

El dret a competir en infraestructures de transport

Galícia

La governança de les infraestructures de transport: entre el model desarrollista i la mobilitat sostenible

Miguel Pazos Otón

Galícia gaudeix d'un règim d'autonomia dins l'Estat espanyol que es concreta en capacitat de decisió efectiva per part del govern gallec en matèria de carreteres i ports secundaris, així com en transport de ries, un mode, aquest darrer, per ara infrautilitzat. Les principals carreteres, incloses determinades vies de trànsit metropolitana i el principal eix de comunicacions del país (l'autopista de l'Atlàntic), així com els ports principals, són atribuïts a l'Estat, que d'altra banda controla la totalitat de les infraestructures aeroportuàries i ferroviàries. Els ajuntaments tenen prerrogatives com ara la regulació dels taxis o els transports col·lectius urbans, però el seu radi d'acció és insuficient en relació amb els àmbits reals de la mobilitat metropolitana, de manera que els greus problemes de congestió que es registren als principals espais urbanitzats de Galícia (sobretot Vigo-Pontevedra, A Coruña-Ferrol i Santiago) no tenen un marc adequat de gestió i de presa de decisions.

D'ençà que Galícia accedeix a l'autonomia, es produeix un desenvolupament espectacular de les infraestructures físiques de transport terrestre, en bona mesura a causa de l'esforç inversor que desplega el flamant govern gallec. Un esforç que hom considerava justificat atesa la percepció generalitzada que el país es trobava en una situació d'endarreriment econòmic. Més endavant l'Estat s'afegeix a aquesta dinàmica constructora i executa les autovies d'accés des de i cap a la Meseta. El notable retard que pateixen aquestes infraestructures de connexió exterior és una de les raons que contribueixen a la generació d'un sentiment de greuge, molt estès socialment i amplificat en àmbits com el polític o el mediàtic. Aquest greuge desemboca en una certa obsessió, força palesa a Galícia, per la construcció de grans infraestructures de transport i, en particular, per la connexió del país amb Madrid, preferència que sovint se situa per damunt de la millora de les connexions internes.

Una vegada inaugurades les principals autovies, l'atenció es dirigeix cap al tren d'alta velocitat, plantejat fonamentalment com a connexió de Galícia amb Madrid. Al voltant d'aquesta gran infraestructura se situen els darrers anys gairebé totes les polèmiques polítiques i periodístiques en matèria de transports. Precisament cap a la construcció del tren d'alta velocitat s'han derivat la major part de recursos públics, sobretot dels Pressupostos Generals de l'Estat, destinats a Galícia.

A causa de l'aposta excessiva per la carretera i el vehicle privat, els principals problemes de mobilitat del país, sobretot en àmbits urbans i metropolitans, han tendit a agreujar-se i no es detecten símptomes de canvi: no existeixen serveis de rodalia ferroviària ni cap metro lleuger, el transport col·lectiu per carretera és inoperatiu i les prioritats inversores es concentren en el tren d'alta velocitat i les vies de grans capacitat, que no contribueixen precisament a aportar solucions als problemes. Tant

Aquest treball fou enllestit el novembre de 2008. Lògicament, amb el canvi de govern el març de 2009 i la consegüent remodelació de l'organigrama de l'administració de la Xunta, poden produir-se canvis.

és així que l'agenda en transports sembla encara centrada en un model desarrollista, mentre que la mobilitat sostenible esdevé una veritable assignatura pendent. Aquesta agenda obsoleta no és només atribuïble a la insistència periodística o a la dinàmica política, sinó també a la tradicional debilitat de la societat civil gallega.

En termes de governança, és fonamental una major cooperació tant a nivell vertical com horitzontal. En el sentit vertical perquè són bàsics millors mecanismes de col·laboració entre nivells administratius, per exemple entre Xunta i Estat o entre la Xunta i municipis. Pel que fa a la cooperació horitzontal, la mobilitat en àrees urbanes i metropolitanes requereix necessàriament crear estructures supramunicipals on es desenvolupi un treball coordinat. En concret, la cooperació horitzontal hauria de permetre superar els localismes punyents presents en determinats municipis, i d'aquesta forma assumir el policentrisme de Galícia no només com la morfologia que pren la xarxa urbana gallega sinó com el receptacle i el llenguatge de les polítiques territorials, entre elles les de transports i mobilitat. Correspon a la Xunta l'impuls i el lideratge tant d'una nova governança com d'una agenda concorde amb els problemes reals presents a Galícia en matèria d'infraestructures de transport.

Miguel Pazos Otón és professor de Geografia Humana a la Universidade de Santiago de Compostela i secretari de l'Instituto Universitario de Estudos e Desenvolvimento de Galicia

Sumari

INTRODUCCIÓ: EL MARC COMPETENCIAL DEL TRANSPORT A GALÍCIA	4
APUNTS SOBRE LES INFRAESTRUCTURES GALLEGUES: DEL DÈFICIT A L'EXCÉS?	6
INVERSIONS EN MATÈRIA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT: UNA APROXIMACIÓ QUANTITATIVA.....	10
INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT I GOVERNANÇA A GALÍCIA.....	14
Repartiment desigual per nivells de decisió i manca de mecanismes de cooperació	
Els actuals reptes de la governança de les infraestructures de transport i de la	14
mobilitat a Galícia: la debilitat de la planificació i la mancança de la societat civil	16
Discursos territorials i governança del sistema d'infraestructures del transport a Galícia: el discurs de país policèntric davant dels discursos localistes	20
A MANERA DE CONCLUSIONS: UN BALANÇ DE LES INFRAESTRUCTURES I ELS SERVEIS DE TRANSPORT A GALÍCIA.....	21
BIBLIOGRAFIA.....	23

Introducció: el marc competencial del transport a Galícia

Galícia es configura com una comunitat autònoma dins de l'Estat espanyol, i per tant disposa d'un considerable grau d'autonomia per desenvolupar les seves pròpies polítiques en diferents sectors. Si bé aparentment Galícia té competències plenes en assumptes com l'educació, la sanitat o el turisme, en matèria de transports i infraestructures ha de compartir-les d'entrada amb l'Administració General de l'Estat, d'acord amb el principi d'interès general de l'Estat. Aquest principi de repartiment parteix de la base que hi ha dos grans grups d'infraestructures de transports al territori gallec (igual que a d'altres comunitats autònomes espanyoles): d'una banda, aquelles la missió fonamental de les quals és la vertebració interna de Galícia; de l'altra, les que, a més, comuniquen nuclis de població i espais que –per la seva importància (estratègica, demogràfica, econòmica, politicoadministrativa, social, etc.) a nivell estatal– són controlades directament per l'Estat. Així, el Ministeri de Foment (Govern d'Espanya) té competències en les carreteres de la Xarxa d'Interès General de l'Estat (anomenada RIGE), que comuniquen entre ells els principals nuclis de població (capitals de província, ciutats importants). La resta de la xarxa viària es reparteix entre la titularitat autonòmica (Xunta de Galícia), les diputacions i la xarxa local de carreteres.

Pel que fa als serveis de transport col·lectiu per carretera que operen a Galícia, la situació és similar a la de la infraestructura viària. Així, l'Estat es reserva el control dels serveis de llarg recorregut que comuniquen Galícia amb altres comunitats autònomes; aquests serveis operen d'acord amb un règim administratiu de concessió. Quant a la resta dels serveis de transport públic que enllacen els diversos nuclis de població de Galícia, el control és a càrrec de la Direcció Xeral de Transportes (Consellaría de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes de la Xunta de Galícia), que encarrega l'explotació de les diverses expedicions a diferents empreses en règim de concessió.

A nivell municipal, els ajuntaments més poblats de Galícia (municipis urbans) disposen de serveis locals de transport col·lectiu. D'acord amb la legislació vigent, la prestació de serveis de transport urbà és competència de l'administració local. La mateixa situació s'esdevé en el cas dels taxis, regulats des dels ajuntaments. El fet que el creixement urbà dels principals espais urbanitzats gallecs hagi desbordat des de fa dècades els límits administratius de la ciutat central planteja la necessitat d'arribar a àmbits competencials conjunts de dimensió metropolitana. Actualment, la Xunta de Galícia treballa en el projecte de l'anomenat Transporte Metropolitano, a fi d'aconseguir la gestió única de tots els modes de transport en els entorns de les set grans ciutats que, per ordre decreixent de nombre d'habitants, són les següents: Vigo, A Coruña, Ourense, Santiago de Compostela, Lugo, Pontevedra i Ferrol.

Quant als ports, es planteja també una dicotomia entre els ports considerats estratègics per al conjunt de l'Estat, gestionats principalment pel Govern espanyol, i els que no ho són. Aquests darrers els controla la Xunta de Galícia, mitjançant la societat Portos de Galícia.

En realitat, el principi esmentat de repartiment competencial entre Xunta i Administració General de l'Estat només es compleix en els modes viari i portuari.

