

"SEGUINDO A POLÍTICA DA AVESTRUZ"

Por Adela Figueroa Panisse*



Estamos asistindo, en xeral, a unha versión xeralizada da política de agachar a cabeza embaixo das ás, para ignorar a realidade que, teimudamente, se impón unha vez e outra.

En plena folga do transporte de mercadorías, o Presidente Touriño presentou publicamente o seu Plano Director de Estradas, como un grande triunfo do seu Goberno Autonómico. Este Plano, derivado do PEIT español (Plano Estratégico de Infraestruturas e Transporte) só se refire a máis construcións de autoestradas. Este plano pretende duplicar as vías de alta capacidade de Galiza e multiplicar por 17 as autoestradas libres de peaxe.

Calquera sabe que por estas vías só pode ir o transporte alimentado por combustíbeis fósiles, que venen de subir ata cotas nunca acadadas.



No mapa de cercanías de RENFE do Estado español, Galiza está ausente. / Extraído da web de Renfe.

O petróleo non vai deixar de aumentar de prezo por unha simple razón: a aparición de novos xacementos é cada vez menor e os coñecidos xeran un produto cada vez máis difícil de extraer.

A política sensata sería a de prever unha vida sen petróleo. Preparámonos para arranxar os nosos transportes e a nosa vida independentemente deste combustíbel.

Por outra parte, a combustión deste é unha fonte importante de CO₂, principal responsable da mudanza composicional da atmosfera que vulgarmente detectamos como Cambio Climático.

Só na Galiza sabemos que as emisions debidas ao transporte supoñen un 20% do total do Gases de Efecto Invernadoiro(GEI), aínda tendo aquí unha das chimeneas máis poluintes de Europa representada pola térmica de As Pontes.

Semella de todo improcedente apostar polas autoestradas como modelo para a mobilidade. A crise do transporte fáinolo ver dunha maneira espantosa. Non é que estea en contra dos transportistas, pequenos empresarios que meteron seus aforros ou o que non tiñan para mercar un camión como única saída para teren un posto de traballo.

Denuncio a política irresponsábel de quen, desde a súa seguranza de bos asalariados, e ignorando a súa responsabilidade de Goberno, empurraron a toda España cara a unha calexa de difícil

saída. O transporte, como calquera outra política debe apostar pola diversificación. Se tivésemos unha rede ferroviaria competente e non perdésemos a nosa capacidade portuaria de cabotaxe, a problemática da subida de prezo dos combustíbeis non tería afectado tanto.

Nas recentes Xornadas sobre o Transporte, que ADEGA organizou en Lugo concluíuse claramente que a única saída para combinar mobilidade e sustentabilidade é apostar fortemente polo tren de proximidade e de cercanías. Transportes urbanos electrificados reducirían moita da polución das cidades que ataca a nosa saúde e facilitaría a convivencia entre cidadáns.

Nun alarde de cinismo a RENFE acaba de iniciar unha campaña de propaganda acerca dos trens de cercanías e de proximidade. Iso non di nada para Galiza. Convíddolles a que preman na súa páxina web (renfe.com), e busquen polo tren Lugo -Santiago; polas cercanías en Galiza; polos tempos de chegadas.... Compáren, en cambio, con outras comunidades e saquen conclusións.

Animolles a que envíen unha carta ao Sr. Touriño demandándolle uns transportes colectivos non poluintes, saudábeis e que non impliquen esnaquizamento do territorio como promete o último Plano Director de Estradas; nin o gasto público que supón (16.000 millóns de)que comprometerá o desenvolvemento das nosas vías de comunicación por moitos anos.

Remítolles tamén a que consulten na páxina web de ADEGA (adega.info) as conclusións das I Xornadas do Transporte de Galiza e, por último, a que se comporten como cidadáns activos/os e reclamen uns transportes de presente e futuro, independentes do petróleo, que pouco vai durar. Que pasará cando non o haxa? Que está a pasar agora cos prezos e coa economía de Europa? Iremos continuar a descarregar as responsabilidades nos inmigrantes, mediante acordos xenófobos como os recentemente discutidos na U.E., ou na clase traballadora para que traballe 68 horas semanais!?

* Adela Figueroa é a presidenta de ADEGA.



ADEGA puxo a debate a problemática dos transportes en Galiza como unha das principais fontes de contaminación difusa do país e factor determinante no seu desenvolvemento económico e social. Foi nas Xornadas sobre Transportes celebradas na capital luguesa os pasados 23 e 24 de maio, na Cámara de Comercio. A prevalencia do transporte por estrada, a falla dunha rede de camiños de ferro galega e a ausencia de políticas transversais que acaden consensos de carácter colectivo e sostíbel na materia, puxeron de manifesto a urxencia coa que é preciso abordar esta temática.

A Directora Xeral de Transportes da Consellería de Política Territorial, Mar Chao, foi a encargada de inaugurar as xornadas e aproveitou o evento para dar conta do PITGAL (Plano Integral do Transporte de Galiza), que intenta abranguer todos os tipos de transporte e de iniciativas concretas como "Chama ao Bus", o "Noitebús" ou o "Tes+Bus". Segundo Chao, nunca antes se estableceran políticas específicas de transporte en Galiza, amparadas por un estudo previo sobre a mobilidade que logo derive na formulación dunha Lei do Transporte, na que se aposte decididamente polos medios de desprazamento públicos e na que se aborde a problemática do transporte metropolitano e no medio rural. Así mesmo, anunciou a implantación dun modelo de "integración tarifaria" que despenalice os trasbordos, e a futura creación dun Ente Ferroviario Galego que intente mellorar os servizos por tren en Galiza.

Desde o plano socioeconómico, o Catedrático en Economía, Xosé Manuel Beiras Torrado, fixo unha análise histórica do desenvolvemento infraestrutural das redes viarias no país e das súas consecuencias. Da súa análise extráese que desde sempre Galiza estivo sometida ao esquema de deseño estatal centripeto e radial no tocante a infraestruturas, convertíndose na "Fisterra peninsular" e obstruíndolle as comunicacións co resto de Europa polo norte da Península e con Portugal. Por outra banda, os sucesivos gobernos galegos e estatais nunca tiraron rendemento da situación extratética de Galiza no Eixo Atlántico, podendo converterse no posto avanzado de todo o tráfico marítimo transoceánico e transcontinental. Co mesma indiferenza foi tratado o tren, que quedou sometido ao desleixo tras a imposición desorbitada do transporte por estrada. Coincidiu coa Directora Xeral en que nunca existiu ata o de agora un modelo autonómico

de transporte, mais subliñou que tampouco existe agora e que esa carencia responde, en definitiva, "á grande falla dun modelo político territorial".

Luis Díaz Cabanela, médico e vogal de Saúde Ambiental de ADEGA, incidiu sobre as consecuencias na saúde que está a ter a contaminación difusa do tráfico, nomeadamente, pola emisión de partículas contaminantes que poden chegar a causar a morte. Sinala que os falecementos derivados da inhalación destas partículas triplica ao número de mortes por accidentes de tráfico e que, aínda así, en Galiza non dispomos dun sistema rigoroso nin fiable que mida e nos indique os niveis de contaminación provocados pola emisión de partículas. Recomendou substituír o sistema galego actual polo sistema americano AQI (Air Quality Index), que recolle información diaria e puntual dos índices de contaminación e tipos de elementos contaminantes, e fai recomendacións á socieda-