

LA SITUACION SOCIOECONOMICA DE LA PROVINCIA DE OURENSE Y LAS INFRAESTRUCTURAS:

Ourense es una provincia con unas características cercanas a la perfección para un desarrollo armónico con el resto de los territorios de la región del mundo en que está encuadrada.

Climáticamente tiene un pluviometría y temperaturas medias que no le producen los sobresaltos de sequías, inundaciones, grandes fríos ni grandes calores. Ni movimientos de tierras ni erupciones volcánicas; por ello ni el Estado ni la Autonomía precisan proveer partidas presupuestarias para imprevistos de esta índole.

Geográficamente se sitúa en un lugar fronterizo con la región norte portuguesa y estratégicamente encuadrada, camino de la costa gallega y por tanto camino obligado para las grandes infraestructuras viarias y ferroviarias. Su rica historia que demuestra su patrimonio monumental de todas las épocas, sus paisajes, bosques, montañas y embalses para todo tipo de deportes así como su gastronomía de productos naturales y el termalismo son fuentes de riqueza, como deberían de serlo sus bosques y su agricultura.

Y sobre todo sus gentes, que triunfan por su capacidad de trabajo, eficiencia y ganas de hacer, tanto aquí como especialmente en el exterior.

Sin embargo, inmersa en una Comunidad en donde aparentemente se vive bien, hay bolsas de pobreza y precariedad, persiste y avanza la despoblación y el envejecimiento. Ourense pierde 4 habitantes por día (26.000 desde 1998) y es una de las tres provincias más envejecidas de Europa. Ocho de cada diez ayuntamientos gallegos condenados a desaparecer son ourensanos.

El bosque gallego es el de mayor potencial de crecimiento de toda Europa, y nuestra provincia tiene el 65 % de su terreno forestal improductivo y expuesto a incendios. Nada menos que 325.000 Ha.

De las grandes ciudades gallegas, solo Ferrol tiene un porcentaje menor de población activa que Ourense (no llegamos al 50%). Tenemos 327 núcleos de población desiertos y de las 75.000 Ha. gallegas abandonadas de todo cultivo, 25.000 son de nuestra provincia.

En 65 ayuntamientos el principal ingreso son las prestaciones públicas, con un 39% bajo el umbral de pobreza.

El Producto Interior Bruto de la provincia apenas supera el 10% del gallego, dicho de otra manera el 90% de la producción gallega en bienes y servicios se realiza fuera de nuestra provincia. Por otro lado, el Valor Actual Bruto de las empresas de la comarca de Ourense supone el 4,02 % de Galicia, y el del resto de las comarcas provinciales solamente el 1,16 % gallego.

La exportación de las empresas ourensanas, que está creciendo relativamente respecto al resto de Galicia, supone solamente el 4 % de la Comunidad.

Un tercio de los hogares ourensanos carece de acceso a banda ancha.

En cuanto a ADSL de 10 megas o más, la cobertura solo es del 50%.

Por no seguir dando datos que no queremos calificar de desalentadores sino de modificables, pasemos a considerar algunas de las causas:

Las causas nunca son únicas y este FORO aprecia el trabajo de nuestros representantes. No podemos negar el esfuerzo de la Provincia por estar en los foros de desarrollo poblacional, buscando la visibilidad.

Sin embargo sin ser baldío puede ser insuficiente si todos, absolutamente todos los cargos electos o designados para nuestra provincia, ocupen los puestos que ocupen, no hacen el esfuerzo común en su defensa. Defensa de una provincia que lo necesita todo para no seguir decayendo y perdiendo población, para no seguir viendo como emigran los más preparados y como nuestra economía sigue cayendo. De los 511.000 gallegos que se fueron de Galicia, 113.000 son ourensanos. Supone un 22 %, tan desproporcionado que es el doble de lo que correspondería por población

