



Plataforma Galega polo Tren de Proximidade
"SALVA O TREN"

Plataforma por el Tren de Proximidade en Galicia "SALVA O TREN" formada por los Colectivos:

AGARESO (As. Galega de Reporteiros Solidarios)	Coordinadora SALVA O TREN de Catoira
Amigos da Terra	Coordinadora SALVA O TREN de Portas
Anacos da Cidade	Coordinadora SALVA O TREN de Pontevedra
Asociación Comp. de Amigos del Ferrocarril	Coordinadora SALVA O TREN de Vigo
Asociación Cultural O Fervedoiro	Coordinadora SALVA O TREN de Vilagarcía
A golpe de Pedal	Matar por Matar NON
CGT (SFF-CGT de Pontevedra)	Sindicato de Estudiantes
Colectivo Ecoloxista do Salnés	Sindicato Ferroviario da Confederación Intersindical
Comité de Empresa de ADIF en Pontevedra	STOP Accidentes

ASUNTO: Situación Actual del Tren Normal en Galicia.

Conclusiones de la reunión del 16 de Octubre con el representante del Ministro de Fomento, D. Carlos María Juárez (Director General de Infraestructuras Ferroviarias).

La Plataforma quiere hacer una recopilación de cómo esta la situación actual del Tren Normal en Galicia y el plan general que deseamos hacer realidad.

Debemos hacer hincapié en la progresiva desaparición del Tren Regional con la Llegada del AVE sin haberse previsto sustituto alguno a partir de 2012. Es decir, en 2012 solamente quedará el AVE. Si no podemos impedirlo, Galicia quedará sin tren, y los únicos culpables seremos los ciudadanos por no hacer sentir a nuestros irresponsables políticos la necesidad social, económica, ecológica, de seguridad vial y de justicia, que tiene Galicia de una red de Cercanías que vertebrase nuestro territorio. **Porque el AVE es un tren destinado a quien pueda pagar su billete 2,5 o 3 veces mas caro** respecto al Regional actual, **que vertebrase el territorio español (no el Gallego), que no ofrece ni ofrecerá frecuencias de viaje suficientes y que solamente une las grandes ciudades** (todas las localidades intermedias lo verán pasar pero no podrán subirse a él, solamente quedaran las grandes estaciones: A Coruña, Santiago, Pontevedra, Vigo, Orense, Lugo y alguna por motivos políticos y razones técnicas, Vilagarcía, Ordes, Padrón, Uxes y Meirama)

La situación actual del Ferrocarril en Galicia viene dada en función del ancho de vía en que se esta construyendo la infraestructura del AVE. Básicamente en España existen dos tipos de anchos de Vía:

-Anchura 1.435 mm. entre raíles. Solamente la utiliza el AVE. Es lo que se llama el ancho Internacional y se emplea en todos los países Europeos. En España se está colocando únicamente para las líneas de AVE. Esta permite alcanzar velocidades más altas de los trenes. Hay algún modelo de tren AVE que puede utilizar los dos anchos pero su velocidad disminuye cuando emplean el ancho de 1.668 mm., de 250 km/h pasan a 220 km/h. de máxima (12 %).

-Anchura 1.668 mm. entre raíles. Se le llama ancho Ibérico. Es la anchura que se ha venido utilizando por RENFE en toda su historia. Por esta razón, todos los trenes de Cercanías, Regionales y Mercancías en España, excluyendo los de vía estrecha (1.000 mm. -en Galicia los FEVE de la costa de Lugo-) tienen este ancho y solamente pueden circular por este ancho. Esto significa que si queremos que los Trenes de Cercanías, Regionales y Mercancías vayan por la vía del AVE tendríamos que comprar trenes totalmente nuevos que tuvieran el ancho Europeo (1.435 mm.).

