

Nunha reunión que tivo lugar no Pazo de María Pita coruñés o 26 de xaneiro do 2003, o Consello de Ministros aprobou o denominado Plan Galicia para o “impulso e expansión de Galicia”. Un “Plan” impreciso (máis parece un programa electoral), feito ás presas sen diálogo e sen participación social, que procura ante todo un impacto mediático e propagandístico para conter o desgaste político dos gobernos Aznar e Fraga pola súa nefasta xestión no caso Prestige. Un Plan que representa unha nova marea destructora do noso ambiente, neste de cemento, formigón e asfalto. O mellor do Plan Galicia é a súa escasa credibilidade. O movemento ecoloxista non reclama a súa aplicación senón un novo Plan que promova un desenvolvemento ecoloxicamente sustentábel e socialmente xusto.



Nun comunicado conxunto, ADEGA, Amigos de la Tierra, CEMMA, FEG, Greenpeace, SEO/Birdlife, SGHN, Sociedade Galega de Educación Ambiental e WWF/Adena afirman que “os gobernos central e galego non entenderon a catástrofe do Prestige como unha chamada de atención sobre os efectos sociais e ecolóxicos dunha economía insostíbel e como unha oportunidade para traballar seriamente a prol do medio ambiente, dada a súa relación directa co benestar e coa calidade de vida. O Plano Galicia afonda en políticas ambientalmente destructivas que non priorizan a mellora dos indicadores sociais (saúde, emprego, educación, calidade ambiental,...)”.

O Plan Galicia declara perseguir cinco obxectivos: rexeneración ambiental das zonas afectadas, impulso do investimento productivo privado, diversificación sectorial da actividade económica, cohesión territorial e potenciación da imaxe de Galiza. O orzamento prometido é de 12.459 millóns de euros que, sumados aos do plan complementario aprobado pola Xunta o 23 de xaneiro, dan uns 14.000 millóns.

Os obxectivos semellan loubábeis. As cifras son importantes e, de seren reais e se investiren ben, permitirían un impulso considerábel do noso país. Mais cando empezamos a levantar as

capas de propaganda e demagogia que cobren o Plan, atopamos as eivas que o converten, en grande medida, nunha falsidade e nun disparate en termos de sustentabilidade ecolóxica.

Un primeiro e sorprendente dato é que, de todo o investimento prometido, un 60 % corresponde a proxectos presentados, aprobados ou en fase de execución, previstos no Plan Director de Infraestructuras estatal 2000 - 2007. Por exemplo, a autovía Pontevedra – A Cañiza lévase dez anos prometendo. O mesmo se pode dicir do plan da Xunta, pois dos 1.600 millóns de euros anunciados, 781 millóns xa estaban previstos. Os fondos novos, uns 6.000 millóns, non se sabe ben de onde procederían e destinaríanse maioritariamente a proxectos que se executarían na próxima década, polo que non afectarían nin aos orzamentos dos gobernos Aznar e Fraga nin aos dos que os sucedan.

Outro dato moi importante: o 96.7% do orzamento do Plan Galicia é para trens de alta velocidade, autovías e porto exterior da Coruña. Se nos referimos ao plan da Xunta, o 75,8% do investimento total é para estradas.

Non deixa de ser irónico que, logo do que levamos visto e padecido nos últimos meses coa catástrofe do Prestige e coa guerra contra Iraq, as actuacións propostas para desenvolver Galiza fomenten unha dependencia aínda maior dos derivados do petróleo e afonden en políticas nocivas para o medio ambiente e socialmente pouco rendíbeis.

Autovías e vías de alta capacidade

A ocupación do solo dunha autovía, tendo en conta todos os elementos que a forman, é dunha hectárea por km², ordenada como unha fenda valada que separa en dous as zonas polas que pasa. Fragmenta o medio natural e constitúe unha barreira para moitas especies animais, o que tende a empobrecer a diversidade biolóxica. As autovías atravesan a miúdo zonas de grande riqueza biolóxica e/ou agrícola, como ten acontecido coas autovías de conexión coa Meseta (lembrems o val do Neira, os bosques autóctonos de Barbadás e de Toén, as pozas de Melón, A Limia,...).

As características de radio de curvas, pendentes máximas e velocidades recomendadas deste tipo de viais obrigan a adaptar a paisaxe ao vial. Isto supón a profusión de desmontes, terrapléns e viaductos que degradan a paisaxe e alteran drasticamente o contorno.

