

Cuadernos de Ordenacion del Territorio 5

Tercera Época

Marzo 1999

**XXIII Curso de Ordenación
del Territorio y Medio Ambiente**



Edita:

Asociación Interprofesional de
Ordenación del Territorio FUNDICOT,
General Arrando 38, 28010 Madrid,
Teléf. y fax: 91 308 50 29.
Correo electrónico: fundicot@arrakis.es

Presidente: Antonio Serrano

Vicepresidente: Miguel Angel Tritiño

Tesorero: Jorge Vega

Secretario: Teresa Fernández de Liencres

Vocales: Margarita Ortega, Javier de
Marcos, Gerardo Roger, José Luis Ni-
colás, Agustín Martín

Presidentes de Sede: Antonio Cuartas,
Julian Mora, Fernando Almeida

Director: Manuel Román

Maquetación: Elena Cofiño

FUNDICOT es miembro asociado de la
FIHUAT y de la ISOCARP-AJU.

Cuadernos de Ordenación del Territorio anima a todos los socios de FUNDICOT a enviar sus artículos. Estos deberán enviarse en disquete o por correo electrónico, en formato texto o word 2.0 para windows, o simpletext para los usuarios de macintosh, con una extensión máxima de seis páginas (formato UNE A4). No hay restricción al uso de gráficos e imágenes (no fotografías), siempre con formato gif. La publicación de los artículos quedará supeditada a la planificación editorial. La revista no se identifica con las opiniones vertidas. No se mantendrá correspondencia postal.

ÍNDICE

PRESENTACIÓN

xxiii Curso de postgrado de ordenación del territorio y medio ambiente	2
---	---

PROYECTOS

Plan de Ordenación del territorio de la comarca de Avilés.....	9
--	---

MONOGRAFÍAS

Teletrabajo y movilidad en la ciudad de Madrid Marta Sancho	14
Informe de evaluación final sobre fondos FEDER en la comarca funcional de Avilés (1989 - 1993) Fernando Chofre	23
Quién y cómo se financian las infraestructuras de transporte Cecilia Power	26
La dehesa extremeña: claves para su conservación Paula Rodríguez	30

XXIII CURSO DE POSTGRADO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

Como en años anteriores, y siguiendo la costumbre que, a mi entender de forma positiva adoptó el responsable de Cuadernos de Ordenación del Territorio, Jonás Figueroa, se dedica un número de la Revista a comentar las actividades más significativas desarrolladas en la que sin duda sigue siendo la principal actividad de la Asociación: el Curso de Postgrado de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente que a su vez es un título propio de la Universidad Politécnica de Valencia.

Este año de 1998 se ha culminado su XXIII edición y se inicia su XXIV edición, todavía con bastante ilusión por parte de muchos de los que colaboramos en su realización; ilusión que en gran medida se ha visto incrementada por el ambiente y resultados de este XXIII COT.

El XXIII COT rompió su marcha descendente en cuanto a alumnos, con un total de 22 matriculados inicialmente -que quedaron reducidos a 20 finalmente- pero situándose lejos de las cifras que le harían presupuestariamente autosostenible (32 alumnos). Ello obliga a que el mantenimiento de la actividad del COT, y consecuentemente de la Asociación, venga asociado a la obtención de subvenciones de distintas fuentes.

En el XXIII COT se realizó un único Proyecto sobre la Comarca de Avilés, de acuerdo con lo establecido con el Ayuntamiento de Corvera en el Convenio correspondiente y con la Dirección General de Análisis y Programación Presupuestaria, del Ministerio de Economía y Hacienda, dentro del Programa Operativo de asistencia Técnica 1994-1999.

Al igual que en el COT anterior se realizó una Monografía específica para la citada Direc-

ción General, sobre la evaluación de los resultados obtenidos respecto a los objetivos fijados en el FEDER y Programas Operativos, de la financiación con los fondos estructurales de esta Comarca. Se mantiene así el Objetivo de que los participantes en el COT tengan un incentivo adicional en el trabajo que realizan, ya que sus resultados van a ser entregados oficialmente a unos clientes que demandan que la calidad supere un determinado umbral. Ni que decir tiene que este hecho supone más trabajo para los que nos encargamos de los Proyectos y Monografías, habiendo que agradecer a todos los tutores, y particularmente a Pablo Fidalgo y a José María Álvarez Perla la inestimable colaboración que han prestado al respecto, que ha permitido que se institucionalice este proceder que pienso es de gran utilidad para el funcionamiento y cumplimiento de Objetivos del COT.

El resultado final del Proyecto realizado, que personalmente me encargue de exponer al Ministerio de Economía y Hacienda, puede considerarse muy positivo, trasladando desde aquí la felicitación que allí recibí a todos los autores y colaboradores en la realización del mismo.

Como puede apreciarse en el artículo correspondiente, el ámbito de afección de este Proyecto comprendía cinco concejos: Avilés, Corvera, Illas, Castrillón y Gozón, con una población de unos 140 mil habitantes. Las Directrices Subregionales del Plan de Ordenación Territorial -que fue el título del Proyecto finalmente realizado en el marco de lo establecido en la Ley y en las Directrices de Ordenación del Territorio del Principado- han estudiado la actual situación industrial de la zona y demandado una intervención que reactive y amplíe las actividades económicas comarcales y ordene los usos de la zona.

Los fines principales establecidos perseguían una ordenación territorial del área centrada en una mejora de la calidad de vida de la pobla-

ción y una distribución equilibrada de la riqueza y de la renta, compatible con un desarrollo sostenible de la explotación de los recursos naturales. En el Diagnóstico se señalaban varias causas que muestran la necesidad de un Plan de Ordenación:

La actividad industrial de la zona como factor de degradación medioambiental (contaminación atmosférica, hídrica, deforestación, etc.) que requiere de una intervención que suponga una disminución en el deterioro medioambiental con el fin de mejorar las condiciones ecológicas del lugar.

Las cifras de desempleo existentes derivadas de la crisis y reconversión de las industrias existentes, que debe ser afrontado con una adecuación y mejora en la formación de la población activa y, por otro lado, con la diversificación de la estructura económica de la comarca.

La concentración de los equipamientos en Avilés frente a una estructura territorial de la comarca determinada por una distribución diseminada de la población.

La pérdida de protagonismo de Avilés dentro del Área Central Asturiana.

Con respecto al trabajo y calidad personal de los participantes en el XXIII COT mi opinión es muy positiva. Ha sido uno de los Cursos que vuelven a incrementar las ganas de seguir trabajando en esta actividad. En los viajes realizados a Asturias la relación con el Ayuntamiento de Corvera y con la Sede Asturiana han de considerarse también muy positivas. La exposición pública del Proyecto ante la Corporación Municipal del Ayuntamiento de Corvera y del resto de Ayuntamientos de la Comarca fue realmente satisfactoria y su incidencia en los medios de comunicación muy elevada.

Hay que señalar que una muestra de esta satisfacción queda claramente reflejada en el

acuerdo del Ayuntamiento de Corvera de crear un premio municipal con el nombre de FUNDICOT, y en la firma de un Convenio adicional para este año de 1998-99 dirigido a que los alumnos del XXIV COT realicen una Monografía, que se expondrá públicamente en el Ayuntamiento, desarrollando un Proyecto de conexión de los espacios naturales y lúdicos existentes como ruta verde para peatones, ciclistas, etc.

En los dos últimos ejercicios hemos obtenido subvención del Ministerio de Economía y Hacienda, con cargo a los Programas de Asistencia Técnica del FEDER, ligado a la condición de que los Proyectos se entregaran a la Dirección General correspondiente del Ministerio y a que se realizara una Monografía sobre evaluación de las actuaciones del FEDER en las Comarcas objeto del Proyecto, pero para el XXIV COT la posibilidad de continuar con esta ayuda ha desaparecido. También gracias a las gestiones de Tomás Nieto, se intentó establecer un Convenio de colaboración con el Ayuntamiento de Trillo para la aplicación y colaboración práctica en el desarrollo de tres monografías y un proyecto de ordenación del territorio sobre Trillo y su área de influencia. Sin embargo finalmente las gestiones no se pudieron llevar a buen término.

Como conclusión, para el XXIV COT se cuenta con el Convenio firmado para la elaboración de monografías con el Ayuntamiento de Corvera y un acuerdo de Convenio con el Ministerio de Medio Ambiente que permitiría obtener la subvención necesaria al respecto, con la condición de realizar el Proyecto y tres Monografías sobre la zona fronteriza del Duero entre España y Portugal, afectando a la provincia de Zamora, en la parte española, y a los municipios de Miranda do Douro y Mogadouro, en la parte portuguesa. Este Proyecto y Monografías se expondrían públicamente en la zona afectada, para lo que habrá que realizar las correspondientes gestiones, y el resultado

final se entregará al Ministerio como contrapartida por el Convenio.

Con el XXIV COT estaremos a un paso de llegar a las bodas de plata de una actividad en la que esta Asociación ha sido pionera en España. Los 854 participantes en el COT a lo largo de los 23 años de actividad docente y formativa, son un buen referente de una de las principales, aunque no única, labor de la Asociación. El XXV COT, en el marco del Convenio con Medio Ambiente, puede significar el inicio de una nueva época que esperamos pueda ser muy fructífera para ambas partes.

Aunque es reiterativo respecto a lo señalado en presentaciones de Cursos anteriores, creo que es importante destacar que a lo largo del XXIII COT, y desde el punto de vista disciplinar y formativo, se han mantenido las líneas directrices preexistentes que responden a la visión unitaria de la Ordenación del Territorio recogida en los Objetivos de la Asociación (defensa del desarrollo sostenible y de la mejora igualitaria de la calidad de vida de la población, lo que ahora se denomina con la voluntad de ser asépticos políticamente, cohesión económica, social y territorial). Estas líneas directrices ya se han comentado en revistas de años anteriores por lo que podemos resumir su contenido en:

- Consideración del Proyecto como actividad principal del COT, que sirve de práctica metodológica de síntesis, buscando, adicionalmente, que el Proyecto sea realista, para lo cual se compromete su realización ante organismos o instituciones interesadas en sus contenidos.
- Adecuación de la periodicidad y contenido de las clases, conferencias y talleres a las necesidades derivadas de las distintas fases del Proyecto.
- Explicitación de los objetivos del desarrollo sostenible, desarrollo de base endógena y de una calidad y nivel de vida lo más ho-

mogénea posible para toda la población, como principios rectores de la Ordenación Territorial, en todas sus facetas y, en particular, en la elaboración del Proyecto.

- Potenciación de la formación como profesionales para los participantes, defendiendo un enfoque que, aunque considera los procesos en su globalidad, centra la planificación en los principales problemas, ayudando a distinguir lo principal de lo secundario en cada caso.
- Insistencia en el hecho de que siempre existe más de una solución a un problema y que la principal aportación de las disciplinas multisectoriales e integradoras, como es la Ordenación del Territorio, es precisamente el ser capaz de conocer y evaluar los efectos diferenciales de cada una de ellas.
- Concepción de la planificación como un proceso de adecuación de medios a fines, cuya gestión ha de ser viable en la práctica; es decir, ha de permitir conseguir los objetivos definidos con los medios disponibles; porque si no, no es planificación, es propaganda.
- Introducción del "análisis de casos" como talleres específicos formativos, dirigidos al estudio y discusión de soluciones concretas a problemas reales de la ordenación espacial y ambiental.
- Incrementar la participación e intervención de los alumnos en las exposiciones, discusiones y reflexiones sobre las distintas actividades (proyectos, monografías, tests y mesas redondas) que se realizan en el COT.

Hay que reiterar el convencimiento, cada día mayor, de los estupendos resultados de esta práctica en la formación interdisciplinaria y colectiva de los participantes en el COT. También este año los propios alumnos han llegado a se-

ñalar que el interés de los contenidos de muchas de estas aportaciones superan el de algunas de las clases oficiales, no porque éstas tengan baja calidad (se sigue con la política de ir excluyendo las clases con reacción contraria en los participantes en el COT), sino por el extraordinario esfuerzo que se realiza por algunos en la realización y exposición de sus trabajos.

Hasta aquí los aspectos más destacables del XXIII COT; pero, como es evidente, el desarrollo práctico de estos aspectos no es sencillo ni se encuentra exento de dificultades, algunas de las cuales pueden considerarse crónicas y de difícil solución práctica en el marco de las limitaciones específicas de la Asociación. Así, en el aspecto de los locales o de la disposición de equipos informáticos y software específico (GIS, tratamiento digital de imágenes, etc.), aunque se han dado ya algunos pasos a potenciar hacia el futuro, no podemos considerar que la solución sea satisfactoria; aunque hay la esperanza de que en el nuevo marco de colaboración con el Ministerio de Medio Ambiente pueda llegar a serlo totalmente en casos específicos como el de la limitaciones de los locales.

