



Informe: STOP A-76

Paremos o despilfarro da Autovía A-76



STOP A-76

Paremos o despilfarro da Autovía A-76

Introducción

1-Densidade do Tráfico

- 1.1-Análise dos datos de Intensidade Media Diaria do tráfico de vehículos (IMD)
- 1.2- Tendencia do tráfico cara o futuro
- 1.3-¿Qué pasaría se no futuro houbera un incremento do tráfico?
- 1.4- Custe por Kilómetro de Autovia.

2-Ribeira Sacra Patrimonio da Humanidade

3-As obras públicas innecesarias: Un paraíso para a corrupción.

- 3.1-Exemplos de Despilfarro e Gastos de Mantemento
- 3.2-O diñeiro das obras innecesarias provoca corrupción
- 3.3-Os recortes de servizos públicos aos cidadáns

4-Graves deficiencias ambientais do proxecto da A-76

Conclusión: Parar o despilfarro e a corrupción, garantía de futuro.

Introducción:

O proxecto de autovía entre Ourense e Ponferrada, chamada A-76, comezou a tramitación da súa participación pública mediante o establecemento dun periodo de alegacións ao Estudo de Impacto Ambiental (EIA) no ano 2008.

A Declaración de Impacto Ambiental aprobouse en Setembro de 2013, 5 anos despois da participación pública do EIA e declara ao proxecto viable ambientalmente (do mesmo xeito que o 99% dos proxectos de obras públicas, incluídos aqueles que supoñen unha marcada e contrastada agresión ao medio ambiente e son manifestamente incompatibles coa súa conservación).

Ao ser unha obra de titularidade estatal a súa tramitación ambiental corresponde ao Ministerio de Agricultura actualmente. No ano 2008 este Ministerio responsable era o denominado Ministerio de Medio Ambiente. O promotor do proxecto é o Ministerio de Fomento.

A finalidade do presente informe sobre a Autovía A-76 é axudar a clarificar a **viabilidade** do proxecto en base a parámetros medibles de tráfico de vehículos e doutros parámetros de interese social e ambiental que, ou ben non están incluídos no proxecto, ou ben non son considerados pola maquinaria burocrática habitual como dignos de terse en conta especificamente, a pesar de que eses mesmos parámetros son de vital importancia para os habitantes das zonas afectadas, supostos beneficiarios ou perxudicados pola realización do proxecto.

1-Densidade do Tráfico

O primeiro factor necesario para poder avaliar a conveniencia, ou non, dunha ampliación dunha estrada de dous carrís a outra con dobre calzada e catro carrís, é comprobar a densidade do tráfico existente ademais de estimar a súa tendencia futura, xa que este é o principal feito determinante á hora de plantexar un proxecto que supón un enorme gasto de cartos públicos tan necesarios en periodos de crise como o actual.

A primeira eiva detectada na información pública sobre o proxecto de autovía A-76 é destacar que a información sobre o tráfico de vehículos que supostamente ten que mellorar coa construción desta vía non aparece reflectida nin sequera minimamente na documentación do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), a única a disposición pública dos cidadáns para formular as conseguíntes alegacións que estimen oportunas.

É dicir, que dende o primeiro momento a información do tráfico permanece oculta aos ollos do público.

É fácil decatarse de que a razón para ocultar aos ollos do público os datos do tráfico é que este resulta moi escaso para xustificar racionalmente a construción desta autovía.

Por este motivo a primeira función deste informe é a de examinar os datos oficiais do tráfico de vehículos procedentes do Ministerio de Fomento que poñen de manifesto a falta total e absoluta de xustificación do proxecto de autovía A-76 en base aos datos de tráfico.

Os datos son referidos á Intensidade Media Diaria (IMD) do tráfico de vehículos medido en datos homoxéneos por parte do Ministerio de Fomento e dispoñibles publicamente no seguinte enderezo web:

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CARRETERAS/TRAFICO_VELOCIDADES/MAPAS/

Para ter unha maior capacidade de determinar en primeiro lugar se existe tráfico suficiente para a ampliación desta vía escolleuse o ano 2007, que foi o ano anterior á participación pública do EIA do proxecto e máis os anos 2011 e 2012 por ser os dous últimos dispoñibles, posteriores á exposición pública pero determinante á hora de coñecer a tendencia e intensidade actual do tráfico.

