

ÍNDICE

Prólogo	5
Dedicatoria	7
Agradecimientos	8
INTRODUCCION	9
CAPÍTULO 1	17
DE LA PLANIFICACION FERROVIARIA GENERICA A LA PARTICULAR	17
1.1 Planificación, instrumento imprescindible para asegurar el futuro	17
1.2 Planificación del transporte por ferrocarril	18
1.2.1 Diferentes conceptos de la planificación ferroviaria y vial	19
1.2.2 La planificación específica ferroviaria	19
1.3 Necesidades y tipología de tráficos, imput para la planificación	19
1.4 Prospectiva de servicios y tráficos de viajeros y mercancías, imput para la planificación	20
1.5 Filosofía y modelo socio-económico, imput para la planificación	21
1.6 Primar la "economía inmediata", causa de planificación fallida.	22
1.7 ¿Alguien en Galicia, sabe responder?	23
1.7.1 Comunicaciones de Galicia con la Península Ibérica	23
1.7.2 Comunicaciones interiores de Galicia	23
1.7.3 El transporte de mercancías como base de la importación / exportación	24
1.7.4 Más cuestiones y reflexiones consecuentes	24
1.7.5 Los poderes mágicos de los políticos frente a la técnica ingenieril	25
CAPÍTULO 2	27
AUSENCIA DE PLANIFICACIÓN DEL FERROCARRIL EN GALICIA: EL PEIT, TAN BLUFF COMO EL PLAN GALICIA	27
2.1 Galicia no cuenta con Planificación Ferroviaria	27
2.2 Las clases políticas no sustituyen a los equipos técnicos.	28
2.3 ¿Cuál plan es mejor, el "Plan Galicia" o el "PEIT-Galicia"?	29
2.3.1 Relación de obras con características, costes y plazos	30
2.3.2 Programas presupuestarios de ambos planes.	31
2.4 Dificultad para contrastar el cumplimiento de un plan inexistente	32
2.5 Programas y actuaciones sobre FC que se desarrollan en Galicia	33
2.5.1 Programas y actuaciones sobre alta velocidad y velocidad alta	33
2.5.2 Planes sobre la red convencional (incluye mercancías)	35

2.5.3 Planes de acceso a puertos, aeropuertos y plataformas logísticas	36
2.6 Problemática de compatibilidad del diferente ancho de vía	36
2.7 Deficit de Planificación	37
2.7.1 Comunicaciones con el exterior	37
2.7.1.1 Galicia - Portugal	37
2.7.1.2 Eje subcantábrico, Galicia a Castilla-León por el Sil y el Bierzo	39
2.7.1.3 Eje trans-Cantábrico: Asturias, Cantabria, País Vasco y Francia	39
2.7.2 Déficit de comunicación en las conexiones interiores	40
2.7.2.1 Conexiones Inter áreas	41
2.7.2.2 Cercanías	41
2.7.2.3 Los By Pass	42
2.8 Paradigma de la falta de planificación: La desfeita del Eje Atlántico	42
2.9 Viable recuperación del Eje Atlántico convencional	44
2.9.1 Línea convencional Vigo-A Coruña	44
2.9.2 Eje Atlántico de velocidad alta	44
2.10 Intencionalidad de la línea Ferrol-Bilbao	44
2.11 Planificación de Infraestructuras europeas que deberían afectarnos	45
2.11.1 Proyectos Prioritarios RTE de Essen de 1994	46
2.11.2 Proyectos RTE-T (TEN – T)	46
2.12 Miscelánea sobre planificación.	49
2.12.1 Carencia de calidad en los instrumentos de planificación	49
2.12.2 El abandono de estaciones, apeaderos y líneas	50
2.12.3 ¿Necesitamos vías verdes en Galicia?	52
2.12.4 Problema añadido del cambio de ancho ibérico por UIC	52
CAPÍTULO 3	55
BALANCE DE ACTUACIONES EN MARCHA 2005-2008	55
3.1 Seguimiento de actuaciones línea a línea	55
