

**Cambio del modelo productivo
en Asturias
Una articulación territorial
basada
en la ordenación del área central,
una movilidad sostenible y
el desarrollo social del medio rural**



Cambio del modelo productivo en Asturias

Una articulación territorial basada en la ordenación del área central, una movilidad sostenible y el desarrollo social del medio rural



comisiones obreras de asturias
comisiones obreres d'asturies

Elaboración: CCOO de Asturias
Edita: Fundación Juan Muñiz Zapico
Calle Santa Teresa, 15 - Oviedo
www.fundacionjuanmuñizzapico.org
Imprime: Tukán
Depósito Legal: AS 01067-2024

Índice

Bienvenida	9
<i>Bibiana Martínez García</i>	
<i>Secretaria general de la Unión Comarcal de CCOO de Siero-Piloña.....</i>	
Retos ante la necesaria ordenación del área central asturiana	11
<i>María José Gutiérrez</i>	
<i>Responsable de Empleo de CCOO de Asturias.....</i>	
<i>Cosme García Revilla</i>	
<i>Licenciado en Ciencias Geológicas por la Universidad Complutense de Madrid. Máster en Ciudad y Urbanismo por la Universitat Oberta de Catalunya.....</i>	
<i>Ícaro Obeso</i>	
<i>Ayudante Doctor del Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo. Miembro del Grupo de Estudios Jurídico-Sociales sobre el Territorio y Desarrollo Urbano sostenible de la Universidad de Oviedo.....</i>	
<i>Ignacio Ruiz Latierro</i>	
<i>Director general de Ordenación del Territorio del Principado de Asturias</i>	
La industria agroalimentaria como estrategia de futuro para el desarrollo social del medio rural asturiano	45
<i>José Francisco Corteguera Vega</i>	
<i>Secretario de Organización de la Unión Comarcal de CCOO de Siero-Piloña</i>	
<i>Francisco Sanmartín</i>	
<i>Director general de Central Lechera Asturiana.....</i>	
<i>Susana Taravillo Granero</i>	
<i>Cooperativa Kikiricoop.....</i>	
<i>David González</i>	
<i>Director ejecutivo de la Agencia de Ciencia, Competitividad Empresarial e Innovación Asturiana (SEKUENS).....</i>	

Una movilidad sostenible para la articulación territorial de Asturias	57
<i>Manuel Antonio Huerta Nuño</i>	
<i>Director de la Fundación Juan Muñiz Zapico de CCOO de Asturias</i>	<i>57</i>
<i>José Alberto Ramos Flecha</i>	
<i>Secretario general del sector ferroviario de la Federación de</i>	
<i>Servicios a la Ciudadanía de CCOO de Asturias</i>	<i>59</i>
<i>Carmen María Canteli Delmiro</i>	
<i>Asociación de Vecinos y Vecinas de Granda</i>	<i>69</i>
<i>Jorge García</i>	
<i>Viceconsejero de Infraestructuras y Movilidad</i>	
<i>del Principado de Asturias</i>	<i>72</i>
Clausura	77
<i>Ángel García González</i>	
<i>Alcalde de Siero</i>	<i>77</i>
<i>Ovidio Zapico González</i>	
<i>Consejero de Ordenación del Territorio, Urbanismo, Vivienda y</i>	
<i>Derechos Ciudadanos del Principado de Asturias</i>	<i>79</i>
Conclusión de la jornada	83
<i>José Manuel Zapico</i>	
<i>Secretario general de CCOO de Asturias</i>	<i>83</i>

Bienvenida

Bibiana Martínez García

Secretaria general de la Unión Comarcal de CCOO de Siero-Piloña

Nos encontramos en el Palacio del Marqués de Santa Cruz o “Palacio 360”, un edificio municipal del siglo XVII que fue rehabilitado por casi 200 jóvenes, en tres escuelas taller y dos talleres de empleo, entre las décadas de 1990 y 2000. A finales del pasado año, la planta primera entró en funcionamiento como espacio de *coworking*, en donde las trabajadoras y trabajadores que quieren iniciar un camino de autoempleo tienen una zona de trabajo. De manera que la formación y el empleo han tenido siempre una finalidad en este espacio.

Estas jornadas sobre el cambio de modelo productivo que CCOO viene realizando por las diferentes comarcas que conforman Asturias, nos han permitido frenar nuestra actividad diaria y reflexionar sobre el modelo productivo que queremos.

En la conformación de las mesas de análisis y debate de la jornada de esta mañana, hemos querido resaltar las oportunidades que tiene esta comarca de Siero-Piloña.

El crecimiento continuado de población y actividad económica, así como la ubicación en el centro de Asturias, nos obliga a repensar en una planificación territorial que cohesione y fomente la cooperación entre administraciones.

Nuestra tradición de aprovechamiento y transformación de los recursos naturales, por medio de la industria agroalimentaria, nos permite pensar en una comarca para vivir y trabajar, creando riqueza y estabilidad. No solo con grandes empresas, sino también con pequeños proyectos que surgen desde el medio rural para llenarlo de vida y futuro.

Pero además de estas oportunidades, tenemos también un reto importante por delante: mejorar nuestra capacidad de movilidad en transporte público, que nos permita vertebrar mejor el territorio. Es fundamental tener buenas alternativas de transporte público, en los núcleos

urbanos, en los entornos de los polígonos industriales y en la zona rural (que permitan asentar proyectos de vida en nuestros pueblos). Por tanto, es necesaria una red de transporte público, ecológico y, sobre todo, fiable.

Voy a finalizar para dar paso a lo interesante de la jornada, que es escuchar a las personas que han venido a ofrecernos sus ponencias, a quienes quiero agradecer su colaboración y disposición. Por último, agradecer también a la Fundación Juan Muñiz Zapico y a la dirección de CCOO de Asturias, especialmente al secretario general, José Manuel Zapico, su apoyo para organizar la jornada. Y, por supuesto, al Ayuntamiento de Siero.

Bienvenidas y bienvenidos.

Retos ante la necesaria ordenación del área central asturiana

María José Gutiérrez

Responsable de Empleo de CCOO de Asturias

En 2016 el Gobierno del Principado de Asturias lanzó una propuesta para la configuración de un espacio denominado “Área Metropolitana de Asturias”, formada por veintinueve concejos y sujeto a las mismas directrices subregionales, con un consorcio y un consejo metropolitano. Comisiones Obreras de Asturias lleva años denunciando que es urgente poner fin a los obstáculos partidistas e intereses localistas, y lograr un amplio consenso social y político para la consolidación de este motor de desarrollo económico, de la movilidad y cohesión territorial.

Una conurbación es una región que comprende una serie de ciudades, pueblos grandes y otras áreas urbanas que se fusionan, con actividades diferenciadas, una dinámica propia, sus propios recursos económicos, capacidad de atraer inversiones, un centro, una periferia, sus propios grupos sociales, personalidad y una cultura que las identifica. El debate sobre la cooperación entre los concejos del área central debe desaparecer, sobre todo cuando se hace más necesaria que nunca la coordinación supramunicipal, aunar esfuerzos, el ahorro en la planificación de los servicios de las comunicaciones, o el reparto del suelo industrial.

En el Boletín Oficial del Principado de Asturias de 29 de marzo del 2019 se publicó la resolución de la Consejería de la Presidencia y Participación Ciudadana por la que se ordenó la publicación del convenio marco de colaboración entre la administración del Principado de Asturias y los ayuntamientos de Gijón, Avilés, Siero, Mieres y Langreo para el desarrollo institucional del área metropolitana de Asturias. Dicho convenio tenía una duración de cuatro años y evitaba hablar de cualquier compromiso presupuestario.

Todos estos procesos fallidos no han conducido a ningún lado, y se deberían reiniciar los trabajos para impulsar un área metropolitana en la

que se promueva su desarrollo, sin incrementar los desequilibrios entre las zonas urbanas del área central ni olvidar el ámbito rural.

Cosme García Revilla

Licenciado en Ciencias Geológicas por la Universidad Complutense de Madrid. Máster en Ciudad y Urbanismo por la Universitat Oberta de Catalunya

La mayoría de las divisiones administrativas municipales europeas suelen tener un origen histórico vinculado al reparto del poder para controlar el territorio, nacidas mayoritariamente del feudalismo y cuyos límites han perdurado hasta el presente sin apenas cambios.

En sus inicios, los ámbitos administrativos de los municipios eran de una dimensión suficiente para acoger el crecimiento de los núcleos urbanos y de sus actividades económicas en el propio territorio. Pero con el transcurso del tiempo algunas de estas ciudades han crecido de forma espectacular, de tal modo que el municipio ya no dispone de un espacio suficiente como para contener y asumir la totalidad de las actividades urbanas. Es en estas situaciones cuando se hace patente la contradicción entre la realidad material de las ciudades y sus delimitaciones administrativas.

Además, la economía de los países europeos ha crecido de forma continuada, sin demasiados contratiempos, durante la segunda mitad del siglo XX. La evolución del producto interior bruto muestra un incremento permanente de la riqueza, de tal modo que los países europeos son, desde 1950, cada vez más ricos. Esta riqueza se ha concentrado, especialmente, alrededor de las grandes ciudades, las cuales han actuado y siguen actuando como sistemas organizados que sustentan y promueven la actividad económica. Este modelo está suficientemente consolidado como para que las crisis económicas sistémicas y globales generadas, en primer lugar, por la burbuja inmobiliaria de los EE UU entre los años 2007-08, así como posteriormente la provocada por la pandemia del covid-19 y que han supuesto, sin duda, estancamientos o crecimientos negativos temporales en la evolución del PIB de la mayoría de los países europeos, no hayan alterado, aparentemente, la estructura de su funcio-

namiento. Otro tipo de incertidumbres son las futuras consecuencias de la guerra de Ucrania y su impacto en el modelo energético mundial.

En proceso paralelo al descrito en el párrafo anterior, las corrientes migratorias tienden a dirigirse hacia los puntos en los que se produce un crecimiento económico, estimuladas por la expectativa de alcanzar un determinado nivel de bienestar. En este sentido, el grado de atracción que las grandes ciudades proyectan sobre la población de su entorno o sobre la de lugares más lejanos es una derivada de su dinamismo económico.

Las metrópolis europeas han acumulado durante décadas crecimientos de población y de actividad, y se han hecho más y más grandes. Estos procesos de crecimiento se concentraron inicialmente alrededor de los núcleos centrales, cuando el modelo de movilidad entre la residencia y el trabajo era de distancias cortas. La mayoría de los viajes se efectuaban caminando o a través de una red incipiente de transporte público, y la ciudad que de ello se derivaba era compacta.

Sobre este modelo basado en el binomio crecimiento económico y flujos migratorios, se superpuso, a partir de los años cuarenta del siglo pasado, la revolución del transporte, que desencadenó la difusión masiva del coche privado como nuevo objeto de consumo. La masificación del coche particular, complementado con unas políticas de inversión continuada en redes de infraestructuras viarias, provocó una transformación estructural del modelo de transporte en todo el mundo industrializado. La capacidad de moverse más rápidamente y sin restricciones de horarios y trayectos, convirtió el territorio en un espacio en el que las distancias se acortaban y la accesibilidad era más homogénea. Residentes y trabajadores tuvieron acceso a un territorio mucho más extenso y la mayoría de las actividades urbanas se pudieron ubicar en cualquier lugar de un entorno también mucho más amplio. Este nuevo modelo de movilidad, más versátil y dinámico, materializa al mismo tiempo una ciudad mucho más dispersa donde la población, las actividades productivas y los servicios tienden a dispersarse por el territorio.

Los procesos de desconcentración de la residencia y la industria extendieron la población y la actividad hacia las coronas metropolitanas situadas alrededor de los núcleos urbanos. Una parte importante de los

municipios periféricos se incorporó a la órbita de influencia de las ciudades. En este sentido, los crecimientos más recientes no inciden tanto en el incremento de la concentración de la población de las zonas urbanas como en la extensión de sus perímetros, es decir, la ampliación de sus márgenes. En la actualidad podemos constatar que la mayoría de los entornos periféricos urbanos presentan un crecimiento demográfico más importante que el de las propias ciudades centrales.

Al proceso de crecimiento compacto y concentrado de las ciudades, se superpuso una nueva manera de ubicar a las personas y las actividades que ha conducido a una ocupación indiscriminada del espacio y a la dispersión territorial. Gran parte de las relaciones urbanas que hasta hace setenta años se producían en el interior de un municipio se han convertido actualmente en relaciones en una red de núcleos urbanos pertenecientes a municipios diferentes.

La realidad a día de hoy es que más de un 70% de la población europea vive en áreas urbanas, un porcentaje que se prevé que aumente hasta el 80% en 2050, lo que ha convertido las aglomeraciones urbanas-metropolitanas en actores fundamentales para el futuro desarrollo sostenible (económico, ambiental y social) de nuestro entorno continental y de sus ciudadanos.

Dentro de este proceso de urbanización del espacio periférico europeo destacan, por un lado, el Estado español, por su intenso grado de urbanización y, por otro, la comunidad autónoma del Principado de Asturias, en lo que se refiere al enorme grado de urbanización difusa.

La gobernabilidad de las aglomeraciones urbanas

Las ciudades del siglo XXI son extensas y complejas, alimentadas por flujos de personas, de energía, de actividad y de mercancías. Sin embargo, en cualquier caso, son aglomeraciones urbanas que alcanzan territorios supramunicipales.

Por un lado, la naturaleza plurimunicipal de las aglomeraciones metropolitanas plantea la cuestión de su gobernabilidad, puesto que el poder municipal no puede responder individualmente a los fenómenos metropolitanos que siempre afectan a territorios mucho más amplios que los del propio municipio. Se hace obligatorio disponer de alguna forma

de gobierno que organice y gestione los aspectos territoriales, sociales y económicos que afectan simultáneamente a un conjunto de municipios. Es necesaria la coordinación de los diferentes poderes municipales o la existencia de una estructura política de nivel superior para tratar la complejidad de las aglomeraciones urbanas.

Por otro lado, muchas de las divisiones administrativas descentralizadas creadas por los Estados (provincias, regiones, etc.) no se corresponden con las aglomeraciones actuales ni cuentan con una dinámica económica propia, por lo que no son eficaces a la hora de abordar los retos descritos.

Como consecuencia de lo anterior, en los últimos ciento cincuenta años, para ajustar los límites administrativos existentes a la ciudad real, algunas ciudades optaron por anexionar el territorio que les quedaba inmediatamente contiguo, absorbiendo otros municipios. También se dio el caso de la fusión de dos municipios para crear un tercero que los incluya, el cual a veces adopta el nombre de la ciudad más grande o, en otras ocasiones, adopta un nuevo nombre.

Pero actualmente dichos procedimientos son muy mal recibidos por parte de los municipios que deberían ser anexionados, por lo que representa de pérdida de identidad y de autonomía. La fuerte identidad local y el fuerte liderazgo personalista de los alcaldes ha hecho que estos procesos sean cada vez más difíciles de realizar, como ha sucedido en Asturias, con sonoros fracasos como el ocurrido en el marco del pacto de legislatura para formar el gobierno autonómico en 2012.

En este sentido, cada vez se hace más evidente que la generalización de sistemas políticos democráticos y participativos, que han consolidado altos grados de autonomía municipal e identidades locales, cada vez hacen más improbables estas operaciones de agregación. Por eso, en el presente, el mapa de las delimitaciones municipales presenta una enorme rigidez y una gran resistencia a las modificaciones, a pesar de que se sigan dando operaciones de fusión y anexión de municipios de forma minoritaria.

En cualquier caso, la inadecuación constante y evidente entre las delimitaciones administrativas tradicionales y el territorio metropolitano, ha dado lugar a distintas corrientes teóricas y propuestas sobre la fórmula

ideal para gobernar las aglomeraciones urbanas. En un extremo, como la fórmula más simple, se plantea la fusión de los municipios, ya apuntada, que conforman la aglomeración para superar la fragmentación institucional. Esta opción, extendida durante los años cincuenta y sesenta en el centro y norte de Europa, todavía se propone y aplica en la actualidad de manera marginal y siempre con polémica. En el otro extremo se ubica la propuesta de no intervención y de dejar a los municipios que decidan libremente si mancomunar servicios o cooperar en alguna agencia metropolitana.

En Europa, la gobernabilidad metropolitana adopta distintas formas. Esta diversidad radica en la interrelación de diferentes elementos: la fragmentación del territorio, las competencias de naturaleza metropolitana y el tipo de financiación y de representación. En primer lugar, hay diferencias en función del número de administraciones y de organismos que existen en el área metropolitana. En efecto, se encuentran aglomeraciones caracterizadas por un grado elevado de fragmentación y otras con mayor simplicidad institucional. Por ejemplo, en países donde se han hecho reformas municipales (como en los países nórdicos) hay menos municipios, mientras que los países del sur de Europa se caracterizan por un elevado número de los mismos. Además del número de municipios y del carácter monocéntrico (Roma, París) o policéntrico de la aglomeración (Randstad holandés), aparecen otras administraciones que llevan a cabo tareas metropolitanas (comunidad autónoma, provincia, comarca, etc.) y otros organismos públicos y privados que también tienen funciones a escala metropolitana.

Dentro de la estructura orgánica de gobernabilidad, las ciudades también pueden encontrarse desubicadas con respecto a los ámbitos administrativos del nivel superior de gobierno (por encima de los municipios), formado por los organismos políticos y administrativos de descentralización del Estado, como pueden ser las regiones, las autonomías o las provincias. De hecho, las diferentes formas de descentralización territorial del Estado responden a criterios de reparto administrativo del espacio que no tienen nada que ver con las aglomeraciones urbanas para las que fueron fijados cuando éstas aún no existían. También se da, en este caso, una gran resistencia al reconocimiento de los hechos metropolitanos, ya que hoy las grandes ciudades concentran una población y un

peso económico tan sustanciales que su traducción en formas específicas de organización política es vivida por las regiones o los Estados con una gran desconfianza.

En el caso de los municipios, aparte de la resistencia antes mencionada a disolverse dentro de una entidad mayor, también se da, algunas veces, una desconfianza al reconocimiento del hecho metropolitano. Coordinarse para tomar decisiones consensuadas de interés común entre municipios no siempre es bien valorado en la cultura política local, que a menudo se encuentra mediatizada por comportamientos atávicos con respecto a su vecindario.

Así pues, el conflicto entre aglomeraciones urbanas y ámbitos administrativos se presenta tanto respecto al nivel municipal como respecto de las instancias administrativas de nivel superior e, incluso, se da a menudo en los dos niveles simultáneamente.

En cualquier caso, a juicio de la mayoría de los expertos, la única vía para abordar la nueva realidad urbana es aquella que fomente que las ciudades adquieran una dimensión mínima (creciendo o formado parte de una red de ciudades) que les permita, por medio de un proceso de economía de escala, asumir sus nuevas responsabilidades y, a su vez, competir en un mundo cada más globalizado.

Otras dinámicas de referencia

Tradicionalmente, los municipios, como unidades básicas de organización territorial, han sido meros gestores o proveedores de servicios básicos a la población de su entorno administrativo; y de hecho, en el caso español este rol de mero suministrador de servicios está perfectamente establecido en la legislación y queda reflejado, de manera explícita en la Ley/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, texto consolidado con las modificaciones introducidas por el artículo primero de la ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local (LRSAL).

A los procesos descritos en párrafos anteriores, se deben añadir otros dos acaecidos en las últimas décadas, como son los procesos de globalización de la economía y las diferentes crisis económicas y sus consecuencias sobre el empleo, y la emigración, que han modificado sustancial-

mente el papel de las entidades locales, especialmente de los municipios, ante la necesidad urgente de dar respuesta en el ámbito más cercano e inmediato a las situaciones de emergencia social que de ellos se derivan (desempleo, desahucios, pobreza energética, pobreza infantil, exclusión social...). A lo anterior se suma, de forma generaliza en todo el espacio europeo, pero con especial intensidad en el marco geográfico del Principado de Asturias, el intenso proceso de envejecimiento de la población que conlleva el consumo de grandes recursos económicos y condiciona de forma sustancial la dinámica de las ciudades y sus entornos.