Las administraciones públicas, ajenas, no están teniendo en cuenta la situación ourensana desde hace años. Las inversiones en la provincia reflejadas en los presupuestos públicos son insuficientes, y la situación se agrava cuando no se gastan en el período y se quedan en el papel, o se van a cubrir otras necesidades. En nuestra provincia se da la circunstancia de que cada año se presupuestan las cantidades que no se gastaron en el anterior. Ante esta situación nuestras autoridades han de hacer causa común, y si las inversiones y los gastos realmente ejecutados perjudican a Ourense todos han de decirlo y reclamar, y si son adecuados han de serlo para todo el que defiende a Ourense. Si no empezamos a actuar al margen de los partidismos todo seguirá igual, y los índices ourensanos seguirán alejándose de las otras provincias que sí se van desarrollando.

Hay otras provincias que están en situaciones semejantes, pero reaccionan actuando y presionando de manera conjunta, y están logrando sus objetivos. Ourense no se puede quedar atrás.

Para revertir esta situación de declive resulta imprescindible dotar a nuestra provincia de infraestructuras de toda índole: tecnológicas, de vivienda, servicios sanitarios, de formación, plataformas de comercialización, de comunicaciones, etc. Hoy nos vamos a referir especialmente a las de comunicación viaria y ferroviaria en el contexto de la inversión pública.

La inversión pública no es la única fuente que motiva el desarrollo de nuestra provincia, pero su ausencia para infraestructuras imprescindibles sí es la causa del atraso. Vamos a exponer algunos datos:

Solamente el Ministerio de Fomento, desde 2014 dejó de invertir en Galicia 2.308 millones de los que tenía presupuestados. La mayoría en la provincia de Ourense.

En una España que invierte por Km2 y millón de habitantes un 34 % menos que Francia y un 35 % menos que R.U. y Alemania, en los últimos 7 años la inversión pública cayó un 58%, y a Ourense le tocó la peor parte. En una provincia que no posee puertos marítimos ni aeropuertos, las comunicaciones viarias resultan vitales para competir, y deberían de ser potenciadas de manera sustancial. Sin embargo, veamos:

Carreteras

La circunvalación Norte de la ciudad suma casi 10 millones de euros en presupuestos desde el año 2003, está planificada desde hace 21 años (1998) y aún no se empezó. Esos 10 millones de euros no se invirtieron en Ourense. Al día de hoy solo se está tramitando el tramo más corto y menos costoso, el de Quintela- Eirasvedras, que no se incluía en los presupuestos generales de 2019, no aprobados. El proyecto inicial contempla un túnel bajo el barrio de Covadonga y el enlace en A Casilla con la futura conexión con la autovía de Lugo. Este tramo está en los albores de su tramitación y olvidado en la reivindicación, como otros.

Las autovías de Ponferrada y Lugo, esenciales para el desarrollo de la Galicia interior (junto con el AVE Ourense- Lugo) están sin empezar, se van dando mínimos pasos administrativos, y hasta se comenzó hace años el tramo de A Barrela de la A-56 que va a Lugo, paralizándose durante años. Estaba programada para terminar en el año 2009. Ahora ese tramó se reanudó y quizás se remate este año, con un retraso de diez años; pero, por lo que vemos, el resto de la autovía a Lugo no es una prioridad para el Ministerio. Las demás ciudades gallegas están comunicadas por autopista o autovía, pero a Ourense y a Lugo, a los que no somos eje atlántico, se nos sigue negando esa comunicación. No hay plazos de terminación, ni hasta de comienzo.

La A-76 de Ponferrada sigue dando lentísimos pasos administrativos y no se vislumbra su comienzo. Figura en presupuestos anuales que luego no se gastan en esa partida.

La carencia de estas comunicaciones, retrasadas sine die, tiene mucho que ver con que la suma de la producción de Lugo y Ourense no alcance la cuarta parte de Galicia.