3.1.0 Recordatorio de fases, etapas e hitos reglamentarios	56
3.1.1 Fase de estudios y planificación	56
3.1.2 Fase de realización	57
3.1.3 Fases complementarias en las infraestructuras ferroviarias	57
3.2 Seguimiento de obras y estado actual	58
3.2.1 Actuaciones en el Eje Atlántico	58
3.2.1.0 Antecedentes y EEII del tramo Vigo - Santiago – A Coruña.	59
3.2.1.1 Sección Vigo – Pontevedra.	60
3.2.1.2 Sección Pontevedra - Santiago	60
3.2.1.3 Sección Santiago – A Coruña	61
3.2.2 Actuaciones del Acceso Sureste: “Olmedo – Lubian – Ourense”	62
3.2.2.1 Sección Olmedo - Zamora	63
3.2.2.2 Sección Zamora - Lubian	64
3.2.2.3 Sección Lubian – Ourense	64
3.2.2.3.1 El nuevo acceso y variante de Ourense.	64

3.2.3 Actuaciones y obras en la línea Ourense-Santiago	65
3.2.3.1 Sección Ourense - Lalin (Baxán)	66
3.2.3.2 Sección Lalin (Baxán) - Santiago.	67
3.2.4 Actuaciones en la línea Maside – Portas (Ourense – Pontevedra)	67
3.2.5 Actuaciones en la línea Ourense - Lugo	69
3.3 Balance de paralizaciones, demoras y... abandonos.	70
3.4 Red de alta velocidad en España el 30 de septiembre de 2008	71
3.5 Teoría de la postergación de Galicia por el Ministerio de Fomento	72
3.6 Las 10 “pruebas del 9” sobre la paralización de los programas de AV para Galicia	73
3.6.1 Prueba Nº 1 Ourense - Santiago.	73
3.6.2 Prueba Nº 2 Ourense – Vigo	75
3.6.3 Prueba Nº 3 Ourense - Lugo	77
3.6.4 Prueba Nº 4 Vigo - Porto	78
3.6.5 Prueba Nº 5 Ponferrada - Monforte	79
3.6.6 Prueba Nº 6 Lugo - A Coruña	80
3.6.7 Prueba Nº 7 A Coruña - Ferrol	80
3.6.8 Prueba Nº 8 Olmedo – Lubian	81
3.6.8.1 Elaboración de proyectos	82
3.6.8.2 Licitaciones de obras	82
3.6.8.3 La excusa del “Segundo túnel del Padornelo”	83
3.6.9 Prueba Nº 9 Lubian – Ourense	84
3.6.10 Prueba Nº 10 Ferrol - Bilbao por el Cantábrico	85
CAPÍTULO 4	89
ACTUACIONES DE MEJORA DEL FC PENDIENTES Y FUTURAS	89
4.0 Requisitos previos para el avance de las obras	89
4.0.1 Metodología del capítulo	90
4.1 Qué se necesita para completar el Eje Atlántico en 2018.	91
4.1.1 Sección Frontera de Portugal - Vigo	91
4.1.2 Sección Vigo - Pontevedra	91
4.1.3 Sección Pontevedra - Santiago	92
4.1.4 Sección Santiago - A Coruña	93
4.1.5 Sección A Coruña (Uxes) - Betanzos	94
4.1.6 Sección Betanzos - Ferrol	94
4.1.7 Actividad global de electrificación de la línea Vigo-A Coruña	95
4.2 Acceso sureste desde de la Meseta: Olmedo-Lubian	96
4.2.1 Sección Olmedo -Zamora	96
4.2.2 Sección Zamora - Lubian	96
4.2.3 Sección Lubián-Ourense	97
4.2.3.1 Acceso en variante a Ourense	99
4.3 Línea de AV entre Ourense y Santiago	100
4.3.1 Secciones no urbanas	100

4.3.2 Secciones urbanas	101
4.4 Acceso desde Ourense a Vigo vía Maside-Cerdedo-Portas	101
4.5 Acceso de Ourense a Lugo	101
4.6 Conexión de Lugo con A Coruña (Betanzos)	103
4.7 Acceso centro por el Sil (Palencia-Leon-Ponferrada-Monforte)	103
4.7.1 Sección Palencia a León	103
4.7.2 Sección León a Ponferrada	104
4.7.3 Sección Ponferrada a Monforte	104
4.8 Acceso por el Norte-Cantabrico	105
4.8.1 Sección Bilbao - Santander	105
4.8.2 Sección Santander - Asturias (Gijon / Oviedo)	105
4.8.3 Asturias (Gijon /Oviedo) - Comarca del Ferrol	105
