



Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza

Travesa dos Basquiños, 9, baixo

15.704 Santiago de Compostela

Tfno e fax: 981-570099

Correo-e: adega@adega.info

Páxina electrónica: www.adega.info

DOCUMENTO DE ALEGACIONES

Fins Eirexas Santamaría, con DNI XXXXXXXX-X, secretario executivo de ADEGA, (Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza), con domicilio a efectos de notificación na Travesa dos Basquiños, 9, baixo, 15704 Santiago de Compostela, no seu nome e en representación desta entidade, apresenta ao documento de aprobación inicial das Directrices de Ordenamento do Territorio (DOT) -Memoria, Determinacións e Informe de Sustentabilidade Ambiental- as seguintes,

ALEGACIONES

1. Encol da relación das determinacións das DOT coa planificación sectorial e territorial vixente:

O documento realiza unha análise previa da situación actual do territorio coa fin de identificar os problemas e condicionantes ambientais, económicos e sociais que inflúen sobre o seu ordenamento, para en base a esta análise, establecer logo as determinacións (excluintes e orientativas) precisas.

Parece pois lóxico que as DOT deberían, en primeiro lugar, intervir sobre os factores causantes da insustentabilidade do actual ordeamento –ou da falla deste- para logo, en función das súas determinacións, adaptar os instrumentos de planificación vixentes e guiar o desenvolvemento dos novos.

De non intervir para revertir algúns dos efectos perniciosos causados sobre o territorio pola planificación sectoriais anteriores ás DOT, consolidaranse os seus efectos contrarios, limitando a capacidade de manobra das novas directrices e lexitimando de facto actuacións non conformes.

Portanto, dende ADEGA entendemos que as DOT deberían tamén intervir sobre os actuais desaxustes territoriais derivados dunha histórica planificación insustentábel apuntados na Memoria, atendendo á análise feita e segundo as determinacións propostas. Xa que logo, propomos que as Directrices inclúan un programa de actuacións destinadas a amortecer e revertir os impactos e sinerxias negativas derivadas das planificacións pasadas, particularmente as consecuencias dos Planos Sectoriais vixentes. A este respecto, propomos actuacións prioritarias nos eidos dos planos sectoriais sinalados na páx. 285 do documento de Determinacións, explicitando tamén, xa que non

fica suficientemente claro, a afectación do Plano Sectorial Eólico e do Plano Sectorial Hidroeléctrico Galiza-Costa polas DOT.

Polo mesmo, e para non limitar e distorsionar a aplicación das determinacións contidas nas presentes Directrices, solicitamos que como medida cautelar e durante súa tramitación, suspéndase a execución dos instrumentos de planificación supra-municipal (Planos Sectoriais e Planos Territoriais Integrados). Esta suspensión debería manterse até a adaptación destes instrumentos ás determinacións emanadas das DOT, para o que debería establecerse un prazo non superior a dous anos.

2. Encol das afeccións ao patrimonio natural:

O desenvolvemento das DOT debería, como xa propomos, considerar en primeiro lugar a reversión dos efectos negativos da planificación realizada en ausencia dun modelo territorial sustentábel. Un dos factores determinantes desta agresiva relación co territorio é a inexistenza dunha rede de espazos naturais acorde coa recoñecida variedade de hábitats e a importancia do patrimonio natural con que conta o país.

A este respecto, calqueira proposta de actuación que tendo incidencia sobre o territorio obvie a diversidade e potencialidade deste patrimonio natural, non acadará os obxectivos pretendidos e lastrará o posterior desenvolvemento dunha planificación territorial sustentábel. No propio documento apóntase: *“A identificación [...] das áreas de interese natural como elemento clave para a conservación da biodiversidade e o sumbministro de servizos ambientais facilita a súa consideración no resto de planificación sectoriais, favorecendo a conservación destes importantes valores”*. (ISA -Informe de Sustentabilidade Ambiental- páx. 39).

