



# CORTES GENERALES DIARIO DE SESIONES SENADO

X LEGISLATURA

Núm. 396

15 de diciembre de 2014

Pág. 1

## COMISIÓN ESPECIAL DE ESTUDIO SOBRE LAS MEDIDAS A DESARROLLAR PARA EVITAR LA DESPOBLACIÓN DE LAS ZONAS DE MONTAÑA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. RICARDO LUIS GABRIEL CANALS LIZANO

Sesión celebrada el lunes, 15 de diciembre de 2014

### ORDEN DEL DÍA

Comparecencia del Presidente de la Asociación para la Promoción del Transporte Público (PTP), D. Ricard Riol Jurado, ante la Comisión Especial de Estudio sobre las medidas a desarrollar para evitar la despoblación de las zonas de montaña, para informar en relación con la materia objeto de estudio de la Comisión.

(Núm. exp. 715/000390)

Autor: COMISIÓN ESPECIAL DE ESTUDIO SOBRE LAS MEDIDAS A DESARROLLAR PARA EVITAR LA DESPOBLACIÓN DE LAS ZONAS DE MONTAÑA

Comparecencia del miembro de la Junta Rectora del Parque Natural «Sierra Norte de Guadarrama» en representación de las asociaciones conservacionistas de Castilla y León, D. Julio Vías Alonso, ante la Comisión Especial de Estudio sobre las medidas a desarrollar para evitar la despoblación de las zonas de montaña, para informar en relación con la materia objeto de estudio de la Comisión.

(Núm. exp. 715/000391)

Autor: COMISIÓN ESPECIAL DE ESTUDIO SOBRE LAS MEDIDAS A DESARROLLAR PARA EVITAR LA DESPOBLACIÓN DE LAS ZONAS DE MONTAÑA

Comparecencia de la Catedrática emérita de Geografía de la Universidad Autónoma de Madrid (UAM) y Académica de Número de las Reales Academias de Historia y de Ingeniería, Dña. Josefina Gómez Mendoza, ante la Comisión Especial de Estudio sobre las medidas a desarrollar para evitar la despoblación de las zonas de montaña, para pronunciar la conferencia marco, informando en relación con la materia objeto de estudio de la Comisión.

(Núm. exp. 713/000989)

Autor: COMISIÓN ESPECIAL DE ESTUDIO SOBRE LAS MEDIDAS A DESARROLLAR PARA EVITAR LA DESPOBLACIÓN DE LAS ZONAS DE MONTAÑA

*Se abre la sesión a las dieciséis horas y cinco minutos.*

El señor PRESIDENTE: Se abre la sesión. Buenas tardes.

Antes de nada, es necesario aprobar el acta de la sesión anterior.

¿Desean hacer alguna observación? (*Denegaciones*).

¿Se puede aprobar por asentimiento? (*Asentimiento*).

COMPARECENCIA DEL PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN PARA LA PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO (PTP), D. RICARD RIOL JURADO, ANTE LA COMISIÓN ESPECIAL DE ESTUDIO SOBRE LAS MEDIDAS A DESARROLLAR PARA EVITAR LA DESPOBLACIÓN DE LAS ZONAS DE MONTAÑA, PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON LA MATERIA OBJETO DE ESTUDIO DE LA COMISIÓN.

(Núm. exp. 715/000390)

AUTOR: COMISIÓN ESPECIAL DE ESTUDIO SOBRE LAS MEDIDAS A DESARROLLAR PARA EVITAR LA DESPOBLACIÓN DE LAS ZONAS DE MONTAÑA

El señor PRESIDENTE: El primer punto del orden del día es la comparecencia del presidente de la Asociación para la Promoción del Transporte Público (PTP), don Ricard Riol Jurado, para informar en relación con la materia objeto de estudio de la comisión.

En nombre de los miembros de la comisión, quiero agradecer su presencia.

Dispone usted de un tiempo aproximado de veinte o veinticinco minutos para realizar su exposición y, después, daremos la palabra a los portavoces para que formulen las preguntas que estimen convenientes.

Sin más, le cedo la palabra.

El señor PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN PARA LA PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, PTP (Riol Jurado): Muchas gracias por su invitación y, sobre todo, al señor Canals y a la señora Capella por hacer posible que una asociación como la nuestra pueda dar aquí su opinión en relación con un tema sobre el que no somos expertos pero sobre el que podemos aportar algunas ideas. (*El señor compareciente apoya su intervención con la proyección de diapositivas*).

Mi exposición de esta tarde será muy parecida a la que haría en una Comisión de Fomento porque está muy relacionada con nuestra especialidad: el fomento del transporte público.

Quiero que mi presentación sea optimista, aunque también hay cierta crítica respecto a la situación actual, sobre cómo se ha gestionado el transporte. La idea es evitar el objeto de la comisión, la despoblación, y fomentar modelos de desarrollo económicos, pero me centraré en el ámbito del transporte público.

El transporte público puede ser una fuente muy estable de generación de riqueza y de empleo, como se puede apreciar en algunos ejemplos que voy a poner a continuación.

Nuestra asociación es única en España porque es una ONG dedicada exclusivamente a defender el uso del transporte público entre la ciudadanía y también a hacer de lobby entre las instituciones para que el transporte público sea prioritario en todos los ámbitos de trabajo. Sobre todo estamos centrados en Cataluña, pero también hemos hecho trabajos para el conjunto de España, especialmente en el ámbito ferroviario, abriendo debates importantes como la Euroviñeta, un plan ferroviario alternativo —del que luego hablaré—, los carriles *low cost* en autopistas, etcétera. Por tanto, es una asociación que ha abierto debates muy importantes.

Antes de abordar la temática de movilidad en zonas de montaña, hay como cinco aspectos... (*Ruidos externos a la sala*). Creo que nos están haciendo obras ¿verdad?

El señor PRESIDENTE: Siga.

El señor PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN PARA LA PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, PTP (Riol Jurado): Seguimos.

Hay varias dificultades en relación con el objeto de esta comisión y es que las zonas de montaña, en lo que se refiere al transporte público y a la movilidad sostenible, presentan una dificultad especial para cubrirse con líneas de transporte público regular debido a la dispersión territorial —no es nada nuevo—; una dificultad orográfica especialmente limitante para el uso del ferrocarril, aunque no excluyente porque el país con mayor uso del ferrocarril en Europa por habitante es Suiza, que es un país muy montañoso —España sería el segundo más montañoso de Europa—; además, las zonas de montaña presentan el

problema de la escasa población y, por tanto, en cualquier servicio público o casi en cualquier servicio se incrementan los costes; además, en estas zonas de inaccesibilidad se agravan los problemas para las personas con especiales necesidades, la gente mayor, los niños que no tienen acceso al vehículo propio o las personas con movilidad reducida; y el quinto aspecto preocupante es que, fuera de las grandes urbes, en España no hay cultura del transporte público, como sí la hay en otros países del norte y del centro de Europa, y eso es algo que afecta a esta comisión y también a casi todas porque afecta a todo lo que sea movilidad.

Con todo ello, a la hora de intentar generar un modelo de movilidad sostenible y de riqueza y crecimiento demográfico y económico uno tiene que pensar básicamente en la potenciación turística como una de las principales bazas para intentar que el transporte se convierta en un objeto para hacer crecer la ciudad.

El poder prescindir del vehículo privado para desarrollar turísticamente algunas zonas de montaña parece una quimera en algunos territorios porque no hay redes que estructuren el transporte público. Actualmente, tenemos un potencial turístico muy grande en zonas de montaña pero se limita al uso del vehículo privado en muchos casos. Esto quiere decir que se generan unas dinámicas de sobrecoste para las familias, de estancias cortas y de no pernoctaciones ni gastos en la zona de visita y, por lo tanto, se puede considerar que limitar el turismo solo a los que se pueden permitir el vehículo privado excluye a una parte importante de la población. La mitad de la población no tiene acceso directo al automóvil y, por tanto, tener zonas de desarrollo turístico exclusivamente pensadas para conductores limita la población potencial para el desarrollo turístico.

Hay ciudades que han hecho de la no dependencia del automóvil, de lo que se llama *car-free towns*, su principal reclamo turístico. Por ejemplo, la capital ecológica de Alemania, Friburgo, en la Selva Negra, una zona también montañosa, ha hecho de la arquitectura sostenible, la movilidad y la política energética las principales bazas para atraer turismo y estudiantes universitarios. Se trata de una ciudad que en los años ochenta decidió hacer un cambio en todas sus políticas estructurales en materia económica y ambiental y, por ejemplo, tiene la característica de que el coche no pueda entrar en el centro urbano, ha inaugurado uno de los barrios con menor presencia de automóviles de Europa, Vauban, con solo 85 coches por cada 1000 habitantes. Empezó a funcionar el tranvía antes de que se entregaran las llaves de los primeros pisos de esta promoción inmobiliaria del barrio de Vauban, sobre unos antiguos terrenos militares. Esta es una ciudad que lidera la liga de ciudades libres de automóviles y, en contra de lo que pueda parecer, esto no se ha asociado a una involución económica sino todo lo contrario: es una de las ciudades más dinámicas del sur de Alemania. Además, aprovechan el sol para todo —es un centro importantísimo de producción de placas solares, a pesar de ser Alemania— e, insisto, cuentan con este barrio que, dentro de la *champions*, es el mejor en cuanto a la movilidad sostenible. Obviamente, explotan al máximo sus resultados de calidad del aire y de espacio público para atraer visitantes. Aquí tienen una foto de la transformación de la carretera principal convertida en carril bici, por ejemplo, para acceder al centro. Esta ciudad tiene millones de visitas cada año, sobre todo turismo y población universitaria y de estudios.

No es la única zona de gran desarrollo económico asociada a una política de movilidad sostenible. Está la ciudad de Zermatt, en Suiza, que se declaró libre de automóviles. Aprovechando la línea de ferrocarril que accede a esa ciudad se puede ir en coche, pero solo hasta cinco kilómetros cerca de la ciudad, luego te obligan a aparcarlo y, una vez que llegas al centro urbano, hay una red de coches eléctricos para la movilidad interna. Conforme te vas acercando a la ciudad por la línea de tren, aparcar cada vez es más caro; si no quieres pagar nada, puedes coger el tren 20 kilómetros antes. Han generado un modelo de protección ambiental muy rentable económicamente, no hay duda, además, es Suiza, con lo cual, pueden imaginar —ya se ve en las fotografías— la riqueza económica que hay aquí sin integrar el coche en la puerta de cada casa.

También hay islas que explotan este factor como desarrollo, por ejemplo la isla de Hiddensee, en Alemania. Aquí directamente no te puedes ni acercar, la única manera de llegar es en ferry y, una vez llegas allí, la red viaria es para el autobús urbano y las bicicletas. Es un caso, quizá, muy particular para el ámbito de estudio de esta comisión, pero demuestra que los que han llegado más lejos económicamente no están hundidos, tienen una serie de potenciales que han podido desarrollar sin el automóvil.

La *Cinque Terre*, en Italia, en la Riviera italiana, es un ejemplo de explotación turística muy opuesto al de la Riviera francesa, en la cual todo el mundo se mueve en coche y hay una congestión permanente. Aquí, por avatares históricos, las carreteras no han podido coser cinco municipios costeros entre Riomaggiore y Monterosso al Mare, lo único que cosen estas cinco ciudades, que son todas como las que

ven en la fotografía —aparte tienen un interés por sí mismas—, el único transporte que las une bien es un tren de cercanías que une La Spezia y Génova. Aparte, hay unos senderos para peatones, que discurren por parques naturales, que hacen que estén atestados de turismo. Hay vehículos para aprovisionamiento de mercancías y también para particulares, pero los vehículos no pueden recorrer la zona costera, solo pueden llegar desde el interior. Por tanto, es una zona donde este carácter sin coches se explota turísticamente y genera riqueza.

En Cataluña está la Vall de Núria, que es una de las pocas zonas a las que no se puede acceder tampoco en vehículo privado y es un éxito de visitantes. Aquí hago un pequeño stop para explicar que este modelo tiene una gestión integral a cargo de ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, que explota no solo el transporte, sino todo un *pack* de visitas —un *pack* turístico—, y ha conseguido hacer de la estación de esquí, de la zona de ocio asociada al verano también, no solo a la nieve, un modelo económico rentable, cuando al principio no lo era. Cuando la explotación del tren cremallera de Núria pasó a manos públicas perdía dinero, y a base de una inversión sostenida pública ha conseguido generar un modelo que, en una zona rural, gracias al elevado número de visitantes, explotando valores naturales y explotando valores de transporte público, ha generado un negocio público que, además, sirve para reducir el déficit de las líneas de metro de esta misma empresa; por tanto, un modelo económicamente ideal también desde el punto de vista social. Esta operación de coger una explotación turística y ligarla al transporte también se está intentando con algunas estaciones de esquí contribuyendo a hacerlas rentables. La gracia del modelo de la Vall de Núria es la gestión integral de movilidad, de restricción del automóvil y de oferta turística, todo en un *pack*, facilitando al máximo desde que llegas hasta que sales tenerlo todo en un forfait con actividades, transporte, etcétera. Este tipo de operaciones es muy habitual en Europa; aquí hay poquitas, pero se consiguen gracias a una apuesta pública en este caso.

Otro ejemplo son los Picos de Europa, y el único pueblo sin acceso ferroviario de España es Bulnes, donde sí que hay elementos parecidos a los de Núria, es decir, no se puede acceder en vehículo rodado, hay un transporte ferroviario que puede mover mucha cantidad de personas, pero no ha habido una gestión integral de lo que es transporte y oferta turística: no hay forfait, no hay una política de precios asociada al funicular de Bulnes que favorezca las pernoctaciones o los consumos en la oferta de restauración de allí. Es un pueblo muy pequeño, una aldea, pero aquí tendríamos un caso con oportunidad, donde no ha habido gestión integral del tema de movilidad y oferta turística para crear esto que queremos: un progreso económico y que no se pierda la población residente en estas zonas. También se puede considerar una oportunidad porque la inversión ha sido fuerte; ya está hecho, faltaría un modelo de gestión diferente.

El transporte público se puede convertir en un objeto identitario. Todo el mundo puede pensar fácilmente en el autobús de dos pisos de Londres, o, por ejemplo, en Malta, cuya red de autobuses llega a todas partes cada treinta minutos o menos, lo que hace que en Malta, a diferencia de otras islas, la gente no tenga como principal opción el alquiler de un coche, sino un transporte público muy barato, y que se gaste también el dinero en cosas más productivas.

Andorra, por ejemplo, es un país entero conectado con una red de autobuses que funcionan entre quince y sesenta minutos. Pero, en este caso, el problema de Andorra es que el transporte interno va muy bien, pero el transporte de acceso, el transporte público, no está tan potenciado como para que Andorra se pueda considerar un paraíso de movilidad sostenible, todo lo contrario, es famosa por sus congestiones de acceso desde Francia y desde España.

Un modelo que podría ser aplicado, por ejemplo, en el Valle de Arán o en otros sitios remotos es el valle de Kleinwalsertal, en los Alpes austríacos. Como todas las zonas turísticas de montaña, inicialmente estaba orientada al vehículo privado; pero, luego, no es que se haya prohibido el vehículo, no es que sea una zona *car-free*, como las que hemos visto antes, sino que se hace algo más de gestión y se da más priorización al transporte público. En este sentido, se tarifó el aparcamiento, en todo el valle no es posible aparcar en la vía pública gratis, sino que se cobra, como en una zona azul. Con esto se ha conseguido que el transporte público sea fluido y esté muy bien valorado. Estamos hablando de una línea de autobuses que recorre todo el valle cada veinte minutos en hora valle y cada diez minutos en hora punta en una zona rural, turísticamente rural, suena a ciencia ficción, pero si uno regula el aparcamiento y, en paralelo, construye esta oferta de transporte colectivo, puede generar este modelo turístico tan potente de 4,3 millones de visitantes al año en autobuses, que son los que vienen a este valle. Además estos autobuses recogen gente de una estación que no está ni siquiera en Austria, sino en Alemania, ya que es una zona fronteriza. Luego comentaré muy de refilón que aquí tenemos todo el Pirineo, que es una zona

fronteriza, con problemas de movilidad internacional importantes porque las redes de transporte público no se relacionan entre sí.

Básicamente, cuando queremos generar un modelo turístico, un modelo de desarrollo económico rural, nos tenemos que basar en unas redes que funcionen: en redes de movilidad sostenible. Una cosa que España no ha afrontado jamás —sí que hemos afrontado una curiosa idea, que no sé por qué ha tenido éxito territorial, que es tener un AVE a Madrid desde todas las capitales peninsulares— ha sido la dotación de transporte público que pueda tener cada español para ir a su centro de trabajo diariamente, que es el 80 % de la movilidad de todo el país. Otros países sí que han planteado generar transporte público para todos —que no es AVE para todos—, y lo que han hecho son planes de servicio, redes que se llaman cadenciadas integradas, es decir, las líneas tienen un mínimo y un máximo de oferta en función de la población, pero esa oferta no es aleatoria, no es el tren de la mañana o el tren del mediodía, sino que funciona cada treinta minutos o cada sesenta o cada dos horas, pero siempre con números redondos, para poder generar trasbordos entre distintas líneas sin poner un tren a cada destino, es decir, para minimizar el coste de explotación y maximizar las posibilidades de desplazamiento. Esto lo ha hecho FEVE, la antigua empresa Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha, lo han hecho regiones pobres y regiones ricas: Cerdeña, Miskolc, en Hungría, todos los länder alemanes, especialmente atentos a Mecklemburg-Vorpommern, que es el más pobre de toda Alemania, pues tiene una red cadenciada entre cada 30 y 120 minutos de todos sus ferrocarriles, etcétera.

En nuestro país es fácil, en según qué líneas, que el primer tren llegue a las dos de la tarde o que no se pueda hacer un trámite de ida y vuelta en un día —ya no hablo de turismo—. Por tanto, no se está hablando de lo importante que es la movilidad, del derecho a los desplazamientos, sino de dotación de infraestructura, que luego a veces funciona o no. Pensar en movilidad quiere decir pensar no solo en infraestructura sino en la oferta de servicios, a la que nos hemos referido, y en las tarifas; en toda Alemania rige un billete regional que se llama *länderticket*, que es válido desde una a cinco personas. ¿Por qué hasta cinco? Porque en los ferrocarriles federales alemanes quieren ser competitivos incluso con el coche de alta ocupación, con el viaje familiar o con el viaje del grupo de amigos y, por tanto, han creado un ticket para competir directamente con otros transportes, sobre todo, con el vehículo privado, que es al que hay que ganar un poco de terreno y de cuota de mercado.

No podemos hablar de todas estas propuestas sin financiación, no caigamos en la trampa de siempre. La oferta ferroviaria y de transporte público que tienen los franceses y los alemanes se debe a sistemas de financiación muy potentes, que aquí no tenemos, desde la tasa a los camiones de la Euroviñeta hasta, por ejemplo, el *versement transport*, que es un impuesto generado a todas las empresas de más de cinco trabajadores, en cuya nómina incluyen el ticket de transporte público y la financiación por parte de los empresarios, como te pagan el billete y a lo mejor no lo usas, es financiación extra, así es como en Francia han generado modelos de oferta. Esto hay que tenerlo en cuenta, estamos hablando de zonas rurales en las que si no hay mucho turismo la movilidad es necesariamente una inversión pública, nunca va a generar beneficios.

También hay que tener en cuenta que una red eficiente es intermodal, no hablamos solo de tren, no hablamos solo de autocar, hablamos incluso del coche compartido, del *carsharing*, de las bicicletas asociadas al transporte público; por ejemplo, los ferrocarriles federales alemanes tienen en sus activos más bicicletas que vagones de tren, este es un dato poco conocido, y es debido a que el operador de movilidad tiene que pensar en el puerta a puerta, no solo en su red y en lo que ha hecho toda la vida, y esto tiene repercusión en el transporte de alta montaña.

En España y en toda Europa se utiliza el ferrocarril en sí mismo como elemento de atracción turística. Las líneas abandonadas en Francia han sido transferidas a Amigos del Ferrocarril, a empresas locales, etcétera, para que saquen provecho al paisaje, es decir, no son explotaciones comerciales de los ferrocarriles nacionales sino que están asociadas más al territorio y a generar ofertas de trenes turísticos, incluso descapotables, cremalleras, con un volumen de negocio importante; en Francia incluso hay una federación de empresas explotadoras de este tipo de ferrocarriles turísticos y de museos.