**Intensidade Media Diaria (IMD) de tráfico de vehículos ao longo da N-120
entre Ourense e Ponferrada.**

Fonte: Ministerio de Fomento

| | 2007 | 2011 | 2012 | Variación 2011 -2012 | Variación 2007 - 2012 |
|---------------------------------|-------|-------|-------|-------------------------|--------------------------|
| Saída Ourense – Monforte | - | 5.581 | 5.084 | -8.90% | |
| Alto da Guítara | - | 4.265 | 4.257 | -0.18% | |
| Monforte – Oeste | 4.342 | 5.077 | 4.472 | -11.91% | +2.99% |
| Monforte – Centro | - | 4.528 | 4.352 | -3.88% | |
| Monforte – Leste | - | 4.100 | 3.918 | -4.43% | |
| Pobra de Brollón | - | 3.868 | 3.506 | -9.35% | |
| Montefurado | 3.624 | 3.263 | 3.016 | -7.56% | -16.77% |
| A Rua | - | 3.775 | 3.969 | +5.13% | |
| O Barco | 8.708 | 7.807 | 7.685 | -1.56% | -11.74% |
| Rubiá | - | 4.099 | 4.122 | +0.56% | |
| Acceso Autovia Vilafranca | 7.049 | 7.064 | 6,002 | -15.03% | -14.85% |
| IMD Total Media | 5.930 | 4.857 | 4.580 | -5.70% | -10.74% |

Nota metodolóxica: A comparativa IMD Total Media 2007-2012 obtívose tendo en conta unicamente os 4 puntos comúns nestas dúas datas. A comparativa IMD Total Media 2011-2012 obtívose da totalidade dos puntos de control.

1.1-Análise dos datos de Intensidade Media de Tráfico diario de vehículos (IMD)

Para poder estimar a conveniencia ou non da ampliación desta vía de 2 a 4 carrís e de 1 a 2 calzadas cun enorme gasto presupostario debemos coñecer en termos de Intensidade Media Diaria (IMD) cales son as cantidades recomendadas dende o punto de vista técnico para realizar estas costosas actuacións.

A cantidade diaria de tráfico recomendada pola Unión Europea para realizar un **desdoblamento** de estrada de 2 a 4 carrís é de entre **10.000 – 15.000 vehículos diarios (IMD)**.

Para os treitos situados entre os 5.000 – 10.000 vehículos diarios (IMD) a recomendación é que dispoñan de accesos controlados a distinto nivel, é dicir, accesos controlados como nas estradas comunmente coñecidas como **vías rápidas**.

En base a estes datos atopamos que os únicos treitos que de xeito sostido (varios anos seguidos) manteñen unha IMD claramente superior a 5.000 vehículos son: na entrada do Barco de Valdeorras cunha IMD de entre 7.000-8.000 vehículos, e na entrada da Autovía do Noroeste en Vilafranca do Bierzo con 6.000-7.000.

As características desta vía nestes dous treitos son coherentes e aptas para circular á velocidade axeitada e **non chegan nin ao tráfico MÍNIMO recomendado** para o desdoblamento en autovía.

No resto dos treitos o tráfico non chega, de xeito sostido, a 5.000 vehículos diarios. A pesar de todo, o treito entre Ourense e Monforte de Lemos, que se sitúa na orde de 4.000-5.000 vehículos de IMD, as características actuais da vía son de vía rápida polo que nestes momentos resultan totalmente suficientes para soportar a actual intensidade do tráfico e mesmo un notable incremento.

Ningún dos tramos do trazado entre Ourense e Ponferrada acada o tráfico mínimo necesario para proxectar un desdoblamento de calzada.

1.2- Tendencia do tráfico cara o futuro:

No actual marco de crise aconómica o descenso do tráfico total nos 4 puntos de control dos que dispomos datos os 3 anos estudados, descendeu un 10%, deste descenso a metade do total sucedeu no último ano analizado ate o momento que é 2012 (5%).

Polo tanto a tendencia do tráfico nesta vía é ao descenso que ademais se intensifica enormemente nos últimos anos, o que resulta coherente cos datos xerais de alongamento da crise económica e máis o esgotamento cada vez maior dos recursos económicos da poboación.