Una de las facetas cubiertas para este XXIII COT ha sido la de buscar salidas profesionales, inicialmente en forma de prácticas no remuneradas mientras esté implicada FUNDI-COT, con el objetivo de que los titulados en el COT colaboren en la formulación de propuestas de trabajo o en la presentación a concursos públicos, incluyéndoseles en el equipo que luego habrá de desarrollarlos; o en la línea de elaborar artículos sobre trabajos de ordenación del territorio, ya desarrollados por la empresa o institución, que, bajo su supervisión puedan ser posteriormente publicados y sirvan a la formación del curriculum del participante. Varios de los titulados del XXIII COT se encuentran, de hecho, trabajando en temas de Ordenación del Territorio que, trascendiendo el Convenio respectivo, les está suponiendo una remuneración económica aceptable.

En este sentido, igualmente hay que destacar el incremento de interrelación de la Asociación con distintas Empresas e Instituciones. En particular, se han establecido Convenios con Empresas, Instituciones y Organismos, con el objetivo de facilitar tres meses de prácticas de los alumnos que superen el COT. Para este XXIII COT se ha conseguido que a la fecha de hoy -25/9/98- quince de las diecinueve personas que han obtenido el título estén trabajando o vayan a trabajar en prácticas, estando pendiente la materialización de tres casos adicionales.

Todos los implicados en el COT hemos intentado que éste siga siendo, no ya el primer curso de nuestras características y duración en materia de Ordenación del Territorio, sino también el mejor. Y creo que el tema no tiene discusión en términos de calidad/coste. En todo caso, no hay que olvidar que el COT tiene razón de ser en la medida en que sirva para cumplir los objetivos establecidos en los Estatutos de la Asociación, y, entre ellos, el de seguir expandiendo el interés y el conocimiento de la Ordenación del Territorio.

Que el proceso formativo continúe en esa línea es una de las responsabilidades que hasta ahora han mantenido la Dirección Académica y el Claustro del COT; y ello sin olvidar a los profesores que, en la mayoría de los casos más por cariño al propio COT y a la Asociación que por las remuneraciones que reciben por su participación, hacen posible unos niveles docentes y de interés en sus intervenciones que podemos situar por encima de la media general de los distintos Cursos existentes.

Como en cursos anteriores, y antes de terminar esta presentación, quiero destacar en el XXIII COT el carácter solidario y la calidad personal de los participantes en el mismo, que ha hecho realmente agradable para todos los nueve meses de contacto y colaboración. También como en años anteriores, las Monografías más sig-

nificativas en su calidad e interés para los lectores, se han recogido en el presente número de los Cuadernos de Ordenación del Territorio, al igual que una síntesis del Proyecto, elaborada por los propios redactores de cada uno de ellos, con la colaboración destacada de Pablo Fidalgo. De su lectura se deduce el mantenimiento de los principios y objetivos antes señalados.

Al igual que todos los años, no quiero terminar esta presentación sin reiterar mi agradecimiento a todos los profesores y, en particular, a Pablo Fidalgo, a los profesores de los de talleres y a aquellos otros -suficientemente conocidos por todos- que desde hace muchos años nos hacen el favor de encontrar un hueco entre sus innumerables tareas para colaborar en la buena marcha del COT.

También quiero agradecer a los propios participantes en el Curso su colaboración en la mejora de la dinámica del mismo, con su práctica, con su crítica y con su propuesta de modificaciones; a los miembros del Claustro, por la continua incorporación de ideas para la subsanación de los problemas que van apareciendo; y, por supuesto, a Julia, que desde el contacto directo y continuado con la secretaría, administración y relación con los alumnos y profesores, mantiene la necesaria línea de comunicación entre todos los que colaboramos en la marcha del COT.

Antonio Serrano Rodríguez.

Director del COT.

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA COMARCA DE AVILÉS

1. TERRITORIO OBJETO DE ESTUDIO

El ámbito de afección del Plan lo comprenden cinco concejos asturianos: Avilés, Corvera, Illas, Castrillón y Gozón. Dichos concejos alcanzan aproximadamente una población de unos 140.000 habitantes (según el Padrón de 1996). La comarca, comprendida dentro del Área Metropolitana Central Asturiana, limita al Norte con el Mar Cantábrico, al Sur con el Río Nora y al Este con la Ría de Aboño.

Es en las zonas costeras y fluviales donde las actividades industriales y los servicios alcanzan una mayor importancia, coincidiendo con la mayor presión demográfica. Por su parte, las actividades agrarias siguen teniendo una relativa importancia económica y social. El medio ambiente natural ha sido muy antropizado, concretamente, los cultivos forestales constituyen la más importante amenaza para las formaciones arbóreas autóctonas.

La actividad industrial ha sufrido una grave crisis que ha afectado a aquellas industrias menos competitivas, pero no sería correcto hablar de desmantelamiento, sino más bien de reconversión. De hecho, se están introduciendo nuevas industrias que aplican nuevas tecnologías que las hacen más competitivas.

2. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE REALIZAR UN PROYECTO DE ORDENACIÓN EN EL ÁREA DE ESTUDIO

La finalidad principal de este Plan de Ordenación Territorial es la mejora de las condiciones de vida de los habitantes de la zona, favoreciendo un desarrollo económico que evite las desigualdades sociales, que no suponga la sobreexplotación de los recursos naturales de

la zona de actuación y un deterioro de la calidad medioambiental.

Este Plan de Ordenación Territorial analiza la actual situación de la zona y prescribe una serie de intervenciones al objeto de reactivar y ampliar las actividades económicas comarcales, ordenando además los usos de la zona.

Se han detectado en el área de estudio diversos problemas que hacen necesaria la realización de un Plan de Ordenación, destacando las siguientes:

La difícil ordenación de las actividades industriales, que suponen un importante factor de degradación medioambiental (contaminación atmosférica, hídrica, deforestación, etc.). Este hecho requiere de una intervención que suponga una disminución en el deterioro medioambiental con el fin de mejorar las condiciones ecológicas del lugar.

Las altas cifras de desempleo existentes debido a un período de crisis y reconversión de las industrias existentes, que requieren la diversificación de la estructura económica de la comarca y una adecuación y mejora en la formación de la población activa.

La concentración de los equipamientos en el núcleo avilesino frente a una estructura territorial comarcal determinada por la distribución diseminada de la población.

La progresiva pérdida del carácter tripolar del Área Metropolitana Central Asturiana en favor del eje Oviedo-Gijón y en detrimento de Avilés.

3. PRINCIPALES PROBLEMAS RESULTANTES EN EL ÁREA, SUS LÍNEAS DE TENDENCIA Y LA EXPLICACIÓN DE LAS MISMAS

La Comarca de Avilés presenta múltiples problemas, algunos de los cuales destacamos en este apartado, así como su desarrollo más probable en un futuro próximo.

La problemática está encabezada por la progresiva desarticulación económica y escasa vitalidad comercial del área de estudio, situación que encuentra su origen en la excesiva dependencia histórica de la industria pesada, hoy obsoleta, y en declive, que presentan una pérdida de competitividad. Estas grandes industrias se ven afectadas por fenómenos de privatización, lo que introduce mayor incertidumbre sobre su futuro. Favoreciendo todo ello el incremento de la tasa de paro.

Existe la tendencia a terciarizar el área, pero ésta se ve frenada por el cierre del comercio a consecuencia del descenso de la actividad comercial, ya que estos flujos están polarizados por Oviedo y Gijón.

El sector primario adolece de escasa productividad a consecuencia de la poca capacidad de inversión e innovación, derivada del envejecimiento de la población y de las migraciones hacia la ciudad con el consiguiente despoblamiento de las zonas rurales.

Desde el punto de vista medioambiental hay que señalar que existen problemas derivados de la fuerte presión industrial en áreas concretas del territorio. En este sentido existen altos índices de contaminación en la atmósfera, en las aguas y en el suelo.

4. EL ESCENARIO Y MODELO TERRITORIAL TENDENCIAL

La Comarca de Avilés está encuadrada dentro del Área Central Asturiana, donde destacan tres grandes núcleos: Oviedo, Gijón y Avilés. Actualmente, hay una tendencia a la bipolarización económica y territorial por parte de Oviedo y Gijón, que aumentarán su protagonismo en detrimento de nuestra comarca, cuyas relaciones de dependencia con respecto a Gijón y, sobre todo, Oviedo aumentarán. Asimismo, el concejo avilesino verá mermada su área de influencia. El envejecimiento de la población traerá como consecuencia la desaparición de al-

gunos núcleos con el estancamiento y pérdida de dinamización económica de la zona.

La demanda de viviendas secundarias y la consiguiente especulación urbanística, en busca de mayores beneficios económicos, aumentarán las tensiones espaciales.

En relación con el sector secundario se prevé un decrecimiento industrial que provocará un aumento del suelo vacante y en desuso. La comarca abandonará el tradicional modelo de industrialización aumentando el protagonismo del sector terciario.

Por último, en lo que respecta a los equipamientos, hay que destacar el previsible aumento del envejecimiento de la población, hecho que repercutirá en la oferta de servicios que sería insuficiente.

5. OBJETIVOS DEL PLAN

El análisis del territorio nos lleva a la detección y localización de una serie de problemas, en base a los cuales se definen actuaciones en base a unos objetivos predeterminados. Concretamente, establecimos 25 objetivos, íntimamente relacionados con los problemas de la comarca. Éstos están centrados en distintos aspectos:

Diversificación e innovación del sistema productivo y apoyo a la iniciativa empresarial (PYMES).

Coordinación, mejora y promoción del transporte público, así como la mejora de la accesibilidad.

Conservación del patrimonio etnográfico e histórico-artístico.

Conservación y mejora paisajística.

Mejora y adecuación de los planeamientos, normas urbanísticas y estructura administrativa a la realidad de la comarca.

Reorganización de los equipamientos y coordinación de los programas, tanto asistenciales como socioculturales. Adecuación de la formación a la demanda empresarial existente.

6. ACTUACIONES, EFECTOS, PROGRAMAS, PRIORIZACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL PLAN

Para solucionar los problemas que se han encontrado, se han propuesto una serie de actuaciones, basadas en los objetivos del proyecto.

Una vez establecidas las actuaciones, se propuso una priorización de cada una de ellas, mediante la utilización del método Electre, estrictamente matemático.

Las 31 actuaciones originales, reorganizadas posteriormente en 27, se acaban agrupando en 7 programas. Esto significa que existen importantes relaciones entre las actuaciones, de lo cual se derivan fuertes sinergias. Además, el agrupamiento de estas actuaciones en una serie de programas permite una mayor facilidad a la hora de elaborar su programación temporal.

Para la puesta en marcha de las actuaciones, ha sido imprescindible realizar un Estudio Económico-Financiero, con el objetivo de hallar la capacidad de inversión y la posible financiación de las diferentes actuaciones en el período (2000-2006). La dotación de fondos para el conjunto de la comarca se ha calculado considerando como un tanto por ciento determinado (variable para cada eje de desarrollo) del total regional.

Con estas premisas se ha efectuado la programación del plan, de tal forma que en el mismo quedan recogidos todas las actuaciones dentro del horizonte previsto.

7. CONTENIDO BÁSICO DE LA NORMATIVA Y ORDENACIÓN INCORPORADA EN EL PLAN Y SUS OBJETIVOS

La elaboración de la normativa de las Directrices Subregionales de Ordenación del Territorio y Plan de Actuación para la Comarca de Ayllés está condicionada por las características del territorio.

La presencia de un territorio periurbano con fuertes implicaciones de las actividades industriales y con un alto grado de degradación ambiental en todos sus sentidos, obliga a establecer normas de regulación de la actividad imperante en el territorio, es decir, se hace necesario establecer normas relativas a:

Establecer condicionantes y controles para las actividades productivas.

Regular específicamente el uso edificatorio tanto en suelo urbano (SU) como urbanizable y en el suelo no urbanizable (SNU).

La necesidad de proteger el medio físico de los agentes contaminantes y la ocupación desmedida del suelo.

La regeneración de las áreas consolidadas por la edificación regulando parámetros y regulaciones de las mismas.

Por otro lado, los elementos integrantes de este territorio se interrelacionan con las actividades productivas y las relaciones sociales. Estas interconexiones condicionan la calidad de vida de los habitantes del área por lo que se hace necesario establecer parámetros cualitativos y cuantitativos para los elementos que configuran el territorio de tal manera que se aseguren unos mínimos de calidad de vida.

Por ello el documento contiene normas destinadas al desarrollo del propio Plan y el establecimiento de condiciones para la regulación de aquellos elementos que conforman el territorio.