Les infraestructures de transport aeri i ferroviari estan totalment controlades per l'Estat. La situació més preocupant es produeix en el transport ferroviari. Malgrat que té dos grans espais urbanitzats –d'acord amb el projecte aprovat inicialment de Directrices de Ordenación do Territorio de Galicia, aquests espais són A Coruña-Ferrol i Vigo-Pontevedra–,¹ Galícia continua sense tenir serveis ferroviaris de rodalia. Sí que té, en canvi, serveis de trens regionals (ara anomenats Media Distancia), entre els quals destaca la línia A Coruña-Santiago-Pontevedra-Vigo, explotada per Renfe Operadora, igual que totes les altres que cobreixen serveis dins de la comunitat autònoma (llevat de la línia Ferrol-Oviedo, explotada per Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha, FEVE). El govern de Galícia ha anunciat els darrers anys la futura creació d'una empresa pública de ferrocarrils de Galícia, sustentada en la previsió estatutària que els itineraris ferroviaris amb recorregut íntegrament dins de Galícia són susceptibles de ser gestionats i de tenir serveis autonòmics, però la creació d'aquesta empresa s'ha retardat *sine die*. A causa de la prioritat donada a les infraestructures viàries i, en general, al transport per carretera –potser perquè requereixen menys inversions inicials, amb una política de «pedaços» aplicada als problemes de mobilitat, que de tota manera s'incrementen any rere any–, els ferrocarrils autonòmics no acaben de posar-se en marxa.

Pel que fa als aeroports, i igual que passa a la resta de l'Estat, tots estan controlats per Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), una organització pública que depèn del govern central i que gestiona tots els aeroports comercials. Aquest control implica la despersonalització de la gestió i l'adopció d'estratègies globals i seriades, que repercuteixen en fenòmens negatius com la competició entre els tres aeroports existents a Galícia pels mateixos mercats, o la incapacitat perquè els mateixos aeroports duguin a terme amb autonomia la seva promoció o el màrqueting. A més, cal esmentar un problema addicional particularment greu en el cas gallec: la manca de coordinació entre els tres aeroports, una qüestió fonamental en la mesura que a Galícia aquestes infraestructures se situen al llarg de l'autopista de l'Atlàntic, és a dir, en un mateix eix lineal de poc menys de cent cinquanta quilòmetres de longitud.

Un cas peculiar de Galícia és el del transport marítim, competència exclusiva de l'Executiu gallec. Es tracta d'un mode no massa rellevant en valors absoluts, però sí en termes relatius. Tant a les Rías Baixas com a les Rías Altas hi operen alguns serveis en règim de concessió per part de la Xunta de Galicia, a partir de la legislació pròpia promulgada pel Parlament gallec.² El més conegut és el servei que opera a la ria de Vigo entre les localitats de Cangas do Marrazo i Moaña, a la riba nord, i la ciutat de Vigo –avui dia la més poblada de Galícia–, a la riba sud.

¹ El projecte de Directrices de Ordenación do Territorio de Galicia (DOT) es va presentar el mes de juny del 2008. El setembre del mateix any va aprovar-se inicialment el document (DOG núm. 180, 17.09.2008) i va obrir-se el tràmit d'informació pública de dos mesos. N'és prevista l'aprovació definitiva abans que acabi la VII Legislatura (2005-2009).

² La darrera disposició legislativa en aquest sentit és la Lei 2/2008, do 6 de maio, pola que se desenvolve a libre prestación de servizos de transporte marítimo de persoas en augas interiores de Galicia.

Apunts sobre les infraestructures gallegues: del dèficit a l'excés?

Al final de la dictadura franquista (1975), Galícia es caracteritzava per unes importants deficiències en matèria d'infraestructures de transport. Aquestes deficiències calia relacionar-les, en primer lloc, amb una accessibilitat exterior deficient, i en segon lloc amb una accessibilitat interna pobra. En un moment en què el transport aeri era encara molt minoritari i elitista, el dèbil paper del ferrocarril i la qualitat deficient de la xarxa viària gallega contribuïen a fomentar la imatge d'una perifèria aïllada de la resta de l'Estat i de Portugal, i alhora internament invertebrada.

Dins del procés de descentralització que es viu amb l'arribada de la democràcia, Galícia disposa, a partir del 1981, del seu propi estatut d'autonomia. La consecució de l'autogovern implicarà per primera vegada en la seva història contemporània poder accedir al control i la gestió de part de les infraestructures de transport. En el govern autonòmic de Galícia, la Xunta, un dels departaments (ministeris regionals) amb més pes ha estat des de l'inici la Consellaría de Ordenación do Territorio e Obras Públicas –equivalent a l'actual Ministeri de Foment a nivell estatal, i avui anomenada Consellaría de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes. Els elevats pressupostos amb què treballa aquest departament des dels seus orígens han estat destinats al projecte de construcció i manteniment d'una xarxa interna de carreteres que fos capaç de foragitar la imatge clàssica que Galícia era un territori invertebrat. Òbviament, com ja hem dit, l'Estat es reservava el control de les carreteres de la RIGE. Però la Xunta, en cooperació amb les diputacions i els ens locals, es feia amb el control de bona part de l'esquelet del territori galleg.

La majoria dels autors que havien treballat en la realitat econòmica de Galícia durant els anys 1960 i 1970 havien atribuït precisament bona part del «retard econòmic» de Galícia a l'absència crònica d'infraestructures de transport. D'acord amb aquests autors, entre els quals destaca Xosé Manuel Beiras (amb el clàssic *O atraso económico da Galiza*, publicat per primer cop el 1973), la manca d'infraestructures de transport modernes hauria estat la clau per explicar la dificultat de formació d'un mercat intern galleg, i també la debilitat dels intercanvis amb la resta d'Espanya. Tenint en compte que Portugal (àrea natural de comerç i sortida lògica de Galícia cap al sud) era un estat independent, s'entendria aleshores per què l'economia gallega hauria quedat absorta i sumida en l'endarreriment, davant de la manca de modernització i de contacte amb altres economies més avançades.

Aquest excessiu paper atorgat a les infraestructures de transport a l'hora d'explicar el poc desenvolupament de Galícia en relació amb altres parts de l'Estat ha anat calant des d'aleshores en la societat gallega. Les infraestructures són una condició necessària per al desenvolupament econòmic, però no una condició suficient. No obstant això, molts autors i investigadors van atorgar a les infraestructures un paper molt superior al que tenen en realitat, sobrevaloració que es va traspasar després a l'opinió pública i a la societat civil gallega. Sovint aquest sentiment de greuge s'ha manifestat en la denúncia sistemàtica d'abandonament per part de l'Estat pel que fa a la dotació de grans infraestructures, i fonamentalment s'ha denunciat la debilitat de les connexions de Galícia amb la Meseta. Aquest fet és especialment important perquè ha establert la connexió Galícia-Madrid com a màxima prioritat, per damunt

de qualsevol altra infraestructura de transport, sigui de connexió amb l'exterior, sigui interna.

Quant a les infraestructures de l'eix atlàntic (un espai de desenvolupament axial on viu el 75% de la població de Galícia, on es genera el 80% de la seva riquesa i que inclou cinc de les set grans ciutats del país), amb l'arribada de la democràcia experimenten un fort impuls. El 1979 s'inaugura el primer tram de l'autopista de l'Atlàntic, entre Santiago i Pontevedra, i el 1981 s'estén fins a A Coruña i Vigo, la qual cosa esdevé una fita en la millora de l'accessibilitat a la meitat oest de Galícia. El caràcter estratègic de la vertebració dels pols de desenvolupament –A Coruña, Vigo i Vilagarcía de Arousa– declarats al final del franquisme en el marc dels instruments de desenvolupament regional, així com el factor topogràfic, explicaven el fet que la vertebració de l'eix atlàntic fos anterior a la construcció de les vies modernes d'alta capacitat de comunicació amb la Meseta, que havien de creuar els sistemes muntanyosos orientals: Os Ancares-O Courel al nord i les serres orientals d'Ourense al sud.

Així, el progrés de l'autopista de l'Atlàntic contrastava amb la situació en què es trobaven el que aleshores es coneixia amb el nom d'«accessos a Galícia» –nom, tot sigui dit, ben significatiu. En aquell temps superar el port de Pedrafita (accés a Galícia per la N-VI, carretera nacional de Madrid a A Coruña) era una tasca àrdua i penosa, amb molts quilòmetres de carretera estreta, amb corbes i el ferm en mal estat i on era impossible fer avançaments. En aquells moments l'Estat va fixar com a prioritat la vertebració dels centres urbans de la costa gallega, més que no pas la qüestió de resoldre l'accés a Galícia. La gran vinculació entre A Coruña i Santiago (la capitalitat va passar a Santiago amb l'arribada de l'autonomia) i els importants vincles funcionals entre Vigo i Pontevedra (separades només per vint-i-un quilòmetres) explicaven la tria. Fos com fos, aleshores l'assignació de recursos a Galícia fou escassa en comparació amb altres parts de l'Estat.

D'aquesta manera, es va sacrificar la qüestió espinosa dels accessos viaris a Galícia a favor de l'autopista de l'Atlàntic, es va apostar per la cohesió de la xarxa urbana de la Galícia occidental i es va voler afavorir l'expansió natural de Galícia cap al nord de Portugal, més encara quan des del 1986 (amb l'entrada a la Comunitat Econòmica Europea) es van establir les bases per a la lliure circulació de persones, mercaderies i capitals entre una riba del Miño i l'altra. Aquestes decisions donaven cada vegada més arguments a una opinió pública i una societat civil que continuaven denunciant la marginació de Galícia en relació amb altres comunitats i que clamaven unànimement per les autovies com l'única manera de trencar definitivament amb el retard secular. Les autovies reclamades eren la del nord-oest, d'A Coruña a Madrid, i la de les Rías Baixas, de Vigo a Madrid, ambdues sortint de Benavente (Castella i Lleó).

