

REPERCUSIÓN SOCIOECONÓMICA
DE LAS FUTURAS AUTOVÍAS
EN MEDINA DE RIOSECO
Y SU COMARCA

CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO E INDUSTRIA DE VALLADOLID

2009

REALIZA: Servicio de Estudios.

EDITA: Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid. Octubre 2009.

IMPRIME: Mata Digital, S.L.

DEPÓSITO LEGAL: VA-46/2010

REPERCUSIÓN SOCIOECONÓMICA DE LAS FUTURAS AUTOVÍAS EN MEDINA DE RIOSECO Y SU COMARCA

ÍNDICE

1.INTRODUCCIÓN	5
2.SITUACIÓN SOCIO-ECONÓMICA DE MEDINA DE RIOSECO	7
A. Ubicación geográfica	9
B. Estructura poblacional	11
C. Estructura productiva	17
▪ Mercado laboral	17
▪ Sector Agrario	19
▪ Industria	20
▪ Construcción	22
▪ Comercio	24
▪ Servicios	27
D. Resumen de la situación socioeconómica	29
3.LAS FUTURAS AUTOVÍAS A-60 Y A-65	31
4.ANÁLISIS DE CASOS SIMILARES	33
▪ Tordesillas (Valladolid)	34
▪ Estella (Navarra)	38
▪ Aguilar de Campoo (Palencia)	42
5.REPERCUSIONES DE LAS FUTURAS AUTOVÍAS EN MEDINA DE RIOSECO Y SU COMARCA	47
6.CONCLUSIONES	65
7.ANEXOS	67



1. INTRODUCCIÓN

El presente estudio elaborado por la Cámara de Comercio e Industria de Valladolid tiene como objetivo establecer una primera aproximación de los efectos socio-económicos que, sobre una comarca determinada, tiene la puesta en servicio de una autovía.

En el caso que nos ocupa, Medina de Rioseco y su comarca, coinciden en el tiempo y en el espacio, la construcción de dos autovías, la A-60, que conectará Valladolid con León, y la A-65, que conectará Palencia con Villalpando, en la provincia de Zamora.

Dos infraestructuras gemelas y de enorme importancia, no sólo para Medina de Rioseco, sino para toda una comarca como Tierra de Campos, que quedará notablemente vertebrada cuando entren en servicio ambas infraestructuras.

Un segundo objetivo, no menos importante, que pretende el estudio, es llamar la atención sobre la necesidad de anticiparse a los cambios que estas autovías pueden promover en la sociedad y en la economía de Tierra de Campos.

Para ello es fundamental una planificación coordinada en los distintos sectores y entre las distintas administraciones, en la que juegue un papel destacado el empresariado local.

Otros estudios de infraestructuras, previos a éste y consultados por la Cámara de Valladolid, coinciden en señalar la importancia de la implicación activa de los agentes económicos y sociales de un territorio y de las políticas que se establezcan, para aprovechar todas las oportunidades que ofrecen las autovías.

De ahí que sea extraordinariamente importante diseñar y poner en práctica un Plan integral a medio y largo plazo, para Medina de Rioseco y su comarca.

Por otro lado y en el plano metodológico, superados ya los antiguos criterios de comarcalización, hemos creído conveniente situar bajo la órbita de influencia de Medina de Rioseco, y sin abandonar nuestra provincia, otros 28 municipios del noroeste de Valladolid, por cercanía geográfica a Medina. Esta zona, en el informe denominada "Comarca de Rioseco", abarca además de la propia Ciudad de los Almirantes los siguientes términos municipales: Aguilar de Campos, Barcial de la Loma, Berrueces, Cabrereros del Monte, Castromonte, La Mudarra, Montealegre, Moral de la Reina, Morales de Campos, Palazuelo de Vedija, Pozuelo de la Orden, San Pedro de Latarce, Santa Eufemia del Arroyo, Tamariz de Campos, Tordehumos, Uruña, Valdenebro de los Valles,

Valverde de Campos, Villabaruz, Villabrágima, Villafrechós, Villagarcía de Campos, Villalba de los Alcores, Villamuriel de Campos, Villanueva de los Caballeros, Villanueva de San Mancio, Villardefrades, y Villavellid.

Además, es el momento de aclarar en este prólogo algunos aspectos de la metodología que aparecen en el transcurso del informe:

1. Los cuadros que analizan las licencias de actividad en el Impuesto de Actividades Económicas (I.A.E.), recogen dos indicadores distintos: el Número Absoluto de licencias (Nº Abs.) y el Número Ponderado (Nº Po.). Este último pone en relación las licencias con la población: el Nº Po es el número de licencias de actividad por cada 1.000 habitantes, y se interpreta como el grado de importancia que una actividad tiene sobre el resto, además de servir para comparar la importancia de esa actividad en distintos ámbitos geográficos.

2. La investigación cualitativa incluye entrevistas, bajo un mismo cuestionario, a representantes de los empresarios en Tordesillas, Aguilar de Campóo y Estella (Navarra), tres municipios, cabeceras de sus respectivas comarcas y que ya han vivido experiencias semejantes con la puesta en servicio de sendas autovías que las han conectado con capitales importantes.

3. Además se recoge la opinión de un buen número de empresarios de Medina de Rioseco, representativos de los distintos sectores de la ciudad, y cuyas expectativas en torno a la repercusión de las autovías, resultan muy interesantes.

2. SITUACIÓN SOCIO-ECONÓMICA DE MEDINA DE RIOSECO

El siguiente capítulo tiene por objeto describir la actual situación socio-económica, tanto de Medina de Rioseco, como de la comarca delimitada en el estudio, un conjunto de 29 municipios del norte de la provincia de Valladolid.

Se iniciará el capítulo con la ubicación geográfica de la comarca, para entrar posteriormente en el análisis de la dinámica poblacional y del mercado de trabajo.

Por último, se estudiará sector a sector, la situación económica actual y el peso que cada actividad mantiene en Medina de Rioseco y en el conjunto de la Comarca, respecto a la media provincial.



Medina de Rioseco ocupa el centro geográfico de la zona norte en la provincia de Valladolid.

A. UBICACIÓN GEOGRÁFICA

La comarca de Medina de Rioseco se sitúa en el noroeste de la provincia de Valladolid, limitando con otras comarcas vallisoletanas y con Palencia y Zamora. Está compuesta por 29 municipios cuya superficie total es de 1.173 km² (el 14,5% de la provincia) y su población es de 12.216 habitantes (el 2,3% de la población provincial).

Los ríos que atraviesan la zona son de muy escaso caudal: Bustillo, Sequillo (que da nombre a Medina), Bajoz y Hornija, además de los canales de Campos y de Macías Picavea. Todos pertenecen a la cuenca del Duero y transcurren de N-E a S-O.

El terreno es medianamente accidentado, dentro de la provincia más llana de España. Es una zona de páramos y de Montes Torozos, cuya altitud varía entre los 700 y los 850 metros.

Las principales carreteras tienen como eje fundamental a Medina de Rioseco, salvo la Nacional 6, Madrid-La Coruña, que discurre por Villardefrades, al sur-oeste de la comarca. La relación de vías más importantes, previa a la construcción de las dos autovías que son objeto de este estudio, es la siguiente:

- A-6, Madrid-La Coruña, que atraviesa el oeste de la comarca.
- N-601, Adanero-Gijón, es en la actualidad, la principal carretera, que conecta la comarca con la capital de la provincia, vertebrando toda Tierra de Campos, de sur a norte. Su trazado servirá como referencia para el de la nueva autovía Valladolid-León (A-60).
- C-611, Tordesillas-Riaño (también denominada VA-515).
- CL-612, Zamora-Palencia.
- C-519, Rioseco-Toro.

No existe actualmente ninguna línea férrea en servicio, mientras que el Aeropuerto de Valladolid, en Villanubla, se sitúa a escasos 30 kms. de Medina de Rioseco.

Medina de Rioseco, la sede de los Almirantes de Castilla, otrora conocida por sus ferias de lana y cambios, se aleja en la actualidad de su antiguo esplendor y se sitúa como cabeza visible de una comarca casi despoblada.

Si la industria nunca fue su punto fuerte, mientras que el comercio acusa la competencia de las nuevas fórmulas y hábitos de consumo, Rioseco sin embargo, puede aprovechar su condición de capital de Tierra de Campos para explotar los recursos naturales, culturales y turísticos de la zona, y convertirlos en su nuevo motor, con positivas repercusiones para todos los sectores productivos.



B. ESTRUCTURA POBLACIONAL

La comarca perdió a lo largo del s. XX más de la mitad de su población (CUADRO 1). Tan sólo Medina de Rioseco logró contener en parte el enorme éxodo rural, que se dirigió sobre todo hacia la capital vallisoletana. En la última década la caída se ha contenido, gracias a la llegada de población inmigrante y al leve repunte de la natalidad.

De este modo, Medina de Rioseco ha logrado desde el año 2000 aumentar el número de vecinos (+2,1%) pero no ha evitado que el conjunto de la comarca continúe perdiendo población (-5,1%). En cómputo global, la provincia, por el contrario, ha crecido en los últimos años un 6,7%, impulsada por la capital y por los municipios de su entorno.

CUADRO 1
EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DESDE EL AÑO 1900

	1900	1920	1940	1960	1981	2000	2008	Var. % 2008/00
MEDINA RIOSECO	5.571	5.198	5.121	5.279	5.018	4.902	5.008	2,16
COMARCA	29.697	28.008	26.627	24.226	14.759	12.873	12.216	-5,10
PROVINCIA	278.561	280.931	332.526	363.106	489.636	495.690	529.019	6,72

Fuente: elaboración propia a partir de Censos y Padrones del Instituto Nacional de Estadística (I.N.E.).

No es de extrañar, por tanto, que la comarca posea una densidad de tan sólo 10,4 habitantes / km², menos de la mitad que la media de Castilla y León (27,1 habit./km²), que ya presenta una baja densidad en términos nacionales.

La despoblación y el envejecimiento son, por tanto, características intrínsecas a esta zona de Tierra de Campos, con la excepción ya hecha de Medina de Rioseco.

Las pirámides de población recogen fielmente las diferencias entre los distintos ámbitos geográficos analizados. Las tres poseen el denominador común de su estrecha base, reflejo de las bajísimas tasas de natalidad del mundo occidental. Pero mientras que

en la provincia y en menor medida en Medina, la población mayoritaria se sitúa entre los 20 y los 54 años de edad, en el conjunto comarcal tienen gran peso los mayores de 65 años, indicador por un lado de la alta esperanza de vida de la que se disfruta actualmente, y por otro lado, del éxodo masivo de la población en edad de trabajar, que afecta en mayor medida a las mujeres.

A la crisis económica mundial de los años 30, se le unieron en España los difíciles años de guerra y posguerra, que también dejaron su huella en la figura de las pirámides, con un estrechamiento palpable en las cohortes de los nacidos entre 1936 y 1945, y una mayor incidencia esta vez entre los varones.

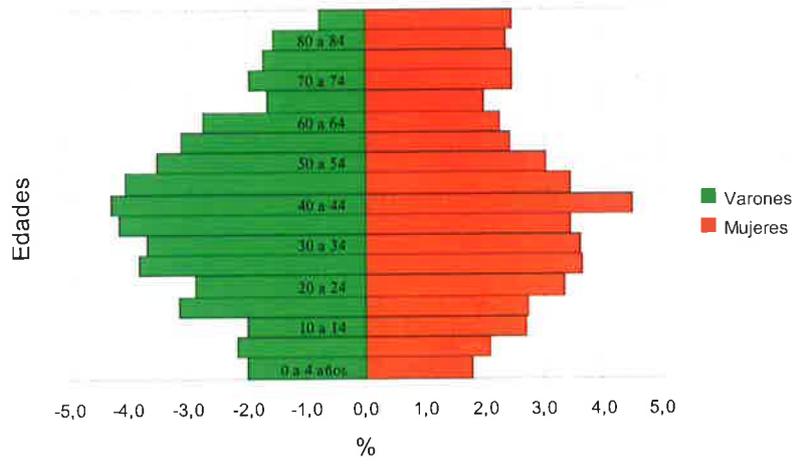
Por todo ello, la representación gráfica poblacional de la comarca recoge la figura de una pirámide invertida, debido a la alta presencia de personas mayores de 65 años y a la escasez de niños.

Esta figura se atenúa bastante en el caso de Medina de Rioseco, con una población juvenil numerosa, que asegura potencialmente el relevo generacional.

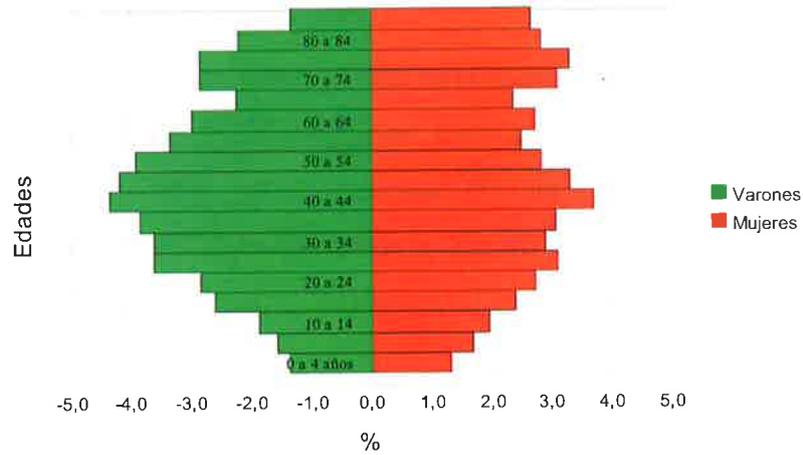
Por su parte, la representación de la provincia de Valladolid se asemeja a la de una pirámide en la que la base más amplia comienza en la cohorte de los 30 años, aunque se observa cierto esperanzador repunte de la natalidad en los últimos quinquenios.