En octubre de 2008, el Congreso de los Diputados aprobaba el no levantamiento de más vías de la red convencional en Galicia, después de que **en siete ocasiones vecinos y representantes de la Plataforma SALVA O TREN evitaran el desmantelamiento del tramo Portas – Vilagarcía de Arousa, enfrentándose a los operarios del ADIF y a la Guardia Civil con multas que ascienden a 1.000 €.**



Primer intento de
desmantelamiento
20/07/2008

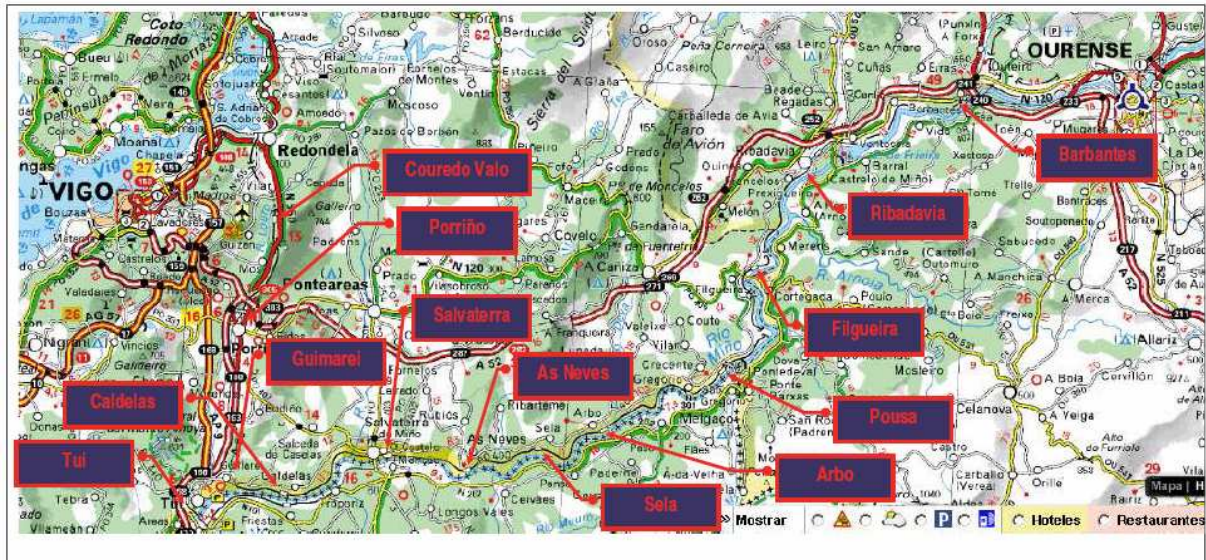
SITUACIÓN ACTUAL DEL TREN NORMAL EN GALICIA.

1. AVE (SANTIAGO – ORENSE – MADRID) y (PONTEVEDRA - ORENSE – MADRID). 1435 mm.

En estos tramos, la infraestructura se está construyendo directamente **con ancho Internacional, es decir, 1.435 mm.**, y con una traviesa que solamente puede ser usada para este ancho. Esto significa que los trenes Regionales y de Mercancías actuales no pueden utilizar esta vía y por lo tanto, la vía convencional del ADIF, que es de ancho Ibérico de 1668 mm., sigue siendo utilizada en su totalidad por estos trenes, a pesar de que haya tramos de AVE que hayan sido ya finalizados. **Esto se debe a que en la actualidad no hay trenes Regionales ni de Mercancías en España que puedan circular por el ancho Internacional y para no dejar sin tren a Galicia hasta la llegada del AVE en 2015, están utilizando las vías convencionales.** Por otra parte, sí que hay trenes AVE que pueden utilizar los dos anchos de vía, claro está, previo paso por una máquina (Intercambiador) que cuesta del orden de 7,5 millones de Euros y en la que, si bien el cambio de ancho es casi automático, el tren prácticamente se para.

En 2015, con la llegada de “la gran estrella de esta película”, el AVE, éste circulará por las nuevas vías y directamente dejarán de circular los trenes actuales. Si no lo evitamos, Fomento cumplirá su amenaza, **UNA DE LAS CONCLUSIONES OBTENIDAS DE LA REUNIÓN DEL VIERNES.**

Por las razones expuestas, Vigo-Orense y Santiago-Orense aún no han perdido ninguna de sus estaciones, pero en el 2015 el panorama será el siguiente:



TRAYECTO FERROVIARIO OURENSE - VIGO

Estaciones existentes:	17
Eliminadas:	0
A Eliminar:	15
2 del Eje Atlántico (Redondela y Chapela) y 13 Vigo – Ourense	
Permanecen:	2 : Vigo y Ourense.
Nota: La infraestructura quedará para el transporte de mercancías.	