Esta tendencia é similar á detectada en toda Galiza como así o atestigua a seguinte noticia de prensa:

[La crisis retira 11.000 vehículos del tráfico diario de las autovías \(23-06-2013\)](#)

Nestes momentos a tendencia do tráfico é a descender e a intensificarse ese descenso de xeito xeneralizado tanto no conxunto das estradas galegas como na N-120 en particular.

1.3-¿Qué pasaría se no futuro houbera un incremento do tráfico?

Cos actuais niveis de tráfico as características da vía son axeitadas e, para que se acadara o tráfico recomendado para proxectar o desdoblamento da A-76 (**niveis previos, para proxectar, antes de construír**) deberían elevarse moi notablemente os niveis actuais entre un 30-70% dende o tráfico detectado no 2012.

O máis posible é que a tendencia á perda de tráfico continúe alomenos durante os anos 2013 e 2014, aqueixados dun, notablemente maior impacto, na caída do consumo privado, que deriva en descensos notables do uso de vehículos privados nas estradas por descenso no consumo de carburantes.

É dicir que baixo todos os puntos de vista existe tempo suficiente para comezar de novo un proceso de desdoblamento se o aumento do tráfico fose elevado, pero que non é previsible na actualidade baixo ningún punto de vista e, que debería de ser moi significativo durante moitos anos seguidos cousa que o fai altamente improbable.

Asimesmo recomendamos que se manteña a actual N-120 nun **estado de conservación** axeitado porque resulta paradóxico que se pretenda converter en autovía aquilo ao que non se lle proporciona un mínimo mantemento para mantelo en óptimas condicións, o que redundaría nunha menor capacidade de circulación de vehículos, así como recomendamos a construción dos accesos controlados ás poboacións aqueixadas de falta galopante de inversións en seguridade viaria.

1.4- Custe por Kilómetro de Autovía.

O custe económico da construción e desdoblamento de autovías é moi notable. O custe dos **desdobramentos** de autovía pode oscilar entre o 3 e os 8 millóns de euros por Kilómetro según se trate de territorios máis ou menos montañosos ou accidentados.

O custe da **construción de novos treitos de autovía** tamén rolda entre os 5-12 millóns de euros por Kilómetro.

O trazado previsto da A-76 situarase preto dos 125 Kilómetros dos que a maioría serían de desdoblamento en boa medida por territorios moi accidentados con numerosos túneis e viaductos.

Estimamos un custe de construción por Kilómetro medio-alto e podemos deste xeito inferir que o gasto necesario roldará os **800-1.200 millóns de euros** o que supón un enorme gasto de recursos económicos dilapidados nun periodo de crise económica no que eses mesmos recursos adicados a atender necesidades reais da poboación redundarían nunha mellora notable do benestar social.

Estes gastos de construción son estimacións a priori xa que no estado español é moi frecuente que os presupostos iniciais se vexan amplamente superados por **sobrecostes** relacionados con causas que, as máis das veces, distan lonxe de estar xustificadas tecnicamente.

[En España los sobrecostes son la norma y no la excepción. \(6-01-2014\)](#)

[España paga por construir sus carreteras casi el doble que Alemania, según el Tribunal de Cuentas Europeo \(15-05-2014\)](#)

2-Ribeira Sacra Patrimonio da Humanidade

Entre os efectos negativos deste proxecto de autovía, aparte dos desastrosos efectos ambientais, tamén hai que incluír á influencia desta infraestrutura na consecución dun obxectivo de recoñecemento de boa parte do trazado proxectado como **sitio Patrimonio da Humanidade** pola Unesco (*United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*) pertencente á Organización das Nacións Unidas (ONU) é un dos máximos recoñecementos a nivel mundial aos que pode optar un territorio.

Dende hai bastantes anos numerosas organizacións non-gubernamentais, a maioría dos concellos da zona proposta e máis as Deputacións Provinciais de Lugo e Ourense teñen emprendido acordos e iniciativas para chegar a conseguir esta declaración porque resulta de vital importancia para o desenvolvemento turístico, económico e sustentable desta ampla zona das dúas provincias que ademais implica unha preferencia notable á hora da petición e concesión preferente de axudas e recursos económicos ante a administración autonómica, estatal e da Unión Europea.

