

- A comunidade segue sendo a cuarta rexión co valor engadido bruto máis baixo de España, alonxándose progresivamente das comunidades máis ricas do país.
- Galicia segue sendo unha das rexións dos Quince que, en termos relativos, presenta en Bruxelas menos proxectos xeradores de economía productiva. Entre outras inversións, a UE cubriu o 85% do coste das autovías.
- Os precios dos produtos están moi preto da media nacional e por riba de comunidades autónomas máis ricas como Cantabria, Canarias, Aragón; ten unha das rentas familiares máis baixas de España.
- Galicia supera a media nacional de porcentaxe de poboación analfabeta, sen estudos ou con estudos primarios.

Estes feitos xa deron lugar a que o Informe Hispalink do ano pasado, suxerira que Galicia debería aplicar a receta irlandesa, é dicir, invertir máis en educación e investigación, porque está demostrado:

¿non hai evidencia algunha da existencia dun vínculo automático entre o crecemento do transporte e o desenvolvemento económico ou a creación de emprego!

Do que si hai evidencias é da finalidade especulativo-urbanizadora destas obras. A creación do futuro parque empresarial da Portela, ata o momento, parece levar a mesma finalidade: unha empresa local propón trasladarse ó parque industrial para construír vivendas na súa parcela; o Concello negocia a reubicación doutras industrias no polígono (Faro de Vigo, 24 de abril de 2002).

¿É este o verdadeiro desenvolvemento económico que se pretende coa creación da vía rápida?.



do Morrazo

Apdo. 49 - CANGAS

morrazo@arrakis.es

www.arrakis.es/~morrazo

**BOLETÍN
INFORMATIVO
*MAIO 2002***

A REALIDADE É TOZUDA: NINGUÉN PODE GARANTIR PROGRESO ECONÓMICO COA CONSTRUCCIÓN DA VÍA RÁPIDA

Existe un consenso xeralizado en que as infraestruturas de transporte xeran modernización e desenvolvemento económico, baseándose en que a rapidez favorece as oportunidades de negocio (“time is money”).

Esta ilusión é fomentada polos políticos e os grandes grupos económicos que son os beneficiarios directos deste tipo de infraestruturas.

Sen embargo, son numerosos os informes que cuestionan a existencia dunha relación causa-efecto entre infraestruturas e progreso económico. É máis, algúns como o **Informe Transport 2000**, chegan a conclusión de que **calquera incremento do tráfico é contraproducente**. A suma de efectos negativos anula os incrementos de riqueza, eficiencia, confort e facilidade que deberían de resultar do volume do tráfico (Groupe Transport 2000 Plus: Transport in a fast Changing Europe, Bruxelas 1990).

Na realidade social convén ter en conta outras moitas consecuencias que inflúen nos procesos, podéndonos atopar con frecuencia, con resultados distintos ós que agardamos.

Tras comprobar os resultados, informes de expertos din que:

- Non existe un beneficio económico inmediato, e algúns proxectos resultan prexudiciais (imprevistos, demora de prazos, dificultades técnicas non agardadas,...).

- Para Neil Kinnock, anterior comisario de transportes, a solución ó tráfico non pode ser unicamente a construción de infraestruturas debido ó seu custo tanto económico como ambiental (Conferencia Paneuropea de Transporte de Helsinki, xuño 1997)

- A rendabilidade do proxecto vese reducida si facemos unha verdadeira avaliación dos costes da obra: desvalorización da paisaxe, perda de espazos de lecer, perda de patrimonio histórico e cultural, perda de terreo forestal e agrícola, danos por alteración do réxime de augas,...



- O informe SACTRA (Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment) do goberno británico, en contra da crenza xeral, conclúe que unha vía que conecta dúas zonas de diferente poder económico, pode favorecer á parte máis desenvolvida, ou non provocar ningún tipo de beneficio.

- Hai influencia negativa nas economías locais, por:

- ✓ favorecer a penetración das grandes transnacionais en

detrimento do tecido económico local.

- ✓ dificultar o desenvolvemento endógeno das empresas menos desenvolvidas.

- ✓ provocar unha diminución de ingresos do turismo en pequenas poboacións: a menor tempo de viaxe, moitos visitantes non pernoctan nin quedan a comer no lugar.

- ✓ acentuar as diferencias entre a zona menos desenvolvida con respecto á máis rica, (fenómeno que se produce a nivel global en tódalas economías), aumentando a dependencia e sensibilidade para afrontar as crises.

Xa na nosa comarca, os comerciantes comezan a ver as orellas do lobo. Nun recente informe de FECIMO se apuntan como futuras ameazas ó comercio local: **mellora das comunicacións**, globalización do mercado, creación de grandes superficies (Faro de Vigo, 9 de abril de 2002).



Tras anos escoitando o discurso da necesidade dunhas boas vías de comunicación para o desenvolvemento económico e a creación de emprego, agora espertamos do marabilloso soño cuns informes (“España 2002, unha interpretación sobre a súa realidade social”, elaborado pola Fundación Encuentro) que sitúan a Galicia na cola das rexións europeas, a pesares de seren a sexta rexión en esforzo público inversor, sobor de todo en infraestruturas. Isto é o que descubren da triste realidade galega: