



Á Dirección Xeral de Obras Públicas. Consellería de Política Territorial,
Obras Públicas e Transportes.
Xunta de Galicia.

Asunto:

**ALEGACIÓNS ao Plan Sectorial: Vigo Íntegra. Plan Viario Integral Área de
Vigo. Clave: PO/06/009.00**

D. _____, con DNI nº _____ e domicilio a efectos de
notificación en _____, como presidente e
representante legal da **Asociación de Defensa Medioambiental Salvemos Monteferro**,
inscrita co número _____ no Rexistro Central de Asociacións, e en
representación da mesma

EXPÓN

Que estando dentro do período de información pública aberto o 17 de Xullo de 2008 por
resolución da Dirección Xeral de Obras Públicas da Xunta de Galicia con data do 28 de
maio de 2008, consecuencia do Consello da Xunta de Galicia do 15 de maio de 2008 e
consultado o “Plan Vigo Íntegra” e o seu correspondente Informe de Sostibilidade
Ambiental (ISA) en copia disposta aos efectos oportunos no Concello de Vigo; formula as
seguintes

ALEGACIÓNS:

**1. Baseado nun modelo obsoleto de mobilidade, este plan esquece totalmente o
transporte público, estimulando aínda máis a utilización do vehículo privado e o
movemento de mercadorías por estrada, xerando máis contaminación (acústica e
atmosférica, favorecendo o cambio climático) e aumentando aínda máis a nosa xa
grande dependencia do petróleo. Estas actuacións provocarían ademais un enorme
e irreversible impacto no patrimonio histórico e natural, tanto dentro da propia
cidade como nos demais concellos afectados: Erosión do solo, fragmentación do
territorio, efecto barreira que racha e divide vilas e parroquias, fenda xeolóxica,
recheo de vales e leitos fluviais, perda de masa forestal e de biodiversidade,
ocupación de solo rústico, afectación do patrimonio cultural e arqueolóxico,
expropiación de leiras e vivendas, etc.**

2. Este Plan, cuantificado en 2.000 millóns de euros de custe total (333.000 millóns de pesetas), ignora (ou quere ignorar) a irreversible crise enerxética actual e está hipotecando ademais o futuro. Canto máis se atrase o cambio do modelo de mobilidade, máis diñeiro teremos malgastado nun sistema de transporte inadecuado, dilapidando gran parte da capacidade financeira indispensable para realizar as transformacións necesarias. **Constitúe polo tanto unha pésima xestión do diñeiro público, un investimento desastroso, carente da necesaria visión de futuro na que deben basearse actuacións de tal envergadura.**

2.1. O fin dos tempos do petróleo barato (lembramos que a comezos de 2004 o barril de petróleo Brent custaba tan só uns 30 dólares) está transformando a mobilidade. Non son poucos os sinais que, por todo o mundo, anuncian a substitución do actual paradigma xeral de mobilidade (máis mobilidade, máis rápida, máis afastada, factor chave de insustentabilidade) polo modelo inverso (menos mobilidade, máis lenta e máis próxima). **Hoxe máis que nunca, os desproporcionados investimentos en autovías e autoestradas son un desperdicio imperdoábel.**

2.2. O profesor de Economía Aplicada da Universidade do País Vasco, D. Roberto Bermejo, no artigo titulado “O transporte ante o fin da era do petróleo” (El Correo, 20 de febreiro de 2006), explica así:

“Estamos diante da quebra do sistema enerxético que fixo posible a civilización industrial, provocada polo teito de extraccións de petróleo (que se producirá ao redor de 2010).

A proximidade do teito do petróleo é debida á crecente incapacidade de bombear o petróleo necesario para satisfacer o aumento da demanda, o cal tradúcese en que o excedente de oferta se reduciu nos últimos anos desde 4-6 millóns de barrís/día ata 1,5-2 na actualidade. A redución do colchón de seguridade está provocando unha aguda escalada dos prezos.

O encarecemento do petróleo e a consecuentemente depresión económica provocarán unha drástica diminución da mobilidade. O transporte de estrada e o aéreo veranse especialmente impactados pola depresión, por ser totalmente dependentes do petróleo e por ser ineficientes. Isto traducirase nunha forte presión para transvasar pasaxeiros ao tren e mercadorías a este medio e ao barco.

