

COMPETITIVIDAD INDUSTRIAL Y MEDIO URBANO: EL CASO DE VALLADOLID.

Juan Luis de las Rivas Sanz y Santiago Calvo Alonso-Cortés'.
Arquitectos. Instituto de Urbanística de Valladolid.

I. ANTECEDENTES DEL ESTUDIO.

Nuestros centros urbano-metropolitanos están dejando de ser espacios para el desarrollo industrial debido a la crisis de la industria tradicional y al incremento de las actividades vinculadas al sector terciario. Las ciudades, inmersas en una realidad competitiva y en un contexto productivo amplio y cambiante, no pueden renunciar sin más al crecimiento de su actividad industrial. La transformación de los sistemas productivos y la inoportunidad cada vez mayor de los grandes mercados exigen de la ciudad actual, como alternativa a su decadencia, eficiencia y competencia reales. Por ello es útil analizar cómo las condiciones urbanas inciden en la eficacia del sistema productivo y abordar el estudio del funcionamiento de las estructuras urbanas en relación con la producción, el transporte, el trabajo, el ambiente..., estructuras que componen el espacio urbano en el que la actividad industrial se desenvuelve y prospera.

Para analizar la capacidad industrial que tienen las ciudades establecemos diversos campos de análisis mediante investigaciones específicas. La empresa industrial no es únicamente su planta productiva, sino que su actividad se despliega en la ciudad utilizando sus infraestructuras y exigiendo un sin fin de servicios, públicos y privados, que apoyen la producción, garanticen la mano de obra y hagan posible la actualización tecnológica. Al profundizar en la interrelación entre el sistema productivo y el medio urbano en Valladolid desarrollamos varios análisis particulares: el análisis de las tipologías de suelo industrial y de la distribución espacial de la actividad industrial en Valladolid; el análisis de la distribución espacial de las actividades de servicios a las empresas, caracterización del sector económico vinculado a la actividad productiva; el estudio de los flujos y de las infraestructuras urbanas relacionadas con la producción en el área metropolitana; el estudio de la disponibilidad de mano de obra, del sector laboral en Valladolid; las determinaciones de carácter urbanístico y de los elementos de urbanización que caracterizan el funcionamiento del medio urbano industrial en Valladolid.

II. CUESTIONES DE METODO: REGISTROS I.A.E., SECTORES URBANOS.

Metodológicamente el primer objetivo es obtener un fundamento fiable del análisis. Las asignaciones de uso del Catastro no eran suficientemente rigurosas para conocer su expresión económica, por lo que elaboramos una base de datos estadística a partir del listado del Impuesto de Actividades Económicas (I.A.E.), facilitado por la empresa municipal de recaudación C.I.R.A.. Por estarse completando datos de las altas del I.A.E. se comparaba esa base de

¹ La investigación "Competitividad Industrial y Medio Urbano en Valladolid" ha sido realizada por el Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid y dirigida por Alfonso Alvarez Mora y por Juan Luis de las Rivas, en ella han participado los arquitectos Santiago Calvo y Gerardo Méndez, los geógrafos Antonio Peiret y Luis Santos Ganges, y el estudiante de arquitectura Enrique Rodrigo. Hemos colaborado con el Ayuntamiento de Valladolid a través de la sociedad CIRA que gestiona el IAE. Vicente Dómine, desde la Dirección General de Política Territorial del MOPTMA, ha coordinado y realizado el seguimiento del trabajo.

datos con las de la antigua Licencia Fiscal, el impuesto de radicación, y el de Bienes Inmuebles. El proceso de configuración de nuestro trabajo determinó la adopción de criterios de eliminación de las actividades más insignificantes y de agrupación de las actividades productivas, entre las secciones del I.A.E.. Así obtenemos un total de 962 registros empresariales vinculados a actividades productivas en el municipio de Valladolid, y los organizamos según los grupos de actividad que se exponen a continuación: *Fabricación, manufactura y derivados; Reparación etc.; Actividad para la construcción o recuperación de productos; Almacenamiento; Locales afectos a otra actividad; Transporte de mercancías.* En relación con los servicios a las empresas y con los profesionales se definieron igualmente grupos de actividad homogéneos reclasificando los datos del I.A.E. La referencia catastral a nivel de manzana actuó como nexo georreferencial entre los sistemas gráficos y la base de datos alfanumérica, lo cual nos permitió conocer la ubicación de los registros seleccionados.

En segundo lugar, el análisis de localización de la actividad industrial y la de servicios a las empresas y profesionales en Valladolid nos exigió definir las principales áreas de concentración y vacío de actividad, así como la existencia de posibles niveles de especialización sectorial por áreas de la ciudad. Para ello dividimos la ciudad en 11 áreas o sectores, caracterizadas por una cierta homogeneidad urbanística y social, que permiten la agregación y manejo de los datos obtenidos: *1.Zona Centro, 2.Primer corona, 3.Paseo Zorrilla, 4.Huerta del Rey, 5.La Victoria/Girón, 6.Pajarillos/B. España, 7.Delicias, 8. Polígono San Cristobal, 9.Polígono Argales/FASA, 10.Prolongación del P. Zorrilla, 11. Arturo Eyries/Parquesol.*

La localización de las actividades se realiza, así, mediante un análisis con mapas esquemáticos y cuadros de los datos obtenidos sobre las zonas señaladas anteriormente y mediante el cartografiado automático -en colaboración con C.I.R.A.- de esos datos a escala de manzana, globalmente y por subsectores. Asimismo se establece un *coeficiente de localización* para reflejar el porcentaje de empresas de cada subsector localizadas en cada una de las áreas definidas, en relación con la proporción de empresas del mismo subsector situadas en el conjunto de la Ciudad, con el fin de analizar el nivel de especialización de las áreas.