4.9 Acceso de Galicia (Vigo) a Portugal (Porto)	106
4.9.1 Sección Frontera Portuguesa - Vigo	106
4.9.2 Sección Porto - Valença (Frontera española)	106
4.10 Reflexión final: La mentira global que les ha contado el autor.	106
CAPÍTULO 5	109
INVERSIONES Y FINANCIACION DEL FERROCARRIL EN GALICIA	109
5.1 Necesidades globales y parciales de financiación actualmente	110
5.2 Aproximación a los costes del "PEIT-Galicia"	111
5.3 Entender los Presupuestos	112
5.4 Autorización de contrataciones por el Consejo de Ministros	114
5.5 Licitación anual de Obras de carácter Ferroviario	115
5.6 Adjudicación anual de trabajos y obras	117
5.7 Inversiones que realmente se ejecutan (Certificaciones mensuales)	118
5.8 Seguimiento económico de las Obras: a modo de conclusión previa	119
5.8.1 Costes directos de estudios, proyectos y ejecución	119
5.8.2 Coste de las expropiaciones	120
5.8.3 Coste de servicios auxiliares: control, seguridad, apoyos etc.	120
5.9 Galicia Vs España	121
5.10 Presunto fraude de Presupuestos Generales del Estado para Galicia	122
5.11 La hipoteca - trampa del 8 %	124
5.11.1 La vía de un Plan de FFCC específico para Galicia	124
5.11.2 La vía del 8 %	125
5.11.3 La herencia envenenada que dejará el sistema del 8 %	125
5.11.3.1 Error Nº 1 Las Inversiones son diferentes de los gastos.	125
5.11.3.2 Error Nº 2 Sensación de trato de favor a nuestra Comunidad	126
5.11.3.3 Error Nº 3 Visión negativa en otras Comunidades.	126
5.11.3.4 Error Nº 4 Ignorancia de "eventuales pluses presupuestarios"	126
5.11.3.5 Error Nº 5 Presunto fraude del Gobierno	126
5.12 Ayudas Europeas al Desarrollo y Cohesión para Galicia	127
5.12.1 ¿Qué sucedió entre el año 2000 y el 2006?	128

5.12.1.1 Fondo de Cohesión	128
5.12.1.2 Fondos del FEDER: el reparto por Comunidades	129
5.12.2 ¿Qué está sucediendo desde 2007 hasta el 2013?	130
5.12.3 Ejes prioritarios de actuación y descripción de actuaciones	130
CAPÍTULO 6	133
SERVICIOS Y MATERIAL FERROVIARIOS	133
6.1 Generalidades	133
6.2. Variación en servicios de Viajeros desde el 1 de octubre de 2005	134
6.2.1 Larga Distancia	134
6.2.1.1 Servicios a Madrid: Mejoras de material y tiempos	134
6.2.2.2 Servicios a Barcelona (Cataluña–Aragón)	135
6.2.2.3 Servicios al País Vasco	136
6.2.2 Media Distancia / Regionales - RENFE y FEVE	136
6.2.2.1 Eje Atlántico: Vigo – Pontevedra - Santiago - A Coruña	136
6.2.2.2 Nuevo servicio directo entre A Coruña y Ourense.	137
6.2.2.3 Mejora de material móvil en Vigo-Ourense–Ponferrada	137
6.2.2.4 Servicios entre Monforte y Ourense	137
6.2.2.5 Servicios desde Ferrol a Ribadeo y Gijón	138
6.2.3 Servicios de Cercanías de RENFE y FEVE	138
6.3 Análisis crítico y propuestas de mejora sobre los servicios en 2008	138
6.3.1 Larga Distancia	138
6.3.1.1 Servicios con Madrid	138
6.3.1.2 Servicios con Cataluña	138
6.3.1.3 Servicios con el País Vasco	139
6.3.2 Media Distancia / Regionales de RENFE y FEVE	139
6.3.3 Servicios de Cercanías de RENFE y FEVE	140
6.4 Análisis comparativo con los servicios que RENFE ofrece en Galicia y otras Comunidades.	141
6.4.1 Larga Distancia	141
6.4.1.1 Servicios con Madrid	141
6.4.1.2 Relaciones transversales con Cataluña	143
