

LAS COMUNICACIONES: IMPACTO EN LA ECONOMÍA REGIONAL

Jesús Ignacio SESÉ SÁNCHEZ

Esta comunicación se presenta al 6º Congreso de Economía Regional de Castilla y León. Con ella se quiere proporcionar una perspectiva de la importancia que revisten el sector del transporte y el hipersector de la electrónica en Castilla y León. Ambos podrían ser considerados expresiones de un mismo fin, el de llevar algo de un sitio a otro, con unas operaciones intermedias. El transporte, en sentido estricto, traslada personas y/o mercancías de un lugar a otro, con alguna escala, transbordo, almacenamiento de mercancía, etc,...Las telecomunicaciones transportan la información que, en muchos casos, ha sido tratado a través de la informática.

Las tres, Telecomunicaciones, transportes e informática, forman el ámbito de competencias de la Dirección General de la que soy titular. Como tal, me propongo ofrecerles, desde un punto de vista económico, la importancia que revisten para nuestra región.

I. IMPACTO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA ECONOMÍA REGIONAL

1.- Caracterización del transporte

En un mundo donde las fronteras comerciales van desapareciendo y la circulación de mercancías no tiene apenas restricciones, el transporte asume un notorio papel como uno de los instrumentos necesarios para la efectiva realización de un comercio sin barreras. La existencia de buenas comunicaciones, de un transporte de calidad facilita las oportunidades de negocio de un área geográfica.

Dentro de las actividades que engloba el epígrafe “transportes” nos ocupa aquí el que discurre por carretera, excluyendo así los otros modos de transporte. A pesar de lo cual, y como se verá posteriormente, la necesaria interrelación entre las distintas modalidades conllevará referencias específicas a ellas.

Cuando hablamos del transporte por carretera nos estamos refiriendo a una actividad en la que tiene una especial relevancia la mano de obra. Como en otras parcelas del sector servicios, existe una relación bastante estable entre el capital y el trabajo en el sector transportes, donde ambos factores se complementan de forma estricta. Ello, no

obstante, no ha impedido que el sector haya evolucionado de una forma constante a lo largo de los últimos años.

En primer lugar, existe una relación directa entre la mejora en la prestación de los servicios de transporte y el esfuerzo en la mejora de las infraestructuras viarias, esfuerzo realizado a lo largo de los últimos años y que se mantendrá en los próximos con el fin de dotar a Castilla y León de las infraestructuras que demanda.

Desde un punto de vista tecnológico, la mejora es ostensible. En la actualidad circulan por nuestras carreteras vehículos más preparados para realizar el transporte en cuanto a frenos, mecanismos anti - vuelco, contaminación de los motores, etc...

Desde la perspectiva del mercado, éste se ha hecho más grande. Nuestra entrada en la Comunidad Económica Europea, hoy Unión Europea, supuso la progresiva eliminación de barreras en la prestación de servicios, el transporte entre ellos. La tendencia actual es hacia la liberalización total del sector, como ya comentaremos más adelante. No obstante, la posición de la Administración de transporte es la de reguladora de la actividad, para garantizar que ésta se realiza en las condiciones de seguridad que demandan los usuarios de las infraestructuras viarias.

A nivel de la Unión Europea, existe normativa que intenta armonizar las regulaciones nacionales, tanto del transporte de mercancías como de viajeros. En la actualidad, son normas obligatorias las que regulan el transporte internacional, pero existe libertad para que cada Estado miembro regule, en la forma que crea más conveniente, su transporte interno. Ello no ha dejado de producir algunas disfunciones, pero los órganos legislativos de la Unión siguen avanzando en determinados aspectos, como son la homologación de capacitación de los transportistas, condiciones de seguridad de los vehículos, la creación de redes transeuropeas,...

Una de las materias en las que se ha insistido más, por parte de la Unión Europea, ha sido en la necesidad de reducir al máximo los supuestos de exclusividad en la prestación de determinados servicios. Esto choca de manera casi frontal con el modelo concesional para el transporte regular de viajeros que existe en España. No obstante, y consciente de las peculiaridades y distintas necesidades de cada Estado, la Unión aún no ha impuesto normas sobre el particular, aun cuando ha avisado que vigila la posible restricción a la libre competencia que ello puede suponer.

A nivel nacional, el mes de julio del pasado año se publicaron varias Órdenes que desarrollaban el Real Decreto 1211/1990. En ellas se producía una nueva regulación respecto a las autorizaciones para el transporte de mercancías y al de viajeros. Se regulaba, también, el régimen de las cooperativas de transportistas y el reconocimiento de la capacidad de éstos a través de las pruebas de capacitación.

