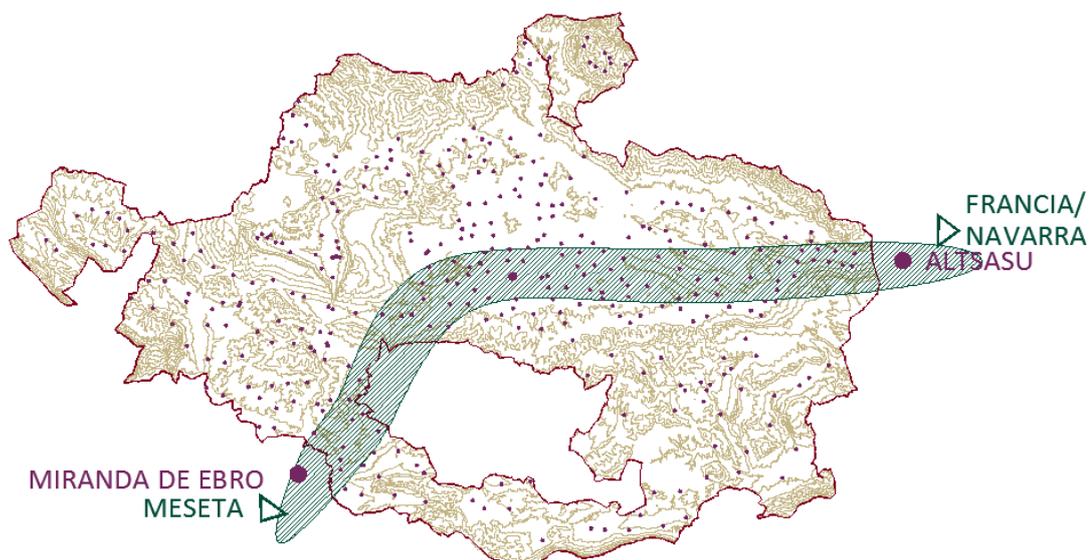




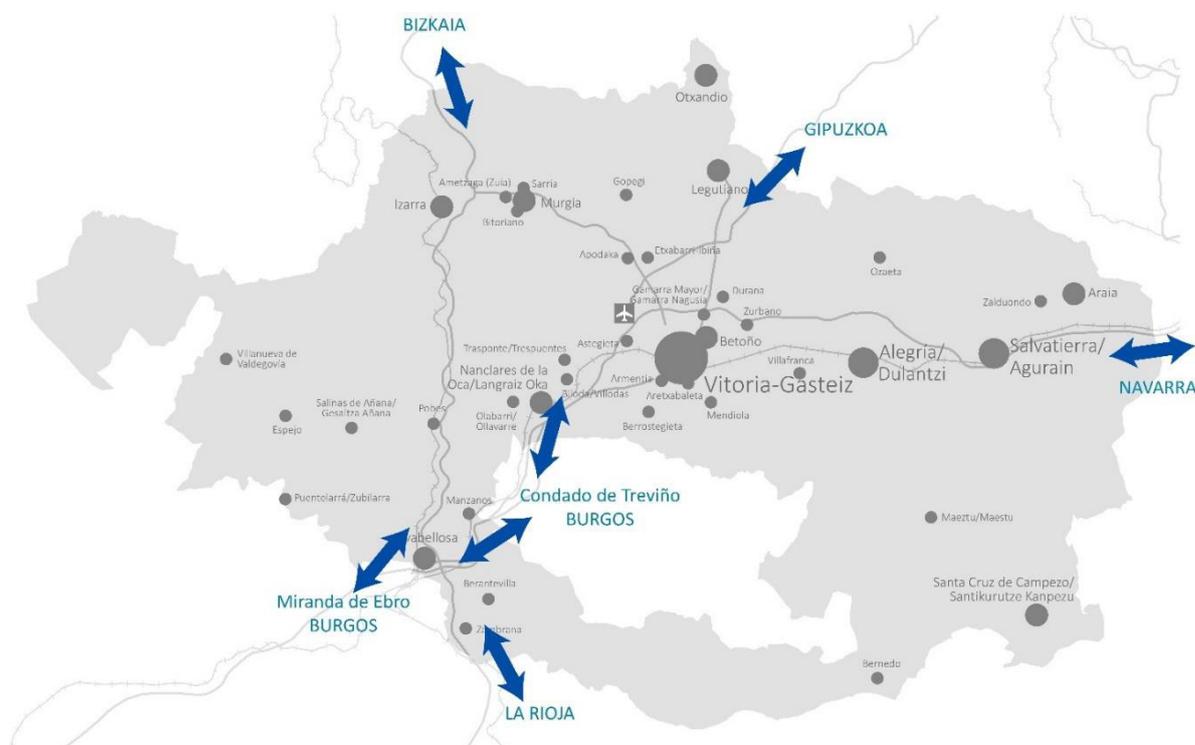
2.3. MODELO PRODUCTIVO, LOGÍSTICA Y SUELO

2.3.1. ENCUADRE SOCIOECONÓMICO

El territorio central de Álava puede considerarse, desde tiempos inmemoriales, como una zona de paso y por tanto de comercio, con las diferentes civilizaciones que cruzaron estos territorios. Esa condición de corredor de paso se refuerza con la **construcción de la calzada romana Burdeos–Astorga**, cuya traza es, sensiblemente, coincidente con la A-1, convirtiéndose en uno de los principales corredores de comunicación que han perdurado hasta nuestros días. Originariamente, la calzada romana, propicio también el desarrollo de una rica estructura territorial, además de una notable actividad agrícola y comercial con el imperio.



Posteriormente, **el desarrollo del eje de comunicación Madrid-Irún** y la proximidad a Gipuzkoa y Bizkaia favoreció la industrialización Álava, aprovechando esas buenas comunicaciones y la mayor disponibilidad de suelos. **Esa industrialización potenció, además, el desarrollo del sector logístico** para garantizar la conexión productiva regional y de proximidad (**logística para la integración de productos**).



El desarrollo de las infraestructuras de comunicación impulsó la conexión península-Europa, favoreciendo, también, el desarrollo de suelo para actividades económicas y logísticas (**logística de paso**). Más recientemente, comienzan a implantarse en estos espacios empresas multinacionales que pretende comercializar sus productos en este territorio, ganando peso la **logística de consumo**. Esta última, facilita la penetración de empresas y productos elaborados en otros territorios, en detrimento de los de producción propia.

Este proceso, no siempre ha sido favorable para el territorio, ni desde el punto de vista económico-productivo, al favorecer la penetración de empresas foráneas en el territorio, ni desde el social-laboral, al precarizar el empleo con la implantación de nuevos modelos de producción-comercialización globalizados, con dinámicas laborales donde predomina el empleo precario (tiempo parcial, temporal, falsos autónomos, etc.). Todo ello, además, ha ido provocando un importante incremento de emisiones GEI como consecuencia del incremento del transporte por carretera.

Población y poblamiento como condicionantes de la actividad

La estructura de asentamientos de Álava Central, la conforman 326 núcleos de población distribuidos en torno a los ejes viarios históricos y sobre zonas elevadas o en pequeños cerros, dejando las vegas de los ríos por la actividad agrícola. Gran parte de estos asentamientos son núcleo de pequeño tamaño (80% < 100 hab) por lo que tienen como centro de referencia para las funciones públicas y privadas a Vitoria-Gasteiz.

Núcleos de población según tamaño poblacional, 2018						
Tamaño de población	Comarcas					Álava Central
	Arratia-Nervión	Estribaciones del Gorbea	Llanada Alavesa	Montaña Alavesa	Valles Alaveses	
De 0 a 5 hab.		1	4		8	13
De 5 a 25 hab.	1	4	16	14	39	74
De 25 a 50 hab.	1	14	49	15	23	102
De 50 a 100 hab.	1	11	41	7	10	70
De 100 a 250 hab.	1	5	20	4	11	41
De 250 a 500 hab.		5	7	1	2	15
De 500 a 1.000 hab.		1		1		2
De 1.000 a 2.000 hab.	1	2	1		1	5
De 2.000 a 5.000 hab.			3			3
244.096 habitantes (Vitoria)			1			1
Total de núcleos	5	43	142	42	94	326

Fuente: Instituto Vasco de Estadística (Eustat), 2019

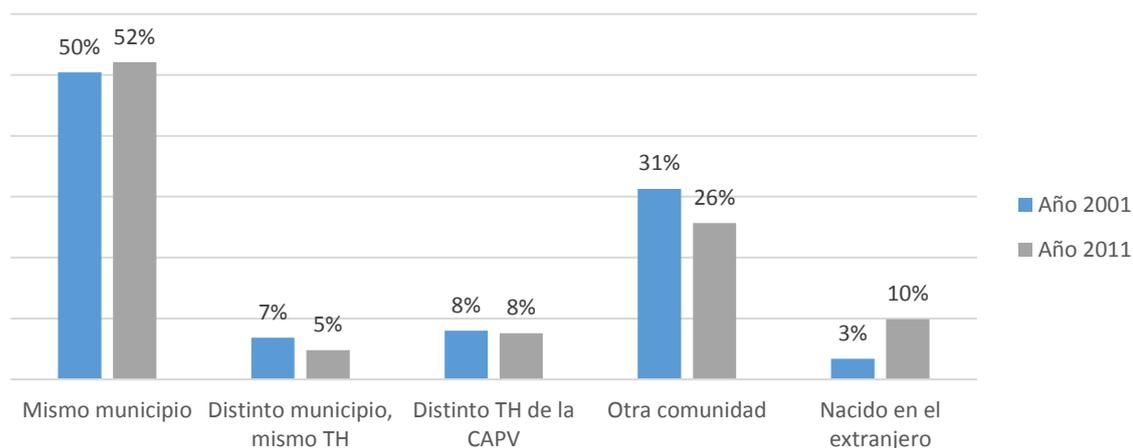
A partir de la segunda mitad del siglo XX y, especialmente desde los años 70, el auge de la actividad industrial en algunos centros de menor entidad como Agurain/Salvatierra o Alegría-Dulantzi impulsa su crecimiento demográfico atrayendo población de núcleos rurales de su entorno.

Las proyecciones de población para los próximos diez años auguran una dinámica positiva para Álava Central (en torno al 4% para 2030), motivada fundamentalmente por un saldo migratorio positivo que le permitirá crecer a ritmo superior al del conjunto de los Territorios Históricos.

La estructura demográfica, por su parte, muestra el perfil típico de las sociedades desarrolladas, con una pirámide de población con tendencia regresiva (60,3% de la población se encuentra entre los 19 y 64 años), lo que afectará, en pocos años, al mercado de trabajo, y con ello, al sostenimiento de las pensiones y a la calidad de vida actual.

La atracción de población activa de otros territorios de España y de otros países será fundamental para contener y revertir ese proceso. En la actualidad, la población procedente de otra comunidad española ronda el 26%, mientras que la extranjera es un 10% del total.

Relación entre el lugar de nacimiento y residencia en el municipio de Vitoria-Gasteiz 2001-2011 (%)



Fuente: Instituto Vasco de Estadística (Eustat), 2019

La población extranjera del área funcional procede, básicamente, de los países del Magreb (7.352 personas) y de América del Sur (6.258 personas), por lo que habrá que ir adaptando el perfil de la inmigración a las necesidades laborales del tejido productivo local.

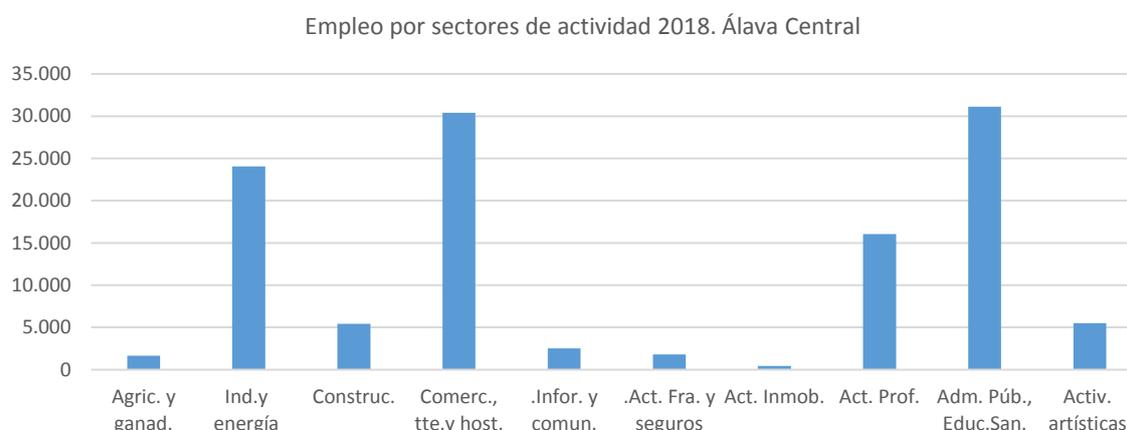
Un mercado de trabajo centrado en la capital

La población activa en Álava Central en enero de 2018 era **139.459 personas**, de las que tan solo un **11,6% estaban en paro**, oscilando según los territorios entre el 6,7% de las Estribaciones del Gorbea y el 11,8% de la Llanada Alavesa.

Población activa según su relación con la actividad laboral, 2018				
Territorio	Pob. Activa	Pob. Ocupada	Pob. Parada	% Pob. Parada
Arratia-Nervión	737	671	66	9,0
Estribaciones del Gorbea	3.809	3.555	254	6,7
Llanada Alavesa	130.480	115.038	15.442	11,8
Montaña Alavesa	1.494	1.360	134	9,0
Valles Alaveses	2.939	2.607	332	11,3
Álava Central	139.459	132.231	16.228	11,6
TH Álava	161.423	142.497	18.926	11,7
CAPV	1.053.671	929.744	123.927	11,8

Fuente: Instituto Vasco de Estadística (Eustat), 2019

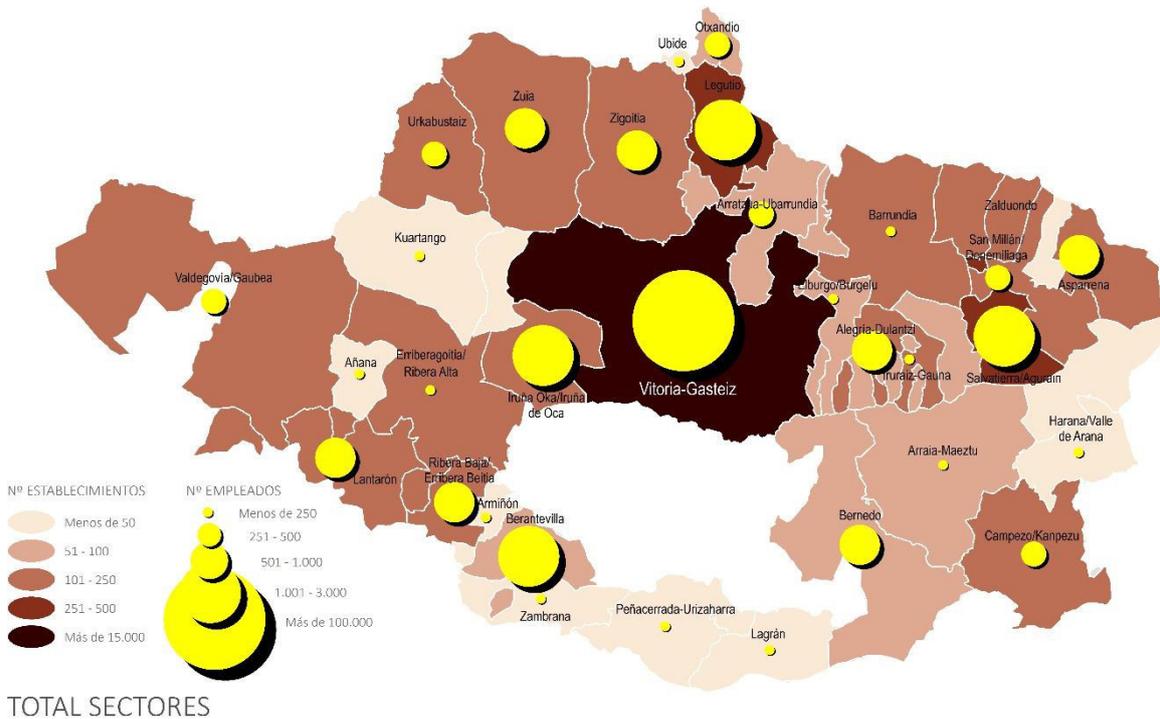
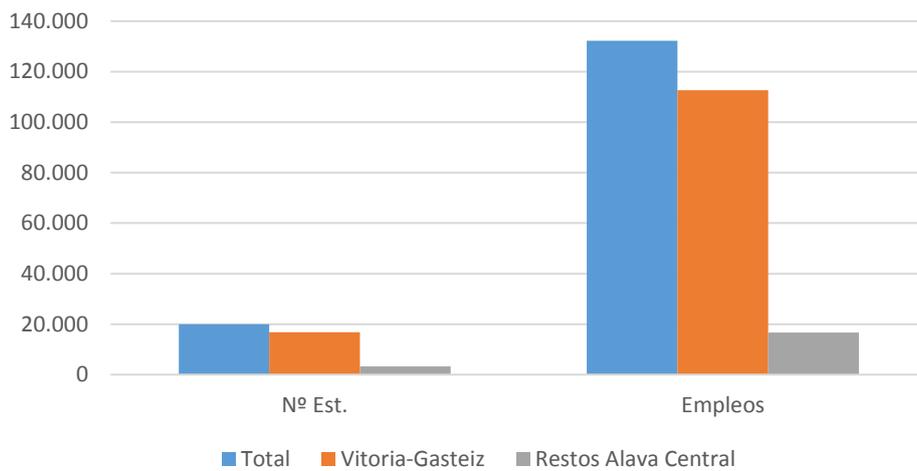
La población ocupada en Álava Central se emplea, fundamentalmente, en los servicios de administración pública, educación y sanidad, así como en el comercio-transporte-hostelería y en la industria.



Fuente: Instituto Vasco de Estadística (Eustat), 2019. Estimación a partir de intervalos de empleo por establecimiento

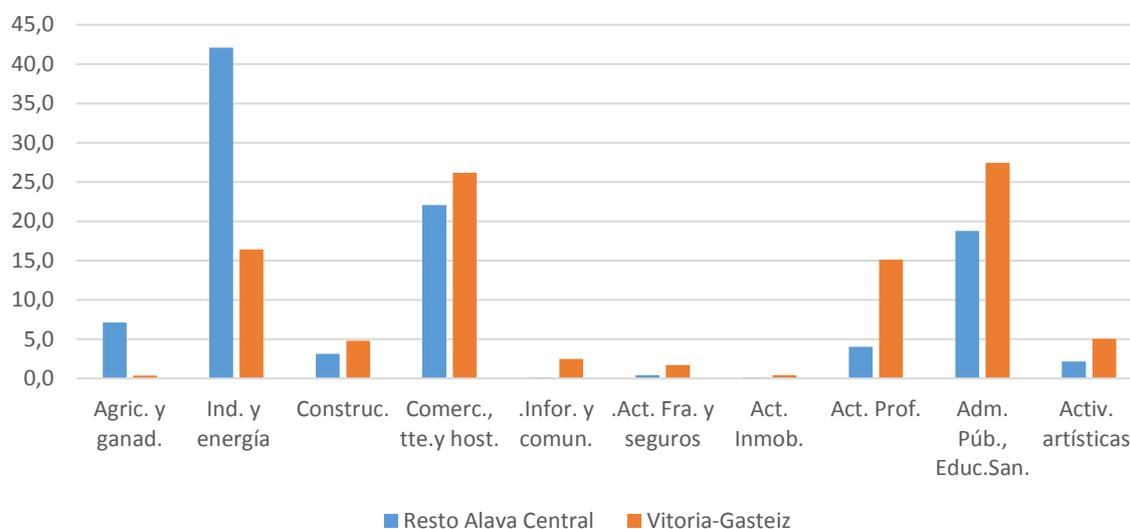
El mercado de trabajo de Vitoria-Gasteiz es determinante en el conjunto del área funcional, representando entre un 85-84% del empleo y del tejido empresarial, con una incidencia clara en la estructura y composición del modelo productivo de Álava Central.

Mercado de trabajo Álava Central



Vitoria-Gasteiz concentra el 85% del empleo, el cual se ocupa, fundamentalmente, en administración pública y servicios de salud y educación, en el comercio, la hostelería y los transportes, y en menor medida, aunque de forma importante también, en la industria. Aunque en el resto del territorio, destaca el peso de la industria, en términos absolutos la capital multiplica por 3,5 el empleo industrial del resto de municipios del área funcional.

Ocupados por sector de actividad. %

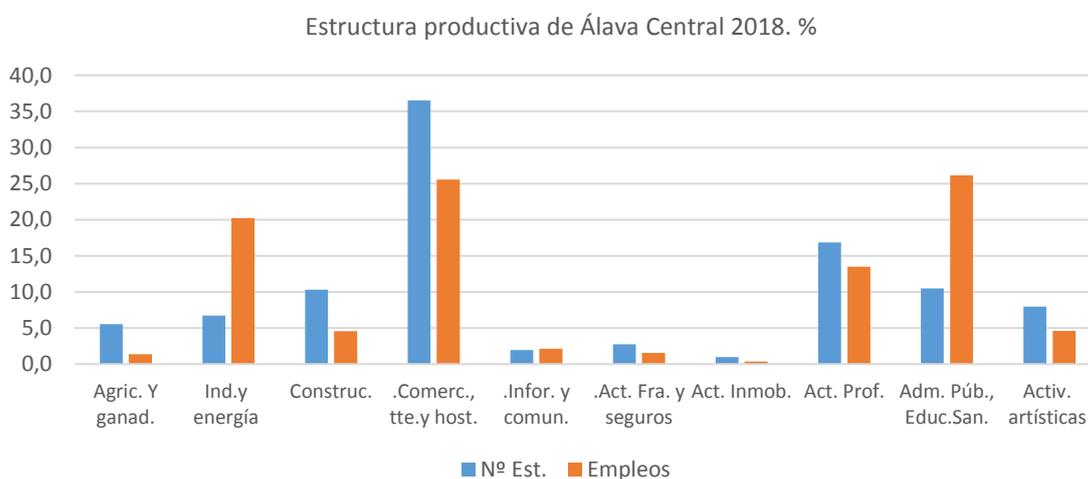


Fuente: Instituto Vasco de Estadística (Eustat), 2019. Estimación a partir de intervalos de empleo por establecimiento

2.3.2. MODELO PRODUCTIVO

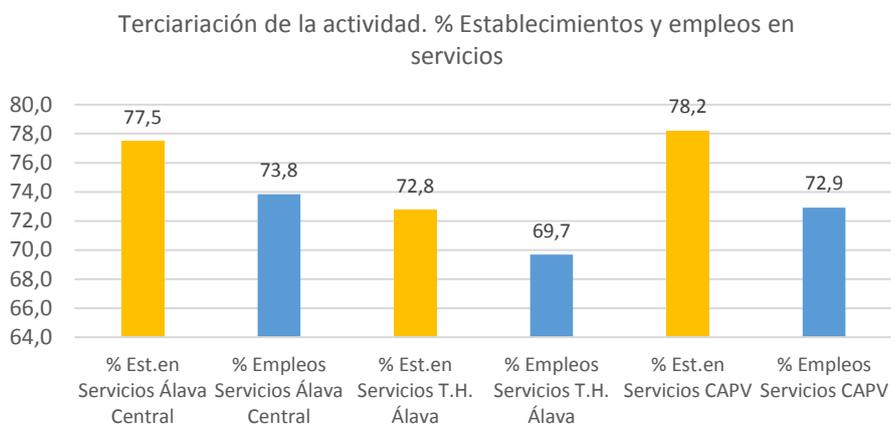
Estructura empresarial

En Álava Central se localizan 21.856 empresas y 134.013 empleos (14% y 16,7% s/CAPV), con una estructura productiva en la que predomina los establecimientos comerciales y de hostelería y, en menor medida, las actividades profesionales. El empleo generado por esa estructura productiva, sin embargo, esta protagonizado por los servicios básicos (administración pública, educación y sanidad), el comercio y la industria.



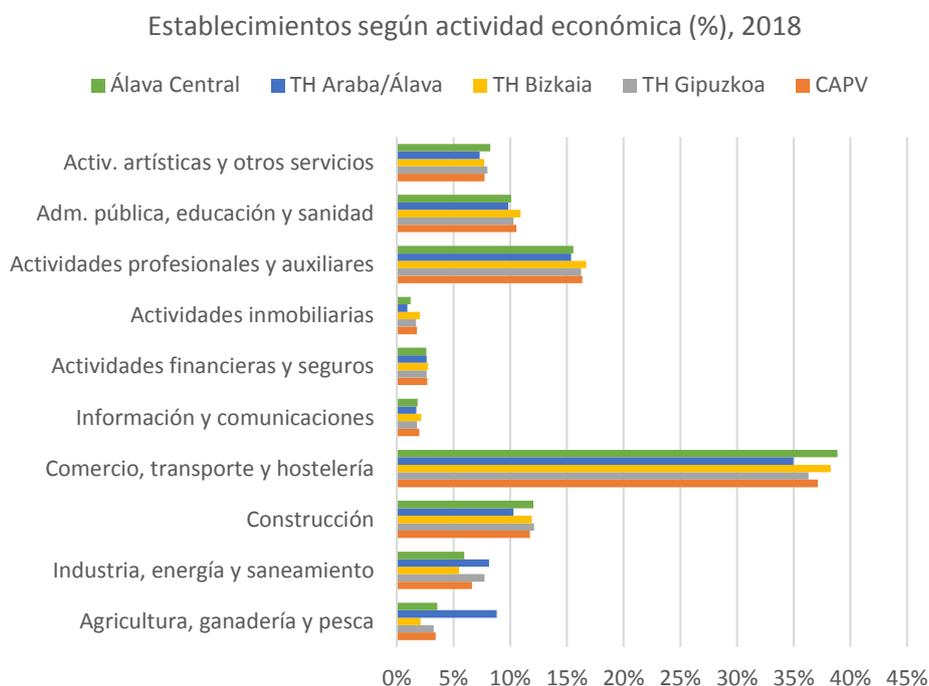
Fuente: Instituto Vasco de Estadística (Eustat), 2019. Estimación a partir de intervalos de empleo por establecimiento

Esta concentración de los establecimientos empresariales en el sector servicios se repite en todos los Territorios Históricos de la CAPV, presentando Álava Central índices de tercerización superiores (77,5% de los establecimientos en servicios), al del resto de Territorio Históricos (72,8%), aunque inferiores a los de la CAPV (78,2%).



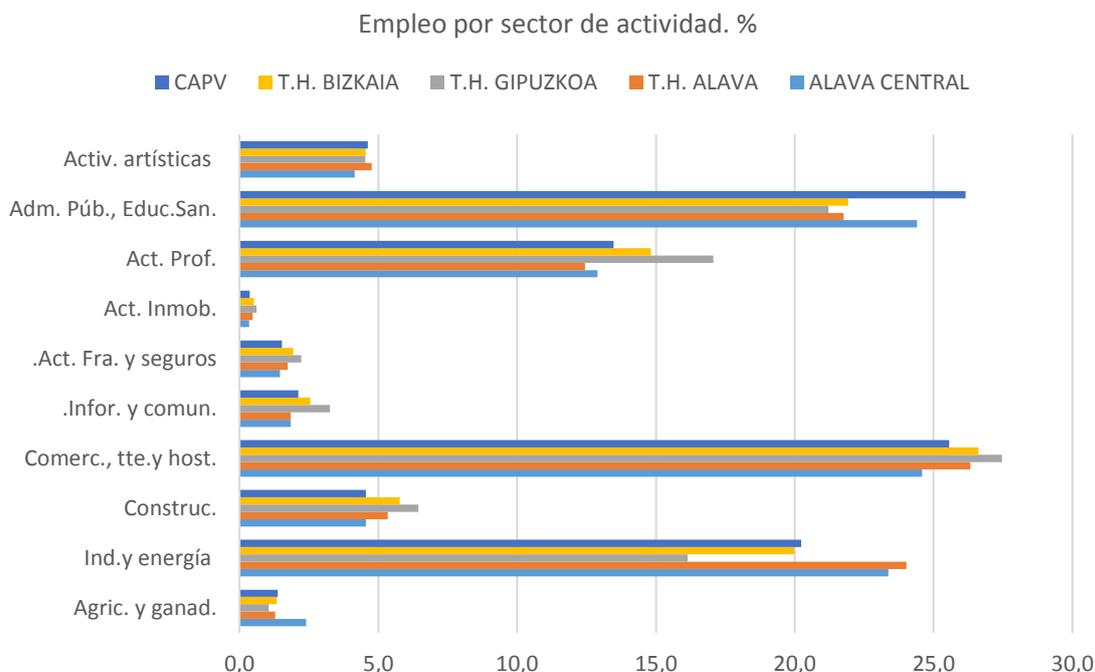
Fuente: Instituto Vasco de Estadística (Eustat), 2019. Estimación a partir de intervalos de empleo por establecimiento

El análisis detallado de la estructura productiva de Álava Central presenta una distribución sectorial muy similar a la registrada en los diferentes Territorios Históricos, destacando, nuevamente, el fuerte peso de su actividad comercial, transporte y hostelería en Álava Central y el de la agricultura en el TH de Álava.



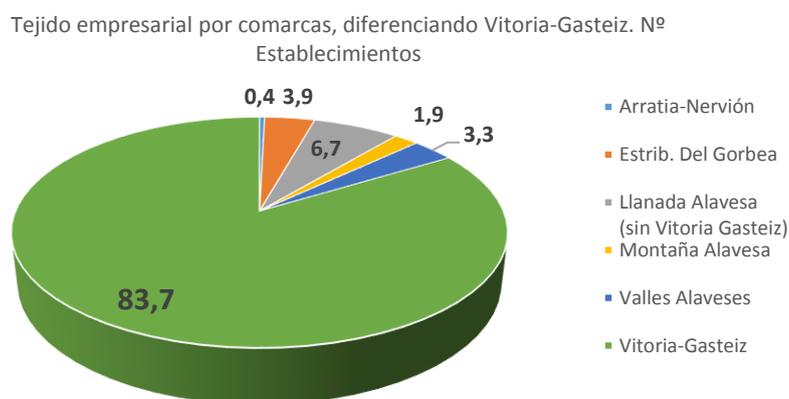
Fuente: Instituto Vasco de Estadística (Eustat), 2019.

En términos de empleo, la comparación con el resto de ámbitos, pone de manifiesto el peso del empleo en administración pública, educación y sanidad, en industria, y en el sector agrario, aunque con mucho menor peso que los otros sectores.



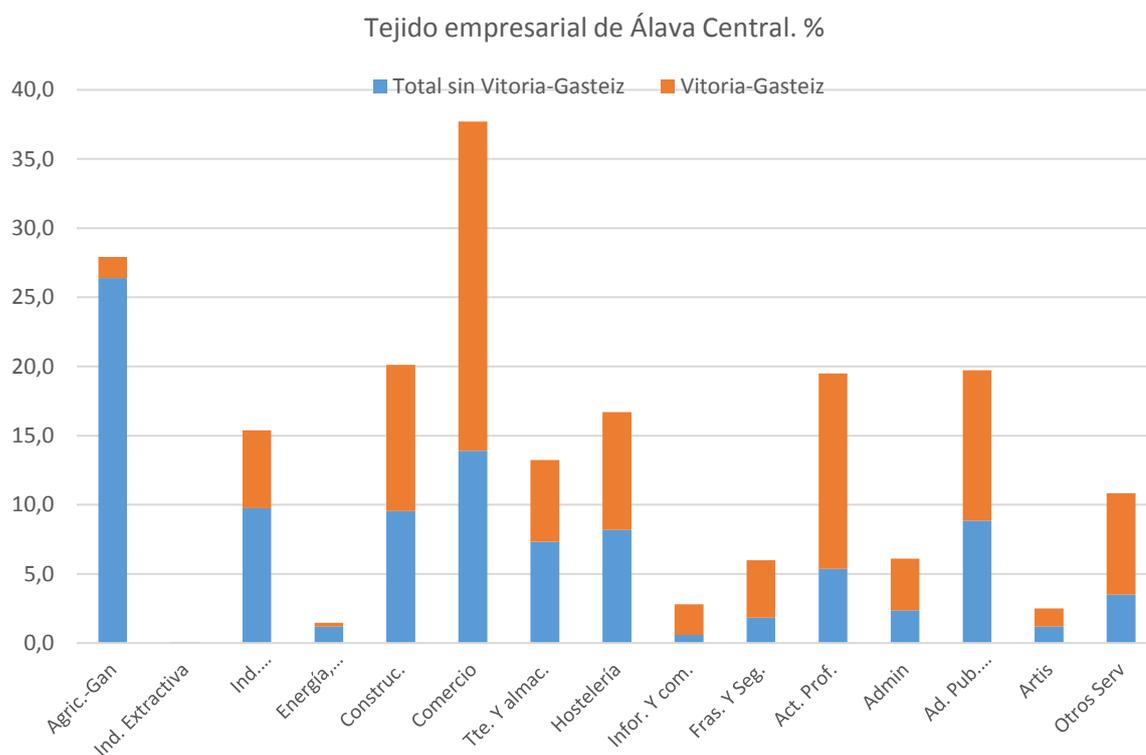
Fuente: Instituto Vasco de Estadística (Eustat), 2019.

