

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

OBSERVACIÓNS E ALEGACIÓNS Á PROPOSTA DO CORREDOR GONDOMAR-TOMIÑO, A VARIANTE DE GONDOMAR LESTE E A VARIANTE DE VINCIOS PO-331, PROXECTADOS NO “**PLAN DIRECTOR DE ESTRADAS DE GALICIA**” E 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:

Consultado o documento sometido á exposición pública do Plan Director de Estradas de Galicia encontráronse argumentos en contra da actuación proposta e definida no plan como **Corredor Gondomar-Tomiño (CG-4.9) - AG-57-N que inclúe a conexión PO-340 con AG-57 e a variante de Gondomar Leste, e a Variante de Vincios PO-331, que rodea polo Este a actual travesía de Vincios**, baseados nas incongruencias do proxecto co Marco legislativo vixente no que se desenvolven as Políticas de Transporte e Mobilidade, Políticas de Ordenación do Territorio, e coas Políticas de Sostenibilidade Ambiental e Protección da Paisaxe.

Polo tanto, e en consecuencia, aléganse:

1. **DEFICIENCIAS DA PROPOSTA DO CORREDOR GONDOMAR-TOMIÑO DO PLAN DIRECTOR DE ESTRADAS DE GALICIA**
2. **DEFICIENCIAS DO INFORME DE SOSTENIBILIDADE AMBIENTAL (ISA) DO PLAN DIRECTOR DE ESTRADAS DE GALICIA**

1. DEFICIENCIAS DA PROPOSTA DO CORREDOR GONDOMAR-TOMIÑO DO PLAN DIRECTOR DE ESTRADAS DE GALICIA (en adiante PDEG)

A) O PLAN NON XUSTIFICA A NECESIDADE DA INFRESTRUTURA DEFINIDA COMO CORREDOR GONDORMAR-TOMIÑO

A lexislación vixente nos últimos anos, e a nova que se está a elaborar, en consonancia coas directivas europeas, incorpora unha crecente esixencia de xustificacións das propostas, como requisito para avaliar e aprobar as intervencións que podan significar impacto sobre a integridade do territorio. É preciso, polo tanto, establecer con claridade a utilidade das obras que requiran unha nova ocupación de solo e que podan ocasionar un impacto irreversible. Este é o espírito cada vez máis estendido no noso contorno europeo, que forza a pensar a fondo antes de materializar cambios na paisaxe e no medio natural. E este é tamén o espírito que a nosa administración debe considerar aplicable as intervencións, que como a que aquí se discute, o corredor Gondomar-Tomiño, transformaría os usos do solo, ameazaría o carácter e a integridade do noso territorio e alteraría profundamente a paisaxe do Concello de Gondomar. Unha xustificación clara e rotunda é a garantía do ben facer dunha administración que toma as decisións con criterios sólidos. Sen esta xustificación non é admisible unha obra destas características. Este é o espírito das directrices legais que se plasma en concreto:

- **A Lei 10/1995 de 23 de novembro, de Ordenación do Territorio de Galicia, que no Artigo 23** esixe a ***“Xustificación do interese público ou utilidade social da infraestrutura, dotación ou instalación”***.
- **A Lei 9/2006, de 28 de abril, sobre avaliación dos efectos de determinados plans e programas no medio ambiente,** define as características do **Informe de Sostenibilidade Ambiental** e di que deberá figurar na Memoria: ***“Un resumo das razóns da selección das alternativas previstas e unha descrición da maneira en que se realizou a avaliación, incluídas as dificultades (como deficiencias técnicas ou falla de coñecementos e experiencia) que poideran terse atopado á hora de recoller a información pedida”***.