Estos ejemplos que aparecen en las fotos son solo 4 de los 70 que están cerca de nuestras fronteras: uno, en el Pirineo vasco, otro, por encima de Aragón, y otros dos por encima de Cataluña. Son ferrocarriles de gran éxito turístico, dinamizadores del comercio local y, en consecuencia, debería evitarse la despoblación; la única excepción es el tren amarillo, que actualmente es un modelo en decadencia, una línea que todavía está en manos del operador nacional y al que no se ha puesto un plan de desarrollo como ha hecho Ferrocarriles de la Generalitat con el tren cremallera de Núria o Euskotren, con el Museo Vasco del Ferrocarril, que tienen unas líneas históricas.

Tenemos algunos ejemplos en España que van funcionando. Podemos ver tres ferrocarriles turísticos, ninguno de ellos son iniciativas de empresas públicas, uno es de Amigos del Ferrocarril de Madrid, otro de la Asociación para la Recuperación de Material Ferroviario de Lleida, que pone en valor una línea que estaba en peligro de cierre en los años ochenta y que ahora por suerte no lo está; también está el tren de Sóller, la única empresa privada de ferrocarriles que se ha mantenido sin subvenciones públicas desde sus orígenes a principios del siglo XX, o reaperturas como dinamizadores turísticos, por ejemplo, el Museo Vasco del Ferrocarril, en Azpeitia, que tiene una línea reabierta, que atrae a muchos visitantes a la zona, o el tren del Ciment, en el nacimiento del Llobregat; incluso cerca de Manresa un grupo de emprendedores se ha atrevido a utilizar los ramales de mercancías de ferrocarriles de la Generalitat, cuando no hay trenes de mercancías los domingos, para poner bicicletas ferroviarias, que es una actividad que en Francia funciona bastante bien, aquí ha empezado a funcionar, y parece una *frikada* pero tiene bastante éxito, y cuento todo esto porque en España hay 2100 kilómetros de ferrocarriles abandonados y digo yo que alguna salida económica se les podría dar, cuando no reapertura en algún caso muy concreto.

Podemos ver el mapa de las vías verdes que están en funcionamiento, se han puesto en marcha sobre todo como senderos ciclistas, pero no se ha tenido en cuenta el acceso en transporte público, solo el acceso en coche. En España no hay facilidades para tener unas consignas en las estaciones para dejar el equipaje, parece una tontería, pero si hablamos de desarrollo turístico hay que tener en cuenta que una consigna es el maletero de los usuarios del transporte público, un elemento que en muchas partes de España no tenemos, o tampoco tenemos la posibilidad en vías verdes de alquilar una bicicleta en un extremo de la línea, hacer el recorrido en un sentido y dejarla, no hay *packs* que exploten al cien por cien estas posibilidades, y esto es malo y es bueno, es bueno porque básicamente se podría hacer. Hay muchas iniciativas de los operadores de transporte público, por ejemplo, Renfe, que hace muchas promociones asociadas al AVE para visitar todas las capitales de provincia, sobre todo, pero también hay bastantes iniciativas incluso de empresas de autobuses y de cercanías.

Quiero también poner el antiejemlo. Como estamos en Madrid y todo el mundo conoce más o menos la sierra, les voy a hablar del antiejemlo del no desarrollo en una zona de montaña en la Sierra de Guadarrama, que es la línea de ferrocarril Cercedilla-Cotos. Es una carrera de obstáculos contra su utilización la operación que se hace de esta línea, por ejemplo, no se ha hecho demasiada inversión pública de mantenimiento mínimo en ella; se ha obligado a poner muy pocos trenes porque la infraestructura no permite los cruces; no se ha hecho una gestión turística del *pack* transporte más turismo; para poder usar este tren hay que llamar, hay que hacer una reserva, no te puedes bajar en la estación que quieras, tienes que hacer la ida y la vuelta en el mismo día, etcétera; es como si expulsaran la posible demanda: si teníamos el caso de la Vall de Núria como ejemplo de círculo virtuoso, este es el círculo vicioso que podría acabar en el cierre de la línea, seguramente las autoridades territoriales lo impedirán, pero tener una línea medio muerta cuando la Sierra de Guadarrama tiene un potencial turístico tan grande da pena; incluso hay demanda que no se llega a cubrir los días festivos porque no hay suficientes trenes en horario. Por tanto, parece mentira, pero hay antiejemlos que es bueno tener en cuenta para ver qué se puede hacer.

Voy acabando. La idea es generar una estrategia de movilidad. Nosotros creamos con diversas asociaciones ecologistas y sindicales una alternativa a la política de infraestructuras actual, que es la política de los planes de servicio, no es una negación de que hay que hacer obras ferroviarias en un futuro, pero sí asociarlo a un plan de movilidad: cuánta gente queremos que vaya en transporte público, lo que afecta a zonas rurales y urbanas, etcétera. España nunca ha contado con un plan de servicios, siempre hay un plan de infraestructura que dice cuántos millones de euros nos vamos a gastar por provincia, por ejemplo, en vías de tren, pero no qué vamos a sacar a cambio de viajeros, de ahorro de toneladas de CO<sub>2</sub>, de desarrollo comercial, etcétera.

España tiene mucha potencialidad para el transporte ferroviario pero solo se ha centrado en el largo recorrido y en la alta velocidad; aun así, somos el país número 16 en usuario de ferrocarril por habitante, pese a tener la mayor red de alta velocidad. Esto ¿a qué es debido? A que la gente mayoritariamente hace desplazamientos cortos, a los que no hemos prestado atención ni desde el Estado en cuanto a financiación ni desde las regiones en cuanto a gestión. Nosotros hicimos una diagnosis de toda España para poder invertir donde más se pudiera sacar, teniendo en cuenta la demanda y las prestaciones en ferrocarril, y nos dimos cuenta de que el 18% de la red ferroviaria ofrece menos de cuatro trenes por sentido, por tanto, hay que buscar un plan de oferta donde más viajeros puedan salir y romper ciertos círculos viciosos de líneas deficitarias.

Los operadores de vía estrecha —especialmente, en todo el país, empezando por Cataluña, que fue la primera comunidad que adquirió competencias en transporte ferroviario— han apostado mucho más por la movilidad cotidiana y han sacado buenos resultados. Las líneas, como la de Igualada, que estuvieron a punto de cerrar a finales de los setenta por falta de tráfico y que tienen un modelo de explotación económica en el que reducen, en parte, el personal, incrementando el servicio y haciéndolo más rentable, han conseguido cuadruplicar su demanda y obtener un servicio valorado y rentable socialmente. Esta es la imagen del antes y el después. Esto ha pasado en Alicante, en Valencia, en los Serveis Ferroviaris de Mallorca, en Euskotren, pero no a nivel nacional con Renfe.

Para acabar, en una zona de montaña como los Pirineos observamos que las conexiones internacionales entre trenes no coordinan en cinco puntos. Entre los servicios de Renfe y los de la Société Nationale des Chemins de Fer, francesa, observamos que los trenes llegan cinco minutos después de que salga el tren homólogo del país recíproco, se vuelven de vacío con prohibición de carga, etcétera. Esto supone una falta de interés en el servicio que, como no forma parte de la política de infraestructuras ni del AVE ni de cortar cintas, queda en el olvido, pero se trata de un problema diario de gestión del servicio.

Me han pedido una hoja de conclusiones, y en ella expongo que uno de los principales problemas de las zonas de montaña y ámbitos rurales es la movilidad, que supone la cuarta pata del Estado del bienestar, después de la educación, la sanidad y la vivienda. Si no puedes combinar estos derechos con el transporte público, te quedas encerrado en tu casa, como le pasa a la gente mayor, o si, por ejemplo, las zonas rurales no pueden desarrollarse por problemas de movilidad, habrá que prestarle atención.

En los modelos de zonas de baja demanda, como son las de montaña, es muy importante intentar buscar sinergias entre la demanda turística y la de residentes para abaratar los costes del transporte y reducir costes operativos. En España, existen más de 2100 kilómetros de tren en desuso; habría que intentar sacar potencial cuando atraviesa zonas de montaña, ya sea con ciclo-raíles, trenes comerciales, vías verdes, etcétera, pero teniendo en cuenta el puerta a puerta, no solo el acceso en coche. Cada vez hay más modelos que piden desengancharse del coche aunque sea un ratito el fin de semana; es decir, generar modelos *car-free*, aunque eso no significa prohibir el coche, pero quien no tenga, que pueda tener el mismo acceso a esa zona rural.

La desregulación del aparcamiento en zonas turísticas es una oportunidad perdida para el desarrollo del turismo sostenible. No significa prohibir pero, a veces, crear una ruptura de cargas; es decir, crear un parking para ir a un autobús de zona turística o un tren turístico es interesante para el desarrollo comercial de la zona. España tiene muchas zonas de montaña potencialmente rentables para ello. Nosotros demandamos un plan de movilidad estatal, no un plan de infraestructuras, que hable de redes integradas, de financiación estatal en la movilidad cotidiana no solo a larga distancia; de integración de tarifas bus-tren; incluso, en una misma línea de tren podemos encontrar siete tarifas distintas de Renfe, eso no puede ser si queremos sacar provecho a la oferta actual. Repito, siete tarifas distintas, según sea regional, regional exprés, AVE, o cercanías, para un mismo trayecto. Es increíble, esto en Alemania no pasa.

Como colofón, les diré que no son necesarias tantas infraestructuras faraónicas —quizás, actuaciones de obra pública sí, pero más pequeñas—, lo que hace falta para solucionar el problema que nos atañe son modelos de gestión y operación de turismo y de transporte simultáneamente.

Gracias, y perdón por excederme en el tiempo.

El señor PRESIDENTE: Pasamos al turno de portavoces.

En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la senadora Ester Capella.

La señora CAPELLA I FARRÉ: Gracias, presidente.

En primer lugar, agradezco al señor Riol su comparecencia en esta comisión del Senado y su extensa explicación.

Le quiero plantear algunas cuestiones que me gustaría que desarrollase un poco más porque, dado el poco tiempo que tenemos, seguramente, se han quedado en el tintero. En primer lugar, en relación con la estrategia de movilidad, me gustaría que nos explicase en qué tienen que consistir los planes de servicio y de movilidad, teniendo en cuenta el aspecto que afecta más a esta comisión, que es el relativo a las zonas despobladas, y que debería ser el detonante o el hilo conductor de dichos planes.

En segundo lugar, me gustaría que nos explicase un poco más la no conexión a la que se ha referido de forma rápida, cuando deberíamos hablar de interconexión entre las dos zonas de montaña, al menos, en lo que a mí más me afecta, y es la incapacidad de conectar con el lado francés de los Pirineos.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión Especial de Estudio sobre las medidas a desarrollar para evitar la despoblación de las zonas de montaña

Núm. 396

15 de diciembre de 2014

Pág. 8

Y, en último término, como la financiación la ha explicado de pasada, me gustaría que la detallase un poco más, y si existen otras alternativas. Ha hablado de dos, una era la Euroviñeta o la viñeta, en este caso, y, dos, el impuesto sobre los transportes. Me gustaría saber si son los dos únicos sistemas de obtención de financiación para el transporte público, o deberíamos explorar otras vías.

En todo caso, me gustaría que se expusiese más en sus respuestas a estos aspectos.  
Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora.

¿Grupo Parlamentario Vasco en el Senado? (*Denegaciones*).

Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progres de Catalunya, tiene la palabra el senador Boya.

El señor BOYA ALÓS: Gracias, señor presidente.

También quiero agradecer a don Ricard Riol su intervención y sus aportaciones a esta comisión. La verdad es que a mí me ha parecido realmente interesante alguno de los ejemplos que ha planteado. También es cierto que el papel lo resiste todo, pero no se debe comparar en este momento la situación de las zonas de montaña del conjunto del Estado, y muy en particular de los Pirineos, con Suiza o con Austria, porque las distancias son abismales. Prácticamente, el acceso al Pirineo en tren es muy complicado y muy distante, y, además, en este momento existe una retirada de líneas de ferrocarril por parte del Gobierno francés, lo cual todavía va a agudizarlo más.

En mi opinión, debemos quedarnos con lo que planteaba don Ricard Riol. No quiero decir con esto que haya que renunciar al ferrocarril, al contrario, hay que seguir insistiendo y es bueno que lo haya planteado en estos términos. Es cierto que, con lo que tenemos ahora, se puede hacer mucho más, sobre todo cuando ha dicho que el tren es muy buen aliado del turismo; por ejemplo, cada vez hay más turismo de bicicleta, aunque en menor medida que en Francia o en otros países —en Andalucía está teniendo un auge importantísimo, casi 4 millones de turistas han ido a practicar bicicleta— y, en cambio, es muy difícil subir una bicicleta a un tren en nuestro país, lo cual indica la falta de sensibilidad que tenemos respecto a estas cuestiones.

Por tanto, quiero sumarme a la pregunta que ha formulado la senadora Ester Capella relativa a la financiación, porque aquí está el gran reto, no solo para el tren que, como he dicho, tiene muchas dificultades en infraestructuras por las distancias actuales, sino para las líneas de autobuses. En las zonas rurales es muy difícil mantener unos horarios de autobuses que tengan frecuencia suficiente para que el usuario pueda disponer de una oferta razonable y, por tanto, pueda renunciar al coche. En el mundo rural, eso es muy complicado, y siempre chocamos con el mismo problema, como apuntaba la senadora anteriormente, que es la cuestión de la financiación. Por tanto, en este sentido, me gustaría conocer su opinión al respecto y saber si existe alguna fórmula para solventar este problema.

También me gustaría saber qué opina sobre que en las zonas rurales, al menos en Cataluña, haya habido algunas experiencias con el transporte a demanda, un transporte de carácter social, qué opinión le merece este tipo de transporte y si su organización lo ha considerado como una alternativa.

Por último, respecto de las zonas turísticas, me gustaría conocer si realmente han hecho estudios en detalle de algunas zonas del Pirineo, también del conjunto del Estado, si se han hecho proyectos de transporte sostenibles o que se aproximen a estos transportes sostenibles y que puedan ser proyectos de futuro a tener en cuenta por la comisión.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Por Convergència i Unió, tiene la palabra la senadora Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: Gracias, señor presidente. Buenas tardes.

En primer lugar, quiero agradecer al señor Riol su presencia en la comisión y disculparme porque he llegado un poco tarde y me he perdido la primera parte de su exposición.

Me sumo a la reflexión que acaba de hacer el senador Boya sobre estos planes de movilidad, en tanto que esta senadora también es catalana, concretamente del Pirineo, y diré, en primer lugar, que movilidad sostenible, sí, pero hay muchas zonas de muy difícil acceso en las que, orográficamente, ahora es difícil plantearse acercar el ferrocarril. Ciertamente algunas líneas se pueden utilizar para el turismo, pero encontrar el equilibrio entre lo que necesita el turista para acceder y disfrutar de aquellos elementos turísticos o lo que necesita la gente residente que tiene que ir a buscar los servicios a ciudades o a

núcleos de población más grandes que están alejados, es difícil. Las conexiones son muy complicadas un poquito por lo que decía el señor Boya, porque hay una falta de masa crítica y hay unas líneas regulares que no te permiten ir a Lérida, por ejemplo en mi caso, a hacer una gestión y volver el mismo día, con lo cual los trámites del día a día de la gente residente son un problema. Y ya que estamos hablando de despoblación, de dar oportunidad a la gente que vive en zonas despobladas, no sé de qué manera se podría hacer de una forma sostenible también económicamente.

Por tanto, me sumo a la pregunta sobre la financiación y sobre el estudio de movilidad en el Pirineo porque —coincido también con el señor Boya en esto— es una zona que difícilmente podemos comparar con zonas de Alemania o Suiza que aunque son montañosas, sus montañas son más amables y las infraestructuras están en algunos casos más avanzadas. La conexión es, por tanto, más fácil. Esta senadora, que es del Pallars Sobirà, sabe bien que estamos alejados de núcleos de población importantes y que no tenemos ni aeropuertos cercanos ni un ferrocarril que nos llegue a la comarca. De ahí que quisiera saber si hacer un estudio que dé respuesta a las necesidades reales de la gente residente, más allá de que turísticamente sea interesante, a los quehaceres del día a día, de formación, de médicos, podría ser viable, eficiente y útil para la gente residente.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Fernández Blanco.

El señor FERNÁNDEZ BLANCO: Gracias, señor presidente. Buenas tardes.

Me quedo con la primera conclusión. Me quedo casi ahí. Hay que tener en cuenta que el transporte público es la cuarta pata del Estado del bienestar, después de la educación, la sanidad y la vivienda. Yo creo que es así. Además, los países con mayores recursos no basan su movilidad en construir solo las grandes infraestructuras como pasa en España, sino en potenciar el transporte público. Por lo tanto, la comunicación es clave y fundamental; es esa cuarta pata que ha de servir para la lucha contra la despoblación y para evitar, además, que los pueblos de montaña desaparezcan. Si no tenemos movilidad desaparecerán. Y es un derecho, el derecho de todos los ciudadanos vivan donde vivan —lo dice, además, el artículo famoso de la Constitución— a poder vivir donde ellos quieran.

Voy a hacer una comparación con algo vivido hace un par de años, en 2012. El 28 de diciembre de 2012 el Gobierno aprobó un Plan de racionalización del transporte y dejó sin transporte a decenas, a miles de usuarios en algunos lugares, por ejemplo, de Castilla y León. Yo soy de Castilla y León y considero que habría que recuperar esa declaración de servicio público obligatorio en algunas de las líneas que la movilización ciudadana consiguió que no se cerraran, como Puebla de Sanabria, Valladolid, y todo el oeste de Zamora y de la comunidad autónoma. De haberse cerrado se hubiera negado a esas poblaciones rurales el acceso a la salud, a la educación, al comercio, a que los hijos pudieran ir a la ciudad, etcétera. Esos 28 000 viajeros fueron calificados como no rentables económicamente. Antes de suprimir trenes habría que tener en cuenta la rentabilidad social de estos, ya que con criterios economicistas cerraríamos las escuelas, los consultorios médicos...; en una palabra, cerraríamos los pueblos. Cerraríamos esa triple A que en algún sitio he leído —lo dice su asociación a veces— que es exageradamente costosa: autovías, AVE y aeropuertos. Esa rentabilidad tiene que ser fundamentalmente social. Esto es lo que hacen los países de nuestro entorno: apostar por el ferrocarril como un medio eficaz, sostenible y eficiente. Evidentemente es más fácil quitar trenes cuando encima los hacemos poco seguros, poco cómodos y poco competitivos en los precios. Todo va en detrimento de una subvencionada en exceso, desde mi punto de vista, carretera.

El informe de la consultora Ineco, que yo sé que conoce perfectamente, que solo tiene criterios de ocupación y rentabilidad, dice que se han cargado 48 rutas ferroviarias, el 32 % de los trenes regionales y 172 estaciones y que 1 650 000 viajeros han sido afectados por estos recortes. ¿No cree que la intención es liquidar la red tradicional que da servicio a los pueblos y crear una red solo para las capitales?

Permítanme otra reflexión sobre carreteras, sobre la estructura radial de las carreteras, de las autovías. Ahora estoy preocupadísimo porque hay dos ejes importantes de comunicación con Europa, el trasatlántico y el mediterráneo. El primero pasa, evidentemente, por el centralismo autonómico de Castilla y León —Valladolid— y el segundo, además de pasar por Barcelona, que es lógico, pasa también por el centralismo, también lógico, de Madrid. Si hablamos de Europa, si hablamos de conectarnos con Europa y si hablamos de las periferias, ¿por qué el oeste español queda desconectado de la red trasatlántica? ¿Por qué ciudades y provincias como Zamora y León, que tienen a Benavente como un nudo de

comunicación, quedan desconectadas? ¿Por qué no se le da impulso a este corredor? ¿Qué hay que hacer para potenciar los territorios periféricos y rurales? La salida por León, por Braganza y por Gijón nos daría, evidentemente, además de conexión, sinergias para desarrollar todos los pequeños municipios y comarcas por donde discurren.

Acabo con otras dos preguntas muy rápidas. ¿Cuáles son las principales ventajas ambientales, económicas o sociales del transporte público? Si España ocupa el lugar 18 de entre los 33 países de Europa más avanzados en transporte público, ¿cómo han logrado esos países tener ese plus de avance en el transporte público?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Barrionuevo.

El señor BARRIONUEVO GENER: Gracias, señor presidente.