III. VALLADOLID, AREA METROPOLITANA EN FORMACION.

En Valladolid y en su entorno comienzan a detectarse fenómenos que corresponden a un *Area Metropolitana en formación*, con la casi fusión de algunos municipios limítrofes como Laguna de Duero, Arroyo, La Cistérniga, Zaratán y Santovenia. Asimismo existe una segunda corona de núcleos muy vinculados a la ciudad como Simancas, Boecillo, Cabezón, Fuensaldaña, etc. La ralentización de los procesos de crecimiento, asociada a la repercusión de la crisis económica e industrial sobre Valladolid, no ha frenado esta realidad incipiente. Aún así, los datos más relevantes siguen estando determinados por Valladolid ciudad. Valladolid es el Centro Urbano de la Región con más potencialidad para configurar efectivamente un Area Metropolitana, destaca como centro suprarregional con un peso demográfico fuerte: 360.000 habitantes -30.000 de ellos en el área metropolitana-, el 27% del total de las doce ciudades Castellano-Leonesas. Uno de los principales temas que la ciudad ha de afrontar de cara al futuro es precisamente su consolidación como centro de gravedad en la parte noroeste de la

Península y como área de relevancia económica tanto a nivel nacional como a nivel internacional, dentro del sistema de ciudades europeas, con un interés creciente del *corredor* formado por la ciudad y Palencia. No debemos olvidar que Valladolid, con una población hoy estabilizada, es una ciudad condicionada por un proceso de crecimiento muy intensivo en los años 60 y 70. Este crecimiento, al que la ciudad no respondió con una planificación urbanística articulada, ha sido resuelto mediante la creación de conjuntos edificados dispersos y autónomos, sometiendo a la ciudad central -un extenso y complejo casco histórico- a un proceso de renovación muy fuerte y mal coordinado. Pensemos que en 1955 Valladolid sólo tenía 127.568 habitantes y que entre 1965 y 1970 la población de derecho crece un 58,7% -un 18,4% de crecimiento vegetativo y un 40,3% de saldo migratorio- pasando de 175.254 habitantes a 233.959. A ese periodo le corresponde el fracaso de un Plan General con pretensiones comarcales y un proceso cotidiano ligado a lógicas dispares.

La preparación del área urbana para su integración en la red urbana europea y, por lo tanto para su competitividad en el sistema nacional e internacional de ciudades, exige un esfuerzo decidido: en la política de infraestructuras, en el tejido empresarial y productivo y en el incremento de la dotación de servicios -públicos y privados- todavía claramente deficitaria.

IV. FORMAS DE LA INDUSTRIA EN VALLADOLID.

Las tipologías de suelo industrial en Valladolid son, como en todas las ciudades de su rango, muy variadas. Una clasificación general de las mismas, atendiendo a la forma de ocupación del suelo urbano, permite una visión que se complementará luego con la derivada de su distribución espacial por manzanas. Distinguiamos en Valladolid:

a. *Implantaciones autónomas de industria, las grandes factorías*. Son las cuatro áreas reconocidas por el Plan General de 1.984, más los Talleres de Renfe y la implantación de FASA Renault a ambos lados de la Carretera de Madrid. En ellas se concentran grandes empresas, que suponen la mayor solera industrial de la ciudad. Su localización responde a la conveniencia y gestión propia de las grandes industrias, normalmente junto a los ejes principales de acceso rodado a la ciudad.

b. *Polígonos oficiales de la Gerencia de Urbanización, I.N.UR. y S.E.P.E.S. - Polígonos de Argales y San Cristóbal-*. El polígono *Argales* pertenece al segundo programa de la Gerencia de Urbanización, la urbanización tuvo una primera fase, seguida de una segunda, totalizando unas 85 Has. acabadas de urbanizar hacia 1.967 -un total de 156 parcelas distribuidas en grandes (más de 7.000 m²), medianas (de 3.000 a 7.000 m²) y pequeñas (de 500 a 3.000 m²)-. En Argales no se ubican apenas industrias sino más bien talleres, almacenes y empresas de transporte y distribución, muchos de ellos descentralizados desde ubicaciones interiores. La urbanización ha sido objeto de reparaciones por el Ayuntamiento y presenta problemas de falta de aparcamientos. Recientemente se ha observado la creación de dos minipolígonos de naves-nido fruto de la subdivisión de dos parcelas. El polígono *San Cristóbal* pertenece al cuarto programa de polígonos industriales del INUR. A partir de la aprobación de Plan Parcial (1973) se urbanizan las calles, salvo algunas conexiones a las carreteras y de las zonas verdes, y el Ayuntamiento lo recibe en 1979. Las 320 parcelas se

distribufan en categoría de grandes (más de 7.500 m²), medianas (de 3.000 a 7.500 m²) y pequeñas (de 500 a 3.000 m²) totalizando alrededor de 159Ha. sobre un total delimitado de 238 Has. Hoy cuenta con más de 450 empresas que colmatan el 80% del polígono, y sigue siendo hasta cierto punto un sector aislado de la ciudad. En San Cristóbal se han ubicado también más talleres y almacenes que industrias propiamente dichas y ha sido el polígono en cuya evolución se ha manifestado más claramente la mutación industrial reciente, una de cuyas expresiones es la reducción de las parcelas originales. Primero S.E.P.E.S. transformó 14 parcelas de gran industria en 184 de pequeña, a través de la introducción de cuatro nuevas calles incorporadas por el Plan General de 1984. Recientemente el P.E.R.I. del Polígono de San Cristóbal (1989) permite procesos análogos a través de Estudios de Detalle de iniciativa privada o pública. Está pendiente la construcción del edificio de servicios.

c. *Sectores compactos de parcelación industrial y otros enclaves a pie de carretera principal.* La industria ha tendido a aprovechar los ejes de acceso a las ciudades, llegando a formar auténticos sectores espontáneos y organizados que se extienden en una franja a un lado y otro de la carretera. Allí se han establecido industrias medias de cierta importancia. La nula ordenación previa de estas áreas permite que los minipolígonos se formen sólo por simple subdivisión de las fincas que dan a la carretera, introduciendo algún fondo de saco transversal, normalmente insuficiente. En ocasiones forman pequeños enclaves discontinuos sobre la carretera. Se han desarrollado con posterioridad a la implantación de los polígonos.

d. *"Asentamientos" de la periferia marginal en carreteras secundarias que incluyen enclaves industriales.* En casi todas las salidas secundarias, sean carreteras antiguas o caminos y cañadas viejos etc., en los bordes de la ciudad, se ha dado un proceso informal de parcelación. Este proceso da lugar a conjuntos marginales, residenciales e industriales, de forma que comparten análogas deficiencias de infraestructuras. En algunos barrios marginales la mezcla de usos se da internamente. A veces las parcelaciones más alejadas o aisladas adoptan una forma de enclaves parecida a la categoría analizada en el punto anterior.

e. *"Bolsas" de industria consolidada pericentral, al borde de salida por carreteras, en procesos de remodelación.* Son industrias a veces antiguas, ubicadas cerca de salidas de carreteras importantes, que están en procesos de remodelación total o parcial al haber sido absorbidas por el desarrollo residencial y haber subido las expectativas del valor de los terrenos.

