

INFRAESTRUTURAS PARA UN PAÍS

As infraestruturas de comunicación constitúen un atributo territorial básico para o desenvolvemento social e económico dun país. Porén, non deben considerarse coma un fin en si mesmo, xa que por si soas unicamente son condición necesaria e non suficiente. Nos últimos tempos, temos asistido a un singular xeito de “burbulla” ao redor dos procesos de licitación e execución de grandes infraestruturas que as máis das veces xeraban máis beneficios económicos ao contratista que para o conxunto da poboación e, por extensión, do país.

Por tanto, cómpre elevar o ton dun debate que mestura diversos fenómenos nocivos; especulación financeira, corrupción política, deterioro ambiental, desvertebración do territorio, degradación patrimonial, entre moitos outros. En calquera caso, nun momento actual no que a mobilidade supón xa unha condición humana cotiá e no que as infraestruturas son “vendidas” como necesidades de primeira orde, debemos avaliar e consensuar que modelo precisa este país para o futuro.

O presente documento supón tan só unha posta de relevancia das cuestións clave polas que debullar ese futuro. Unha sorte de folia de ruta para traballar a curto e medio prazo e, en consecuencia, constitúe un documento aberto e necesariamente inacabado. Proponse unha metodoloxía de traballo a tres escalas espaciais nas que se irán inserindo aquelas cuestión sectoriais máis relevantes do ámbito das infraestruturas para cada unha delas. Por tanto, os planos de análise serán a escala internacional (ou suprarrexional), a nacional (ou rexional) e a interior (ou infrarrexional), diferenciando o espazo rural do urbano.

Pola súa banda, o tipo de infraestruturas que son tratadas nesta achega son aquelas que afectan ás comunicacións; a saber, aeroportuarias, portuarias e terrestres (ferrocarril, estradas e autoestradas e, finalmente, as relativas á mobilidade alternativa). Quedan fóra do ámbito de traballo deste documento, as infraestruturas enerxéticas ou de servizo (básicas e produtivas) que deberían de ser tratadas noutro plano relacionado coas redes e cos equipamentos.

Como punto de partida e antes de enunciar os obxectivos específicos de traballos, convén establecer un punto de partida, tendo en conta algúns criterios básicos de traballo:

As infraestruturas de comunicación deben servir antes que máis a vertebrar o país, servindo para o transporte de persoas, primeiro, e bens ou mercadorías, segundo. Por tanto, débense desterrar deste debate os intereses privados que só benefician a uns poucos.

O camiño recto pode ser o máis rápido, pero non o mellor no tocante ás infraestruturas. Neste sentido, cómpre atender e protexer a diversidade paisaxística, natural e patrimonial que o país atesoura.

Relacionado co punto anterior, convén modular o tempo dos itinerarios e o acceso universal aos mesmos. A unión a través da alta velocidade dos núcleos urbanos, está contribuindo a segregar o país, discriminando vilas e comarcas enteiras e, por extensión, está a converter o territorio en algo descoñecido para a poboación.

Semella urxente blindar os servizos que operan a través das grandes infraestruturas de comunicación no ámbito do público; garantindo os dereitos laborais e contribuindo a abaratar o custo dos mesmos. Mención á parte merece o caso da AP-9, no que o espolio fíxose tan evidente que reclamar a súa nacionalización constitúen unha obriga moral e ideolóxica.

É preciso poñer en valor o patrimonio existente, dende os camiños e sendas peonís e ciclistas que poden contribuír a implementar unha rede de comunicación alternativa, até os antigos camiños de ferro que poden ser a base dunha mobilidade de proximidade renovada (FEVE, liña Santiago-Vilagarcía e outras), así como toda a lista de peiraos e portos que están quedando sen uso.

Constitúe unha obriga apostar pola redución do consumo de combustíbeis fósiles. Neste sentido, o emprego do vehículo privado debe abrir paso a medios de transporte colectivos e non contaminantes, nomeadamente nos ámbitos urbanos. En calquera caso, para que iso suceda debe primar uns servizos que amplíen e melloren a súa oferta (horarios e frecuencias) e que, ao tempo, garantan un servizo de excelencia.

Transformación da cultura da mobilidade. O “door to door” e o emprego do vehículo privado, deben ser modificados paulatinamente por outras perspectivas máis colectivas, xa dende os primeiros estadios do sistema educativo.

En definitiva, as infraestruturas son necesarias dende o momento no que, alén do beneficio económico, conleven a satisfacción dunha función social. O custo desa función non pode ser medido exclusivamente a través dun balanço económico (e menos cando a óptica hexemónica é a do servizo público). En consecuencia, o beneficio hai que buscalo no ben común, na estimulación dos espazos despoboados ou en proceso de abandono, na redución das intensidades de tráfico nos ámbitos metropolitanos e, en fin, en recuperar unha vertebración coherente do país na que cada aldea, vila ou comarca poda xogar máis dun papel ao mesmo tempo.