O documento do PDEG en ningún momento xustifica A NECESIDADE do corredor nin avala o interese dunha nova infraestrutura que implica unha ocupación de solo considerable pois está catalogada no proxecto como unha vía de altas prestacións. A análise da situación actual que fai o documento que presenta o Plan Director de Estradas de Galicia non reflicte en ningún momento a necesidade deste corredor, como se explica a continuación:

- As previsións demográficas para a zona, presentadas no documento do Plan no seu apartado 3.2.1, non describen un incremento da poboación do que se derive unha demanda futura de mobilidade que non poda ser atendida coas infraestruturas xa existentes.
- As previsións sobre desenvolvemento de actividades industriais na zona non están ben avaliadas en canto á demanda e o tipo de transporte que poidan xerar no futuro, e polo tanto non permiten a estimación da demanda de mobilidade nin a xustificación de novas vías. Ademais, de ter xustificada a demanda, habería que contemplar tamén outras alternativas (vías existentes, intermodalidade...) que inclúa o transporte de mercancías, como esixe o marco

de lexislación vixente. Este marco legal está definido nos preámbulos do propio Plan, pero inexplicablemente, como logo argumentamos, a proposta concreta do corredor Gondomar-Tomiño incumpe a lexislación en numerosos aspectos.

- No diagnóstico da Capacidade da Rede existente, apartado 4.3 do PDEG, se avalía que “En xeral a rede presenta uns valores de servizo axeitados, con case o 50% da rede total de estradas autonómicas con Nivel de Servizo A ou B (concentrados principalmente na rede primaria complementaria e secundaria), o que representa unhas condicións de servizo fluídas. Non existen apenas treitos con Nivel de Servizo F, e a porcentaxe de Nivel de Servizo E é reducida con só un 13% da totalidade da rede con estas condicións desfavorables”. Ademais as infraestruturas viarias existentes na zona (AP-9, AG-57, A-55, e PO-344, así como as novas vías en fase de execución no baixo Miño) que permiten cubrir o traxecto para o que se propón este corredor, teñen sido catalogadas recentemente en outros documentos presentados pola COTOPT (Plan sectorial Vigo Integra) como servizo (A-B-C) dependendo dos tramos e lonxe do esgotamento.
- Un dos obxectivos que se establece no PDEG consiste en que todos os municipios poidan acceder a un enlace dunha vía de alta capacidade nun tempo medio inferior a 30 minutos. Sen embargo, se da a circunstancia de que todas as poboacións que terían acceso ao corredor, teñen xa na actualidade cumprido ese obxectivo, xa que conectan por autoestradas, en tempos menores ao mencionado, con Vigo e con Portugal. A infraestrutura non supón unha gran mellora na comunicación, así está reflectido no propio documento que presenta o PDEG (páxinas 161 e 162), nos mapas que mostran a accesibilidade da poboación a calquera VAC antes e despois do Plan. Para a poboación asentada no territorio con acceso ao novo corredor, non se avalía mellora ningunha: a accesibilidade de Gondomar, Tomiño, etc... permanece case inalterada. A escasa mellora obtense coa VAC dende A Guarda a Tui. E iso é consecuencia de que xa existen vías de altas prestacións e que son suficientes para a mobilidade por estrada no sur de Pontevedra.
- Non se avala tampouco a demanda social da nova infraestrutura viaria xa que os niveis de saturación das vías existentes están moi lonxe de aproximarse sequera ao seu esgotamento. Moi ao contrario, nin as autoridades do Concello de Gondomar, nin a poboación, nin outros sectores sociais demandan esta actuación. **A zona está ben comunicada e dispón xa de outras vías de alta capacidade ás que se accede en poucos minutos - algunha das cales está infrautilizada:** autoestradas AG-57 (autoestrada do Val Miñor) e AP-9 (no tramo que conecta con Tui). As estradas de Gondomar-Tomiño (PO-344) e Gondomar-Tui (PO-340) están catalogadas cun nivel de servizo A-C dependendo dos tramos, nunha escala A- E, (que vai de óptima ata esgotada). O Documento do Plan Director de Estradas non sinala o área para o que deseña o corredor como unha zona conxestionada de vehículos ou con problemas de fluidez, feito que se pode constatar na realidade cotiá.