Se establecen unas disposiciones generales donde se recogen los aspectos formales del documento, los elementos que estructuran el Plan de Ordenación del Territorio y los indicadores orientados a la identificación de los agentes estructurantes del área ordenada. Así como la determinación de las directrices, los parámetros cualitativos que deben conservarse en el área, las estrategias tendentes a la consecución de niveles de calidad de vida y, por úl-

timo, las normas especiales de protección o desarrollo estableciendo las franjas de afectación, los espacios de reserva y articulando procedimientos de autorización o modificación, según sea el caso, para toda actuación, con incidencia sobre los elementos estructurantes.

Se reserva un título destinado a establecer el régimen urbanístico del suelo, clasificando en distintas categorías y asignando usos a cada una de ellas, regulando su localización así como la actividad que en ellos se desarrolla. También se hace referencia expresa en este título a las parcelaciones y segregaciones. Se define y clasifica el suelo no urbanizable, estableciéndose la normativa general y las normas procedimentales para actuar en él. Se definen y clasifican para los distintos tipos de suelo los usos agropecuarios, forestales, industriales y de equipamiento y servicios susceptibles de localizar en el SNU.

Por último, se recoge la regulación jurídica de las edificaciones destinadas a vivienda, las construcciones de instalaciones destinadas a las comunicaciones, al transporte de la energía eléctrica, las vinculadas al ciclo del agua, así como todas las necesarias para el tratamiento y almacenamiento de residuos sólidos. En el programa propuesto se plantea la construcción de nuevas viviendas y la rehabilitación y restauración de las existentes siguiendo la tipología de la casa rural asturiana.

Se ha prestado especial atención al uso edificatorio mediante el establecimiento del régimen del mismo y las condiciones de edificabilidad. Estas determinaciones deben ser cumplidas por el planeamiento municipal, de manera que actúen como normas de coordinación del mismo. Se ha considerado que las categorías de este suelo deben limitarse a diferenciar entre el industrial y el residencial, sin entrar en calificaciones de estas clases, mediante la asignación por menorizada de usos. Por ello se establecen las condiciones generales de los usos o actividades implantadas en el suelo, considerándolas vincu-

lantes tanto para el planeamiento municipal como para las actividades asentadas.

Se reflejan tres usos en este tipo de suelo (uso residencial, industrial y áreas de regeneración urbana) imponiéndose las condiciones mínimas que deben respetar las actuaciones en suelo urbano previstas en el Plan.

Se recoge la metodología para ejecutar el planeamiento (sistema de expropiación, compensación y cooperación), así como la intervención administrativa en la edificación y uso de suelo y en la gestión urbanística.

8. MODELO TERRITORIAL RESULTANTE

El modelo territorial resultante es la organización espacial fruto de las actuaciones propuestas.

Dicho modelo territorial pretende paliar y contrarrestar en la medida de lo posible, los defectos del actual modelo que está marcado por problemas tales como la fuerte presión espacial y la dependencia de la comarca respecto a Oviedo y Gijón, el debilitamiento del sistema productivo y la degradación del medio físico en determinadas zonas.

Con respecto al sistema productivo se pretende la consecución de un adecuado desarrollo comercial mediante la potenciación de innovadoras iniciativas empresariales e industriales, el fomento del I+D, etc.

Otra medida que consideramos propicia para la diversificación económica es el fomento de la actividad turística basada en iniciativas conjuntas de promoción y protección de la zona de mayor interés natural, con especial tratamiento a las áreas costeras, y la recuperación del patrimonio etnográfico, histórico, cultural e incluso el ya edificado.

El desarrollo endógeno es uno de los objetivos que se pretende conseguir con la modernización del sector primario y la comerciali-

zación de aquellos productos agrarios de calidad. Una finalidad clara de este Plan es la mejora del bienestar de la población lo que se logrará en parte mediante actuaciones que reduzcan la contaminación (atmósfera, agua, etc.). Asimismo, se intentará frenar la repoblación con especies alóctonas y se potenciarán, en su lugar, los bosques autóctonos. También se ha considerado la mejora del medio ambiente urbano con la elaboración de un Plan Especial, y la implantación de espacios verdes que generen cierta calidad ambiental en la zona donde se hace patente la conurbación entre concejos (Avilés, Corvera y Castrillón). En esta línea destaca el Plan Especial del Embalse de Trasona, que ofrecerá a la comarca una gran área de esparcimiento.

La regeneración de la Ría de Avilés y su entorno se constituye como una de las actividades principales que por la magnitud de sus acciones afecta a diversos aspectos económicos, productivos, medioambientales... con la finalidad de cambiar la imagen industrial de la comarca. De esta forma, a través de la limpieza y descontaminación de la Ría, junto con los nuevos usos del suelo, se espera crear un nuevo espacio sobre el que gire la vida de la comarca en el siglo XXI.

Respecto a los equipamientos se intentará poner freno a la concentración de éstos en los grandes núcleos, buscando la coordinación de los distintos programas existentes en los concejos para dar un servicio a nivel comarcal.

Con todas las actuaciones y a la vista de los efectos que se generan, el sistema de asentamientos quedaría definido por:

Una cabecera comarcal que comprende al continuo urbano que va desde Los Campos hasta Piedrás Blancas (abarcando los concejos de Corvera, Avilés y Castrillón).

Los núcleos principales de los concejos de la comarca mantendrán una relación coordinada

con la cabecera comarcal a la que acudirán para recurrir a servicios y equipamientos especializados, pero manteniendo el resto de servicios necesarios, independientes aunque organizados a nivel comarcal.

El numeroso grupo de núcleos con baja entidad demográfica (inferior a los 1.000 habitantes), se organizará mediante programas y flujos económicos coordinados a nivel comarcal que atenúen los desequilibrios territoriales.

En cuanto a las relaciones con el exterior, se pretende reducir la influencia del eje Gijón-Oviedo respecto a las necesidades dotacionales de la comarca. Otro aspecto a destacar, dada la localización geográfica de la comarca, será la potenciación de las relaciones con la zona occidental del Principado de Asturias (límite con Galicia).

AYUSO APARICIO, Igor
CHOFRE ÁLVAREZ, Fernando
DARANAS CARBALLO, Rafael
DE ANDA HERNÁNDEZ, Carlos
ETXEBERRÍA AZPILICUETA, Javier
FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Casto
GONZÁLEZ CARRASCAL, Juan Carlos
LOVE GARCÍA, David Edgar
NAVALÓN ESCUDER, Carlos
POWER HELFMANN, Cecilia
RODRÍGUEZ ANDREU, Paula
RODRÍGUEZ RANCEL, Julio
SANCHO CUBILLO, Marta
SANTA CRUZ CHAO, José Manuel
SANZ RIVERA, Alexandra
SERRANO DAVIÑAS, Beatriz
SOSA ESPINOSA, Asenet
SOUSA GARRIDO, Rafael
TIRADO CORTÉS, David

TELETRABAJO Y MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MADRID

MARTA SANCHO

08:00 AM. Parte informativo de la radio: ¡!!! Colapso del tráfico en Madrid y en las carreteras de acceso a la ciudad !!!!!. La circulación en el centro de la ciudad es lenta y la mayoría de las carreteras de entrada presentan retenciones, a esta hora. La N.II aún mantiene cortados dos carriles por un aparatoso accidente, afortunadamente sin daños personales que lamentar”.

Alvaro se levanta casi todos los días a esta hora, escuchando las mismas noticias sobre el caos circulatorio y se acuerda de Carmen, que a pesar de levantarse una hora antes que él y empezar a trabajar a la misma hora, aún estará metida en los atascos. Enciende el ordenador y abre su correo electrónico para ver si tiene que desarrollar alguna tarea urgente, pero como no le ha llegado nada desde la oficina central de la empresa donde trabaja ya sabe como organizarse y aprovecha para desayunar con Carlos, acompañarle andando al colegio y hacer algunas compras.

09:50 AM. Alvaro llega a casa y se mete a teletrabajar en su despacho hasta la hora de la comida y por la tarde hoy estará hasta las 19:00 horas. Ejerce un puesto de jefe de compra en una empresa de mediano tamaño y diariamente le llegan por correo electrónico los catálogos de productos que le ofrecen sus proveedores, y desde aquí realiza sus pedidos. Pero no todos los días se desarrolla igual la

jornada, alguna vez en semana acude a la oficina para asistir a alguna reunión, o para ver muestras de productos. También en muchas ocasiones su horario de trabajo se alarga hasta la noche y esto su empresa no lo reconoce como horas extra.

1. TELETRABAJO

El teletrabajo no es un empleo en sí, sino una manera de trabajar, válida para diversos tipos de tareas principalmente vinculadas al tratamiento de la información. El desarrollo de esta modalidad laboral requiere un cambio de mentalidad con el que empresas y trabajadores opten por una nueva forma de trabajo y de relación, donde primen las relaciones de trabajo lineales, no jerárquicas.

La existencia del concepto de teletrabajo es una realidad que ya está a la orden del día y que se maneja porque existe, pero por lo que respecta a la definición del término no se ha llegado todavía a ningún consenso, el término no tiene una definición clara por miedo a acotar su significado antes de su pleno desarrollo.

Generalizando, se puede decir que el término teletrabajo se aplica a toda actividad profesional desarrollada en cualquier momento y en cualquier lugar independiente del emplazamiento centralizado de la empresa para la que se trabaja y caracterizado por el uso más o menos intensivo de las telecomunicaciones y tecnologías de la información, tanto para mantener en contacto al empresario y al trabajador, como para el desarrollo del trabajo en sí. También es independiente de la relación contractual.

TRABAJO A DISTANCIA	TELECOMUNICACIONES	RELACIÓN CONTRACTUAL
En casa	Teléfono	Por obra
En centro satélite	Fax	C. temporal
En un telecentro	Telemática	T. parcial
En sede del cliente	Teleconferencia	En plantilla
Móvil o nómada	Transmisión voz, datos, imagen	Horario fijo/Horario variable

2. MODALIDADES DE TELETRABAJO

Las formas más usuales en que se presentan los servicios de teletrabajo, en función de la ubicación física, son:

- Trabajo profesional, o trabajo en casa. El teletrabajador puede ser un profesional o un asalariado de la empresa que trabaja desde su despacho profesional o en su casa.
- Las oficinas satélite. Son centros que pertenecen a la misma empresa, pero independientes de la sede corporativa.
- Los centros de recursos compartidos o telecentros. Son centros compartidos por varias empresas.
- Telecottages. Son centros de teleservicios asociados, generalmente a instalaciones en granjas, pueblos pequeños, ayuntamientos, etc.
- Trabajo móvil. Dentro de este tipo de trabajo se engloban aquellos servicios que permiten agilizar el trabajo de las personas que han de desplazarse continuamente.

3. GENERALIDADES DE LOS SECTORES ECONÓMICOS SOBRE IMPLANTACIÓN DEL TELETRABAJO Y LA MOVILIDAD: MATRIZ

3.1. SECTOR SERVICIOS A EMPRESAS

Este sector se caracteriza por la heterogeneidad de las actividades que engloba y por la importancia cualitativa y cuantitativa que tiene en la Comunidad de Madrid, tanto porque da empleo a unas 125 mil personas y genera un gran valor añadido, como por su función estratégica en la economía, que mediante uniones con otras actividades productivas mejora la competitividad del conjunto.

Agrupando las actividades según ciertas características comunes, se podría elaborar una tipología sectorial en grupos:

El primer grupo (Publicidad, Informática, I+D, Asesoramiento jurídico, Asesoramiento económico, Arquitectura e Ingeniería, Selección de personal y Otros servicios técnicos), se caracteriza por aportar tecnología y servicios de organización, gestión y distribución, que son actividades denominadas avanzadas. Surgen y se desarrollan por la aparición de funciones nuevas en los procesos productivos y requieren personal cualificado muy relacionado con las nuevas tecnologías, realizando principalmente tareas ligados a la información. Las características de estas actividades las hacen muy susceptibles a la hora de implantar el teletrabajo.

Este grupo de actividades también se caracteriza por generar una alta movilidad, tanto por el gran número de personal empleado, como por los movimientos que realizan estos trabajadores visitando a las empresas a las que ofrecen sus servicios. Abarca más del 65% de los empleos de este sector, que al estar localizado, casi exclusivamente, en la capital, podríamos decir que es uno de los principales causantes de la congestión de la ciudad. Además, se puede suponer que este grupo con salarios altos, se mueve principalmente en coche particular, lo que aumenta la congestión.

El segundo grupo incluye las actividades de Estadística y estudios de mercado, y las de Otros servicios profesionales, que se caracterizan por el alto porcentaje de personal eventual, para realizar tareas concretas en un tiempo determinado. Estas tareas son susceptibles de descentralizarse en gran medida, y llevarse a cabo bajo la forma laboral del teletrabajo porque son tareas bien definidas, contratadas por obra, y que se pueden realizar a distancia utilizando las TIC. Tienen una movilidad alta porque generan más movimientos que los pendulares al realizar trabajos de campo o visitas a empresas. Pero teniendo en cuenta que el número de empleados es bajo, la movilidad considerada sería media y la implantación del teletrabajo apenas afectaría a la movilidad.

