



GRUPO PROVINCIAL

G-32014003

xosebaltar@bng.gal

Bernardo Varela López, Voceiro do Grupo Provincial do BNG na Deputación de Ourense, ao abeiro da Lei da Administración Local de Galiza e demais disposicións concordantes presenta a seguinte **moción relativa ao desmantelamento do transporte público colectivo terrestre en Ourense e Galiza.**

Exposición de motivos:

Neste intre atópase en tramitación o Anteproxecto de Lei de Mobilidade Sostíbel por parte do Ministerio de Transporte, Mobilidade e Axenda Urbana (MITMA)

Con carácter xeral o anteproxecto de Lei de Mobilidade Sostíbel do MITMA, propón a elaboración do DOMOS (Documento de orientacións para a mobilidade sostíbel), e no seu artigo 19.- Documentos de Boas Práctica (px 42) indica no apartado c) "dar soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población". Curiosamente vista a proposta do Novo Mapa Concesional semella que o Goberno de España, no canto de priorizar estas solucións de mobilidade o que fai e reducir drásticamente as liñas de transporte público por estrada, sin ter feito antes proposta algunha que favoreza a mobilidade sostíbel nos territorios rurais, algo que por certo no propio Anteproxecto queda totalmente orillado, mentras sí se recolle en profundidade a busca de solucións para unha mobilidade urbana, incluíndo axudas e soporte económico para a mesma.

Non é algo que sorprenda, xa que como ben sabemos tanto Goberno de España como Xunta de Galiza, tanto neste como noutros ámbitos, están a falar en múltiples ocasións da necesidade de establecer políticas de discriminización positiva para os territorios do interior e con problemas de perda poboacional, mais logo isto non se traslada en feitos reais, máis alá dunha mera declaración de intencións, valeira de dotación real de fondos.

Unha vez máis, atopámonos con que nas presentacións dos seus plans para actualizar as concesións do transporte colectivo por estrada, as súas propostas van en sentido totalmente contrario ao expresado con carácter teórico no anteproxecto. O mapa de liñas deseñado polo INECO, suporá un drástico recorte nas paradas no noso País.

Con esta actualización prevese unha redución nas paradas en liñas que percorren a A-6 e a A-52, afectando directamente aos concellos de Guitiriz, O Corgo, Baralla, As Nogais, Chantada, Quiroga, Monterroso, Palas de Reis e Pedrafita na provincia de Lugo a **Rivadabía, Allariz, Riós, Trasmirás, a Mezquita e A Rúa en Ourense** a Arzúa e Melide na Coruña e a Forcarei, Silleda e Lalín en Pontevedra. Estes recortes afectarían a unha poboación que se aproxima a 136.000 residentes, ademais dos potenciais visitantes.

Como se pode observar no documento presentado polo Ministerio "Impacto del nuevo mapa concesional de los servicios regulares de transporte por carretera en la comunidad autónoma de Galicia", as provincias máis afectada son as do interior, cunhas necesidades específicas en cuestión de servizos de transporte por estrada e vertebración do territorio, isto fai que esta eliminación sexa especialmente dañina para unha provincia como a de Ourense.

Así, vemos como a provincia de Ourense fica afectada pola supresión de paradas nas liñas estatais que unen Madrid con Galiza; Caltunya con Galiza; Galiza con Euskadi e o denominado Corredor da Prata. Claramente isto non contribúe á cohesión social e territorial. Sobre todo, cando se prevén suprimir paradas en cabezas de comarca ou paradas que superan amplamente os criterios de demanda interautonómica que o anteproxecto establece para o mantemento do paradas intermedias cunha demanda de máis 500 viaxeiros ao ano e mesmo suprimir paradas intermedias de concellos rurais non metropolitanos que superan o criterio de manter paradas en concellos metropolitanos cunha demanda de máis de 2000 viaxeiros anuais. É dicir establecemos un criterio e logo saltámolo cando queremos.

Nun País onde diariamente asistimos a novas queixas e denuncias polo deficiente estado do servizo público de transportes, con retrasos sistemáticos, eliminación de horarios, paradas e itinerarios cuns máis que deficientes servizos ferroviarios, esta redución constitúe unha nova vulneración dos dereitos da veciñanza afectada ao non dispoñer duns servizos públicos de calidade, e dos propios preceptos deste Anteproxecto, xa que non atendería a criterios sociais e mesmo a criterios medioambientais, xa que fomentarían o uso do vehículo privado ante a deficiencia manifesta do servizo público.