Esta situación obrigará a abandonar o “Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020” (PEIT), pero o momento en que se faga vai ter especial transcendencia. Canto máis se atrase o cambio de modelo de transporte, máis diñeiro teremos malgastado nun sistema de transporte inadecuado e máis custoso será adaptar as liñas de alta velocidade aos parámetros dun ferrocarril multifuncional, e modernizar a obsoleta rede convencional. E, o que é máis grave, o Estado hipotecaría gran parte da capacidade financeira para realizar as transformacións citadas e as que tamén requirirán outros sectores fortemente afectados polo teito do petróleo, como o enerxético, turístico, industrial, etcétera. En realidade, o Goberno xa está hipotecando o futuro. Non pode dedicar máis que 680 millóns de euros ao Plan de Enerxías Renovables.”

2.3. O profesor de Economía Aplicada da Universidade de Santiago de Compostela (USC) e ex-director do Instituto Enerxético de Galiza (INEGA), D. Xoán Ramón Doldán, nun artigo publicado na revista *Tempos Novos* baixo o título “*Crise enerxética ou crise social?*”, exprésao así:

*“Ao diminuír a cantidade comercializada e non facelo a demanda global, o prezo do petróleo dispararase, co consecuente efecto inflacionario sobre o resto da economía. **A OPEP e o banco de investimentos Goldman Sachs prevén que se poderían aproximar os prezos do barril aos 200\$ a finais de 2010 e o director xeral do monopolio ruso Gazprom vaticina que en 2009 se chegará a un nivel próximo aos 250\$.** De darse esta situación estaríamos ante unha crise do sistema capitalista nunca vista antes que daría lugar a unha forte inestabilidade política e a conflitos armados xeneralizados polo control do petróleo dispoñíbel, dos que os actuais non serían máis que unha pequena mostra.*

As alternativas a isto non as podemos atopar nos agrocarburos que deberían multiplicarse por 120 para cubrir a demanda actual e mobilizar 2 millóns de hectáreas cultivadas dos 13 millóns que hai no planeta, só para atender a demanda do transporte. Nin no hidróxeno, porque deberíamos dispor dunha desmesurada produción de enerxías renovábeis para a súa obtención, e resolver difíciles problemas técnicos e límites físicos. Nin por suposto na nuclear, xa que non habería uranio suficiente nin tempo para multiplicar por máis de 15 as centrais actuais. Nin sequera nas outras renovábeis.

*Todas son, como moito, complementos e non substitutos. **Deberemos avanzar cara a un cambio global da sociedade, na forma de producir, de consumir, de alimentarnos e, fundamentalmente, na forma de transportarnos. Ou sentarnos a contemplar como Nerón, como arde Roma**”.*

2.4. O tamén profesor de Economía Aplicada da USC, D. Gonzalo Rodríguez, facía neste verán de 2008 as seguintes declaracións:

*“**Esta crise anuncia un cambio de paradigma [enerxético], o do petróleo. (...) A previsión era que a máxima produción de petróleo mundial se acadase entre o ano pasado e este. A partir de aí vén o declive. E todos os datos falan dunha duración do petróleo de cincuenta anos. Como a demanda enerxética sigue crescendo, o máis probable é que empece a perder peso dende agora. Estamos xa nun escenario de cambio**”*

2.5. D. Mariano Marzo, Catedrático de Recursos Enerxéticos da Universidade de Barcelona. Transcrición da súa participación no programa “*Los Desayunos de TVE*”:

*(...) “La oferta [de petróleo] está estresada totalmente, estamos produciendo a tope y la demanda se incrementa paulatinamente. **En estos momentos los más pesimistas dicen que la oferta está excediendo a la demanda en sólo un 1%, es decir, que vivimos con***

lo puesto prácticamente. Cualquier pequeño incidente, cualquier imprevisto, nos va a causar problemas. Pero al margen de esto, si buscamos en las raíces de la producción, nos vamos a encontrar con que hay problemas estructurales muy importantes que nos hacen suponer que en el futuro la oferta a duras penas va a poder seguir la demanda

(...) Llegará un momento a partir del cual, por mucho que vayamos a áreas nuevas, por mucho que invirtamos, por mucho que desarrollemos tecnológicamente... la realidad física nos dice que la producción entrará en declive. Como al mismo tiempo la demanda sube, el hueco lo tendremos que rellenar con algo.