Per la seva banda, durant la dècada de 1980 el Govern gallec va convertir la millora de la xarxa viària interna gallega en la seva gran obsessió. La inversió en carreteres va ser una de les grans prioritats, en part per necessitat però també per la rendibilitat política de la inauguració de quilòmetres i més quilòmetres de carreteres, vies ràpides i autovies autonòmiques. L'entrada d'Espanya a la Unió Europea i el fet que Galícia fos des del primer moment declarada com a Regió Objectiu 1 va implicar l'arribada de generosos fons europeus, que es van invertir en gran mesura en grans obres d'infraestructures viàries. Les dècades de 1980 i 1990 van ser el moment

daurat de la construcció d'obra viària a Galícia, i va contribuir-hi l'existència d'un model econòmic en què la construcció tenia una gran importància, així com la visibilitat i la rendibilitat electoral de les obres públiques. Fins i tot podem dir que es van deixar desatesos certs sectors (educació, societat de la informació, formació contínua o medi ambient) i va donar-se un excés d'inversions en carreteres.

Durant la dècada de 1980 es van executar nous vials, però sobretot es va apostar per la millora de les condicions de la xarxa viària existent (construcció de carrils extra, millora del ferm, etc.). La dècada de 1990, amb Manuel Fraga com a president de Galícia, es caracteritza pel fort impuls donat a la construcció de carreteres autonòmiques, en el marc de l'elaboració i execució del Terceiro Plan de Estradas de Galicia (1991-2000). Xosé Cuíña, conselleiro (ministre regional) de Política Territorial en successius governs de Manuel Fraga durant més d'una dècada, va ser el responsable polític emblemàtic d'aquest desplegament viari. La Xunta perseguia «a vertebración solidaria dun país», tal com anunciava la publicitat institucional inserida en diaris i altres mitjans de comunicació en aquell moment. Durant la dècada de 1990, el Govern gallec va impulsar l'acostament entre l'interior i el litoral de Galícia mitjançant obres com l'autopista Santiago-Lalín o el corredor Lalín-Monforte de Lemos. A la Galícia litoral, l'accessibilitat deficient a comarques molt poblades com O Barbanza, O Salnés o O Morrazo es resolía amb la construcció de les respectives vies ràpides (que actualment s'estan transformant en autovies), que enllaçaven amb el tronc principal de l'autopista de l'Atlàntic (infraestructura d'àmbit estatal i de peatge). Finalment, als entorns metropolitans d'A Coruña i Vigo la Xunta va construir també les respectives autopistes (l'AG-55, entre A Coruña i Carballo, i l'AG-57, entre Vigo i Baiona), a fi de vertebrar i descongestionar la mobilitat en aquests entorns urbans emergents.

En paral·lel amb aquesta modernització de la xarxa viària interna es produïa lentament una millora i la posada al dia de la xarxa viària de l'Estat a Galícia. Durant la dècada de 1990 no es van poder veure concloses les dues autovies d'accés a Galícia, i va caldre esperar al segle XXI perquè Vigo i A Coruña quedessin finalment unides per una autovia amb la Meseta. Malgrat que aquestes dues grans infraestructures es van executar des de la lògica territorial del conjunt d'Espanya, per a Galícia van comportar un gran avanç pel que fa a la seva vertebració interna. L'autovia del Nord-oest va permetre un guany de temps de viatge espectacular entre Lugo i A Coruña; i va passar una cosa similar amb l'autovia de les Rías Baixas i el vincle Ourense-Vigo. Igualment, bona part de les comarques de les províncies de Lugo i d'Ourense afectades per aquestes autovies van veure millorar notablement l'accessibilitat als principals centres urbans de Galícia. No obstant això, va haver-hi comarques de Galícia que van quedar «despenjades» d'aquest gran increment de l'accessibilitat. És el que passa a Lugo amb A Mariña i el sud de la província (Terra de Lemos, Terra de Chantada i O Courel), i a Ourense amb Valdeorras, i la majoria de les comarques del nord i de l'est de la província, que estan condemnades encara avui dia a un gran aïllament.

Globalment, pel que fa a les infraestructures viàries, podem aportar una dada significativa que temps enrere es va considerar rellevant en la societat gallega. L'any 2000 ja era possible circular per autopista al llarg de l'eix atlàntic, entre Ferrol (al nord) i Tui (al sud), i des d'aquesta darrera localitat fins a Lisboa. En canvi, encara no havien acabat, després d'anys d'obres, les connexions cap a Madrid. Es va

donar, per tant, la paradoxa que es podia circular abans per autopista entre Santiago (capital de Galícia) i Lisboa (capital d'un estat estranger) que entre Santiago i Madrid (capital del propi estat).

Des del moment que s'acaben l'autopista de l'Atlàntic i les autovies del Nord-oest i de les Rías Baixas, comença el temps del ferrocarril. Andalusia ja estava connectada a Madrid amb el tren d'alta velocitat (AVE) des de l'any 1992. Un cop hi ha la percepció que l'Estat ja ha saldat el deute històric viari amb Galícia (gràcies a la construcció de les autovies cap a la Meseta), el tren d'alta velocitat en pren el relleu. Igual que havia passat temps abans amb les autovies, es produeix una coincidència unànime en tota la societat gallega (polítics, societat civil, mitjans de comunicació, etc.) sobre la necessitat de reclamar l'arribada urgent de l'AVE des de Madrid. Des del Ministeri de Foment, i igual que amb el debat entre l'autopista de l'Atlàntic i les autovies d'accés a Galícia, es dona prioritat a l'AVE a l'eix atlàntic enfront de l'AVE Galícia-Madrid, fent servir uns arguments de línia continuista amb el que hem comentat abans.

En l'actualitat (tardor del 2008) el 35% dels trams de l'AVE entre A Coruña i Vigo estan acabats, i la pràctica totalitat dels trams estan licitats (llevat dels accessos a Vigo). La situació contrasta amb l'AVE Galícia-Madrid, en relació amb el qual el mes de setembre passat del 2008 va ser adjudicat el projecte del tram Ourense-Lubián (Zamora), i les obres del qual avancen amb molta més lentitud. El govern central afirma que el 2012 estarà conclòs i en servei l'AVE Madrid-Galícia. Tanmateix, el context actual de crisi i els retards successius que experimenten aquesta mena d'infraestructures (igual que ja va passar amb les autovies) fan pensar que aquesta data no és realista.

En tot cas, la situació actual pateix greus disfuncions, entre les quals les més importants són l'aposta excessiva per la carretera i el vehicle privat i, sobretot, els retards constants i la manca de visió global a l'hora de donar una resposta definitiva al problema de la mobilitat en els espais urbans. Cal urgentment una ampliació de l'autopista de l'Atlàntic, principal espina dorsal que vertebrava els espais més dinàmics de Galícia, via que a més està gravada amb un dels peatges més cars de l'Estat. En els dos grans espais urbanitzats d'A Coruña-Ferrol i Vigo-Pontevedra, el cotxe particular és pràcticament l'únic mode de transport efectiu en la mobilitat diària obligada, atesa la inexistència de serveis ferroviaris de rodalies i la inoperància del transport col·lectiu per carretera.

Precisament la manca d'un transport col·lectiu eficient i de qualitat explica els grans embussos que tenen lloc cada vegada més sovint als accessos a les ciutats. La situació és especialment greu a A Coruña, una ciutat condicionada per l'emplaçament i per la seva particular orografia, amb un embut (avinguda d'Alfonso Molina) com a accés principal; a Vigo, un espai urbà molt complex on hi ha més de 80.000 habitants residint en parròquies rururbanes del mateix municipi, que s'afegeixen als centenars de milers de l'àrea metropolitana; o a Santiago de Compostela, on la tercera part de la població de l'àrea urbana viu en zones d'urbanització difusa o en ciutats dormitori d'altres municipis limítrofs, amb un transport públic d'una qualitat deficient. Els retards en la posada en marxa del transport metropolità per part de la Xunta condicionaran el futur d'aquests espais urbans. La manca de compromís de les empreses concessionàries i dels alcaldes, així com un cert *laissez faire* i el continuisme de l'Administració autonòmica (que

continua sense prendre mesures clares per fomentar el transport col·lectiu) llasten les possibilitats d'invertir aquesta situació en un futur proper.

Al marge d'aquests entorns urbans, s'ha donat també una aposta excessiva per la carretera. Des de l'arribada de la democràcia a Galícia no s'ha construït cap quilòmetre de via fèrria de nova planta (que no es tractés d'un desdoblament o una variant dels que ja hi havia, com és el cas de les línies d'alta velocitat en execució), llevat del ramal Pontevedra-Porto de Marín (sols apte per a mercaderies). Aquest fet és especialment greu si tenim en compte no només la gran necessitat de rodalies ferroviàries a les àrees metropolitanes esmentades, sinó també la total absència de serveis ferroviaris en àmbits territorials amplis com la Costa da Morte, O Barbanza, O Morrazo i O Baixo Miño, amb grans necessitats d'accessibilitat i mobilitat.

A més, l'aposta radical per la carretera ha comportat la promoció del transport particular. La poca atenció parada al transport públic i col·lectiu ha implicat una manca de mobilitat important per a segments de la població com les persones grans, els infants o les persones sense permís de conduir. Amb el canvi de majoria governamental del 2005, la Xunta de Galícia ha començat a canviar la seva política i ha endegat mesures amb un contingut simbòlic important, com ara la introducció de serveis de transport a demanda en àrees rurals, transport per a discapacitats o la integració entre els serveis de transport escolar i els serveis regulars de viatgers. Tot plegat pretén donar més protagonisme al transport públic en general i fomentar el transvasament modal des de l'automòbil particular.