El transporte, a nivel regional, ha tenido que adaptarse a las modificaciones acaecidas en el último año. Se está trabajando en la aprobación de una Ley del Transporte Urbano que llene el vacío legal dejado por la Sentencia del Tribunal Constitucional que declaró inconstitucional la regulación estatal sobre la materia. En este punto será necesario contar con la participación de las asociaciones de transportistas afectados y con las Entidades Locales, que serán las más interesadas en el contenido de la norma.

2.- Importancia Europea y Española

El sector del transporte por carretera es el medio por el que se desplaza la mayor parte de las mercancías en Europa. No hace falta mencionar las consecuencias derivadas de las huelgas de transportistas, no sólo para la circulación, sino para el aprovisionamiento de ciudades y empresas.

La Unión Europea, en las conclusiones del Libro Verde del Transporte, ha apostado por la reducción del papel del transporte por carretera en beneficio del ferrocarril, a través de propuestas fiscales, por considerarlo más respetuoso con el medio ambiente y garantizar más el desarrollo regional. A pesar de lo cual, estas propuestas no han alcanzado los resultados esperados ya que, a pesar de que la Comisión ha establecido en su Libro Verde “*hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte*” no se ha llegado a ningún acuerdo respecto a qué costes han de incluirse exactamente, cómo se van a desglosar entre las distintas partes interesadas y los efectos que la introducción de una tarificación equitativa y eficaz tendrá en los usuarios del sector.

La formación de los conductores, la adaptación de las redes de infraestructuras a los tráficlos previstos, la optimización de las características técnicas de los vehículos y de los itinerarios son considerados los pilares fundamentales sobre los que debe basarse una política de transporte europeo favorable a la mejora de la seguridad en carretera, de importancia vital para el medio ambiente y el desarrollo sostenible.

Según datos del INE, el Valor Añadido Bruto del sector transportes en 1993, último año del que disponemos de datos, fue de más de 1 billón y medio de pesetas. En 1995 el transporte internacional de mercancías con origen o destino en España ascendió a 54.336 miles de toneladas, según se desprende de los datos facilitados por la Dirección General de Aduanas.

En lo que se refiere a la participación del transporte al PIB español, existen diferencias según la fuente que se tome. Así, los datos de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) relativos a 1997 reflejan que el sector transporte da empleo directo al 15'4 % de la población activa (1.180.000 trabajadores) y su facturación global representa el 5'17% del PIB. Otras fuentes cifran dicha participación en el 3'5% del PIB y un 4'7% de la población ocupada.

En España, donde las posibilidades del transporte fluvial y del transporte por ferrocarril están muy condicionadas por la orografía, el transporte por carretera reviste una importancia vital.

La carretera absorbe el 87'7% de la cuota total del sector del transporte de mercancías y emplea al 81% de la población ocupada en la actividad de todos los medios. Por otro lado, sigue siendo el primer eslabón y el último de la cadena logística, lo que le hace un elemento insustituible dentro del sistema. La CETM hace una distribución distinta y le asigna el 78'7% del sector de mercancías a la carretera.

Distribución modal del tráfico de mercancías de ámbito nacional

	1992	1993	1994	1996
Carretera	77'12%	79'37%	79'18%	78'7%
Ferrocarril	4'59%	3'97%	4'15%	4'2%
Tubería	2'53%	2'68%	2'54%	2'5%
Marítimo	15'90%	13'94%	14'09%	14'5%
Aéreo	0'04%	0'04%	0'04%	0'1%
TOTAL	100%	100%	100%	100%

Fuente: Confederación Española de transporte de Mercancías (CETM)

En España, cerca de 140.000 empresas se dedican al tráfico de todo tipo de mercancías por carretera.

Pero la importancia del sector excede de lo que puedan decir las cifras, ya que tanto la industria, para aprovisionarse y para situar sus productos en el mercado, como los consumidores finales a los que abastece de sus necesidades básicas, dependen de el sector para su supervivencia.

Por otro lado, la incorporación de los transportistas españoles a las nuevas tecnologías (telecomunicaciones, EDI, etc...) conlleva un saneamiento de la actividad internacional de nuestros transportistas y una mejor posición de competitividad para ellos.

3-. Importancia para Castilla y León

Por su posición en el centro de España, nuestra región se configura como un lugar de paso hacia el centro y el sur de nuestro país, así como para acceder a Portugal.

Es necesario que Castilla y León aproveche las oportunidades que su situación le proporciona, que se consolide dentro de la red transeuropea de transporte y que incremente su presencia en el transporte nacional e internacional.

El transporte de mercancías por carretera es imprescindible para nuestras empresas, al no disponer de otros medios (fluviales o marítimos) para recibir o enviar mercancías. El ferrocarril es el otro medio de transporte de mercancías con mayor aplicación en nuestra región.