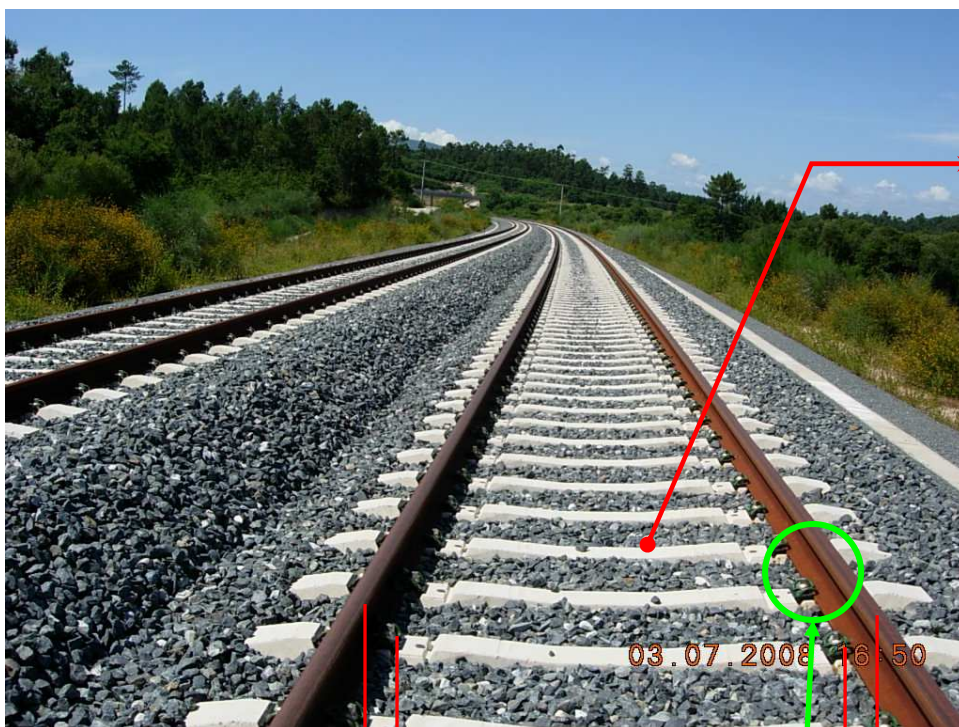


TRAYECTO FERROVIARIO OURENSE – SANTIAGO DE COMPOSTELA

Estaciones existentes:	5
Eliminadas:	0
A Eliminar:	3
Permanecen:	2 : Ourense y Santiago.
Nota: La infraestructura quedará para el transporte de mercancías.	

2. AVE EIXO ATLANTICO (CORUÑA – VIGO). 1.668 o 1.435 mm.

El Eixo Atlántico, a diferencia del resto de la infraestructura nueva expuesta anteriormente, está siendo construido en un ancho de 1668 mm., pero con una Travesía Polivalente que permite que en el futuro se pueda estrechar a 1435 mm., pero que sin embargo, **no permite que se puedan utilizar los dos anchos a la vez**, es decir, o se utiliza el de 1.435 mm. o el de 1.668 mm. Esto está siendo así porque en el Eixo Atlántico, la infraestructura nueva pisa en varios tramos a la vieja, con lo que, si no se hiciera en ancho Ibérico, los trenes que hoy circulan no podrían hacerlo, y entonces desde 2005 ya no tendríamos tren (la estrategia de Fomento es quitarlo poco a poco sin que nadie se de cuenta, excepto, claro está, SALVA O TREN). Una vez que todo el Eje Atlántico esté acabado (Vigo-Coruña) la intención del Ministerio es estrecharla al ancho Internacional, con el fin de aumentar la velocidad, disminuir los tiempos de viaje (a partir de 2012-2013, confirmado en la reunión de SALVA O TREN con el Director General de Infraestructuras Ferroviarias y manifestado públicamente por el Ministro Blanco) y de conectar con Oporto y Lisboa (claro está que Portugal construirá en ancho internacional). En ese momento, los trenes actuales Regionales y Mercancías desaparecerán del servicio, quedando únicamente el AVE.