En esta situación, y ante la pasividad de los Estados-nación, las entidades locales han de asumir responsabilidades y desarrollar iniciativas que, en principio, no les correspondían, viéndose obligadas a reubicarse en las denominadas “dinámicas de globalización y localismo” (Subirats, J., Tomás, M.).

El Área Central de Asturias

El reconocimiento del Área Central de Asturias como ámbito singular de interés, tanto desde el punto de vista administrativo como académico, se remonta a la segunda mitad del siglo XX. En primer lugar, a través del Plan General de Ordenación de la Comarca Central de Asturias, promovido por la Dirección General de Urbanismo (1964) y, más tarde, a través de numerosos estudios académicos desarrollados por el Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, en su objetivo de caracterizar geográficamente el conjunto de Asturias (García D., 2018). Por otro lado, los numerosos trabajos y estudios elaborados por el Laboratorio de Análisis Económico Regional (REGIONlab), perteneciente también a la Universidad de Oviedo, han dotado al debate de un rigor económico que hasta años recientes no tenía.

Como se ha indicado, existen múltiples informes y análisis que tratan de desentrañar la compleja interrelación que existe entre los tres principales núcleos de Asturias y el resto de municipios del centro de la región. Sin embargo, a pesar de la prolija discusión política y la abundante reflexión técnica, la articulación del área central sigue estando pendiente. Parece haberse quedado en un limbo permanente de reflexión y melan-

colía, en contraste con la realidad del territorio que avanza hacia una integración irracional y descoordinada del centro de la región asturiana.

Como prelude de la elaboración de los documentos de “AVANCE” de las Directrices Subregionales de Ordenación del Área Central de Asturias (DAC) y de la Revisión de las Directrices Regionales de Ordenación del Territorio de Asturias (DROT), ambas en el año 2016, el mencionado anteriormente REGIONlab elaboró, a petición del Principado de Asturias, un informe denominado *El Área Metropolitana Central de Asturias (ACA). Un primer informe de análisis y propuestas para su implementación*. El citado documento que, a mi juicio por su brevedad y contenido, es uno de los más recomendables a la hora de entender la problemática que conlleva la conformación del ACA, establece que la falta de acción decidida en la construcción del área central está motivada por dos razones fundamentales que todavía siguen vigentes a día de hoy:

- La existencia de equilibrios políticos consolidados que se verían profundamente alterados.
- El desconocimiento de las potencialidades y riesgos que tiene no abordar la creación de un área metropolitana en el centro de la región.

A continuación se recoge sucintamente las potencialidades y riesgos a los que apunta en citado documento de REGIONlab:

- **Impactos positivos de las áreas metropolitanas:**

1. *Las economías de escala.* Toda actividad económica, incluyendo la acción del sector público, incurre en su producción o provisión en dos tipos de costes: los costes fijos y los costes variables. Los primeros, los costes fijos, son aquellos que hay que asumir con independencia del volumen de producción que luego se pueda alcanzar. Es obvio que cuanto mayor es el volumen de producción menor será la parte de costes fijos por unidad y, por lo tanto, menores serán los costes totales unitarios. Este es el drama de las ciudades pequeñas o medianas, ciudades como Gijón, Oviedo o Avilés, que no tienen el tamaño mínimo suficiente para repartir entre

un volumen de provisión elevado sus costes fijos y que asumen costes de prestación de servicios públicos esenciales más altos.

2. *Las economías externas de aglomeración.*

- Efectos sobre el nivel de especialización alcanzable. La existencia de una gran aglomeración urbana permite una elevada especialización de las empresas. Esto es así porque el mercado local es suficientemente grande como para soportar una estrategia de ultra-especialización.
- Ganancias por procesos de localización. En segundo lugar, una gran aglomeración genera la posibilidad de que existan *clusters* sectoriales en los que se desatan interconexiones entre empresas y efectos derrame. Si no tenemos un tamaño de mercado amplio en el entorno local no será posible que convivan y crezcan muchas empresas dedicadas a lo mismo o complementarias entre sí.
- Ganancias por la mera urbanización. Una gran aglomeración urbana garantiza que se disponga en el entorno local de casi todo tipo de bienes y servicios, lo que permite responder con rapidez a los cambios que experimente el mercado.

Las ciudades de Asturias por separado son muy pequeñas y generarían un entorno empobrecedor del desarrollo empresarial. El área central en su conjunto pasa a ser una urbe de gran dimensión que puede garantizar el desarrollo de dinámicas impulsadoras de la eficiencia y la competitividad. Desde luego, la integración política del área central no garantiza que dicho espacio cambie sus dinámicas, pero la ausencia de la misma puede actuar de freno. Un sector público que abra camino liderando una mayor integración en el centro de la región puede ayudar a que se vaya confirmando un comportamiento empresarial integrado.

- **Impactos negativos de un espacio urbano económicamente integrado pero políticamente descoordinado:**

El mayor riesgo que asume una gran aglomeración urbana descoordinada políticamente y, por tanto, urbanísticamente, es la competencia, ya sea desleal o no, entre los concejos que

conforman la aglomeración metropolitana, creando disfunciones en cuanto a política residencial, industrial y de protección medioambiental, creando duplicidades, incongruencias o efectos indeseados de manera continua.

El propio REGIONlab ha desarrollado numerosos trabajos que ponen de manifiesto que los concejos de menor tamaño cercanos a las grandes ciudades tienden a desarrollar las políticas contrarias a las que siguen estas últimas, dado que tienen el incentivo de captar las inversiones inmobiliarias, comerciales o industriales que de otro modo tienden a ir a las grandes ciudades. Esto ha ocurrido en Asturias con las superficies comerciales, espacios protegidos medioambientalmente o el modelo de desarrollo urbanismo. Algunos de estos aspectos son muy peligrosos porque de no corregirse tienden a generar un modelo de ciudad poco aconsejable por sus previsibles impactos medioambientales y sociales.

En este sentido es de destacar, desde el punto de vista negativo, los modelos de desarrollo urbanístico de los concejos limítrofes con Oviedo, Gijón y Avilés que, frente a un modelo urbano más o menos compacto de las grandes ciudades, han entrado en una carrera a contrarreloj por atraer población, relajando los requisitos urbanísticos, facilitando un continuo urbano disperso e insostenible desde el punto de vista económico y ambiental. El resultado es que la dispersión del área central ha crecido enormemente en la última década con los problemas que un modelo de ciudad dispersa conllevara en el futuro.

Situación actual del Área Central de Asturias

En 2016, a través del documento de “AVANCE” de las Directrices Subregionales de Ordenación del Área Central de Asturias (DAC), el Gobierno del Principado de Asturias lanzó una propuesta para la configuración de un espacio denominado “Área Metropolitana de Asturias”, formado por 29 concejos, sujeto a unas mismas directrices subregionales y con un consorcio y un consejo metropolitanos, con una superficie de 3.048 km²,

incluyendo el 85,2% de la población de Asturias de acuerdo a datos del año 2015.

A raíz del rechazo de la mayoría de los ayuntamientos a la propuesta del Principado de Asturias, el Grupo Municipal de IU de Gijón elaboró un documento de propuesta de formación del ACA como Área Metropolitana, en un proceso de constitución desligado de la elaboración y aprobación de las Directrices Subregionales de Ordenación del Área Central de Asturias, de tal manera que se garantizase la participación del futuro ente supramunicipal en la elaboración de las citadas directrices subregionales.

Siguiendo el modelo y las experiencias de Barcelona y Vigo, únicas áreas metropolitanas constituidas formalmente en España en esas fechas, IU/Xixón proponía la creación de un ente supramunicipal constituido por 18 concejos a través de una ley autonómica.

En 2018 el Ministerio de Fomento incluyó 18 municipios en el área, todos ellos incluidos en la delimitación autonómica de 2016, pero excluyendo Aller, Bimenes, Candamo, Grado, Laviana, Lena, Muros de Nalón, Nava, Sariego, Soto del Barco y Villaviciosa.

Finalmente, en el Boletín Oficial del Principado de Asturias N.º 62, del viernes 29 de marzo de 2019, se publicó la Resolución de 21 de marzo de 2019, de la Consejería de Presidencia y Participación Ciudadana, por la que se ordenó la publicación del Convenio Marco de Colaboración entre la Administración del Principado de Asturias, a través de la Consejería de Infraestructuras, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, y los Ayuntamientos de Gijón, Avilés, Siero, Mieres y Langreo para el desarrollo institucional del Área Metropolitana de Asturias. La duración prevista del convenio era de cuatro años a contar desde el día siguiente de su firma, pudiéndose prorrogar mediante acuerdo expreso de las partes, siempre que su prórroga

se adoptase con anterioridad a la finalización del plazo de duración del convenio, cosa que no se ha llevado a cabo.

Después de un intento fallido de incorporar al concejo de Oviedo al Convenio Marco, en parte desbaratado por la irrupción de la pandemia covid-19, el Gobierno del Principado de Asturias ha ido evolucionando en su posición con respecto a la figura del Área Metropolitana del área central de Asturias, de tal manera que el consejero de Medio Rural y Cohesión Territorial declaró, en mayo de 2021, que el tema iba a ser objeto de un nuevo enfoque: “Esto no puede ser un club cerrado de ayuntamientos”, fue repitiendo para justificar que la idea de buscar una mejor colaboración entre administraciones “permanece”, pero no las bases que ponía el convenio de la pasada legislatura.

Como colofón de lo que algunos podrían denominar, con cierta sorna, “crónica de una muerte anunciada”, el actual consejero de Ordenación de Territorio, Urbanismo, Vivienda y Derechos Ciudadanos del Gobierno de Asturias declaró en septiembre del pasado 2023, su intención de reiniciar todos los trabajos de cara a impulsar un área metropolitana, a la que se ha referido como “Asturmetrópoli”. El consejero también declaró que la idea era empezar “desde cero”, y que habrá cuestiones que se van a enfocar de forma “completamente diferente”, huyendo de la creación de entidades en las que tenga que haber una representación de los ayuntamientos, dándole un “enfoque funcional”, de tal forma que “se priorice la colaboración intermunicipal, teniendo en cuenta a las alas de la región, para todos los aspectos en los que los concejos tengan dificultades para gestionar competencias que hoy tienen asumidas”.

Independientemente de la falta de argumentos mínimamente rigurosos, por parte del Principado de Asturias, para justificar la renuncia a la creación de un área metropolitana formal en la zona central de Asturias, más allá de las importantes dificultades políticas que ello supone, como ya ha quedado de manifiesto en este texto, la realidad es testaruda y el área me-

tropolitana funcional ya existe desde hace décadas, pero con un crecimiento y una evolución que además de desaprovechar las correspondientes sinergias de las economías de escala y de aglomeración está creando graves interferencias, duplicidades y descoordinaciones que están fomentando un crecimiento urbanístico disperso y caótico, insostenible desde todos los puntos de vista.

Al margen de crear, o no, un ente supramunicipal, al menos, se debe considerar que las actuales conexiones en el territorio son cada vez más fuertes, y en un contexto tan integrado la política urbanística de cualquier municipio afecta a los de su entorno y viceversa, por lo que se necesita con urgencia un verdadero “Plan General Metropolitano del Área Central de Asturias”, situado jerárquicamente por encima de los planes generales de ordenación municipales, como un instrumento coordinador de desarrollo urbanístico que establezca un modelo de desarrollo racional más allá de los intereses particulares de grupos de presión locales.

Ícaro Obeso

Ayudante Doctor del Departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo. Miembro del Grupo de Estudios Jurídico-Sociales sobre el Territorio y Desarrollo Urbano sostenible de la Universidad de Oviedo

El área central asturiana se identifica habitualmente con un área metropolitana. Este hecho ofrece la posibilidad de aproximarse al concepto desde una perspectiva descriptiva, pero también desde otra más legal. Desde el punto de vista descriptivo, las áreas metropolitanas se definen como un área altamente urbanizada en la que una ciudad ejerce un papel de cabecera, concentrando población, actividades económicas, equipamientos; en definitiva, teniendo una serie de funciones que la convierten en la ciudad principal, mientras que el resto de ese espacio tiene una fuerte relación de dependencia sobre la principal y dispone de menos funciones. De este modo, el espacio periférico de la metrópoli, esto es,

de la ciudad madre, presenta diferentes fisonomías, en forma de villas, pueblos, ciudades satélite o ciudades dormitorio.

Si abstraemos el contenido de esta definición y la proyectamos sobre Asturias, nos encontramos con que en el área central no existe una única ciudad que concentre todas las funciones, ni un espacio periférico estrictamente dependiente. Es por ello que con frecuencia hablemos de un área metropolitana polinuclear (Murcia Navarro, 1980; Fernández García et al., 2007), en la que Oviedo, Gijón y Avilés ostentarían el papel de ciudades de cabecera, mientras que otras poblaciones de menor tamaño y menos funciones, como Pola de Siero, junto con los numerosos núcleos rurales distribuidos por el área central, constituyen un espacio no meramente dependiente, sino interdependiente, pues las relaciones personales, económicas, laborales, de recursos, de servicios, etc. hacen que los vínculos en el área central asturiana no se dirijan exclusivamente hacia las ciudades de cabecera, sino que determinan un esquema relacional complejo con una distribución asimétrica.

Atendiendo a la perspectiva legal, la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, recoge en su artículo 43 lo siguiente:

1. Las Comunidades Autónomas, previa audiencia de la Administración del Estado y de los Ayuntamientos y Diputaciones afectados, podrán crear, modificar y suprimir, mediante Ley, áreas metropolitanas, de acuerdo con lo dispuesto en sus respectivos Estatutos.
2. Las áreas metropolitanas son entidades locales integradas por los Municipios de grandes aglomeraciones urbanas entre cuyos núcleos de población existan vinculaciones económicas y sociales que hagan necesaria la planificación conjunta y la coordinación de determinados servicios y obras.
3. La legislación de la Comunidad Autónoma determinará los órganos de gobierno y administración, en los que estarán representados todos los Municipios integrados en el área; el régimen económico y de funcionamiento, que garantizará la participación de todos los Municipios en la toma de decisiones y una justa distribución de las cargas entre ellos; así como los servicios y obras

de prestación o realización metropolitana y el procedimiento para su ejecución.

Así pues, existe un marco normativo en el que las áreas metropolitanas pueden establecerse en España. Sin embargo, su puesta en práctica ha sido más bien limitada, como pone en evidencia su escaso desarrollo en las últimas décadas. De hecho, en la actualidad, solamente se han constituido, legalmente, tres áreas metropolitanas, en Barcelona y Valencia (donde coinciden espacialmente dos). Los intentos por poner en marcha otras áreas metropolitanas con carácter legal, en Vigo, Bilbao y otros lugares no se han llegado a materializar. De igual modo podemos afirmar que en Asturias no existe un área metropolitana desde el punto de vista jurídico.

Una vez efectuado este deslinde conceptual acerca de las áreas metropolitanas en España, conviene a su vez prestar atención a la distribución de competencias. Así, la Constitución Española, en su artículo 148, apartado 3º, recoge que las Comunidades Autónomas (CC. AA.) podrán asumir las competencias de Ordenación del territorio, urbanismo y vivienda. En consecuencia, el Estatuto de Autonomía de Asturias (y de otras CC. AA.) asume las competencias de esas materias y también enuncia la posibilidad de que podrán crearse áreas metropolitanas.

Otro aspecto que conviene tener en cuenta es el de la naturaleza de las entidades locales. ¿Para qué sirven las unidades administrativas? En principio, podría pensarse que para la prestación de servicios y la atención a la ciudadanía, pero en España la unidad básica de la administración ha sido siempre la del municipio, cuyos orígenes van más allá de cuestiones funcionales y aparecen imbricadas con aspectos históricos e identitarios. Quizás eso explique las extraordinarias dificultades para la reforma del mapa municipal, como ha puesto recientemente de manifiesto la paralizada fusión de los municipios extremeños de Don Benito y Villanueva de la Serena. Como consecuencia de ello, en España no se puede asociar tan ligeramente las entidades locales a cuestiones meramente de gobernanza. Este término, “gobernanza”, es recogido por el diccionario con la siguiente entrada: “Arte o manera de gobernar que se propone como objetivo el logro de un desarrollo económico, social e institucional duradero, promoviendo un sano equilibrio entre el Estado, la sociedad

civil y el mercado de la economía". Es decir, se trata de articular mecanismos que permitan, en el caso del área central asturiana, tomar decisiones sobre aspectos que, desde el punto de vista funcional, incumben a varios municipios, empresas, instituciones. Sirvan como ejemplo los consorcios. En Asturias, un esquema de gobernanza exitoso, aunque siempre mejorable, han sido los consorcios de transporte (CTA), del agua (Cadasa) o de la gestión de residuos (Cogersa). En sintonía con esta aproximación, la prestación de servicios entre varios concejos se llevó a la práctica con las mancomunidades, cuyo desarrollo no ha llegado al punto previsto y que, en la actualidad, en muchos casos, presentan síntomas críticos. Por otro lado, parece que en la vigente legislatura quiere impulsarse un mecanismo similar, como son las denominadas ACIs, Áreas de Colaboración Intermunicipal, que no dejan de ser otro mecanismo de gobernanza mancomunada. Podría pensarse que sería muy conveniente disponer de algo semejante para la ordenación de usos del suelo, para la selección de las mejores ubicaciones para los grandes equipamientos, para la puesta en práctica de políticas de vivienda o de protección del medioambiente. Pues bien, no es necesario inventar nada, esa herramienta es precisamente la Ordenación del Territorio.

Llegados a este punto, cabe preguntarse, ¿qué es el territorio? Brevemente, podemos definir el territorio como un espacio administrado; esto es, un espacio sobre el que existe una sociedad organizada en instituciones y que asume una serie de normas. De este modo, el término territorio se adentra en el ámbito de la política, entendida ésta como el ámbito de la gestión de los asuntos públicos, la disciplina sobre la que se construyen los espacios de diálogo y en la que se resuelven las diferentes perspectivas que cada persona tenemos sobre el espacio en el que vivimos.

En sintonía con esta idea, la Ordenación del Territorio es una política pública que ordena los usos del suelo y programa las grandes actuaciones públicas vertebradoras del mismo. Su definición más recurrente, pero no por ello más exacta, se recoge en la Carta Europea de la Ordenación del Territorio, suscrita en Torremolinos en 1983:

"Es a la vez una disciplina científica, una técnica administrativa y una política concebida como un enfoque interdisciplinario y

global cuyo objetivo es un desarrollo equilibrado de las regiones y la organización física del espacio según un concepto rector”.

El desarrollo de esta disciplina en España emerge con fuerza a partir de la aprobación de los diferentes estatutos de autonomía y su posterior desarrollo legislativo. Así pues, dado que se trata de una competencia atribuida por la Constitución a las CC. AA., las décadas de los 80-90 han estado caracterizadas por la aprobación de las primeras normas de carácter autonómico. Estas leyes recogen en su texto articulado diferentes aspectos para la puesta en práctica de la Ordenación del Territorio. Especialmente trascendente es lo tocante a los instrumentos de ordenación.

De manera resumida, un instrumento de ordenación es una norma que contiene determinaciones sobre los usos del suelo. Los instrumentos suelen componerse de varias partes, pero tres de ellas son fundamentales: memoria, normativa y planos. Esas tres piezas conforman el núcleo principal de un instrumento de ordenación. Los instrumentos pueden ser de varios tipos, atendiendo a la escala o ámbito espacial para el que fueron concebidos o atendiendo a la temática sobre la que actúan. En función de la escala o del ámbito espacial, los instrumentos que se definen para todo el territorio de una comunidad autónoma son los instrumentos regionales; mientras que aquellos que solo determinan cuestiones relativas a una parte del territorio son denominados subregionales. Si clasificamos los instrumentos a partir de la temática que regulan, hablamos de instrumentos de carácter sectorial, cuando regulan aspectos de una única temática o política sectorial, como por ejemplo la ordenación de la energía eólica, la ordenación de los equipamientos comerciales; mientras que aquellos instrumentos que abarcan todas aquellas temáticas o políticas que tienen incidencia territorial se denominan instrumentos territoriales o integrales.