*Bona tarda, senyor Riol.* Buenas tardes. En primer lugar, quiero agradecerle su presencia en esta comisión. Como bien ha apuntado usted al principio de su intervención, usted podría estar tanto en esta comisión como en la Comisión de Fomento. Hasta la fecha, en esta comisión habíamos visto problemas para evitar la despoblación de municipios de montaña. Las soluciones serían diferentes según el lugar geográfico en el que nos encontremos. La problemática siempre ha sido la educación, la sanidad, el trabajo de las mujeres y la creación de políticas activas, que son realmente el motor y el verdadero principio por el cual subsisten hoy en día los pueblos y municipios de montaña. Hoy añadimos una pata más, como usted bien dice, que es el transporte.

Usted ha estado hablando del tren, sé que es un acérrimo defensor de la utilización del tren, y creo que España también ha apostado por esta vía de comunicación para intercomunicarnos; siempre habla de los trenes que van hacia estaciones de esquí, pero hay muchísimos municipios de montaña que, desgraciadamente, no cuentan con la nieve para desarrollar una actividad turística y hay otros de menor población —le estoy hablando de poblaciones de 800, 600, 500 e incluso menos habitantes—, en los cuales la infraestructura ferroviaria o bien por la orografía del terreno o bien por el coste tan elevado que supondría mantener una infraestructura para una demanda tan pequeña da pie a medios de transportes alternativos, necesarios para evitar esa despoblación, para que, como bien ha apuntado el compañero que me ha precedido en el uso de la palabra, todo el mundo tenga derecho a esa movilidad.

Estoy totalmente de acuerdo en que hace falta cambiar cierta normativa —y eso lo vivo yo en Málaga, que no es ningún municipio de montaña, pero más o menos las medidas que usted ha expuesto se utilizan en una gran ciudad—, por ejemplo: ampliar la peatonalización del centro, con lo cual se evita que los coches entren; marcar un círculo alrededor de las poblaciones —me estoy refiriendo a una ciudad, aunque el motivo por el que usted está aquí es el de los municipios de montaña—, ya que los parking son más caros conforme más cercanos están al núcleo urbano; cambiar una normativa en los autobuses para que puedan subirse bicicletas, lo que en el caso de Málaga ya está permitido, etcétera.

Le voy a hacer un apunte —previamente he estado leyendo algunos estudios en los que usted ha formado parte—, y es que España es deficitaria en hidrocarburos, nosotros tenemos una demanda exterior de nuestra fuente de energía, que es el petróleo. Usted no ha dado ninguna indicación sobre los coches eléctricos, que pudieran ser una alternativa. En Málaga lo son y lo extrapolo a cualquier otra localidad y más a los municipios de montaña por no dañar el ecosistema. Los coches eléctricos podrían tener bonificaciones en el pago de impuestos, matriculación, impuestos municipales, acceso gratuito a los aparcamientos. Me gustaría apuntar si ve una alternativa en esos municipios de montaña pequeños, que por la orografía o por el número de habitantes no fuera rentable, que hubiera una infraestructura ferroviaria.

¿Piensa que deberían sentarse todas las administraciones para, igual que se hace con los planes generales de ordenación urbana, abordar el futuro en relación con la movilidad? Es decir, señores, vamos a planificar, porque no queremos estaciones ni aeropuertos donde no aterricen aviones; no queremos, como ha pasado en Andalucía, que la Junta de Andalucía deseche 208 millones de euros en un AVE que no se va a construir. ¿Usted cree que sería una política de Estado que se sentaran todas las administraciones para trazar las bases para que todas las provincias estén intercomunicadas?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Tiene la palabra para responder, pero le pediría la máxima brevedad. No le voy a dar más de diez minutos. Los portavoces han sido muy generosos en el uso del tiempo y, por lo tanto, eso va en su contra. Tiene diez minutos.

El señor PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN PARA LA PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, PTP (Riol Jurado): Gracias por las observaciones.

En primer lugar, la situación actual es que los presupuestos de fomento de cada año al servicio público, pagar al maquinista y que el tren regional vaya arriba y abajo, tiene un presupuesto, aproximado, de 100 millones de euros, contra una inversión en infraestructuras, muy cuestionadas algunas, del orden de 5000 millones de euros. Es totalmente desproporcionado a lo que pide la población. Hay mucho que financiar en lo que es servicio, ya que al final la gente se va a subir al tren que se mueva, no a la traviesa que esté tendida en la provincia que sea. Para financiar esto podríamos racionalizar la política de inversiones. En parte lo ha hecho el ministerio de Fomento. Las líneas de alta velocidad ya no son en vía doble cuando no hace falta. Ha habido cierto esfuerzo, pero aún hay más cancha. Hay, por ejemplo, el esfuerzo al transporte cotidiano en vez de al transporte esporádico, que es al que tiene por objeto fomento.

¿En qué consisten los planes de servicio? Justamente en hacer oferta ferroviaria y de autobús combinada a nivel provincial, siguiendo los principales ejes de movilidad cotidiana, turística, etcétera. Y eso a veces afecta a Madrid y a veces no y actualmente el único objeto que tiene fomento, excepto algunos planes de cercanías, no todos, es esa movilidad, que no es la mayoritaria. Para financiar esto hay muchísimas opciones fiscales. El gran debate es la financiación de las propuestas, porque propuestas todos tenemos para nuestro pueblo. Yo tengo para Tarragona las que quieren. Un día, si quieren, las vemos específicamente.

Pero, ¿qué se va haciendo? En Francia, aparte del *versemen transport*, que pagan todos los empresarios por tener más de cinco empleados y les incluye el transporte y la financiación, se hace que el Estado cofinancie infraestructuras metropolitanas urbanas a los que lo hacen mejor. Aquí voy a ser directo: se le daría por parte de fomento más dinero al tranvía de Zaragoza que al metro de Málaga, porque por millón de euros invertidos, el tranvía de Zaragoza lleva 7 veces más viajeros —esto lo puedo demostrar—. ¿Por qué? Porque no hacen túnel y ocupan la calle, como en todas las ciudades francesas, y aquí hemos hecho metros por encima de nuestras posibilidades, como el metro de Palma o el soterramiento del tranvía en Granada por el exterior. Estas cosas Francia las castiga con la no financiación estatal, pero es que aquí el Estado desaparece en cualquier proyecto, sea bueno o malo, y es algo que habría que negociar. Incluso la tasa turística que se cobra en algunos sitios puede ir a financiar el transporte público o se pueden crear servicios de bus en los que los turistas pagan más —eso pasa en Barcelona—, y eso financia el transporte público de todos.

En Ginebra, el aeropuerto paga el transporte público a todo el cantón suizo. En Basilea, cuando alquilas una habitación de cualquier tipo, hostel u hotel de cinco estrellas, te dan el billete para el transporte público. Si tú no lo coges, es dinero que inviertes en el transporte público como hotelero, pero es obligatorio. Son economías de mercado, no son países comunistas. Lo digo porque hay que ser muy pragmático en la financiación del transporte público, ya que siempre, siempre, es un servicio deficitario. Ciudades de colores muy distintos, pero casi siempre por encima de los Pirineos, por desgracia, hacen financiación cruzada para financiar el transporte público.

¡Claro que hay que hacer transporte a demanda!, ¡claro que no vale la pena el tren para 500 habitantes! Por eso, hay que hacer planes de servicio no solo ferroviarios, sino de todo. ¿Proyectos para Pirineos? Nosotros no hemos hecho ninguno específicamente con el título de Pirineos, pero sí tenemos totalmente caracterizados los problemas, por ejemplo, de conexión internacional en la zona catalana o de cómo una línea deficitaria en vez de clausurarse utilizando un estudio de Ineco, que coge costes entre pasajeros, lo que se puede hacer es reducir los costes de explotación sin reducir el servicio. Eso es posible. ¿Por qué? Porque las normativas de Renfe y ADIF son anticuadas. Por ejemplo, no permiten el agente único en el tren, tiene que ir siempre un interventor para vender un billete que puede vender una máquina a bordo del tren. Ese hombre o mujer, esa segunda persona sería mucho mejor que estuviera en un segundo tren doblando la oferta ferroviaria. O, por ejemplo, que Renfe sea el único operador estatal grande de Europa que solo haya comprado trenes de alta velocidad y trenazos de cercanías grandes y no haya comprado trenes pequeños para las numerosas líneas de débil demanda de España es sintomático de que se pueden reducir costes en líneas de débil tráfico comprando trenes pequeños. Lo ha hecho todo el mundo menos España. España no ha comprado trenes pequeños y es un país rural, porque la población

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión Especial de Estudio sobre las medidas a desarrollar para evitar la despoblación de las zonas de montaña

Núm. 396

15 de diciembre de 2014

Pág. 12

urbana está muy concentrada. Hay medidas de reducción de gasto público sin reducir frecuencias. Contra el estudio de Ineco, yo digo eso y se llama Tren 2020, con toda la batería de propuestas.

Incluso en zonas transfronterizas pirenaicas el servicio que une Aragón con Toulouse existe gracias a la región de Aquitania, que es la que pone el autobús que llega a Canfranc. Eso es sospechoso. O, por ejemplo, que la principal ciudad del pirineo catalán, Puigcerdà, no sea el centro de transbordos de trenes y autobuses del eurodistrito es porque no se hablan las administraciones. Nosotros hemos estado allí haciendo campaña para que Puigcerdà sea la rótula del transporte público de esa zona del pirineo. Incluso los franceses están dispuestos a venir a hacer transbordos a Puigcerdà porque es la ciudad más grande de la zona, pero no hay una fortaleza internacional, nadie responde con sus votos a las conexiones internacionales. Por lo tanto, se pueden hacer cosas sin tender ferrocarriles nuevos y con medidas de gestión. La financiación sí habrá que tenerla en cuenta.

En cuanto a las ventajas del transporte público, llevo años trabajando para explicarlas y me lleva muchísimo tiempo, pero son del ámbito económico, social, sanitario, de desarrollo económico, etcétera. Los países más avanzados reducen su dependencia del coche. Esto es una curva no infinita. El coche va creciendo conforme hay un desarrollo económico, pero llega cierto punto, que es en el que está España, en el que no vale la pena más planes Prever y más historias de estas porque lo que toca es una movilidad para todos.

En cuanto al coche eléctrico, en general, sí; y tren eléctrico también. España ha parado los planes de electrificación ferroviaria que había generado a partir de la primera crisis del petróleo, y la crisis energética no acaba. España tiene que apostar por la electrificación a todos los niveles. ¿Como alternativa al transporte público? En ámbitos rurales está claro que el coche privado es más importante que en una ciudad, pero en el ámbito rural el coche diésel no supone ningún problema ambiental; es más bien un problema social de la persona que no lo pueda costear. Por tanto, yo no me rasgaría las vestiduras por no electrificar el coche en el pirineo, pero a lo mejor sí por arreglar las líneas. Por ejemplo, al tren de Canfranc se le podría dar más utilidad si no pasara por Huesca, donde hay un baipás hecho y abandonado. Así podría ser más rápido porque, si no, no servirá para nada.

En el Plan tren 2020 les invito a examinar propuestas porque son muy económicas.

He hablado del esquí como símbolo, pero hablaba también de desarrollo de ocio bajo el sol y sin nieve en cicloraíles o en senderismo. Para eso vale igual.

Si les podemos ayudar aunque sea fuera de la comisión, aquí tienen mis datos.

Gracias por la paciencia.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias. Le puedo asegurar que no hemos tenido paciencia porque ha sido un placer escucharle. Quiero pedirle disculpas porque al principio de la sesión ha habido un ruido que hemos conseguido parar. No es normal que en esta Cámara se incordie al compareciente.

Muchísimas gracias por su intervención.

Suspendemos la sesión durante un minuto para despedir al compareciente y recibir al próximo.  
(Pausa).

COMPARECENCIA DEL MIEMBRO DE LA JUNTA RECTORA DEL PARQUE NATURAL «SIERRA NORTE DE GUADARRAMA» EN REPRESENTACIÓN DE LAS ASOCIACIONES CONSERVACIONISTAS DE CASTILLA Y LEÓN, D. JULIO VÍAS ALONSO, ANTE LA COMISIÓN ESPECIAL DE ESTUDIO SOBRE LAS MEDIDAS A DESARROLLAR PARA EVITAR LA DESPOBLACIÓN DE LAS ZONAS DE MONTAÑA, PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON LA MATERIA OBJETO DE ESTUDIO DE LA COMISIÓN.

(Núm. exp. 715/000391)

AUTOR: COMISIÓN ESPECIAL DE ESTUDIO SOBRE LAS MEDIDAS A DESARROLLAR PARA EVITAR LA DESPOBLACIÓN DE LAS ZONAS DE MONTAÑA

El señor PRESIDENTE: Señorías, reanudamos la sesión.

Comparecencia del miembro de la Junta Rectora del Parque Natural Sierra Norte de Guadarrama, en representación de las asociaciones conservacionistas de Castilla y León, don Julio Vías Alonso, para informar en relación a la materia objeto de esta comisión.

Puede empezar cuando quiera. Ya sabe que dispone alrededor de veinte, veinticinco minutos.

El señor VÍAS ALONSO (Miembro de la Junta Rectora del Parque Natural Sierra Norte de Guadarrama): Muy buenas tardes.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión Especial de Estudio sobre las medidas a desarrollar para evitar la despoblación de las zonas de montaña

Núm. 396

15 de diciembre de 2014

Pág. 13

Como ya me ha presentado, no insisto sobre ello. Efectivamente, pertenezco a la Junta Rectora del Parque Natural Sierra Norte de Guadarrama, que es la zona que voy a tratar. *(El señor compareciente apoya su intervención en diapositivas).*

Es una zona histórica —vamos a empezar dando a la zona la importancia que tiene— poblada o, más bien, repoblada en la época de la repoblación cristiana —fundados importantes municipios, como Sepúlveda, en tiempos bastante antiguos—, y, sobre todo, desde el punto de vista medioambiental, está articulada por la cañada de la Vera de la Sierra. Hasta hace relativamente poco tiempo fue una zona de gran potencial económico por la lana. De hecho, en el piedemonte segoviano de la sierra existieron en su día más de 30 esquileos de lana, que exportaban prácticamente a toda Europa. Casi tres cuartas partes de la cabaña segoviana de merinas estaban en la Vera de la Sierra. Esto ha dejado una impronta cultural importante.

Así sucede en la cañada soriana occidental, una cañada real, que, como dice su nombre, va desde Soria hasta Badajoz y que a su paso por la zona recibe el nombre de cañada de la Vera de la Sierra. Esta cañada no tiene ya prácticamente uso ganadero —que luego sí querré reivindicar—, pero tiene una función ambiental muy importante. Además, tiene también un importante patrimonio histórico y artístico: prueba de ello es el Monasterio de Nuestra Señora de la Sierra, fundado en el año 1132 por un obispo de Segovia, Pedro de Agen, de origen alemán, lo que da a la zona una importancia cultural grande, junto a los otros restos de patrimonio asociados a la cañada o a los mismos pueblos, muchos de los cuales están en situación precaria.

La despoblación de la zona es histórica, arranca de tiempos muy antiguos, porque se han despoblado desde tiempos medievales cerca de 400 núcleos de población. Pero para el efecto que a nosotros nos interesa, los pueblos abandonados en época reciente, en los últimos 2 siglos, son 60, en su mayor parte en el siglo XX, es decir, la crisis agrícola de los años cincuenta, con importaciones masivas de grano, y después las dificultades de la vida en estos pueblos hizo que prácticamente se despoblara esta región en gran medida.

Actualmente, como pueden ver ustedes en el cuadro, quedan pueblos con importantes y considerables restos de edificaciones recuperables, unos 19; pueblos abandonados, ya con muy pocos restos aprovechables, 11; transformados en fincas privadas, cotos redondos o algunas granjas, unos 10; hay uno sumergido bajo un embalse y en proceso de repoblamiento o, por lo menos, recuperación, 19. La fuente figura en la parte inferior de la imagen y corresponde a un estudio que se hizo sobre la zona bastante interesante. Como digo, muchos de estos pueblos están abandonados y tienen unos valores etnográficos, culturales y de apego a la tierra importantes y podrían ser objeto de iniciativas tanto públicas como privadas de restauración, porque constituyen un importante patrimonio.

Una medida que ha tenido una gran importancia socioeconómica y medioambiental y la va a seguir teniendo en el futuro ha sido la declaración de un espacio natural protegido en el año 2010, que es el Parque Natural Sierra Norte de Guadarrama, del cual tengo el placer y el honor de pertenecer a la junta rectora. Son más de 70 000 hectáreas, concretamente 71 000, con 34 núcleos de población en su interior. Si no me equivoco, 34 pertenecen a la provincia de Segovia y 1, Peguerinos, a Ávila. El parque, el espacio natural protegido, como pueden ver en este plano del PORN, del Plan de ordenación de los recursos naturales, prácticamente abarca desde los límites del puerto de Somosierra, N-1, hasta los pilares de Peguerinos. Y para hacer un análisis socioeconómico —ya habrán escuchado a otros comparecientes de otros lugares—, diré que esta zona es especial por su propia proximidad a Madrid, es decir, tiene unos condicionantes socioeconómicos por su cercanía a la ciudad de Madrid. Podemos distinguir dos zonas: una suroccidental, que incluye 13 municipios entre Collado Hermoso y El Espinar, muy influida por la aglomeración urbana de Segovia y la proximidad de la autovía y el ferrocarril que comunican con Madrid, es decir, está bien comunicada y, por lo tanto, tiene una economía basada en el sector servicios; y la zona nororiental, más pegada a la autovía A-1, pero también bastante más alejada de Madrid, incluye 20 municipios, situados entre Torre Val de San Pedro y Santo Tomás del Puerto, y en su mayor parte está dedicada a la ganadería, con graves problemas demográficos y de envejecimiento, con una densidad de población mucho más baja que la anterior zona citada, con solo 7 habitantes por km<sup>2</sup>. Lógicamente, en este análisis de los problemas relativos a población quizás nos centraremos más en esta zona.

Como he adelantado ya, entre las características socioeconómicas de esta comarca incluida en el Parque Natural Sierra Norte de Guadarrama, con este desequilibrio demográfico entre ambas partes —una más próxima a Madrid, y menos influida por esta ciudad la otra—, destaca el envejecimiento de su población, con la consiguiente pérdida de puestos de empleo y una creciente temporalidad, así como una

importancia desigual del sector agrícola y ganadero, prácticamente inexistente en la primera de las zonas, y la influencia desigual del medio urbano, con niveles de riqueza muy heterogéneos y, sobre todo, una grave pérdida de servicios en parte del territorio —en esta zona más apartada—, servicios básicos como son educación, transportes, ocio, etcétera. Otro aspecto a tener en cuenta en cuanto al desarrollo de la región son los distintos niveles de amenaza existentes sobre el medio ambiente. Y la actividad económica está repartida entre los servicios de hostelería y comercio. Tengo datos que no son muy actuales, con lo cual habría que tender a la baja, es decir, a medida que se ha agravado la crisis lógicamente habrá descendido su número, y son 1243 empresas y 750 autónomos.

La construcción, un sector en grave crisis, se concentra en su mayor parte en municipios próximos a Segovia, como Palazuelos de Eresma y Trescasas, que, como veremos más adelante, han tenido algunas actuaciones muy polémicas. Una industria manufacturera compuesta por 250 empresas muy concentradas en la zona de Segovia. Industrias extractivas, minería, extracción de canteras y de áridos, que crean unos 161 empleos. Asimismo, la ganadería y el sector forestal, que tienen importancia, sobre todo, en el segundo sector. Y otras actividades relacionadas con el sector turístico, como alojamientos rurales, esquí nórdico —hay una empresa de nueva creación en el puerto de Navafría—, vuelo en parapente en Arcones, parques de aventura, otras empresas de turismo como el *paintball*, en definitiva, todo muy esporádico. He puesto este ejemplo de la situación demográfica a nivel global y vemos que la población en Castilla y León no ha avanzado en estos tiempos, así como que las medidas formuladas por la agencia para la población de Castilla y León, previstas por la junta, no han conseguido frenar esta creciente despoblación.

Hay una fuerte implantación del sector hostelero en la zona más próxima a Segovia, como he dicho. Las actuaciones a las que me refería en la zona de Palazuelos de Eresma han sido polémicas, pues esta es una zona muy condicionada por cuestiones ambientales y ha habido ejemplos de actuaciones como el famoso proyecto de Segovia 21 que ha sido característico porque para dicha actuación se ha descatalogado un monte de utilidad pública, por lo que ha tenido un resultado ambiental francamente nefasto.