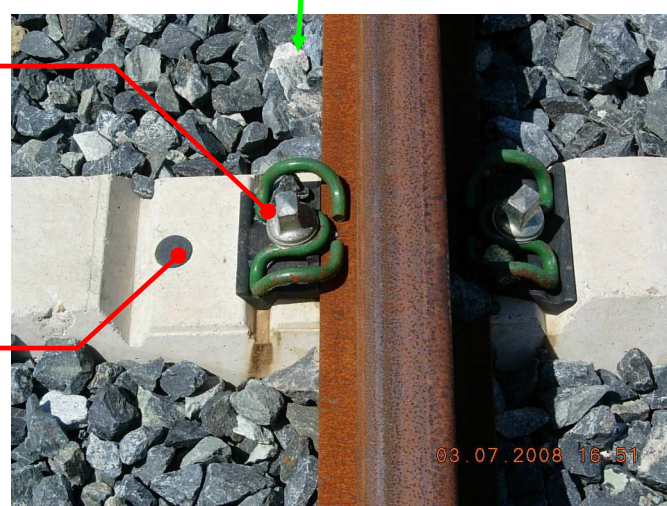


Travesía Polivalente de la Variante de Portas del AVE puesta en funcionamiento el 20 de Julio de 2008

1.435 mm.
1.668 mm.

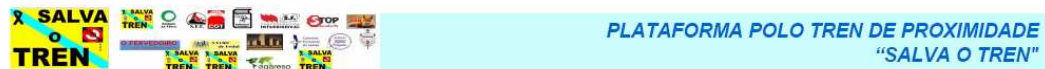
Anclaje actual para anchura 1.668 mm

Anclaje para 2012 anchura 1.435 mm



Debemos partir de la base de que Fomento no quiere gastar ni un céntimo en Cercanías ni Mercancías. De hecho, el Ministerio tubo siempre la intención de eliminar estos servicios, hasta el punto de que antes de que SALVA O TREN en Portas resistiera y evitara el levantamiento de sus vías, Fomento ya había levantado 45 Km. entre Santiago y A Coruña desde 2000 hasta 2008.

La situación actual es la siguiente:



Situación Actual Eje Atlántico

Permanecen	Grandes Estaciones	Eliminadas	A eliminar
	CORUNA (San Cristóbal)		
1. Uxes (cuestiones técnicas) 2. Meirama (basura y carbón) 3. Ordes queda a 5 km (cuestiones técnicas)		1. Bregua 2. Quiexas-Londoño 3. Gorgullos-Tordoia 4. Ordes-Pontraga 5. Garga-Transmonte 6. Oroso-Vilacide 7. Berdia 8. A Sionlla	1. Vila da Igrexa 2. Cerceda
	SANTIAGO		
4. Vilagarcía 5. Padrón (otro sito)		9. Casal 10. Vilagarcía – Playa 11. Rubians 12. Portas	3. Osebe 4. A Escravitude 5. Padrón 6. Pontecesures 7. Catoira 8. Portela 9. Pontevedra Universidad
	PONTEVEDRA		
		13. Figueirido	10. Arcade 11. Cesantes 12. Redondela-Picota 13. Redondela 14. Chapela
	VIGO		



Como vemos, en el Eixo Atlántico, y a diferencia de Santiago-Madrid o Pontevedra-Madrid, **la desaparición de las Estaciones va al ritmo de la puesta en marcha de nuevos tramos de AVE**. Y como hemos explicado, la travesía polivalente es clave para el mantenimiento del servicio, la puesta en marcha del Futuro Cercanías y la Transferencia de los servicios de Cercanías, siempre y cuando Fomento escuche nuestras demandas y se ponga manos a la obra.