PIRÁMIDES DE POBLACIÓN (1-1-2008)

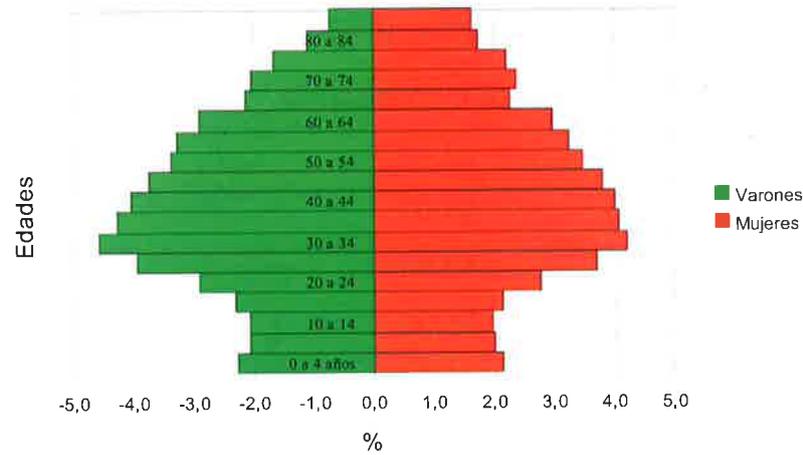
MEDINA DE RIOSECO



COMARCA



PROVINCIA de VALLADOLID



Para completar el análisis poblacional, se han calculado las tasas de Dependencia y de Reemplazo de los ámbitos geográficos estudiados, junto con los de Castilla y León y de España, para tener una referencia más amplia de lo que ocurre a nivel nacional.

La primera tasa, la de Dependencia, pone en relación al volumen de personas sin edad para trabajar (bien por no haber cumplido aún la edad legal, o bien por estar ya jubiladas), con la población en edad laboral (de 16 a 64 años). Cuanto menor sea esta tasa, más capacidad tienen los trabajadores de sostener el sistema de protección social de menores y jubilados.

Medina de Rioseco se sitúa en una cómoda posición (con un índice de 47,4 dependientes por cada 100 personas en edad de trabajar), equidistante entre la media de Valladolid (43,6) y la media de la Comunidad Autónoma (51,3) y cercana a la referencia estatal (44,8). Por su parte, la comarca, en un hipotético caso de economía cerrada, se encontraría con más dificultades para que los trabajadores en activo sostuvieran a los que no lo están.

Pero este indicador debe completarse con la denominada Tasa de Reemplazo, que indica la capacidad de una sociedad para hacer frente al relevo generacional. En este caso, Medina de Rioseco se sitúa en una buena posición, próxima a la media de España, debido a la amplia representación de los jóvenes entre 20 y 29 años. En Rioseco, en concreto, hay 130 jóvenes por cada 100 mayores próximos a jubilarse, como indica la tasa.

CUADRO 2
TASAS DE DEPENDENCIA Y DE REEMPLAZO (1-01-2008)

	Tasa de Dependencia	Tasa de Reemplazo
Medina de Rioseco	47,42	130,23
Comarca	55,01	106,53
Provincia de Valladolid	43,63	107,57
Castilla y León	51,33	110,60
España	44,84	132,21

Notas: Tasa de Dependencia: cociente entre la población sin edad laboral (menores de 15 y mayores de 65) y la población en edad laboral (entre 16 y 64 años), multiplicado por 100.

Tasa de Reemplazo: cociente entre la población que empieza a trabajar (de 20 a 29 años) y la que afronta su última etapa laboral (de 55 a 64 años), multiplicado por 100.

Fuente: elaboración propia a partir del Padrón de Población (2008) del Instituto Nacional de Estadística.

Sin embargo, tanto el conjunto de la Comarca, como la provincia de Valladolid no reflejan una tasa de reemplazo tan óptima como Rioseco, y en ambos casos están incluso por debajo de la media de Castilla y León. La causa en la comarca es el escaso peso de la población joven, mientras que en el global de la provincia, es la elevada representación de la población cercana a la edad de jubilación, con 107 jóvenes por cada 100 mayores cercanos a 65 años.

En definitiva, del análisis poblacional se puede deducir que nos encontramos ante una comarca envejecida y en regresión, en la que la capital de la misma, Medina de Rioseco, se sitúa en una posición distinta. Mantiene la capacidad de absorción de habitantes del entorno, y posee una capa de población juvenil que asegura el relevo generacional.



C. ESTRUCTURA PRODUCTIVA

MERCADO DE TRABAJO

Las características de la población de la comarca, envejecida y en regresión, condicionan sobremanera la situación del mercado laboral.

De hecho, la evolución de éste no ha marchado paralela a la del resto de la provincia. Mientras que en Valladolid la población activa (ocupados más parados) ha crecido en un porcentaje notable del 11,6% en los últimos siete años, en la comarca descendió un 6,2% como consecuencia de la pérdida de habitantes y del envejecimiento de éstos, lo que les obliga a abandonar el mercado laboral activo.

El municipio de referencia de la zona, Medina de Rioseco, mantuvo una evolución positiva, pero intermedia entre la comarca de la que es cabecera y la provincia de Valladolid, y así su población activa creció un 5,2% desde el año 2001.

CUADRO 3
POBLACIÓN ACTIVA

Activos	Marzo 2001	Septiembre 2008	Var. %
MEDINA DE RIOSECO	2.009	2.114	5,2%
COMARCA	4.751	4.454	-6,2%
PROVINCIA	220.021	245.523	11,6%

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Censo de Población 2001 y del ECVL 2008.

Por otra parte, el reparto de la población activa entre ocupados y parados, se ha visto muy condicionado por la actual crisis económica. En este caso, la comarca ha sufrido más duramente las consecuencias de esta crisis, que ha afectado, sobre todo, a los sectores de la construcción y de la industria. Algunas de las escasas grandes empresas con las que cuenta la zona (como Visteon) han sido afectadas por la debilidad de la demanda, lo que ha repercutido en el nivel general de empleo, debido al gran peso de estas compañías en el mercado laboral.

De este modo, Medina de Rioseco ha perdido el 1,4% de sus ocupados en los últimos siete años, mientras que en el conjunto de la comarca el empleo disminuyó aún más, un 10,6%. La provincia de Valladolid mantiene el crecimiento del empleo en el

periodo analizado de los últimos 7 años, a pesar de la crisis que le ha restado pujanza durante el último año.

CUADRO 4
POBLACIÓN OCUPADA

Empleos	Marzo 2001	Septiembre 2008	Var. %
MEDINA DE RIOSECO	1.822	1.796	-1,4%
COMARCA	4.449	3.978	-10,6%
PROVINCIA	197.814	218.018	10,2%

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Censo de Población 2001 y del ECYL 2008.

En consecuencia, las tasas de paro han repuntado, proporcionalmente, más en la comarca que en el resto de la provincia, condicionadas por el mal comportamiento de las grandes compañías. Paradójicamente, Medina de Rioseco está sufriendo el incremento de la tasa de paro más que en otros ámbitos geográficos, como consecuencia de su condición de cabecera de comarca y de su capacidad para atraer población en edad laboral de los municipios de su entorno, que, en la actualidad, tienen dificultades para encontrar empleo.

CUADRO 5
TASA DE PARO (% sobre Población activa)

	30/04/2009
MEDINA DE RIOSECO	18,5 %
COMARCA	14,2 %
PROVINCIA DE VALLADOLID	15,5 %
CASTILLA Y LEÓN	15,7 %
ESPAÑA	16,8 %

Fuente: elaboración propia a partir de datos del ECYL y de la Seguridad Social.

SECTOR AGRARIO

El sector agrario ha sido el motor tradicional de Tierra de Campos, hasta el punto de que la construcción del Canal de Castilla y de sus distintos ramales, se debió a la necesidad de transportar el cereal desde la Meseta productora hacia el norte exportador.

El desarrollo de la economía actual relega al sector agrario a un segundo plano, aunque no por ello deja de tener importancia. La Política Agraria Común (PAC) de la Unión Europea concede subvenciones a distintos cultivos y actuaciones en el medio rural, que expolean la proliferación, muchas veces de forma estrictamente coyuntural, de siembras no tradicionales.

Pero al margen de coyunturas o aspectos puntuales, el cultivo mayoritario en la comarca es el del cereal, y dentro de éste el de la cebada.

Destacan también los cultivos forrajeros y las leguminosas; estas últimas han experimentado un incremento notable desde la incorporación de España en 1986 a la entonces Comunidad Económica Europea (C.E.E.).

En la comarca también tiene presencia la ganadería, destacando en este apartado la cabaña de ovejas. En este punto debemos aludir al municipio de Villardefrades, con un abundante número de explotaciones de ganado ovino, que lo convierten en referente a nivel nacional.

Gran parte de la mano de obra agraria en la comarca de Rioseco está siendo cubierta por inmigrantes de la Europa del Este (búlgaros y polacos), ante la escasez de jóvenes en la zona y su predilección por otro tipo de trabajos, físicamente menos duros.

INDUSTRIA

Actualmente la comarca no destaca por su poderío industrial, pero merecen reseñarse algunos subsectores ya tradicionales, junto a otros de reciente implantación. Dentro de estos últimos se encuentra la transformación de materias plásticas, en este caso para la industria del automóvil. "Visteon", que da trabajo a un centenar de personas pero que ha llegado a ocupar al triple, se instaló en Medina de Rioseco en 1995. Este hecho sirvió para revitalizar el sector industrial y toda la economía en su conjunto. En la actualidad, la crisis económica ha golpeado fuertemente a las industrias auxiliares del automóvil y Visteon, al igual que otras, ha visto reducidas tanto su actividad, como el volumen de su plantilla.

Actividades que encuentran en la comarca un ámbito ideal para su instalación son las energías renovables. Los huertos solares han proliferado en Tierra de Campos, gracias a la iniciativa de pequeñas compañías y de autónomos. Así mismo, en los cercanos montes Torozos se concentran los escasos parques eólicos con los que cuenta la provincia de Valladolid.

Entre los sectores tradicionales merecen destacarse el metalúrgico (compuesto por las últimas fundiciones, y por la construcción de maquinaria agrícola y de carrocerías), junto al agroalimentario (con fábricas de harinas, quesos, matadero, y repostería) ambos con buena presencia en Medina de Rioseco.

En otros núcleos hay que reseñar la fabricación de muebles para el hogar en Villalba de los Alcores, con un grupo de empresas a la cabeza del cual se sitúa "Cancio Fábrica de Muebles, S.A.", un referente en el mercado del mueble provincial. Así mismo, distintos núcleos dispersos acogen explotaciones ganaderas, entre las que destacan las granjas de gallinas ponedoras.

De acuerdo con la estadística, en la zona se ubican 194 actividades industriales, de las que más de un tercio (75) son de muy reciente implantación y se dedican a la generación de energía eléctrica mediante placas solares. (CUADRO 6). Estos datos otorgan a la comarca un número relativo de licencias de actividad (Nº ponderado) de 15,9 licencias por cada 1.000 habitantes, claramente por encima de la media provincial (8,4 licencias industriales por cada 1.000 habitantes). Destaca Medina de Rioseco, no tanto por el número de industrias, sino porque concentra a las de mayor tamaño.

CUADRO 6

LICENCIAS DE ACTIVIDAD EN LA INDUSTRIA

Descripción de la actividad según el I.A.E.	MEDINA RIOSECO		COMARCA		PROVINCIA	
	Nº Abs.	Nº Pon.	Nº Abs.	Nº Pon.	Nº Abs.	Nº Pon.
1. ENERGÍA Y AGUA.....	2	0,4	76	6,2	1.051	2,0
(15) Produc., transp., y distrib. energ. eléct., gas, vapor.....	2	0,4	75	6,1	1.035	2,0
(16) Captación, tratamiento y distrib. de agua y fabric. hielo.....	0	0,0	0	0,0	13	0,0
(1232) Distribución de gas natural.....	0	0,0	1	0,1	3	0,0
2. EXTRACTIVAS E INDUSTRIA QUÍMICA.....	4	0,8	8	0,7	305	0,6
(21) Extracc. y preparac. de minerales metálicos.....	0	0,0	0	0,0	1	0,0
(22) Producc. y primera transformac. de metales.....	0	0,0	0	0,0	14	0,0
(23) Extracc. de minerales no metálicos ni energét. Turberas.....	0	0,0	1	0,1	51	0,1
(24) Industria de productos minerales no metálicos.....	4	0,8	6	0,5	187	0,4
(25) Industrias químicas.....	0	0,0	1	0,1	52	0,1
3. IND. TRANSFORM. METALES; MECÁNICA PRECISIÓN...	20	4,0	35	2,9	1.020	1,9
(31) Fabricación de productos metálicos.....	15	3,0	22	1,8	641	1,2
(32) Construcción de maquinaria y equipo mecánico.....	3	0,6	6	0,5	120	0,2
(33) Construcc. maquinaria de oficina y ordenadores.....	1	0,2	1	0,1	59	0,1
(34) Construcc. material eléctrico.....	0	0,0	0	0,0	32	0,1
(35) Fabricación material eléctrico (excepto ordenadores).....	0	0,0	5	0,4	54	0,1
(36) Construcc. vehículos automóviles y piezas repuesto.....	1	0,2	1	0,1	47	0,1
(37) Construcc. naval, reparación y mantenimiento buques.....	0	0,0	0	0,0	1	0,0
(38) Construcc. de otro material de transporte.....	0	0,0	0	0,0	12	0,0
(39) Fabricación instrumentos precisión, óptica y similares.....	0	0,0	0	0,0	54	0,1
4. OTRAS INDUSTRIAS MANUFACTURERAS.....	19	3,8	75	6,1	2.083	3,9
(41,42) Industrias alimenticias, bebidas y tabaco.....	11	2,2	39	3,2	850	1,6
(43) Industria textil.....	0	0,0	0	0,0	13	0,0
(44) Industria del cuero.....	0	0,0	0	0,0	9	0,0
(45) Ind. calzado y vestido, y otras confecciones textiles.....	0	0,0	3	0,2	174	0,3
(46) Industria de la madera, corcho y muebles de madera.....	2	0,4	16	1,3	503	1,0
(47) Industria del papel; artes gráficas y edición.....	2	0,4	10	0,8	397	0,8
(48) Indust. transformación caucho y materias plásticas.....	1	0,2	4	0,3	58	0,1
(49) Otras industrias manufactureras.....	3	0,6	3	0,2	79	0,1
TOTAL.....	45	9,0	194	15,9	4.459	8,4

Notas: Nº Abs. es el número absoluto de licencias; Nº Pon. es el número ponderado en relación con la población (licencias cada 1.000 habitantes).