El tercer grupo serán las actividades atípicas del sector (Seguridad e investigación privada, Limpieza de edificios y Estudios y laboratorios fotográficos) con una susceptibilidad muy baja de implantar el teletrabajo por que realizar tarea exclusivamente físicas. Emplean a un porcentaje muy alto de población, por lo que generan una movilidad muy alta que apenas se podría reducir. Pero esta movilidad provocada por casi un 25% de los empleos del sector servicios a empresas, afecta principalmente al transporte público.

3.2. SECTOR INDUSTRIAL

El sector industrial en la comunidad de Madrid se caracteriza por la insuficiente atención a la innovación tecnológica. Pero dentro de esta generalización se salen las ramas más innovadoras como serían la automoción, aeronáutica, electrónica, bienes de equipo, química, y confección, que están ampliando las nuevas tecnologías de la información, para lograr niveles más altos de competitividad.

A la hora de implantar el teletrabajo habría que ver qué áreas dentro del ciclo del producto se pueden descentralizar. Entre éstas se podrían incluir la calidad, el diseño, la gestión y la capacidad de distribución en materia de información (ya que por ejemplo más del 50% del valor de un coche reside en su contenido de información: en su concepción y diseño, en el diseño y funcionamiento de su proceso de montaje y en su comercialización y venta).

El porcentaje de penetración del teletrabajo dependerá de factores como la accesibilidad del sector, la existencia de empresa líderes que actúen de motor para el resto, la resistencia a la incorporación de las tecnologías, el grado de formación de su personal técnico y los mandos intermedios y la capacidad inversora de las empresas.

Para el sector industrial en general, las tecnologías han avanzado bastante, sobre todo en las tareas de diseño asistido por ordenador, in-

geniería asistida por ordenador y fabricación asistida o integrada por ordenador. Estas tecnologías se pueden adaptar prácticamente, en todas las ramas del sector, pero hoy por hoy en Madrid lo más viable sería crear centros de recursos compartidos con estas aplicaciones, por la gran inversión que precisan, ya que las empresas de este sector son de tamaño mediano o pequeño.

Las industrias farmacéuticas, las de material electrónico y las de material de transporte, por su elevado número de empleados, por estar más arraigadas y por ser más innovadoras, son las que tienen mayores posibilidades de implantar el teletrabajo en su área de producción. Y en general las áreas de gerencia y administración y la comercial, porque son las que precisan menos trabajo físico. El introducir este modelo laboral en la red de ventas mediante la incorporación de un muestrario codificado, permitiría que los clientes pudiesen realizar de forma automática los pedidos, y así reducir el tiempo de preparación del pedido y el número de devoluciones de clientes por errores en el envío de la mercancía.

Estas actividades generan una movilidad media por el horario de trabajo casi continuo que impide el doble viaje pendular. Como excepciones estarían las actividades con un amplio área comercial (industria química, alimentación, maquinaria industrial y electrónica) que generan muchos más movimientos, aparte de los pendulares.

4. SUPUESTO SOBRE LA REDUCCIÓN DE LA MOVILIDAD AL IMPLANTAR EL TELETRABAJO EN MADRID

Según la Encuesta de Movilidad 1.996 (Consortio Regional de Transporte):

- En la comunidad de Madrid se han detectado casi 1,8 millones de empleos, de los cuales un 67,7% se localizan en el municipio de Madrid. Un 38% en su Almendra Central y un 28% en la Periferia.

- La movilidad en el municipio de Madrid en un día laboral, asciende a 4'3 millones de viajes en modo mecanizado, de los que 2'7 millones se realizan en transporte público y 1'6 millones en vehículo privado.
- El promedio de viajes día/ persona es de 2'1.
- El 56'6 % de los viajes tiene una duración inferior a 30 minutos.
- La duración media del viaje en vehículo privado (coche conductor) es de 33'4 minutos.
- Recorrido medio de los viajes es de 7 Km

Analizando los datos del estudio, si un 90% de los trabajadores con movilidad y susceptibilidad al teletrabajo altas (incluido la industria química) trabajasen desde sus casas, supondría que algo más de 85.600 empleados (7'1%), en el municipio de Madrid, no se desplazasen diariamente a los lugares de trabajo corrientes, evitando así los movimientos pendulares, con la consiguiente reducción de la movilidad.

Estos trabajadores al ser, principalmente, personal cualificado, utilizarán, en su mayoría, el vehículo privado, con lo que calculando que aproximadamente un 70% de estos (60.000 trabajadores) el 5'4% de los empleados del municipio, usan este modo de transporte, y tomando el promedio de tres viajes/ persona/ día (por ser actividades con movilidad alta), tendríamos que se evitarían unos 180.000 viajes diarios en automóvil (11'2% del total de vehículos privados), y 84.600 viajes en transporte público (2'1%).

La ganancia ambiental sería apreciable, teniendo en cuenta que la velocidad media en Madrid es de 23 km/h, un vehículo medio consume 83 gr/km de combustible, y tomando como recorrido medio 7km. por viaje, se ahorrarían diariamente 105.000 kg. de combustible, con la considerable reducción de los contaminantes que esto acarrea.

La intensidad de la circulación (demanda) y la capacidad de circulación (oferta), están relacionadas con la velocidad media en km/h. Teniendo en cuenta que al reducirse en un 11'3% la demanda de circulación (manteniendo la misma oferta anterior), esto se traduciría en mas espacio para cada coche, con un aumento de la velocidad media que supone importantes ganancias ambientales. Puesto que el consumo de combustible y las emisiones de gases contaminantes son muy sensibles a la velocidad de los vehículos (el consumo de combustible y las emisiones de monóxido de carbono (CO) disminuyen hasta la velocidad de 70 km/h. que es cuando empiezan a aumentar).

Los efectos sobre el ahorro de tiempo serán también muy considerables: el tiempo ahorrado por los teletrabajadores sería equivalente a la reducción de los 180.000 viajes diarios por el tiempo medio que dura el viaje, 33'4 minutos (con un recorrido medio de 7 Km y a una velocidad de 23 km./h.), es decir, un total de 100.200 horas/ día por el total de los que viajaban en vehículo privado y unas 38.400 horas ahorradas por los que se movían en transporte público, tardando algo menos de 30 minutos en cada viaje.

El incremento de la velocidad media de circulación, también supondría un impacto grande de ahorro en tiempo sobre el total del tráfico que afecta al resto de los automovilistas que van a trabajar a sus lugares tradicionales, porque al aumentar la velocidad de circulación se reduce el tiempo de llegada.

Suponiendo que el teletrabajo se generalice en el sector servicios a empresas en Madrid se produciría una considerable descongestión de algunos de los barrios céntricos de la ciudad (Centro, Salamanca, Chamartín, Chamberí y Tetuán), que es donde se localizan la mayoría de los establecimientos y de los empleos de estas empresas, con el consiguiente vacío de oficinas que esto acarrearía.

5. EFECTOS DEL TELETRABAJO DESDE EL PUNTO DE VISTA TERRITORIAL

5.1. EFECTOS SOBRE EL TRÁFICO

En la sociedad de la información prima el facilitar el movimiento de información frente al de bienes y personas. Este cambio, en un principio nos hace suponer que con la generalización del teletrabajo la reducción del tráfico será considerable en las grandes ciudades. No es que se vaya a renunciar al uso del coche, sino que al variar el modo de trabajar, traerá consigo un cambio en las actuales pautas de utilización del automóvil (como móvil de desplazamiento) que se encaminarán más al ocio y otros usos.

Lo que en un principio sí puede reducirse considerablemente, al haber una mayor flexibilidad de horarios, son los atascos de las horas punta, con la consiguiente reducción de gastos que estos producen. La UE estima que las congestiones del tráfico tienen un coste anual de 8,3 billones de pesetas, en combustible, tiempo, accidentes, etc.

Otro elemento a tener en cuenta respecto al tráfico, es que con la generalización de los teleservicios y la telecompra en busca del control de las redes de distribución reduciendo los pasos entre el productor y el consumidor, proliferarán las empresas de transporte de bienes ya adquiridos y las mensajerías, que tendrán un impacto importante en las ciudades (en cuanto a movilidad y a contaminación).

5.2. EFECTOS SOBRE EL URBANISMO

La empresa virtual nacerá en función de unas nuevas necesidades de reducción de gastos que se materializará en una disminución considerable del espacio físico dedicado a oficinas, lo que nos hace suponer que las grandes superficies de oficinas tenderán a desaparecer o a cambiar de uso. Ya no tendrán su razón de ser los altos rascacielos, y la

organización interna de las viviendas deberá cambiar al trasladarse la oficina al hogar.

Aparecerán nuevas formas de hacer ciudad, donde prime la búsqueda de la calidad de vida con mayores espacios dedicados al ocio, y se enfocará más a conservar y rehabilitar que a construir. Los nuevos barrios integrarán residencia y trabajo (telecentros u oficina en casa), lo que creará nuevos vínculos de vecindad.

5.3. EFECTOS SOBRE LA DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN

El teletrabajo puede ser un interesante instrumento de reequilibrio regional, incrementando las opciones de empleo en zonas marginadas por su situación física (como pueden ser las zonas rurales o las insulares), variando las actuales tendencias demográficas; y ayudando a fijar la población en su lugar de origen, evitando la emigración hacia zonas más dinámicas en busca de trabajo.

5.4. EFECTOS MEDIOAMBIENTALES

La implantación del teletrabajo, en un principio se presenta como elemento fundamental a la hora de plantear soluciones a los problemas del medio ambiente, porque la flexibilidad que aporta este nuevo sistema laboral ayuda a mejorar el uso de los recursos. Al reducir el tráfico rodado y las emanaciones que esto supone, junto con el ahorro de energías derivado de la desaparición de muchas oficinas, etc., se producirá una consecuente mejora principalmente en las ciudades, que actuarán como focos de expulsión de población al reducirse las barreras espaciales. También hay que pensar que se realizarán menos desplazamientos, pero los que se realicen serán más largos, al localizarse la población en lugares alejados de la ciudad.

Pero hay que tener en cuenta que si la reorganización de esta nueva sociedad teletrabajadora

dora no es racional, los problemas medioambientales se desplazaran a las nuevas zonas donde se localice esta población, que demandará nuevas viviendas e infraestructuras y acabara trasladando los problemas medioambientales a las zonas apacibles donde se han relocalizado. También hay que tener en cuenta la posible degradación de las ciudades que quedan vacantes, y pueden llegar a ser como reductos de clases marginales.

5.5. EFECTOS EN EL DESARROLLO DE LAS INFRAESTRUCTURAS

En la economía de los países, a partir de ahora, va a primar el desarrollo de las infoestructuras (autopistas de la información) en detrimento de las infraestructuras. La flexibilidad de la sociedad y la desaparición de las horas punta, las infraestructuras actuales, de prácticamente cualquier país desarrollado, cubren las necesidades de la población actual y más teniendo en cuenta la potenciación de los teleservicios de la Administración Pública (teleenseñanza, telemedicina,*).

Partiendo de la existencia cambios en los modelos de distribución de la población, hay que pensar que se van a generar nuevas necesidades de infraestructuras urbanas (vías, alcantarillado, gas,*), de telecomunicaciones (mayores necesidades de dispersión y de capilaridad,*) y de servicios (sanitarios, transporte,*).

5.6. EFECTOS SOBRE LAS TECNOLOGÍAS

El teletrabajo puede acelerar los procesos de introducción y difusión de las TIC, dentro del tejido social, pero es difícil evaluar hasta qué punto el avance de las tecnologías va a integrarse en la sociedad cambiando las interacciones cara a cara, por las relaciones a través de la red y las repercusiones que esto tendrá en la deshumanización o humanización de la población a nivel mundial.

6. CONCLUSIONES

El trabajo tradicional, con un sueldo fijo, tiende a reducirse. Van surgiendo trabajos nuevos de los que las empresas precisan temporalmente y cada vez con más asiduidad. Estos nuevos trabajos serán fundamentalmente los que mejor se adapten al nuevo modelo laboral, en un principio como trabajadores temporales por obra, pero según se vayan requiriendo estas actividades más asiduamente, se consolidarán como habituales.

El autoempleo surgirá como una de las formas más importantes de generar empleo. los profesionales ofrecerán sus servicios a las empresas, trabajando como autónomos, lo que puede generar gran competitividad entre los trabajadores independientes que tendrán que trabajar a destajo para conseguir las mejores ofertas y a precios más bajos que el trabajo por horas; ya que el empresario lo que busca es la reducción de costes mediante la externalización de trabajos fijos.