Valdeorras y el resto nororiental de la provincia están muy mal comunicados. La autovía de Ponferrada es esencial y la variante de O Barco, en gestación desde 2009 está sin comenzar.

La transformación de la carretera OU-533 entre A Rúa y A Gudiña en una vía rápida se hace necesaria más que nunca para la conexión que tendrá la comarca valdeorresa con el AVE en la estación Porta de Galicia, en A Gudiña, adjudicada en estos días.

La zona fronteriza sur de la provincia precisa de la continuación de la autovía AG-31 Ourense–Celanova hasta la frontera portuguesa, en donde están próximas las autovías que nos conectan con nuestro país vecino.

Estas son actuaciones imprescindibles e irrenunciables y que se han de efectuar de manera inmediata para dotar a nuestra provincia del músculo necesario que ayude a frenar la despoblación y el abandono del campo.

Ferrocarril

El AVE a Galicia se anunció en 2003 con motivo del hundimiento del “Prestige”. Se comenzó en junio del 2005. Se prometió su terminación para 2010, 18 años después de la inauguración del de Andalucía. Desde que figuran en los Presupuestos Generales de Estado, las cantidades para el tramo ourensano suman 4.096 millones de €. La plataforma de todos los tramos entre Lubián y Taboadela fueron adjudicados a las empresas, que los construyen por 1.802 millones, y todavía no se han terminado las obras. Significa que al menos 2.000 millones no se han invertido en nuestra provincia. La última programación prevé la terminación de las obras en diciembre de 2019 y comienzo de las pruebas. Este plazo es imposible de cumplir. Las obras podrían terminarse a mediados de 2020 y las pruebas suelen durar un año. Si no se paraliza de nuevo, podría estar en servicio en el segundo trimestre de 2021, pero no antes.

Pero el último tramo pendiente entre Taboadela y Ourense sigue todavía sin iniciarse, y nuestros gestores tendrán que emplearse a fondo si quieren que se termine en 2024, para tener por fin alta velocidad en Galicia, treinta y dos años después del de Sevilla.

La Estación Intermodal y la “mal llamada variante” de trazado nuevo Taboadela-Ourense, (el único que garantiza Alta Velocidad), pendiente de licitación por la falta de interés por Galicia, atraerían una inversión para la comarca ourensana de aproximadamente 500 millones de euros que supondrían una inyección para el empleo y el consumo. Se anuncia estos días los primeros pasos de la licitación del tramo Seixalvo-Estación, licitación que debería de estar concluida antes de que finalice el año 2019 o perderá vigencia la Declaración de Impacto Ambiental, lo que obligaría a iniciar de nuevo ese proceso.

Resulta fundamental reivindicar una estación realmente intermodal que resuelva tanto los problemas de movilidad y funcionalidad existentes como los que la propia implantación de esta infraestructura va a generar, en donde todos los medios de transporte que intervengan en esta actuación se interrelacionen de manera rápida, eficiente, cubriendo cortas, medias y largas distancias, y sin generar problemas para los ciudadanos.

Pero también hemos de exigir una verdadera permeabilidad entre los barrios de A Ponte y O Vinteún. Las propuestas planteadas por las diferentes administraciones están muy alejadas de resolver los problemas señalados anteriormente, buscando únicamente que la alta velocidad atravesase Ourense, y llegue a Galicia, pero muy alejada de lo que debe de ser una adecuada planificación urbanística del espacio en el que se interviene.

Hemos de recordar que las decenas de miles de metros cuadrados que ADIF posee en ese espacio fueron obtenidas en su momento mediante el sistema de expropiación, apoyándose en la utilidad pública y social que suponía la llegada del Ferrocarril desde Zamora. Una sustancial parte de esa superficie se destinó a vías para transporte de mercancías, almacenes, barracones y silos, actualmente infrautilizados, en un avanzado estado de deterioro y que así se pretende que sigan, a la espera de no sabemos muy bien que intereses urbanísticos.