(...) Tenemos otro problema, los campos envejecen y en este momento no sólo es que no estemos descubriendo la suficiente cantidad de reservas (desde 1980 aproximadamente) para reponer lo que consumimos, porque cada vez descubrimos menos campos, son más pequeños y el crudo es de peor calidad. Es que además de eso, los que tenemos en funcionamiento (...) están declinando su producción en una cantidad que oscila entre el 5 y el 10 % anual según las compañías. Quiere decir que a la demanda le hemos de sumar este 5 – 10 % de declive. Si estamos consumiendo 82 millones de barriles diarios, resulta que 4 o 5 millones de barriles al día los estamos perdiendo porque los campos se nos están haciendo viejos”.

2.6. O profesor de Economía Aplicada da Universidade do País Vasco (UPV-EHU), Sr. D. Roberto Bermejo na súa

“Análise do `Plan Estratégico de Infraestructuras e Transporte´ (PEIT) en base ao escenario fin de era do petróleo” advirte:

O impacto na economía española será moi forte, debido a aspectos negativos:

- A nosa dependencia das importacións de enerxía. Importamos o 77% do que consumimos (os principais países europeos importan entre o 15 e o 50%)
- Importamos o 99,5% do petróleo que gastamos e o 99,1% do gas natural.
- O petróleo constitúe o 52% do consumo enerxético; 30% nos principais países europeos
- Importacións de petróleo = 2,1% do PIB en España; 1% nos principais países europeos
- O consumo de petróleo crece segundo o PIB. Alta intensidade enerxética (consumo/PIB). Aquí veu crescendo, mentres que na UE decrece.
- Enorme hipoteca financeira para realizar a transición do modelo económico e, sobre todo, dos modelos de transporte e enerxético

Cambios que se producirán en xeral:

- **Descenso acusado da mobilidade**

- **Infrautilización da estrada, xunto con enormes custos de mantemento**
- **Forte presión para realizar transvasamento modal**
- **Mercancías: do camiión ao barco e ao ferrocarril**
- **Viaxeiros: do coche aos modos colectivos e aos non motorizados**
- **O problema das infraestruturas dispoñibles**

Cambios que se producirán en España:

- **O fin do PEIT**
- **Necesidade dunha nova política de transporte:**
- **Abandonar a construción de autovías/autoestradas (GB e Francia)**
- **Viaxeiros: prioridade ao transporte de proximidade en ferrocarril e utilización prioritaria dos viarios metropolitanos para o transporte colectivo e os desprazamentos non motorizados**
- **Mercancías: prioridade ao transporte ferroviario e marítimo en longa distancia**
- **Adaptar a Alta Velocidade aos parámetros dun ferrocarril multifuncional**
- **Modernización da rede ferroviaria convencional**
- **Políticas de xestión da demanda para acelerar a transformación**

3. Paralelamente, ao non contemplar o transporte público como elemento de comunicación e promover un transporte baseado no uso do automóbil, **o Plan Íntegra contribúe a incrementar as emisións de gases de efecto invernadoiro e ó quecemento global.** Na actualidade as condicións do transporte público en toda a área metropolitana, pódense definir como moi deficientes ou inexistentes. Esta limitación incide negativamente e incrementa o uso do automóbil nas comunicacións da zona. Non se debería deseñar un modelo de comunicacións para o futuro no cal non figure un transporte público eficiente, pois constituiría un nesgo grave na proxección de futuro das necesidades viarias, con consecuencias irreparables se son infraestruturas de gran impacto.

3.1. Segundo os datos facilitados polo Ministerio de Medio Ambiente á organización ecoloxista Verdegaia, as emisións de CO₂ do sector do transporte en Galicia pasaron de 3,38 millóns de toneladas en 1990 a 6,92 en 2006. Isto significa que a polución derivada do transporte creceu en Galicia nese período o 104%. Iso é un 75% máis que a media europea. E nese mesmo período (que casualidade) o autobús e o tren (ineficaces e obsoletos) viron reducirse nun 30% o seu número de usuarios, pasando de corenta millóns de viaxeiros anuais a vinte e oito millóns.