V. DISTRIBUCION ESPACIAL DE LA INDUSTRIA EN VALLADOLID

El análisis por áreas urbanas homogéneas -las señaladas en el punto II- de la distribución del conjunto de la actividad productiva (nº de registros de industrias en cada área y sectores de actividad a los que pertenecen dichas industrias localizada en Valladolid) muestra, en primer lugar, la existencia de una importante concentración en el arco situado entre la vía del ferrocarril y la carretera de Soria -zonas 8 y 9 configuradas en torno a los polígonos industriales de Argales, Fasa y San Cristóbal- que agrupa más del 50% de la actividad detectada. Un segundo nivel de concentración de actividad se agrupa en el área configurada por un arco Norte que enlazaría las Ctras. de Soria y León, áreas 5 y 6, con porcentajes ligeramente

superiores al 10% en cada caso, así como la zona Centro, que agrupa un 9% de los registros localizados. En el resto de las zonas delimitadas se alcanzan unos niveles de actividad con porcentajes situados alrededor del 5%, con excepción de las áreas 4 y 11 -Huerta del Rey, A. Eyres y Parquesol- de más reciente creación y de uso principalmente residencial.

El examen del nivel de concentración sectorial a partir de la relación entre la mediana y la desviación estándar de registros en cada zona indica que, individualmente considerados, son los sectores de almacenamiento y transporte los que se distribuyen de forma más homogénea. El sector que muestra un mayor grado de concentración espacial es el de producción y manufacturas, que agrupa un 57,4% de su actividad en las áreas 8 y 9 de Argales, Fasa y San Cristóbal. Mientras las áreas 5 y 6, que abarcan el arco norte de la Ciudad, agrupan otro 25,4% y es destacable el 6% que aparece en el Area Central. El sector de reparaciones presenta también uno de los mayores niveles de concentración, aunque en este caso lo hace en las zonas 5 y 9 de La Victoria-Girón y San Cristóbal, donde se concentra un 55,5% del total. Con niveles de concentración de actividad por debajo de la media aparecen los sectores de construcción y recuperación de productos y almacenamiento, que concentran en ambos casos, alrededor de un 50% de su actividad en las áreas industriales 7 y 9.

Los datos obtenidos con la elaboración del coeficiente de localización nos permiten establecer la existencia de niveles de especialización relativos más concretos. Así, el área 5 de La Victoria-Girón, articulada en torno a las Ctras. de Burgos y León, presenta los mayores niveles de especialización en sectores conexos como reparaciones y transportes, probablemente como respuesta a su localización en dichas vías. Al igual que sucede en el área 10 configurada en torno al barrio de La Rubia y las Ctras. de Rueda y Simancas que presenta su mayor especialización en transportes y almacenaje. Las dos áreas específicamente industriales, 8 y 9, presentan índices positivos de especialización relativa en el sector de fabricación y manufacturas así como en la localización de locales afectos -actividad que presenta sus mayores índices en estas dos zonas, junto con Delicias y las tres áreas centrales-. El resto de zonas presentan niveles distintos que indican una mayor especialización relativa en construcción y recuperación de productos para Argales y de Reparaciones para San Cristóbal. La zona 6 que abarca el área entre Pajarillos y el Barrio España, entre la Ctra. de Soria y el río Pisuerga, muestra especialización en fabricación y manufacturas, lo que parece confirmar la existencia de una especie de cinturón manufacturero complementario a las áreas industriales señaladas del Sureste, con zonas mixtas residencial-industriales al Noreste y Este, donde se observa actividad manufacturera sumergida. El área 7 de Delicias, enclavada entre la zona central y las zonas industriales, cuenta con una distribución muy homogénea de los diferentes sectores de actividad, lo que de hecho se observa claramente en los porcentajes de actividad agrupados de cada sector, que varían entre el 4,4 y el 7,9%. El núcleo urbano central formada por las áreas 1, 2 y 3 presenta niveles de especialización relativa muy diversos, de forma que mientras en el Area Central destacan almacenamiento y transportes, en la primera Corona encontramos transporte, construcción y recuperación, y en el área de Zorrilla almacenamiento y transportes.

VI. INFRAESTRUCTURAS URBANAS Y ESPACIO PRODUCTIVO.

El proyecto de producción de las infraestructuras metropolitanas sólo se ha acometido sistemáticamente en Valladolid en la década del 80, con un notable retraso en relación al gran desarrollo precedente, entre 1965 y 1980, de la estructura de uso urbano construída. El asentamiento de las nuevas infraestructuras arteriales de comunicación viaria se produce al ajustarse al plan de Red Arterial de 1980 con el P.G. de 1984. Su ejecución material está siendo tanto más lenta cuánto más depende su impulso de rangos de la administración inferiores, con menos autonomía financiera, y más rápida cuando se integran fondos europeos.

Los crecimientos urbanos, fundamentalmente al Suroeste y al Sur, no han sido correspondidos por vías suficientes capaces de estructurar y unir la parte de la ciudad atravesada por las mayores interacciones de flujos. Las infraestructuras ferroviarias arteriales y los talleres de Renfe están asimismo pendientes de reforma y reconversión, aunque ya se han producido documentos y acuerdos a raíz del estudio de alternativas a la Red Arterial Ferroviaria, coordinados a través del MOPTMA con los aspectos citados de la Red Viaria.

Los aspectos anteriores se tratan y recogen en la actualización y adaptación del Plan General de Ordenación Urbana, aprobada inicialmente en 1994.

Es difícil estimar los flujos por carretera metropolitanos debido a la falta de una encuesta origen-destino actualizada. Extrapolando la de 1981 se presenta un gráfico en que los flujos interurbanos calculados para las interrelaciones de tránsito más fuertes abarcan las carreteras N-601 y 620 en sus dos ramales y la N-122 y las CL-601 y C-610 a Soria, Segovia y Medina del Campo. En él se comprueba la importantísima función de los arcos Burgos-Salamanca en ambos sentidos y Burgos-Madrid, que representan el 85% sobre dichos corredores y más del 65% del flujo interurbano. La conclusión que se saca de ello es que, habiéndose resuelto con la Ronda Oeste el corredor N-620, falta por resolver con urgencia el arco que une a éste, particularmente en dirección Burgos, con la dirección Madrid. Por tanto se hace urgente acometer las rondas del Sur, ya que debido al peculiar trazado y flujos en el Sur de Valladolid son necesarias dos, una interior y otra exterior, tal como ya propuso en 1982 el esquema comarcal. Una vez construídas la rondas Sur y la Este la congestión cambiará en la actual conexión por calles entre Burgos y Madrid o Soria y Salamanca. El Plan Regional de Transporte de 1992 prevé un centro intercambiador de mercancías que agrupará un nuevo mercado de abastos, estando muy avanzada su gestión urbanística y financiera.