Esta estructura productiva viene fuertemente determinada por **Vitoria-Gasteiz**, que acoge al 83,7% de los establecimientos empresariales del área funcional. Del resto, la Llanada Alavesa concentra a su vez el 41,3% del tejido empresarial restante (6,7% del total).



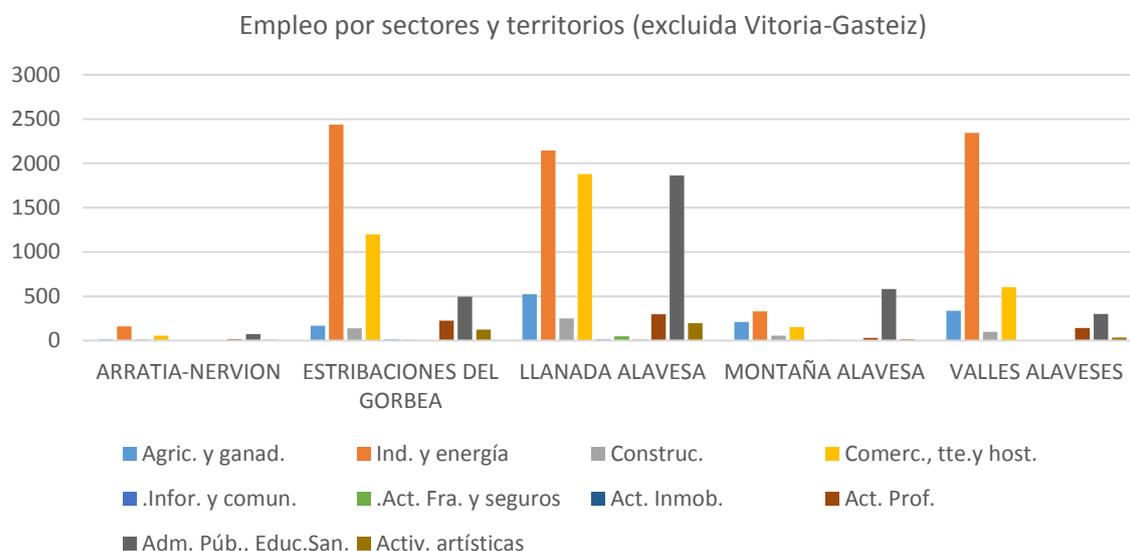
Fuente: Instituto Vasco de Estadística (Eustat), 2019.

El peso de la capital es destacable, sobre todo en comercio y hostelería, en serv. profesionales y en administración pública, educación y sanidad, mientras que el resto del territorio aporta un peso muy significativo en industria, y obviamente, en agricultura.



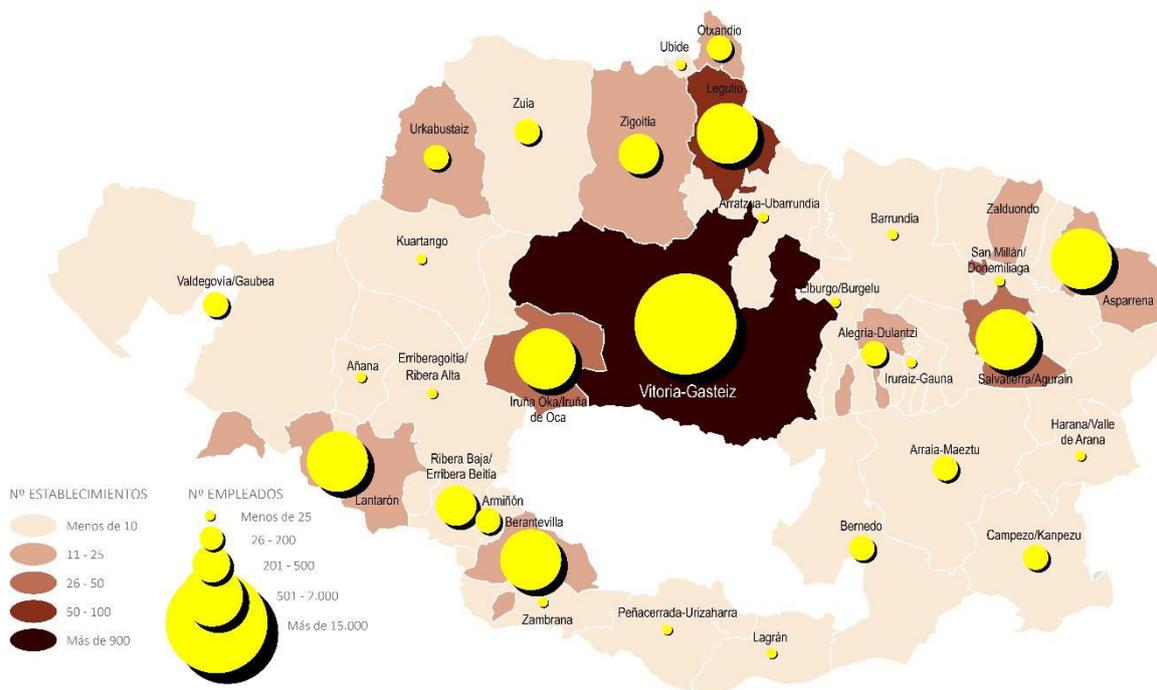
Fuente: Instituto Vasco de Estadística (Eustat), 2019.

El empleo por sectores en las diferentes comarcas, si se excluye Vitoria-Gasteiz, pone de manifiesto el peso del empleo industrial en las Estribaciones del Gorbea, en Valles Alaveses y en Llanada Alavesa. En esta última, además los servicios públicos y el comercio.



Fuente: Instituto Vasco de Estadística (Eustat), 2019.

La industria es el sector predominante en términos de empleo en tres de las comarcas del área funcional, aunque en valores absolutos es, claramente, la Llanada Alavesa con Vitoria-Gasteiz la que concentran el mayor número de empleos. Los polígonos de la periferia de Vitoria-Gasteiz concentran la mayor actividad industrial del ámbito, convirtiéndose en referentes en la CAPV, tan solo por detrás de Bilbao. Otras áreas industriales destacables se localizan en la Llanada Alavesa, (Agurain/Salvatierra, Asparrena, Alegría-Dulantzi, Legutio y Nanclares de Oca).

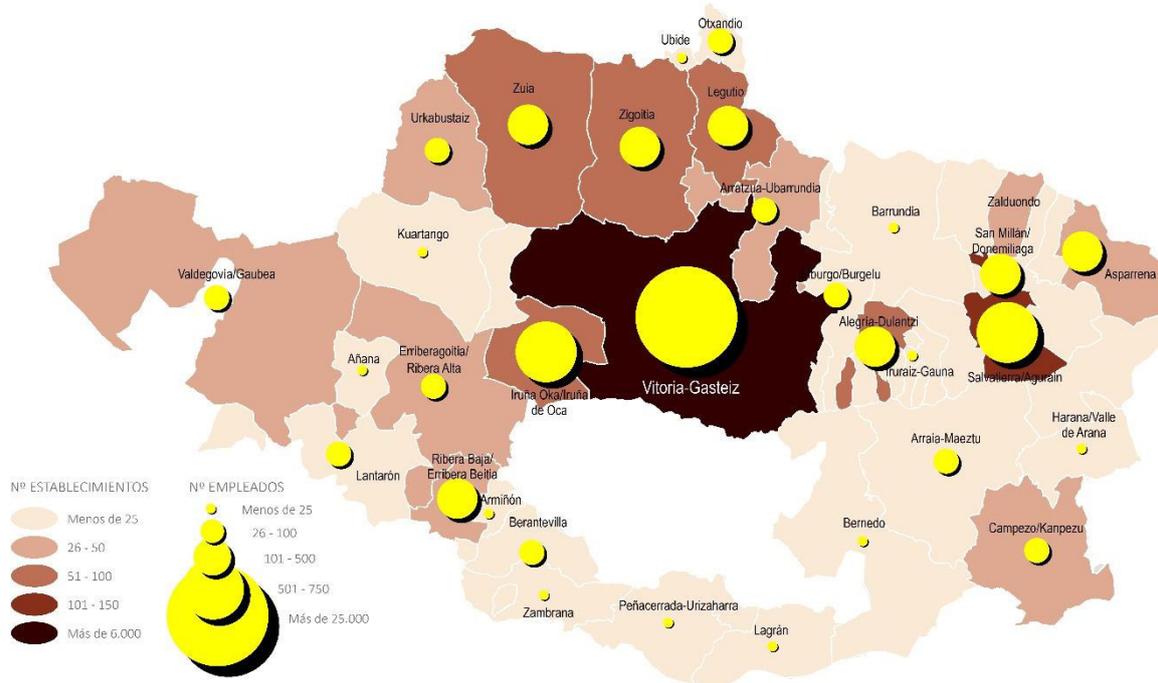


INDUSTRIA, ENERGÍA Y SANEAMIENTO

Fuente: Instituto Vasco de Estadística (Eustat), 2019.

El **comercio, los transporte y la hostelería** son otros sectores productivos destacables en el área funcional, especialmente en la Llanada Alavesa, aunque también en las Etribaciones del Gorbea y Valles Alaveses.

ESTUDIOS PREVIOS Y DIAGNÓSTICO PARA LA REVISIÓN DEL
PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL ÁREA FUNCIONAL DE ÁLAVA CENTRAL
 EN EL CONTEXTO DE SU CONSIDERACIÓN COMO BIORREGIÓN



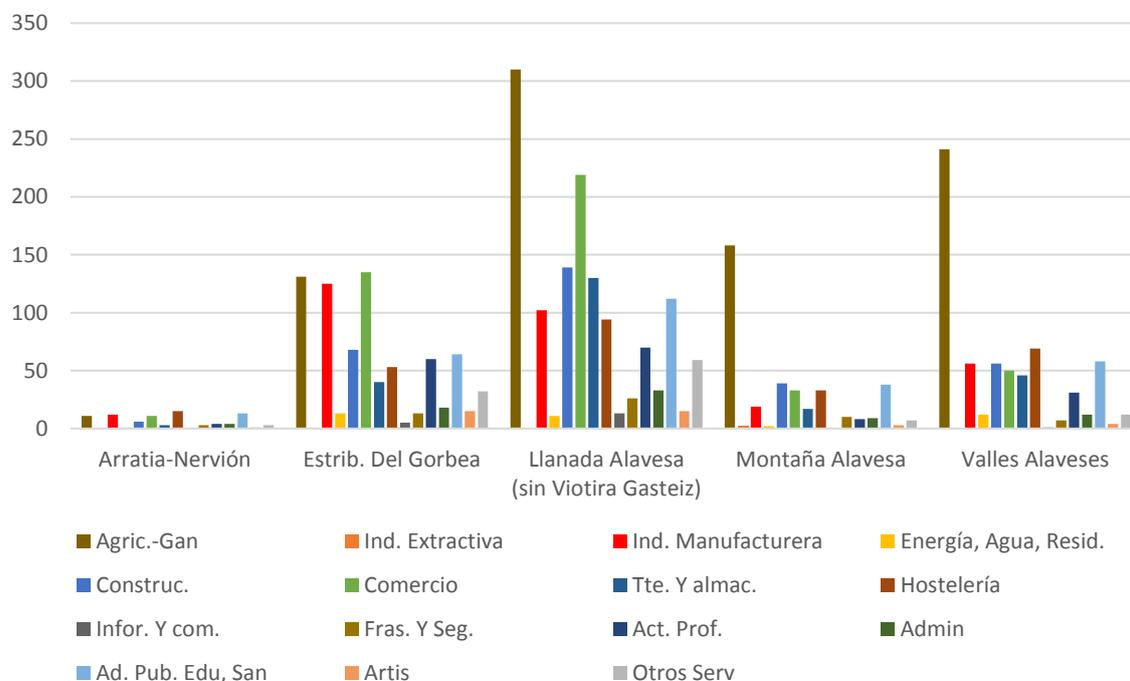
COMERCIO, TRANSPORTE Y HOSTELERÍA

Fuente: Instituto Vasco de Estadística (Eustat), 2019.

El análisis del **tejido empresarial que genera este empleo en los territorios** (sin considerar a Vitoria-Gasteiz), pone de manifiesto cierta especialización de los territorios, destacando en la Llanada Alavesa la **agricultura**, el comercio, la construcción y la **logística**.

Valles Alaveses y Montaña Alavesa tienen un claro predominio de la agricultura, mientras que en las Estribaciones del Gorbea lo hace la agricultura, el comercio y la industria manufacturera.

Distribución tejido empresarial por sector y comarca (excluida Vitoria-Gasteiz). Nº Establecimientos



Fuente: Instituto Vasco de Estadística (Eustat), 2019.

Este tejido empresarial está compuesto por empresas de distinto tamaño y actividad, entre las que cabe destacar aquellas que se integran en alguno clúster impulsados por el Gobierno Vasco, las cuales como puede evidenciarse en el anexo correspondiente se concentran fundamentalmente en Vitoria-Gasteiz.

Por otra parte, hay que señalar que el ranking de las 100 empresas alavesas con mayor facturación en 2018, según la web eleconomistas.es, pone de manifiesto que el 60% de esas empresas corresponde al sector industrial, y que facturan unos 4.861 millones de euros.

ESTUDIOS PREVIOS Y DIAGNÓSTICO PARA LA REVISIÓN DEL
PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL ÁREA FUNCIONAL DE ÁLAVA CENTRAL
 EN EL CONTEXTO DE SU CONSIDERACIÓN COMO B I O R R E G I Ó N

Facturación por sectores de actividad de las 100 empresas con mayor facturación del T.H. Álava				
CNAE	Sector	Nº Emp.	Fact. (€)	% Fact.
10	Industria de la alimentación	2	211.186.448	2,9
11	Fabricación de bebidas	9	754.372.261	10,2
18	Artes gráficas y reproducción de soportes grabados	1	23.747.314	0,3
20	Industria química	5	212.486.386	2,9
22	Fabricación de productos de caucho y plásticos	8	371.884.523	5,0
23	Fabricación de otros productos minerales no metálicos	3	624.379.000	8,5
24	Metalurgia; fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones	8	1.119.580.983	15,2
25	Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	10	511.248.985	6,9
28	Fabricación de maquinaria y equipo n.c.o.p.	2	74.906.833	1,0
29	Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	3	164.464.000	2,2
30	Fabricación de otro material de transporte	7	673.661.956	9,1
32	Otras industrias manufactureras	1	31.889.307	0,4
35	Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	1	64.010.956	0,9
36	Captación, depuración y distribución de agua	1	23.543.225	0,3
41	Construcción de edificios	3	107.558.071	1,5
45	Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	5	185.633.057	2,5
46	Comercio al por mayor e intermediarios del comercio, excepto de vehículos de motor y motocicletas	18	1.072.620.790	14,5
47	Comercio al por menor, excepto de vehículos de motor y motocicletas	3	482.478.992	6,5
62	Programación, consultoría y otras actividades relacionadas con la informática	1	91.167.877	1,2
64	Servicios financieros, excepto seguros y fondos de pensiones	2	221.478.000	3,0
66	Actividades auxiliares a los servicios financieros y a los seguros	2	86.375.193	1,2
68	Actividades inmobiliarias	1	25.983.012	0,4
71	Servicios técnicos de arquitectura e ingeniería; ensayos y análisis técnicos	2	81.864.000	1,1
82	Actividades administrativas de oficina y otras actividades auxiliares a las empresas	1	103.411.000	1,4
93	Actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento	1	55.514.063	0,8
	Total	100	7.375.446.232	100,0

Fuente: eleconomistas.es. Nota: no incluye a las empresas que no depositan sus cuentas anuales en el registro mercantil de Álava.

Además, las 10 empresas con mayor facturación son empresas industriales, destacando entre las primeras la fabricación de vidrios para botellas y la elaboración de bebidas, además de la fabricación de estructuras para aeronaves, la fabricación de flejes y laminados o la distribución de combustibles.

Primeras 10 empresas del ranking de facturación		
Posición	Nombre de la empresa	Facturación (€)
1	VIDRALA, SA	452.330.000
2	AERNNOVA AEROSPACE SA	446.475.000
3	COMPAÑIA DE BEBIDAS PEPSICO SL	323.736.000
4	CELSA ATLANTIC SL	254.908.000
5	ARRAIA-OIL SL	242.195.421
6	ACERIA DE ALAVA SA	237.268.997
7	TUBACEX TUBOS INOXIDABLES SA	229.623.656
8	GUARDIAN GLASS ESPAÑA CENTRAL VIDRIERA SL	225.782.000
9	AREA DIESEL SERVICE SL	210.345.678
10	TUBOS REUNIDOS INDUSTRIAL SL	198.720.000

Fuente: *eleconomistas.es*. Nota: no incluye a las empresas que no depositan sus cuentas anuales en el registro mercantil de Álava.

Empresas de Álava Central integradas en clúster		
Clúster	Nombre	Municipio
Movilidad y logística	Dachser. Intelligent Logistics	Vitoria-Gasteiz
Movilidad y logística	DHL	Agurain - Salvatierra
Movilidad y logística	Grupo Trasonuba	Agurain - Salvatierra
Movilidad y logística	Centro intermodal de transporte y logística de Vitoria-Gasteiz	Vitoria-Gasteiz
Movilidad y logística	Estudios GIS	Vitoria-Gasteiz
Movilidad y logística	Geograma	Vitoria-Gasteiz
Movilidad y logística	Novadays	Vitoria-Gasteiz
Movilidad y logística	Via. Promoción del Aeropuerto de Vitoria S.A	Vitoria-Gasteiz
Movilidad y logística	Amurrio ferrocarril y equipos S.A	Amurrio
Audiovisual	Grupo Xabide	Vitoria - Gasteiz
Audiovisual	Tecnalia	Vitoria - Gasteiz
Aeronáutica	Aernnova	Vitoria - Gasteiz
Aeronáutica	Aernnova	Vitoria - Gasteiz
Aeronáutica	Aernnova	Berantevilla
Aeronáutica	Aernnova	Legutiano
Aeronáutica	Aernnova	Vitoria - Gasteiz

ESTUDIOS PREVIOS Y DIAGNÓSTICO PARA LA REVISIÓN DEL
PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL ÁREA FUNCIONAL DE ÁLAVA CENTRAL
 EN EL CONTEXTO DE SU CONSIDERACIÓN COMO B I O R R E G I Ó N

Empresas de Álava Central integradas en clúster		
Clúster	Nombre	Municipio
Aeronáutica	Altran Technologies	Vitoria - Gasteiz
Aeronáutica	Fundación Centro de Tecnologías Aeronáuticas	Vitoria - Gasteiz
Aeronáutica	EGA Master	Vitoria - Gasteiz
Aeronáutica	LTK Lean Logistics	Vitoria - Gasteiz
Aeronáutica	Nuter: Mecanizados de precisión y alta tecnología	Vitoria - Gasteiz
Aeronáutica	Desarrollos tecnológicos Kintana	Vitoria - Gasteiz
Aeronáutica	Tecnasa Tecnologías Aeropestaiciales S.A	Vitoria - Gasteiz
Aeronáutica	Grupo WEC	Agurain - Salvatierra
Aeronáutica	Metraltec	Vitoria - Gasteiz
Aeronáutica	Alestis Aerospace S.L	Vitoria - Gasteiz
Aeronáutica	Tratamientos térmicos Ayzar S.A	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	Ejie S.A	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	Airestudio Geoinformation Technologies	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	Altel S.L.U	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	Aon Solutions	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	Bihartech Soluciones Tecnológicas	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	Binary Software	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	Daisalux	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	Derten Sistemas	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	Deusto Sistemas	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	Eusklift	Amurrio
Telecomunicación	Globetesting Norte	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	Hybtronics Microsystems	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	Ibai Sistemas	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	Inguru, Ingeniería y Gestión Ambiental	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	Lantek Sheet Metal Solutions	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	LKS Outsourcing	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	Merkatu Interactiva	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	Odei	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	Onena Radiodifusión	Vitoria - Gasteiz
Telecomunicación	Serigrafía Alava	Vitoria - Gasteiz
Papel	Optimitive	Vitoria - Gasteiz
Energía	AEG Power Solutions Iberica	Vitoria -Gasteiz
Energía	Aeroblade	Vitoria -Gasteiz
Energía	Argolabe Ingeniería	Vitoria -Gasteiz

Empresas de Álava Central integradas en clúster		
Clúster	Nombre	Municipio
Energía	Cegasa	Vitoria -Gasteiz
Energía	CIC Energigune	Vitoria -Gasteiz
Energía	COECA	Vitoria -Gasteiz
Energía	Ditrel Industrial S.L	Vitoria -Gasteiz
Energía	Isati Engineering Solutions	Vitoria -Gasteiz
Energía	Meteo for energy	Vitoria -Gasteiz
Energía	Nabla wind Power	Vitoria -Gasteiz
Energía	Optimitive	Vitoria -Gasteiz
Energía	Stansol group	Vitoria -Gasteiz
Energía	Grupo TSK	Vitoria -Gasteiz
Energía	Zigor Corporacion S.A	Vitoria -Gasteiz
Energía	ZIV Aplicaciones y tecnología	Vitoria -Gasteiz
Medio Ambiente	Alealsa	Vitoria - Gasteiz
Medio Ambiente	Dorlet	Vitoria - Gasteiz
Medio Ambiente	Zabor Recycling	Legutio
Medio Ambiente	Interenvases S.A	Asparrena
Medio Ambiente	Idom Ingeniería y Consultoría	Vitoria - Gasteiz
Medio Ambiente	Ondoan S. Coop. Ltda.	Vitoria - Gasteiz
Medio Ambiente	Tecnalia Research & Innovation	Vitoria - Gasteiz
Medio Ambiente	Visesa	Vitoria- Gasteiz
Medio Ambiente	Amvisa	Vitoria - Gasteiz
Medio Ambiente	Cimas. Innovación y Medio Ambiente S.L	Vitoria - Gasteiz
Medio Ambiente	Grupo Enea Diseño	Vitoria - Gasteiz
Medio Ambiente	Suez	Legutio
Medio Ambiente	URA. Agencia Vasca del Agua	Vitoria - Gasteiz
Automoción	Altran Innovacion	Vitoria - Gasteiz
Automoción	Aratubo	Vitoria - Gasteiz
Automoción	Azol-Gas	Vitoria - Gasteiz
Automoción	Baumann	Legutiano
Automoción	Bereiker	Legutiano
Automoción	Bultzaki	Vitoria - Gasteiz
Automoción	CIC Energigune	Vitoria - Gasteiz
Automoción	CPA Quality Services	Vitoria - Gasteiz
Automoción	Fadeco	Vitoria - Gasteiz
Automoción	Flanker	Vitoria - Gasteiz

Empresas de Álava Central integradas en clúster		
Clúster	Nombre	Municipio
Automoción	Fundiciones inyectadas Alavesas	Iruña de Oca
Automoción	Hutchinson Intecsa	Armiñon
Automoción	IPM-Ingeniería de Productos metálicos	Vitoria - Gasteiz
Automoción	Kivnon Logística	Vitoria - Gasteiz
Automoción	Loramendi	Vitoria - Gasteiz
Automoción	Mecanizado cremalleras de dirección	Vitoria - Gasteiz
Automoción	RPK	Vitoria - Gasteiz
Automoción	Saljoar	Vitoria - Gasteiz
Automoción	SCC Consulting	Vitoria - Gasteiz
Automoción	Trimek	Zuia
Electrodomésticos	BHS Electrodomésticos	Vitoria - Gasteiz

Fuente: www.bizkaialalent.eus

Sectores productivos de base territorial

La estructura productiva de Álava Central está protagonizada por los servicios de administración pública, educación y sanidad, el comercio y la hostelería, y la industria, siendo ésta última la que aporta un mayor valor añadido a la economía del área funcional, y la que hace posible, en cierta medida, el desarrollo de muchos de esos servicios. Sin embargo, **los sectores productivos que tienen una mayor incidencia territorial en el Área Funcional son la agricultura y la industria.**

Aunque históricamente Álava fue un territorio **de base agraria** y comercial, apoyado en gran medida en los ejes de comunicación (calzada romana, N-1, etc.) que comunicaban la península con Europa, en la actualidad, es la **industria** la pieza clave de la actividad económica de Álava Central.

El **valor de la producción final agrícola en Álava, en 2017 fue de 180,7 millones** de euros, alcanzando en conjunto el **sector agrario 254 millones de euros**, gracias al aporte de la producción ganadera (57,4 millones de euros) y de la forestal y otras (15,8 millones de euros). Parte de estas producciones entran como input en la industria agroalimentaria alavesa y de su entorno próximo, como es el caso de la remolacha con la Azucarera de Miranda de Ebro, o de los cereales, legumbres, patatas, etc. en diferentes cooperativas de la zona (Garlan, Nª Sª de Ocón, Alavesa de Patatas, etc.).

La **industria**, por su parte, representa el **36,8% del VAB total**, situando a Álava como uno de los territorios de mayor peso industrial de España y de la Unión Europea. En 2017, Álava Central generó

2.223 millones de euros de VAB industrial, correspondiendo el 85% a la Llanada Alavesa (1.881 millones de euros), y fundamentalmente, a los establecimientos industriales ubicados en los espacios productivos de **Vitoria Gasteiz**. La capital emplea a unas **16.600 personas en la industria**, contando con un número importante de empresas de gran tamaño (28 empresas con más 100 trab.), y otras tantas (29 emp.) entre 50 y 100 trab.

La actividad industrial en Álava Central responde a diferentes lógicas productivas, que van desde las propias de suministro a las necesidades de la aglomeración urbana de Vitoria-Gasteiz (alimentación, bebidas, muebles, calzado, textil, etc.), a las que buscan favorecer la integración sectorial (automoción, los electrodomésticos, la aeronáutica, la energía, etc.) o a otras que generan flujos de relaciones input y output entre empresas vascas y de otras regiones entorno. Ello determina, en gran medida, la localización de las industrias en el territorio, y explica el peso de la industria de Vitoria-Gasteiz respecto del conjunto de Álava Central en las diferentes ramas la actividad industrial.

Agricultura

La superficie agraria de Álava Central asciende a los **80.750 ha**, lo que supone un 80,1% de la superficie agraria del TH. En su mayoría, esta superficie se cultiva en secano (95%), localizándose los escasos regadíos existentes, principalmente, en Vitoria-Gasteiz (1/3), y en menor medida, en el resto de la Llanada y Montaña Alavesa.

Superficies agrícolas según tipo (hectáreas)			
Comarca	Secano	Regadío	Total
Arratia-Nervión	600,7	0,8	601,5
Estribaciones del Gorbea	9.497,5	33,2	9.530,8
Llanada Alavesa	29.222,3	2.854,0	32.076,3
Montaña Alavesa	14.954,5	423,5	15.378,0
Valles Alaveses	22.382,5	780,2	23.162,7
Álava Central	76.657,6	4.091,7	80.749,3

Fuente: Instituto Vasco de Estadística (Eustat), 2019.

En conjunto, la Llanada Alavesa cultiva más de 32 mil has (38,6%), seguida de Valles alaveses con algo más de 23 mil (28,7%). El mapa adjunto se muestran los ambientes agrícolas del área funcional.

En los últimos años (2008/2017), se ha registrado una reducción de la superficie agrícola que en el conjunto del Territorio Histórico supera las 4.000 ha, y que ha supuesto una caída en la producción de más de 100.000 Tm. El comportamiento por grupos de cultivos se muestra esquemáticamente en la tabla adjunta.

Patrones de comportamiento en cultivos del TH de Álava entre 2008-2017				
Cultivo	Superficie (2017)	Superficie (Ha)	Producción (Tm/Hl)	Rendimiento (Kg/Ha)
Cereales	68,23%	●	●	●
Maíz	0,00%	●	●	●
Trigo	36,64%	●	●	●
Cebada	20,30%	●	●	●
Avena	11,15%	●	●	●
Centeno	0,13%	●	●	●
Patata	2,05%	●	●	●
Cultivos forrajeros	2,58%	●	●	●
Maíz forrajero	0,88%	●	●	●
Alfalfa	0,52%	●	●	●
Veza	1,19%	●	●	●
Cultivos industriales	5,83%	●	●	●
Remolacha azucarera	2,42%	●	●	●
Colza	1,30%	●	●	●
Girasol	2,11%	●	●	●
Productos hortícolas	0,50%	●	●	●
Lechuga	0,16%	●	●	●
Tomate	0,08%	●	●	●
Pimiento	0,07%	●	●	●
Puerro	0,07%	●	●	●
Judías verdes	0,12%	●	●	●
Frutales	0,18%	●	●	●
Manzano	0,13%	●	●	●
Peral	0,03%	●	●	●
Kiwi	0,01%	●	●	●
Nogal	0,01%	●	●	●
Productos vitivinícolas	20,63%	●	●	●
Uva transformada	20,63%	●	●	●
Vino	-	-	●	-

Los **principales cultivos del área funcional de Álava Central**, en términos superficiales, corresponden al **cereal** (trigo, cebada, avena, etc.), los **cultivos industriales** (girasol-remolacha-colza) y a la **patata**, tanto de consumo como de siembra, de la que Álava Central es uno de los principales productores nacionales. Este cultivo, además, ha experimenta un incremento de superficie del 10% en los últimos 3 años (10%).

Principales cultivos Álava Central			
Tipo	Principales cultivos	Sup. 2018	Evol Super. 2018-2015
CEREAL	TRIGO	21.067,6	-2,5
CEREAL	CEBADA	11.297,8	-5,6
CEREAL	AVENA	6.400,0	18,0
C. INDUSTRIAL	GIRASOL	2.392,8	42,0
C. INDUSTRIAL	REMOLACHA	1.592,0	-20,0
C. INDUSTRIAL	COLZA	921,0	17,1
PATATAS	PATATA CONSUMO	674,8	5,7
PATATAS	PATATA DE SIEMBRA	499,6	10,6
FORRAJERAS	MAIZ FORRAJERO	471,5	-2,1
FORRAJERAS	VEZA	463,2	20,8
FORRAJERAS	ALFALFA	375,7	73,8
FORRAJERAS	GUISANTE SECO	353,7	-2,1
FORRAJERAS	HABA SECA	302,6	-86,1
FORRAJERAS	TRITICALE	285,8	40,4
FORRAJERAS	VEZA + AVENA	277,5	234,0
FORRAJERAS	RAY GRASS INGLES	260,6	-19,6
LEGUMINOSAS	ALUBIA CALIDAD	210,5	-4,7

De todos estos cultivos son los cereales, la remolacha, las patatas (de siembra y de consumo) y las leguminosas (alubias de calidad, lentejas, garbanzos, etc.) las que requieren de una mayor logística para su distribución y comercialización, en unos casos, por su elevado rendimiento en peso (remolacha, patatas, etc.), y en otros, por tener una distribución comercial más compleja y de más amplio alcance.

Los cultivos con mayor superficie como el cereal, los cultivos industriales o las forrajeras presentan por lo general, volúmenes importantes en peso, y aunque la primera transformación suele hacerse en un entorno próximo (Remolacha en la Azucarera de Miranda de Ebro o Cereales y forrajes en cooperativas del área funcional), la logística posterior puede abarcar no solo el territorio nacional, sino con frecuencia el internacional, generando unos flujos comerciales importantes.

PRODUCCIÓN DE LOS PRINCIPALES CULTIVOS ALAVA CENTRAL				
GRUPO	CULTIVO	SUP. (HA)	Rend (TN/HA)	Prod. (Tn)
CEREAL	TRIGO	21.067,6	5,9	124.299
CEREAL	CEBADA	11.297,8	4,8	54.229
CEREAL	AVENA	6.400,0	4,3	27.520
C. INDUSTRIAL	GIRASOL	2.392,8	2,8	6.700
C. INDUSTRIAL	REMOLACHA	1.592,0	104,0	165.568
C. INDUSTRIAL	COLZA	921,0	2,6	2.395
PATATAS	PATATA CONSUMO	674,8	44,4	29.961
PATATAS	PATATA DE SIEMBRA	499,6	16,8	8.393
LEGUMINOSAS	LEGUMBRES	399,0	1,8	718
	TOTAL	45.244,6		419.783

La remolacha produce unas **165 568 toneladas en Álava Central**, lo que requiere de uno 8.300 portes en vehículo de 20 Tn, con destino a la azucarera de Miranda de Ebro. La fábrica de Miranda de Ebro moltura remolacha procedente de más de 3.100 hectáreas⁴⁹ cultivadas tanto en Álava (1.592 ha) como en Burgos (336 ha), Palencia (64 ha), La Rioja (929 ha) y Navarra (360ha). El azúcar obtenido se comercializa en diferentes partes del territorio nacional o internacional, lo que amplía las necesidades logísticas del sector.

