

# **ESTUDIO DEL IMPACTO ECONÓMICO DE LA AUTOVÍA “RIAS BAIXAS” EN A GUDIÑA**

*M.D. Rivero Fernández, M.T. Sampedro Portas, J.C. Yañez López*

*Universidad de Vigo*

## **1.- INTRODUCCIÓN**

En aquel momento, la inminente puesta en funcionamiento de la Autovía Rías Baixas era motivo de preocupación e inquietud para los pueblos que se verían afectados por la desaparición del tráfico de largo recorrido por el interior de los mismos. La disminución de la actividad económica que este hecho podía ocasionar, originó que el Ayuntamiento de A Gudiña deseara cuantificar las consecuencias a fin de adoptar las medidas que le permitieran paliar el daño que se pudiera ocasionar en la economía de la zona.

El objetivo de esta investigación, por tanto, es determinar el impacto económico que va a tener en el ámbito de A Gudiña la construcción y funcionamiento de la Autovía Rías Baixas para lo cual seguiremos el siguiente desarrollo:

- Análisis estructural de la zona objeto de estudio: situación geográfica, demográfica y económica.
- Determinación de los subsectores que van a soportar un mayor impacto con la nueva situación. Cálculo estadístico de la aportación de éstos a la producción de la zona.
- Estudio empírico de las consecuencias económicas que se produjeron en pueblos con similares características que A Gudiña y extrapolación de los resultados obtenidos al caso que nos ocupa.
- Cuantificación de la merma en los ingresos y aplicación de criterios financieros para realizar una estimación global de los posibles perjuicios económicos.
- Conclusiones finales y recomendaciones

## **2.- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL**

### **2.1.- LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA**

El trazado de la actual carretera N-525 penetra en la Provincia de Ourense através de la Portela de La Canda atravesando, en un principio, los municipios de A Mezquita, A Gudiña para entrar, posteriormente, en el de Riós que a efectos económicos y tomando como límite

el alto de Fumaces, podemos considerar la amplia zona como una unidad de estudio cuyo centro de influencia es la propia población de A Gudiña.

Esta zona de influencia de A Gudiña, se sitúa al sureste de la provincia de Ourense, limitando con Portugal y la Provincia de Zamora. En el Oeste, en lo que hemos convenido como linde el Alto de Fumaces, se encuentra la Comarca de Verín (Municipio de Riós) y al Norte, la de Viana do Bolo. Ocupa una superficie de aproximadamente 400 Km<sup>2</sup> con la característica distintiva de su altitud ya que como media alcanza los 950 metros. Ésta va disminuyendo a medida que nos adentramos en la provincia ya que la media del municipio de A Mezquita es de 1.067 m., la de A Gudiña se aproxima a 980 m. para bajar en Riós a los 800 m.

## **2.2.- SITUACIÓN DEMOGRÁFICA**

Desde el punto de vista demográfico, la población de la Zona de influencia se agrupa en diecinueve parroquias, con unas 60 localidades. La densidad de población es baja, con aproximadamente 18 habitantes por kilómetro cuadrado, siendo en A Gudiña donde se presenta el índice poblacional menor, ya que no se superan los 12 hab/Km<sup>2</sup>. Enmarcado en el proceso general de despoblación que sufre el conjunto de la provincia de Ourense, los tres municipios se ven afectados por este fenómeno, si bien con tasas de variación bajas.

En cuanto a la distribución por sectores de producción, más de la mitad de la población de la Zona se emplea en actividades del sector primario; el sector secundario solo ocupa a un 20% de población, mientras el 30% restante se emplea en el sector terciario, con un peso muy superior en el municipio de A Gudiña donde el sector de servicios ocupa, aproximadamente, a un 45% de la población activa.

## **2.3.- SITUACIÓN ECONÓMICA**

En detalle, el **sector primario** ocupa aproximadamente al 60% de la población en el municipio de Riós, a la mitad en A Mezquita y se reduce notablemente en A Gudiña donde solamente un tercio de la población ocupada se encuadra en este sector. A grandes rasgos podemos afirmar que la agricultura gira en torno al cultivo de cereales con la finalidad primordial de servir de forraje en las explotaciones ganaderas y además es muy significativa la producción de castañas que se vende sin transformación.

