

RESUME

I DEFINICIÓN E CLASIFICACIÓN DO SECTOR TERCIARIO

O sector terciario está integrado por aquelas actividades económicas que teñen como fin prestar servizos de todo tipo á sociedade.

Son moitas as clasificacións existentes no sector terciario, pero aquí utilizaremos unha clasificación moi sinxela, baseada en dous criterios: quen presta os servizos e que finalidade teñen.

- Se quen presta os servizos ten a misión de proporcionarlle bens intanxibles á colectividade atendendo ao ben común máis que ao afán de lucro, estaremos a falar de **servizos públicos**.
- En cambio, se o móbil de quen presta estes servizos é o beneficio económico, estaremos a falar de **servizos privados ou de mercado**.
- En función de cal sexa a finalidade, os servizos poden agruparse en: comerciais, financeiros, de transporte, turísticos, de información e comunicacións, a empresas, da Administración do Estado, sociais e persoais...

II A TERCIARIZACIÓN DA ECONOMÍA

1.- O PROCESO DE “TERCIARIZACIÓN”

Desde hai xa case tres décadas, pódese dicir que o Estado español ten unha economía de servizos. Por iso falamos dun proceso de “**terciarización**” da economía.

É un **proceso recente** porque en 1960, os empregos nos servizos eran algo menos do 30% das persoas ocupadas, o que supoñía unha cifra parecida á da industria e inferior ao do sector primario.

Este crecemento do emprego está tamén moi relacionado coa **incorporación da muller ao emprego remunerado**, pois máis do 85% fano no sector servizos.

2.- CAUSAS DO CRECIMENTO DOS SERVIZOS

O rápido crecemento que experimentaron as actividades de servizos é o resultado das profundas transformacións que viviu a sociedade e que hoxe presenta as seguintes características:

- É unha **sociedade de consumo**.
- É unha **sociedade do benestar**.
- É unha **sociedade do lecer**.
- É unha **sociedade capitalista avanzada**.
- É unha **sociedade do coñecemento**.
- É unha **sociedade rede**.
- É unha **sociedade regulada**.

3.- CONTRASTES NA LOCALIZACIÓN DOS SERVIZOS

A **localización** do emprego en actividades de servizos amosa importantes diferenzas se consideramos o **volumen total de persoas ocupadas** e a **proporción do emprego terciario** sobre o total.

Esta distribución relaciónase coa influencia de diversos **factores**:

- Ante todo relaciónanse coa repartición da **poboación** e o seu **nivel de renda**,
- Tamén inflúe a presenza de poboación estacional relacionada co desenvolvemento do **turismo**,
- Un terceiro factor é a **densidade de empresas** no territorio,
- Por último, as **administracións central, autonómica e local**

O emprego no sector terciario á maior naquelas Comunidades Autónomas cun peso importante do turismo, como os arquipélagos e Andalucía, ou noutras que concentran un número importante de servizos públicos e funcionan como centros territoriais, como Madrid.

III O SISTEMA DE TRANSPORTES E AS COMUNICACIÓNS

O sistema de transportes é o conxunto de medios que permite o desprazamento de persoas e mercadorías entre lugares xeográficos. Desempeña un importante papel económico e na organización espacial.

1.- CARACTERÍSTICAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE

- 1.1. O MEDIO FÍSICO DESFAVORABLE
- 1.2. AS REDES TERRESTRE E AÉREA SON RADIAES
- 1.3. NO TRÁFICO DE PERSOAS E MERCADORÍAS PREDOMINA A ESTRADA
- 1.4. A REDE PRESENTA IMPORTANTES DESEQUILIBRIOS TERRITORIAIS
- 1.5. AS COMPETENCIAS SOBRE O TRANSPORTE DESCENTRALIZÁRONSE
- 1.6. A POLÍTICA ESPAÑOLA DE TRANSPORTES RÉXESE POLO PLAN ESTRATÉXICO DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE (PEIT)
- 1.7. A REDE DE TRANSPORTES INTÉGRASE NA REDE EUROPEA
- 1.8. O SISTEMA DE TRANSPORTE EXERCE UN IMPACTO SOBRE O MEDIO AMBIENTE

2.- O TRANSPORTE TERRESTRE

Por transporte terrestre entendemos fundamentalmente o ferrocarril e as estradas, que son os medios máis utilizados para o desprazamento de persoas e mercadorías.

2.1 AS ESTRADAS

A rede de estradas conecta os distintos núcleos de poboación, polo que é unha infraestrutura clave para a accesibilidade e articulación do territorio. As características do transporte por estrada son as seguintes:

- **A rede presenta deseño radial**, con centro en Madrid.
- **As competencias sobre a rede repártense entre o Estado, as comunidades autónomas e as deputacións.**
- **As características técnicas** das estradas son variadas.
- **A estrada recibe a maior parte do tráfico de persoas e de mercadorías.**
- **Existen claros desequilibrios territoriais**
- **O Plan Estratéxico de Infraestruturas de Transporte** contempla: Dotar a todo o territorio dun elevado grao de accesibilidade

A rede de estradas aspira a unha maior integración coa Unión Europea.

