



Universidad de Valladolid

Facultad de Filosofía y Letras

Grado en Geografía y Ordenación del
Territorio

El corredor industrial Valladolid-Palencia

Beatriz Sacristán Herguedas

Tutora: Henar Pascual Ruiz-Valdepeñas

Departamento de Geografía

Curso: 2023-2024

Resumen

El corredor industrial Valladolid – Palencia es considerado un referente industrial y uno de los corredores más importantes de Castilla y León, ya que comprende una parte fundamental de la actividad económica de las provincias de Valladolid y Palencia y otra gran parte de la región.

Destaca por tener el complejo automotriz más potente de la región, lo que lleva consigo la creación de industrias auxiliares del sector. No obstante, también sobresalen los sectores dedicados a la alimentación y a la fabricación de productos metálicos excepto maquinaria y equipo.

En este trabajo se realiza un análisis del comportamiento del corredor industrial Valladolid – Palencia entre los años 2000 y 2023, desde el punto de vista poblacional, empresarial y económico, a partir de la explotación de diversas fuentes documentales y estadísticas.

Palabras clave: Eje de Desarrollo, Corredor Industrial, Automoción, Infraestructuras de Comunicación y Articulación Territorial.

Abstract

The Valladolid - Palencia industrial corridor is considered an industrial reference and one of the most important corridors in Castilla y León, as it comprises a fundamental part of the economic activity of the provinces of Valladolid and Palencia and another large part of the region.

It stands out for having the most powerful automotive complex in the region, which leads to the creation of auxiliary industries in the sector. However, the sectors dedicated to the food industry and the manufacture of metal products, except machinery and equipment, also stand out.

This paper analyzes the behavior of the Valladolid - Palencia industrial corridor

between 2000 and 2023, from a population, business and economic point of view, based on the exploitation of various documentary and statistical sources.

Keywords: Development Axis, Industrial Corridor, Automotive, Communication Infrastructures and Territorial Articulation.

INDICE DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	4
2. MARCO TEÓRICO.....	7
3. EL CORREDOR VALLADOLID-PALENCIA: DINÁMICA ECONÓMICA Y ESTRUCTURA TERRITORIAL.....	11
4. EL CORREDOR VALLADOLID-PALENCIA EN EL CONTEXTO REGIONAL: POBLACIÓN, ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y EMPLEO	25
5. EL CORREDOR VALLADOLID-PALENCIA COMO EJE INDUSTRIAL.....	50
5.1 Los factores de localización industrial.....	50
5.2 La especialización industrial del corredor	52
5.3 El tamaño de las empresas.....	58
5.4 El perfil productivo de la industria.....	60
6. LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL DE LA INDUSTRIA EN EL CORREDOR.	75
7. CONCLUSIONES	83
8. REFERENCIAS.....	86
INDICE DE TABLAS.....	95
INDICE DE FIGURAS	96

1. INTRODUCCIÓN

La realización de este Trabajo de Fin de Grado tiene como objeto de estudio El corredor industrial Valladolid – Palencia.

La elección de este tema se basa en la consideración del corredor como uno de los espacios económicos más importantes de la región al aglutinar una parte fundamental de la actividad económica de las provincias de Valladolid y Palencia.

El contenido del trabajo está directamente relacionado con los resultados de aprendizaje de las asignaturas del Grado en Geografía y Ordenación del Territorio, como es el caso de la asignatura Actividades y Espacios Industriales, la asignatura Geografía de Castilla y León por el ámbito en el que se desarrolla este TFG, la asignatura Demografía por la aplicación e interpretación de las fuentes de información estadísticas aprendidas en su desarrollo a la hora de recopilar datos poblacionales, y por último, relacionado con la asignatura Comercio, Transporte y Comunicación manejando los conocimientos adquiridos del significado y dimensión de la terciarización de las actividades económicas, el impacto espacial de las infraestructuras de transporte y de las nuevas tecnologías de la comunicación en las estrategias de desarrollo.

El objetivo específico de este Trabajo de Fin de Grado es analizar la evolución del corredor industrial Valladolid – Palencia entre los años 2000 a 2023, estudiando en concreto, los cambios se han producido en la población, en la distribución de la actividad económica y en el dinamismo de la actividad industrial del propio corredor. Se trata también de analizar la evolución del significado del corredor industrial Valladolid – Palencia en el contexto de Castilla y León, así como en ambas provincias de referencia.

Para la elaboración del Trabajo de Fin de Grado se han utilizado diversas fuentes de información documentales y estadísticas, así como cartográficas, llevando a cabo un riguroso análisis de las mismas para la redacción del propio documento.

En primer lugar, se han tomado de referencia para su estudio, fuentes documentales,

como artículos, en algunos casos capítulos de libros que tuviesen mayor relación con el tema a tratar, informes empresariales, de asociaciones empresariales, artículos de prensa y páginas webs oficiales de marcas e instituciones. Además de algunas páginas webs convencionales para contrastar y esclarecer la información adquirida de otras fuentes de información.

Por otro lado, se ha recurrido asimismo a fuentes estadísticas como es el Padrón Municipal y Censo de Población del Instituto Nacional de Estadística (INE) para extraer los datos de población, y a la base de datos de la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS) para los años 2000, 2010 y 2023 con el fin de obtener del número de trabajadores y empresas en los distintos sectores económicos y analizar la estructura y la evolución de estas variables.

A su vez se ha llevado a cabo una recopilación de la Base de Datos empresarial de las 5.000 mayores empresas de Castilla y León, que es editada anualmente por la revista Castilla y León Económica, ésta concretamente del número monográfico de febrero de 2023.

En ella se efectúa un ranking ordenado de mayor a menor de las sociedades cooperativas y mercantiles ubicadas en la Comunidad según el volumen de ventas de la región. Además de señalar cuál es su puesto en el ranking y el nombre de la empresa, se incluye la actividad que realiza, localización, teléfono, municipio, provincia a la que pertenece, cifra de ventas y número de empleados que conforman la plantilla. Son datos que obtienen de las últimas cuentas del Registro Mercantil y divulgadas en el BORME o facilitados por las propias empresas que componen el ranking con datos del 2021.

Esta clasificación se lleva a cabo asimismo por provincias, distribuyéndose esas 5.000 empresas en esta publicación de la siguiente forma: 1.204 empresas son de la provincia de Valladolid, 1.006 de Burgos, 772 de Salamanca, 539 empresas de León, 430 de Segovia, 299 de Palencia, 283 sociedades de Zamora, 248 de Ávila y 219 de Soria.

Castilla y León Económica difunde desde hace 26 años la clasificación de las mayores

empresas de la región, ofreciendo datos de 5.000 sociedades mercantiles, convirtiéndose de este modo en una herramienta indispensable para economistas, empresarios, directivos y profesionales relacionados con el ámbito de la economía.

Cabe mencionar que no existe una Base de Datos digital, sino que se publica en papel, por lo que he ido construyendo mi propia base de datos recogiendo todas las empresas localizadas en todos y cada uno de los municipios que forman las provincias de Valladolid y Palencia para después seleccionar los pertenecientes a la parte del objeto de estudio de Valladolid y su área funcional, y Palencia y su área funcional, y todos los municipios del corredor.

Se trata de una fuente estadística y uno de los resultados del trabajo, debido a que ha sido una tarea laboriosa que ha requerido ir extrayendo todos los datos de una fuente en papel, para construir una Base de Datos digital con los datos de empleo, facturación, dirección, tipo de actividad, entre otros.

Finalmente, a partir de las fuentes estadísticas manejadas, se ha realizado un trabajo cartográfico para la elaboración de los mapas que se incluyen en el documento, extrayendo de este modo los ficheros shapefile para su elaboración del Centro de Descargas del Instituto Geográfico Nacional (IGN), de Infraestructura de Datos Espaciales de España (IDEEE) y del Catálogo Información Geográfica del IDECyL, empleando los Sistemas de Información Geográfica, en este caso la aplicación de ArcMap, con el fin de la creación de los mismos partiendo de la base de datos creada con anterioridad.

2. MARCO TEÓRICO

El término de eje de desarrollo ha tenido gran aceptación entre los geógrafos y economistas para la determinación de las vertientes espaciales en las transformaciones económicas y, asimismo, en la identificación de las unidades que se encuentran en expansión o declive, como es en el caso del Eje Atlántico, Dorsal Europea, Arco Mediterráneo o la Cornisa Cantábrica (Sánchez Hernández, 1996).

El eje de desarrollo hace referencia al territorio que se distingue por tener un mayor dinamismo y nivel socioeconómico respecto a las áreas colindantes, se caracteriza por concentrar corredores de transporte de gran capacidad que articulan áreas urbanas y productivas con actividades económicas de cierta densidad. El concepto incluye atributos demográficos, geoeconómicos, urbanos y territoriales. Estas condiciones que componen un eje de desarrollo (como son las infraestructuras, el itinerario, corrientes de circulación, la conexión entre los núcleos estructurantes, su grado y función en el territorio), deben de valorarse previamente para poder plantear las acciones desde el punto de vista político económico en el desarrollo regional.

Los ejes de crecimiento son áreas geográficas que aglutinan un flujo considerable de población y de mercancías en el interior y exterior de su territorio, a través de la conexión existente entre las redes de comunicación y de transporte, todo ello ligado a una elevada concentración de actividades económicas respecto a los territorios limítrofes.

Las infraestructuras de transporte no sólo se enfocan al desarrollo interno, sino que también se extienden hacia otros ejes de desarrollo, lo que hace que estos espacios surjan como un eje longitudinal, peculiaridad que define a estos espacios geográficos.

No obstante, el concepto de eje de desarrollo apenas contiene propuestas metodológicas definidas, sólidas o contrastadas, lo que dificulta la elaboración de estudios empíricos ligados a los ejes de desarrollo.

Entre las publicaciones de referencia sobre los ejes de desarrollo en España, cabe

mencionar las aportaciones de José Luis Sánchez Hernández (1994, 1995 y 1996) sobre el eje Irún-Aveiro, así como el estudio más reciente del corredor industrial Valladolid-Palencia (De Las Rivas et Al., 2013).

La revisión de estas contribuciones permite definir un eje de desarrollo a partir de una serie de atributos económicos y territoriales que lo dotan de significado. Entre ellos se encuentran las vías de comunicación que lo articulan, los factores de localización industrial que se distribuyen a lo largo de todo el eje, y, por último, los núcleos urbano-industriales, espacios donde se generan las economías de aglomeración y se concentran las actividades económicas dependiendo de su capacidad para albergar factores locacionales y de producción (Sánchez Hernández, 1996).

A partir de los elementos, los atributos y las propiedades distintivas que posee el eje de desarrollo, se puede definir como *“un sistema coherente, que se ve influido por el entorno y contexto, que actúa en tres dimensiones diferentes: la territorial, la temporal y la institucional. El eje de desarrollo es reflejo de las regiones que atraviesa, cambia con el tiempo, y es objeto de intervenciones públicas que le afectan en toda su extensión o parte de ella”* (Sánchez Hernández, 1996). Estos ejes de desarrollo tienen como actividad principal la industria, fuente principal del avance de muchos países y una primordial creadora de empleo y desarrollo tecnológico.

Siguiendo esta definición, el eje de desarrollo dispone de once propiedades, las cuales sirven para comprobar su correspondiente valor empírico y la condición del propio eje, como eje de desarrollo (Sánchez Hernández, 1996).

- Primera Propiedad: *“el eje de desarrollo como conjunto de vías de transporte”*, las cuales brindan accesibilidad a los espacios industriales, destacándolos e introduciéndolos en los flujos de producción y posterior comercialización.
- Segunda Propiedad: *“el eje de desarrollo como reductor de la incertidumbre de las decisiones de localización”*, ya que suponen un estímulo locacional para las empresas que no pueden costearse los estudios previos para su ubicación y deciden instalarse a través de conductas imitativas.

- Tercera Propiedad: *“el eje de desarrollo como haz o conjunto de vías de transporte”* causado por la extensa oferta de espacios industriales próximos al eje, lo cual ha propiciado una cadena de asentamientos ordenada de diversas magnitudes, siendo el empleo industrial, una actividad predominante.
- Cuarta Propiedad: *“el eje de desarrollo como respuesta y como incentivo para la demanda de transporte emanada de los núcleos urbano-industriales”* reflejándose en una oferta de transporte elevada ligada a los densos flujos de mercancías entorno a los núcleos y áreas de mayor relevancia industrial.
- Quinta Propiedad: *“el eje de desarrollo como canal concentrador de oferta y de alto nivel de servicio de transporte”* cuyas ofertas se orientan según el grado de satisfacción de la propia demanda, con lo cual las zonas de mayor desarrollo poseen unas infraestructuras de transporte más óptimas.
- Sexta Propiedad: *“el eje de desarrollo como escenario privilegiado para la difusión de innovaciones”* resultado de la existencia de núcleos urbano-industriales con cierto grado de mejoras tecnológicas.
- Séptima Propiedad: *“el eje de desarrollo como sucesión de Centros y Periferias funcionales”* estableciendo una jerarquía entre los focos más industrializados de los de menor envergadura.
- Octava Propiedad: *“el eje de desarrollo como soporte territorial de los procesos de desconcentración productiva e industrialización difusa”* para introducirse de forma más inmediata y de más bajo coste hacia extensos mercados.
- Novena Propiedad: *“el eje de desarrollo como unidad territorial dotada de una base económica propia derivada de la agregación de la centralidad territorial, locacional y funcional”* encaminándose hacia un modelo territorial anisotrópico, donde los extensos corredores viario-industriales, estructuran el espacio hacia las áreas menos desarrolladas.
- Décima Propiedad: *“el eje de desarrollo como síntesis de los elementos del sistema de transporte”* basado en su alta accesibilidad, intensa oferta y demanda de transporte, elevada densidad de flujos de efectos, apropiados servicios y constante atención de las políticas de transporte.
- Undécima Propiedad: *“el eje de desarrollo como instrumento y objeto de política regional”* evocando a la intervención del Estado en su desarrollo

regional, dotándolo de infraestructuras, de incentivos para la expansión industrial y con normas de ordenación territorial basadas en los asentamientos.

3. EL CORREDOR VALLADOLID-PALENCIA: DINÁMICA ECONÓMICA Y ESTRUCTURA TERRITORIAL

Previo a la caracterización del eje de desarrollo, es necesario realizar una delimitación del objeto de estudio, apoyándose en las vías de transporte, como elemento nucleador que otorga continuidad al eje, la dinámica de la población, el comportamiento del empleo (sobre todo industrial) y sus delimitaciones administrativas en los que se distribuyen las unidades que lo componen según sus dotaciones a través de segmentos.

Son 45 km los que separan las capitales de provincia de Valladolid y Palencia, ciudades que están vinculadas al sistema fluvial Carrión-Pisuerga, siendo hoy un espacio apoyado en dos corredores paralelos, uno viario y otro ferroviario. Su red de municipios cuenta con gran accesibilidad y oportunidades, lo que hace que se configure un territorio interprovincial cada vez más complejo y dinámico (De Las Rivas et al., 2013).

Se trata principalmente de un corredor natural creado por la desembocadura del río Carrión en el Pisuerga, en el municipio de Dueñas, desde el cual, se configura un valle encajado entre páramos hasta llegar a la ciudad de Valladolid, para posteriormente ir a parar al río Duero, conformando a su vez, ese corredor de transporte entre ambas capitales de provincia. Espacio que se encuentra encajado en el valle del Pisuerga en todo su recorrido, perfilado a su vez por los páramos calcáreos de los Montes Torozos y del Cerrato. Una vez llegado a Valladolid, el Esgueva se enlaza con el Pisuerga, pasando el valle a ser una extensa campiña más hacia el sur, caracterizada por tierras arenosas propias de tierras de pinares (De Las Rivas et al., 2013).

Su posición noroeste respecto a la Península Ibérica ha permitido esa función de corredor de transporte entre ambas ciudades, en el que la red de transporte, el asentamiento de la población y los usos del suelo, han estado muy supeditados a la morfología del terreno que posee.

El corredor Valladolid-Palencia es un sistema de transporte intermodal, cuyo núcleo principal se encuentra en la E-80, ubicada dentro de la llamada Autovía de Castilla, la cual conecta los países de Portugal y Francia, y su vez con toda Europa. Este sostiene

los flujos más potentes de toda la región, además del transporte internacional que se realiza por carretera, corredor que, aunque sea más amplio, concentra toda su actividad en el Valle del Pisuerga (De Las Rivas et al., 2013).

El eje industrial Valladolid-Palencia comienza a conformarse en el siglo XVIII, debido a las transformaciones que se querían llevar a cabo con el objetivo de hacer resurgir el desarrollo de los territorios próximos a través de la creación de infraestructuras más eficientes, como fue el Canal de Castilla y la línea de ferrocarril.

Previo al actual corredor, las calzadas romanas secundarias fueron las que comunicaban algunas localidades vallisoletanas como Cabezón y Simancas, calzadas que se sustituyeron en la Baja Edad Media por una red triangular de caminos, la cual establecía las relaciones monetarias existentes entre los centros donde se llevaban a cabo los mercados y Ferias, aunque aún sin establecerse infraestructuras dominantes (De Las Rivas et al., 2013).

Las ciudades de Burgos, Valladolid, Medina del Campo, Segovia, Madrid y por último Toledo, fueron las localidades que disfrutaron de esa primera red de caminos que tuvo España, ya que, al situarse en el corazón de la meseta, es donde se llevaban a cabo las ferias más notables de la región en el siglo XVI, situándose un eje de Sevilla-Medina del Campo-Burgos y constituyendo Valladolid un lugar prioritario (De Las Rivas et al., 2013).

La creación del Canal de Castilla en 1844 definió el trazado Norte-Sur de la Península, sobre la cual está apoyado el eje industrial, intercalando el sistema de carreteras con el de los canales, siendo así la influencia que tuvo el canal lo que le convirtió de territorio plenamente agrícola a un espacio con cierta especialización industrial harinera, el cual entre los años 1850 y 1862 tiene su mayor afluencia de tráfico de tipo comercial en toda la historia del Canal (De Las Rivas et al., 2013).

Junto al Canal, el ferrocarril a partir del 1860 tuvo gran protagonismo ya que en cierto modo especializó al corredor como un tipo infraestructura de comunicación, además de

que se introdujo en el territorio ofreciendo sus servicios a las ciudades, nodos y a los largos trayectos. En ese mismo año, el asentamiento de los “Talleres Generales de la Compañía de los Caminos de Hierra del Norte de España” fue lo que propulsó a la ciudad de Valladolid como el centro industrial, transformando completamente su perfil económico, para después convertirse en un polo productivo conectado al transporte (De Las Rivas et al., 2013).

Actualmente, el corredor está formado por 50 municipios que agrupan tanto los integrados en las áreas urbanas de Valladolid y Palencia como los articulados por la A-62 entre ambas ciudades. Para la delimitación del área de estudio se ha tomado como referencia las Áreas Funcionales Estables de Castilla y León. Hay catorce áreas funcionales en toda la Comunidad, formadas por UBOST (Unidad Básica de Ordenación y Servicios del Territorio) y compuestas a su vez por aquellos municipios del entorno y colindantes a las grandes ciudades, con los que comparten vínculos funcionales, comúnmente denominadas en el ámbito urbanístico como áreas metropolitanas.

En la Legislación del 9/2014 de 27 noviembre se declaran las áreas funcionales estables de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, modificando a su vez, la anterior Ley 7/2013 de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León (LORSERGO). En esta Ley, se disponen las áreas funcionales estables diferenciadas por provincias con el objetivo de *“constituir unidades homogéneas con potencialidades y recursos susceptibles de una utilización común, para la aplicación de los instrumentos y herramientas de ordenación territorial de escala intermedia, y para servir de base territorial óptima que propicie un especial ámbito de cooperación entre los municipios afectados mediante la posible creación de mancomunidades de interés general urbanas”* (BOE Ley 9/2014).

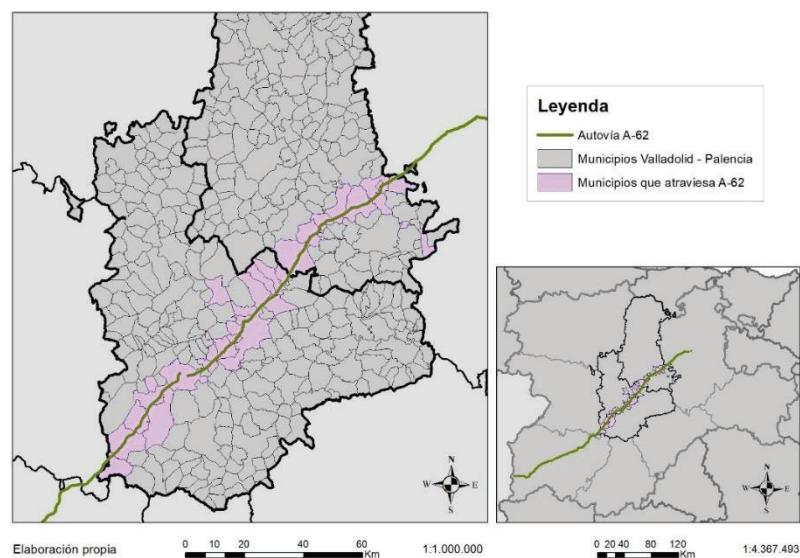
La ORDEN/TRA/6/2020, de 9 de enero, por la que se declara de Interés General a la Mancomunidad Urbana “Valladolid y Alfoz” fue aprobada por los diferentes municipios que forman parte del área funcional estable de la provincia de Valladolid, regidos por los estatutos de ámbito territorial, administrativo, funcional y económico. Es el caso de

los municipios de Arroyo de la Encomienda, Aldeamayor de San Martín, Boecillo, Cabezón de Pisuerga, Castronuevo de Esgueva, Cigales, Cistérniga, Ciguñuela, Fuensaldaña. Geria, La Pedraja de Portillo, Mucientes, Laguna de Duero, Renedo de Esgueva, Santovenia de Pisuerga, Robladillo, Simancas, Tudela de Duero, Viana de Cega, Valdestillas, Villanubla, Villanueva de Duero, Wamba, Zaratán y, por último, Valladolid. (BOCYL, 2020).

Y, por otro lado, el Área Funcional estable de Palencia (BOE Ley 9/2014, de 27 de noviembre), integrada por los municipios de Autilla del Pino, Venta de Baños, Becerril de Campos, Dueñas, Fuentes de Valdepero, Grijota, Husillos, Magaz de Pisuerga, Monzón de Campos, Reinoso de Cerrato, Santa Cecilia del Alcor, Soto de Cerrato, Valdeolmillos, Villalobón, Villamartín de Campos, Villamediana, Villamuriel de Cerrato, Villaumbrales y Palencia (BOE, 2014).

El corredor Valladolid- Palencia está definido por la Autovía de Castilla, la A-62, la cual comprende los territorios entre Burgos y Fuentes de Oñoro en Salamanca, por donde discurren ciertos municipios de las provincias castellanoleonesas de Burgos, sur de Palencia, Valladolid, sureste de Zamora y acaba en Salamanca, junto a la frontera con Portugal.

Figura 1. Municipios de las provincias de Valladolid y Palencia por los que atraviesa la autovía A-62.



Los municipios que atraviesa la autovía A-62 a su paso por las provincias de Valladolid y Palencia de suroeste a noreste, son los siguientes (figura 1), empezando por la provincia de Valladolid: Torrecilla de la Orden, Alaejos, Siete Iglesias de Trabancos, Nava del Rey, Pollos, Tordesillas, Geria, Simancas, Valladolid, Arroyo de la Encomienda, Zaratán, Fuensaldaña, Cigales, Cabezón de Pisuerga, Corcos del Valle, Trigueros del Valle y Cubillas de Santa Marta. Y siguiendo esa la dirección, los municipios palentinos de: Dueñas, Villamuriel de Cerrato, Venta de Baños, Magaz de Pisuerga, Villamediana, Torquemada, Cordovilla la Real, Herrera de Valdecañas, Quintana del Puente, Palenzuela y Villodrigo.

Entre los municipios del corredor Valladolid-Palencia por los que cruza la A-62 se encuentran Geria, Simancas, Valladolid, Arroyo de la encomienda, Zaratán, Fuensadaña, Cigales, Cabezón de Pisuerga, Trigueros del Valle y Cubillas de Santa Marta de la provincia de Valladolid y Dueñas, Villamuriel de Cerrato, Venta de Baños, Magaz de Pisuerga, Villamediana y Torquemada de Palencia.

El corredor Valladolid-Palencia forma parte de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T), ya que ésta comprende todo tipo de Infraestructuras de transporte, tanto lineales como nodales, por carretera, aéreo, ferroviario, de navegación interior, marítimo y multimodales (CyLoG).

