

6.1 El método del Análisis Conjunto (1 de 12)

6.1.1. El Método del Análisis Conjunto

6.1.2. El impacto paisajístico de la autopista A 7

6.1.3. Diseño del experimento

6.1.4. Datos disponibles y resultados

6.1.5. Agregación

A) 6.1.1 EL METODO DEL ANALISIS CONJUNTO

Mediante este método de valoración, los individuos entrevistados se enfrentan a un conjunto de escenarios hipotéticos con varios niveles de dos o más atributos y se les pregunta que elijan el que más prefieren (*choice experiment*), que otorguen una puntuación a cada uno (*rating contingent*) o que ordenen éstos desde el más preferido al menos preferido (*ranking contingent*). De esta forma, a través de las elecciones que realizan se puede obtener la estructura de sus preferencias hacia los diferentes atributos considerados.

Experimento de
Elección

Puntuación
Contingente

Ordenación
contingente

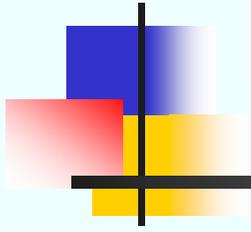
A) 6.1.2 EL IMPACTO PAISAJISTICO DE LA A7

La construcción de lo que se conoce como grandes vías de comunicación tiene un impacto innegable sobre el paisaje tradicional. De hecho, en numerosas ocasiones la construcción de estas infraestructuras lineales, por otra parte necesarias, se trazan sobre un plano **sin considerar suficientemente el posible impacto** que éstas puedan tener **sobre el paisaje tradicional** y otros bienes ambientales como pueden ser espacios naturales.

A) 6.1.3 DISEÑO DEL EXPERIMENTO

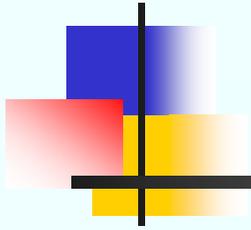
- Se procedió a diseñar un experimento de **ordenación contingente** donde los individuos entrevistados debían ordenar, desde la más preferida hasta la menos preferida, **cinco alternativas hipotéticas** que diferían en los niveles de sus atributos.
 - Se consideraron solamente **dos atributos**: la mejora paisajística y el pago a realizar por disfrutar de la misma.
- **Dificultad** de definir en un cuestionario la mejora paisajística. Por ello, se definió ésta como **“la reducción del impacto visual de la Autopista”** acompañando **fotografías** para facilitar el entendimiento de lo que pretendíamos valorar.
- En concreto al entrevistado se le leía el siguiente texto:

AHORA NOS GUSTARÍA DECIRLE QUE, EN GENERAL, ES POSIBLE REDUCIR EL IMPACTO VISUAL DE LAS AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS MEJORANDO EL PAISAJE A TRAVÉS DE LA ELECCIÓN DE UN TRAZADO NEUTRAL QUE, POR EJEMPLO, NO ATRAVIESE LAS MONTAÑAS POR EL MEDIO DIVIDIÉNDOLAS EN DOS PARTES (Entrevistador: Enseñar FOTO 1) Y QUE RESPETE LA UBICACIÓN ACTUAL DE EDIFICIOS ANTIGUOS QUE TIENEN UN VALOR ESTÉTICO E HISTÓRICO (Entrevistador: Enseñar FOTO 2). ASIMISMO, TAMBIEN SE PUEDE REDUCIR EL IMPACTO VISUAL SOBRE EL PAISAJE MEDIANTE LA REDUCCIÓN DE TODOS AQUELLOS ELEMENTOS QUE SE INSTALAN A AMBOS LADOS DE AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS, COMO SON LAS FABRICAS, POSTES Y CABLES DEL TENDIDO ELÉCTRICO, FAROLAS, VALLAS, CARTELES PUBLICITARIOS, ETC. (Entrevistador: Enseñar FOTOS 3). SIN EMBARGO, COMO ES LÓGICO, ESTAS MEDIDAS DE PROTECCIÓN DEL PAISAJE SON COSTOSAS Y, DE LLEVARSE A CABO, LA ADMINISTRACIÓN PODRÍA LLEGAR A EXIGIR A LOS CIUDADANOS EL PAGO OBLIGATORIO, Y DE UNA SOLA VEZ, DE UNA CONTRIBUCIÓN ESPECIAL.



(6 de 12)





(7 de 12)





Figura 3.1
Alternativas consideradas en el experimento de elección

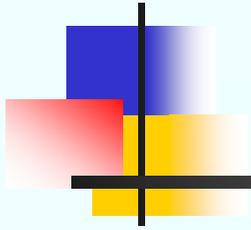
Opción A		ORDEN
Mejora del paisaje	NULA (0 % reducción)	
Pago anual o coste	0 pesetas	

Opción B		ORDEN
Mejora del paisaje	BAJA (10 % reducción)	
Pago anual o coste	1.000 pesetas	

Opción C		ORDEN
Mejora del paisaje	MEDIA (20 % reducción)	
Pago anual o coste	2.000 pesetas	

Opción D		ORDEN
Mejora del paisaje	ALTA (30 % reducción)	
Pago anual o coste	5.000 pesetas	

Opción E		ORDEN
Mejora del paisaje	MEDIA (40 % reducción)	
Pago anual o coste	10.000 pesetas	



A) 6.1.4 DATOS DISPONIBLES Y RESULTADOS

- La construcción de autovías y el crecimiento de las ciudades son la principal causa de alteración del paisaje a juicio de los entrevistados
- Se realizaron 450 entrevistas, por tanto, se dispone de 2.250 observaciones dado que cada entrevistado debía ordenar cinco alternativas diferentes
- La media de la DAP obtenida con el método de ordenación contingente fue de 226 pesetas por una mejoría del 1% en el paisaje y con el experimento de elección de 274 pesetas.
- Por tanto, en el siguiente cuadro se muestra la DAP para los diferentes perfiles considerados:

Cuadro 3.6

DAP para los diferentes perfiles considerados (pesetas)

Mejoría del paisaje	Perfi 1 Nula (0%)	Perfil 2 Baja (10%)	Perfil 3 Media (20%)	Perfil 4 Alta (30%)	Perfil 5 Muy alta (40%)
DAP modelo Logit	0	2.260	4.520	6.600	9.040
DAP experimento de elección	0	2.740	5.480	8.220	10.960

A) 6.1.5 AGREGACION

- Elegimos **el menor valor** de la media de la DAP, es decir, 226 pesetas.
- Población:
 1. Poblac. > 18 años Castellón, Alicante y Valencia (3.343.862)
 2. Poblac. > 18 años municipios colindantes con la A 7 (1.522.182)
- Valor agregado de una **mejora paisajística** del 10% (**baja**):
entre **3.440 y 7.557** millones de pesetas
- Valor agregado de una mejora paisajística del 40% (**alta**):
entre **13.761 y 30.228** millones de pesetas