Quizá la industria más potente de la zona sea la planta embotelladora de Bezoya, en Trescasas, que, como digo, también ha tenido una fuerte polémica por los condicionamientos ambientales, con una grave afección al medio. Se han captado unos manantiales en lo alto de la sierra y ha creado empleo pero a un coste bastante alto. La gravera de Lomillo Raso en Arcones también crea empleo pero ha afectado a una zona incluida en el espacio Sierra de Guadarrama, en zona LIC, en zona de interés para el águila imperial y, además, ha afectado a unas hundas, es decir, a unas formaciones kársticas, de muchísimo interés, y ahora mismo está en proceso de denuncia por parte de las asociaciones conservacionistas de Castilla y León.

En cuanto al sector forestal, es uno de los sectores que más futuro pueden tener. La zona tiene unas masas forestales importantes. Vamos a centrarnos, sobre todo, en dos, en las masas de pino silvestre, que son, incluyendo las zonas de Ávila, cerca de 40 000 hectáreas, y luego, bosques de roble melojo, de *Quercus pirenaica*, unas 17 000 hectáreas. El problema que tiene el sector forestal es que la crisis de la madera le ha afectado profundamente y ha hecho que los dos aserraderos históricos de la comarca hayan tenido que cerrar. Hay unos potentes servicios ambientales o externalidades positivas en estos montes que hay que tener en cuenta a la hora de situar su importancia económica, como son la fijación de carbono atmosférico, la protección del suelo y del ciclo hidrológico, la conservación del paisaje y la biodiversidad, como fuente de energía renovable y por los beneficios sociales por uso y recreativo público.

Este sector ha sufrido un chasco muy gordo por el cierre del aserradero más importante, el más antiguo desde el punto de vista histórico. El Aserradero de Valsaín se creó en el año 1883. Fue creado por la Casa Real, por Patrimonio Real, y ha funcionado ininterrumpidamente durante este tiempo hasta que ha sido cerrado recientemente por la crisis de la madera. Ha habido dos intentos en estos años de reconvertirlo por dos empresas que se han echado para atrás y ahora mismo parece ser que hay una tercera licitación en la que hay bastantes esperanzas puestas, y veremos cómo se resuelve.

El sector de la biomasa es el sector que más empleo puede crear. Precisamente, Segovia es una potencia en cuestiones de biomasa. También tiene en zona de pinares muchísimas hectáreas de pinar, sobre todo, piñonero. Y tiene varias plantas de biomasa que funcionan muy bien. Pero, concretamente, en esta zona, no se ha creado ninguna, lo que es bastante ilógico porque no se puede concebir que con tantos miles de hectáreas de pinares, prácticamente, todas las calefacciones de la zona estén funcionando con fueloil. Esto en Alemania no lo entendería nadie. El pellet, la biomasa, de momento, es una energía rentable, todavía económica, y tiene mucho futuro en la zona. Como yacimiento de empleo, tengo datos de que en España se pueden generar más de 600 000 empleos directos en el sector de la bioenergía. La potencialidad es de 135 empleos directos por cada 10 000 habitantes, frente a 9 que crean otras energías

mucho menos ecológicas. Es decir, por cada puesto de trabajo con energías fósiles se generarían 15 con biomasa. Y, como digo, Castilla y León es la comunidad autónoma con más potencialidad en producción de biomasa forestal. Estos datos hay que tenerlos en cuenta.

El sector turístico ahora mismo está centrado, principalmente, en el turismo rural y en algunas empresas de nueva creación, como es la empresa del centro de esquí nórdico del puerto de Navafría, que está activando mucho la zona, atrayendo a bastante gente, y, que, además, es muy sostenible. No tan sostenibles son otras, ni tampoco muy acordes con lo que se espera de un espacio natural de estas características. Entre ellas, las empresas de parapente de las cumbres de Arcones, que creo que están necesitadas de urgente regulación, parques de aventura, y, como he apuntado antes, un campo de *paintball*, que es un deporte que no tiene gran afección ambiental, pero que desde el punto de vista estético quizá no esté muy acorde con lo que se espera de un espacio protegido.

La ganadería es otro de los sectores que tienen más potencialidad y más futuro, por lo menos, la de ovino. Hay una empresa modelo que se ha centrado en la producción ecológica, la empresa Braman, situada en Trescasas. El sector ovino no tiene tanto futuro porque los precios del cordero, del cual Segovia y esta zona son productores tradicionales, están estancados desde hace muchos años, y las explotaciones en franco decrecimiento. Hay marcas de calidad, además de la carne de vacuno, de Braman, el cordero Segolechal, pero parece que esto no ha activado mucho, de momento, el sector ovino.

Yo he venido aquí, sobre todo, a proponer algunas ideas no tan novedosas como poco tenidas en cuenta hasta ahora. Me refiero al sector de la trashumancia. Este sector podría crear en España, como vemos aquí, cerca de 5000 empleos directos en la ganadería y cuatro veces más, unos 20 000, en actividades asociadas. Es un patrimonio tremendo, un patrimonio natural considerable del que muy pocos países de nuestro entorno, de la Unión Europea, pueden presumir. Son más de 400 000 hectáreas de superficie pública, 125 000 kilómetros lineales que abren 1000 posibilidades de emprendimiento, de creación de empresas ligadas al turismo rural y cultural vinculado con esta milenaria actividad. Yo creo que hay que vender en esta zona este patrimonio al cual me he referido al principio. Es decir, la comarca, toda la que estamos considerando, está articulada por una cañada real por la que ya funcionan rutas turísticas. Ahora mismo está siendo objeto de una intervención nada cuidadosa por parte del Ministerio de Agricultura, la del camino rural Sierra de Guadarrama. Ha habido una actuación con exceso de hormigón y para darle importancia ahora daré algunas ideas, pero, sobre todo, habría que favorecer el tránsito de ganados por las vías pecuarias e implicar a los ganaderos en su gestión y conservación, que es una cosa que ahora mismo no se está haciendo, y, todo, imbricarlo en la Red Natura 2000.

Las cañadas tienen una función ecológica fundamental porque ponen en comunicación cadenas de montañas y ríos que en nuestro país están situados de este a oeste, de noroeste a suroeste, y están aislados por otros ecosistemas; con lo cual las cañadas cumplen un papel fundamental para conectar todos estos ecosistemas y para el funcionamiento de la biodiversidad.

Como digo, esta cañada articula toda la comarca. Ahí pueden ver las actuaciones que se están llevando a cabo ahora mismo por el Magrama, cosa que no se explica en un camino que se dice natural y que creo que es una de las potencialidades más importantes que tiene la zona, unido a un significado patrimonio pastoril, del cual podemos poner mil ejemplos: son puentes, decansaderos, abrevaderos, los restos de cerca de 20 esquilos de lana y, repito, un patrimonio intangible en cuanto a cultura.

Como generación de empleo, además de la recuperación de este patrimonio asociado a la cañada, está también la recuperación de muchos pueblos. Hay muchos pueblos que están prácticamente abandonados y que se podrían recuperar con una buena política, con iniciativas privadas o públicas. Pongo un ejemplo que es un modelo de referencia en el mundo de la conservación y de la recuperación de los pueblos, el pueblo de La Vereda, en Guadalajara, a través de una asociación que se creó en los años setenta y que recibió apoyo del antiguo Icona, uno de los pueblos más impresionantes de la sierra, de la arquitectura negra. Esto se podría aplicar en Segovia con estos pueblos que han sido abandonados; no es el caso de este, Cilleruelo, pero sí de Matandrino, abandonado en 1968. Esto crearía empleo y sobre todo concienciaría a los habitantes de la comarca en el sentido de que merece la pena rehabilitar su zona.

Pongo el ejemplo de Somiedo, que cualquier persona metida en el mundo de la conservación pondría como ejemplo para cualquier espacio natural español, es decir, es el ejemplo de referencia. Una acertadísima política de recuperación del patrimonio y de creación de albergues y de turismo rural ha conseguido que Somiedo tenga unos datos espectaculares: según el último informe de indicadores económicos elaborado por el Indurot, la media actual de renta per cápita del concejo de Somiedo es de 10 000 euros, cuando la regional se sitúa en 11 000. Somiedo es el ejemplo a seguir para todos

aquellos municipios rurales y de montaña de España que luchan por salvarse del diluvio de la despoblación. El modelo de desarrollo puesto en marcha con la declaración del parque y la gestión de las inversiones llevadas a cabo dentro de los diferentes planes rectores de uso y gestión, PRUG, el espacio iniciado en estas dos décadas, todo un modelo que tiene como base sus actividades tradicionales, es decir, la ganadería, y su capacidad para la diversificación, sigue siendo hoy el principal motor económico de la zona; cuando hace veinte años se contabilizaban en el concejo 350 explotaciones con una media de 12 vacas por cada una, hoy hay más de 200. Pero sin duda la clave del milagro es la apuesta del sector terciario, el de los servicios; las mejoras en las infraestructuras y equipamientos han convertido al municipio de Somiedo en uno de los más dinámicos de España. Este es el ejemplo que yo propondría seguir en la sierra segoviana.

Hay iniciativas para recuperar las cañadas que se están poniendo en marcha, son agencias de viajes, como en Soria, «Somos trashumantes», que permiten a los turistas acompañar a los pastores en su recorrido por las cañadas; eso se podría hacer sin ningún problema en la zona de Segovia y este es un ejemplo de la oferta turística: caminar al ritmo del ganado desde Soria hasta Oncala durante tres días, disfrutar de la gastronomía pastoril, dormir al raso en convivencia con los pastores o en albergue rural o participar al final del recorrido en la fiesta de la trashumancia. Iniciativas parecidas se hacen en Jaén y en otras sierras españolas, y pongo dos ejemplos de cómo algunos pueblos han sabido aprovechar el potencial, tanto cultural como económico, de la tradición del pastoreo. Hay agencias de viajes españolas que permiten acompañar a los samoyedos en sus rutas por Siberia, o en Noruega, y pongo este ejemplo porque es emblemático de un país con un gran nivel económico que ha sabido aprovechar la tradición de los pastores sami y le ha dado un potencial económico único; han creado el parque sami, un parque temático, y aunque no voy a proponer yo la creación de un parque temático en la zona de La Vera de la sierra, pongo este ejemplo de referencia.

Y además de aprovechar el potencial de la marca trashumancia —he traído esta foto truculenta, perdónenme ustedes— hay que aprovechar el potencial de la marca lobo ibérico —esta foto está tomada en la Losa, hace no muchos años, en la explotación de Fernando Mantecas, la ganadería ecológica a la que me he referido— y convertir al lobo de enemigo en aliado, cosa que se está haciendo ya, como saben ustedes, en otros lugares como en la sierra de la Culebra. Pongo aquí un dato sobre las exigencias para activar el turismo lobero en la vertiente segoviana de la sierra de Guadarrama y que no serían nada onerosas: realizar una estudios comparativos entre el potencial económico de la caza y del turismo lobero para demostrar a las comunidades y a la población que el lobo vivo es más rentable que el lobo muerto en monterías; hacer campañas de sensibilización; asociar las iniciativas turísticas a proyectos de conservación aportando beneficios directos y/o indirectos en las poblaciones lobunas y en las comunidades locales; adoptar una estrategia de ordenación y monitorización de este tipo de turismo para evitar problemas puntuales de masificación en determinados momentos y lugares de la sierra y minimizar así posibles impactos; mejorar la sostenibilidad de los alojamientos dándoles un sello de calidad en cuanto a reciclaje y buenas prácticas ambientales; investigar, por supuesto controlar, los efectos del turismo fotográfico de observación en la ecología del lobo y sus presas, porque el lobo se está estableciendo en la sierra de Guadarrama y es una especie todavía muy sensible.

Por supuesto —y acabo porque creo que me quedan escasos minutos—, es fundamental hacer un apoyo decidido a los grupos de acción local. Hay varios en la provincia, yo he traído tres ejemplos que son emblemáticos por su labor, uno de ellos es Segovia Sur, que está actuando en una comarca un poquito más extensa de la zona de los 34-35 pueblos a los que yo me estoy refiriendo. Es una asociación creada en el año 1992, actúa en más de 50 municipios de la vertiente segoviana y está formada por asociaciones de vecinos, culturales, ayuntamientos, mancomunidades, empresas y particulares. Otro grupo de acción local es Codinse, que actúa más centrada en el eje de la carretera N-I y parte de la sierra de Ayllón. Y otra es Abraza la Tierra, que está haciendo una magnífica laboral.

En cuanto a las medidas a tomar, las dejo aquí, las he expuesto ya y no las voy a repetir porque antes quiero referirme a la Carta de las Montañas, que es una iniciativa de referencia emprendida en el año 2002 por el Ministerio de Medio Ambiente y que lo que hace es imbricar una política unificada para la conservación de las montañas españolas. Por desgracia, esta iniciativa se ha quedado estancada por falta de interés político, pero hay un trabajo —me he permitido traer aquí un documento de referencia y lo dejo aquí para que sus señorías lo consideren— que recibió la declaración de la Unión Internacional de Conservación de la Naturaleza como la mejor propuesta para frenar la pérdida de biodiversidad en el marco de la iniciativa Cuenta Atrás por parte de las ONG españolas. Por supuesto, tiene una parte

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión Especial de Estudio sobre las medidas a desarrollar para evitar la despoblación de las zonas de montaña

Núm. 396

15 de diciembre de 2014

Pág. 17

dedicada al empleo que me he permitido traer aquí, entre otras cosas porque pertenezco a la asociación Red Montañas, y contiene 10 medidas: Crear agencias de desarrollo local o comarcal que planifiquen y orienten el trabajo y empleo en función de las conveniencias y características locales; crear empresas municipales de servicios que atiendan a los servicios públicos y sociales, al cumplimiento de los objetivos de mantenimiento de paisajes y beneficios de los ecosistemas y a la recuperación de los recursos y paisajes dañados —como verán, no podemos considerar que haya una verdadera recuperación del territorio sin una verdadera política medioambiental—; facilitar trámites administrativos y reducir cargas fiscales para el ejercicio de la multiactividad; crear puestos de trabajo vinculados al estudio y la investigación específica para mejorar los conocimientos que han de servir de base para una adecuada conservación y gestión de las áreas de montaña; promover la gestión local de ayudas y recursos financieros por la agencia y entidad de desarrollo local; promover la creación y puesta en valor de etiquetas o marca de calidad «Montaña», bien sea a nivel local o comarcal, bien como parte de una iniciativa estatal que garantice su óptimo tratamiento y rentabilización; fomentar la capacitación empresarial, especialmente el trabajo cooperativo —asociaciones de ganaderos y agricultores— y la distribución y comercialización de productos en redes.

Por otra parte, quiero señalar también una medida fundamental que es el tratamiento fiscal para estas zonas, precisamente para compensarlas de las externalidades positivas, favoreciendo así a toda la sociedad. No podemos considerar una verdadera política de protección de las zonas de montaña sin un tratamiento fiscal favorable.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias.

Pasamos al turno de portavoces.

En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la senadora Capella.

La señora CAPELLA I FARRÉ: Gracias, presidente.

Yo no haré preguntas al compareciente. Solo quiero agradecer al señor Julio Vías su intervención y la visión que nos ha dado sobre lo referente a conservación y protección de los espacios naturales, así como de los equilibrios necesarios y exigibles a efectos de preservar, respetar y conservar el espacio natural.

Gracias de nuevo por su intervención.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra el senador Boya.

El señor BOYA ALÓS: Gracias, señor presidente.

Quiero agradecer a don Julio Vías su intervención en esta comisión. Y aunque se ha centrado en un ámbito geográfico específico, también ha planteado cuestiones que, desde el punto de vista del territorio en general, nos pueden servir de orientación.

En su intervención se ha planteado algo que yo planteo a modo de debate entre la conservación y el desarrollo. En su intervención ha hablado del lobo y el oso, un debate muy vivo en las zonas de montaña y que suscita opiniones muy encontradas debido al desarrollo de actividades con cierto carácter industrial. Yo considero que producir es conservar. No hay conservación si no hay una actividad detrás de la preservación, que es lo que al final ha caracterizado las zonas de montaña durante muchos siglos. Desde mi punto de vista, existe a veces una idea de conservación equivocada, que pretende únicamente conservar los espacios naturales, en la que parece que el pastor es el que sobra y que pretende dejar espacio a una biodiversidad, en mi opinión, mal entendida. Este es un debate interesante, que evidentemente ahora no podemos abordar, y de su intervención se desprenden algunos criterios respecto de este ámbito.

El otro día nos decía un ponente que compareció en la comisión que es imposible plantearse el futuro de las zonas de montaña sin desarrollos y actividades que no tengan que ver con la actividad agropecuaria; es decir, que necesitamos tener otras actividades. En este sentido, me gustaría conocer su opinión.

Por lo demás, comparto absolutamente con usted el importante error que supone, desde el punto de vista de las políticas de Estado, el aprovechamiento forestal, las políticas relacionadas con la biomasa y el poco interés que existe en el desarrollo de estos sectores, fundamentales para muchas zonas de montaña. Por otra parte, estoy absolutamente de acuerdo con lo que usted ha planteado —son cuestiones

que deben convertirse en el eje del debate y nosotros intentaremos que, al menos, estén presentes en las conclusiones de esta comisión— en el último apartado de la diapositiva que nos mostraba hace un momento: los temas fiscales y los trámites para poder generar actividad en los municipios rurales y en las zonas de montaña en particular. En este momento, las trabas administrativas, muy especialmente el gravamen que significa contar con multiactividad en una zona de montaña, conlleva, fiscalmente hablando, una penalización que no se entiende.

Agradezco su comparecencia y espero la respuesta a estas preguntas.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió, tiene la palabra senadora Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: Buenas tardes.

Muchísimas gracias, señor Vías, por su exposición. Ciertamente, se centra en un ámbito muy concreto, pero algunos hemos podido sentirnos reflejados en ciertas reflexiones sobre este territorio segoviano. En cualquier caso, estoy completamente de acuerdo con la senadora Capella y el senador Boya en cuanto a que el quid de la cuestión es el equilibrio entre la conservación y el desarrollo. Puedo parecer pesada, pero constantemente digo que un ecosistema es el sistema productivo más eficiente que conocemos. En este sentido, la gente que vive en estos ecosistemas e interactúa con ellos forma parte de esta necesaria simbiosis para que funcionen. Por lo tanto, para que haya conservación tiene que haber intervención, con sentido común y bien reglada, porque aquello de: naturaleza trabajando..., a los que vivimos en las zonas rurales y pretendemos asentar ahí nuestro proyecto vital y económico no nos gusta demasiado. Hay que encontrar este equilibrio, lo cual no es fácil. Sobre el papel es muy fácil detallar todo lo que podríamos hacer para encontrarlo pero, como apuntaba también el senador Boya, cuando hablamos de la introducción de especies como el lobo o el oso en los territorios es complicado, pues el punto de vista de los habitantes, los turistas, ganaderos y de los ecologistas es en muchos casos distinto. En cualquier caso, esto tendría que debatirse y ser aceptado por el territorio antes de introducirse y que este equilibrio se produzca a priori y no a posteriori, para que no haya que poner parches después, que es lo que luego crea los problemas.

Me centraré brevemente en la parte nororiental de estos 20 municipios. Tengo una curiosidad, o una obsesión: ¿A cuánta distancia, en tiempo y en kilómetros, están estos municipios del núcleo más importante? ¿Qué grado de segunda residencia pueden tener, si es que la hay? Asimismo, me gustaría saber si han estudiado ustedes el tema de la masculinización en estos pueblos.

Finalmente, me ha parecido que usted hablaba de pequeños atisbos de productos turísticos. Tienen los recursos, pero estos hay que transformarlos después en productos. ¿Existe algún proyecto de dinamización turística transversal que englobe ganadería, producción minera, explotación de masa forestal y patrimonio, teniendo en cuenta todos los recursos que tienen?

Muchísimas gracias y, nuevamente, agradezco su intervención.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Montes.

El señor MONTES JORT: Buenas tardes.

Doy la bienvenida al ponente, Julio, un buen amigo.

Yo, como en el caso anterior, pido ciertas disculpas porque juego con ventaja, pues he trabajado, discutido, discrepado y llegado a acuerdos con Julio en muchas ocasiones, y también por mi conocimiento del territorio del que estamos hablando o, al menos, de parte de él.

Después de esta salutación, no tengo más remedio que empezar por discrepar en algunas cosas de las que Julio ha planteado. Yo creo que su visión es acertada pero parcial. Se trata de una visión que parece acabar en el siglo XVII y que obvia lo que ha ocurrido en este territorio con la Ilustración en los siglos XVIII y XIX, excepto alguna pincelada que has dado sobre el asunto del Real Aserrío de Valsaín. Me parece que existe todo un fenómeno ilustrado que llega a ese territorio y que hace suyas todas las buenas prácticas que desde épocas pretéritas, incluida la trashumancia, como la relación con el medio natural, vegetal y con sus aprovechamientos económicos para la comarca fueron importantes.