Por iso propomos que para ter un coñecemento máis acaído á nosa realidade ambiental e en consecuencia, graduar as propostas para o desenvolvemento dunha planificación territorial coherente, a Xunta de Galiza debería aprobar, previamente ás DOT, unha proposta para ampliación dos espazos da Rede Natura 2000, cando menos nos termos da elaborada polo goberno galego en 2007. Esta proposta visaba dotar dunha acaída representatividade a determinados hábitats e especies de interese, inxustamente esquecidos na actual Rede Natura 2000. feito que motivou varios apercebementos por parte da Comisión Europea ao estado español.

Na devandita proposta de ampliación, que dende ADEGA e o movemento ecoloxista consideramos de mínimos, cobraba especial atención a figura dos corredores ecolóxicos entre as distintas ZEPVN (segundo a Lei 9/2001, isto é, LICs e ZEPAS). Son estes, ao pretenden a interconexión dos diferentes hábitats, os que contribúen decididamente a garantir a súa viabilidade ecolóxica, principal obxectivo da Directiva 92/43/CEE. Nas DOT (ISA, páx. 40) sinálase que *“A construción de infraestruturas para canalizar os fluxos entre os asentamentos do modelo territorial pode dar lugar a un incremento da fragmentación de hábitats e a un efecto barreira. Especialmente a proliferación de estradas produce a redución da superficie dos hábitats e o seu illamento, ao resultar imposible para a fauna atravesar as barreiras que as vías lles imponen, dando lugar á perda de especies”*. Á marxe das consideracións que máis adiante faremos sobre as infraestruturas de comunicación, é evidente que estas son as principais responsábeis da fragmentación e illamento de moitos hábitats naturais. Por iso, resulta fundamental para unha axeitada planificación territorial o alongamento con carácter previo á aprobación das DOT tanto dos espazos naturais protexidos, comezando pola Rede Natura 2000, como doutras figuras referidas á protección da paisaxe contidas na Lei 7/2008 da Protección da Paisaxe de Galiza, quer o Catálogo e as Directrices da Paisaxe, até agora esquecidas.

3. Encol das determinacións sobre o sistema de asentamentos:

Entre os criterios e liñas básicas para a formulación cos correspondentes PTIs (Planos Territoriais Integrados) para o sistema de cidades debería figurar como prioritario a **interconexión por ferrocarril** de todas elas e non unicamente entre as dúas áreas urbanas e as súas zonas de influencia. Asemade, nestas grandes áreas urbanas, deberíase prestar atención á promoción do transporte colectivo, a intermodalidade –conceito ausente nas determinacións das DOT- e á mobilidade alternativa. Polo que atinxe ao sistema de vilas e pequenas cidades do sistema urbano intermedio, debería garantirse a súa conexión co sistema de cidades preferentemente mediante camiños de ferro, e non exclusivamente mediante “vías de altas prestacións” (Documento de Determinacións, páx. 252), de referirse esta expresión unicamente a infraestruturas de transporte por estrada para vehículos particulares. Asemade a mellora dos sistemas de comunicación entre os nodos para o equilibrio territorial debería atender de preferenza ao afortalamiento do transporte colectivo e ao ferrocarril.

4. Encol do desenvolvemento dos asentamentos, áreas empresariais e actividades produtivas:

Do mesmo xeito no **chan rústico especialmente protexido** establécense unha serie de determinacións para o desenvolvemento de actividades de turismo rural, debería terse unha consideración especial cos núcleos rurais situados en zonas naturais protexidas, particularmente na Rede Natura 2000. A este respecto propomos que estas áreas teñan unha consideración especial nas DOT para garantir o mantemento da poboación e dos usos tradicionais vencellados ao ecosistema, mediante, por exemplo, planos e programas orientados á potenciación de actividades tradicionais e novos usos sustentábeis baseados na conservación dos seus valores naturais.

A respecto da planificación dos espazos para o desenvolvemento de **actividades empresariais** (parques e polígonos) deberíase en pimeiro lugar, tal como apuntabamos no apartado 1, analizar as consecuencias sobre o territorio do desenvolvemento desordenado destas infraestruturas acontecido nos últimos anos. O medre caótico de polígonos industriais por todo o país, moitos deles infrautilizados e con graves carencias, debería terse en conta non só para unha planificación máis racional e acaída das novas infraestruturas, senón para minimizar os perniciosos efectos dos actuais polígonos no ambiente.