Los **cereales**, por su parte, generan también un amplio volumen de producto dada su amplia superficie de cultivo, requiriendo para una primera transformación una logística de proximidad, que, sin embargo, posteriormente se amplía considerablemente al destinarse sus productos a industrias de fabricación de harinas y piensos de toda España. En el ámbito existen diferentes centros que recopilan, transforman y almacenan estos productos, tan solo la Cooperativa Garlan cuenta con más de una decena de estos centros distribuidos por el área funcional, a las que se añaden instalaciones de otras cooperativas y agricultores.

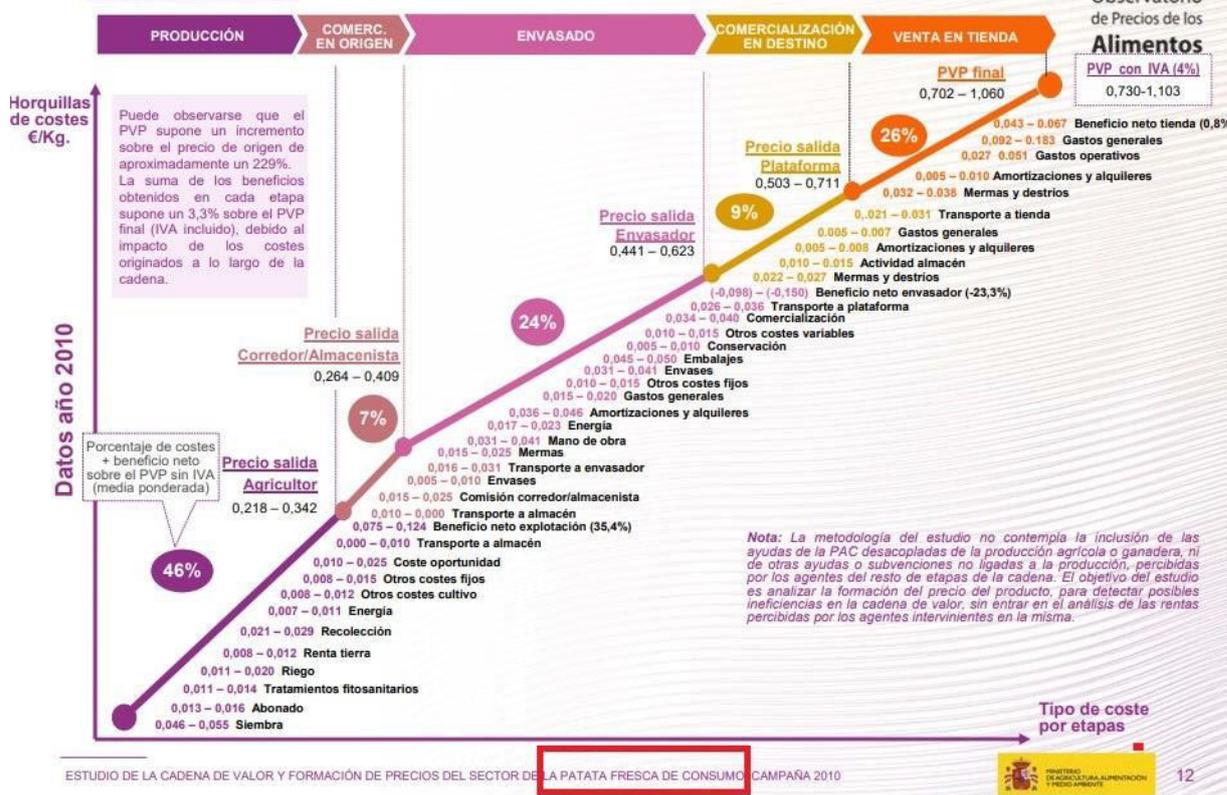
La **patata de siembra** en Álava tiene un rendimiento medio aproximado de unas 16,8 Tn/ha, lo que hace que la producción en el ámbito sea de unas de **8,4 toneladas de patatas anuales**, convirtiéndose el área funcional en unos de los principales enclaves productores de patata de siembra a nivel nacional. De **patata de consumo** (fresco e industria) se produce en el ámbito unas **30 mil Tn**, que unidas a las de siembra hacen un total de 38,4 mil toneladas, lo que requiere al menos de 1.920 portes en camión de 20Tn para distribuir las a sus destinatarios finales o intermedios, situados en distintas zonas del ámbito.

⁴⁹ Datos campaña 2019

2.- ESTRUCTURA DE COSTES Y PRECIOS

2.1.- Esquema de la estructura de costes y precios

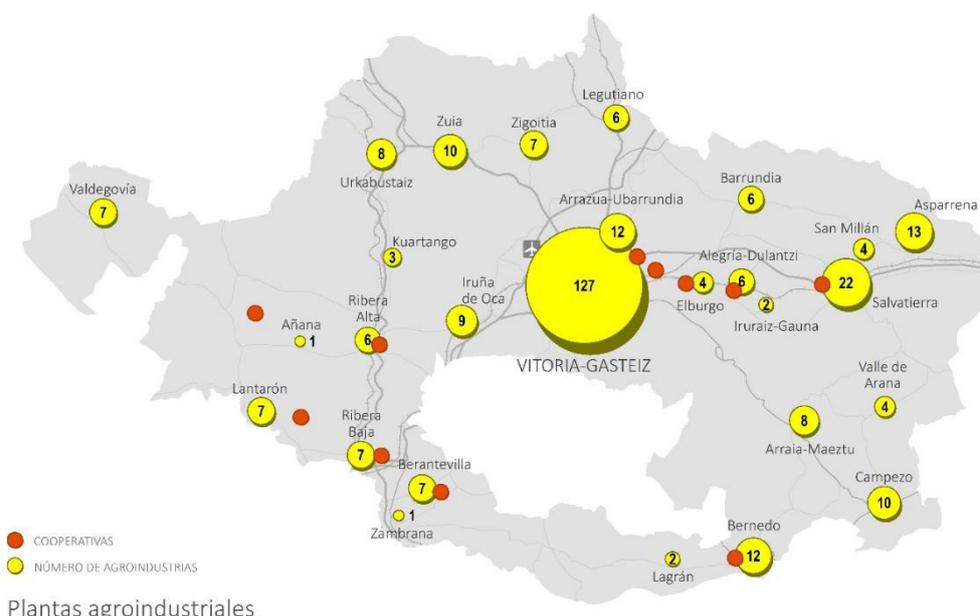
Configuración moderna:



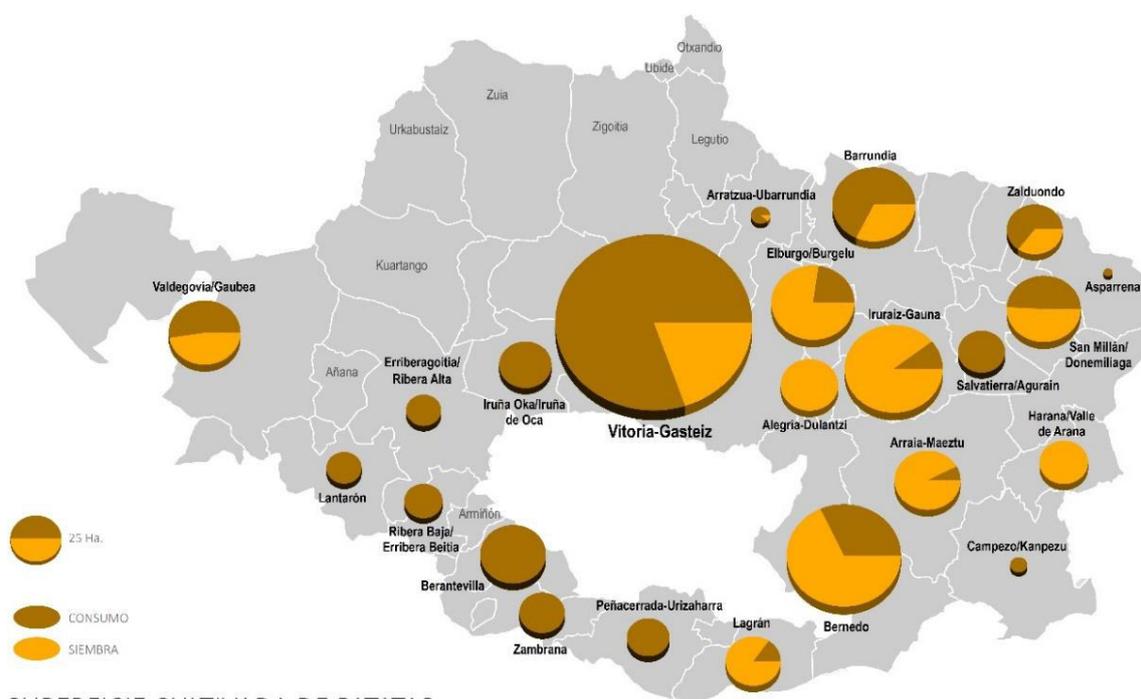
La **patata de consumo** es distribuida por diferentes entidades (Coop. Garlan, Alavesa de Patatas, etc.) mientras que en **patata de siembra** es la **Cooperativa Nª Sª de Ocon** la que concentra la mayor parte de la producción (75%). Esta Cooperativa cuenta con centros en Bernedo y Alegría-Dulantzi, y comercializa patata de siembra, por todo el territorio.

En conjunto, la producción de los principales productos agrícolas del ámbito alcanza unas **420.000 Tn**, lo que requiere, en un primer momento y según los cultivos, una primera logística de distribución a distintas zonas del área funcional (centros de primera transformación, manipulación y acopio), y posteriormente, otra a los mercados finales o a la industria agroalimentaria dentro y fuera del área funcional.

ESTUDIOS PREVIOS Y DIAGNÓSTICO PARA LA REVISIÓN DEL
PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL ÁREA FUNCIONAL DE ÁLAVA CENTRAL
 EN EL CONTEXTO DE SU CONSIDERACIÓN COMO B I O R R E G I Ó N



Territorialmente, la patata se cultiva, fundamentalmente, en la Llanada Alavesa (66,3%), y en menor medida en Montaña Alavesa (20,8%) y Valles Alaveses (13%). Por municipios, es el municipio de Vitoria-Gasteiz el que registra una mayor superficie cultivada de patata de consumo (45,6% del total del ámbito), mientras que la patata de siembra se cultiva en Bernedo, Iruraz-Gauna y en Vitoria-Gasteiz, suponiendo entre los tres municipios el 48,7% de la patata de siembra cultivada en Álava Central.



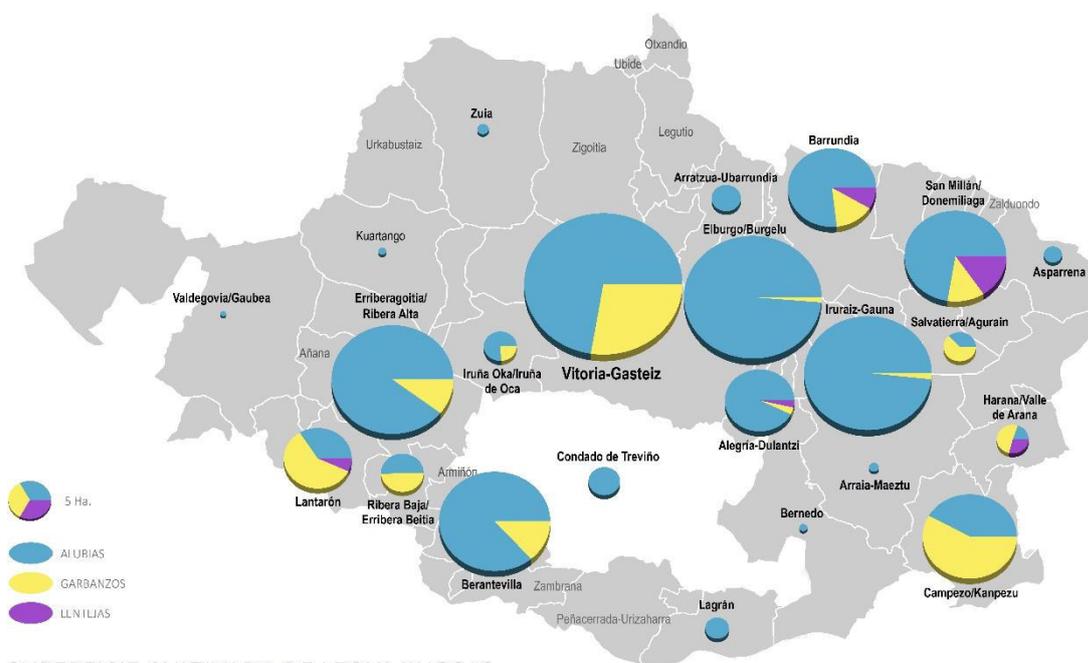
SUPERFICIE CULTIVADA DE PATATAS

El cultivo de patata se distribuye por un amplio número de municipios del ámbito lo que requiere de una logística de acopio, manipulación y distribución también distribuida en el territorio.

Superficie cultivada de patatas			
COMARCAS/MUNICIPIOS	PATATA CONSUMO	PATATA DE SIEMBRA	TOTAL PATATA
Llanada Alavesa	472,1	302,1	774,2
ALEGRIA-DULANTZI	0,0	32,3	32,3
ARRAZUA-UBARRUNDIA	3,2	0,4	3,5
ASPARRENA	0,8		0,8
BARRUNDIA	45,2	21,9	67,1
ELBURGO/BURGELU	15,2	52,0	67,3
IRUÑA OKA/IRUÑA DE OCA	26,6		26,6
IRURAZ-GAUNA	9,4	84,3	93,7
SALVATIERRA/AGURAIN	21,5		21,5
SAN MILLÁN/DONEMILIAGA	26,4	27,2	53,5
VITORIA-GASTEIZ	304,5	73,2	377,8
ZALDUONDO	19,4	10,9	30,3
Montaña Alavesa	69,1	173,7	242,8
ARRAIA-MAEZTU	3,1	39,4	42,5

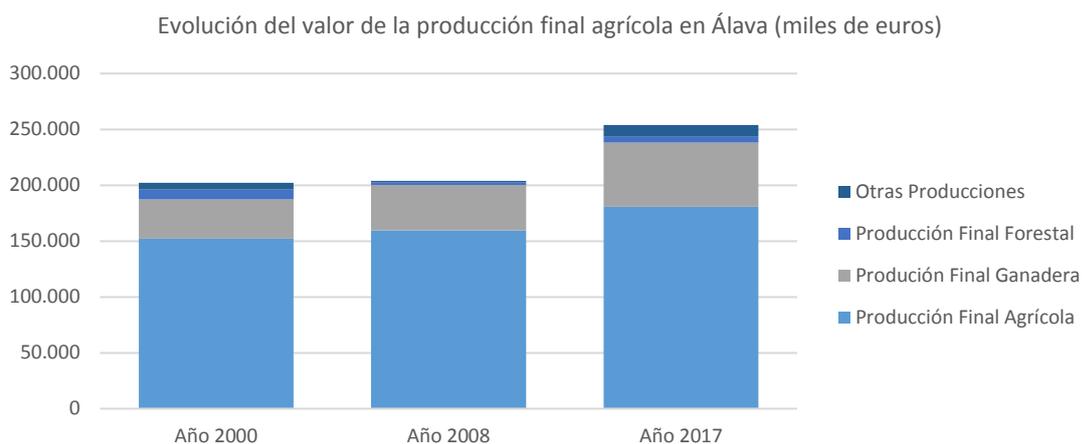
Superficie cultivada de patatas			
COMARCAS/MUNICIPIOS	PATATA CONSUMO	PATATA DE SIEMBRA	TOTAL PATATA
BERNEDO	41,1	86,0	127,1
CAMPEZO/KANPEZU	2,8		2,8
HARANA/VALLE DE ARANA	0,1	22,9	23,0
LAGRAN	4,4	25,3	29,7
PEÑACERRADA-URIZAHARRA	17,7		17,7
Valles Alaveses	126,8	23,9	150,6
BERANTEVILLA	41,8		41,8
LANTARON	12,2		12,2
RIBERA ALTA	12,0		12,0
RIBERA BAJA/ERRIBERA BEITIA	14,4		14,4
VALDEGOVIA	26,3	23,9	50,1
ZAMBRANA	20,1		20,1
Total Álava Central	668,0	499,6	1.167,7

Las **leguminosas**, por su parte, están distribuidas de forma más amplia por el territorio del área funcional, concentrándose fundamentalmente en Llanada Alavesa, y especialmente en Vitoria-Gasteiz (75,6ha), Elburgo (57ha) y Iruraz-Gauna (50ha). También son abundantes en la comarca de Valles alaveses, y concretamente Ribera Alta (44,8 ha) y Berantevilla (37,3 ha)

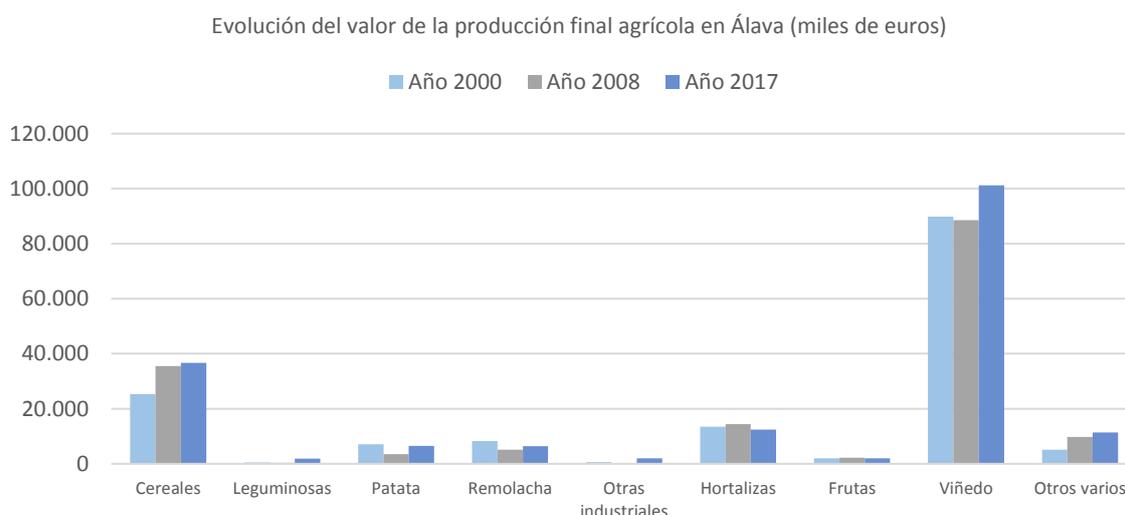


SUPERFICIE CULTIVADA DE LEGUMINOSAS

La **producción final agraria de Álava en 2017 ascendió a 253.945,3 miles de euros**, consolidándose la agricultura como la actividad primaria que genera un mayor valor de la producción final (180.676,8 miles de euros; 71,1%) y registrando un paulatino incremento del mismo respecto a los años tomados de referencia (2000 y 2008). Por su parte, la producción ganadera supone el 22,6% de la producción final agraria.



El valor de la producción final agrícola en Álava se incrementó en cerca de 30 millones de euros entre el 2000 y 2017, y algo más de 20 millones de euros desde el año 2008 (+13,1%). Salvo las hortalizas y frutas, todos los grupos de productos han visto incrementar su valor de producción, destacando el viñedo (+12 millones de euros) y la patata (+3 millones de euros) desde 2008. La producción de uva para vino se concentra en los municipios de Rioja Alavesa, y aporta casi el 56% del valor de la producción final agraria (101 millones de euros), con tendencias de crecimiento positivas, por lo que quedan fuera del área funcional.



El papel de la agricultura convencional, ecológica y regenerativa en la calidad de los suelos

Impactos de la Agricultura convencional

Emisiones de GEI: representaron alrededor del 13% de CO₂, el 44% de metano (CH₄) y el 82% de las emisiones de óxido nitroso (N₂O) de actividades humanas a nivel mundial durante 2007-2016. Representan el 23% de Emisiones antropogénicas netas totales de GEI o 10-12Gt de CO₂ equivalente por año, incluidos 5-5.8 GtCO₂e / año de producción agrícola y 3-5.5 GtCO₂e / año de las actividades de Uso de la Tierra, Cambio de Uso de la Tierra y Silvicultura.

Reducción carbono en suelo: Se estima que desde el inicio de la agricultura se han perdido alrededor de 133 GtC por la pérdida de materia orgánica del suelo y la erosión del suelo, es decir, se han perdido del 30 al 75% del carbono orgánico original que albergaban. La agricultura industrial ha acelerado el agotamiento de las reservas de carbono del suelo e incrementado la emisión de N₂O y CO₂ a la atmósfera.

Excesivo laboreo y pérdidas de suelo: Las prácticas de laboreo habituales, ha generado una reducción de materia orgánica en el suelo de un 60% en 60 años. Esta práctica, unida a la de dejar los suelos de cultivo desprotegidos de cobertura vegetal, provocan fenómenos erosivos provocados por el agua de lluvia o el viento, lo que supone que en la UE se pierdan 970 millones de toneladas de suelo y unas 2,5 Tm/Ha/año de tierra de cultivo fértil.

Pérdida de biodiversidad: la biodiversidad que sustenta nuestros sistemas alimentarios está desapareciendo, lo que supone en grave peligro el sostenimiento del modelo actual de producción alimentos, la salud y el medio ambiente. La agricultura industrial provoca disminución de la diversidad vegetal en las explotaciones agrícolas, el aumento del número de razas ganaderas en peligro de extinción y la disminución de la enorme cantidad de organismos que apoyan la producción alimentaria a través de los servicios ecosistémicos - la biodiversidad asociada -.

Contaminación: el vínculo entre la agricultura y la contaminación por nitratos y fosfatos está bien establecido con impactos sobre el agua potable y la eutrofización del agua dulce y los ecosistemas marinos, incluida la proliferación de floraciones de algas nocivas y "zonas muertas" en ecosistemas marinos costeros. Altos aportes de N de síntesis agotan el carbono del suelo, dificultan la capacidad microbiológica de fijar nitrógeno, atrofian su capacidad para retener agua y también agotan el N del suelo.

Ganadería: está causando una grave pérdida de hábitat de vida silvestre, biodiversidad y reservas de carbono terrestre. Dos tercios de la tierra cultivada en Europa, se usa para producir alimento para animales, disminuyendo la cantidad disponible para consumo humano. Genera importantes problemas con la eliminación y la contaminación de los excrementos de ganado y desde una perspectiva de cambio climático, la ganadería intensiva contribuye de manera significativa a las emisiones de GEI.

Estimación de aportes necesarios en diferentes producciones agrícolas para cereal y patata									
1	Litro de Gasoil		Agricultura Convencional						
2,61	Kg/CO2		Combustible (litros)	Kg/CO2	Fertilizante (Kg/Ha)	Insecticida (gr)	Fungicida (ml)	Herbicida (ml)	Rendimiento (Tm/Ha)
Para producir	1 Ha. de	Cereal	94	245,34	800	6000	800	6000	6
	1 Tm. de	Cereal	15,67	40,89	133,33	1.000,00	133,33	1.000,00	N/A
	1 Ha. de	Patata	106	276,66	1200	6000	800	6000	30
	1 Tm. de	Patata	3,53	9,22	40,00	200,00	26,67	200,00	N/A

Fuente: Elaboración propia a partir de diversas fuentes, 2019

Impactos de la Agricultura ecológica

Emisiones de GEI: la agricultura ecológica puede reducir sensiblemente las emisiones de CO2 disminuyendo hasta en un 50% el uso de combustibles fósiles frente a sistemas convencionales de producción. Esto es debido al ahorro generado por el mantenimiento de la fertilidad por prácticas tales como el uso de rotaciones, abonos verdes, no utilización de fitosanitarios ni fertilización química de síntesis y menor dependencia del exterior de la alimentación del ganado.

Incremento de carbono en suelo: el desarrollo de manejos de suelo relacionados con la agricultura ecológica, puede suponer significativos aumentos de contenido de carbono en suelo, de hasta 1,98 toneladas por ha y año, dependiendo de las prácticas aplicadas. La adición de materiales orgánicos al suelo, las rotaciones largas y diversificadas o el cultivo de leguminosas, son prácticas que contribuyen a incrementar el carbono orgánico del suelo.

Medida	Tasa de secuestro potencial de carbono en el suelo (t CO₂ ha⁻¹ y año⁻¹)	Grado de incerteza estimada (%)	Referencia /reseñas
No laboreo	1.42	>50	1,2
Laboreo reducido	<1.42	>>50	3
Reservas naturales	<1.42	>>50	4
Estiércol	1.38	>50	1
Restos de cultivos	2.54	>50	1
Compostaje	≥1.38	>>50	5, 6
Rotaciones mejoradas	>0	Muy alto	7
Fertilización	0	Muy alto	8
Riego	0	Muy alto	8
Cultivos bioenergéticos	2.27	>>50	1
Extensificación	1.98	>>50	1
Agricultura ecológica	0-1.98	>>50	9

Tasas de secuestro de carbono anuales.

SEAE. 2007. Contribución de la agricultura ecológica a la mitigación el cambio climático.

Reducción del laboreo: las técnicas de no laboreo, mínimo laboreo o laboreo de conservación, aconsejadas y empleadas en agricultura ecológica, reduce los procesos de oxidación y, en consecuencia, la liberación de CO₂ a la atmósfera. El empleo de estas técnicas puede disminuir las pérdidas de suelo hasta en un 75%.

Aumento de la biodiversidad: el manejo ecológico de las fincas potencia la diversificación del hábitat debido a las diferentes prácticas agrícolas usadas. Empleo de una mayor diversidad de cultivos, de medidas de protección de suelo, integración de diversas especies, uso de rotaciones, setos vivos, policultivos y en ocasiones, integración de ganado. Potencia servicios ecosistémicos como la polinización, el control biológico, la biodiversidad de especies vegetales y animales y el mantenimiento del paisaje.

Contaminación: no utilización de abonos sintéticos, por lo que se minimizan las pérdidas de N y P. NO utilización de pesticidas. Menor lixiviación de nitratos en la agricultura ecológica, el mayor uso de cultivos de cubierta vegetal, la mayor relación C/N en los suelos y una menor densidad de cultivo por hectárea.

Ganadería: la reducción en las emisiones de metano mediante sistemas de producción ecológica puede derivarse del aumento de la actividad biológica del suelo y, por tanto, el incremento de la oxidación del CH₄. Reducción de los insumos exteriores en cuanto a la alimentación animal.

Estimación de aportes necesarios en diferentes producciones agrícolas para cereal y patata									
1	Litro de Gasoil		Agricultura Ecológica						
2,61	Kg/CO2		Combustible (litros)	Kg/CO2	Fertilizante (Kg/Ha)	Insecticida (gr)	Fungicida (ml)	Herbicida (ml)	Rendimiento (Tm/Ha)
Para producir	1 Ha. de	Cereal	60	156,6	500	200	NO	NO	NO
	1 Tm. de	Cereal	15,00	39,15	125,00	50,00	NO	NO	NO
	1 Ha. de	Patata	76	198,36	1000	120	25	5000	800
	1 Tm. de	Patata	19,00	49,59	250,00	30,00	6,25	1.250,00	200,00

Fuente: Elaboración propia a partir de diversas fuentes, 2019

Impactos de la Agricultura regenerativa

La agricultura regenerativa es aquella alineada con la agroecología y que se centra en prácticas que aumentan el carbono orgánico del suelo, disminuyen las emisiones de gases de efecto invernadero, mantiene rendimientos, mejora de la retención de agua y mejora la biodiversidad y resiliencia de los servicios ecosistémicos.

Emisiones de GEI: existen diversos estudios que establecen valores de secuestro de carbono de estas prácticas en el rango de 1.5 a 2.5 GtC/año para prácticas relacionadas con la agricultura ecológica mientras que prácticas relacionadas con la agricultura regenerativa, subirían este umbral hasta 10 GtC/año. Recordemos que las emisiones en 2016 de la industria ascendieron a 9.9 GtC más 1.3 GtC debido a cambios en el uso de la tierra (como la deforestación).

Incremento de carbono en suelo: el desarrollo de manejos de suelo relacionados con la agricultura regenerativa, puede suponer significativos aumentos de contenido de carbono en suelo, de hasta 9 toneladas por ha y año, en las practicas regenerativas que combinan agricultura, ganadería en pastoreo rotacional y no labranza.

Reducción del laboreo: puede producir ahorros superiores al 70% de los costos de energía y combustible y la inversión en maquinaria. De esta forma, se mejora la estructura del suelo, reduce las emisiones de CO2 y contribuye a aumentar la cantidad de Carbono en el suelo. Esta práctica es especialmente interesante cuando se integra en agroecosistemas diversificados como, por ejemplo, cultivo de cobertura multiespecies que ayudan a estructurar el suelo con raíces profundas, transferir carbono a la rizosfera, estabiliza la agregación del suelo y suprime las malas hierbas y las plagas.

Aumento de la biodiversidad: mayor diversidad y complejidad que en el caso de agricultura ecológica.

Contaminación: no utilización de abonos sintéticos, por lo que se minimizan las pérdidas de N y P. NO utilización de pesticidas. Menor lixiviación de nitratos en la agricultura ecológica, el mayor uso de cultivos de cubierta vegetal, la mayor relación C/N en los suelos y una menor densidad de cultivo por hectárea.

Ganadería rotacional regenerativa: cuando la ganadería se maneja de manera adecuada, cumple funciones ecosistémicas clave en los diferentes agroecosistemas, aumento de la diversidad de la microbiología edáfica, aumenta la actividad metanotrófica de los suelos, el contenido de materia orgánica y el secuestro de carbono.

Estimación de aportes necesarios en diferentes producciones agrícolas para cereal y patata

1	Litro de Gasoil		Agricultura Regenerativa						
	Kg/CO2		Combustible (litros)	Kg/CO2	Fertilizante (Kg/Ha)	Insecticida (gr)	Fungicida (ml)	Herbicida (ml)	Rendimiento (Tm/Ha)
Para producir	1 Ha. de	Cereal	42	109,62	15 Tm/ha	200	NO	NO	NO
	1 Tm. de	Cereal	8,40	21,92	3,00	40,00	NO	NO	NO
	1 Ha. de	Patata	76	198,36	25 Tm/ha	120	NO	800	NO
	1 Tm. de	Patata	3,45	9,02	1,14	5,45	NO	36,36	NO

Fuente: Elaboración propia a partir de diversas fuentes, 2019

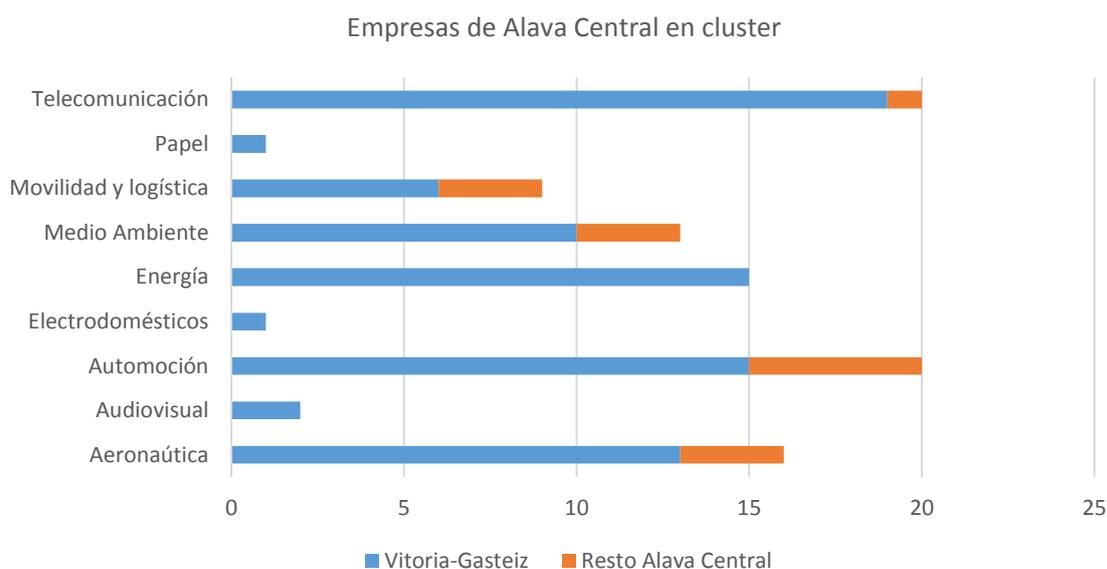
Industria

La **industria es una pieza clave de la actividad económica de Álava Central**, bastante más que en el conjunto del País Vasco, España y la UE. En 2016 representó el **36,8% del VAB total**, proporción que la sitúa en el primer lugar entre las provincias españolas, 19,2 puntos porcentuales por encima de la media.