Debemos hacer las siguientes consideraciones que justifican que **las vías del Eixo Atlántico de Alta Velocidad por si solas no se pueden utilizar para el servicio de Cercanías ni Mercancías y que la Línea Convencional es pieza clave para su puesta en marcha:**

1º En 2012 se estrecharán las vías del AVE. Como no hay trenes de Cercanías ni Mercancías para el ancho Internacional 1.435 mm., en España, sería necesario diseñar y construir toda una nueva flota. Para tener una idea, cada tren de Cercanías nuevo cuesta alrededor de ocho millones de Euros. Fomento no va a pedir que se diseñen, ni va a comprar trenes nuevos. **La consecuencia, la muerte del tren.**

2º La infraestructura del AVE no sirve para dar servicio de Cercanías, dado que **no pasa por los pueblos**, en Galicia discurre por los montes.

3º En un hipotético caso de que existieran nuevos modelos de Trenes de Cercanías y Mercancías con ancho Internacional, la utilización de una sola infraestructura con las frecuencias de Cercanías que necesitaría Santiago, Coruña, Vigo, Pontevedra y Vilagarcía, la salida de mercancías hacia los puertos y otros destinos, junto con los servicios de AVE, provocarían la



saturación, con el resultado de que ni los AVE's serían tan rápidos, ni las frecuencias de los Cercanías se acercarían a la demanda de la Sociedad.

4º La utilización de las vías de Alta Velocidad para servicios AVE con velocidades inferiores a 250 km/h (Eixo Atlántico) por Trenes de Mercancías provoca grandes desequilibrios en las traviesas respecto a la catenaria, implicando con ello unos **costes de mantenimiento de la infraestructura muy elevados y la puesta en riesgo de la velocidad uniforme de los AVE'S, con el resultado de su pérdida de eficacia y confort.**

5º En las vías de Alta Velocidad para servicios AVE **con velocidades superiores a 250 km/h** (Barro – Ourense – Madrid) y (Santiago - Ourense – Madrid), **por seguridad**, no está permitido circular trenes de Mercancías ni Cercanías.

6º Transferencias. De igual manera, **en un hipotético caso de que existieran nuevos modelos de trenes**, la utilización de la vía del AVE (infraestructura del Estado Español) para los servicios de Mercancías y Cercanías impediría que se pudieran transferir a la Xunta. Para poder ser transferidos, la infraestructura debe **ser independiente y discurrir en su totalidad por el territorio de la Comunidad Autónoma.** Si no podemos transferir las Cercanías, **¿para que queremos un Ente Gestor Ferroviario que carecería de servicios que gestionar?**

La Plataforma ha marcado un procedimiento a seguir para alcanzar el fin último: la implantación de los Servicios de Cercanías, vertebradores del territorio, y la Transferencia de su gestión al Ente Gestor Ferroviario Gallego, que la Xunta de Galicia debería estar creando ya.

Dicho procedimiento es el siguiente:

- **Reposición del servicio en la Estación de Portas (Pontevedra), recuperable con costo prácticamente cero.** Primeramente a través del acceso Sur, y posteriormente del acceso Norte, destruyendo la “Topera de la Vergüenza” y construyendo un enlace a la vía del AVE y a Vilagarcía de Arousa, a la altura de Rubians. **Esta estación ha sido la última en perder el servicio al ponerse en marcha la nueva “Variante de Portas” del AVE en Julio de 2008.**

- **Por el momento, No estrechamiento del Eje Atlántico de Alta Velocidad** (en contra de lo que el Ministro Sr. Blanco ha manifestado: estrechamiento en 2012) **hasta que el Ministerio acceda a poner en funcionamiento la infraestructura del Cercanías de una manera independiente.** Esta medida es necesaria para que los trenes actuales puedan seguir circulando por las vías del AVE sin costo alguno, permitiendo as, provisionalmente, la combinación de ambas infraestructuras y poder continuar prestando servicio a todas las Estaciones del Eixo Atlántico que todavía permanecen (**recordemos que 13 de las 27 estaciones ya han sido eliminadas**). Esto significa, servicio de Regional por la vía convencional combinada con la vía nueva, y AVE exclusivamente por la vía nueva. Sino se hace esto, se perderán todas las Estaciones menos las cuatro principales (Vigo, Pontevedra, Santiago y A Coruña), tal y como Fomento tiene previsto.