3.2. O diario *La Voz de Galicia* do 06/08/2008, na sección Galicia, titulaba: **“Un estudo do Valedor permitirá reducir a contaminación de Vigo, que xa supera a Barcelona”** A nova anunciaba que dito estudo se faría público neste mes de setembro, feito que aínda non se produciu. Copiamos dous parágrafos da noticia:

“A idea é reducir drasticamente a cifra de contaminación actual, de 5,5 toneladas anuais de dióxido de carbono por habitante. O tráfico é a principal causa de contaminación ata o punto de emitir ao aire cada ano un total de 815.000 toneladas de dióxido de carbono, segundo informes do Ministerio de Medio Ambiente e da Fundación Ecoloxía e Desenvolvemento. En Galicia, o 80% dos gases teñen a súa orixe no motor dos vehículos.

Precisamente unha das causas que sitúan a Vigo por riba de Barcelona en contaminación atmosférica é a masiva utilización do vehículo privado. A falta dun sistema de trens de proximidade coas localidades próximas contribúe, sen dúbida, a fomentar o uso de vehículo particular. Tampouco favorece moito o tempo medio de percorrido empregado polo autobús urbano.”

3.3. O proxecto non ten en conta, en absoluto, as normativas comunitarias, estatais, europeas e mundiais na loita en contra do Cambio Climático.

- Presenta incompatibilidades cos distintos obxectivos contemplados na Estratexia Galega fronte o Cambio Climático, na *Estrategia Nacional fronte al Cambio Climático*, Recomendacións da UE fronte o cambio climático, Protocolo de Kioto, Acordos da conferencia de Bali.
- Carece de mostras comparativas entre as alternativas presentadas e a optimización das infraestruturas xa existentes. Do mesmo xeito non contempla medidas de potenciación do transporte público para mitigar o uso de vehículos privados, tal e como recomendan as políticas de transporte da UE.
- Carece de análise de custos en función das emisións de CO2.
- Resulta absolutamente contraditorio co Plan Galego de Acción fronte ao Cambio Climático, presentado pola Xunta en xuño deste mesmo ano, no que se investirán (disque) 346,7 millóns de euros. **Unha contradición que redunda aínda máis na nefasta administración do diñeiro público e, hai que dicilo tamén, na falta de respecto e no insulto á intelixencia da cidadanía.**

4. O Informe de Sustentabilidade Ambiental (ISA) do Plan carece totalmente do enfoque necesario para desenvolver un modelo de transporte sustentábel polas seguintes razóns:

- Incumpre os termos do Documento de Referencia emitido pola Consellería de Medio Ambiente e polo tanto da lei 9/2006 sobre avaliación dos efectos de determinados plans e programas no medio ambiente. Este Documento da Consellería de Medio Ambiente cita por exemplo a Estratexia Europea de Desenvolvemento Sostible e o Libro Branco do Transporte da Unión Europea, así como o Plan Estratéxico de Infraestruturas e Transporte (PEIT) do Ministerio de Fomento.

- Non presenta o estudo requirido no mencionado Documento da Consellería de Medio Ambiente que defina a contribución do Plan Sectorial á loita contra o cambio climático.
- O ISA non segue as estratexias definidas noutros documentos de planificación e ordenación territorial ligados a políticas xerais de transporte e infraestruturas sustentábeis.

5. Tres anos despois da súa toma de posesión, o Goberno da Xunta de Galicia presentou en xuño deste ano o Plan Director de Estradas de Galicia (PDEG) que planifica o investimento de 16.000 millóns de euros (a metade con cargo á Xunta e o resto con fondos do Ministerio de Fomento) ata o ano 2020. En total, o guión establecido polo Goberno galego inclúe 662 actuacións a través de Política Territorial, para mellorar o 74% da rede autonómica de estradas. As vías de altas prestacións pasarían así dos mil quilómetros actuais a 2.300, seguindo fielmente o modelo errático, erróneo, extemporáneo e caduco do Estado español: o Plan Estratéxico de Infraestruturas e Transporte (PEIT).