La Comisión Europea a partir de enero del 2014 creó una política de infraestructuras de transporte, la cual conectaba el continente de Occidente y Oriente de Norte a Sur, con el objetivo de acabar con las brechas existentes entre las redes de transporte de los Estados integrantes, suprimir los cuellos de botella que dificultan la óptima ejecución del mercado interior y, por último, vencer las “barreras técnicas” para el tráfico ferroviario (CyLoG).

Desde el punto de vista geográfico, la RTE-T cobra especial importancia por la capacidad que tiene para mejorar la articulación del territorio y del mismo modo disminuir los desequilibrios existentes del territorio europeo. A fin de cuentas, la red de transporte se determina como una organización especial de los sistemas de transporte, que cuyo diseño, gestión y desarrollo, depende de la capacidad tecnológica, de los

medios económicos que se dispongan, y del proyecto institucional y social que predomine (CyLoG).

Asimismo, el corredor industrial Valladolid-Palencia pertenece al Corredor Atlántico, que se encuentra entre los 9 Corredores Prioritarios Europeos que compone la red TEN-T, designado como el Corredor Prioritario número 7, cuya finalidad es vincular los 27 países que forman la Unión Europea a partir de nodos urbanos, aeropuertos, puertos y nodos intermodales (CyLoG).

Su origen se remonta en el año 2003, cuando se incluye este corredor en la inicial Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), plan Van Miert, hasta la actualidad, donde se están llevando a cabo ajustes en algunos de los tramos del propio corredor. Se trata de una infraestructura multimodal, al igual que el anterior, ya que ofrece el servicio de desplazamiento tanto de mercancías, como de personas entre España, Portugal, Francia, Irlanda y Alemania, pasando durante once Comunidades Autónomas en su transcurso por España, incluyendo las Islas Canarias. A su paso por Castilla y León, parte de Fuentes de Oñoro, limítrofe con Portugal, hasta Miranda de Ebro en Burgos, vertebrando el territorio (CyLoG).

La Asociación CyLoG, la cual representa a esta Comunidad, forma parte del Foro del Corredor Atlántico y también del Grupo de Trabajo de las Regiones, la cual participa en la confección del Plan de Trabajo del Corredor (CyLoG).

Además de formar parte de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) y del Corredor Atlántico, el corredor como espacio de flujos, también pertenece a la Macrorregión “Regiones del Sudoeste Europeo” (RESOE), creada en el año 2010, la cual comprende originalmente a las comunidades de Galicia, Castilla y León y la Comisión de Coordinación y Desarrollo de la Región Norte de Portugal, territorios con los mismos intereses y recursos, así como formas de solucionar los problemas de manera conjunta (CyLoG).

Más adelante, en mayo del 2014, se firmó la unión al Memorando de Entendimiento de la Comisión de Coordinación y Desarrollo Regional del Centro de Portugal y también el

Principado de Asturias, aumentando los territorios en los que actúa la Macrorregión RESOE (CyLoG).

El objetivo de RESOE es *“favorecer un impulso multisectorial ordenado y coherente de las regiones que forman parte de ella, uniendo esfuerzos en una misma dirección de forma integrada, potenciando actuaciones coordinadas para toda el área geográfica de los firmantes, con un claro enfoque hacia resultados eficientes y constatables”* (Junta de Castilla y León, s.f). Centrada primordialmente en cuatro áreas de actividad: competitividad industrial del sector de automoción, logística y transportes, empleo, turismo, dotes en la enseñanza superior e investigación y defensa de los retos demográficos.

Las vías de comunicación conforman un elemento fundamental para estructurar el territorio, además de ser una oportunidad para el desarrollo económico de las regiones por las que atraviesa.

Castilla y León tiene una actividad logística de gran importancia, puesto que por ella atraviesa el principal hilo de unión entre Portugal y los países europeos, consolidándose así una intensa red de vías de elevada intensidad, dotada de robustas conectividades y funciones logísticas.

Para ello la Junta de Castilla y León desarrolló un instrumento de ordenación de la propia actividad logística, llamado Modelo CyLog, ya mencionado, entrado en vigor a través del Decreto 16/2007 del 22 de febrero, y apoyado en 15 enclaves y 5 corredores, cuyo objetivo, aparte de la ordenación del trabajo logístico de la región, es favorecer y modernizar los sectores de transporte y logísticos (López González y Benito del Pozo, 2015).

Asimismo, la existencia de los Libros Blancos redactados por la Comisión Europea en los años 2001 y 2011 sobre la política común de transportes y el Plan Estratégico para el Sector del Transporte de Mercancías por Carretera (PETRA) del Ministerio de Fomento, son documentos cruciales que sirven de inspiración para las políticas de transporte a nivel nacional y europeo (López González y Benito del Pozo, 2015).

El Libro Blanco de 2001 figura medidas para reactivar el ferrocarril, fortalecer el transporte por carretera, instaurar la intermodalidad, ejecutar la red europea de transportes y forjar un sistema de transporte permanente. Por otro lado, el Libro Blanco de 2011 pretende crear un sistema de transporte competidor y duradero, a través de una serie de metas, donde se sufragaba una red básica de infraestructuras para una evolución económica y uniformidad territorial, redefiniendo el plano de corredores multimodal (López González y Benito del Pozo, 2015).

Por su parte, el Plan PETRA aspira a incluir incipientes tecnologías, subsanar relaciones entre agentes logísticos y transportistas, fomentar una red nacional de espacios intermodales, acciones para limitar el impacto de la red en el medio ambiente, entre otras (López González y Benito del Pozo, 2015).

La actividad económica y el gran potencial como nodo de comunicaciones en el tercio norte peninsular que se concentra en el propio eje de Valladolid-Palencia, ha hecho que se plantee la construcción de una valiosa plataforma logística entre ambas ciudades (Calderón et al., 2005).

En el entorno del corredor Valladolid-Palencia, se encuentran enclaves logísticos en ambas provincias, los cuales se ocupan primordialmente del almacenamiento y manipulación de la carga, obteniendo así una gran intensidad de flujos de transporte de mercancías y de personas, ya sea por carretera o ferrocarril.

La Red de Enclaves Logísticos que se encuentran en la provincia de Valladolid pertenecen al Centro Integrado de Transportes de Valladolid, siendo Centrolid el principal Enclave Logístico de Valladolid (CyLoG). No obstante, también se hallan los centros de PLAOLID, la estación de mercancías de Valladolid, Talleres Renfe, el Centro Comercial Rio Shopping, IKEA o la superficie comercial de Decathlon en el municipio de Arroyo de la Encomienda.

Centrolid es un centro de transportes que se encuentra al noroeste de la ciudad, en la Avenida del Euro, 7, con accesos directos a la carretera E-80 y carreteras anexas de la misma, alledaño al complejo mayorista de Mercaolid y de la fábrica de Michelin.

Ubicado en una situación privilegiada y estratégica, cercano a las recientes áreas de desarrollo empresarial y comercial de la ciudad, a dos kilómetros del centro urbano, y a escasos 10 kilómetros del aeropuerto de Villanubla (transporte de mercancías por vía aérea) (Centrolid, 2009).

Actúa como nexo entre grandes redes de centros logísticos a nivel nacional e internacional, además de ser un distribuidor local de recursos e infraestructuras, definido para una considerable actividad económica. Su excepcional situación ha hecho que se halle una amplia oferta de servicios a disponibilidad de los negocios existentes, como seguros, mutuas, gestorías, asesorías legales o de contables, empresas de transporte, telecomunicaciones, etc.

Centrolid tiene unas instalaciones dirigidas a abarcar gran parte de los espacios clave para el fomento de las actividades de tripulaciones y flotas. Dispone de un área de 38.934 m², distribuidas en cuatro naves logísticas. Éstas se destinan al acopio de mercancías, y otros 13.544 m² a servicios, ya sea de vestuarios, para vehículos, tripulaciones, conductores con aseos, centro de lavado para los vehículos o talleres (CyLoG).

Tiene una extensión total de 210.000 m² en desarrollo y 8.500 m² en parcelas urbanizadas libres de construcción, un área de estacionamiento vigilado con control de accesos, 22.616 m² destinados a vehículos pesados, 4.586 m² para vehículos ligeros con 486 plazas y 600 plazas respectivamente. Además, en el Centro hay 7.061 m² de oficinas y otros dos locales comerciales de 1.344 m² (CyLoG).

En cuanto a Mercaolid, es la Unidad Alimentaria más reciente de España, inaugurada en el año 1997, siendo en la actualidad el complejo más grande de distribución mayorista de géneros perecederos ubicados al Noroeste de España. Creada con el objetivo de sustituir las anteriores instalaciones ya obsoletas y poco prácticas del Mercado Central Mayorista de Valladolid del Barrio de Pajarillos. Goza de un diseño funcional y una extensa gama de servicios, además de su localización privilegiada del norte de la ciudad de Valladolid, próximas a la ronda y a la red de carreteras y autovías de la Comunidad. (Mercaolid).

Se encuentra en la Avenida del Euro, 24, afín al centro de transportes de Centrolid. Su superficie de 116.542 m², contiene 90 empresas operativas, de las cuales coexisten instalaciones dedicadas al mercado mayorista de frutas y hortalizas, pescados, naves de productos agrarios, de polivalencia (complejo cárnico), un edificio de empleos múltiples, una zona destinada a actividades complementarias y por último una zona administrativa y comercial.

El primero de ellos, tiene apropiados 11.000 m² con 39 empresas minoristas, seguido del Mercado Central de Pescados con 4.700 m² y 10 puestos mayoristas operando. Mientras que los espacios dedicados a actividades complementarias tienen 22 empresas ubicadas de 32.180 m² y, por último, otros espacios restantes 68.398 m², englobando todos ellos la superficie total comentada (Mercaolid).

Apoyándonos en los datos que ofrece Mercasa, la Red de Mercas, Mercaolid comercializa en volumen de toneladas en Mercados mayoristas y zonas de actividades complementarias con un total de 173 toneladas, de las cuales 136 equivalen a las frutas y hortalizas, 16 pescados y mariscos, 16 a carnes, y, por último, cinco toneladas de otros alimentos (Mercasa).

Algunos datos a destacar extraídos de la memoria anual del 2022 de Mercaolid, son el número del tránsito anual de vehículos que posee, situándose en 385.867 desplazamientos hacia sus instalaciones, de los cuales, 149.270 pertenecen a compradores, lo que nos indica su elevado grado de potencialidad que maneja como complejo de participación mayorista (Mercaolid).

En otro nivel de enclaves logísticos se encuentra PLAOLID, la Plataforma Agroalimentaria y Logística de Valladolid, cuya prioridad es la creación de empleo y diversificar la actividad económica mediante la puesta en marcha de la Plataforma Agroalimentaria, impulsando de este modo la “Estrategia Racimo”. La estrategia está centrada en la reorganización de los espacios logísticos e industriales de toda el área metropolitana, siendo la Plataforma y el reciente Complejo Ferroviario, elementos clave para el posterior desarrollo del nodo a través de protocolos y acuerdos relacionados con

la industria, logística y el sector agroalimentario (Ayuntamiento de Valladolid, 2016).

Se incluirán dentro de la Plataforma los espacios que forman Centrolid y Mercaolid, reubicándolos en los futuros suelos destinados ésta, sugiriendo que, además de la especialización agroalimentaria, se valore la adhesión de los usos logísticos, de distribución urbana, el e-commerce o la logística inversa, tanto de entidades públicas como de privadas.

Es preciso señalar que PLAOLID va a formar parte de la Red Básica de la RTE-T perteneciente a la Red en el Corredor Atlántico, calificándolo de Proyecto de Interés Prioritario en Castilla y León, facilitando de este modo futuras subvenciones de parte del Ayuntamiento de Valladolid a la Unión Europea, cuya respuesta ha resultado negativa para la ejecución del Parque Agroalimentario.

Tanto el desarrollo como la puesta en servicio del propio nodo se prevé que se ponga en marcha en un medio-largo plazo, comenzando el servicio de la Plataforma Agroalimentaria entorno a los años 2016 y 2030, aunque puede prolongarse la consolidación de la estrategia hasta 2050. La Plataforma Agroalimentaria contará con una expansión de 239 hectáreas, y otras dos parcelas de suelo “de reserva” para futuras ampliaciones, de 378 hectáreas entre ambas (El Norte de Castilla, 2016).

Conexo a los enclaves logísticos mencionados, cabe la existencia de centros tanto logísticos como de mercancías y comerciales que suponen una fuente económica muy importante y de flujos de población.

El centro comercial de referencia de la región es el RIO Shopping, ubicado en el municipio de Arroyo de la Encomienda en Valladolid, con 100.700 m², suponiendo una inversión de casi 200 millones de euros, que comprende más de 135 comercios, cuyo propietario es la empresa Ingka Centres, perteneciente a la corporación IKEA. La iniciativa surgió a principios del año 2007, empezándose a construir tres años después e inaugurándose en septiembre de 2012.

Contiguo al anterior, está el establecimiento de IKEA, con una superficie de 84.508 m² de los cuales son útiles 79.915 m² y comerciales 22.738 m², es la segunda tienda de mayor tamaño en España, en la que se invirtió 60 millones de euros, formado por una tienda de alimentación sueca, espacio de restauración y exposición y almacén de muebles y accesorios del hogar.

Equivalente es el establecimiento de la cadena multinacional francesa Decathlon, dedicada a la distribución y venta de material deportivo. Cuenta con una superficie de más de 6.500 m² en la localidad de Arroyo de la Encomienda, que cuenta con 649 plazas de aparcamiento, abriendo sus puertas en noviembre de 2014, y creando en sus inicios 150 puestos de trabajo.

Ambas instalaciones comerciales han tenido un impacto muy positivo hacia toda la región y sobre todo a la provincia, aportando a la economía de la zona y creación de empleos, atrayendo también a un gran número de visitantes diariamente y de toda la Comunidad, al carecer éstas, de centros comerciales de tales dimensiones. Creado para la satisfacción del cliente, introduciendo un concepto innovador en lo respectivo al ocio y la restauración, además de otorgarles un espacio de ocio, compras y de encuentro, que carecía la ciudad y su alfoz.

La existencia de grandes espacios comerciales demandados del sector terciario como pueden ser el RIO Shopping, IKEA o Decathlon, supone una fuente de afluencia de personas, sabiendo lo que ello supone para la economía de la región. Aparte de generar empleo y riqueza, mejoran la competitividad existente del comercio urbano, a la vez que fortalecen la identidad y funciones de las ciudades, mejoran su calidad y promueven un modelo urbano más sostenible.

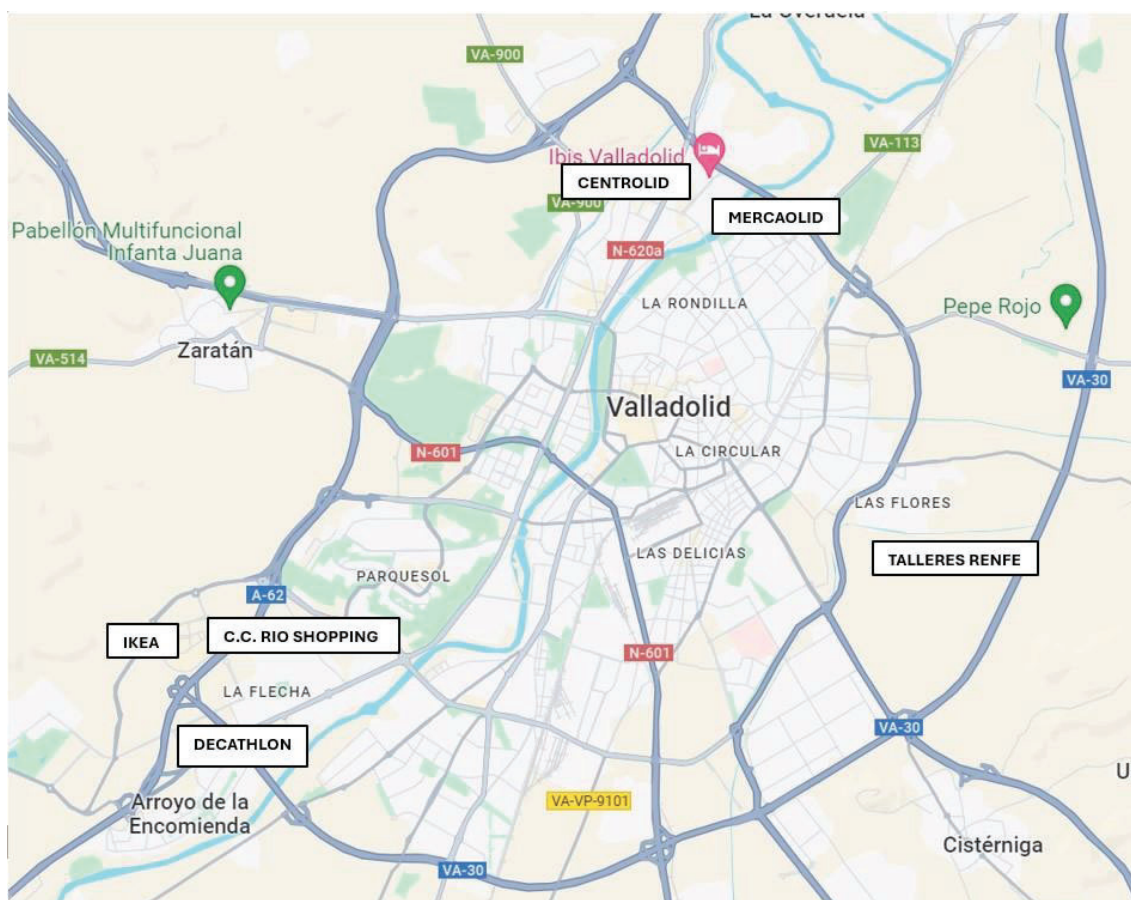
Al igual acontece con los Talleres Renfe, tradicionalmente ubicados en el barrio vallisoletano de las Delicias desde 1860, fueron los primeros talleres del continente europeo en su género, por su magnitud y equipamiento de medios tecnológicos.

Estos talleres pasaron a ubicarse a un nuevo complejo en el páramo del Barrio de San

Isidro, de más de 179.000 m² de extensión, tratándose de un Taller Central dedicado a la reparación de los trenes. Los nuevos talleres Renfe han generado nuevos empleos, además de la creación de una nueva estación de mercancías, primordial en el proyecto destinado a fomentar la participación del ferrocarril.

En la actualidad la construcción de una nueva estación intermodal transformará la ciudad en un eje esencial en la tramitación, a nivel nacional, del transporte ferroviario de mercancías, por lo tanto, se verá beneficiado por inversiones y actuaciones de la iniciativa “Mercancías 30”, propuesta por el Ministerio de Transportes para apoyar al sector, e incrementar su volumen de actividad y pujar por la intermodalidad (La Moncloa, 2021).

Figura 2. Localización de los principales enclaves logísticos y comerciales de la provincia de Valladolid 2024.



Elaboración propia

La provincia de Palencia muestra asimismo una amplia oferta de suelo industrial que se reparte por toda la provincia, exprimiendo las potencialidades que suscitan sus extraordinarias vías de comunicación, que la transforman en un espacio apto para el emplazamiento, desarrollo y posterior crecimiento de empresas de múltiples tamaños.

Respecto a los ubicados en la provincia de Palencia, se encuentra el Centro Logístico Meseta Norte (CENTRONORTE), un enclave logístico contiguo a la autovía A-65 y la carretera P-12 que enlaza la A-67 y Palencia. Goza de una posición privilegiada, por sus trayectos con el norte de la Península Ibérica y en sus enlaces con Europa y Portugal. Tiene una extensión de 200.000 m² que actualmente está ocupado por un aparcamiento vigilado, con 120 plazas para vehículos pesados y 40 de ligeros, además de una gasolinera y nave logística en activo de una superficie de 9.000 m². A parte de su extensión, posee un margen anexo de 73.000 m² destinado a la construcción de edificios de tipo industrial. Actualmente CENTRONORTE tiene disponible un área logística de 6.347 m² para el almacenaje de las mercancías entrantes, y un área desarrollada de 198.023 m² (CyLoG).

Los enclaves logísticos con paso del tiempo experimentan mayor desarrollo en cada uno de los sectores, sobre todo el sector dedicado al transporte, llegando a consolidarse. Estos vienen determinados por su accesibilidad, surgiendo una separación entre las actividades económicas que desarrollan y los asentamientos de la población, siendo un aspecto determinante para evaluar su continuidad o discontinuidad en la línea del tiempo, además de que aportan valor añadido a la propia cadena de transporte de mercancías a lo largo de todo el territorio.

4. EL CORREDOR VALLADOLID-PALENCIA EN EL CONTEXTO REGIONAL: POBLACIÓN, ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y EMPLEO

Castilla y León desde el siglo XX ha experimentado seis décadas de disminución de la población, salvo la década de 2000 a 2010, debido a las profundas transformaciones del sector agrario y al éxodo rural. Esta disminución demográfica se potenció en los años sesenta, coincidiendo con el auge del éxodo rural, afectando principalmente a las zonas que dependían del sector agrario, a las áreas periféricas y las que tenían peores conexiones. Pese a esto, hubo algunas ciudades castellanoleonesas y enclaves urbanos, que tuvieron importantes crecimientos de población, como fue en Aranda de Duero, Miranda de Ebro y Ponferrada, gracias a la emigración de sus áreas provinciales de influencia.

Aun así, no era suficiente estos espacios para retener el gran número de movimientos que se llevaron a cabo en la región causado por el éxodo rural, incluso parte de esta se dirigió hacia otras Comunidades Autónomas con mayor dinamismo, como fueron la Comunidad de Madrid, Cataluña o País Vasco.

En torno a los años noventa, Castilla y León se mantuvo al margen del repunte demográfico que estaba aconteciendo el país, incluso intensificándose este descenso, llegando a ser muy notables los efectos causados por el vaciamiento del medio rural, por su decadencia natural y su envejecimiento. A esto se sumó la salida de jóvenes cualificados hacia otras regiones y países, a causa de la crisis y de la búsqueda de otras salidas socio profesionales fuera de la Comunidad hacia las tradicionales áreas urbanas y áreas turísticas del mediterráneo, lo que agravaron el retroceso demográfico de la Comunidad. Llegado el siglo XXI se produjo el boom económico, y consiguó en la segunda década de este siglo, una crisis que bloqueó por completo los flujos de la población hacia la región.

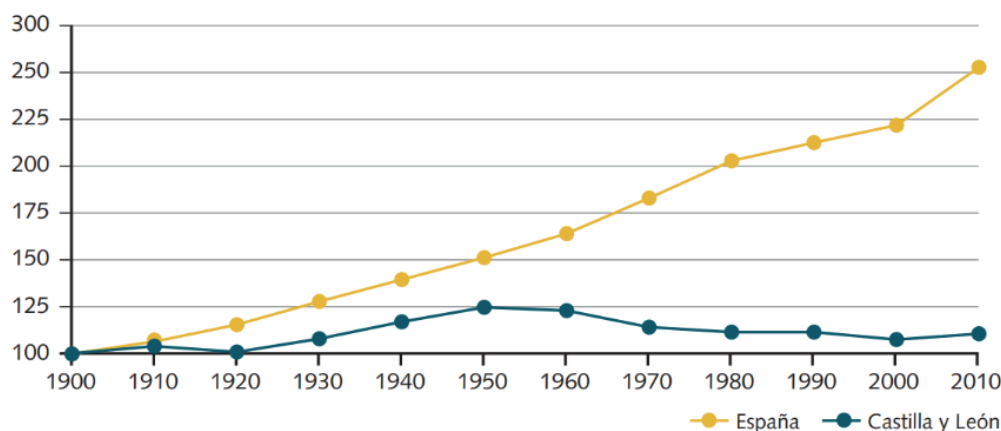
Salvo las provincias de Valladolid, Segovia y Burgos, las demás perdieron población en torno a los años 1998 y 2019. León fue la provincia más acusada, debido a los procesos de reconversión industrial y el cese de la actividad minera. Salamanca, Zamora y Palencia, tuvieron pérdidas muy significativas, mientras que en Soria y Ávila el

retroceso fue más discreto al tratarse de provincias con un tamaño demográfico más reducido.

La situación central de Valladolid y su cometido como polo industrial, económico y urbano de la región, ha ayudado a promover el dinamismo demográfico, misma causa de este crecimiento demográfico en el caso burgalés fue con su especialización industrial y su incorporación en el eje económico regional situado entre Valladolid y Burgos a través de la autovía de Castilla.

