con Madrid e o incremento das frecuencias entre Ferrol e A Coruña** para cumprir as necesidades de mobilidade da cidadanía. Isto conleva o **aumentar o número de unidades** para poder realizar un servizo ferroviario eficaz e eficiente (**Que non haxa vehículos de RENFE “ociosos”** que poidan prestar o seu servizo).

2. **Instar ao Goberno do Estado a iniciar este ano 2025 o estudio informativo para a modernización da infraestrutura ferroviaria entre Ferrol - Betanzos Infesta-A Coruña** para que sexa unha liña do século XXI, que permita a integración da comarca de Ferrol co resto da rede ferroviaria galega e co exterior, onde se contemple a rectificación de curvas, renovación de túneles, duplicación de vía, electrificación, puntos de cruzamento para mercadorías de 750m como esixe a Unión Europea e a súa inclusión no Corredor Atlántico tanto de viaxeiros como de mercadorías. Dito investimento ten que supoñer redución considerable dos tempos de viaxe para que sexan competitivos con outros modos de transporte e o vehículo privado.
3. **Instar ao Goberno do Estado a resolver este ano 2025 as alegacións** ao proxecto de construción do bypass de Betanzos Infesta e iniciar este ano a redacción do proxecto.
4. **Instar ao Goberno do Estado á mellora e modernización da infraestrutura e servizos de proximidade entre Ferrol e Ortigueira.** O tren de vía estreita non pode continuar cun proceso de degradación progresiva dado que é vital para a vertebración de todo o norte de Galicia entre Ferrol e Ribadeo.
5. **Instar ao Goberno do Estado á creación dun servizo de proximidade ferroviario entre Ferrol e A Coruña.** Trátase de vertebrar da forma mais eficiente un espazo urbano onde residen mais de 600.000 persoas, que permita unha mobilidade sostible, creando unha auténtica alternativa de transporte.
6. **Instar ao Goberno do Estado á intermodalidade dos diferentes modos de transporte.** Crear unha rede de transporte comarcal onde estean incluídos todos os modos de transporte colectivos existentes (trens de proximidade, trens rexionais, autobuses urbanos e interurbanos, taxis) con horarios e tarifas integradas. Esta rede de transporte supoñería a transformación das actuais estacións de tren e autobús de Ferrol, nunha única estación intermodal máis moderna e funcional. Por iso é necesario a sinatura este ano 2025 do Convenio de Construción da Estación Intermodal entre ADIF, Xunta de Galicia e Concello de Ferrol e **revisar o número de apeadeiros en toda a liña** para que poidan cumprir a función de accesibilidade adecuada, **mellorando o acceso**, e que toda a poboación beneficiase dos mesmos.
7. **Instar ao Goberno do Estado á integración do Porto Exterior e Interior na rede ferroviaria moderna.** Inclusión do Porto Exterior e Interior na Rede Básica Transeuropea de Transporte (RTE-T) de transporte ferroviario de mercadorías xunto cos tramos Ferrol-Betanzos Infesta-Lugo-Monforte de Lemos para un maior desenvolvemento industrial e económico da comarca.
8. **Instar á Xunta de Galicia a solicitar o traspaso** dos medios e servizos de viaxeiros por ferrocarril para **a xestión ferroviaria dun verdadeiro Servizo de proximidade á comunidade autónoma de Galicia** como existe noutras comunidades autónomas dado que non hai impedimentos legais para iso, o que suporía unha xestión máis próxima tanto para a administración como para a cidadanía. A transferencia das competencias debe incluír previa e necesariamente o compromiso do Goberno Central de rematar todas as obras pendentes, o traspaso de material e a financiación necesaria.
9. **Instar ao Goberno do Estado a impulsar** as actuacións necesarias para garantir a chegada efectiva da alta velocidade ferroviaria ás cidades de Ferrol e Lugo, asegurando a súa plena integración no Eixo Atlántico de Alta Velocidade.