6.4.1.3 Servicios con el País Vasco	144
6.4.2 Media Distancia / Regionales - RENFE y FEVE	144
6.4.3 Cercanías RENFE y FEVE	145
6.5 Material de servicio a y en Galicia. Contraste con otras zonas del País	146
6.5.1 Material de larga distancia,	146
6.5.2 Material de servicios de Media Distancia, o regional	147
6.5.3 Material utilizado en servicios de Cercanías	147
6.6 Planificación de los servicios futuros: Lo que nadie ha definido	147
6.7 ¿Porqué Galicia debe solicitar y exigir mejores servicios?	148
6.7.1 Galicia excluida y postergada en los planes de infraestructuras	148

6.7.2 Necesidad de un plan "Puente" de compensación de servicios	149
6.7.2.1 Larga Distancia	150
6.7.2.2 Media Distancia	150
6.7.2.3 Cercanías	150
6.7.2.4 Pequeñas inversiones en mejora provisional de la Infraestructura	150
6.7.3 Galicia, "reserva india" de los FFCC del noroeste peninsular.	151
6.8 ¿Y si Renfe-Operadora niega los servicios públicos necesarios?	151
CAPÍTULO 7	153
EL TREN AL SERVICIO DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS	153
7.1 Características y tráficos del transporte de mercancías por ferrocarril	153
7.1.1 Cómo y para qué nació el Ferrocarril?	153
7.1.2 Deterioro de su actual papel como transportista de mercancías	154
7.1.3 Algunas razones para la baja utilización del FC de mercancías	154
7.1.4 El ferrocarril al servicio de las mercancías	155
7.1.5 Nichos idóneos del negocio de transporte por ferrocarril	155
7.1.6 Tipos de Tráfico que hacen recomendable el uso del Ferrocarril	156
7.1.7 Ventajas del transporte por ferrocarril en sus nichos específicos	157
7.2 Clientes y productos en el transporte ferroviario	158
7.2.1 ¿Qué espera el cliente del transportista?	158
7.2.2 ¿Qué mercancías se transportan en la actualidad por ferrocarril?	159
7.2.3 Penetración del transporte por ferrocarril en España y otros países	159
7.3 El ferrocarril y la logística	160
7.3.1 Comienzos del transporte ferroviario como un fin en sí mismo	160
7.3.2 La logística asociada al transporte	160
7.4 Las redes ferroviarias existentes en España, para servicio mixto	161
7.4.1 Las líneas hasta la llegada de la AV	161
7.4.2 Perspectivas actuales: especialización de líneas, separación de tráficos	163
7.4.3 Redes exclusivas tras la llegada de la Alta Velocidad	164
7.5 Limitaciones físicas de la red ferroviaria convencional	165
7.5.1 Carencias y defectos de la red ferroviaria	165
7.5.2 Problema añadido del doble ancho en España	167
7.5.3 Accesos a puertos y plataformas logísticas	168
7.6 Las rutas europeas de transporte ferroviario	168
7.6.0 Una experiencia previa, la red TEEM	168
7.6.1 Las Redes Europeas de tráfico de mercancías	168
7.6.2 Proyecto New Opera	170
7.6.3 El Proyecto de la CEOE para España	171
7.6.4 El eje FERRMED	171
7.6.5 Galicia fuera de las iniciativas de mejora de la red de mercancías	172
7.6.6 Las Autopistas del mar	172
7.7 El sector de mercancías: liberalización, especialización, privatización	173
7.7.1 Liberalización del transporte ferroviario de mercancías	173

7.7.2 Especialización de tráficos y de los trenes de mercancíasq	174