En números globales, la aportación del transporte al PIB de la Comunidad se sitúa en torno al 4%, pero esa aportación no ha de medirse sólo en estos términos. Por ejemplo, el transporte de viajeros por carretera tiene, si puede, aún mayor importancia estratégica, máxime cuando el tren se está retirando de determinadas zonas en las que no es rentable. Para una región tan extensa como ésta, el establecimiento y mantenimiento de una infraestructura de transporte de viajeros que asegure a todos los ciudadanos de Castilla y León su posibilidad de desplazamiento es un deber para la Administración.

4-. Evolución prevista

El sector ha de modernizarse en cuanto a la gestión, con la introducción de nuevas técnicas de dirección del negocio, y en cuanto a la explotación del mismo, introduciendo las mejoras técnicas que les ofrece el mercado. Así las telecomunicaciones y la informática posibilitan rentabilizar los negocios de transporte y optimizar los recursos disponibles.

Al mismo tiempo, la evolución normativa busca obtener empresas competitivas en el sector, agrupando a los transportistas e incrementando las exigencias sobre capacidad, a la vez que se espera que se siga profundizando en el proceso de liberalización del sector. De hecho, la contingentación cuantitativa para el acceso a la profesión de transportista será sustituida por la exigencia de mayores requisitos de tipo cualitativo.

El transporte intermodal y la logística pasarán a ocupar un destacado papel en el futuro, porque también van a servir para reducir costes de fricción y para ofrecer mejor servicio. Las empresas de transporte han de buscar con mayor ahínco la satisfacción de las necesidades del cliente, para que éste vea en el transporte un valor añadido a su producto, y no un coste adicional. El futuro tiende a integrar en un todo continuo todos los medios de transporte, de tal forma que los clientes sólo se preocupen de la carga en origen y descarga en destino, sin que las operaciones intermedias deban preocuparles. El concepto tradicional de transporte debe dejar paso a una nueva concepción, que integre almacenaje, seguimiento puntual de la carga, reducción de los plazos de entrega y continua información al cliente.

En la actualidad, se puede afirmar que existe un excesivo protagonismo del transporte de mercancías por carretera. Lo normal sería que parte del transporte que se realiza por carretera se realizase por ferrocarril. No hay que olvidar tampoco cuáles son las tendencias existentes en la Dirección General VII de la Comisión Europea, en el sentido de favorecer el uso del ferrocarril sobre la carretera. En este sentido, la oferta del

sector ha de ser lo suficientemente flexible como para adaptarse a las circunstancias y así, resulta aconsejable prepararse para facilitar el intercambio entre los distintos modos de transporte, el ya mencionado transporte intermodal. La Unión Europea ha apostado por ello y se ha implicado en un plan de creación de redes transeuropeas que contempla inversiones de 63'2 billones de pesetas hasta el año 2001 y que posibilitarán la construcción y mejora de 58.000 kilómetros de carreteras, 70.000 de raíles y la remodelación de 250 aeropuertos al servicio del mercado único del transporte de mercancías.

Las terminales de carga, no se concebirán ya como simples lugares para guardar la carga, sino que en ellas se prestarán servicios de valor añadido sobre ésta, de forma que sean auténticos centros logísticos del transporte. En este sentido, existen ya proyectos en nuestra región para la construcción de centros de este tipo que podrán competir con los existentes ya en otras Comunidades Autónomas.

La integración europea es el primer reto a superar por el sector español de transportes, excesivamente atomizado. De las 140.000 empresas sólo 712 cuentan con más de 12 autorizaciones y sólo una tiene más de 200. Los autónomos suponen el 80% del sector.

Estructura empresarial según nº de vehículos por empresa

PAÍS	Empresas	1 a 5	6 a 10	+ de 10
Dinamarca	7.045	84'7%	9'5%	5'7%
Holanda	7.173	56'9%	21'2%	21'9%
Bélgica	8.172	68'3%	11'6%	20'1%
Suecia	19.371	91%	6%	3%
Francia	37.037	81'6%	5'6%	12'8%
Alemania	41.325	83'1%	9'7%	7'2%
Reino Unido	86.300	83%	8%	9%
España	164.976	98'4%	1'4%	0'2%
Italia	204.119	95%	3'2%	1'8%

Fuente: CETM

5-. Parámetros de gestión globales

De las autorizaciones para el transporte de mercancías por carretera en España, el 55,6% son de Mercancía Discrecional Pesada (MDP), el 34,4% lo son de Mercancía Discrecional Ligera (MDL), el 4,8% son Cabezas Tractoras (TD) y el 4,5% son Mercancía Semirremolque (MS). Del total de vehículos, el 81,9% son vehículos ligeros y el 18% son pesados.