Finalment, hem d'assenyalar els efectes territorials d'aquesta radiografia de les polítiques d'infraestructures que acabem d'exposar. La inversió viària i ferroviària continua responent a una doble lògica: d'una banda, en infraestructures estratègiques per al conjunt de l'Estat; de l'altra, en infraestructures concentrades en els nodes urbans i en particular en l'eix atlàntic gallec. Així es potencia l'increment de les desigualtats entre les dues Galícies (l'occidental i l'oriental, que coincideixen aproximadament amb les províncies d'A Coruña i Pontevedra, d'una banda, i de Lugo i Ourense, de l'altra).

En últim lloc, podem dir que es plantegen algunes bases per a un canvi de tendència i una aposta decidida pel transport públic. Les Directrices de Ordenación do Territorio de Galícia, en fase de participació pública durant la tardor del 2008, contenen guies conceptuals valuoses per evolucionar envers un nou model, en què els trens de rodalies i regionals, així com el transport marítim i de les rieres, tinguin el protagonisme de què fins ara no han gaudit. Això hauria d'anar acompanyat de la necessària potenciació del transport viari col·lectiu.

Inversions en matèria d'infraestructures de transport: una aproximació quantitativa

A l'hora de valorar les polítiques d'infraestructures i transport dutes a terme en els últims anys a Galícia, un dels aspectes fonamentals fa referència al capítol d'inversions. Ja hem esmentat que a Galícia és molt estesa la idea d'una marginació tradicional per part de l'Estat en relació amb la dotació d'infraestructures de

transport. Per això s'escau observar l'evolució de les xifres d'inversions a la Comunitat Autònoma de Galícia en matèria de transport, tant pel que fa a l'Administració General de l'Estat com al Govern de Galícia.

La taula 1 mostra la inversió global en matèria de transports a Galícia en una sèrie d'anys clau. Es presenta informació relativa al 1990 i al 2000, i posteriorment es mostra una sèrie anual de dades a partir de l'any 2004.

Taula 1: Inversió global liquidada en transports a la Comunitat Autònoma de Galícia (milers d'euros corrents) des del 1990

	1990	2000	2004	2005	2006	2007
Carreteres Estat	98.386	185.791	170.391	183.954	281.270	265.162
Ferrocarrils	S. D.	S. D.	239.547	391.416	403.054	542.599
Aeroports i navegació aèria	4.129	12.994	9.829	16.978	27.319	29.505
Ports	S. D.	S. D.	110.228	52.170	78.487	107.343
TOTAL ESTAT	102.515	198.785	529.995	644.518	790.130	944.609
Carreteres Xunta	86.960	91.757	250.886	309.553	301.295	333.407
Ports Xunta	16.343	19.425	27.590	26.414	25.447	23.067
TOTAL XUNTA	103.303	111.182	278.476	335.967	326.742	356.474

Nota: S. D. = sense dades.

Font: Ministeri de Foment.

De l'anàlisi de les dades que aquesta taula recull en podem extreure diverses conclusions:

a) La inversió global de l'Estat a Galícia pràcticament s'ha duplicat els últims quatre anys (des del 2004 fins al 2007), i ha passat de 529 a 944 milions d'euros. L'explicació d'aquesta multiplicació per dos té relació, en primer lloc, amb l'increment de la inversió en obres públiques en general al conjunt d'Espanya, i fonamentalment amb l'impuls que s'està donant els darrers anys al ferrocarril (gairebé amb exclusivitat al tren d'alta velocitat), una vegada completada la malla del conjunt de l'Estat amb una xarxa d'autovies. Malgrat que no disposem de xifres d'inversions en ferrocarril anteriors a l'any 2004, podem apreciar un volum inversor elevat ja el mateix any 2004, que superava amb escreix la inversió en la xarxa de carreteres. En segon lloc, a partir de l'any 2005 es produeix la renovació política de la Xunta, que coincideix a més amb la convivència de governs del mateix color polític a Madrid i a Santiago, cosa que afavoreix la inversió pública de l'Estat a Galícia. A més, entren en joc altres variables de caire polític. Valgui com a exemple el fet que en l'actual IX Legislatura de les Corts Generals (iniciada el 2008, i per tant exclosa de la sèrie de dades que presentem), per a la tramitació parlamentària (octubre del 2008) dels pressupostos generals de l'Estat per part del govern ha calgut el suport del PNB i del Bloque Nacionalista Galego (BNG). La contrapartida a aquest suport al govern per part del BNG ha estat precisament la concessió de 125 milions d'euros addicionals a Galícia, que aniran destinats sobretot a la inversió en l'AVE de l'eix atlàntic. Aquest suport del BNG (soci de govern del PSOE a la Xunta) al PSOE a Madrid implica, per tant, un increment de l'esforç inversor de l'Estat, que s'afegeix a la quantitat consignada inicialment en l'esborrany dels pressupostos. Per tant, el joc d'aliances i

contrapartides polítiques en les escales estatal i autonòmica té implicacions importants en el repartiment de la inversió pública en matèria d'infraestructures, un capítol en relació amb el qual l'opinió pública, com hem indicat, és especialment sensible.

b) La relació entre la inversió total de l'Estat i la inversió total de la Xunta en matèria d'infraestructures de transport ha variat notablement els últims anys. El 1990 (sense incloure el capítol dels ports de l'Estat, del qual no tenim dades) l'esforç inversor d'ambdues administracions era molt similar, amb poc més d'un milió d'euros de diferència (a favor de l'Executiu gallec). No obstant això, l'any 2004 la inversió de l'Estat pràcticament duplica la inversió de la Xunta. El 2007 la inversió de l'Estat va arribar a ser gairebé el triple que la de la Xunta de Galícia. Aquest increment de l'esforç inversor de l'Estat a Galícia està relacionat amb els factors i els elements que hem esmentat abans.

c) Pel que fa a la inversió en carreteres per part de l'Estat, observem una seqüenciació de les xifres que s'explica per la naturalesa dels grans projectes duts a terme en cada moment. Així, els 98 milions de l'any 1990 s'incrementen gairebé el doble (any 2000) a causa de la prioritat concedida a l'acabament de les dues autopistes d'enllaç amb la Meseta (Nord-oest i Rías Baixas). Un cop acabades aquestes dues infraestructures viàries estratègiques, el volum d'inversió disminueix, com reflecteixen les xifres corresponents als anys 2004 i 2005. Els anys 2006 i 2007 tornen a mostrar un esforç inversor elevat per part de l'Estat en matèria viària, amb nombroses partides per a la construcció de noves vies i el manteniment d'altres de ja existents.

d) En matèria d'inversió estatal, el més significatiu és sens dubte l'evolució de la inversió en ferrocarrils. Tot i que només disposem de xifres a partir de l'any 2004, és evident que el tren ha passat a ser la gran prioritat de la inversió en transport per part de l'Estat a Galícia. Si bé d'una banda hem de congratular-nos que el tren d'alta velocitat rebí l'atenció que cal per part dels poders públics, d'altra banda convé deixar constància del retard inversor en matèria d'alta velocitat en relació amb altres comunitats autònomes on l'AVE ja és una realitat avui dia. En tot cas, les xifres que aquesta taula recull mostren un gran creixement inversor en el període 2004-2007, atès que la inversió final el 2007 més que duplica la inversió del 2004, amb més de 500 milions d'euros.

e) La inversió en matèria d'aeroports i navegació aèria, totalment dependent del Ministeri de Foment, manté igualment una evolució expansiva en el període considerat, si bé passa per alts i baixos (el 2004 s'enregistra un descens de més de 3 milions d'euros en relació amb el 2000). En tot cas, el volum d'inversió el 2007 triplica el del 2004. És el que passa, de manera similar, amb la inversió en ports de l'Estat, que en la sèrie 2004-2007 baixa l'any 2005 i després es recupera lentament els dos anys següents.

f) Quant a la inversió de la mateixa Xunta de Galícia en matèria d'infraestructures, destaca també el gran increment en els pressupostos globals. Així, considerant la inversió en la xarxa viària i en ports d'interès autonòmic (els dos capítols en què la Xunta té competències), es passa de 103 milions el 1990 a 356 milions el 2007. En la sèrie que aquí analitzem, el gran salt es produeix des del 2000 fins al 2004, quan la inversió global pràcticament es triplica. Destaca sobretot el gran increment de

l'aportació a la construcció de carreteres, que passa de 91 a 250 milions d'euros. Aquest gran increment té l'origen en la prioritització atorgada per la Xunta a la construcció d'infraestructures viàries, tal com hem explicat anteriorment. Els propers anys la Xunta de Galícia impulsarà la construcció d'obra civil pública per contrarestar la pèrdua de llocs de treball i la pèrdua de dinamisme en el sector de la construcció privada, fet que farà intensificar aquesta tendència. Cal destacar que –seguint la tendència general dels darrers anys– la inversió en carreteres de la Xunta supera clarament la de l'Estat (el 2007, per exemple, 333 milions davant de 265 milions d'euros), cosa que no té l'origen només en la prioritització de la construcció d'infraestructures viàries per part de la Xunta, sinó també en el canvi d'objectiu per part de l'Estat, amb l'alta velocitat ferroviària al punt de mira.

A nivell del conjunt de l'Estat, com es pot apreciar a la taula 2, actualment s'està donant una inversió en carreteres major per part de l'Estat que per part de les comunitats autònomes (3.581 milions davant de 2.701 milions d'euros).