Segundo podemos extraer deste anteproxecto, o criterio fundamental para esta eliminación está baseado en cuestión de rendibilidade económica das liñas, desbotando enteiramente os beneficios sociais e medioambientais propios duns servizos públicos.

As políticas deste tipo van na dirección contraria de garantir o dereito dos cidadáns de entornos rurais e de menor poboación a acceder á mobilidade. A mobilidade sostible non debe rexirse por criterios puramente economicistas, senón polo ben común e polo deber de asegurar servizos públicos e polo deber de asegurar servizos públicos aos seus habitantes, contribuíndo así á cohesión social e territorial, de forma que non aumente a fenda entre os entornos urbáns e as áreas máis rurais ou de menor poboación

O goberno do Estado debe ser consciente das realidades específicas do noso País e do noso rural, garantindo o acceso da cidadanía aos servizos básicos, vivan na cidade ou vivan no rural.

Un rural vivo precisa de servizos que permitan vivir e poder ter un proxecto de vida no mesmo, polo que propostas como estas só dificultan a vida nos territorios fóra dos ámbitos urbanos ou nomeadamente, das cidades.

Esta futura situación viría a sumarse ás xa deficientes comunicacións de transporte público de proximidade coas que conta a provincia de Ourense, nos últimos anos afectada polos recortes impostos no Plan de Transportes da Xunta de Galiza. Deste xeito, as posibilidades públicas de mobilidade da poboación da provincia de Ourense quedarían practicamente a unha anecdotia.

O Novo Plan de Transportes da Xunta mudou itinerarios, paradas e horarios e integrou parte das liñas co transporte escolar, o que aínda hoxe segue a provocar protestas non só pola desaparición de servizos previos que non foron cubertos polos novos senón tamén polos incumprimentos das novas empresas adjudicatarias. Con este novo Plan de Transportes da Xunta de Galiza varias liña de autobús que percorren os concellos da Provincia pasaron ao sistema de funcionamento baixo demanda. Este, só circula se alguén fixo reserva o día laborable anterior antes das 19 horas, dificultando o uso do transporte público ás persoas que máis o necesitan, as persoas maiores e con menos recursos que non dispoñen de vehículo propio e que tamén son as que menos manexo fan das telecomunicacións, sen as cales non se pode utilizar o bus baixo demanda.

Se alguén necesita transporte baixo demanda, temos o servizo de taxi. O bus baixo demanda prexudica sobre todo ás pequenas localidades e ao comercio local que é o que máis servizo presta ás persoas usuaria do transporte público, polo que se agrava a perda de calidade de vida e servizos públicos no rural e a súa despoboación fronte aos centros urbanos.

Toda esta realidade agravada pola situación que vivimos na Galiza en canto ao déficit, deterioro e abandono de infraestruturas ferroviarias que é a consecuencia

de decisións arbitrarias e inxustas, adoptadas durante anos polos gobernos español e galego, e ten responsábeis directos tanto no PP coma no PSOE.

O sistema radial actual do tren no noso país foi concibido para comunicarnos con Madrid. Prímase, así, o centralismo e a obsesión por conectar Galiza coa capital española (fixémonos nos veciños Portugueses, que fuxen da conexión madrileña (ou será do supermodelo Ayuso de xestión) como do demo. Xa que, no canto de garantir uns servizos ferroviarios dignos que conecten os concellos galegos, garantindo unha mobilidade máis eficiente, máis racional, máis útil para as galegas e galegos e máis respectuosa co medio ambiente e coas persoas, somentes fai por achegar ós de Madrid máis axiña (polo menos os Ourensans), namentres semella tentar alonxarnos do resto do País. Conste que nada temos contra esta mellor mobilidade xeográfica co Estado, pero esto non pode ser a excusa para recortar ata o infinito as necesarias inversións en medios, inversións e persoal para a vertebración ferroviaria da Galiza.

O PP á fronte da Xunta de Galiza permitiu o proceso de desmantelamento da rede ferroviaria galega, mesmo partillando dela mentras gobernaba en Madrid, suprimindo servizos e eliminando estacións e apeadeiros, política comenzada polo goberno español no ano 2012 e que está lonxe de revertirse coa chegada o goberno do Estado de PSOE e Podemos.

Desde o BNG apostamos por unha mobilidade que responda ás necesidades das galegas e galegos, e que contribúa á vertebración e ao desenvolvemento do noso país.