Aproximadamente el 75% de las mercancías que se transportan lo hacen servicios públicos, mientras que el 25% restante son transportes privados.

En 1996, el transporte interior de mercancías se situó en 567 millones de Toneladas. De los cuales, más de 415 millones correspondieron a transporte intrarregional.

En Castilla y León los vehículos que realizan transporte de mercancías, en 1996, transportaron 167.000 toneladas. Aproximadamente existen 57.000 autorizaciones para el transporte de mercancías en Castilla y León.

Las autorizaciones para el transporte de viajeros en nuestra región suman más de 2.000. Los autocares adscritos a las concesiones no pueden superar la edad de 18 años. La edad media de la flota es de algo más de 10 años.

Las concesiones de servicios regulares permanentes de transporte interurbano de viajeros de uso general que discurren íntegramente por el territorio de Castilla y León son actualmente 194, de las que 61 ya han pasado por el proceso de convalidación. El año 1997 estas concesiones transportaron a 17.502.157 viajeros, lo que supuso una recaudación de 2.594.537.060 pesetas.

Es importante señalar que, desde la aprobación de la Ley Orgánica 5/1987, por la que se delegan a las Comunidades Autónomas ciertas competencias en materia de transporte terrestre, el sistema ha funcionado, en una experiencia de gestión que podemos calificar como de pionera en el sistema de reparto de competencias establecido por la Constitución. Con el esfuerzo de todas las Administraciones se pueden desarrollar en cada una de las Comunidades Autónomas las actuaciones de gestión relacionadas con el transporte de una forma coordinada en todo el territorio nacional.

Desde Castilla y León, se participa activamente en las reuniones de coordinación que, en el ámbito de la Ley Orgánica señalada y en otros ámbitos relacionados con el transporte, se celebran entre las distintas Administraciones. La gestión descentralizada a que se ha hecho referencia anteriormente, ha redundado en una mayor rapidez en la tramitación de la documentación presentada por los interesados.

6- Transporte Nacional en Castilla y León. Transporte Regional

Los datos disponibles reflejan que en 1995 fueron 33.130.000 toneladas de mercancías las que se movieron por nuestra región. Esta cifra aumenta a 100.000.000 toneladas cuando esas mercancías atravesaron nuestra región, sin tener origen o destino en ella.

Un análisis de las empresas que participan en el sector de transporte de mercancías a nivel nacional no nos permite encontrar ninguna empresa de la región entre las 60 primeras. En el ranking de las empresas de transporte internacional de mercancía encontramos en el puesto 20 a una empresa de Benavente y ninguna otra entre las 50 primeras. Esto da una idea de la necesidad de disponer de empresas fuertes en Castilla y León, que puedan hacerse cargo del volumen de transporte de mercancías que en ella se produce.

El transporte de viajeros, en lo que a servicio regular se refiere, se encuentra en pleno proceso de convalidación y/o sustitución de líneas regulares con el fin de adecuarlas a la realidad socioeconómica de las comarcas a las que atienden. En este sentido, existe una línea de subvenciones de la Consejería de Fomento para la implantación y/o mantenimiento de servicios regulares de transporte de viajeros cuando sea demandado por los Ayuntamientos interesados.

Si tuviésemos que definir al sector regional del transporte en Castilla y León, su característica más definidora sería la de estabilidad productiva, contrasta así con la variabilidad que sufre el sector a nivel nacional donde el sector se ve más afectado por las variaciones de la Economía en general. Existe una autonomía del comportamiento del sector respecto del sector industrial y una relativa influencia sobre el mismo de las variaciones productivas del sector agrario.

A pesar de las inversiones realizadas, el sector regional del transporte tiene unas carencias de capitalización notables. Ello redundará en la eficiencia del trabajo desarrollado, lo que se aprecia también si se compara con la productividad de otros sectores más capitalizados.

7.- Beneficios derivados del transporte para otros sectores

La vertebración que proporciona el transporte a un territorio es el principal argumento para analizar la proyección del sector. Más en el caso concreto de Castilla y León, donde el territorio es tan amplio y los núcleos de población son tantos. Al mismo tiempo, esta extensión del transporte permite que quienes viven en los núcleos de población más alejados (generalmente personas de edad avanzada) puedan llegar a los lugares donde recibir los servicios sanitarios, sociales, financieros,...