La **“Fabricación de vehículos de motor”** es la principal rama industrial de Álava al generar 511 millones de euros de VAB, el 15,6% del total de la industria alavesa y el 53,1% del VAB que en el País Vasco genera dicha rama. El sector está compuesto por 25 empresas, la mayoría de ellas dedicadas a la “Fabricación de otros componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor” (19), correspondiendo una parte muy importante de la producción a la factoría de Mercedes Benz en Vitoria.

También son importantes por el VAB que generan la **“Fabricación de productos de caucho”** (378 millones), **“Bebidas”** (247), **“Ingeniería mecánica”** (237) y **“Siderurgia/producción de metales no férreos”** (225), cuya producción presenta un alto grado de concentración en un reducido grupo de empresas, destacando entre ellas **Michelin España Portugal, S.A. y Compañía de Bebidas PepsiCo S.L.**

La pertenencia de muchas de las empresas de Álava Central a clúster industriales pone de manifiesto la importancia de las mismas en la estrategia industrial de la CAPV. Tanto es así, que del centenar de empresas de Álava Central integradas en algún clúster, 54 corresponden a clúster industriales, 15 a energía, 20 a telecomunicaciones, 13 a medio ambiente y 9 a movilidad y logística. Además, la inmensa mayoría de las empresas integradas en clúster se localizan en el municipio de Vitoria-Gasteiz.



En la misma línea, y tal como se señala en el apartado anterior, de las 100 empresas con mayor facturación en Álava Central, 61 son industriales y facturan 4.861 millones de euros en conjunto.

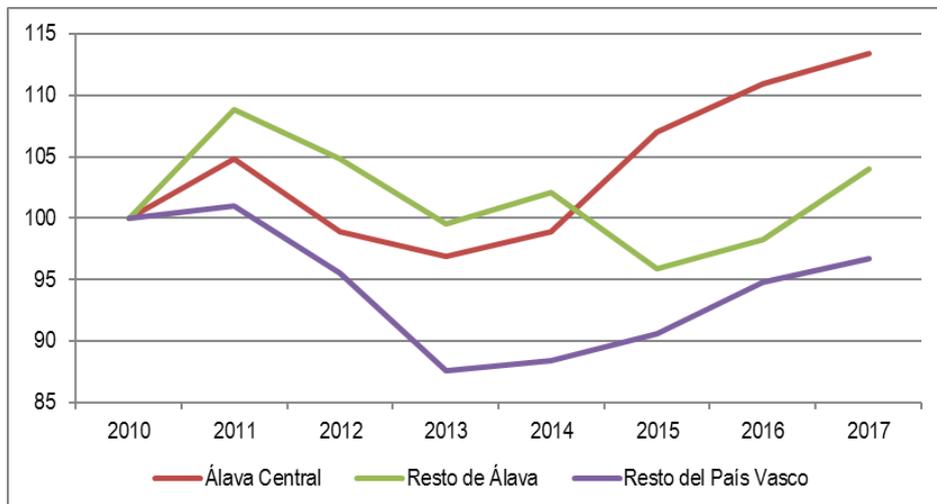
La evolución de la actividad industrial en los últimos años (2010-2017) ha sido especialmente positiva para una serie de sectores estratégicos para el desarrollo industrial de Álava, como la **“Fabricación de vehículos de motor”** (inc. 208 millones € / 68,8%), **“Otro material de transporte”**, **“Ingeniería mecánica”** y **“Artículos metálicos”**.

Evolución	Importancia en la actividad industrial		
	Alta	Media	Baja
Crecimiento	Fabricación vehículos de motor Ingeniería mecánica Artículos metálicos Otro material de transporte	Fundición de metales Industria del vidrio Saneamiento y gestión de residuos Pinturas y otra química final/Productos farmacéuticos Reparación e instalación Agua	Otras industrias alimenticias Máquinas herramienta Procesado de pescados
Estancamiento	Productos de caucho Bebidas Maquinaria de uso general	Productos de plástico Otras industrias manufactureras	
Retroceso	Siderurgia/Producción metales no férreo Energía Eléctrica	Construcción metálica Cemento, cal, yeso y otra industria no metálica Productos lácteos Material y equipo eléctrico Industria de la madera y del corcho Productos químicos básicos Fabricación de muebles	Gas, vapor y aire acondicionado Forja y estampación Industria del papel Pan y molinería Artes gráficas y reproducción Productos Informáticos y electrónicos Aparatos domésticos Textil, confección, cuero y calzado Industrias cárnicas Industrias extractivas

Fuente: Macromagnitudes de la C.A. de Euskadi por principales agregados, territorio histórico y sector. Eustat; elaboración Arenal GC.

En general, la evolución de la industria alavesa en el periodo 2010-2017 ha sido muy positiva, logrando un crecimiento del 12,7% de su VAB en términos corrientes, más del doble que la media de la media española (5,0% de crecimiento) y que la media de los otras Territorios Históricos del País Vasco (6,5% Bizkaia y 3,2% Gipuzkoa).

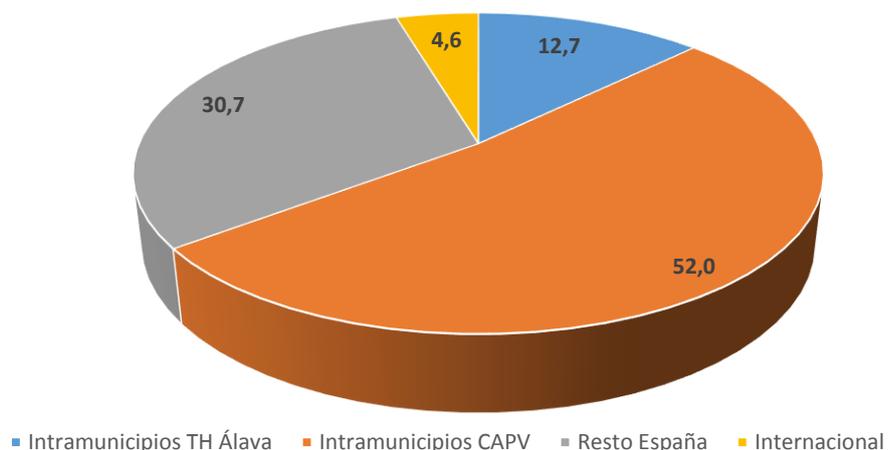
Evolución del VAB industrial en Álava Central y en otros territorios del País Vasco (2010=100)



Fuente: Macromagnitudes de la C.A. de Euskadi por comarca y variable. Eustat; elaboración propia.

Las relaciones comerciales entre municipios del TH de Álava representan, en torno al 12,7%, mientras que las dirigidas al mercado internacional representa el 4,6%. La mayor parte de las operaciones se realizan con el resto del estado (52%) y con el propia CAPV (30,7%)

Mercancías transportadas por carretera con origen o destino Álava según tipo de desplazamiento. %

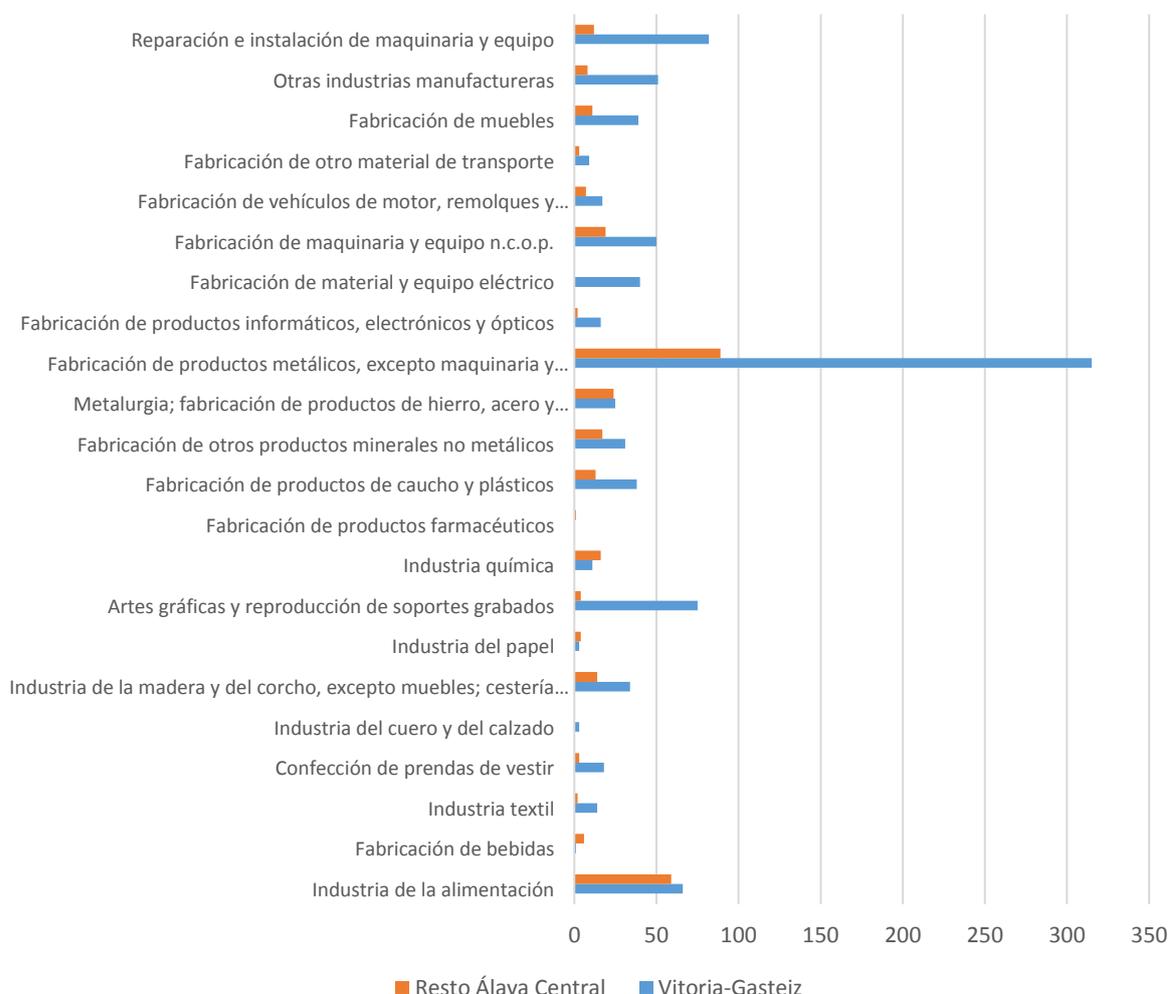


Fuente: Macromagnitudes de la C.A. de Euskadi por comarca y variable. Eustat; elaboración propia.

La competitividad de la industria alavesa se debe, entre otras cosas, al **saber hacer de sus empresarios, a la capacidad adaptación al cambio de sus trabajadores y al impulso a la innovación de las administraciones**, todo ello apoyado en unas **buenas infraestructuras** que hacen posible colocar sus productos en el mercado a unos costes competitivos, tanto con otras regiones de España como internamente en el País Vasco.

Aunque el número de establecimientos no es el mejor indicador para caracterizar el sector si permite poner de manifiesto las diferencias entre Vitoria-Gasteiz y el resto del área funcional, identificándose aquellas ramas de actividad donde las diferencias son más amplias.

Establecimientos industriales según rama de actividad, diferenciando Vitoria-Gasteiz. Nº Establecimientos



Fuente: Instituto Vasco de Estadística (Eustat), 2019.

La actividad industrial en Álava Central responde a diferentes lógicas productivas, que van desde las propias de **suministro a las necesidades de la aglomeración urbana** de Vitoria-Gasteiz (alimentación, bebidas, muebles, calzado, textil, etc.) a la integración en **clúster** (automoción, electrodomésticos, aeronáutica, energía, etc.) que generan flujos de relaciones input-output entre empresas del entorno más o menos próximo, o incluso a otras que solo responden a lógicas de paso.

En todo caso, la presencia de empresas como **Mercedes Benz** en Vitoria-Gasteiz, **con una planta de 620.000 m²** donde se fabrican entre unas 160 mil furgonetas y **se emplean a unos 5.500 trabajadores** (aunque con impacto en más de 20.000 empleos) supone un elemento crucial para el área funcional, el TH y la CAPV, al ser la empresa más grande del País Vasco, y generar en torno al 3% del PIB de la Comunidad. Además, compañías como **Aernova, Michelin, PepsiCo, Vidrala**, etc. con sus diferentes entramados empresariales refuerzan el papel del tejido industrial del área funcional poniendo de manifiesto la importancia de este sector no solo para Vitoria-Gasteiz o el área funcional, sino para el conjunto de la CAPV.

FLUJOS ECONÓMICOS Y COMERCIALES

La estructura productiva descrita genera flujos económicos y movimiento de mercancías de diferente intensidad y dirección. De todos ellos, destacan los que tienen su origen en el sector primario (producciones agrarias), ya descritos en el apartado anterior, y los que lo tienen en el **sector industrial o en el consumo**.

Estos flujos, además, se producen tanto internamente (CAPV y resto del Estado) como con el exterior (exportaciones e importaciones).

Flujos económicos interiores

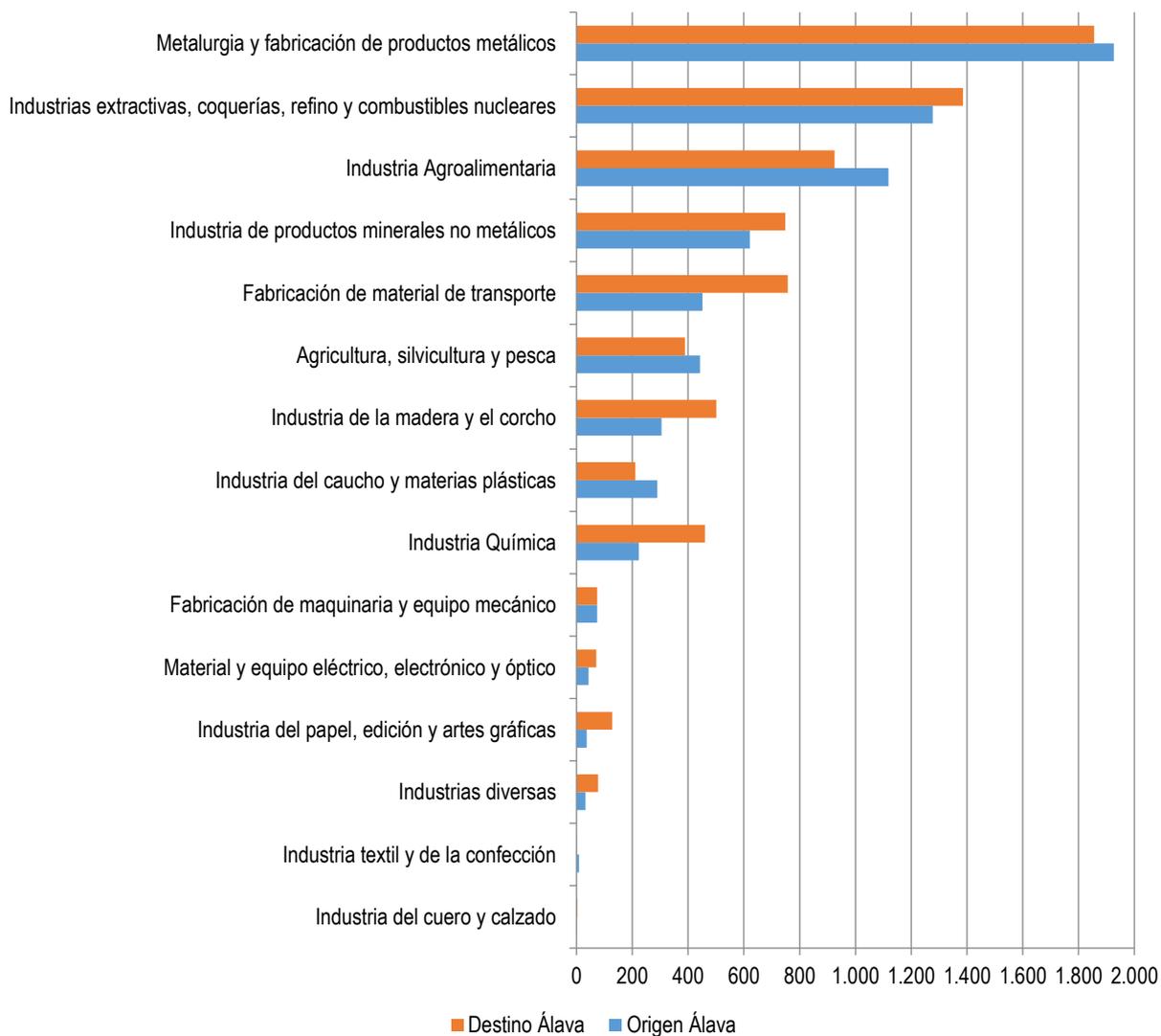
El análisis de los flujos de bienes y productos por ramas de actividad, producidos en España, permite conocer el saldo de entrada-salida de las diferentes actividades. En conjunto, el saldo comercial con Álava asciende a 14,4 millones de toneladas, con un valor de 12.637 millones de euros.

Flujos económicos interiores T.H. Álava		
	Millones de Toneladas	Millones de Euros
Origen Álava	7,59	5.148,5
Destino Álava	6,85	7.488,6
Total	14,44	12.637,1

Fuente: C-Interreg

La industria “Metalurgia y de fabricación de productos metálicos” es la actividad con mayor volumen de movimiento interior, alcanzando las 3.783 mil. tn, seguido de la industria extractiva con 2.662 mil tn. y la agroalimentaria con 2.042,8 mil tn.

Flujos de bienes por ramas con origen o destino Álava producidos en España, incluida Álava (miles de toneladas; 2016)

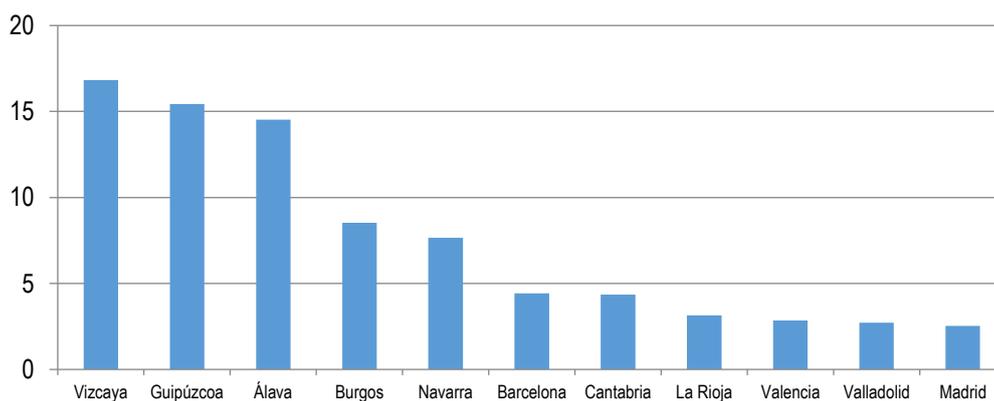


Fuente: C-Intereg; elaboración propia

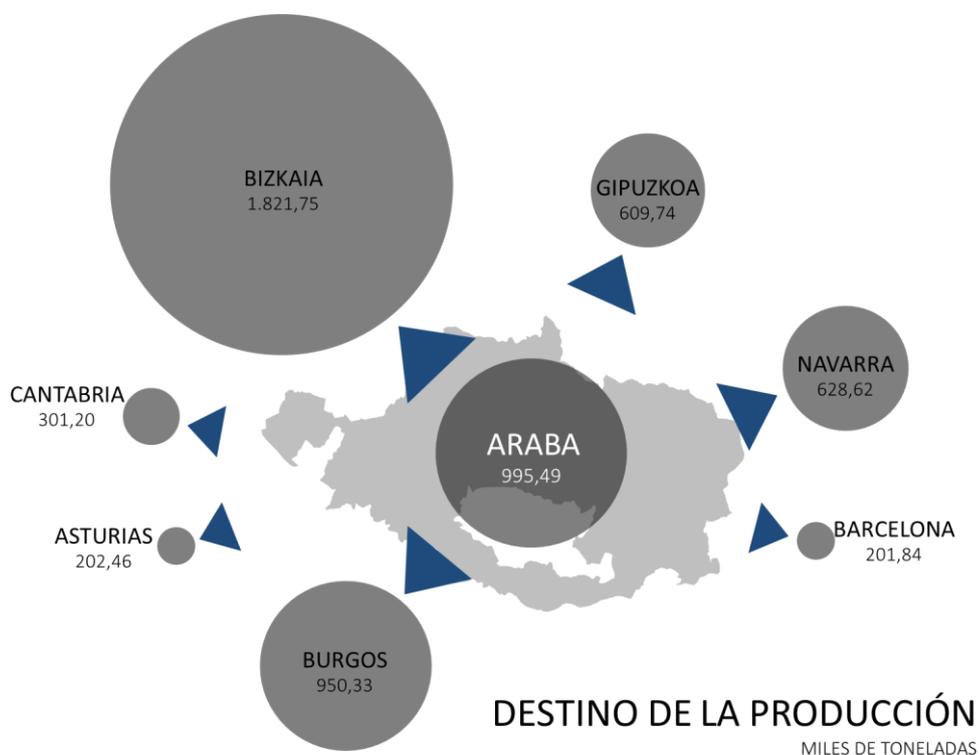
Flujos con origen en Álava

En general la actividad comercial de Álava tiene como destinos preferentes a los tres TH vascos, seguidos de las provincias colindantes de Burgos y Navarra.

Principales territorios de destino de los bienes producidos en Álava (% de las toneladas; 2016)



Fuente: C-Intereg

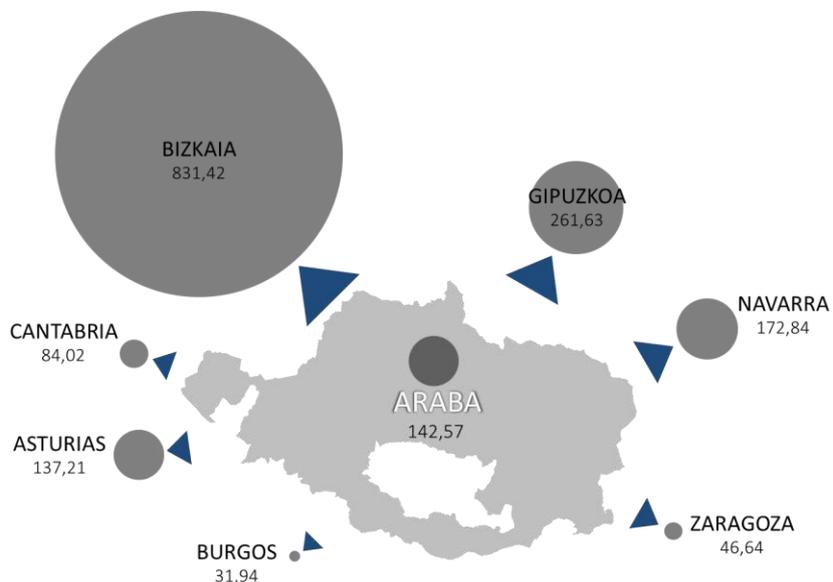


Los bienes producidos en Álava con destino interior en 2016, alcanzaron los **7.488 millones €** y un peso total de **6,85 millones de Tn**, suponen el 25,2% y el 14,3% del total que la CAPV comercializa en España.

Principales territorios de destino de los bienes producidos en Álava en cada rama (miles de toneladas; 2016)							
Ramas	Álava	Guipúzcoa	Vizcaya	Burgos	Navarra	Resto prov.	Total
Agricultura, silvicultura y pesca	147	24,06	44,39	11,14	56,48	160,22	443,29
Industrias extractivas, coquerías, etc.	381,09	160,83	272,47	170,49	78,94	213,04	1.276,87
Industria Agroalimentaria	39,31	129,31	38,6	85,69	82,02	743,07	1.118,00
Industria textil y de la confección	0	1,29	0	0	1,03	6,94	9,27
Industria del cuero y calzado	0	0	0	0	0	0,02	0,02
Industria de la madera y el corcho	66,08	28,3	76,27	24,74	0	109,44	304,84
Industria del papel, edición y artes gráficas	0	0	2,89	0,65	14,61	18,25	36,4
Industria Química	4,45	39,67	46,61	9,32	42,61	80,02	222,68
Industria del caucho y materias plásticas	39,94	15,72	9,01	73,96	7,61	143,23	289,48
Industria de productos minerales no metálicos	142,39	34,65	30,01	32,49	24,02	358,35	621,91
Metalurgia y fabricación de productos metálicos	142,57	492,21	553,14	148,7	188,11	402	1.926,73
Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	13,75	36,1	8,45	2,1	0,96	12,77	74,13
Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0,69	0	32,6	0	0,59	9,41	43,29
Fabricación de material de transporte	13,64	94,89	31,01	24,89	26,44	260,66	451,52
Industrias diversas	4,58	0	6,91	0	0,56	20,41	32,47
Total	995,49	1.057,03	1.152,37	584,17	524	2.537,84	6.850,90

Fuente: C-Intereg

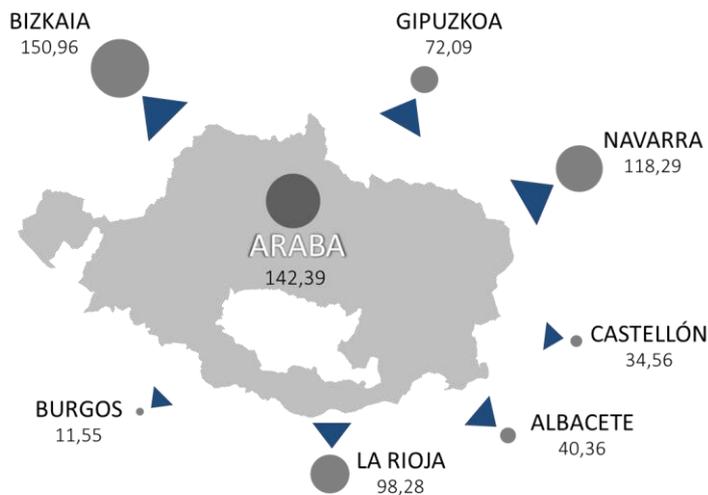
El destino de los bienes y productos de las principales ramas actividad con origen en Álava se presentan en los siguientes esquemas.



DESTINO DE LA PRODUCCIÓN

SIDERURGIA Y PRODUCCIÓN DE METALES NO FÉRREOS

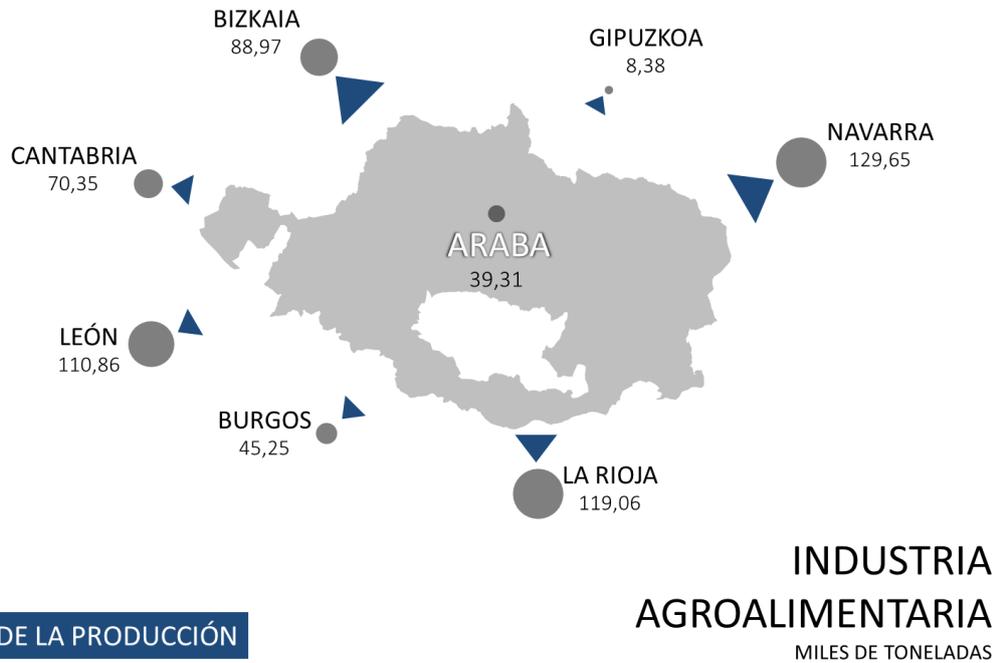
MILES DE TONELADAS

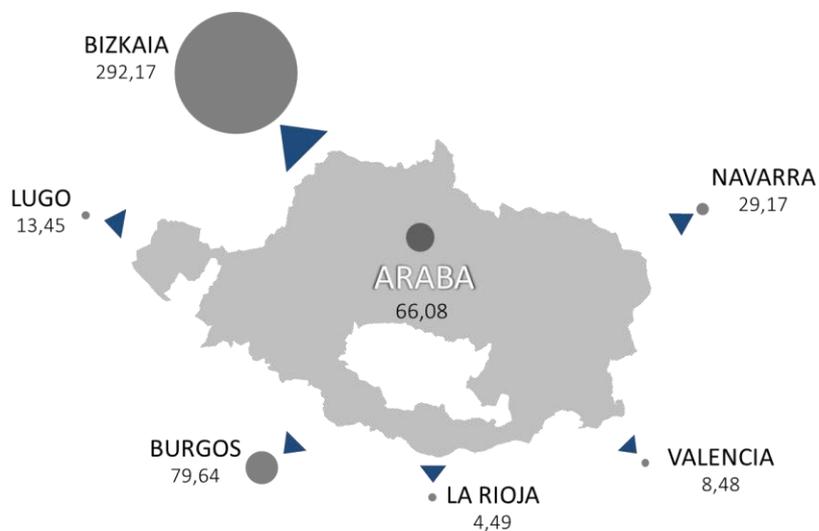


DESTINO DE LA PRODUCCIÓN

INDUSTRIA DE PRODUCTOS MINERALES NO MÉTALICOS

MILES DE TONELADAS

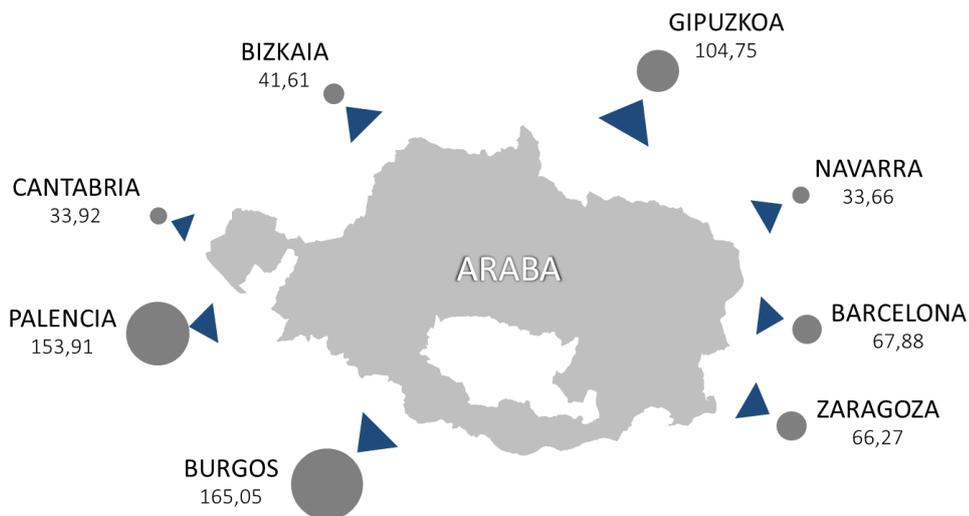




DESTINO DE LA PRODUCCIÓN

INDUSTRIA DE LA MADERA Y EL CORCHO

MILES DE TONELADAS



DESTINO DE LA PRODUCCIÓN

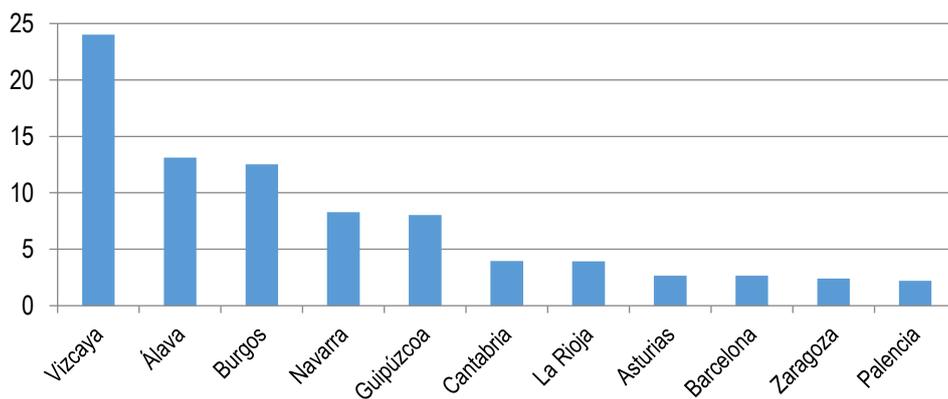
FABRICACIÓN DE MATERIAL DE TRANSPORTE

MILES DE TONELADAS

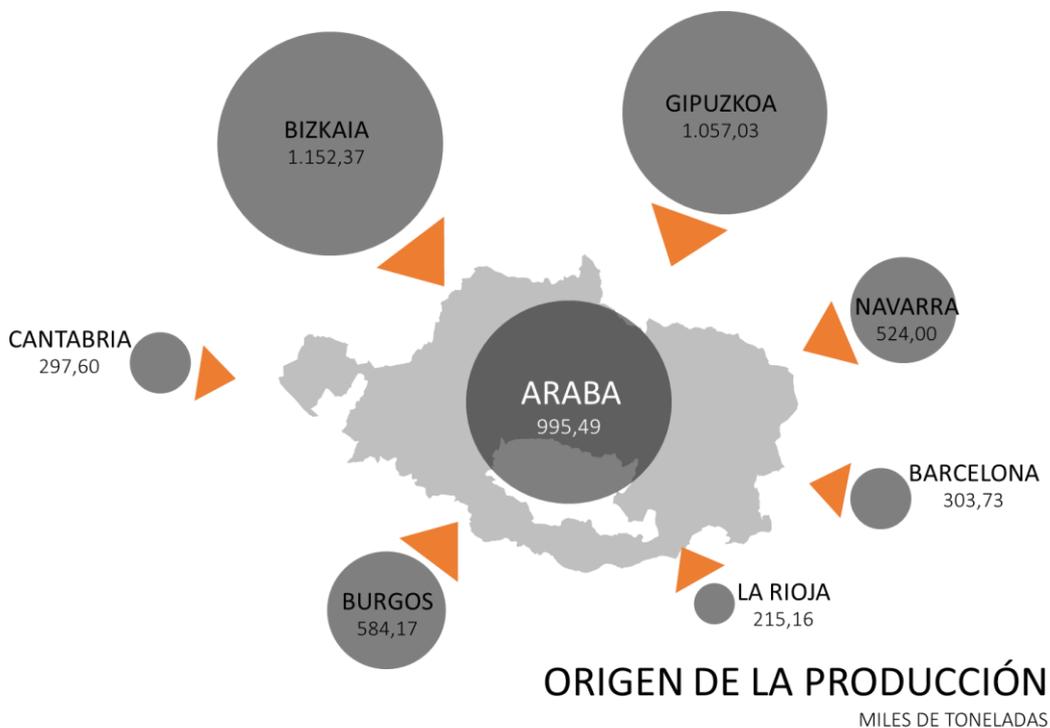
Flujos con destino Álava

Por su parte, los bienes con destino Álava tienen su origen, fundamentalmente, en Bizkaia, seguido a distancia del propio TH de Álava y Burgos.