Obviamente, desde el siglo XVIII para acá, al menos en gran parte de ese territorio que ahora se llama parque nacional y que supone casi el 50 % de las miles de hectáreas que han sido protegidas, se lleva a cabo una transformación muy sostenible y sostenida en el tiempo, tan sostenible y sostenida que es el argumento fundamental para que se declare parque nacional, para que se declare reserva de la biosfera o para que sea ZEPA. Y me estoy refiriendo a un municipio en concreto donde sí hay industrialización, y donde sí hay una intervención clarísima del hombre en la naturaleza. Esa intervención se demuestra positiva desde el punto de vista de que, por ejemplo, el número de pinos en estos momentos es mayor que el que había en el siglo XVIII y a principios del 1700, o en que el aprovechamiento maderero sea mayor a pesar de la crisis que periódicamente afecta al sector, pero ahí está.

¿Qué quiero decir con esto? Creo que tú has diferenciado muy claramente que hay una zona de montaña que desde los siglos XVI o XVII no ha sido capaz de reactivarse económicamente —y este es uno de los elementos fundamentales que esta comisión tiene que empezar a analizar respecto a la despoblación—, y luego hay otra zona en la que esto no ha sucedido, por ejemplo, es el caso de un municipio de 5000 habitantes en el que se generan 3000 empleos, que es un motor para toda la comarca en base a la utilización de los recursos naturales. Tú has apuntado la madera, pero también se ha apuntado el turismo, cultural, patrimonial, incluso la transformación vidriera que parte del siglo XVIII y que es una actividad industrial pura y dura. Quiero decir que hay una serie de actividades que en el terreno se demuestran positivas porque, si no, no se hubieran protegido, y que hay que poner en valor cuando la normativa irrumpe en el territorio. De ahí mi primera pregunta. Yo creo que tu análisis hasta el siglo XVII es correcto, esos son valores que hay que poner encima de la mesa y que hay que potenciar, recuperar y actualizar para que fijen población, generen empleo y sigan preservando el medio natural, y ahí incluyo los diferentes tipos de ganadería, la extensiva y la no extensiva, la trashumancia, como no podía ser de otra manera, porque es un elemento referencial fundamental para la sierra de Guadarrama, para la provincia de Segovia y también de Madrid, e incluyo todas esas actividades tradicionales por decirlo de alguna manera, pero luego hay otra serie de actividades que curiosamente desde que se llevan produciendo se han mostrado positivas, y que allí donde no se han producido, se muestran negativas.

Pasamos al boom inmobiliario de los sesenta y los setenta. Efectivamente, aquí hay municipios —tú has citado alguno que yo por prudencia y por respeto hacia ellos no voy a citar— que recogen la parte negativa de esos elementos que son coyunturales pero no estructurales, como es acoso del ladrillo que ha generado ahora más insatisfacción. No se ha generado el boom de las segundas residencias con las infraestructuras que tú has mencionado, lo que ha supuesto un menoscabo y deterioro del medio. Por lo tanto, la primera pregunta es cómo hacer compatibles ambas cuestiones —tú sabes cuál es mi opinión en un modelo que tiene muy difícil traslación en Europa— desde el punto de vista de la sostenibilidad, de la solidaridad y de la vida de la gente que habita en estos territorios. No sé si tú me has oído, pero yo siempre pongo el ejemplo de que ahora mismo el Acueducto de Segovia o el Palacio de la Granja tendrían declaración medioambiental negativa y, por lo tanto, no se podrían construir, o el Real Aserrío de Valsaín. Si ahora en el siglo XXI a alguien se le ocurre hacer un Real Aserrío en pleno Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama, pues los pinos se morirían, como tú bien pones de manifiesto en muchos de tus escritos, se morirían en el monte y encima se crearía un efecto negativo para el resto de sus compañeros en el pinar.

Con todo esto quiero decir que tu visión es acertada pero se queda en un momento de la historia. A los que habitamos en estos lugares eso nos preocupa muchísimo. Yo le decía el otro día a Jesús Casas, que tampoco es dudoso en estos temas, que sería un grave error convertirnos en decorados de cartón piedra porque los decorados de cartón piedra, que tú nos has mostrado en imágenes perfectas, sirven para lo que sirve el rodaje de la película, pero luego se van los actores, se queda el decorado y se termina hundiendo. Lo que hay que hacer es preservar a los actores, es decir, que la película no sea efecto de una coyuntura puntual, sino que vaya en función del devenir histórico. El tema de la transformación de la madera es fundamental y yo creo que la noticia del Real Aserrío de Valsaín y del aserradero del Espinar es fundamentalísima.

Por otra parte, la biomasa es una asignatura pendiente por mor de una gestión equivocada histórica del Organismo Autónomo Parque Nacionales —por lo tanto, aquí no soy dudoso desde el punto de vista de cualquier tipo de Gobierno— y hay que retomarlo. Los aprovechamientos hidráulicos históricos son aprovechables, pero no aprovechamientos como el que tú has expuesto que nada tienen que ver con la sostenibilidad, que es pan para hoy y hambre para mañana. Nosotros tenemos, por ejemplo, el salto del olvido, que es un ejemplo histórico de la ingeniería industrial en la provincia de Segovia y en la provincia

de Zamora, hecho por un ingeniero que en este país en los años cuarenta y cincuenta fue imagen a nivel europeo. Con todo esto quiero decir que el modelo y la ordenación del territorio es lo que marca. Y cuando se habla de ordenación del territorio nos debe conducir a un paisaje; un paisaje que yo veo difícil que la normativa contemple —esto lo transformo en afirmación y en pregunta— en simbiosis perfecta hombre-naturaleza, como decía la compañera de CiU.

También coincido con mi compañera de CiU en que intervenir es necesario para preservar. Lo que hay que marcar es cómo intervenimos, para qué intervenimos y cómo en esa intervención no nos cargamos la gallina de los huevos de oro. Vuelvo al principio, todo lo que has dicho hasta el siglo XVII me parece perfecto, hay que retomarlo, pero también de los siglos XVIII al XX ha habido actividades muy positivas que hay que potenciar y que son las que ahora dinamizan y mantienen la comarca.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Montes.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la senadora Armisén.

La señora ARMISÉN PEDREJÓN: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, agradezco al ponente, don Julio Vías, su intervención. Intervendré muy brevemente porque muchos elementos del objeto de esta comisión, que es cómo frenar la despoblación en las zonas de montaña, ya se han puesto hoy de manifiesto.

Sin embargo, sí me gustaría hacer tres referencias, en primer lugar, porque soy de la autonomía y del territorio al que usted casi se ha circunscrito, con sus especiales características, porque no todas las zonas de montaña tienen las características de la sierra de Guadarrama. Yo soy de Palencia y hay una zona montañosa que se corresponde en algunos términos, pero no con todos los elementos que ha citado hoy el ponente. Yo me centraré, en primer lugar, en que la despoblación no es un elemento que afecte solo a la sierra de Guadarrama, ni siquiera a Castilla y León, ni siquiera a España porque en estos momentos en Europa hay un problema de despoblación bastante importante. Sinceramente, el análisis que ha hecho en su presentación de que la despoblación durante los años 2010 a 2020 se ha debido a los recortes de la Junta de Castilla y León, sinceramente tengo que decir que me parece que está un poco simplificado. Creo que la despoblación en Castilla nos llevaría no solo esta Comisión, sino otras muchas, y lo digo porque he participado en una comisión autonómica durante cuatro años sobre ese asunto. No se puede acometer este problema solo desde esta ponencia, pero nosotros haremos nuestra aportación y nuestra reflexión junto con los ponentes.

Creo que su análisis está un poco simplificado porque, además, somos una comunidad con unas características muy especiales que aquí no voy a reiterar: por su extensión, por una densidad de población muy baja, la educación se mantiene con 4 niños en el medio rural, y tenemos más de 3600 consultorios locales de atención sanitaria en un territorio con una población de 2 500 000 habitantes. Por lo tanto, creo que el esfuerzo en servicios se hace, independientemente, como ha dicho el ponente, de que sean rentables o no, otra cosa es el resultado porque, efectivamente, la despoblación en estos momentos sigue existiendo.

Me gustaría centrar mis preguntas en tres cuestiones. Usted ha presentado 3 elementos que han mencionado los compañeros que me han precedido en el uso de la palabra. Ha presentado, quizás con una visión negativa, los elementos de desarrollo más industrial o de usos alternativos a los usos tradicionales. En segundo lugar ha planteado un debate respecto a la estética de determinadas actividades. Yo creo que los criterios sobre las actividades deben ser reglados y no deben ir más allá, ni siquiera de la opinión política ni de la visión más conservacionista, sino que deberían ser elementos reglados de las actividades, más allá de que a mí me gusten más o menos. Por lo tanto, mi pregunta es si ese tipo de actividades —que desconozco— en la sierra de Guadarrama a usted —que representa a la asociación conservacionista— le parece que son compatibles. Ha citado varias: el esquí nórdico, el parapente, que dice que no le parece una actividad excesivamente compatible. *(El señor Vías Alonso: Yo no he dicho parapente)*. El *paintball*; ha dicho que el *paintball* no le parecía estético. Y sí cree usted que el futuro desarrollo de la sierra de Guadarrama está vinculado a la recuperación de usos más estrictamente tradicionales, como puede ser la trashumancia, que, sin rechazarla, la ha situado como uno de los elementos con grandes posibilidades para potenciar. Yo, sin querer desanimarle, le diré que la situación de la ganadería en estos momentos no es, lamentablemente, ni siquiera para los ganaderos, el recurso con mayores expectativas, y por eso le pregunto qué elementos le llevaron a usted a apostar tan

decididamente por la trashumancia —se lo digo desde el desconocimiento absoluto—, que, por lo menos a los que no estamos vinculados al conocimiento de esa actividad, nos sorprende.

En tercer lugar, quería preguntarle por qué cree usted que en la actividad de la biomasa, más allá de determinadas medidas públicas —en otros sitios de Castilla y León sí que se han puesto en marcha algunas plantas, y sin embargo no han sido rentables—, no se han generado más iniciativas privadas, puesto que el recurso forestal existe ahí y en otras zonas; en Segovia, desde luego, muchísimo, por las tierras de pinares. ¿Por qué cree usted que teniendo la masa forestal, que es el elemento principal, no se ven desarrolladas iniciativas de carácter privado, porque así debería ser, más allá de apoyos o de medidas de discriminación positiva, que usted ha planteado aquí, como medidas fiscales, etcétera?

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Para contestar a estas preguntas, el compareciente dispone de un tiempo máximo de diez minutos.

El señor VÍAS ALONSO (Miembro de la Junta Rectora del Parque Natural Sierra Norte de Guadarrama): Gracias.

Ante todo, he dado una visión de un ámbito geográfico muy reducido, que, además de ser muy reducido, es muy especial por su proximidad a Madrid. De todas formas, el otro día vino —no recuerdo su nombre— el presidente de Aramón y también se centró en el Pirineo de Huesca. Es un ámbito más amplio, pero también es un ámbito —llamémoslo así— local.

Mi visión, por supuesto, es conservacionista, porque soy ecologista, y voy a intentar responder a todo el cúmulo de preguntas en diez minutos.

Empiezo con su última pregunta, señora Armisén. No he querido centrar el eje de mi intervención en la trashumancia. La trashumancia es una sola de las potencialidades que tiene la zona. En una zona en la que se ha apostado hasta hace poquito tiempo por una construcción desaforada —y tenemos ejemplos: no solo Segovia 21; también en la misma localidad de Palazuelos de Eresma, gobernada por Izquierda Unida, se han hecho planteamientos totalmente desaforados—, yo he querido dar una visión de las potencialidades de un espacio natural, que tiene —queramos o no— que desarrollarse en sostenibilidad.

Ha citado usted el ejemplo del oso y del lobo. No han sido reintroducidos ni el oso ni el lobo. El oso hoy día es el motor de la economía en Somiedo. Estamos hablando de que el oso pardo es la marca de Somiedo y está atrayendo a un turismo internacional. Le pongo el ejemplo también de la sierra de la Culebra, que está atrayendo turismo de toda la Unión Europea.

Félix, creo que tu intervención no contradice en nada la mía. Estoy totalmente de acuerdo en lo que me has planteado de que a partir del siglo XVIII hay una actuación ilustrada que defiende, por supuesto, las repoblaciones forestales. Soy partidario de la repoblaciones forestales, no me he opuesto a ellas; además, tú has leído lo que he escrito hasta ahora. Lo único que he querido resaltar es que el futuro del parque de esta zona, de la comarca de la Vera de la Sierra, no puede centrarse en la construcción. El *paintball* es un caso anecdótico. Yo he dicho que no es estético, y, desde luego, no es estético, no es la marca que yo querría en un parque natural. Es algo inofensivo que no tiene demasiado impacto ambiental, es una tontería, pero la estética de varios señores vestidos de camuflaje y disparándose con fusiles de asalto quizá no sea lo más interesante para un parque natural, cuando se pueden fomentar otras iniciativas.

Me han preguntado también en cuánto tiempo sitúo la distancia a Madrid de los 20 municipios más despoblados, que están comunicados por la carretera de Burgos. A hora y media, no mucho más tiempo del que se podría tardar por el núcleo, por el corredor de la N-VI, por la parte que comunica con el sector más poblado, pero, que por su lejanía de Segovia y también por el puerto de Somosierra —que a pesar de que lleva tiempo mejorada, en su día era una carretera, la N-110, bastante tortuosa—, quedaron más aislados.

No he querido echar la culpa de la despoblación de Castilla y León al Partido Popular, por supuesto; es un problema que viene arrastrándose desde hace mucho tiempo. Simplemente he querido decir que sabiendo los problemas de despoblación que tenemos, la Junta, de momento, no ha sido capaz de atajar el asunto; solo he dicho eso. De todas maneras, tampoco son comparables los problemas de despoblación que hay en otros países de nuestro ámbito europeo, como pueden ser Francia o Alemania; quizá en Rumanía, sí, pero desde luego, el problema de la despoblación en España es de los más graves —no tengo estadísticas— de toda la Unión Europea. Es un problema de Estado, como ha dicho en alguna intervención mi amigo Félix Montes, o se aborda o desaparecemos como país.

Quiero, sobre todo, disculparme por haber traído un ejemplo tan concreto; pero es el que mejor conozco y además es un ejemplo muy significativo que quizá no se haya puesto de manifiesto en esta comisión. Es un problema que da lugar a que, por la proximidad a Madrid, se eliminen los problemas de despoblación.

No sé si he contestado a todo, o me queda algo en el tintero. Su pregunta, señor Montes, no la he captado muy bien, porque no he visto en su intervención ningún punto de desacuerdo con lo que yo he dicho; ninguno. *(El señor Montes Jort pide la palabra).*

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el senador Montes.

El señor MONTES JORT: La pregunta concreta es sobre la normativa de parques nacionales, tanto la normativa de la ley estatal como la concreta del Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama, y cómo hacer compatible esa normativa con el aprovechamiento nacional de los recursos forestales, ganaderos e industriales. Cito también los industriales porque se han mostrado positivos a lo largo, al menos, de los 300 últimos años. Si aplicamos a rajatabla la normativa estatal, gran parte de esos aprovechamientos quedan fuera de los lugares más fetén de las comarcas, los que más aprovechamiento y economía generan.

El señor PRESIDENTE: Le quedan dos minutos para contestar.

El señor VÍAS ALONSO (Miembro de la Junta Rectora del Parque Natural Sierra Norte de Guadarrama): Yo creo que la ley es clara. Hay aprovechamientos forestales extractivos que son incompatibles. Pero ¿qué es un aprovechamiento tradicional y qué es un aprovechamiento extractivo? El caso de Valsaín ha sido el más claro: se ha dejado fuera a gran parte del pinar, con una figura de conservación prácticamente idéntica a la de parque nacional, y las partes altas, los cuarteles de protección, se han incluido. Yo siempre he sido partidario de que las explotaciones forestales se mantengan, porque son parte de la cultura y además han formado el paisaje. Hay que buscar soluciones, y en este caso se han buscado soluciones un poco salomónicas. Navafría es un pinar distinto porque se explota a hecho, no son las cortas por entresaca; se ha dejado fuera, cuando es un pinar que realmente por sus valores ambientales debería haber estado dentro.

Siempre he respetado y he defendido los usos tradicionales. Me pones como ejemplo la ganadería. En mi opinión, con un conveniente grado de regulación y vigilando la carga pastable, no se puede prescindir de la ganadería, porque ha conformado el paisaje que se quiere proteger.

Estos son los dos casos en los que la ley es más o menos clara, pero se está teniendo una visión poco flexible de la ley. Si no recuerdo mal, en Monfragüe se aprovecha el corcho, cuando es un aprovechamiento extractivo, y hay una moratoria.

No sé si he respondido a tu pregunta, pero no estamos en desacuerdo.

El señor PRESIDENTE: Dispone de treinta segundos.

El señor VÍAS ALONSO (Miembro de la Junta Rectora del Parque Natural Sierra Norte de Guadarrama): Ante todo, he querido, sin atacar a nadie, mostrar una visión ecologista, porque lo soy —ecologista con matices— y esto también tiene que verse en la comisión.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias por su intervención. Obviamente, aquí tenemos que escuchar todas las opiniones, y la suya ha sido tremendamente interesante.

Suspendemos la comisión durante treinta segundos para despedir al compareciente. *(Pausa).*

COMPARECENCIA DE LA CATEDRÁTICA EMÉRITA DE GEOGRAFÍA DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID (UAM) Y ACADÉMICA DE NÚMERO DE LAS REALES ACADEMIAS DE HISTORIA Y DE INGENIERÍA, DÑA. JOSEFINA GÓMEZ MENDOZA, ANTE LA COMISIÓN ESPECIAL DE ESTUDIO SOBRE LAS MEDIDAS A DESARROLLAR PARA EVITAR LA DESPOBLACIÓN DE LAS ZONAS DE MONTAÑA, PARA PRONUNCIAR LA CONFERENCIA MARCO, INFORMANDO EN RELACIÓN CON LA MATERIA OBJETO DE ESTUDIO DE LA COMISIÓN.

(Núm. exp. 713/000989)

AUTOR: COMISIÓN ESPECIAL DE ESTUDIO SOBRE LAS MEDIDAS A DESARROLLAR PARA EVITAR LA DESPOBLACIÓN DE LAS ZONAS DE MONTAÑA

El señor PRESIDENTE: Reanudamos la comisión con el último punto del orden del día, que es la comparecencia de la catedrática emérita de Geografía de la Universidad Autónoma de Madrid y académica de número de las reales academias de Historia y de Ingeniería, Dña. Josefina Gómez Mendoza, para pronunciar la conferencia marco.

Nos hubiese gustado haber empezado estas comparecencias con la presencia de doña Josefina Gómez para que se hubiese establecido un poco el marco de actuación. Los problemas de agenda y de tiempos lo han impedido, pero hoy contamos con ella para que nos hable de estos asuntos. Ya sabe usted que el objetivo de esta comisión es intentar proponer medidas para la integración y el progreso de las zonas de montaña, tratamiento especial que establece correctamente nuestra propia Constitución en su artículo 130.2.

Sin más preámbulos, le doy la palabra a la compareciente para que en un tiempo en este caso laxo, que sería de unos cuarenta minutos, nos exponga sus planteamientos.

Muchísimas gracias y tiene usted la palabra.

La señora GÓMEZ MENDOZA (Catedrática emérita de Geografía de la Universidad Autónoma de Madrid y académica de número de las reales academias de Historia y de Ingeniería): Muchas gracias, presidente. Buenas tardes. *(La señora compareciente apoya su intervención con la proyección de diapositivas)*.

Trataré de no alargarme demasiado y de presentar una visión general, que me va a llevar a tratar la dimensión territorial —que es en la que quiero insistir sobre todo— de las áreas de montaña, hasta qué punto están insertas en el territorio y deben entenderse desde esos territorios; también la utilidad que puede tener la noción y la herramienta paisaje para su debido estudio, intervención y actuación, y finalmente, algunas actividades o acciones sectoriales en nuestras montañas que han contribuido a desarticular lo que da una cierta permanencia de organizaciones tradicionales, con unos usos y una vida social con una cierta duración. Por tanto, voy a hablar en unas escalas sociotemporales algo distintas. El problema de la escala en estas cuestiones es muy importante.

