

**CONSELLERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTE.
DIRECCIÓN XERAL DE OBRAS PÚBLICAS.**

OBSERVACIÓNS E ALEGACIÓNS AO DOCUMENTO DE DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DO TERRITORIO DE GALICIA PRESENTADO A EXPOSICIÓN PÚBLICA POLA CONSELLERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRAS PÚBLICAS E TRANSPORTE

Dona Élida Durán Domínguez, con DNI 77000144P, domicilio en Lugar Loureiro nº 5A, Chaín, Gondomar, en calidade de Presidenta da Plataforma GONDOMAR VIVE, con NIF G-27.717.263

Comparece e expón que:

No período de información pública aberto o día 17 de Setembro de 2008 por resolución da Dirección Xeral de Obras Públicas, da Xunta de Galicia e consultado o documento exposto aos efectos na páxina web da Conellería de Ordenación do Territorio, Obras Públicas e Transporte, e o seu correspondente Informe de Sustentabilidade Ambiental (ISA), **formula a seguintes observacións e alegacións**

A modo de introdución e co obxectivo de facer máis comprensibles as observacións expostas neste documento, mencionamos a continuación algúns elementos relevantes que conteñen as directrices.

“A Ordenación do Territorio é un instrumento que permite preservar e potenciar aqueles elementos de identidade e de diferenciación do territorio e, ao mesmo tempo, xerar novas opcións que contribúan a reforzar o seu atractivo e as súas potencialidades” (definición dada nas Directrices de Ordenación do Territorio de Galicia, en adiante DOT)

As estratexias para configurar o modelo territorial futuro definidas nas DOT serían:

- Potenciar a compacidade dos núcleos existentes, freando a urbanización difusa
- Fornecer os núcleos tradicionais existentes
- Mellorar a accesibilidade
- Protexer o patrimonio natural e cultural
- Afianzar o protagonismo exterior

Ao longo dos capítulos da Memoria, as DOT van definindo un modelo territorial que se estrutura nos seguintes soportes territoriais:

- Fortalecemento do proceso de metropolitanización para Vigo-Pontevedra e Coruña-Ferrol.
- Afianzamento das áreas urbanas de Santiago, Lugo e Ourense
- Configuración do Sistema Urbano Intermedio
- Configuración dos Nodos para o Equilibrio do Territorio
- Articulación do litoral
- Identificación do patrimonio natural, cultural e paisaxístico

OBSERVACIÓNS

PRIMEIRA. Existe unha serie de contradicións entre o modelo territorial que propoñen as Directrices de Ordenación do Territorio (DOT) e a definición de **Ordenación do Territorio** que mencionamos anteriormente, que a define como instrumento clave para “**preservar e potenciar aqueles elementos de identidade e de diferenciación do territorio galego**”. Ademais obsérvase un desaxuste entre as estratexias definidas nas DOT e o procedemento que ata agora a Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transporte (en adiante CPTOPT) está desenvolvendo.

1. O fortalecemento da **metropolitanización sen un ordenamento específico pode ocasionar un modelo expansivo de desenvolvemento urbano**, que por unha banda empeore a urbanización difusa e por outra provoque unha perda da identidade dos núcleos tradicionais e do hábitat rural que aínda persiste nas áreas metropolitanas.

A metropolitanización é un fenómeno que se está a dar nas últimas décadas como produto de cambio dunha sociedade de produción a unha sociedade de consumo e que ten sido fomentada polo desenvolvemento do tipo de infraestruturas de transporte promovidas nas últimas décadas. Ata agora este proceso, como di as mesmas DOT (pax. 62), *ten producido un crecemento desestruturado*, sen embargo, nos entendemos que ese fenómeno non se deterá mentres a política de ordenación do territorio non asuma a necesidade dunha ordenación específica das áreas metropolitanas que integren aos diferentes sectores implicados (urbanismo, transporte, medio ambiente, turismo, industria, enerxía, montes, patrimonio cultural, etc).