En Asturias, el desarrollo del Estatuto de Autonomía y de la competencia en ordenación del territorio fue muy temprano. La Ley 1/1987, de 30 de marzo, de Coordinación y Ordenación Territorial estuvo vigente hasta 2004, cuando fue substituida por el actual TROTU, Decreto Legislativo 1/2004, de 22 de abril, por el que se aprueba el Texto refundido de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Esa es por tanto la norma básica en Asturias sobre esta materia. En ella se especifican los instrumentos, cómo deben aprobarse, de qué partes se componen, etc. El principal ins-

trumento de la Ordenación del Territorio en Asturias se llama Directrices Regionales de Ordenación del Territorio (DROT) y fue aprobado en 1991. Este instrumento, de carácter territorial y escala regional, constituye el principal elemento para la planificación y coordinación territorial y es la base para el desarrollo de actuaciones con impacto que hayan de producirse en la comunidad autónoma. Para ello, se definen unas áreas de planificación territorial y unas directrices sobre infraestructuras de transporte, equipamientos, suelo y vivienda, áreas industriales y también una directriz, la octava, que proporciona criterios complementarios de actuación para el área central de Asturias.

En el contenido de esa directriz se manifiestan los supuestos en los que sería conveniente la redacción de unas directrices subregionales, es decir, un instrumento de ordenación específico para el área central. Esos supuestos se definen a partir de la concentración de población en los concejos del centro de Asturias. Desde su aprobación, y pese al paulatino descenso demográfico de la población asturiana, el grado de concentración de esta en su área central no ha dejado de incrementarse. Asimismo, la concentración de actividades económicas, infraestructuras y grandes equipamientos ha convertido a la comunidad autónoma en un espacio equilibrado desde el punto de vista funcional, con un área central que ejerce de manera destacada el papel de cabecera sobre el resto de las comarcas. La mencionada directriz octava sobre el área central también atiende a la perspectiva legal, y en lo que concierne al posible desarrollo estatutario sobre áreas metropolitanas recoge lo siguiente:

“Habida cuenta de que ni por su volumen de población, ni por la estructura espacial no concéntrica de los usos del suelo, ni por el volumen de los flujos de transporte derivado de dicha estructura, el Área Central no constituye una estructura metropolitana, la hipotética creación de dicha área metropolitana [...] constituye uno de los supuestos de revisión de todas las Directrices Regionales”.

Por lo tanto, las DROT sostienen que el área central no puede concebirse como área metropolitana y, en el caso de que legalmente se constituyese, implicaría la revisión de las directrices.

Llegados a este punto, cabe destacar que la realidad territorial de Asturias es muy diferente a la de 1991. La concentración de la población se ha acentuado en su área central, las ramas de actividad predominantes

se caracterizan hoy por el predominio del sector terciario, han aparecido grandes equipamientos que atraen importantes flujos de población, la red de infraestructuras se ha modernizado notablemente, pero también hemos cambiado los propios habitantes, nuestra percepción del territorio, nuestras pautas de ocio y consumo, y como consecuencia de ello, desde el punto de vista político, es decir, de la gestión de los asuntos públicos, convendría renovar nuestro principal instrumentos de ordenación, unas nuevas DROT, con un nuevo modelo territorial que atienda a las necesidades actuales de Asturias y cuya elaboración se abra a la población asturiana a través de mecanismos de participación ciudadana amplios y efectivos.

Los intentos por la renovación de las DROT hasta el momento han resultado infructuosos, y la atención se ha dirigido a la ordenación de políticas sectoriales o a la consolidación de algunos instrumentos de carácter subregional. En este sentido, la ordenación del litoral y del suelo no urbanizable de costas son ejemplos de éxito. En la actualidad, las miradas se dirigen hacia los instrumentos de carácter sectorial, en especial a la ordenación de la energía eólica y a la ordenación de los equipamientos comerciales, cuestión esta que en Siero despierta un mayor interés. Otro de los instrumentos que permite actuar en la ordenación del territorio con incidencia supramunicipal son los Planes Territoriales Especiales (PTE). De acuerdo con el TROTU, estos planes se aplican:

“cuando las Directrices de Ordenación Territorial consideren necesario el establecimiento de preceptos materialmente urbanísticos directamente aplicables, o resulte necesario para dar un contenido más detallado a la ordenación territorial”.

Cabe por tanto la posibilidad de la aplicación de un PTE al área central para establecer determinaciones urbanísticas comunes, que deban ser necesariamente aplicadas por los concejos, es decir, un instrumento de mayor rango que los habituales contemplados por el planeamiento urbanístico, los Planes Generales de Ordenación (PGO). Si anteriormente se profundizó en la materia de la ordenación del territorio, conviene ahora adentrarse en el urbanismo. La competencia en materia urbanística es de las CC. AA. pero se ejerce de manera delegada por los concejos. Así,

son estas unidades administrativas las responsables de la ordenación del suelo en su municipio.

En Asturias, y en muchas CC. AA., los PGO han venido siendo los verdaderos instrumentos que ordenan el territorio, dada la flaqueza o laxitud que presenta la ordenación del territorio con frecuencia. Como resultado de ello, el territorio, en ausencia de una visión de conjunto, coordinada, integradora, se compone a partir de la suma de diferentes piezas. El urbanismo, históricamente vinculado a la planificación del crecimiento y la reforma urbana, se articula a través de los instrumentos de ordenación urbana más allá del tejido urbano compacto y determina los usos del suelo y sus aprovechamientos para todo un municipio, con lo que su incidencia en la elección de emplazamientos para las infraestructuras, actividades productivas y grandes equipamientos es notoria. Sin una coordinación sobre el cúmulo de decisiones municipales, acaba por construirse un territorio fragmentado, con funciones duplicadas, con diferencias notables de usos y aprovechamientos a escasos kilómetros, y alienta un modelo competitivo en el que cada concejo aspira a la concentración del máximo número de habitantes, de empresas, de todo. En definitiva, se trata de una espiral competitiva, en la que el desarrollo equilibrado, la cohesión territorial o la calidad de vida pasan a un segundo plano. Algo similar ha acontecido en el centro de Asturias desde la aprobación del Estatuto de Autonomía. En ausencia de instrumentos de ordenación territorial, el área central ha venido construyendo un modelo escasamente planificado.

Por planificación se entiende la definición de un procedimiento sistemático para el desarrollo de objetivos y secuencias de acciones a largo plazo (Ritter, 2005) o, en otras palabras, se trata de una actividad en la que se elabora una secuencia ordenada de acciones que conducirá a la consecución de uno o varios objetivos establecidos (Hall & Tewdwr-Jones, 2010). La planificación puede ser de varios tipos, pero en lo tocante al territorio, en España se suelen aplicar tres aproximaciones básicas:

1. *La planificación física.* Se centra en la elaboración de planes urbanísticos y de ordenación del territorio y tiene como objetivo la zonificación, la asignación de usos del suelo y sus aprovechamientos, la

selección de las mejores localizaciones, la identificación de áreas a regenerar, conservar o proteger.

2. *La planificación económica.* También denominada política económica regional o política de desarrollo regional. Es la que se despliega a través de fondos, programas, presupuestos en medidas que tienen impacto territorial pero que no siempre tienen encaje con una planificación física. Se centra en la mejora de la competitividad y el empleo, favoreciendo la implantación de empresas, mejorando las infraestructuras y atendiendo a las necesidades de las actividades productivas.
3. *La planificación estratégica.* Suele ser de carácter no reglado y se elabora a partir de un compromiso entre diferentes actores o agentes territoriales para la consecución de un objetivo a largo plazo mediante la sucesión de acciones y medidas a las que se asigna un cronograma, un presupuesto concreto y un responsable.

Estas aproximaciones no son excluyentes, ofreciendo los mejores resultados la integración de las planificaciones física y económica. Desafortunadamente, en España es habitual la presencia de descoordinación entre ambas, lo que produce efectos territoriales adversos. Bien sea física, económica, estratégica o integrada, lo que parece conveniente es que exista alguna planificación, alguna idea u objetivo compartido al que dirigirse. Cabría preguntarse entonces, ¿qué objetivo tiene Asturias?, ¿a qué aspiramos?, ¿tenemos una meta compartida, una idea de Asturias?, ¿se traducen esas ideas, aspiraciones y objetivos en un modelo territorial concreto? Considero que son preguntas que la sociedad asturiana debería plantearse en algún momento.

La escala municipal, la del urbanismo, las medidas con incidencia territorial de la planificación económica, las pautas de localización de las empresas y las decisiones aisladas de la Administración Regional han venido ejerciendo un papel predominante en la configuración territorial, principalmente por la ausencia de una ordenación conjunta del área central. En definitiva, la ausencia de un proyecto común, compartido, negociado y participado ha desencadenado que la práctica de la ordenación del territorio en el área central esté determinada por la urgencia, el pragmatismo y la falta de un modelo territorial.

Un modelo territorial tiene dos componentes, una de abstracción o síntesis de la realidad, es decir, es el resultado del análisis de las estructuras territoriales desde su origen hasta el momento actual y la otra componente es la que se proyecta hacia el futuro: las medidas, acciones y políticas que se quieren llevar a cabo. Esta distinción un tanto teórica se observa mucho mejor en los instrumentos de ordenación urbana y de ordenación territorial. En todos ellos existen dos grandes bloques, la información y la ordenación, también denominada justificación. Esta clara dicotomía se deriva en memoria informativa, memoria justificativa, planos de información y planos de ordenación. En síntesis, estas cuatro partes desganan el contenido del modelo territorial, ya que por un lado recogen los resultados del análisis territorial, es decir, la memoria y los planos de información y, por otro, los proyectos, medidas y acciones futuras que contienen la memoria y los planos de ordenación.

En síntesis, el corpus central de un instrumento de ordenación pasa necesariamente por la elaboración de un modelo territorial. Y puede parecer redundante, pero un modelo territorial es el resultado de un posicionamiento político, es la síntesis de las aspiraciones, anhelos y proyectos de la sociedad, siempre y cuando, claro está, nos encontremos en sociedades que respeten los principios democráticos. Por este motivo, la planificación territorial no puede desligarse de esa componente política, entendida como la gestión de los asuntos públicos, puesto que no hay nada que nos concierna más a todos que el espacio en el que vivimos. Por todo ello, cualquier proceso de ordenación territorial pasa por la elaboración conjunta de un modelo, que tiene que exponerse públicamente, que tiene que ser publicitado, participado, que la ciudadanía lo conozca, debata, construya, piense territorialmente. Ese proceso no se puede limitar a los periodos de información pública recogidos en la normativa, que habitualmente se reducen a dos meses y un periodo de alegaciones. Convendría que se pusiese en marcha desde el comienzo, favoreciendo el enriquecimiento del diagnóstico territorial con las aportaciones de múltiples y diversas voces.

En esta propuesta de hoja de ruta tendrían cabida los retos que la sociedad asturiana debe afrontar en las próximas décadas. Se trata, por tanto, de esbozar un horizonte al cual nos queremos dirigir, y no debe ser algo estático ni establecido con precisión, sino que sirva para definir una

tendencia o una vía por la que el territorio asturiano tendrá que transitar a medio plazo. En este marco convendría prestar atención a algunas de las cuestiones de incidencia territorial y componente claramente política que determinan el paisaje y la realidad funcional de Asturias.

Entre estos temas, la distribución espacial de la población, con la creciente concentración en el área central y el despoblamiento de las zonas rurales, puede desembocar en lecturas que más allá de la creación de un área metropolitana y atiendan a la necesaria cohesión territorial, otorgando a las villas, polas y cabeceras comarcales un papel de equilibrio. Para ello sería conveniente dotar de equipamientos públicos de referencia a estas entidades de población, ofrecer servicios públicos de calidad y fomentar la creación de un tejido productivo diverso, basado en las pequeñas y medianas empresas.

Otra de las cuestiones relacionadas con las actividades económicas son las derivadas del turismo. ¿Cómo queremos acoger a quienes nos visitan?, ¿queremos que nos visiten o queremos que se asienten en el territorio de manera temporal? y ¿cómo vamos a dotar de recursos a los territorios que reciben más visitantes? En términos territoriales, conviene aclarar si estamos dispuestos a permitir un modelo de urbanización dispersa sobre la trama rural preexistente, desvirtuando los núcleos rurales y convirtiéndolos en urbanizaciones de carácter vacacional, lo que constituye un modelo insostenible desde todos los puntos de vista (Gielen, 2017). ¿Cómo gestionamos los lugares de máxima afluencia? La introducción del concepto de capacidad de carga se hace ya imprescindible en determinados lugares y momentos. No todo el mundo puede ir al mismo lugar en el mismo momento.

En lo tocante a los incendios forestales, se trata de un problema social con incidencia territorial. Ni los bosques queman solos, ni los incendios son el resultado de complejas combinaciones. ¿Por qué se queman? ¿Qué persiguen quienes prenden fuego? ¿Qué medidas son necesarias en materia de zonificación, usos y aprovechamientos para evitarlo? La ordenación del territorio y sus instrumentos deben dar respuesta a estas cuestiones tomando en consideración todas las políticas y medidas de incidencia territorial y no solamente desde un punto de vista sectorial.

Por otra parte, la crisis que están experimentando las ramas de actividad de la ganadería y la agricultura nos sitúa en un contexto global, en el que las decisiones de políticas europeas y de los mercados internacionales provocan efectos locales. Sería conveniente afrontar esta situación desde este punto de partida y huyendo de los planteamientos nostálgicos. La idealización de la vida rural no concuerda con el vaciamiento prolongado de sus núcleos de población. Algunas medidas que desde la ordenación del territorio podrían llevarse a cabo serían la protección de los suelos de alto valor agrológico, la homogeneización de los usos y aprovechamientos en todo el suelo no urbanizable de Asturias, de modo que cualquier persona o entidad que quisiese llevar a cabo una actividad económica no tuviera que estar pendiente de la normativa municipal.

Distribución espacial de la población, turismo, incendios forestales, agricultura y ganadería son solo algunos ejemplos de cómo los retos que Asturias tiene ante sí se plantean a menudo como cuestiones aisladas, cuya solución se propone de manera sectorial, esto es, atendiendo a las reclamaciones de colectivos, expertos o profesionales de ese ámbito en exclusivo, cuando se trata de cuestiones con una clara incidencia territorial que convendría abordar de manera integral. Este desgajamiento intelectual pone de manifiesto que en la sociedad asturiana actual predominan las visiones en compartimentos estancos, en las que se otorga una especial relevancia a las opiniones especializadas en detrimento de los planteamientos de conjunto.

Más allá de los ejemplos seleccionados, existen multitud de temas que deberían ser objeto de ordenación territorial. Vivienda, grandes equipamientos, infraestructuras, energía, industria, cambio climático, protección de la naturaleza, movilidad, son algunas de las cuestiones que cabría analizar y ordenar de manera conjunta. El reto es mayúsculo, el esfuerzo reflexivo, técnico, legislativo y administrativo, exigente, pero la determinación de conseguir un territorio mejor ordenado y con una mejoría sustancial de la calidad de vida deberían suscitar el interés suficiente como para ponerse manos a la obra.

Ante estos retos, el devenir de la ordenación del territorio muestra algunos síntomas de preocupación. Con demasiada frecuencia se identifica a los instrumentos de ordenación como elementos que suponen

trabas, frenos, e incluso obstáculos a la actividad económica. Desde este punto de vista no parece, por tanto, descabellado que en algunas comunidades autónomas se esté desmantelando la ordenación del territorio en favor de instrumentos más ágiles, pero también con menor control ciudadano y menos garantías ambientales. La eficiencia y la rapidez en la implantación se imponen ante las visiones a largo plazo. Igualmente, los intereses económicos se sobreponen a todos los demás. Así, nacen los denominados planes o proyectos de interés regional, que en Cantabria o en las Islas Baleares ya se han puesto en práctica, y las últimas informaciones apuntan a que Asturias está en el camino de la aprobación de algo semejante. Este tipo de proyectos son una prueba más de la falta de una verdadera ordenación del territorio y constituyen instrumentos a la medida de determinados intereses.

Finalmente, con la intención de aportar unas conclusiones, un mensaje constructivo o, en definitiva, alguna idea, se sugieren una serie de puntos, que a modo de hoja de ruta permitan sentar las bases para la efectiva ordenación del territorio en Asturias y en su área central:

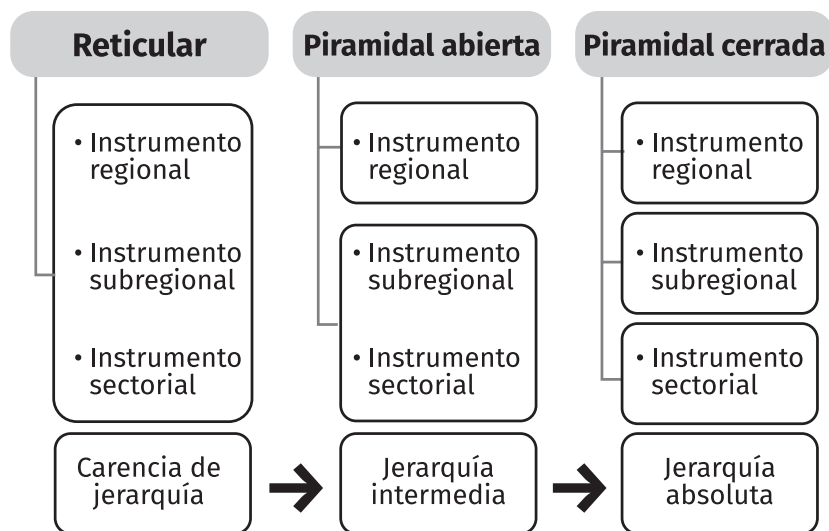
1. **Elaboración de un modelo territorial para Asturias.** Se trata de un proceso democrático, participado y presente en todas las esferas de la sociedad, con una duración larga, por ejemplo, un año, un curso académico, con reuniones con agentes políticos, institucionales, asociaciones, colectivos, entrevistas, talleres, llevado a cabo tanto en lugares físicos, presenciales, como en las redes. Este proceso participativo puede asemejarse al llevado a cabo por el Gobierno Vasco en la revisión de sus directrices de ordenación del territorio de 2019¹.
2. **Revisión de las Directrices Regionales de Ordenación del Territorio.** Desde 1991, Asturias ha experimentado profundas transformaciones sociales, económicas y territoriales. Por todo ello es necesario llevar a cabo una renovación completa del principal instrumento de ordenación que permita llevar a la práctica el modelo territorial definido colectivamente. Puestos a renovar, podría cambiarse su denominación; puesto que somos una comunidad autónoma, un sujeto político con cierta autonomía, no una región,

1 <https://paisajetransversal.org/2018/03/dot-eskadi-buena-gobernanza-participacion-izaskun-iriarte-irureta/>

convendría rebautizar este instrumento como Directrices de Ordenación Territorial.

3. **Definición de áreas funcionales.** Las DROT de 1991 definían una serie de áreas denominadas “Áreas de Planificación Territorial”, que pretendían actuar como unidades homogéneas en las que se llevase a cabo una planificación más detallada, que coordinase los diferentes instrumentos de planeamiento urbanístico, al tiempo que definía cabeceras de área para la deslocalización de la administración autonómica y la implantación de equipamientos de carácter supramunicipal que prestasen servicio a cada área. Solamente las áreas sanitarias vigentes hasta este año respondieron a ese modelo. Navia, Cangas del Narcea, Avilés, Oviedo, Mieres, Langreo, Gijón y Arriondas fueron las cabeceras, digámoslo así, comarcales. Sin embargo, el resto de las subdivisiones administrativas con incidencia territorial responden a otras áreas radicalmente diferentes: los grupos de acción local de la red de desarrollo rural, los partidos judiciales, las comarcas agrarias, etc. Un sinnúmero de delimitaciones espaciales no coincidentes. Por todo ello, resultaría práctico, eficiente y clarificador contar con unas áreas homogéneas que permitiesen tanto la prestación de servicios como la planificación física del territorio a escala supramunicipal.
4. **Establecimiento de un esquema jerárquico entre los diferentes instrumentos de ordenación.** Atendiendo al esquema propuesto por Peiró Sánchez-Manjavacas (2017) y Farinós Dasí (2021) sería conveniente establecer qué esquema jerárquico queremos para la Ordenación del Territorio en Asturias. ¿Uno en el que el instrumento principal, las actuales DROT, tenga un papel relevante o no? ¿Una jerarquía en la que la planificación sectorial, esto es, la que regula temáticas concretas, tenga el mismo nivel jerárquico o que dependa de una visión general? Lo que parece más adecuado es que las DROT ejerzan ese papel de coordinación, es decir, que sean la cúspide de una pirámide, y que sus determinaciones prevalezcan, es decir, sean vinculantes, tanto para los instrumentos de carácter subregional como para los de ordenación sectorial. Lo que, en principio, no tiene mucho sentido es que las políticas sectoriales, como los equipamientos comerciales o la energía eólica,

sean los que marquen la pauta al resto. Por no decir la ordenación a la carta, a conveniencia de los intereses coyunturales que legítimamente se puedan defender pero que deberían estar siempre subordinados al interés general.