Principales territorios de origen de los bienes con destino a Álava (% de las toneladas; 2016)



El esquema del flujo agregado de la producción con destino **Álava** se presenta a continuación.

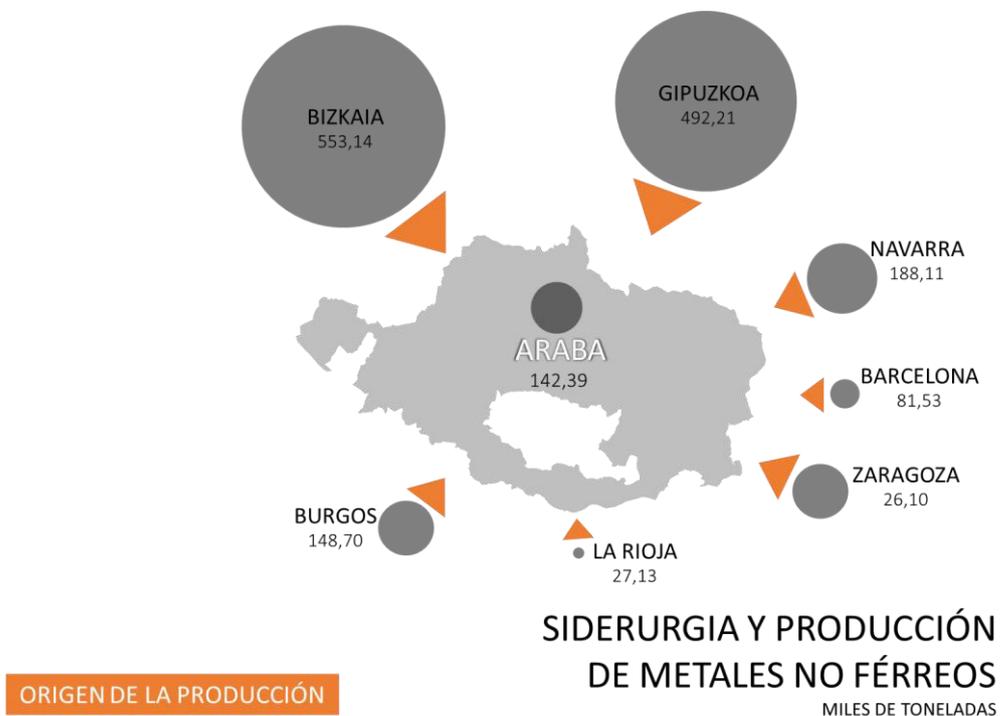


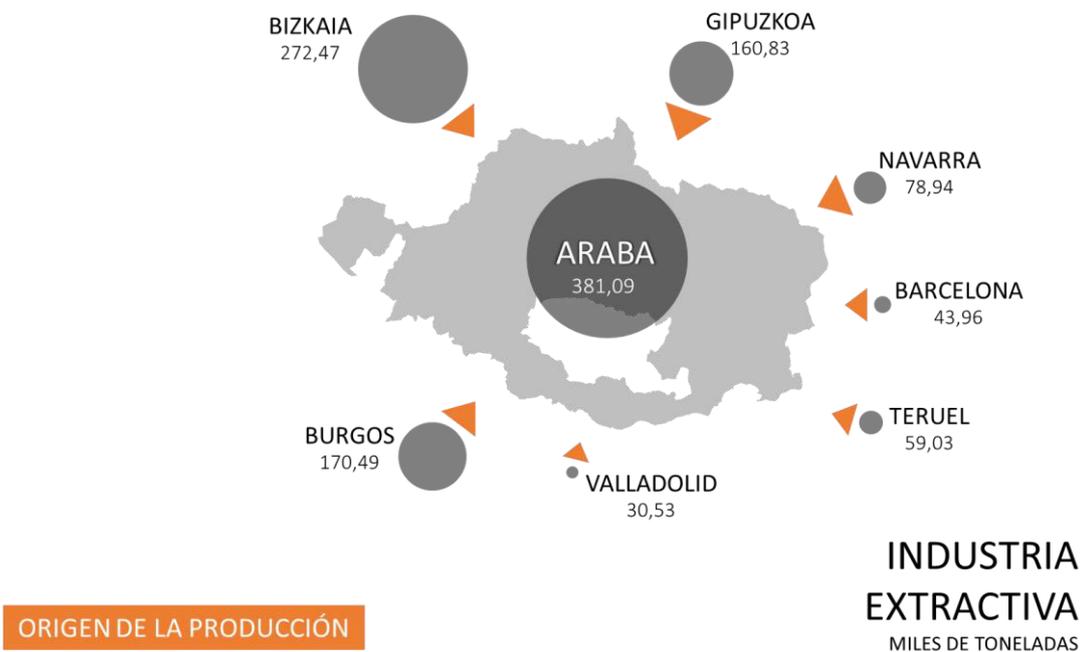
Los bienes producidos en el conjunto de España que tiene como destino Álava, en 2016, alcanzaron los **5.148,5 millones €** y un peso total de **7,59 millones de Tn**, suponen el 25,2% y el 14,3% del total que la CAPV comercializa en España.

Principales territorios de origen de los bienes de cada rama destinados a Álava (miles de toneladas; 2016)							
Ramas	Álava	Guipúzcoa	Vizcaya	Burgos	Navarra	Resto provincias	Total
Agricultura, silvicultura y pesca	147	2,46	59,21	50,32	6,78	122,93	388,7
Industrias extractivas, coquerías, etc.	381,09	14,3	127,54	521,44	90	250,97	1.385,35
Industria Agroalimentaria	39,31	8,38	88,97	45,25	129,65	613,36	924,92
Industria textil y de la confección	0	0	0,22	0	0,22	0,48	0,92
Industria del cuero y calzado	0	0	0	0	0	3,73	3,73
Industria de la madera y el corcho	66,08	0	292,17	79,64	29,17	34,48	501,54
Industria del papel, edición y artes gráficas	0	13,45	42,94	2,26	16,35	52,85	127,86
Industria Química	4,45	47,31	91,02	19,67	15,66	282,12	460,23
Industria del caucho y materias plásticas	39,94	27,95	50,88	0	0,35	91,95	211,07
Industria de productos minerales no metálicos	142,39	72,09	150,96	11,55	118,29	253,65	748,93
Metalurgia y fabricación de productos metálicos	142,57	261,63	831,42	31,94	172,84	415,88	1.856,28
Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	13,75	39,07	1,9	14,99	1,25	2,7	73,66
Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico	0,69	1,52	42,9	0	0	25,51	70,62
Fabricación de material de transporte	13,64	104,75	41,61	165,05	33,66	399,04	757,75
Industrias diversas	4,58	16,83	0	8,21	14,4	33,02	77,05
Total	995,49	609,74	1.821,75	950,33	628,62	2.582,67	7.588,59

Fuente: C-Intereg

La representación gráfica de los principales flujos económicos con destino Álava se presentan a continuación.

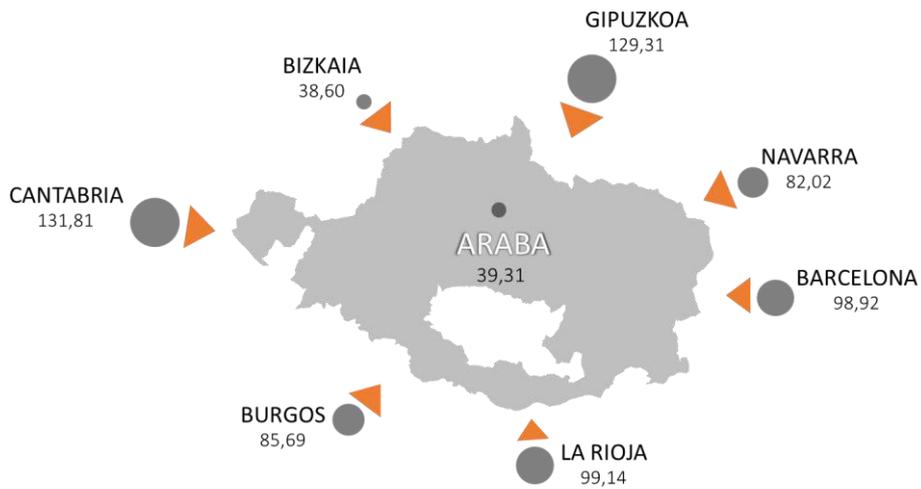






FABRICACIÓN DE MATERIAL DE TRANSPORTE
MILES DE TONELADAS

ORIGEN DE LA PRODUCCIÓN

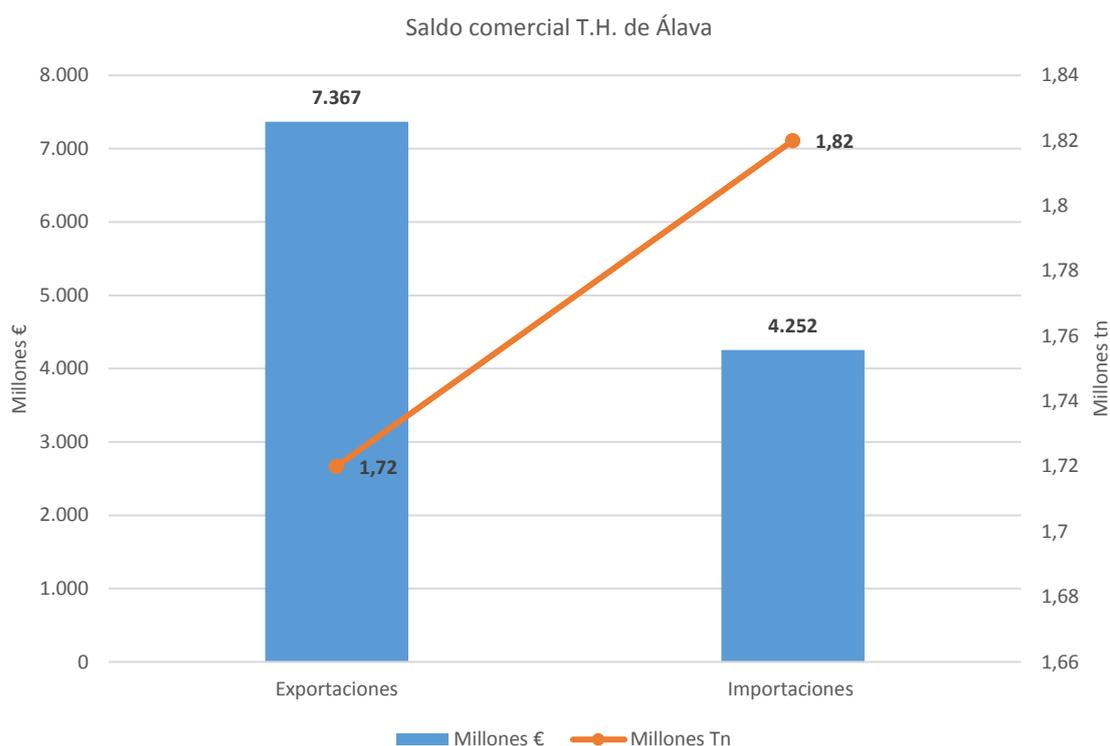


INDUSTRIA AGROALIMENTARIA
MILES DE TONELADAS

ORIGEN DE LA PRODUCCIÓN

Flujos económicos con el exterior

Los flujos económicos de Álava con el mercado internacional (salidas-entradas) arrojan en un **saldo comercial favorable a Álava de 3.115 millones de euros**, consecuencia de registrar unas exportaciones de 7.367 millones de euros con un peso de 1,72 millones de Tn, y unas importaciones de 4.252 millones de euros, con un peso de 1,82 millones de toneladas



Fuente: DataComex. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo; elaboración propia

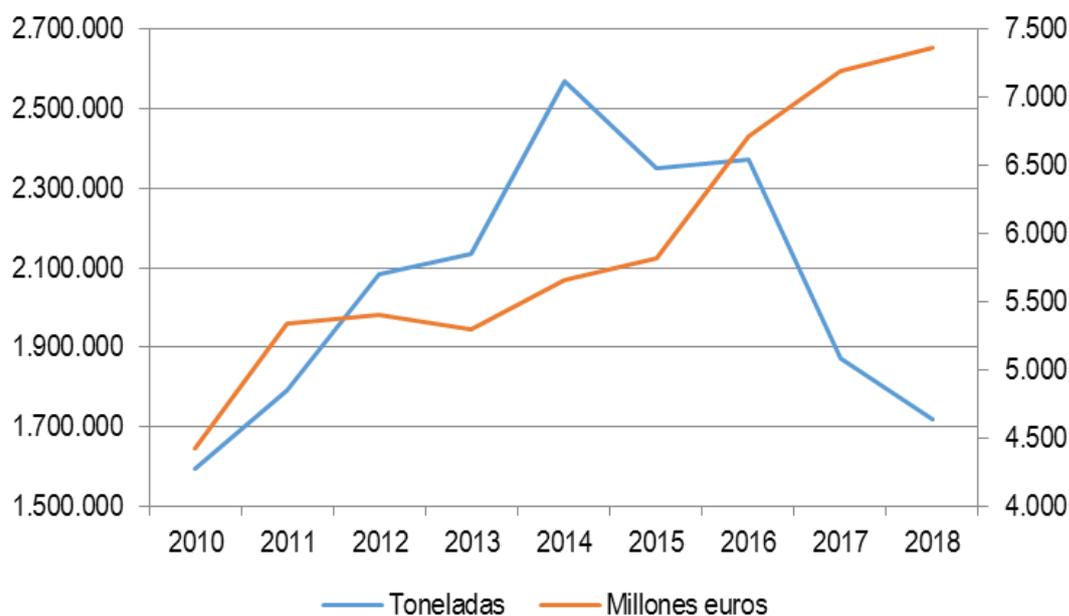
Exportaciones

Las exportaciones de bienes producidos en Álava alcanzaron en 2018 un valor de mercado de **7.367 millones de euros**, con un peso de **1,72 millones de toneladas**, cifras que representan respectivamente el 28,9% y el 11,6% del País Vasco.

Las exportaciones son, fundamentalmente, de productos manufacturados y corresponde a la **“fabricación de vehículos de motor”** (23,9% Tn y 56,9% €) y **“metalurgia; fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones”** (32,5% Tn y 11,3% €). Las demás ramas tienen mucha menos relevancia en las exportaciones, situándose solo una, por encima del 10% de las toneladas exportadas de manufacturas (**“Fabricación otros productos minerales no metálicos, 10,2%**).

La evolución de las exportaciones entre 2000-2018 ha sido muy favorable (54,1%), debido, en gran medida, a cambios en la estructura de las exportaciones, en las que han ganado peso los productos de alto valor añadido.

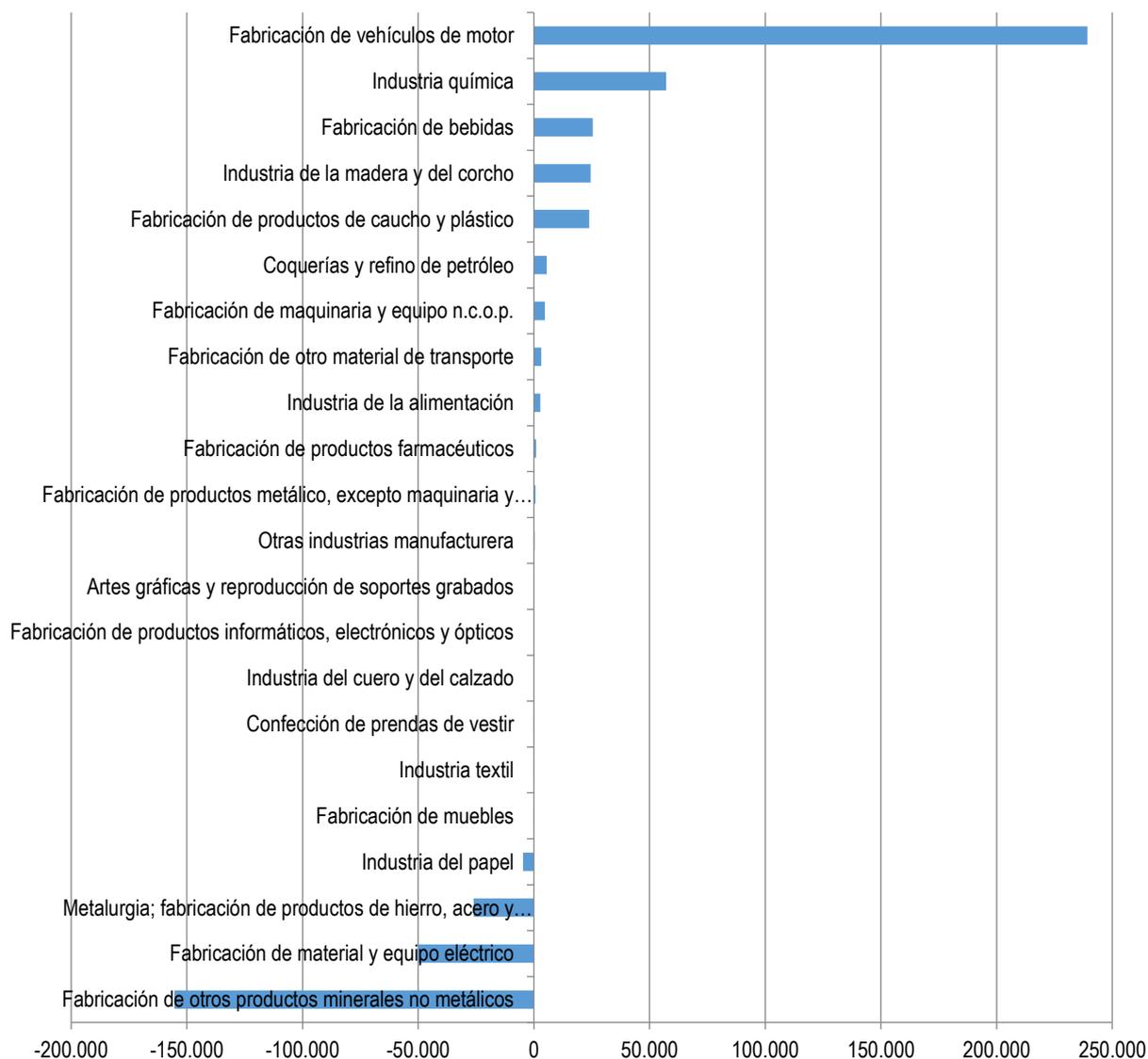
Evolución de las exportaciones de bienes producidos en Álava



Fuente: DataComex. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo; elaboración propia

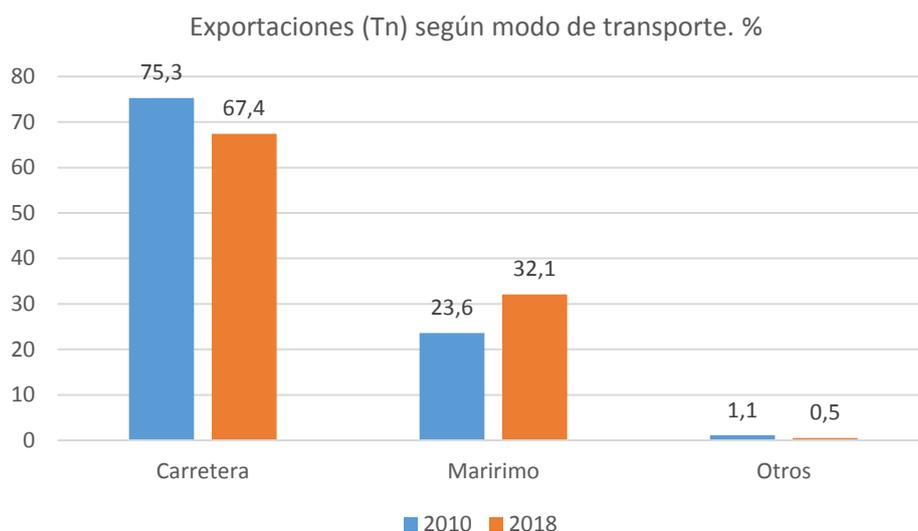
La “Fabricación de vehículos de motor” ha concentrado el aumento de las exportaciones de la industria manufacturera de Álava en el periodo 2010-2018, tanto en peso (239.235 toneladas más, el 157,4% del total) como en valor (2.615 millones de euros más, el 90,0% del total).

Evolución de las exportaciones manufactureras de Álava por ramas (2010-2018; toneladas)



Fuente: DataComex. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo; elaboración propia

Las exportaciones de los bienes producidos en Álava se realizan fundamentalmente por carretera (67,4% del peso exportado en 2018), si bien este modo de transporte ha perdido relevancia desde 2010 al reducirse en casi 40.000 toneladas lo exportado en 2018 respecto a dicho año, en el que representó el 75,3%.



Fuente: DataComex. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo; elaboración propia

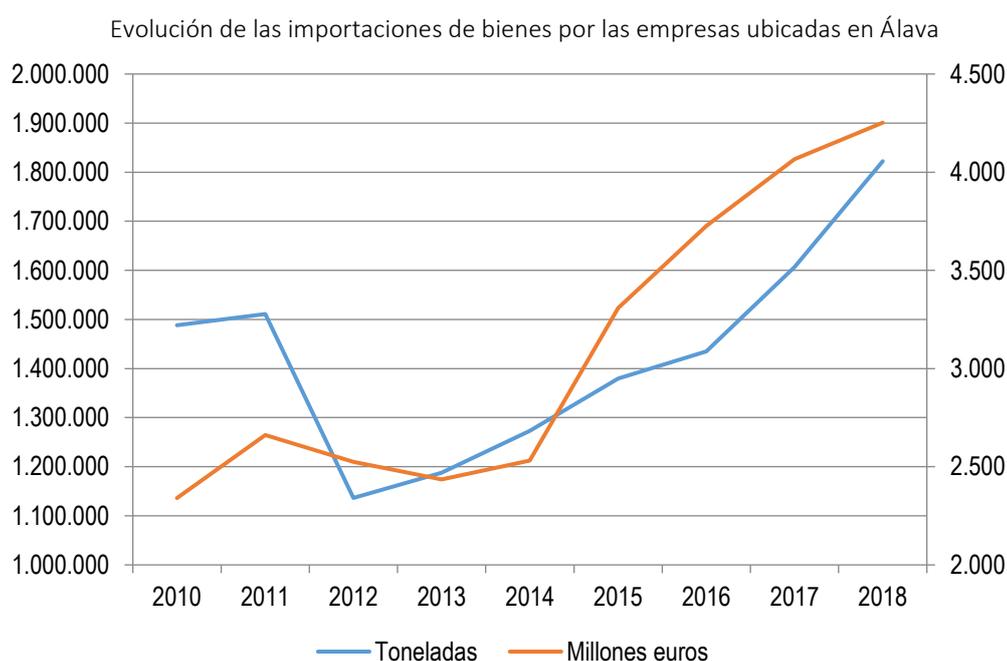
Este menor protagonismo del transporte por carretera ha sido a favor del transporte marítimo, que entre 2010 y 2018 aumentó en 175.396 toneladas, elevando su participación en las exportaciones del 23,6% al 32,1%. Los otros dos modos de transporte tienen un papel marginal en las exportaciones de Álava, en especial el transporte ferroviario, 113 toneladas en 2018.

Importaciones

Las importaciones de bienes que se realizan desde Álava alcanzaron en 2018 un valor de mercado de **4.252 millones de euros**, con un peso de 1,82 millones de toneladas, el 21,7% y el 7,2% respectivamente del País Vasco.

Los productos manufacturados son también los más relevantes en las importaciones que realizan las empresas ubicadas en Álava. Entre las ramas manufactureras destaca **“Metalurgia; fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones”** con 476.873 toneladas (38,4% del total), a mucha distancia de la **“Industria química”** y **“Fabricación de vehículos de motor”**⁵⁰ (19,0% y 8,3% respectivamente del total de las exportaciones en peso).

La evolución de las importaciones de bienes desde Álava ha crecido a un fuerte ritmo en el periodo 2010-2018, más en valor que en peso (81,7% y 22,5% respectivamente).

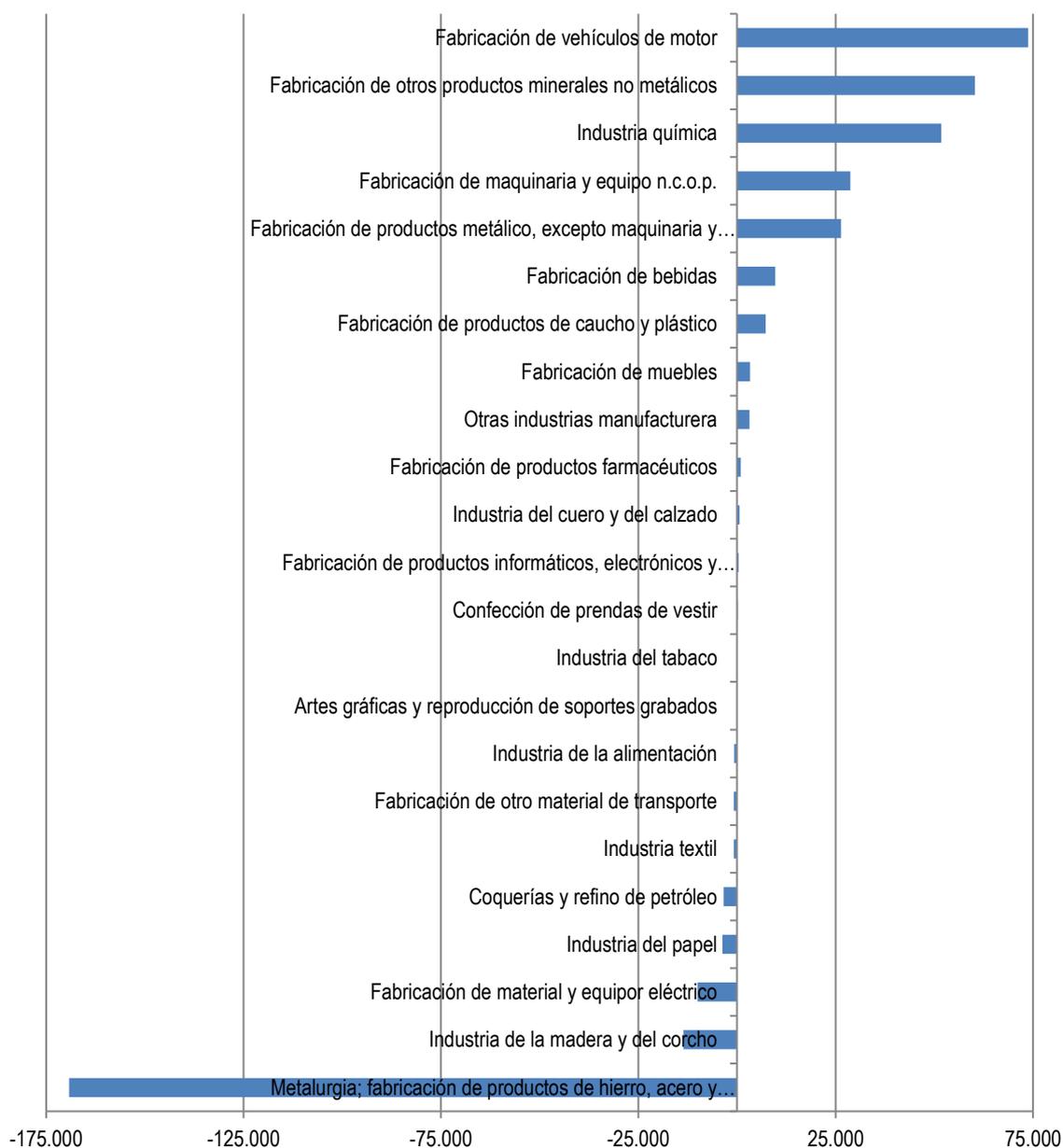


Fuente: DataComex. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo; elaboración Arenal GC.

⁵⁰ Incluye piezas y componentes de los vehículos.

Las ramas de actividad que más incrementan sus importaciones en el periodo son la “Fabricación de vehículos de motor” (73.756 toneladas más), seguido de cerca por la “Fabricación de otros productos minerales no metálicos” y la “Industria química”.

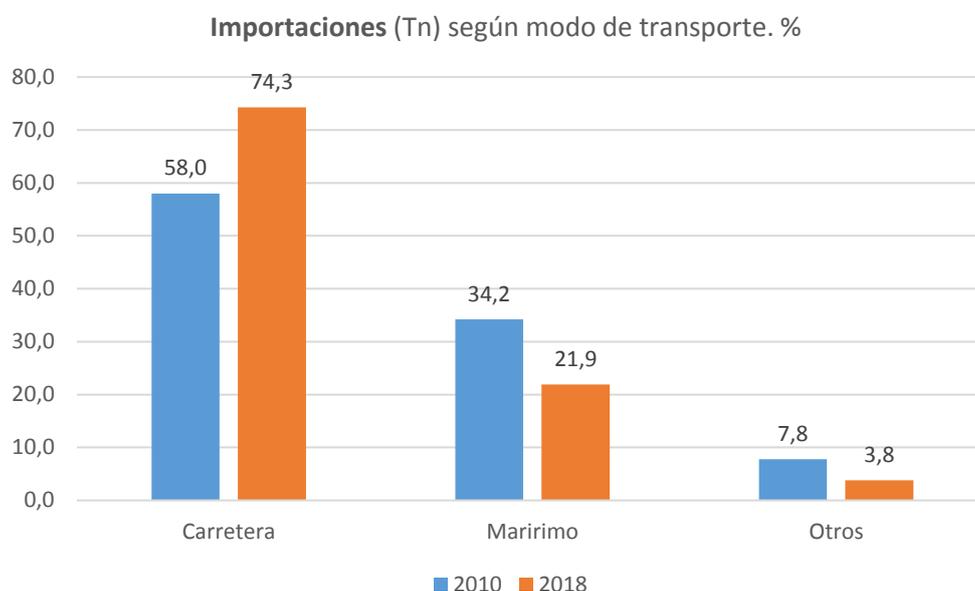
Evolución de las importaciones de manufacturera de Álava por ramas (2010-2018; Tn)



Fuente: DataComex. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo; elaboración Arenal GC.

Las importaciones de bienes se realizan, fundamentalmente, por carretera (74,3% Tn), y han registrado un incremento entre 2010 y 2018, de unas 500.000 toneladas (+16,3 puntos porcentuales).

El siguiente modo de transporte de las importaciones es el marítimo con 398.132 toneladas en 2018 (21,9% del total). La evolución de las importaciones por modo de transporte ha caído en 207.000 toneladas (-34,2%) entre 2010-2018. Los otros dos modos de transporte tienen poca relevancia en las importaciones, principalmente el transporte aéreo, 2.351 toneladas en 2018.

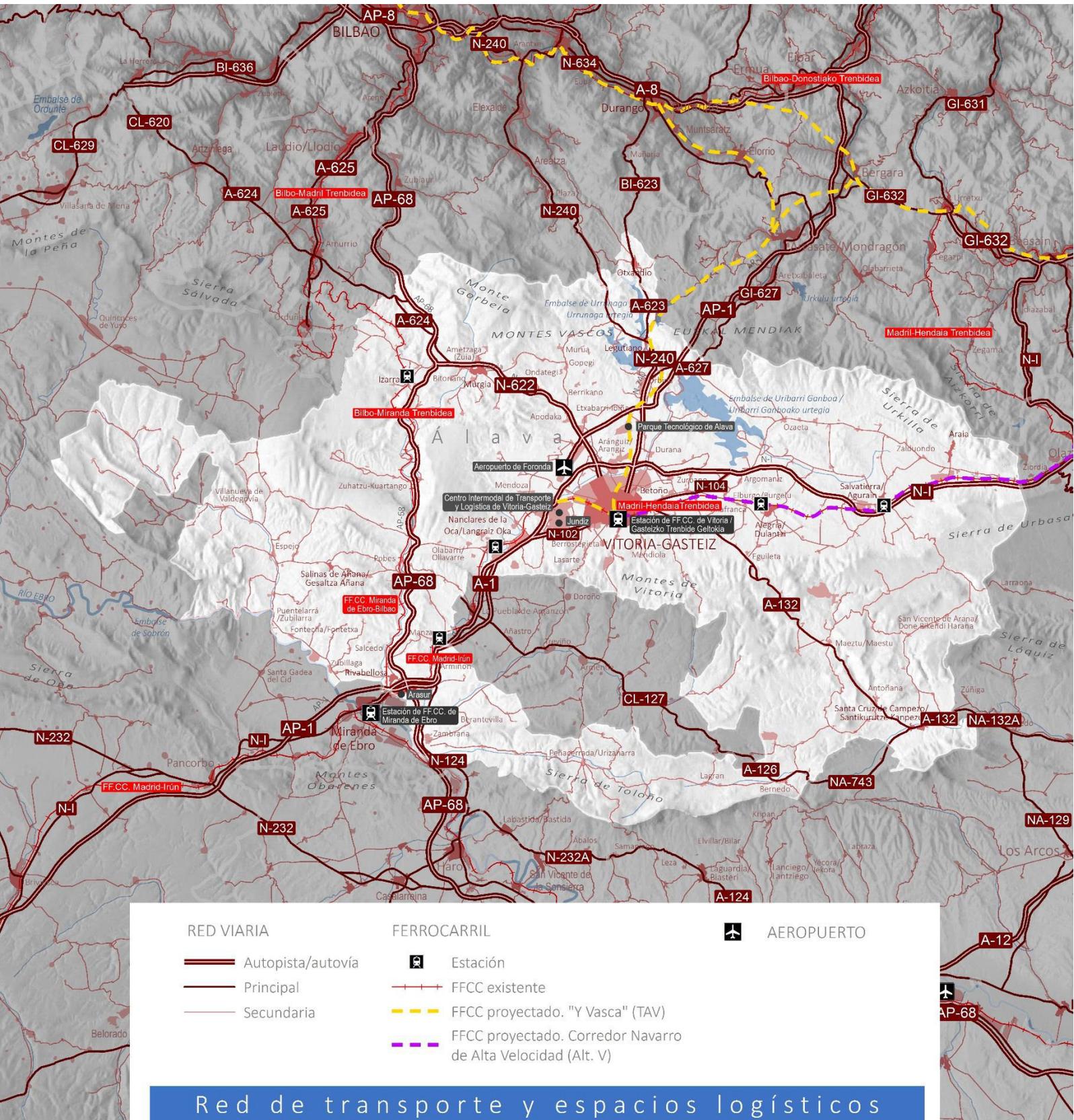


Fuente: DataComex. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo; elaboración Arenal GC.

En definitiva, el análisis de flujos arroja unas primeras conclusiones, sobre el **área de influencia logística del “nodo de Álava”**, en tres círculos o ámbitos de hinterland:

- El Inmediato, la provincia de Álava
- El próximo, añadiendo las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa, en decir, la Comunidad del País Vasco.
- Y el ampliado, hasta las provincias de Navarra y Burgos, en este caso con influencias compartidas con otros nodos.

Esta primera delimitación tendrá aplicación a la hora de definir unas recomendaciones de lineamientos estratégicos en logística.

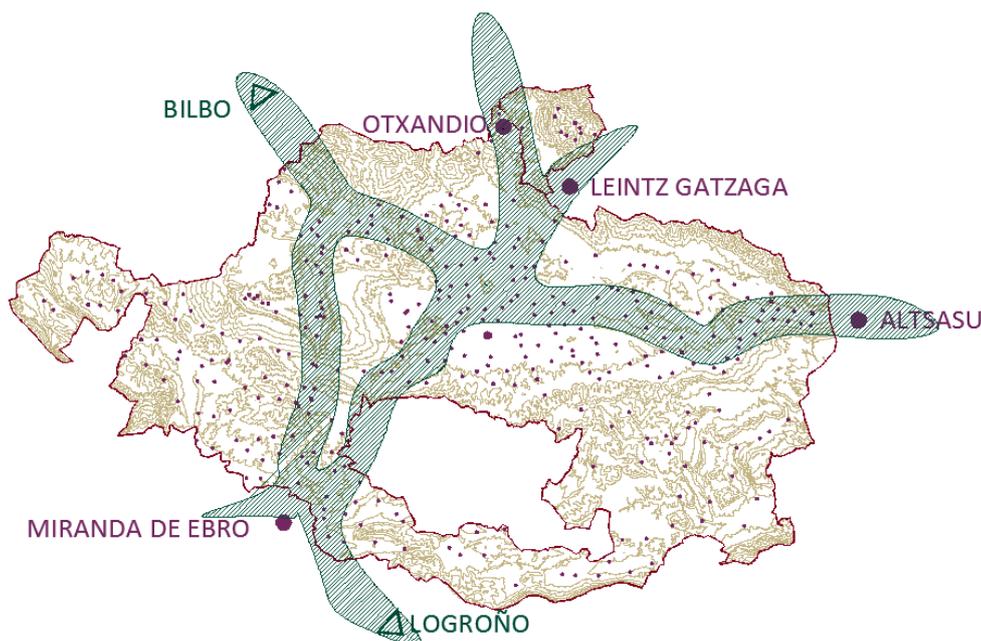


2.3.3. LOGÍSTICA Y DISTRIBUCIÓN

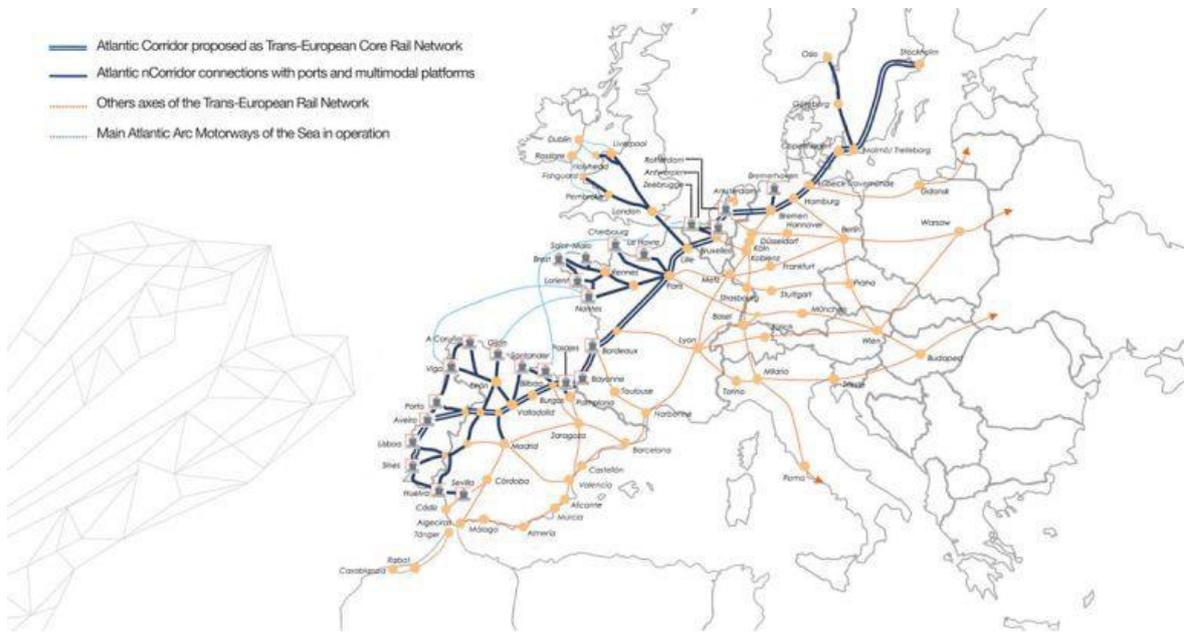
Infraestructuras de comunicación

La infraestructura de comunicación que hacen posible estos flujos comerciales son, básicamente, la red de carreteras, el FFCC y el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, estructura que se ven reforzadas con el apoyo fuera del área funcional de la Estación Ferroviaria de Miranda de Ebro y el puerto de Bilbao.

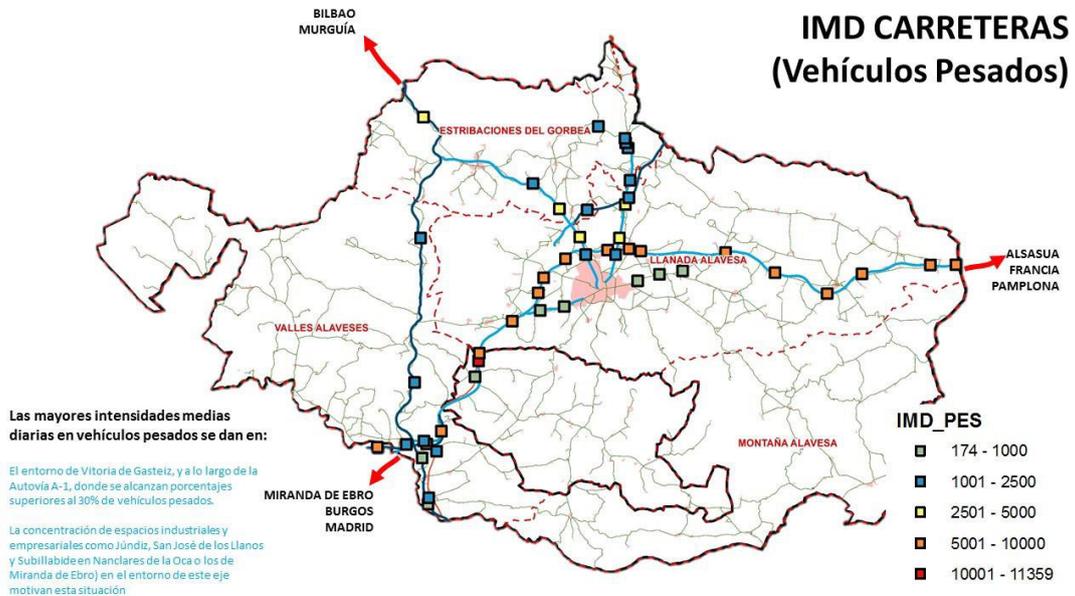
Las conexiones comerciales Norte-Sur han tenido gran importancia desde la antigüedad para Álava, ya que, gracias a ello, obtenía una comunicación preferente con los puertos cantábricos y con otros territorios fuera de la península. De hecho, muchas de las vías de comunicación e infraestructuras actuales mantienen la misma estructura de ejes de comunicación que se utilizaron en épocas pasadas.



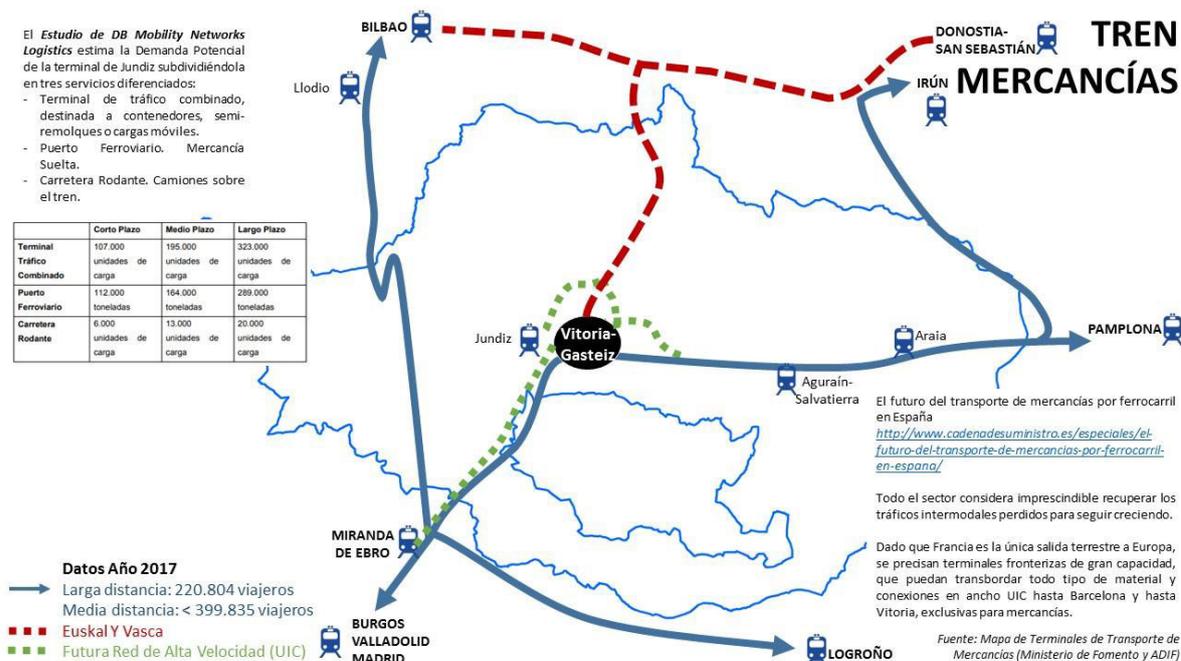
El posicionamiento geoestratégico de Álava tiene raíces históricas, y se ha visto reforzado por el desarrollo industrial y productivo del siglo pasado. La integración en la UE ha potenciado, por otra parte, su valorización como **rótula del Eje Atlántico**, que une los tráficlos de buena parte de la península con los principales mercados europeos.



Como se ha señalado antes, la red de carreteras es la principal receptora del tráfico de mercancías de Álava Central, lo que explica las elevadas intensidades de IMD de vehículos pesados que registra.



Este tráfico por carretera acumula tanto las relaciones comerciales intrarregionales como las que se establecen con otras provincias españolas o con el extranjero, a través de las dos conexiones principales con el país vecino.



El ferrocarril tiene en la actualidad un peso testimonial en el tráfico de mercancías de Álava, aunque en un futuro próximo debe alcanzar un papel preponderante en la logística de distribución del TH y de la CAPVA, dado **los importantes condicionantes ambientales impuestos ante la emergencia climática, para los próximos años**, donde los proyectos de reforzamiento de la conexión con Miranda de Ebro serán una pieza fundamental.

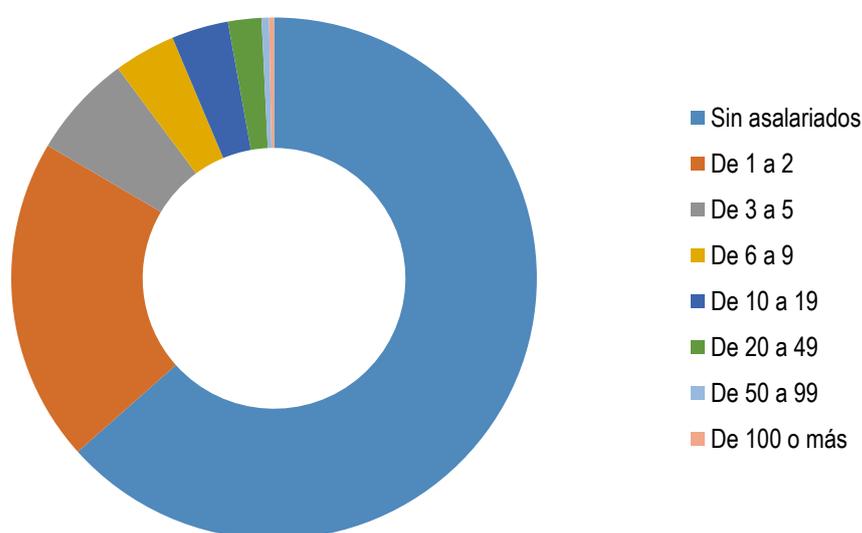
Ello explica, que en la planificación estratégica del ámbito la principal prioridad sea la **recuperación económica y el desarrollo logístico** y que se planteé como objetivos estratégicos en logística los siguientes:

- Desarrollo del nodo logístico de Vitoria y Álava como rótula entre la península ibérica y el continente
- Desarrollo del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz. VIAP (Vitoria Industrial Air Park)
- Establecimiento en Jundiz de una terminal intermodal de mercancías
- Fomento del eje Arasur-Jundiz-Foronda

Las empresas logísticas

En 2018, el sector logístico contaba en Álava con 1.315 establecimientos empresariales, el 6,1% del total de establecimientos, la inmensa mayoría de ellos de muy pequeña dimensión (casi dos tercios sin asalariados) y que operaban fundamentalmente en mercados locales.

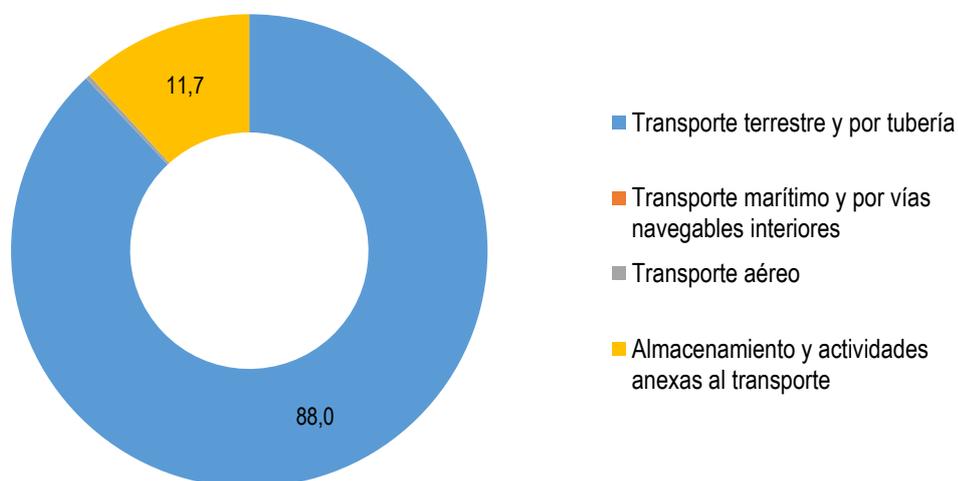
Distribución del número de establecimientos empresariales del sector logístico en Álava según número de personas asalariadas (%; 2018)



Fuente: Explotación estadística del directorio central de empresas. INE; elaboración propia.

Las empresas de **transporte por carretera son las más numerosas del sector**, muy por encima de las demás modalidades, ya que a ella se dedican en torno a **1.150 establecimientos empresariales** (88% del total), en los que trabajan aproximadamente **3.500 personas**.

Distribución del número de establecimientos empresariales del sector logístico en Álava según actividad (%; 2018)



Fuente: Explotación estadística del Directorio Central de Empresas. INE; elaboración propia.

La logística alavesa ha sufrido una fuerte reducción en el número de establecimientos como consecuencia de la caída de la actividad en los sectores que demandan servicios logísticos, principalmente la industria, con un descenso de 350 establecimientos entre 2010 y 2018 (21,0% de descenso), fundamentalmente en logística y transporte terrestre.

Modos de transporte

Transporte de mercancías por carretera

En 2017 se transportaron por carretera **23,5 millones Tn** con origen o destino Álava según la encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera. Algo más de la mitad de dichas toneladas fueron transportes interregionales (12.218 mil toneladas), a las que le siguen el transporte con otros Territorio Históricos de la CAPV (7.210 mil toneladas). Los demás tipos de desplazamientos alcanzaron cifras muy inferiores, principalmente el transporte internacional (poco más de 1 millón de toneladas).

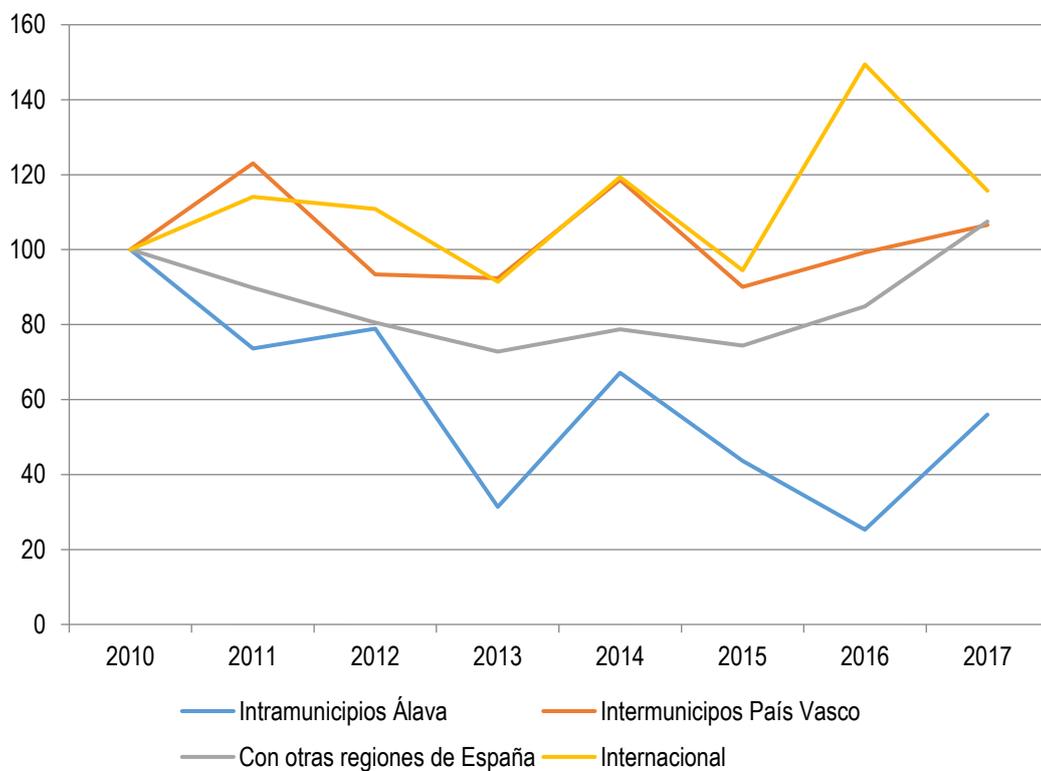
Transporte por carretera con origen/destino Álava (Miles Tn)			
		Miles Tn	%
TOTAL		23.474	100,0
Interior	Total Interior	22.401	95,4
	Intramunicipal	2.972	13,3
	Intermunicipal Intraregional	7.210	32,2
	Interregional	12.218	54,5
internacional	Total Intern.	1.073	4,6
	Importaciones	597	55,6
	Exportaciones	477	44,4

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera. Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras a partir de datos del Ministerio de Fomento; elaboración propia.

Las **máquinas y vehículos en 2017 fueron las mercancías más transportadas por carretera** con origen o destino Álava, muy por encima de las demás mercancías, 43,0% del total en dicho año, a gran distancia (el doble) de los productos alimenticios y forrajes que representaron el 21,2%.

La evolución registrada por los diferentes tipos de desplazamientos en los últimos años no presenta una tendencia estable, registrando diferentes altibajos en el periodo. Sin embargo, si se analiza en términos de toneladas kilómetro recorrido, se registra un crecimiento del 8,5% entre 2010 y 2017.

Evolución del transporte por carretera de mercancías con origen o destino Álava según tipo de desplazamiento (toneladas kilómetro; 2010=100)



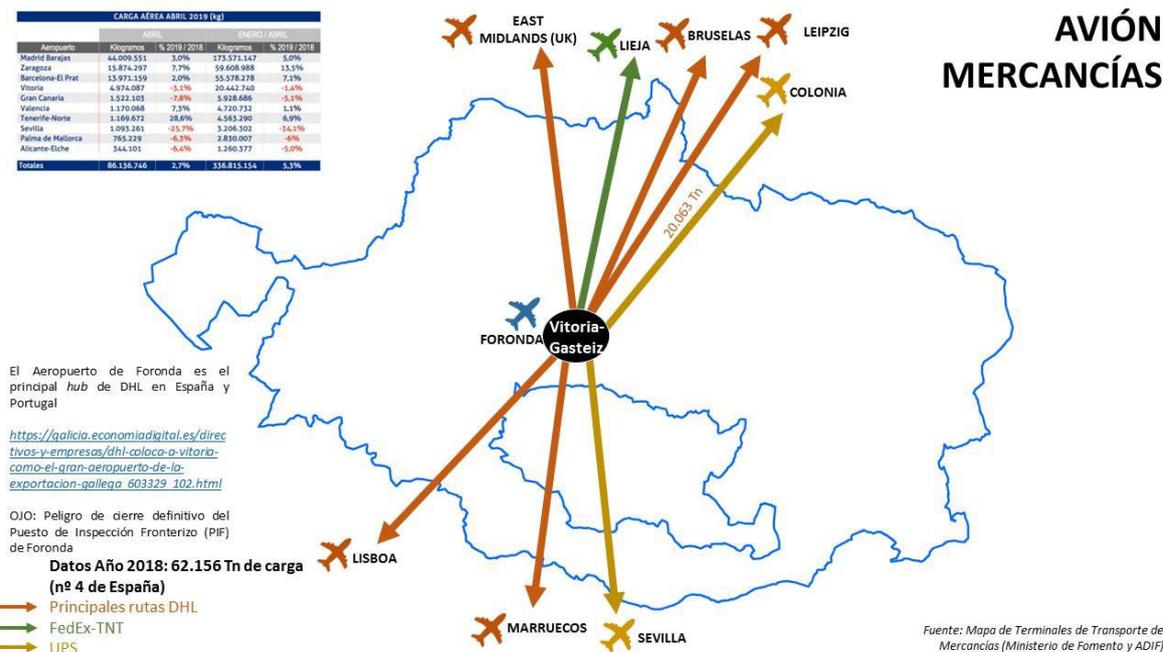
Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera. Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco a partir de datos del Ministerio de Fomento; elaboración propia.

Transporte aéreo

El aeropuerto de Vitoria operó 62.156 toneladas de mercancías en 2018, lo que lo sitúa en el cuarto lugar entre los 35 aeropuertos de España. El 52,2% de estas mercancías fueron recibidas y el 47,8% expedidas, casi siempre en tráficos no regulares (95,1%).

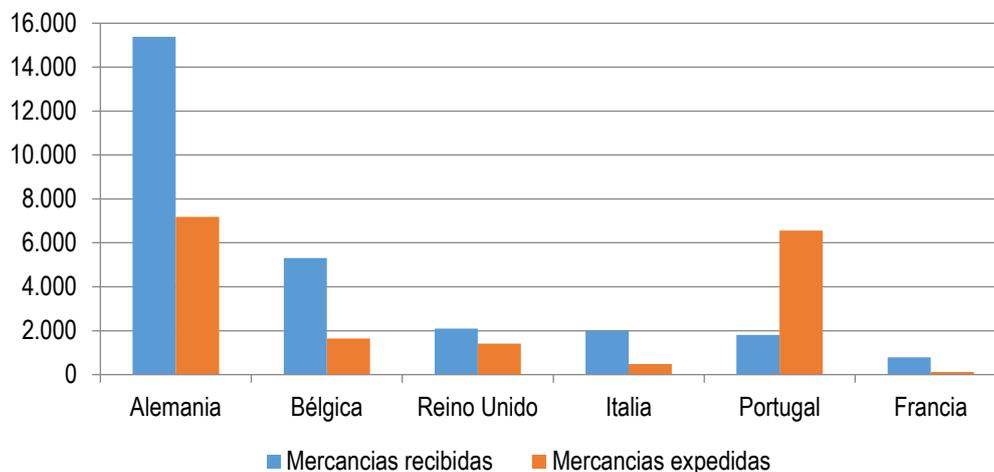
La mayor parte de este tráfico se realizó con países de la UE distintos a España, casi 45.000 toneladas (72,1% del total). El tráfico de mercancías con estos países tiene mucha más relevancia en las llegadas que en las salidas de mercancías desde el aeropuerto de Vitoria (84,5% y 58,7% respectivamente).

Aeropuerto	CARGA AÉREA ABRIL 2019 (kg)		CARGA AÉREA ABRIL 2018 (kg)	
	ABRIL	% 2019/2018	ABRIL	% 2019/2018
Madrid-Barajas	44.009.553	3,07%	373.571.147	3,07%
Zaragoza	15.874.297	7,7%	59.608.688	13,5%
Barcelona-El Prat	13.971.159	2,0%	55.978.378	7,2%
Vitoria	4.974.087	-5,1%	20.442.740	-12,4%
Gran Canaria	1.522.105	-7,8%	5.928.686	-5,1%
Valencia	1.170.068	7,3%	4.720.732	1,4%
Tenerife-Norte	1.169.622	28,6%	4.561.200	6,9%
Sevilla	1.093.261	-25,3%	3.206.302	-34,1%
Palma de Maiorca	785.219	-6,3%	2.830.607	-9%
Alicante-Elche	344.101	-6,4%	1.260.377	-5,0%
Totales	86.156.746	2,7%	336.815.154	5,3%



Alemania es el país que más aporta al tráfico de mercancías del aeropuerto de Vitoria, 22.566 toneladas en 2018 (36,3% del total), seguido a mucha distancia por Portugal y Bélgica (8.354 y 6.948 toneladas respectivamente). El aeropuerto de Leipzig es el que canaliza más tráfico con origen o destino Vitoria, 20.063 toneladas, casi un tercio del total, muy por encima de los 62 aeropuertos con los que tuvo tráfico de mercancías en 2018, pues le siguen los aeropuertos de Bruselas y Lisboa con 6.244 y 5.067 toneladas respectivamente.

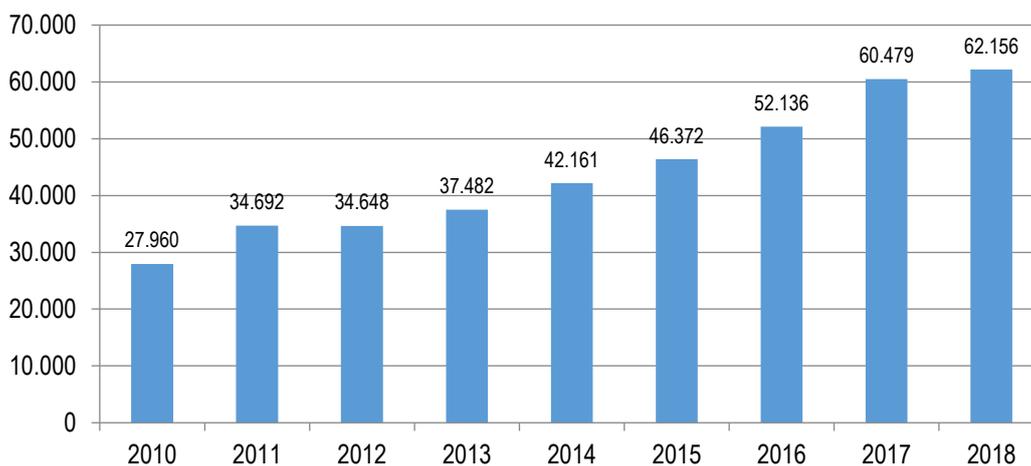
Tráfico de mercancías Origen-Destino del aeropuerto de Vitoria



Fuente: Estadísticas de tráfico aéreo. AENA; elaboración propia.