5.1. Os 1.000 quilómetros de vías de altas prestacións existentes na actualidade (segundo datos da propia Xunta) colocan a Galicia á cabeza de España na relación entre quilómetros construídos e número de habitantes. E, como pode verse nestas gráficas, o Estado español é o primeiro de Europa en número de quilómetros de estradas de alta capacidade por habitante, mentres que a súa rede de ferrocarril se sitúa no vagón de cola europeo. Son datos do propio Ministerio de Fomento reflectidos na páxina 22 do documento “DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE: NECESIDAD DE UN CAMBIO DE RUMBO” (PEIT) do ano 2006. (<http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/2249C76D-91DD-43CF-9675-520A4A3456F1/16276/PEIT2005Capitulo04.pdf>).

Quilómetros de Autopistas e Autovías por cada 100.000 habitantes

| | |
|----------------------|-------------|
| España | 22,9 |
| Austria | 20,2 |
| Dinamarca | 17,3 |
| Bélxica | 16,6 |
| Franza | 16,1 |
| Portugal | 14,8 |
| Holanda | 14,4 |
| Alemaña | 14,3 |
| Italia | 11,2 |
| Reino Unido | 5,9 |
| Media europea | 13,6 |

Quilómetros de ferrocarril por cada 1.000 Km² de superficie

| | |
|----------------------|-------------|
| Bélxica | 113,8 |
| Alemaña | 102,7 |
| Austria | 74,9 |
| Reino Unido | 69,9 |
| Holanda | 67,5 |
| Franza | 59,8 |
| Italia | 54,8 |
| Dinamarca | 47,5 |
| Portugal | 30,6 |
| España | 28,3 |
| Media europea | 48,3 |

5.2. A chegada do AVE a Galicia suporá o peche de numerosas estacións e a destrución total da nosa rede ferroviaria, que, se agora é penosa, pasará a ser inexistente. As obras van substituíndo as vellas vías polas novas, de ancho diferente, e cando empece a funcionar a alta velocidade non haberá posibilidade de que por elas circulen os trens de proximidade. Noutras zonas do estado, con todo, si se mantén a dobre vía para permitir a conexión de alta velocidade entre as cidades e os ferrocarrís de proximidade para os núcleos de poboación máis pequenos. Aquí non. Das 132 estacións que había hai pouco en Galicia, 55 están xa condenadas a desaparecer (entre elas as de Lalín e Redondela) e outras 51 están aínda pendentes de estudo. Ademais a liña de Ourense a Monforte e Ponferrada (12 estacións) destinarase exclusivamente a mercadorías.

5.3. Recentes declaracións do director xeral de Desenvolvemento Sostible, Sr. D. Emilio Fernández: "O fomento do transporte de proximidade é fundamental para reducir as emisións contaminantes do transporte". A importancia das proximidades ferroviarias aparece recollida, sobre o papel, tanto na proposta do plan para loitar contra o cambio climático, como no anteproxecto de Lei de Transporte Público da Xunta. Volvemos ao insulto á intelixencia e á falta de respecto á cidadanía. Porque na práctica, os pasos que se están dando van en sentido contrario.

6. Na documentación do Plan Vigo Integra, no Capítulo 7 «TITULARIDADES DE LA RED PROPUESTA», epígrafe 7.1 «MINISTERIO DE FOMENTO» do «Documento de Síntesis» aparece unha táboa na que se fixa o presuposto para a conexión da A-57 con Vigo en 156.268.653,80€

Por outra parte, no estudo informativo de clave EI-2-PO-24 publicado polo Ministerio de Fomento co título **«Conexión de la Autovía A-57 con la Red Arterial de Vigo y Acceso al Aeropuerto de Peinador», a alternativa proposta para esa conexión presenta un custe total de 274.590.929,71€**

Este erro de case cento vinte millóns de euros supón, por exemplo, o quince por cento sobre o total asignado ó Ministerio de Fomento, e parece unha desviación excesiva como para considerar suficientemente rigoroso o estudo. Calcular a rendibilidade dunha inversión con erros na estimación de custes superiores a cen millóns de euros supón unha negligencia grave que deixa suxeita á dúbida a credibilidade do estudo. Ou non deixa dúbida da súa penosa incompetencia.