En la ganadería existen numerosas explotaciones de carácter familiar siendo las más numerosas las dedicadas al ganado vacuno.

El subsector forestal empieza a tomar impulso, una vez superado el enorme problema de los incendios forestales, especialmente en el municipio de A Gudiña.

En cuanto al **sector secundario**, la actividad industrial es muy reducida ya que, exceptuando la propia población de A Gudiña, en el conjunto de la Zona definida apenas una quinta parte de la población ocupada se puede encuadrar en este sector.

Mucha mayor relevancia a efectos de este estudio tiene el **sector terciario** dada la especial importancia que cobra en el conjunto de la Zona y, muy especialmente, en la capital, A Gudiña, donde la población ocupada en esta actividad alcanza casi la mitad de la población activa y que, indudablemente, se verá afectada por la construcción de la nueva vía de comunicación.

## 2.4.- DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN VIARIA ACTUAL Y FUTURA

De acuerdo con la Ley 25/1.988, de 29 de julio, de Carreteras la N-525 de Zamora a Santiago forma parte de la red de carreteras estatales dado que se trata de un itinerario de interés general que afecta a más de una Comunidad Autónoma y que, además, conecta núcleos importantes de población de España. Así, la unión de las carreteras N-525 en su tramo Benavente-Ourense (que se prolonga hasta Santiago) y N-120 en su tramo Ourense-Vigo conforma una red continua que ha de servir de soporte al tráfico de largo recorrido que se dirija al sur de Galicia y norte de Portugal procedente de cuatro ejes principales:

- Zona Centro a través de la Carretera N-VI
- Zona Noroeste a través de las Carreteras N-620, de Valladolid, y N-610 de Palencia
- Zona Norte a través de la N-630 (unida a la Autopista A-66) de León y Asturias.
- Zona Sur a través de la carretera N-630 desde Andalucía, Extremadura, Salamanca y Zamora.

Es por ello que se decidió convertir este eje de comunicación en una carretera tipo auto-vía, lo que significa que ha de tener las siguientes características:

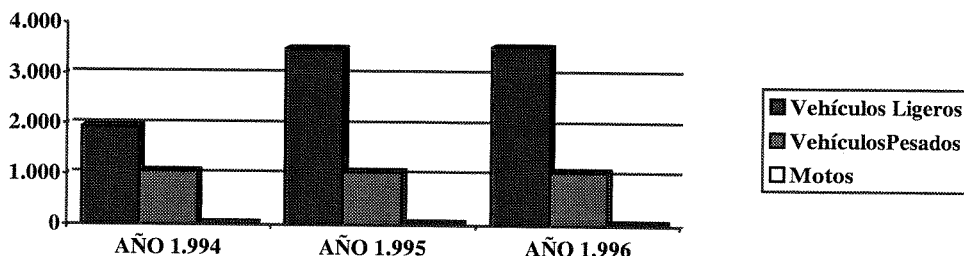
1) Constar de distintas calzadas separadas para cada sentido de la circulación, normalmente con una franja de terreno intermedia.

2) No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.

3) No cruzar ni ser cruzada a nivel por ninguna otra senda, vía o línea de ferrocarril.

Actualmente la carretera soporta una intensidad de tráfico media diaria que ha ido aumentando a lo largo del tiempo y cuya evolución en los últimos años ha sido la siguiente<sup>1</sup>:

INTENSIDAD MEDIA DE TRÁFICO DE VEHÍCULOS			
	AÑO 1.994	AÑO 1.995	AÑO 1.996
<b>MEDIA DIARIA</b>	3.033	4.602	4.650



Destacamos, por elevado, el número diario de vehículos que circularon en fechas señaladas durante 1996:

<sup>1</sup> Ministerio de Fomento. Dirección General de Tráfico. Medición realizada en el punto kilométrico 154,3 Fumaces.