Fuente: elaboración propia a partir del Censo comercial e industrial (1-01-2009) de la Cámara.

CONSTRUCCIÓN

El de la construcción es un sector que ha mantenido un buen nivel de actividad durante los últimos años, sin llegar en los momentos del "boom" a tener un desarrollo desmesurado, en consonancia con el estancamiento poblacional. Por ello, cuando la coyuntura ha decaído sobremanera, los pequeños núcleos rurales de la comarca tampoco lo han percibido de forma tan brusca como en otros lugares.

En Medina tienen su sede las principales empresas del sector, sociedades mercantiles y comunidades de bienes, pero el grueso del "ejército" constructor lo representan profesionales autónomos, como albañiles, fontaneros, electricistas o pintores.

CUADRO 7
LICENCIAS DE ACTIVIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN

Descripción de la actividad según el I.A.E.	MEDINA RIOSECO		COMARCA		PROVINCIA	
	Nº Abs.	Nº Pon.	Nº Abs.	Nº Pon.	Nº Abs.	Nº Pon.
CONSTRUCCIÓN						
(501) Edificación y obra civil.....	47	9,4	111	9,1	3.429	6,5
(502) Preparación de terrenos, demolición, pavimentación...	2	0,4	6	0,5	263	0,5
(503) Preparación y montaje de estructuras y cubiertas.....	0	0,0	0	0,0	131	0,2
(504) Instalaciones y montajes.....	30	6,0	46	3,8	2.129	4,0
(505) Acabado de obras.....	12	2,4	20	1,6	1.755	3,3
(506) Servicios auxiliares de construcción y dragados.....	0	0,0	0	0,0	49	0,1
(507) Construcc., reparación y conservación de obras.....	0	0,0	2	0,2	105	0,2
(508) Agrupación y uniones temporales de empresas.....	4	0,8	5	0,4	207	0,4
TOTAL.....	95	19,0	190	15,6	8.068	15,3

Notas: Nº Abs. es el número absoluto de licencias; Nº Pon. es el número ponderado en relación con la población (licencias cada 1.000 habitantes).

Fuente: elaboración propia a partir del Censo comercial e industrial (1-01-2009) de la Cámara.

En la Ciudad de los Almirantes encontramos 95 licencias de actividad constructora, lo cual le permite situarse varios puntos por encima de la media ponderada de la provincia: 19 por cada 1.000 habitantes, frente a 15,3 de Valladolid (CUADRO 7).

La media ponderada de la comarca (15,6) es muy semejante a la provincial, destacando por su número las actividades de Edificación y obra civil (albañilería).

El extenso patrimonio arquitectónico y artístico riosecano también atrae a restauradores y técnicos, profesionales cualificados que se afanan en revalorizar el rico patrimonio de fachadas, retablos y piezas de templos y conventos.

dad
ollo
o la
oco
des
lo
es.

on.
6,5
0,5
0,2
4,0
3,3
0,1
0,2
0,4
5,3
n la

ra,
la

COMERCIO

El sector de la distribución es el de mayor tradición en Rioseco, por su historia y antecedentes. Ya a finales del s. XIV Medina comenzó a destacar por su mercado y sus dos ferias anuales (Agosto y Pascuilla), reafirmadas de manera definitiva por los Reyes Católicos, y de importancia internacional hasta su decadencia a finales del s. XVI.

Parte de aquel esplendor comercial se mantiene en la actualidad, con un mercado semanal de ganado ovino (en el que se fijan precios de referencia para buena parte de España), que coincide con el mercado de venta ambulante (todos los miércoles del año), y que convierte a Rioseco, sobre todo en verano, en núcleo de atracción de la amplia comarca de Tierra de Campos.

En cuanto al comercio al por mayor, éste se concentra también en la Ciudad de los Almirantes, que posee 35 licencias de dicha actividad, con un índice relativo de 7 por cada 1.000 habitantes, frente a 5,1 de la comarca y 4,8 de la media vallisoletana (CUADRO 8).

Despuntan los comercios mayoristas de productos relacionados con el sector agrario, como cereales, abonos, animales, y productos lácteos, comercializados por sociedades y cooperativas, que aglutinan a una buena parte de los pequeños productores de la zona.

CUADRO 8
LICENCIAS DE ACTIVIDAD EN EL COMERCIO

Descripción de la actividad según el I.A.E.	MEDINA RIOSECO		COMARCA		PROVINCIA	
	Nº Abs.	Nº Pon.	Nº Abs.	Nº Pon.	Nº Abs.	Nº Pon.
(61) MAYORISTAS.....	35	7,0	62	5,1	2.532	4,8
(62) Recuperación de productos.....	0	0,0	0	0,0	90	0,2
(63) Intermediarios del comercio.....	2	0,4	3	0,2	434	0,8
(64,65,66) MINORISTAS.....	188	37,5	315	25,8	11.076	20,9
TOTAL.....	225	44,9	380	31,1	14.132	26,7

Notas: Nº Abs. es el número absoluto de licencias; Nº Pon. es el número ponderado en relación con la población (licencias cada 1.000 habitantes).

Fuente: elaboración propia a partir del Censo comercial e industrial (1-01-2009) de la Cámara.

CUADRO 9

LICENCIAS DE ACTIVIDAD EN COMERCIO MAYORISTA

Descripción de la actividad según el I.A.E.	MEDINA RIOSECO		COMARCA		PROVINCIA	
	Nº Abs.	Nº Pon.	Nº Abs.	Nº Pon.	Nº Abs.	Nº Pon.
(611) Comercio mayor de toda clase de mercancías.....	0	0,0	0	0,0	19	0,0
(612) Materias primas agrarias. Alimentos, bebida, tabaco.....	21	4,2	38	3,1	1.041	2,0
(613) Textiles, confección, calzado y artículos de cuero.....	1	0,2	4	0,3	84	0,2
(614) Productos farmacéuticos y de perfumería.....	0	0,0	1	0,1	151	0,3
(615) Artículos de consumo duradero.....	1	0,2	2	0,2	362	0,7
(616) Comercio interindustrial de minería y química.....	2	0,4	2	0,2	83	0,2
(617) Otro comercio interindustrial.....	7	1,4	8	0,7	534	1,0
(618) Comerciales exportadoras. Comerc. en zonas francas....	0	0,0	0	0,0	2	0,0
(619) Otro comercio no especificado anteriormente.....	3	0,6	7	0,6	256	0,5
TOTAL.....	35	7,0	62	5,1	2.532	4,8

Notas: Nº Abs. es el número absoluto de licencias; Nº Pon. es el número ponderado en relación con la población (licencias cada 1.000 habitantes).

Fuente: elaboración propia a partir del Censo comercial e industrial (1-01-2009) de la Cámara.

CUADRO 10

LICENCIAS DE ACTIVIDAD EN COMERCIO MINORISTA

Descripción de la actividad según el I.A.E.	MEDINA RIOSECO		COMARCA		PROVINCIA	
	Nº Abs.	Nº Pon.	Nº Abs.	Nº Pon.	Nº Abs.	Nº Pon.
64. Alimentación, bebidas y tabaco en establecim. permanente.....	62	12,4	101	8,3	3.622	6,8
65. Product. industr. no alimenticios en establecim. permanente.....	113	22,6	163	13,3	6.541	12,4
(651) Productos textiles.....	12	2,4	12	1,0	1.318	2,5
(652) Droguería y productos químicos.....	20	4,0	34	2,8	766	1,4
(653) Equipamiento del hogar y la construcción.....	32	6,4	37	3,0	1.727	3,3
(654) Vehículos terrestres, aeronaves y embarcaciones.....	17	3,4	21	1,7	675	1,3
(655) Combustibles, carburantes y lubricantes.....	8	1,6	20	1,6	208	0,4
(656) Bienes usados (muebles, prendas, enseres,...).....	0	0,0	0	0,0	14	0,0
(657) Instrumentos musicales y accesorios.....	1	0,2	1	0,1	20	0,0
(659) Otro comercio al por menor.....	23	4,6	38	3,1	1.813	3,4
66. Comercio mixto; Fuera establecim. permanente; Por correo....	13	2,6	51	4,2	913	1,7
(661) Comercio mixto o integrado en grandes superficies.....	0	0,0	2	0,2	71	0,1
(662) Comercio mixto o integrado al por menor.....	10	2,0	39	3,2	512	1,0
(663) Fuera de establecimientos permanentes.....	3	0,6	9	0,7	305	0,6
(664) En régimen de expositores y por aparatos automáticos.....	0	0,0	0	0,0	7	0,0
(665) Por correo o catálogo, de productos diversos.....	0	0,0	1	0,1	18	0,0
TOTAL.....	188	37,5	315	25,8	11.076	20,9

Notas: Nº Abs. es el número absoluto de licencias; Nº Pon. es el número ponderado en relación con la población (licencias cada 1.000 habitantes).

Fuente: elaboración propia a partir del Censo comercial e industrial (1-01-2009) de la Cámara.

Entre los negocios minoristas, cuya característica es la amplia representación en Medina de Rioseco y la escasa en el resto de la comarca, habría que destacar los subsectores de equipamiento del hogar (32 licencias en la ciudad, de muebles y menaje), vehículos y sus accesorios (17 licencias), droguerías y farmacias (20 licencias), y otro comercio al por menor (23 licencias), que junto con los establecimientos de alimentación (62) conforman el grueso del sector distribuidor (CUADRO 10).

Todo ello convierte a Medina de Rioseco en un núcleo con alta dotación comercial: 37,5 licencias por cada 1.000 residentes, superando ampliamente en este aspecto a la media de la provincia (20,9 licencias).

En el resto de la comarca los pequeños comerciantes se han adaptado a las circunstancias de la falta de población y de su escaso poder adquisitivo, predominando los negocios más básicos, como son los de alimentación. Junto a ellos, aparecen dos señas de identidad que caracterizan a la distribución minorista de la zona. En primer lugar, la elevada presencia de los llamados "comercios mixtos rurales", 39 actividades con abundante oferta de productos, pero de escasa gama donde elegir, lo que las convierte en la antítesis de la especialización. Y en segundo lugar, las 9 licencias de venta ambulante (3 de ellas en Rioseco), empresas que reducen costes fijos al no disponer de establecimientos permanentes, y acercan las mercancías a los diseminados núcleos rurales.

SERVICIOS

La capital de la comarca ratifica su condición como tal al analizar la situación en el sector Servicios, de modo que se convierte en una auténtica isla y en un referente fundamental en medio del desierto de la zona.

Al aglutinar a más de la mitad de las licencias de actividad del sector terciario privado en la comarca (además de las más importantes), Medina de Rioseco se encuentra con una alta dotación relativa en este apartado (55,5 licencias), hasta el punto de superar con amplitud la referencia provincial de 46,6 actividades por cada 1.000 habitantes.

CUADRO 11
LICENCIAS DE ACTIVIDAD EN EL SECTOR SERVICIOS

Descripción de la actividad según el I.A.E.	MEDINA RIOSECO		COMARCA		PROVINCIA	
	Nº Abs.	Nº Pon.	Nº Abs.	Nº Pon.	Nº Abs.	Nº Pon.
(67) Servicio de alimentación.....	69	13,8	142	11,6	4.215	8,0
(68) Servicio de hospedaje.....	6	1,2	28	2,3	301	0,6
(69) Reparaciones.....	21	4,2	28	2,3	1.214	2,3
7. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.....	58	11,6	86	7,0	3.226	6,1
8. I.I.F.F., SEGUROS, SERVIC. A EMPRESAS, ALQUILER.....	59	11,8	95	7,8	9.519	18,0
(81) Instituciones Financieras.....	8	1,6	16	1,3	624	1,2
(82) Seguros.....	0	0,0	0	0,0	80	0,2
(83) Auxiliares financ. y de seguros. Activid. inmobiliaria.....	16	3,2	18	1,5	2.420	4,6
(84) Servicios a empresas: jurídicos, financieros, publicidad...	15	3,0	22	1,8	2.992	5,7
(85) Alquiler de bienes muebles.....	6	1,2	13	1,1	447	0,8
(86) Alquiler de bienes inmuebles.....	14	2,8	26	2,1	2.956	5,6
9. OTROS SERVICIOS.....	65	13,0	161	13,2	6.160	11,6
(91) Servicios agrarios, forestales, y pesqueros.....	19	3,8	69	5,6	838	1,6
(92) Saneamiento y limpieza. Servicios contra incendios.....	0	0,0	2	0,2	564	1,1
(93) Educación e Investigación.....	9	1,8	15	1,2	1.251	2,4
(94) Sanidad y Servicios veterinarios.....	3	0,6	4	0,3	423	0,8
(95) Asistencia y Servicios sociales.....	1	0,2	4	0,3	271	0,5
(96) Servicios recreativos y culturales.....	10	2,0	29	2,4	732	1,4
(97) Servicios personales.....	19	3,8	31	2,5	1.607	3,0
(98) Parques de recreo, ferias, y relación con espectáculos.....	0	0,0	1	0,1	171	0,3
(99) Servicios no clasificados en otras rúbricas.....	4	0,8	6	0,5	303	0,6
TOTAL.....	278	55,5	540	44,2	24.635	46,6

Notas: Nº Abs. es el número absoluto de licencias; Nº Pon. es el número ponderado en relación con la población (licencias cada 1.000 habitantes).

Fuente: elaboración propia a partir del Censo comercial e industrial (1-01-2009) de la Cámara.

Los subsectores más representados en Medina de Rioseco son el de bares y restaurantes (con 69 licencias en total, de las que 10 son restaurantes); el de transporte (con 58), y el heterogéneo de "Otros servicios" (con 65 licencias), dentro del cual destacan los servicios para el cuidado personal (como peluquerías y salones de belleza, 19), así como los servicios agrarios y forestales (19), dada la importancia del sector agrícola en la comarca. Por otra parte, existen 4 hoteles en la ciudad de los Almirantes.