Las empresas están cambiando sus estructuras, antes querían abarcarlo todo, pero ahora se busca mayor flexibilidad y agilidad para acortar los tiempos del proceso productivo, así en la estructura actual, parte de la producción se hará con personal propio, otra parte con empresas subcontratadas y otra con personal independiente.

Primarán las organizaciones planas en detrimento de las estructuras jerárquicas que caracterizan a las empresas actuales, donde irán desapareciendo los cargos intermedios. Pero con estas nuevas estructuras se puede producir un gran control, por parte de los directivos, sobre la prestación del trabajo de cada uno de los teletrabajadores, al no poderlos controlar físicamente; o también pueden producirse desafíos sobre las decisiones de los directivos, por parte de los trabajadores de escalones inferiores que ahora tienen mas libertad, suponiendo que siguen contratados por parte de la empresa.

Uno de los mayores inconvenientes para su implantación es la mentalidad de los jefes como controladores físicos directos de los trabajadores (sistema de coacción para que los empleados rindan más?), y que todavía predomina frente a la mayor libertad de quién trabaja para una empresa y la estricta jerarquización de las estructuras empresariales.

El teletrabajo se traducirá en cambios socioeconómicos y culturales que darán lugar a una sociedad nueva, donde las relaciones tanto personales como profesionales pueden ser distintas a las actuales (dependiendo de cada sociedad), primando la globalidad geográfica. Se presenta como solución a muchos de los problemas actuales de protección del medioambiente, la decadencia del mundo rural, el desempleo (en especial atención a la mujer y a los disminuidos físicos), la cohesión social de las regiones, etc., en pro del desarrollo sostenible con la generación de muy variadas oportunidades. Pero el teletrabajo no es el milagro laboral, sino una determinada forma de trabajar que tiene diversas ventajas, pero que aún tiene que superar muchas barreras para llegar a consolidarse (sobre todo contractuales en defensa de los trabajadores independientes, para evitar la explotación).

Dejando al margen la posibilidad o imposibilidad de implantar el teletrabajo por efecto externos al propio trabajo en sí, hay muchas actividades que son susceptibles de la implantación de este modelo laboral, principalmente las que implican manejo, proceso o recuperación de información mas que producción de un producto tangible.

En general, en Madrid, los cambios experimentados en el modelo metropolitano madrileño, han acentuado la necesidad de movilidad. El trasvase poblacional a la periferia y el mantenimiento de la concentración principal del empleo en la capital, han incrementado los viajes en automóvil. Aún teniendo en cuenta que el vehículo privado se comparte entre al menos dos personas el número de viajes se re-

duciría, pero aún sigue siendo muy elevado y la gran congestión viene de este modo de transporte. Además el mercado de la vivienda no facilita la reducción de la movilidad por la inadaptación de la oferta residencial a la oferta de trabajo.

La oferta de transporte público, a pesar de estar ampliándose constantemente, no llega a cubrir la demanda existente en las horas punta y es incapaz de modificar la principal causa de la elevada congestión, que es el excesivo uso del automóvil privado.

Ante esta alarmante situación, el teletrabajo sería una solución para la reducción de la demanda de movilidad en las grandes ciudades, y como alternativa a la construcción de infraestructuras de transporte y vivienda, teniendo en cuenta que si se llega a dar la redistribución de la población con este modelo laboral, las existentes serían suficientes. Pero surgiría el problema de déficit de infraestructuras en las zonas de atracción de población, que demandarían servicios que antes no precisaban.

Este modelo laboral aparece así, como una oportunidad de cambio en la manera de trabajar que tiene un futuro incierto, provocado por la inadaptación social al sistema, ya que la adaptación tecnológica avanza a pasos avanzados. Las empresas han dado un gran paso adelante conectándose a la red Internet para mejorar las relaciones y ampliar mercado, pero este paso no ha significado en un principio la reducción de la movilidad (en el caso concreto de Madrid), el paso crucial será la conexión a Internet desde el domicilio del trabajador. La Encuesta General de Medios (EGM), recogía para Diciembre del 1.997 1.4 millones de personas con acceso a Internet, y más de 0.9 personas sin acceso lo habían usado el mes anterior.

Teóricamente, la implantación del teletrabajo en Madrid reduciría considerablemente la movilidad, la congestión, la contaminación atmosférica y acústica, en general mejoraría la calidad de vida de la ciudad. Los automóviles pri-

vados que circulan en horas punta disminuirían y la capacidad del transporte público mejoraría al reducirse la demanda de los supuestos teletrabajadores.

La supuesta reducción del 7,8% de los trabajadores del municipio de Madrid supone una reducción considerable de la movilidad en horas punta. Pero hay que tener en cuenta otras características propias de las sociedades avanzadas como la generalización del automóvil privado, que indica que hay muchos más coches de los que se mueven normalmente por la ciudad, esto es debido a la congestión, e implicaría que al reducirse el número de vehículos circulantes, la gente que no sacaba el coche por dicho problema empezará a usarlo, con lo que se reproduciría el mismo problema de nuevo.

Según fuese aumentando el grado de generalización del teletrabajo estos problemas irían desapareciendo, tanto por el cambio de residencia de los teletrabajadores en busca de entornos más acordes con la naturaleza y mejor calidad de vida, que expulsarían a la población de la ciudad, como por la mentalidad descentralizadora que se está imponiendo en muchas empresas en busca de una mejora en

la productividad y la competitividad. Pero si en estas áreas, que actuarán como nuevos focos de atracción de población, no se gestionara racionalmente el entorno evitando la masificación y degradación, acabarían siendo portadoras de los mismos problemas que ahora intentan solventar las áreas urbanas.

Carmen piensa a menudo en lo a gusto que está Alvaro trabajando en casa, evitándose la pérdida de tiempo en desplazamientos y atascos, y el estrés que esto conlleva, pero también ve que se esfuerza mucho por conservar su puesto de trabajo en la empresa y que está ocupado muchas más horas que ella y además no reconocidas.

Se imagina un cambio rotundo en su vida, si a la vuelta de unos años ella y sus dos hijos teletrabajasen también. Precisarían equipos informáticos para todos y tendrían que mudarse a una casa más grande, posiblemente a las afueras de la ciudad, porque los precios son más asequibles, o al campo (donde Alvaro siempre quiso vivir). Ella al principio se negaría, pero sabe que tendrá que aceptar para mantener y mejorar su situación laboral, aunque lo que no aceptara será montar la granja de animales con la que Alvaro sueña.

BIBLIOGRAFÍA

- Barrera Cortés, E. y Dochoa Moreno, A. **Curso Superior de Desarrollo Territorial: Aplicaciones Telemáticas al Desarrollo Territorial**. Madrid. INEM y Fundación General de la UAM. 1996.
- Cámara de Comercio e Industria de Madrid **La Economía en la CAM en 1994-1995**. Madrid. CAM. 1996.
- Carrasco Pérez, R. y Salinas Leandro, J.M. **Teletrabajo**. Madrid. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medioambiente. 1994.
- Comunidad de Madrid. **Madrid Región Metropolitana: Actuaciones y Estrategias**. Madrid. CAM. Oficina de Planeamiento Territorial. 1990.
- Consejo Económico y Social, CAM. **Situación Económica y Social en la CAM**. 1996 y avance 1997 Madrid. CES. 1997.
- Consorcio Regional de Transportes de Madrid. **Encuesta domiciliaria de movilidad en la CAM, 1996** (sin publicar).
- Europa Management Consulting **Las Tecnologías de la Información en la empresa**. Madrid. Estructura, Grupo de Estudios Económicos, S.A., 1996.
- Instituto de Estadística de la CAM **Cuentas del Sector de Servicios a Empresas en la CAM, 1994** Madrid. Consejería de Hacienda, Instituto de Estadística. 1996.
- Instituto de Estadística de la CAM **Cuentas del Sector Industrial en la CAM, 1994** Madrid. Consejería de Hacienda, Instituto de Estadística. 1996.
- Instituto de Estadística de la CAM **La Economía en la CAM**. 1996 Madrid. Instituto de Estadística y Consejería de Hacienda. 1997.
- Johnston, P. Teletrabajo y Transporte: **Hacia una sociedad basada en la Información AIF-FOZ**. 109, 1994: pags. 78-82.
- Méndez Gutiérrez del Valle, R.; Gamir Orueña, A.; Moreno Jiménez, A. y otros. **Transformaciones Económicas y Reorganización Espacial Murcia**. 24 Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles. Compobell, S.L. 1997.
- Nilles, J.; Barrera Cortés, E.; Fernández Moliní, S. y otros Seminarios **Grupo Especial Directivos: Cómo incorporar el Teletrabajo a su estrategia empresarial**. 1996.
- Ortiz Chaparro, E. **El Teletrabajo: Una nueva sociedad laboral en la Era de la Tecnología** Madrid. McGraw-Hill/ Interamericana de España S.A. 1996.
- Sánchez Jiménez, J.; Jolyanes Aguilar, L. y otros Informática y Sociedad. **Revista Sociedad y Utopía N°9**. Madrid. Facultad de CC. PP. y Sociología León XIII. 1997.
- SMM, Sistemas Modernos de Marketing, S.L. 1996. **Curso de Internet: Cómo su empresa puede beneficiarse de Internet**. Madrid. SMM.
- Conferencias **La Europa de las Estrellas, sobre las nuevas tecnologías y formas de trabajar**. 2 y 3 de Abril de 1997. Ofrecidas por Siemens Nixdorf, en colaboración con distintas instituciones y empresas colaboradoras (IESE, Cap Gemini, etc.).

INFORME DE EVALUACIÓN FINAL SOBRE FONDOS FEDER EN LA COMARCA FUNCIONAL DE AVILÉS (1989 - 1993)

FERNANDO CHOFRE

El presente artículo pretende resumir el "Informe de evaluación final sobre fondos FEDER 1989-1993 en la Comarca de Avilés", informe elaborado durante 1998, y que como su propio nombre indica, es un estudio sobre la llegada y aplicación de los Fondos Europeos de Desarrollo Regional en la citada comarca (y por extensión, en toda la región asturiana) durante el primer Marco Comunitario de Apoyo.

CENTRANDO EL PROBLEMA

Asturias fue una de las regiones españolas que durante el periodo 1.989-1.993 formó parte de las llamadas "Regiones de Objetivo 1", es decir, de aquellas con un nivel de desarrollo comparativamente menor dentro del conjunto de regiones europeas.

Las ayudas a las regiones son aprobadas después de una negociación que, se puede decir así, se desarrolla por etapas. Resumiendo la situación, una región (nivel NUTS II) accede efectivamente a ayudas vía programas operativos (P.O.) (en el caso de España, regionales y por fondos), que a su vez siguen las directrices de un Plan Global llamado Plan de Desarrollo Regional (P.D.R.), que marca las líneas generales que deben ser tenidas en cuenta, tanto a nivel general (en todo el territorio nacional), como a nivel regional.

OBJETIVOS DEL INFORME

Por lo tanto, aunque el objetivo fundamental del informe sea, efectivamente, evaluar la ejecución de las medidas y actuaciones financia-

das con fondos FEDER, hay otros apartados que tienen mucho interés, como la relación del P.O. con sus documentos de rango superior, o valorar la situación actual de los problemas entonces diagnosticados, pues no hay que olvidar que han pasado ya 5 años desde la finalización del Programa.

En concreto, y para poder cubrir satisfactoriamente estos otros aspectos, el texto del informe se estructura en tres partes.

PARTE 1ª: ANÁLISIS DE COHERENCIA

Es importante que el P.O. en primera instancia, y su propia aplicación, posteriormente, sigan, como ya se ha indicado, las directrices que marca, fundamentalmente, el Plan de Desarrollo Regional.

Ambos documentos siguen el mismo orden jerárquico, que relaciona objetivos y actuaciones tendentes a acercarnos a aquellos.

Este orden es el siguiente:

- Objetivo final
- Objetivo u objetivos intermedios
- Ejes de actuación
- Actuaciones

La conclusión fundamental de este análisis de coherencia es que ambos documentos coinciden, tanto en el objetivo final, fomentar el desarrollo económico, como en los objetivos intermedios necesarios para alcanzar el anterior.

En lo que respecta a los llamados ejes de actuación, tercer escalón tras la enumeración de los objetivos final e intermedio, son igualmente coherentes en su mayoría. Únicamente los ejes de "turismo" y "valorización de recursos humanos" no tienen la misma importancia para ambos documentos.

Por último, el tipo de actuaciones concretas a ejecutar es muy similar en ambos casos.

Sólo el desarrollo de las telecomunicaciones goza de mayor relevancia en el P.O. que en el P.D.R.

PARTE 2ª: EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

Una vez aceptada la coherencia del programa operativo con el P.D.R., la segunda parte del informe consiste en el estudio económico-financiero del propio P.O.

