

# AEROPORTO DE ALVEDRO E SOSTIBILIDADE



Raquel Jabares Fernández\*

Recentemente someteuse a información pública o Estudo de Impacto Ambiental da ampliación en 400 metros da pista do aeroporto cullerdense de Alvedro. Oito mil veciños e veciñas nomeadamente de Culleredo, máis tamén doutras localidades colindantes como Cambre, Oleiros, A Coruña, Cerceda e A Laracha, presentaron alegacións en contra deste proxecto.

Alvedro é un aeroporto abicado nun contorno urbano, rodeado de colexios, centros de saúde, escolas infantís e milleiros de vivendas poboadas por xente cunha das taxas de natalidade máis altas do País, nenos e nenas que medran, dormen e estudan soportando picos de 90 dB de ruído.

O debate na comarca, alentado por certos medios de comunicación, partiu de premisas erradas interesadamente, poñendo como eixo do desenvolvemento da comarca esta infraestrutura obxectivamente insostíbel. Calquera dos datos empíricos que tomemos para valorar a viabilidade de Alvedro: movemento de pasaxeiros, de carga, datos económicos... levan á conclusión de que Alvedro é un aeroporto, tal como está, deficitario. Mais, respostando non se sabe ben a que intereses, propónse unha ampliación da pista cun custe, tanto ambiental como social mais sobre todo orzamentario elevadísimo (75 millóns de €) que, segundo aseguran algúns, resolverá os problemas do aeroporto e fará que acudan aeroliñas e viaxeiros en masa facendo de Alvedro o primeiro aeroporto do País e o motor da comarca. Estas aseveracións, que aínda que poidan parecer unha sorna son reais, non están avaladas por ningún estudo económico-financeiro, mais aparecen

así na memoria do Estudo de Impacto Ambiental (EIA).

Pola contra, os movementos de terra que supón o proxecto, de máis de 4 millóns de m<sup>3</sup>, producirán escorrentías estragando aínda máis a Ría do Burgo. As expropiacións de vivendas, a ampliación da pegada sonora, a mudanza do microclima da zona, o aumento da contaminación acústica, etc., son considerados no EIA como efectos compatíbeis coa obra. O EIA tampouco contempla medidas correctoras para mitigar estes efectos, sobre a reposición dos servizos municipais, os prexuízos causados no contorno, o impacto visual e acústico ou o impacto económico da obra no Concello.

Máis do 90% dos voos que operan en Alvedro fan as rutas Madrid ou Barcelona e as compañías, aínda percibindo subvencións millonarias en euros, consideran que non é rendíbel aumentar os voos, pois non hai demanda suficien-

te. Cada vez operan con avións máis pequenos para garantir completar as pasaxes, e un dos argumentos da ampliación é que poidan operar avións maiores.

Ampliar este aeroporto, ademais de condenar a milleiros de persoas que viven no seu contorno ao malestar, de modificar de vez unha paisaxe e un ecosistema privilexiado, asolagará millóns de euros de todos e todas coa única vontade de satisfacer os caprichos e delirios localistas dun "lobby" de poder ao que esta obra non lle custará un só céntimo.

A planificación aeronáutica, como todas as grandes infraestruturas deben ter en conta o noso País, Galiza, para que sexan realmente competitivas e sostíbeis, para que os galegos e galegas poidan viaxar a prezos asequíbeis a calquera destino internacional sen pasar por Madrid ou Barcelona, e para iso, os nosos aeroportos non poden competir entre si.

A lección que queda de todo este proceso, á agarda de que a Comisión do Ministerio de Medio Ambiente resolva as alegacións, é que un pobo non se deixa manipular tan facilmente polos medios de comunicación, por moito poder que estes crean ter. Os veciños e veciñas traballaron a reo, facendo verdadeira pedagogía sobre o tema, e tentando garantir o que deberían facer outros: que os investimentos públicos sexan sostíbeis.



\* Raquel Jabares Fernández é a voceira do Grupo Municipal do BNG e Primeira Tenente de Alcalde do Concello de Culleredo.