5. **Aplicación de los instrumentos de ordenación ya previstos en las normas vigentes: subdirectrices y planes territoriales especiales.** Una vez que tengamos claro el modelo, unas nuevas DOT, las áreas funcionales y la estructura jerárquica, sería el momento de aplicar instrumentos que contengan medidas vinculantes en lo tocante a los usos del suelo y sus aprovechamientos, y que condicionen el desarrollo de las políticas sectoriales. Para ello, las subdirectrices y los planes territoriales pueden ser dos de los mecanismos a poner en práctica. De esta forma, se podría ordenar el territorio a partir de las áreas funcionales previamente definidas.
6. **El área central. Instrumentos y gobernanza.** A pesar de que en las últimas décadas se han puesto en marcha procesos para la ordenación del área central, estos han estado encaminados más a la cuestión de la gobernanza que a la de la planificación territorial. Así, el intento fallido de institucionalizar un Área Metropolitana

Central de Asturias, bautizada como ACA o AMCA, no definía un modelo territorial, ni siquiera unos instrumentos, simplemente esbozaba una estructura intermedia entre el Gobierno autonómico y los ayuntamientos. No hacen falta nuevas instituciones ni bautizar nada, el marco legislativo de Asturias ya dispone de suficientes herramientas para la ordenación del área central, solo hay que ponerlas en práctica. Sería conveniente elaborar unas subdirecciones y no parece descabellado tampoco la aprobación de PTE que regulen aspectos concretos como los suelos no urbanizables, armonizando las calificaciones, usos y aprovechamientos (Erquicia-Olaciregui, 2023). Asimismo, podrían ponerse en marcha planes mucho más contemporáneos e innovadores, que respondan a los retos que otros territorios ya afrontan, como son la cuantificación residencial en los suelos urbanizables y núcleos rurales, especialmente los de la costa, los de la periferia de las ciudades y los de espacios naturales protegidos.

Bibliografía mencionada:

- Erquicia-Olaciregui, J. M. (2023). La ordenación del territorio en el País Vasco: marco y ayuda para el planeamiento urbanístico de los municipios. *Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales*, 55(217), 897–910. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2023.217.18>
- Farinós Dasí, J. (2021). *Guía para una gobernanza efectiva del territorio: Un decálogo para la buena práctica de la ordenación del territorio en España*. Publicacions De La Universitat De Valencia. Recuperado a partir de <https://omp.uv.es/index.php/PUV/article/view/536>
- Fernández García, A. (coord.), Sevilla Álvarez, J., Ortega Montequín, M., González Parada, J.R., Álvarez-Cienfuegos Fidalgo, J. (2007). *Población, administración y territorio en Asturias*. Consejo Económico y Social del Principado de Asturias
- Gielen, E. (2017). *Costes del 'Urban Sprawl' para la Administración local: El caso valenciano* (Vol. 19). Universitat de València.
- Hall, P., & Tewdwr-Jones, M. (2010). *Urban and regional planning*. London: Routledge.
- Murcia Navarro, E. (1980). Introducción al estudio del sistema urbano asturiano. *Ería: revista cuatrimestral de Geografía*, (1), 89-150.
- Peiró Sánchez-Manjavacas, E. (2017): *Análisis de los planes territoriales sectoriales en España. Diagnóstico y tipificación por Comunidades Autónomas*, Valencia, puv (serie Estudios y Documentos 20).
- Ritter, E.H. (2005). *Handwörterbuch der Raumordnung*. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover.

Ignacio Ruiz Latierro

Director general de Ordenación del Territorio del Principado de Asturias

Llevamos más de treinta años hablando del Área Metropolitana Central, de Ciudad Astur. Le hemos dado muchos nombres y hasta ahora no ha cuajado nada, salvo unos pocos consorcios que además, a día de hoy, han superado las barreras del área central, porque incluso el Consorcio de Aguas ya se han extendido al occidente, Cogersa está implantada en toda Asturias y con el Consorcio de Transporte sucede lo mismo. No podemos decir que estos ejemplos de consorcio, que han funcionado, se correspondan con un Área Metropolitana Central, porque se corresponde ya con toda la comunidad autónoma.

El Gobierno anterior fue, especialmente al principio del mandato, muy activo en la idea del Área Metropolitana Central. Nuestra idea es otra, pero no porque no creamos en el Área Metropolitana Central, que como tal existe: es un área funcional. Hay una potencialidad municipal de los ayuntamientos que es innegable, y hay unos movimientos y desplazamientos diarios que no podemos rechazar y que no estamos sabiendo ni queriendo aprovechar sus potencialidades. Lo que sí que nos hemos negado en esta legislatura es a persistir en el error que ha conducido a nada, y hemos decidido acabar con esa idea y avanzar por otras vías.

En este momento la ordenación territorial nos la tenemos que plantear desde el principio. Nuestra ordenación viene de la época preautonómica y de la propia autonomía, como la Ley 3/1986, por la que se regula el procedimiento de creación de comarcas en el Principado de Asturias. Ya en aquel tiempo se tenía muy clara cuál era la idea de Asturias y uno de los principales objetivos de esa ley era determinar cómo se podían fusionar los municipios. Eso ha sido una situación inabordable de momento pero que, con la situación demográfica a la que estamos llegando, en algún momento tiraremos de esa ley. Posteriormente se hicieron varias directrices comarcales, pero también a día de hoy las comarcas que hemos establecido y tenemos en Asturias no se corresponden con las comarcas funcionales, y muchos municipios no se encuentran cómodos en sus comarcas.

Últimamente vengo manteniendo que quizás el principal eje comarcal que vamos a tener lo va hacer la Consejería de Sanidad con las áreas sanitarias porque, quitando lo que es el área de las ciudades grandes, en las alas y en los municipios pequeños los principales movimientos que se están haciendo en una población envejecida es precisamente hacia los centros de salud. Los centros de salud están marcando una nueva movilidad en el territorio, aunque están bastante bien distribuidos. Creo que las nuevas comarcas van a ir centradas con esas nuevas áreas sanitarias.

Hemos desistido también del concepto único de Área Metropolitana, sin hablar de las alas, porque eso estaba impidiendo el desarrollo de esa Área Metropolitana. Los municipios de las alas o los que no estaban incluidos dentro del Área Metropolitana, por decirlo de una manera sencilla, se “celaban” de las ventajas o potencialidades que iba a tener el Área Central y pensaban que iba a ir en detrimento de las alas. En ese sentido, centrarnos exclusivamente en una política de Área Metropolitana creemos que era un error y, a partir de ahora, queremos hablar simultáneamente de tres Áreas de Colaboración Intermunicipal, pero que tienen que ir desarrollándose simultáneamente con actuaciones en las alas y en el centro, de tal forma que cada una de las agrupaciones que configuran Asturias se vean potenciadas desde la Administración de forma igualitaria y contemporánea en el tiempo, sin primar unas sobre otras. Algunos ya hablan de que sería importante no solo hablar del área central y de las alas sino incluso de la zona del suroccidente como una cuarta zona. En todo caso, no podemos hablar ni centrar el debate en el área metropolitana sin hablar de zonas de actuación en las alas porque eso provoca distorsiones en el territorio y recelos municipales.

La Consejería y la Administración autonómica no ha hecho dejación de funciones; no es que haya sido un modelo de éxito, que todos sabemos que no lo ha sido, pero sí hemos tenido modelos de éxito, como el Plan Territorial de la Costa, el POLA (Plan Territorial Espacial del Litoral Asturiano) y el PESO (Plan Territorial Especial de Suelo de Costas de Asturias), con los que hemos conseguido una ordenación que yo creo nos han envidiado otras comunidades autónomas. Y vamos a seguir trabajando en planes territoriales especiales; en breve saldrá a licitación el plan territorial especial de las zonas verdes y corredores ambientales del área central. En paralelo haremos actuaciones, a partir del año que viene, para

ordenar los espacios verdes y corredores ambientales de las alas para mantener esa política equilibrada.

¿Qué proponemos como estrategia?: las Áreas de Colaboración Inter-municipal. Dado que no hemos sido capaces de crear un ente administrativo (lo que por otro lado nadie quiere en una sociedad ya excesivamente burocratizada), vamos a ver en qué son capaces y si tienen anhelos los ayuntamientos de compartir servicios. En ese sentido, está en los Presupuestos del Principado: existe una partida para subvencionar actuaciones en prestación de servicios que, de manera conjunta, hagan más de tres ayuntamientos, que voluntariamente y siempre colindantes se agrupen para acometer actuaciones de manera conjunta. Algunos ejemplos en los que vamos avanzando son los ayuntamientos del valle del Trubia, que tienen claro que tienen la Senda del Oso de manera conjunta y empiezan a asumir que contratar el mantenimiento de la senda de manera conjunta tendría ventajas para ellos y ventajas para un potencial turístico que poseen. En ese sentido, desde el Principado se les hará un convenio de colaboración para redactar unos pliegos en los que cada uno asuma la parte de sus gastos en ese mantenimiento, y el Principado los ayudará con un 25-30% del coste total. De forma análoga, las Peñamelleras y Ribadedeva quieren compartir el mantenimiento del alumbrado público. Las agrupaciones de servicios siempre van a dar mejores resultados, mejores rendimientos y menores costes. Hay otros ayuntamientos que quieren mantener parte del servicio de aguas, albergues de animales, etc.

En el área central no hay ninguna propuesta. Los ayuntamientos del área central, quizás por ser los más grandes y dinámicos, también quizás son los más duros de cara a compartir unos servicios los unos con los otros. Son muy reacios. Puede ser que sea por su potencialidad económica o por otros motivos más bien políticos, y la fuerza que pueden tener ante el Gobierno autonómico, pudiendo obtener los mismos resultados en sus demandas sin necesidad de llegar a ese tipo de acuerdo.

Puedo poner otros ejemplos de fracaso, como el PERTE (Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica) del agua, que salió, que es una de las potencialidades de las agrupaciones inter-municipales. Se presentaron varios ayuntamientos de Asturias, todos los de la cuenca del Nalón, y no se sumaron ni Noreña ni Siero. Los ayuntamientos no lo acaban de ver claro.

Nosotros pretendemos llegar al mismo objetivo final. No nos vamos a plantear estructuras administrativas, y vamos a ver si cambiamos la estrategia para llegar al mismo fin. Lo que no queremos es persistir en el fracaso. Intentamos cambiar la estrategia y buscar las agrupaciones municipales para que los ayuntamientos adquirieran una cultura de colaboración y de economía de servicios. Con respecto al tema de otros servicios mucho más básicos, y no simplemente relativos a la ordenación territorial, como pueden ser los centros formativos o la planificación de la educación y de los centros educativos a lo largo de la provincia, también hay que tener en cuenta la evolución demográfica que llevamos en varios municipios. Mieres lleva unos años con un decaimiento de población importante, con lo cual cada vez es más difícil que cada uno de esos concejos mantenga centros formativos autónomos. Igual que se explicó antes el ejemplo de las áreas sanitarias, que también está hecho desde el Gobierno autonómico, estoy seguro de que la Consejería de Educación tendrá también que ir buscando cuáles son los centros de formación en cada una de esas llamadas (como dice la Ley de Impulso Demográfico) “comarcas funcionales”, no necesariamente administrativas, para que eso siga funcionando.

Otro ejemplo muy similar es el de la Fundación Laboral de la Construcción. Cuando se puso en el centro de Asturias se puso en Oviedo, luego se abrieron centros en las alas, se abrió un centro en el occidente y se abrió otro en el oriente, ambos cerrados a día de hoy. Coinciden ahí dos aspectos, por un lado el decaimiento a la población; y por otro lado, la gente que estaba dispuesta a ir al sector de la construcción o al sector metal en un momento en que ellos también estaban atravesando una crisis importante. En estos momentos en que las necesidades de mano de obra en los dos sectores han vuelto a aumentar, yo espero que fundaciones tipo Femetal, o actuaciones de este tipo, como los centros de soldadura y la propia Fundación Laboral de la Construcción, vuelvan a repartirse por el territorio. Pero es un tema no solo de ordenación del territorio sino de las políticas a nivel autonómico en todos los aspectos. Desde mi competencia, lo que pretendemos es fomentar y que los ayuntamientos adquieran conciencia de las sinergias que ellos pueden obtener, no solamente para estos temas, sino para fondos europeos y otro tipo de servicios.

La industria agroalimentaria como estrategia de futuro para el desarrollo social del medio rural asturiano

José Francisco Corteguera Vega

*Secretario de Organización de la
Unión Comarcal de CCOO de Siero-Piloña*

Vamos a abordar la situación de la industria agroalimentaria en la comarca, y por extensión en Asturias. La comarca Siero-Piloña concentra el 30% del Valor Añadido Bruto y la cuarta parte del empleo de toda la comunidad, el 26% aproximadamente, unas 2.000 personas, en sectores tan importantes como el cárnico, el lechero, el sidrero o el conservero. Lamentablemente, no pueden estar todos representados aquí. Tenemos en la comarca grandes referencias a nivel nacional (una de ellas es Central Lechera Asturiana, otra el mercado de ganados, uno de los más importantes de España) y tenemos multinacionales como Nestlé.

Francisco Sanmartín

Director general de Central Lechera Asturiana

Aunque el título de la mesa versa sobre el sector agroalimentario, quiero escorarme hacia la parte del sector del medio rural, de los productores. No en vano, yo soy el responsable de una cooperativa láctea, exactamente de una agrupación de ganaderos, que recoge el 80% de la leche que se produce en Asturias y que agrupa el 75% de los ganaderos de leche en Asturias. Además, esta cooperativa es la propietaria, la accionista mayoritaria, de empresas agroalimentarias señeras en Asturias y en España, como son CAPSA y ASA (Asturiana de Servicios Agrarios), además de otras empresas ligadas al medio rural.

Voy a centrarme un poco en el sector de producción y en estos cuatro últimos años, hacer un poco de memoria, porque vamos a tal velocidad que las cosas se nos olvidan muy pronto. Estamos en tiempos de cambios

rapidísimos. Hace poco teníamos una reunión informativa con los compromisarios de Central Lechera Asturiana y repasábamos el entorno del mercado, lo que sucedió el año anterior y cómo vemos que va a transitar éste. Y los compromisarios preguntan qué va a pasar, preguntan por lo suyo, como por ejemplo los precios de la leche. Hace 10 años podíamos predecirlo con cierta facilidad, hoy es imposible, se debe gestionar mes a mes. Hay que adaptarse muy rápidamente. Y el sector primario y el sector agroalimentario no escapan de todos los avances que se están produciendo en el mundo en general. Tenemos como grandes desafíos, en primer lugar la desconexión de la ciudad y del medio rural, la desconexión de la ciudad y la producción de alimentos. En nuestro caso tenemos la interacción con las nuevas tecnologías, en la que sí estamos avanzando rápidamente en el medio rural. En el caso de los ganaderos de leche tienen tecnologías que están a la última, como los robots de ordeño. Pero no estamos entrando en la nueva tecnología que va a producir una disrupción, o ya está produciendo una disrupción, en todo el mundo, que es la inteligencia artificial. Y esto va a afectar también a la forma de producir alimentos, a la forma de vender alimentos y a la forma de transformar los alimentos.

Tenemos otro gran reto, que es el cambio de percepción de lo que es bueno y es malo, es decir, lo que hasta ahora era más o menos natural pasa a ser casi el causante del mal del mundo. La ganadería y la agricultura pasan a ser de conservadores del medio rural y del medio natural a ser los responsables, o una parte importante de los responsables, de la huella de CO₂, de la capa de ozono.

Tenemos grandes retos y, por otro lado, tenemos nuevas tendencias en alimentación, como la sustitución de proteínas animales por otro tipo de proteínas. Y todo esto es un cóctel muy complejo que nos está afectando a gran velocidad.

Volvamos un poco atrás, a enero del 2020, justo antes de la pandemia, cuando aún no se hablaba del COVID. En ese momento el medio rural ya estaba en la calle, es decir, que lo que vemos ahora mismo no es flor de un día sino que ya estaba latente. En aquel momento había una crisis importante de precios, como la hay todavía hoy. En marzo de 2020 se produce el confinamiento y hay una sensación de nerviosismo, los

lineales quedan vacíos. El sector agroalimentario en su conjunto, desde la producción hasta la distribución, pone un poco de calma, asegurando que es un sector fuerte y que no van a faltar alimentos. Esa fue la noticia que envió todo el sector agroalimentario. Imaginaros si en aquel momento dicen “no somos capaces a rellenar los lineales”, lo que se habría producido... Pues esto es lo que ahora está en duda, en el sentido de que Europa, no España, está replanteando su Política Agraria Común, que es una política que nació después de la Segunda Guerra Mundial para que Europa se asegurase alimentos de calidad y en cantidad suficiente. Hoy se está replanteando todo esto.

Llegamos a enero de 2024, y el sector vuelve a salir a la calle, y no solo por el tema de los precios, sino por los efectos de una regulación europea que da un giro en la Política Agraria Común, que establece unos criterios y unos plazos inasumibles por parte del sector primario y que además se hace a espaldas del sector. Se pueden hacer cosas, se puede mejorar mucho, se puede avanzar en los sistemas de cultivo y en los sistemas de sustitución de proteína animal, pero no en los plazos que están marcando ni con los cambios tan brutales que están proponiendo. Yo siempre pongo un ejemplo: una de las normas o uno de los hitos que marca la Unión Europea, es que para 2030 se reduzca en un 50% el uso de fitosanitarios en la agricultura. ¿Se puede conseguir? Pues no lo sé, porque el que está utilizando bien los fitosanitarios no puede descender ni un 1%, es decir, un ganadero que en Galicia siembra maíz, si está utilizando bien los sanitarios, la disyuntiva es tener cultivo, tener cosecha, o no tener cosecha.

Por otro lado, lo que no dicen las comunicaciones de la Unión Europea, todo lo contrario, es que esos objetivos tienen unas consecuencias. De hecho, cuando publica las estrategias “de la granja a la mesa” y la de biodiversidad, no las acompañan con una explicación de qué consecuencias tienen. Se ha pedido un estudio de esas consecuencias y no se ha publicado y, curiosamente, quien ha publicado un estudio de las consecuencias de estas comunicaciones es el Ministerio Americano de Agricultura. En sus conclusiones dice: “En todos los escenarios encontramos que las reducciones de insumos propuestas afectan a los agricultores de la Unión Europea, que reducirían su producción agrícola entre un 7 y un 12%, y disminuirían su competitividad tanto en los mercados nacionales como en los de exportación. Además, descubrimos que la adopción

de estas estrategias tendrían impactos que se extenderían más allá de la Unión Europea, elevando los precios de los alimentos en todo el mundo entre un 9%, si las medidas únicamente las adopta la Unión Europea, y un 89% si la adopción de estas medidas fuese total". Estas son las conclusiones de las políticas agrarias de la Unión Europea. Avanzar está bien, nosotros internamente pensamos que se deben hacer cosas, pero sabiendo las consecuencias, preguntándonos hacia dónde nos lleva la forma de producir alimentos de la Unión Europea, que implica necesariamente un aumento del coste. Y en eso estamos ahora; por un lado, tenemos unas mayores exigencias de todo tipo, de control, normativas, de burocracia. Por otro lado, tenemos un incremento de los costes, pero no derivado del incremento de los costes de las materias primas, abonos, etc., sino simplemente derivado de la utilización de esas materias. Y, por otro lado, lo que dice la estrategia "de la granja a la mesa" es que lo que se pretende con esto es que los alimentos sean más baratos, lo que no es cierto. Si vamos a tener que utilizar otras técnicas que nos van a dar menos rendimientos, lo que es seguro es que los alimentos van a ser más caros. Falla algo. Debemos asumir que los alimentos van a ser más caros.