- **As políticas de transporte e comunicación teñen que partir de estudos que estimen, de xeito fiable e rigoroso e con ferramentas máis precisas das empregadas no Plan, a demanda e necesidades reais de mobilidade. Ademais, deben considerarse tamén outras formas intermodais e alternativas para garantir a comunicación e o transporte, previas a definición de novas infraestruturas, como as directivas comunitarias en materia de transporte sostible recomendan. No caso da proposta do corredor Gondomar-Tomiño, o PDEG non cumpre cos criterios de sustentabilidade propostos pola normativa europea.**

B) A PROPOSTA DO PLAN DIRECTOR DE ESTRADAS É INCONGRUENTE CON OUTROS INSTRUMENTOS, LEXISLACIÓNS E POLÍTICAS VIXENTES EN MATERIA DE USOS DO SOLO, ORDENACIÓN DO TERRITORIO, PAISAXE E IMPACTO AMBIENTAL APLICABLES A PLANS, OBRAS OU PROXECTOS DE INFRAESTRUTURAS.

A proposta do corredor Gondomar-Tomiño non é consecuente co marco de lexislación vixente e coas novas propostas legais que a propia Xunta de Galicia está a desenvolver na actualidade cara a empregar outros criterios en materia de cambios de uso do solo, territorio e paisaxe, como se detalla a continuación:

1. Sobre Ordenación do Territorio.

- **Incongruencia co procedemento definido na Lei 10/1995 de Ordenación do Territorio de Galicia**

Cando aínda están as Directrices de Ordenación do Territorio (DOT) a exposición pública, é dicir que o debate das normas e criterios que orientarán os procesos de organización do territorio galego aínda están sometidas a un debate público, non se debería aprobar un Plan con proxectos de estradas que ademais de ter unha gran repercusión social, inciden na configuración e articulación do territorio que aínda non ten un marco regulamentario.

O modelo territorial definido polas DOT debería proporcionar un marco xeral para a elaboración doutros Plans Territoriais tanto de carácter municipal como supramunicipal. É por isto que non se xustifica a aprobación previa de plans como o Plan Director de Estradas ou plans sectoriais como o Plan Sectorial Vigo Íntegra que abordan as infraestruturas que configurarán a futura articulación dun territorio, sen antes ter aprobado as pautas que van rexer a ordenación integral do mesmo. Ese 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. Aínda que o Plan de Estradas non está incluído entre estes instrumentos de ordenación senón que ven regulada por unha lei anterior (Lei 4/1994 de estradas de Galicia), debería excluír no seu planeamento aquelas vías das áreas

metropolitanas aínda pendentes dun futuro ordenamento, co fin de garantir a coherencia e funcionalidade do sistema definido na lei de ordenación do territorio. Pola contra, a aplicación do contido do PDEG podería invalidar a consecución do modelo territorial proposto nas DOT.

- **Incompatibilidade cos criterios de sostenibilidade definidos nas Directrices de Ordenación do Territorio**

O PDEG propón unha serie de VAC para a Área Metropolitana Vigo-Pontevedra que atravesan a zona de norte a sur, conformando desde Pontevedra ao Baixo Miño un espazo de infraestruturas de alto impacto, as cales estarían separadas unhas de outras menos de 10-15 Km. Este é o caso do corredor Gondomar-Tomiño, que visto no mapa se perfila paralelo ás infraestruturas de alta capacidade que existen xa na actualidade. Este cúmulo de actuacións na Área Metropolitana incumpre as determinacións emitidas nas Directrices de Ordenación do Territorio relativas as estradas (páxinas 260-261), as cales son vinculantes de conformidade co previsto no artigo 9 da Lei 10/1995 de Ordenación do Territorio de Galicia. As determinacións 4.1.6 dí: *“Os plans e proxectos das administracións públicas estudarán a implantación de solucións de deseño que outorguen prioridade ao transporte colectivo (carril-bus, apeadeiros, intercambiadores...) e faciliten a mobilidade peonil”*. Conforme con isto, as DOT establece que a mellora da accesibilidade e da articulación territorial deberá realizarse en condicións sostibles. Como exemplo desta estratexia citamos un parágrafo das DOT que ilustra claramente a gran disparidade de criterios na concepción do modelo de mobilidade en ámbolos dous documentos:

