

EDITORIAL

ALTA VELOCIDADE

AS TRANSNACIONAIS INTERESADAS NO ACTUAL MODELO DE TRANSPORTE, MAIORMENTE COMPAÑÍAS PETROLEIRAS, AUTOMOBILÍSTICAS E CONSTRUCTORAS, ATOPAN BOS ALIADOS NO POPULISMO LOCAL PARA SACAR ADIANTE AQUELES PROXECTOS QUE MÁIS LUCRO LLES DAN. É NESE CONTEXTO NO QUE PODEMOS SITUAR A DEDICACIÓN DE FONDOS PÚBLICOS Á CONSTRUCCIÓN DE AUTOVIAS, AUTOESTRADAS E VIAS RÁPIDAS, E AGORA TAMÉN A APOSTA POLO TREN DE ALTA VELOCIDADE (AVE). A REIVINDICACIÓN DA DÉBEDA HISTÓRICA BAIXO TINTES GALEGUISTAS PODE FICAR ASÍ CLARAMENTE ENCARREIRADA NOS VIEIROS QUE LLE INTERESAN AO SISTEMA, AO CAPITALISMO INTERNACIONAL.

A prensa recollía a comezos de novembro que, a pesar das discrepancias sabidas, a oposición apoiaba ao conselleiro Cuiña nas súas xestións para traer o AVE a Galiza antes do 2007, ao tempo que Cuiña falaba da próxima presentación dun novo plan de estradas, por considerar que o actual estaba esgotado e os seus obxectivos cumpridos: o 100% das autovias e vías rápidas executado, así como o 77% da rede primária e o 40% da rede complementaria, dicía. Estas declaracións, que outorgan un papel secundario ás necesidades locais, non chamaron a atención de ninguén, como tampouco o abandono do ferrocarril convencional, pois o que importaba era outra cousa: a atención estaba no AVE.

Cumpre preguntarmo-nos polas causas do abandono e total esquecemento da mellora de servizos públicos locais e rexionais que, requerindo investimentos moi inferiores aos que se manexan para outras actuacións, teñen unha indubidábel rendibilidade social e ambiental. É quizá unha das consecuencias do actual proceso de globalización, e máis concretamente do proceso de acumulación capitalista, exacerbado pola globalización, e que conduce a centralizar a economía e a destinar os recursos a solucións caras, desvinculadas de calquera matiz de adaptación local, e nas que predominan as componentes tecnolóxico-financeiras fronte ao emprego? É isto un denominador común que se agacha detrás do potenciamento con diñeiro público das autoestradas e o automóbil, do avión, e do AVE?

Para contestar a isto abonda con

repasar a situación do ferrocarril na Galiza. Comprobaremos como se incumriu o acordo do Parlamento galego de 1995, e se deixa esmorecer un meio de transporte economicamente rendíbel e utilizado por centos de miles de persoas. O plan do Parlamento galego propuña realizar un investimento choque para modernizar os nosos camiños de ferro de forma integral e ofrecer un servizo axeitado as necesidades dunha maioría da poboación. Ese investimento, dividido entre os máis de mil quilómetros de vía no noso país, resultaba nun promedio de 133 millóns de pesetas por km, pero na realidade os investimentos ficaron en cantidades testemuñais.

Fronte a isto, noutras zonas do Estado investen-se máis de 1000 millóns de pesetas por km de vía nova de alta velocidade, e tamén na Galiza se comeza a reivindicar o AVE, cuxo custo podemos estimar en máis de dous mil millóns de pesetas por km. Priorizan-se así infraestruturas caras e só asequíbeis a unha pequena parte da poboación. A alta velocidade, que xa nesta década absorveu a maior parte dos investimentos ferroviarios, é incompatíbel coa mellora do ferrocarril convencional.

Cumpre preguntarmo-nos tamén cómo contribuen as solucións adoptadas a acadar os retos ecolóxicos que se ten marcado a sociedade mundial hoxe, e que tantos gobernos din ter como prioridades. Estas infraestruturas teñen unha forte incidencia sobre o meio ambiente local, alí onde se realizan, podendo causar a ruptura dos ecosistemas, a perda de bosque, a

erosión e deterioración da calidade das augas, e mesmo a desaparición de certas especies animais e vexetais. Porén, se algo está globalizado, no que se refere á incidencia xeográfica, son algunhas das consecuencias das emisións do transporte motorizado, causantes do efecto invernadoiro e do cambio climático.

Hoxe, as evidencias científicas que relacionan o cambio climático e as emisións derivadas dos combustíbeis fósiles non deixan lugar a dúbida, como tampouco hai dúbida de que son as poboacións máis pobres, marginadas e explotadas do planeta as que sofren estas consecuencias con maior virulencia, e que a magnitude dos efectos do cambio climático é tal que algúns povos poden desaparecer.

Sabemos tamén que a metade do consumo enerxético, e aínda as tres cuartas partes do consumo de combustíbeis de orixe fósil, deben-se ao sistema de transporte; e sabemos que o consumo e as emisións non son iguais para uns que para outros meios de transporte. Abondará indicar aquí que o automóbil, o avión e o AVE contaminan entre dúas e catro veces máis que o tren e o autobús. Ante o panorama dos efectos catastróficos do cambio climático semella pouco ético non ter en conta a incidencia ambiental a medio e longo prazo dalgúns decisións. Fronte á reivindicación do AVE, os sectores progresistas da sociedade deberían apostar por solucións realmente sustentábeis e solidarias tanto a nivel local como planetario.