Parto de las políticas que ya conocen, o que conocen mucho mejor que yo, que son las políticas de montaña desde la primera directiva del año 1975 de la Unión Europea, para decir que las políticas de montaña han ido sobre todo por la vía de la agricultura, por la vía sectorial de la intervención en las áreas de montaña por razones agrícolas y por razones de áreas desfavorecidas en las que se podían apoyar las explotaciones. Y así tenemos la ley española del año 1982, que desarrolla el artículo constitucional. Tenemos en Cataluña, única comunidad en que se ha desarrollado, que yo sepa, la Ley de 1983, de alta montaña, que fue pionera y vanguardista en el sentido de que introducía las funciones externas, las externalidades, y las funciones de todo tipo que cumple la montaña, y después se vuelve al replanteamiento de la Unión Europea con el dictamen del Comité Económico y Social sobre políticas específicas para áreas de montaña, o interviniendo el Consejo de Europa, un hecho fundamental que todavía no se ha desarrollado, lamentablemente, en España, que es la Carta Europea de las Regiones de Montaña, introduciendo algo que, como he dicho al principio, para mí es básico: la noción de macizo montañoso, en el sentido de que las áreas de montaña y sus poblaciones están en unos territorios que hay que entender como unidades por las dinámicas complementarias que luego plantearé.

A partir de esos años ochenta o a partir de finales de siglo intervienen con carácter integral en las montañas otro tipo de políticas, particularmente la Estrategia territorial europea, que es de ordenación del territorio y que no es de obligado cumplimiento. Se basa en el principio de subsidiariedad, pero mantiene de forma muy innovadora y muy insistente que las montañas son espacios de gran relevancia estratégica desde el punto de vista territorial y también, en principio, por su carácter de montañas, de gran riqueza ecológica y patrimonial. Es decir, introduce ya los términos del debate actual. La estrategia territorial, justamente del último año del siglo XX, introduce los términos de territorio, ecología y patrimonio, que son en los que me voy a desenvolver yo aquí.

El Año Internacional de las Montañas 2002 supuso un enorme impulso de los estudios de montaña y la aplicación del Convenio diversidad ecológica, como se ha hecho en nuestro país; estimuló, asimismo, a los órganos correspondientes de la Unión Europea; se creó un comité español, y desde 2006, que yo sepa, hay un proyecto de carta de montañas en España que no ha cuajado.

Existe también otro gran problema, no solo la carta de la naturaleza de las montañas, sino también el problema de delimitación, de qué estamos hablando cuando hablamos de montaña. Cuando hablamos de montaña en España —permítanme, como catedrática de geografía, que parta del mapa, ya que es muy

expresivo nuestro mapa—, estamos hablando, aproximadamente, del 40 % del territorio. Evidentemente, no es lo mismo la alta montaña que las montañas medias, que son, en tanto que pobladas, las que más nos van a ocupar aquí, pero estamos hablando también —y no es cuestión de que dé la primera clase de la geografía de España— de las montañas atlánticas, con esa continuidad pirenaica, y de las montañas interiores ibéricas, con sus diferencias. Pero hay un elemento muy importante en la geografía española, que es el Sistema Ibérico, que de alguna forma actúa de fachada a la influencia marina sobre el interior, es decir, refuerza la continentalidad interior de España. Luego está el escalón tectónico de Sierra Morena, que sin ser importante orográficamente supone ese enorme salto tectónico hacia la depresión del Guadalquivir, y todo el Sistema Bético, con su enorme desarrollo de prebéticas, subbéticas y béticas.

Esto introduce un mapa extraordinariamente dispar —lo hablaba antes con la senadora—, es decir, estamos hablando de sistemas montañosos muy distintos —atlánticos, mediterráneos, etcétera—, donde son distintos los factores de altitud, los factores de exposición, los factores de fragmentación, los factores de nivel de mar. El nivel de mar del Cantábrico supone un escalón enorme y un encajamiento brutal de los ríos cantábricos, y no es lo mismo, ni siquiera en las béticas, aunque también en alguna parte malagueña. Estamos hablando, por tanto, de niveles de mar o niveles de base muy distintos, porque las 2 depresiones interiores no serían lo mismo; estamos hablando de exposición y de fragmentación, y a su vez, las mismas montañas son muy diferentes entre sí, los mismos macizos montañosos tienen una gran diversidad en su propio interior. Por lo tanto, a pesar de mantenernos en esta escala —todavía en una escala que es muy poco expresiva para lo que tratan ustedes aquí, pero que es la escala peninsular, la escala ibérica—, había que aproximarse más, y con esa necesidad de aproximarse más, el Ministerio de Fomento, cuando estaba en el cargo el letrado Fernández Carnicero y la ministra era Isabel Tocino, nos encargó a un equipo de geógrafos de la Universidad Autónoma que hiciéramos un atlas de los paisajes de España. Lo que tienen aquí son los mil y veintitantos paisajes que se delimitaron y, naturalmente, pueden ver que es fundamental el factor orográfico, porque las montañas corresponden claramente a alineaciones de paisajes —el Sistema Central, el Sistema Ibérico o los sistemas béticos—, pero aquí están delimitados a esta escala, que no es muy expresiva para actuar, es muy expresiva para entender pero no para la acción, porque es demasiado pequeña. Este es el atlas bastante monumental que publicó el Ministerio de Fomento en ese momento; el equipo estaba dirigido por la profesora Sanz y el profesor Mata; la profesora Sanz está jubilada, como yo, y el profesor Mata es el director del grado en Geografía y del máster en Medio Ambiente. Aquí vuelven a tener el mapa general, y lo muestro con la intención de que vean que aquí ya están los mil y pico paisajes, 1263 unidades de paisajes. Se clasifican a la vez en tipos, y los tipos en grandes asociaciones. Aquí estarían las asociaciones, son los verdes distintos los que se refieren a las montañas: montañas cantábricas, montañas galaicas, macizos antiguos —se reserva el término macizo para los que son de materiales paleozoicos—, Pirineos, etcétera. Como ven, las unidades de paisaje y sus asociaciones reflejan mejor que el mapa fisiográfico la enorme diversidad de las montañas. Simplemente por las diferencias de color se reconocen mucho mejor las depresiones, que son los tonos ocre, amarillos, rosas, etcétera. Este atlas lo ha reeditado la UNED y he traído un ejemplar, que se puede distribuir a la comisión, y se ha reeditado digamos que con menos boato, pero con cierta pulcritud y se puede ver con más detenimiento y, aunque es difícil, puede uno localizar.

Esta es la primera idea que quiero transmitir, la necesidad del conocimiento del territorio —algo tan sencillo como eso— a las escalas que convenga en cada caso. Además, fue una admiración para los países europeos que precisamente en España, país tan descentralizado y con los problemas que tenemos, hubiéramos podido hacer un mapa de todo el territorio; los atlas del paisaje francés son más de carácter regional y, por otra parte, son muy buenos. Como decía, estas 1263 unidades de paisaje se reunían en tipos, en asociaciones, y luego se estudiaban 102 ejemplos de forma muy específica; este es el caso del Valle Alto con 98 peninsulares y 14 insulares. Ese es un ejemplo de ficha de paisaje; es el macizo de los Ancares, y la distribución de todas las fichas es esta; primero viene lo que llamamos la organización del paisaje —no exactamente la estructura—, cómo se organiza el paisaje —luego insistiré sobre ello—. Es decir, los territorios de montaña tienen una cierta coherencia y complementariedad: las vegas necesitan de las laderas y las laderas de las cumbres. Había un funcionamiento coherente en las economías tradicionales que utilizaban de forma distinta las distintas partes de la montaña; en el caso de Ancares son montañas de cumbres pandas, de cumbres muy planas, valles encajados. Resultaba un medio de gran aislamiento y de economías de subsistencia; una red de asentamientos localizada totalmente en el fondo de valles y siguiendo las vías de circulación. Después se estudia la dinámica del paisaje, y veremos el caso de la matorralización, lo que llaman los franceses y en Europa en general el

cierre del paisaje; se empieza a cubrir de matorrales por abandono y se cierra el paisaje, se cierra la visibilidad de los paisajes; el riesgo de incendios, la entrada de cierto comercio y cierto turismo, que está detallado.

Después hacíamos específicamente un apartado de percepción del paisaje, porque es uno de los recursos que tiene no extractivos, por decirlo así, de las montañas; las visibilidades, las cuencas visuales, los miradores, las visiones amplias de las laderas medias, los miradores desde los puertos, los cambios fenológicos, los cambios cíclicos, los cambios de paisaje a lo largo del año o a lo largo de las estaciones. Después se señalaban específicamente los valores ecológicos, culturales y perceptivos: bosques, matorrales, especies norteñas singulares y un rico patrimonio cultural, otro elemento fundamental que hay que tener en cuenta cuando se aborda cómo actuar sobre estos territorios o áreas de montaña: payozas, chozos, molinos, cortines, etcétera. Y en todos los casos de las fichas de paisaje se ha incluido lo que hemos llamado una imagen de paisaje, que es poner de manifiesto a través de un texto o de una foto hasta qué punto ha sido valorado como un paisaje cultural. Hay una frase que es una magnífica descripción del gran geógrafo, fisiógrafo y ensayista gallego, Otero Pedrayo, que describe muy bien el paisaje: Tanto las penillanuras como las sierras de contacto y borde presentan formas lentas, viejas, usadas, con suelo húmedo y frío de pobre maquis, aguas perezosas, cielos claros o grises, como los conjuntos o las líneas de abedules, pantanos, pueblos centrados, etcétera. Lo que quiero decir es que esa imagen cultural supone un elemento de patrimonialización; hay ya una percepción y un entendimiento cultural que le da valor a ese paisaje, en este caso por la descripción que hace Otero Pedrayo.

En cuanto al conocimiento a diversas escalas de las áreas de montaña a través de lo que podríamos llamar unidades de paisaje, entendiendo paisaje como se entiende en el Convenio del Paisaje de la Unión Europea, que fue aprobado en el año 2000, al que España se ha incorporado, es todo lugar, tal y como lo perciben sus habitantes, en el que se produce una relación entre los elementos naturales y los elementos humanos, pero siempre como un elemento de percepción, tal como lo perciben y lo vive *people* —decía el texto inglés—, la gente; aquí se habló de habitantes o se tradujo como habitantes.

Pues bien, un segundo tema territorial, pero también ecológico, también de usos, es que esas áreas de montaña, las que nos conciernen aquí, las que les conciernen a ustedes como representantes nuestros, son áreas de montaña que en buena medida tienen unos marcos legales determinados y, en concreto, por su valor ecológico y patrimonial están incorporadas a los espacios naturales protegidos, incluso muchas de ellas a los magníficos parques nacionales que tenemos; parques nacionales como el inicial de Covadonga, hoy de los Picos de Europa, o el de Ordesa; como ven, la importancia o la correspondencia entre la imagen fisiográfica que les enseñaba antes y los parques nacionales o espacios naturales protegidos o parques autonómicos es muy considerable. Eso supone que ya hay un elemento a considerar; ya no es la agricultura de montaña, sino que tendemos a una administración distinta, la administración conservacionista que tiene que intervenir necesariamente y, por tanto, habrá que verlo siempre completando una imagen con la otra. Esta imagen es lo mismo pero en este caso referido a las LIC, la Red Natura 2000, las zonas de protección para las aves o los lugares de interés comunitario, y se ve la importancia que tiene en España. No tengo tiempo ni posibilidad de hacer una comparación, pero sí quería plantear que hay que tener en cuenta ese marco.

Y ahora me permito pasar algunas diapositivas y fotografías de diversos paisajes de montaña para mostrar precisamente las diferencias y, en la medida en que sea capaz de transmitirlo —y seguro que lo ven ustedes sin necesidad de que yo lo transmita—, hasta qué punto son unidades integradas. Primero quiero señalar los paisajes de cumbres, los paisajes estructurales que responden mucho a la litología que tienen debajo. Este es San Mauricio, en los Pirineos; son granitos, labrados por los agentes erosivos, etcétera y, evidentemente, contrasta con el paisaje de montaña o con la unidad de media montaña que, por ser la que está poblada, es la que nos puede interesar. Esta es una vista muy hermosa, a mi juicio, del macizo de las Villuercas y se puede ver esta unidad entera, que es un sinclinal colgado, que es una de las características más importantes de ese macizo. Para esa delimitación, lo primero sería distinguir entre alta, media y baja montaña. Aquí tienen una vista de la cordillera Cantábrica que da una idea de cómo es, con valles muy encajados que caen luego directamente sobre un nivel de base muy bajo, el del mar Cantábrico, y laderas boscosas en diversas proporciones, hasta el piso supraforestal, donde empieza ya el nivel de cumbres, que está realmente habitado. Y aquí podemos ver algo que veremos mejor en imágenes posteriores, me refiero al tipo de asentamientos. Se ven pueblos en el fondo de los valles, también a media ladera y con unas disposiciones en torno a ellos muy características: los ruedos, los terrazgos, las mieses, las zonas de cultivo y luego los prados regados, los prados de diente, los prados de siega, y luego ya empieza el piso forestal.

Pueden ver aquí un ejemplo del magnífico macizo de Los Oscos en la periferia asturiana, lindando ya con Galicia. Aquí hay un tipo de poblamientos distribuidos a lo tradicional. Ven aquí prados cercados, separados por setos, prados abiertos que probablemente tienen usos comunales que hoy en muchos casos ya no tienen sentido pero que en sus épocas han servido para organizar todos esos territorios. Pero cuando se desarticulan esos territorios y desaparecen los usos, el problema está en qué nueva articulación va a aparecer. Y en la medida en que eso se quiera conservar habrá que comprender —es la idea que quiero transmitirles— los funcionamientos integrados de esos valles. Aquí ven con más claridad un valle intramontañoso asturiano y la disposición que les comento. En este pueblo hay ya unos ensanches de bloques abiertos, pero está también la estructura de los prados cercados pasando luego al piso forestal con la vegetación que fuere. Mi idea fundamental es que hay que entender la montaña en su integridad. Abajo están los herrenes, las tierras cerealísticas, y una zona para la que ha hecho un programa mi compañero, Rafael Mata, en el valle del Nansa, siempre intentando distinguir para reconocer luego los paisajes y las intervenciones, porque no es lo mismo hablar de las altas cumbres, de las laderas medias o de las cabeceras invernales en el sentido de pastos con alguna edificación para el ganado.

Este el magnífico valle de Valdivielso en la parte meridional de la cordillera Cantábrica, donde pueden ver lo que queda de lo que les describo: los terrazgos cerealícolas o de lo que sea, con sus parcelas y su distribución, los prados que van subiendo la ladera y la vegetación arbórea que va apareciendo. Aquí ven la distribución de los prados. En conjunto esto da un mosaico paisajístico. Es decir, el territorio montano, el de la montaña media y el de la alta montaña, de economía tradicional como las europeas, constituían unos paisajes de alto valor precisamente por esa distribución ordenada que, como digo, da mosaicos de paisaje puesto que no tienen la homogeneidad de ciertos usos que, como las repoblaciones u otros elementos se están introduciendo. Ahí había unos mosaicos de paisaje que se aprecian mucho en Europa y en España de las montañas. Precisamente son estas visiones de piezas complementarias que forman mosaicos de paisaje de alto valor por su misma integridad.

Aquí ven la sierra de La Demanda en la cordillera Ibérica. Aquí no hay ocupación, pero está la estación de esquí de Valdezcaray, uno de los usos modernos e invasores, sin ninguna connotación peyorativa, que pueden contribuir a desarticular la montaña. Aquí ven el circo glaciar de La Laguna Negra, en la Ibérica, con robledal de otoño mezclado con coníferas. Aquí no hay mosaico, eso se da más en paisajes constituidos por la acción común de naturaleza e historia, pero queda la idea de un circo glaciar que, como otros, está desapareciendo en nuestras montañas.

Hay otro ejemplo que es de manual que nosotros llevamos a los alumnos permanentemente puesto que lo tenemos a las puertas de Madrid respecto de nuestras universidades: el valle de Lozoya con los montes Carpetanos al fondo y la Cuerda Larga. Este es el pueblo Pinilla del Valle cerca del embalse. Si visitan ustedes este valle verán que en cada pueblo permanecen aún esas estructuras, esa distribución de fondos de valle con terrazgos. A medida que se va ascendiendo aparecen los prados de diente, después vienen distintos tipos de vegetación arbórea, siendo normalmente repoblaciones de coníferas que aparecen por encima. Este es un ejemplo muy llamativo, y es que se conserva perfectamente la unidad del valle. Aquí he querido contrastar la fenología, los cambios de territorio, de paisaje, de mosaicos en función de las estaciones, un paisaje de invierno en El Paular, y luego la otoñada.

Y pasamos ahora a las montañas del sur, al valle del Guadiato. Hemos cambiado de formas, no son las cumbres de antes, no son las formas pandas que decía Otero Pedrayo, estamos en un medio más movido y con vegetación que va acusando más la meridionalidad. Aquí ven las sierras y valles de Sierra Morena, donde distinguimos el valle del Guadiato. En sierra Mágina pueden ver cómo las políticas han intervenido en los paisajes en el sentido de que el apoyo al olivar y las mejoras técnicas, los regadíos, están haciendo perder el carácter de mosaico al paisaje, pues está entrando en una cierta homogeneidad a través de un uso que ha sido fomentado por políticas agrícolas y por mejoras técnicas que han contribuido a la pérdida de calidad del paisaje.

Aquí ven el valle del río Genal en la cordillera Bética malagueña. El perfil de este pueblo aún no ha sido desarticulado por elementos absolutamente ajenos o incoherentes. La vegetación es enciniega y posiblemente también de alcornoques en toda la zona de explotación del alcornoque.

Termino esta visión de fotos con algunas imágenes vegetales, antes de pasar a hablar algo más de la población. Este es el hayedo de Irati, sin duda una imagen magnífica. El hayedo de Irati en monte alto bien conservado, con pies que no guardan demasiada proporción; quiero decir muy naturalizado, no que no haya sido intervenido, pero sí muy naturalizado. Probablemente, hace bastante que ya no es explotado.

Esto que ven aquí es el pinar de Valsaín, con pinos silvestres, troncos rosados muy altos, podados por la proximidad y que está explotado en un régimen silvícola de explotación moderada. Aquí se hacen claras, se aclara el monte y se señalan los pies que hay que quitar con ese modelo matemático magnífico de los ingenieros de montes: en cien o ciento veinte años consiguen cambiar todo el monte, pero lo tocan por partes; de ahí la integridad del bosque, hay que tocarlo por partes. Esta parte se cortaría cada cien años pero, mientras tanto, se corta en otro trozón, en otro trozón, etcétera, de forma que se consigue, en una imagen previa a todo lo que se ha dicho sobre sostenibilidad del siglo XX, lo que llamaban los ingenieros de montes del siglo XIX el rendimiento constante y durable; es decir, cada año se saca lo mismo a base de tocar distintas partes del monte. Recuerdo que venían estudiantes asturianos y no lo entendían; cuando les dijimos que estos eran bosques de ciento veinte años, no entendían que el turno durase ciento veinte años. Yo he tratado mucho a los ingenieros de montes —me hicieron ingeniera de montes de honor, algo que me halaga mucho— y siempre me ha llamado la atención que un profesional trabaje pensando que lo que hace se termina cien o ciento veinte años después.

Hay formas de explotación del monte muy distintas. En cambio aquí ven lo que se llama la técnica silvícola monte bajo, es decir que crece de cepa, no de fruto o bellota, no es por diseminación. Como ven, hay mucho más matorral. Aquí también es monte bajo; este es un monte de un sistema de explotación muy distinto que el de Valsaín, que era para madera, para los barcos reales o madera en el aserradero que les he comentado antes, y este es el monte típico del carboneo. Esta es la explotación para el carboneo. Es un monte bajo —y repito que los robles salen de brote, brotan desde las raíces y no por diseminación de los frutos— y la distancia entre los fustes es mucho más desigual y muy poco homogénea, dando ese tipo muy expresivo.

Vuelvo a una imagen de intervención silvícola de madera actual y muy poderosa. La explotación del roble industrial para madera en el Moncayo; no se trata del típico carboneo o de este otro, todavía más confuso. Se ha mantenido esta explotación geométrica del roble para madera en una zona del Moncayo. Por poner otro ejemplo de monte, aquí pueden ver el castañar de Gredos.

Les traigo unas cuantas imágenes de montañas para trasladarles la idea de la diversidad y de que hay que conocerlas y saber de qué estamos hablando cuando se quiere intervenir; conviene saber en qué se está interviniendo porque, si no, se corren riesgos. Me refiero a esas medidas agroambientales de plantaciones en zonas agrícolas para el abandono agrícola; se les presentaron repoblaciones a los técnicos europeos y estos dijeron que estaban muy crecidas, y es que resulta que eran repoblaciones anteriores. Es una anécdota de esta trampa bastante llamativa.