Se distinguen tres etapas en el análisis de su evolución: la primera de ellas durante la primera mitad del siglo XX, siendo una etapa de un continuo incremento demográfico, ya que los recuentos del censo superan las cifras del anterior año, con independencia a la intensidad o ritmo que acontezcan. La segunda fase comprende la segunda mitad del siglo XX, siendo la tendencia de la Comunidad de Castilla y León muy diferente a las del conjunto del territorio español como se observa en la figura 3. El territorio nacional registra de forma progresiva ganancias de población durante el siglo XX, mientras que el conjunto de la región de Castilla y León se ha visto en una considerable inflexión en disminución, del modo que a finales del siglo XX era la Comunidad Autónoma con un menor crecimiento demográfico, perdiendo dos tercios de la población que ganó en la primera mitad de siglo. Por último, principios del siglo XXI, marcado por una evidente inflexión en el número de los castellanoleoneseos, teniendo un crecimiento anual medio del 0,35%, muy inferior al conjunto nacional pero positiva, causado por la entrada de inmigrantes foráneos (Caballero, P. et al., 2012).

Figura 3. Evolución de la Población de España y de Castilla y León en números índice.
1900=100



Fuente: INE. *Series históricas de Población y Padrón Municipal de Habitantes*.
Elaboración P. Caballero.

Castilla y León posee un modelo territorial propio del interior de la Península, caracterizado por una configuración dual: áreas urbanas las cuales retienen el grueso de las actividades económicas y de la población, y extensas áreas rurales muy despobladas y en estado de regresión.

Castilla y León actualmente representa el 4,8% del total de población del país, y una superficie respecto la del territorio nacional de 18,62%. Es la región más extensa de España, con 94.219 km², (505.970 km² a nivel nacional) y con mayor número de municipios, aunque su superficie no se corresponde con su población dando lugar a la densidad más baja del país.

Cuenta con un total de 2.248 municipios (un 27,6% del total nacional), lo que significa que contiene una estructura territorial organizada en municipios de reducido tamaño. Más del 80% son municipios con menos de 500 habitantes, y un 32,2% no alcanzan los 100 habitantes (CaixaBank Research, 2019).

La densidad de población en la región con datos del año 2024 es de 25,3 hab./km², que, respecto a la densidad de población española, 96 hab./km², es cuatro veces menor, siendo Valladolid la provincia con mayor peso, el 64,24 hab./km², mientras que Soria apenas sobrepasa los 10, si no que se sitúa en los 8,69 hab./km².

Por otro lado, los municipios urbanos y semiurbanos concentran el 67% de población. Los municipios que se encuentran entre los 2.000 y 10.000 habitantes son los que han ejercido la función de articulación del territorio de la región, siendo subcabeceras o cabeceras de comarca. Pese a la disgregación en su estructura poblacional y en su extensión territorial, la disposición de la población muestra una polarización elocuente. Cuatro de cada diez habitantes en Castilla y León, reside en las principales áreas urbanas de la región: Valladolid, Burgos, León y Salamanca.

Las nueve capitales de provincia que forman la región castellanoleonesa y la ciudad de leonesa de Ponferrada suman la cantidad de 1,4 millones de habitantes, la mitad de la población de Castilla y León, solamente en un 3,4% del territorio de la Comunidad, lo cual se traduce en una densidad muy elevada, de 426 habitantes por kilómetro cuadrado.

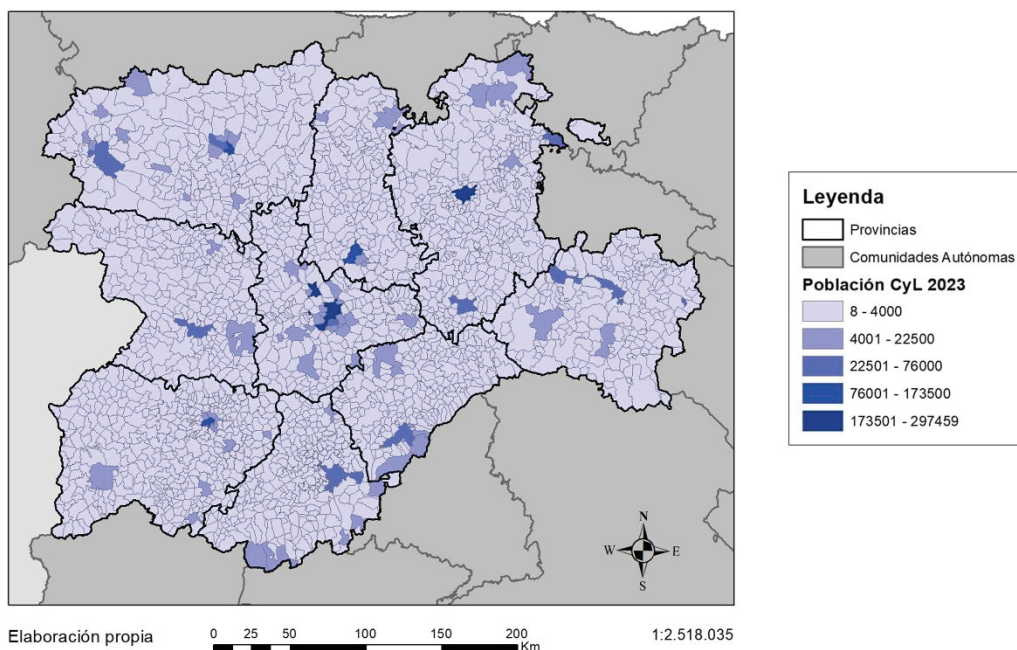
El área urbana de la ciudad de Valladolid se encuentra en la cúspide de tamaño poblacional, con 297.459 habitantes que posee la ciudad (INE, 2023), se caracteriza por su dinamismo, fruto de su centralidad geográfica y su capitalidad autonómica, factores que favorecen el desarrollo económico y la concentración de población.

Tras Valladolid, se sitúan las áreas urbanas de León, Burgos y Salamanca, con un rango de población entre 150.000 y 200.000 habitantes. En el conjunto de las cuatro áreas, se concentra el 40% de la población de la Comunidad. Por debajo del rango de áreas urbanas, hay ocho municipios que tienen la determinación de urbanos (con más de 10.000 habitantes) como es el caso ya mencionado de las ciudades burgalesas de Aranda de Duero y Miranda de Ebro.

El descenso demográfico ha afectado a la ocupación territorial varias décadas, el 70% de los municipios de Castilla y León se les considera como “desierto demográfico”, ya que no superan los 10 habitantes por kilómetro cuadrado, perdiendo en las dos últimas décadas, un tercio de su población total, lo que es un declive bastante importante de la población, a causa del éxodo rural y el propio envejecimiento de estas. Sobre todo, se localizan estos espacios de escasa población en las áreas periféricas, en la orla montañosa y en los territorios que están en La Raya entre la frontera de España y Portugal. En la provincia de Soria es donde esta situación demográfica más ha incidido

en toda la Comunidad, ya que el 85% del territorio posee una densidad menor de los 10 habitantes por kilómetro cuadrado (8,69% datos 2023).

Figura 4. Distribución de la población en Castilla y León 2023



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE).

La pérdida de población en Castilla y León es evidente, aunque esa pérdida, en cierto modo se compensa con el desarrollo de los núcleos del entorno de las ciudades, que se nutren de estos movimientos de población. Su perfil se caracteriza por ser una población más joven activa desde el punto de vista económico y demográfico, y que su propósito es vivir en una periferia accesible, con costes de vivienda más bajos y que no estén muy congestionados, pero sin dejar de lado esa vinculación existente con la ciudad central.

Ejemplo de estos núcleos es Laguna de Duero, en la provincia de Valladolid, aunque actualmente, este fenómeno amplía su rango extendiéndose a partir de los 5 a 35 kilómetros desde la ciudad central, perdiendo, de manera progresiva, los patrones rurales influidos por la dinámica urbana.

Castilla y León posee un sistema de ciudades que se caracterizan por ser de escaso tamaño, junto a la amplia distancia que divide los núcleos de población de mayor

magnitud con sus pares contiguos y la deficiencia en la secuencia de rango-tamaño existente en el territorio, con insuficiencias importantes en las escalas intermedias.

La dinámica demográfica y económica de las ciudades medias y de los núcleos rurales, se encuentra claramente agregada al de la ciudad central. La facilidad con la que se lleva a cabo el movimiento de las personas y de las mercancías producida por el crecimiento de la red viaria, y caracterizada por su acelerada accesibilidad hacia los núcleos centrales de la región, ha facilitado la extensión del área de influencia urbana hacia los espacios que se encuentran más alejados de la misma. De este modo se han ido configurando manchas o ejes alrededor de las vías de transporte terrestres, fundamentalmente de las carreteras, en las cuales, la expansión de ciertas funciones generalmente urbanas, como las actividades de tipo industrial, de servicios o residenciales, están acarreando cambios notables en localidades consideradas como rurales desde el punto de vista estadístico.

Además de eso, en mayor o menor magnitud, se genera en los espacios más cercanos a las principales ciudades que limitan con Castilla y León un importante dinamismo exógeno además de sus áreas de influencia. Estas áreas están cada vez más guiadas a servir de sostén a las principales actividades ligadas a la demanda, cuyo proceder demográfico pende de su entorno más cercano, como es en el caso de las provincias de Ávila y Segovia, caracterizadas por tener un dinamismo demográfico mayor, muy dependiente de su cercanía a la Comunidad Autónoma de Madrid.

En muchos de los municipios de estas provincias dominan las actividades y servicios relacionados con la demanda de fin de semana, con el propósito de esparcirse, realizar actividades deportivas, turismo, las estaciones de esquí o llamados a vivir la vida rural, de donde surgen las residencias secundarias.

Todo ello gracias a la fácil accesibilidad que poseen determinadas áreas ligadas a sus respectivas áreas de influencia. Además de esto, cabe mencionar que uno de los espacios de concentración de la población en Castilla y León es el formado entorno a los municipios que componen el corredor Valladolid-Palencia, junto a las autovías A-6, A-62 y A-1 como fundamentales corredores de transporte, los cuales se comportan

como “líneas de regresión”, reteniendo los centros que son más dinámicos.

Es el caso de Valladolid, la cual enlaza el espacio central en el que atraviesan los corredores más dinámicos del país, delimitados por la A-6 como ya he mencionado que va desde Madrid a Galicia, y la E-80, de Lisboa a Francia. Con estos se distribuye in espacio urbano organizado en forma de tetraedro virtual, con base triangular, cuyo vértice se sitúa en la ciudad de Valladolid y los extremos en León, Burgos y Salamanca, que poseen gran intensidad para poder articular el ámbito regional. Las demás ciudades de menor y medio tamaño se ubican próximas a los centros mencionados más importantes, estableciendo de este modo nexos entre el espacio central de la región y los espacios de los extremos de la misma.

Tienen gran relevancia los espacios rurales que poseen una vinculación con las vías de comunicación, ya que es un factor dinamizador. Las redes de comunicaciones terrestres tienen la labor de articular el territorio, empleando la región como sostén del tránsito que se lleva a cabo hacia distintas regiones y países. De este modo, las carreteras que tienen mayor capacidad integran los elementos de difusión de ese dinamismo entre ámbitos más grandes, ya sean regionales o extrarregionales, ligado a esto, la accesibilidad que proveen estas vías, establece el dinamismo de los conjuntos. Ejemplo de estos son las cabeceras comarcales de servicios, una red de núcleos que poseen un rango mayor de servicios y equipamientos que el resto de las poblaciones, proporcionando así una mayor vitalidad y accesibilidad a su área de influencia.

Uno de los espacios de mayor concentración de población en Castilla y León es el corredor Valladolid-Palencia, definido por su amplia especialización industrial y accesibilidad a nuevos mercados, lo que conlleva a generarse un elevado número de empresas a lo largo de todo su recorrido, y a su vez, de empleabilidad.

No obstante, aun siendo un corredor continuo con su máxima densidad entorno a las ciudades de Valladolid y Palencia, hay espacios donde se rompe, en cierto modo, ese dinamismo entre las principales ciudades de Valladolid y Palencia y la actividad económica disminuye. Es el caso de algunos de los municipios menos aproximados

tanto a la A-62 como a las principales ciudades, núcleos de población como Robladillo, Valdeolmillos, Reinoso de Cerrato, o incluso Santa Cecilia del Alcor, que están próximos a la autovía, pero tienen un reducido número de empresas y trabajadores.

Tabla 1. Población de los municipios palentinos del corredor Valladolid – Palencia en 2023.

MUNICIPIO	POBLACIÓN
Palencia	76.331
Villamuriel de Cerrato	6.459
Venta de Baños	6.284
Grijota	2.690
Dueñas	2.597
Villalobón	1.871
Magaz de Pisuerga	1.011
Torquemada	949
Becerril de Campos	756
Villaumbrales	643
Monzón de Campos	578
Tariego de Cerrato	483
Fuentes de Valdepero	481
Husillos	392
Autilla del Pino	210
Villamediana	181
Soto de Cerrato	175
Villamartín de Campos	175
Santa Cecilia del Alcor	96
Reinoso de Cerrato	56
Valdeolmillos	56
TOTAL	102.474

Fuente: Padrón Municipal. Instituto Nacional de Estadística (INE).

Tabla 2. Población municipios vallisoletanos del corredor Valladolid – Palencia en 2023.

MUNICIPIO	POBLACIÓN
Valladolid	297.459
Laguna de Duero	22.672
Arroyo de la Encomienda	21.946
Cistérniga	9.182
Tudela de Duero	8.780
Zaratán	6.342
Aldeamayor de San Martín	6.035
Simancas	5.493
Cigales	5.360
Santovenia de Pisuerga	4.636
Boecillo	4.297
Renedo de Esgueva	3.936
Cabezón de Pisuerga	3.823
Villanubla	2.911
Viana de Cega	2.255
Fuensaldaña	2.076
Valdestillas	1.583
Villanueva de Duero	1.235
Pedraja de Portillo, La	1.175
Valoria la Buena	704
Mucientes	667
Geria	486
Cubillas de Santa Marta	389
Castronuevo de Esgueva	387
Ciguñuela	356
Trigueros del Valle	322
Wamba	303
Robladillo	90
San Martín de Valvení	89
TOTAL	414.989

Fuente: Padrón Municipal. Instituto Nacional de Estadística (INE).

Las tablas de población de los municipios del corredor tanto vallisoletanos como palentinos con los datos obtenidos del Padrón Municipal (INE, 2023), nos permite ver cuál es la proporción de población del corredor Valladolid-Palencia respecto al total de la región.

Los municipios palentinos que forman parte del corredor cuentan con un total de 102.474 habitantes, mientras que los municipios vallisoletanos concentran 414.989 habitantes. En total los municipios del corredor suman 517.463 habitantes lo que representa el 21% de la población total de Castilla y León (2.389.959 habitantes) (tablas 1 y 2).

Por lo que se refiere al peso del corredor sobre sus respectivas provincias, la población residente en los municipios que lo integran equivale al 76,2% de los habitantes de las provincias de Valladolid y Palencia (678.823). Esto indica que más de tres cuartas partes de la población de las provincias de Valladolid y Palencia, reside en alguno de los municipios que conforman el corredor, siendo éste un dato de gran relevancia que nos muestra la elevada capacidad de concentración de población.

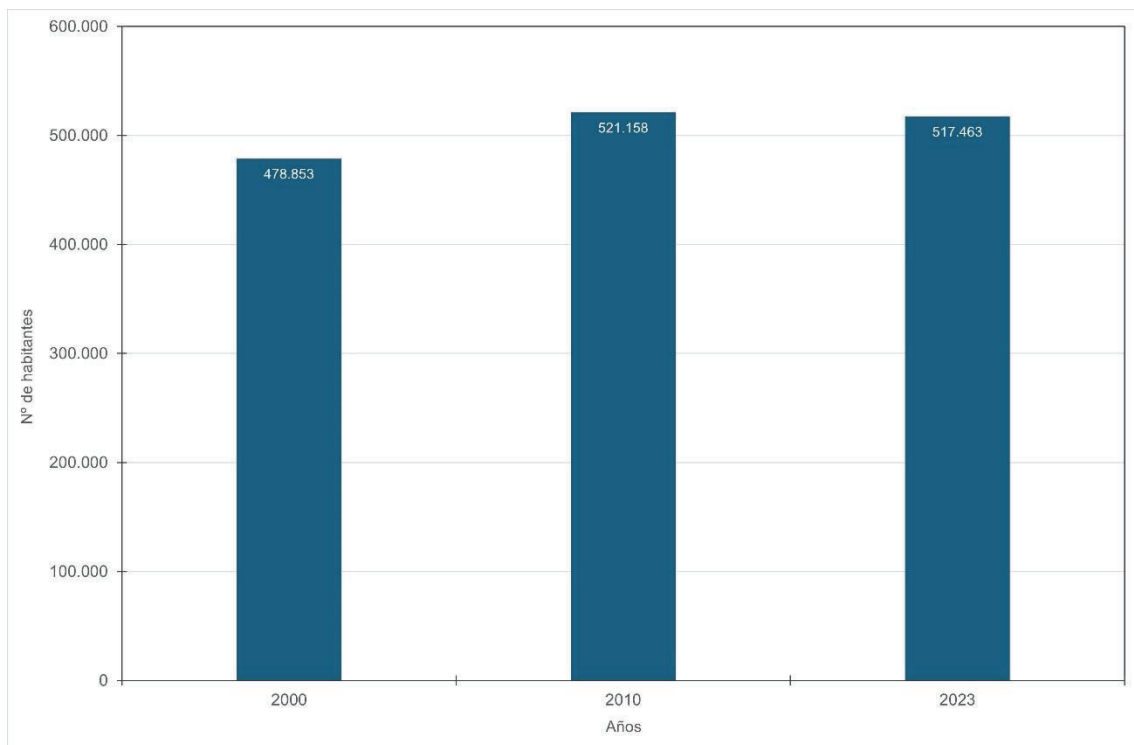
Asimismo, basándonos en los datos poblacionales del INE comprendidos en los años 2000, 2010 y 2023 de los municipios del corredor Valladolid – Palencia, se ha llevado a cabo un análisis de la evolución de la población, con la finalidad de percibir si hubo un aumento o disminución de la misma en nuestra área de estudio y su posible causa.

Para ello se han recopilado del INE el número de habitantes total por cada municipio que forma el corredor Valladolid-Palencia en los años 2000, 2010 y 2023, obteniendo un total de 478.853 habitantes en el corredor en el año 2000, 521.158 habitantes en 2010 y los últimos datos del 2023 con 517.463 habitantes (figura 5).

La década que comprende los años 2000-2010 experimentó un aumento en su población, concretamente una suma de 42.305 habitantes, no obstante, los trece años posteriores a partir del 2010, ocurrió lo contrario, con una importante disminución de población, incluso en términos negativos, de 3.695 habitantes menos, situándose en

38.610 ciudadanos más en el año 2023 respecto al primer año de referencia, los años 2000.

Figura 5. Gráfico evolución de la población de los municipios del Corredor Valladolid – Palencia en los años 2000, 2010 y 2023.



Fuente: Población por municipios. Instituto Nacional de Estadística (INE). Elaboración propia.

La estratégica ubicación del corredor hizo que la propia industria en sus inicios buscara operar en las proximidades de las principales carreteras, las cuales conectan el territorio fácilmente, como fue el caso de la A-62. Complejos industriales localizados en los entornos de las principales ciudades, siendo extensos territorios donde emplazarse, además de la capacidad de beneficiarse de las infraestructuras de las ciudades en sus actividades. La concentración de población en las ciudades y municipios próximos genera una importante disponibilidad de mano de obra, colaborando asimismo en el desarrollo de la zona.

El inicio de la industrialización del área de estudio, la llegada del ferrocarril, la creación

de los Talleres Renfe o las factorías de Renault en ambas provincias, dieron lugar al surgimiento de los primeros núcleos residenciales con fines productivos, lo que atrajo a un gran número de población entorno a él, convirtiéndose en una de las zonas más dinámicas y con mayor tráfico de mercancías y personas entre las ciudades de Valladolid y Palencia.

El corredor por su gran accesibilidad y competencias especializadas, es el factor que explica la localización de las actividades productivas, prevaleciendo las actividades industriales y logísticas. La oferta de suelo industrial y la progresiva ocupación de los polígonos industriales vinculados a las vías de transporte, actúan también como agentes de transformación y desarrollo de los espacios industriales.

La dimensión de los núcleos de población marca la estructura demográfica que posee el corredor Valladolid-Palencia, siendo los extremos de las dos áreas urbanas, donde menos se concentra la población, originándose un corte demográfico, caracterizado por municipios de escaso tamaño, que apenas llegan a los 400 habitantes. mientras que, en el medio de este, donde más población se concentra debido a su cercanía las principales áreas urbanas.

El crecimiento de las ciudades en más de dos décadas fue de tal magnitud, que su entorno se queda limitado a unos escasos municipios del corredor que sobrepasen los 200 hab./km², como es el caso de Venta de Baños en Palencia con 448 hab./km², Arroyo de la Encomienda (1.682,93 hab./km²) y Zaratán (317,1 hab./km²) en Valladolid, como espacios que conforman el siguiente escalón demográfico posterior a las ciudades, distinguido por su densidad y tipología urbana. Estos dos últimos municipios son los que más se ha experimentado el aumento de población (un 254% y 250% respectivamente), sobre todo entre los años 2000 y 2010, ambos en la carretera E-80 situados al margen oeste y sur de la capital de Valladolid.

La expansión inmobiliaria de esta primera década y la consecuente creación de viviendas en las ciudades cabecera, ha sometido el desarrollo de la peri-urbanización, creándose un alfoz de tipo residencial dependiente de la urbe central, primando la

centralidad y ampliando el territorio de lo urbano, siendo las capitales de provincia las que pierden población relativamente y tienden a la discontinuidad en sus límites, que es el momento donde la accesibilidad del corredor formó una parte decisiva.

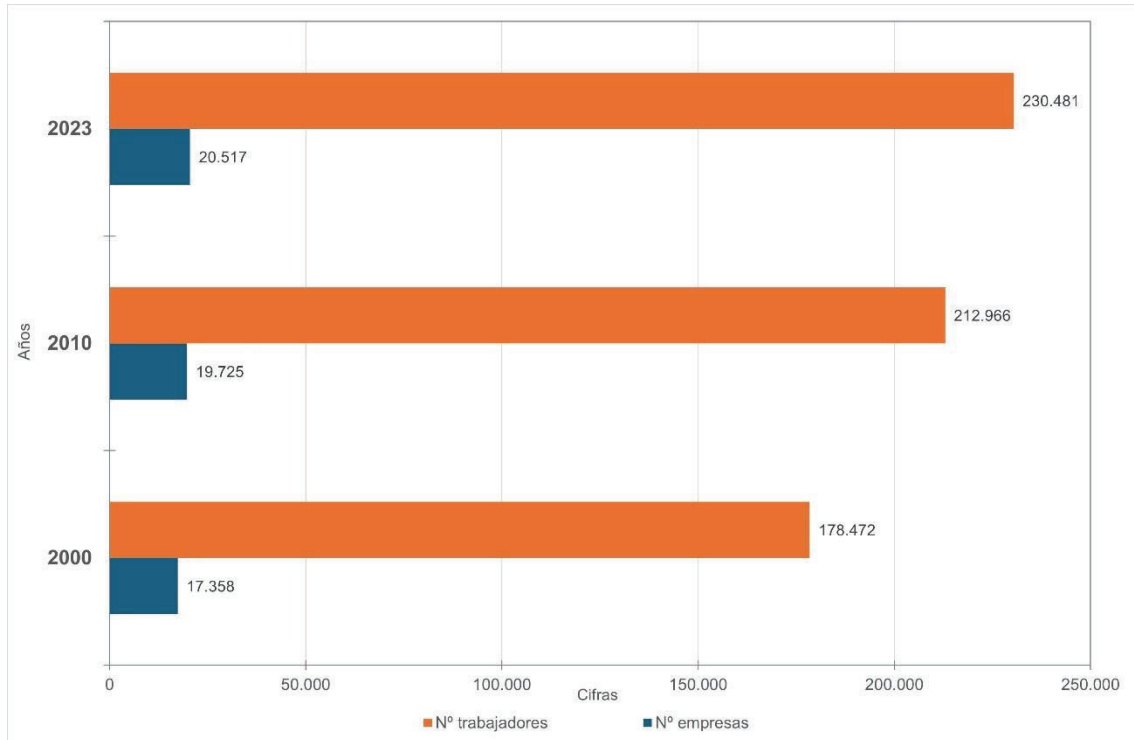
Ya en la última década (2010-2023), la crisis inmobiliaria española, en el periodo desde 2008 al 2013, provocó una disminución en el consumo, la bajada de los salarios y la reducción del número de empleos, aumentando el desempleo hasta el 22,9% en 2013.

Esto llevó consigo un aumento del nivel de pobreza y desigualdad social, la reducción de volumen de negocios de las empresas, la disminución de la inversión y de los niveles de producción, así como el cierre de numerosas empresas y la destrucción de empleo.