2. As iniciativas que se están a levar a cabo na Área Metropolitana de Vigo-Pontevedra, como a proposta do **Plan Sectorial Vigo Íntegra e o Plan Director de Estradas de Galicia**, son principalmente propostas de infraestruturas viarias. A meirande parte das cales se corresponden co mesmo modelo de crecemento das últimas décadas, polo que por si mesmas non cambiará o tipo de crecemento ocorrido ata agora e que as DOT critica (difuso, pouco eficaz e insostible en termos ambientais). **O enfoque que as DOT propoñen para os Espazos Metropolitanos é**

“contemplan estes espazos complexos desde unha perspectiva global, optimizar a oferta de dotacións, equipamentos e servizos a poboación, configurar sistemas de transporte orientados cara a unha mobilidade máis sostible e eficaz e racionalizar os procesos de desenvolvemento urbano e económico do consxunto do espazo metropolitano”(pax. 63 das DOT),

sen embargo, este enfoque será de difícil aplicación mediante o procedemento de aprobar plans como os mencionados antes de ter aprobado as pautas que van rexer a ordenación integral do mesmo.

Este procedemento contradí a concepción do sistema de plans e instrumentos en serie configurado na **Lei 10/1995 de ordenación do territorio de Galicia**. A mencionada lei aporta instrumentos que van desde o xeral ao particular, é dicir desde a concepción global do territorio á accións específicas de carácter sectorial. Sen embargo non é o procedemento que se está seguindo na actualidade, e o cal non só contradí a lei senón que incumpre os criterios establecidos nas mesmas Directrices.

O Plan Sectorial Vigo Íntegra é claramente un plan que debería estar supeditado e polo tanto ser posterior ás DOT. Tanto este plan como o Plan Director de Estradas inclúen actuacións que deberían estar sometidas a outro tipo de ordenamentos, por exemplo municipais. Así ocorre coas circunvalacións previstas no Concello de Gondomar, tanto a de Vincios como a da vila. Por outra banda, o VAC Gondomar-Tomiño incluído no Plan Sectorial ou o corredor Gondomar-Tomiño incluído no Plan de Estradas, aínda que supramunicipais, deberían estar sometidos a outros instrumentos de ordenación como os **Plans Territoriais Integrados**. Así no capítulo de determinacións das DOT que configuran as disposicións normativas das mesmas, a 2.1.3. define aos Plans Territoriais Integrados como o instrumento básico para a ordenación das Áreas Metropolitanas. Estes Plans - definidos claramente na Lei 10/1995 como os instrumentos *“dirixidos á organización de áreas xeográficas supramunicipais de características homoxéneas ou daquelas que, polo seu tamaño e relacións funcionais, precisen dunha planificación infraestrutural, de equipamentos e recursos de ámbito comarcal, e de carácter integrado”* - deberían recoller as necesidades de comunicación e transporte desas áreas funcionais, antes de desenvolver infraestruturas nalgún plan subseguinte.

3. Unha das actuacións previstas para o Concello de Gondomar incluída no Plan Sectorial Vigo Íntegra e no Plan de Estradas de Galicia, consiste nunha Vía de Alta Capacidade ou nun corredor Gondomar-Tomiño dependendo dun ou doutro plan. Ningunha das memorias dos respectivos plans xustifica a necesidade nin o interese desas infraestruturas, calquera das cales provocaría un **gran dano no concello sen reverter ningunha utilidade para o mesmo**. Calquera desas vías están pensadas de costas e sen considerar as características propias do Concello de Gondomar e provocarían unha perda de identidade dos núcleos tradicionais e do hábitat rural que constitúe un dos valores máis significativos do concello.

Este tipo de actuacións contradín as mesmas DOT que definen a ordenación como ***elemento clave para preservar e potenciar aqueles elementos de identidade e de diferenciación do territorio***. Para que se cumpra esa premisa é necesario que a ordenación das áreas metropolitanas respecte os trazos diferenciadores dos espazos con características rurais. E isto é **especialmente importante en Galicia** xa que a configuración das áreas funcionais das cidades, que conformarían as áreas metropolitanas, é moi distinta ás doutras Comunidades Autónomas, pois aquí cohabitan e se mesturan en maior medida os espazos urbanos con amplos espazos que conservan aínda o uso tradicional da terra.

4. Dadas as características territoriais peculiares de Galicia e cara a unha preservación das identidades dos espazos rurais, se as DOT inclúen conceptos administrativos territoriais supramunicipais e supracomarcais como as Áreas Metropolitanas, é necesario que estas se

doten dos instrumentos funcionais necesarios onde se integren as necesidades e peculiaridades de cada zona.