Dedico unos momentos a la evolución demográfica, y supongo que conocerán cifras más actuales, pero se las traslado para ver un enfoque del conjunto de España, de las diferencias entre las montañas españolas, de sus posibilidades de futuro y de los contrastes con los países europeos de nuestro entorno o más lejanos. ¿Qué caracteriza el proceso demográfico en las montañas españolas, proceso que arrancó muy tarde? Como la industrialización española se retrasó y la urbanización española pertenece a mediados del siglo XX, los grandes decenios, los años de mayor éxodo rural corresponden a los años cincuenta y sesenta. Todos los estudios demográficos lo suelen mostrar, aunque naturalmente hay diferencias entre unas zonas y otras; empieza antes en las montañas del interior, mientras que la montaña andaluza mantiene más su población. En todo caso, es un proceso de migración muy posterior al europeo, casi cien años o medio siglo después. Cuando paseamos por nuestros bosques y montañas con colegas franceses, cosa que nosotros hacemos mucho, les choca muchísimo cómo nos planteamos esto desde hace poco relativamente, desde hace setenta años, porque a diferencia de los países europeos se ha dado una emigración rural de las montañas, un éxodo de las montañas mucho más intenso que en los países europeos. Una vez que arranca es muy intenso y muy prolongado, lo cual también es nuevo, y muy superior a los ritmos de despoblación de los países occidentales europeos. Naturalmente, no estoy hablando de la Europa oriental, donde, como comentábamos antes, el proceso se está pareciendo al nuestro; es ahora cuando están saliendo cupos enormes de emigrantes.

Otro tercer rasgo característico son las diferencias temporales y las diferencias de intensidad entre los macizos montañosos. Las montañas del norte, para resistir la competencia o para aguantar, empezaron por reconvertir sus economías hacia una ganadería intensiva vacuna, para leche o para carne. En cambio, en el sur resistieron más con los cultivos de cereales y posteriormente con el olivo, de hecho siguen entrando olivos en muchas montañas del sur. Es decir, insistiendo en el factor de desigualdad, hay diferencias en tiempos e intensidad entre los macizos, pero todo ello ha conducido a una intensísima desvitalización de las áreas de montaña. Hay envejecimiento porque no hay jóvenes ni

nacimientos y esto conduce a altas tasas de mortalidad y, por tanto, a tasas de decrecimiento, por no utilizar lo de crecimiento negativo.

Como rasgos complementarios, tenemos densidades de población muy bajas, normalmente por debajo de 10 habitantes por kilómetro cuadrado, que es realmente donde se pone el umbral de riesgo total, de desertización, pero también son desiguales. No todos los municipios, y estamos hablando de aproximadamente 3000 municipios, de una área o un macizo funcionan de la misma forma. Normalmente, el municipio que contiene la cabecera comarcal concentra población y el resto hace un desplazamiento de corto radio hasta el municipio cabecera de comarca.

Además de desvitalización, encontramos desequilibrios en la pirámide. Curiosamente, en los últimos años —hasta donde yo he visto, porque yo no soy, ni mucho menos, experta en la materia, pero me ha servido mucho este libro, que luego les paso, sobre las dinámicas espaciales en las montañas españolas— parece que hay una mayor salida de mujeres, porque ahora no tienen ninguna acogida en los trabajos que quedan en el campo. Quizá ahora ya no esté pasando eso, pero sí recientemente, con lo cual encontramos más hombres que mujeres en las magras pirámides de población de las áreas de montaña. Se ha producido una reconversión ocupacional, al aparecer los servicios en función del turismo y del ocio. También encontramos altísimas tasas de desempleo, y en algunos sitios, según se pone de manifiesto en este libro que he estado leyendo estos días, está empezando a darse cierta recuperación, evidentemente donde hay más urbanización, donde están apareciendo más residentes urbanos que se instalan en las montañas; allí donde aparecen otras actividades al servicio de la ciudad se están dando algunas recuperaciones, pero nunca ocupa toda el área de montaña, es muy selectiva. Por ejemplo, en Cantabria se ve muy bien esta selección de los municipios. Está vinculado, en general, a población establecida no residente. Y luego cabe hablar de los efectos, y en el caso de Guadarrama se ha visto clarísimamente, de urbanización de las montañas; efectos a veces dramáticos de urbanización de las montañas.

Aquí tienen los cuadros de un estudio de carácter general, hecho por un historiador de la economía, Fernando Collantes, de Zaragoza, *Declive demográfico y cambio económico en las áreas de montaña españolas*. Este artículo tiene la ventaja de hablar del ciclo 1860 a 2000, pero no pasa de ahí. Estos son los municipios que ha estudiado, aproximadamente un 20 % de los municipios. Pero lo que es muy interesante comprobar son las diferencias entre norte, Pirineo, interior y sur, es decir, el fenómeno que constataba antes. Hasta 1950 hay estancamiento de la población, pero no ha empezado el decrecimiento —esto es la variación demográfica— y de 1950 a 1990 son los años de alta variación demográfica, hasta -2 % en el interior.

La tasa de emigración, aproximadamente, es lo mismo. Por ejemplo, en las montañas del sur era de un -4,8 % durante los 40 años que van de 1860 a 1900; sube a -7,2 %, en los 50 primeros años del siglo XX; alcanza la cifra extraordinaria de -30,3 % en los 20 años posteriores a la mitad del siglo, 1950 a 1970; baja, se queda en -17,6 %, mientras que las otras lo tienen un poquito más controlado. En todo caso, siempre son estos 20 años, 1950 a 1970, los que dan las mayores bajas de población. Repito, un arranque tardío del éxodo rural, pero cuando se produce lo hace con una intensidad desconocida en Francia, en Inglaterra e incluso en la propia Italia.

Hay índices de envejecimiento muy considerables. En 2001, 2,23 % en las montañas de interior mayores de 65 de años por cada menor de 16 años, lo cual es espectacular, es decir, totalmente desvitalizadas. La tasa de crecimiento vegetativo en tantos por mil sigue siendo negativa —en el interior, -5,8—. Son datos que pueden comprobar en ese texto de Collantes que está en internet.

Igualmente es interesante, por lo que he dicho antes, la comparación con las montañas europeas. En las montañas europeas, por ejemplo, en Francia, los Alpes del Norte, Alpes del Sur, Macizo Central, ya se estaban produciendo tasas negativas desde 1850, pero a partir de 1950 ya casi no hay pérdida de población, -0,6 —en el Macizo Central, -0,1—. Aprovecho para decir que en algunas zonas que yo conozco, como Vosgos, el Macizo Central de Puy de Dôme, que quieren declarar paisaje patrimonio mundial y está a punto de ser declarado, están haciendo actuaciones integrales muy importantes. Yo creo que Francia es un buen modelo. Tiene una Ley de montaña y tiene distintas actuaciones muy importantes. En Italia pasa un poquito lo mismo. Es decir, fue anterior y menos brutal que en nuestro caso.

Se puede ver lo mismo respecto a la orientación productiva en lo que respecta a la trilogía mediterránea —cereales, vid, etcétera—. Van perdiendo proporción; van disminuyendo considerablemente. La densidad ganadera, en relación con lo que hablaban ustedes antes, se mantiene relativamente en las zonas del norte, donde alcanza 23,1. Prácticamente ha recuperado las cifras de mediados del siglo XIX. En el Pirineo ha subido casi 10 puntos en relación con el siglo XIX. En el interior, en cambio, tiene mucha menos importancia —es otro tipo de ganado— y el sur apenas mantiene las cifras de entonces.

La producción del carbón, que pasa a ser carbón mineral, como es obvio, es significativa en el norte. La intensidad industrial ha avanzado —esto es 1989, pero ya no tiene mucho significado—. La intensidad turística —aquí España es igual a 100— apenas se advierte, porque es 1999 —si tuviéramos cifras de ahora, sería mucho más importante—, pero ya entonces —1999— a pesar de que todos los otros sectores han decaído, el conjunto de la España no montañosa estaría en 101 y la España montañosa en 68 y los Pirineos tendrían 154. O sea, el Pirineo se ha comportado más deprisa, ha ido mucho más deprisa, al modo francés, que el resto de las montañas españolas.

En el porcentaje de despoblación del sector primario se advierte la desaparición o la disminución del sector primario. El total de la montaña, a finales del siglo XIX, era de 85% de población activa dedicada al sector primario —agricultura, ganadería y montes— y a principios del siglo XXI es de 16. Luego los comportamientos son distintos según las montañas.

Les propongo ver ahora algunas imágenes del libro *Territorio y paisaje en las montañas españolas*, de Carmen Delgado Viñas, que es una especialista en montañas, catedrática de Geografía en la Universidad de Cantabria, y Juan Ignacio Plaza Gutiérrez, de la Universidad de Salamanca, que reúne distintos casos de estudio. Estos casos de estudio tienen la desventaja de que solo son de Cantabria y los montes leoneses; algo de la montaña santanderina, cantábrica, propiamente dicha —lo tienen puesto aquí, no sé si llegarán a leerlo—; algunos casos ibéricos, como la Tierra de Pinares y las Tierras Altas, de Soria, Las Villuercas y algunos casos del sistema central. Los comportamientos son estos. Aquí tienen la densidad de población. Los colores más claros son de menos de 5 habitantes por kilómetro cuadrado. Como les he dicho antes, el umbral de desertización es 10. Estaría en este color. Tenemos zonas, las zonas del Valle de Luna, de los montes de León, en contacto con el Macizo Galaico, prácticamente desertizadas, salvo algunos fenómenos de concentración en los municipios que son cabeceras. El caso de las Tierras Altas sorianas ni siquiera tiene ese fenómeno de población. Las Tierras Altas sorianas son paisajes bellísimos y están también en pleno proceso de desertización. En Las Villuercas pasa prácticamente lo mismo. Y, en cambio, en algunas zonas de Gredos o del Macizo Central se pueden reforzar y, sobre todo, las montañas vascas, del Pirineo vasco empiezan a apuntar densidades más altas, densidades que no es que sean mucho más altas, pero son de 25 a 50 habitantes por kilómetro cuadrado, es decir, bastante más.

En cuanto a la distribución ocupacional en las mismas zonas —lo pueden ver con detalle en el libro—, lo más revelador, a mi modo de ver, es el verde. Han aparecido los servicios. La industria se ha introducido, y a veces, como la cantábrica, conserva algún peso específico, pero hay una reducción extraordinaria —el libro es de 2012, pero el trabajo de campo supongo que está hecho con el censo agrario de 2010— en la agricultura, menos aquí que conserva un 50%, aunque también ha disminuido, con valores muy por debajo de la cuarta parte o incluso menos. Ha aparecido el sector servicios de forma muy importante en la escasa población que hay allí —población desvitalizada y envejecida— que pone de manifiesto hasta qué punto está entrando otro tipo de actividades que genera ese sector servicios, normalmente, el turismo rural o el turismo de ocio y recreativo. Lo que pasa es que habría que ver con qué costes, desde el punto de vista paisajístico —lo decía el anterior compareciente—. Aprovecho para decir aquí que no deberíamos tolerar que la entrada de servicios para los ciudadanos modifique totalmente la configuración paisajística de nuestras montañas, porque entonces lo que se conseguirá es que luego la gente se vaya. Es decir, será por poco tiempo. Y a partir de esos estudios de casos, los editores Delgado y Plaza proponen una tipología —quizás la vean ustedes mejor que yo—: los morados son espacios con fuerte impacto, con presencia de urbanización. Son los que están en Bilbao, Madrid o Toledo —los macizos tradicionales—. En cambio, los marrones están en la montaña alavesa. Los rojos son los casos extremos, los de regresión total, nuevamente las Tierras Altas de Soria; luego aquí están Las Merindades occidentales; y después se reflejan los espacios con elementos dinamizadores pero que todavía no se han consumado como, por ejemplo, Las Villuercas; por último, espacios en regresión con intentos de revitalización. No deja de ser una casuística discutible, pero nos permite ver que si las situaciones de partida eran diferentes, también las dinámicas son diferentes. Las urbanizaciones son mayores en algunos casos, la difusión de urbanidad es mayor, el efecto de la actividad cercana es mayor en unos casos que en otros como es lógico, exista o no exista. Y luego hay también unos nuevos dinamismos de nuevos usos que ponen de manifiesto diferencias. En todo caso con este punto de partida.

Aquí se muestran algunas pirámides verdaderamente estremecedoras. Esta es de La Serrota, en Ávila, que es la contrapirámide. A mí me impresiona mucho mi vida profesional porque en las primeras clases que di, enseñaba a hacer pirámides de una España que tenía una base muy sólida, lo que era una pirámide, y he terminado mi vida profesional haciendo las pirámides a la inversa. No deja de ser llamativo.

Esta otra pirámide corresponde a la montaña santanderina del Alto Asón, con esa base muy pequeña. En este otro caso se ve muy bien el fenómeno que les comentaba antes de la tasa de masculinidad, mientras en esta otra pirámide vemos lo contrario, hay una tasa mayor de mujeres que de hombres. Todas ellas son pirámides de bases muy pequeñas y muy engrosadas en las edades altas. Luego se trata de unas zonas muy comprometidas, extraordinariamente vulnerables. ¿Qué hacer allí, si es que se quiere hacer algo con esta gente? ¿O quiénes son los que tienen que llegar para sustituirlos?

Dedico un último bloque a procesos en las montañas. Les pondré algunas imágenes simplemente como recordatorio. Este es el embalse de El Atazar, la inundación —en el sentido literal de la palabra— de los valles desarticulando las economías de montañas, anegando muchos pueblos. Sobre eso hay estudios maravillosos. Esta otra fotografía es del embalse de Mediano con los Pirineos al fondo, que es una panorámica bastante expresiva, probablemente conocen ustedes muchos casos. Habría que verlo con detalle pero este es uno de los fenómenos que hay que ver. ¿Qué ha pasado o cómo se han comprometido zonas de montaña en función de la inundación a efectos hídricos? España es un país teóricamente victorioso respecto al agua, digo teóricamente porque ha sido con bastantes costes. Viene de largo y se sigue diciendo lo mismo. Antes les he hablado de las repoblaciones y ahora se sigue diciendo igual, que repoblar por definición es bueno, pero no siempre es bueno. ¿Crear pantanos por definición es bueno? Pues depende, contestando a la gallega. Costa decía una frase muy expresiva: hagamos de la montaña llanura y de la llanura montaña. Hagamos de la montaña llanura por llevar a la montaña los servicios de la llanura, y de la llanura montaña por traer el agua. Se ha hecho y quizás las montañas han dejado de tener esa inaccesibilidad pero con muchos costes. Esa es una de las cosas que habría que valorar.

Hay otro fenómeno que yo he estudiado sobre todo en 2 zonas: el macizo de Ayllón y en la sierra Bética, en Los Filabres, luego les pondré unas fotos. La repoblación es un fenómeno territorial de primera magnitud en España, no tiene comparación. Yo tenía un tío que trabajaba en la FAO, y siempre que venía decía que era asombrosa la repoblación en España precisamente en esos años 60 y 70. ¿Expulsaba o no expulsaba a la población? Es un poco la pescadilla que se muerde la cola. Es decir, se había ido la población y por eso se podía repoblar, o llegaba la población después de repoblar. Pues también depende de los casos, en Los Filabres, en la sierra Bética, estaba plenamente poblado y activo. En Ayllón, que es otro de los casos que estudiamos, se dio toda la atracción del corredor del Henares. La gente se fue y sin dejar nada, es decir, no puede retornar. Eso es un fenómeno muy distinto, si el emigrante puede volver cuando sea anciano o jubilado, si ha dejado lazos o no puede volver. En el caso de Ayllón nos decían que no podían localizarlos en el corredor del Henares.

Aquí les muestro imágenes de repoblación que son verdaderamente espectaculares, 4 000 000 de hectáreas repobladas, con diferentes costes y diferentes modos, con hoyos o con bancales. Al principio la razón para repoblar era la restauración hidrológica de las montañas, ir reconstruyendo estos muros contenedores de la erosión del suelo. Y los resultados —aquí he seleccionado 3 fotos— unas veces son afortunados y otras veces desafortunados. Sobre todo son desafortunados quizás porque se hizo en exceso, quizás porque se hizo donde no se debía, pero sobre todo porque en general las repoblaciones pasaron a tener muy mala fama y han sido completamente abandonadas. Creo que una de las fuentes de empleo podría ser volver a ocuparse de esos repoblados porque, como se hicieron con pinos piña en general o con coníferas de poca significación, han sido muy desvalorizados. Estaban hechos con demasiada densidad y supusieron daños ecológicos, etcétera, pero en todo caso han sido muy abandonados. Son los paisajes españoles más abandonados. Aquí tienen un ejemplo de la vertiente norte de Somosierra, ven que es casi como una colada de lava, sin demasiada razón de ser, y se iban fijando siempre con razones hidrológico-forestales. A mí me consta que pasaban los expedientes de unos sitios a otros, eran los mismos, y se copiaban cuando a veces ya no había esas razones hidrológico-forestales, pero se seguían esgrimiendo. Era de buena práctica, como se dice ahora, repoblar.

Esta fotografía es del caso que les mencionaba antes, el alto de Almanzora en la sierra de Almería, en la sierra de Filabres, el arroyo El Negro. Esta montaña cuando se empezó a repoblar estaba plenamente viva en sus formas tradicionales. Esto que ven aquí son bancales de cultivo medievales, se abandonó el cultivo y empezaron a plantar los almendros. Eran pueblos grandes donde estaba la población y realmente intervino el Patrimonio Nacional del Estado porque era buena política repoblar. Había problemas de suelos pero no siempre estaban localizados. Sobre eso hay estudios, en algunos de los casos parece que la vegetación espontánea que hubiera surgido con el abandono de las actividades, también hubiera sujetado el suelo. No me atrevo a decirlo para este caso, en el que me parece que sí se demostró que había habido sujeción del suelo. En todo caso lo que quería poner de manifiesto es que la repoblación es

una actuación sectorial sobre un medio que estaba en pleno funcionamiento y que lo desarticula. La gente se va a los riegos litorales de la Costa del Sol y aparecen todos estos elementos, además sin corregir las erosiones y donde todavía quedan los almendros. Incluso la perversión final del proceso puede aparecer financiando un pequeño regadío en un pequeño barranco. Es decir, no se ha corregido el barranco y aparece un regadío, o puede aparecer el campo de golf directamente con la urbanización sobre una zona que había sido probablemente expropiada para repoblación.

Esta imagen no es exactamente un caso de montaña, pero es muy expresivo de algo que a mí me hace sufrir mucho, si me permite decirlo el presidente, que es la perversión de las buenas prácticas. Se empieza algo como las políticas agroambientales que están muy bien, pero luego si no se siguen correctamente pueden degenerar. Aquí vemos la dehesa de Andévalo —una dehesa es de los paisajes más apreciados como bien saben— que está siendo ocupada y financiada por la PAC para sembrar olivos. Se paga por sembrar olivos y desarticular completamente la dehesa. ¿Qué quiero decir con ello? Es decir, procesos que se inician como buena praxis, pueden acabar en mala praxis si no se siguen adecuadamente. Y no todas las buenas prácticas son buenas para todos los sitios, que es lo que también he tratado de explicar. Las políticas europeas a veces están concebidas para Centroeuropa, de eso podríamos hablar mucho, y se aplican en medios muy distintos con resultados desiguales.

Otro fenómeno es el abandono, que preocupa mucho en Europa. Lo he traído y lo he puesto expresamente porque en Francia tienen toda una política administrativa para el cierre del paisaje, *la fermeture du paysage*. Es un concepto de origen ecológico, es decir, que se cierra la cuenca visual, se pierden las vistas —desde un mirador—, pero se convierte en un concepto de construcción social, de apoyo o de impulso pastoralista. Serían mejores las zonas de pastoreo extensivo, las zonas de *parcours* —que dicen los franceses— y también un entendimiento urbano porque al urbanita no solo le basta con ir a los campos sino que pretende que se conserven bien, que se conserven como los tenían las poblaciones históricas en sus economías tradicionales. En este sentido, les preocupa mucho que haya matorralización y que se cierren los paisajes. En la pantalla pueden ver un ejemplo del macizo de Le Caux y algunos otros ejemplos de las cercanías, de cierre de paisaje por resinación y de cómo se va cerrando también el paisaje en torno a un pueblo. En Ordesa no está tan clara la matorralización, pero en esta otra imagen se ve perfectamente, y estos son los pinares repoblados del Guadarrama.