Ninguén dubida da tremenda importancia da declaración da Ribeira Sacra como Patrimonio da Humanidade pero o que xa non resulta tan coñecido é que os proxectos que danan o Patrimonio Cultural, a Paisaxe e máis ao Patrimonio Natural **poden ocasionar a non concesión do galardón ou a retirada do mesmo unha vez concedido** (Directrices 89 e 90, de: “Directrices da Unesco para a aplicación da Convención do Patrimonio Mundial”).

O gran consenso social acadado para a Declaración da Ribeira Sacra como Patrimonio da Humanidade fai supor un desenlace positivo a medio prazodeste importante obxectivo sempre e cando os varios proxectos ameazadores do patrimonio (entre os que a autovía A-76 é o máis destacado) non cheguen a realizarse.

Recentemente ADEGA (Maio 2014) ten abordado este tema publicamente do que se pode dispor de información abundante e concreta neste enlace e dos seus enlaces asociados:

[Ribeira Sacra: ou Patrimonio da Humanidade, ou de Iberdrola, GN-Fenosa, construtoras, canteiras... \(7-05-2014\)](#)

3-As obras públicas innecesarias: Un paraíso para a corrupción.

Como terceiro, pero non por iso menos importante, dos factores, fóra dos procesos burocráticos legalmente establecidos para unha suposta avaliación dos beneficios-prexuízos da construción da autovía, temos que analizar os aspectos referidos á construción innecesaria de grandes infraestruturas de todo tipo no estado español. Referímonos en concreto á segunda maior lacra recoñecida polos cidadáns en sucesivas enquisas de opinión do CIS, falamos agora da corrupción.

[La preocupación por la corrupción vuelve a sus cotas más altas y crece la inquietud por el paro \(5-03-2014\)](#)

Para analizar o factor corrupción na influencia sobre a construción da autovía A-76 debemos inferir os datos sobre outros proxectos coas mesmas características e examinar a importancia do factor corrupción no plantexamento e realización desas obras así como nas consecuencias futuras que derivan da realización de obras públicas innecesarias.

3.1-Exemplos de Despilfarro e Gastos de Mantemento

Nestes últimos anos nos que a grave crise económica continúa con toda a súa crudeza no estado español, os cidadáns somos os receptores dunha serie de medidas fiscais destinadas a recaudar inxentes cantidades de recursos económicos destinados a pagar a Débeda dos bancos adquirida no periodo 2002-2007, pola expansión desmedida do crédito, sobretudo debido ao sector inmobiliario.

Neste periodo de expansión 2002-2007 tamén se produce un fenómeno característico de cando o diñeiro é prestado polas entidades financeiras en grandes cantidades debido ao seu baixo prezo relativo. Falamos da financiación de todo tipo de proxectos de grandes obras públicas, independentemente de se son útiles para respostar a problemas dos cidadáns ou se, polo contrario, ao ser innecesarias convírtense en estruturas que supoñen un gasto inxente debido ao seu custe de mantemento e reparación a pesar da falta de uso.

A lista de proxectos despilfarradores de recursos públicos de todo tipo é interminable:

[La 'ruta del derroche' recorre la geografía española \(25-03-2013\)](#)

[The Spanish motorway network is the fifth largest in the world by length, after the United States, China, Russia and Canada.](#)

[El despilfarro de las autopistas \(6-09-2012\)](#)

[Fondos europeos para infraestructuras, ¿un cheque en blanco para la destrucción ambiental? Presentación de cinco casos españoles.](#)

Esta lista de proxectos que, quedaron inservibles ou infrautilizados pouco despois de ser contruidos, é interminable. O feito supón que a elaboración de grandes obras públicas sen unha debida xustificación dos motivos dese gasto, **É XENERALIZADA**, e non exclusiva deste proxecto de Autovía A-76.

Sen embargo este proxecto de Autovía A-76 entra claramente entre os candidatos seguros a ser outra nova infraestrutura infrautilizada e de inasumible mantemento porque **CLARAMENTE non dispón do mínimo tráfico necesario para xustificar a súa construción.**

Finalmente, recordar que manter 1 Km de autovía construída require dunha continua inversión en **Gastos de Mantemento** de entre 19.000 e 45.000 euros por Km en cada actuación e que, de non seren realizados estes gastos, o crecemento dos accidentes de tráfico e a redución da velocidade recomendada son moi notables.