- **Aceptación y puesta en marcha de medidas paliativas.** Hasta que Fomento asuma el compromiso de construir una **tercera vía** en los tramos en que la infraestructura del AVE pisó sobre la convencional, mantenimiento del servicio a través de la vía convencional con los trenes que en la actualidad hacen parada en las Estaciones de los tramos:

Vilagarcía-Santiago: Catoira, Pontecesures, Valga, Padrón, A Escravitude y Osebe;

Vigo-Pontevedra: Chapela, Redondela, Redondela Picota, Arcade y Cesantes;

Pontevedra-Vilagarcía: Pontevedra Universidad, Portela y Portas;

Santiago-Coruña: Cerceda y Vila da Igrexa.

De esta manera, y provisionalmente, El AVE discurriría por la línea nueva y el Regional combinando las dos.

- **Creación de un Equipo de expertos que colaborara con la Xunta de Galicia en el estudio de su Movilidad interna y que deberá elaborar un Proyecto Global**, integrando como partes del mismo la combinación de los transportes públicos del Tren Normal (recordemos que el AVE no entra dentro de la movilidad interna de Galicia), autobús, transporte de ría, metro, metro ligero, bicicleta, etc., y en el que participaran nuestros técnicos de forma activa, aportando soluciones y alternativas.

- **Creación del Ente Ferroviario Gallego**, determinando sus competencias, estructura y ubicación, y partiendo de la base de que no se puede admitir únicamente la transferencia de las vías convencionales tal y como



están. Esta debe llevarse a cabo una vez las Cercanías estén funcionando a pleno rendimiento, o bien la Xunta de Galicia reciba la suficiente dotación presupuestaria para, partiendo de un proyecto ambicioso, ponerlas en marcha. Tomemos como ejemplo **las Cercanías de Cataluña. El Ministerio de Fomento transferirá las mismas a la Generalitat en Enero de 2010, y hasta 2015, Barcelona recibirá 8.000 millones de Euros para potenciarlas**, que, por otra parte, a día de hoy ya están funcionando a pleno rendimiento y con los trenes más modernos de RENFE.

- **Demanda de la puesta en marcha del Servicio de Cercanías para Galicia.** En base al Estudio de Movilidad que sería realizado por el equipo de expertos, determinación del plazo y la financiación de su ejecución.

REUNIÓN DEL PASADO VIERNES CON EL REPRESENTANTE DE FOMENTO, DON CARLOS MARÍA JUÁREZ (DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS).

El pasado viernes nos hemos reunido con el Director General de Infraestructuras Ferroviarias, en representación del Ministro Blanco, nº 3 del Gobierno de España en materia de Infraestructuras (1. Presidente del Gobierno, 2. Ministro de Fomento y 3. Director General).

Las personas que asistieron por parte de la Plataforma fueron las siguientes:

- Fernando Gómez Camarero, Coordinador General de SALVA O TREN, Ingeniero Técnico Industrial
- Beatriz García, Responsable Estatal del Sindicato de Estudiantes de la Universidad (SALVA O TREN)
- Manuel Amenado Otero, Ingeniero Técnico de Obras Públicas (SALVA O TREN)
- Lucía Latorre Bua, Licenciada en Derecho, (SALVA O TREN).
- José Luis Ordóñez Fernández, Geólogo y Portavoz de la Coordinadora Estatal en Defensa del Ferrocarril Público.
- Manuel González Pereira (SALVA O TREN).
- Rosa Cascallar Rodríguez (SALVA O TREN).

La reunión se desarrolló tal y como teníamos previsto.