El interés público ha invertido, para bien o para mal, en repoblar en La Morcuera y, al ser abandonado, lo que ha ocurrido ha sido la colonización de los matorrales, de los cambroñales, que se van comiendo todo el repoblado. Por tanto, estaría bien o estaría mal, pero lo que ocurre es otra cosa. Se está cerrando el paisaje y eso conlleva consecuencias porque el turismo no busca sitios cerrados sino sitios bien conservados y ¿quién los conserva? ¿Quién los convierte en museos, que es en definitiva lo que estamos pidiendo los habitantes de la ciudad?

En la pantalla pueden apreciar otros ejemplos de lugares donde reaparece matorral espinoso, donde ese monte para carbón de leña queda desvirtuado; o aquí, en La Acebeda, en Somosierra, pueden apreciar cómo está avanzando la genista sobre los pastos porque ya no hay pastoreo.

En esta imagen pueden ver los repoblados de La Morcuera, donde todavía no hay colonización del matorral, aunque llegará.

Otro proceso que hay que mencionar es el de la urbanización. La imagen de la pantalla pertenece al prospecto de turismo del llamado Valle del Silencio. Están vendiendo el silencio, quieren vender la paz de las montañas primitivas, históricas, con su campanario, los prados, el carro, etcétera, pero en realidad esta es una imagen museificada, por utilizar esos términos; lo que está ocurriendo es la entrada de urbanizaciones. Por ejemplo, en esta imagen —tenía fotos magníficas pero he tenido que resignarme a incluir solo dos— pueden apreciar las urbanizaciones entrando en La Pedriza, que es verdaderamente un ejemplo que podría ser declarado patrimonio mundial, con sus rocas graníticas, con la riqueza de su vocabulario para dar nombre a las formas, los yelmos, etcétera. Desde mi punto de vista, debería ser conservada como una catedral, aunque ya casi no me atrevo a poner este ejemplo porque, el otro día, mi compañero de la Academia de la Historia, Fernando Marías —que está haciendo las exposiciones de El Greco— me preguntó si dudaba de que la catedral de Toledo sería un centro comercial y me dejé deshecha. En cualquier caso, repito, La Pedriza, es verdaderamente un monumento natural de primera envergadura, y la publicidad de una urbanización, Miral y elmo, con campo de golf, etcétera, dice que han unido la calidad a la naturaleza. También está la urbanización de baja densidad de Manzanares.

Hay una cosa enormemente preocupante, en la Comunidad de Madrid, en concreto —y en algunas otras— porque se aprobó una ley para que hubiera libertad de construcción siempre que hubiera unas

hectáreas determinadas y eso es gravísimo desde el punto de vista del paisaje porque permite una diseminación absoluta de otras formas y de malas prácticas, etcétera. La buena práctica implica construir en torno a los pueblos, en los ensanches de los pueblos y no paralizarlos intentando que las construcciones no se diseminen fuera de los pueblos.

Aquí pueden ver la urbanización Miralayelmo y la carretera de Segovia a La Granja. Siento no haber traído otras fotos pero, en cualquier caso, pueden apreciar el ocio y el desarrollo de Segovia, con unas urbanizaciones impresionantes de adosados.

Otro ejemplo que me es muy grato porque yo voy bastante a Dénia es el Montgó, que tiene vocación de alta montaña aunque sea una montaña media. En esta vista del Montgó se aprecian las plantaciones, los viñedos y se van viendo las urbanizaciones que van mordiendo el bajo Montgó, donde creo que ha habido este año uno de los incendios más estremecedores del lado de Dénia. En esta fotografía pueden apreciar que el traspais está totalmente abandonado. Y estas son las urbanizaciones de adosados, con sus piscinas, que han penetrado en las montañas, que se iban a vender a los ingleses y se han quedado a medias, y están absolutamente vacías. ¿Qué quiero decir con esto? Claro que el Montgó es un parque natural, pero eso no basta porque habría que analizar desde dónde se ve el Montgó, qué se ve desde el Montgó y cómo se ve el Montgó. No basta con declarar parque natural un espacio porque esa es una visión excesivamente ecológica desde el punto de vista de los geógrafos sino que debemos mantener una visión más territorial y conservar también el entorno del Montgó. De otro modo, solo valdrá la pena desde el punto de vista faunístico y ecológico, y creemos que también hay que garantizar los corredores y, en todo caso, estudiar los alrededores.

En esta fotografía se aprecia el Monasterio de Rodilla, en Burgos y pueden ver que lo que está apareciendo son los parques eólicos. Este es otro de los problemas u otra consideración que debemos hacer sobre las montañas. Naturalmente, no se trata de parar el progreso, pero habrá que saber dónde y cómo se instalan; y, desgraciadamente, los parques eólicos tienen una gran facilidad para instalarse en las cumbres y en las divisorias montañosas.

Les voy a leer unas frases finales de Carmen Delgado Viñas, que me parecen oportunas: La mayoría de las cadenas montañosas ya no constituyen hoy en día barreras físicas, económicas o culturales —incluso están incorporadas a las TIC gracias a la indemnización compensatoria para salvar ese atraso en cuanto al acceso a la sociedad digital— sino que en parte se han convertido, incluso, en espacios privilegiados para el desarrollo residencial, económico y turístico. El desarrollo territorial se enfrenta así a los conflictos derivados —el conflicto entre los nuevos usos— de los distintos usos presentes en estos espacios; en particular, la organización del espacio. Las montañas sirven de entorno vital a los animales salvajes y a las plantas y, como origen de los recursos del agua, no solo son espacios naturales de gran importancia sino también espacios económicos indispensables para la vida. Las montañas también son para vivirlas y tienen que seguir siendo para vivirlas, no solo para usarlas.

Muchas zonas de montaña de la Unión Europea se ven amenazadas por el desarrollo del turismo de masas, la construcción de presas y nuevas vías de transporte, así como por el sobrepastoreo, la erosión y el abandono de las explotaciones. Esos son los conflictos.

Además, he traído de forma complementaria, solo para pasarlo, un caso práctico del estudio del valle del Nansa, desde el punto de vista del paisaje, que se financió por la comunidad autónoma y la Fundación Botín. Pero, si puedo abrir el archivo, luego lo pasaré.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Iniciamos el turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la senadora Capella.

La señora CAPELLA I FARRÉ: Gracias, señor presidente.

Quiero agradecer a la señora Gómez Mendoza su intervención, esta visión y defensa de la necesidad de interpretar la montaña en su integridad —me quedo con la frase: del valle a la cima— para entender su complejidad.

En todo caso, no haré preguntas, y a efectos de conclusiones futuras de esta comisión, valoraré la intervención de la señora Gómez Mendoza.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra el senador Boya.

El señor BOYA ALÓS: Gracias, señor presidente.

Quiero agradecer a doña Josefina Gómez sus aportaciones; ha realizado realmente una intervención muy amplia sobre el paisaje y sobre la configuración de la montaña, y con este documento nos ha dejado un elemento valiosísimo para nuestro trabajo posterior en las conclusiones de esta comisión. Tendremos oportunidad de escuchar también al propio señor Collantes, al que ha citado usted, por el trabajo sobre demografía en las zonas de montaña para abordar esta cuestión.

Tampoco le voy a hacer preguntas, únicamente haré una reflexión que no sé si compartirá o no. Ha hablado de las políticas francesas en las zonas de montaña y de la diferencia entre lo que ha sucedido en Europa y en España respecto de los procesos de despoblación. Creo que hay una razón fundamental en esta materia, que es básicamente que todos estos países de nuestro entorno inmediato tienen leyes de discriminación positiva de las zonas de montaña, mientras que en nuestro país ha sucedido precisamente lo contrario, es decir, tenemos políticas que discriminan las zonas de montaña de una forma clara; el reparto de los fondos del Estado es una muy evidentemente, pero hay una suma de planificaciones ambientales y de normativas que en ningún momento han pensado en los problemas del mundo rural, pero muy especialmente de las zonas de montaña, lo que finalmente nos ha conducido a unos procesos de despoblación que podrían tener en sus orígenes razones de carácter económico y unas lógicas que tienen que ver con el modelo de sociedad y que se han visto acentuadas por una falta de políticas de discriminación positiva para estas zonas de montaña.

Únicamente quiero agradecerle de nuevo su intervención.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador.

Por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió, tiene la palabra la senadora Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: Muchas gracias, señor presidente.

Intervengo muy brevemente para agradecer a la señora Gómez la clase magistral de geografía que nos ha proporcionado. Nos ha escenificado la dificultad del asunto a tratar en esta comisión porque nos ha hecho una fotografía muy plástica de las diferentes situaciones, de los diferentes puntos de partida de cada una de las zonas de montaña, y dentro de cada zona también, y de sus diferentes dinámicas.

No le haré ninguna pregunta, solo quiero agradecerle su intervención, y en cuanto a las conclusiones me ha gustado que citara que las montañas son también para vivirlas; aquellos que viven en las montañas lo dicen al revés, dicen: las montañas también son para admirarlas y disfrutarlas. Y es importante encontrar este equilibrio —y va saliendo en esta comisión— entre conservar el paisaje, con alteraciones mínimas para que continúe teniendo el valor ecológico que tiene, y que la gente que forma parte de este paisaje pueda fijar su proyecto vital en él.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Fidalgo.

El señor FIDALGO AREDA: Gracias, señor presidente.

Muchas gracias a la ponente por sus importantes aportaciones y por la documentación que nos va a facilitar.

Simplemente quiero plantearle que más de un país europeo —ella ha citado algún caso concreto— se ha planteado cómo abordar esta cuestión, que, en todo caso, pasa primero por considerarla una cuestión de Estado, y realmente es una cuestión de Estado que debemos abordar en España entre todas las administraciones públicas. Me gustaría que nos concretara algún caso de algún país europeo en el que haya habido alguna acción ejemplarizante de cómo afrontar este problema de una forma global, y que nos citara algunas medidas que se hayan llevado a cabo en esos países para abordarlo de una forma completa.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra la senadora García.

La señora GARCÍA ROMERO: Muchas gracias, señor presidente.

Quiero manifestar mi agradecimiento, una vez más, a doña Josefina Gómez por su amplia explicación, por esa radiografía, esa tac —o como quiera llamarse— de su profundo conocimiento de la geografía española, como no podía ser de otra forma; en concreto, nos ha explicado toda la heterogeneidad y el tipo de montañas que tenemos a lo largo y ancho de nuestra geografía.

Nos ha marcado los orígenes y las causas de la despoblación y ha explicado con meridiana claridad que en España el éxodo rural arranca mucho más tarde que en Europa, pero que a pesar de ese arranque tardío fue bastante intenso, y que a la hora de solucionar los problemas en cada territorio, en función del punto de partida de esa despoblación las soluciones han tenido que ser unas u otras, es decir, no hay una fórmula general para solucionar la despoblación de una zona de montaña en la zona norte o en la zona sur, por decirlo de alguna forma.

No le voy a formular ninguna pregunta, simplemente voy a hacer una reflexión al hilo de la pirámide que construyó cuando impartía sus clases de geografía, y que ha dicho que ahora tenía que estar totalmente invertida porque ha cambiado mucho la población española. Le digo esto para intentar encontrar las soluciones más viables y más rápidas para nuestro país en todos los municipios de alta montaña, sobre todo porque hace poco conocíamos un dato del Instituto Nacional de Estadística, que indicaba con cierta preocupación que nuestra pirámide iba a seguir siendo negativa, fundamentalmente porque estamos perdiendo población: en el primer semestre del año 2014 hemos perdido alrededor de 48 000 residentes —así se llaman en España— y esto evidentemente afecta a determinadas comunidades autónomas que tenemos esta peculiaridad. Ello se debe a varias razones, una de ellas es el saldo vegetativo negativo, sobre el que no podemos hacer nada; pero sigue habiendo migraciones de unas comunidades autónomas a otras, unas más perjudicadas —por decirlo de alguna forma—, en beneficio de otras más ricas. Señoría, ¿cómo podríamos paliar este flujo de migración de unas comunidades a otras? ¿Hay alguna solución intermedia para evitar lo que estamos abordando en esta comisión, que es la despoblación en estas zonas de montaña?

Muchísimas gracias, y finalizo con este punto.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Tiene la palabra la compareciente para contestar a las preguntas que se le han formulado.

La señora GÓMEZ MENDOZA (Catedrática emérita de Geografía de la Universidad Autónoma de Madrid y académica de número de las reales academias de Historia y de Ingeniería): Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero agradecerles sus palabras y voy a contestar a todas sus preguntas, aunque, si me lo permiten, no voy a seguir un orden.

El portavoz de Entesa ha citado la idea de cultura de montaña, y creo que este es un concepto fundamental que tiene que arraigar entre nosotros. No hay una cultura de montaña, como hay una cultura urbana, y esa cultura de montaña, que puede ser diversa según las posiciones de cada uno, tiene que respetarse.

Hablaba de una ley de discriminación positiva en zonas de montaña; pues bien, ha sido una posibilidad; probablemente necesitaría una actualización de ese concepto, y quizá no exactamente la misma para todos. Y aprovecho para enlazar con lo que se decía de unas comunidades autónomas a otras porque a lo mejor se podría favorecer que algunos volvieran a las montañas pero no necesariamente a sus montañas. A lo mejor ya no tienen allí raíces, o sí. Una de las cosas que se puede hacer es prestigiar el retorno a las montañas. Se hace en todas partes. En Francia, que es un caso que conozco mucho, en los Pirineos, la cantidad de parisinos y parisinas que se dedica a ser animadores agroambientales es impresionante. La población joven está retornando a estas actividades y quieren vivir en un medio que con el actual nivel tecnológico no tiene por qué ser marginal. Una de las posibilidades —y contesto así a una de las preguntas— es favorecer la cultura del retorno para mantener una montaña, que naturalmente tiene que tener otros usos, pero necesariamente habría que tener en cuenta que esos usos no restaran los valores de la montaña, porque si los pierde entonces ya no habría retorno posible.

Los países de nuestro entorno han hecho muchas cosas, y nosotros pecamos quizás de no copiar suficientemente, aunque sí hemos copiado. Se pueden hacer muchas cosas. Un observatorio de la montaña no vendría mal. En Cataluña hay un observatorio de paisajes, y no sé si hay también observatorio de la montaña, pero el del paisaje está funcionando perfectamente. Sería deseable un observatorio de la montaña que viera los casos distintos, que supiera discriminar. Necesariamente se necesitan medidas

conjuntas y comunes, pero se tiene que discriminar; que no haya medidas que se apliquen con carácter general y que conduzcan a situaciones perversas.

Una política transversal, como tiene que ser la de la montaña, es muy difícil. En nuestro país sobre todo, no sé por qué, hay una estanqueidad administrativa entre los sectores administrativos que hace que resulte difícilísimo. Es difícil hacer políticas transversales cuando hay políticas sectoriales, como la política hidráulica, pero, permítanme que se lo diga en estos términos, una observadora ciudadana como yo creo que deben evitarse las contradicciones. Por ejemplo, la Ley de la biodiversidad está apoyando a fondo el pastoralismo extensivo y criminalizando todo lo intensivo. Yo diría, como decía mi marido, que era gallego, que depende, porque tampoco lo intensivo es necesariamente lo que hay que apoyar. Lo que debería hacer la Administración es evitar sus propias contradicciones. Ha habido casos -se me ha olvidado poner algunos gráficos que tenía de compra de tierras- en los que el Estado expropiaba y compraba tierras para volverlas a vender. Desde la desamortización del siglo XXI —ha habido más desamortizaciones— ha pasado lo mismo, podría evitarse incurrir en comportamientos contradictorios, y eso se podría hacer desde la Administración, siempre que haya seguimiento. No basta con hacer las medidas; es indispensable seguirlas. De buenas prácticas está el cielo lleno, de manuales de buenas prácticas, pero repito lo que he dicho antes, no siempre los manuales de buenas prácticas son buenos para todos los sitios, y a la inversa, y, desde luego, pueden no serlo cuando las situaciones cambian.

Casos que yo conozca: aunque también he visto algunos ingleses, los franceses manejan muy bien sus macizos montañosos. Lo que se ha hecho en el macizo central es asombroso. En toda la zona en torno a Clermont-Ferrand y Puy de Dôme y una falla que no me acuerdo cómo se llama, hay población establecida, pero probablemente no es original, deben de ser retornos de gente de allí o de personas de otros sitios. Y hay una movilización que involucra a todos, a los residentes, a los expertos, a los políticos, a los elegidos —como los llaman ellos—, a la Administración local, en una empresa común. En ese caso están empeñados en que haya un reconocimiento como patrimonio de la humanidad. Nosotros hemos tenido un caso: El Bierzo, el Valle del Silencio, se avanza y se ven Las Médulas. Las Médulas son patrimonio de la humanidad. ¿Qué está pasando en Las Médulas? Que un pueblo de ahí al lado está sacando unos apartamentos turísticos para ir a ver Las Médulas y no ha favorecido algo que hubiera estado muy bien: entrar en El Bierzo, seguir por La Maragatería para culminar en el monumento natural extraordinario de Las Médulas —no sé si las conocen, pero se las recomiendo—, que son unas minas auríferas de explotación romana, esas *ruina montium*, a las que se les metía agua por debajo y las reventaban —realmente no es una acción humana, es deconstrucción o destrucción humana—, y ha dado lugar a unos paisajes maravillosos y se han declarado patrimonio de la humanidad. Pero solo se protegen Las Médulas propiamente dichas, pero no las casas que están al lado, y ya están apareciendo disparates. Hay contradicciones entre los conservadores, los encargados de la conservación, y los habitantes.

Vuelvo entonces a proponer ese modelo que es territorialmente más integrador, que no es solo el elemento o la montaña, sino su entorno o la forma de entrar en ella. Siento no haberles puesto imágenes, porque tenía demasiado peso —pero se lo mandaré al presidente, o le diré al autor, que es Rafael Mata, son varios autores, que lo haga— del valle del Nansa, en Cantabria. Lo que han hecho con este valle es un estudio experto: distinguir unidades de paisaje, ver cómo funcionaba, cuánto abandono había, y después tratar de involucrar a la población. Digo tratar porque normalmente es muy difícil involucrar a la población. En los talleres, ellos debían señalar primero lo que consideraban fundamental o importante y luego trasladar la mirada al experto y admitir lo que ellos veían. Después todos juntos —es una experiencia que yo he tenido en Francia—, hacer salidas de campo, ir al terreno con los visitantes o con los lugareños para analizar sus distintas miradas, la de los expertos, que llegan con una idea más o menos preconcebida; la del político local, y la del turista ocasional, y confrontar esas miradas. La verdad es que son experiencias muy interesantes porque ves que a lo que tú das importancia, otros no le dan ninguna. Y una escala sobre el terreno es muy importante.

¿Qué sugeriría yo? El observatorio del paisaje sin duda; conseguir que las políticas sectoriales no contradigan las territoriales, o a la inversa, y favorecer una cultura de montaña que ayude a los retornos. Los de Alcalá de Henares nos decían: si pudiéramos encontrar a los que están en toda la zona del crecimiento este de Madrid para retornar... Esta es una cuestión que probablemente con los medios actuales se puede poner en marcha. Habría juventud —aunque ahora no se sabe ya cuál es la juventud porque se oyen cosas como: han atropellado a un joven de 35 o de 40 años, y el viejo es el de 60. No hay maduros—; favorecer la entrada de población joven pero que no entren como un elefante en una cacharrería, sino con entendimiento de los nuevos usos en unos paisajes que han heredado de otros, en unos territorios que han heredado de otros.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión Especial de Estudio sobre las medidas a desarrollar para evitar la despoblación de las zonas de montaña

Núm. 396

15 de diciembre de 2014

Pág. 36

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Damos las gracias a doña Josefina Gómez Mendoza por la visión que nos ha dado de esta España que tiene al menos 1263 paisajes diferentes.

Un último ruego, yo no quiero ver, como aquel que usted ha citado, la catedral de Toledo convertida en un centro comercial.

La señora GÓMEZ MENDOZA (Catedrática emérita de Geografía de la Universidad Autónoma de Madrid y académica de número de las reales academias de Historia y de Ingeniería): Fernando Marías, el gran historiador de arte, me lo dijo con gran convicción: ¿Tú crees que nosotros no llegaremos a verlo?

El señor PRESIDENTE: Espero que no.

La señora GÓMEZ MENDOZA (Catedrática emérita de Geografía de la Universidad Autónoma de Madrid y académica de número de las reales academias de Historia y de Ingeniería): Yo también lo espero.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias.  
Se levanta la sesión.

*Eran las diecinueve horas y cincuenta minutos.*