Esto a su vez afectó al volumen de población de los municipios en este caso del corredor Valladolid-Palencia, que, como ya se ha comentado, experimentó una bajada en su población de 3.695 habitantes, dado que, al verse afectada la actividad económica de la zona, también influyó en el número de empleados, siendo motivo de migración hacia áreas urbanas más dinámicas, en busca de nuevas oportunidades laborales y mejora de la calidad de vida fuera del corredor, siendo el desempleo una debilidad en la economía del área de estudio.

La evolución del número total de empresas y trabajadores de los municipios que conforman el corredor Valladolid – Palencia en los años 2000, 2010 y 2023, ha ido progresivamente en aumento durante estos 23 años, sin datos en negativo respecto a años anteriores (figura 6).

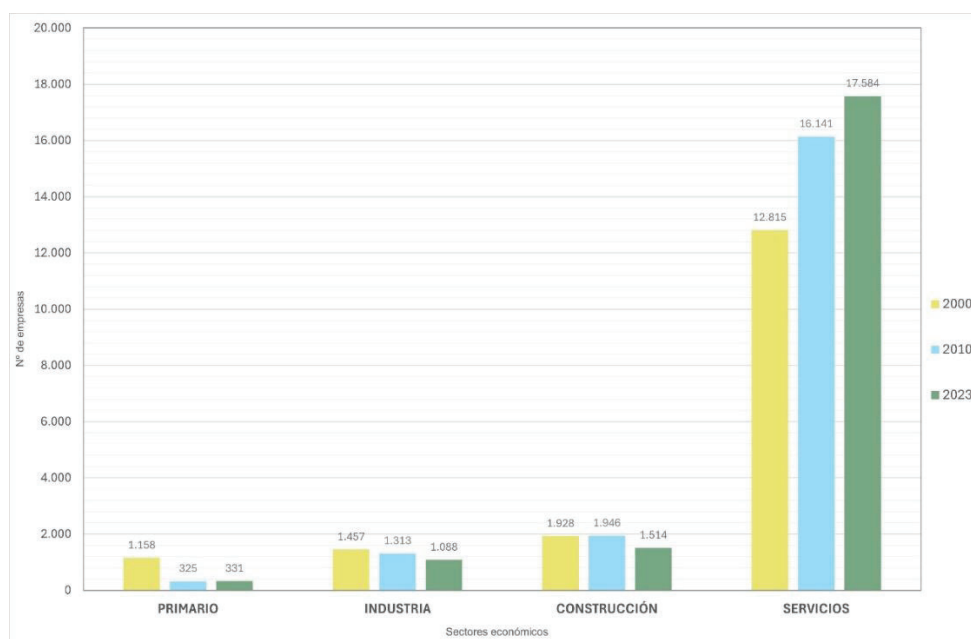
Figura 6. Evolución del número total de empresas y trabajadores en los municipios del corredor Valladolid-Palencia en los años 2000, 2010 y 2023.



Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS). Elaboración propia.

En el año 2000 el corredor Valladolid-Palencia agrupaba un total de 17.358 empresas, concretamente de los municipios de Valladolid 13.484 negocios y de los de Palencia 3.874 entidades. Diez años después, en 2010, había 19.725 empresas, 2.367 empresas a mayores, repartidas entre 15.549 de la provincia de Valladolid y 4.176 de la provincia de Palencia y por último, en el año 2023, aumentaron, aunque en menor medida a 792 empresas, quedándose así con 20.517 empresas en el corredor, 16.435 pertenecientes a municipios vallisoletanos y 4.082 a palentinos.

Figura 7: Evolución del número de empresas del corredor Valladolid - Palencia según sectores económicos en los años 2000, 2010 y 2023.



FUENTE: Datos de la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS). Elaboración propia.

A partir de los datos de la figura 7 por ramas de actividad económica, se obtiene que, en el año 2000, el sector más importante dentro del primario fue la agricultura, ganadería, caza y servicios relacionados con las mismas. A su vez, en la rama industrial, el sector que más destaca es el dedicado a la industria de la alimentación. Por último, en la rama destinada a los servicios, el comercio al por menor, excepto de vehículos de motor y motocicletas.

Del mismo modo para el año 2010, en el sector primario es la agricultura, ganadería, caza y servicios relacionados con las mismas el sector predominante. En el caso de la industria, el sector dedicado a la fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo, en la rama de la construcción destacan las actividades de construcción especializadas, y en el campo de los servicios, una vez más, comercio al por menor, excepto de vehículos de motor y motocicletas.

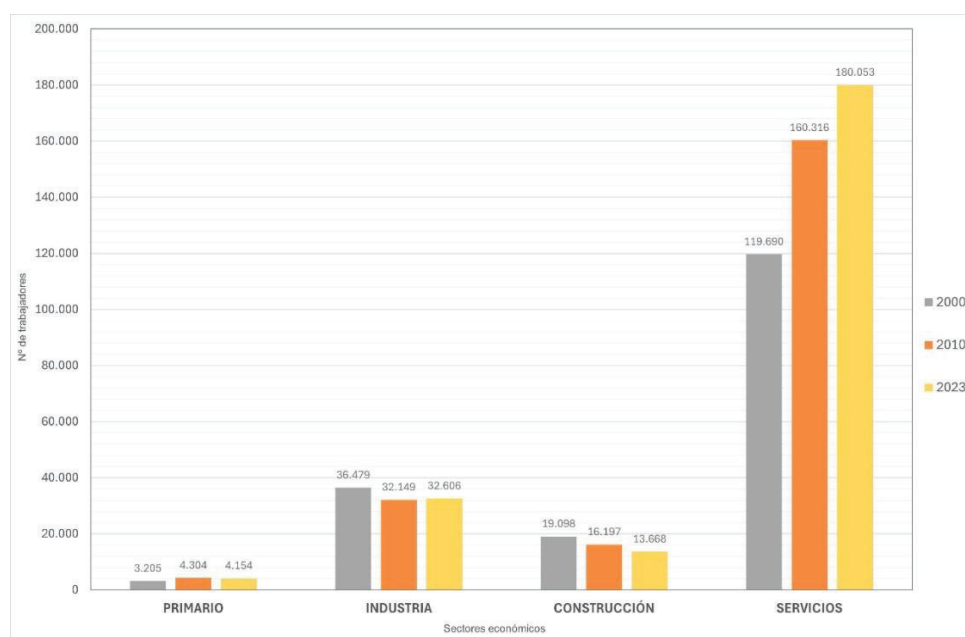
Actualmente, los datos más recientes del año 2023 muestran que dentro de la rama del

primario, vuelve a ser predominante la agricultura, ganadería, caza y servicios relacionados con las mismas. En la rama industrial, la fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques. Y dentro de los servicios, igualmente el comercio al por menor, excepto de vehículos de motor y motocicletas y con muy escasa diferencia, las actividades sanitarias.

Con respecto al número de trabajadores existentes en el corredor Valladolid-Palencia en el año 2000, había 178.472 trabajadores afiliados a la Seguridad Social, 141.003 los pertenecientes a Valladolid y 37.469 a los municipios del corredor palentinos (figura 8).

En el año 2010, había un total de 212.966 trabajadores, aumentando la cifra anterior en 34.494 empleados, de los cuales, 44.787 pertenecían a los municipios palentinos y el restante, 168.179 trabajadores a la provincia de Valladolid. Por último, en cuanto a los trabajadores en el año 2023, vuelve aumentar la cifra a 230.481 aunque en menor cantidad respecto a la anterior década, no obstante, son datos muy positivos con el transcurso del tiempo.

Figura 8: Evolución del número de trabajadores del corredor Valladolid - Palencia según sectores económicos en los años 2000, 2010 y 2023



FUENTE: Datos de la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS). Elaboración propia.

El perfil económico del corredor ha cambiado desde el año 2000 hasta 2023. Aunque haya mayor número de empresas y de trabajadores en general, cada vez hay menos actividad primaria, industrial y de construcción, en cambio, las actividades de servicios han aumentado.

El corredor, desde el punto de vista económico, tiene más peso, la concentración de actividades, de empresas y de trabajadores en los municipios del corredor, por su cercanía a las ciudades, cada vez es mayor, pero está cambiando el perfil productivo. La industria, progresivamente más terciarizada, concentra menor número de empresas y trabajadores, si bien sigue representando una actividad fundamental dentro del corredor.

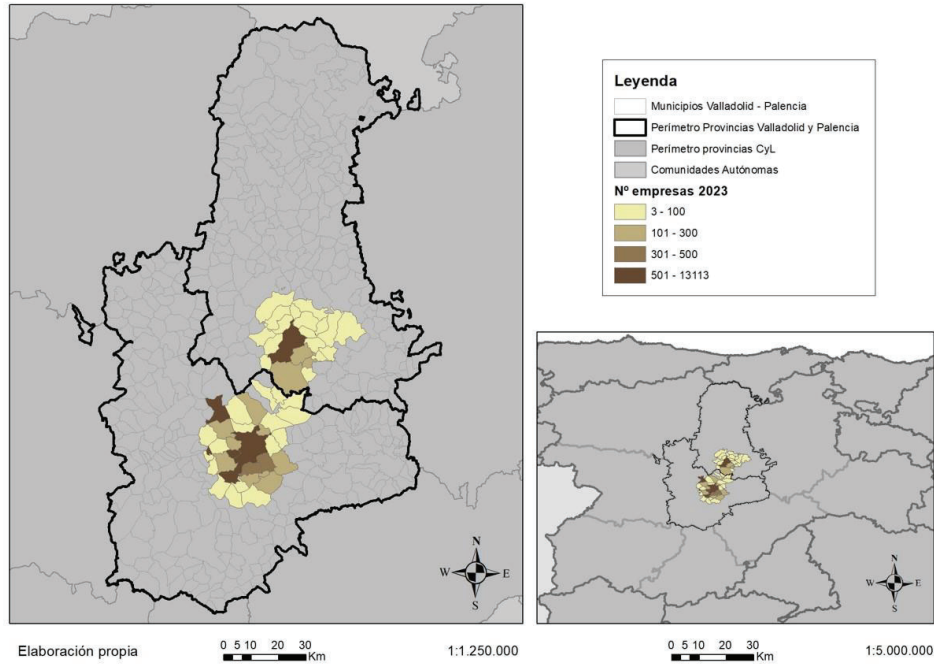
Las cifras obtenidas de la industria no reflejan como tal que haya sufrido una disminución en su actividad, sino que se ha reorganizado una parte del empleo que anteriormente computaba y se registraba como empleos industriales en la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE). La tendencia de la industria es que haya menos trabajadores por el proceso de terciarización, los procesos de automatización y robotización, entre otros, que conllevan a que haya un menor número de empleados en fábricas y los existentes, sean más cualificados.

No obstante, la industria sigue teniendo una representación muy importante en el corredor, como se explicará en el capítulo 5 dedicado al análisis de la industria en el corredor Valladolid-Palencia.

La figura 9 cartografía la distribución de las empresas en los municipios que configuran el corredor Valladolid-Palencia con datos del año 2023. Los municipios que mayor número de empresas concentran son las capitales de provincia, Palencia con 3.265 negocios y Valladolid con 13.113 empresas. Por el contrario, Robladillo, municipio de la provincia de Valladolid, es el que menor número de empresas alberga, concretamente con tres, al igual que Reinoso de Cerrato y Valdeolmillos, municipios palentinos (tabla 3). En él se observa cómo esa distribución prevalece más en los municipios del centro del corredor, junto a las capitales de provincia y áreas urbanas, por su mayor dinamismo y cercanía a las vías de comunicación, entre otros, dejando a los extremos donde menor

cantidad de entidades se hallan.

Figura 9. Mapa de la distribución de empresas de los municipios del corredor Valladolid – Palencia en 2023.



Fuente: Datos de la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS).

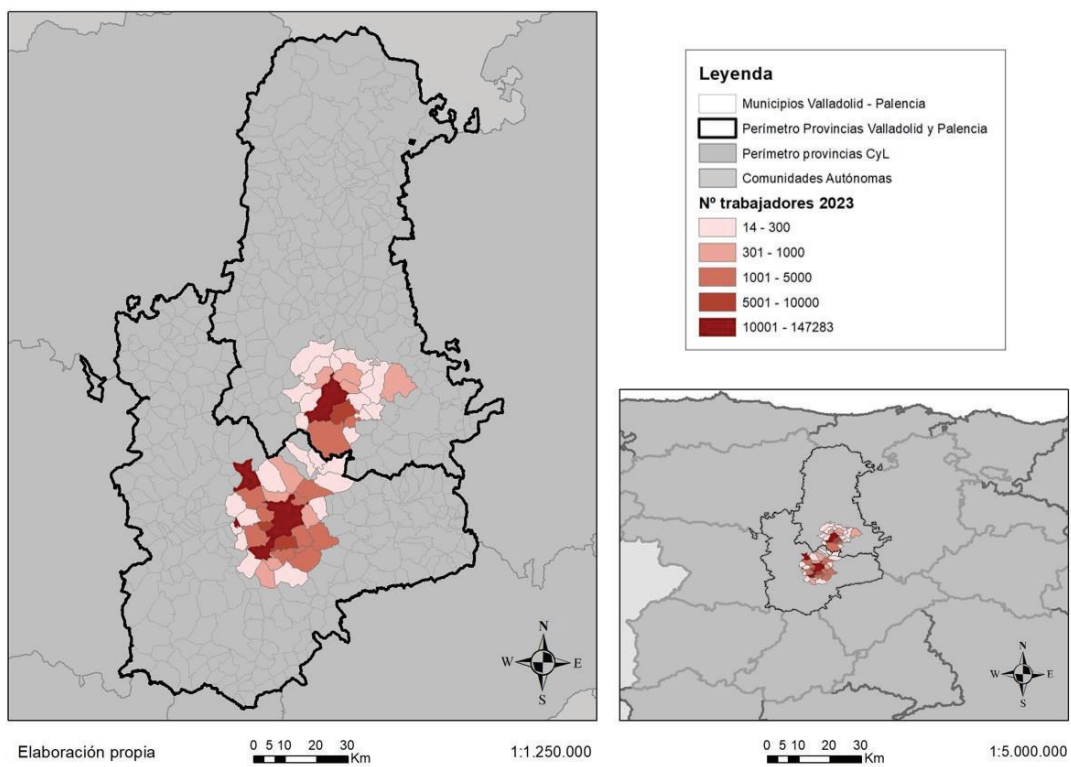
Tabla 3. Número de empresas por municipios del corredor en 2023

MUNICIPIO	Nº EMPRESAS
Valladolid	13.113
Palencia	3.265
Arroyo de la Encomienda	537
Laguna de Duero	463
Cistérniga	311
Simancas	236
Zaratán	230
Tudela de Duero	215
Villamuriel de Cerrato	205
Boecillo	201
Santovenia de Pisuerga	200
Aldeamayor de San Martín	178
Venta de Baños	177
Villanubla	116
Cigales	110
Dueñas	104
Cabezón de Pisuerga	87
Renedo de Esgueva	72
Villalobón	61
Grijota	51
Valdestillas	51
Fuensaldaña	48
Vaiana de Cega	46
Torquemada	42
Villanueva de Duero	33
Mucientes	31
Monzón de Campos	27
Becerril de Campos	25
Pedraja de Portillo, La	25
Genia	24
Valoria la Buena	24
Fuentes de Valdepero	23
Cubillas de Santa Marta	23
Magaz de Pisuerga	20
Ciguñuela	17
Husillos	15
Villaumbrales	14
Villamartín de Campos	13
Castronuevo de Esgueva	13
Trigueros del Valle	12
Tariego	9
Autila del Pino	8
San Martín de Valvení	8
Wamba	8
Villamediana	7
Soto de Cerrato	6
Santa Cecilia del Alcor	4
Reinoso de Cerrato	3
Valdeolmillos	3
Robladillo	3
TOTAL	20.517

Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS).

Así pues, al igual que sucede en el número de empresas, los municipios que mayor número de trabajadores tienen son las capitales de provincia, Palencia con 32.991 empleados entre sus 3.265 empresas y Valladolid con 147.283 trabajadores distribuidos en sus 13.113 empresas y, por el contrario, el municipio vallisoletano de Robladillo, es el que menor número de trabajadores dispone, concretamente 14 (tabla 4). Semejante distribución, en el que prevalecen más trabajadores en los municipios del centro del corredor, junto a las capitales de provincia y áreas urbanas, siendo los municipios de los extremos del corredor donde menor cantidad de trabajadores hay y asimismo de número de empresas (figura 10).

Figura 10. Mapa de la distribución del número de trabajadores de los municipios del corredor Valladolid – Palencia en 2023.



Fuente: Datos de la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS).

Tabla 4. Número de trabajadores por municipios del corredor Valladolid - Palencia en 2023.

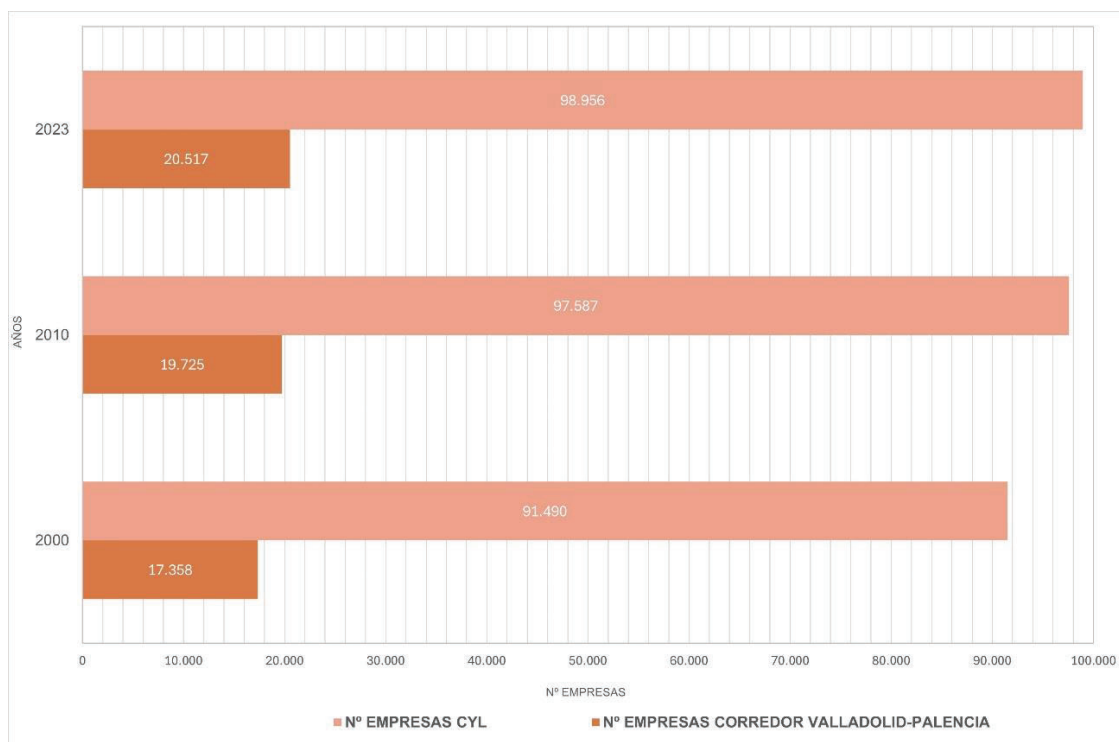
MUNICIPIO	Nº TRABAJADORES
Valladolid	147.283
Palencia	32.991
Arroyo de la Encomienda	7.375
Villamuriel de Cerrato	5.384
Laguna de Duero	5.363
Boecillo	4.015
Venta de Baños	3.199
Cisterniga	2.723
Aldeamayor de San Martin	2.431
Dueñas	2.326
Zaratan	2.317
Tudela de Duero	1.729
Santovenia de Pisuerga	1.567
Simancas	1.513
Villanubla	1.304
Cabezón de Pisuerga	1.069
Cigales	930
Rebedo de Esgueva	667
Grijota	635
Fuensaldaña	578
Villalobón	495
Valdestillas	389
Viana de Cega	372
Torquemada	350
Fuentes de Valdepero	312
Pedraja de Portillo, La	259
Magaz de Pisuerga	258
Monzón de Campos	235
Villanueva de Duero	235
Valoria la Buena	215
Becerril de Campos	193
Geria	191
Mucientes	182
Cubillas de Santa Marta	175
Villaumbrales	159
Villamartin de Campos	144
Cigufuella	123
Castro nuevo de Esgueva	121
Husillos	97
Trigueros del Valle	88
Autilla del Pino	81
Tariego	79
Villamediana	74
Wamba	56
Soto de Cerrato	55
San Martín de Valvení	48
Valdeolmillos	30
Santa Cecilia del Alcor	29
Reinoso de Cerrato	23
Robladillo	14
TOTAL	230.481

Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS).

A modo de síntesis, la evolución del perfil de las empresas y por consiguiente, de sus trabajadores en el corredor Valladolid – Palencia desde los años 2000 hasta 2023, ha experimentado alteraciones, pasando de un modelo más tradicional formado por los principales sectores económicos, a una diversidad de actividades empresariales más especializadas, innovadoras y tecnológicas, orientándose hacia sectores competitivos, como es el caso del sector industrial. Por ello, hay mayor capacidad de empresas y de trabajadores conforme han pasado los años, reforzándose el perfil industrial del corredor respecto a las provincias de referencia y de la Comunidad.

Por este motivo, se ha llevado a cabo la relación del número total de empresas y trabajadores del corredor Valladolid – Palencia, respecto al total de empresas y trabajadores de las provincias de Valladolid y Palencia y de la Comunidad, con la finalidad de observar qué porcentaje tiene el corredor sobre su conjunto y si el compuesto del corredor es influyente o no sobre su total.

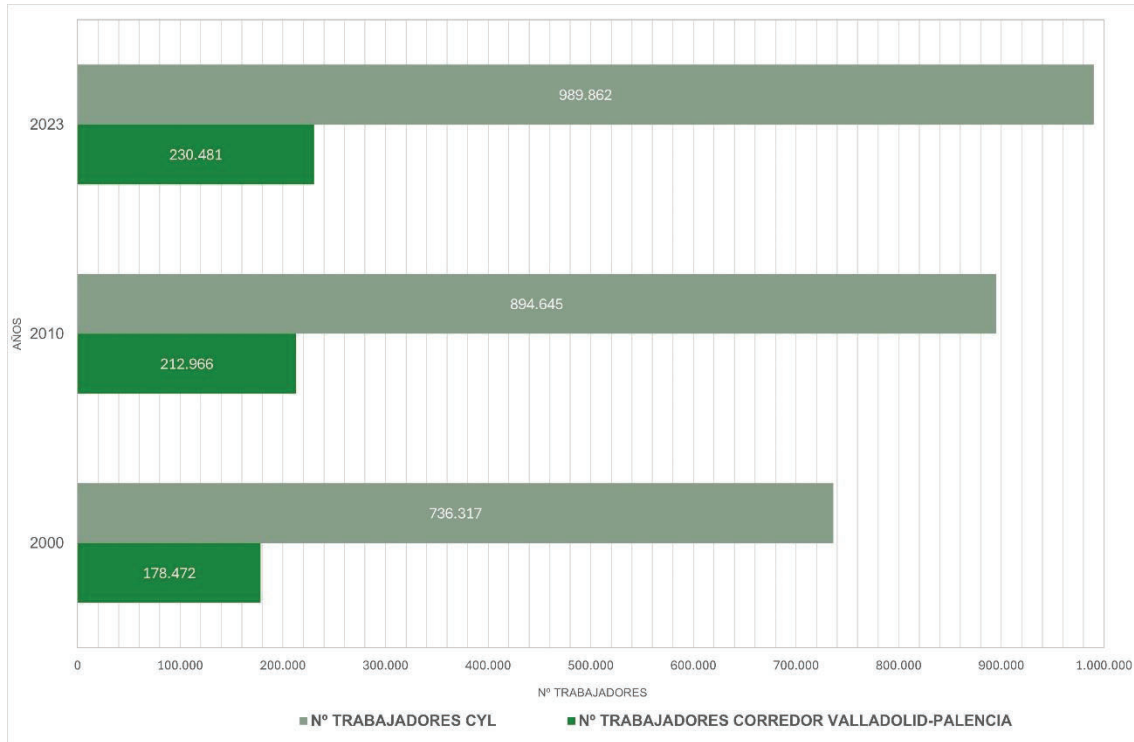
Figura 11: Número de empresas del corredor Valladolid – Palencia sobre el total de empresas de Castilla y León en los años 2000, 2010 y 2023.



Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS). Elaboración propia.

En primer lugar, como se ve en la figura 11, en el año 2000 había 17.358 empresas en el corredor, de un total de 91.490 en toda Castilla y León, siendo las empresas del corredor, casi un 19% del total de empresas castellanoleonesas, mientras que en el año 2010, con 19.725 empresas que disponía el corredor y en Castilla y León 97.587, supuso que el corredor fuera el 20,2% de las empresas que contenía la Comunidad. Mismo caso en el año 2023, teniendo el corredor 20.517 empresas dentro de los 98.956 negocios que tiene la Comunidad, conllevando a ser un 20,7% las empresas del corredor sobre el total de Castilla y León.