A estrutura de asentamentos pequenos e dispersos que conforma a xeografía humana galega vese gravemente afectada por estas infraestructuras. O fluxo económico que xera unha estrada convencional pérdese no caso das autovías e autoestradas. Estás concentran nos puntos da saída e de chegada toda a sinerxía do tránsito, abocando aos núcleos de poboación intermedios ao declive e promovendo a concentración da poboación en grandes núcleos urbanos. Calquera pode comprobar este feito percorrendo a Nacional VI e preguntándolles aos veciños e veciñas cómo lles afectou a construción da Autovía do Noroeste.

É un feito sobradamente comprobado que a construción de novas autovías, autoestradas e vías rápidas promove, aínda máis, o emprego do automóbil privado e consolida o transporte por estrada como o modo hexemónico de mobilidade. Así, increméntase a dependencia do petróleo e agrávase a deterioración ambiental causada en todo o mundo polo “ouro negro” desde a súa exploración e extracción até o seu uso final. O crecemento vertixinoso do transporte por estrada, xunto coa utilización excesiva de combustíbeis fóseis para a xeración de electricidade, fai practicamente imposible que o Estado español cumpra o Protocolo de Quioto, ¡mesmo a pesar de que lle permite un aumento das emisións de gases causantes do cambio climático do 15% até o 2008-2012, con respecto a 1990!.

O automóbil privado é o medio de transporte menos eficiente enerxeticamente, máis contaminante e máis perigoso. Fomentar o seu uso e non promover adecuadamente o transporte público xera desigualdade. Discrimina a sectores sociais que non teñen acceso a un coche e obriga a moitas persoas a gastaren unha parte considerábel dos seus ingresos nun coche para poderen satisfacer as súas necesidades inexcusábeis de transporte.

O AVE desexado e o non desexado

Para evitarmos confusións, cómpre sinalarmos primeiro que a actual definición legal de alta velocidade ferroviaria integra o Tren de Alta Velocidade estricta (300-350 km/h) e o Tren de Velocidade Alta (200-250 km/h). Ao primeiro é ao que nos opomos desde o movemento ecoloxista. E non porque si, senón por razóns que se deberían ter moi en conta se de verdade queremos avanzar cara ao desenvolvemento sostíbel.

As altas velocidades do AVE “de verdade”, como o Madrid-Sevilla, implican o cunsumo dunha inxente cantidade de enerxía eléctrica (un AVE a 350 km/h consome o mesmo que unha cidade

de 50.000 habitantes). Subministrar esa electricidade supón o tendido de novas liñas de media tensión e un argumento máis para construír novas centrais térmicas e manter as existentes, encorar ríos, destruír espacios naturais con grandes parques eólicos,... e, se cadra, no futuro tamén para xustificar a construción dunha central nuclear.

Para atinxir as altísimas velocidades do AVE estricto as súas vías deben ter unhas características (enormes radios de curvas, mínimas pendentes, valado ao longo da liña ,etc) que conlevan obras dun elevado impacto ambiental. O seu impacto sobre o territorio é similar ao dunha nova autovía. E tamén como as autovías, polariza a poboación nas maiores aglomeracións urbanas, acentuando desequilibrios territoriais.

O AVE precisa ao redor de 30 km para acadar a súa velocidade punta e un treito similar para frear sen brusquidades, o que o desbota para a conexión entre núcleos intermedios de poboación. Polas súas vías poderían circular trens de mercadorías, a velocidades máximas de 160 km/h, mais o seu peso deterioraría rapidamente as vías.

O AVE estricto require uns investimentos altísimos e resulta socialmente pouco rendíbel. Son trens enfocados á minoría social que pode pagarse o billete, en competencia directa co avión. A efectividade do seu uso como modo de transporte accesíbel e vertebrador da cohesión social é nula.

Antes de que chovese o maná do Plan Galicia, o único AVE estricto previsto no noso país era o Santiago-Ourense. Como serían os novos AVEs incluídos no Plan (A Coruña-Monforte-Ponferrada ou Ferrol-Bilbao) e como será o AVE no tramo Ourense-Lubián?. Parece que serían de alta velocidade estricta. Tamén parece que a existencia dos novos AVEs será efémera e virtual.

Porto exterior de A Coruña

A proposta deste porto, sobre cuxa construción non existe aínda unha decisión definitiva, só pode entenderse dende o punto de vista de negocio especulador, posto que aos beneficios que suporía a súa construción para as empresas constructoras, hai que sumar os que se derivarían da urbanización de terreos que quedarían baleiros no centro de A Coruña para as inmobiliarias.

Ben perto de A Coruña, na entrada da ría de Ferrol, xa se está a construír un porto exterior custosísimo e cun grande impacto ambiental negativo (ver Cerna 32 e 35).