Los centros públicos y administrativos completan el panorama de servicios y acentúan la condición de capital de Tierra de Campos. En Medina de Rioseco tienen representación los Juzgados, Notaría y Registro de la Propiedad, la Junta de Castilla y León, con un centro de agricultura y ganadería, y la Cámara Agraria. Existe también un centro comarcal de salud, un instituto de Enseñanzas Secundarias, que incluye varios módulos de Formación Profesional, y hasta tres colegios de enseñanza primaria.

Por lo demás, el resto de municipios dentro de la zona objeto de estudio, se encuentra muy pobremente dotado dentro del sector servicios. Tan sólo caben destacarse en cuanto a número, la hostelería, las actividades de transporte y los servicios agrícolas y ganaderos, como fiel reflejo del peso agrario de la comarca.

Mención aparte merece la importante oferta de turismo, tanto de Medina de Rioseco como del conjunto de la comarca, sector que se ha convertido en el auténtico motor económico de la zona. Tanto el número de establecimientos hoteleros (28 en la comarca), como la puesta en valor de multitud de recursos e instalaciones, han situado a Medina de Rioseco y a su comarca como una zona de obligada referencia en el turismo de interior provincial.

En Rioseco y su entorno más inmediato destaca la explotación con carácter lúdico del Canal de Castilla, impresionante obra de ingeniería de los siglos XVIII y XIX, que ya es navegable a lo largo de 10 kms. en el ramal de Campos, distancia en la que logra salvar dos esclusas, una situación única en el panorama fluvial español.

El rico patrimonio arquitectónico y artístico de la Ciudad de los Almirantes se completa a escasos kilómetros con la Villa del Libro de Urueña, una experiencia inédita en España, que se ha sumado a la revitalización cultural de la comarca.

D. RESUMEN DE LA SITUACIÓN SOCIO-ECONÓMICA

La comarca de Medina de Rioseco forma parte de la Tierra de Campos vallisoletana y se sitúa al noroeste de Valladolid. Sus 29 municipios representan el 14,5% de la superficie provincial, pero sólo el 2,3% de su población (apenas 12.000 habitantes).

Su densidad, 10 habitantes / km², deja patente la inmigración sufrida a lo largo del siglo XX. Tan sólo Medina Rioseco, auténtico referente comarcal, ha logrado mantener su número de habitantes, compensando la marcha hacia la capital con la atracción que ejerce sobre el resto de municipios de la zona.

La emigración continua de personas en edad de trabajar y la capacidad de absorción de Medina de Rioseco, han conducido a una situación paradójica, al evolucionar la comarca mejor que la media provincial en cuanto a reducción del desempleo, pero ligeramente peor la capital comarcal. Por ello, la tasa de paro en Rioseco es superior a las tasas provincial y nacional. No obstante, el aspecto más preocupante en el mercado laboral lo depara el elevado índice de desempleo de los adultos jóvenes, entre 30 y 40 años de edad.

El sector agrario, en otro tiempo motor económico, conserva en la actualidad una relativa importancia, mucho mayor en el resto de la comarca que en su capital. Las mayores siembras corresponden a los cereales, mientras que los cultivos subvencionados tras la incorporación de España a la U.E., han incrementado la superficie total cultivada.

El sector industrial tampoco es el más importante de la zona, pero perduran actividades tradicionales, como la agroalimentación y las fundiciones, junto con otras de reciente implantación, como la auxiliar del automóvil, ambas en Medina. Cancio mantiene su fábrica de muebles en Villalba de los Alcores como referente a nivel regional.

La construcción no se ha hundido en los últimos años, ya que su actividad tampoco fue extraordinaria en la época de bonanza, debido a la despoblación. El sector da trabajo a pequeñas empresas y a profesionales autónomos muy cotizados e imprescindibles en cualquier sociedad.

Los sectores de comercio y servicios son actualmente en Rioseco, los que más actividades aglutinan y los que la convierten en auténtica capital de Tierra de Campos. La distribución presenta como rasgos más característicos en Medina, su elevado número de

establecimientos y la especialización de su oferta, todo lo contrario que en resto de municipios estudiados, en los que predomina el "comercio mixto rural", denominación muy acertada para un tipo de negocio poco especializado y propio de zonas eminentemente rurales.

Los servicios, públicos y privados, que ofrece Rioseco dan cobertura a una extensa zona del norte de la provincia, para la cual resultan imprescindibles. Dado el escaso número de habitantes, las dotaciones medias en comercio y servicios se encuentran por encima de los índices provinciales en ambos sectores.

Las licencias de hostelería, transportes, reparaciones y servicios agrarios son las de mayor representación en el sector terciario, mientras que las vinculadas al turismo (hoteles, casas rurales, restaurantes, museos, ...) han experimentado un salto cuantitativo y cualitativo muy importante en la última década, hasta convertirse en los exponentes del sector más pujante del momento. Además del buen panorama actual, el futuro del sector turístico se presenta también al alza, con continuas apuestas por los recursos endógenos, como el Canal de Castilla, las recreaciones históricas, o la Semana Santa.

3. LAS FUTURAS AUTOVÍAS A-60 Y A-65

Las dos autovías objeto de este estudio son imprescindibles para vertebrar la comarca natural de Tierra de Campos y su construcción figura incluida en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) aprobado ya en el año 2005 por el Ministerio de Fomento.

Sus trazados, el de la A-60 norte-sur, y el de la A-65 este-oeste, las convierten en complementarias y fundamentales para que Tierra de Campos y su capital, Medina de Rioseco, sean comarcas accesibles y cuenten con las mismas oportunidades de desarrollo que otras zonas bien comunicadas.

El estado de tramitación actual de ambas autovías acusa la difícil coyuntura económica que atraviesa el país, lo que da como resultado, cierto retraso en algunos tramos importantes, que no cuentan siquiera con trazado definitivo. Este es el caso del principal tramo de la A-60, entre Villanubla y Santas Martas, pendiente de aprobación de la Declaración de Impacto Ambiental, para dar carácter definitivo al trazado propuesto.

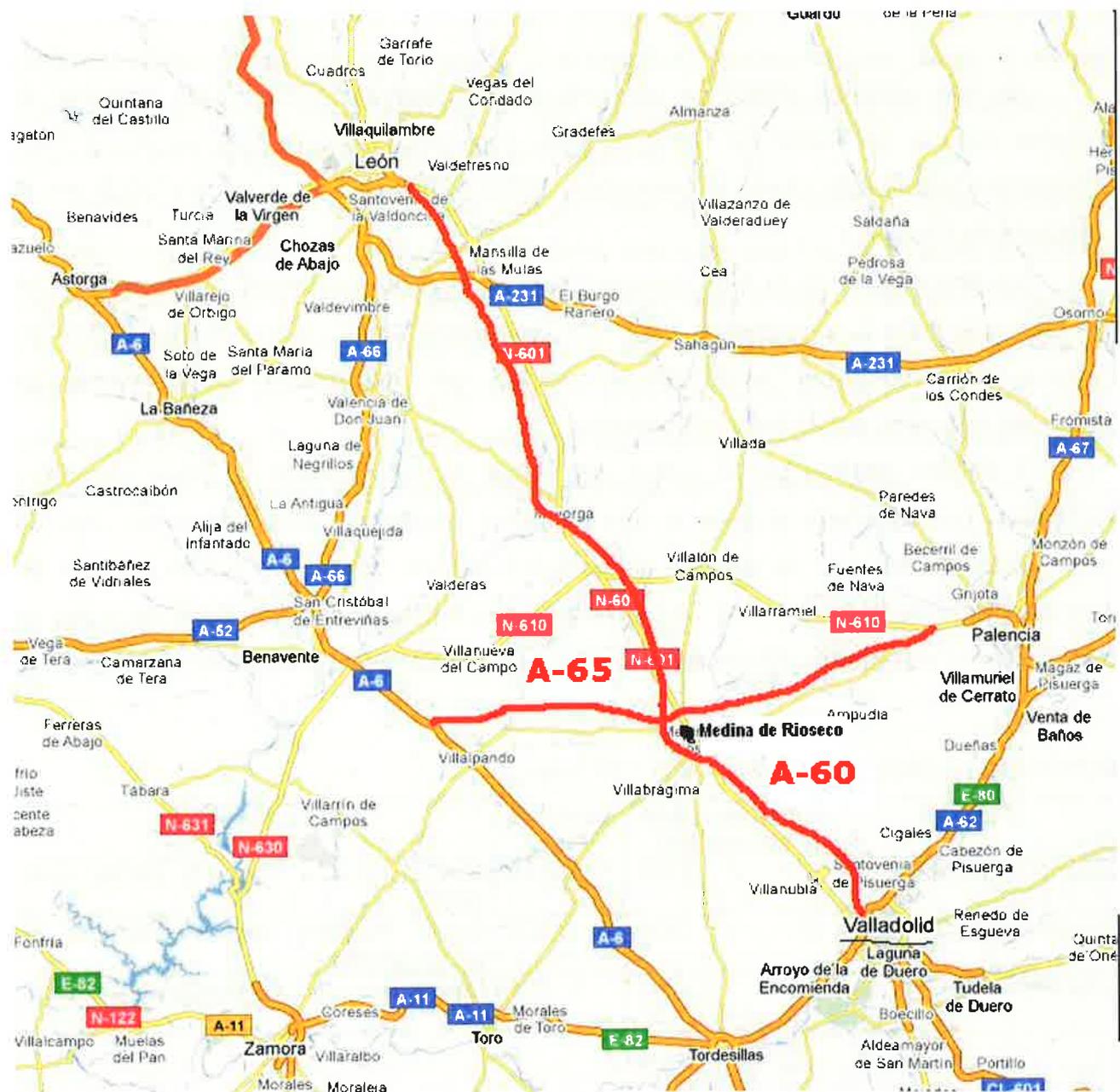
AUTOVÍA VALLADOLID-LEÓN (A-60): 137,2 kms.

TRAMO	Presupuesto total de obras (M €)	Longitud (Kms.)	Situación actual
Valladolid-Aeropuerto Villanubla	39.7	16,6	Obra en ejecución. Conclusión prevista: enero 2010
Villanubla-Santas Martas	260.6	93.0	Estudio Informativo aprobado. Pendiente de trazado definitivo
Santas Martas-León	120.2	27.6	Obra en ejecución. Conclusión prevista: enero 2011

AUTOVÍA BENAVENTE-PALENCIA (A-65): 77,5 kms.

TRAMO	Presupuesto total de obras (M €)	Longitud (Kms.)	Situación actual
Villalpando (A-6)-Villafrechós	81.4	25.0	Redacción de proyectos de trazado y construcción: (1,2 Millones)
Villafrechós-Ampudia	101.8	27.5	Redacción de proyectos de trazado y construcción: (1,7 Millones hasta Oct. 2009)
Ampudia-Palencia	75.6	25.0	Proyecto en redacción

Estos retrasos hacen prácticamente imposible dar una fecha de finalización de ambas infraestructuras.



Previsible trazado de las autovías A-60 y A-65. La Autovía Valladolid-León tiene prevista la circunvalación de Medina de Rioseco por el oeste y su intersección con la Autovía Palencia-Benavente se produciría al nor-oeste del núcleo urbano, cercana a la zona industrial.

4. ANÁLISIS DE CASOS SIMILARES

A continuación se analizan situaciones similares a las de Medina de Rioseco por las que han atravesado distintos municipios españoles, para comprobar cuál fue el efecto de las nuevas autovías en su economía.

Se analizan, por orden cronológico de entrada en servicio de las autovías, los casos de Tordesillas (inicio de los años 90), Estella en Navarra (2006), y Aguilar de Campoo en Palencia (2009). Se ha encuestado a distintas instituciones y organismos representativos del empresariado local en cada caso, que han aportado su cualificada visión sobre la evolución de los municipios por efecto de las autovías.

COMPARATIVA ENTRE LOS CASOS ESTUDIADOS

Municipio	MEDINA DE RIOSECO	TORDESILLAS	ESTELLA (Navarra)	AGUILAR DE CAMPOO
Autovías	A-65 Palencia-Benavente. A-60 Valladolid-León	A-6 Madrid-Coruña A-62 Burgos-Portugal	A-12 Pamplona-Logroño	A-67 Palencia-Santander
Fecha de Entrada en servicio	??	Inicio años 90	Septiembre 2006	Julio 2009
Superficie Municipio (km ²)	115,2	141,7	15,5	236,5
Distancia a la capital (kms)	40	30	40	92
Habitantes (1-1-08)	5008	8512	14049	7196
Evolución habitantes (1998-2008)	0,14%	6,41%	12,08%	-6,96%
Empleos s/ población 15-64 años	52%	55%	56%	59%
Tasa de Dependencia poblacional	47,4	38,4	48,4	48,3
Tasa de Reemplazo poblacional	130,2	124,7	103,2	113,3

Fuente: Cámara de Comercio e Industria de Valladolid a partir de datos del INE y de Caja España.

Notas: Tasa de Dependencia: (Población en edad no laboral / Población en edad laboral) x 100.

Tasa de Reemplazo: (Población 20-29 años / Población 55-64 años) x 100.

TORDESILLAS

Municipio situado 30 kms. al sur-oeste de la capital vallisoletana. Cuenta en la actualidad con 8.500 habitantes. Su población ha crecido lenta pero paulatinamente en los últimos años, gracias a su cercanía con la capital y a sus buenas comunicaciones viarias. Este aspecto dio un salto cualitativo importantísimo a principios de los años 90 con la puesta en servicio de dos autovías, la A-6 (Madrid-Coruña) y la A-62 (Burgos-Portugal).

Estas infraestructuras han convertido a Tordesillas en el nudo de comunicaciones más importante de la provincia, a excepción de la capital.

Su economía se ha orientado desde entonces hacia el sector servicios, fundamentalmente hacia aquellas actividades más vinculadas al turismo, para lo cual ha diversificado su oferta de ocio, basada en el gran patrimonio cultural de la villa. En la actualidad cuenta con 25 restaurantes y 15 hoteles y hostales.