Taula 2: Inversió global en transports l'any 2007 a Espanya (milers d'euros)

Total xarxa carreteres	7.256.604
Carreteres Estat	3.581.696
Carreteres comunitats autònomes	2.701.620
Carreteres diputacions provincials	973.287
Ferrocarrils	8.192.299
Aeroports i navegació aèria	2.163.753
Ports de l'Estat	1.012.302
Ports de les comunitats autònomes	159.566

Font: Ministeri de Foment.

La situació que es viu a Galícia, on la inversió en carreteres de la Xunta supera a la de l'Estat, s'explica per la política excessivament orientada envers les infraestructures viàries que està duent a terme el govern de Galícia, així com també pel fet que el moment actual sigui el «moment de l'AVE a Galícia»; aquesta és una inversió que du a terme el govern central. D'altra banda, la prioritat que s'està atorgant al ferrocarril com a mode de transport es pot observar per al conjunt de l'Estat, tenint en compte que a infraestructures i material rodant s'hi destinen 8.192 milions, davant dels 3.581 milions d'euros destinats a la xarxa de carreteres de l'Estat. Quant a les inversions en aeroports i navegació aèria, així com en ports, mantenen una posició relativa similar tant a nivell del conjunt de l'Estat com a Galícia.

Infraestructures de transport i governança a Galícia

Repartiment desigual per nivells de decisió i manca de mecanismes de cooperació

Tot seguit analitzarem els instruments clau de la política de transports a Galícia en funció de cada nivell de poder. Ens interessarà conèixer quin és el grau de llibertat que tenen les actuacions en cadascun, és a dir, el seu marge real de maniobra a l'hora de prendre decisions.

Pel que fa al transport viari, com ja hem dit, el repartiment entre les competències de l'Estat i les del govern autonòmic és prou ben delimitat. La Xunta gestiona la xarxa viària interna de Galícia, que comunica entre ells els principals caps de comarca i proporciona accessibilitat a tots els espais comarcals. L'Estat, al seu torn, és l'encarregat de gestionar les grans infraestructures viàries d'interès general. El control per part de l'Estat de les infraestructures viàries que vertebraven els principals espais urbans (les principals ciutats) implica que el govern central té una gran capacitat de decisió sobre les infraestructures que efectivament estructuren les àrees urbanes i metropolitanes de Galícia. El projecte de Directrices de Ordenación do Territorio de Galicia planteja un model territorial molt definit, que vol impulsar les àrees metropolitanes d'A Coruña-Ferrol i Vigo-Pontevedra, i per aquest motiu cal que estiguin estructurades per noves infraestructures. Això no obstant, el marge real de maniobra de la Xunta és molt escàs, ja que la majoria de les vies que vertebraven aquests espais depenen del Ministeri de Foment. És el que passa en el cas de l'AP-9 als accessos a A Coruña, Ferrol, Pontevedra i Vigo, que es comporta com una via d'estructuració periurbana; o amb l'A-6 als entorns d'A Coruña o l'A-52 als accessos a Vigo. Quant a les vies d'alta capacitat en aquests espais metropolitans, la Xunta només gestiona sengles autopistes autonòmiques, l'AG-55 i l'AG-57. La manca general de control per part del Govern gallec sobre les infraestructures clau que vertebraven els espais més dinàmics de Galícia provoca que la Xunta intenti contrarestar la situació amb plans propis, com el pla Vigo Integra, un veritable pla sectorial que programa obres viàries per als propers anys als voltants de Vigo.

Quant al transport col·lectiu urbà, el problema principal és la manca d'un àmbit territorial clar i coordinat de decisió. Per lluitar contra la fragmentació que comporta actualment l'existència de l'àmbit municipal de les ciutats centrals (en el qual les competències són dels ajuntaments corresponents) i de l'àmbit dels municipis limítrofs (en el qual les competències són de la Xunta), es pensa en la creació de consorcis de transport supramunicipals. Aquests consorcis han d'assumir el protagonisme institucional únic en matèria de transport públic a nivell comarcal, amb plena capacitat de decisió. Només així es podrà abordar la planificació i l'explotació del transport col·lectiu d'una manera eficient en els entorns urbans. Els consorcis han d'incloure, per descomptat, els modes de transport marítim (de ria) i, és clar, els serveis de taxi. Precisament en relació amb els serveis de taxi, es planteja una de les grans disfuncions relatives a la dotació de serveis de transport públic. Com que el nombre de llicències és proporcional al nombre d'habitants d'un municipi i com que el nombre de llicències s'atorga en l'àmbit municipal, hi ha disfuncions com la

manca de taxis a l'aeroport d'A Coruña (pel fet que està situat al municipi veí de Culleredo, que té menys de 20.000 habitants).

Quant al transport ferroviari, l'àmbit de decisió és competència exclusiva de l'Estat. Això explica la prioritat atorgada a l'alta velocitat, que comunicarà les ciutats més importants entre elles, en detriment de la vertebració del territori a escales regional i local. L'estancament actual dels trens regionals podrà incrementar-se en el futur, quan l'entrada en servei de nous trams de via adaptada a l'AVE es faci a costa del desmantellament de molts trams de via ja existents. Aquesta situació ha estat denunciada per la Xunta, en tant que comporta negar la possibilitat de desenvolupar uns autèntics serveis de trens regionals i de rodalies aprofitant la infraestructura ja existent. Malgrat això, l'Estat té competències plenes en aquesta matèria, mitjançant l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif). La conselleira de Política Territorial declarava fa poc que «el que diu la Xunta és que no s'aixequi ni un metre de les vies que avui tenim».³

Quant al transport aeri, el control dels aeroports és també total per part de l'Estat, amb un marge de maniobra escàs per a la Xunta, que s'ha caracteritzat per la seva passivitat fins ara. De fet, només des de la Dirección Xeral de Turismo s'ha posat damunt la taula aquest problema. La situació de la qüestió aeroportuària implica la manca de coordinació dels tres aeroports gallecs, cosa que en compromet el futur a causa de la competència cada vegada més gran que exerceix a tota Galícia l'aeroport de Porto, situat al nord de Portugal.

Finalment, quant al transport marítim, la falta de control dels grans ports per part de la Xunta comporta la impossibilitat de dur a terme polítiques pròpies en clau de país. Com a prova d'aquest fet podem esmentar la construcció que es fa en paral·lel (al mateix temps) de dos ports exteriors a A Coruña i Ferrol, situats a una distància en línia recta d'uns vint-i-cinc quilòmetres. Des del punt de vista de l'estructuració de Galícia i de la distribució equitativa d'infraestructures al territori gallec sembla difícil trobar cap explicació a aquest fet, que obeeix a criteris de decisió aliens a les necessitats reals de Galícia, als localismes imperants, a una certa «obsessió inversora» i a la passivitat general de la societat civil gallega.

Tota aquesta situació descrita demana l'existència de més cooperació, tant vertical com horitzontal. La primera té a veure amb el grau d'interrelació i de transferència entre els diferents nivells de les administracions. La segona té a veure amb el desenvolupament de mecanismes de cooperació entre entitats territorials de rang similar, bàsicament municipis. La cooperació vertical és una de les grans assignatures pendants. En general, podem dir que hi ha un repartiment tàcit de competències entre la Xunta i l'Estat, però falten espais adequats de diàleg que permetin coordinar i planificar d'una manera conjunta les actuacions. Avui dia la cooperació es limita bàsicament a reunions que duen a acords puntuals, davant d'assumptes que en molts casos tenen una importància estratègica. És el que va passar, per exemple, amb l'acord assolit entre la Xunta i el Ministeri de Foment per a l'eliminació dels peatges de l'AP-9 de Rande i A Barcala (entorns metropolitans de Vigo i A Coruña). Amb motiu de les obres del tren d'alta velocitat, la creació d'una comissió de seguiment (com reclamaven el BNG i el PP) es va impulsar des del

³ Fragment de l'entrevista a María José Caride, conselleira de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes, publicada a l'edició gallega d'*El País* (26.10.2008).

Parlament gallec amb l'oposició del PSOE, però es va paraitzar des de Madrid. En lloc d'aquesta comissió, va haver-hi el compromís de la ministra de Foment de tenir una reunió cada tres mesos amb el president de la Xunta a fi d'avaluar la marxa i l'execució de les obres.

Entre la Xunta i els ajuntaments falten també estratègies de cooperació, com posen de manifest les dificultats per aconseguir un veritable transport metropolità capaç de garantir una mobilitat en transport públic de qualitat. La politització de les relacions entre la Federación Galega de Municipios e Provincias (Fegamp) i la Xunta de Galicia ha dut a un esgotament d'aquest marc negociador. Actualment la Xunta de Galicia dialoga directament amb els alcaldes dels municipis corresponents individualment, la qual cosa esdevé un llast per assolir acords i agilitzar les negociacions. Quant al transport de persones minusvàlides, la Vicepresidencia da Igualdade e do Benestar coopera amb els ajuntaments mitjançant el Consorcio Galego da Igualdade e do Benestar. Aquesta és la fórmula jurídica triada per a una gestió moderna i innovadora dels serveis socials, integrant la Xunta amb 263 municipis gallecs que s'hi han adherit.

Com a exemple de bones pràctiques en matèria de cooperació vertical hem d'esmentar el cas de Santiago de Compostela, on el Consorcio de Santiago aglutina els tres nivells de les administracions públiques (Estat, Xunta i Ajuntament). Aquest consorci té pressupost propi i esdevé un instrument privilegiat per a la presa de decisions i l'execució d'infraestructures estratègiques per a Santiago de Compostela, ciutat Patrimoni de la Humanitat i principal destinació turística de Galícia (accessos viaris a la ciutat d'alta capacitat, vies urbanes, dàrsenes d'aparcaments d'autobusos, etc.).