El tráfico de mercancías del aeropuerto de Vitoria con otros aeropuertos de España en 2018 fue de algo más de 17.000 toneladas, registrándose los principales tráficos con los aeropuertos de Sevilla (6.235 toneladas), Valencia (4.147 toneladas), Alicante-Elche (3.399 toneladas) y Santiago (2.938 toneladas).

Evolución del tráfico de mercancías en el aeropuerto de Vitoria. Tn



Fuente: Estadísticas de tráfico aéreo. AENA; elaboración propia.

La evolución del transporte de mercancías en el aeropuerto de Vitoria ha sido muy positiva en los últimos años, con un aumento de 34.196 toneladas desde 2010, concentrándose una parte importante de ese crecimiento en el aeropuerto de Leipzig (10.029 toneladas más entre 2010 y 2018).

Transporte ferroviario

En Álava existen 4 estaciones ferroviarias que cuentan con los equipamientos necesarios para carga y descarga de mercancías, 3 de ellas en Álava Central: Júndiz, Agurain-Salvatierra y Araia (fuera de este territorio está la estación de Llodio).

La estación de Júndiz es la de mayor movimiento de mercancías, con una media de 239 toneladas/día laborable en 2015, es decir, **69.310 toneladas en dicho año**. Aunque no se dispone de información sobre las mercancías cargadas o descargadas por Renfe en las otras dos estaciones de Álava Central, sí puede concluirse que este modo de transporte supera ampliamente al transporte por avión (en más del 50%) y está muy por debajo del transporte por carretera.

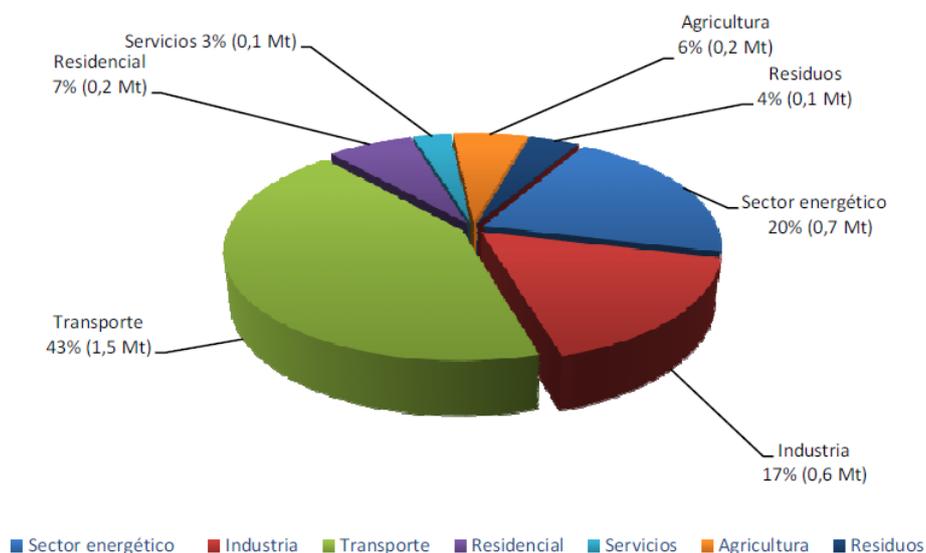
En definitiva, la oferta de multimodalidad de Álava se presenta como una de las más completas entre los nodos de segundo nivel de la península, inserta perfectamente en el Eje Atlántico. En este sentido, la escala de multimodalidad con el modo aéreo puede ser una buena base de apoyo al desarrollo estratégico industrial no solo de Álava, sino de todo el País Vasco.

El peso fundamental de la relación de la economía de Álava y Europa se realiza a través del transporte por carretera. En este sentido, cabe pensar que los proyectos estratégicos de potenciamiento de la intermodalidad y comodalidad ferroviaria (nueva estación intermodal de Júndiz) pueden contribuir significativamente a impulsar cambios estructurales en esta tendencia.

2.3.4. REPERCUSIONES ENERGÉTICAS DEL MODELO PRODUCTIVO

El modelo productivo de Álava tiene una elevada dependencia del consumo de energías fósiles, siendo sus principales sectores de actividad los que más contribuyen a la emisión de gases de efecto invernadero (GEI). En concreto, son transporte-logística, industria y energía los que más han contribuido (80%) en 2018 a la generación de gases efecto invernadero en el conjunto de Álava.

Emisiones de GEI por sectores en Araba en 2018



La importancia del **transporte por carretera** en la función logística de Álava tiene una repercusión directa en el consumo de energía y, en consecuencia, en las emisiones (GEI) del conjunto del Territorio Histórico, pero especialmente del área funcional. A éstas, además, hay que añadir las emisiones GEI generadas por el transporte aéreo que también suponen parte importante de la función logística de Álava Central.

En 2018 se emitieron en Álava un total de 3,5 millones de toneladas de CO₂ equivalente directas, de las cuales un el 43% fueron emisiones GEI generadas por el transporte (1.503 Tn CO₂ equivalentes).

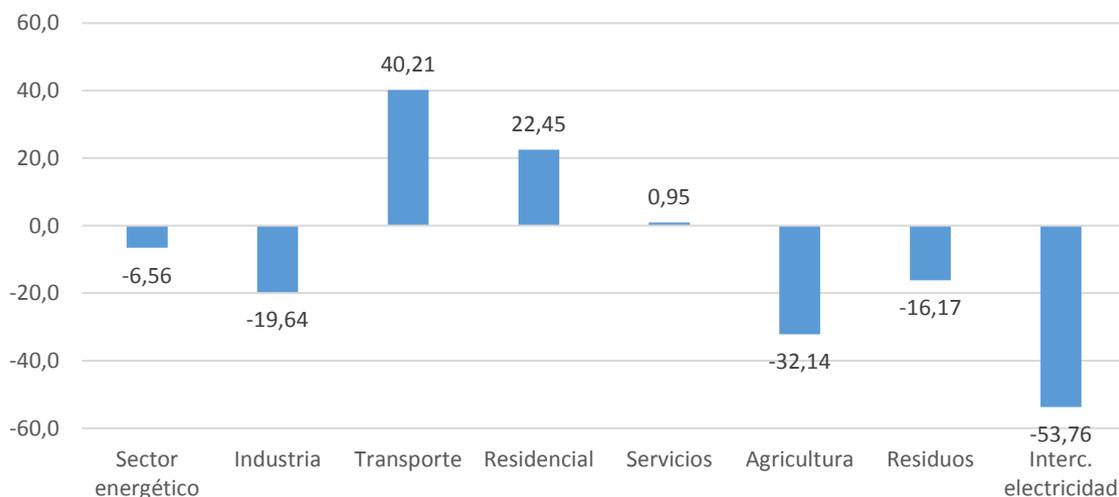
Emisiones de GEI de Álava por sector (miles de toneladas CO₂ equivalentes)

	2005	2006	2008	2009	2010	2016	2017	2018
Sector energético	244	219	242	181	238	223	168	228
Industria	728	746	745	611	643	570	636	585
Transporte	1.072	1.247	1.094	1.081	1.122	1.461	1.638	1.503
Residencial	196	176	191	198	197	187	183	240
Servicios	105	101	106	92	110	100	98	106
Agricultura	308	308	286	289	277	256	263	209
Residuos	167	169	161	154	156	135	138	140
Suma Emisiones Directas	2.820	2.966	2.824	2.606	2.743	2.931	3.124	3.012
Intercambio de electricidad	1.051	1.056	844	724	395	474	596	486
TOTALES	3.871	4.022	3.668	3.331	3.138	3.405	3.721	3.498

Fuente: Diagnóstico del Inventario GEI del Territorio Histórico de Álava

El transporte, además, ha incrementado sus emisiones GEI en los últimos diez años en más de un 40%, cuando ya el resto de actividades, excepto la residencial, hacían grandes esfuerzos por reducir sus emisiones. No obstante, hay que señalar que las emisiones del transporte en el último año han caído en un 8,2%, lo que podría indicar un cambio de tendencia interesante.

Evolución emisiones GEI 2005-2018. %



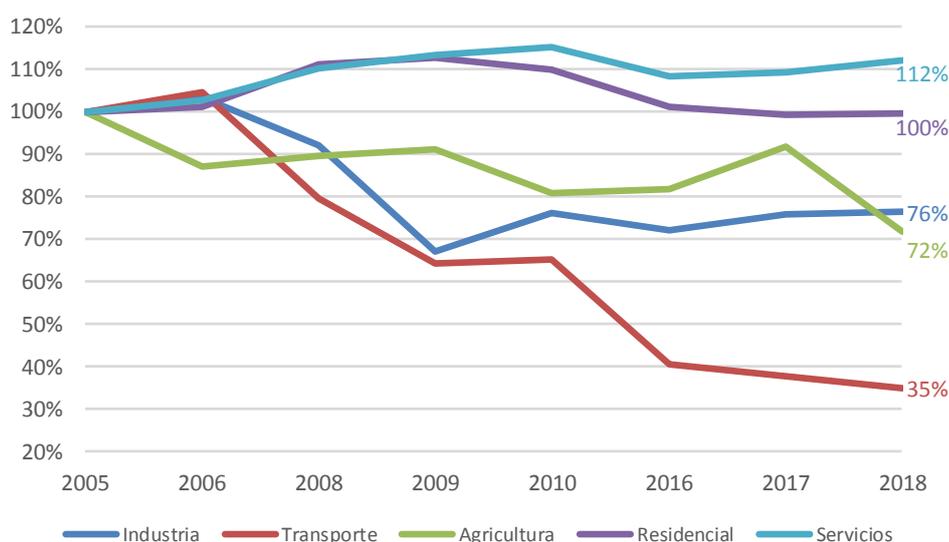
Fuente: Diagnóstico del Inventario GEI del Territorio Histórico de Álava

La industria, por su parte, ha registrado en estos años un descenso en sus emisiones de casi el 20%, pasando de las 728 Tneq de CO₂ que emitía en 2005 a las 585 Tneq de CO₂ que emite en 2018. La industria es, además, el sector que más energía eléctrica consume (un 58% de la electricidad consumida en el territorio histórico de Álava en 2018). Si se imputa a la industria las emisiones derivadas de la producción de energía eléctrica, este sector tendría una contribución del 27% de las emisiones totales. Las emisiones de la industria alavesa, proceden en su mayoría de procesos de combustión (85%), debiéndose el resto a la descarbonatación de la industria del vidrio, la refrigeración industrial y otros subprocesos de la siderurgia.

El sector agrícola ha registrado también un importante y constante descenso en sus emisiones GEI, (21% respecto al 2.017, y de un 32% respecto de 2005), debido fundamentalmente la caída del consumo de derivados del petróleo (reducción del consumo de gasóleo) y de las emisiones de la fermentación entérica del ganado y gestión de los estiércoles. Las emisiones de este sector agrario han representado el 6% del total de emisiones de Álava, con 0,2 Mt de CO₂ equivalente y se han reducido en un 42% respecto a 2005.

El sector energético, por su parte, disminuye sus emisiones GEI, a pesar de incrementarse el consumo final de energía eléctrica en el territorio histórico en los últimos años. En la gráfica adjunta se muestra la evolución del consumo entre 2005-2018 para los diferentes sectores.

Evolución del consumo eléctrico por sectores en Álava (2005=100)



Fuente: Diagnóstico del Inventario GEI del Territorio Histórico de Álava

Por último, hay que señalar que es el consumo residencial es el otro gran sector que no consigue reducir sus emisiones GEI en Álava, como consecuencia, fundamentalmente, del incremento de consumo de gas natural y de gasóleo de los hogares. Las emisiones del sector residencial han aumentado casi un 23% respecto del año 2005.

2.3.5. ESPACIOS DE ACTIVIDAD

Espacios de actividad y ocupación en Álava Central

Álava Central cuenta con 142 espacios para actividades económicas adecuadamente preparados para la implantación de empresas industriales, logísticas, comerciales y de servicios. La superficie de dichos espacios es de 3.950 hectáreas, de las que el 58,1% se localizan en el municipio de Vitoria-Gasteiz.

Según Udalmap, el 59,7% (2.358 ha) de la superficie para actividades económicas estaba ocupada en 2018, oscilando la ocupación entre el 56,4% disponible en Vitoria-Gasteiz y el 63,8% de superficie que lo está en el resto de Álava Central.

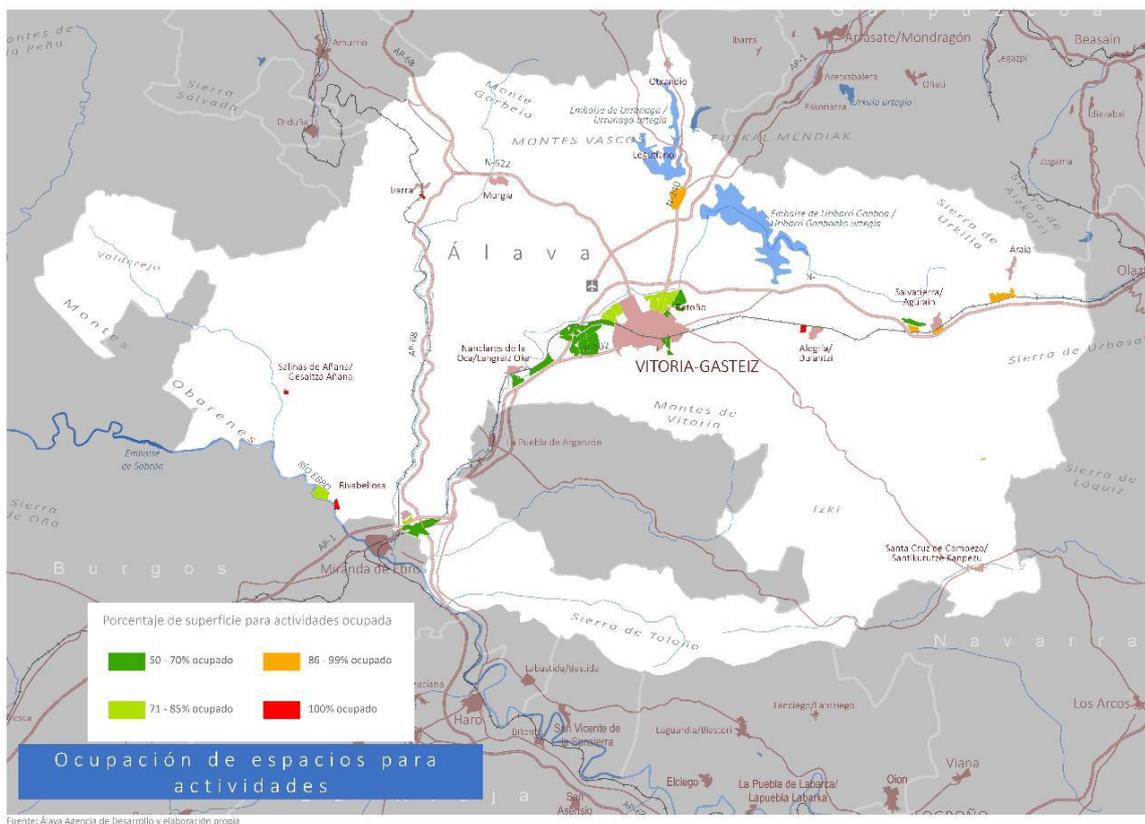
Estos espacios se localizan principalmente en la Llanada Alavesa (68,2% de la superficie ocupada y 72,5% de la superficie vacante), en su mayor parte en el municipio de Vitoria-Gasteiz. Este municipio cuenta con 34 espacios que concentran un total de 2.296 ha. de superficie, de las cuales están sin ocupación algo más del 40% (1.296 ha). Otros municipios que cuentan con una cifra importante de suelo ocupado son Iruña (161,9 hectáreas), Legutiano (222,6) y Ribera Baja (114,9).

ESPACIOS PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS					
	Nº Esp.	Sup. Total	Sup. Ocupada	Sup. Vacante	% Sup. Vacante
Arratia-Nervión	9	18,6	10,5	8,1	43,7
Estribaciones del Gorbea	13	339,0	282,5	56,5	16,7
Llanada Alavesa (sin Vitoria-Gasteiz)	34	468,0	309,0	159,0	34,0
Montaña Alavesa	13	70,6	25,2	45,4	64,3
Valles Alaveses	39	758,0	428,7	329,4	43,5
Total Álava-Central (sin Vitoria-Gasteiz)	108	1.654,2	1.056,0	598,3	36,2
Vitoria Gasteiz	34	2.296,4	1.294,4	1.002,0	43,6
Total Álava-Central	142	3.950,6	2.350,3	1.600,3	40,5

Fuente: Udalmap.

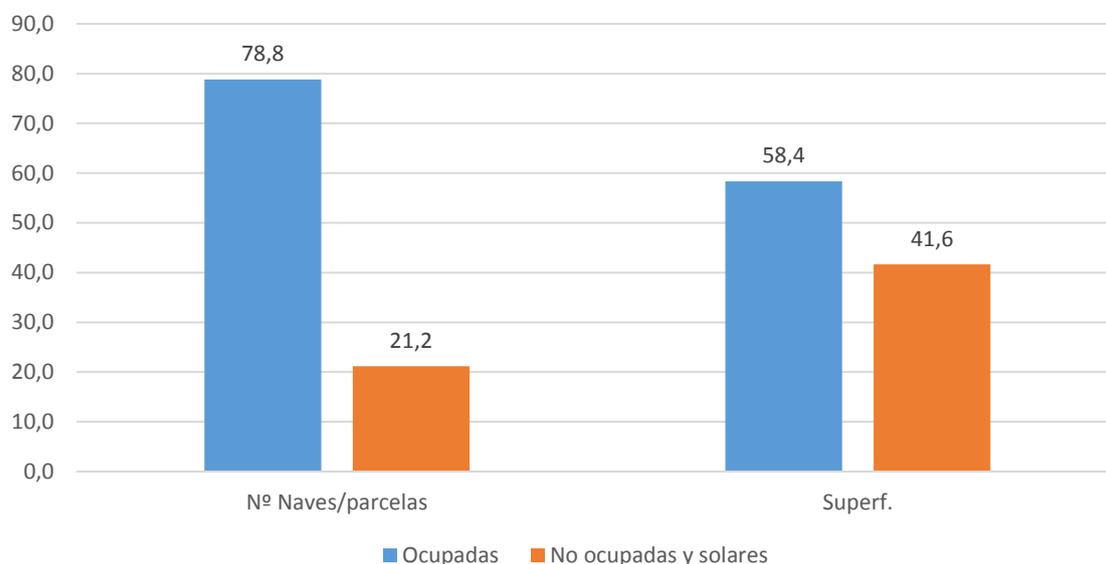
La variabilidad en el grado de ocupación de estos espacios hace que la disponibilidad de suelo para actividades económicas cambio también con tiempo con facilidad. Es por ello, que la información sobre ocupación y disponibilidad de espacios para actividades que recogen los registros oficiales no se ajustan a la realidad actual en todos los casos, y especialmente en aquellos ámbitos con mayor dinamismo económico.

Para conocer con detalle la disponibilidad de suelo para actividades existente se ha realizado en enero de 2020, un **inventario por observación aparente** de las naves y parcelas de los principales espacios para actividades económicas de Vitoria-Gasteiz, en concreto por Ali Gobeo, Betoño, Gamarra, Júndiz, Centro de Transportes de Vitoria, Uritiasolo, Parque Tecnológico de Miñano, completándose la información con fuentes secundarias (Camerdata, empresas del clúster, grandes empresas, etc.). Para otros espacios de actividades se ha utilizado información procedente **Álava Agencia de Desarrollo**, la cual aporta información para un total de 20 espacios. El porcentaje de ocupación obtenido, en ese caso, es de un 63.7% de superficie ocupada (36,3% de vacante).



Los resultados de ese trabajo de campo permiten concluir que la **ocupación aparente en los principales espacios para actividades de la capital es de un 58,4%** en superficie, lo que supone que están vacantes un 41,6% de la superficie de esos espacios, entre las que se incluyen los solares y parcelas sin urbanizar o edificar.

Ocupación de los principales espacios para actividades económicas de
Vitoria-Gasteiz. Enero 2020. %



Fuente: Trabajo de campo. Elaboración propia UTE Arenal G.C.- Iglu Arkitekturak

Muchos de los espacios para actividades que se proyectan, en la actualidad, responden a las necesidades de la **logística de consumo**, por lo que acaban instalándose en ellos, empresas que distribuyen y venden productos fabricados fuera del territorio. Estas empresas incrementan la competencia con el comercio local, no siempre en condiciones adecuadas (precariedad en el empleo, temporalidad, falsos autónomos, menor exigencia medioambiental, etc.), por lo que las estrategias que se impulsen para el desarrollo de este tipo de espacios, y para la implantación de estas empresas, deben analizarse con cautela.

Características de los espacios del entorno de Vitoria-Gasteiz

Ocupación y actividad

En el entorno de Vitoria-Gasteiz, y apoyados en la **autovía A-1 /AP-1, en el aeropuerto de Foronda y en el eje ferroviario** se está conformando un importante complejo logístico que tendría como punto de referencia al **Centro Intermodal de Transporte y Logística de Vitoria**. Este complejo logístico tiene como objetivo facilitar el abastecimiento de inputs y la distribución de productos de las grandes factorías industriales que se ubican en su entorno (Mercedes Benz), así como al conjunto de empresas instaladas en los polígonos industriales de la periferia de Vitoria-Gasteiz, entre los que destacaría Júndiz, Ali-Gobeo, Gamarra, o incluso el Centro Tecnológico de Álava (Michelin, Aernnova Aerospace, BHS, etc.).

La ubicación sobre el eje ferroviario Madrid-Irún, su proximidad al aeropuerto de Vitoria (a 4 kilómetros por autovía) y a la red principal de carreteras (500 metros a la variante que conecta con la A-68, A-1, N-1 y N-240), así como su cercanía al centro urbano de Vitoria (3 kilómetros) y al Puerto de Bilbao (83 kilómetros por autovía), ha provocado que la demanda de suelo en este espacio haya sido elevada desde su puesta en marcha.

En 2018 estaban ocupadas el 83,4% de la superficie preparada para la ubicación de empresas, habiéndose detectado en el trabajo de campo realizado en enero de 2020 que el nivel de ocupación se eleva hasta el 97,4% de su superficie. Dicho espacio cuenta, no obstante, con unas 71 has de suelo adecuadamente calificado para su ampliación, correspondiendo unas 32 has a la terminal de autopista ferroviaria. Esta oferta de suelo disponible situaría el porcentaje de ocupación en un 37% de la superficie total. En este espacio están instaladas empresas como DHL, Correos, SEUR, Dasher logística Spain, etc. estando muy próxima también la factoría de **Mercedes Benz** (600.000 m²).

Junto a la Terminal actual de Jundiz se va a desarrollar **la plataforma intermodal y logística de Vitoria-Jundiz** que permite la implantación de **una autopista ferroviaria**. Este proyecto convierte a este enclave en la primera terminal ferroviaria en España conectada al Corredor Atlántico que permitirá la circulación de trenes de mercancías de 750 metros de longitud en ancho estándar. El proyecto incluye la elaboración de un estudio funcional para la implantación de una autopista ferroviaria, por la que circularían mercancías y camiones, lo que ofrece grandes posibilidades para la logística de distribución de la colindante **factoría de Mercedes Benz** y otras situadas en un entorno más o menos próximos.

En septiembre de 2017 se constituyó un grupo de trabajo para el desarrollo de la terminal intermodal y logística de Vitoria-Júndiz. El Gobierno Vasco ha realizado los estudios relativos al encaje territorial

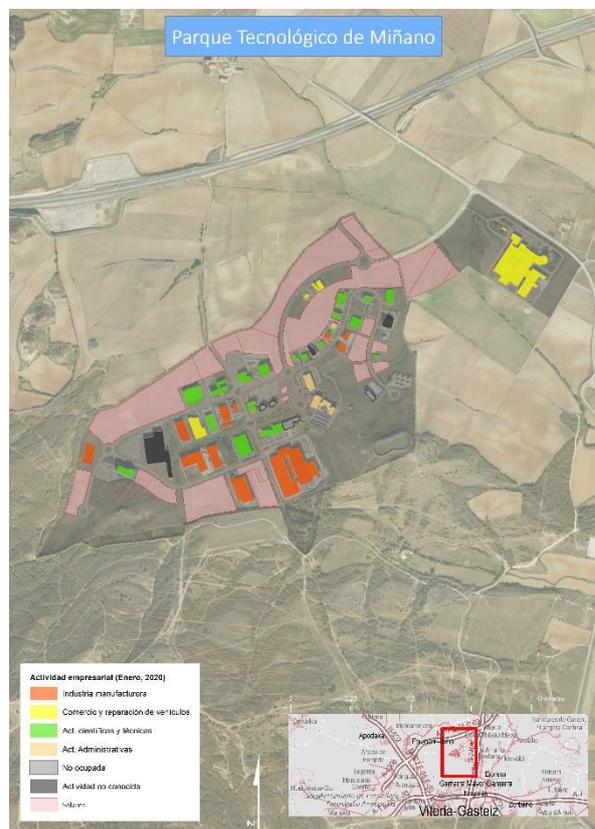
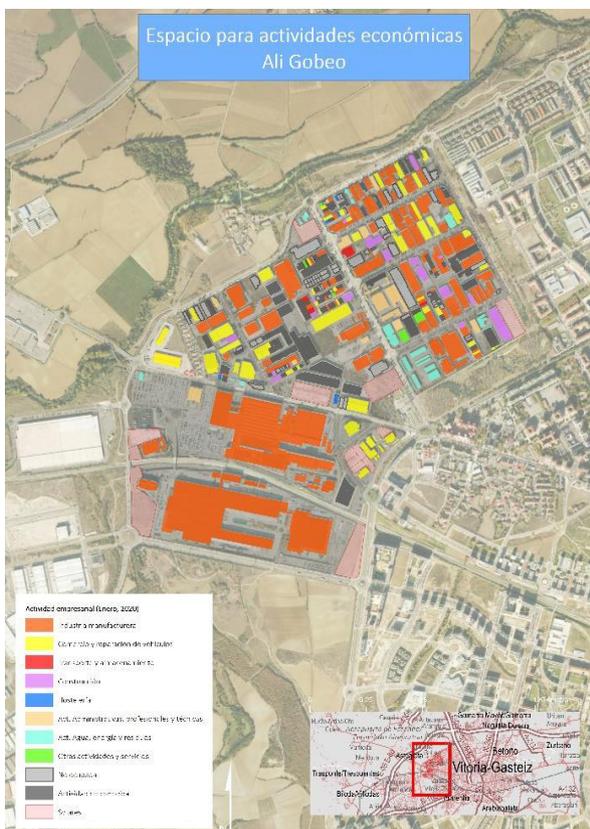
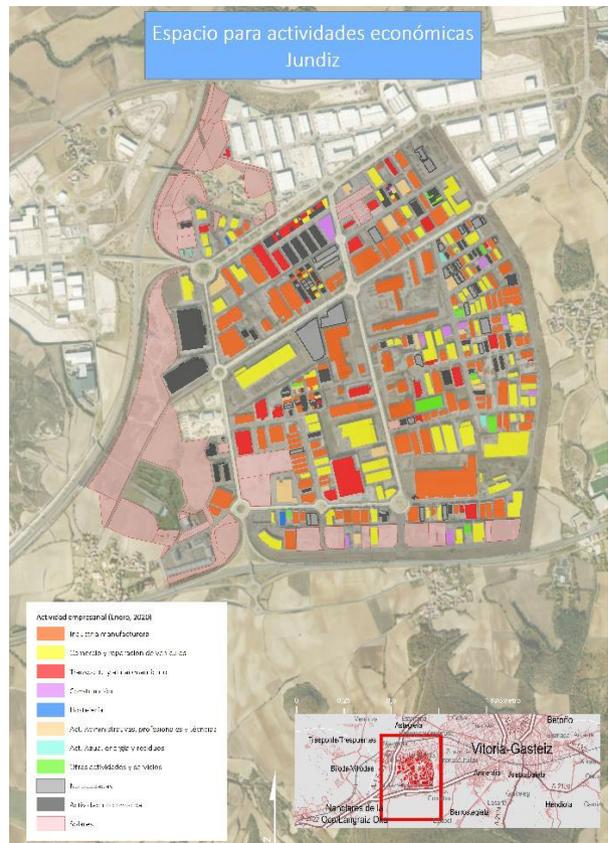
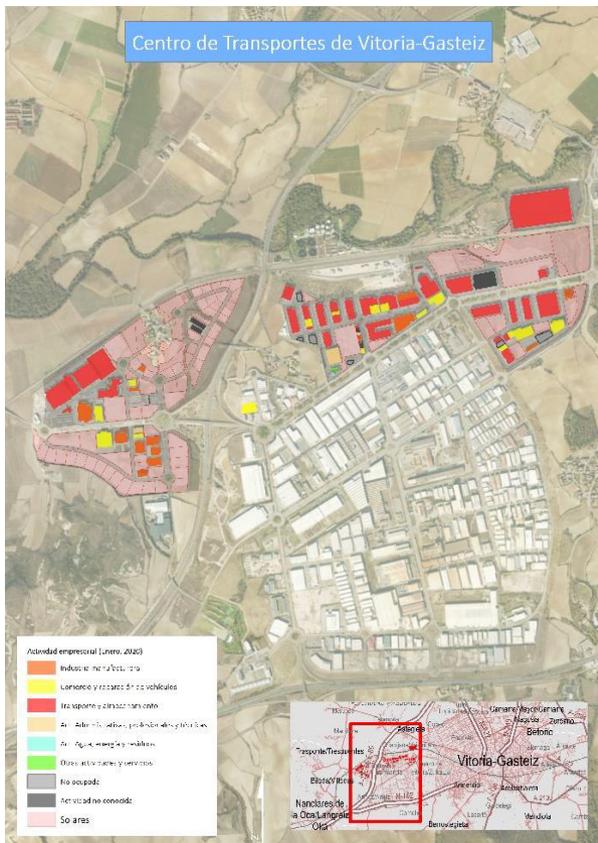
y urbanístico de la terminal y/o plataforma. Por su parte, Adif adjudicó en enero de 2019 el contrato de Asistencia Técnica para la “REDACCIÓN DE PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA PLATAFORMA MULTIMODAL DE VITORIA-GASTEIZ JÚNDIZ, FASE 1, SU CONEXIÓN EN ANCHO ESTÁNDAR AL CORREDOR ATLÁNTICO Y LA ELABORACIÓN DE UN PROYECTO FUNCIONAL DE IMPLANTACION DE UNA TERMINAL DE AUTOPISTA FERROVIARIA” con un plazo de ejecución de 22 meses. La Comisión Técnica de Seguimiento 26/02/2020 para el desarrollo de las terminales intermodales y logísticas de Jundiz y Lezo, aprobó el diseño Funcional de la nueva Terminal, trabajándose en la actualidad en el desarrollo del Proyecto constructivo de la fase 1.

El **espacio para actividades de Jundiz**, por su parte, presentaba en enero de 2020 un 92,7% de ocupación en superficie de suelo edificado. Dicho espacio cuenta con unas 117,5 has de suelo adecuadamente cualificado para la implantación de actividades lo que sitúa la oferta de espacio para actividades vacante en la actualidad en un 42,5% del total disponible.

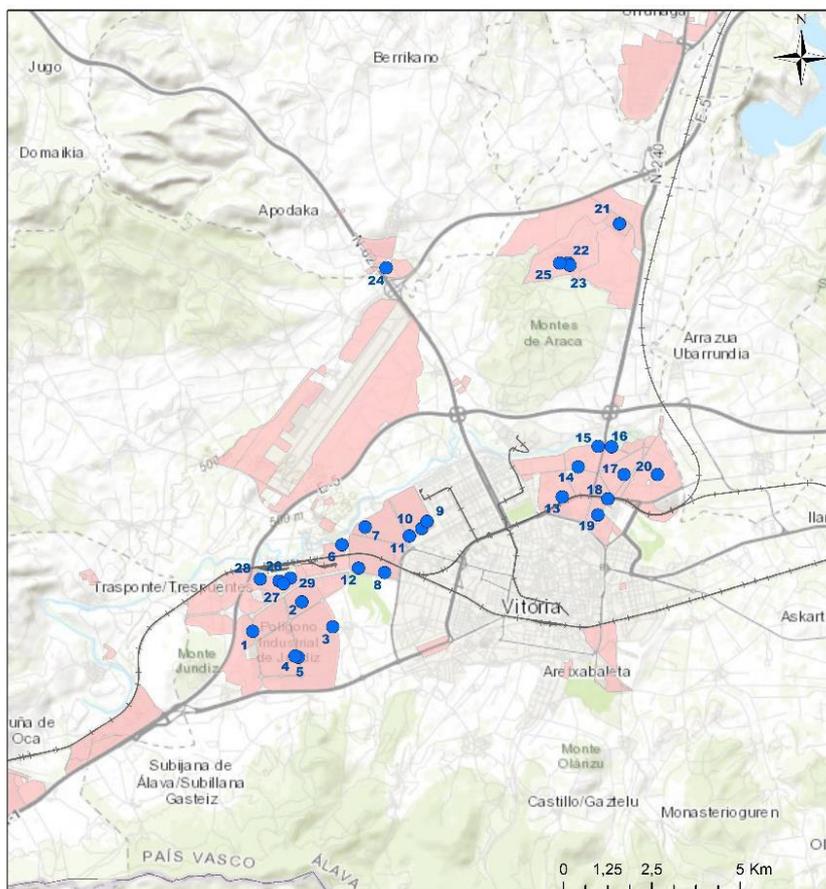
Junto a las instalaciones de Mercedes Benz se localiza el **espacio para actividades de Ali-Gobeo** donde se ubica, entre otras, **BSH Electrodomésticos España**. Más adelante, y apoyado en la N-420 y A-1 se localiza el extenso P.I. Gamarra donde se ubica, otra de las grandes empresas del área funcional, la **Factoría de Michelin** y algunas de sus empresas auxiliares.