Dada la importancia que tiene en el flujo industrial la recepción y emisión de transporte de mercancías, particularmente por carretera, se ha hecho un estudio centrado en Fasa-Renault, estimativo y con datos ofrecidos por sus diferentes departamentos implicados y la empresa C.A.T. España, de capital Renault mayoritario. El tráfico de tránsito es tan importante como que diariamente en días laborales salen del orden de 200 camiones y retornan unos 120, siendo el recorrido principal el de la N-620, con dirección Burgos-Francia (100 salidas y 56 entradas) y con dirección Portugal (22 y 12), aunque la N-122 con dirección a Barcelona (26 y 13) y la N-601 con dirección a Madrid (18 y 15) son también relevantes.

La encuesta origen-destino de 1981 permitía pensar que el corredor de mayor tráfico, la N-620, tenía una mayoría de viajes con destino u origen Valladolid, en relación a los de

tránsito. Concretamente desde o hacia Salamanca era un 75% y desde o hacia Burgos era un 65%. De ello se desprende la enorme trascendencia de estudiar el tráfico en la red urbana. Hemos reflejado en planos los flujos en el viario urbano superiores a 6.000 vehículos día -resumen aforos diarios y de hora media facilitado por el gabinete de tráfico municipal-. Del análisis del día-tipo se desprende que existe una "T" formada por tramos urbanos de las carreteras, la N-620 que corta a la N-601, en los cuales hay más de 18.000 vehículos/día, con encuentros con las principales transversales de más de 24.000 vehículos/día, produciéndose situaciones de congestión en tramos punta. La N-620, que recorre el Oeste de la ciudad, se refuerza en la margen derecha del río con un tramo sensiblemente paralelo en la dirección NE-SO, el conjunto de paseos de Zorrilla e Isabel la Católica. Se dan otros tramos de más de 12.000 vehículos/día en el resto de las avenidas-carreteras, en las conexiones entre la N-620 y las vías urbanas relevante, y en tramos de la llamada c/ de Circunvalación. Asimismo se producen dichos niveles en un virtual entorno del casco histórico, particularmente en tramos en que la red falla en su continuidad y se juntan tráfico circundantes y penetrantes, dónde la capacidad de las vías es insuficiente para un viario interior.

El único transporte colectivo en la ciudad es el de autobuses. La empresa municipal AUVASA de autobuses urbanos agrupa los flujos generales más importantes. La densidad de viajeros en las calles que albergan las principales líneas solamente es correlativo a los flujos de tráfico citados en el eje Paseo Zorrilla-Paseo Isabel la Católica. Allí, tramos de más de 30.000 viajeros día implican mayores viajes en autobús que en automóvil. El resto de calles de mayor intensidad -entre 18.000 y 35.000 viajeros día- unen el área hospitalaria con la Plaza Mayor o se dan en el cuadrilátero central que define esta plaza con las de Sta. Ana, Zorrilla y España. Existen líneas laborales de AUVASA pero con muy poca intensidad en relación al número de viajes de trabajadores -menos del 10% en San Cristobal-. Del transporte directamente organizado por las empresas el mayor es el organizado por las empresas Cabrero y Autocares Valladolid para Fasa, que representa más del 60% de los 8.400 trabajadores de la plantilla. Esto permite evitar cuellos de botella a los turnos laborales. El descenso de viajeros del transporte regular de AUVASA producido los últimos años es alarmante ya que se puede llegar a una situación difícil si el tráfico se canaliza al vehículo privado.

La accesibilidad de viajeros para Valladolid por ferrocarril tiene más relación con la competitividad como ciudad de servicios que como ciudad industrial -flujo de 1.200 viajeros/día, circulan 34 idas y vueltas de carácter pasante y 17 con origen en Valladolid, 12 hacia el Norte y 5 hacia el Sur- y es conveniente la ampliación del tráfico de cercanías en relación con la ciudad. Del tráfico de mercancías se puede decir que Valladolid se encuentra en un tramo de confluencia de una de las mayores concentraciones de transporte de mercancías, con más de 30 trenes diarios -salen en cargas completas 17.500 Tm. al año hacia Irún y vienen 232.500 Tm. y salen 70.100 Tm. hacia Madrid, viniendo 68.300 Tm, algo lógico en una ciudad de gran tradición ferroviaria tanto en los talleres de Renfe como en el almacenamiento y carga de mercancías por vía ferroviaria. La ejecución de circunvalaciones y estaciones exteriores de mercancías y de los servicios ferroviarios asociados será importante cuando se tomen las decisiones derivadas de los estudios de alternativas.

VII. CONDICIONANTES URBANISTICOS DEL ESPACIO INDUSTRIAL EN VALLADOLID.

Los espacios industriales se enfrentan a una situación cambiante en cuanto a las actividades y a las formas de producción. Esta situación produce sustanciales modificaciones en la demanda, en las dimensiones y usos de las parcelas así como en los requerimientos de calidad ambiental. La normativa vigente en la ciudad resulta poco versátil, quizás por ello en ciertas cuestiones es sistemáticamente ignorada. La aplicación indiscriminada del sistema de ordenación paramétrica en función de las características de parcela implica, en la práctica, la no adaptabilidad y la ruptura de las cualidades espaciales de muchos ámbitos. Las limitaciones normativas a la segregación parcelaria contribuyen al estancamiento de las áreas industriales localizadas en suelo urbano consolidado. En ciertos casos, en polígonos, la limitación de los procesos de transformación parcelaria implicó degradación del espacio por la ausencia de control urbanístico en las divisiones realizadas al margen de la normativa. La falta de mecanismos que permitan ampliar la parcela provoca el funcionamiento en precario de ciertas actividades. Los costos de relocalización de la actividad no son asumibles cuando las necesidades de ampliación se reducen a superficies pequeñas. Por ello y de forma análoga a las ampliaciones de industrias en suelo no urbanizable, deben introducirse en normativa sistemas directos de control, evitándose la complejidad de la tramitación de modificaciones de planeamiento.

La ordenación de usos reflejada en normativa ha estado basada en criterios de segregación funcional de la ciudad. En las áreas industriales los usos terciarios, comerciales y dotacionales se conciben como complementarios del industrial, asignando un límite de la superficie construida de la parcela, aún cuando estas actividades están adquiriendo progresivamente un mayor grado de externalización. Con todo, la normativa no consigue frenar las tendencias de la dinámica de uso o parcelación. Resulta pues imprescindible flexibilizar y localizar el acceso de dichas actividades a estos espacios mediante regulación normativa, ya que inevitablemente se producirán en condiciones inadecuadas con problemas a medio o corto plazo. Por el contrario, la ausencia de condicionantes específicos para actividades con fuerte impacto funcional, como almacenamiento, paquetería y transportes, conduce a la degradación de las condiciones ambientales y de la movilidad en las zonas donde se localizan con mayor intensidad.