Si en aquel momento se consideró necesaria la expropiación de los terrenos por su utilidad pública, provocando para ello la fractura del barrio de A Ponte, también ahora, reivindicando esa utilidad pública, se han de poner parte de esos terrenos inutilizados a disposición de la ciudad. Se posibilitaría de esa manera una actuación sensata, razonable y sensible con el espacio en el que se quiere implantar esta infraestructura y se haría efectiva y real la permeabilidad y conexión entre los barrios fragmentados por el ferrocarril en esa parte de la ciudad. La no ejecución de una actuación decidida en las decenas de miles de metros cuadrados que posee la ADIF anula cualquier posibilidad de que se pueda alcanzar la conexión o permeabilidad adecuada entre barrios.

Con frecuencia se manifiesta por parte nuestras autoridades que tal o cual infraestructura se ha “desbloqueado”; en varios casos se producen a lo largo de los años varios “desbloqueos” del mismo proyecto. Sería bueno saber cuál es la mano que bloquea repetidamente las infraestructuras pendientes de nuestra provincia. La diferencia en riqueza y puestos de trabajo de una inversión con plazo real de ejecución de las obras a su aplazamiento de años es sensible. Esta actitud de las administraciones con la provincia de Ourense nos ha perjudicado enormemente. En 2018 las cantidades consignadas en los PGE para Ourense también se quedaron sin gastar, excepto las del AVE, en donde se invirtió realmente el 62 % de lo presupuestado.

En la ciudad

En la capital el retraso de años y a veces de décadas, también figurando en presupuestos no gastados, de la Biblioteca, Archivo, Museo Arqueológico, de la sede de la Confederación Miño-Sil, de la Plaza de Abastos nº 1, del Centro de Interpretación de los Parques Naturales, etc. demuestran el desinterés y abandono de las administraciones con Ourense.

La ciudad necesita un verdadero plan de rehabilitación de nuestro casco histórico, que incida sobre todo en el ámbito que va desde la plaza mayor hasta el Posío, diferente a lo que tenemos, conservacionista e inmovilista. Miremos a Pontevedra, por ejemplo. No se trata de un Plan especial de protección y reforma, preventivo, sino de un verdadero plan de desarrollo, que de una manera sostenible ponga en valor y devuelva la vida a esa parte tan importante de nuestra ciudad. También necesita sustento jurídico, para poder afianzar y desarrollar esa riqueza aún sin explotar que es el la del termalismo. De esto ya hablamos en el primer trabajo sobre Plan de Ordenación y funcionamiento municipal.

En resumen, el trato de las Administraciones con Ourense, no ha sido ni mucho menos el necesario para una provincia con la menor de las rentas familiares, las pensiones más bajas, escasamente industrializada y con la población envejecida y disminuyendo. Y no ha habido en nuestros dirigentes unidad de criterio en la defensa necesaria ante tal actitud. También hemos de señalar que la reacción de la población fue de fatalismo y dejadez, como si no se pudiera esperar otra cosa.

Otras provincias en situación quizá no tan extrema han reaccionado y están consiguiendo una reversión de su situación. Es creencia de este FORO que entre todos Ourense también puede conseguirlo.

MIEMBROS FUNDADORES:

El Liceo de Ourense, Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia.- Círculo de Jóvenes Empresarios de Ourense.- Ilustre Colexio Oficial de Médicos de Ourense.- Asociación de Propietarios de Fincas Urbanas.- Colegio de Economistas de Ourense.- Federación de Comercio de Ourense.- Agrupación Provincial de Libreiros de Ourense.- Federación de Librerías de Galicia.- Asociación Empresarios Polígono San Cibrao.- Colegio de Abogados de Ourense , Centro Comercial Aberto Ourense Centro.- Asociación de Constructores de Ourense,- Colegio Oficial de Agentes de la Propiedad Inmobiliaria de Ourense.