1º Exposición por parte de la Plataforma a Fomento de la situación actual y como el Ministerio esta eliminando el Tren Normal, dejando a Galicia solamente con el AVE

2º Entrega de un ejemplar del Trabajo: *"UN SIGLO DE ABANDONO DEL FERROCARRIL EN GALICIA. Situación actual del servicio Ferroviario en el Eje Atlántico"*, presentado en la Universidad de Santiago de Compostela el pasado día 4 de septiembre y elaborado por nuestro Equipo de Técnicos: Don Manuel Amenado Otero (Ingeniero Técnico de Obras Públicas), Don Fernando Gómez Camarero (Ingeniero Técnico Industrial y Coordinador Xeral de SALVA O TREN) y Doña Isabel Salgado (Ingeniera Técnica de Obras Públicas).

3º Exposición al Director de las soluciones que planteamos y que se deben aplicar con urgencia al Eixo Atlántico:

A) Reposición del servicio en la Estación de Portas (Pontevedra), recuperable con costo prácticamente cero.

Respuesta del Director:

"Para Portas es más barato poner un taxi para cada persona que necesite el transporte público que llevar un tren".

Cuando uno escucha estos comentarios por boca de un Director General, que no tiene en cuenta el gran potencial que posee la comarca de Caldas de Reis, con una población aproximada de 50.000 habitantes. Que se sustenta en datos estadísticos de ocupación totalmente erróneos (no había contabilización de los sube y baja, a menudo el revisor no pasaba a cobrar y en ocasiones se expedía el billete de Portas constando como origen Vilagarcía) y en una política de abandono del servicio de casi un siglo. Que hipoteca el futuro de las comunicaciones internas de una Comunidad Autónoma con tanta frialdad. Que únicamente piensa en la rentabilidad económica, descartando totalmente la rentabilidad social y el derecho de todos los ciudadanos a disponer de un transporte público digno. Que manifiesta un



total desprecio por el futuro del planeta en que vivimos, en contra de lo que el Presidente Zapatero diserta desde el púlpito sobre la necesidad de acabar con el cambio climático. Todos pensamos, esto no puede estar pasando, es un mal sueño.

Rápidamente fue contestado...

B) Por el momento, No estrechamiento del Eje Atlántico de Alta Velocidad hasta que el Ministerio acceda a poner en funcionamiento la infraestructura del Cercanías de una manera independiente, como ya expliqué anteriormente.

Respuesta nº 1 del Director:

"En la actualidad la manera de llevar a la gente al tren es competir en rapidez, y para ello, tiene que haber el mínimo de estaciones intermedias".

El Sr. Director desconocía que los datos disponibles de 2009 muestran que en 2008 el AVE Madrid-Barcelona ha pasado a incrementar su participación respecto al avión de un 12% a un 34 %, y las previsiones para 2009 son las de que pueda llegar a canalizar el 52 % del total de ambos modos. Desde 2007 a 2008, el AVE hizo pasar los viajes Madrid-Barcelona de 763.000 a 2.338.000, con un **incremento de 1.575.000** pasajeros, mientras el avión pasaba de 5.290.000 a 4.026.000 pasajeros, **perdiendo 1.264.000** viajeros (el 24 % del total).

Esto demuestra que los viajeros del AVE no son nuevos viajeros, sino transferidos desde el avión. Nuestros razonamientos se confirman, el AVE es el sustituto del avión. Un servicio público para las personas que ya disponían del avión y que sin embargo hace que en Galicia desaparezca el Tren Normal, el que realmente hace falta. Yo hago una reflexión, ¿Qué pasará con los aeropuertos gallegos cuando este funcionando el AVE? ¿Tendremos que pagar la infraestructura del AVE para unos pocos, subvencionar más todavía los aeropuertos y encima quedarnos sin Tren de Cercanías?

Respuesta nº 2 del Director:

"¿Y como les decimos a los habitantes de Coruña que provisionalmente tendrán que ir desde Santiago de Compostela a Madrid a 250 km./h en vez de 350 km./h?"

El Sr. Juárez estaba más preocupado de las consecuencias mediáticas que iba a tener comunicar este hecho a la sociedad gallega, que de seguir prestando servicio a las estaciones que todavía quedan en el Eixo Atlántico y asegurarnos así de que en el futuro podamos disponer de una infraestructura independiente, con Servicios de Cercanías y transferida a la Xunta de Galicia.