Somos conscientes da necesidade de adaptar as liñas de transporte tanto por estrada como por ferrocarril ás novas demandas da sociedade e a realidade do noso entorno, mais o que non podemos consentir como representantes da cidadanía desta provincia é que as solucións aportadas tanto pola Xunta de Galiza como polo Goberno do Estado Español, sexan a redución de servizos, cando non a súa directa eliminación, sin a posta en marcha de novas solucións e sin atender en absoluto as necesidades de mobilidade da poboación.

É por todo o exposto con anterioridade, polo que o **Grupo Provincial do Bloque Nacionalista Galego** somete a debate e aprobación polo Pleno deste Concello esta moción, propondo a adopción dos seguintes

ACORDOS:

1. Instar ao Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana a que en

atención ao articulado do propio Anteproxecto da Lei de Mobilidade Sostíbel, debe recollerse con carácter previo á supresión das 23 paradas prevista no NMC, as solucións de mobilidade sostíbel, pública e de calidade para os habitantes destes e do resto dos Concellos galegos especialmente os dos entornos rurais, e os seus visitantes.

2. Instar ao Goberno do Estado e ao Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana ao mantemento das liñas de transporte público por estrada del dependentes actualmente e as súas paradas, e ó estudo de novas rutas pola súa banda e pola da Xunta de Galiza complementarias coas mesmas. Que permitan a mellora da mobilidade en medios de transporte público comunitarios para os veciños e veciñas
3. Instar ao Goberno do Estado a que o Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana na futura “Lei de Mobilidade Sostíbel” explicita claramente a aposta polo transporte público de viaxeiros, adecuado ás necesidades de Galiza.
4. Instar ao Goberno do Estado á transferencia á Xunta de Galiza da xestión das paradas e adaptación das frecuencias en territorio galego.
5. Demandar á Consellería de Infraestruturas e Mobilidade o mantemento das liñas de transporte e as súas frecuencias nas condicións en que se prestaban antes da recente aprobación do “Plan de Transporte Público de Galicia”. Ou a dar solucións alternativas os usuarios que as estaban a empregar nas mesmas condicións de frecuencias e costes.
6. Instar ao Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana (Mitma) a recuperar o tren das 6:45 entre Ourense e A Coruña, que aínda non foi recuperado e continúa xerando graves consecuencia ao estudantado e traballadores e cuías consecuencias en cuestión de cohesión territorial e social xa estamos a padecer.
7. Instar ao Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana (Mitma) a priorizar as demandas das declaracións institucionais da Deputación de Ourense do mes de outubro “sobre a problemática do ferrocarril na provincia de Ourense” e a declaración instiutcional “en defensa do ferrocarril público e social” nas que se demanda a recuperación de frecuencias, persoal, melloras de infraestruturas e a promoción trens de proximidade, así como a recuperación de estacións para ofertar un servizo público digno e de calidade aos cidadáns e articular o noso territorio.

8. Instar á Xunta de Galiza a que asuma todas as competencias en materia de ferrocarril interior e ó Estado a realizar a dotación orzamentaria precisa para elo, tal como se fixo en outros territorios do Estado. Para elo instamos a creación dunha operadora ferroviaria pública galega "Galtren" a través da cal pór en marcha un servizo de trens de cercanías, recuperando as liñas abandonadas, mantendo e aumentando liñas, frecuencias e paradas, e creando novos apeadeiros en zonas de crecemento poboacional.
9. Instar ao goberno do Estado á recuperación inmedita das estacións de ferrocarril da Rúa/Petín e o Barco de Valdeorras e atención presencial en ambas estacións
10. Instar ao Mitma á posta en marcha dunha liña que comunique Valdeorras con Ourense en horarios e frecuencias que permitan unha conexión eficiente e uns desprazamentos en horarios e prezos axeitados para o acceso das e dos valdeorreses á capital provincial e ao conxunto do país.
11. Instar ao Mitma á recuperación do Alvia nocturno que conectaba con Barcelona así como do resto de frecuencias e traxectos eliminados de xeito paulatino nos últimos 10 anos.
12. Instar a que se execute a variante sur de Vigo que unirá o corredor atlántico galego con Portugal dende Tui. E á mellora da liña do Miño para que Ribadavia poida manter a súa estación e dar servizo ao Ribeiro e comarcas veciñas tanto en servizos de proximidade, coma en mercadorías e liñas de media distancia.

Ourense, 14 de xullo de 2022

Asdo: Bernardo Varela López
Voceiro do grupo provincial do BNG

A Sr. Presidente da Deputación Provincial de Ourense