EL ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

Los datos resumen clave del Programa son:

- Ejecución satisfactoria en términos de volumen global invertido. Ha habido acciones o proyectos ejecutados por valor de 20.462Mpta, un 14% más de lo finalmente programado.
- Importante participación del FEDER. En concreto, el reparto del esfuerzo inversor por agentes ha sido el siguiente:

FEDER: 56%

CC.AA: 38%

Administración Local: 6%

Destaca la nula participación del sector privado, aún cuando en la primera de las dos programaciones efectuadas (una en 1989 y otra, definitiva, en 1993), si aportasen una pequeña cantidad.

Los datos anteriores suponen, en el caso del FEDER, un incremento del 6% sobre lo inicialmente programado, lo que traducido en cifras convierte en 11.468 Mpta lo que en principio debieron ser 8.240, o sea, 3.228 Mpta más.

- Por ejes de desarrollo, el eje 1, y dentro de este la mejora de carreteras, con un 65% del total invertido, y el eje 5, con un 26% del mismo, hacen casi testimonial la inversión en el resto de ejes.

EJES DE DESARROLLO

Eje 1	Integración y articulación territorial
Eje 2	Industria, artesanía y servicios a la empresa
Eje 3	Turismo
Eje 4	Agricultura y desarrollo rural
Eje 5	Infraestructuras de apoyo a las actividades económicas
Eje 6	Valorización de los recursos humanos
Eje 7	Asistencia técnica, acompañamiento e información

- Cumplimiento del horizonte temporal. Con fecha de 1 de Enero de 1.994 únicamente quedaban compromisos de pago por valor de 12Mpta, un 0,1% de la cantidad finalmente invertida.

Al margen de este resumen en forma de cifras, del escenario financiero final, conviene hacer las siguientes consideraciones.

1. El informe nació como señala su título, de estudiar la aplicación de los fondos en la Comarca de Avilés.
2. La poca documentación e información que existen a este nivel geográfico ha exigido, por norma general, ampliar el marco estudiado.
3. Sin embargo, si es posible señalar que únicamente el 3% de la inversión "referenciable", es decir, de aquella inversión de la que conocemos su ámbito geográfico, lo ha sido en la Comarca de Avilés.
4. Esta cantidad, en una zona que aglutina el 14,5% de la población asturiana, y que produce un 16,5% de su PIB, resulta verdaderamente escasa.

Otro de los aspectos importantes al que un informe de estas características debe hacer referencia es al grado de eficacia alcanzado, entendido en relación con el objetivo a alcanzar, así como al nivel de eficiencia, entendido como relación entre el objetivo a alcanzar y los recursos económicos utilizados para ello, que ha tenido la aplicación del P.O.

Respecto de la primera, cabe decir que la eficacia global alcanzada, ponderando los objetivos a alcanzar con los recursos destinados, ha sido considerada como media / alta.

En lo que a la eficiencia del programa, hay que decir que, lamentablemente, su estudio no ha podido ser llevado a cabo. Y si se menciona esta circunstancia en este artículo, es precisamente para subrayar, como ya queda de manifiesto en el propio informe, que no se ha dispuesto de información suficiente para ello. Sin duda debe tomarse este hecho como una de las principales conclusiones del texto: un informe de evaluación debe contar con medios suficientes (y evidentemente la evaluación es el primero de ellos) como para poder desarrollar lo que precisamente se exige de él. Si no se dispone de instrumentos necesarios de seguimiento, se carecerá de una válida y necesaria base para conocer si las cosas se están haciendo bien o no.

CONCLUSIÓN

Por ello, en forma de conclusión fundamental, debe decirse que el P.O. ha sido cumplido, de manera global, y atendiendo fundamentalmente a sus parámetros financieros, de forma satisfactoria. Y ha supuesto sin duda un esfuerzo importante que ha incidido de forma positiva en el no agravamiento de los problemas que afectan a la economía y sociedad asturianas. Pero a pesar de ello, los problemas básicos de la zona siguen siendo prácticamente los mismos una década después. Y ha quedado demostrado, una vez más, que las simples ayudas económicas del exterior, vía transferencias, no arreglan por sí solas los problemas de una región.

La segunda gran conclusión debe hacer referencia a la comarca de Avilés. Y debe incidir en algo que ya ha sido comentado con anterioridad: la comarca de Avilés ha visto cómo le llegaban muchos menos ayudas vía P.O. de las que su población, producción, así como su situación económica, problemática sin duda, parecían sugerir en un principio. Sin duda es esta una situación que debiera ser compensada en posteriores Marcos de Apoyo.

PARTE 3ª: RELACIÓN CON LA SITUACIÓN ACTUAL

Las Directrices subregionales de Ordenación del Territorio de la Comarca de Avilés (1998), señalan como objetivos a alcanzar para el correcto desarrollo de la zona los mismos que los señalados por el P.O., e incluso, el P.D.R., y aclara que la estrategia a seguir en la zona debe ser la de diversificar la estructura productiva, así como mejorar las infraestructuras (en sentido amplio) y los equipamientos. Nada muy diferente, en definitiva, de la situación existente una década antes.

BIBLIOGRAFÍA

Plan de Desarrollo Regional de España 1989-1993. Ministerio de Economía. Madrid, 1988.

Programa Operativo del Principado de Asturias 1990-1993. Fondos FEDER. Ministerio de Economía. Madrid, 1988.

Informe Final del Programa Operativo (FEDER) del Principado de Asturias (1989-1993). Ministerio de Economía. Madrid, 1994.

QUIÉN Y CÓMO SE FINANCIAN LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

CECILIA POWER

La financiación de infraestructuras de transportes constituye un tema de sumo interés y la vez un problema de difícil solución el cual tiene a los Estados, a los autores y al sector privado discutiendo y buscando vías de solución novedosas y baratas.

Sin embargo y por lo que se puede concluir de las jornadas y numerosos artículos que se han escrito al respecto, las alternativas no son muchas y las experiencias tanto europeas como del resto del mundo van encaminadas en la misma línea. De hecho los éxitos y fracasos se repiten, lo que ha permitido plantear conclusiones generales aplicables a diversos países.

Partiendo del supuesto que el Estado está obligado a proporcionar infraestructuras de transporte adecuadas, las cuales constituyen un medio para el logro del desarrollo y crecimiento de un país y para disminuir los desequilibrios territoriales, corresponde a este último, desde una perspectiva que podríamos denominar tradicional, contar con los fondos para su construcción y hacerse cargo de su gestión y conservación. Ello supone que deberán reflejarse en el presupuesto del sector público los recursos que anualmente se destinan a este objeto, recursos que sobre la base del principio de la desafección impositiva, son finalmente aportados por todos los contribuyentes a través de las cargas tributarias directas e indirectas que los gravan.

Lo anterior además de constituir una postura tradicional, se encuentra claramente aceptado, si se toma en cuenta que las infraestructuras constituyen bienes de uso público cuyo dominio pertenece a toda la Nación. De modo tal que es lógico pensar que la Administración

con parte de los impuestos pagados por los contribuyentes procederá, a la hora de elaborar el presupuesto general del Estado, a contemplar la construcción, gestión y conservación de ellas.

Sin embargo los fondos contemplados nunca son suficientes para satisfacer todos los requerimientos en este campo. A ello hay que agregar que por diversa razones prima actualmente el criterio de equilibrio en los presupuestos del sector público lo que impide dar solución integral al tema de las infraestructuras en un mundo en que ellas por razones de competitividad e integración son cada día más necesarias.

Así las cosas se ha visto como necesario buscar vías alternativas de financiamiento que no incidan en los presupuestos de la Administración y que en el caso de los países miembros de la Unión Europea les permita cumplir con los criterios de convergencia impuestos por Maastricht.

Dentro de ellos la emisión de deuda pública se ha visto como una alternativa posible que no graba el presupuesto del Estado a lo menos en el corto plazo, y permite la participación indirecta del sector privado, convirtiendo el ahorro de este último en inversión del sector público.

Otra alternativa dentro de esta misma línea es el denominado modelo alemán, que implica que en la etapa de construcción es el privado, adjudicatario de la obra, quien aporta los recursos y la Administración la asume financieramente al momento en que ésta es entregada totalmente terminada, lo que supone diferir su pago y en muchos casos además fraccionarlo, ya que puede ser pagada en cuotas y en un plazo de hasta 15 años.

Como es lógico estas fórmulas conllevan un aumento en el valor de las infraestructuras, ya que en ambos casos será necesario acudir al sector financiero, por lo que habrá que consi-

derar que en su precio los costos que supone contar con los recursos a través de esta vía.

Sin perjuicio de estos modelos en los que el Estado mantiene, en la mayoría de los casos, la gestión y conservación de las infraestructuras aún cuando los recursos sean obtenidos a través del sector privado, existen otros en los que estas son entregadas al particular.

La figura jurídica clásica utilizada para estos efectos, sin perjuicio del componente financiero, al cual nos referiremos más adelante, es la concesión.

Al tratarse de un bien de propiedad de toda la nación, considerado como de uso público, el Estado a través de un contrato de concesión entrega su construcción y explotación a un particular por un período determinado que generalmente oscila entre los 25 y 30 años, con la obligación que al término del plazo la infraestructura pasa a dominio público siendo la Administración la encargada de su gestión y conservación, a contar de ese momento.

La concesión desde una perspectiva clásica, supone que el privado se hace cargo de la operación, asumiendo la totalidad de los riesgos y eventualidades técnicas, comerciales y financieras. Ello según la tendencia anglosajona le imprime eficiencia al sistema, en la medida justamente que el particular se hace cargo de los riesgos.

Dentro de esta modalidad y como una variante técnica financiera, se contempla la denominada financiación por el proyecto o "project finance". Ella parte de la premisa que los costos involucrados en el proyecto deben basarse en el margen de autofinanciación generado por el mismo, recayendo las garantías sobre los propios activos, de modo tal que éste debe generar los recursos suficientes para hacer frente a los gastos de inversión y explotación, impuestos y deudas, permitiendo a su vez al concesionario obtener un margen satisfactorio de rentabilidad.

En esta fórmula interviene por una parte la Administración, quien encarga la obra, el promotor que actúa como intermediario entre el sector público y el concesionario y la empresa, titular de la concesión, quien se hará cargo de la construcción y posterior explotación de la infraestructura y que posee un reducido capital, debiendo cubrir el resto con recursos obtenidos del sector financiero.

Al ser una vía de financiación estrictamente privada y en donde el Estado no asume parte alguna de los riesgos, el acreedor financiero exigirá altas tasas de rentabilidad para cubrirlos. Ello ha traído como consecuencia que esta fórmula no tenga mucho éxito por los costos adicionales que suponen su implementación. De hecho proyectos construidos bajo este sistema como el Orly-val no han dado los resultados esperados.

Frente a estas posturas más bien radiales, que suponen por una parte que el Estado se haga cargo íntegramente del proceso, y por la otra que se entregue la totalidad de la construcción y gestión de la infraestructura al sector privado con los costos adicionales involucrados, se han ideado otras alternativas en donde confluyen ambas partes en una suerte de sociedad a través de modelos de financiación mixta y gestión privada o bien por medio de asociaciones público-privadas o APP.

En los modelos de financiación público-privada y gestión privada, bajo la figura de la concesión, los entes involucrados se comprometen a compartir los riesgos del negocio. En este sentido el Estado hace aportaciones en carácter de subvenciones a fondo perdido, anticipos reintegrables, garantías, entrega de terrenos, etc., todo ello con el objeto que la empresa concesionaria pueda obtener beneficios interesantes y además que el nivel de los peajes que deba pagar el usuario no sea excesivamente alto. Por su lado el privado construye y gestiona, recuperando su inversión por la vía del canon de uso que cobra al beneficiario.

Finalmente las Asociaciones público-privadas que funcionan básicamente en las mismas condiciones que la financiación mixta y gestión privada, han sido promovidas por la Unión Europea para financiar proyectos de interés comunitario y en los cuales sea importante la participación de sus estados miembros. A través de estas asociaciones se prefiere que proyectos de gran interés social pero de baja rentabilidad financiera por los riesgos que involucran, puedan ser ejecutados en la medida que tanto el sector público como privado compartan riesgos y beneficios.

Como se puede apreciar existe una amplia gama de fórmulas tendientes a financiar la construcción de infraestructura de transportes, y la tendencia actual está encaminada a incorporar al sector privado en estos negocios. Sin embargo es obvio que la participación del privado trae como consecuencia, en algunos casos más que en otros, el encarecimiento de la infraestructura. De ahí el éxito o fracaso de la fórmula empleada.