IMPACTO DE LAS AUTOVÍAS EN TORDESILLAS

1. ¿En qué medida cree que las autovías A-6 (Madrid-Coruña) y A-62 (Burgos-Portugal) han contribuido al desarrollo económico de la comarca de Tordesillas?

Muy positivamente	X
Positivamente	
Indiferente	
Negativamente	
Muy negativamente	
NS / NC	

2. ¿Qué otras infraestructuras o condiciones complementarias a las autovías deben presentarse para un mejor aprovechamiento de éstas? (Valore de 0 a 10, siendo 10 la máxima valoración y 0 la mínima).

	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Buenos accesos y enlaces con otras infraestructuras	9
Buena señalización informativa y turística	8
Suelo industrial bien comunicado	6
Mejora en los servicios de transporte colectivo (bus)	6
Acentuar la promoción de la comarca	6

Los empresarios de Tordesillas han constatado que es fundamental contar con buenos accesos y señalizaciones, de manera que se pueda aprovechar al máximo el número de usuarios de la autovía que visiten el núcleo.

3. ¿En qué medida cree que la entrada en servicio de las autovías ha favorecido las siguientes situaciones? (Valore de 0 a 10; Máx:10; Mínimo: 0).

SITUACIÓN A VALORAR	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Residentes en Tordesillas se desplazan a trabajar a otro lugar	6
Residentes en otras ciudades o pueblos se desplazan a trabajar a Tordesillas	8
Tordesillas ha perdido población por las autovías	2
Tordesillas ha ganado población por las autovías	9
Se producen fugas de consumo desde Tordesillas hacia otras ciudades con mayor oferta comercial	6
Se producen ganancias de consumo desde otros pueblos o ciudades hacia Tordesillas	8

Tordesillas ha ganado población, tanto residente como trabajadores que se desplazan desde otros núcleos. La misma ganancia poblacional, unida a los visitantes, ha permitido elevar el consumo realizado en la villa. Aunque hay fugas de consumo, el balance es positivo.

4. Si su opinión es que se producen fugas de consumo desde Tordesillas hacia otras ciudades con mayor oferta comercial, ¿en qué sectores cree que se producen mayores "fugas"? (Valore de 0 a 10; Máx:10; Mínimo: 0).

SECTOR	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Alimentación	3
Textil	8
Calzado	8
Muebles	5
Menaje y equipamiento del hogar	7
Ocio	9
Otros: - <i>Servicios profesionales</i>	8

Los sectores más vulnerables a las fugas de consumo en Tordesillas son el ocio, el textil y calzado, y los servicios profesionales; los menos, la alimentación.

5. ¿Cuáles cree que son las mayores ventajas que presentan las autovías en general? (Valore de 0 a 10; Máx:10; Mínimo: 0).

VENTAJAS	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Reduce los tiempos de conexión entre núcleos de población	8
Reduce los costes de las empresas	7
Atrae empresas al entorno cercano a las autovías	9
Aumentan las transacciones económicas de la comarca con ámbitos externos (otras comarcas, regiones o países)	8
Aumentan las transacciones económicas en el interior de la comarca	6
Favorece la transferencia de conocimientos y "know how" entre empresas, instituciones, organismos, etc.	6
Favorece los cambios e innovaciones en las estructuras productivas de empresas de la comarca	7

En el campo empresarial, los empresarios de Tordesillas creen que las autovías favorecen la instalación de nuevas sociedades, además de facilitar las transacciones económicas con otros ámbitos geográficos. Obviamente, mejoran los tiempos de conexión, lo cual reduce los costes empresariales y favorece la aparición de cambios e innovaciones en la estructura productiva.

6. ¿Cuáles cree que son las mayores desventajas que presentan las autovías en general? (Valore de 0 a 10; Máx:10; Mínimo: 0).

DESVENTAJAS	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Pérdida de calidad medioambiental	3
Perjudica al sector agrario	2
Aislamiento de núcleos pequeños	8
Fuga de consumidores a núcleos con mayor oferta comercial	7
Incremento en los precios de bienes y servicios en general	2
Reduce el número de consumidores y visitantes "de paso"	2

Como mayores desventajas en general para las comarcas, se alude al aislamiento de núcleos cuando no disponen de conexión directa con la autovía, y a la posible fuga de consumo, que en el caso de Tordesillas se ha visto anulada por la ganancia.

ESTELLA (NAVARRA)

Municipio situado 40 kms al sur-oeste de Pamplona. Cuenta con una población de 14.000 habitantes, que ha ido incrementando en los últimos años, en calidad de cabecera de la comarca Tierra Estella y también merced a su óptima ubicación, equidistante entre la capital navarra y Logroño.

Precisamente la autovía A-12 que une ambas capitales y que se abrió al tráfico de manera definitiva en septiembre de 2006, ha relanzado el crecimiento poblacional y económico que ya experimentaba Estella en años anteriores. La industria y la construcción son los sectores más importantes, junto con el auge del turismo, gracias también a ser un núcleo importante en el Camino de Santiago.

IMPACTO DE LA AUTOVÍA A-12 EN ESTELLA

1. ¿En qué medida cree que la Autovía del Camino A-12 (Pamplona-Logroño) ha contribuido al desarrollo económico de la comarca de Estella / Lizarra?

Muy positivamente	X
Positivamente	
Indiferente	
Negativamente	
Muy negativamente	
NS / NC	

2. ¿Qué otras infraestructuras o condiciones complementarias a las autovías deben presentarse para un mejor aprovechamiento de éstas? (Valore de 0 a 10, siendo 10 la máxima valoración y 0 la mínima).

	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Buenos accesos y enlaces con otras infraestructuras	8
Buena señalización informativa y turística	7
Suelo industrial bien comunicado	8
Mejora en los servicios de transporte colectivo (bus)	6
Acentuar la promoción de la comarca	6

Para los empresarios de Estella, los buenos accesos y enlaces a otras infraestructuras resultan fundamentales para el mejor aprovechamiento de la autovía. Así mismo, la existencia de suelo industrial y la buena señalización informativa.

3. ¿En qué medida cree que la entrada en servicio de la autovía A-12 ha favorecido las siguientes situaciones? (Valore de 0 a 10; Máx:10; Mínimo: 0).

SITUACIÓN A VALORAR	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Residentes en Estella se desplazan a trabajar a otro lugar	8
Residentes en otras ciudades o pueblos se desplazan a trabajar a Estella	8
Estella ha perdido población por la autovía (Toda la zona)	0
Estella ha ganado población por la autovía (Toda la zona)	10
Se producen fugas de consumo desde Estella hacia otras ciudades con mayor oferta comercial	6
Se producen ganancias de consumo desde otros pueblos o ciudades hacia Estella	8

La ganancia de población en Estella y su comarca ha sido patente, a pesar de que se sitúan en un mismo nivel de importancia el grupo de trabajadores que se desplaza fuera y el que llega a la ciudad. También se producen ganancias netas de consumo, aunque existen flujos en ambos sentidos.

4. Si su opinión es que se producen fugas de consumo desde Estella hacia otras ciudades con mayor oferta comercial, ¿en qué sectores cree que se producen mayores "fugas"? (Valore de 0 a 10; Máx:10; Mínimo: 0).

SECTOR	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Alimentación	0
Textil	9
Calzado	9
Muebles	6
Menaje y equipamiento del hogar	7
Ocio	10

La búsqueda de ocio es el aspecto que más buscan los residentes fuera de Estella y que resulta favorecido por la autovía. También el textil y el calzado, al igual que en Tordesillas motiva a comprar fuera. Los bienes de primera necesidad, representados por los alimentos, se adquieren sin embargo, en el propio núcleo.

5. ¿Cuáles cree que son las mayores ventajas que presentan las autovías en general? (Valore de 0 a 10; Máx:10; Mínimo: 0).

VENTAJAS	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Reduce los tiempos de conexión entre núcleos de población	9
Reduce los costes de las empresas	8
Atrae empresas al entorno cercano a las autovías	8
Aumentan las transacciones económicas de la comarca con ámbitos externos (otras comarcas, regiones o países)	8
Aumentan las transacciones económicas en el interior de la comarca	7
Favorece la transferencia de conocimientos y "know how" entre empresas, instituciones, organismos, etc.	7
Favorece los cambios e innovaciones en las estructuras productivas de empresas de la comarca	7

Para los empresarios de Estella, las autovías mejoran, sin duda, las conexiones, y esa es su ventaja más visible. Esto contribuye a reducir costes, a atraer empresas y a incrementar las transacciones económicas con ámbitos externos y en menor medida en el interior de la comarca.

6. ¿Cuáles cree que son las mayores desventajas que presentan las autovías en general? (Valore de 0 a 10; Máx:10; Mínimo: 0).

DESVENTAJAS	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Pérdida de calidad medioambiental	7
Perjudica al sector agrario	4
Aislamiento de núcleos pequeños	0
Fuga de consumidores a núcleos con mayor oferta comercial	5
Incremento en los precios de bienes y servicios en general	3
Reduce el número de consumidores y visitantes "de paso"	3

Como posible desventaja se encuentra la pérdida de calidad ambiental en entornos privilegiados en este aspecto, y la ya comentada posibilidad de fugas de consumidores hacia ámbitos externos.

AGUILAR DE CAMPOO (PALENCIA)

Municipio situado 92 kms al norte de la capital de provincia, Palencia. Cuenta con una población de 7.200 habitantes, que ha ido en clara recesión en los últimos años, consecuencia del ajuste producido en su sector económico más emblemático, el de la fabricación de galletas. Aún así, la industria acumula un importante porcentaje de trabajadores, que se acerca al 30% de la población ocupada.

La total apertura de la Autovía de la Meseta (A-67), que une Palencia con Santander, se produjo el 28 de agosto de 2009, aunque Aguilar ya disfrutaba de conexión rápida con la capital cántabra y con otros municipios desde hace varios años.

Aguilar espera que la autovía contribuya a desarrollar su potencial en el sector servicios y sobre todo en el ámbito cultural y turístico.

IMPACTO DE LA AUTOVÍA A-67 EN AGUILAR DE CAMPOO

1. ¿En qué medida cree que la autovía A-67 (Palencia-Santander) ha contribuido al desarrollo económico de la comarca de Aguilar de Campoo?

Muy positivamente	
Positivamente	X
Indiferente	
Negativamente	
Muy negativamente	

2. ¿Qué otras infraestructuras o condiciones complementarias a las autovías deben presentarse para un mejor aprovechamiento de éstas? (Valore de 0 a 10, siendo 10 la máxima valoración y 0 la mínima).

	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Buenos accesos y enlaces con otras infraestructuras	8
Buena señalización informativa y turística	10
Suelo industrial bien comunicado	10
Mejora en los servicios de transporte colectivo (bus)	7
Acentuar la promoción de la comarca	10
Otras: <i>La promoción comarcal, provincial y regional de los servicios de la localidad</i>	10

Los empresarios de Aguilar de Campoo sitúan en un mismo y fundamental nivel distintos aspectos complementarios a las autovías, como la buena señalización, el suelo industrial, y la promoción de la comarca, junto a la de ámbitos más amplios y más reconocibles (provincia, región). También es importante contar con accesos a la infraestructura.

3. ¿En qué medida cree que la entrada en servicio de la autovía A-67 ha favorecido las siguientes situaciones? (Valore de 0 a 10; Máx:10; Mínimo: 0).

SITUACIÓN A VALORAR	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Residentes en Aguilar se desplazan a trabajar a otro lugar	6
Residentes en otras ciudades o pueblos se desplazan a trabajar a Aguilar	6
Aguilar ha perdido población por la autovía	6
Aguilar ha ganado población por la autovía	6
Se producen fugas de consumo desde Aguilar hacia otras ciudades con mayor oferta comercial	4
Se producen ganancias de consumo desde otros pueblos o ciudades hacia Aguilar	4
Otras situaciones: <i>En nuestro caso la fuga de consumidores es alta ya que ciudades como Santander, Burgos, Palencia están a una hora de viaje; incluso hay desplazamientos culturales.</i>	

En el caso de Aguilar de Campoo, quizá por el escaso tiempo transcurrido desde la puesta en servicio de la autovía, los efectos en el volumen de la población aún están poco claros. También se solapan los flujos de trabajadores residentes que buscan empleo en otro lugar, con el de foráneos que lo hacen en Aguilar. Y tampoco el sentido de las fugas de consumo está aún bien definido.

4. Si su opinión es que se producen fugas de consumo desde Aguilar de Campoo hacia otras ciudades con mayor oferta comercial, ¿en qué sectores cree que se producen mayores "fugas"? (Valore de 0 a 10; Máx:10; Mínimo: 0).

SECTOR	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Alimentación	5
Textil	5
Calzado	5
Muebles	5
Menaje y equipamiento del hogar	7
Ocio	10

De nuevo el ocio es el motivo (al igual que en Tordesillas y en Estella) que más mueve a la gente a consumir fuera. Junto a éste, la búsqueda de equipamiento para el hogar también motiva a los residentes de Aguilar a usar la autovía. El resto de sectores no refleja grandes flujos.

5. ¿Cuáles cree que son las mayores ventajas que presentan las autovías en general? (Valore de 0 a 10; Máx:10; Mínimo: 0).

VENTAJAS	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Reduce los tiempos de conexión entre núcleos de población	10
Reduce los costes de las empresas	10
Atrae empresas al entorno cercano a las autovías	10
Aumentan las transacciones económicas de la comarca con ámbitos externos (otras comarcas, regiones o países)	10
Aumentan las transacciones económicas en el interior de la comarca	5
Favorece la transferencia de conocimientos y "know how" entre empresas, instituciones, organismos, etc.	5
Favorece los cambios e innovaciones en las estructuras productivas de empresas de la comarca	5

Para los empresarios de Aguilar de Campoo, las mayores ventajas de las autovías son la mejora de tiempos de viaje, y los beneficiosos efectos sobre el entramado empresarial, al reducir costes, atraer empresas y aumentar las transacciones económicas con otros ámbitos. En una escala muy inferior ubican el aumento de transacciones dentro de la comarca, y la transferencia de conocimientos e innovaciones entre empresas e instituciones.

6. ¿Cuáles cree que son las mayores desventajas que presentan las autovías en general? (Valore de 0 a 10; Máx:10; Mínimo: 0).