La influencia que ejerce el transporte en otras ramas productivas se deriva inmediatamente de las propias características de la actividad. Efectivamente, el turismo se ve extraordinariamente favorecido si existe una infraestructura de transporte que permita llegar a cualquier rincón de nuestra región, que tiene tanto que ver. Como complemento a las campañas de promoción de turismo que se están llevando a cabo, el mantenimiento de los servicios mencionados se presenta como muy importante. La Consejería de Fomento editará próximamente una Guía de Transporte, donde se recogerán todas las líneas de transporte de viajeros existentes en Castilla y León. En otras

regiones, especialmente las costeras, de gran tradición turística, la importancia del transporte discrecional de viajeros sobrepasa, con mucho, la de su homónimo en Castilla y León. El esfuerzo de atraer turismo de interior, de aquéllos que no buscan sólo sol y playa, ha de tener el complemento en la posibilidad de prestar los servicios discrecionales de viajeros que se puedan solicitar.

La industria necesita, como quedó expresado más arriba la existencia de unos transportes que le faciliten la llegada de materias primas o semimanufacturadas y la salida de los productos ya comercializables. Recientes estudios han demostrado la importancia que las grandes empresas dan a la existencia de unas buenas comunicaciones en un zona a la hora de valorar su asentamiento en la misma. La instalación de centros de proveedores cerca de las grandes empresas, que han de suministrar a éstas los suministros dentro del sistema Just In Time, permite hacerse a la idea de la relevancia que ha de cobrar el transporte que ha de ser realizado por nuestros transportistas.

Al mismo tiempo, es reseñable la importancia del transporte por carretera para el sector agrícola de nuestra región, sector que tiene un peso específico aún muy importante en el Producto Interior Bruto regional. El transporte permite la distribución de los productos agrícolas a toda la geografía nacional. Ya se ha señalado la directa relación que tiene el transporte de mercancías en la región con las variaciones en la producción agraria

II . IMPACTO DE LAS TELECOMUNICACIONES E INFORMÁTICA EN LA ECONOMÍA REGIONAL

1-. Las tecnologías de la Información en Europa y en España

Cuando nos referimos a las tecnologías de la Información, estamos mencionando aquellas herramientas que nos permiten tratar algo que se considera tan importante que es capaz de identificar a un tipo de sociedad, nos estamos refiriendo a la información. La información es el valor emergente, el que va a proporcionar oportunidades de negocio, de competitividad y de desarrollo. Con las telecomunicaciones, la información está mucho más cerca y de una forma mucho más rápida. Las telecomunicaciones reducen las distancias, acercan a las personas y proporcionan acceso a cualquier parte del mundo. Estamos en la era de la información, y es misión de las Administraciones Autonómicas velar porque sus ciudadanos dispongan, al menos, de los mismos servicios que los ciudadanos de otras áreas geográficas.

La Sociedad de la Información implica un contexto de rápido desarrollo y cambio tecnológico y, por extensión, un cambio en cada uno de nosotros en la forma de enfrentarse a los nuevos retos planteados. Podemos hablar de que la evolución de las comunicaciones ha dejado paso a la revolución en el mundo de las telecomunicaciones.

Cuando hablamos de Sociedad de la Información nos estamos refiriendo a los resultados de un proceso de cambio estructural que tiene importantes componentes tecnológicos, socio - económicos e institucionales.

No voy a analizar, en esta exposición, los cambios de tipo institucional. Es necesario, por el contrario, mencionar que el rápido desarrollo y difusión de estas tecnologías está transformando numerosos aspectos del contexto económico, ya que supone una economía global. Una economía global que trae consigo diversas implicaciones en la localización espacial y en la distribución de las actividades económicas.

El sector por sí mismo ha alcanzado una importantísima dimensión en los últimos años. Las cifras macroeconómicas ponen de manifiesto esta realidad. Sólo en España, el hipersector de la electrónica y las telecomunicaciones representó en 1997, según datos de la Asociación Nacional de Industrias Electrónicas y de Telecomunicaciones, una cifra de negocio total de 4,89 billones de pesetas y un empleo directo de más de 205.000 personas. La evolución del hipersector ha sido determinante en el crecimiento del PIB nacional, ya que más de un 30% del crecimiento en 1997 se debió a sus actividades. Según cifras de la misma fuente, el hipersector superará en 1998 los 5 billones de pesetas, lo que le sitúa como uno de los diez mercados más grandes del mundo. A nivel mundial, las telecomunicaciones han supuesto en el entorno de 800.000 millones de dólares en 1997, con previsiones de alcanzar una participación en el PIB cercana al 7%.

A nivel europeo, las instituciones son conscientes de la importancia del fenómeno. Así, desde hace ya unos años, se emprendió una senda de liberalización de las telecomunicaciones, en el convencimiento que un mercado liberalizado con la mínima intervención necesaria, será un mercado eficaz, capaz de proporcionar a los usuarios los servicios que éstos le demanden.