***“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”*(DOT pax 38)**

Con respecto ao corredor Gondomar-Tomiño, existen vías alternativas de comunicación entre esas poboacións, como xa foi exposto anteriormente, polo que non está xustificada a súa construción. Para seguir os criterios de sostenibilidade fixados nas DOT, sería necesario redefinir o esquema de transporte colectivo como estratexia básica de integración do desenvolvemento de servizos de proximidade entre Vigo e comarca antes de definir novos trazados de vías de alta capacidade baseándose nunha, por outra banda, non probada, saturación das actuais comunicacións. Para que se faga efectiva a intermodalidade e a interconexión entre os diferentes núcleos do Val Miñor e co resto dos núcleos da comarca e área metropolitana, e para que esta mobilidade sexa realmente sostible como indican as DOT e as directrices da UE, é necesario que se faga contando cun transporte público moderno e eficiente. Estas condicións, que non se dan na actualidade, e que tampouco se contemplan para o futuro á vista das propostas do PDEG, son *“un dos elementos máis importantes para a efectiva consolidación da Metrópole da Rías Baixas como o gran nodo urbano do sur de Galicia e centro da Eurorexión”* (palabras textuais recollidas nas DOT).

- **Discordancia cos criterios de ordenación definidos nas Directrices de Ordenación do Territorio e na Lei 10/1995 de Ordenación do Territorio de Galicia**

O PDEG inclúe actuacións que deberían estar sometidas a outro tipo de ordenamentos, por exemplo municipais. Así ocorre coas circunvalacións previstas no Concello de Gondomar, tanto a Vila como a de Vincios PO-311. Este último trátase dun vial que circunvala o núcleo de Vincios, non transcendendo a súa utilidade do término municipal. O lóxico sería que o estudo desta variante se fixera dende a autonomía municipal, estudando as posibles variantes cos seus custes e beneficios, dende un coñecemento profundo do territorio, cuns obxectivos claros, os necesarios estudos ambientais e estudando a alternativa cero. Dende a xestión municipal sería mais doado buscar á mellor solución para unha variante a Vincios, se fose necesaria.

Outras actuacións como algunhas VAC, aínda que supramunicipais, deberían estar sometidas a outros instrumentos de ordenación como os Plans Territoriais Integrados. Así no capítulo de determinacións das Directrices de Ordenación do Territorio que configuran as disposicións normativas das mesmas, a 2.1.3. define os Plans Territoriais Integrados como o instrumento básico, de carácter supramunicipal, 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 proxectos de infraestruturas en plans sectoriais subseguintes.

Nos tres casos, o debuxar as vías con este grado de concreción pecha as posibilidades dun estudo de alternativas, pechándose outras posibilidades de solucións diferentes (por exemplo, polo oeste) aínda que fosen mellores, pois ó desviarse do reflectido no PDEG requiriría unha modificación do mesmo.

2. Sobre o marco legislativo en relación ao Transporte e Sustentabilidade na Unión Europea.

O Plan non se axusta as pautas en materia de transporte e sustentabilidade propostas polas **Directivas Europeas no Libro Branco do Transporte e recollidas no Plan Estratéxico de Infraestruturas e Transporte (PEIT)** do Ministerio de Fomento. Este último establece como directrices para o transporte o seguinte:

- a) Establecer unha "disociación entre crecemento económico e crecemento do transporte".
- b) Impulsar alternativas ao uso do vehículo privado e ao transporte de mercancías por estrada.
- c) Ser realistas no cálculo e importación exacta dos custes do transporte.

- d) Mellorar a mobilidade de xeito sustentable. Concederlle prioridade as inversións para garantir modos de transporte máis ambientais.
- e) Minimizar as externalidades negativas e establecer políticas de transporte que reduzan as emisións e a dependencia enerxética do petróleo.