[¿Cuánto vale mantener 1 km de autovía?](#)

As evidencias amosan que namentras se plantexa o proxecto de autovía A-76, en todo o estado español, o **mantemento actual das estradas e autovías xa construídas é moi deficiente** e o seu estado de conservación evoluciona a peor.

[La falta de mantenimiento deja las carreteras españolas en un limbo \(21-09-2013\)](#)

3.2-O diñeiro das obras innecesarias provoca corrupción

Durante o gran período de gasto e financiación de obras públicas non houbo control por parte: nin de organismos reguladores europeos e estatais, nin de entidades financeiras, nin de responsables políticos. Deu lugar a unha gran marea de diñeiro que inundou o estado español no período 2002-2007 (despois da impantación da moeda do Euro) que, lonxe de ser investido en servizos e mellorar o nivel de vida dos cidadáns, foi investido maioritariamente en obras públicas que melloraron notablemente os ingresos dun número reducido de persoas e estableceron a corrupción e a política de sobrecostes como o xeito “normal” de funcionamento.

Non é misión deste informe cuestionar nin apoiar sentenzas xudiciais nin xulgar asuntos que se atopan nestes momentos sub-iudice, senón demostrar que hai amplas evidencias da existencia dun sistema de corrupción xeneralizada nas institucións públicas no estado español alimentada polas políticas de sobrecostes e a opacidade na tramitación de obras públicas innecesarias (como é o caso da autovía A-76).

Como vai por diante a nosa **clara intención de unicamente expor os feitos** e non é obxecto deste informe a discusión política deste controvertido asunto, limitáremos a expor as fontes da prensa dixital e a cinguirnos a ligar uns artigos con outros para que cada persoa saque as súas propias conclusións baseadas no coñecemento e recoñecemento dos feitos.

Cando hai 10 ou 15 anos os cidadáns pensabamos na corrupción tiñamos asumido que se trataba de un asunto que abrangía a funcionarios, ou policía corruptos (por exemplo) aos que outras persoas lles ofrecían pequenas cantidades de diñeiro (a mordida) pola realización de pequenos servizos.

Se ben este tipo de corrupción é frecuente en moitos países do mundo, no estado español non é o habitual, polo menos non existe unha percepción xeneralizada de que así sexa.

Sen embargo si parece existir outro tipo de corrupción oculta aos ollos dos cidadáns correntes que se produce en base a **grandes cantidades de diñeiro opaco para proxectos de grandes obras públicas**. Sobre todo falamos de casos moi coñecidos de **“gran corrupción”** derivada de operacións inmobiliarias nos niveis administrativo e empresarial.

As cousas cambian notablemente dende o ano 2013 no que se abre unha investigación xudicial sobre o Tesoureiro do Partido Popular, Luis Bárcenas.

É o chamado **Caso Bárcenas** que pon de manifesto a existencia dun **grao de corrupción xeneralizada** nun partido político concreto e vai desvelando paulatinamente o profundo e extendido do problema.

Como fonte neutral de información sobre o caso presentamos a versión da Wikipedia que se limita a presentar brevemente os acontecementos.

[Caso Bárcenas – Artigo da Wikipedia en Español](#)

De entre os múltiples aspectos revelados neste caso limitarémonos a expor 3 concretos:

a-O seu carácter xeneralizado:

[El juez constata la financiación ilegal del PP y el pago de sobresueldos en b](#) (15-05-2014)

[Bárcenas: El PP tenía 'caja B' en "todas las provincias" y el presidente lo sabía](#) (10-04-2014)

b-A súa relación con todo tipo de concesións públicas e tamén no caso das obras públicas demostradamente innecesarias ou sen xustificación da súa necesidade.

[Los gobiernos del PP dieron obras por 12.281 millones a los empresarios de la lista de Bárcenas](#)

c-O gran nivel de detalle ao que se describen estes casos e que fai moi difícil que os datos que aportan non teñan veracidade. De non estar amplamente baseados na realidade demostraríanse incoerentes e contradictorios e o que amosan é xusto o contrario.

[Rajoy aparece entre los 'avalistas' que permitieron a Bárcenas abrir su cuenta suiza en el Dresdner Bank](#) (14-05-2014)

3.3-Os recortes de servizos públicos aos cidadáns

Como consecuencia destes ostensibles sobrecostes das obras, despilfarro no seu gasto, e descontrol na xustificación, temos que o malgasto xeralizado produce graves problemas de desequilibrio das contas públicas.