Para la adaptación a situaciones cambiantes de demanda la normativa debe recoger tipologías adecuadas a todos los productos inmobiliarios posibles, con mecanismos de transformación tipológica y de uso, garantizando su correcto funcionamiento, sobre condiciones ambientales adecuadas, y restringiendo el acceso a ciertos espacios de actividades depredadoras del suelo de bajo costo. Las avenidas de salida de la ciudad se encuentran infrautilizadas en sus capacidades representativas por criterios de urbanización inadecuados. Deben potenciarse las funciones de escaparate de las avenidas de acceso mediante determinaciones urbanísticas que induzcan a la transformación tipológica y transformaciones de la sección transversal de las avenidas, incidiendo en su calidad ambiental. La ausencia de jerarquía viaria interior disminuye las capacidades representativas del espacio. Disponer de un

viario jerarquizado puede resultar un medio para evitar incompatibilidades de usos en espacios polifuncionales. Junto a las rondas hay vacíos en los que se puede desarrollar un nuevo tipo de espacio industrial diferenciado e interconectado con el resto de la ciudad: polígonos de especial calidad ambiental junto a áreas residenciales; espacios de costos de urbanización mínimos donde localizar asentamientos de infraindustrias; espacios dotacionales al servicio o compatibles con usos industriales. La ejecución del sector El Cabildo, como área de apoyo al transporte, ya citada, permitirá que se descarguen de estos usos otras áreas urbanas consolidadas cuyos trazados no están adaptados para este tipo de funciones.

La carencia de suelo urbanizado está aparentemente en contradicción con la abundancia de suelo calificado -268,68 Ha.-, aunque hay motivos de rentabilidad diferencial en otras promociones. La ausencia de nueva promoción pública de suelo industrial no ha sido suplida por la iniciativa privada dentro del municipio. La promoción privada busca en poblaciones cercanas a Valladolid -Santovenia, la Cistérniga...- precios inferiores, menores exigencias de control medioambiental y períodos de tramitación inferiores que ofrecen las autoridades municipales de estas poblaciones, mucho más tolerantes. La promoción pública por parte de la administración regional de polígonos de tamaño medio en poblaciones junto a importantes vías de comunicación y, sobre todo la tendencia de la demanda empresarial a localizar industrias en el medio rural, sin apenas dificultades a pesar de la frecuente irregularidad en los procesos, han contribuido decisivamente a los procesos de difusión espacial de las actividades industriales.

VIII. CONCLUSIONES GENERALES.

1. La primera conclusión de tipo general es que la propia variedad de espacios y localizaciones que ofrece la ciudad debe permitir dar una respuesta flexible para facilitar procesos de producción de suelo adaptativos.

2. Los retrasos en la ejecución de infraestructuras básicas, previstas hace ya mucho tiempo -rondas, adecuación de vías, saneamiento...-, no sólo retrasa la eficiencia del medio urbano sino que paralizan el desarrollo adecuado de los espacios productivos y facilitan bolsas de marginalidad que luego entorpecerán.

3. La primera industria de Valladolid configura un tejido productivo de pocas grandes empresas en un sector dominante, el de Automoción y Metalmecánico. Se trata de una industria madura, con innovación tecnológica pero sin perspectiva de cambios relevantes -muy consolidada y cada vez más centrada en el montaje-, localizada en el espacio con independencia de condicionantes urbanísticos previos.

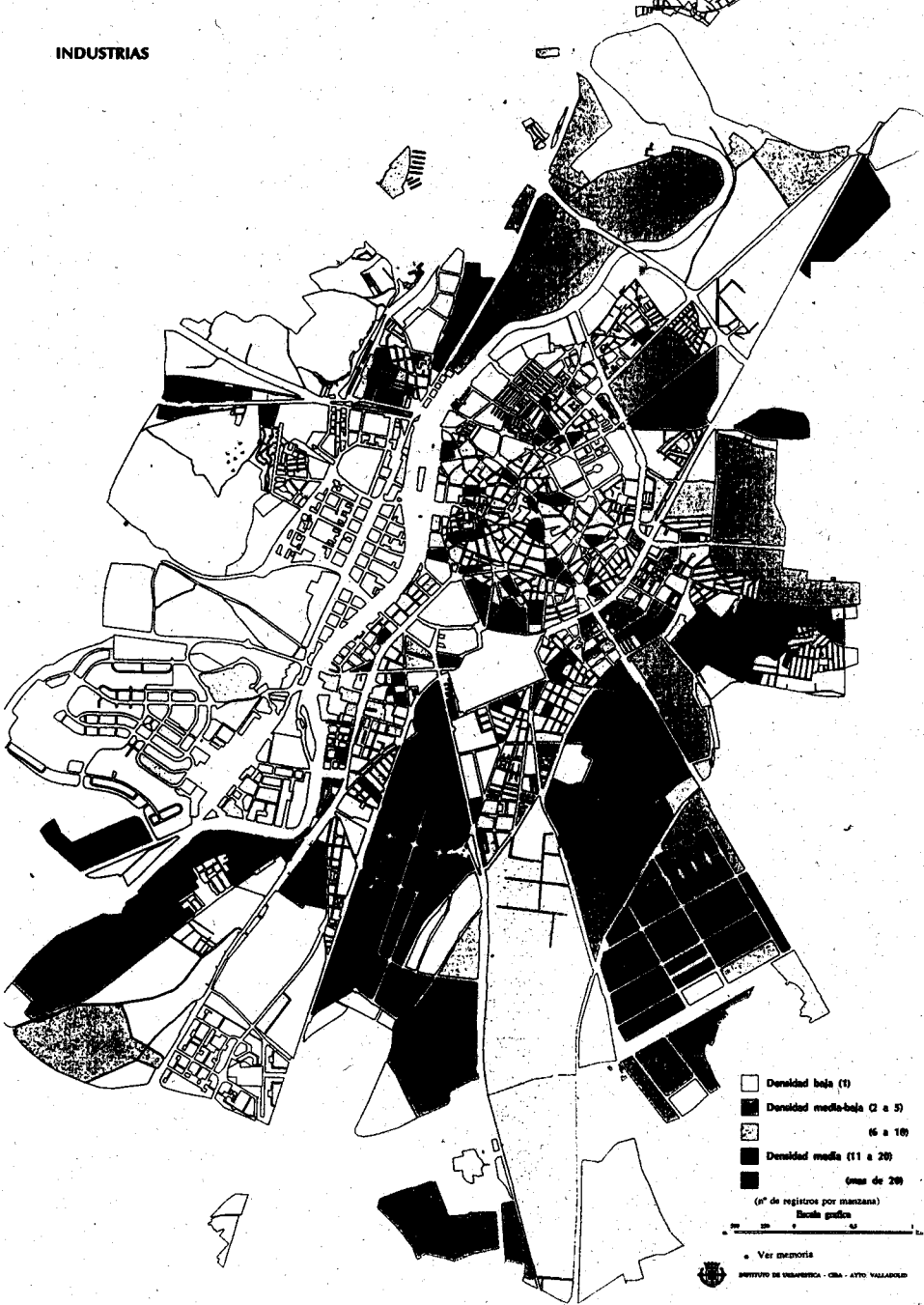
4. El sector agroalimentario es el segundo en relevancia en Valladolid, con gran participación de capital local y ligado a la producción regional: Azucareras, Helios, Nestle-Maggi, Ibramer. Este sector debe ser orientado hacia espacios atractivos y adecuados.