O proxecto do **Corredor Gondomar-Tomiño** proposto no PDEG non é consecuente con esas directrices xa que: 1) propón novas infraestruturas como xeito de acadar maior desenvolvemento; 2) non se impulsan alternativas ao vehículo privado pois sentencian que hai poucas “persoas cativas do transporte público” (sic); 3) non importa nin reflicte externalidades; 4) a demanda de mobilidade só se resolve con estradas; etc.. (Tómase como referencia o PEIT pois o PITGAL, que o Plan Director menciona como referencia, non está presentado aínda ao público).

A liña de sostenibilidade no transporte está tamén contemplada na **Estratexia Europea de Desenvolvemento Sosible** (Consello Europeo de Gotemburgo, 2001) establecendo *“que unha política de transporte sostible debería facer fronte as crecentes intensidades de tráfico e niveis de conxestión, ruído e contaminación, e fomentar o uso dos modos de transporte menos agresivos co medio ambiente, así como a plena internalización dos custes sociais e ambientais. É necesario actuar para conseguir unha disociación significativa entre o crecemento do transporte e o do PIB, en particular mediante o cambio modal da estrada ao ferrocarril, o transporte marítimo e o transporte público de viaxeiros”*.

Sen embargo, a filosofía que preside o PDEG é contraria á exposta neses documentos de referencia e obriga no noso contorno administrativo. Resulta curioso que o Plan cualifica ás persoas que non empregan vehículo privado como *“cativas do transporte público”*. A filosofía que preside o Plan, defínese moi ben no apartado MODELIZACIÓN DA DEMANDA DE TRÁFICO, onde se ve con claridade como o único sistema que ten cabida para resolver as demandas de mobilidade que xurdan no futuro, consiste en manter o reparto modal que existe na actualidade. Este reparto modal actual se reflicte na enquisa realizada á poboación sobre formas de transporte que empregan habitualmente, e que é insostible se mire como se mire, e que é o que usa o Plan como referencia para o modelo futuro. Óbviasse, deste xeito, os problemas do modelo actual nucleado ao redor do vehículo privado e o transporte de mercancías por estrada, modelo posto en tela de xuízo en numerosos preámbulos e declaracións institucionais de expertos no noso contorno europeo.

Polo tanto, o futuro modelo de transporte deseñado no PDEG baséase no modelo actual e no fomento e promoción do vehículo privado, o cal só pode desembocar en xerar unha espiral coñecida e discutida nas análises sobre mobilidade sostible: **a espiral de máis vehículos, máis velocidade, máis infraestruturas que animen e incrementen o tráfico e nos condúzan a novos colapsos e, sobre todo, á insostenibilidade**. Precisamente cando non existe aínda unha demanda urxente, é cando pode deseñarse un modelo distinto que reconduza a situación e permita dirixir mellor o sistema cara a unha mobilidade sostible. O proxecto do Corredor Gondomar-Tomiño non é, pois, compatible cunha política de transporte integral que teña como horizonte a mobilidade sostible: reparto de viaxeiros entre distintas modalidades de transporte, promoción dos transportes colectivos fronte ao uso dos vehículos

privados, infraestructuras que melloren os traxectos e viaxes en trens e tranvías.... As consultas realizadas no Concello de Gondomar sobre a mobilidade da zona propuxeron a posibilidade de recuperar o tranvía e resolver as carencias do servizo dos transportes a través dos transportes colectivos, así como outras posibles intervencións que non teñen en absoluto que ver coas propostas no PDEG para Gondomar.

3. Sobre a lexislación en materia de Protección da Paisaxe de Galicia

A proposta de construción do corredor é incongruente cos principios, criterios e esixencias recollidos pola nova Lei de Protección da Paisaxe de Galicia (Lei 7/2008 do 7 de xullo). Esta lei plasma a crecente sensibilidade na valoración da paisaxe nos países do noso contorno, e establece unhas obrigas previas as intervencións que modifican o territorio e que provocan impacto sobre a paisaxe. No Artigo 11º defínense os estudos de impacto e integración paisaxística obrigados:

“En todos os proxectos que deban someterse ao procedemento de Declaración de impacto ambiental segundo se establece na lexislación sectorial vixente, as entidades promotoras deberán incorporar no estudo de impacto ambiental un estudo de impacto e integración paisaxística, documento específico no que se avaliarán os efectos e impactos que o proxecto poida provocar na paisaxe e as medidas de integración paisaxística propostas polas devanditas entidades”

“Os estudos de impacto e integración paisaxística deberán conter:

- a) Unha diagnose do estado actual da paisaxe: principais compoñentes, valores paisaxísticos, visibilidade e fragilidade da paisaxe.*
- b) As características principais do proxecto.*
- c) O impacto previsto do proxecto sobre os elementos que configuran a paisaxe.*
- d) A xustificación de como se incorporaron ao proxecto os obxectivos de calidade paisaxística e as determinacións das directrices de paisaxe establecidas para a unidade de paisaxe na que se pretende executar a actuación. O contido deste apartado será preceptivo unha vez que sexan aprobadas as directrices de paisaxe.*
- e) Os criterios e as medidas que se deben adoptar para acadar a integración paisaxística do proxecto”*

É, polo tanto, requisito legal para a aprobación do Corredor Gondomar-Tomiño, unha diagnose da calidade da paisaxe e unha avaliación dos principais compoñentes da paisaxe que se verían afectados pola construción do corredor. Na lei establécese a obriga de facer avaliacións de impacto sobre a paisaxe máis esixentes que as realizadas no PDEG. A avaliación do impacto que o Plan fai non pode ser cualificada de unha avaliación de impacto rigorosa e é insuficiente para poder aprobar a decisión de construír esa vía.

O Corredor Gondomar-Tomiño, definido como vía de altas prestacións, destruíría a zona do val polo que discorra, ameazaría irreversiblemente unha zona que é candidata a engrosar o catálogo de unidades de paisaxe que a nova lei contempla, xa que o Val Miñor é unha das paisaxes máis características e un dos maiores valores da zona sur de Vigo: penedos, fontes,

petroglifos, regatos, camiños, corredoiras, masas forestais e vivendas rurais conforman un conxunto e teñen unha unidade é un carácter que debe ser recoñecido.

As pautas de acción e a lexislación no noso contorno europeo é sensible ao valor natural e cultural da paisaxe, e a transposición desta sensibilidade plásmase na nova Lei da Paisaxe de Galicia. Baixo esta nova lei é difícil dar cobertura a unha obra pública de tanto impacto como é o Corredor Gondomar-Tomiño, e de tan dubidoso interese público.

2. DEFICIENCIAS DO INFORME DE SOSTENIBILIDADE AMBIENTAL (ISA) DO PLAN DIRECTOR DE ESTRADAS DE GALICIA (PDEG)

Constátanse graves deficiencias no “Informe de Sustentabilidade Ambiental” (en adiante ISA) que acompaña ao PDEG. Ademais do exposto no apartado 1 desta alegación, que sería tamén de aplicación ao ISA xa que este documento contén aspectos que foron anteriormente discutidos, sinalamos outras cuestións relevantes que fan do ISA un instrumento inapropiado para unha avaliación estratéxica ambiental rigorosa:

A) O ISA incumpre a lexislación nos aspectos que seguen:

Incumpre coa obriga de presentar a “alternativa cero” e calquera outra alternativa, polo que o proxecto non é conforme á **Lei 9/2006 sobre avaliación dos efectos de determinados plans e proxectos**. A proposta dunha vía de altas prestacións, e mesmo a definición do seu traxecto, precisaría contemplar as alternativas posibles a esa infraestrutura e sobre todo precisaría do estudo da alternativa cero.