Dende o inicio da Crise da Débeda Soberana na Unión Europea no 2008, a solución adoptada para correxir estes desequilibrios está sendo unicamente o incremento na recaudación de impostos indirectos (IVE, servizos da auga, luz, gasolinas, peaxes das autoestradas...) e o recorte de servizos de atención pública aos cidadáns ou a súa restricción (deixan de ser universais) como a educación e a sanidade públicas.

Neste marco real pode existir un intenso debate sobre a necesidade teórica ou non deses recortes de servizos e da influencia da ideoloxía económica dominante na adopción destas medidas restrictivas pero non pretende ser este o obxecto deste informe.

Moi polo contrario simplemente nos cinguiremos neste apartado a pór de manifesto que **a construción da autovía A-76 entre Ourense e Ponferrada non implica que a circulación de vehículos pola mesma sexa gratuita e universal** senón que é probable que podan ser introdudas restriccións ao seu uso e os desequilibrios económicos xerados servir de acicate para novos recortes de gasto público nomeadamente nos sistemas de atención sanitario e educativo.

Os recortes de servizos públicos están intimamente ligados co despilfarro de obras públicas innecesarias.

[Así se pagan los peajes lusos](#)

[Portugal plantea imponer 15 nuevos peajes en autovías, trece de ellos en la región norte](#)

4-Graves deficiencias ambientais do proxecto da A-76

No ano 2008 ADEGA realizou as correspondentes alegacións aos problemas ambientais detectados pola realización Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do proxecto de Autovía A-76.

Partimos dun coñecemento detallado dese estudo de avaliación do impacto ambiental e entre numerosas alternativas para a minimización de impactos ambientais tamén se demandaba o subsanamento de graves deficiencias no estudo da vexetación, flora e fauna ameazada do territorio polo que discurre ese proxecto de autovía.

As alegacións presentadas nese sentido foron as seguintes:

1-Falta de estudo de espazos propostos para formar parte da rede Natura 2000, entre os que se atopan territorios susceptibles formar parte do Patrimonio da Humanidade da Ribeira Sacra.

2-Falta de estudo específico dos pasos de fauna

3-Carencia absoluta de datos de especies protexidas fóra dos espazos da Rede Natura 2000 a pesar de que se sinalan probas da súa existencia.

4-Carencia de mostraxes, transectos e outras ferramentas utilizadas amplamente neste tipo de estudos para saber a presenza concreta de VEXETACIÓN PRIORITARIA e especies de FLORA PROTEXIDA.

5-Carencia de todo tipo de mostraxes sobre FAUNA PROTEXIDA e estudo da súa afección polo proxecto.

6-Disconformidade coa clasificación da gravidade dos impactos ambientais xerados en tramos específicos para os que os estudo recoñece afeccións SEVERAS, como no tramo de Biobra

Moitas destas alegacións poñen de manifesto a total carencia de estudo dos parámetros máis importantes para estimar o que se supón que é a **función dun EIA**, a AVALIACIÓN DO IMPACTO AMBIENTAL.

Sen embargo a tramitación burocrática actual dos proxectos produce que:

1-As eivas detectadas non foron resoltas

2-As alegacións presentadas foron descartadas sen posibilidade de apelación

3-A resolución foi dictada pola mesma administración que é obxecto da avaliación ambiental e non por organismos técnicos independentes

A resolución é unilateral e sen posibilidade de apelación. A indefensión ante resolucións arbitrarias é evidente.

A indefensión dos cidadáns e o fraude son un camiño abonado para que os proxectos inviables se convirtan arbitrariamente en **viables** e o que é máis importante:

A avaliación de impacto ambiental é un proceso onde non se garante a redución dos impactos ambientais porque tan sequera considera o estudo dos impactos xerados, como poñen de manifesto as nosas alegacións e as posteriores resolucións que non adoptan ningunha medida.

Conclusión: Parar o despilfarro e a corrupción, garantía de futuro.

Neste informe repasáronse as distintas causas que cuestionan a convenciencia do enorme gasto que supoñen os 125 Km de autovía A-76.