La cooperació horitzontal és, sens dubte, una altra de les grans assignatures pendents en matèria de transport a Galícia. La incapacitat dels alcaldes dels municipis que formen les grans àrees urbanes i metropolitanes d'arribar a acords satisfactoris compromet la mobilitat dels ciutadans. Sembla urgent la necessitat de crear estructures supramunicipals on es dugui a terme un autèntic treball en xarxa entre els diferents ajuntaments.

Els actuals reptes de la governança de les infraestructures de transport i de la mobilitat a Galícia: la debilitat de la planificació i la manca de la societat civil

Hi ha la percepció que el model de transport i mobilitat actual a Galícia està esgotat. El gran creixement urbà de les últimes dècades ha anat acompanyat d'un augment de la mobilitat sense precedents, a causa de l'expansió incontrolada de les ciutats envers els municipis limítrofs (tant en densitats altes com en baixes). Davant d'aquest increment constant de la mobilitat per part de la ciutadania, la resposta de les diverses administracions ha estat la millora de la xarxa viària i l'aposta gairebé en exclusiva pel transport individual, fet que ha implicat privilegiar el cotxe, malgrat que no és un mode de transport universal. La situació és injusta tenint en compte que els transports col·lectius per carretera encara tenen un marge de millora notable. Aquesta situació ha dut a un escenari força insostenible, on una característica dels

espais rurals és la manca d'accessibilitat en transport col·lectiu. És a dir, si un ciutadà no té cotxe o no pot desplaçar-se com a acompanyant, pateix greus restriccions en la seva mobilitat. En els espais urbans la situació és una mica millor, pel fet que hi ha més oferta de transport col·lectiu, però de totes maneres sistemàticament es plantegen greus problemes que es fan palesos en el dia a dia.

El principal problema és la congestió i els embussos a les vies d'accés a les grans ciutats gallegues. La situació és particularment greu a A Coruña, Santiago i Vigo, on els temps de desplaçament en les seves àrees urbanes i metropolitanes són molt superiors al que podríem esperar tenint en compte la seva grandària demogràfica. Una de les qüestions que destaquen és la juxtaposició de trànsits de curt recorregut i llarg recorregut en les mateixes vies. Tant l'autovia del Nord-oest com l'autovia de les Rías Baixas pateixen embussos considerables en els accessos a A Coruña i a Vigo, respectivament, perquè canalitzen trànsits metropolitans i al mateix temps són vies d'interès general de l'Estat per on circulen cada dia centenars de vehicles de mercaderies de llarg recorregut. Això afecta especialment l'autopista de l'Atlàntic (AP-9), la veritable espina dorsal del sistema urbà de Galícia a l'eix atlàntic, avui dia clarament saturada i on és cada vegada més habitual trobar retencions als accessos a les ciutats. El fet de tractar-se d'una autopista de peatge provoca una gran frustració entre la ciutadania gallega, ja que s'interioritza el fet que s'està pagant constantment per fer servir una infraestructura estratègica i fonamental per al desenvolupament de Galícia, i que a més pateix greus mancances: saturació freqüent, deficiències en el ferm, nombroses obres, etc.

A més, pel que fa concretament a l'AP-9, el fet que hi hagi altres infraestructures de característiques similars però lliures de peatge (autovies) fomenta la sensació de greuge entre els usuaris habituals de l'autopista de l'Atlàntic. L'anunci de l'acabament, el 2020, d'una autovia alternativa lliure de peatge no satisfà l'opinió pública, en primer lloc pel llarg horitzó temporal, i en segon lloc per les característiques del traçat d'aquesta infraestructura, que previsiblement s'allunyarà força de l'actual traçat de l'AP-9. Actualment hi ha un debat important en els mitjans de comunicació sobre la necessitat que la Xunta de Galícia es faci amb el control de l'AP-9, cosa que sembla poc probable, atès que la concessió de l'autopista va ser ampliada per l'anterior govern fins a l'any 2048. La concessió pertany a AUDASA, empresa inclosa a Itinere Infraestructuras, que al seu torn és filial de Sacyr Vallehermoso.

Tornant específicament al transport metropolità, cal dir que a les ciutats les deficiències del transport públic i l'ús massiu del cotxe provoquen grans dificultats d'aparcament. Es crea així un cercle viciós i la població acostuma a veure el transport i la mobilitat com un dels grans problemes quotidians. En molts sectors conscienciats de la necessitat d'un autèntic transport públic comença a instal·lar-se la frustració, a causa de la inexistència de rodalies ferroviàries i del desmantellament imminent dels serveis regionals. En aquest context de difícil mobilitat urbana i metropolitana, la major part de les inversions en transports aniran a parar al tren d'alta velocitat, que no resoldrà cap dels problemes urgents de mobilitat en els espais més poblats de Galícia. A les deficiències del transport ferroviari cal afegir-hi la infrautilització de les possibilitats del transport marítim (de ria), un mode al qual la Unió Europea destina una abundosa línia d'ajudes. Si bé és cert que els mitjans de comunicació amplifiquen el paper de l'AVE, cada vegada és més gran el nombre de

ciutadans que perceben que els problemes de transport en el dia a dia s'agreuken no només als entorns urbans, sinó també en el medi rural.

Finalment, el model aeroportuari gallec és una altra de les fonts d'insatisfacció entre la ciutadania. El fet que els tres aeroports gallecs competeixin entre ells impedeix tenir un aeroport de grans dimensions veritablement competitiu, la qual cosa obliga molts viatgers a pagar tarifes més cares, patir penalitzacions en forma de més transbords en els desplaçaments (passant gairebé sempre per Madrid-Barajas) o desplaçar-se a l'aeroport de Porto (Portugal). A més, cal destacar les deficiències en els accessos a les terminals aèries gallegues. Cap dels tres aeroports gallecs té connexió ferroviària, ni és previst que en tingui amb l'arribada de l'AVE, malgrat que –almenys en un dels tres casos– la sortida sud del tren d'alta velocitat de Vigo cap a Porto passarà prop de l'aeroport. Quant als serveis de transport col·lectiu que enllacen els aeroports amb el centre de les ciutats, la rigidesa del sistema de concessions en vigor té com a conseqüència l'existència de serveis de baixa qualitat, poc adaptats a les exigències actuals.

Molts dels problemes a què hem fet al·lusió no afluken i romanen en l'àmbit d'allò individual. Curiosament, són qüestions que afecten molt més en el dia a dia a tots els ciutadans que d'altres que sí que es plantegen com a conflictes i que ocupen bona part de l'agenda política i força espai en els mitjans de comunicació de Galícia. En general, l'assumpte dels transports urbans i metropolitans acostuma a quedar relegat davant de la qüestió de les grans infraestructures, com van ser en el seu dia les autovies i com és avui l'AVE. Com ja hem dit, per a la classe política gallega i per als mitjans de comunicació aquestes segones són les prioritats. Per això els conflictes sobre la manca d'inversió en l'AVE gallec o sobre el retard de l'execució de les obres reben una gran atenció per part dels mitjans de comunicació. Actualment els principals diaris gallecs acostumen a dedicar cada dia diverses pàgines a analitzar l'estat de les obres de l'AVE, tant a les seccions de notícies com als editorials, sovint amb titulars a la portada que hi fan referència. A la ràdio, molts programes de tertúlies radiofòniques analitzen aquestes qüestions. També les diferents cadenes de televisió de Galícia s'ocupen massivament d'aquest tema. La qüestió de les infraestructures de comunicació amb la Meseta ha estat i continua sent, en definitiva, un tema preferent d'opinió en tots els mitjans de comunicació.

Sovint, en matèria de política d'infraestructures els conflictes s'expressen amb polèmiques i acusacions entre els diferents grups polítics, conscients del valor estratègic d'aquests assumptes entre l'opinió pública. En funció dels colors polítics dels governs de Santiago i Madrid, en la política autonòmica esdevenen habituals acusacions encreuades sobre la suposada submissió de la Xunta a Madrid (quan coincideixen els signes polítics d'ambdós governs) o, al contrari, sobre la manca de pes polític de la Xunta a la capital de l'Estat (quan difereixen els signes polítics de les dues institucions).

A nivell municipal és força habitual l'existència d'alcaldes que trenquen la disciplina del seu propi partit per assumir reivindicacions d'infraestructures de transport beneficioses per al seu ajuntament. Aquest és el cas de l'excalde d'A Coruña, Francisco Vázquez, que negociava directament amb el Ministeri de Foment la construcció d'infraestructures de transport estratègiques per a la ciutat. Aquesta situació causava malestar en el seu mateix partit a nivell de Galícia, perquè es considerava que no era el procediment correcte des del punt de vista polític.

Altres vies en què es posen de manifest els conflictes són les declaracions o la convocatòria de rodes de premsa de diversos col·lectius i associacions, entre els quals destaquen les confederacions i associacions d'empresaris, que acostumen a reclamar més inversions en infraestructures perquè les consideren una prioritat fonamental, de manera que insisteixen en els arguments tradicionals dels fòrums polítics i mediàtics: inversions en carreteres, connexions amb la Meseta, etc. També sorgeixen periòdicament diferents plataformes, unes de característiques més generals (una minoria) i d'altres en àmbits fonamentalment locals (la majoria), tal com explicarem a continuació.