Por otro lado, la Unión Europea ha adoptado una serie de iniciativas encaminadas a integrar el uso de las telecomunicaciones por los ciudadanos, empresas y Administraciones Públicas y así podemos destacar acciones en los siguientes campos:

- El Quinto Programa Marco, dentro de la Política de Investigación y Desarrollo en materia de Telecomunicaciones
- La política de la sociedad de la Información: desde el Libro Blanco (1993) al Plan de Acción Rodante Pos Dublín (1994)
- Política Estructural: desarrollo de la Agenda 2000
- Estrategias Regionales de la Sociedad de la Información

En todos estos campos se han desarrollado distintas actividades tanto normativas como de ejecución.

En nuestro país la situación en el mercado de las telecomunicaciones ha variado de forma sustancial. La Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones de 1987 ha dejado paso a la Ley General de Telecomunicaciones, de 25 de abril de este mismo año. Esta última norma incorpora ya las disposiciones europeas y sitúa a nuestro país en una de las situaciones de liberalización más avanzadas de entre los Estados de la Unión.

En el escenario actual, al margen del tradicional sector audiovisual (formado por las empresas de comunicación, cadenas de TV y emisoras de radio), pero en claro proceso de convergencia con él, encontramos:

- a) Tres operadores nacionales de telefonía fija: Telefónica, Retevisión y el consorcio ALAS, encabezado por France Telecom. Todos ellos orientados a ofrecer una gama completa de servicios de telecomunicaciones a particulares y empresas. A éstos se unirán aquéllos que a partir de diciembre de este año puedan solicitar licencia para prestar servicio, tales como British Telecom, quien ya ha hecho pública su intención de hacer dicha solicitud.
- b) Operadores de Telecomunicaciones por Cable, uno o dos por cada demarcación, capaces de hacer llegar hasta los hogares centenares de canales de TV, servicio telefónico, servicios interactivos y permitir el acceso a Internet a alta velocidad. En definitiva, una oferta global de servicios.
- c) Tres operadores de comunicaciones móviles: Telefónica Móviles, Airtel Móvil y Retevisión Móviles
- d) Dos prestadores de servicios nacionales de TV digital por satélite (Canal Satélite Digital y Vía Digital) que ofrecen nuevas formas de ver la televisión.
- e) Un amplio abanico de pequeños operadores especializados, conocidos como operadores de “nicho”.
- f) Presencia de los operadores internacionales de datos, de interés para empresas más que para particulares.

Este panorama no tiene nada que ver con el que se podía contemplar a principios del año 1995, cuando un solo operador dominaba prácticamente todo el mercado. Superada la idea del “monopolio natural”, la competencia ha supuesto, de momento, la mejora en el precio y las prestaciones de alguno de los servicios y la aparición de otros nuevos.

2.- Las tecnologías de la Información en Castilla y León

La Junta de Castilla y León, dentro de sus competencias, ha emprendido iniciativas para incentivar la incorporación de estas tecnologías al equipamiento de las

empresas, a través de la Agencia de Desarrollo y de la creación de CEDETEL. Asimismo, la elaboración del Plan Director de Infraestructuras y Servicios de Telecomunicación de Castilla y León ha servido para dinamizar las actuaciones de la Junta en el sector de las Telecomunicaciones.

La aprobación de la demarcación única para la prestación de los servicios de telecomunicación por cable y la posterior adjudicación al operador de estos servicios, marcan un hito en el sector, al convertir a Castilla y León en la primera región con un segundo operador de telecomunicaciones por cable (Telefónica del Cable Castilla y León y Retecal). La apuesta decidida de la Junta de Castilla y León por el desarrollo de un sector regional de telecomunicaciones en competencia, se ha traducido en que uno de los operadores tenga planes para invertir superiores a los 70.000 millones de pesetas y de generar cerca de 1.000 puestos de trabajo, además de los beneficios derivados de la disponibilidad de más infraestructuras y servicios para ciudadanos y empresas de la Comunidad.

Como complemento, el Gobierno Regional ha trabajado para potenciar la implantación regional de empresas del sector de las telecomunicaciones. El éxito de las iniciativas se ha reflejado en la localización regional de los grandes operadores de telecomunicaciones, lo que ha permitido, además, incorporar a la región un conjunto de actividades de marcado carácter estratégico. Así podemos destacar la implantación de empresas de desarrollo de servicios y tecnología avanzada o de grandes centros de prestación de servicios de telecomunicación en el Parque Tecnológico de Boecillo.

Estos esfuerzos tienen un fin primordial, que es introducir en los empresarios de Castilla y León la idea, el convencimiento de que estas herramientas son necesarias y útiles para desarrollar mejor su trabajo. Aunque en los últimos años se ha incrementado la incorporación de estas herramientas, las empresas de nuestra región se encuentra aún por debajo de la media nacional en cuanto a su utilización. Un reciente informe demuestra que el 43% de las empresas de la región no utiliza ordenadores. También son muy pequeños el número de empresas que tiene centralita telefónica y el de empresas que están conectadas a Internet. Las pequeñas y medianas empresas pueden quedarse atrás en la carrera por el comercio electrónico.