DESVENTAJAS	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Pérdida de calidad medioambiental	6
Perjudica al sector agrario	6
Aislamiento de núcleos pequeños	10
Fuga de consumidores a núcleos con mayor oferta comercial	10
Incremento en los precios de bienes y servicios en general	10
Reduce el número de consumidores y visitantes "de paso"	10

Como desventajas genéricas sitúan el aislamiento de núcleos pequeños, la fuga de consumo, el incremento de precios en los bienes, y la reducción en el número de visitantes denominados "de paso", que sin la autovía atravesaban obligatoriamente el núcleo poblacional.

En resumen, los tres casos analizados que han precedido a Medina de Rioseco en la experiencia de contar con nuevas autovías, llegan a similares conclusiones, a pesar de la distancia temporal en la apertura de las vías de comunicación (recordemos, Tordesillas a principios de los años 90; Estella en 2006 y Aguilar de Campoo en 2009):

1. El balance general de las autovías es netamente positivo.
2. Como situaciones complementarias a las autovías, los empresarios de las tres comarcas analizadas valoran sobre todo los buenos accesos a los núcleos de población, y los enlaces con otras vías de menor rango, que otorgan permeabilidad a la autovía.
3. Población y trabajo: Salvo en el caso de Aguilar, en el que aún no existen flujos netos definidos, las autovías atraen población a los núcleos que atraviesan, tanto residentes, como trabajadores. Además, se producen ganancias netas de consumidores, procedentes de visitantes y de núcleos cercanos.
4. Posibles fugas de consumo: Los sectores más vulnerables ante las posibles fugas de consumo son los vinculados al ocio. Les siguen el textil y el calzado, y a cierta distancia, el equipamiento del hogar. Los bienes de primera necesidad son los menos proclives a fugas de consumo.

5. Ventajas generales: La mejora en los tiempos de conexión entre poblaciones y la atracción de nuevas empresas, son las dos ventajas más directamente palpables en el terreno económico. También se observa un incremento de transacciones económicas de la comarca con ámbitos externos, aunque menor en el seno de la propia comarca. Las autovías, finalmente, favorecen también la presencia de conocimientos e innovación.
6. Desventajas genéricas: En mucho menor grado las autovías pueden presentar aislamiento de pequeños núcleos de población, fuga de consumidores, y cierto deterioro medioambiental.

5. REPERCUSIONES DE LAS FUTURAS AUTOVÍAS EN MEDINA DE RIOSECO Y SU COMARCA

El presente capítulo se inicia con la presentación de los resultados de una serie de entrevistas a empresarios de Rioseco, acerca de sus expectativas sobre los impactos socioeconómicos de las futuras autovías.

Un aspecto positivo a destacar es el alto grado de implicación del empresariado riosecano para prever los efectos que puedan tener las autovías y comenzar el diseño de medidas que contribuyan a que dichos efectos sean positivos.

A continuación se describen, sector a sector, las tendencias que resultarán favorecidas por las autovías, así como algunas acciones a poner en marcha para consolidar dichas tendencias positivas.

IMPACTO DE LAS FUTURAS AUTOVÍAS EN MEDINA DE RIOSECO

1. ¿En qué medida cree que las futuras autovías A-60 (Valladolid-León) y A-65 (Palencia-Benavente) contribuirán al desarrollo económico de la comarca de Rioseco?

Muy positivamente	X
Positivamente	
Indiferente	
Negativamente	
Muy negativamente	
NS / NC	

2. ¿Qué otras infraestructuras o condiciones complementarias a las autovías deben presentarse para un mejor aprovechamiento de éstas? (Valore de 0 a 10, siendo 10 la máxima valoración y 0 la mínima).

	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Buenos accesos y enlaces con otras infraestructuras	9,8
Buena señalización informativa y turística	9
Suelo industrial bien comunicado	9,4
Mejora en los servicios de transporte colectivo (bus)	7,2
Acentuar la promoción de la comarca	9,5
Otras (describalas y valórelas): <i>Suelo residencial; suelo dotacional.</i>	

Los empresarios de Medina de Rioseco tienen claro que resultan imprescindibles otras actuaciones complementarias, como los buenos accesos a las futuras autovías, la promoción de la comarca, la existencia de suelo industrial y la señalización informativa y turística. En segundo plano, sitúan la mejora en servicios de transporte colectivo.

3. ¿En qué medida cree que la entrada en servicio de las futuras autovías favorecerá las siguientes situaciones? (Valore de 0 a 10; Máx:10; Mínimo: 0).

SITUACIÓN A VALORAR	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Residentes en Medina de Rioseco se desplazan a trabajar a otro lugar	6,8
Residentes en otras ciudades o pueblos se desplazan a trabajar a Medina de Rioseco	6,3
Medina de Rioseco perderá población por las autovías	0,4
Medina de Rioseco ganará población por las autovías	5,9
Se producirán fugas de consumo desde Medina de Rioseco hacia otras ciudades con mayor oferta comercial	6,2
Se producirán ganancias de consumo desde otros pueblos o ciudades hacia Medina de Rioseco	6,2
Otras situaciones (describalas y coméntelas): <i>Acerca el aeropuerto a Medina de Rioseco y lo pone en valor para posibles servicios en Rioseco.</i>	

Las dudas aparecen a priori, sobre la capacidad de las autovías para potenciar determinadas situaciones, como la movilidad de trabajadores desde y hacia Rioseco, y la ganancia o pérdida de consumo. Lo que parece claro es que las infraestructuras ayudarán a fijar población, aunque no de forma masiva.

4. Si su opinión es que se producirán fugas de consumo desde Medina de Rioseco hacia otras ciudades con mayor oferta comercial, ¿en qué sectores cree que pueden producirse mayores "fugas"? (Valore de 0 a 10; Máx:10; Mínimo: 0).

SECTOR	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Alimentación	4,3
Textil	7
Calzado	6,3
Muebles	6,9
Menaje y equipamiento del hogar	6
Ocio	4,5
Otros (enúncielos y valórelas)	

En caso de que haya fuga de consumo hacia otras ciudades, los empresarios de Rioseco ven más vulnerables los comercios de textil y de muebles. También el calzado y el menaje del hogar pueden resultar afectados. Sin embargo, ven menores amenazas en alimentación y en ocio, en este último sector en contra de lo ocurrido en Tordesillas, Estella y Aguilar.

5. ¿Cuáles cree que son las mayores ventajas que presentan las autovías en general? (Valore de 0 a 10; Máx:10; Mínimo: 0).

VENTAJAS	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Reduce los tiempos de conexión entre núcleos de población	9,4
Reduce los costes de las empresas	8,1
Atrae empresas al entorno cercano a las autovías	8,4
Aumentan las transacciones económicas de la comarca con ámbitos externos (otras comarcas, regiones o países)	7,2
Aumentan las transacciones económicas en el interior de la comarca	5,3
Favorece la transferencia de conocimientos y "know how" entre empresas, instituciones, organismos, etc.	6,1
Favorece los cambios e innovaciones en las estructuras productivas de empresas de la comarca	5,7
Otras (descríbalas y valórelas): <i>Incrementa la seguridad vial.</i>	

Las ventajas genéricas de las autovías son percibidas de manera casi idéntica en Rioseco que en los casos analizados previamente: la reducción en los tiempos de viaje, a la que se añade en este caso el incremento en la seguridad; la atracción de empresas al entorno de la autovía; la reducción de costes empresariales; y el aumento de transacciones económicas con ámbitos externos.

6. ¿Cuáles cree que son las mayores desventajas que presentan las autovías en general? (Valore de 0 a 10; Máx:10; Mínimo: 0).

DESVENTAJAS	Valore de 0 a 10: Máx.10; Mínimo: 0
Pérdida de calidad medioambiental	5,3
Perjudica al sector agrario	2,5
Aislamiento de núcleos pequeños	5,6
Fuga de consumidores a núcleos con mayor oferta comercial	6,4
Incremento en los precios de bienes y servicios en general	4,3
Reduce el número de consumidores y visitantes "de paso"	5,3
Otras (describalas y valórelas): <i>No prever los cambios ni estar lo suficientemente preparados para ellos.</i>	

Las principales desventajas que traen consigo las autovías son valoradas en menor escala que las ventajas: la posible fuga de consumidores a otras ciudades con mayor oferta; el aislamiento de pequeños núcleos; la reducción de visitantes de paso y la pérdida de calidad ambiental, figuran entre las mencionadas.

En resumen, los empresarios de Medina de Rioseco tienen claro que las futuras autovías Valladolid-León y Palencia-Benavente tendrán un impacto positivo en el desarrollo económico de la comarca.

1. Están asimismo convencidos de la necesidad de afrontar actuaciones complementarias para aprovechar el "tirón" de estas infraestructuras: los accesos y enlaces se consideran fundamentales, sin olvidar las acciones promocionales de la comarca, incluyendo la señalización informativa y turística a pie de autovía. La existencia de suelo industrial bien comunicado aparece también como factor clave.
2. La capacidad de las autovías para potenciar determinados flujos de personas y de consumo parece convencer menos a los empresarios riosecanos que a los de otros ámbitos estudiados, situación que se antoja totalmente normal y acorde con un análisis a priori. Lo observado en Tordesillas, Estella y Aguilar es que la percepción de los flujos netos positivos en puestos de trabajo y consumos es directamente proporcional al tiempo que llevan en servicio las autovías. No obstante, en Rioseco también prevén movimiento de trabajadores y de consumidores en ambos sentidos y una ganancia moderada en población residente. Como ventaja específica de la

autovía a Valladolid, ésta acercará el Aeropuerto a Medina de Rioseco, lo cual puede ser aprovechado por el tejido empresarial de la ciudad de los Almirantes.

3. En Rioseco no se temen en demasía las fugas de consumo, porque creen que se compensarán con la llegada de consumidores de otros municipios cercanos. No obstante, la venta de ropa y de muebles, son, a priori, los comercios más proclives a las fugas.
4. En cuanto al debate “ventajas-desventajas” genéricas, la percepción es que el balance será claramente positivo. La mejora en los tiempos de conexión, las nuevas empresas atraídas, la reducción de costes y el incremento en las transacciones económicas, superarán con creces los posibles inconvenientes derivados del aislamiento de pequeños núcleos, la pérdida de visitantes “de paso” (obligados ahora a atravesar el centro), y la disminución de la calidad ambiental.

PREVISIBLES EFECTOS DE LAS AUTOVÍAS EN MEDINA DE RIOSECO Y SU COMARCA

Con la experiencia previa de los casos estudiados, con las expectativas de los empresarios riosecanos entrevistados y con las posibilidades de desarrollo de la comarca, a continuación se procede a analizar los impactos que las nuevas autovías pueden llegar a tener en Medina de Rioseco.

Al tratarse de impactos a futuro, la cautela nos obliga a distinguir, por un lado, aquellas tendencias que resultan históricamente favorecidas por las autovías, y por otro lado, las medidas a adoptar para aprovechar dichas corrientes generadas.

Por lo tanto, hablaremos en cada apartado de los siguientes aspectos:

- Tendencias favorecidas por la construcción y puesta en marcha de las autovías.
- Acciones a implementar para consolidar dichas tendencias.

1. POBLACIÓN

Tendencias: La puesta en servicio de infraestructuras como las autovías origina por sí mismo movimientos de población, al facilitar la movilidad y los desplazamientos. Estos efectos serán aprovechados por aquellos núcleos con mejores condiciones de habitabilidad: adecuada oferta de vivienda, servicios de sanidad, de educación, de ocio, culturales, comerciales, etc.

Estos requisitos, dentro de Tierra de Campos, los puede cumplir a la perfección Medina de Rioseco, ya que dispone de las condiciones de partida y el potencial para ello.

Acciones: Se deben poner en marcha una serie de medidas que posibiliten el asentamiento de población residente:

- ✓ Desarrollar el recientemente aprobado Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Medina de Rioseco (Bocyl, 12-03-2009). Esta aprobación constituye un paso importantísimo para la ciudad, por diversos motivos:
 - Establece un marco claro y estable a largo plazo sobre el desarrollo urbanístico de la ciudad, otorgando seguridad a las inversiones.
 - Reserva amplios paquetes de suelo, tanto residencial como dotacional, para facilitar el desarrollo de viviendas y de servicios dotacionales.
- ✓ Las distintas administraciones deben fortalecer la presencia de servicios públicos que incrementen la calidad de vida a los habitantes de Medina de Rioseco y que tengan capacidad para atender asimismo a todos los residentes de la comarca. Esta mejora de la habitabilidad resulta determinante, no sólo para atraer población foránea, sino para retener a parte de la población autóctona que en un momento determinado puede plantearse el cambio de domicilio hacia ciudades cercanas.
- ✓ El PGOU de Medina de Rioseco reserva 85 nuevas hectáreas para suelo residencial, ampliando los límites del espacio urbanizable desde el actual núcleo urbano hasta la confluencia con el río Sequillo. Se asegura así una oferta de suelo suficiente para el potencial desarrollo del municipio.

2. MERCADO LABORAL

Tendencias: Durante el periodo de construcción de las autovías se generarán empleos asociados a las obras, en empresas de construcción y en aquellas otras vinculadas con este sector. Las contrataciones se producirán tanto para el abastecimiento de materias primas, como para la ejecución de trabajos complementarios a la obra principal.

Acciones: Las empresas locales tendrán tantas más posibilidades de aprovechar las obras de las autovías cuanto mejor imagen de calidad ofrezcan. Las certificaciones oficiales (sellos de calidad ISO) son muy bien valoradas por las grandes empresas

contratistas, así como, por supuesto, estar al corriente de todas las obligaciones normativas (Seguridad Social, Hacienda, etc.), y contar con la calificación de contratista con la Administración.

Tendencias: Una vez construidas y puestas en servicio las autovías, el potencial de generación de empleos es mayor y con un más amplio elenco de sectores económicos beneficiados. Podemos citar como destacados, debido a los previsibles incrementos de población y de visitantes, los siguientes:

- Construcción.
- Comercio.
- Turismo.
- Otros servicios.