Figura 12: Número de trabajadores del corredor Valladolid – Palencia sobre el total de trabajadores de Castilla y León en los años 2000, 2010 y 2023.



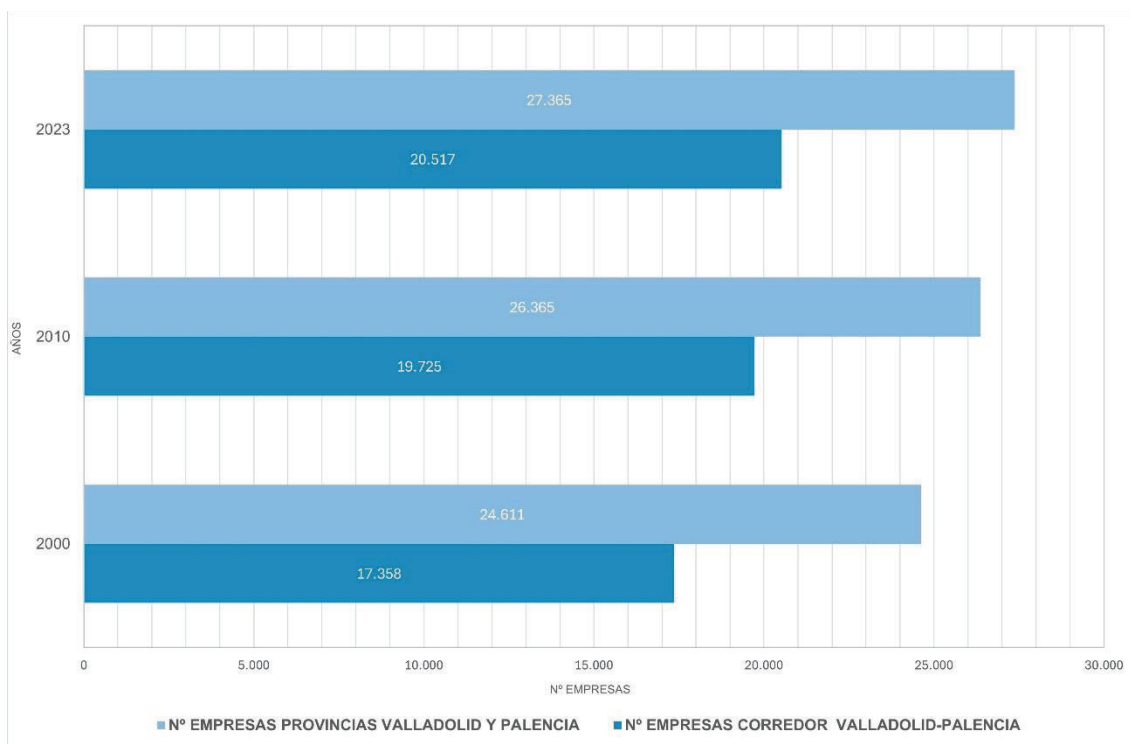
Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS). Elaboración propia.

En cuanto al número de trabajadores del corredor respecto al total de trabajadores de Castilla y León, tenemos representado en la figura 12, que en el año 2000, el corredor tenía 178.472 empleados dentro de los 736.317 que disponía la Comunidad, siendo un 24,2% sobre el total de ésta, casi una cuarta parte de lo que supone el 100% de los trabajadores.

En el año 2010, con 212.966 empleados en el corredor y 894.645 en la región, el corredor Valladolid-Palencia suponía el 23,8% de los trabajadores sobre el total de la Comunidad, algo menos en proporción al primer año de estudio. Y por último, el año 2023, de un total de 989.862 trabajadores que tiene Castilla y León, 230.481 forman parte de los municipios del corredor, un 23,5% del total. Mismo caso que en el año 2010, la proporción de empresas del corredor respecto Castilla y León es cada vez menor (figura 12).

En ambos casos, son datos significativos, ya que más del 20% de empresas y empleados que tiene la Comunidad en los tres años de referencia, forman parte de los 50 municipios que forman el corredor Valladolid-Palencia. Es decir, 50 municipios únicamente aglutinan el 20% de las empresas y trabajadores de la Comunidad, mientras que los 2.198 municipios restantes de la Comunidad albergan el 80% restante, hecho que es representativo.

Figura 13: Número de empresas del corredor Valladolid – Palencia sobre el total de empresas de las provincias de Valladolid y Palencia en los años 2000, 2010 y 2023.

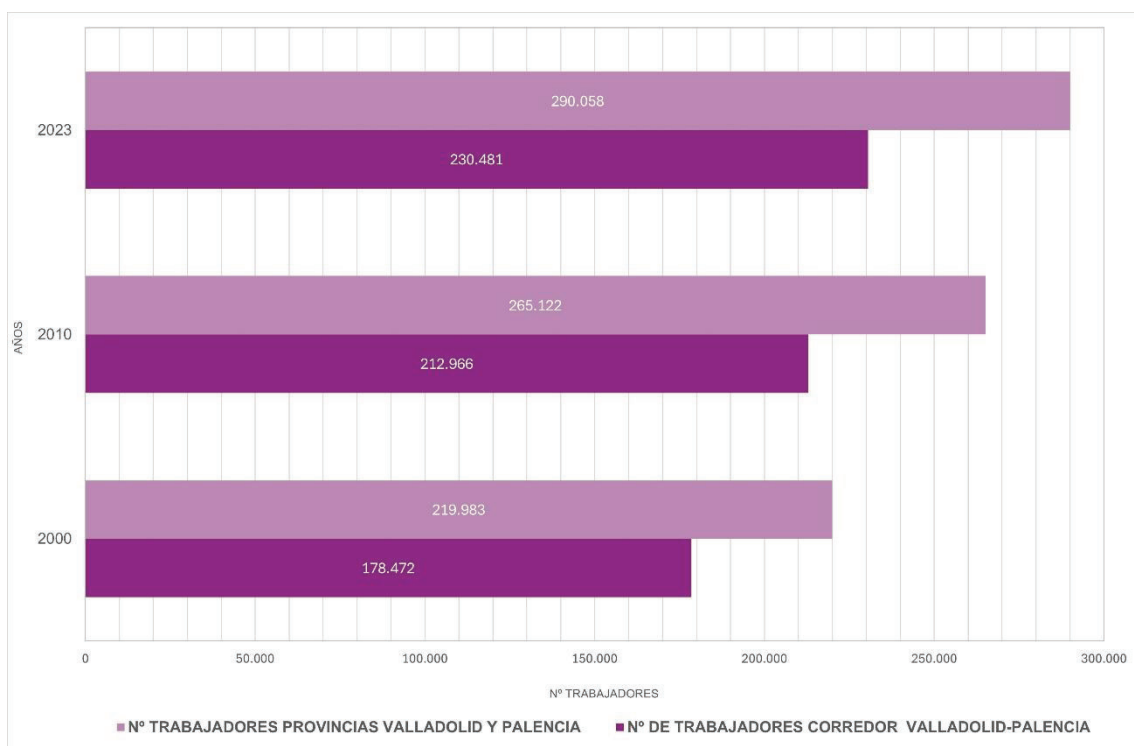


Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS). Elaboración propia.

Por otra parte, se hallan el número total de empresas del corredor respecto al número total de empresas conjunto de las provincias de Valladolid y Palencia, un análisis en menor escala, y más destacado, donde podemos observar en la figura 13, que de 24.611 empresas que tienen las provincias de Valladolid y Palencia en el año 2000, 17.358 forman parte de los municipios del corredor, siendo ese un 70,5% lo que supone el corredor sobre las provincias. Igual sucede en la década de después, 26.365 empresas en las provincias de Valladolid y Palencia, que entre ellas, 19.725 provienen de los

municipios del corredor, un 74,8% del total. Así pues en 2023, hay 20.517 empresas en el corredor de un total de 27.365 que poseen las provincias de Valladolid y Palencia, de igual manera que en los años pasados, conforman un 74,9% del total de empresas vallisoletanas y palentinas. Cifras que van en constante aumento en el transcurso del tiempo.

Figura 14: Número de trabajadores del corredor Valladolid – Palencia sobre el total de trabajadores de las provincias de Valladolid y Palencia en los años 2000, 2010 y 2023.



Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS). Elaboración propia.

Algo similar sucede con el número de trabajadores representado en la figura 14, de un total de 219.983 trabajadores que tienen las provincias de Valladolid y Palencia en el año 2000, 178.472 empleados provienen de los municipios del corredor, un 81,1% del total. En el año 2010, había en las provincias 265.122 trabajadores, de los cuales 212.966 eran del corredor, siendo un 80,3% del mismo, y por último en el año 2023, hay un total de 290.058 empresas en las provincias de Valladolid y Palencia, de las cuales, 230.481 son de los 50 municipios del corredor, lo que supone un 79,4% del total de las provincias.

Estos datos que relacionan los municipios del corredor con las provincias de Valladolid y Palencia, nos permite observar la importancia que tiene éste a nivel provincial, ya que el grueso de las empresas y del número de trabajadores procede principalmente de esos 50 municipios.

Por otra parte, entre las 5.000 mayores empresas de Castilla y León, 1.503 se encuentran en las provincias de Valladolid y Palencia, mientras que las localizadas en los municipios del corredor Valladolid – Palencia, suman 1.080 empresas, concretamente 875 pertenecientes a los municipios vallisoletanos del corredor y 205 a los municipios palentinos del corredor (tabla 5).

De este modo, el 21,6% son empresas ubicadas en el corredor Valladolid-Palencia sobre las 5.000 mayores empresas de Castilla y León, formando también el 71,8% las empresas del corredor sobre el total de las empresas de las provincias de Valladolid y Palencia (1.503 empresas). Continúan siendo datos significativos, lo que supone la influencia que ostentan las empresas del corredor Valladolid-Palencia en la Comunidad.

Tabla 5. Número de empresas, cifra de negocios y empleados de las 5.000 mayores empresas de Castilla y León

	Corredor Valladolid - Palencia	Provincias de Valladolid y Palencia	% Corredor sobre el total de las provincias
NÚMERO DE EMPRESAS	1.080	1.503	71,8%
CIFRA DE NEGOCIO	21.088,39	24.440,4	86,2%
EMPLEADOS	96.276	108.905	88,4%

Fuente: Las 5.000 mayores empresas de Castilla y León. Revista Castilla y León. Revista Económica. Año 2023. Elaboración propia.

Así pues se puede hacer un recuento del número de trabajadores y de la cifra de negocio que registran las empresas de los municipios del corredor respecto a las provincias de Valladolid y Palencia.

En primer lugar, las empresas del corredor que se encuentran dentro del ranking de las 5.000 mayores empresas, han generado un total de ventas de 21.088,3 millones de euros, lo que supone un 86,2% de las ventas totales que generaron juntas las provincias de Valladolid y Palencia (24.440,4) (tabla 5).

Del mismo modo, con el número de trabajadores, conservando las empresas del corredor un total de 96.276 trabajadores, lo que es también un 88,4% de los trabajadores de ambas provincias, con un total de 108.905 trabajadores (tabla 5). Una vez más los datos nos reflejan la importancia del corredor Valladolid – Palencia para el entorno y la región, siendo unas cifras más que favorables.

5. EL CORREDOR VALLADOLID-PALENCIA COMO EJE INDUSTRIAL

El sector industrial es una de las actividades económicas con mayor repercusión en la configuración territorial que, a su vez, está vinculada a los agentes sociales y económicos, las vías de comunicación, las estrategias espaciales de las empresas, los equipamientos tecnológicos, los procesos históricos y de expansión, que en su conjunto, reúnen una serie de factores que establecen los patrones de localización de actividades industriales en el territorio (Pascual, H., 2012).

El corredor industrial Valladolid – Palencia es reconocido como una de las áreas más desarrolladas y dinámicas desde el punto de vista industrial. Afianzado como eje estratégico, contribuye al desarrollo económico del territorio, generando numerosos empleos y capital a la región y promoviendo la innovación, aspecto clave para la dinamización de la economía local y regional.

5.1 Los factores de localización industrial.

El éxito del corredor industrial Valladolid – Palencia viene dado por su localización estratégica y por la variedad de vías de transporte que facilitan el traslado de personas y mercancías, permitiendo la conexión del norte con el sur y del mismo modo entre el este y oeste del territorio y el extranjero.

La A-62, comúnmente conocida como Autovía de Castilla, es la principal y fundamental vía de transporte que comunica las ciudades de Valladolid y Palencia, además de partir de ella una red de carreteras de segundo nivel, conectando áreas industriales aisladas, espacios rurales y ciudades de menor escala.

Aparte de los transportes por carretera, están las líneas de alta velocidad que comunican Madrid con las ciudades de Valladolid y Palencia, mediante la LAV Valladolid-Palencia-León, que de este modo, ofrece continuidad a la línea Madrid-Segovia-Valladolid, y asimismo, futuros empalmes hacia el País Vasco, Cantabria y Asturias.

Diseñado para el transporte de mercancías y pasajeros mejorando así el tiempo de viaje y capacidad logística a la hora de conectar la capital con el corredor industrial, y a su

vez, con puertos marítimos del norte y otras regiones industriales del país y de Europa.

Los principales motivos por los que las fábricas se ubican entorno al corredor, es debido a que las empresas situadas en las ciudades de Valladolid y Palencia se trasladan hacia los entornos periurbanos, buscando una mayor expansión, abaratar el coste del suelo y de su mantenimiento, su buena accesibilidad a las principales carreteras, y porque es un conjunto de infraestructuras que dan accesibilidad a las empresas.

Salen de la ciudad como soporte territorial a los procesos de desconcentración productiva desde las ciudades de Valladolid y Palencia, hacía principalmente, el corredor industrial, lo cual justifica el porqué de la existencia de la industria en el corredor. Esto hace que las áreas periurbanas sean más atractivas para las futuras empresas que busquen emplazarse en el corredor o establecer relaciones comerciales con el mismo.

Por otro lado, la existencia de industrialización local, las cuales no han partido de ninguna ciudad y son originarios de la zona, ya sean empresas de mayor o menor tamaño. Son industrias que se han desarrollado en esos territorios por parte de empresarios locales y están integradas en la economía local y en buena parte, son fruto de la tradición y práctica de la zona. Proporcionan oficio y especialización a la población local y de los alrededores, papel fundamental para el propio desarrollo del territorio. Ejemplo de ellas es la empresa de Grupo Siro, proveniente del municipio de Venta de Baños.

Ligadas a las empresas locales, son las empresas que posteriormente se implantaron en los municipios del corredor pero que no son naturales de esa zona, atraídos por las ventajas que le ofrece el corredor. Son tipos de empresas que responden al modelo de desconcentración de la industria de las áreas urbanas, como pequeños y medianos talleres que han nacido en los municipios del corredor o como otras empresas de mayor tamaño, que ya nacieron como empresas grandes en otros países y se instalaron en el corredor por las mismas razones. Es el caso de la empresa multinacional británica de embalaje DS Smith, situada una parte de su actividad en el municipio palentino de Dueñas.

Son dos procesos que se superponen: la robustez que poseen las ciudades de Valladolid y Palencia para la desconcentración de las actividades productivas hacia el corredor, y otro, es el propio dinamismo local del municipio en cuestión que generan empresas y puestos de empleo.

La dotación de suelo industrial con la presencia de polígonos industriales en toda la extensión del corredor industrial Valladolid - Palencia, lo enriquece aún más a la hora de captar y emplazar a nuevas empresas, además de ser una oportunidad para crecer económicamente, generando nuevos campos de inversiones, empleos y el fomento de la actividad empresarial del corredor facilitando la colaboración y logística entre las empresas. Entre ellos se encuentra el Polígono Industrial de Venta de Baños II, el Polígono Industrial Llanos de San Isidro ubicado en el término municipal de Dueñas, el Polígono Industrial Magaz de Pisuerga y por último el Área de actividades Canal de Castilla, localizado entre los municipios de Cabezón de Pisuerga, Cigales y Corcos del Valle.

5.2 La especialización industrial del corredor

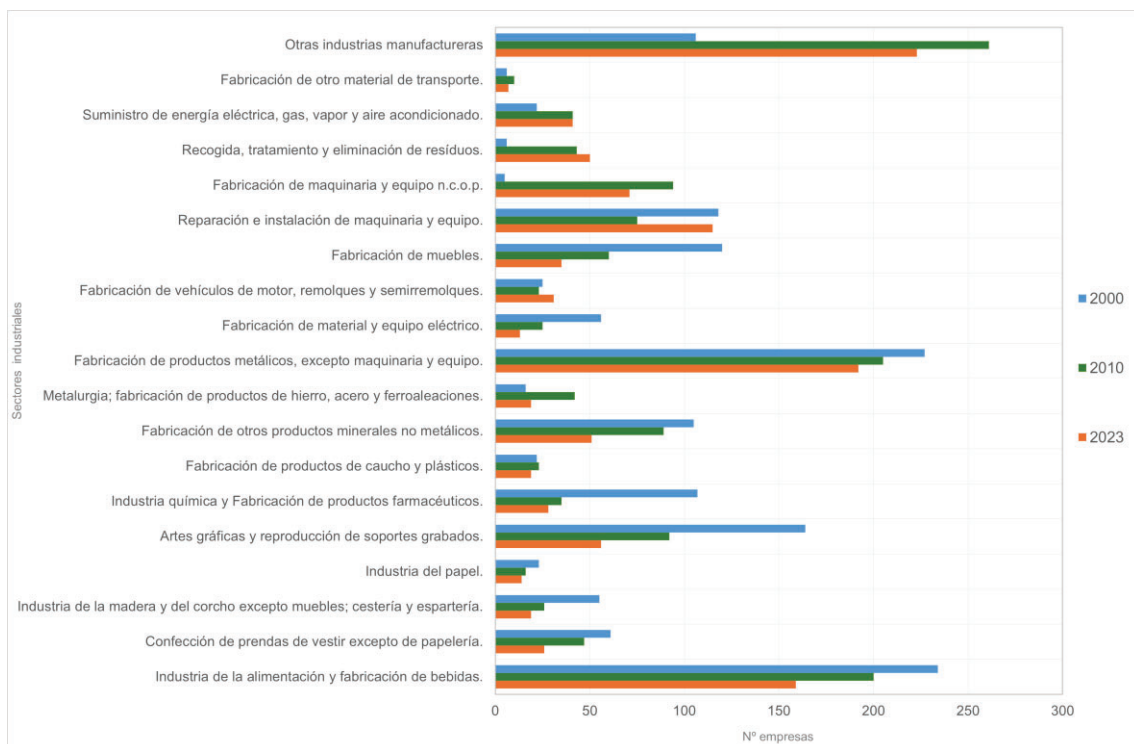
Entrando en más profundidad en la propia actividad industrial que retiene el corredor, se ha realizado un análisis del número de empresas y trabajadores, concretamente de las actividades industriales del grupo de la industria manufacturera, las cuales se sitúan entre el número 10 y 39 en la Clasificación CNAE-2009, de los años 2000, 2010 y 2023.

El objetivo es comprobar si la especialización industrial del corredor industrial de Valladolid – Palencia se mantiene inalterada desde el año 2000 o si, por el contrario, se han producido cambios en el transcurso del tiempo y en qué tipo de sector está basada su economía actualmente.

A esos efectos, tras elaborar la recopilación y su equivalencia en porcentaje sobre el total, se ha reordenado, en orden descendente, la clasificación, con lo que, la segunda mitad de ésta, estarían agrupados los sectores industriales bajo la denominación de

“Otras industrias manufactureras”, dado que dentro de los 29 sectores de la industria manufacturera, y tomando como referencia el número de trabajadores, tienen menor número de empleos industriales, puesto que no poseen la misma relevancia y carga de trabajo en el corredor que la primera mitad en la especialización del sector entorno a esos años.

Figura 15: Número de empresas según sectores industriales manufactureros en el corredor industrial Valladolid-Palencia en los años 2000, 2010 y 2023.



FUENTE: Datos de la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS). Elaboración propia.

El primer aspecto a considerar, es que en el año 2000 se parte de un número de 1.439 empresas en el corredor industrial Valladolid – Palencia, de la rama de la industria manufacturera y sus respectivos sectores industriales, mientras que una década después decae su número a 1.299 empresas e igual ocurre en 2023, concluyendo en 1.076 empresas de industria manufacturera en el corredor, lo que son 363 menos respecto al primer año de referencia.

El principal sector industrial manufacturero del corredor en el año 2000 se encuentra la industria de la alimentación y la fabricación de bebidas con 234 empresas entre ambas, suponiendo el 16,3% del total de las empresas existentes en el corredor. En segundo lugar, predomina el sector dedicado a la Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo, formado por 227 entidades, conformando un 15,8% del total, y después las artes gráficas y reproducción de soportes grabados, con 164 empresas, un 11,4% del total empresarial (figura 15).

De este modo le siguen los sectores dedicados a la fabricación de muebles, siendo 120 empresas (8,3% del total), la reparación e instalación de maquinaria y equipo 118 empresas (8,2% del total), a continuación la industria química junto a la fabricación de productos farmacéuticos reuniendo 107 empresas (7,4% del total), 105 empresas dedicadas a la fabricación de otros productos minerales (7,3% del total), 61 dedicadas a la confección de prendas de vestir (4,2% del total), a la fabricación de material y equipo eléctrico unas 56 empresas (3,9% del total), 55 a la industria de la madera y del corcho excepto muebles; cestería y espartería (3,8% del total), 25 a la fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques (1,7% del total), 23 empresas a la industria del papel (1,6% del total), a la fabricación de productos de caucho y plásticos 22 empresas (1,5% del total) y 16 empresas destinadas a la Metalurgia; fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones (1,1% del total) (figura 15).

El conjunto denominado “Otras industrias manufactureras” en el año 2000, comprende un total de 106 empresas, lo que supone un 7,4% del total empresarial de la zona, en el cual se encuentran algunos de los siguientes sectores industriales: industria de textil; fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos; por empresas de captación, depuración y distribución de agua; industria del cuero y del calzado; Coquerías y refino de petróleo; la industria del tabaco; de recogida y tratamiento de aguas residuales, y por último, el sector de fabricación de otro material de transporte, actividades de descontaminación y otros.

Esta tendencia en 2010 como 2023 se mantiene en cierto modo, puesto que el sector dedicado a la fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo, que en

el año 2000 se encontraba como segunda especialidad del corredor, en el 2010 es la principal, con 205 empresas, representando un 15,8% del total.

Sector posterior a él, se encuentra la industria de la alimentación que pasa a segundo lugar, con 200 empresas (un 15,4%), y el sector que apenas formaba el 0,4% del total empresarial con 5 empresas en el año 2000, la fabricación de maquinaria y equipo n.c.o.p, una década después, se posiciona en tercer lugar con 94 sociedades (7,24% del total), lo que hace conjeturar que la especialización industrial del corredor va evolucionando y transformándose (figura 15).

Lo mismo ocurre en el año 2023, siendo la principal actividad el sector de fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo, reduciéndose a 192 empresas, un 17,8% del total, después la industria de la alimentación, con 159 empresas, significando un 14,85% del total y, por último, a diferencia del año 2010 que se situaba en sexto lugar según su volumen en los sectores industriales, en 2023 está tercero el de reparación e instalación de maquinaria y equipo, con 115 empresas dedicadas a ello, lo que supone un 10,7% del total empresarial del corredor en este año (figura 15).

Figura 16. Número de trabajadores según sectores industriales manufactureros en el corredor industrial Valladolid-Palencia en los años 2000, 2010 y 2023.



FUENTE: Datos de la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS). Elaboración propia.

Con respecto a los trabajadores, partiendo con que el número total de trabajadores industriales manufactureros va disminuyendo con los años, empezando en el año 2000 con 36.314 trabajadores, pasando por 32.010 en el 2010 y un pequeño repunte en el año 2023 situándose en los 32.487 empleados.

En este caso se produce similar en los tres años analizados, sobre todo en los sectores donde hay mayor número de trabajadores en el corredor. El principal sector donde más volumen de trabajadores hay, es el dedicado a fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques, que, a diferencia de la cantidad de empresas que hay de esta actividad, es el sector de entre todos, que más empleados mantiene, aunque en descenso, con 12.275 empleados en el 2000 (33,8%), 10.722 en el 2010 (33,5% del total) y en el 2023, 8.794 empleados (27,1% del total) (figura 16).

Seguido del sector de la industria de la alimentación y fabricación de bebidas, con 4.812 trabajadores en el 2000 (13,3%), en el 2010 con 5.014 ocupados (15,7%) y en el 2023 subiendo el número una vez más a 5.390 empleados (16,6% del total). Junto a este, el sector de fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo, similar al anterior, aumentando su volumen progresivamente, el cual en el año 2000 tenía unos 2.559 trabajadores (7% del total), en el año 2010, 3.020 asalariados (9,4% del total) y ya por último en el año 2023, con 3.373 empleados (10,4% del total) (figura 16).