Sen embargo, o PDEG resolve esta esixencia do seguinte xeito:

“O Plan Director de Estradas rexeita directamente a elección da “Alternativa cero, de non execución do planeamento” por considerala contraria aos propios criterios e obxectivos planificatorios que derivan da formulación do Plan, así como do diagnóstico conclusivo da análise da situación actual da rede de estradas”

A esixencia da alternativa cero semella non ser entendida polo órgano promotor do PDEG. A alternativa cero é unha fórmula para avaliar con rigor a necesidade das infraestruturas novas, demostrando que, de non levarse adiante as obras proxectadas, acadaríase no futuro unha situación inadmisíbel, de colapso ou o suficientemente problemática para admitir a necesidade da obra. Tanto a alternativa cero, alternativa de non execución, como o estudo doutras alternativas, responde a unha maneira de xustificar a obra pública que se propón e é unha garantía fronte a decisións irreflexivas, inercias ou criterios pouco claros na definición dos proxectos de obras públicas. **Queda, pois, ben claro que os criterios e obxectivos do Plan non se axustan ás esixencias da avaliación ambiental estratéxica de obriga segundo a lexislación vixente.**

B) O ISA incumpre os criterios definidos no Documento de Referencia emitido pola Dirección Xeral de Desenvolvemento Sostible (Consellería de Medio Ambiente e Desenvolvemento Sostible da Xunta de Galicia) con respecto as variables seguintes:

“Ocupación do territorio:

Priorizar os investimentos que utilizan, acondicionan ou melloran as infraestruturas e trazados preexistentes fronte ós que requiren novas actuacións ou novas ocupacións dos terreos.

As actuacións seleccionadas considerarán un deseño ben adaptado á paisaxe, con especial a aquelas zonas cunha maior naturalidade, así como ás áreas con elementos culturais especialmente valorados (patrimoniais ou etnográficos)”

e:

“Transporte e mobilidade:

- Formular complementariedades con outros medios de transporte no momento de tratar os problemas de superación das capacidades das vías (saturación).*
- Previr alternativas para a repartición de pasaxeiros e mercadorías entre distintos medios de transporte procurando a intermodalidade e a máxima eficiencia posible”*

Lonxe de mellorar e optimizar o servizo e os niveis de uso das autoestradas que xa existen, ou ter en conta as estradas existentes, o PDEG propón a ocupación dun territorio caracterizado pola súa naturalidade, espazo de calidade paisaxística e ambiental. Todas a lexislación que se cita no Plan pero que non se ve plasmada nas propostas, pretende garantir a integridade do territorio e da paisaxe e imaxinar outros xeitos máis coidadosos e avaliados de tomar as decisións sobre a ocupación do solo.

C) A avaliación do Impacto Ambiental que se presenta no ISA non é suficiente

A avaliación do impacto ambiental que presenta no ISA é moi xeral e non considera o territorio co grao de detalle que esixen as actuacións propostas. O PDEG é un documento moi xenérico, e só estuda o territorio moi superficialmente, sendo insuficiente a información que se manexa sobre a calidade da paisaxe e o perfil ambiental da zona na que se debuxa o Corredor Gondomar-Tomiño. A aprobación desta vía non pode facerse sen unha avaliación máis profunda e rigorosa sobre a perda da calidade da paisaxe, a perda de calidade ambiental, o incremento do ruído, a polución, a fragmentación dos ecosistemas e o incremento de riscos ambientais concretos para esta área do Val Miñor que goza, como xa se mencionou, dunha especial condición de naturalidade e calidade ambiental.

D) A análise custes/beneficios e a avaliación do impacto social e moi deficiente

A relación custes/beneficios e a análise da rendibilidade que presenta o ISA do PDEG non considera as externalidades e custes ocultos que teñen as grandes infraestruturas. Estes custes deben ser importados no cálculo, para acadar unha avaliación ambiental estratéxica acorde coa lexislación vixente.

A análise que se presenta da incidencia na macroeconomía de Galicia é moi xeral e deficiente non só porque non fai a importación de custes e externalidades negativas, senón tamén porque está articulado ao redor dunha idea de rendibilidade e desenvolvemento da economía un tanto inconsistente e cuestionable: máis estradas tradúcense inmediatamente en máis desenvolvemento, sen ter en consideración que o desenvolvemento precisa de optimizar o rendemento e mellorar a eficacia do que xa existe e investir nas infraestruturas necesarias.