En primeiro lugar a evidente e notable falta de tráfico necesario para xustificar racionalmente a súa construción, en segundo lugar a súa influencia negativa para a declaración da Ribeira Sacra como Patrimonio da Humanidade por parte da Unesco, en terceiro lugar a influencia que este proxecto terá na falta de equilibrio do gasto público que redundará na xustificación de novos recortes de servizos públicos aos cidadáns e suporán un probable acicate para o xurdimento de casos de corrupción, soborno e comisións ilegais debidas a falta de control e sobrecostes xeralizados neste tipo de proxectos. En cuarto lugar os procedementos ambientais legais non son suficiente garantía para garantir a minimización de impactos ambientais primeiro pola falta do estudo dos impactos reais e despois pola carencia de órganos independentes que dicten as resolucións.

Alén das causas estudadas hai que destacar outros casos de efectos negativos da construción da Autovía A-76 que, dos aparte anteriormente citados, non aparecen reflexados no Estudo de impacto Ambiental, e polo tanto non son obxecto de estudo contrastado a disposición pública das persoas afectadas.

Estes casos refírense á estimación de **postos de traballo xerados pola construción da autovía e máis a influencia negativa no comercio local das comarcas rurais do trazado.**

Se a construción dunha autovía prodúcese moitos **postos de traballo** nas localidades polas que discorre, estes deberían aparecer estudados e xustificados no proxecto para que puideran contrastarse. Sen embargo non existen eses estudos a disposición do público o cal é moi sospeitoso porque oculta:

Que as autovías supoñen un enorme gasto de recursos económicos que produce moi poucos postos de traballo en relación á enorme inversión económica realizada porque se trata dun traballo **ALTAMENTE MECANIZADO**. Polo tanto carece da mínima rentabilidade social.

Que os escasos postos de traballo creados son **temporais e requiren maioritariamente de persoal especializado que procede de outras obras** de similar tecnoloxía e **NON procede das localidades polas que discorre**. Por ese motivo non son fonte de riqueza nestas localidades.

Por último destacar tamén a falta de estudos específicos neste proxecto da A-76 que estimen a **perda de postos de traballo xeneralizada que vai provocar a nova autovía no comercio local** das localidades afectadas. Debido a que reducirá o tempo de transporte e polo tanto incrementará os desprazamentos dende as poboacións do percorrido como Monforte ou O Barco aos grandes centros comerciais situados nas cidades de Ourense e Ponferrada.

A pesar da inexistencia dese estudo para o caso da Autovía A-76 si que podemos acceder facilmente aos datos que proporciona o seguinte:

Estudio del Impacto Económico de la Autovía “Rías Bajas” en A Gudiña de Rivero Fernández, Sampedro Portas e Yáñez López (1998).

Resume dispoñible: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1230338>

Texto Completo: <http://books.google.es/books?isbn=8481217654> Dende a paxina 299 e seguintes.

Neste estudo expónse que as **taxas de redución medias da actividade económica en distintos sectores de diversas poboacións** afectadas pola construción de autovías son:

Estacións de Servizo-Gasolineiras: Redución do 60%

Hostelería, Bares-Restaurantes: Redución do 61%

Talleres de reparación e outros serv.: Redución do 52%

En conxunto estas son as múltiples razóns que aporta este informe para pór de manifesto que é **IMPRESINDIBLE A RETIRADA TOTAL do proxecto de Autovía A-76** e non unicamente a reformulación de trazados puntuais ou o desvío dos problemas ambientais e sociais que xeneraría o cambio duns trazados por outros.

A Asociación pola defensa Ecolóxica de Galiza (ADEGA) ten presentado alegacións no ano 2008 ao Estudo de impacto Ambiental desta Autovía A-76 na que se amosa a formulación de alternativas ao trazado e máis á minimización de impactos ambientais **quedando claramente de manifesto a nosa actitude constructiva neste proceso.**

Sen embargo actualmente no ano 2014 tendo en conta do cúmulo de problemas detectados e as evidentes deficiencias de xustificación, tramitación e dotación presupostaria do proxecto vémonos obrigados a solicitar publicamente a **RETIRADA TOTAL** do proxecto e solicitar a todos os colectivos afectados a que secunden esta postura.

15 de Maio de 2014

Asinado:

Martiño-Fiz López Lindoso

Biólogo Ambiental

Vogal da Asociación pola Defensa Ecolóxica de Galiza (ADEGA)

////