Acciones: La formación específica en estos ámbitos facilitará las posibilidades de contratación para los trabajadores, así como contribuirá a elevar el prestigio de la masa laboral de Medina de Rioseco y su comarca, factor determinante para atraer a medianas y grandes empresas.

3. SECTOR AGRARIO

Tendencias: Este será el sector, posiblemente, menos afectado por las infraestructuras, aunque no por ello dejará de percibir sus efectos:

- Mínima pérdida de tierras cultivables, consecuencia de las superficies ocupadas por los trazados de ambas autovías a su paso por la comarca:

A-60, 33 kms.

A-65, 35 kms.

Ocupación y servidumbre: 50 mts. de anchura media.

Aproximadamente, 340 hectáreas cultivables, que pueden dejar de serlo.

- Ingresos directos a los propietarios de tierras, provenientes del pago de las expropiaciones.

- Reducción de costes de transporte, que deberían repercutir positivamente en los márgenes de los agricultores.

Acciones: El sector agrario debe permanecer atento para solicitar sus indemnizaciones por expropiación, así como hacer valer la reducción de costes de transporte en sus negociaciones con las empresas distribuidoras de las materias primas que el sector produce.

4. INDUSTRIA

Tendencias: La mejora en las infraestructuras se presenta como un factor clave para la ubicación de empresas, en particular del sector industrial, donde la reducción de los costes logísticos y de transporte le permite ganar competitividad y le otorga la posibilidad de abrir nuevos mercados.

Acciones:

- Es imprescindible disponer en el entorno de las autovías de suelo industrial preparado para acoger industrias y bien comunicado. En este sentido, aunque Medina de Rioseco ya dispone de dos polígonos industriales (uno de ellos de iniciativa privada), se hace necesario afrontar decididamente la ampliación del polígono Alto de San Juan.
- El PGOU de Medina de Rioseco reserva 80 nuevas hectáreas para suelo industrial, con una ubicación (al norte y al oeste del núcleo) que, a la vez de complementar la oferta, otorga mayor valor al suelo industrial existente, al posibilitar sinergias. La mitad de esta nueva superficie empresarial, 39 hectáreas, está reservada al futuro polígono promovido por Gesturcal (ahora Ade Parques), necesitado de un nuevo impulso, de modo que llegue a tiempo para la apertura de alguna de las autovías.
- Las cómodas conexiones de los polígonos industriales con las autovías, así como de las carreteras secundarias, son también importantes, en este último caso, para promover un desarrollo equilibrado de toda la comarca.

5. CONSTRUCCIÓN

Tendencias: Se trata tradicionalmente de uno de los sectores más beneficiado, dado que durante el periodo en el que transcurren las obras, las empresas locales pueden acceder a obras complementarias a las de la propia autovía.

Acciones: el empresariado local debe permanecer atento a los periodos de licitación e intentar, a través de uniones temporales de empresas (UTE's) o de otras formas de colaboración, acceder a una parte del montante total de la infraestructura.

Tendencias: Las obras de infraestructura de un volumen notable, como las autovías, suelen adjudicarse a grandes constructoras con dilatada experiencia en las mismas, que desplazan personal propio o subcontratado al lugar de la obra. Esto genera un movimiento temporal de trabajadores foráneos que demandan servicios inmobiliarios (alquiler de viviendas), entre otros, que se satisfacen in situ.

Acciones: Las empresas locales que ofertan servicios inmobiliarios deberán aprovechar esta circunstancia temporal (aunque posiblemente de duración extensa) para consolidar sus negocios, así como prepararlos para el momento en el que la obra concluya, y con ella, desaparezca esa demanda "cautiva".

Tendencias: Aumentará la demanda de vivienda, tanto de vivienda habitual, consecuencia del previsible incremento de la población, como de segundas residencias, favorecidas por la movilidad y la fácil accesibilidad que suponen las autovías, así como por los factores precio y entorno habitable.

Acciones: Las empresas locales y comarcales deben aprovechar estas circunstancias y la reciente aprobación del PGOU, que reserva suelo residencial suficiente y bien ubicado, para desarrollar planes parciales, que contemplen nuevas urbanizaciones, viviendas, espacios verdes, dotaciones, etc.

6. COMERCIO

Tendencias: Durante la fase de construcción de las infraestructuras, se puede percibir un leve incremento en las ventas del comercio local, derivado del consumo que efectúen los trabajadores empleados en las obras.

Acciones: El comercio minorista debe aprovechar la circunstancia para mejorar aquellos aspectos que más puedan incidir en la captación de nuevos clientes. En este sentido, la adopción de medios electrónicos de pago (terminales punto de venta), la posibilidad de expedir tickets de compra de manera automática, y la renovación de la imagen del espacio comercial, deben ser aspectos a considerar, que, al margen de la oportunidad temporal que se presenta con la obra, sienten las bases de un comercio más moderno.

Tendencias: Una vez concluida la infraestructura y puestas en servicio las autovías, desaparecerá la demanda de productos vinculada a la obra y a sus trabajadores, pero se abren mayores, aunque más complejas, posibilidades para el comercio. La autovía genera un flujo de visitantes que anteriormente no existía, pero al que hay que hacer atractiva la parada en Medina de Rioseco, para aprovechar todo su potencial.

Acciones:

- Promover aún más el asociacionismo del comercio local y comarcal en una plataforma sólida, lo cual presenta innumerables ventajas como la unificación de criterios, la fuerza y representatividad ante las administraciones, y la implicación de todo el sector en la ejecución de las medidas que se adopten.
- Dar continuidad al Proyecto de Revitalización Integral del Comercio (PRICO) que se puso en marcha hace unos años, y que debe ser la base para un nuevo Plan de impulso comercial, adaptado a las circunstancias actuales y a las previsiones futuras y coordinado con otros planes.
- Buscar la implicación del sector comercio en eventos culturales, de ocio, y en general, de promoción de Medina de Rioseco, y con ello impulsar y asociar la renovada imagen de la ciudad a la también renovada del comercio local.

- Las medidas de promoción del comercio local y comarcal son imprescindibles y deben vincularse a una renovación en la gestión y en la imagen física de los comercios de Medina de Rioseco, que deberían contemplar nuevos métodos de venta como internet, el autoservicio, etc.

7. TURISMO

Tendencias: Este es un sector que resultará beneficiado por los flujos de trabajadores foráneos y de residentes. El sector turístico es uno de los que mayor potencial presenta y que más puede beneficiarse de las autovías.

Acciones: Medina de Rioseco cuenta con los mimbres adecuados para ser un importante centro de recepción de turismo cultural, tanto en Valladolid como en Castilla y León, y el reciente reconocimiento de su Semana Santa como Fiesta de Interés Turístico Internacional así lo confirma. Para desarrollar todo su potencial, se debe poner en marcha una planificación ambiciosa, complementando acciones que ya se están ejecutando, y que debe coordinar a distintas instituciones y a distintos sectores.

- Promoción global de Medina de Rioseco y su comarca como destino turístico, de ocio y comercial. Asimismo, promoción de la comarca asociada a la promoción de Valladolid y de Castilla y León.
- Diversificación, desestacionalización e incremento del valor añadido de la oferta turística de Rioseco, sin olvidar su entorno cercano, con propuestas que complementan a las de la propia Ciudad de Los Almirantes (Urueña, Matallana, Museos del Pan y del Calzado, etc.).
- Acentuar la captación de distintos segmentos de mercado, para los que en Medina de Rioseco y su comarca existen cuantiosas y muy valiosas posibilidades, como el colectivo de los jubilados o seniors (arte religioso, museos), el turismo familiar (naturaleza, gastronomía), y el infantil (cultura, turismo activo), éste último mediante colaboraciones con los centros educativos.
- Apuesta por la concienciación de los habitantes y empresarios de la comarca, de cara a conocer sus potencialidades, aprender a valorarlas y a transmitir las.

Paralelamente, se debe apostar por la formación y por la calidad en los servicios ofertados.

- La hostelería de calidad parece afrontar actualmente una fase de expansión, muy necesaria, y que debe consolidar a Rioseco como destino de excelencia y complementar así la amplia oferta de turismo rural ya existente en la comarca.

Tendencias: La cercanía temporal al Aeropuerto de Valladolid que otorga la autovía a León, es un factor a considerar, sobre todo por el sector servicios. El medio millón de viajeros que utiliza el aeropuerto anualmente constituyen un potencial de visitantes que no debe desdeñarse.

Acciones: El sector turismo, en sus distintas versiones (cultural, religioso, activo, idiomático, etc.), debe aprovechar esta demanda potencial.

- La acción coordinada de las iniciativas privada y pública es fundamental para ofertar productos turísticos con actividades diversas en lugares también distintos.
- Actividades como el catering y otros servicios tendrán su oportunidad.

8. RESTO DE SERVICIOS

Tendencias: El sector servicios es muy heterogéneo en su composición y suele aprovechar la actividad en otros sectores, sin desdeñar su propia capacidad endógena de desarrollo. La aparición de infraestructuras como las autovías amplía las posibilidades de negocio, pero también facilita la llegada de competencia, dado que este sector requiere menores inversiones que otros para iniciar su actividad.

Acciones: El sector servicios debe analizar la situación generada, observando si aparecen nuevos hábitos de consumo y nuevas oportunidades de negocio, para adecuar su oferta a los perfiles imperantes.

Medina de Rioseco aparece bien dotada de servicios en el entorno de Tierra de Campos, pero en su comparación con el conjunto de la provincia adolece de algunos, que tendrán la oportunidad de desarrollarse con el incentivo de las autovías. En concreto, los

servicios profesionales a empresas (gestorías, asesorías, inmobiliarias, arquitectos,...) ampliarán su clientela. Asimismo, puede ser una buena ocasión para la sanidad privada, y los servicios asistenciales.

Tendencias: Un subsector claramente beneficiado es el de transporte, puesto que las autovías le permiten mejorar algunos de sus aspectos clave: reducción de costes y cercanía temporal a los centros de decisión y de demanda.

Acciones:

- Hay que insistir en la necesidad de conseguir buenos accesos desde las autovías a las zonas industriales y empresariales, donde se concentra la actividad económica, para aprovechar plenamente los beneficios generados por las autovías.
- El cruce de caminos que pasa a ser Medina de Rioseco, se convierte en una excelente oportunidad para desarrollar actividades relacionadas con la logística y los servicios a los transportistas.

9. OTRAS CONSIDERACIONES: LOS ACCESOS

Tras analizar diversa bibliografía especializada en estudiar repercusiones de las infraestructuras, los expertos coinciden en señalar que éstas, por sí solas, tienen escasa relevancia a la hora de “mover” económicamente a un territorio y a una sociedad. Los efectos no pueden aislarse ni considerarse al margen del contexto en el que se ubican las infraestructuras, ni de las características del lugar, ni de las acciones desarrolladas por los agentes locales.

Y esta apreciación resulta muy importante, porque los agentes deben empezar a moverse y a planificar antes de la puesta en servicio de la infraestructura, en las fases en las que se decide su construcción y se diseña su trazado y sus características, como bien conocen y han puesto en práctica los agentes sociales en Medina de Rioseco.

De hecho, un factor determinante para la posterior capacidad de dinamización de una autovía es el grado de inserción que la infraestructura tenga en el territorio que atraviesa, y más en concreto:

- Grado de conectividad de la red de autovías (A-60 y A-65) con otras redes de su misma escala (A-67, Palencia-Santander; A-6, Madrid-Coruña; A-62, Burgos-Portugal; etc.), así como con redes de menor escala (carreteras regionales y provinciales).
- Grado de accesibilidad territorial: dónde y cómo se localizan los accesos a las autovías, para hacer más permeables las mismas y para beneficiar a un mayor número de usuarios y de habitantes.

El Estudio Informativo del tramo Villanubla-Santas Martas de la futura autovía A-60 (septiembre 2008), recoge la previsión de establecer dos accesos a Medina de Rioseco desde dicha autovía, uno al sur y otro al norte:

- Acceso Sur: en la intersección de la A-60 con la VA-515 (Rioseco-Tordesillas). Se encuentra a 2 kms. del núcleo urbano y conectará con la N-601 en una intersección al mismo nivel, posiblemente mediante rotonda.
- Acceso Norte: en la intersección de la A-60 con la futura A-65. Se encuentra a 4 kms. del núcleo urbano y también conectará con la N-601.
- Entre ambos accesos (sur y norte) se prevé la construcción de una Vía de Servicio de 6 kms. de longitud, paralela a la A-60.
- Esta vía de servicio cuenta, a su vez, con tres enlaces con otras tantas carreteras:
 - VA-606 a Toro.
 - VP-5504 a Morales de Campos.
 - CL-612 a Villalpando.

Parece claro que estos accesos son mejorables, ya que se encuentran a excesiva distancia del núcleo urbano y conectan con éste únicamente a través de la actual N-601 y no a través de otras vías.

Por ello, el Ayuntamiento de Rioseco presentó una alegación en el periodo de información pública (octubre 2008) para solicitar un tercer acceso a Rioseco, a través de la CL-612 (carretera a Villalpando), para dar servicio a las actuales áreas industriales de la localidad (Alto de San Juan y Almenara) y también al futuro parque empresarial que la Junta de Castilla y León va a construir a través de la empresa pública ADE Parques.