LIÑAS DE TRABALLO

A) ESCALA INTERNACIONAL

Galiza sofre un atraso histórico no relativo aos seus sistemas de comunicación a esta escala. Ademais, o modelo implantado seguiu os cánones tradicionais do esquema centro-periferia, con grande poder centrípeto e escasa retroalimentación e difusión cara a periferia. O resultado configura unha realidade atrofiada e deficitaria, con un grao de autosuficiencia moi feble.

Existen unha serie de cuestións estratéxicas que cómpre abordar a escala internacional. Primeiramente, o sistema aeroportuario, que non pode seguir aos mandados das compañías comerciais (nomeadamente de baixo custo) e a vontade localista dos gobernos municipais. Polo contrario, semella urxente unha política de planificación integral para este sector que axude a paliar as tensións competitivas. En segundo lugar, a xestión dos grandes portos, incluídos os portos exteriores, que merecen unha atención pormenorizada para que continúen sendo enclaves de referencia. Seguidamente, as conexións terrestres de alta capacidade viaria (autovías e autopistas), que deben asegurar a presenza do país no corredor atlántico europeo, tanto polos itinerarios habituais de conexión coa meseta, como a través da ruta cantábrica e das conexións con Portugal. Finalmente, o sistema ferroviario, tan deficitario como esclerotizado polos atrasos e a falta de cumprimento dos compromisos

de execución. Un sistema que non asegura a chegada da alta velocidade e que debuxa unha paisaxe decimonónica se miramos cara ao sur (Porto) ou cara a cornisa cantábrica (FEVE).

A seguir, presentamos pormenorizadamente algunhas liñas de traballo a esta escala:

- 1.- Integración do **sistema aeroportuario** galego co resto das infraestruturas de comunicación do país, tanto co sistema de portos (mercadorías) como co transporte de proximidade (trens urbanos lixeiros ou liñas de alta capacidade).
- 2.- Incorporación do país ao **corredor atlántico** de conexión con Europa.
- 3.- Mellora da **conexión terrestre** coa meseta a través das vías de alta capacidade viaria.
- 4.- Planificación do **transporte ferroviario transfronteirizo** entre Galiza e Portugal (Vigo-Porto e Ourense-Vila Real).
- 5.- Coordinación do **transporte marítimo de grandes rutas** (tanto de persoas como de mercadorías), atendendo con especial rigor ao transporte de mercadorías perigosas. Neste sentido, cumpriría matinar na solicitude de competencias na totalidade dos portos galegos.
- 6.- Revisión da situación e do plantexamento dos **portos exteriores** e doutras infraestruturas similares (Alcoa, ETEA).
- 7.- Seguimento dos **conflictos relacionados coas industrias e os servizos asociados** ao transporte, dende a seguridade e a policía (solicitude de competencias en tráfico) ata os servizos de transporte secundarios (loxística, estibadores) ou de atención directa á cidadanía (AENA, AUDASA, RENFE).

B) ESCALA NACIONAL

As políticas de infraestruturas de comunicación levadas a cabo na Galiza nos últimos decenios, contribuíron a crear e a alimentar unha serie de desaxustes que acabaron por debuxar unha realidade territorial segregada e desequilibrada. A existencia de dualidades entre a franxa atlántica e a interior e entre as áreas metropolitanas (con maiores densidades de poboación) e as rurais (en proceso de desaparición), constitúen un dos maiores retos para a xestión futura do país.

Ademais, ditas políticas racharon cunha vertebración coherente do territorio do país,

empurrando a numerosas vilas e comarcas ao seu decaemento. Aínda máis, as infraestruturas, como xa dixemos, están a converter o territorio galego en algo “descoñecido” para a poboación; simplemente, porque as necesidades “creadas” en materia de mobilidade (chegar o máis rápido posible), imposibilitan as paradas intermedias.

Nesta escala, urxe acometer en serio solucións para esas dualidades. As conexións entre as áreas urbanas do país merecen unha mellora que filtren os fluxos litoral-interior, tanto a nivel do sistema viario como ferroviario. Neste sentido, semella correcto pensar que o ferrocarril debe ser unha clara aposta de futuro para o país, determinando itinerarios que axuden a recuperar complexidade (paradas), fluxos e frecuencias que garantan os servizos e marcando tempos de desprazamento coherentes ás necesidades.

Ao mesmo tempo, a mobilidade alternativa debe ocupar un papel primordial neste documento. Aproveitar a rede existente a través dos Camiños de Santiago e algúns sendeiros recuperados das Vías Romanas, xunto coas innumerábeis sendas fluviais, cicloturísticas e culturais, para conferir unha compoñente rexional e estratéxica.

Finalmente, o sistema portuario galego, cos importantes enclaves de baixura, os portos deportivos (importantes no eido turístico) e os numerosos peiraos distribuídos ao longo da costa, merecen unha atención pormenorizada co obxecto de integralos xuntos coas demais infraestruturas de comunicación.