7. No primeiro parágrafo do primeiro epígrafe («OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO») do primeiro capítulo («INTRODUCCIÓN») dí textualmente:

1.1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

*El objetivo fundamental de "VIGO ÍNTEGRA Plan Sectorial Viario Integral Área de Vigo" es definir una estrategia de movilidad sostenible mediante la disociación entre el crecimiento del transporte y el crecimiento económico, y **desarrollo de alternativas al transporte en vehículo personal, al transporte de mercancías por carretera y la medición correcta de sus costes.***

Por todo o anteriormente exposto

SOLICITA

1º. Que se lle notifique por escrito en que punto exacto (tomo, capítulo e páxina) do estudo aparece exposta, desenvolvida, ou tan sequera citada, alternativa algunha para o uso do vehículo persoal e ó transporte de mercadorías por estrada.

No caso (máis que probable) de que a administración non poida atender esta solicitude, entenderase que o «*Plan Integra*» fracasa completamente no seu «*objetivo fundamental*» caso no que se solicita a negación da declaración de Interese Xeral ou de Utilidade Pública ó referido Plan Viario Integral de Vigo e se proceda ó seu arquivo definitivo.

2º. Que se retire e archive definitivamente o repetido Plan Viario Integral de Vigo por constituír unha pésima xestión do diñeiro público, un investimento desastroso, carente da necesaria visión de futuro na que deben basearse actuacións de tal envergadura, como se demostra no apartado 2 destas alegacións.

3º. Que se retire e archive o Plan Vigo Íntegra porque a súa realización contribuiría a incrementar notablemente as emisións de gases de efecto invernadoiro e ao quecemento global, tal e como se demostra no apartado 3 destas alegacións, e porque presenta incompatibilidades e fondas contradicións cos distintos obxectivos contemplados na Estratexia Galega fronte ó Cambio Climático, no Plan Galego de Acción fronte ó Cambio Climático, na *Estrategia Nacional frente al Cambio Climático*, nas Recomendacións da UE fronte ó cambio climático, no Protocolo de Kioto, nos Acordos da conferencia de Balí etc. etc. etc. así como por todas as carencias que este Plan presenta ao respecto, recollidas no apartado 3.3 destas alegacións.

4º. Que se retire e archive o Plan Vigo Íntegra polas enormes deficiencias que invalidan totalmente o seu Informe de Sustentabilidade Ambiental (ISA), tal e como se recolle no apartado 4 destas alegacións.

5º. Que se retire e archive o Plan Vigo Íntegra porque, ao non contemplar o transporte público como elemento de comunicación e promover un transporte baseado no uso do automóbil en detrimento dun transporte sustentábel, incumpre as directrices da Unión Europea contidas na Estratexia para O Desenvolvemento Sustentable en materia de Transporte e Mobilidade e reflectidas tamén no Plan Estratéxico de Infraestruturas e Transportes do Ministerio de Fomento.

6º. Que se retire e archive o Plan Vigo Íntegra porque ademais de non resolver os problemas de mobilidade e articulación do territorio (por todo o expresado nestes últimos parágrafos) as actuacións nel previstas provocarían un enorme e irreversible impacto no patrimonio histórico e natural, tanto dentro da propia cidade como nos demais concellos afectados, como se relaciona no apartado 1 destas alegacións.

7º. Que se retire e archive o Plan Vigo Íntegra iniciándose a continuación un estudo serio e rigoroso de transporte e mobilidade baseado no transporte colectivo e na creación dunha rede de ferrocarrís de proximidade, que ademais de ser moito máis eficiente en todos os aspectos, suporía menor custe e impacto (sen esquecer outros motivos que se recollen no apartado 5 destas alegacións). Que os orzamentos previstos

para este Plan se apliquen na creación de dita rede ferroviaria, o que estaría en consonancia e coherencia cos distintos obxectivos contemplados na Estratexia Europea de Desenvolvemento Sostible e no Libro Branco do Transporte da Unión Europea, na Estratexia Galega fronte ó Cambio Climático, na *Estrategia Nacional frente al Cambio Climático*, no anteproxecto de Lei de Transporte Público da Xunta e no propio primeiro parágrafo do primeiro epígrafe («*Objetivo y justificación del estudio*») deste Plan Viario Integral de Vigo, Vigo Íntegra.

Nigrán, 16 de setembro de 2008

Asdo. Xosé Reigosa Solleiro