Queda claro que por razones de distinta índole pero que a la larga se traducen en la aplicación del principio de equilibrios presupuestarios, los Estados han debido recurrir a capitales privados o a recursos que no impliquen en un primer momento a lo menos, una repercusión en el presupuesto de la Administración, ello con el objeto de no detener la inversión en infraestructuras. Al parecer la fórmula más exitosa es la que convierte en socios al privado y al Estado compartiendo utilidades y riesgos, lo que permite evitar que el costo de la infraestructura sea demasiado alto, protegiendo con ello al usuario quien es el que finalmente aportará los recursos a través de los peajes que debe pagar.

La cuestión relativa a la financiación de infraestructuras de transporte, sin embargo, no termina en analizar los diferentes mecanismos tendientes a disponer de los recursos necesarios para pagarla, es necesario analizar además

el origen de estos recursos, ya que finalmente son los ciudadanos, contribuyentes, usuarios o bien terceros beneficiarios los que finalmente pagan una determinada obra.

Respecto de los contribuyentes y como ya se ha señalado, al ser los impuestos la mayor vía de ingresos de la Administración y sobre la base del principio de la desafección impositiva, un porcentaje de los recursos obtenidos de esta manera y que forman parte de los presupuestos del Estado se destinan a la construcción de infraestructuras, siendo en este evento todos los ciudadanos, en cuanto contribuyentes, los llamados a pagarlas. Ello sucederá en el caso de financiación presupuestaria tradicional de la Administración y en el caso de financiación con repercusiones presupuestarias.

Por su parte y a través de un sistema de concesión corresponderá al propio usuario de la infraestructura su pago, a través de un peaje que el concesionario calculará para efectos de recuperar su inversión y obtener cierta utilidad a lo largo de la concesión, y que a nuestro juicio debe estar controlado por el Estado para evitar que el concesionario pueda establecer cánones demasiado altos. Esto último se dará en el financiamiento mixto en el cual el sector público puede establecer ciertas restricciones tendientes a controlar las ganancias del titular de la concesión.

En este caso se puede suceder también que el Estado pague la infraestructura a través de una peaje sombra o shadow toll, lo que constituye una forma de financiación pública encubierta, o bien que otorgue una subvención sobre el peaje que paga el usuario (peaje blando).

Por último existen otros entes, llamados terceros beneficiados, quienes también están llamados a contribuir al pago de infraestructuras de transporte y ello básicamente porque el dotar a un determinado sector de vías de acceso adecuadas y expeditas mejora sus actividades

económicas y aumenta la plusvalía de sus terrenos. Ello principalmente en el caso de los promotores inmobiliarios.

De ahí que el apostar en este caso por una urbanización concertada en que participe tanto el sector público como el privado, constituya otra forma de asociación, en que el aporte que deba efectuar el privado destinado a mejorar o construir nuevas infraestructuras, que redundan en su beneficio, se entiende del todo justo.

Parece entonces que la búsqueda de fórmulas imaginativas de cofinanciación o participación de los sectores público y privado es la vía más adecuada para que respetando los equilibrios en unos casos y obteniendo recursos adicionales en otros, se lleven a cabo proyectos de infraestructuras trascendentales para el desarrollo. De hecho la tendencia actual en materia de inversiones está encaminada en este sentido.

LA DEHESA EXTREMEÑA: CLAVES PARA SU CONSERVACIÓN

PAULA RODRIGUEZ

1. INTRODUCCIÓN

De la máxima preocupación por producir más y más rápidamente para proporcionar alimentos a la desnutrida población salida de la Segunda Guerra Mundial, prácticamente en todo el planeta, y de la Guerra Civil española en el caso concreto de España, se ha pasado en las últimas décadas a otro tipo de preocupaciones como son:

- Exceso de producción, con la subsiguiente caída de precios y/o problemas institucionales;
- Excesivo empleo de productos químicos, con la consiguiente degradación medioambiental;
- Destrucción de flora y fauna autóctonas;
- Destrucción de milenarias formas de vida que conlleva desequilibrios ecológicos de insospechables consecuencias.

Todo ello hace pensar en la necesidad de corregir tendencias y tomar las medidas adecuadas con vistas a asegurar el futuro de determinados ecosistemas que suponen la integración armónica del hombre en la naturaleza, un desarrollo sostenible y equilibrado, un respeto absoluto al medio ambiente y un aprovechamiento de los recursos que sea compatible con la dignidad y el bienestar del ser humano.

Quizás el más claro paradigma de estos ecosistemas en España sea la Dehesa. La importancia por conservar los sistemas adehesados radica en su enorme valor ecológico, social y económico.

Lamentablemente, una parte importante de las dehesas ibéricas sufren hoy graves procesos de degradación. La crisis comenzó en la década de los 60, con la mecanización progresiva de las labores y la drástica disminución de la mano de obra en el campo. La rápida subida de los salarios, la mayor productividad de las razas estabuladas en contraste con las limitaciones del ganado autóctono del extensivo y la dificultad para mecanizar las dehesas debido al obstáculo del arbolado, provocó la caída de su rentabilidad económica.

Las consecuencias no se hicieron esperar. En unos casos se introdujeron razas foráneas con el fin de aumentar la productividad (Charolaise o Limousine) llegándose a poner en peligro de extinción algunas razas autóctonas (un ejemplo claro es la Blanca Cacerense). En otros casos se talaron grandes extensiones arboladas para roturar campos de labor, olvidando la escasa vocación agrícola de los suelos de las dehesas. Este alejamiento de la función productiva tradicional trajo la erosión y pérdida de suelo y la ruptura de un complejo sistema en equilibrio que había tardado milenios en formarse.

2. EL VALOR DE LA DEHESA

La dehesa ante todo supone un enorme valor ecológico, ya que cumple los principios básicos de diversidad, estabilidad, autosuficiencia energética y complejidad de ambientes y funcionamiento.

En gran medida este valor ecológico se fundamenta en la encina, que es el elemento que mantiene todo el equilibrio y da cobijo a la fauna más típica del sistema mediterráneo. Así, las últimas Águilas Imperiales se sustentan casi exclusivamente en torno a los sistemas adehesados, y mamíferos tan originales como el meloncillo hacen de la dehesa una verdadera reserva natural.

El valor económico de la dehesa queda de manifiesto porque incrementa el valor de la propiedad y cuenta con importantes aprovechamientos: proporciona alimento al ganado, especialmente en épocas de escasez (bellota y ranón); ofrece productos al mercado de gran calidad; favorece la actividad cinegética y produce madera y carbón vegetal.

En cuanto al valor social, es indiscutible. Por un lado, la dehesa es lo que queda del paisaje que más ha definido siempre a la Península, que era el bosque mediterráneo. Por otro lado, la explotación de la dehesa con razas rústicas de ganado pone a disposición de la sociedad unos recursos naturales, que por sus duras condiciones, difícilmente podrían ser aprovechados de otra manera.

3. PROBLEMAS ACTUALES DE LA DEHESA

Se puede afirmar que los estudios serios sobre la dehesa son recientes, por eso todavía quedan interrogantes acerca de su óptimo de mantenimiento y explotación. Carlos Hernández Díaz Ambrona reflexiona sobre un problema fundamental, la pérdida de quercíneas en las dehesas arboladas. En 25 años se han ido perdiendo a un ritmo próximo a 250.000 pies al año, lo que hace indicar que en 80 años se podría deforestar toda la región (Elena et al., 1987). Aunque en la actualidad está prohibida la tala indiscriminada de encinares, su número no deja de disminuir. Se une a este continuado descenso una distribución muy desigual por toda la geografía extremeña de las masas de encinas y alcornoques. Así, más del 40% de la superficie poblada por estas especies se concentra en la comarca de Jerez de los Caballeros.

Como segundo problema se cita la pérdida de pastizal que soportan las dehesas. A veces este empobrecimiento viene a causa del deterioro del encinar, que suponía el mantenimiento del equilibrio, pero esto ocurre a muy largo

plazo. Por lo general, la pérdida de pastizal es la consecuencia de un mal manejo del ganado, que trae degradación y pérdida de suelo.

En muchos casos, el problema de fondo es la inestabilidad del mercado. Lo ideal en la dehesa es el mantenimiento de distintas especies ganaderas (vacas, cerdos, ovejas) para aprovechar al máximo los recursos, pero el mercado manda. Así, si el cerdo baja de precio, su producción disminuye con el consiguiente desaprovechamiento de la bellota y que a la larga puede llevar al abandono del encinar, sustituyendo esta actividad por otras.

4. ACTUACIONES PARA CONSERVAR LA DEHESA

Conservar la dehesa es llegar a un sistema sostenible, lo que significa que la extracción de recursos debe ser más lenta que la regeneración de los mismos. En la dehesa no cabe la búsqueda rápida de beneficios. Sólo las actuaciones integrales y continuadas en el espacio y en el tiempo consolidarán un equilibrio sin el cual se hace muy difícil el aprovechamiento de estas tierras que soportan condiciones extremas.

Las actuaciones que se exponen a continuación tienen el doble objetivo de hacer producir a la dehesa de manera rentable y de conservarla. Buscan la utilización máxima de los recursos naturales (considerando tanto los aspectos productivos como los lúdicos), la mínima salida de nutrientes del sistema, la mínima dependencia del exterior y la conservación del medio. Si bien las dehesas existen gracias a los ganaderos, recaen sobre ellos muchas de las actuaciones encaminadas a conservarla. No obstante, debido al deterioro de muchas de ellas, y a la dificultad económica de resolver sus problemas actuales, se hace necesaria la implicación de otros agentes, como profesionales, la Administración, etcétera.

El ganadero de estas tierras se enfrenta a unas dificultades que no tienen comparación con el resto de los sistemas extensivos de la península, ni por supuesto con los intensivos: además de los suelos naturalmente pobres, las condiciones climáticas son las menos indicadas para obtener altos rendimientos productivos. Esta situación se ve agravada por la oscilación de precios en el mercado, la falta de asociación entre productores y la comercialización aún incipiente de algunos de sus productos. Por estas razones, en muchas ocasiones, el ganadero ya tiene bastante con asegurarse una mínima rentabilidad anual y lógicamente descuida aspectos de tipo ecológico, como la regeneración natural del arbolado o la conservación de especies en vías de extinción. Estas actuaciones conservacionistas llevan implícita una pérdida de renta a corto plazo para el ganadero, ya que se realizan disminuyendo cargas ganaderas e incluso acotando espacios al ganado. A la larga el propietario se ve beneficiado, ya que su explotación se sostiene, pero no es él el único que gana. La demanda de espacios naturales bien conservados y de calidad ambiental es creciente por parte de la sociedad. ¿No debería, por tanto, asumir la Administración parte de los gastos, o mejor dicho, parte de la reducción de beneficios que esto supone? Lo que sí está claro es que sin un programa de actuaciones rápidas, ya sea por propia iniciativa del productor, por la Administración, o en el mejor de los casos, por la colaboración entre ambos, la dehesa corre un grave riesgo de deterioro que no repercute en beneficio de nadie.

REGENERACIÓN DEL ARBOLADO

El arbolado previene la erosión del suelo, asegura un nivel de materia orgánica aceptable bajo su copa, protege del sol y del viento, da cobijo a la fauna silvestre, en verano aún verdea el pasto situado debajo de la copa, es una reserva natural de ramaje y lo más importante,

un encinar bien tratado, puede producir hasta 1.000 kg de bellota por hectárea.

De acuerdo con J.M. Montoya Oliver, para dotar a las dehesas de sostenibilidad, es necesario establecer un programa de regeneración que asegure la persistencia del arbolado. Ningún ecosistema puede llamarse como tal si no tiene capacidad de regenerarse por sí mismo, y en nuestros días la dehesa no puede. El autor citado establece un método de Ordenación Forestal cuyo objetivo es propiciar la regeneración natural del arbolado de la dehesas.

Lo primero es realizar una parcelación de la dehesa según el estado de su arbolado. Aquellas parcelas que estén más urgidas de reforestación, serán las primeras que se acoten al ganado. Estos "grupos de regeneración" se restringirán al pastoreo durante 20 años aproximadamente. Su extensión debe ser tal que se regenere toda la superficie considerada (cuartel) en un tiempo próximo al que suponemos de duración media de la vida productiva de la encina, que es de 180 a 250 años en condiciones favorables. La limitación al pastoreo en los grupos de regeneración, debe ser especialmente rígida para la vaca y la cabra. La oveja, habiendo abundante pasto, no suele causar grandes daños y el cerdo puede pastorear si hay un diseminado suficiente.

En este programa el diagnóstico inicial es muy importante. Un criterio aceptable para fijar estas parcelas libres de pastoreo será constatar que en éstas el porcentaje de recubrimiento del suelo por las copas de los árboles productivos sea inferior al 10-15%. Cada 10 años se hace una revisión del estado de todas las parcelas definidas.

En el resto del cuartel (todas las parcelas no incluidas en el grupo de regeneración) tendrá especial importancia la mejora pastoral para compensar así el sacrificio de las zonas acotadas.