De otro lado tenemos el alejamiento de las ciudades del mundo rural, que en parte se debe a que los consumidores pensamos que los alimentos van a estar en el lineal siempre, y que deben estar a un precio muy barato; y esto obviamente lo empuja la distribución, el lema de "el carro más barato". En nuestra opinión, lo del "carro más barato" se ha acabado a largo plazo. Y esto porque (en el caso de la leche es así) los ganaderos han cambiado su forma de pensar y la gente, la poca gente que se incorpora a las ganaderías, piensa de otra forma. Ya no quiere ser el que más leche produzca sino que quiere ser una persona a la que le gusta vivir en el medio rural, le gusta vivir en su pueblo, pero quiere tener una rentabilidad y quiere tener, porque debe tener, una forma de vivir adecuada, no estar trabajando las veinticuatro horas del día para no ganar nada o perder dinero. Eso ocurre con la leche, ocurre con el trigo, con las naranjas. Estamos en la situación que estamos y esto todavía no ha acabado. Vamos a entrar en un periodo en que las labores del campo, aunque es necesario hacerlas, si no se toman medidas..., en cuanto la necesidad de los agricultores y ganaderos de atender sus explotaciones baje, volverán los tractores a las carreteras.

Por otro lado, insisto, si la Unión Europea considera que el sector de la producción de alimentos no es un sector estratégico hay que decirlo alto y claro: nos suministraremos de Marruecos, de Sudáfrica o de donde sea; pero no, queremos alimentos sanos y de calidad, con otro tipo de especificaciones y más baratos, y es donde falla la ecuación, que se resume en dinero. Y si eso se produce, lo que ocurrirá es lo que está sucediendo ahora, que la gente está esperando a jubilarse, en el mejor de los casos, si no es que cierran directamente.

La caída de explotaciones ganaderas de leche es muy similar a nivel mundial. Cuando yo llegué a Asturias, hacia 1998, recogíamos leche a 7.000 ganaderos, hoy en día recogemos a 850; estos 850 producen un 33% más que los 7.000 de antes. Y seguimos perdiendo ganaderos todos los meses, a pesar de que somos una estructura de integración vertical, es decir, Central Lechera Asturiana paga sosteniblemente los mayores precios a sus socios por la leche, no solo de España sino de Europa, y aun así seguimos perdiendo ganaderos, porque el 50% de estos 850 ganaderos que recogemos ya han decidido marchar. Lo único que podemos hacer es ver cómo procuramos que ese territorio no quede a monte. E incorporarse alguien de fuera a una ganadería de leche es casi imposible, tiene un nivel de inversión enorme. Es decir, no solo se necesita precio, aunque es importante. Para que alguien decida continuar con la actividad, lo primero es que pueda vivir de ella. Y después necesita condiciones de vida; por ejemplo, una buena conectividad.

Susana Taravillo Granero
Cooperativa Kikiricoop

Voy a intentar explicar lo que es una cooperativa de trabajo asociado, sostenible y solidaria. Nuestro principal objetivo es mantener un mundo rural vivo, por lo que esta cooperativa nace para aunar esfuerzos, de gente que vinimos de fuera la mayoría y queríamos vivir en el campo y sacar adelante el concejo. Estamos en Cabranes, que es uno de los concejos más envejecidos, aunque ahora está llegando más gente. Nos daba mucha pena porque queríamos estar allí, vivir y sacarlo adelante, no venir a Asturias y trabajar en lo mismo o irnos a una ciudad. Éramos cinco

personas y la cooperativa Kikiricoop nació en el 2006 en el municipio de Cabranes. Básicamente decidimos realizar dos proyectos: uno de ellos es Asturcilla, crema de cacao y avellanas, ecológica y artesana. Lo que se pretendió fue aprovechar la avellana que había en las zonas cercanas, sobre todo en Piloña, ya que no se recogía, y pensamos que era una manera de incentivar el trabajo y tener proximidad en los ingredientes que utilizábamos. Y otro proyecto que tenemos, pues no podíamos depender solamente de una elaboración, fue el catering “Confusión Comidas”, con una vocación claramente ecológica, defendiendo unos valores sobre todo en el mundo rural. Dentro del catering, aparte de hacer eventos a particulares, organizaciones, ONG, fundaciones, etc. trabajamos los eco-comedores ecológicos rurales, que nos parece un proyecto muy bonito y muy importante, porque la mayoría de los colegios rurales no tienen comedores, no acceden a un servicio de comida saludable. Estamos trabajando en ello, aunque nos cuesta mucho por las distancias, porque al estar en un pueblecito alejado en Asturias las distancias siguen siendo un impedimento.

El proyecto de Kikiricoop se enmarca desde el primer momento en el ámbito de la alimentación sostenible y la economía social solidaria, que se centra en unos valores de igualdad entre los socios, unas condiciones de trabajo dignas y una justicia social. Algunas de las ideas que nos inspiran son la soberanía alimentaria, cocinar a partir de lo que hay cerca; el comercio justo –por ejemplo el cacao de la Asturcilla viene de otra pequeña cooperativa de Perú–; o el apoyo mutuo y el trabajo en red, que es muy importante, sobre todo para poder coexistir entre todos.

Otro de los valores que tenemos también muy en alza son los cuidados, que entra dentro de nuestros valores de feminismo. Cuando la cooperativa se montó todos teníamos hijos pequeños, y una manera de conciliar la vida laboral y la vida familiar fue que decidimos que quienes cuidaban a los hijos tendrían el mismo salario que el resto, distribuyéndose la labor entre todos por semanas. De esta manera pudimos salir adelante y conciliar un poco.

Otra de las ideas que nos inspiran es el mundo rural vivo, el trabajar allí y sacar adelante la zona rural.

Dentro de los proyectos que tenemos en marcha, hace dos años creamos también, junto con otros productores y elaboradores locales (como Fungi Natur, dedicado al cultivo del shiitake, o Trébole d'Agua, que son huertas), aunando fuerzas, la Cooperativa Agroecológica de Cabranes, con varios proyectos en marcha, como el Obrador Colectivo, gracias a una subvención (aunque claro, el problema es adelantar el dinero, porque hasta que te dan la ayuda, ¿cómo sobrevives, cómo lo haces?). Con ese proyecto, como decía, hemos conseguido un obrador colectivo que pretendemos que albergue distintos registros sanitarios y que venga gente de Asturias a hacer sus proyectos allí y poder utilizar las instalaciones. Dentro de ese mismo proyecto agroecológico está la realización de visitas didácticas para conocer el concejo, para conocer también los proyectos que tenemos del bosque de shiitake, cómo se elabora Asturcilla. También una pequeña tienda de productos locales, la mayor parte de ahí de la zona. Estamos intentando también un centro logístico, que sea un punto de encuentro de distribución de estos productos.

Dentro de la cooperativa de trabajo asociado trabajamos todos juntos y en todas las áreas. Cada uno nos especializamos un poco, pero hemos tenido que ir aprendiendo para ir avanzando hasta crear un puesto de trabajo, porque el objetivo de la cooperativa es que los socios tengan un puesto de trabajo y sobrevivir, no se puede aspirar a más. Hay veces que dentro de nuestra cooperativa y entre los socios, aunque cada uno tenga sus valores, pueden crearse conflictos, sobre todo entre lo productivo y lo reproductivo. Por ejemplo, en lo que sí estamos de acuerdo es en la sensibilidad de los trabajos de cuidados, que pretendemos que siempre estén integrados y como una tarea importante de la cooperativa. Y, por supuesto, siendo un trabajo remunerado. Otros ámbitos que tratamos también sobre cuidados, a nivel interno, son las relaciones entre las socias y los socios de la cooperativa mediante asambleas, reuniones, facilitaciones y resoluciones de conflictos. Aparte de intentar producir para salir adelante, nos reunimos mucho, hablamos mucho, porque tiene que haber una comunicación.

A nivel de territorio, intentamos cuidar el espacio donde vivimos, aprovisionándonos de materias primas, contratando a personas de nuestro entorno, generando algo de empleo local dentro de nuestra escasa ca-

pacidad. Por ejemplo, con el catering sí que conseguimos contratar gente para eventos, sobre todo cuando nos dan eventos grandes.

Otro de los ámbitos a nivel global es la producción de alimentos sostenibles a base de producto ecológico y de comercio justo y, a nivel comunitario, cuidamos el impacto que tenemos en el mundo rural del que somos parte.

A nivel reproductivo, como ya comenté, tenemos el turno de niños. Los permisos de maternidad y paternidad son más amplios de lo que dice la ley. Y fomentamos la jornada máxima de treinta y cinco horas, lo que es difícil con toda la competitividad que hay, aunque seguimos creyendo en ello.

A nivel interno generamos espacios de comunicación que son muy interesantes. También viene gente de la zona con sus proyectos, a explicarlos, pues siempre intentamos colaborar entre todos. Dentro del mundo rural intentamos ser un apoyo para que la gente sienta que puede sobrevivir allí, que no es fácil pero se puede. Y sobre todo, incentivar la agroecología.

Apostamos por una alimentación saludable que genere beneficios sociales y medioambientales.

David González

Director ejecutivo de la Agencia de Ciencia, Competitividad Empresarial e Innovación Asturiana (SEKUENS)

No voy a hablar de lo que es la industria agroalimentaria ahora. Quiero imaginarme (para eso estamos en Sekuens) lo que va a ser la industria agroalimentaria del futuro. Conocemos los problemas, porque se están exponiendo aquí, pero quiero que Asturias levante la cabeza en muchos sectores y nos imaginemos cómo hacer la historia del futuro o la industria del futuro. Y eso es lo que nos va a dar la salida, porque hay que resolver los problemas de ahora, pero hay que tener una visión a futuro y podemos equivocarnos, o no, pero por lo menos hay que estudiarlo.

Sin ser tampoco muy experto en industria alimentaria (yo vengo más de la parte de ingeniería), cuando viajas por el mundo ves que hay como

modelos: un modelo anglosajón, muy basado en la innovación, muy basado en que tengamos productos totalmente hechos en laboratorio, voy a exagerar, a partir de cultivos celulares, se habla de la “leche no leche”..., nos puede gustar más o menos, pero está pasando. Otro modelo es el que nos está hablando de cuidar el medio rural, de aumentar la productividad, de que seamos capaces de pagar lo que nos cuestan esos alimentos. En España es muy barato comer, yo viví cuatro años fuera de España y pagué ocho euros por los tomates. A mí me gusta más el modelo europeo de cuidar el medio rural que el americano, pero vamos a competir con eso, está metiendo mucho dinero en esa parte.

Imaginemos ese futuro. Hablamos de la modernización de la industria agroalimentaria. Creo que tenemos que cambiar un poco el chip, sobre todo las generaciones que llegan ahora con más nativos digitales. Por ejemplo, el tema de la digitalización del campo asturiano. Hay que conocer el campo asturiano: el 90% de la industria agroalimentaria son pequeños productores que bastante trabajo tienen como para estar pendientes de la digitalización; para eso ya están otras instituciones. Y es aquí donde introduzco el proyecto AgroCARRIO. Más que con el nombre hay que quedarse con la filosofía de este proyecto en torno a la industria agroalimentaria que vamos a hacer en Laviana.

Hablamos de regeneración rural, no pasa nada, lo rural es bueno. Asturias tiene que ser tecnológica, pero no puedes perder las tradiciones. Somos asturianos, somos rurales, eso no lo podemos perder, pero tenemos que ser tecnológicos. La industria agroalimentaria del futuro va a tener tecnología, nos guste o no. Segundo, tiene que ser industrial, tenemos que ser capaces de dar ese paso, porque la industria te da mucha potencia. Sabiendo lo pequeños que somos los productores, la única forma de tener industria es, por ejemplo, en forma de cooperativa, que es la que nos da esa fuerza para tener esa industria que necesitamos, ese emprendimiento. Son emprendedores de los que están en la tierra, pero también son emprendedores de lo que es la “parte trasera”. Hay productores haciendo no el “Alimento del Paraíso”, sino el “ingrediente del paraíso”. En Asturias hay una empresa que a partir de algas saca agar-agar y la productiva es del 150-200%, porque va a la industria farmacéutica. Igual tenemos que pensar en una Asturias donde tenemos “Alimento del Paraíso” e “ingrediente del paraíso”, con un gran valor añadido.

Tenemos cultura y tenemos el turismo, cada vez más en alza. Y por qué no va ser la industria agroalimentaria una atracción. El proyecto AgroCARRIO está en Laviana, va estar sobre un castillete en una zona minera del pozo Carrio. Cuando vamos a hacer una industria agroalimentaria del futuro tenemos que pensar en que el nombre tiene que ser bonito, el sitio también, y después tenemos que pensar no solo en productores, tenemos que pensar en científicos, en emprendedores, en gran industria y también en pequeños empresarios. Tenemos que pensar en conectividad. Yo por qué me voy a ir al medio rural, o por qué me voy a venir a Asturias..., pues no por el verde, sino porque haya un proyecto interesante, porque me ofrezcan seguridad, y necesitamos conectividad. Y todo esto tiene que ser integral. Y después tiene que ser europea, hay que estar y tener influencia en las políticas europeas y estar con las tendencias que se están desarrollando en ese entorno.

Es importante la parte tecnológica: qué hacemos en tecnología, qué vamos a hacer en AgroCARRIO. Va a ser un tema de experimentación, pero experimentación del Serida (Servicio Regional de Investigación y Desarrollo Agroalimentario del Principado de Asturias), y eso es bueno, porque ya están trabajando en la parte científica. Es experimentación en temas que ahora mismo no están sobre la mesa. Por ejemplo, vamos a poner un invernadero totalmente sensorizado, un invernadero que, para que vean un ejemplo, va a tener un plástico que va a ser capaz de aumentar la productividad de cualquier cultivo solo manejando la luz. Otro ejemplo es un invernadero que vamos a tener para que la gente pruebe a hacer un cultivo hidropónico, o cómo hacer un cultivo en suelos que tenga más impactos, la gestión del agua... Y eso hay que hacerlo en un entorno en el que la gente pueda ir a experimentar y a probar.

Otro tema muy importante son los bioprocesos. Hay una empresa que se va a instalar en Asturias que coge las moscas soldado negras, las divide en tres y una parte del cuerpo de la mosca vale para fertilizantes, otra para producir proteína animal y la tercera para plásticos. Este es el futuro que está viniendo: hay gente trabajando con encapsulamiento de productos activos químicos.

Pero esas *startups* son pequeñas, son como nosotros, tiene que industrializarse, pero para eso necesitan una preindustrialización, unos reac-

tores que en vez de producir a escala de laboratorio, cinco litros de esos principios activos, puedan pensar en hacer una nanopartícula estable de trescientos litros. Eso en España no lo hay, pues pongamos un espacio de biorreactores de preindustrialización, que las empresas que vengan y se instalen aquí tengan una infraestructura que les permite hacerlo. Y después que todo eso, se lleve a la parte del productor de la industria agroalimentaria. Esto es un proceso largo. Un modelo productivo no se cambia a corto plazo. Hay que tener las cosas claras, un objetivo y ser conscientes de que llevará unos años.

Y ya para terminar, está la industrializadora, que siempre tiene que tener una parte cultural. La sociedad no puede permanecer totalmente ajena a lo que está pasando con la innovación tecnológica en la industria agroalimentaria, tiene que ser parte de ella porque es un tema cultural. Tenemos que ser capaces de entender por qué pagamos por un litro de leche de Central Lechera Asturiana más que por otro, tenemos que entenderlo, eso es una sociedad madura. Tenemos que poner el foco en esa innovación, en ese futuro y ser valientes y conscientes de que ese es el camino, o por lo menos apostar por ello. Lo que no debemos es no hacer nada.

Una movilidad sostenible para la articulación territorial de Asturias

Manuel Antonio Huerta Nuño

Director de la Fundación Juan Muñiz Zapico de CCOO de Asturias

Hace poco se celebró un pleno monográfico en la Junta General del Principado sobre los incumplimientos del Ministerio de Transportes. Se habló del tema ferroviario, del vial de Jove... Al final hablamos de temas muy recurrentes, de desarrollo de planes de movilidad, de zonas de bajas emisiones, de carriles bici, de transporte privado eléctrico, de aparcamientos disuasorios, de creación de itinerarios seguros escolares (también desde una perspectiva de género), de la llegada –o no, ya veremos– del centro logístico de Amazon y un largo etcétera.

En esta breve introducción quería poner el punto en dos o tres cuestiones. Hay que tener en cuenta que el número de personas usuarias de transporte público está creciendo. En 2023 fueron cerca de quince millones de viajes los realizados en Asturias, cifras que superan a las anteriores a la pandemia del covid. Estas cifras en parte, o quizás sobre todo, se deben al “Plan Conecta”, que apenas lleva un año funcionando: un abono único que por un importe máximo de treinta euros al mes te permite utilizar toda la red de transporte público de Asturias. Es un camino a seguir y se espera que siga creciendo. Por ejemplo, se prevé reorganizar las líneas, crear líneas exprés para comunicar distintas poblaciones o la gratuidad del transporte ferroviario.

Estamos desarrollando políticas que hablan de articular el territorio, y también de frenar el despoblamiento. Se habló en otra mesa del Área Metropolitana, aunque yo prefiero Área Central. Efectivamente, es donde están las industrias, los mayores movimientos de transporte público, de mercancías, la mayor parte de la población. Pero no debemos olvidar que estas políticas tienen que tener en cuenta las características territoriales y poblacionales de Asturias. ¿Área Central? Sí, pero también las alas y zonas de montaña. Yo creo que esas políticas tienen que extenderse por toda Asturias, en la línea de las Áreas de Colaboración ya menciona-

das. Herramientas, las tenemos. En Asturias tenemos una Estrategia de Movilidad Sostenible, está el Plan de Movilidad Multinodal en el Área Metropolitana de Asturias, dentro del cual está el Plan Director de Infraestructuras de Movilidad. Alguna actuación de la que habla este plan es, por ejemplo, el desarrollo de la ZALIA, a ver si lo vemos algún día. En el mismo Plan se contemplaba, en este caso ya se hizo, el tercer carril de la “Y”, o el desdoblamiento de la AS-17 entre Bobes y San Miguel. Son actuaciones que pueden ser importantes siempre y cuando se hagan bien. Estamos hablando de movilidad sostenible. Cito textualmente lo que dice el Plan Director sobre el desdoblamiento de la AS-17: “Prenden adoptar medidas de sostenibilidad, carril bus, carril bici u otro que no permita la circulación del vehículo privado. En cualquier caso, no debería incrementarse la capacidad de la vía en beneficio del vehículo privado”. Viendo lo que se hizo en la “Y”, uno es poco optimista en que se cumplan esos criterios de sostenibilidad. Al final se sigue potenciando el transporte privado por carretera cuando el camino debería ser otro.

El que creo que debe ser el eje central y fundamental de la articulación territorial en Asturias y de la movilidad es el ferrocarril. Algún día llegará la Alta Velocidad a Asturias, aún no la podemos considerar como tal. También está en el debate la no llegada de los trenes Avril. Sobre el AVE, se vislumbra un futuro en el que vendrán turistas, pensionistas..., vendrán -y utilizo una expresión que me parece aberrante-: “refugiados climáticos”. También servirá para que los asturianos sigamos emigrando. Esperemos que también sirva para que la economía crezca, se creen puestos de trabajo en esos sectores que se verán beneficiados.