7.7.3 Operadores públicos Vs privados	175
7.8 Empresas operadoras españolas. El caso de RENFE-Operadora.	176
7.8.1 RENFE: Organización y principales magnitudes	176
7.8.2 Resultados de una empresa operadora, hasta hace poco monopolio	177
7.8.3 ¿Empresa de transporte con talleres de fabricación y mantenimiento?	177
7.8.4 Viajeros y mercancías: negocios con estrategias divergentes	178
7.8.5 Prevista segregación del tráfico de mercancías en RENFE	179
7.8.6 Otras empresas del sector	180
7.8.6.1 Empresas ferroviarias	180
7.8.6.2 Empresas habilitadas para obtener capacidad	180
CAPÍTULO 8	181
TRANSPORTE DE MERCANCIAS EN GALICIA	181
8.1 Desconocimiento sobre transporte de mercancías por FC en Galicia	181
8.1.1 Carencia de información oficial y estadística sobre transporte por FC	181
8.1.2 ¿Qué transporta el ferrocarril en Galicia?	182
8.1.3 Tráficos que han ido desapareciendo	183
8.1.4 Volumen de tráficos de mercancías en Galicia. Años 2003 a 2008	186
8.2 Tráfico de trenes y circulaciones	186
8.2.1 Tráficos actuales de ferrocarril en Galicia	186
8.2.2 Volumen de circulaciones en líneas y en las estaciones principales.	187
8.2.3 Reflexiones sobre el grado de tráfico en las líneas ferroviarias	188
8.3 Perspectivas sobre tráfico de mercancías en Galicia	190
8.3.1 Mercancías de y para Galicia, comunidad con demografía menguante	190
8.3.2 Pocas grandes empresas, muchas mini-empresas	190
8.3.3 Tráficos generados desde o hacia los Puertos y ZALs	190
8.3.3.1 Puertos lejanos y mal comunicados	191
8.3.3.2 Puertos: Futuro nada alentador	191
8.3.3.3 Servicios de ferrocarril a las áreas industriales y zonas logísticas	192
8.3.3.4 Galicia fuera de las rutas europeas e Ibéricas de mercancías.	192
8.4 Sin iniciativas sobre liberalización del transporte de mercancías en Galicia	193
8.5 Previsiones sobre la red de mercancías de Galicia	193
8.5.1 La red prevista	194
8.5.2 Características de la red	194
8.5.3 Compatibilidad con las nuevas líneas de velocidad alta	196
8.5.4 ¿Cómo será la circulación de mercancías por el Eje Atlántico?	196
8.5.5 Riesgos y carestía de planificar corredor único de mercancías hacia la Meseta	197
8.6 Situación actual y perspectivas de acceso a los puertos del Estado	198
8.6.1 Accesos actuales a los puertos	198
8.6.1.1 Puerto de Vigo	198

8.6.1.2 Puerto de Marin	199
8.6.1.3 Puerto de Vilagarcía	199
8.6.1.4 Puerto de A Coruña	199
8.6.1.5 Puerto de Ferrol	200
8.6.2 Inciertos y carentes planes de mejora para el futuro de los puertos	200
8.7 Instalaciones logísticas, industriales, estaciones, y ZALs	201
8.8 Programa de acciones a emprender	202
CAPÍTULO 9	205
TRANSPORTE METROPOLITANO. CERCANIAS Y URBANO SOBRE CARRIL	205
9.0 Introducción	205
9.1 Transporte de Cercanías	206
9.1.1 Características típicas de los servicios de Cercanías	206
9.1.2 Ventajas de disponer de servicios de tren de cercanías	207
9.1.3 Condiciones para el éxito en la implantación de servicios de Cercanías	207
9.1.4 Servicios comarcales	208
9.1.5 La coordinación con el transporte urbano	208
9. 2 Transportes urbanos sobre carril	208
9.2.0 Conocimientos generales sobre los tipos mas comunes	208