No apartado 12 do punto “ANÁLISE DOS IMPACTOS ECONÓMICOS DO PLAN”, prevese *“Un importante efecto no conxunto da economía galega, especialmente destacable no sector da construción”*. O plan non ten en conta as externalidades negativas que a ocupación do territorio mediante infraestruturas cun alto impacto teñen sempre a longo prazo na economía doutros sectores da poboación da zona, e non ten en conta outras perdas de valores ambientais que as directrices de sostenibilidade chaman a importar.

Os supostos beneficios que menciona o plan sobre a economía, e principalmente os centrados na construción, non poden ser un criterio de peso para facer vías de altas prestacións e desfacer o territorio lonxe de articulalo. Se trátase de estimular a economía a través do sector da construción pódese facer construíndo outras obras públicas (hospitais, centros de saúde, centros de ensino, reparación de infraestruturas antigas, museos, centros infantís, centros culturais, parques de lecer,...) menos lesivas para o territorio e máis beneficiosas para o conxunto da sociedade.

O paradigma no que se basea o cálculo custes/beneficios presentado é un tanto obsoleto, cunha idea de desenvolvemento allea aos novos enfoques da Economía Aplicada, que na liña da sostenibilidade, estiman os custes e permiten mellorar a eficiencia das actividades que producen desenvolvemento económico de maneira máis respectuosa co medio; trátase de cálculos que estiman o custe económico que supón a perda de ecosistemas e a perda de calidade ambiental por mor de “intervencións duras” e irreversibles sobre o territorio.

Outro dos beneficios que se perseguen no PDEG é a **vertebración territorial**, pero non está demostrado que todas as vías de altas prestacións contribúan a mellorar as condicións de vida da maioría da poboación asentada no territorio afectado polo trazado. Pola contra, a enorme cantidade de fondos públicos que devoran obras como a do pretendido Corredor Gondomar-Tomiño limita os recursos que poden destinarse á rede secundaria, na que apenas se inviste en mantemento. Moitas veces, as vías de altas prestacións só favorecen a desvertebración do territorio, promovendo un estilo de vida nas áreas periféricas moito máis dependente da cidade, e reducindo os concellos e vilas a áreas dormitorio, áreas onde non prospera o sector servizos xa que o traballo, a vida social e os beneficios económicos artéllanse cara a gran cidade.

En conclusión:

- Só se xustificaría a aprobación de novas infraestruturas de gran impacto que modifican gravemente o territorio cando son necesarias para acadar un beneficio social

moi claro e ben definido, e que non pode ser acadado doutro modo. A alternativa cero e os requerimentos esixidos ao ISA pola Lei 9/2006 son un medio para garantir este proceso que non se cumpre no caso da actuación do Corredor Gondomar-Tomiño.

- O corredor Gondomar-Tomiño proposto no PDEG fragmenta gravemente o territorio, condicionando unha futura ordenación do mesmo, e causa, ademais, un grave impacto para o medio ambiente e a paisaxe que non son avaliados no plan. Esta proposta debe supeditarse á lexislación aplicable a estes tipo de infraestruturas, como son, entre outras, a Lei da Protección da Paisaxe e as Directrices de Ordenación do Territorio que estanse a desenvolver en estes momentos. É, polo tanto prematuro e insensato definir actuacións sobre o territorio, que ademais non son urxentes nin están xustificadas, é máis cando aínda non están aprobados os criterios que orientarán os procesos de organización do territorio galego.
- Nos casos das circunvalacións a Vila de Gondomar e a variante de Vincios, o debuxar as vías con ese grado de concreción evita outras alternativas estudadas dende o planeamento municipal, que poderían concretarse moito mellor cun coñecemento maior do territorio.

Por todo o aquí exposto, a Plataforma Gondomar Vive solicita a retirada do proxecto de Corredor Gondomar-Tomiño definida no Plan Director de Estradas de Galicia e os trazados concretos da circunvalación a Gondomar e a Variante de Vincios.

Gondomar, a 13 de Novembro de 2008

A Presidenta da Plataforma GONDOMAR VIVE