En cuanto al conjunto de sectores denominados “Otras industrias manufactureras”, en él se encuentran los mismos sectores industriales que en el caso de las empresas, pero con datos que aluden al número de trabajadores.

En base a esto, se deduce que la especialidad industrial del corredor en general, respecto al año 2000 al 2023, se mantiene similar, ya que los sectores dedicados a la industria de la alimentación y a la fabricación de productos metálicos excepto maquinaria y equipo, siguen teniendo una gran relevancia en las empresas del corredor. No obstante, hay ciertos sectores que respecto al año 2000, se han mantenido, han aumentado en número de empresas o de manera opuesta, han disminuido en su número.

Los sectores que han ido acrecentando su actividad en el tiempo según nivel de relevancia son, sobre todo, los sectores industriales que en el primer año de referencia eran prácticamente inexistentes, como es el caso de la fabricación de maquinaria y equipo n.c.o.p, la recogida, tratamiento y eliminación de residuos, el suministro de energía eléctrica, gas vapor y aire acondicionado, seguido de la fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques, el dedicado a la reparación e instalación de maquinaria y equipo sobre todo en el último año respecto al anterior, y por último, el sector de la metalurgia, fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones en relación al primer año de referencia, aunque ha pasado de tener 16 empresas en el 2000, a 42 en el 2010 y en el 2023, 19.

Por el contrario, los sectores que más han perdido actividad económica en el corredor se encuentran, según nivel de pérdida, el dedicado a la fabricación de muebles, la fabricación de productos farmacéuticos; artes gráficas y reproducción de soportes

grabados; el cual se mantenía en el año 2000 de los mayores sectores industriales en cuanto a número de empresas; fabricación de bebidas, el sector de fabricación de otros productos minerales no metálicos, la fabricación de material y quipo eléctrico, la industria del papel y la fabricación de productos de caucho y plásticos en menor medida

5.3 El tamaño de las empresas

El perfil y tipología que presentan las empresas del corredor industrial, se ordenan y clasifican según el número de trabajadores y cifras de negocios, cuyos datos se han extraído de la revista Castilla y León Económica de las 5.000 mayores empresas de Castilla y León, publicada en febrero de 2023, con datos del 2021, en este caso haciendo el recuento de todas las empresas que conforman el corredor industrial Valladolid - Palencia.

En esa clasificación se encuentran un total de 1.080 mayores empresas en el corredor, las cuales 875 son pertenecientes a los municipios vallisoletanos del corredor y 205 empresas a los municipios palentinos del corredor.

Para hacer esta clasificación se ha seguido los siguientes criterios: una Microempresa se compone de empresas de menos de 10 trabajadores con una cifra de negocio menor de dos millones de euros. Pequeña empresa, siendo empresas de menos de 50 trabajadores y con una cifra de negocio de menos de 10 millones de euros. Medianas empresas siendo sociedades de más de 250 trabajadores y con unas ventas de más de 50 millones de euros.

Tabla 6. Tipos de empresas según el volumen de trabajadores y cifra de negocio en el corredor industrial Valladolid – Palencia en el año 2023.

TIPO DE EMPRESA	TRABAJADORES	CIFRA DE NEGOCIOS (en millones €)
Microempresa	355	387
Pequeña empresa	551	521
Mediana empresa	132	128
Gran empresa	42	44

Fuente: Las 5.000 mayores empresas de Castilla y León. Revista Castilla y León Económica. Año 2023.

A partir de esto, se ha extraído lo siguiente: en el corredor hay 42 empresas que tienen más de 250 trabajadores en su plantilla (un 3,8% del total de empresas) y 44 empresas que tienen una cifra de negocio de más de 50 millones de euros (un 4%), por lo tanto son empresas de gran tamaño, de las más grandes dentro de la tipología de empresas (tabla 6).

Por otro lado, las que se clasifican como medianas empresas, en el corredor se encuentran 132 empresas con estas características (un 12,2%) , las cuales tienen menos de 250 trabajadores y 128 empresas (11,8%) con unas ventas de menos de 50 millones de euros (tabla 6).

Respecto a las pequeñas empresas, en el corredor hay 551 empresas que tienen menos de 50 empleados, siendo un 51% de las empresas del corredor industrial que tienen estas características, y 521 empresas con unas cifras de negocio de menos de 10 millones de euros (48,2% del total) . Y por último en la clasificación de tipos de empresas están las microempresas, donde se emplazan 355 empresas, un 32,8% del total de las empresas del corredor, que emplean a menos de 10 trabajadores en sus instalaciones, y 387 empresas que facturan menos de dos millones de euros anuales (un 35,8%) (tabla 6).

Con estos datos, se saca en conclusión de que la tipología de empresas que destacan en el corredor actualmente son empresas de pequeño tamaño, las cuales tienen menos de 50 trabajadores y tienen una cifra de negocios de menos de 10 millones de euros. En esta tipología se encuentra el 51% del total de las mayores empresas del corredor (son 1.080 empresas en total) que poseen este número de trabajadores y el 48,2% del total de las empresas que facturan esas cifras.

5.4 El perfil productivo de la industria

El perfil productivo y empresarial se distribuye en una trama creciente de empresas de pequeño y mediano tamaño, cuyos sectores dominantes son el industrial, concretamente en el ámbito de la automoción (IVECO España, Renault España...), fabricación de artículos de caucho (Michelín España), de alimentación (Acor, Grupo Helios, Queserías Entrepinares...) y por último la transformación metálica (Metales Extruidos, Befesa...). No obstante, también destacan la fabricación de cartón y embalajes (DS Smith), y la fabricación de material eléctrico (Grupo Indal), todas ellas integradas en el sector industrial con mayor valor económico y laboral, que forman parte de las ventas y empleos del área urbana de Valladolid (Calderón, B. y Pascual, H., 2006).

El complejo automotriz es el más potente de la zona, ya que ha desencadenado la instalación de nuevos espacios de producción, provenientes del capital local, nacional y multinacional, partiendo de empresas que fabrican componentes, especializadas en el ensamblaje, en fundición, forja, tejidos, material eléctrico, etc. Este aspecto ha reforzado los vínculos ya existentes entre los espacios industriales de las provincias de Valladolid y Palencia, dinamizando aún más los flujos entre ambas, debido a la planta de montaje de la multinacional Renault España, en el municipio de Villamuriel de Cerrato, que, de manera progresiva, se va densificando y definiendo su trama productiva en torno a los núcleos del corredor.

Es el caso de la ciudad de Palencia, donde destacan los sectores dedicados a la alimentación, materiales de construcción, caucho y plásticos, metálicos y de maquinaria, como es el caso del municipio de Dueñas, el cual contiene más de 800 ocupados

industriales concentrados en su mayoría en la fabricación de papel y cartón en las empresas Europac y DS Smith; Cascajares en la industria de la alimentación, la empresa Galvanizaciones Castellana para productos metálicos, y de auxiliar de automoción, como es el caso de Gestamp. Además del municipio de Venta de Baños, cuya actividad industrial se basa en la alimentación derivada de la conocida empresa Grupo Siro (Pascual, H. y Andrés, G., 2006).

Por lo que se refiere al clúster de la automoción, Castilla y León es considerado el punto neurálgico de la industria automotriz en España, y entorno a la cual, se ha construido una firme industria auxiliar, de donde provienen los componentes que constituyen los automóviles. Al frente del crecimiento industrial producido en la región, están las provincias de Valladolid y Palencia, principalmente por la influencia de las factorías de Renault.

El sector de la automoción se realiza mediante un funcionamiento organizativo, que, para poder llegar al producto final, es imprescindible llevar a cabo una secuencia de flujos materiales que posibilitan la convergencia de los elementos para el diseño final. De este modo, los componentes son ensamblados en conjuntos y estos en el producto final. Esta secuencia comienza con el nivel de los productores de componentes, cuya pieza es manipulada por los fabricantes de conjuntos, los cuales, a través del ensamblaje, adquieren el conjunto-sistema, que será trabajado por el fabricante final para la adquisición del producto definitivo (Camino Beldarrain, 2005).

Esta secuencia comienza con el nivel de los productores de componentes, cuya pieza es manipulada por los fabricantes de conjuntos, los cuales, a través del ensamblaje, adquieren el conjunto-sistema, que será trabajado por el fabricante final para la adquisición del producto definitivo (Camino Beldarrain, 2005).

En base a esto se puede decir que los agentes que trabajan en el sector del automóvil se dividen en tres categorías: la fabricación de componentes, los ensambladores de conjuntos y por último, el fabricante final.

El primero de ellos, se dedica a obtener las piezas que ellos mismos fabrican, llevando a cabo operaciones como la fundición, forjado, mecanizado, estampación, inyección de plásticos, etcétera, definidos por el uso de tecnologías de fabricación mecánica, los cuales están sometidos a posibles mejoras en los procesos de producción (Camino Beldarrain, 2005).

Por otro lado, los ensambladores de conjuntos, cuyas actividades tecnológicas de las empresas están pautadas por probables innovaciones en el proceso como en el producto, basadas en la actividad interna de I+D de las empresas. Estos ejecutan una tarea específica de ensamblaje de piezas, ya que cada conjunto precisa de un procedimiento de ensamblaje propio y distinto a los demás. Por último, el fabricante final, es decir, el empresario o la compañía que partiendo de las materias primas, elabora los productos ya liquidados para el consumidor final. (Camino Beldarrain, 2005).

Este clúster de la automoción alude a la agrupación de empresas y entidades asociadas a la industria automotriz, el cual consolidó el corredor como punto estratégico dedicado a la fabricación de vehículos y sus componentes, teniendo un impacto positivo en la economía local y de la región, desempeñando un papel significativo nacional e internacionalmente.

Según el Registro Mercantil, entre las diez mejores empresas de la Comunidad, la mitad pertenecen al sector de la automoción, siendo las fábricas de Renault y Nissan las principales ensambladoras finales, y las restantes, las que competen en el subsector de los componentes, las fábricas de Neumáticos Michelin, Grupo Antolín y Bridgestone Hispania.

Las empresas del corredor industrial de Valladolid-Palencia dentro de las 5.000 mayores empresas de Castilla y León, cuentan con un total de 74 empresas dedicadas al sector de la automoción, entrando dentro de este campo las actividades dedicadas al diseño, producción, fabricación, desarrollo, y venta y reparación de los vehículos.

En base a esto, se recoge que en torno al corredor, se encuentran dos empresas

dedicadas a la actividad de la automoción, 18 empresas auxiliares de automoción, 15 a la reparación de vehículos y 39 a la venta de vehículos.

Según el número de trabajadores y la cifra de negocio que poseen las empresas del clúster de la automoción del corredor industrial Valladolid – Palencia, se trata de una tipología de empresas pequeñas, dado que el 54% de ellas tienen menos de 50 trabajadores en su plantilla, y el 47,2% obtiene una cifra de negocio menor de 10 millones de euros anuales.

Entre las ciudades de Valladolid y Palencia hay un clúster de la automoción muy potente que pivota sobre las dos factorías de Renault y donde toda la industria de componentes de automoción se encuentra alrededor de ambas factorías.

Las empresas que destacan en el corredor son las Factorías de Renault, dos en Valladolid y una en la provincia de Palencia, la Fábrica de IVECO en Valladolid, el Centro Tecnológico CIDAUT, CATIF y el Clúster de automoción FACYL en Boecillo, y otras empresas de componentes entorno al corredor.

Renault es una empresa francesa de automoción creada en el 1898, la cual fabrica vehículos comerciales, de carreras y automóviles, encontrándose en 134 países. Es la empresa más importante de toda Castilla y León, líder de los grupos industriales de Francia y uno de los fabricantes de automóviles más importantes del mundo.

La planta de Renault en la ciudad de Valladolid tiene en sus instalaciones la Factoría de Motores y la Factoría de Carrocería y Montaje, además de almacenes y el Centro de Investigación, Desarrollo e Innovación, en una superficie aproximada de 150 hectáreas en el sur de la ciudad de Valladolid (Renault).



Figura 17. Fábrica Renault Palencia. Fuente: Diario Palentino.

La primera de estas, constituida en 1965 y con una superficie de 224.000 m², consta de tres talleres, divididos en motores 1 y 2, los cuales automatizan las piezas de mayor innovación, y en Motores 3, se lleva a cabo el montaje de los componentes de los motores. La fábrica provee motores a 20 fábricas repartidas entre los 4 continentes, siendo el 78% de lo exportado a las marcas de Nissan, Samsung, Dacia, Daimler y el propio Renault (Renault).

Mientras tanto, la Factoría de Carrocería y Montaje, fusionadas en 1995, tiene una superficie de 147.000 m² donde se componen vehículos completos, con la capacidad de fabricar distintos modelos de vehículos en una misma línea de producción. Allí se dedican a la embutición, soldadura, chapa, pintura y montaje del automóvil. Sus instalaciones cuentan con elementos industriales flexibles, modernos y con la última tecnología del sector de la automoción, además de robotización. Esta planta es suministradora de piezas y componentes a las 17 factorías que forman la Alianza Renault-Nissan (Renault).

La factoría de montaje ubicada en Palencia, se sitúa a 40 kilómetros de las factorías de Valladolid, en la mitad del eje de comunicación entre las ciudades de Lisboa y París. Está formada por la Factoría de Carrocería Montaje, creada en 1978, con una superficie construida de 323.000 m², equipada por variedad de innovaciones en todos sus ámbitos, con el fin de mejorar la calidad y competitividad de los productos, los cuales el 85% de sus producciones están destinados al mercado europeo como internacional (Renault).

En cuanto a la Fábrica de IVECO (Industria Vehículos Corporativos), se la considera



Figura 18. Fábrica IVECO Valladolid. Fuente: OkDiario.

una de las principales sociedades del sector automovilístico de Castilla y León, aparte de ser un ejemplo de la Industria 4.0 a nivel nacional.

Su fábrica en Valladolid, fue fundada en 1955 y adquirida en 1990 por IVECO, anteriormente propiedad de

las empresas de FADA, SAVA y Pegaso. Creada por la unión de cinco empresas de tres países europeos distintos, forma parte de la mayor constructora mundial de vehículos industriales y motores diésel, la empresa del Grupo CNHi (IVECO).

Concretamente la fábrica IVECO planifica, produce y posteriormente comercializa, vehículos comerciales ligeros, medianos y pesados, además de autobuses urbanos e interurbanos. La planta ubicada en el Polígono San Cristóbal de Valladolid, tiene una superficie de 12.600 m², padeciendo una ampliación de sus nuevas instalaciones en el año 2022, con la finalidad de reforzar la presencia de IVECO en la provincia, considerada un área de gran potencial e importante mercado de automóviles industriales (IVECO).



Figura 19. Fábrica Gestamp Dueñas.
Fuente: Gestamp.

Dentro del tejido de empresas de componentes de automoción e industria auxiliar, destaca Gestamp, en el municipio palentino de Dueñas.

Es una fábrica de producción multinacional española, dedicada al diseño y desarrollo para la posterior fabricación de componentes metálicos destinados a la industria de la automotriz, fue fundada en el año 1997 y se encuentra en más de 20 países.

Creada con el objetivo de ser un proveedor de perfil tecnológico global, el cual está constantemente creciendo e incorporando nuevas tecnologías, convirtiéndose actualmente en el líder mundial de la fabricación de componentes metálicos dirigidos a la industria automotriz (Gestamp).

En el transcurso de los años, Gestamp ha aumentado su presencia mundial a través de la apertura de plantas y adquisiciones estratégicas en distintos países, enfocándose en la innovación y tecnología, concentrándose en productos como carrocerías, chasis y mecanismos.

También forman parte del cluster de la automoción los Centros Tecnológicos de CIDAUT y CARTIF, ambos localizados en el Parque Tecnológico de Boecillo.



Figura 20. Oficina Cidaut en Parque Tecnológico de Boecillo. Fuente: Cidaut.

El Centro de Investigación y Desarrollo en Transporte y Energía (CIDAUT) es una fundación privada sin ánimo de lucro, creada en 1993, con la finalidad de abastecer a las empresas dedicadas al sector de la automoción y transporte, fomentando su competitividad y crecimiento

industrial. Trabaja en 33 países del mundo bajo el objetivo de ser un ejemplo de progreso que impulse el medio socio-económico. En la actualidad es una empresa de referencia en Investigación, Desarrollo e Innovación a nivel nacional e internacional (CIDAUT)

Aparte de tener sus instalaciones en el Parque Tecnológico de Boecillo, también opera en el Polígono de la Dehesa de la Villa de Mojados, disponiendo de siete edificios con una superficie total de 23.304 m².

Por otro lado se encuentra CARTIF, igualmente una fundación privada sin ánimo de lucro creada en 1994 y surgida a través de la Universidad de Valladolid, que desarrolla iniciativas de I+D+i tecnológicas en múltiples áreas.



Figura 21. Oficina CARTIF en Parque Tecnológico de Boecillo. Fuente: CARTIF.

Al igual que CIDAUT, su objetivo es aportar soluciones novedosas a empresas para contribuir a la mejora de su evolución, competitividad y productos del entramado español y europeo, además establecer nuevas posibilidades de negocios. Es considerado uno de los centros de investigación aplicada más referentes a nivel nacional.

Trabaja en distintas áreas de investigación dentro de los sectores económicos de la alimentación, biotecnología, recursos naturales y clima, infraestructuras, industria 4.0, economía circular, patrimonio, eficiencia energética, seguridad, entre otros.



Figura 22. Oficinas FACYL en Parque Tecnológico de Boecillo. Fuente: Google Maps.

El clúster de la automoción y movilidad de Castilla y León se agrupa en FACYL. Tiene su sede en el Parque Tecnológico de Boecillo, aunque además hay empresas que forman parte de ella y están estratégicamente ubicadas por toda la

Comunidad, siendo las provincias de Valladolid, Palencia y Burgos donde mayor concentración de empresas posee. Dichas ubicaciones se aprovechan de las infraestructuras industriales, su cercanía a los centros de investigación y desarrollo así como de la sólida tradición del sector de la automotriz (FACYL).

Su finalidad es fortalecer y promover la competitividad del sector de la automoción de la región, junto a la innovación y colaboración entre las sociedades de la misma actividad.

Está formado por un conjunto de 95 socios que están especializados en cada una de las diferentes actividades del sector de la automoción, como la fabricación de vehículos, de sistemas de automoción y componentes, distribuidores de servicios industriales integrales de producción, centros tecnológicos o universidades.

Al igual que el sector industrial de la automoción, se dan otros sectores industriales de gran importancia en el corredor, como es el caso del sector de la alimentación o las empresas dedicadas a la fabricación de papel.

En lo que respecta al sector alimentario, las empresas del corredor industrial de Valladolid-Palencia de las 5.000 mayores empresas de Castilla y León, cuentan con un

total de 89 empresas dedicadas al sector de la alimentación, entrando dentro de este campo las actividades dedicadas a la actividad de la agroalimentación, cárnica, láctea y de piensos.

A partir de los datos, se recoge que entono al corredor, hay 59 empresas dedicadas a la agroalimentación, 19 empresas a la actividad cárnica, cinco a la de los lácteos, y seis a la fabricación de piensos.

Asimismo, según el número de trabajadores y la cifra de negocio que comprenden las empresas del sector de la alimentación en el corredor industrial Valladolid – Palencia, como en el caso del clúster de la automoción, se trata de una tipología de empresas pequeñas, dado que el 45% de ellas tienen menos de 50 trabajadores en su plantilla, y el 42,6% obtiene una cifra de negocio menor de 10 millones de euros anuales.

Concretamente, el número de empresas del sector de la alimentación en el corredor según el número de trabajadores y su cifra de negocio son los siguientes: se encuentran 27 microempresas de menos de 10 trabajadores y 20 microempresas que facturan menos de dos millones de euros anuales. Por otro lado, 40 empresas pequeñas, con menos de 50 empleados y 38 empresas facturando menos de 10 millones de euros, después de 16 medianas empresas con menos de 250 trabajadores y 20 empresas cuya cifra de negocio no asciende a los 50 millones de euros al año, y por último, 6 grandes empresas, con más de 250 trabajadores en su plantilla, y sólo 11 sociedades que facturan más de 50 millones de euros.

Entre las empresas destacadas del sector de la alimentación se encuentran Cerealto Siro Foods, Seda Outspan Iberia, Productos Solubles (Prosol) o Cascajares en la provincia de Palencia, mientras que en la provincia vallisoletana, Chocolates Trapa.

Cerealto Siro Foods, es una empresa multinacional española dedicada al sector de la agroalimentación, surgida de la fusión de la empresa Grupo Siro y su filial Cerealto en el año 2018, cuya sede y oficina se encuentra en el municipio de Venta de Baños en Palencia. Tiene fábricas en los municipios de Aguilar de Campoo, Toro, Venta de

Baños 1, 2-6, 3 y 4 y en países como Reino Unido, Portugal, Italia y México, cuya producción está basada en la utilización de cereales, siendo su especialidad la fabricación de galletas, snacks, cereales de desayuno y pasta.



Figura 23. Fábrica Cerealto Sido Foods en Venta de Baños. Fuente: Cerealto.

A mediados del año 2022, Afendis y Davidson Kempner pasaron a ser los accionistas mayoritarios de la empresa, marcando el comienzo de una fase de equilibrio financiero, convirtiéndose en una compañía firmemente capitalizada y con expectativas de crecimiento bajo el respaldo de clientes globales y la robustez que ostentan los productos que elaboran, lo que favorecen la prosperidad del negocio (Cerealto, 2022).

Junto a eso, el presidente de la Junta de Castilla y León manifestó su apoyo a la Compañía y a las preferencias de los nuevos propietarios de convertir Cerealto Siro en una empresa competitiva con un tipo de negocio basado en la sostenibilidad y rentabilidad, mejorando sus plantas desde el ámbito tecnológico (Cerealto, 2022).

Llevan a cabo un Modelo de Sostenibilidad de la mano de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, basado en cinco ejes estratégicos distintos empezando por una agricultura sostenible y compra responsable, una economía circular, los cuales son líderes, diversidad de inclusión, gestión ética y nutrición y bienestar (Cerealto, 2022).

Cuentan con un Comité de Proyectos I+D para la estandarización del desarrollo, documentación y ejecución, además del seguimiento y posterior entrega de los productos. A su vez con el Comité de Proyectos de Investigación Colaborativos para el fomento del conocimiento científico por medio de proyectos con Centros de Investigación Alimentaria, Universidades y empresas del sector tecnológicas.



Figura 24. Fábrica Sedaoutspan Iberia. Fuente: Sedaoutspan.

La empresa Seda Outspan Iberia forma parte del grupo multinacional Olam ingredientes alimentarios (ofi) nacido tras la reorganización y compra por parte de la asiática Olam International Limited (Olam) en el año 2020, con la finalidad de convertir las

plantas de Seda Solubles en una plataforma europea.

Su objeto social es la “Elaboración y comercialización de solubles y sucedáneos del café”, sobre todo del cacao y café, éste último en spray, aglomerado o liofilizado, incluso mezclado con achicoria o cereales, además de la producción de especias, frutos secos y lácteos.

Empresa líder en el sector del café de marca privada, debido a su elevada especialización en la elaboración de café soluble, el cual trabaja mano a mano con agricultores y sociedades locales para fomentar prácticas sostenibles. Tiene su fábrica en la ciudad de Palencia, su centro de logística de vanguardia y de embalaje en el municipio de Villamuriel de Cerrato y la oficina de actividades comerciales en Madrid.

Seda está comprometida con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, cuya ética se basa en el crecimiento responsable y medioambiental sostenible. Tienen como objetivo llegar a ser el mejor proveedor, sistema de envasado y servicio postventa del mercado del café soluble.

PROSOL (Productos Solubles S.A) es una empresa nacional fundada en 1998, cuya fábrica se encuentra en el municipio palentino de Venta de Baños, además de tener oficinas en Madrid y en Sao Paulo, y de disponer de una sólida presencia en más de 30 países del mundo, encerrando mercados de Europa, Asia y América (PROSOL, s.f.).

Empresa especializada en la elaboración de café soluble, cápsulas de café, cereales y bebidas de café de distintas variedades, siendo especialistas de todo el proceso que conlleva la producción de café.



Figura 25. Fábrica PROSOL. Fuente: Cadena Ser.

Su modelo industrial se basa en tres Principios Rectores de Calidad, Coste y Seguridad, diferenciándose de los demás por su enfoque en la sostenibilidad e innovación, invirtiendo en sectores tecnológicos avanzados y prácticas responsables, con el fin de asegurar su calidad y una cadena de abastecimiento ética de forma sostenible, apoyando los ODS de Naciones Unidas (PROSOL).