- Salida Semana Santa ..... 7.952
- Puente del 1º de Mayo ..... 5.683
- Salida mes de Julio ..... 13.800

En este contexto de estudio de la red viaria, debemos hacer referencia, asimismo, a la sinistralidad del entorno geográfico de la zona que se extiende en la N-525, desde el punto kilométrico 131 hasta el 166, obteniendo la siguiente evolución entre los años 1991 al 95<sup>2</sup>:

NUMERO DE ACCIDENTES

1.991	1.992	1.993	1.994	1.995
23	11	24	12	29

Estos datos tienen relevancia a la hora de evaluar la disminución de actividad en el sector de Talleres de Reparación de Vehículos y Prestación de Servicio de Grúa, ya que se estima un índice de reducción de accidentes que puede alcanzar el 50% con motivo de la sustitución de una carretera convencional por otra con la calzada desdoblada.

Utilizando la N-525, para cruzar la zona que hemos descrito originalmente (desde el Alto de Fumaces hasta el túnel de la Canda), se requiere un tiempo aproximado de 35 minutos, correspondiendo 3 minutos a la travesía del núcleo de A Gudiña. Durante este tiempo las personas que circulan, pueden observar los establecimientos comerciales de la zona con el consiguiente impacto publicitario de extraordinaria importancia para la decisión de consumo. Una vez puesta en marcha la Autovía, el tiempo de recorrido, considerando únicamente el casco urbano, disminuye al cambiar los límites de velocidad permitidos (que pasan de 50 Km/h a 120 Km/h), además del cambio de trazado que aleja la vía de circulación de los establecimientos comerciales.

**2.5.- SELECCIÓN DE LOS SUBSECTORES A ANALIZAR.**

Tomando como referencia el censo anual del Impuesto de Actividades Económicas (IAE) correspondiente al año 1.996, la actividad empresarial de A Gudiña se estructura de la siguiente forma:

ACTIVIDAD	NUMERO DE EMPRESAS
Bares y Restaurantes	24
Hostales/Hoteles	6
Alquiler maquinaria y Vehículos	3
Construcción	16
Alimentación	17
Comercio de todo Tipo de Artículos	13
Comercio de Prendas de Vestir	3
Entidades Financieras y de Seguros	6
Farmacia	1
Discoteca	1

<sup>2</sup> Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras.

ACTIVIDAD	NUMERO DE EM-PRESAS
Expendedurías de Tabaco	5
Servicios Financieros y Contables	1
Transportes de Mercancías	2
Peluquería	1
Comercio de Semillas y Plantas	3
Fábrica de Plásticos	1
Granja Bovino	1
Reparación y Venta de Vehículos	9
Estaciones de Servicio	1
Limpieza y Recogida de Basura	2

A este respecto, la mayor repercusión se producirá sobre el sector servicios, especialmente aquellos establecimientos ubicados en la actualidad al borde de la carretera nacional; lógicamente, de forma indirecta, toda la actividad económica de la zona se verá afectada, en mayor o menor medida, por la nueva situación.

Basándonos en este hecho, seleccionamos para su estudio los siguientes subsectores:

- Estaciones de Servicio
- Talleres de Reparación y Servicio de Grúa.
- Hostelería: Hoteles y Bares-Restaurantes.

Con la colaboración del personal de la empresa Enxeñería e Xestión Agropecuaria (EIGA), se realizó una encuesta *in situ* a las distintas empresas correspondientes a los subsectores seleccionados y situadas al borde de la N-525, por considerar que son las que directamente soportarán las consecuencias del nuevo trazado. En la encuesta se solicitaba información sobre las siguientes variables:

- Facturación anual:
  - Máximo diario de ventas
  - Mínimo diario de ventas
  - Ventas medias diarias
- Trabajadores:
  - Empleados o propietarios

Las respuestas fueron ambiguas e incompletas, teniendo que, en muchos casos, recurrir a estimaciones para obtener resultados aceptables para concluir el estudio.

#### ESTACIONES DE SERVICIO

En nuestra opinión, es el subsector empresarial que se va a ver afectado en mayor medida por la desviación de la carretera N-525.

Facturación anual del subsector es de DOSCIENTOS DIECINUEVE MILLONES DE PTAS.