5. Hay importantes asentamientos industriales al margen de los polígonos, localizados sobre las carreteras principales de acceso o incrustadas en bordes urbanos semiconsolidados junto a barrios periféricos y vías secundarias, componiendo un puzle heterogéneo que permite pensar en tipologías diferenciadas de espacio industrial: grandes polígonos, micropolígonos, industria escaparate, zonas con naves nido, áreas de empresa mixtas, incubadoras...

6. En Valladolid los dos polígonos, el área de Fasa y los sectores en las salidas de

COMPETITIVIDAD INDUSTRIAL Y MEDIO URBANO - VALLADOLID

INDUSTRIAS



Burgos y León concentran la práctica totalidad de la actividad propiamente fabril -el 85% de la mano de obra-. El mejorar las condiciones de servicios e infraestructuras allí es algo evidente.

7. Por otro lado, aunque el Area Metropolitana en formación aporta exclusivamente 1/8 de los registros industriales y 1/16 de la superficie productiva, es necesario tenerla en cuenta en las estrategias de crecimiento y de localización de actividades singulares. Esto es hoy difícil por la carencia de marcos de coordinación y la excesiva independencia de los municipios menores en la toma de decisiones que trascienden sus circunstancias.

8. Hay una gran centralidad espacial de los servicios, concentrada en el Centro Histórico y prolongada por el paseo Zorrilla: áreas de gran accesibilidad y de representatividad social, donde coinciden todos los servicios tradicionales y se detecta la expulsión de los menos especializados. Esto genera la congestión-concentración de este espacio vital para la ciudad y contrasta con una falta evidente de oferta periférica de espacios empresariales de calidad o con la inédita intervención de la administración en este aspecto.

9. La dependencia exterior en servicios especializados y avanzados acentúa el handicap de la cercanía con Madrid. Como contraste, al sector servicios le beneficia la capitalidad regional en expansión. Asimismo la cercanía con Madrid podría verse como atractivo para empresas que deseen evitar las cargas o costes de Madrid pero que desean proximidad.

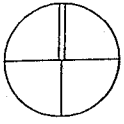
10. Las dos Rondas Sur son muy necesarias para garantizar la correcta accesibilidad entre los espacios industriales, considerando que la Ronda Oeste no es sino una Variante de la autovía. Hay que pensar en la colocación de dos nuevos puentes y en mejorar los pasos inferiores al ferrocarril -la presencia del ferrocarril dificulta la circunvalación interna del centro y la conexión con los barrios e industrias al Sur-, para disminuir los puntos de mayor congestión.

11. Para la formación de la mano de obra son buenas las condiciones de la enseñanza reglada, destacando la importancia de la Universidad. Sin embargo la formación dentro de las empresas es escasa y es necesaria mayor colaboración entre instituciones públicas y empresas.

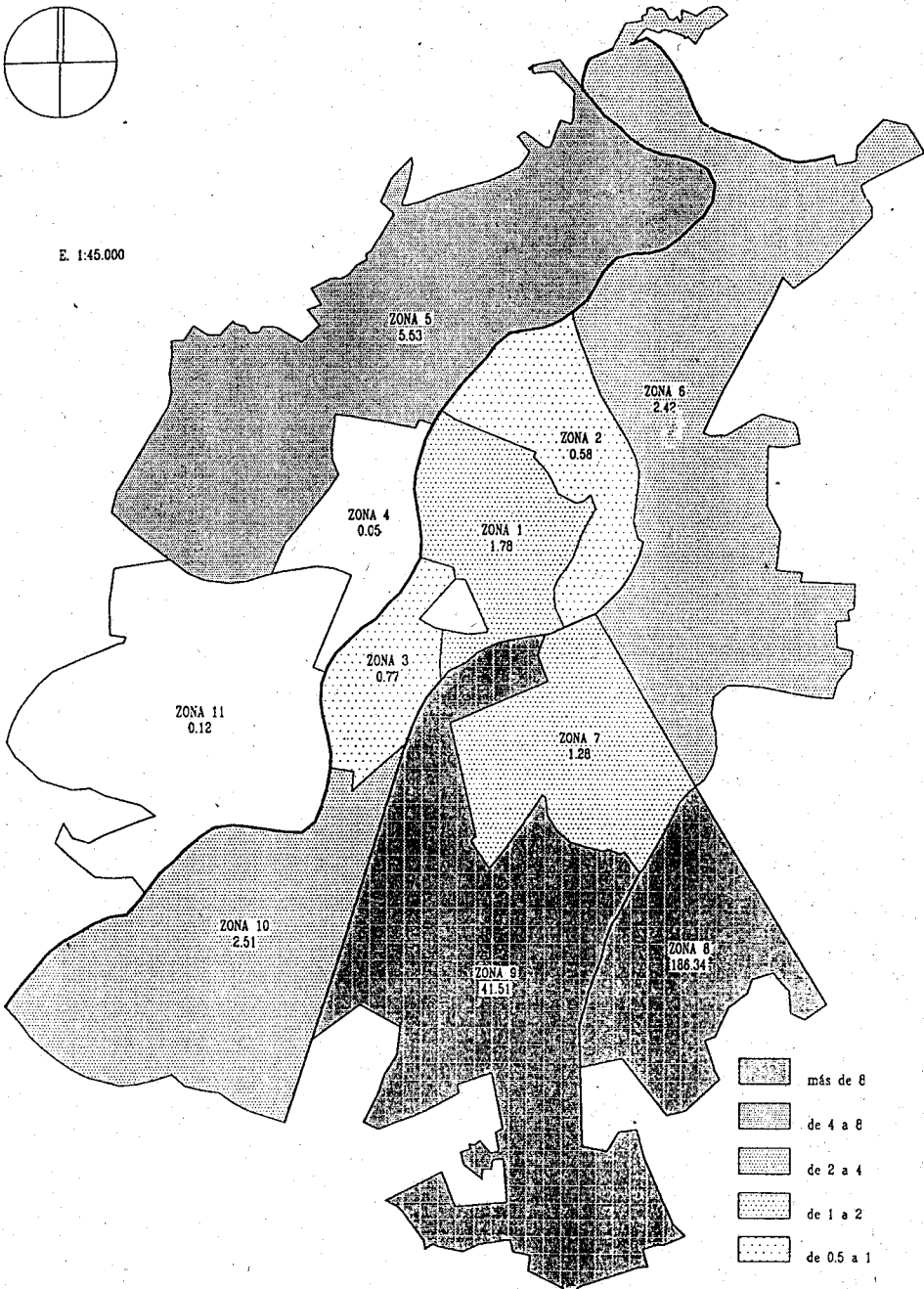
12. Sobre la capacidad emprendedora local no hay datos fiables, aunque la historia de la ciudad permite afirmar que estamos todavía en una segunda generación de empresarios. Hay una importante estructura local de pequeños propietarios, un alto nivel de instrucción, y una aspiración relevante a la función pública, lo que exige su complemento en la incentivación empresarial.