Pero, sobre todo, más que en el AVE, el tema del ferrocarril lo centraría en tres puntos. El primero: el acceso al HUCA. El Plan Director mencionado antes contempla el desarrollo de los accesos al HUCA, pero no desde el ferrocarril, sino mediante transporte por carretera, a pesar de ser un punto nodal tan destacado. En segundo lugar, ese mismo Plan, directamente descarta el acceso ferroviario al aeropuerto, deja la puerta abierta, y cito textualmente, “a contemplar su vinculación a un posible desarrollo del corredor transcantábrico”. Y el tercer punto, que creo que es el fundamental, es el relativo a las Cercanías. Asturias tiene una red ferroviaria de Cercanías, tanto de ancho métrico (antigua Feve) como de ancho ibérico (Renfe), que debería ser la envidia de Europa. Se trata de

una red excepcional vinculada a todo un proceso industrial y social que se está dejando morir. Apenas hay inversiones. Es cierto que hay un Plan de Inversiones de Cercanías en Asturias de casi 1.600 millones de euros pero, ¿dónde están los resultados? Hay una gestión pésima, incumplimientos de horarios, cuando no directamente supresión de servicios. Esas inversiones en infraestructuras no las vemos. Las unidades que circulan en Asturias, de media, tienen más de treinta años de antigüedad. Un desastre cuando, insisto, debería ser el eje fundamental.

A veces se habla de la supresión de paradas para mejorar el servicio de las cercanías ferroviarias y, de manera paralela, se habla de que hay que tomar medidas para evitar el despoblamiento rural. Seguro que hay otras medidas que no pasen por suprimir esas paradas. Pongo un ejemplo muy clarificador: yo soy de Trubia y me desplazo a Oviedo en transporte público, tanto en tren como en autobús urbano. La línea de tren entre Trubia y Oviedo tiene nueve paradas y tarda veintiún minutos en realizar el trayecto, con muy poco usuarios; la línea de autobús hasta la calle Uría tarda entre treinta y cinco y cuarenta y cinco minutos, el doble que el tren, y tiene veinticinco paradas, con casi todos los vehículos repletos. Eso hace pensar que quizás el problema no sean las paradas y sí el cambio de concepción de lo que debería ser un transporte público.

José Alberto Ramos Flecha

*Secretario general del sector ferroviario de la Federación de
Servicios a la Ciudadanía de CCOO de Asturias*

Para poder hablar de un modelo sostenible de movilidad tendríamos que hablar de descarbonización de los principales modos de transporte: aéreo, marítimo y transporte por carretera, y sustituirlos por modos electrificados o de emisiones cero en CO₂ y gases de efecto invernadero, así como de adecuar las infraestructuras a las necesidades, optimizando y adaptando las existentes antes de iniciar nuevas actuaciones en esta materia, y favoreciendo o dando prioridad a aquellas que son más eficientes y respetuosas con esos objetivos, como son los medios de transporte colectivo públicos y en especial el ferroviario.

La urgencia climática sería uno de los motores de este nuevo paradigma, si hacemos caso a las evidencias científicas sobre el cambio climático y las consecuencias que tendría para la humanidad. Y la imperiosa necesidad de independencia energética para un país como España, y para una Unión Europea, sin las materias primas necesarias y netamente importadoras de hidrocarburos, para quienes tengan en cuenta las cuestiones monetarias como principal motor de cambios.

Las estrategias pasan actualmente por la electrificación del parque móvil de vehículos o la sustitución del petróleo por otro tipo de combustible, o por el hidrógeno verde, aún por desarrollar, en especial para el sector aéreo y marítimo. Todo ello pendiente de inversiones en la fabricación, transporte y posterior implementación, para lo que se están moviendo importantes subvenciones públicas.

Mientras todo esto llega a buen puerto, la iniciativa para hacer que la movilidad actual se dirija a una movilidad sostenible ha de partir de las diferentes Administraciones públicas, para incentivar y regular modos de transporte más eficientes y menos contaminantes y hacer un uso eficiente de los medios con los que cuenta.

Ley de Transportes y Movilidad Sostenible del Principado de Asturias

Los instrumentos legislativos y las buenas intenciones ya existen, por ejemplo, en el preámbulo de la Ley 12/2018, de 23 de noviembre, de Transportes y Movilidad Sostenible del Principado de Asturias se lee:

“La Ley el Principado de Asturias 1/2002, de 11 de marzo, del Consorcio de Transportes de Asturias, primera disposición legal en la materia, creó un ente público con las competencias, representatividad y capacidad técnica suficientes para ejercer funciones en materia de coordinación y control, planificación de infraestructuras y servicios, establecimiento de un marco tarifario común con sus correspondientes títulos de transporte y compensaciones económicas entre los diferentes operadores que garanticen el equilibrio del sistema: el Consorcio de Transportes de Asturias. La creación de este ente respondió a la necesidad de articular un sistema de transportes más eficiente y, también, de apoyar la ordenación territorial, minimizar los gastos globales del transporte, incluidos

los costes externos, y reducir el uso del transporte privado en beneficio de la demanda de transporte colectivo, contribuyendo así a la mejora del medio ambiente y a un uso más racional y eficiente de las infraestructuras viarias de Asturias”.

Renfe y Consorcio de Transportes

Veintidós años después, parece ser que Renfe se va a incorporar a este consorcio para coordinar y adaptar los servicios ferroviarios a las necesidades de la sociedad asturiana, con una nueva malla horaria de la que nada sabemos aún.

En el punto 7 del mismo preámbulo dice:

“Este nuevo modelo de movilidad ha de ofrecer alternativas al basado en el uso del vehículo privado motorizado mediante el fomento del uso de modos de transporte más sostenibles, como son la marcha a pie, la bicicleta u otros medios de transporte activo llamados a ganar protagonismo en el futuro y que cuentan con todo un Título encaminado a ordenar las actuaciones públicas de fomento de estos medios de transporte desde las diferentes Administraciones públicas con alguna competencia en la materia. El transporte público también debe jugar un papel trascendental en la reducción de los impactos ambientales y sociales asociados a la movilidad, mediante su potenciación a través de la mejora de sus condiciones de prestación, garantizando así un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles. Para ello, en ejercicio de la potestad legislativa del Principado de Asturias, se ha considerado necesario regular las condiciones de prestación de las actividades de transporte propiamente dichas desde un enfoque integral, abordando todos los modos y la interrelación entre otros, así como en sus aspectos de relación con la ordenación del territorio, el urbanismo, el régimen local, la protección medioambiental y el desafío del cambio climático, resaltando muy especialmente la posición del Consorcio de Transportes de Asturias como el ente público encargado de la gestión conjunta del servicio de transporte público de viajeros y del fomento de la movilidad sostenible a través de la cooperación y participación interinstitucional...”.

Intermodalidad

La intermodalidad sigue siendo una asignatura pendiente. Avilés es la única estación intermodal, al menos nominalmente, porque se encuentran en un mismo emplazamiento autobuses interurbanos, urbanos y trenes. En el resto no existe y ahora se vuelve a incluir en la agenda de promesas y proyectos ante los escándalos e incumplimientos ferroviarios.

Ley de Movilidad Sostenible

La futura ley de movilidad sostenible se asienta en los siguientes principios, ejes y objetivos, que figuraban en el proyecto de ley entregado a las Cortes en diciembre de 2022 para su aprobación en 2023 y que con el adelanto electoral se ha pospuesto para esta nueva legislatura. El Consejo de Ministros ha aprobado y remitido a las Cortes Generales el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible en su reunión del 12 de febrero de 2024. Se inicia ahora la tramitación parlamentaria del texto, por la vía de urgencia, con el fin de que la ley pueda aprobarse antes de que termine el año:

- Un derecho social. Por primera vez, la ley reconocerá la movilidad como un derecho de toda la ciudadanía y un elemento de cohesión social que contribuye a la consecución del Estado de bienestar. La movilidad deberá ser accesible e inclusiva y ofrecer soluciones para todas las personas, de tal manera que las Administraciones deberán trabajar de forma coordinada para garantizar este derecho, con especial énfasis en las necesidades de movilidad cotidiana de toda la ciudadanía, incluyendo el ámbito rural. También se pone de manifiesto la importancia estratégica del transporte de mercancías, como sustento de la actividad económica del país.
- Limpia y saludable. El transporte es responsable del 27% de las emisiones de gases de efecto invernadero, por lo que urge avanzar en la descarbonización del sector para cumplir con los compromisos internacionales. Además, es también responsable de otras emisiones contaminantes (gases y partículas), así como de ruido, todo ello con importantes efectos en la salud, especialmente en entornos urbanos. En este sentido, la Agencia Europea de Medio

Ambiente estima en más de 25.000 las muertes prematuras que se producen cada año en nuestro país por la mala calidad del aire. Por ello, es imperativo avanzar hacia una movilidad respetuosa con el medio ambiente y la salud que contribuya, además, a mejorar la calidad de vida de las personas.

- Invertir mejor al servicio de la ciudadanía. El cuarto pilar del anteproyecto de ley apuesta por mejorar la calidad de las decisiones de inversión y gasto en transporte y movilidad, así como por incluir nuevas herramientas que permitan una mayor participación pública y transparencia en el proceso. Así, la ley recoge gran parte de las recomendaciones de la AIREF y otros organismos, estableciendo análisis ex ante y ex post que garanticen la rentabilidad socioambiental de todas las actuaciones, y mecanismos de transparencia y rendición de cuentas sobre las decisiones adoptadas.
- Un sistema digital e innovador. La ley incluye la creación del Espacio Integrado de Datos de Movilidad (EDIM), donde empresas de transporte, gestores de infraestructura y administraciones compartirán sus datos, lo que permitirá optimizar la toma de decisiones de todos los actores a la hora de planificar tanto la ejecución de nuevas infraestructuras, como la puesta en marcha de nuevos servicios, con el fin de adaptarse a las necesidades reales de los ciudadanos. Así, el instrumento digital aglutinará información actualizada sobre movilidad, como la oferta y demanda de los distintos modos de transporte, y ayudará a fomentar la creación de nuevos servicios de valor.
- Para lograr todos estos objetivos y constituir una política de transportes y movilidad que ponga al ciudadano en el centro de la toma de decisiones, se hace imprescindible la cooperación entre las tres administraciones: Estado, comunidades autónomas y ayuntamientos.
- Para ello, la ley crea el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, que facilitará esta coordinación, para cuyo desarrollo el MITMA (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) solicitó asesoramiento financiado por la Comisión Europea, que está en proceso de ejecución. Este sistema consta de varios instrumentos:

un foro de cooperación entre todas las Administraciones, el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible; un órgano consultivo para facilitar la cooperación de éstas con el sector y los usuarios; un instrumento digital para garantizar la disponibilidad de datos relativos a la movilidad (EDIM); y un documento a modo de marco de orientaciones para la planificación de una movilidad sostenible que se coordinará con todas las Administraciones (DOMOS).

La nueva Ley garantiza la contribución financiera del Estado para la movilidad sostenible en el ámbito urbano y metropolitano mediante un sistema homogéneo para todas las ciudades y predecible en el tiempo. Además, establece la obligación de que las Administraciones velen por incentivar y promover las soluciones de movilidad más sostenibles, priorizando la movilidad activa y el transporte público colectivo. Se trata de avanzar en la transformación “de la ciudad de los coches” a la “ciudad de las personas”.

Además, se introduce la obligación de que las empresas con más de 500 trabajadores por centro, o 250 por turno, dispongan de planes de movilidad sostenible al trabajo, una herramienta imprescindible para descarbonizar el transporte en los trayectos de ida y vuelta al trabajo. Las empresas pueden optar por distintas alternativas, como potenciar la movilidad activa, la eléctrica, la compartida o el transporte colectivo, o bien apostar por flexibilizar los horarios de entrada y salida y el teletrabajo.

Asimismo, las empresas del sector del transporte deberán calcular su huella de carbono y comunicarla a los usuarios finales, e impulsar sistemas de gestión ambiental y de la energía.

También se promueve habilitar caminos y entornos escolares seguros, saludables y sostenibles, que permitan a niños y niñas ir al colegio de forma activa y autónoma. Y se establecen mayores exigencias en la planificación de los transportes y la movilidad.

A nivel estatal se elaborará un Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM), y para los municipios de entre 20.000 y 50.000 habitantes se establecen los Planes de Movilidad Urbana Sostenible Simplificados. También se establece que los planes de movilidad urbana sostenible deben contener medidas de ordenación de la distribución urbana de mercancías cooperando con otros municipios colindantes

para el establecimiento de criterios homogéneos, medida largamente demandada por el sector para facilitar el transporte y la logística de última milla entre núcleos urbanos colindantes.

Poco más que añadir, salvo desearle suerte y que su andadura empiece pronta y fructíferamente. Pero si el modelo de cooperación municipal y supramunicipal es el mismo que para el área central de Asturias, con una realidad demográfica, empresarial y sociolaboral propicia para constituir los órganos que desarrollen y apliquen estas medidas en cada concejo de manera coordinada, pero también específica y autónomamente, el futuro no se presenta halagüeño precisamente.

Apuesta por el ferrocarril

Nosotros apostamos por que el ferrocarril sea el gran eje vertebrador de ese área central (con la “Y”), conformado por la red de ancho ibérico y complementado con la amplia red de ancho métrico para dar acceso a las áreas rurales; el eje principal del transporte de viajeros, de cercanías y media distancia, reordenando los servicios para adaptarlos a las necesidades de la sociedad asturiana y estableciendo ámbitos de intermodalidad y coordinación de los medios de transporte urbanos e interurbanos, dotando a esos puntos de aparcamiento y alquiler de bicicletas y patinetes eléctricos que podrían estar incluidos en el billete único de “Conecta”, con la integración en el consorcio de los servicios municipales o empresas que ya cuentan con esa prestación, creando una red mallada y cadenciada entre todos los modos de transporte de Asturias. Igualmente, contar con una política tarifaria apropiada ayudará a estimular y propiciar el cambio del transporte individual al colectivo, como así lo ha demostrado la instauración de los abonos recurrentes gratuitos en las Cercanías, forzada por la crisis energética, y que ha servido de un esclarecedor experimento del que hay que extraer lógicas conclusiones, con la recuperación del número de viajeros prepandemia en las líneas de ancho ibérico, aunque con un menor crecimiento en las de ancho métrico.

La movilidad en las ciudades

El ámbito urbano es donde se dirime principalmente el salto a otro tipo de movilidad, propiciando y fomentando la sustitución del vehículo

privado como modelo totalitario por otros modos más pacíficos: peatonal o en bicicleta, y complementado por una buena red de transporte público y de aparcamientos disuasorios, integrando el coste del estacionamiento con el transporte público que permita ganar espacios saludables de convivencia. Y como origen y destino de los flujos principales por motivos laborales, de estudios, de gestiones administrativas o comerciales, con la consiguiente coordinación y ordenación de aquéllos.

Actualmente, no hay ninguna de las principales ciudades asturianas que cuente con una zona de emisiones reducidas en vigor.

Mercancías

En cuanto a las mercancías es más escueta la dedicatoria en la web ministerial:

“En el ámbito de las mercancías, la Ley reconoce su transporte como un servicio indispensable para la sociedad, tal y como se puso de manifiesto durante la crisis del covid, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica. Muchas de las medidas para impulsar este sector se adelantaron en la tramitación del Real Decreto-Ley de medidas para mejorar la sostenibilidad del sector del transporte por carretera y las condiciones laborales de los conductores. Se apoyará también la actuación de otras Administraciones mediante la publicación de directrices, guías y documentos de buenas prácticas.

También se apuesta por la gestión eficiente en las terminales de transporte, la implementación de carriles reservados a transporte colectivo o vehículos de alta ocupación y el establecimiento de puntos de energías limpias en puertos y aeropuertos”.

La realidad es tozuda: el transporte de mercancías por ferrocarril ocupa menos de un 5% del total. El medio más eficiente y menos contaminante está relegado en las prioridades de planificación e inversión; las autopistas ferroviarias se empiezan a esbozar; este miércoles, 20 de marzo, se ha inaugurado el tramo de Algeciras-Zaragoza y se prevén nuevas rutas con el apoyo de los fondos europeos como alternativa al peaje a las autovías, ninguna para el noroeste; con la reciente inauguración de la variante de Pajares apta para transporte mixto se abre una oportunidad para desarrollarla dentro del corredor del Arco Atlántico o de otros com-

plementarios, como podría ser la Ruta de la Plata, vertebrador del oeste peninsular y alternativo al paso obligado por Madrid, si finalmente se decide su reapertura.

Hasta ahora, las intenciones no han pasado de cambiarle el título al plan de inversiones de transporte de mercancías con cada nuevo relevo del ministerio. Sigue sin haber trenes de más de 750m ni las instalaciones que los puedan albergar.

En Asturias sabemos algo de eso con un proyecto de estación de mercancías intermodal que no ha pasado del papel, dentro de la ZALIA de Gijón, que no acaba de ser más que un gran parterre de plumeros de la Pampa, y con una autopista marítima de Gijón a Nantes, continuación de la ferroviaria, que no encuentra valedor institucional ni empresarial para que vuelva a ser operativa.

La integración de centros logísticos de relevancia con grandes flujos de transporte de mercancías, según las previsiones avanzadas, no tiene en cuenta la coordinación con el transporte por ferrocarril mediante contenedores que los hacen especialmente útiles por su paletización, seguimiento y distribución por carretera. De hecho, los habituales trenes de contenedores han desaparecido del panorama ferroviario asturiano.

Sería fundamental que, al igual que en el transporte ferroviario de viajeros, existieran obligaciones de servicio público para el transporte de mercancías para las autopistas ferroviarias, transporte de mercancías peligrosas y, vistas las ausencias, incluso para el tráfico combinado de contenedores.

Flujos turísticos

Igualmente tendría que incluirse en esta movilidad sostenible, que como estamos viendo hace referencia a los modos de transporte, los flujos de movilidad como el turístico que deviene en los últimos tiempos en masificación y congestión de los espacios urbanos y naturales. En algún momento habrá que debatir cómo de sostenible es la movilidad de los megacruceros marítimos o las subvenciones a las líneas aéreas para establecer rutas en los periodos vacacionales, las capacidades disponibles y asumibles y las limitaciones a establecer para que el impacto no sea indeseable.

Otra faceta para consolidar la nueva concepción de la movilidad sostenible es la educativa y divulgativa, para hacerla llegar al mayor número de personas, trasladando la importancia de desarrollar actitudes y comportamientos responsables y respetuosos con los derechos de toda la ciudadanía a la salud y a un medio ambiente apto para el desarrollo humano integral y respetuoso con la biodiversidad, derechos establecidos en la Constitución Española en los artículos 43: 1. Se reconoce el derecho a la protección de la salud. 2. Compete a los poderes públicos organizar y tutelar la salud pública a través de medidas preventivas y de las prestaciones y servicios necesarios. La ley establecerá los derechos y deberes de todos al respecto. 3. Los poderes públicos fomentarán la educación sanitaria, la educación física y el deporte. Asimismo facilitarán la adecuada utilización del ocio.

Y Artículo 45 1. Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo. 2. Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva. 3. Para quienes violen lo dispuesto en el apartado anterior, en los términos que la ley fije se establecerán sanciones penales o, en su caso, administrativas, así como la obligación de reparar el daño causado.

Fiscalidad sostenible

Para ello, y para cumplir también con otro mandato constitucional, se ha de contar con una fiscalidad sostenible y progresiva para poder hacer frente a todos los estímulos e incentivos e inversiones en infraestructuras (artículo 31.1. Todos contribuirán al sostenimiento de los gastos públicos de acuerdo con su capacidad económica mediante un sistema tributario justo inspirado en los principios de igualdad y progresividad que, en ningún caso, tendrá alcance confiscatorio. 2. El gasto público realizará una asignación equitativa de los recursos públicos, y su programación y ejecución responderán a los criterios de eficiencia y economía.), articulando medidas que penalicen los modos más contaminantes y favoreciendo a los más eficientes, por ejemplo, gravando las externalidades negativas en los balances contables y desgravando las externalidades positivas.