En poques paraules, es pot afirmar que l'opinió pública és molt més sensible davant de la problemàtica de les infraestructures exteriors –sobretot de connexió amb la Meseta– que davant dels nombrosos dèficits en la dotació d'infraestructures internes de transport a Galícia, la qual cosa inclou també els problemes quotidians de mobilitat. Malgrat que les instàncies oficials i els mitjans de comunicació insisteixen en el fet que les infraestructures exteriors «continuen sent» una assignatura pendent, el fet que l'opinió pública no s'adoni de quins són els veritables reptes del transport i la mobilitat a Galícia no és només atribuïble a la insistència periodística i política. La tradicional debilitat de la societat civil gallega esdevé un factor explicatiu notable. Així, actualment a Galícia hi ha pocs col·lectius i associacions que s'ocupin críticament de la qüestió de les infraestructures de transport i de mobilitat, de manera que en general la societat civil no disposa de veus pròpies que plantegin un discurs encertat en relació amb la distància existent entre grans inversions en infraestructures, debats polítics i tribunes periodístiques, d'una banda, i necessitats i problemes reals, de l'altra. Podem agrupar els escassos col·lectius que s'ocupen de la qüestió en dos grans sectors: les plataformes i els grups ecologistes.

Pel que fa a les plataformes, la majoria sorgeixen en un entorn eminentment local, motivades per la necessitat de defensar els interessos d'un conjunt de veïns, que consideren en un determinant moment que el projecte d'una infraestructura amenaça els seus interessos o els interessos del seu espai vital, gairebé sempre a causa de les expropiacions. Aquesta formulació gallega del moviment NIMBY (*Not in my Back Yard*) és força habitual, tenint en compte l'arrelat sentit de la propietat a Galícia, la gran fragmentació parcel·lària i la prevalença en molts casos de l'interès individual, que gairebé sempre es posa per davant de l'interès general. En tot cas, moltes vegades les reivindicacions d'aquests veïns tenen un fonament sòlid. El model de desenvolupament pel qual s'ha optat implica una aposta per la construcció de nombroses infraestructures físiques, en lloc d'apostar per solucions de tipologia tova (millora en els serveis de transport públic, coordinació, difusió de la informació, etc.). En un territori densament poblat i ocupat com el litoral galleg, l'execució d'una nova infraestructura comporta gairebé sempre un rosari d'al·legacions i impactes que aquestes plataformes canalitzen.

Una altra mena de plataformes responen a interessos més generals i tenen més recorregut en el temps i, per tant, més estabilitat. També tenen un àmbit d'actuació més ampli i un cert ressò mediàtic, i aglutinen la participació de diversos centenars o milers de simpatitzants. Una de les plataformes més famoses de Galícia és Nunca Más, fundada arran del desastre del petrolier Prestige. A més, podem destacar l'existència de la Plataforma galega en defensa do tren; també hi ha el col·lectiu Galiza non se vende, que denuncia diversos tipus d'agressions contra el medi

ambient i el territori gallec en general, entre les quals hi ha les grans infraestructures de transport.

Això ens porta a ocupar-nos, finalment, dels grups ecologistes, i bàsicament dels dos principals, que formen part, juntament amb d'altres d'àmbit més local, de la Federación Ecoloxista Galega. Es tracta de l'Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza (Adega) i de Verdegaiia. Ambdues entitats tenen un àmbit d'actuació gallec i tenen vocalies o comissions sobre transports. Duen a terme una feina crítica amb el model de transports i mobilitat actual a Galícia. En aquest sentit, han denunciat diverses vegades que la majoria de les inversions es dediquen als tres modes de transport més contaminants: cotxe, tren d'alta velocitat i avió. Aquests col·lectius duen a terme accions, marxas i actes reivindicatius, però tant quantitativament com qualitativa el seu nivell d'impacte social i polític és baix.

Per tots aquests motius, es pot concloure que l'opinió pública gallega continua amb uns plantejaments molt pròxims als que presenten els col·lectius polítics, mediàtics i empresarials, plantejaments que en gran mesura poden considerar-se allunyats dels reptes reals que el sistema d'infraestructures de transport i de mobilitat de Galícia té al davant. Perquè hi hagi una bona governança d'aquests reptes primer caldria que fossin detectats i interioritzats, fet que contribuiria a fixar una agenda més adequada que l'actual. Potser la societat civil –sense comptar la classe empresarial– podria tenir un paper actiu en aquesta direcció.

Discursos territorials i governança del sistema d'infraestructures del transport a Galícia: el discurs de país policèntric davant dels discursos localistes

Pel que fa als discursos dominants sobre el model territorial dels sistemes de transports, des d'àmbits acadèmics hi ha una clara consideració de Galícia com un territori policèntric. Sota aquesta concepció, s'entén que el sistema de transports ha d'exercir un paper clau, en vertebrar les diverses ciutats i viles (caps comarcals) i així aconseguir una estructuració efectiva del territori. Aquesta consideració de Galícia com a espai policèntric es reflecteix perfectament a les Directrices de Ordenación do Territorio, que previsiblement s'aprovaran d'aquí a poc temps. En aquest document fonamental de la planificació territorial a Galícia es defineixen diversos nivells o graons del sistema d'assentaments, i sobretot es treballa amb la idea de xarxes urbanes (de ciutats i de viles), que han de canalitzar els fluxos de persones, mercaderies i informació i afavorir la difusió de la innovació. Davant del model de gran ciutat regional o nacional (Barcelona en relació amb Catalunya, Saragossa en relació amb Aragó, París en relació amb França, etc.), Galícia presenta una organització de l'espai peculiar, caracteritzada per l'existència de ciutats de grandària més modesta i d'una multitud d'assentaments mitjans i petits fins a arribar a l'*aldea* (darrer graó). No és debades que Galícia té més de la meitat de tots els nuclis de població del conjunt de l'Estat.

Però aquesta visió de Galícia com a espai policèntric, on les infraestructures de transport han de contribuir a la cohesió de la xarxa urbana dins d'un projecte de país, malgrat ser l'oficial (certament des de fa poc), no és l'únic discurs. Així, una

particularitat gallega (que s'ha manifestat al llarg dels darrers segles) és l'existència de forts localismes, derivats precisament de la manca d'una ciutat forta capaç d'actuar com a motor rector únic del territori. Durant el segle XIX l'arribada del ferrocarril a Galícia havia patit importants retards a causa de les rivalitats entre el nord i el sud del país. Més endavant, sempre hi ha hagut tensions entre Vigo i A Coruña, modulades per Santiago de Compostela com a nucli d'equilibri en una posició intermèdia entre les dues grans ciutats. Amb l'arribada de la democràcia i la consecució de l'autogovern per a Galícia, el 1982 les institucions autonòmiques s'ubiquen a Santiago, després d'un tens debat al voltant de la primera llei aprovada pel Parlament gallec.⁴ Des de la ciutat d'A Coruña (que havia allotjat fins aleshores totes les institucions representatives del govern central a Galícia), aquest fet es va viure com un greuge. L'alcalde d'A Coruña des del 1983, Francisco Vázquez, es va erigir durant els seus vint-i-tres anys de mandat en el principal defensor de la causa i va dur a terme una política de tall molt localista. Aquest estil de fer política, anomenat *corunyesisme* o *vazquisme*, es basava en la consideració de la ciutat d'A Coruña com un espai autosuficient, a la manera d'una ciutat-estat clàssica. Al marge d'altres consideracions, en matèria d'infraestructures de transport va ignorar la necessària dimensió gallega de la planificació estratègica. Així, es va apostar per la construcció d'un port exterior a A Coruña, molt pròxim al de Ferrol, o es va dur a terme una gran inversió en l'aeroport d'A Coruña, amb unes condicions d'operació deficientes. En clau de país hauria estat més convenient limitar a un de sol els ports exteriors de Galícia o intentar reforçar l'aeroport de Santiago de Compostela. A més, l'estil localista de Vázquez va afavorir l'aparició de formes de govern similars en altres ciutats de Galícia, amb les conseqüències negatives que és fàcil endevinar.

Actualment, la major fidelitat dels alcaldes a la Xunta de Galicia, així com la posada en marxa fa poc del procés d'aprovació de les Directrices de Ordenación do Territorio –pendents des de la llei del ram del 1995–,⁵ dibuixen un nou escenari on sembla que preval una visió de conjunt del territori gallec. En aquest escenari, la imatge d'un país policèntric pot consolidar-se, i això al cap i a la fi pot implicar canvis a mitjà termini del model de governança de les infraestructures del transport.

A manera de conclusions: un balanç de les infraestructures i els serveis de transport a Galícia

Una bona part dels problemes que pateix el sector del transport a Galícia deriva de la gran rigidesa del marc legal existent. Així, per exemple, l'existència de concessions en exclusiva a llarg termini a empreses de transport de viatgers per carretera amb dificultats per adaptar-se a un mercat i a un entorn canviant és un dels principals obstacles amb què topa la Xunta de Galicia en el seu interès per modernitzar el sector. Una gran part dels intents de reformulació de la política de transport col·lectiu –a nivell tant de tot Galícia com de les principals àrees urbanes i metropolitanes– ha xocat amb el dret legítim de les empreses concessionàries a continuar operant en les condicions pactades en el seu dia. En aquest context, la

⁴ Lei 1/1982, do 24 de xuño, de fixación da sé das institucións.