#### TALLERES DE REPARACIÓN Y SERVICIO DE GRÚA.

Nueve establecimientos de este subsector,

## TALLERES MECÁNICOS Y DEMÁS SERVICIOS

- Número de trabajadores 25, de los cuales 13 son asalariados y 12 propietarios o familiares.
- La contribución de este subsector al producto bruto de la zona es de 112.000.000 de Pesetas

## ESTABLECIMIENTOS DE HOSTELERÍA

En detalle lo componen las siguientes empresas:

- \* 6 establecimientos dedicados a los servicios de Hostelería y Pensión
- \* 21 establecimientos ocupados con los servicios de Cafetería y bar.
- \* 2 establecimientos considerados Bares de categoría especial.
- \* 1 establecimiento dedicado, exclusivamente, a Restaurante.

factura al año alrededor de 300.000.000 de Pesetas

Al ser negocios con una estructura familiar, tal como ya hemos dicho, resulta muy difícil establecer la población activa directamente ocupada en el subsector, ya que, en muchos casos, todos los miembros de la unidad familiar participan, en mayor o menor medida, en la gestión del negocio.

## 3.- ESTIMACIÓN DE LOS EFECTOS ECONÓMICOS EN LOS DISTINTOS SUBSECTORES

A fin de poder determinar las repercusiones que se ocasionarán con el cambio de trazado en la vía y la sustitución de una carretera de tipo tradicional por una Autovía se decidió hacer un estudio sobre una serie de poblaciones que, al reunir determinadas características, pueden servir de "testigos" y poner en antecedentes de cual será el impacto de la situación creada con la nueva obra pública.

Las características que deberían reunir eran las siguientes:

a) Poblaciones que eran atravesadas por la carretera nacional en el tramo Madrid-Galicia y que, con motivo de la puesta en marcha de la red de autovías, quedaron situados al borde de la vía de circulación de tráfico de largo recorrido.

b) Situados en la margen derecha (sentido Madrid-Galicia) de la nueva autovía tal como va a acontecer con A Gudiña.

c) Con una dimensión económica próxima a la población en estudio.

Después de realizado un examen de diversas poblaciones, se decidió tomar como base del estudio las siguientes:

VILLALPANDO

MOTA DEL MARQUÉS

VEGA DE VALDETRONCO

ATAQUINES

Asimismo, para poder conocer diversos aspectos muy concretos relacionados con ciertos subsectores en estudio, también se tomaron datos de dos poblaciones que, sin reunir los requisitos establecidos, podían aportar información significativa. Son éstas

#### MEDINA DEL CAMPO

#### TORDESILLAS.

Es fácilmente comprobable que estas dos ciudades citadas tienen características socioeconómicas completamente distintas a la población en estudio por lo que no se tomaron como poblaciones testigo, sino que se investigaron ciertos datos que podían ser significativos.

Por razones de proximidad geográfica se examinaron también, ya dentro de la Comunidad Autónoma de Galicia, una serie de variables en las poblaciones de

#### O PORRIÑO

#### PONTEAREAS

al concurrir en ellas la circunstancia de la reciente inauguración del tramo de Autovía que aparta el tráfico de largo recorrido de esas localidades.

Para obtener la información precisa, recurrimos a una encuesta que se realizó bajo las siguientes premisas:

a) La persona a encuestar debería reunir la condición de propietario o encargado del negocio.

b) Identificación del encuestante

c) Explicación pormenorizada del estudio que se estaba realizando.

Este procedimiento supuso una acogida favorable entre los encuestados, alcanzándose un grado de cooperación notable y, consecuentemente, respuestas fiables.

Los aspectos que se trataron, siempre referidos a los efectos derivados de la puesta en funcionamiento de la llamada Autovía del Noroeste, se pueden sintetizar en tres grandes bloques de cuestiones:

#### I. CONSECUENCIAS GENERALES

#### II. IMPACTO SOBRE LOS INGRESOS

#### III. REPERCUSIONES EN EL NIVEL DE EMPLEO

Los datos obtenidos referentes a Ingresos y Nivel de Empleo, se resumen en los siguientes cuadros:

<b>Servicios de Hostelería</b>		
Población	Porcentaje de Disminución en los Ingresos	Porcentaje de Disminución en el Empleo
Villalpando	70%	(Familiar)
	100%	100% (Clausurado)
Mota del Marqués	40%	44%
	50%	(Familiar)
Vega de Valdetronco	50%	100% ( familia)
Ataquines	50%	0%
	70%	30%
Porcentaje Medio	61%	(No significativo)

<b>Estaciones de Servicio-Gasolineras</b>		
Población	Porcentaje de Disminución en los Ingresos	Porcentaje de Disminución en el Empleo
Villalpando	50%	50%
Mota del Marqués	50%	(Sin datos)
Vega de Valdetronco	80%	80%
Tordesillas	100%	100%
Ponteareas	40%	40%
O Porriño	40%	64%
Porcentaje Medio	60%	67%

<b>Talleres y demás Servicios del Automóvil</b>		
Población	Porcentaje de Disminución en los Ingresos	Porcentaje de Disminución en el Empleo
Villalpando	50%	0%
	50%	0%
	80%	100% (Familiar)
Mota del Marqués	25%	(Familiar)
Vega de Valdetronco	50%	(Familiar)
	80%	0%
Ponteareas	40%	0%
O Porriño	40%	0%
Porcentaje Medio	52%	(No significativo)

En resumen, utilizando métodos estadísticos hemos estudiado empíricamente determinadas entidades de población que llevan varios años en la situación en la que próximamente tendrá que soportar A Gudiña. De esta forma obtenemos un porcentaje de disminución de ingresos y población ocupada en cada subsector, sabiendo que dicho porcentaje es una variable aleatoria con una determinada distribución de probabilidad que en un contexto de homogeneidad de expectativas, es válida para el conjunto del subsector aunque la incidencia particular en cada empresa puede ser diferente.

Como aparece en los cuadros, las tasas de reducción obtenidas para cada subsector de actividad en estudio, son:

* Estaciones de Servicio-Gasolineras	60%
* Hostelería, Bares-Restaurantes	61%
* Talleres de Reparación y Otros Serv	52%

Una vez calculado el importe con que cada subsector, afectado directamente por el nuevo trazado, contribuye a la producción total de A Gudiña, (epígrafe II-5) vamos a hacer una estimación del valor actual de la disminución de la facturación, considerando las siguientes hipótesis

El valor de la facturación se mantendría constante a lo largo de los años si no variase la situación actual. Más realista sería pensar en un crecimiento sostenido, pero este aumento, corregido con la inflación, daría como resultado una facturación muy próxima a un valor constante.

La tasa empleada para actualizar la disminución de la producción, será un índice de utilización generalizada como puede ser el MIBOR a un año. Este índice, ante la imposibilidad de predecir su evolución, lo consideramos constante.

Con estas bases de partida, aplicamos la reducción subsectorial a la producción según los datos obtenidos anteriormente. Los resultados aparecen en la siguiente tabla:

	FACTURACIÓN ACTUAL	PORCENTAJE DE DISMINUCIÓN	IMPORTE DE LA REDUCCIÓN
<b>ESTACIÓN DE SERVICIO</b>	219.000.000	60%	131.400.000
<b>TALLERES REPARACIÓN</b>	112.000 000	52%	58.240.000
<b>HOSTELERÍA</b>	300.000.000	61%	183.000.000
<b>T O T A L</b>			<b>372.640.000</b>

El resultado obtenido de 372.640.000 Ptas representa la **disminución anual estimada** de los ingresos de las empresas de A Gudiña afectadas directamente por el nuevo trazado viario.

De acuerdo con la información obtenida, la reducción en los ingresos no se produce de una forma total en el primer año, sino que se extiende a lo largo de un período de 3-5 años, que es el momento a partir del cual se dejan sentir todos los efectos derivados de la puesta en marcha de la nueva vía de comunicación.

En un horizonte de 5 años, suponemos que la distribución de la disminución de los ingresos se irá escalonando con una incidencia en el impacto del 60% en el primer año, 70% en el segundo, 80% en el tercero, 90% en cuarto hasta llegar al 100% en el quinto año. En detalle, las cifras de disminución de los ingresos serían (cifras ajustadas):

Primer año.....	223 millones de Ptas.
Segundo año .....	260 millones de Ptas
Tercer año.....	298 Millones de Ptas.