13. Se hecha en falta una flexibilidad mayor en las condiciones de las normativas urbanísticas y en la posibilidad de readaptación de las parcelas industriales. La concentración de la localización productiva al Sur plantea con urgencia la conexión de las diversas zonas o polígonos entre sí y con la ciudad, completando rondas y desdoblamientos de vías de acceso. Las insuficiencias de urbanización y de servicios en los polígonos son carencias injustificadas.

14. Es preciso enriquecer la oferta de suelo industrial, no a través de grandes polígonos sino con la readaptación de los tejidos existentes. Es así posible producir micropolígonos en los espacios vacíos intermedios accesibles y en las áreas de industria obsoletas que ofrecen una oportunidad indiscutible para crear espacios urbanos complejos y accesibles, dónde localizar empresas innovativas, corrigiendo la congestión del centro de Valladolid.

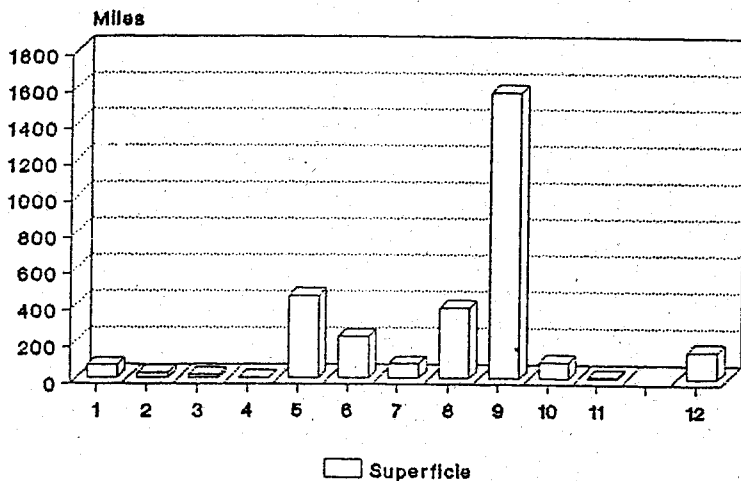


E. 1:45.000



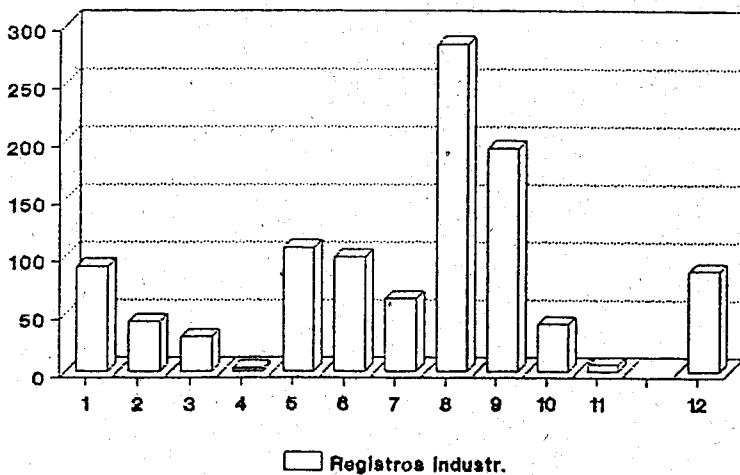
No REGISTROS INDUSTRIA - ALMACEN - TRANSPORTE / 1000 hab.