3-. Evolución prevista

En los próximos años se prevé un crecimiento de las industrias y de los empleos relacionados con el sector de las telecomunicaciones. En este sentido, la entrada de nuevos operadores y la generalización de nuevos servicios darán mayor oportunidad a los proveedores de contenidos, donde quiera que éstos se hallen, ya que van a poder ofrecerlos a los usuarios de la red.

Como ya quedó constatado anteriormente, las cifras hablan por sí solas. Ha crecido el mercado interior de productos telemáticos más de lo que lo ha hecho la

economía. También han crecido más las exportaciones españolas del hipersector por encima de lo que lo ha hecho el comercio mundial y los esfuerzos en I + D del sector han continuado. Todos ellos son síntomas de la

buena salud del hipersector y las condiciones del entorno son muy favorables. Sin embargo, aún adolecemos de déficits estructurales en la conformación de nuestro tejido industrial. Quizá el más importante sea que estamos aún muy lejos de alcanzar las cuotas de I+D que manejan nuestros socios y a la vez competidores en la materia.

Las empresas deben implicarse, junto con las Administraciones, e invertir en el desarrollo de estas tecnologías. Es necesario romper la vocación conformista y conservadora de nuestras empresas que puede dejar pasar las oportunidades que ahora existen.

Los usuarios, por otro lado, sufren incertidumbre ante la rápida evolución tecnológica. Es necesario asegurarles la compatibilidad de los equipos y servicios que adquieran con aquéllos que sean producto del desarrollo posterior.

En todo caso, parece que el escenario futuro es el de la convergencia de la Informática, las Telecomunicaciones y el sector audiovisual (responsable de los contenidos), y todos hemos de realizar un esfuerzo de flexibilidad que nos permita adecuarnos a la tecnología cambiante, en el convencimiento de que la evolución va a proporcionar más y mejores servicios.

4-. Parámetros de gestión globales y regionales

El hipersector español de electrónica y telecomunicaciones en 1997 ha alcanzado un mercado de 4.889.715 millones de pesetas, con un crecimiento del 15,1 por ciento en relación con el año anterior (Fuente: ANIEL). Ello supone más del 5% del PIB español.

El hipersector , en 1997, empleó directamente a 205.574 personas, lo que supuso un incremento del 5,7% respecto al año anterior.

Es, además, uno de los sectores con mayor incremento en el nivel de exportaciones, que alcanzó los 664.912 millones de pesetas en 1997.

No está de más resaltar que es el sector que está a la cabeza en cuanto a recursos destinados a I+D. a pesar de lo cual, y como ya quedó patente anteriormente, estamos aún lejos de la media de los países de la Unión Europea.

En Castilla y León, las magnitudes derivadas del sector de las telecomunicaciones se pueden resumir en las siguientes:

	<u>1995</u>	<u>1996</u>	<u>1997</u>
Empleo directo en el sector	8.420	8.807	9.182
Empleo inducido		587	719
Volumen ventas de empresas		121.237.699.101	139.925.101.898
Inversiones en inmovilizado		27.754.331.177	31.685.012.940
Aportación al PIB regional		1,85%	2,09%

5-. Beneficios derivados del uso de estas tecnologías en distintos sectores

5. a) Con carácter global, ya ha sido mencionado que van a permitir reducir las distancias y el tiempo, lo que facilitará, sin duda, la comunicación y, por extensión, el comercio. En Castilla y León, el uso generalizado de las tecnologías de la información debe permitir una vertebración del territorio, reduciendo las desigualdades que puedan existir entre las distintas zonas de la región y acercando a ésta al resto del mundo. Las Administraciones pueden actuar incentivando la implantación de infraestructuras, pero es necesario acompañarlas de aplicaciones y de servicios que sean útiles al usuario. Ésta es una función de las empresas de suministro de sistemas y de contenidos.

La posibilidad de realizar distintas operaciones desde el propio domicilio permite pensar en la posibilidad de incrementar el denominado teletrabajo. En principio, esta circunstancia permitirá a estos trabajadores organizarse el tiempo de la forma que les resulte más conveniente. Algunos estudios apuntan a que también contribuirá a la existencia de menos desplazamientos en las ciudades, lo que redundaría en un menor uso de medios de transporte y, por extensión en una reducción de la contaminación, aunque todo esto es algo que el futuro nos mostrará.