9.2.1 Metro, o metropolitano	209
9.2.2 Metro ligero	209
9.2.3 Tranvía	209
9.2.4 Tren-Tram	210
9.3 Situación y tendencias del transporte metropolitano en España	210
9.3.1 Redes de Cercanías en España y Portugal	211
9.3.2 Redes de T.U. (Metro) en España y Portugal	211
9.3.3 Redes de T.U. (Metro ligero / Tranvía) en España y Portugal	211
9.4 Historia del transporte de tipo metropolitano en las ciudades gallegas	213
9.4.0 Breve Historia de los transportes de cercanías s/carril en Galicia	214
9.4.1 Historia de las cercanías de Vigo	214
A) Ferrocarril eléctrico de Vigo a Ramallosa y Baiona - Gondomar	214
B) Tranvía de Vigo a Peinador - O Porriño (y Mondariz)	215
9.4.2 Historia de las cercanías de Pontevedra: Tranvía Pontevedra a Marin	216
9.4.3 Historia de las cercanías de A Coruña: Tranvía de A Coruña a Sada	216
9.4.4 Historia de las Cercanías de Ferrol	217
A) Tranvía de Ferrol a Neda	217
B) Ferrocarril de Vía estrecha de Ferrol a Gijón (Ferrol-Mera)	218
9.5 Carencia actual de servicios de Cercanías. Responsabilidad de la Xunta de Galicia	218
9.5.1 El Estado responsable del déficit en cercanías. Falta de iniciativa de la Xunta	218
9.5.2 Profundizando en los conceptos y servicios de Cercanías ferroviarias	219

9.5.3 Servicios de cercanías existentes actualmente en Galicia	220
9.5.4 Servicios de cercanías no coincidentes con producto "RENFE-Cercanías"	221
9.5.5 Papel que debe jugar la Xunta de Galicia	221
9.5.6 Papel que corresponde a los Concellos	222
9.6 Transportes urbanos sobre carril: Metro y tranvías	222
9.6.1 Breve historia sobre los transportes urbanos sobre carril	222
9.6.1.1 Tranvías urbanos de Vigo	222
9.6.1.2 Tranvías de Pontevedra	223
9.6.1.3 Tranvías urbanos de A Coruña	223
9.6.1.4 Tranvías de Ferrol	224
9.6.2 Sistemas de transporte urbano para una nueva época	224
9.6.2.1 Un caso previo: El tranvía turístico de A Coruña	225
9.6.2.2 Actuaciones para implantar redes de transporte urbano sobre carril	226
9.6.3 Actuaciones en relación con la ciudad de Vigo	227
9.6.4 Actuaciones en relación con la ciudad de A Coruña	228
9.6.5 Conclusión y tímidas iniciativas	229
9.6.6 El verdadero cambio de mentalidad	230
9.7 La intermodalidad	232
9.7.1 El bluff de la intermodalidad	232
9.7.2 Pero ¿qué es la intermodalidad?	232
9.7.3 Bajo grado de intermodalidad entre las estaciones de FC y autobuses	232
9.7.4 ¿Se puede lograr la intermodalidad en poblaciones con estaciones excéntricas?	233
9.7.5 Carencia de conexión de aeropuertos con las poblaciones que sirven	234
9.7.6 Accesibilidad de las Estaciones de Ferrocarril	234
9.8 Coordinación de los servicios de transporte de viajeros	234
9.8.1 Falta de coordinación entre los servicios de ferrocarril y de autocar	234
9.8.2 Problema de tráficos interiores de Galicia muy bajos	235
9.8.3 ¿Para qué tráficos es útil el tren?	235
9.8.4 Coordinación de servicios ferrocarril-carretera	235
9.8.5 Ventajas del Autocar/ Microbús para tráficos reducidos y dispersos	236
CAPÍTULO 10	237
REGULACION, ADMINISTRACION E INFORMACION SOBRE FERROCARRIL	237
10.1 Regulación Ferroviaria europea	237
10.1.0 Regulación Ferroviaria	237