As Directrices deberían recoller a necesidade de que as análises que se fagan nos plans futuros de ordenación do territorio das áreas metropolitanas, estean baseados en áreas de diagnóstico máis pequenas, atendendo as identidades propias de cada concello ou grupo de concellos homoxéneos en canto as características do medio, deseñando e aplicando programas específicos para cada unha destas zonas e incorporando os factores diferenciadores como factores de desenvolvemento. O obxectivo fundamental debería de ser que cada un dos espazos, uns máis urbanos, outros máis rurais, sexan utilizados de tal xeito que provean o máximo beneficio social, sen producir unha degradación dos recursos. **Este tipo de gobernanza territorial é promovida pola Axenda Territorial Europea, denominada “paternariado urbano-rural” (acordo de Leipzig 2007), cara a preservar a diversidade natural e cultural do territorio.**

SEGUNDA. As DOT incorren en unha contradicción fundamental: promoven a mobilidade sostible desde un punto de vista teórico pero non fai propostas cara a **desenvolver un verdadeiro sistema de transporte colectivo.**

1. Unha das estratexias definida como fundamental nas DOT orientada a conseguir o modelo territorial proposto é a **mellora da accesibilidade** a través de dous puntos fundamentais (páx.. 38 das DOT): as infraestruturas como eixes de estruturación do territorio e o desenvolvemento de iniciativas que eviten a conxestión nos corredores con maior tráfico. **En relación a mobilidade as DOT din textualmente:**

“Cando unha política de transporte, especialmente en espazos que experimentan procesos de expansión urbana e de aumento das demandas de mobilidade, se centra no vehículo privado, os inconvenientes superan rapidamente ás vantaxes. O aumento dos tempos de viaxe debido a situacións de conxestión, os riscos de accidentes, o impacto ambiental e urbanístico dunhas infraestruturas viarias que necesitan crecer de forma constante e a insostenibilidade financeira de todo este proceso son boas mostras diso”.

As DOT propoñen que os novos crecementos *“deben asumir, como criterio de deseño urbano, a necesidade de satisfacer as demandas de mobilidade con modos alternativos ao automóbil”*, pero sen embargo non fai propostas concretas encamiñadas a conseguilo. As propostas que maiormente concretan as DOT son de infraestruturas de alta capacidade a pesar de que as mesmas Directrices mencionan a esixencia de reducir a necesidade de novas estradas pola tendencia á insostenibilidade das mesmas.

2. Para que o modelo de mobilidade sostible funcione, **as DOT deben ser máis contundente nas propostas en materia de transporte colectivo.** O modelo de sistemas de transporte

colectivo definido no apartado de *“Infraestructuras e Modelo Territorial: Galicia en Rede”* (páx. 187) é moi xeral e non fai ningunha proposta da rede que tería que articular o sistema de transporte colectivo. Esta indeterminación, vaguidade e en moitos casos ausencia total nas propostas do sistema de transporte colectivo constitúe unha das maiores debilidades das DOT, xa que desvirtúa e invalida as exposicións teóricas do fomento dunha mobilidade sostible.

Igualmente ocorre coas propostas para conformar un sistema de transporte metropolitano que aínda que si se cita, as iniciativas son moi vagas e quedan en meras intencións de poñer en marcha un **“Plan de Transporte Metropolitano que garanta a medio e longo prazo unha mobilidade sostible no espazo metropolitano”** (proposta para a Área Metropolitana de Vigo-Pontevedra, páx. 76). Aínda que non sabemos o que entende a CPTOPT por medio e longo prazo, é evidente que eses espazos requiren xa na actualidade propostas concretas de interconexión con transporte público entre os distintos concellos que as configuran.

O Concello de Gondomar non ten a día de hoxe un sistema de transporte público que conecte cos outros Concellos do Val Miñor, ademais o que existe como conexión con Vigo e cos outros concellos limítrofes é moi deficiente. Para que a **intermodalidade e a interconexión** cumpra os criterios de **sostenibilidade** como propoñen as DOT é necesario que se articule o **Plan de Transporte Metropolitano** antes de realizar ningunha proposta de novas infraestruturas que poidan causar un gran impacto na zona.