Este procedimiento ayuda de una manera sencilla, no sólo a mantener el equilibrio del

ecosistema, sino también a aumentar la carga ganadera, lo que se traduce en beneficios económicos. Sin embargo, aunque se está ayudando al productor a reforestar, no se le incentiva a que lleve a cabo este sistema, sino todo lo contrario: son precisamente los productores que tienen regeneración natural del arbolado en sus dehesas los que no acceden a las subvenciones a la reforestación.

CONTROL DE LA CARGA GANADERA

Mantener una presión óptima de pastoreo en las dehesas permite maximizar el consumo de los pastos ya que facilita su normal regeneración. Sin embargo esta práctica es muy difícil en los sistemas mediterráneos, ya que la variabilidad climática produce irregularidades en la producción herbácea. En los años secos, la escasez de pastos origina situaciones de sobrepastoreo, que además incide negativamente en la regeneración del arbolado, ya que el ganado se ve obligado a ramonear más de lo deseado. Por el contrario, el subpastoreo, o las bajas cargas ganaderas hacen al animal más exigente, y selecciona las plantas que come. El pastizal pierde calidad y se va viendo invadido por el matorral serial. Éste provoca una acusada acidificación del suelo que termina desplazando al arbolado.

Por tanto, el ganadero debe optar por cargas conservadoras (más vale no llegar que pasarse), destinando a la reserva los excedentes de las épocas de bonanza.

La experiencia del ganadero y el conocimiento de los datos meteorológicos (precipitaciones y temperaturas del año) será suficiente para estimar la producción anual. Si a esta cantidad se le resta las reservas para la época estival, obtenemos la carga ganadera óptima para ese año.

MEJORA DE PASTOS

La mejora de pastos en estas zonas consigue una mayor producción del sistema. Sus objeti-

vos son dos: incrementar la producción en cantidad de los pastos y mejorar su calidad con el consiguiente aumento de la carga ganadera admisible.

Por otro lado, los suelos de las dehesas sufren grandes riesgos de erosión, cuyos efectos ya son patentes en muchas zonas. Es especialmente grave la erosión hídrica en los meses otoñales, ya que el 80% de las lluvias cae en esta época. Un aumento de la cobertura herbácea paliará los efectos destructivos de este fenómeno.

Los pastos de la dehesa pueden ser mejorados utilizando alguno de los métodos siguientes: a) mejora de los pastos naturales con manejo adecuado, b) mejora de los pastos naturales con fertilización y manejo adecuado, c) mejora de los pastos con introducción de especies, fertilización y manejo.

Cualquiera de ellos tiene respuestas a medio-largo plazo, ya que se trata de mejoras lentas que es preciso saber apreciar y valorar. Estas mejoras no pueden ser excesivamente caras, ya que la economía de estas explotaciones generalmente no lo permite. Ante la pregunta de qué método elegir, es preciso tener en cuenta el tipo de suelo y clima en que nos hallamos: los suelos de menor potencial productivo y con clima más extremo deben ser destinados a mejoras sobre los pastos naturales existentes; en el caso de unas condiciones de suelo y clima con mayor potencial productivo, o falta total de flora adecuada, debe seguirse el camino de la mejora con introducción de especies y variedades, fertilización correcta y manejo adecuado.

En muchas ocasiones, la mejora de pastos no ha tenido éxito por no tener en cuenta otros aspectos como son la introducción de especies vegetales autóctonas adaptadas al medio y el ajuste de la carga ganadera a la nueva situación que, si bien es mayor tampoco admite sobreexplotación. Otras veces se ha pasado

por alto que se trata de una actuación continuada y que no debe interrumpirse cuando se observen los primeros síntomas de mejora.

Esta práctica, además de los beneficios ya citados (aumento de la carga ganadera y prevención contra la erosión), supone un aumento importante de la productividad del suelo gracias a las leguminosas implantadas (que fijan nitrógeno) y al fósforo aplicado en las fertilizaciones.

EXPLOTACIÓN DE LOS GENOTIPOS RACIALES AUTÓCTONOS

Los sistemas ganaderos extensivos llevan asociada la necesidad de conservación de las razas autóctonas. Las razones pueden resumirse en tres: aprovechamiento de los recursos forrajeros en zonas de condiciones desfavorables, mantenimiento de la biodiversidad y conservación del paisaje.

La utilización indiscriminada de especies forrajeras que se ha disparado en los últimos años, si bien ha conseguido aumentar la productividad, ha producido un gran consumo de recursos (inputs) que ha llevado a una situación insostenible en muchos casos. Por esta razón, se recomienda utilizar como vientres, razas autóctonas, debido a su mayor adaptación al medio y a los limitados recursos naturales. No obstante, la utilización de razas precoces (Ile de France en ovino o Limousine en vacuno entre otras) es usual para obtener F1 destinadas al cebadero. Este manejo, bien planificado, sí permite aumentar las ganancias del productor sin poner en peligro la sostenibilidad del sistema.

En cualquier caso es importante hacer un esfuerzo por mejorar las razas autóctonas españolas mediante Programas de selección y testaje, en los que se deberían involucrar todos los ganaderos, ya que al fin y al cabo serán ellos los máximos beneficiados de estas mejoras.

POTENCIACIÓN DE LA FACETA INDUSTRIALIZADORA EN LAS REGIONES ADEHESADAS

Tradicionalmente se ha perdido una parte muy importante del valor añadido de los productos de las dehesas a causa de la carencia de adecuadas infraestructuras industrializadoras en estas regiones. Con frecuencia, los terneros nacidos en las dehesas no siguen la fase del cebo en su región, sino que son vendidos al destete a otras Comunidades Autónomas como Cataluña y Madrid, con lo que se pierde el valor añadido de las reses. El cebo de los terneros en las propias regiones adhesionadas llevaría a la construcción de mataderos y salas de despiece, lo que supondría un paso más en el desarrollo económico de estas zonas, a veces desfavorecidas, como es el caso de Extremadura. El sector ovino también sufre graves carencias de infraestructura. Se requiere la mecanización de las salas de ordeño, adecuadas instalaciones para adaptarse a unas normas sanitarias, requisito imprescindible de cara a una futura homologación de los productos, y la potenciación de industrias transformadoras como es la producción de quesos.

GESTIÓN COMÚN A TODOS LOS RECURSOS

La dehesa es un ecosistema complejo que ofrece unos recursos de muy diferente aprovechamiento: el arbolado, el pastizal, las producciones agroganaderas etc. Para que perdure en el tiempo el uso integral y múltiple de estos elementos, hay que fijar los mismos objetivos de gestión para todos ellos. Esto quiere decir que no se deben descuidar producciones menos "visibles" económicamente como la herbácea y forestal, en favor de la ganadera, ya que los resultados se hacen palpables en poco tiempo.

COMERCIALIZACIÓN Y DIFUSIÓN DE LOS PRODUCTOS DE CALIDAD

Los productos de la dehesa nunca han tenido una buena comercialización. Muchas de las causas hoy están superadas, como la mejora

en las comunicaciones o el mayor conocimiento de estos productos por parte del consumidor. Hoy se puede decir que existen las bases para una buena comercialización:

Frente a los sistemas intensivos de la mayoría de las producciones ganaderas, la dehesa apuesta por una producción extensiva en la que el trato al animal es radicalmente diferente: la alimentación es natural (pastos y forrajes naturales), no se utilizan sustancias hormonales (promotores del crecimiento, ...) y los animales están al aire libre. Todo esto hace que el producto final se diferencie claramente en sus características organolépticas, pero de nada sirve obtener estos productos de alta calidad si no se dan a conocer y promocionan lo suficiente.

Una herramienta para la consecución de este objetivo son las Denominaciones en sus distintas categorías (de Origen, Específica, de Calidad, ...). Afortunadamente éste es el camino que se está siguiendo. Son claros ejemplos "El cordero de Extremadura" de raza merina, "Vacuno Extensivo de Calidad" que comprende a las tres razas bovinas explotadas en la dehesa (Retinto, Avileño y Morucho), o algunos tipos de quesos como el de La Serena o Torta del Casar. Sin embargo, en el caso del cerdo ibérico el abuso de estas Denominaciones deja patente una carencia de espíritu asociativo y una falta de visión global de futuro. Actualmente existen hasta 4 Denominaciones de Origen (de Guijuelo, Dehesa de Extremadura, Jamón de Huelva y la de Valle de los Pedroches). Por si fuera poco existen tres categorías añadidas: jamón de piéncso, de recebo y de bellota. Posiblemente sería conveniente la agrupación de estas Denominaciones en una sola para no confundir al consumidor final y se sienta más seguro de lo que compra. Otra de las ventajas de esta opción es aunar esfuerzos de cara a una campaña de difusión y formación al consumidor.

Un aspecto importante es la tipificación y homogeneización de estos productos de alta calidad. Esto será un requisito fundamental si queremos colonizar otros mercados como el latinoamericano, USA hispana y UE.

Se debe tender en lo posible a una disminución progresiva de los precios, ya que uno de los obstáculos que tienen estos productos es el precio tan elevado que alcanzan en el mercado. Esto posibilitaría el acceso a estratos más amplios de población. La creación de empresas agresivas y la competitividad creada facilitaría la consecución de este objetivo.

FORMACIÓN DE JÓVENES AGRICULTORES

Sería muy interesante crear Centros donde se forme al futuro productor con el objetivo de hacer rentable su explotación al mismo tiempo de asegurar su permanencia. Es importante concienciar al ganadero de que la sostenibilidad es básica en cualquier sistema agroforestal y de que es necesario mirar a largo plazo.

La aportación de los campesinos ancianos será insustituible para la formación de los jóvenes, ya que les transmitirán sus experiencias y conocimientos acerca de estas tierras.

ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

El artículo 319 del Código Penal no permite la realización de obras en las dehesas enclavadas en parques naturales o en zonas ecológicamente protegidas. Así mismo castiga todas aquellas actividades que puedan perjudicar el equilibrio de los sistemas naturales. Para la conservación de las dehesas es estrictamente necesario el cumplimiento de estas normas. Yendo un poco más allá, y debido a que por sí mismas las dehesas suponen un alto valor ambiental, cultural y económico, todas deben ser objeto de algún tipo de protección, bien por el Planeamiento urbanístico, o bien, aquellas que tengan suficiente identidad, por la Ley 4/89 de Espacios Protegidos.

ASPECTOS LÚDICOS

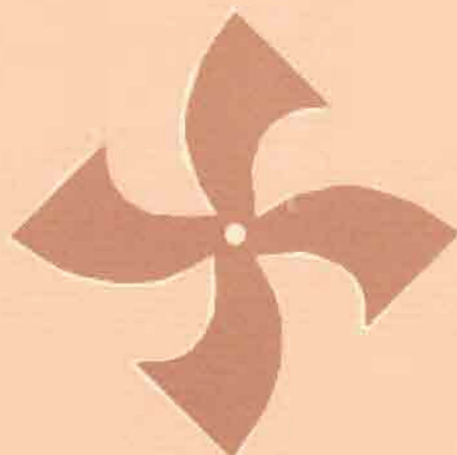
Además de la búsqueda de las producciones agroganaderas, el futuro de muchas dehesas está en actividades lúdicas como la caza y el turismo rural. La primera tiene un gran auge en España y está aumentando enormemente el valor de la propiedad. La explotación racional de cotos de caza no está reñida con la conservación. En ocasiones, incluso, se convierte en la única forma de conservar extensas áreas de monte, que de otra forma se verían amenazadas. En cuanto al turismo rural o el agroturismo, la dehesa puede ofrecer atractivos servicios de recreo y medioambientales, como pesca, recolección de hongos, rutas para pasear... , pero a nadie se le escapa el riesgo de degradación que llevan implícitas estas actividades. Por esta razón, siempre que se lleven a cabo deberá ser bajo un control riguroso de la capacidad de acogida del área.

5. CONCLUSIONES

La dehesa es un sistema con buenas perspectivas, siempre y cuando seamos capaces de convencer a los hombres y mujeres que la habitan que su futuro no está en huir de ella, sino en conservarla, regenerarla y vivir en ella y de ella.

En cuanto a la producción, debe primar la calidad sobre la cantidad y hacer especiales esfuerzos en la fase de comercialización.

Respecto a la protección del medio, se hace necesaria la colaboración entre productores y Administración. Y en lo que atañe al resto de la sociedad, debemos conocerla y quererla, respetar a sus conservadores, desear y solicitar sus productos, disfrutar con cuidado y deleite sus paisajes naturales y tener absoluta conciencia que si un día la dehesa desapareciera las generaciones venideras no nos lo perdonarían y habríamos acabado con una parte sustancial de la esencia ibérica y mediterránea.



FUNDICOT

**ASOCIACIÓN INTERPROFESIONAL
DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO**