

ADEGA PRONUNCIA-SE EN CONTRA DA AUTOESTRADA SANTIAGO-OURENSE

AS DEFICIENCIAS DO EIA

O trazado da autoestrada proposta discorre mais ou menos paralelamente coa N-525, circunvalando Bandeira, Silleda e Lalín polo Sul. O presuposto previsto é de 48.234,3 millóns de ptas. Dous dos tramos carecen de alternativas de trazado que poidan ser comparadas, e carecen ademais de avaliación do impacto ambiental de tipo algún, incumprindo a lexislación relativa á Avaliación de Impacto Ambiental.

O EIA considera de pouca importancia o efecto barreira, e non prevé pasos para animais, nunha zona que non só é paso frecuente de lobos (zona do alto de Santo Domingo), senon tamén paso fundamental de comunicación entre as zonas de cría da Galiza Oriental e Occidental. Na relación de especies non se cita o lobo, e tampouco especies en perigo de extinción como a lontra e outras. En canto a fauna piscícola, citan-se unicamente a troita e a anguía. Polo demáis, o EIA carece de valor para avaliar o impacto ecolóxico real da obra, ofrecendo unicamente unha información parcial. En algúns casos, pudo-se observar que a pouca información aportada non se corresponde coa realidade.

IMPACTO SOBRE A VEXETACION

Sobre a flora, o trazado elixido cruza a maioría dos pequenos bosques de frondosas autóctonas e bosques mixtos que permanecen nunha zona onde o eucalipto aínda non gañou influencia significativa e onde os carballos e mesmo as sobreiras manteñen certa presenza. No percorrido do trazado proposto cruzan-se unhas 16 zonas de bosque mixto no que están presentes de forma maioritaria especies autóctonas, e ao menos 5 bosques formados exclusivamente por frondosas. A extensión destas masas varían desde uns 200 m até

Como alternativa, ADEGA propón a mellora do ferrocarril e da actual carretera, e o potenciamento do transporte colectivo en tren e autobús, obxectivos que se poden acadar cunhas inversións mui inferiores ás que a autoestrada requiriría. ADEGA denuncia as deficiencias do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), que non valora satisfactoriamente o impacto ambiental nin xustifica a necesidade de tal obra. A construción dunha autoestrada afondaría nun modelo de transporte altamente impactante e non sustentábel, e Colevaría fortes custos sociais, económicos e ecolóxicos. O tren perdería-se definitivamente.

mais de 1500 m de ancho. As zonas mais afectadas pola destrución de bosque autóctono son as cruzadas polos tramos D2 (ao sul de Bandeira e Silleda), F2 sobre o río Deza e Arenteiro, e G1 perto de Ourense.

Un mínimo de 11 hectáreas de bosque autóctono en masas puras ficará baixo o trazado da autovia, sendo a superficie afectada dunhas 150 hectáreas. En varios casos, pequenos bosques de até 1 km de ancho ficarían divididos en dúas partes. Estes bosques perderán o seu valor ecolóxico para a flora e especialmente para albergar a fauna, polos impactos indirectos que supón a autoestrada: contminación, efecto barreira, ruidos... Destruen-se ademais unhas 33 hectareas de bosque mixto, que actualmente evoluciona cara bosque

autóctono e, indirectamente, mais de 500 hectareas son afectadas polo proxecto. Por último, a alternativa prelexida afecta de forma directa a mais de 50.000 m² de bosque de ribeira e a unhas 120 hectáreas de terras de labradío, o que supón unha perda significativa de terras fértiles.

O IMPACTO SOBRE OS RIOS

Algúns ríos son cruzados até 3 veces, e tanto na zona alta do Deza como do Arenteiro e Barbantiño son numerosos os efluentes afectados. No trazado proposto como de menor impacto ambiental contabilízan-se até 35 cruces ou estruturas sobre ríos e uns 15 km de percorrido paralelo ao cauce dos mesmos, a pouca distancia do cauce.

¡NON HAI DEREITO! ¡QUEADAS UN INTRE TRANSPOSTO, E GANDO TE DECATAS, XA FIXERON UNHA ROTONDA NA EIRA!



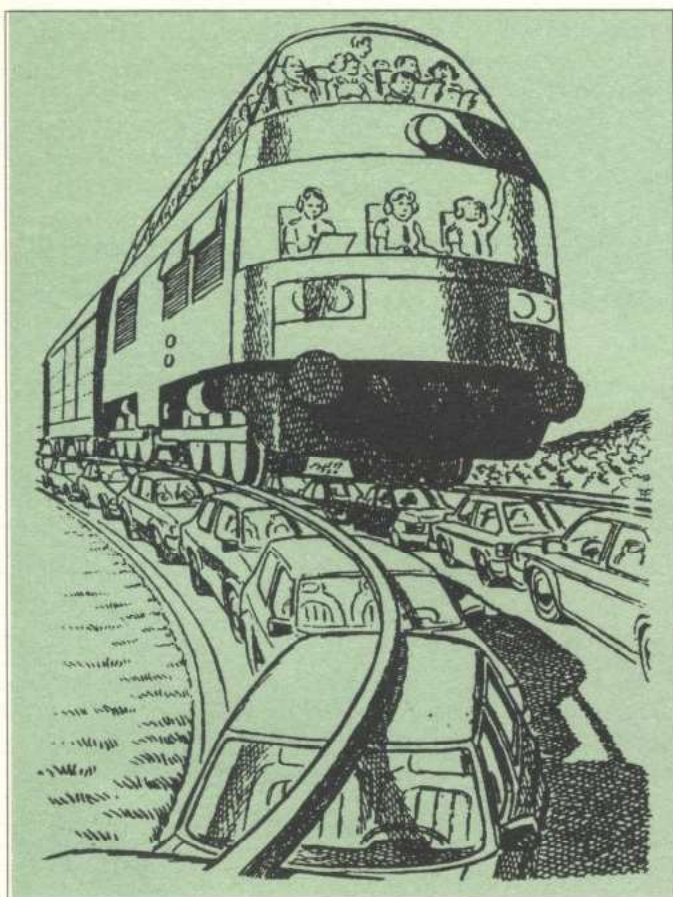
X. Marín

Un aspecto importante do impacto sobre os ríos é a contaminación química das augas, a que o proxecto non presta atención nengunha, pero que diferentes estudos noutros países teñen posto de manifesto: "augas a baixo do cruce coas autoestradas existe un notábel incremento da concentración de diversos contaminantes nos sedimentos, tais como hidrocarburos totais, hidrocarburos aromáticos (maiormente fenantreno, pireno e fluoranteno), e metais pesados (zinc, cadmio, cromo, e chumbo). Observa-se asimismo un incremento na auga de metais pesados e aniões específicos".

IMPACTO SONORO E CONSUMO ENERXETICO

Nunha distancia de até 384 m durante o dia e 2.659 m durante a noite superaran-se niveis de ruído de 65 dB e 55 dB respectivamente. Aínda que non se fai unha avaliación do número de núcleos urbanos e vivendas que ficán a menos de 2,6 km do trazado, con seguridade son mui numerosos.

O proxecto conleva un significativo incremento do tráfico e das velocidades médias, o que se traduce nun incremento do consumo de combustíbeis fóséis derivados do petróleo. Significa por tanto un incremento de diferentes emisións contaminantes a atmósfera: monóxido de carbono, óxidos de enxofre e nitróxeno, compostos orgánicos volátiles, metais pesados, etc. Varios destes compostos son canceríxenos e causa de diferentes doenzas. Pero significará ademais un forte incremento das emisións de dióxido de carbono, principal causante do efecto invernadeiro e do cambio climático.



FALTA DE XUSTIFICACION

Pero o proxecto non está xustificado nen siquiera tecnicamente. En base a unha enquisa e aos datos de aforo da N-525 correspondentes ao 19/9/95, no proxecto estima-se o número de vehículos que transitan pola actual carretera. A densidade de tráfico varia segundo o tramo entre uns 5.000 e 10.000 vehículos lixeiros e entre 1.100 e 1.800 vehículos pesados por día. Non cabe dúbida que os datos do aforo dun único día son pouco significativos, e resulta chocante que non se acuda á información sobre o aforo da N-525 de que dispón o MOPTMA, dado que se trata dunha Nacional. Este ministerio ten afirmado en diferentes ocasións que a intensidade do tráfico non xustifica a construción dunha autoestrada, e menos aínda de peaxe.

No proxecto presenta-se un estudo de rendabilidade que se basea no impacto favorábel da autoestrada sobre o prezo do transporte. Tal retabilidade resulta ser consecuencia de supostos aforros en lubricantes, neumáticos, combustible, frenos, operacións de mantemento e posta a punto, seguros, impostos, coste do vehículo, etc, así como do valor do tempo do conductor e pasaxeiros. A seriedade do estudo fica patente cando chega á conclusión de que a hora do viaxeiro galego vale 2002 ptas, fronte a 1920 ptas. para os viaxeiros do conxunto do estado español.

PROPOSTAS ALTERNATIVAS DE ADEGA

1. Mellora da actual Carretera N-525, construíndo carrís de adiantamento e carrís destinados ao tráfico lento, así como circunvalacións ao paso por vilas como Bandeira, Silleda e Lalín.

2. Mellora do ferrocarril. O ferrocarril está en desuso no seu traxecto Santiago-Ourense por diversas razóns: elevados tempos de percorrido; distancia significativa desde as estacións aos núcleos urbanos, como no caso de Lalín; frecuentes retrasos nos horarios; inexistencia de servizos suficientes que poidan interesar aos viaxeiros. Esta situación podería mellorar significativamente, bastando para elo unhas inversións mui inferiores aos preto de 50.000 millóns de ptas previstos para a Autoestrada, destinadas a electrificación, instalación de dobre vía, e ao acercamento das estacións aos principais núcleos de poboación (Bandeira, Silleda, Lalín), etc.

3. Promoción do transporte colectivo. Ademais da mellora do tren, o transporte desde aquelas zonas e núcleos de menor entidade debe canalizar-se no posíbel cara transportes colectivos. Propomos a subvención destes tipo de transportes, que non sería necesaria se o uso do coche particular incluíra a totalidade de costes externos que tal actividade causa.

ADEGA apunta tamén que a alternativa do transporte colectivo é máis universal, podendo facer uso dela calquera persoa, con independencia de que dispoña ou non de automóbil propio e permiso de conducir, e por tanto con independencia da súa idade e estado de saúde, etc. ■