Conclusión

Una visión integral, coordinada y multidisciplinar, planificada y sostenida en el tiempo de todos estos factores resulta imprescindible para conseguir el objetivo y el reto de lograr una movilidad sostenible.

Carmen María Canteli Delmiro
Asociación de Vecinos y Vecinas de Granda

Somos una parroquia de unos 1.700 habitantes, sobre unos 9,7 Km² de extensión, ubicada a ambos márgenes de la N-634. Muy pocos usuarios la sitúan, no tenemos indicador, aunque recientemente se colocó uno en la rotonda.

Esta parroquia incluye 13 núcleos de población, entre ellos Parque Principado y Colloto, más populares y conocidos, a través de anuncios, algunos engañosos, que sitúan en Colloto establecimientos y o servicios que están en Granda o viceversa.

Granda siempre se movió hacia Oviedo para dar respuesta a sus necesidades sociales, sanitarias, escolares, lo que influye en su evolución como pueblo.

La situación geográfica de Granda contribuyó al asentamiento de industrias, y estas se multiplicaron desde la década de los setenta, transformando la zona de núcleo rural en zona industrial.

Esta evolución debería conllevar la misma dinámica de nuevos servicios, siendo el más imprescindible el transporte público, por la movilidad generada en las industrias implantadas y las necesidades de los trabajadores de las mismas.

La AA. VV. “Valeriano León”, que represento, está integrada por 280 unidades familiares y se constituyó en 1979 con periodos de más o menos actividad según las necesidades de la parroquia, derivadas de la situación generada no solo por el cambio de actividad de la zona y la problemática, sumada a la falta de programación del suelo destinado a las construcciones, que se implantaron de forma dispersa y en sitios imprevisibles. A partir de los años 80 se fue concretando la zona industrial de

forma bastante aleatoria y el resultado lo apreciamos hoy en polígonos y naves sueltas, entre las viviendas.

Desde esa época venimos reivindicando un transporte público, por razones como la contaminación e intensidad de tráfico que dificulta la movilidad. Contaminación que, sumada a las quemas del poblado de La Sierra, hacen una “Granda negra en un Siero verde”.

El medio de transporte público de Granda es el ALSA, que tiene una periodicidad de una hora en la actualidad, ya que en algún periodo como el verano aumenta la frecuencia.

El TUA llegaba a la antigua Coca-Cola, y más tarde hasta Muebles Martín. Fue con la apertura de Parque Principado cuando extendieron la línea 1 hasta el centro comercial e intentaron recortar la entrada en Granda.

Los vecinos y vecinas, que ya se habían anticipado en 1999 con una solicitud avalada por 2.400 firmas, lo reivindicaron en el Pleno del 26 de julio de 2001, con su protesta y la petición de extender la línea TUA hasta la rotonda de Tiñana. Se aprobó una resolución consensuada por los grupos municipales.

Estas mociones se fueron repitiendo, y en 2007 el ayuntamiento realizó un convenio de colaboración con Feve, para poner un apeadero en la zona de Castañera.

Dos vecinos/as donaron unas parcelas para aparcamiento y Castañera figuró en el horario de Feve. Después de múltiples gestiones no se llegó a concretar.

Una vez más seguimos reivindicando servicio de bus urbano.

El concejal responsable de Transportes nos informaba que seguía negociando con Oviedo pero, soluciones, ninguna.

Hemos mantenido reuniones con el Ayuntamiento de Oviedo.

La solicitamos con el Consorcio de Transportes de Asturias (CTA), a través del concejal con responsabilidad, sin ningún resultado.

En 2016 presentamos unas propuestas de ampliación del recorrido del bus hasta el Jarana, junto a la rotonda de Tiñana. Sin respuesta.

En 2019 se representó un plan de movilidad para Siero (planteado por Podemos), que no se llegó ni a negociar.

La prensa informó en 2019 de una reunión en el Consorcio entre Susana Madera y Jorge García, para elaborar el Plan de Movilidad. Sin noticias.

Pese a la falta de comunicación y la búsqueda de soluciones, esta AA. VV. siguió perseverando y enviando al equipo de Gobierno y a todos los partidos de la Corporación (a finales de verano) las necesidades de la zona, y entre ellas ocupa un lugar preferente el transporte, para que pueda ser presupuestado para el ejercicio siguiente.

En entrevista mantenida con este equipo de Gobierno en 2023, nos informan que el transporte Alsa termina la concesión en 2024, por lo que solicitamos una entrevista con el Consorcio de Transportes para tratar nuestra situación, trasladar las propuestas y ver qué incompatibilidades pueden surgir de dos servicios en la misma zona.

En este momento, Alsa pasa cada hora. El servicio de búho, solo para en Granda Este. El TUA no amplía el recorrido.

La zona industrial (polígonos) en este momento está viendo crecer el número de personas empleadas, con lo que la contaminación y la movilidad van en aumento.

Es de reseñar el problema de seguridad vial que generan las personas trabajadoras que caminan por los arcones de la N-634 desde la parada del TUA hasta su puesto de trabajo.

Los polígonos que podrían ser beneficiados con este servicio serían: Perogran (que incluye la Roza, Les Peñes y Promogrande), Granda I y Granda II, y Proni (Granda-Meres). Sumarían unas 500 personas aproximadamente y cerca de 3.000 personas empleadas, más los usos indirectos, como clientes, comerciales, proveedores, etc.

Entendemos que el Ayuntamiento debe velar por que los vecinos y vecinas de Granda y las personas trabajadoras de los polígonos tengan garantizado el transporte público, con la regularidad, asiduidad y horarios correspondientes al volumen de movilidad actual.

Asimismo, creemos que el CTA debe ser el encargado de definir las mejores opciones para dar respuesta a las necesidades de las personas usuarias.

Jorge García
*Viceconsejero de Infraestructuras y Movilidad
del Principado de Asturias*

Tirando del hilo conductor del título de las jornadas, “El cambio del modelo productivo”, y uniéndolo con la temática de la mesa, una de las cuestiones que más está ya influyendo, pero sobre todo va a influir en el futuro de Asturias en los próximos diez o quince años, va a ser la evolución de la movilidad: vamos a tener un incremento de la movilidad muy notable, aunque ahora no lo percibamos.

Tenemos una apuesta muy importante, por ejemplo, por el sector logístico, que irremediablemente va a llevar asociado en incremento de la movilidad. Cuando apostamos por Asturias como polo logístico de referencia del Arco Atlántico dentro del Cantábrico, también tenemos que ver y planificar cómo queremos asumir ese incremento de movilidad, con unos parámetros de sostenibilidad y aquellos criterios que nos marca la Agenda 2020-2030 en ese marco europeo, y ahí el ferrocarril (si bien queda todo o mucho por hacer o por rehacer en Asturias) va a marcar un necesario antes y después. El ferrocarril lo fue casi todo en el transporte del desarrollo industrial de Asturias décadas atrás, y también va a ser el punto fuerte, la palanca del movimiento de bienes y de logística en el medio y largo plazo.

Cuando digo que queda todo o mucho por hacer, el punto de inflexión, como suele pasar en las infraestructuras de Asturias, que siempre llegan después de mucho tiempo de espera, de reivindicación, de retrasos veinte años después de que se empezara a construir..., es la puesta en servicio de la variante de Pajares, que ya está y muy bien, lo vemos en el día a día, en lo que nos estamos beneficiando, pero que tiene que ser también una palanca de cambio en esa transferencia modal del sector logístico de la carretera al ferrocarril, porque funciona como palanca de competitividad. Ya la tenemos hecha y en servicio. Luego está la cuestión de los tre-

nes Abril que, para entendernos, no es que se hayan retrasado un mes, es que se han retrasado dos años. Esperemos tenerlos ya pronto en servicio.

Una vez superado ese aislamiento de Asturias desde el punto de vista de la movilidad de las personas con el ferrocarril y la red de larga distancia y de alta velocidad, el esfuerzo inversor, que durante muchos años se focalizó en la variante, con importantes parones, dejaron a nuestras Cercanías sin un plan, no digo ya de actualización y mejora, sino de mantenimiento y conservación, y eso nos ha llevado a la situación en la que estamos ahora. Esta situación actual obliga a ese Plan de Cercanías, que tiene que ser algo más que un documento. Ese Plan ahora se ha reevaluado y pasa a los más de 1.500 millones, pero es cierto que por primera vez, y lo presentaba el ministro hace escasos meses en Oviedo, tenemos un cronograma que recoge una serie de obras y una serie de proyectos, que nos da también una posición fiscalizadora como Gobierno del Principado para vigilar que todo eso que está en papel tiene que estar en unos presupuestos y se pueda ir cumpliendo. Hay dinero movilizado. En ese Plan de 1.500 millones hay casi 800 movilizados, con estudios en redacción, proyectos en redacción, compra de materiales u obras en ejecución, pero aún queda muchísimo, pues estamos al principio del plan.

La cuestión es importante, hay movimiento “en papel” y obras, pero necesitamos que ese latido del tren no muera de inanición, que lo usuarios puedan ir viendo esas pequeñas mejoras, y ahí es donde nosotros, como Gobierno del Principado, trabajamos en otros puntos, también compartidos por los sindicatos. Un punto muy importante fue integrar a Renfe en el Consorcio de Transportes de Asturias, consorcio que en los años 2000 fue pionero en que pudiéramos viajar con un mismo billete en todos los diferentes tipos de autobuses urbanos e interurbanos, y que no se hiciera también en el ferrocarril era una anomalía: que Renfe no estuviera sentado en ese consejo de administración para ser partícipe y colaborar, pero también desde el punto de vista del consorcio y de la intermodalidad, poder exigirles ciertos cambios. Empezaremos a trabajar con ellos porque tenemos que mejorar el mapa concesional, un mapa de transporte por carretera que tiene muchas anomalías, y se nos abre la oportunidad de trabajar en dos ámbitos a partir del año 2025, dos ámbitos que han estado demasiado olvidados.

En primer lugar, el ámbito rural, con sus cabeceras de comarca. En aquellos lugares donde no es necesario, o ni cabe, un autobús, vamos a tener que trabajar con el tejido de los taxis de los diferentes municipios para poder crear líneas que bajen a las cabeceras de comarca para que la gente pueda ir a trabajar, al mercado, al médico o simplemente a socializar. Y por otra parte, la transformación digital, que nos va a permitir que hacer esas transacciones con los taxis sea una realidad, y lo sea en el entorno de Conecta, proyecto que en mayo hará un año y son ya más de 170.000 usuarios los que tienen la tarjeta. Empezó siendo solamente una ventaja competitiva desde el punto de vista de la tarifa, una forma de atraer a la gente al transporte público, pero se ha convertido en una herramienta de aumento de frecuencias o mejora de líneas allí donde, desde el punto de vista legislativo, podemos. Por eso en 2025 vamos a cambiar ese diseño de rutas con esa nueva tecnología, con la llegada de nuevas máquinas que permita que los taxistas las tengan, creando una red que facilite viajar en esas nuevas redes.

Vamos a cambiar esa manera de moverse en el ámbito rural y también, con esa inversión en tecnología, que supera los nueve millones de euros, vamos a poder abordar otro de los temas que hemos intentado hacer muchas veces desde el Consorcio, que es un transporte al trabajo pensando sobre todo en los polígonos industriales y los centros tecnológicos que funcione. Y digo que funcione porque no será por haber intentado alternativas convencionales, pero el funcionamiento de un polígono, que no tiene unos horarios tan reglados y que cada empresa tiene un funcionamiento distinto de la que está al lado, hace que el transporte regular que conocemos no funcione. Esta nueva tecnología tiene que permitirnos abrir una nueva forma de movilidad, y para ello vamos a necesitar más dinero para el Consorcio de Transportes, que a día de hoy tiene treinta y nueve millones de euros del Gobierno del Principado. Porque con estos cambios -pensando también en la movilidad sostenible, otra de las patas- el Principado estará en condiciones de que los autobuses sean menos contaminantes, nuevos o con más confort a partir del año 2025. Pero de nada sirve tener una red de transportes con vehículos eficientes si realmente no se trabaja en esa estrategia global y común, y no solamente para el área central, sino para toda Asturias. Por eso, el Plan de Movilidad, que estaba circunscrito a lo que se consideraba

el área central metropolitana, lo vamos a ampliar a todo el Principado para poder revitalizar tanto las Cercanías ferroviarias que no están en el área central como todas esas cuestiones relativas a la movilidad rural y a las cabeceras de comarca.

Aprovecho ahora que estamos en Siero para referirme a Amazon, una empresa que ha dicho que en los próximos tres años podría tener hasta mil quinientos trabajadores. Tanto la Ley de Movilidad Sostenible del Principado, de 2018, como la que se está ahora tramitando desde el Gobierno del Estado, establece que las empresas con más de quinientas personas trabajando o aquellas que tengan turnicidades de más de doscientos cincuenta, tienen que tener unos planes de movilidad sostenibles aprobados porque, una vez más, de nada sirve si ese incremento de la movilidad que la logística va a tener en Asturias se traduce en más coches. Por dos cuestiones, una por la propia movilidad y la contaminación, pero también por la equidad social, que tampoco podemos perder de vista. Cuando surge Conecta, puede ser una de las herramientas de equidad social más grandes, ya que el dinero no es una limitación para poder acceder al trabajo.

Por volver al tema de la logística, y tocando un poco la ZALIA, cuando hablamos de lo que muchos llaman “la autovía de Amazon” o “la autovía de Bobes”, en realidad es la culminación de un desdoblamiento no finalizado que viene desde Riaño y que termina en el Parque Científico Tecnológico. Casi se podría llamar “la autovía de los polígonos”, que necesita también de actuaciones por parte del Ministerio, tan demandadas casi como el enlace de Robledo entre la AS-II y la AS-66. Hablando de logística y movilidad, en torno a la ZALIA tenemos uno de los mejores suelos de toda España, a siete kilómetros del puerto de El Musel y con un ferrocarril que atraviesa el polígono industrial logístico. La apuesta del Gobierno, y así lo ha hecho con una convocatoria a los fondos europeos, es poder construir INTERZALIA como una estación intermodal ferroviaria, porque el desarrollo de la logística tiene que ser intermodal y con una gran carga al ferrocarril.

Tenemos que ser capaces de que no solo las grandes empresas tengan ese acceso al ferrocarril, que ya lo hacen porque además saben que es lo más eficiente (por ejemplo, Arcelor nos saca todo su material por ferro-

carril), en este sentido, una plataforma intermodal como tiene que ser la ZALIA, tiene que beneficiar esa ganancia de la cuota modal tanto del barco, del ferrocarril y el camión, porque esa ganancia del ferrocarril va a suponer también un incremento del tráfico rodado, pero hay que intentar localizarlo en el tráfico rodado de última milla por dos cuestiones. Una cuestión básicamente de conciliación social: los grandes viajes de camioneros en rutas largas que conllevan un desapego familiar y una complicada conciliación laboral. Y en segundo lugar, buena parte de esos tráficos podrían hacerse perfectamente en grandes convoyes multimodales de ferrocarril con cajas de camiones que van directamente al tren, y centrar el desarrollo del transporte por carretera principalmente en los tráficos medios y cortos de última milla donde no se puede llegar con el ferrocarril, lo que permitiría también tener un sector del transporte de mercancías por carretera con unas condiciones laborales, pero también sociales, mucho mejores.

La logística tiene en Asturias un gran potencial, por los espacios de Bobes o la propia ZALIA, que necesitamos ordenar para saber cómo queremos gestionar ese incremento de movilidad, que va a ser exponencial a la movilidad actual, y que no suponga ni un problema medioambiental, ni social, ni de congestión de unas vías de comunicación que en Asturias no deberían crecer ni multiplicarse por una cuestión también ambiental. No tiene sentido meterle más carriles a las autopistas, hay que hacer una apuesta decidida y definitiva por el ferrocarril, tanto para las personas como para las mercancías.

Clausura

Ángel García González
Alcalde de Siero

Vivimos en una sociedad que está en constante cambio, a veces a un ritmo vertiginoso, que nos exige ir adaptándonos a la nueva realidad. Las nuevas tecnologías, las redes sociales o la implementación de la inteligencia artificial son claros ejemplos de la rapidez con la que van evolucionando las tendencias y nuestra forma de entender y adaptarnos al mundo. Las Administraciones no estamos al margen de estos procesos y debemos hacer un esfuerzo mayor no solo para adaptarnos, sino para ponernos en vanguardia.

Nuestra región tiene una amplia experiencia en la necesidad de reconvertirse y de adaptarse a las necesidades del mercado, tratando de no perder sus señas de identidad. Lo podemos observar en materia de turismo, con una clara apuesta por el turismo responsable y sostenible en el que somos un referente que, año tras año, atrae a más visitantes; o en nuestras áreas industriales, donde la minería o la industria han ido perdiendo peso, dando paso a una mayor presencia del sector servicios. Se trata de un cambio que viene marcado por la realidad de las variaciones en las necesidades productivas y ante el que las Administraciones debemos realizar un esfuerzo para que se mantengan la actividad económica y los puestos de trabajo.

En ello centramos muchos de nuestros esfuerzos. Tratamos de simplificar y agilizar los procedimientos que permitan la creación y la implantación de empresas, tanto de un comercio de proximidad, como de un restaurante, como el de una gran empresa. Ese es el camino que debemos seguir, tratar de simplificar nuestros trámites y ser más rápidos y eficaces para atender las demandas de nuestros vecinos y de todos aquellos que intentan generar actividad económica en nuestro concejo. La simplificación y automatización de procesos, junto con los marcos normativos adaptados a la realidad, es uno de los retos que tenemos por delante y

que debemos afrontar con éxito para ser competitivos frente a otros territorios, y aumentar nuestra capacidad de atracción.

Desde Siero estamos insistiendo en la necesidad de actualizar las Directrices Sectoriales de Equipamiento Comercial del Principado de Asturias, porque la realidad de nuestro concejo, y de toda la región, han variado desde su creación.

Es evidente que establecer un nuevo marco regulador debe hacerse de forma consensuada con los diferentes actores implicados, pero eso no puede ser sinónimo de dilatarlo en el tiempo. Actualmente, tenemos una de las normativas de comercio más restrictivas de España. Esto puede provocar, por un lado, que Asturias pierda atractivo frente a otras comunidades autónomas, y que grandes inversiones, que pueden llegar a generar empleo y actividad económica, busquen otras opciones fuera de nuestra región. En nuestro concejo, las directrices regionales de comercio actuales ya están condicionando la llegada de Costco al polígono de Bobes, y como alcalde debo y tengo que luchar por intentar que se cambien.

Su apuesta por Siero supondría un paso más en el desarrollo y el crecimiento del área industrial de Bobes, que se sumaría a la puesta en marcha de la nave logística de Amazon y que, a buen seguro, serviría también para potenciar el efecto tractor de esta, pues no podemos obviar que Costco es la segunda cadena de supermercados estadounidense y, actualmente, solo está presente en Madrid, Bilbao y Sevilla. Su llegada a Siero sumaría un plus más a nuestro municipio y, por supuesto, a Asturias, porque representaría una inversión para la construcción del establecimiento de 30 millones y crearía 300 puestos de trabajo. Además, se trata de una superficie singular, ya que no es el típico supermercado, lo que nos aporta un valor añadido que atraerá a gente de fuera de nuestra región.

Todo ello puede contribuir a posicionar a Siero, en concreto, como un espacio en el que el sector servicios tenga un gran protagonismo. Hay que tener en cuenta que nuestra ubicación es un punto a nuestro favor en este sentido, gracias a la centralidad geográfica y las buenas comunicaciones. Sin embargo, estamos en desventaja frente a municipios costeros, a la hora de atraer turismo, o para otro tipo de industria que busca la proximidad a los puertos. Por ello nos esforzamos en que las condiciones

para instalarse en nuestro concejo sean las mejores posibles, con disponibilidad de suelo y con la agilización de trámites para dar una respuesta eficaz a las necesidades.