Deste xeito, urxe un plano de ambientalización da actual infraestutura de áreas empresariais, de xeito que, por exemplo, poida garantirse a súa eficiencia enerxética, optimizar o consumo de recursos e millorar a xestión dos refugallos, denantes de promover novas áreas. Todos estes espazos deberían poder xestionar os seus recursos de xeito autónomo (enerxía, subministro de auga, depuración), sen interferir nos servizos municipais, en base a criterios de suficiencia, eficiencia e “residuo cero”.

No tocante á **minaría** e actividades extractivas, apóntase (Documento de Determinacións, páx. 261) como determinacións orientativas a restauración ambiental e paisaxística das zonas mineiras abandonadas. Chama a atención que esta medida xa está contemplada e desenvolta en diversos artigos da Lei 3/2008 de Ordenación da Minaría de Galiza, referentes aos Planos de Restauración Ambiental. Portanto, alén de constituir unha determinación excluínte en troques de orientativa nestas DOT, a actual redacción insinúa que será a administración quen acometerá estes traballos e non as empresas concesionarias. Xa que logo, e posto que existe un mandado legal de que a concesionaria efectúe a completa restauración ambiental da explotación abandonada, a

administración debería esixir o cumprimento dos preceitos Planos de Restauración denantes de autorizarlle ampliacións ou conceder novas explotacións.

5. Encol das infraestruturas e vectores ambientais do modelo territorial:

Nas determinacións referidas ás **estradas**, insístese na aplicación dun modelo baseado no transporte por estrada e concretado no Plano MOVE (Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica de Galiza 2010-2015). Malia a que no diagnóstico da situación apóntase que Galiza conta cuns 1000 km de vías de alta capacidade, o que supón un ratio duns 34 km/1000 km², moi por riba da media europea de 16 km/1.000 km², a rentas per cápita, os indicadores económicos e a calidade dos servizos están moi por debaixo dos estándares europeos.

Xa que logo, as políticas públicas que identifican o “progreso” e o medro do PIB cunha maior densidade das infraestruturas de comunicación por estrada, alén de terse amosado erradas, contradín as recomendacións das políticas-marco europeas, quer a Estratexia Europea de Desenvolvemento Sustentábel (2001, anovada en 2006). Ademais, polas súas elevadas emisións (en Galiza o 21,8% do total de gases de efecto invernadoiro, datos de 2008) o transporte por estrada contribúe decisivamente ao cambio climático. Deste xeito as DOT voltan a contradicir as recomendacións da Estratexia Galega contra o Cambio Climático 2010-2020 que cuantifica a redución prevista para as emisións do transporte nun 56%, a meirande en porcentaxe do total dos sectores.

Pola súa banda, o Plano MOVE pretende aumentar as vías de alta capacidade até os 2300 km, co obxectivo de que o 80% da poboación fiquen a menos de 20 minutos dunha vía de alta capacidade. Estas previsións amosan a miopía das políticas públicas relativas ás infraestruturas, criando de paso unha discriminación social por razóns de mobilidade, e fosilizando inmensas cantidades de recursos públicos (4.000 millóns de € só o Plano MOVE). A alternativa non é construír carísimas estradas para que a cidadanía poida chegar até os servizos –de poder-, senón achegar estes á xente xerando proximidade. Para iso, cómpre utilizar os instrumentos do ordenamento urbanístico e territorial para inserir as necesidades de mobilidade no deseño habitacional e reducir fortemente a demanda do transporte, favorecendo a intermodalidade, o transporte colectivo e o ferrocarril de proximidade.