Cuarto año.....	335 Millones de Ptas.
Quinto año.....	372 Millones de Ptas.

#### 4.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Entre las **consecuencias** de tipo general podemos destacar las siguientes:

\* Con la puesta en marcha de la autovía, se produce una modificación en las características del tráfico.

En primer lugar, aumenta en número de vehículos que circulan por la vía (según estimaciones oficiales de las Demarcaciones de Carreteras, la inauguración de una autovía induce directamente un aumento del tráfico del 5%)

En segundo lugar, al ser la circulación más rápida y, por ende, los tiempos para efectuar los desplazamientos menores, se modifican los hábitos de consumo de tal forma que, en los itinerarios de largo recorrido, los viajeros tienden a reducir el número de paradas

\* El acceso desde la autovía al establecimiento empresarial cobra una importancia radical con el problema añadido de que, en el mejor de los casos, sólo puede ser adecuado para un sentido de la marcha salvo que se decida situar el negocio en ambos márgenes de la carretera y dar servicio a los viajeros de los dos sentidos.

\* La densidad de tráfico que soporta una autovía es una oportunidad potencial de negocio muy importante. Ello induce, como se ha podido comprobar en la Autovía del Noroeste, a la instalación al borde de la calzada de nuevos negocios de distribución de carburantes y complejos de servicios de hostelería con planteamientos de oferta cuasi-monopolísticos.

En el ámbito particular de los subsectores en estudio, también se pueden obtener interesantes conclusiones, entre las que podemos destacar:

\* Una mutación en el comportamiento de los usuarios de los talleres de reparación de automóviles. Antes de la puesta en funcionamiento de la autovía, la mayor parte de los clientes de estos establecimientos se detenían para realizar pequeñas reparaciones, que en muchos casos se efectuaban mientras se detenían a descansar. Sin embargo, en este momento las reparaciones en los talleres de la ruta sólo se llevan a cabo si son indispensables para el funcionamiento del vehículo.

\* Los negocios de carácter familiar, al tener realizada una importante inversión en inmovilizado, en muchos casos prácticamente amortizado, mantienen abierto el mismo aún en el caso de que los beneficios que obtengan sean bajos. Este hecho se ve reforzado en el caso de que el establecimiento este situado en la misma vivienda familiar.

\* Para el desarrollo del negocio de las estaciones de servicio cobra una especial importancia la visibilidad del establecimiento desde la autovía.

Dos son los tipos de **actuaciones** que proponemos para paliar los efectos derivados de la puesta en funcionamiento de la Autovía Rias Baixas:

Actuaciones de Carácter General Actuaciones Específicas en cada Subsector de Actividad
---

Las actuaciones de **ámbito general** deberán estar impulsadas por la Administración Local, específicamente por el ayuntamiento de A Gudiña y que se pueden concretar en dos líneas de actuación:

\* Ordenación de las zonas colindantes con la autovía, referenciando claramente las zonas de servidumbre y zonas de afectación inherentes a la misma y definiendo el entramado de vías de comunicación y de servicio que se han de crear en ese espacio.

Dada su especial relevancia, conviene prestar mucha atención a las zonas de enlace (entradas y salidas a la autovía) estableciendo, de ser posible, un plan de desarrollo urbanístico para los alrededores a la vía, produciendo cambios en la calificación de los terrenos y preparando suelo para la instalación de nuevos negocios o traslado de establecimientos que ya estén en funcionamiento. Buena parte de las recomendaciones específicas para los diversos subsectores a las que haremos mención con posterioridad, van a hacer referencia a estas zonas de unión del antiguo entramado urbano con el nuevo trazado de la carretera.

\* La Ley 25/1.988 de Carreteras de 29 de Julio, específicamente en su artículo 2.8, establece que las áreas de servicio de las Autopistas y Autovías diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación están sujetas en cuanto a su proyección, construcción, conservación, etc. a ésta misma Ley. Por tanto, parece importante que desde el Ayuntamiento se promueva la creación de un área de este tipo que permita albergar una estación de servicio, un bar-restaurante, talleres de reparación y servicios análogos.