Con ello no olvidamos otros actores económicos, como pequeños productores o el comercio de proximidad. Estos se enfrentan también al reto de adaptarse a los cambios en los hábitos de consumo, cada vez más digitalizados. Por ello, desde el Ayuntamiento colaboramos en la promoción de sus actividades, y fomentamos las acciones formativas para sacarle provecho a las opciones y las posibilidades que ofrecen tanto los *marketplace* como las redes sociales para la difusión de su marca. El tejido económico, compuesto por todos aquellos que generan actividad económica en Siero, es muy importante y contribuye, en buena suma, al crecimiento de población que experimentamos y que, como Administración, nos permite trabajar para crear un lugar ideal para vivir, donde las personas puedan construir un proyecto de vida.

Ovidio Zapico González

Consejero de Ordenación del Territorio, Urbanismo, Vivienda y Derechos Ciudadanos del Principado de Asturias

Una Asturias con una realidad económica y social, incluso laboral, pensada desde hace ya cuatro décadas merece una actualización a ese pensamiento y a ese modelo, y traerlo a la realidad del siglo XXI. Y lo tenemos que hacer siempre desde una perspectiva de clase. Todo lo que suponga un nuevo tiempo y un nuevo marco de relaciones, y un nuevo modelo productivo, no se puede hacer ni sin la clase trabajadora ni contra la clase trabajadora ni a espaldas de la clase trabajadora. Tenemos que garantizar esos tres elementos.

Se celebran estas jornadas en Siero, que es uno de los puntos neurálgicos de eso que llamamos el Área Central de Asturias. Por lo tanto, conviene hacer alguna reflexión al respecto. Quizás la primera idea que habría que trasladar es que la Comarca Central, esta Área Central, debe ser algo más que el gran almacén de distribución de mercancías de As-

turias. Se puede y se debe aspirar a más. Es un primer elemento para la reflexión que tenemos que abordar.

Hablaba el alcalde de Amazon, de la importancia de Amazon, que sin duda supondrá un revulsivo a la hora de desarrollar el polígono de Bobes. Yo creo que Amazon, los tiempos son los que son, tendría la misma afición al comercio asturiano aunque se hubiese instalado en otros lugares del norte de la península donde también se barajaba, como Vitoria o Benavente. Está en Asturias y va a generar oportunidades en Asturias, pero Amazon también tiene que ser consciente de que aquí nos regimos por los convenios colectivos y por la ley de libertad sindical. Tienen que entender que tienen que desarrollar su actividad en Asturias dentro de ese marco de relaciones laborales. Amazon traerá también, sin duda, cuestiones que afectaran a la movilidad, a la vivienda, que habrá que ir abordando durante los próximos meses.

Junto con Amazon hay otros proyectos que también habrá que ir buscando el momento para debatir sobre ellos, y sobre unas directrices de comercio que es otra de las asignaturas que tenemos por delante durante los próximos meses, cómo lograr una modificación de las directrices de comercio que nosotros, de manera inicial, solo ponemos un límite, y es que tiene que ser un proceso participativo, dialogado y consensuado entre los diferentes actores que deben participar, llámense ayuntamientos, empresarios o sindicatos. Es un reto que tenemos por delante.

Unido a todo lo anterior, tenemos también que pensar y reflexionar mucho sobre la movilidad y cómo se puede concebir, porque va a ser uno de los elementos fundamentales para ordenar el territorio y para ordenar sobre todo esta Área Central y vertebrar el conjunto de Asturias. La movilidad es una herramienta más para la ordenación del territorio. Ya lo apuntaba el alcalde, el desequilibrio que hay en el propio concejo de Siero sobre la vertebración de la parte más occidental del concejo, en torno a Lugones, y por medio de las líneas del ferrocarril, y la conexión con el oriente de Asturias a través de Feve, o incluso el eje Norte-Sur entre Gijón y la cuenca del Nalón. Todo eso genera unos desequilibrios que sobre el papel tenemos analizados.

Avanzar en ese modelo de transporte público, sostenible, económico y de calidad, y que tiene que ser concebido para obtener condiciones de

habitabilidad de todas las zonas en una razonable igualdad de condiciones para que no se den zonas de sombras o zonas con nula capacidad de conexión y conectividad. Para superar esos desequilibrios a los que hacía mención.

Y otra cuestión que ya aparece en otras zonas de Europa y comienza a pasar en nuestro país, y tenemos que mirar y observar para que no llegue a producirse también en Asturias. Cuando hablamos de hipermovilidad, de comarcas que puedan tener una hipermovilidad importante, como pueda ser la de Siero, hay que evitar que se conviertan en zonas inhabitables, zonas de gran concentración que haga difícil la vida para quien viva en ellas.

Para finalizar, habría que destacar el papel, muy positivo, de la industria agroalimentaria, tan presente en esta zona. Y cómo esa industria nos puede unir al producto de proximidad, cómo puede ser también un eje de unión entre lo rural y lo urbano. Sin duda ya se ha hablado de ese nuevo concepto metropolitano, de cómo tenemos que avanzar hacia él de una forma funcional, de una forma voluntaria y buscando esas agrupaciones de colaboración intermunicipal que permitan a los concejos de Asturias poner sinergias en común, con respuestas concretas a problemas concretos.

Conclusión de la jornada

José Manuel Zapico

Secretario general de CCOO de Asturias

Buenos días a todos y todas.

Nos gusta decir que el territorio (y la ciudad) es un libro que se lee con los pies, y como primera organización sindical de Asturias, tenemos una capacidad de análisis como pocas organizaciones tienen en Asturias. Es gracias a nuestra capilaridad a lo largo y ancho del territorio. Una mayoría que revalidamos en este último periodo de elecciones sindicales, con más diferencia aún respecto a la segunda organización que hace cuatro años. Ya somos más de dos mil delegados y delegadas en Asturias de Comisiones Obreras, representamos el 35% de las personas trabajadoras, que han votado con su papeleta en el centro de trabajo la opción de Comisiones Obreras. Con más de 30.000 afiliados y afiliadas.

Gracias por participar en estas jornadas, porque es lo que nos permite actualizar de manera periódica y regular nuestras propuestas, nuestros análisis y nuestra capacidad de influir en el devenir de la Asturias que queremos. Hoy celebramos la séptima jornada que iniciamos en este periodo congresual, y nos quedan dos en este año para completar esa fotografía de toda Asturias, de esas nueve uniones comarcales que tenemos, con sus debilidades, pero también con sus fortalezas y oportunidades. Lo hemos visto esta mañana. En junio la haremos en Navia, en la zona del occidente asturiano, y a finales de año en Oviedo, para concluir. Después podremos editar todos los materiales. Yo creo que va a ser una fotografía muy potente de esta Asturias que nos ha tocado vivir, pero sobre todo de esta Asturias que queremos y anhelamos conseguir.

En este caminar durante todas estas jornadas creo que podemos situar tres ejes muy importantes de los retos que tenemos todos los asturianos y asturianas. Sin duda la transición energética, sin duda la necesidad de modernizar nuestra industria, pero también el reto demográfico, la despoblación y envejecimiento como causa de la situación de precariedad laboral y falta de oportunidades laborales para muchos asturianos y as-

turianas. Sin perder de vista las brechas de género, que influyen también en esta situación socioeconómica que nos ha tocado combatir. Porque es el momento de levantar la cabeza, dar la cara y asumir los problemas de cada momento con propuestas, con capacidad de organizarnos, de negociar y también, cuando toca, de movilizarnos. Y preguntarnos qué Asturias queremos.

Hoy abordábamos tres temas muy importantes para diseñar esa Asturias a la que pretendemos llegar, para que encuentre su sitio en el siglo XXI. La ordenación del territorio es fundamental para planificar dónde vivimos y cómo queremos vivir, cómo nos tenemos que relacionar y cómo tenemos que conseguir una movilidad sostenible para poder trabajar en un sitio, vivir en otro y disfrutar nuestro tiempo libre probablemente en otras zonas. Y sobre todo esa mesa de industria agroalimentaria que aúna esa Asturias de la que venimos y esa Asturias a la que queremos llegar, esa Asturias que podemos visualizar en la obra de la Aldea perdida de Armando Palacio Valdés, agrícola, del campo, de la tierra, en equilibrio con esa industria moderna, tecnológica, digitalizada que nos permita obtener productos de primera calidad y mayores rentabilidades a nuestra gente en el campo.

Esa Asturias que está en la coyuntura de apostar, en un municipio como el de Siero, entre modelos de crecimiento económico, como puede representar la Central Lechera Asturiana, la primera cooperativa social en el ámbito lácteo; o esa Asturias de Amazon, que se acaba de instalar, que una vez que está aquí tenemos que dar la batalla para que las condiciones de trabajo sean las mejores, y hacerlas compatibles, no queda otra, para sacar la mayor ventaja posible para nuestra gente. Con organizaciones sindicales fuertes para que no se imponga ese modelo de precariedad y de explotación que tiene esta empresa en Estados Unidos –en Europa no le va a resultar tan fácil, somos organizaciones sindicales mucho más fuertes–; tenemos oportunidades para que ese empleo que se crea y que es bienvenido tenga unas condiciones de trabajo decentes. También con Administraciones fuertes y rigurosas que antepongan los intereses generales a los intereses privados a través de normativas que permitan regular este tipo de actividades. Finalmente, también un modelo de ciudad por el que trabajamos, donde podamos tener un comercio local vivo, donde podamos convivir con nuestros vecinos y vecinas; apostar por

ellos a través de la compra diaria, que también genera ciudadanía, riqueza y una economía real que va al bolsillo de nuestros vecinos y vecinas para que también puedan vivir en Asturias.

El futuro pasa por compatibilizar los dos modelos, y si logramos ese equilibrio estoy convencido que tendremos una Asturias de éxito a medio y largo plazo, si somos capaces de aunar los intereses generales, los intereses de los trabajadores y trabajadoras con las aspiraciones de cualquier empresa privada a tener un beneficio. Y todo ello en un modelo productivo que desde Comisiones Obreras, insistimos una vez más, tiene que estar basado en la industria, en la innovación e investigación, con servicios de calidad y un turismo también de calidad que tenga como sustrato y base fundamental el empleo decente.

Para ello, creo que esta mañana hemos visto que lo fundamental de todo es tener capacidad de ordenar el territorio, y qué mejor lugar para hablar de ello que La Pola, la comarca de Siero-Piloña. Es una condición necesaria para poder tener esa visión global de Asturias y no repetir los errores del pasado. Sería de necios seguir insistiendo en un área metropolitana con una estructura administrativa que ha fracasado en sus intentos de creación en los últimos treinta años, y toca tratar de sacar provecho a la realidad que ya existe. Como bien se explicaba, ya hay un área metropolitana funcional de hecho, y ahora se trata, desde la voluntariedad de los ayuntamientos, desde esa voluntariedad de colaboración entre todos y todas, con grandes espacios de participación ciudadana y, sobre todo, de liderazgo político, de sacar adelante esos espacios de colaboración intermunicipal que permitan ver desde la práctica que si nos aunamos somos más fuertes para poder tener más ingresos –estoy pensando en instancias europeas–; somos más fuertes para tener economías de escala que nos permitan ahorros en las Administraciones locales; somos más fuertes para planificar el territorio de manera colaborativa, porque no hay nada peor que crecer de manera descontrolada, porque las fuerzas y los empujes y las ilusiones de los diferentes municipios o de los diferentes agentes económicos y sociales para sacar adelante proyectos, si se hace de manera desordenada colapsa, chocan entre sí y frustran expectativas, y eso nos retrotrae a la casilla de salida.

Ante eso, Comisiones Obreras solo ve una oportunidad si somos capaces de planificar el territorio entre todos y todas, insisto, con esa voluntad de diálogo social y participación ciudadana. Desde esa Asturias de conjunto que tiene que marcarnos la visión con la que trabajar, por muchos intereses municipales o de intereses privados, legítimos todos ellos sin duda; y por supuesto tenemos que tratar de explicar que quien tiene la capacidad de planificar el territorio en su conjunto son nuestros representantes democráticos, el mejor instrumento que tenemos para tratar de acertar, a través de las instituciones, cada una de ellas con sus competencias y con clara voluntad de diálogo social.

Y además en ese análisis, también salía esta mañana la necesidad que tenemos desde Comisiones Obreras de abordar un debate a medio y largo plazo, pero desde luego el escenario de necesidad nos lo va a imponer, que es la idea de seguir trabajando por buscar espacios de colaboración municipal, pero también a futuro de fusión entre ayuntamientos.

Para ello, ordenando el territorio es fundamental saber quiénes somos y quiénes queremos ser el día de mañana. Os hablaba antes de esa idea de fotografía que aún la Asturias de Armando Palacio Valdés con la Asturias del futuro, de industria más moderna, más sostenible, digitalizada y que tratemos de evitar caer en las trampas que nos pone el adversario político que defiende posiciones neoliberales. Aquí, por mucho que se quiera imponer una brecha entre el campo y la ciudad, entre trabajadores del campo o trabajadores de la ciudad, lo que existe es un modelo de libre mercado, desregulado y fuera de control, que busca márgenes de beneficio brutales pero para unos pocos. Aquí el problema no está entre el medio rural y la ciudad, el problema está en empresas como Mercadona, que el año pasado vendía un 5% más y sin embargo obtuvo un 40% más de beneficios, y es el que se queda con el margen del negocio, se queda con las rentabilidades de la gente del campo, de los agricultores y los ganaderos, pero también se queda con el trabajo y el sudor de los trabajadores y trabajadoras cuando aumentan por tres los precios de los alimentos básicos en un solo año. Y ahí es donde tenemos que dar la batalla desde posiciones progresistas, desde posiciones amplias de la izquierda política y social, para defender otro modelo de crecimiento alejado de posiciones neoliberales que nos llevan a este escenario de desigualdades y enfrentamiento entre los trabajadores y trabajadoras.

Además lo tenemos que hacer desde el compromiso personal de modelos de vida diferentes al que se nos quiere imponer desde el neoliberalismo salvaje, con un compromiso de vida en el medio rural, con ciudades habitables, buscando siempre la calidad de vida. Y la mejor manera de alcanzar esa calidad de vida es produciendo de manera moderna, sostenible, con productos de primera necesidad de calidad. Y ahí yo creo que el Gobierno de Asturias ha acertado la pasada legislatura y esta, asentando con fuerza una Consejería de Ciencia e Innovación, transformando el antiguo IDEPA en Agencia de Ciencia e Innovación, porque desde luego, desde Comisiones Obreras apostábamos por ello en la anterior concertación que habíamos firmado, y vemos la gran oportunidad que tenemos si somos capaces de aunar los recursos económicos que tiene Asturias apostando todo a la investigación, desarrollo e innovación. Cada euro que va a la investigación y la innovación se multiplica con creces en lo social, y de eso se trata, de generar riqueza para desde las instituciones democráticas poder redistribuirla a través de impuestos justos que nos permitan tener servicios públicos de calidad. Y también nosotros a través de la negociación colectiva, para conseguir salarios decentes.

Creo que todo ello cierra perfectamente con la última mesa que hemos tenido esta mañana en relación a la movilidad sostenible. La llegada del tren de alta velocidad ya es una realidad. Después de cuarenta años de reivindicación, veinte de obras, 4.000 millones de euros de inversión, está aquí, es una realidad y tenemos que tratar de evitar que nos distraigan del objetivo importante. Una vez que hemos conseguido salvar el muro, la barrera que parecía infranqueable de Pajares, el objetivo es tener un sistema de Cercanías moderno, eficaz, ágil, eficiente que permita a la gente llegar a tiempo a trabajar, desplazarse dejando de lado el vehículo particular. Y en eso toda nuestra complicidad y apoyo al Gobierno de Asturias para exigir ante el Ministerio en Madrid la necesidad de tener un cronograma con plazos concretos para que en el año 2030 sea realidad esa visión integral del ferrocarril, integrando la alta velocidad en Asturias hasta Gijón, pero con un ferrocarril de Cercanías que permita vertebrar el territorio sin brechas, con cohesión social. No podemos permitir durante más tiempo que se tarde menos de Oviedo a Madrid que de Oviedo a Llanes o de Oviedo a Navia, es una incongruencia, y sería la mejor apuesta para asentar también población en Asturias y para que ese

turismo que va a llegar se pueda distribuir a lo ancho y largo de nuestra comunidad autónoma, evitando territorios de primera y de segunda en nuestra propia Asturias.

Ordenando el sector logístico hay una oportunidad muy potente que tenemos en Asturias, con Siero en el centro del tablero, y por lo tanto ahora toca ordenarlo para sacar la mayor potencialidad a ese nuevo nicho del mercado que nos genere actividad económica y empleo de calidad, recursos, crecimiento en definitiva. Y si logramos esos mimbres tenemos recursos suficientes en la Administración autonómica para poder tener una buena protección social y que nadie se quede atrás. Ese es nuestro objetivo, está en el ADN de Comisiones Obreras: una vida segura y digna para todas las personas desde que nacen hasta que mueren.

Esta jornada ha contribuido en buena medida a reforzar nuestra posición, nuestro liderazgo, nuestra capacidad de análisis, nuestra propuesta. Y junto con ella, la mejor manera de concretarla que tenemos en este momento es la concertación asturiana. Estamos negociando una nueva concertación de 2024 a 2028, la negociación está abierta, esperemos que la podamos cerrar en un mes, dos como mucho, y muchas de las ideas que han salido esta mañana se concretarán en la hoja de ruta de Comisiones Obreras en esa negociación. Potenciar el Consorcio de Transportes de Asturias, modificar la malla horaria del ferrocarril de Cercanías, apostar por una movilidad sostenible a la par que analizamos qué áreas sanitarias tenemos para dar mejor servicio de salud a nuestros ciudadanos y ciudadanas, apostar por la digitalización del conjunto del territorio, hablar de espacios colaborativos en el medio rural de esa industria agroalimentaria que permita también nuevos nichos de mercado y de trabajo, y probablemente la medida más potente que vamos a llevar: esa reivindicación de tener un fondo público de inversión en Asturias, de capital paciente, no de capital riesgo, no para especulación, sino capital paciente que apueste por la industria innovadora. Y hoy yo creo que hemos visto, en buena medida, de algunas de esas industrias agroalimentarias a las que deberíamos ayudar desde ese fondo público autonómico para que proyectos como algunos de los que hemos visto no tengan dificultades, se puedan mantener en el tiempo y puedan crecer.

Por lo tanto, muchas gracias a todas y todos, seguimos trabajando, tenemos muchos deberes, de estas jornadas han salido unos cuantos. Gracias a vuestro impulso en los centros de trabajo sin duda Comisiones Obreras es el primer sindicato en Asturias hoy, y, estoy convencido, lo seremos durante mucho tiempo. Ánimo y a seguir dando la cara, por más derechos y más igualdad.



Como primera organización sindical de Asturias, Comisiones Obreras tiene una capacidad de observación que le permite analizar la situación de nuestra región de manera global y ofrecer propuestas de futuro ante el cambio de modelo productivo que estamos debatiendo desde el foro que representan estas jornadas.

Son muchos los desafíos que tenemos por delante: la transición energética, la modernización de la industria, el reto demográfico ante la despoblación y el envejecimiento, las brechas de género o unas condiciones laborales dignas. Todos estos temas están vinculado a nuestro territorio, de ahí la necesidad de su ordenación, tanto del área central como de las alas y zonas de montaña, estableciendo mecanismos de colaboración intermunicipal y recuperando el diálogo entre el campo y la ciudad, donde la industria agroalimentaria debe ser la base.

El Área Central asturiana acoge la mayor parte de la industria y de la población, de ahí que sea la zona con mayores tráficos, tanto de mercancías como de personas. El futuro pasa porque esa movilidad sea sostenible, tanto social como medioambientalmente y ahí, con una clara concepción de servicio público, el ferrocarril debe ser un factor muy importante, un medio de transporte sostenible que, a su vez, articule el territorio. Y todo ello sin olvidarnos de ofrecer buenas comunicaciones y servicios de transporte a las zonas rurales, lo que es imprescindible para fijar población.

Es el momento de levantar la cabeza, dar la cara y asumir los problemas de cada momento con propuestas, con capacidad de organizarnos, de negociar y de movilizarnos. Es el momento de preguntarnos qué Asturias queremos.

José Manuel Zapico.
Secretario General de CCOO de Asturias.