Polo que atinxe ás **infraestruturas ferroviarias** comprobamos que nestas DOT priorízase o desenvolvemento da rede ferroviaria de alta velocidade, en detrimento da rede convencional de proximidade, que nen sequera prevé conectar entre si todas as cidades do sistema galego. No propio ISA (Informe de Sustentabilidade Ambiental, páxs. 22 e 23), no apartado relativo ás variabeis de sustentabilidade, dise en relación ao tren convencional: *“Se a rede de proximidade ten unhas posibilidades limitadas [...] a rede ferroviaria de alta velocidade é unha infraestrutura de grande transcendencia para o desenvolvemento territorial de Galicia xa que permitirá impulsar e articular o noso sistema urbano policéntrico e tará un papel estratéxico na consolidación da Eurorrexión, da conexión con Madrid e a máis longo prazo cos sistemas urbanos do cantábrico”*.

Esta falla de compromiso co tren de proximidade posta de manifesto ao renunciar á conexión das grandes cidades entre si (o esquecemento da liña Santiago-Lugo é revelador), evidencia o modelo de transporte ferroviario que subxace a estas DOT: de novo o caduco modelo “radial” capitalino –agora de alta velocidade-, complementado cun corredor nunha “eurorrexión” na que Galiza é *cul de sac*. Dende ADEGA preguntámonos pola densidade e a intensidade de uso do tren convencional noutras eurorrexións e sen ir tan lonxe nas comunidades do Cantábrico, en comparación con

Galiza. A nosa raquílica rede ferroviaria interior aínda xustifica aínda menos a renuncia a apostar polo potenciamento camiños de ferro convencionais nestas DOT.

A respecto da planificación ferroviaria, ADEGA propón que o tren de proximidade ocupe un papel central. Deste xeito, as DOT non só deberían contemplar a comunicación entre todas as grandes cidades do sistema mediante dupla vía electrificada, senón que deberían fomentar tamén a conexión ferroviaria das cidades e vilas do sistema intermedio coas capitais e entre sí, estendéndoas progresivamente aos nodos.

Un instrumento fundamental para acadar este obxectivo é a criazón dun Ente Ferroviario Galego, que debería comezar por pedir o traspaso a Galiza das competencias sobre as vías galegas (fálase por exemplo nas DOT de reforzar a FEVE, sobre a que Xunta non ten competencias) e por rehabilitar aquelas liñas que poidan ficar fóra de uso ou devaluadas pola implantación do AVE. Malia á promesa pública do actual responsábel da CMATI, non atopamos no documento das DOT ningunha referencia á criazón do Ente Ferroviario Galego, instrumento fundamental para unha acaída planificación territorial do transporte e a vertebración do país.

No tocante ás **infraestruturas de xeración e abastecemento enerxético**, chama a atención que maila á resolución unánime do Parlamento Galego de maio de 2009 rexeitando a posibilidade de implantar parques eólicos mariños en Galiza, nas DOT aparezan agora reflectidas as condicións para o desenvolvemento destas explotacións nas nosas costas (documento de Determinacións, páx. 267), asumindo implícitamente esta posibilidade. Dende ADEGA solicitamos que en coerenza co texto (proposición non de lei) aprobado polo Parlamento de Galiza a respecto da eólica mariña, figure expresamente nas DOT e como determinación excluinte o rexeitamento deste sistema de produción enerxético, ou cando menos suprimánsen as referenzas aos criterios de implantación expostos no punto 4.6.6, páx. 267, do documento de Determinacións.

Nas determinacións relativas á **xestión dos residuos** debería figurar entre as determinacións excluintes (páxs. 272 e 273) a priorización da reciclaxe e da compostaxe fronte á incineración e o vertido, consonte á xerarquía de tratamento, tal como recollen a Directiva Marco dos Residuos (Directiva 98/2008 CE) a lei estatal 10/1998 de Residuos.

Por todo o anteriormente exposto, **SOLICITA**,

Que teña por presentadas estas alegacións ao documento de aprobación inicial das DOT, asumindo as propostas nelas contidas e incluíndoas con vistas á súa aprobación definitiva.

Compostela, 26 de agosto de 2010

Asdo.: Fins Eirexas Santamaría, secretario executivo de ADEGA

**CONSELLEIRO DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO E
INFRAESTRUTURAS**