Esta área de servicio estaría situada en un punto estratégico (podría considerarse la **Puerta Sur de Galicia**) con tiempos estimados de recorrido como los siguientes (aproximados):

- \* 3:30 horas desde Madrid
- \* 3:15 horas desde Asturias
- \* 2:15 horas desde Valladolid
- \* 2:00 horas desde León
- \* 1:30 horas desde Zamora

Una vez situados en el la hipotética área de servicio, los tiempos de desplazamiento a los diversos puntos destacados del Centro-Sur de Galicia y Norte de Portugal, serían:

- \* Unos pocos minutos a Verín.
- \* 45 minutos al Norte de Portugal (Chaves) y a Xinzo de Limia
- \* A Ourense 1 hora
- \* Menos de 2 horas para desplazarse a Vigo o al Valle del Deza (Lalin).

Es evidente la excelente situación a todos los efectos como punto neurálgico de la entrada y salida de Galicia por el sur.

En cuanto a las **actuaciones específicas** que se recomiendan para cada uno de los subsectores estudiados, podemos destacar:

\* En lo referente a la **Estación de Suministro de Carburantes**, en el supuesto de que se creara el área de servicio, ya hemos indicado la conveniencia de su traslado a ella.

Si no se plasmara esta hipótesis, de acuerdo con la experiencia de las otras poblaciones que ya han afrontado la puesta en marcha de la nueva carretera, parece muy conveniente trasladar el establecimiento a una zona que reúna dos condiciones:

- Buena visibilidad desde la autovía, a ser posible, en los dos sentidos de la marcha.
- Establecimiento en una vía de enlace lo más próxima posible a la circulación viaria.

\* Hemos detallado la disminución esperada en la actividad de los **Talleres de Reparación**. Ahora bien, esta baja en la actividad no se distribuirá linealmente lo que viene a significar que la reducción en los ingresos no afectará a todos los negocios por igual. Según se desprende de la investigación efectuada, con la puesta en marcha de autopistas y autovías se produce una concentración del negocio en unos pocos talleres como resultado de la nueva forma de relación que se establece entre los automovilistas y los talleres mecánicos.

Ocurre en muchas ocasiones que los conductores en dificultades llaman, a través de los teléfonos de auxilio, al servicio de asistencia de la Autovía que, a su vez, se pone en contacto con los talleres para que presten el servicio correspondiente para lo cual, es muy conveniente, que el establecimiento este situado muy próximo a una entrada-salida de la vía para poder desplazarse rápidamente, en cualquier sentido de la marcha, al lugar donde deba prestar su servicio.

También ocurre que con la puesta en marcha de las carreteras con distintas calzadas para cada sentido de circulación, disminuyen los accidentes, en muchos casos, hasta en un 50% y especialmente aquellos ocasionados por:

- Salidas de la calzada
- Adelantamientos
- Las travesías de las poblaciones

Sin embargo, aumentan los accidentes derivados de una conjunción de dos factores: alta velocidad y malas condiciones meteorológicas (niebla, lluvia, nieve, etc.). El tipo de accidente cambia y son mucho más frecuentes los accidentes por alcance y aquellos en que intervienen múltiples vehículos. Los talleres han de prepararse para estas contingencias dotándose de la infraestructura y el material necesario para cubrir este tipo de percances.

En resumen, el negocio de remolque, reparación, etc. ha de adoptar una estrategia empresarial basada en tres ejes:

- Situar los talleres en las proximidades de una entrada-salida de la autovía.
- Dotarse de una buena infraestructura de instalaciones y máquinas adecuadas a los servicios que se han de prestar.
- Establecer vínculos de relación muy estrechos con los servicios de conservación y auxilio de las autovías.

En cuanto al **Subsector de Hostelería**, hemos de insistir nuevamente en la posibilidad de creación del área de servicio que incluya, junto con un bar-restaurante, un hotel de carretera tan habituales en las autopistas y autovías de Centroeuropa con servicios básicos de alojamiento y desayuno. Los establecimientos de este tipo tienen unos costes de construcción y mantenimiento muy bajos lo cual les permite ofertar precios muy ajustados a los potenciales clientes que se desplazan por la autovía como transeúntes de largo recorrido.