PROSOL recibe ayudas por parte de la Junta de Castilla y León a través de los FEADER, para la mejora de las instalaciones y del proceso de elaboración, además de potenciar el desarrollo tecnológico, la innovación e investigación.

Otra de las principales empresas que tiene el corredor es Cascajares, creada en el año 1994 en el municipio de Dueñas, por Alfonso Jiménez Rodríguez-Vila y Francisco Iglesias, dos jóvenes emprendedores que con escasos recursos económicos, crearon una empresa dedicada a la transformación de productos agroalimentarios (Cascajares).



Figura 26. Fábrica Cascajares.
Fuente: Cascajares

La primera fábrica que se instaló, fue en el municipio palentino de Villamuriel de Cerrato, pero tras el éxito que tuvieron trabajando en el enlace de los Príncipes de Asturias en mayo de 2004, tuvieron que construir una nueva fábrica en Dueñas, convirtiéndose así en un modelo de la tecnología agroalimentaria (Cascajares).

A partir de esto, se expandieron hacia los Estados Unidos, inaugurando una fábrica en Canadá en el año 2011, mismo año en que la empresa fue escogida como mejor PYME por “Emprendedores” del año. Además de Estados Unidos, expandió su mercado a nivel internacional, exportando sus platos a países europeos, de América del Norte y América Latina (Cascajares).

Cascajares es conocida por vender platos preparados de excelente calidad y gourmets, aplicados tanto en hogares como en restauración. Entre los productos que elabora Cascajares se encuentran la pularada trufada, pavo asado, cochinitillo, pato, cordero lechal, entre otros, así como caldos y salsas (Cascajares).

Actualmente cuenta con multitud de puntos de venta a nivel nacional, empresa que ha ganado un gran prestigio por su calidad y dedicación al mundo de la gastronomía.

A su vez se encuentra la empresa Chocolates Trapa, ubicada en el municipio de Dueñas, en la Autovía de Castilla A-62, en el kilómetro 90. Es una empresa española constituida en el año 1964, aunque tiene una amplia tradición en la elaboración de chocolates, siendo los monjes trapenses del monasterio de San



Figura 27. Fábrica Chocolates Trapa en Dueñas.
Fuente: El Español.

Isidro de Dueñas quienes fundaron Chocolates Trapa en el año 1891. Entre los años 1992 y 2011 fue parte de grupo Nueva Rumasa. Su fábrica en Dueñas dispone de una plantilla de 150 trabajadores.

Tiene más de 120 distribuidores por España y exporta a más de 50 países, ampliando cada vez más su presencia en mercados internacionales, a través de su asistencia a ferias y llevando a cabo acuerdos con socios extranjeros para la distribución de sus productos.

Ofrece variedad de productos en las que se incluyen tabletas de chocolate, turrone,

bombones y productos de confitería sin aceite de palma, suprimida en sus elaboraciones desde 2018. Fue pionera en la inserción de nuevos formatos y sabores en el chocolate, creando el primer bombón en España, los cortados de Trapa en 1969, además de crear los productos sin azúcar y para personas con intolerancias, recibiendo premios por su calidad y compromiso con la sostenibilidad e innovación de los mismos.

A lo largo de los años, Chocolates Trapa se ha modernizado y aumentado sus instalaciones, a la vez que sigue apostando por la sostenibilidad y el cuidado al medio ambiente, por ello emplea envoltorios ecológicos, una materia prima de comercio justo, también lanzó un proyecto en 2021 para reforestar el país y consolidarse con el medio ambiente, “Plantando un futuro contigo”, la instalación de un parque fotovoltaico en 2022, entre otras iniciativas.

En 2013, para evitar en parte el cierre de la empresa, ésta fue adquirida por el Grupo Europraliné, con el propósito de recuperar su posición en el mercado y la confianza en sus consumidores, así como la modernización y revitalización de la misma, extendiendo su alcance a más mercados nacionales e internacionales.

Además de los sectores de la automoción y alimentación, en el corredor industrial Valladolid - Palencia tiene especial relevancia el sector dedicado a la fabricación de papel/embalaje, destacando la empresa DS Smith, ubicándose una de ellas en el municipio palentino de Dueñas.



Figura 28. Fábrica Europac en Palencia. Fuente: Diario de Valladolid.

Se trata de una empresa multinacional británica de gran tamaño, obteniendo en el año 2023 una cifra de negocio de más de 200 millones de euros y una plantilla de 586 trabajadores. Empresa que opera en más de 34 países y exporta sus productos por todo

el mundo, teniendo una sólida presencia en América del Norte, Asia o Europa, obteniendo de este modo, una amplia variedad de industrias de diferentes países (DS Smith).

Sus actividades principales consisten en la elaboración de productos y servicios asociados con el reciclaje de materiales, fomentando la economía circular y la reducción del impacto ambiental, del embalaje, como cartón, personalizado, para e-commerce o embalajes industriales y a la gestión de residuos, optimizando la eficacia del reciclaje y reducir al máximo los desechos (DS Smith).

DS Smith dispone de diferentes plantas y centros de fabricación repartidos por el mundo, cuya ética se basa en el equilibrio de sus cuatro objetivos estratégicos: la satisfacción de los clientes, el reconocimiento del potencial de sus trabajadores, el multiplicar su tamaño y rentabilidad, y por último, orientar su producción hacia la sostenibilidad. Con esto, DS Smith promete ser el distribuidor de productos de packaging sostenibles e innovadoras líder a nivel global (DS Smith).

La fábrica de Dueñas, se fundó y se puso en marcha en el año 1960, cuya ubicación entre las ciudades de Valladolid y Palencia, está estratégicamente planteada para sus conexiones con la línea ferroviaria que comunica Portugal, con la Península Ibérica y Francia. Esta fábrica es la única planta del sur del continente europeo que fabrica el tipo de papel/cartón testliner exterior blanco, el cual procede de material reciclado, pudiendo fabricarse estucado o no estucado (DS Smith).

En 2018 la empresa Europac se integró en la multinacional británica DS Smith, una empresa española dedicada al embalaje, la cual complementaba a la perfección con los objetivos y el tipo de producción de DS Smith. Con esta adquisición, mejorarían la capacidad y oferta hacia los clientes, además de aumentar las relaciones con otros mercados.

6. LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL DE LA INDUSTRIA EN EL CORREDOR.

La posición geográfica estratégica del corredor industrial Valladolid – Palencia, próxima a los principales mercados y vías de comunicación que conectan los países europeos con la península, junto a la condensación de actividad económica y de capital, hizo que hace años se propiciara la posible creación de una plataforma logística, con el objetivo de disponer de un modelo territorial destinado a articular, integrar y conectar el territorio con el exterior.

En vigor por el Decreto 16/2007, de 22 de febrero, el *Modelo CyLog* reguló la ordenación, establecimiento y funcionamiento de la red logística, haciendo una promoción de la misma. Para ello incorporó una red regional de infraestructuras de transporte y plataformas logísticas ligada a la red nacional e internacional, con dos aspiraciones: convertir la región como nodo logístico de referencia nacional y conseguir un equilibrio entre los territorios con el emplazamiento de los enclaves logísticos, su principal componente.

Los enclaves logísticos están ubicados estratégicamente en la región, en los alrededores de la A-62 y del nudo ferroviario del municipio palentino de Venta de Baños, Villamuriel de Cerrato y Magaz de Pisuerga, facilitando el paso a mercados nacionales e internacionales.

El emplazamiento de una plataforma logística y una red de infraestructuras sólida, fue crucial para inserción de industrias al corredor industrial Valladolid – Palencia. La creación de polígonos industriales conlleva, para aumentar así su atractivo, la oferta de infraestructuras innovadoras y de los servicios necesarios para el eficiente funcionamiento de las empresas que lo albergan, como suministro de agua, energía, telecomunicaciones y seguridad.

Los polígonos industriales fueron fruto de políticas de desarrollo cuyo objetivo era la descentralización de la industria, evitando la sobre concentración de empresas en las grandes ciudades, además de colaborar con el desarrollo económico de otras áreas e

impulsar la industrialización.

La creación de polígonos industriales sobrelleva políticas y programas de incentivo del gobierno de la región y de los propios municipios, para conseguir ayudas y subvenciones para el asentamiento de empresas, las cuales obtienen asesoramiento y apoyo por parte de entidades u organismos institucionales. La centralización de empresas en un solo núcleo industrial permite la colaboración e invención de sinergias entre empresas, mejorando su competitividad y promoviendo la innovación.

Además, es una fuente de generación de empleo tanto directo como indirecto, contribuyendo a la disminución de la tasa de desempleo de la región, que a su vez, diversifica la economía, al verse instaladas empresas de distintos sectores económicos, aumentando la flexibilidad y reduciendo la dependencia a un solo sector económico.

En la provincia de Palencia es destacado el eje industrial del llamado “triángulo Palencia-Villamuriel de Cerrato-Venta de Baños, llegando hasta el municipio de Dueñas, siendo un área emplazado de forma estratégica en el centro de la Comunidad y muy próxima al principal polo de desarrollo de la región, Valladolid.

Entorno al corredor industrial Valladolid – Palencia cabe la existencia de polígonos industriales, como es el caso del Área de Actividades Canal de Castilla, el Polígono Industrial Llanos de San Isidro, el Polígono Industrial Magaz de Pisuerga y por último el Polígono Industrial de Venta de Baños II.

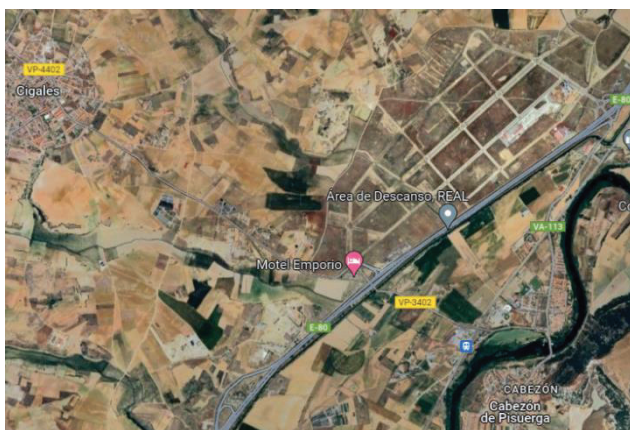


Figura 29. Situación del Área de Actividades Canal de Castilla. Elaboración propia.

El primero de todos, el Polígono Área de Actividades Canal de Castilla, creado en el año 2006 por la empresa ADE Parques Tecnológicos y Empresariales, la cual surge de la fusión de dos empresas, Parques Tecnológicos y Gesturcal, pertenecientes de la Consejería de

Economía y Empleo de la Junta de Castilla y León.

Empresa dedicada a la captación, promoción, ejecución y comercialización de suelos industriales y tecnológicos, además de la creación de espacios innovadores, naves industriales o edificios de alquiler, generando empleo, capital y a inversores y empresas espacios para desenvolver su actividad empresarial dentro de Castilla y León (Diputación de Palencia).

El polígono está ubicado en la provincia de Valladolid, entorno a los términos municipales de los municipios de Cabezón de Pisuerga, Cigales y Corcos del Valle, por el cual cruza la A-62. Se encuentra a una distancia de 12 kilómetros de Valladolid y a 31 kilómetros de Palencia, entre los p.k 109 y 112 de la Autovía de Castilla (JCyL).

Está formado por 187 parcelas modulables y una superficie de 3.515.274 m², la cual se la clasifica en “suelo en fase de desarrollo” con ninguna edificación (JCyL).

Su presupuesto fue de 90 millones de euros, distribuidos en tres fases distintas para su urbanización, la primera era de 100 hectáreas, la segunda de 150 hectáreas y la tercera de 102 hectáreas, donde únicamente se llevaron a cabo labores de infraestructuras comunes en la primera de ellas, contando con los servicios de agua y depuradora de la red municipal, energía eléctrica, canalización para voz y datos y gas natural

Es un polígono industrial que estuvo muchos años inactivo, fruto de la incisión de la crisis en pleno desarrollo de proyectos industriales incipientes en aquellos años, pero que desde 2023, se está promoviendo su modificación urbanística para reactivarlo adecuándose a las actuales necesidades por parte de la Junta de Castilla y León (El Día de Valladolid, 2023)

Esta modificación bajo el nombre de Plan Parcial del Área de Actividades Canal de Castilla, fue promovida por el Instituto para la Competitividad Empresarial (ICE), interviniendo en 64 parcelas destinadas a la industria del total de ellas (La Razón, 2023).

Apuesta por ofrecer una mayor extensión a empresas industriales ubicadas fuera de los límites de ésta, que requieran de superficie y que prescindan de ella en la actualidad, además por el ámbito de la logística, cambiando el concepto del nodo, a espacio productivo, para las empresas que demanden instalaciones donde pueda albergar las zonas de administración interna, junto las de almacenaje, producción, de servicios y de atención al cliente (La Razón, 2023).



Figura 30. Situación del Polígono Industrial Llanos de San Isidro. Elaboración propia

En cuanto al Polígono Industrial Llanos de San Isidro, se encuentra ubicado en el término del municipio de Dueñas, limítrofe con la A-62, entre los p.k 88 y 90, y frente del Monasterio Trapense de San Isidro de Dueñas, a una distancia de 19 kilómetros de Palencia y 32 kilómetros de Valladolid (JCyL).

Asimismo dispone de las infraestructuras básicas, como agua, depuradora de la red municipal, energía eléctrica de baja-media tensión, canalización telefónica y de red y gas natural.

Promovido por la empresa ADE Parques Tecnológicos y Empresariales en 2009, cuya construcción se llevó a cabo en dos fases, la primera denominada Unidad de Actuación I, con la que contaba con 29.070.797 euros y para la Unidad de Actuación II 5.173.325 euros, dándose por finalizadas las primeras en noviembre del 2010 (Interempresas, 2010).

La Unidad de Actuación I está formada por 124 parcelas, dentro de una superficie de 1.056.669 m², de los cuales están planteados destinar 655.456 m² de suelo industrial, 54.311 m² a equipamientos públicos y 53.983 m² a los privados, 16.286 m² para las infraestructuras básicas comentadas, 108.240 m² de zonas verdes y por último, 168.423 m² de red viaria (Interempresas, 2010).

La Unidad de Actuación II consta de 248.993 m², aún sin iniciar, haciendo un total entre ambas Unidades de Actuación de 1.305.692 m² de superficie de todo el polígono industrial (Interempresas, 2010).

Su creación fue fundamentalmente para ofrecer suelo industrial a la alta demanda de suelo existente en la provincia de Palencia, aprovechando su accesibilidad a las principales vías de comunicación y cercanía a otras áreas industriales de la provincia. Está destinado a varios usos: Industria, Terciario y Servicios, Logística, Servicios de Carretera, Servicios públicos y zonas libres, Equipamientos y Hostelería (Interempresas, 2010).

Actualmente esa demanda de suelo industrial no existe, quedándose atrás en cuanto a relevancia como polígono industrial, no habiendo ninguna empresa durante los 13 años que lleva creado.

Otro de los polígonos industriales que se encuentran en el área del corredor es el Polígono Industrial Magaz de Pisuerga, ubicado junto la A-610, la autovía que conecta Palencia con Magaz de Pisuerga, encontrándose a 500 metros del municipio al que pertenece, Magaz de Pisuerga, a una distancia de siete kilómetros de Palencia y 50 kilómetros de Valladolid.

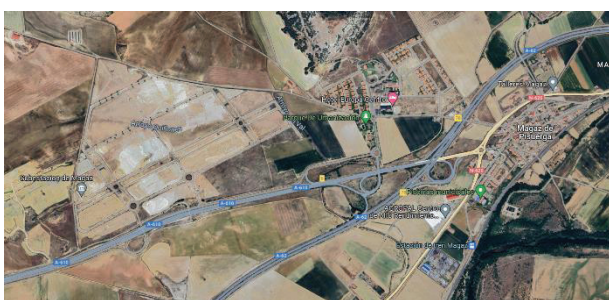


Figura 31. Situación del Polígono Industrial Magaz de Pisuerga. Elaboración propia.

Dispone de todas las instalaciones básicas para su funcionamiento, agua (E.T.A.P.), red de alcantarillado (E.D.A.R.), energía eléctrica, de baja y alta tensión, red de telefonía y gas natural.

Fue promovido asimismo por la empresa ADE Parques Tecnológicos y Empresariales de Castilla y León, en dos fases, la primera de ellas, la Unidad de Actuación I, la cual consta de 130 parcelas con una superficie total de 837.546 m², de los cuales, 495.280 m²

pertenecen a suelo industrial, 41.441 m² a zona de equipamientos públicos y 48.455 m² a privados, las zonas verdes ocupan 85.969 m² y la red viaria 159.628 m² (Ayuntamiento de Magaz de Pisuerga).

Mientras que la Unidad de Actuación II tiene 54 parcelas de una extensión total de 142.320 m², de donde 90.439 m² procede de suelo industrial, 7.116 m² de equipamiento público, 14.350 m² a zonas verdes y de red viaria ocupan 30.415 m² (Ayuntamiento de Magaz de Pisuerga).

La Junta de Castilla y León por medio del Instituto para la Competitividad Empresarial (ICE), llevó a cabo la comercialización en el año 2023 de siete parcelas del polígono de Magaz de Pisuerga a una empresa, por 710.550 euros y por el otro lado, la venta de otras seis parcelas por 534.717 euros a otra empresa, siendo un total de 60.000 m² de superficie en venta por 1,2 millones de euros (Diario Palentino, 2023).

Esta venta promete crear aproximadamente 50 nuevos puestos de empleo en la provincia, sin contar los puestos indirectos. Una de estas empresas se trata de la firma Naturavena, conocida en toda la Unión Europea por el tratamiento de la avena, la cual comenzara su proceso de producción a finales del año 2024 (Diario Palentino, 2023).

Además de eso, se entró en negociaciones con la empresa Estructuras Metálicas Cumonor S.L dedicada al diseño, creación y ensamblaje de estructuras metálicas, para la compra de 4.000 m² de suelo industrial, pudiendo generar asimismo más de 30 puestos de empleo (Diario Palentino, 2023).

A fecha de enero de 2024, son 15 las parcelas que se han vendido de las 130 que contiene el Polígono Industrial de Magaz de Pisuerga, recogiendo una superficie de 64.378 m² (El Norte de Castilla, 2024).

Por último, el Polígono Industrial Venta de Baños II, por el cual se accede por la A-62 en el p.k 88 y al municipio de Venta de Baños, está a una distancia de 13 kilómetros de Palencia y a 43 kilómetros de Valladolid.



Figura 32. Situación del Polígono Industrial Venta de Baños. Elaboración propia.

Se trata de uno de los polos industriales de mayor expansión de la provincia, teniendo un papel crucial en la economía de la región.

Fue creado por el propio Ayuntamiento de Venta de Baños y el apoyo del gobierno de la región, para de esta forma, aprovechar la ubicación privilegiada en la que se encontraban, por su cercanía al ferrocarril y vías de comunicación principales.

Al igual que los demás polígonos mencionados, dispone de infraestructuras comunes actuales, como el agua y depuradora de la red municipal, suministro eléctrico, suministro de tensión media/baja, red de telefonía, gas natural, punto limpio, parking de camiones y sistema de seguridad y antincendios.

Tiene una extensión aproximada de 1.300.000 m² y una ocupación del 95% de su superficie en sus fases I y II, albergando a 72 empresas dedicadas a diversos sectores económicos, como automoción, manufactura, logística o agroalimentación, contribuyendo a la diversificación de la economía de la región. Su alta ocupación, refleja de este modo, la importancia y atractivo que tiene para las empresas (Asociación Empresarios Polígono Venta de Baños).

Se ha creado para la venta otras 55 parcelas de la fase III de 130.000 m² de suelo industrial desocupado. Ligada al polígono, está la instalación de Puerto Seco Ventastur, con 215.000 m² asignados al ámbito logístico del sector del automóvil (Asociación Empresarios Polígono Venta de Baños).

Entre las empresas instaladas en el Polígono Industrial Venta de Baños se encuentran Iberacústica Control del Ruido y Vibraciones, Ovlac, PROSOL, Cerealto Siro Foods, Inducable, Cocimar Gourmets del Mar, entre otras (Asociación Empresarios Polígono Venta de Baños).

Las empresas instaladas en el polígono industrial han creado una Asociación de Empresarios del Polígono Industrial de Venta de Baños, sin ánimo de lucro, constituida en abril del 2000 para defender sus intereses. Primeramente nació con la función de conservar y sustentar las instalaciones y servicios comunes del parque, que, a día de hoy, se han multiplicado esas funciones llevadas a cabo por la asociación, así como el número de servicios que prestan a sus socios. Todo tipo de fondo que se pueda obtener, se destina al propio mantenimiento y conservación del parque industrial (Asociación Empresarios Polígono Venta de Baños).

El Polígono Industrial de Venta de Baños es un claro ejemplo de que la planificación e inversión en servicios e infraestructuras y su alta actividad empresarial, pueden llegar a impulsar la economía regional.

7. CONCLUSIONES

La realización de este trabajo tiene como finalidad responder a las cuestiones planteadas en los objetivos del Trabajo de Fin de Grado, comprendiendo los siguientes aspectos mencionados a continuación.

El corredor, formado por 50 municipios procedentes del Área Funcional de Valladolid y de la correspondiente Área Funcional de Palencia, se encuentra definido por la A-62. Está formado por una Red de Enclaves Logísticos y comerciales los cuales concentran gran parte de los flujos de transporte de mercancías y personas del territorio.

Castilla y León ha experimentado una pérdida general de población de forma progresiva a lo largo del tiempo, siendo la distribución de la misma, predominante en los núcleos centrales de la región y sus áreas urbanas, y más deficiente en las áreas periféricas y de orla montañosa.

No obstante, el corredor Valladolid – Palencia es uno de los espacios de mayor concentración de población de la Comunidad, aumentando por lo general su población desde el primer año analizado hasta la actualidad, comprendiendo así el 21% de la población que tiene la Comunidad y el 76,2% de las provincias de Valladolid y Palencia.

Similar es el caso del número de empresas y trabajadores en los municipios del corredor, incrementándose el número desde el año 2000, suponiendo en la actualidad, un 20,7% del total empresarial de la Comunidad y el 74,9% de las provincias de Valladolid y Palencia, al igual que en número de trabajadores, 23,5% y 79,4% correspondientemente. El sector predominante en el corredor desde hace más de dos décadas es el dedicado a los servicios, concretamente al comercio al por menor, excepto de vehículos de motor y motocicletas.

El corredor tiene más peso desde el punto de vista económico, conteniendo el 86,2% de cifra de negocio sobre el total de las provincias de Valladolid y Palencia dentro de las 5.000 mayores empresas de Castilla y León, y su perfil productivo ha cambiado,

perdiendo puntos en las actividades primarias, industriales y de construcción, en parte causado por el proceso de terciarización de las empresas, sobre todo en el ámbito industrial, aunque ésta siga siendo la actividad principal del corredor.

El corredor industrial Valladolid- Palencia es una de las áreas más dinámicas y desarrolladas reconocidas desde el enfoque industrial, consolidado como un eje estratégico y el principal aportador de desarrollo económico, empleo y de innovación del territorio. La extensa dotación de suelo industrial que posee, su localización estratégica y fácil accesibilidad a las principales carreteras, hace que sea más atractivo el emplazamiento de nuevas empresas.

La especialización industrial del corredor industrial se ha mantenido parejo desde los 2000, siendo los sectores de industria de la alimentación y la fabricación de productos metálicos excepto maquinaria y equipo, dominantes en las empresas del corredor, aunque si existe la presencia de algunos sectores que han disminuido su actividad y otros que, por el contrario, la han aumentado.

El conjunto de las empresas que forman el corredor se caracteriza por una tipología de empresas de pequeño tamaño, de menos de 50 trabajadores y una cifra de negocio de menos de 10 millones de euros anuales, encontrándose el 51% de las empresas del corredor que poseen aquellos trabajadores y el 48,2% que facturan esas cifras.

El complejo automotriz es el sector más sólido del corredor industrial, conllevando de este modo, a la creación de nuevas industrias auxiliares de su campo, destacando las factorías de Renault en Valladolid y Villamuriel de Cerrato en Palencia. Además del sector de la automoción, los dedicados a la alimentación, fabricación de productos de caucho y a la fabricación de cartón y embalajes, cobran gran importancia en las empresas del corredor. Entre ellas se encuentran Cerealto Siro Foods, Sedaoutspan, PROSOL, Cascajares, Chocolates Trapa y Europac.

La situación estratégica del corredor y las intenciones de inserción industrial en el corredor y descentralización de la industria, dio lugar a la creación de una plataforma

logística para articular y conectar el territorio con el exterior, creándose de este modo los polígonos industriales emplazados en los municipios de Venta de Baños (Polígono Industrial de Venta de Baños II), Dueñas (Polígono Industrial Llanos de San Isidro) y Magaz de Pisuerga (Polígono Industrial Magaz de Pisuerga) en el caso de la provincia de Palencia, y el Área de Actividades Canal de Castilla en la provincia de Valladolid.