Nuestra contestación fue clara. Si a la sociedad Gallega se le comunica que se pondrán las Cercanías, no habrá ningún problema en aceptar, **durante un periodo de tiempo provisional**, que los vecinos de Coruña, Santiago y Ourense tendrán que tardar un poco más en llegar a Madrid.

Pero lo que prima es no aplazar más el AVE e hipotecar el futuro de las comunicaciones internas de Galicia.

Respuesta nº 3 del Director:

"Pondremos algunas estaciones intermedias"

La respuesta nuestra fue rotunda: Escravitude y Ordes-Fosado en medio del monte, y Uxes y Meirama por necesidades técnicas y por el carbón. Y lo que es peor, estaciones dentro de la infraestructura nueva del Eixo Atlántico, un trazado que no es utilizable para las Cercanías por lo alejado de las poblaciones intermedias (**el Sr. Director reconoció** en algún momento del debate, que la **nueva infraestructura en el Eixo Atlántico fue mal diseñada y que en base a esta conclusión, están tomando medidas en el tramo A Coruña-Ferrol, sin embargo, dijo, para el Eixo Atlántico es ya tarde para actuar**). Por otra parte, en el hipotético caso de que se pusiera en marcha algún servicio diferente al AVE **no sería posible transferirlo**, dado que para poder transferir servicios, estos **deben transcurrir por infraestructuras no estatales y en su totalidad dentro de la Comunidad Autónoma**.

¿Qué sentido tiene crear un Ente Gestor Ferroviario Gallego si no hay nada transferible para gestionar?



C) Aceptación y puesta en marcha de medidas paliativas mientras no se complete la línea convencional con los tramos que levantaron (45 km. entre Santiago y A Coruña) y los tramos que pisa el AVE. Con 100 millones de Euros se pondría la totalidad de la línea en funcionamiento.

Ante su negativa a acceder a lo demandado en el punto anterior, no pudimos tratar éste.

D) Creación del Ente Ferroviario Gallego.

El Sr. Juárez manifestó que desconocía absolutamente que el Gobierno Gallego tuviera interés alguno en asumir transferencias Ferroviarias, así como intención de crear el Ente Gestor.

Ante esto cabe preguntarse, **¿Qué están haciendo nuestros políticos Gallegos?**

CONCLUSIONES

1º El Ministerio basa sus decisiones en axiomas totalmente erróneos y falsos, lo que lleva a resultados inadecuados.

2º Piensan en presente sin tener en cuenta que el futuro necesariamente pasará por modificar los hábitos de la sociedad respecto al Transporte Público del día a día, fomentando los Servicios de Cercanías. Sin embargo solo les preocupa promocionar el AVE, un transporte que lo único que hace es transferir usuarios del avión. Es necesario sacar a la gente de las carreteras pero para eso es imperativo contar con una red de Transporte Público interno realmente operativa y eficiente.

3º Partíamos de una situación en la que nuestras demandas no habían llegado al Ministerio (Organismo responsable de la toma de decisiones), sin embargo, ahora no solo están allí sino que además fueron contradichas con argumentos todas las excusas que Fomento ponía encima de la mesa.

4º Ante la manifestación de de que analizarán nuestras propuestas, esperamos poder reunirnos nuevamente en los próximos meses, tal como le solicitamos y con el deseo de que entren en razón.

5º Nuestros políticos gallegos deberán darnos explicaciones de porqué no se han hecho gestiones con el Ministerio.

6º A pesar de que las expectativas no son del todo optimistas, la Plataforma va a seguir trabajando con tanta intensidad como lo hizo hasta ahora, porque, como dijo el Sr. Touriño a la reportera de CQC: "ya no nos cuentan cuentos chinos" y porque la existencia de raíles abre siempre la posibilidad de que la razón se imponga a los intereses económicos y propagandísticos.

SALVA O TREN

Fdo.:

En Santiago de Compostela, a 21 de octubre de 2.009.-

FERNANDO GÓMEZ CAMARERO
Coordinador General
Móvil: 649183521
www.salvaoren.tk