A seguir, presentamos en detalle algunhas liñas de traballo a esta escala:

- 1.- Necesaria mellora do **transporte ferroviario** entre as grandes cidades do país, nomeadamente, na franxa oriental (Lugo-A Coruña, Lugo- Ourense, Ourense-Vigo).
- 2.- Reclamación da **nacionalización da AP-9** e das competencias da súa xestión, valorando a posibilidade de ampliar o servizo nos tramos urbanos.
- 3.- Finalización da **conexión terrestre** a través de vías de alta capacidade entre as principais cidades galegas.
- 4.- Planificación integral dos **portos de baixura**, incluíndo a rede de portos deportivos (concesións administrativas de explotación).
- 5.- Estudo dun **sistema público de transporte colectivo** que atenda ás necesidades do país

dende o punto de vista habitacional pero tamén dende a perspectiva do usuario.

6.- Replantexamento do **sistema ferroviario** que precisa o país para dar respostas ás demandas da poboación (proximidade, frecuencia, horarios, prezos).

7.- Mellora da rede de **movilidad alternativa** (peonil e ciclista) dende unha óptica de país, é dicir, que realmente sirva para a conexión e o desprazamento, con seguridade e coidando os aspectos culturais, paisaxísticos e ambientais.

C) ESCALA INTERIOR

Os desaxustes aos que nos referimos na escala anterior, dan lugar a unha serie de problemas de índole local e comarcal. Uns provocados pola concentración de persoas e actividades nas áreas urbanas (en ausencia de planificación de transporte supralocal), outros polas consecuencias dunha política de infraestruturas que minusvaloran os espazos non centrais do territorio.

Neste sentido, as áreas metropolitanas están a padecer o efecto das conxestións de tráfico viario. Estas foron relativamente paliadas con obras de infraestruturas que, en ocasións, tan só están a moderalas e a levar o conflito a outro punto. O “país das rotondas” e dos periféricos debe dar paso a outro modelo alternativo baseado no transporte colectivo de baixa intensidade (tren lixeiro).

As áreas rurais deben mellorar as súas conexións, aumentando a seguridade do itinerarios e incidindo no valor engadido das rutas de movilidad alternativa. Para o rural, atendendo á súa singularidade, as infraestruturas de comunicación deben ser unha garantía de acceso universal aos servizos públicos e cidadáns. A este respecto, especial atención merecen os espazos de montaña, moito máis illados e desconectados das principais vías e itinerarios.

A seguir, presentamos en detalle algunhas liñas de traballo a esta escala:

ÁREAS URBANAS:

1.- Replantexamento da “cultura” da movilidad urbana, a través de procesos de participación.

- 2.- Procura de formas de fomenten a mobilidade alternativa e reduzan o emprego do vehículo privado.
- 3.- Planificación integral e singular para cada área urbana atendendo ao contexto comarcal e aos desprazamentos diarios (aparcadoiros disuasorios, trens lixeiros, billetes intermodais, carrís bici, entre outras medidas).
- 4.- Elaboración dunha diagnose acerca do funcionamento do transporte colectivo que inclúa a revisión das concesións e que faga especial mención á adecuación do mesmo para cada cidade (liñas, tamaño de autobuses, xiros, frecuencias).
- 5.- Estudo de novas fórmulas de aplicación ao transporte urbano como vehículos eléctricos, bicis de aluguer ou procesos de peonalización.
- 6.- Planificación doutro tipo de transportes urbanos como a recollida de RSU ou o transporte de emerxencias (bombeiros e ambulancias).
- 7.- Atención a servizos de transporte público baixo concesión como o sector do taxi ou outros servizos especiais (escolar).

ÁREAS RURAIS:

- 1.- Mellora integral da rede de conexión terrestre en vías secundarias, facilitando o acceso aos centros de servizos de referencia.
- 2.- Planificación dun sistema de transporte colectivo que atenda a demandas funcionais adaptadas á realidade da ocupación do espazo.
- 3.- Aproveitamento do existente no tocante ao sistema ferroviario para dar servizo de proximidade (FEVE e outras liñas).
- 4.- Estudos de novas fórmulas de uso compartido de vehículos ben privados, ben colectivos (bus escolar para o emprego doutras persoas).
- 5.- Procura de formas de fomenten a mobilidade alternativa e reduzan o emprego do vehículo privado.
- 6.- Atención a servizos de transporte vinculados a usos agropecuarios de carácter doméstico ou empresarial, primando a seguridade.

O grande reto deste documento podería ser determinar unha serie de medidas estratéxicas ordenadas por orde de importancia en función das necesidades analizadas. En ocasións, ponse demasiado énfase na execución dunha variante urbana do sistema ferroviario, de elevado custo económico e escaso beneficio social, sen decatarnos que o seu orzamento podería ser redirixido a actuacións moito máis necesarias en relación aos criterios expostos ao inicio.

En calquera caso, e para rematar, semella importante volver a incidir en que as infraestruturas de comunicación entendidas coma un fin en si mesmas, contribúen de xeito directo ao espolio do país e a incrementar os beneficios duns poucos. O beneficio social deste debate enmárcase na democratización das mesmas (igualdade de oportunidade para a poboación e acceso universal), tendo en conta a súa natureza de servizo público (e non de empresa privada) e como mecanismo para vertebrar o territorio e non para contribuír á súa desaparición.