10.1.1 Normativa y regulación europeas	237
10.1.2 La concreción de las políticas en Directivas	239
10.1.3 Los Paquetes ferroviarios	240
10.1.3.1 Primer Paquete Ferroviarios	240
10.1.3.2 Libro Blanco sobre "Política europea del transporte hacia 2010"	240
10.1.3.3 Segundo Paquete Ferroviario	240
10.1.3.4 Tercer Paquete Ferroviario	241

10.2 Regulación ferroviaria española	242
10.2.1 La Ley del Sector Ferroviario	242
10.2.1.1 Visión general	242
10.2.1.2 Aspectos sobre la Planificación	243
10.2.1.3 Aspectos sobre la construcción de nuevas líneas de ferrocarril o mejora de las existentes	243
10.2.1.4 Aspectos relacionados con la explotación	244
10.2.2 Reglamentación complementaria y posterior	244
10.3 Administración y gestión ferroviaria estatal	245
10.3.1 Competencias y Organizaciones del Estado	245
10.3.1.1 Ministerio de Fomento	246
10.3.1.2 Ministerio de Economía y Hacienda	247
10.3.1.3 Ministerio de Medio Ambiente MR y M	247
10.3.2 Empresas y Entidades Autónomas y Mercantiles	247
10.3.2.1 ADIF	247
10.3.2.2 RENFE-Operadora	248
10.3.2.3 FEVE	248
10.3.2.4 SEITT	248
10.4 Regulación y gestión ferroviaria autonómica	248
10.4.0 Competencias autonómicas, regulación, administración y gestión	249
10.4.1 País Vasco.	250
10.4.2 Cataluña	250
10.4.3 Andalucía	251
10.4.4 Comunidad Valenciana	251
10.4.5 Reglamentaciones autonómicas	252
10.5 El caso atípico de Galicia	252
10.5.1 El Estatuto de Autonomía y las competencias sobre Ferrocarril	253
10.5.2 Ausencia de regulación autonómica sobre materia ferroviaria	255
10.5.3 Carencia de estructura organizativa y de cuerpo técnico especializado	255
10.5.4 Ante la posible creación de un Ente Xestor dos Ferrocarris?	256
10.5.5 Mi particular propuesta sobre esta materia	257
10.6 Control de las inversiones y plazos de los planes y las obras	257
10.7 Información sobre ferrocarril: oficial, política, técnica y periodística	258
10.7.1 La información oficial	
10.7.2 Información política	259
10.7.3 La información técnica y de gestión	260
10.7.3.1 Silencio de instituciones civiles: Universidad y Colegios Profesionales	260
10.7.3.2 Honrosa, aunque recatada, información de las clases empresariales	261
10.7.4 Información a través de los medios: prensa, radio y televisión	261

APENDICES	263
A.1. Propuestas sobre Infraestructuras y sobre transportes ferroviarios de Galicia	263
a) Sobre las redes interurbanas	264
b) Sobre el transporte metropolitano en grandes ciudades	271
c) Propuestas Generales	274
A.2. Redes Transeuropeas de Transporte TEN -T	275
A.3. Los Fondos europeos para el Desarrollo y la Cohesión	279
A.4. Competencias y normativa de Galicia para política y gestión ferroviarias	283
A.5. Selección de titulares de Prensa desde Sep 2005 a Sep 2008	288
BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES	296
COMPLEMENTOS	297
C.1 Glosario de términos y abreviaturas usados en este libro	297
C.2 Regulación europea y española	301
C.3 Cargos con responsabilidad sobre planes, obras y explotación del ferrocarril (2001-2008). Administración General del Estado, Administración Autonómica y Entidades Públicas	302
C.4 Índice de tablas, gráficos y fotografías	303