2.2. O FERROCARRIL.

As características do transporte ferroviario son as seguintes:

- **Componse de tres redes:**
 - o A Rede Nacional de Ferrocarrís Españois (RENFE),
 - o Os ferrocarrís de vía estreita (FEVE)
 - o A rede de alta velocidade (AVE),
- **As características técnicas das liñas presentan acusados Contrastes.**
- **O tráfico de persoas e mercadorías debe reorientarse.**
- **Existen claros desequilibrios territoriais en equipamento e investimento.)**
- **O Plan Estratéxico de Infraestruturas de Transporte dálle prioridade ao transporte ferroviario .**
- **A rede ferroviaria española aspira a unha mellor integración coa Unión Europea.**

3.- TRANSPORTE MARÍTIMO

O transporte por mar caracterízase polos seguintes trazos:

- **A rede portuaria está distribuída entre o Estado e as comunidades autónomas.**
- **O tráfico de persoas a mercadorías presenta grandes contrastes: O tráfico de persoas é escaso.**
- **Os portos requiren melloras técnicas** para converterse en puntos de captación e distribución de mercadorías.
- **Existen desequilibrios territoriais en equipamentos e investimentos**, pois as grandes obras só están ao alcance dun limitado número de portos.
- **O Plan Estratéxico de Infraestruturas de Transporte** prevé a especialización dos portos .
- **A Unión Europea** elaborou un Libro Verde (1998) sobre os portos e as infraestruturas marítimas que propón evitar que o financiamento estatal distorsione a libre competencia entre portos.
- **O transporte fluvial** redúcese ao porto de Sevilla

4.- TRANSPORTE AÉREO

O transporte aéreo experimentou un rápido desenvolvemento, debido ao crecemento da renda, ós cambios na organización espacial da economía, ao aumento da demanda turística, profesional e de negocios e ao desenvolvemento dos voos internacionais, en relación coa integración do estado español na economía europea e global. O transporte aéreo presenta as seguintes características:

- **A rede de aeroportos** é bastante ampla.
- **O tráfico de persoas e mercadorías presenta notables diferenzas. Existen desequilibrios territoriais no tráfico aéreo.**
- **O Plan Estratéxico de Infraestruturas de Transporte** prevé potenciar as funcións económicas dos aeroportos mellorando os accesos desde as cidades, as infraestruturas (novas pistas, torres de control...) e a seguridade.

- **A Unión Europea** liberalizou as tarifas e os servizos aéreos.

5.- O SECTOR DAS COMUNICACIÓNS

O sector das comunicacións refírese a aquelas actividades que consisten en transmitir coñecementos e información de todo tipo, poñendo en contacto ao emisor e ao receptor. No momento actual estamos asistindo a unha verdadeira revolución nas comunicacións.

As formas de comunicación a distancia ou telecomunicacións (teléfono, télex, telefax e intercambio de datos entre ordenadores) resultan imprescindibles para o desenvolvemento económico, pois permiten un intercambio instantáneo de información, aspecto esencial no proceso de globalización económica mundial. O seu protagonismo aumentou ata tal punto, que xa non importa tanto gozar dunha posición central no espazo xeográfico como estar ben conectado ás redes de telecomunicación.

IV O SISTEMA DE TRANSPORTE EN GALIZA

1.- AS COMUNICACIÓNS POR ESTRADA

O carácter fragmentado do relevo galego constitúe un obstáculo moi importante para o desenvolvemento das comunicacións terrestres. Por este motivo, e ata datas recentes, amplos sectores do interior contaban con deficientes infraestruturas viarias.

A estrutura radial das infraestruturas está sendo superada debido ao fortalecemento dos intercambios entre as dúas metrópolis galegas e as súas áreas de influencia e á propia dinámica territorial, que xerou unhas necesidades de comunicación ás que un trazado viario centralizado non pode dar resposta. En conxunto, a actual rede de estradas organízase en torno a tres eixes:

Eixe Norte: comunica a rexión urbana do Golfo Ártabro (A Coruña – Ferrol) coa provincia de Lugo a través da nacional VI.

Eixe Sur: está formado pola nacional 525, xa desdobrada na súa totalidade pola Autovía das Rías Baixas.

Eixe Atlántico: é o que presenta unha maior cohesión, xa que comunica cinco das sete principais cidades de Galiza

2.- A REDE FERROVIARIA

Hoxe en día, as principais liñas son as que comunican Galiza coa Meseta, con dous percorridos que parten desde a provincia de Ourense cara á Meseta e unha terceira liña de vía estreita (FEVE) que, desde Ferrol, segue o trazado da costa norte cara a cornixa cantábrica. Á parte destas, o trazado A Coruña – Vigo, que pasa polas localidades máis importantes do eixe atlántico.

3.- O TRANSPORTE MARÍTIMO E O TRÁFICO AÉREO

Na actualidade, dentro dos portos de mercadorías, o da Coruña sitúase á cabeza, pois congrega preto da metade dos barcos que chegan a Galiza. Séguenlle, a certa distancia, o porto de Vigo (cun 25% das transaccións) e o de Ferrol.

Dos tres aeroportos existentes na Galiza, o de Lavacolla, en Compostela, é o único con saídas internacionais e concentra máis do 80% do tráfico de persoas.