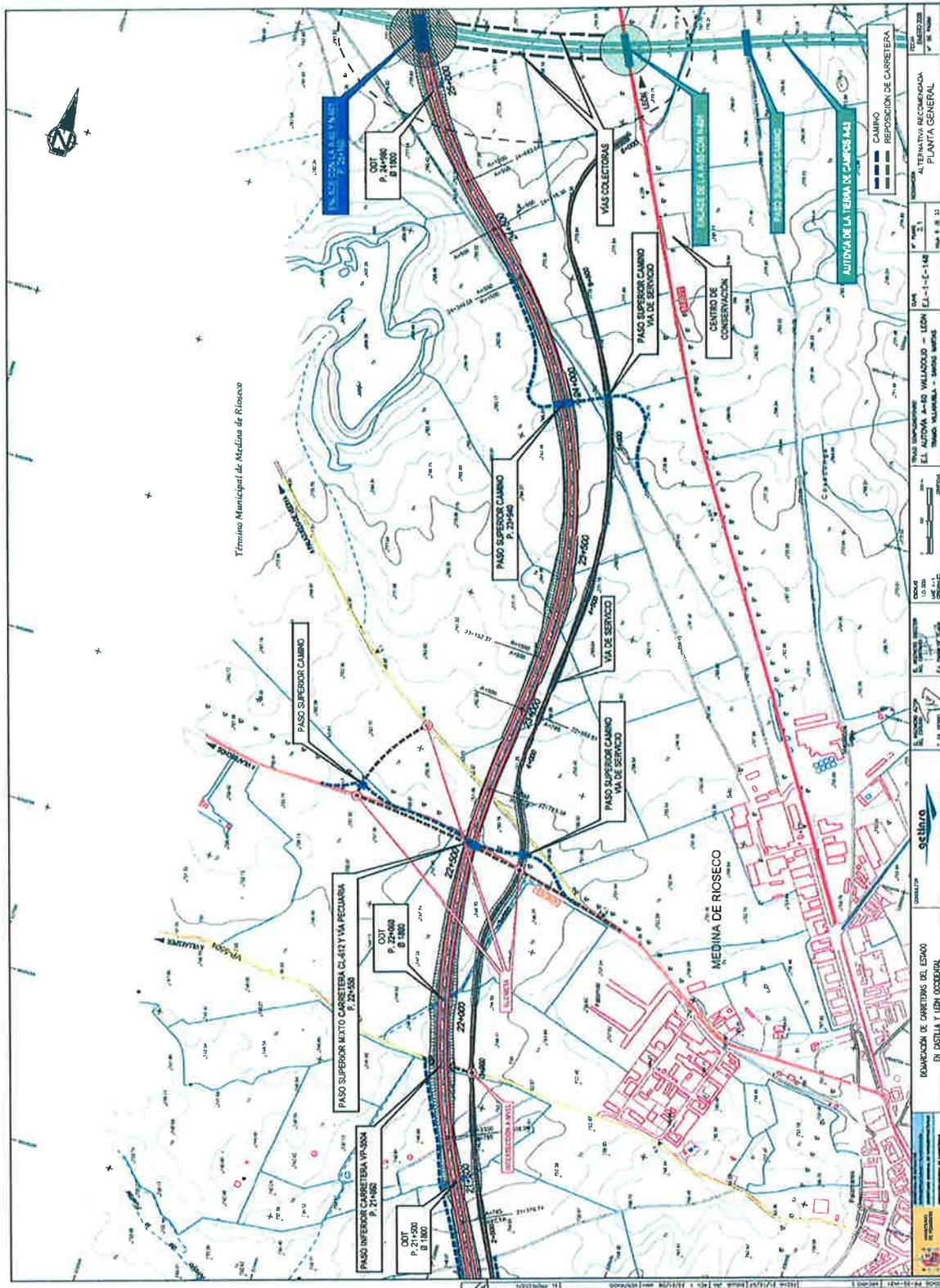
Este tercer acceso solicitado, presentaría al menos tres ventajas evidentes:

1ª) La conexión directa con las zonas industriales, lo que ayudaría a separar el tráfico pesado que se dirige a los polígonos, del resto del tráfico.

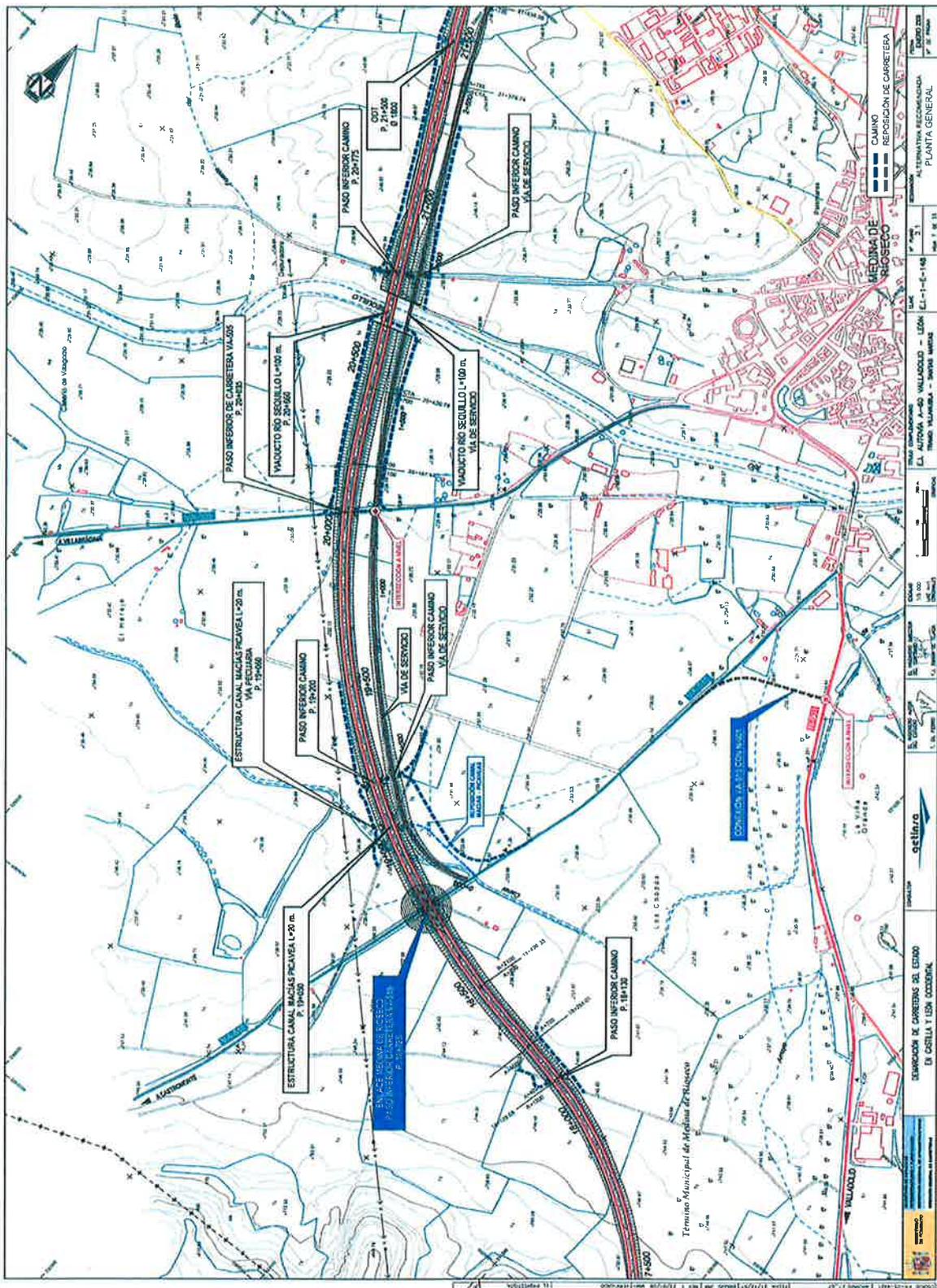
2ª) La mayor cercanía al núcleo urbano, al encontrarse este tercer acceso a 1,5 kms. del centro.

3ª) El tercer acceso no está supeditado a la puesta en servicio previa de la Autovía A-65, como sí lo está el acceso norte incluido en el Estudio Informativo.

Por tanto, podemos concluir en el acierto y la oportunidad de la alegación presentada para intentar conseguir este tercer acceso directo a Medina de Rioseco a través de la A-60.



Estudio Informativo de la A-60 (sept. 2008): acceso norte a Medina de Rioseco.



Estudio Informativo de la A-60 (sept. 2008): acceso sur a Medina de Rioseco.

6. CONCLUSIONES

- ✓ El presente estudio tiene como primer objetivo dar a conocer los efectos socio-económicos que la construcción y puesta en servicio de las futuras autovías A-60 y A-65 tendrán sobre Medina de Rioseco y su comarca.
- ✓ En segundo lugar, los agentes económicos y sociales de Medina de Rioseco deben comenzar a planificar y a poner en marcha aquellas medidas que les permitan aprovechar al máximo la puesta en servicio de las autovías, cuando ésta se produzca. Para ello se hace precisa la coordinación entre sectores y entre administraciones, con la implicación del empresariado local y comarcal.
- ✓ Una primera aproximación a la situación económica actual de Medina de Rioseco, nos la define como el centro neurálgico de una comarca envejecida y que ha perdido, por emigración, a buena parte de sus habitantes.
- ✓ La Ciudad de los Almirantes, sin embargo, presenta una estructura poblacional más cercana a la media de la provincia, con una tasa de reemplazo generacional muy positiva.
- ✓ Quizá por ello, la tasa de paro, en momentos de coyuntura desfavorable, como la actual, es más elevada que en su entorno provincial.
- ✓ La estructura económica de Rioseco se apoya en los sectores comercial y de servicios. El primero, no obstante, debe acometer una segunda fase de modernización, que dé continuidad al PRICO del año 2001.
- ✓ Los servicios, por su parte, han desarrollado y convertido al turismo en el sector más importante y con más futuro de la comarca.
- ✓ En ambos casos, las autovías previstas van a suponer un revulsivo y la oportunidad para diversificar las posibilidades de negocio de estos dos sectores, y también del resto.
- ✓ Desarrollar el suelo industrial que reserva el nuevo PGOU de Medina de Rioseco es un aspecto clave para atraer industrias, al amparo de su extraordinaria ubicación y de la encrucijada de autovías en la que se convertirá la ciudad.

- ✓ La construcción puede aprovechar los años en los que se ejecuten las obras para asumir más carga de trabajo, y tras la puesta en servicio de las autovías, las oportunidades en el sector residencial se incrementarán, con nuevos habitantes y segundas residencias.
- ✓ La oferta comercial de Rioseco debe modernizarse y coordinarse tanto en el propio gremio, como con otros sectores, para ofrecer una imagen homogénea y atractiva a los nuevos clientes que pueden surgir. Sólo así se evitarán fugas de consumo hacia ciudades con mayor oferta.
- ✓ El turismo ejercerá de punta de lanza del sector servicios, el más numeroso en cuanto a empresas de Medina de Rioseco. En los últimos años se ha trabajado mucho y bien en este aspecto para dar a conocer las posibilidades de la ciudad, aspecto que debe potenciarse aún más.
- ✓ Resultará fundamental para que las autovías supongan un motor de futuro para la comarca, que exista buena conectividad de las mismas con Medina de Rioseco, de modo que sean un factor de integración para la comarca.
- ✓ La sociedad de Medina de Rioseco es consciente de esta gran oportunidad y por ello reclama, con buen criterio, la mejora en los accesos diseñados en el estudio informativo de la A-60, que deben aproximarse más al núcleo urbano e incluso ampliarse en su número.
- ✓ Por último, es absolutamente imprescindible aprobar un Plan Estratégico en el que colaboren todas las instituciones junto al sector privado, para diseñar y poner en práctica medidas a corto, medio y largo plazo, que permitan aprovechar las oportunidades generadas por las nuevas autovías.

7. ANEXOS

RELACIÓN DE MUNICIPIOS DE LA COMARCA DE MEDINA DE RIOSECO Y NÚMERO DE HABITANTES A 1-01-2008.

<i>Aguilar de Campos</i>	306	<i>Tordehumos</i>	483
<i>Barcial de la Loma</i>	136	<i>Uruña</i>	221
<i>Berrueces</i>	116	<i>Valdenebro de los Valles</i>	221
<i>Cabrerros del Monte</i>	89	<i>Valverde de Campos</i>	123
<i>Castromonte</i>	415	<i>Villabaruz</i>	43
<i>La Mudarra</i>	196	<i>Villabrágima</i>	1.121
<i>Medina de Rioseco</i>	5.008	<i>Villafrechós</i>	509
<i>Montealegre</i>	145	<i>Villagarcía de Campos</i>	393
<i>Moral de la Reina</i>	208	<i>Villalba de los Alcores</i>	501
<i>Morales de Campos</i>	166	<i>Villamuriel de Campos</i>	81
<i>Palazuelo de Vedija</i>	249	<i>Villanueva de los Caballeros</i>	234
<i>Pozuelo de la Orden</i>	63	<i>Villanueva de San Mancio</i>	123
<i>San Pedro de Latarce</i>	577	<i>Villardefrades</i>	200
<i>Santa Eufemia del Arroyo</i>	113	<i>Villavellid</i>	75
<i>Tamariz de Campos</i>	101		

Total Comarca de Medina de Rioseco: 12.216 habitantes.

BIBLIOGRAFÍA E INSTITUCIONES CONSULTADAS

A. BIBLIOGRAFÍA

CÁMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE VALLADOLID: "La Economía de Medina de Rioseco". Valladolid, 2001.

CÁMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE VALLADOLID: "Censo de Actividades Económicas a 1-01-2009". Valladolid, 2009.

CAJA ESPAÑA: "Datos económicos y sociales de los municipios de España". 2009.

CÁMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE HUESCA: "Impacto socio-económico de la autovía Huesca-Lérida en el eje Barbastro-Monzón-Binéfar". Huesca, 2007.

CÁMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE HUESCA Y FUNDESA: "Análisis del impacto socioeconómico de las autovías A-21 (Pamplona-Huesca) y A-23 (Jaca-Nueno) a su paso por la comarca de la Jacetania". Huesca, 2005.

CAJA SEGOVIA: "Los efectos socioeconómicos y territoriales del Tren de Alta Velocidad en Segovia". Segovia, 2008.

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN. CONSEJERÍA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO: "P.R.I.C.O. Medina de Rioseco: Acciones formativas y propuestas complementarias de actuación para revitalizar el centro comercial de Medina de Rioseco". Octubre 2001.

B. INSTITUCIONES CONSULTADAS

Ayuntamiento de Medina de Rioseco.

Asociación de Empresarios y Profesionales de Medina de Rioseco (AEMPRYC).

Servicio Público de Empleo de Castilla y León (ECYL).

Instituto Nacional de Empleo (INEM).

Instituto Nacional de Estadística (INE).

Cámara de Comercio e Industria de Navarra.

Asociación de Empresarios de Tordesillas.

Asociación de Empresarios de Aguilar de Campóo (ADEAC).