A “rexeneración ambiental”

Case todos os “investimentos” en rexeneración ambiental do Plan Galicia son, en realidade, gastos para a recolla do fuel na costa e no mar (non se inclúen os que conlevaría a extracción do fuel que ficou no Prestige). Inclúese o Plan Hidrolóxico de Galiza-Costa (ver Cerna 31) que, ademais de investimentos en saneamento e depuración, propón a construción de 24 grandes encoros (un xa construído, o de Caldas, no río Umia) e un excesivo número de canalizacións (entre elas a proxectada para o río Mero), ademais de permitir a construción de minicentrais cun elevado impacto ambiental. O Plan Galicia tamén incorpora o Plan Forestal Español no noso país (2003-2008), plan que non aposta adecuadamente por unha xestión forestal sostíbel.

A solución non é máis do mesmo

O Plan Galicia non faría que Galiza converxese co resto do Estado español e de Europa en termos de PIB/habitante (indicador de desenvolvemento moi cuestionábel desde o paradigma da sustentabilidade). O noso país segue sendo periférico no conxunto da UE, cun 64,7% da media comunitaria de PIB/habitante. Xavier Vence, catedrático de Economía Aplicada da Universidade de Santiago afirma que, para superar o atraso de Galiza en relación coas áreas máis desenvolvidas de Europa, “as solucións non son máis doses de cemento e chapapote, como na última década, que se traduciron nun fracaso sen paliativos, senón outro tipo de accións que sexan, por un lado máis cualitativas e, por outro, máis estratéxicas”.

As organizacións ecoloxistas citadas ao comezo deste artigo achamos que, “en lugar dun Plan centrado nas grandes infraestructuras, sería preferíbel un Plan que promovesse o desenvolvemento sostíbel e situase a Galicia dentro da chamada sociedade da información”. O que se precisa é estimular a modernización tecnolóxica e organizativa do tecido productivo de acordo con criterios sostíbeis, investir moito máis en I+D (0,06% do orzamento do Plan Galicia!), conservar, restaurar e valorizar o noso patrimonio ambiental e cultural, fortalecer o transporte colectivo, promover o aforro e a eficiencia enerxética, desenvolver as enerxias renovábeis de forma respectuosa co medio natural e favorecendo o seu aproveitamento descentralizado, mellorar a calidade do ensino e da sanidade, facilitar o acceso á vivenda ou

ampliar os servizos sociais.

Cómpre superar a mitificación das infraestructuras de transporte. O investimento nelas debe analizarse tendo en conta o conxunto das necesidades sociais e as limitacións orzamentarias, o impacto ambiental e a equidade social. Os expertos en transporte Antonio Estevan e Alfonso Sanz, no seu excelente libro “Hacia la reconversión ecológica del transporte en España”, sosteñen que “un plan infraestructural destinado á estabilización dos impactos ambientais e sociais do transporte debe volcarse na recuperación do ferrocarril convencional, eludir a creación de novas infraestructuras de transporte de alta velocidade e dedicar recursos á estrada case exclusivamente en concepto de acondicionamento e conservación do existente, limitándose a creación de nova infraestructura viaria á de moi restrinxidos tramos de variantes en núcleos de poboación”.

O modelo de desenvolvemento que inspira o Plan Galicia está a anos luz do promovido no Cumio do Rio de Janeiro. Debemos evitar erros do pasado e apostarmos definitivamente por un modelo de desenvolvemento respectuoso co ambiente, beneficioso para toda a sociedade e que sente as bases para que as futuras xeracións de galegos e galegas non teñan que padecer outro Prestige.

Proxectos de infraestructuras de transporte do Plano Galicia e do Plano de Dinamización Económica da Xunta

-

Autovía Santiago–Brión e continuación en vía de alta capacidade até Noia. Construcción dunha variante a Negreira.

-

Vía de alta capacidade Carballo-Berdoias.

-

Autovía Ferrol – Vilalba.

-

Vía de alta capacidade A Guarda – Tui.

-

Vía rápida do Morrazo.

-

Corredor Nadela – Sarria con prolongación até Monforte.

-

Autovía Pontevedra – A Cañiza.

-

Autovía Monforte–Chantada.

-

Autovía do Cantábrico.

-

Autoestrada Santiago-Ourense.

-

Autovía Santiago-Lugo.

-

Autovía Ourense–Lugo.

-

Autovía Verín-Fronteira portuguesa.

-

Modificación do tramo Ourense – Lubián do AVE a Madrid.

-

AVE do Cantábrico (Ferrol-Bilbao).

-

AVE A Coruña–Monforte –Ponferrada.

-

AVE Ferrol–Tui.

-

AVE Santiago–Ourense.

-

AVE Vigo–Ourense.

-

Porto exterior de A Coruña.