3. Esta carencia manifestada no punto anterior contravén o recomendado por diferentes normativas tanto europeas como estatais: Estratexia territorial europea, Libro branco da política europea de transporte de cara ao 2010, Estratexia española de desenvolvemento sostible, e Estratexia española de cambio climático e enerxía limpa – horizonte 2007-2012-2020. Na actualidade a **estratexia da Unión Europea é reorientar a política de transportes nun novo contexto do desenvolvemento sostible, orientando as cofinanciacións comunitarias para dar prioridade ao transporte ferroviario, marítimo e fluvial** (Libro Branco. A política europea de transportes de cara ao 2020: a hora da verdade).

Un dos principios fundamentais da política europea sobre o transporte é revitalizar o transporte por ferrocarril, integrando este tipo de transporte nas necesidades de mobilidade interior e optimizando e modernizando as infraestruturas e servizos. A Unión Europea quere cambiar a tendencia das últimas décadas: nos últimos 30 anos clausuráronse unha media anual de 600 km de ferrocarril en Europa, mentres que a rede viaria aumentaba en 1200 km, entre estes miles de km pechados ao tráfico hai ramais e liñas que poderían hoxe en día resolver a saturación de tráfico dalgunhas vías.

É, polo tanto, necesario, cara a unha **modernización e integración na política europea de transporte**, que as DOT sexan máis firmes na **promoción do transporte ferroviario**, non só impulsando as liñas de Alta Velocidade que xa se están construindo na actualidade, senón promovendo con máis determinacións unha rede de transporte interior como servizo de proximidade no territorio galego con máis poboación.

TERCEIRA. As DOT deben adecuar as propostas de articulación do territorio máis rigorosamente a **criterios de sostenibilidade**, tanto promovendo con máis contundencia e concreción **sistemas de transporte colectivo**, como aparcando propostas de infraestruturas viarias de alta capacidade ata que se xustifiquen con estudos técnicos naqueles instrumentos de ordenación do territorio apropiados.

Con respecto as propostas de infraestruturas que inclúen na memoria das DOT, existen algunhas **graves discordancias entre o conxunto de autoestradas, autovías, e viarios estruturantes que menciona no texto e os indicados nos distintos mapas da Memoria**. A este respecto mencionamos a continuación os esquemas das vías que en relación ao Concello de Gondomar non estaría xustificada que se presenten nas figuras que aparecen nas DOT:

1. No mapa da páxina 139 correspondente ao Baixo Miño, no apartado de estratexias para o fortalecemento do sistema urbano intermedio, **debuxa unha conexión entre a autoestrada AG-57 e a autovía Tui-A Guarda** que non se cita no texto da Memoria, e que, por outra banda, ao non ter sido aprobada en ningún plan ata o momento, **non está en absoluto xustificada**.

2. O mapa da páxina 177, correspondente as estradas de conexión interna, **tamén debuxa a estrada entre a autoestrada AG-57 e a autovía Tui-A Guarda**, mencionada no punto anterior, polo que, polas mesmas razóns alegadas anteriormente, **consideramos que non está xustificada a súa aparición**.

3. O mapa da páxina 174 correspondente as estradas de conexión externa, debuxa unha saída cara ao sur que sae á esquerda da AP-9, e que cremos entender que é a que cita no texto como *“nova vía de alta capacidade Tui-A Guarda e a súa conexión da Ponte de Goián ata Portugal”*. Sen embargo, dado que o trazado da mesma no mapa mencionado non se axusta correctamente a esa localización xeográfica, e para evitar posibles confusións coa que mencionabamos no punto anterior, que, como dicimos non estaría xustificada, sería conveniente a súa corrección.

4. No mapa da páxina 180, referido ao TREN DE ALTA VELOCIDADE, a liña de comunicación con Portugal está representada enriba do Val de Gondomar e Tomiño, mentres que no plano de detalle da páxina 69, a saída dende Vigo a Portugal e polo val de Porriño e Tui, co cal pedimos que se debuxa correctamente no plano xeral da páxina 180.

É inaceptable e xera moita alarma social que se presenten este tipo de gráficos con debuxos de infraestruturas de alto impacto que non teñan pasado o procedemento de aprobación definitiva requirido na lei e por outra banda non aparecen no texto das mesmas DOT. Polo cal solicitamos a eliminación dos debuxos das vías mencionadas anteriormente dos mapas correspondentes.

Por todo o exposto, a Plataforma Gondomar Vive solicita que se tomen en consideración as presentes observacións na elaboración definitiva das Directrices de Ordenación do Territorio de Galicia.

