



Compostela, 27 de agosto de 2010. ADEGA vén de presentar [Alegacións as DOT \(PDF 36 Kb\)](#), **Directrices de Ordeamento do Territorio**, o suposto novo marco para unha planificación territorial sustentábel, e que fronte á realidade actual das políticas públicas son xa

papel mollado

. Un feixe de determinacións que fizarán derramadas ao bater cunha realidade ben distinta: insumisión normativa dos concellos, “flexibilización” da Lei do Solo, amnistías e convenios urbanísticos

ad hoc

, planos sectoriais agresivos, continua “deconstrución” da cativa rede de espazos protexidos... Unhas Directrices que renuncian a intervir sobre as principais causas e consecuencias da actual degradación do territorio, deseñando un país virtual, mentras deixan vixentes as

planificacións caducas e insustentábeis

responsábeis desa degradación.

A renuncia a reverter os desaxustes e impactos derivados dunha caótica planificación territorial lexitima a **política de “terra queimada”** vixente durante anos neste país. Para evitar iso, dende ADEGA propomos que as DOT inclúan tamén actuacións destinadas a reverter estes impactos e sinerxias negativas das planificacións pasadas. Tamén a este respecto as DOT deberían suspender a execución dos instrumentos de planificación supra-municipal (Planos Sectoriais e Planos Territoriais Integrados) actualmente vixentes, responsábeis de moitas desfeitas.

Unhas DOT tampouco deberían adoeecer de **miopía** a respecto do noso **patrimonio natural**, xa que un dos factores determinantes da perversa relación co territorio é a inexistenza dunha rede de espazos protexidos acorde coa nosa diversidade natural e a falla de instrumentos para garantir a súa conservación. Por iso dende ADEGA propomos o alongamento con carácter previo á aprobación das DOT da rede de espazos naturais protexidos, comezando pola Rede Natura 2000 –como mínimo nos termos da proposta elaborada pola Xunta en 2007-, e a posta en marcha das figuras de protección da paisaxe contidas na Lei 7/2008 da Protección da Paisaxe de Galiza.

Outra das principais eivas destas Directrices deriva da **submisión das políticas públicas ao dogma das infraestruturas** . As DOT

consolidan un modelo baseado no transporte por estrada concretado no

Plano MOVE

, ao tempo que renuncian a desenvolver o ferrocarril de proximidade. Ter como obxectivo que o 80% da poboación fique a menos de 20 minutos dunha vía de alta capacidade, aumentando a rede até os 2300 km, oponse á Estratexia Europea de Desenvolvemento Sustentábel e contradí as recomendacións da Estratexia Galega contra o Cambio Climático 2010-2020. De paso, cría un novo xeito de

discriminación por razóns de mobilidade

, e fosiliza inmensas cantidades de recursos públicos (4.000 millóns de € só o MOVE). A alternativa, non é poñer unha autoestrada na porta de cada casa para poder acceder aos servizos, e menos nun país con alta dispersión poboacional, senón achegar estes á xente xerando proximidade. Para iso, cómpre inserir as necesidades de mobilidade no deseño habitacional e reducir fortemente a demanda do transporte, favorecer a intermodalidade, o transporte colectivo e o ferrocarril de proximidade.

Polo que atinxe aos **camiños de ferro**, nas DOT priorízase o desenvolvemento da rede de alta velocidade en detrimento da rede convencional. Esta falla de compromiso co tren de proximidade, evidenciada ao renunciar á conexión do sistema de cidades entre sí (o esquecemento da liña Santiago-Lugo é revelador), amosa que a proposta ferroviaria destas DOT non é outra que o caduco modelo “radial” centralista, mais agora de alta velocidade.

En definitiva, as DOT constitúen un **pomposo exercicio de enxeñería territorial** con poucas posibilidades de representar un cambio no tradicional e insustentábel modelo de relación co territorio: seguese a consolidar o “ti vai facendo” con amnistías urbanísticas e convenios a medida, a lexitimar o saqueo dos recursos através de Planos Sectoriais á carta, e a encher o país de asfalto mentres “deconstrúese” o noso patrimonio natural.