SUPERFICIE ACTIVIDAD INDUSTRIAL Valladolid-Area metropolitana*

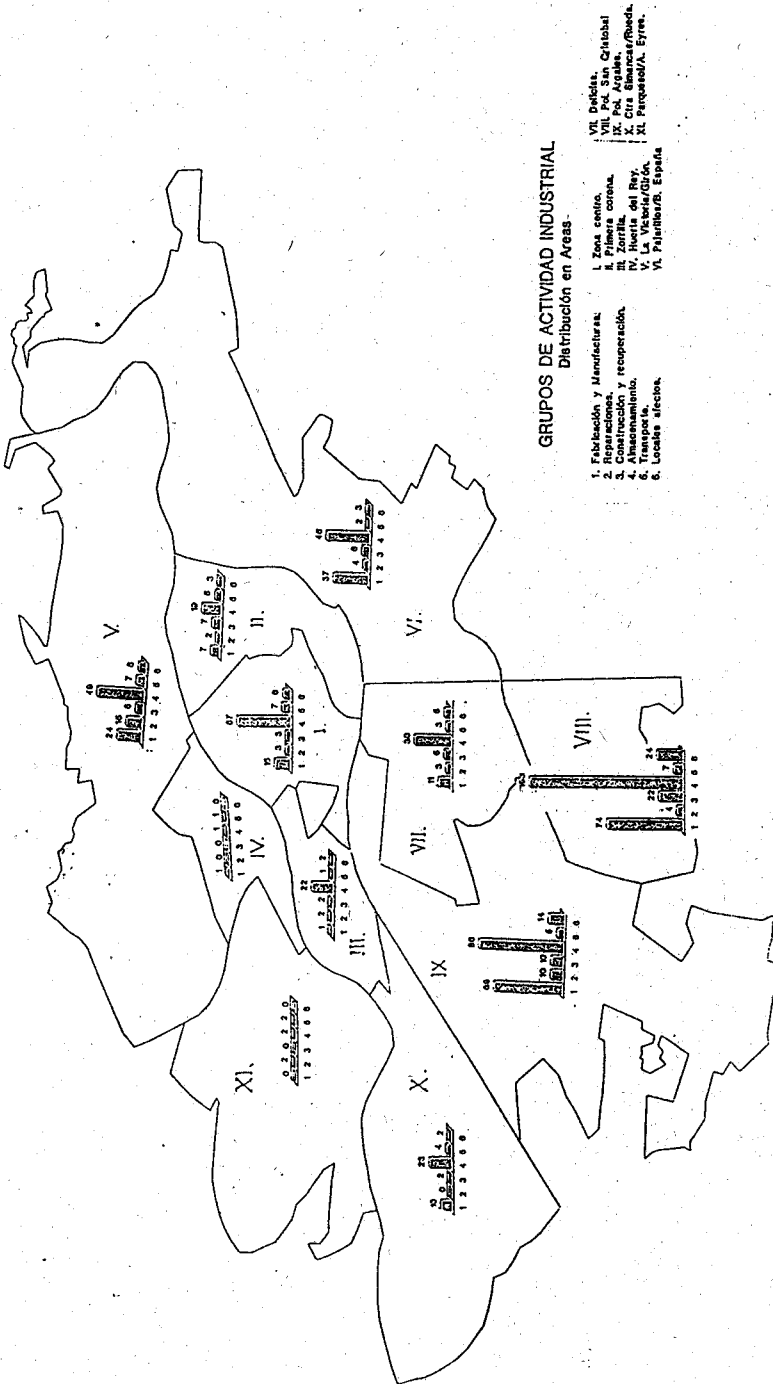


Fuente: IAE 1992. Elaboración propia.

PRINCIPALES EMPRESAS INDUSTRIALES. Valladolid-Area metropolitana*



Fuente: IAE 1992. Elaboración propia.



GRUPOS DE ACTIVIDAD INDUSTRIAL
Distribución en Areas-

- | | | |
|--------------------------------|------------------------|------------------------|
| 1. Fabricación y Manufacturas: | I. Zona centro. | VII. Delicia. |
| 2. Reparaciones, recuperación. | II. Primera corona. | VIII. Palma/B. España |
| 3. Almacenamiento. | III. Zona del Rey. | IX. La Victoria/Gilón. |
| 4. Transportes. | IV. La Victoria/Gilón. | X. Cita Blanca/Roda. |
| 5. Locales áctos. | V. Palma/B. España. | XI. Parques/A. Erye. |
| 6. Locales áctos. | VI. Zona centro. | |

ACTIVIDAD PRINCIPAL														
Grupos de actividad \ Areas	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total	Σ
A. Fabricación y manufacturas	15	7	1	1	24	37	11	74	69	18	0	34	283	27,8
B. Reparaciones	3	2	2	0	15	4	3	4	18	6	2	7	52	5,0
C. Const y Recup. de prod.	3	7	2	0	6	6	5	22	10	2	0	3	66	6,3
D. Almacenamiento	57	19	12	1	49	46	36	153	86	13	2	36	538	58,6
E. Transporte	7	5	1	1	7	3	3	7	5	4	2	1	46	4,4
F. Locales afectos.	6	3	2	6	6	3	5	24	14	2	0	6	71	6,6
Total	91	42	38	3	187	99	63	284	194	41	6	87	1048	108,0
Σ	8,7	4,1	2,9	0,3	18,2	9,4	6,0	27,1	16,3	3,9	0,6	8,3	108,0	

SUPERFICIE DE LA ACTIVIDAD PRINCIPAL														
Grupos de actividad \ Areas	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total	Σ
A. Fabricación y manufacturas	7.737	6.745	235	1.437	185.357	171.857	29.398	163.244	1.367.577	62.874	0	95.348	2.895.481	68,2
B. Reparaciones	1.657	624	1.388	0	26.933	1.765	5.668	3.835	21.468	0	3.321	8.391	74.992	2,4
C. Const y Recup. de prod.	11.654	4.576	454	0	7.288	15.548	1.332	48.842	4.699	1.568	0	1.893	89.662	2,9
D. Almacenamiento	36.662	9.382	10.635	288	48.288	31.626	33.347	148.511	136.661	21.772	1.571	23.837	483.624	15,7
E. Transporte	7.588	3.548	758	758	9.388	3.458	1.685	9.458	6.788	3.828	3.158	0	51.655	1,7
F. Locales afectos.	5.988	1.978	1.688	0	181.138	2.743	5.944	27.448	31.812	948	0	16.541	279.578	9,1
Total	69.332	27.227	17.456	2.367	458.128	224.981	77.326	384.298	1.576.437	98.314	2.442	149.894	3.874.384	108,0
Σ	6,3	6,5	6,6	0,1	14,6	7,4	2,5	12,5	51,1	2,7	0,3	4,9	108,0	

SUPERFICIE / Nº DE REGISTROS													
Grupos de actividad \ Areas	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	X
A. Fabricación y manufacturas	516	964	233	1.437	7.723	4.645	2.673	2.286	19.826	6.287	-	2.922	7.484
B. Reparaciones	619	317	654	-	1.796	441	1.888	989	2.149	-	1.661	1.399	1.442
C. Const y Recup. de prod.	3.863	657	242	-	1.288	2.598	278	1.819	465	1.258	-	562	1.359
D. Almacenamiento	528	494	563	288	828	688	926	918	1.589	947	986	662	911
E. Transporte	1.871	738	758	758	1.329	1.158	525	1.358	1.748	758	1.575	188	1.123
F. Locales afectos.	1.658	657	543	-	36.158	914	1.193	1.144	2.213	484	-	2.757	3.938
Total	762	953	583	796	4.287	2.293	1.227	1.353	8.895	2.283	1.467	1.723	2.933

DISTRIBUCIÓN EN ÁREAS

- 1 Zona centro.
- 2 Primera corona.
- 3 Zorniza.
- 4 Huerta del Rey.
- 5 La Victoria/Girón.
- 6 Pajarillos/Barrio España.
- 7 Delicias.
- 8 Pol. San Cristobal.
- 9 Pol. Argales.
- 10 Ctra. Salamanca/Rueda.
- 11 Parquesol/A. Eyries.
- 12 Area Metropolitana.