Como conclusión final y tras el análisis de la evolución del corredor industrial Valladolid – Palencia entre los años 2000 y 2023 que se ha realizado en el presente documento, cabe destacar que nos encontramos ante un importante motor económico de la región que, a medida que vaya evolucionando, seguirá siendo una pieza clave para el desarrollo económico, social y tecnológico de la Comunidad, y concretamente de las provincias de Valladolid y Palencia.

Su impacto no sólo potencia la economía local y regional, sino que promueve la creación de puestos de trabajo, la captación de inversiones, la promoción de la sostenibilidad, la innovación, y la mejora de infraestructuras, posicionándose por todo ello, como un referente industrial a nivel nacional e internacional.

8. REFERENCIAS

- Abascal, A. (17 de diciembre de 2023). Magaz tendrá una firma de procesado de avena pionera en España. *Diario Palentino*.
<https://www.diariopalentino.es/noticia/z89414e1c-f081-bcd4-d0be53a0843dacd9/202312/magaz-tendra-una-firma-de-procesado-de-avena-pionera-en-espana> (Consultado 06/2024).
- Arrúe, Í. (31 de octubre de 2022). El macropolígono de Cigales, el mayor de la Comunidad, sigue encallado 17 años después. *Diario de Castilla y León*.
<https://www.diariodecastillayleon.es/castilla-y-leon/221031/27266/macropoligono-cigales-mayor-comunidad-sigue-encallado-17-anos-despues.html> (Consultado 06/2024).
- Asúa, J. (17 de noviembre de 2016). Valladolid, ¿futura capital de la agroalimentación? *El Norte De Castilla*.
<https://www.elnortedecastilla.es/valladolid/201611/17/valladolid-futura-capital-agroalimentacion-20161116210530.html> (Consultado 07/04/2024).
- Ayuntamiento de Valladolid (2016). “*Directrices Estratégicas para el desarrollo de la Plataforma Agroalimentaria y Logística de Valladolid (PLAOLID)*” [Archivo PDF].
https://www.valladolidtomalapalabra.org/wp-content/uploads/2016/11/20161116-Parque-agroalimentario-4_Doc_ResumenEjecutivo_DIRECTRICES_PLAOLID.compressed.pdf (Consultado 03/2024).
- Ayuntamiento de Valladolid (24 de junio de 2022). *El alcalde afirma que las nuevas instalaciones de IVECO y HyN constatan la pujanza de las empresas de Valladolid*.
<https://www.valladolid.es/es/actualidad/noticias/alcalde-afirma-nuevas-instalaciones-iveco-hyn-constatan-puj> (Consultado 06/2024).
- Ayuntamiento de Magaz de Pisuerga (s.f.) *Documentación informativa, características, tramitación, reserva y compra de parcelas del nuevo Polígono de Magaz de Pisuerga*

- <https://magazdepisuerga.es/municipio/vivienda/nuevo-poligono-industrial-2/>
(Consultado 06/2024).
- CaixaBank Research Planificación Estratégica y Estudios. (2021) *Colección de Comunidades Autónomas. La economía de la Comunidad Autónoma de Castilla y León: diagnóstico estratégico*. [Archivo PDF].
https://www.caixabankresearch.com/sites/default/files/content/file/2021/10/20/34454/69489_castilla_y_leon_esp.pdf (Consultado 06/2023).
 - Camino Beldarrain, V. (2005). “*El sector de la automoción en Castilla y León. Componentes e industria auxiliar*” [Archivo PDF]. 37 – 47 pp.
 - CARTIF (2020). *Memoria anual*. [Archivo PDF]. (Consultado 06/2024).
 - CARTIF. (7 de junio de 2024). *Quiénes somos* <https://www.cartif.es/quienes-somos/> (Consultado 06/2024).
 - Cascajares. (s.f.). *Empresa*. <https://cascajares.eu/es/content/empresa> (Consultado 06/2024).
 - Castilla y León Económica. (febrero de 2023) 5.000 mayores empresas de Castilla y León. *Revista Castilla y León Económica*
 - Castilla y León Económica. (s.f.). *Directorio Empresarial*.
<https://www.castillayleoneconomica.es/directorio-de-empresas/> (Consultado 05/2024).
 - Ceballos, M. M. (31 de octubre de 2019). *Ejes de desarrollo y plan de ordenamiento territorial del Golfo de Fonseca* Gestipolis.
<https://www.gestipolis.com/ejes-desarrollo-plan-ordenamiento-territorial-golfo-fonseca/> (Consultado 05/2023).
 - Cerealto (28 septiembre de 2022). *Los nuevos propietarios de Cerealto Siro y el presidente de la Junta reafirman su compromiso con el futuro de la compañía en Castilla y León* <https://cerealto.com/los-nuevos-propietarios-de-cerealto-siro-y-el-presidente-de-la-junta-reafirman-su-compromiso-con-el-futuro-de-la-compania-en-castilla-y-leon/> (Consultado 06/2024).
 - Cerealto Siro. (2020). *Memoria anual*. [Archivo PDF]. (Consultado 06/2024).
 - Cerealto. (29 de junio de 2022). *Afendis y Davidson Kempner, nuevos accionistas mayoritarios de Cerealto Siro Foods*. <https://cerealto.com/afendis-y->

- [davidson-kempner-nuevos-accionistas-mayoritarios-de-cerealto-siro-foods/](#)
 (Consultado 06/2024).
- Cerealto. (s.f.). <https://cerealto.com/>. (Consultado 06/2024).
 - CIDAUT. (2024, May 20). *Sobre nosotros - Cidaut*. <https://www.cidaut.es/sobre-nosotros/cidaut/> (Consultado 06/2024).
 - Códigos CNAE. (s.f.) *Listado completo de actividades de la CNAE 2009* <https://www.cnae.com.es/lista-actividades.php> (Consultado 03/2023).
 - Consejería de Economía y Hacienda. Junta Castilla y León. (14 de diciembre de 2023). *“Estructura y dinamismo del tejido empresarial en Castilla y León”*. Directorio Central de Empresas (DIRCE). (Consultado 05/2024).
 - Consejo de la Unión Europea. (5 de diciembre de 2022). *Red Transeuropea de Transporte (RTE-T): el Consejo adopta su posición para garantizar una conectividad sostenible en Europa*. <https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2022/12/05/trans-european-transport-network-ten-t-council-adopts-its-position-to-ensure-sustainable-connectivity-in-europe/>
 - CYLOG. (s.f.) “Corredor Atlántico”. <http://www.cylog.es/proyectos-europeos/corredor-atlantico> (Consultado 06/2023)
 - CYLOG. (s.f.) “Macrorregión RESOE”. <http://www.cylog.es/proyectos-europeos/macrorregion-resoe>. (Consultado 06/2023)
 - CYLOG. (s.f.) “Red de Enclaves Logísticos de la Red CyLoG”. <http://www.cylog.es/red-enclaves-logisticos> (Consultado 06/2023)
 - CYLOG. (s.f.) “Red Tent-T/Corredores Europeos”. <http://www.cylog.es/proyectos-europeos/red-ten-t-corredores-europeos> (Consultado 06/2023)
 - De las Rivas, J.L, Álvarez, A y Paris, M (2023). *“El corredor industrial Valladolid-Palencia: conurbación emergente entre dos polos urbanos consolidados”*. Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid. (Consultado 03/2023).
 - Diputación de Palencia (s.f.). *“Palencia construyendo el futuro”*. [Archivo PDF]. <https://www.diputaciondepalencia.es/system/files/publicacion->

- pdf/20170223/catalogo_completo_para_web_menos_calidad.pdf (Consultado 03/2024).
- Directorio de empresas y profesionales de España - Empresite. (s.f.). *Buscador de Empresas y Negocios de España*. <https://empresite.economista.es/> (Consultado 04/2023).
 - Doc Player. (2016) *Directrices estratégicas para el desarrollo de la Plataforma Agroalimentaria y Logística de Valladolid (Plaolid)*
<https://docplayer.es/49724150-Directrices-estrategicas-para-el-desarrollo-de-la-plataforma-agroalimentaria-y-logistica-de-valladolid-plaolid.html> (Consultado 03/2024).
 - DSSmith (23 de enero de 2019) *DS Smith: resultado de la oferta de Europac*. <https://www.dssmith.com/es/packaging/a-proposito-de/noticias/noticias-y-comunicados/2019/1/adquisicion-europac> (Consultado 06/2024)
 - DSSmith. (s.f.). *Bienvenidos a la fábrica de papel de Dueñas*. <https://www.dssmith.com/es/productos-y-servicios/productos-de-papel/fabricas-de-papel-de-ds-smith/bienvenido-a-la-fabrica-de-papel-de-duenas> (Consultado 06/2024).
 - El Bierzo Digital. (22 de mayo de 2022). *Castilla y León tiene 1.400 pueblos en riesgo de despoblación, el 45% de los de España*. <https://www.elbierzodigital.com/despoblacion-castilla-leon-bierzo-2022/444134> (Consultado 04/2024).
 - El Día de Valladolid (13 de abril de 2023). *El polígono Canal de Castilla se resetea con usos logísticos*. <https://www.eldiadevalladolid.com/noticia/z397700b5-ba91-bd30-03e5ca930d71080d/202304/el-poligono-canal-de-castilla-se-resetea-con-usos-logisticos> (Consultado 06/2024).
 - El Norte de Castilla (11 de enero de 2024). *El polígono de Magaz recibe 870.672 euros de la Junta para la depuración de agua*. <https://www.elnortedecastilla.es/palencia/poligono-magaz-recibe-870672-euros-junta-depuracion-20240111225745-nt.html> (Consultado 06/2024).
 - Europa Press. (19 de diciembre de 2012). *La asiática Olam firma este viernes la compra de Seda Solubles por 38,1 millones*.

- <https://www.europapress.es/economia/noticia-economia-empresas-asiatica-olam-firma-viernes-compra-seda-solubles-381-millones-20121219125803.html>
(Consultado 06/2024).
- Eustat (s.f.) *Definición Sectores económicos (Población en relación con la actividad)*
https://www.eustat.eus/documentos/opt_1/tema_57/elem_1535/definicion.html
(Consultado 03/2024).
 - Execyl (13 de julio de 2021). *Cerealto Siro presenta su Memoria Anual 2020 con el lanzamiento de 162 nuevos productos*
<https://www.execyl.es/experiencias/cerealto-siro-presenta-su-memoria-anual-2020/> (Consultado 06/2024).
 - FACYL. (s.f.). *FACYL - Cluster Automoción y Movilidad de Castilla y León.*
<https://www.facyl.es/> (Consultado 03/06/2024).
 - Fourneau, Francis, and André Humbert. (2019). *Géographie D'une Espagne En Mutation: prospections aériennes II.* Casa de Velázquez, 1990. 199-220 pp.
(Consultado 03/2023).
 - García, R. (5 de marzo de 2020). El 70% de Castilla y León ya es un 'desierto demográfico' sin habitantes. *Heraldo-Diario de Soria*
<https://www.heraldodiariodesoria.es/castilla-y-leon/200302/10881/70-castilla-leon-desierto-demografico-habitantes.html> (Consultado 04/2024).
 - Gestamp (s.f.). *Home.* <https://www.gestamp.com/es/home> (Consultado 06/2024).
 - Ical. (13 abril 2023). La Junta reordena más de un millón de metros cuadrados del polígono Canal de Castilla para facilitar la entrada. *La Razón.*
https://www.larazon.es/castilla-y-leon/junta-reordena-mas-millon-metros-cuadrados-poligono-canal-castilla-facilitar-entrada-operadores-logisticos_202304136437da927e9ad300016b3291.html (Consultado 06/2024).
 - INE - Instituto Nacional de Estadística. (s.f.). *Empresas por provincia y condición jurídica (302).*
<https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=302> (Consultado 04/2024)
 - INE - Instituto Nacional de Estadística. (s.f.). *Índice general, por sectores y ramas de actividad.*
[https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=25895.](https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=25895) (Consultado 04/2024).

- INE - Instituto Nacional de Estadística. (s.f.). *INEbase / Demografía y población / Padrón / Estadística del Padrón continuo / Resultados*.
https://www.ine.es/dyngs/INEbase/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177012&menu=resultados&idp=1254734710990 (Consultado 06/2023).
- INE - Instituto Nacional de Estadística. (s.f.). *Ocupados por sector económico y provincia*
<https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=3991&L=0> (Consultado 06/2023).
- Interempresas. (7 de mayo de 2010) *Suelo industrial y tecnológico en Castilla y León*. <https://www.interempresas.net/Naves/Articulos/40234-Suelo-industrial-y-tecnologico-en-Castilla-y-Leon.html> (Consultado 06/2024).
- Interempresas. (8 de mayo de 2009). *Área de Actividades Canal de Castilla, 353 ha de suelo industrial en Valladolid*.
<https://www.interempresas.net/Naves/Articulos/31170-Area-de-Actividades-Canal-de-Castilla-353-ha-de-suelo-industrial-en-Valladolid.html> (Consultado 06/2024).
- Investinspain (s.f.). *Las infraestructuras de España ocupan el puesto 7 mundial*
<https://www.investinspain.org/es/por-que-espana/infraestructuras> (Consultado 04/2024).
- IVECO (s.f.) *Sobre IVECO*.
https://www.iveco.com/venezuela/Institucional/pages/empresa_valores_acerca_de_iveco.aspx (Consultado 06/2024).
- IVECO. (s.f.). *IVECO produce la Daily número 700.000 en Valladolid en el 30º aniversario del inicio de su fabricación en esta Planta*.
<https://www.iveco.com/spain/Descubre-IVECO/Sala-prensa/Nota-de-prensa/2022/IVECO-produce-la-Daily-numero-700-000-en-Valladolid-en-el-30-aniversario-del-inicio-de-su-fabricacion-en-esta-Planta> (Consultado 06/2024).
- Junta de Castilla y León (s.f.) *Parque de Proveedores del Sector de la Automoción*. Empresas.
<https://empresas.jcyl.es/web/es/suelo-industrial-tecnologico/parque-proveedores-sector-automocion.html>. (Consultado 05/2024).
- Junta de Castilla y León (s.f.). *Encuesta de Población Activa*. Estadística.
<https://estadistica.jcyl.es/web/es/estadisticas-temas/encuesta-poblacion->

- activa.html (Consultado 04/2024).
- Junta de Castilla Y León (s.f.). *Macrorregión RESOE*. Información Europea. <https://eucyl.jcyl.es/web/es/cooperacion-portugal/macrorregion-resoe.html> (Consultado 06/2023).
 - Junta de Castilla Y León (s.f.). *Oferta de suelo industrial*. Empresas. <https://empresas.jcyl.es/web/es/suelo-industrial-tecnologico/oferta-suelo-industrial.html>. (Consultado 05/2024).
 - Junta de Castilla Y León (s.f.). *Oferta de suelo industrial. Palencia*. <https://empresas.jcyl.es/web/es/suelo-industrial-tecnologico/palencia.html> (Consultado 05/2024).
 - Junta de Castilla Y León (s.f.). *Sectores industriales*. Economía. <https://economia.jcyl.es/web/es/industria/sectores-industriales.html>. (Consultado 04/2024).
 - López González, A. · Benito del Pozo, P. (2015). “*La accesibilidad a los enclaves logísticos en Castilla y León. Una propuesta metodológica para su medición y evaluación*”, Cuadernos Geográficos 54(1), 135-159. <https://www.redalyc.org/pdf/171/17141131007.pdf> (Consultado 04/2024).
 - Mercaolid. (2022). *Memoria Mercaolid 2022*. [Archivo PDF]. <https://mercaolid.es/wp-content/uploads/2023/06/Memoria-2022-MERCAOLID-web.pdf> (Consultado 06/2024).
 - MINISTERIO DE FOMENTO (25 de noviembre de 2013). “*Estrategia Logística de España*”. https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/20131125estrategialogistica_0.pdf (Consultado 06/2023).
 - MINISTERIO DE FOMENTO. “Capítulo 2: La política europea de transporte”. En *Análisis, información y divulgación sobre la aportación del transporte por carretera a la intermodalidad*. <https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/transporte-intermodal/transporte-por-carretera-e-intermodalidad> (Consultado 07/2023).
 - Ministerio de Industria y Turismo (s.f.) *Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia*.

- <https://www.mintur.gob.es/es-es/recuperacion-transformacion-resiliencia/Paginas/plan-recuperacion-transformacion-resiliencia.aspx>
(Consultado 04/2024).
- Oficina del Comisionado del Gobierno. CORREDOR ATLÁNTICO. (s.f) “*Pasado, presente y futuro del Corredor Atlántico*”. [Archivo PDF]. https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/sala_prensa/recursos/230306_ppt_corredor_atlantico.pdf (Consultado 06/2023).
 - Olam Group (s.f.) *Olam demostrará su ventaja en materia de abastecimiento y procesamiento en Food Ingredients Europe 2015* <https://www.olamgroup.com/news/all-news/press-release/demonstrate-sourcing-processing-food-ingredients-europe-2015.html> (Consultado 06/2024).
 - Parrilla, O. et al (2010) *Diagnóstico Ambiental de la provincia de Palencia. Volumen V. Aspectos socioeconómicos*. Editado por: Diputación de Palencia Medio Ambiente. (Consultado 06/2023).
 - Pascual Ruiz-Valdepeñas, H. (2012). “*El significado de la industria y de las nuevas infraestructuras en la estructuración territorial*”. En Población y Poblamiento en Castilla y León. Editado por Consejo Económico y Social de Castilla y León. <https://uvadoc.uva.es/handle/10324/9066> (Consultado 04/2023).
 - Polígono de Venta De Baños (APPIVB). (2024). *Polígono Venta de Baños | Asociación de Empresarios*. <https://appivb.es/> (Consultado 04/2024).
 - Polígono de Venta De Baños (APPIVB). (23 de enero de 2023). *Servicios e instalaciones del Polígono Industrial de Venta de Baños*. <https://appivb.es/poligono-venta-banos/> (Consultado 06/06/2024).
 - Polluveer, K. y Debyser, A. (2023) Parlamento Europeo. *Las redes transeuropeas – orientaciones*. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/135/las-redes-transeuropeas-orientaciones> (Consultado 06/2023)
 - Portal Diputación de Palencia. (s.f). *ADE Parques Tecnológicos y Empresariales de Castilla y León* <https://www.diputaciondepalencia.es/sitio/promocion-economica/ade-parques-tecnologicos-empresariales-castilla-leon> (Consultado 06/2024).

- Prosol Coffee (s.f.). *Inicio*. <https://www.prosol.coffee/es/index> (Consultado 06/2024).
- Ramos, D. (2003) “*La Red Transeuropea de transporte y el (des)equilibrio territorial de Europa. Enseñanzas de cara a la ampliación*”. Universidad de Salamanca.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1119376>(Consultado 07/2023).
- Renault. (s.f.) *Renault Group en España* <https://www.renault.es/renault-espana.html> (Consultado 06/2024).
- Sánchez-Hernández, J.L (1996). “*Teoría y práctica del concepto «eje de desarrollo»: aplicación al corredor Irún -Aveiro*” Departamento de Geografía de la Universidad de Salamanca. [Archivo PDF]. (Consultado 03/2023).
- Santos y Ganges L. (2007). *La provincia como ámbito de planificación territorial: las Directrices de Ordenación Provincial de Palencia (España)*. Conferencia V CONGRESO INTERNACIONAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO: “Agua, territorio y paisaje: de los instrumentos programados a la planificación aplicada”. (Consultado 05/2023)
- SedaOutspan (s.f.). *Inicio* <https://sedaoutspan.com/>. (Consultado 06/2024).
- Tableau Public (s.f.) *Sistema Integrado de Datos Municipales*. https://public.tableau.com/app/profile/reto.demografico/viz/SistemaIntegradodeDatosMunicipales/B3_Econmico (Consultado 05/2023).
- Trapa. (s.f.). *TRAPA - Chocolates desde 1891* <https://www.trapa.es/> (Consulta 06/2024).
- UVaDOC. (1998) “*Avance. DOTVAENT Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y Entorno*”. <https://uvadoc.uva.es/handle/10324/47632?locale-attribute=en> (Consultado 06/2023).

INDICE DE TABLAS

- **Tabla 1.** Población de los municipios palentinos del corredor Valladolid – Palencia en 2023. Página 32.
- **Tabla 2.** Población municipios vallisoletanos del corredor Valladolid – Palencia en 2023. Página 32.
- **Tabla 3.** Número de empresas por municipios del corredor en 2023. Página 41.
- **Tabla 4.** Número de trabajadores por municipios del corredor Valladolid - Palencia en 2023. Página 43.
- **Tabla 5.** Número de empresas, cifra de negocios y empleados de las 5.000 mayores empresas de Castilla y León. Página 48.
- **Tabla 6.** Tipos de empresas según el volumen de trabajadores y cifra de negocio en el corredor industrial Valladolid – Palencia en el año 2023. Página 59.

INDICE DE FIGURAS

- **Figura 1:** Municipios de las provincias de Valladolid y Palencia por los que atraviesa la autovía A-62. Página 14.
- **Figura 2.** Localización de los principales enclaves logísticos y comerciales de la provincia de Valladolid 2024. Página 23.
- **Figura 3.** Evolución de la Población de España y de Castilla y León en números índice. 1900=100. Página 27.
- **Figura 4.** Distribución de la población en Castilla y León 2023. Página 29.
- **Figura 5.** Gráfico evolución de la población de los municipios del Corredor Valladolid – Palencia en los años 2000, 2010 y 2023. Página 34.
- **Figura 6.** Evolución del número total de empresas y trabajadores en los municipios del corredor Valladolid-Palencia en los años 2000, 2010 y 2023. Página 37.
- **Figura 7:** Evolución del número de empresas del corredor Valladolid - Palencia según sectores económicos en los años 2000, 2010 y 2023. Página 38.
- **Figura 8:** Evolución del número de trabajadores del corredor Valladolid - Palencia según sectores económicos en los años 2000, 2010 y 2023. Página 39.
- **Figura 9.** Mapa de la distribución de empresas de los municipios del corredor Valladolid – Palencia en 2023. Página 41.
- **Figura 10.** Mapa de la distribución del número de trabajadores de los municipios del corredor Valladolid – Palencia en 2023. Página 42.
- **Figura 11:** Número de empresas del corredor Valladolid – Palencia sobre el total de empresas de Castilla y León en los años 2000, 2010 y 2023. Página 44.
- **Figura 12:** Número de trabajadores del corredor Valladolid – Palencia sobre el total de trabajadores de Castilla y León en los años 2000, 2010 y 2023. Página 45.
- **Figura 13:** Número de empresas del corredor Valladolid – Palencia sobre el total de empresas de las provincias de Valladolid y Palencia en los años 2000, 2010 y 2023. Página 46.
- **Figura 14:** Número de trabajadores del corredor Valladolid – Palencia sobre el total de trabajadores de las provincias de Valladolid y Palencia en los años 2000, 2010 y 2023. Página 47.

- **Figura 15:** Número de empresas según sectores industriales manufactureros en el corredor industrial Valladolid-Palencia en los años 2000, 2010 y 2023. Página 53.
- **Figura 16.** Número de trabajadores según sectores industriales manufactureros en el corredor industrial Valladolid-Palencia en los años 2000, 2010 y 2023. Página 56.
- **Figura 17.** Fábrica Renault Palencia. Página 63.
- **Figura 18.** Fábrica IVECO Valladolid. Página 64.
- **Figura 19.** Fábrica Gestamp Dueñas. Página 65.
- **Figura 20.** Oficina Cidaut en Parque Tecnológico de Boecillo. Página 66.
- **Figura 21.** Oficina CARTIF en Parque Tecnológico de Boecillo. Página 66.
- **Figura 22.** Oficinas FACYL en Parque Tecnológico de Boecillo. Página 67.
- **Figura 23.** Fábrica Cerealto Sido Foods en Venta de Baños. Página 69.
- **Figura 24.** Fábrica Sedaoutspan Iberia. Página 70.
- **Figura 25.** Fábrica PROSOL. Página 71.
- **Figura 26.** Fábrica Cascajares. Página 71.
- **Figura 27.** Fábrica Chocolates Trapa en Dueñas. Página 72.
- **Figura 28.** Fábrica Europac en Palencia. Página 73.
- **Figura 29.** Situación del Área de Actividades Canal de Castilla. Página 76.
- **Figura 30.** Situación del Polígono Industrial Llanos de San Isidro. Página 78.
- **Figura 31.** Situación del Polígono Industrial Magaz de Pisuerga. Página 79.
- **Figura 32.** Situación del Polígono Industrial Venta de Baños. Página 81.