⁵ Lei 10/1995, do 23 de novembro, de ordenación do territorio de Galicia.

proposta que fa la Xunta de Galícia en l'actualitat de limitar a deu anys les noves concessions (a mesura que les velles vagin expirant) es troba amb el rebuig frontal dels empresaris del transport. La legislació posa obstacles també a la implantació de serveis de transport combinat (mercaderies, persones, servei postal) en àrees rurals, ja que estableix l'obligatorietat de separar necessàriament aquestes tres menes de transport. Amb això es perd la possibilitat d'optimitzar els recursos ja existents i de garantir una major mobilitat als habitants dels espais rurals, igual com passa en altres països com Irlanda. El sector del taxi és un altre dels exemples paradigmàtics de la rigidesa de la legislació, que n'impedeix la modernització. A més del caràcter municipal de prestació del servei (que no s'ajusta a l'entorn real de mobilitat funcional), el sistema de concessió de llicències pateix greus deficiències i vicis, la qual cosa deriva d'uns forts interessos gremials dels empresaris del taxi. Així, es perd l'oportunitat que el taxi exerceixi un autèntic paper de servei públic, és a dir, que en la pràctica esdevingui un mode de transport assequible per a tots els ciutadans. Pel que fa a aquests serveis de transport públic, la seva evolució i la seva contribució general a la mobilitat del conjunt de la població dependran del grau d'implicació que la Xunta de Galícia demostrï en les negociacions apostant per resoldre problemes que estan enquistats, com demostra el fracàs fins ara del transport metropolità o les greus deficiències en el funcionament dels serveis de taxi.

Per aconseguir una millora de la mobilitat en els entorns metropolitans, sembla necessari avançar cap a una major implicació i coordinació dels diferents nivells de l'administració en matèria de transport i mobilitat. Una línia de treball interessant seria la subscripció de convenis i acords entre la Xunta i les administracions locals, en l'àmbit d'un Consorci Galego de Transportes o una fórmula similar (semblant a la que existeix per a la prestació de transports relacionats amb els serveis socials). En aquest sentit, en els espais urbanitzats s'hi podrien constituir consorcis metropolitans de transport, a fi d'aconseguir unificar la planificació i la gestió d'infraestructures i modes de transport sostenibles, capaços de donar resposta a la demanda de la població. Correspon a la Xunta de Galícia exercir el paper de lideratge, tenint en compte la debilitat de l'administració local, la pràctica dissolució de l'àmbit comarcal (impulsat per l'anterior Govern gallec del Partit Popular i en desmantellament amb l'actual executiu PSOE-BNG)⁶ i l'evident lentitud amb què camina la definició de les futures àrees metropolitanes Vigo-Pontevedra i A Coruña-Ferrol. En aquest sentit, el pas d'una agenda obsessivament centrada en la qüestió de les connexions amb la Meseta a una agenda més coincident amb els reptes existents a Galícia en matèria de transports i mobilitat és sobretot responsabilitat de la Xunta. Els experts en la matèria coincideixen a dir que aquesta nova agenda hauria d'incloure, finalment i sense censures, qüestions tabú fins ara com la creació de xarxes de metro o de metro lleuger a Vigo o a A Coruña, tímidament demanades ja en el cas de A Coruña i raonablement plantejables a Vigo, especialment en la conjuntura de la construcció de la sortida sud del tren d'alta velocitat –a través de la trama urbana i metropolitana de Vigo– en direcció a Portugal.

Una de les grans oportunitats existents és la liberalització i l'obertura del transport marítim, que és impulsada per la Unió Europea. La potenciació i la creació d'aquests

⁶ En aquest sentit, vegeu el projecte de llei que en aquests moments es discuteix al Parlament (tardor del 2008), titulat Proxecto de lei polo que se modifica a Lei 7/1996, do 10 de xullo, de desenvolvemento comarcal e a Lei 5/2000, do 28 de decembro, de medidas fiscais e de réxime orzamentario e administrativo.

serveis serà fonamental per aconseguir un transport públic d'autèntica qualitat en els entorns metropolitans d'A Coruña-Ferrol i Vigo-Pontevedra. El desenvolupament de modes de transport públic nous i imaginatius pot esdevenir la millor contribució possible a les polítiques de transport mediambientalment sostenibles. Fins ara (des de l'arribada de l'autonomia) s'ha observat una aposta excessiva per la construcció d'infraestructures viàries i s'ha relegat el transport col·lectiu a un segon pla. Els discursos oficials han destacat sobretot en les últimes dècades el nombre de quilòmetres de vies d'alta capacitat existents o el fet que sigui possible circular per autovia entre certs nuclis de població, de manera que s'ha atorgat valor universal a la mobilitat en transport individual. No obstant això, a aquests discursos gairebé sempre els mancaven consideracions de caràcter social o ambiental. De la mateixa manera que no s'han fixat en la necessitat d'aconseguir una mobilitat universal per al conjunt de la societat, tampoc no han parat una especial atenció a la qüestió ambiental. De fet, és difícil conjugar l'aposta per grans infraestructures viàries amb la intenció de donar més pes al transport públic.

Quant a les característiques físiques de les noves vies de comunicació projectades o en execució, últimament s'han fet sentir veus autoritzades que reclamen més control de l'impacte ambiental que comporten. El degà del Colexio de Enxeñeiros de Camiños da Coruña, Carlos Nárdiz, s'ha manifestat sovint reclamant responsabilitat a la Xunta a l'hora de minimitzar l'impacte ambiental i paisatgístic de les noves autovies que el Govern gallec escometrà en els propers anys, per exemple, a l'interior de Galícia, entre Ourense i Celanova –vila que articula Ourense amb el nord de Portugal–, obres que és previst iniciar el 2009. Sigui com sigui, la majoria de les noves autovies autonòmiques es construeixen avui dia a manera de desdoblament de les anteriors vies ràpides, i transcorren generalment per espais litorals molt urbanitzats. Això implica la necessitat de traslladar-ne el traçat diversos quilòmetres endins de la línia de la costa, amb la consegüent necessitat de fer grans moviments de terra i crear talussos que comporten un impacte important.

En tot cas, els darrers anys s'està detectant una nova cultura del territori que es fa sentir i una major presència dels assumptes territorials, urbanístics i ambientals, pel que fa no només a la Xunta sinó també als mitjans de comunicació. La tramitació de les Directrices de Ordenación do Territorio el 2008 o l'entrada en vigor de la llei de mesures urgents en matèria d'ordenació territorial⁷ són fets molt destacats en aquesta línia. Així mateix, la Consellaría de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes desenvolupa una campanya l'eslògan de la qual –«Onde vivimos, importa»– serveix de teló de fons en compareixences públiques i publicacions, campanya que globalment recorda la necessitat d'un major compromís públic amb la sostenibilitat territorial en general.

Bibliografia

Beiras, X.M. (1973): *O atraso económico de Galicia*. Vigo: Galaxia. [Reedició anotada: Beiras, X.M. (1995): *O atraso económico da Galiza*. Santiago de Compostela: Laiovento]

⁷ Lei 6/2007, do 11 de maio, de medidas urxentes en materia de ordenación do territorio e do litoral de Galicia.

- Caride, M. J. & Pis, E. (2000): «Presente e futuro das infraestructuras de transporte en Galicia», *Revista Galega de Economía*, 9(1): 315–330.
- Díaz Fernández, J.A. (1999): «La articulación territorial de Galicia con el resto del Estado. Aportaciones de la conectividad al desarrollo regional», *Estudios de construcción, transportes y comunicaciones*, 82: 15–35.
- Lois, R.C. (1997): «El eje urbano atlántico Galicia-Norte de Portugal», in López Trigal, L.; Lois, R.C. & Guichard, F. (coord.): *La articulación territorial en la raya hispano-portuguesa*. Zamora: Fundación Rei Afonso Henriques. p. 137–141.
- Ministerio de Fomento (2004–2007): *Anuario estadístico*. Madrid: Ministerio de Fomento.
- Nárdiz, C. (1991): «La formación y transformación de la red viaria en Galicia», *Boletín académico de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de A Coruña*, 14: 35–48.
- Nárdiz, C. (1992): *El territorio y los caminos en Galicia: planos históricos de la red viaria*. A Coruña: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia/Xunta de Galicia.
- Nárdiz, C. (1995): «Las carreteras y el territorio en Galicia», *Revista de Obras Públicas*, 349(3): 51–67.
- Pazos, M. (2001): «Diversificación de la oferta de transporte en las áreas metropolitanas gallegas mediante la posible creación de servicios de cercanías ferroviarias», in López Iglesias, E. & Ares Fernández, J.J. (ed.): *Novos escenarios para a economía galega: Actas do II Congreso de Economía de Galicia*. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela. p. 303–323.
- Pazos, M. (2003a): «Las infraestructuras de transporte público y la intermodalidad en la movilidad de la población en el eje urbano atlántico gallego», in López Lara, E. et al. (ed.): *Servicios y transportes en el desarrollo territorial de España*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla. p. 429–440.
- Pazos, M. (2003b): «Potencial das cercanías ferroviarias no Golfo Ártabro e nas Rías Baixas: repensar o papel do transporte público en Galiza», *Cerna. Revista galega de ecoloxía e medio ambiente*, 40: 23–25.
- Pazos, M. (2003c): *Movilidad de la población en la Galicia occidental: el eje urbano atlántico gallego*. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela. [Tesi doctoral inèdita]
- Pazos, M. (2004): «RUTO: solución ao transporte rural en Galiza», *Cerna. Revista galega de ecoloxía e medio ambiente*, 41: 28–29.
- Pazos, M. (2005): *Pontevedra litoral: hacia una ciudad continua*. Pontevedra: Servizo de Publicacións da Deputación Provincial de Pontevedra.
- Pérez Touriño, E. (dir.) (1997): *Infraestructuras y desarrollo regional: efectos económicos de la Autopista del Atlántico*. Santiago de Compostela/Madrid: Universidade de Santiago de Compostela/Civitas.