5. b) Existen aplicaciones concretas a sectores como el transporte, donde, por ejemplo, el seguimiento de las flotas vía satélite va a permitir conocer en todo momento la ubicación de los vehículos y prever su llegada o su eventual retraso. Asimismo, estos sistemas permiten conocer, a través de unos sensores, cuáles son las condiciones en que se encuentran tanto la carga como el vehículo, ello facilita las labores logísticas a que se han de someter. Esta Administración conoce ya proyectos que han demostrado su utilidad y su viabilidad. Se está estudiando la posible colaboración para el desarrollo e implantación de estos sistemas en las empresas de Castilla y León.

Por otro lado, existen ya ejemplos en Castilla y León de Administraciones Locales que han incorporado las tecnologías más avanzadas en sus sistemas de transporte público, lo que, como se ha comprobado, ha supuesto un incremento en la calidad del servicio recibido por los usuarios.

5. c) En el sector servicios se prevé que la utilización sea masiva, ya de los propios servicios que ofrece la red ya de los servicios que, a través de ella, se pueden ofrecer, como reserva de hoteles o cualquier otra manifestación. No sólo eso, las propias empresas del sector pueden ofrecer sus propios productos telemáticos a través de la propia red.

Son ya muchos los servicios que se ofrecen a los consumidores en soporte magnético o telemático. Cada vez son más las empresas que facilitan a sus clientes la posibilidad de relacionarse a través de las nuevas herramientas.

5. d) Quizá una de las mayores aplicaciones de las telecomunicaciones sea la derivada del cada vez más extendido comercio electrónico. Con la facilidad que éste proporciona, se pueden cerrar negocios en cualquier parte del mundo sin necesidad de desplazarse de la residencia de cada uno. Es importante señalar que no sólo nuestros ciudadanos y nuestras empresas van a poder comprar en cualquier parte del mundo, sino que ellos, sobre todo las empresas, van a poder anunciarse y ofrecer sus productos a todo el mundo. Con el comercio electrónico, con internet, se ha abierto una ventana de entrada y de salida
5. e) La aplicación de estas tecnologías a la medicina permitirá reducir el desplazamiento de los enfermos hasta el lugar donde esté el especialista para que éste dé su opinión, ya que algunas de las pruebas realizadas serán enviadas electrónicamente a la sede del especialista quien, analizadas éstas, emitirá su informe que será, asimismo, enviado inmediatamente.

La posibilidad de informatizar la historia clínica de cada uno de los pacientes y la posibilidad de acceder a esa base de datos por el facultativo, cuando ello sea necesario, permitirá diagnosticar con mayor acierto.

5. f) La utilización de las tecnologías de la información para facilitar el aprendizaje, el estudio y la educación de los ciudadanos aunque estén a gran distancia del centro educativo o del centro con el que están llevando un proyecto compartido es ya una realidad. Todos hemos oído hablar o conocemos ya los cursos de aprendizaje de idiomas que permiten asistir a cualquier hora y en cualquier ciudad, sin que ello implique perderse una lección y con el progreso de cada uno perfectamente controlado.

La posibilidad de compartir conocimientos entre los distintos centros educativos, de realizar proyectos conjuntos estando a cientos o miles de kilómetros de distancia son ya una realidad.

Por otro lado, es necesario que el sector educativo se adecue a los nuevos requerimientos de la Economía y forme a profesionales que puedan satisfacer las

demandas de la sociedad. Es un reto el de proporcionar personal cualificado a las empresas de tecnología de vanguardia que se están ubicando en la región. Las instituciones educativas de Castilla y León han de intentar proporcionar al mercado esos profesionales formados en sus aulas, para que esos yacimientos de empleo se nutran con ciudadanos castellanos y leoneses.

5. g) También el servicio público que presta la Administración, con carácter general ha de empaparse de su entorno e incorporar los medios que permitan prestar el servicio más rápido y eficaz que le demandan los ciudadanos. Algunos centros administrativos ya han comenzado a relacionarse con los ciudadanos a través de soportes magnéticos y existen proyectos para compartir información entre las Administraciones de forma que los ciudadanos no deban aportar documentos que ya están en poder de la Administración, lo cual redundará en beneficio de los propios interesados. Una de las demostraciones ha sido la implantación del Registro Único en la Junta de Castilla y León y la próxima puesta en marcha del registro de licitadores. Esta Administración dispone, asimismo, de una página en internet, a la que acceden muchos ciudadanos en búsqueda de información, información que obtienen, de esta forma, desde su lugar de conexión, sin necesidad de desplazarse.

Las Administraciones, además, racionalizarán su metodología de trabajo con la incorporación de las herramientas que mejor respondan a los requerimientos de servicio al ciudadano. La calidad del servicio mejorará de esta forma.

No cabe duda que la utilización masiva de soportes electromagnéticos y telemáticos, permitirá un sustancial ahorro en espacio a la hora de almacenar documentos y en la utilización de copias en papel.