Este espacio tiene un elevado grado de ocupación contando **solo con un 7,1% de su superficie edificada disponible**, porcentaje que se eleva al 19,4% si se consideran las 11 has de suelo industrial disponible.

Al norte, y en este caso junto a la AP-1, aunque con conexión con la N-240, se localiza el **Parque Tecnológico de Álava** (Miñarro) donde se ubican empresas del clúster aeronáutico como Aernnova Aerospace y Alestis Aerospace, entre otras. Este espacio, en enero de 2020, registraba un 97% de ocupación en sus parcelas edificadas, mientras que si se incluyen en el cálculo a las 33,9 has de suelo disponible no edificado, el porcentaje de suelo disponible para la implantación de actividades económicas se eleva al 72% del total.



Algunas de las empresas ubicadas en estos espacios, se detallan en el mapa adjunto.

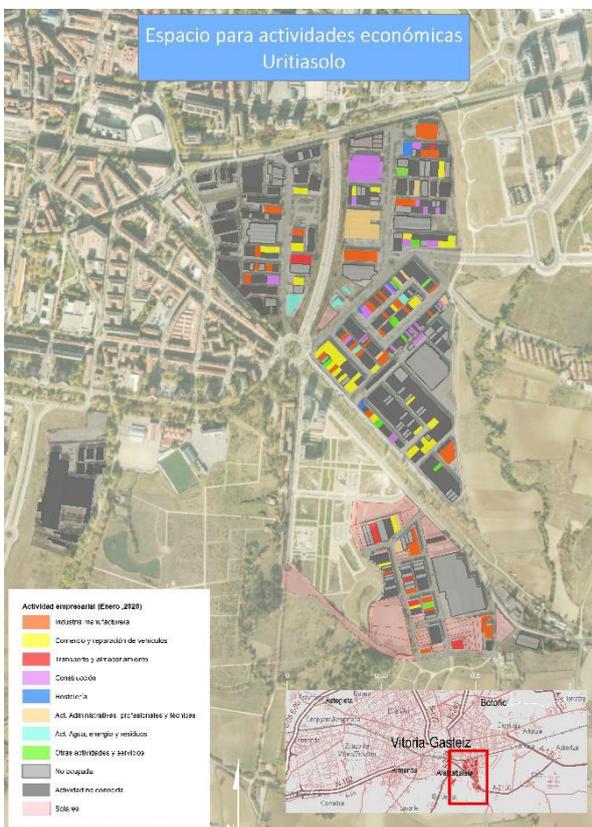
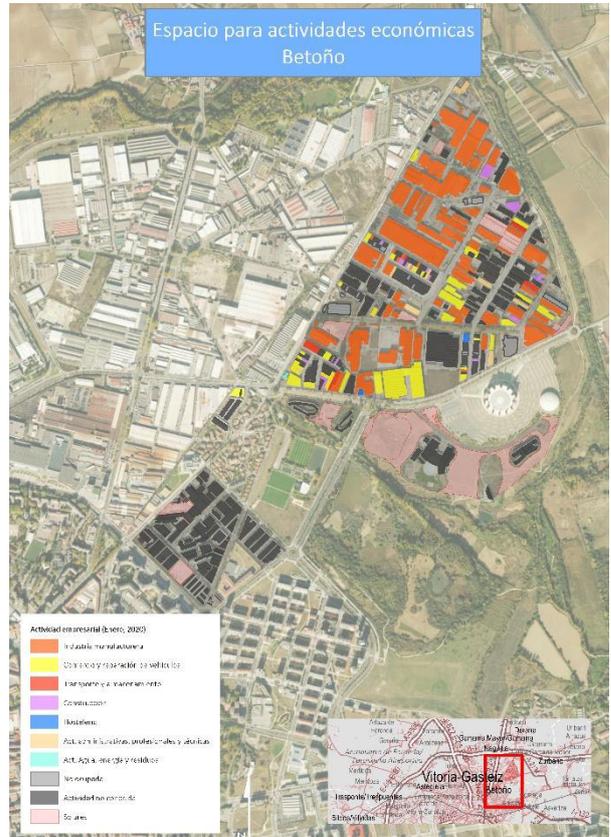
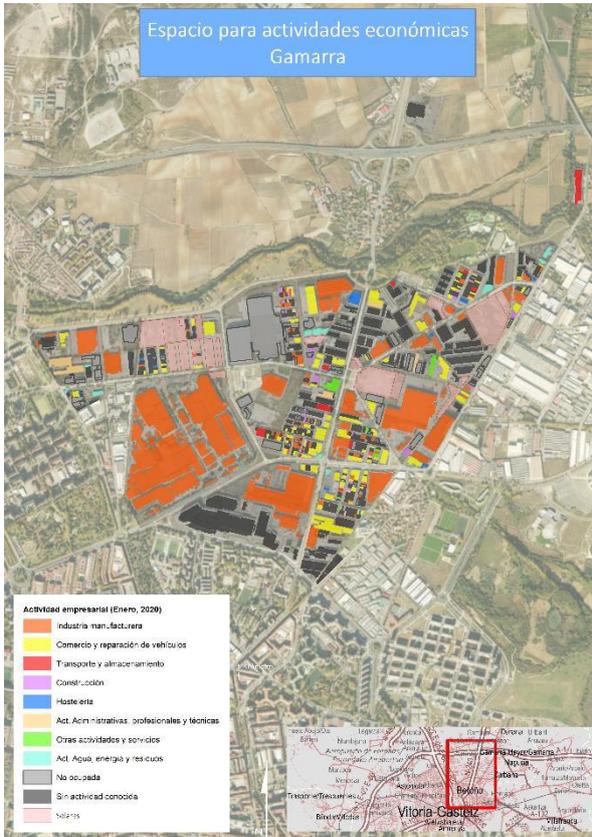


Localización	Número de referencia	Empresas
P.I Jundiz	1	Aratubo
	2	Ega Master
	3	SMC España S.A
	4	Pedro Ruggenerg S.A
	5	LTK Lean Logistics
P.I Ali Gobeo	6	XPO Logistics
	7	Eroski Logística
	8	Faurecia Vitoria, Asientos del Norte
	9	BSH Electrodomésticos España, Factoría Vitoria
	10	ALSATEC
Mercedes-Benz	11	Iberdrola
	12	Mercedes-Benz España, Fábrica de Vitoria
P.I Gamarra y Arriaga	13	Michelin, Fábrica de Vitoria
	14	Celaya Empananza y Galdós Internacional
	15	Bético Compressors, SAU
	16	Pepsi.CO Iberia
Parque tecnológico de Álava	17	Celso Atlantic SL
	18	Sna Europe Industries Iberia
	19	RPK Sociedad Cooperativa
	20	Elektra Vitoria
	21	Tuboplast Hispania
Centro Intermodal de transporte y logística	22	Aernova
	23	Aerometallic Components S.A
	24	Centro-Mediterránea de bebidas carbónicas
	25	PepsiCO S.L
	26	Alestis Aerospace S.L
	27	Correos Express
	28	DHL
	29	Dasher Logística Spain SEUR

Otros espacios para actividades económicas situados en la periferia de la ciudad como Gamarra, Betoño o Urtiasolo, presentan porcentajes de ocupación algo más bajos que los anteriores, disponiendo, además, de suelo calificado para posibles ampliaciones.

El **espacio para actividades económicas de Gamarra** registraba en enero de 2020 una ocupación aparente de sus naves y pabellones del 85,8%. Este espacio dispone de unas 71,5 has de suelo calificado para la implantación de actividades lo que le permite elevar su porcentaje de disponibilidad se eleva hasta el 26,7%.

El **espacio para actividades de Betoño**, por su parte, registra un 87% de ocupación aparente en el trabajo realizado en enero de 2020, aunque si se incluyen las 15 has de suelo calificado para la implantación de actividades económicas con que cuenta dicho espacio, el porcentaje de disponibilidad se eleva hasta el 34,5%.

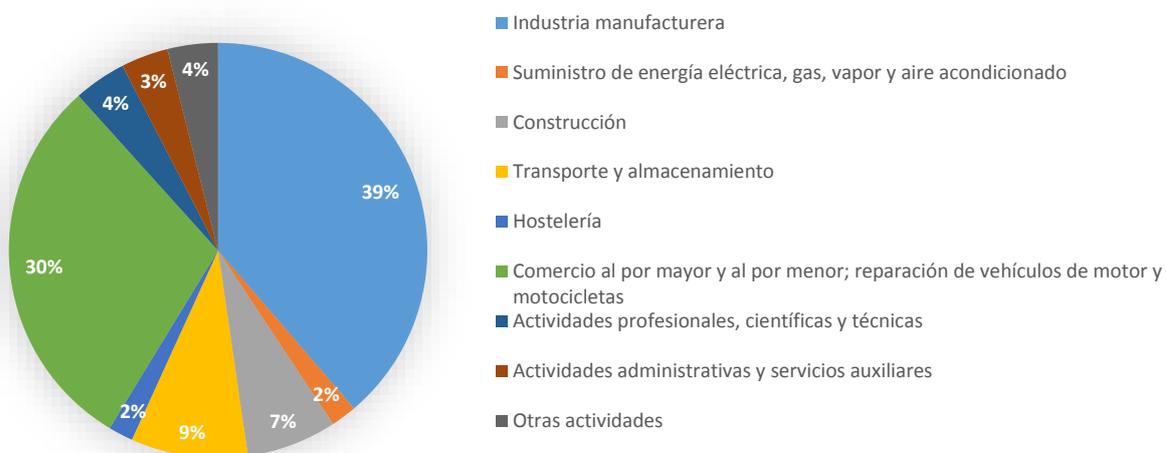


El **polígono Uritiasolo** presenta el menor grado de ocupación aparente en el trabajo realizado en enero de 2020, estando ocupadas solo el 69,1% de su superficie edificada (30,9% vacante edificado). Este espacio dispone solo de unas 5 has de suelo no edificado para la instalación de actividades, por lo que el porcentaje de disponibilidad se eleva al 44,6%

Espacio Industrial	Tipo de actividad
Ali Gobeo	Industria manufacturera principalmente (50%), agrupando todo tipo de carpinterías (tanto metálicas como convencionales), fabricación de bienes de equipo y maquinaria para otras industrias, así como la fabricación de productos domésticos.
Betoño	Tanto la industria manufacturera (43%), como el comercio al por mayor y al por menor (32,6%) tienen relevancia. Las actividades relacionadas con la fabricación de bienes de equipo, fundición y tratamiento de metales, así como las empresas de reparación de vehículos son las que mayor número de empresas agrupan.
Gamarra	Las empresas dedicadas al comercio al por mayor y al por menor suponen un (41%), similar a las empresas dedicadas a la industria manufacturera (35,9%). Destacan las actividades relacionadas con la reparación y venta de vehículos automóviles.
Jundiz	Destacan principalmente actividades asociadas a la industria manufacturera (42,8%), tales como, fabricación de bienes de equipo, todo tipo de carpinterías y todo tipo de manipulación de hierros y aceros.
Centro de Transportes	Las empresas logísticas, de almacenaje, distribución y transporte tienen especial relevancia en este espacio, agrupando un 53,2% del total de actividades desarrolladas.
Uritiasolo	Sobresale por la heterogeneidad de sectores, un 27,9% de las empresas se encuadran en la industria manufacturera, un 18,6% se encuadran en el sector de la construcción, un 25,6% se dedican al comercio al por mayor y al por menor, mientras que el resto de actividades completan el abanico de sectores que se agrupan en este espacio productivo.
Parque Tecnológico Miñano	En este espacio se desarrollan fundamentalmente actividades de carácter científico y técnico (55,6%), así como empresas de enmarcadas en la industria manufacturera (25%), dedicadas a la fabricación de bienes de carácter tecnológico.

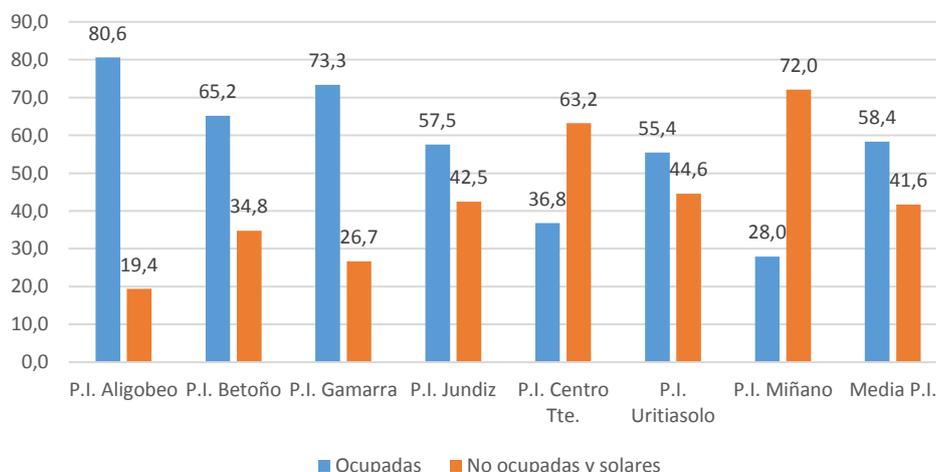
El trabajo realizado permite corroborar que las empresas que se localizan en dichos espacios para actividades de la periferia de Vitoria-Gasteiz corresponden a dos grupos de actividades, básicamente, **industria manufacturera (39%)** y **comercio al por mayor y al por menor de todo tipo de productos (30%)**. El resto se reparten entre empresas de transportes y logística (9%) y las relacionadas con la construcción (7%). En la tabla adjunta se presentan las actividades predominantes en cada espacio de actividad.

Empresas según su sector de actividad (Enero 2020)



En relación a la ocupación, se constata que la disponibilidad de suelo para la implantación de nuevas actividades es suficiente en la actualidad, como se pone de manifiesto en la gráfica resumen adjunta.

Superficie para actividades económicas según grado de ocupación aparente. %



En general, estos siete espacios presentan una ocupación media en naves y pabellones edificados del 82,3% aproximadamente (disponibilidad 17,7%), que al incorporar el suelo no edificado disponible eleva el porcentaje de suelo vacante hasta el 41,6%, garantizándose con ello satisfacer las necesidades de suelo a corto y medio plazo.

Espacios sin edificar/urbaniza (solares)

En los espacios para actividades de Vitoria-Gasteiz se han contabilizado, aproximadamente, un total de 225,9 Ha de suelos sin edificar, calificados como solares por el Catastro de Álava. La superficie en forma de solares ocupa, aproximadamente, un 35% de la superficie productiva del municipio de Vitoria-Gasteiz

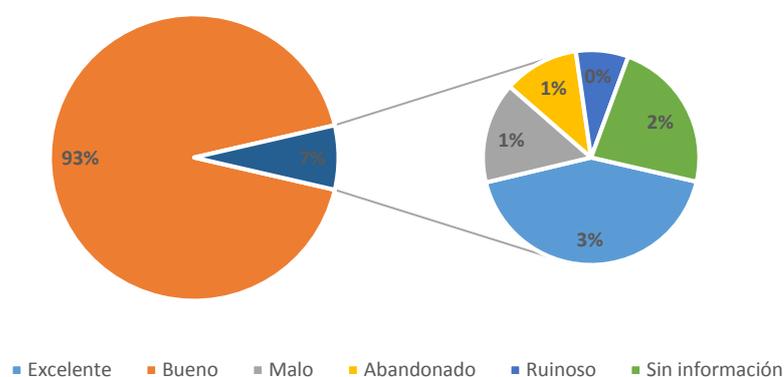
Los espacios industriales con mayor superficie sin edifica (solares) son el **Polígono Industrial Júndiz y el Centro de Transportes de Vitoria-Gasteiz**, entre ambos agrupan el 63% de los solares disponibles en estos espacios de actividad. Uritiasolo, por su parte, es el que cuenta con menos superficie libre en forma de solares, concretamente con unas 5,2 Ha en total.

Solares. Enero 2020		
Espacios de actividad	Número de solares	Superficie (m ²)
Ali Gobeo	15	108.917,22
Betoño	24	148.817,53
Gamarra	21	184.506,29
Júndiz	53	714.639,32
Centro de Transportes	95	711.129,82
Uritiasolo	44	52.734,73
P.T Miñano	25	338.738,79
Total	277	2.259.483,71

Estado de conservación aparente de las naves y pabellones

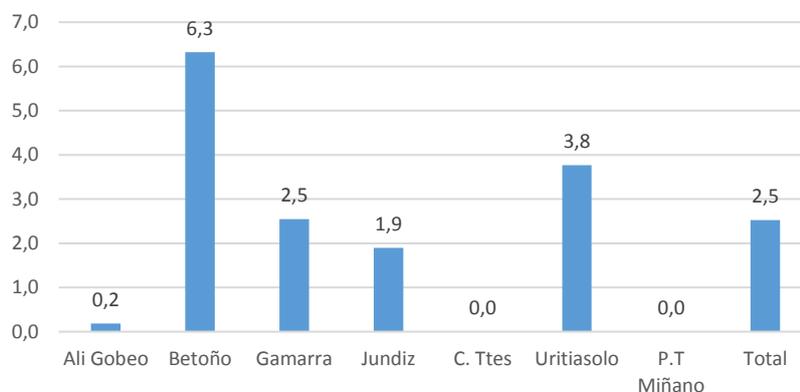
Las naves y pabellones de los espacios para actividades de Vitoria-Gasteiz gozan, en términos generales, de un buen estado de conservación, calificándose el 96% de ellos con estado bueno o excelente.

Naves y pabellones según el estado del inmueble



Es destacable, en este sentido, el buen estado de conservación del Parque Tecnológico de Miñano, de reciente construcción, mientras que en el otro extremo estaría el espacio de actividad de Betoño, que es el que presenta un mayor número de naves y pabellones en mal estado de conservación, abandono o ruina.

% Naves y pabellones en mal estado, abandonados o en ruina. %



Suelos potencialmente contaminados

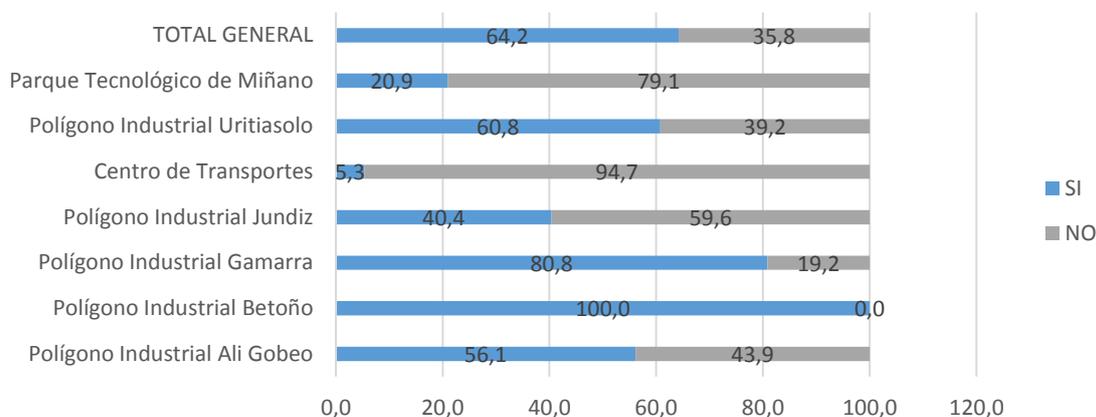
El contraste de la información sobre naves y pabellones ubicados en los espacios de actividad de Vitoria-Gasteiz y la información de suelos potencialmente contaminados de GeoAraba, permite conocer el nivel de afectación de esta problemática a las edificaciones de los principales espacios de actividad de la periferia de Vitoria-Gasteiz. En concreto, de los 2.818 inmuebles caracterizados en el trabajo de campo realizado, un 64,2% se encuentra localizados sobre suelos potencialmente contaminados, es decir, un total de 1.810 edificaciones y 3,2 millones de metros cuadrados.

Edificaciones en suelos potencialmente contaminados. Enero 2020				
Espacio de actividad	Naves/Pabellones		Superficie	
	Nº	%	M²	%
Ali Gobeo	306	56,1	581.353,30	76,5
Betoño	376	100,0	581.819,58	100,0
Gamarra	611	80,8	1.091.745,53	88,2
Jundiz	213	40,4	729.766,75	62,1
Centro de Transportes	5	5,3	25.065,03	5,8
Uritiasolo	290	60,8	176.860,31	68,4
Parque Tecnológico	9	20,9	54.807,24	40,0
TOTAL GENERAL	1.810	64,2	3.241.418,74	70,7

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos proporcionados por GeoAraba

La zona noreste de Vitoria-Gasteiz es la que mayor porcentaje de suelos potencialmente contaminados presenta, por lo que son los espacios de actividad de Gamarra y Betoño los que tienen un mayor número de edificios sobre este tipo de suelos, concretamente un 80,8% de los inmuebles del espacio de actividad Gamarra y Arriaga están sobre suelos contaminados, mientras que en Betoño ese porcentaje se eleva al 100% de los inmuebles. Por el contrario, es el Centro de Transportes, con únicamente un 5,3% de las edificaciones afectadas, el que menor valor registra.

Naves y pabellones en suelos potencialmente contaminados (%)



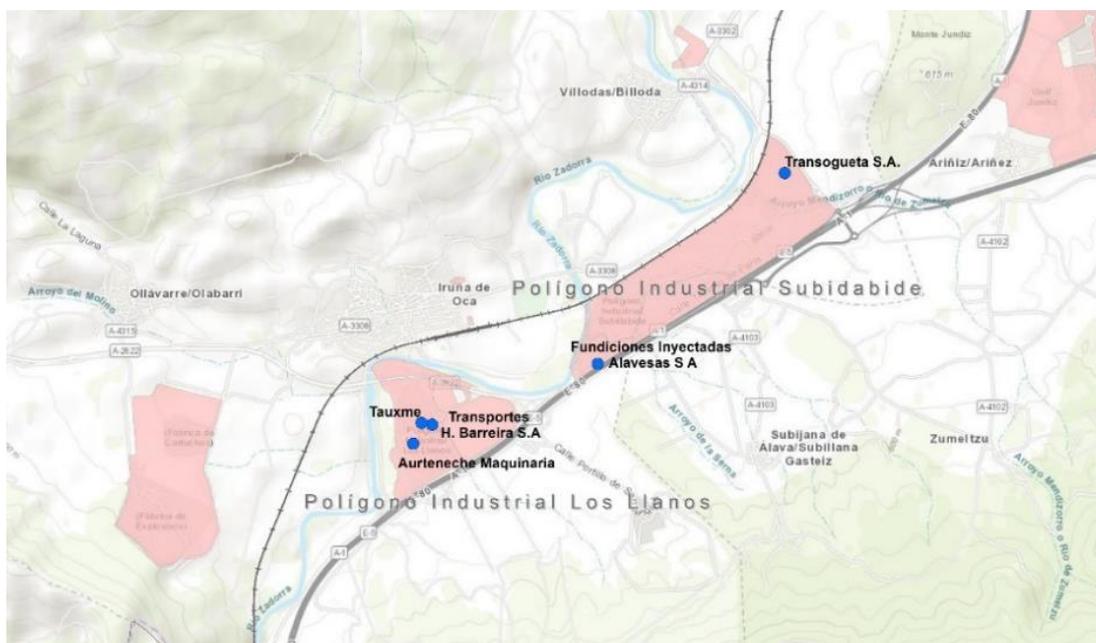
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos proporcionados por GeoAraba

Otros espacios de interés logístico

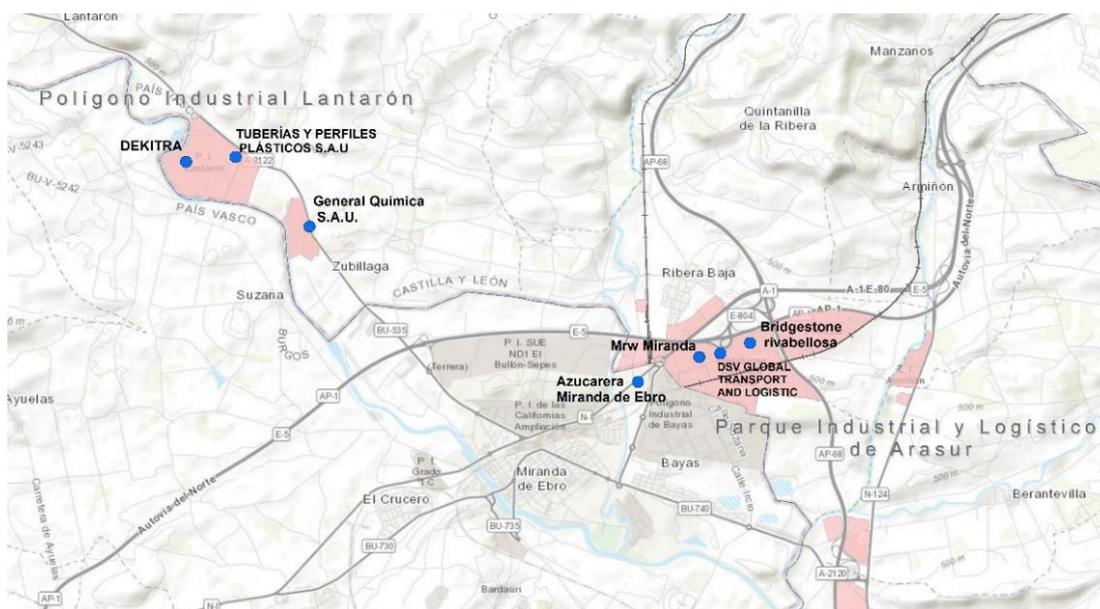
La **zona logística del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz** cuenta con una pista de 3.500 metros y una plataforma específica para aeronaves cargueras, además de los equipamientos necesarios para la rápida carga y descarga de las aeronaves. Este espacio logístico dispone de Puesto de Inspección Fronterizo (PIF), autorizado para la importación de productos embalados destinados a consumo humano, y un recinto Aduanero Habilitado (RAH), autorizado para la importación de productos de origen no animal (PONA) como frutas y hortalizas.

La superficie de la zona logística del aeropuerto de Vitoria es de 108,9 hectáreas, de las que están ocupadas 27,2 hectáreas (24,9%), por lo que tienen amplia capacidad para la implantación de actividades económicas en su entorno.

Fuera del municipio de Vitoria-Gasteiz, y en el eje de conexión con Arasur y Miranda de Ebro cabe destacar también otros enclaves espacios para actividades económicas como son **Los Llanos y Subidabide**.



El **Parque Industrial y Logístico de Arasur** se ubica en Ribera Baja, próximo a Miranda de Ebro, cuenta con accesos rápidos a la red de carreteras (AP-1, AP-68 y A-1), que lo conectan con las principales áreas de producción y consumo de España y de otros países europeos. La fácil conexión ferroviaria con las líneas Madrid-Irún-París, Lisboa-Irún-París, Bilbao-Barcelona y Madrid-Bilbao, hacen de éste un espacio ideal para la consolidación de cargas y su posterior distribución en el mercado nacional, europeo y del Magreb. Tiene una extensión de 202,4 hectáreas, de las que 103,1 hectáreas corresponden al área logística. La superficie ocupada es de 73,2 hectáreas, el 36,2% de la extensión total para actividades industriales y logísticas.



La **Plataforma Logística Multimodal de Arasur** se configura como una Terminal del Puerto de Bilbao, conectada por lanzaderas ferroviarias y viarias, situada dentro del eje formado por el Corredor Ferroviario Atlántico de Mercancías.

En este espacio se ubica una de las tres terminales intermodales que existen en el País Vasco (las otras dos están en Irún y Bilbao). Próximas a Álava están también las terminales de Noaín (Navarra) y Villafría (Burgos)⁵¹.

Por último, hay que señalar que la **oferta real de suelo para actividades puesta en el mercado**, puede variar sensiblemente de los datos de ocupación aparente o edificación ofrecidos por las estadísticas, o constados por observación del terreno, ya que una parte importante de los espacios con ocupación aparente están realmente ofertados al mercado para su venta o alquiler. En otros casos, es la simple oportunidad de mercado la que puede liberar espacio para actividades. En definitiva, parece evidente a tenor de las cifras disponibles que el área funcional dispone de suelo preparado para actividades en cantidad y calidad suficiente para los crecimientos previsibles, sin embargo, resulta necesario en cualquier caso mejorar los sistemas de información sobre suelo, en sus diferentes modalidades, para poder diseñar con precisión la planificación territorial de este tipo de espacios.

En este punto, conviene señalar que el marco de incertidumbre que se plantea tras la crisis del covid-19 aconseja que la planificación territorial del suelo para actividades económicas no se realice, exclusivamente, en base a previsiones de crecimiento de demanda, sino que se diseñen estrategias de adaptación al cambio que permitan reaccionar con facilidad ante las posibles situaciones que se presenten en el futuro.

La experiencia de Álava en el desarrollo de políticas de suelo para actividades económicas y logísticas, la riqueza de agencias de intervención en promoción, debe ser una base de partida para avanzar en una nueva etapa de apoyo al desarrollo logístico e industrial, bajo los principios de la gestión adaptativa.

⁵¹ Catálogo de terminales intermodales de ADIF. Dirección General de Negocio y Operaciones Comerciales -Dirección de Servicios Logísticos, 2019.

2.3.6. CONCLUSIONES Y CONSIDERACIONES

Síntesis

- **En la estructura productiva de Álava Central es la industria el sector que protagoniza la actividad económica**, tanto en términos de valor añadido o de valor de la producción. La riqueza generada con la actividad industrial es la que hace posible el desarrollo de otras muchas actividades (comercio, hostelería, servicios privados, etc.) y la prestación los servicios de administración pública, educación y sanidad.

Aunque históricamente éste fue un **territorio de base agraria** y comercial, favorecido por su posicionamiento en relación a los ejes de comunicación con el norte peninsular y con Europa, en la actualidad, es la **industria** la pieza clave de la actividad económica de este territorio. Además, agricultura e industria son las actividades con mayor incidencia territorial.

- La **producción final agrícola supone tan solo unos 180,7 millones de euros**, que alcanza los **254 millones de euros**, si se incluye la ganadería y otras producciones primarias, con un valor añadido de unos 16,1 millones de euros. Cereales, patatas (consumo y siembra), cultivos industriales (remolacha, girasol, etc.) y leguminosas y hortícolas son algunos de los principales productos del ámbito y que requieren de una logística específica de distribución.

En conjunto, la producción de estos cultivos puede alcanzar los 420.000 Tn. lo que **requiere, en un primer momento y según los cultivos, un primer transporte a distintas zonas del área funcional (centros de primera transformación, manipulación y acopio), y posteriormente, otra a los mercados finales o a la industria agroalimentaria** dentro y fuera del área funcional.

- La **industria generó en 2017 un total de 2.223 millones de euros de VAB**, lo que representa el **36,8% del VAB total**, convirtiendo a este espacio en uno de los territorios con mayor peso industrial de España y de la Unión Europea. Esa actividad, además se concentra básicamente en la Llanada Alavesa (1.881 millones de euros), y fundamentalmente, en los establecimientos industriales ubicados en los espacios productivos de la periferia de Vitoria-Gasteiz, lo que explica la **baja tasa de desempleo y el elevado nivel de renta de su población**.

La relevancia industrial de este territorio se debe en gran medida a la presencia de empresas de elevada dimensión, situadas por lo general en las últimas fases de sus respectivas cadenas de valor y que han generado, en torno a ellas, un potente entramado de empresas industriales y de servicios. El proceso de adaptación a la Industria 4.0 está impulsando el crecimiento de los servicios industriales en estas empresas lo que incide, a su vez, en los requerimientos espaciales y en la cualificación de los trabajadores.

Las ramas productivas con mayor actividad en el área funcional son la “**Fabricación de vehículos de motor**”, la “Fabricación de productos de caucho”, la “Ingeniería mecánica” o la “Siderurgia/producción de metales no féreos”, donde destacan empresas como **Mercedes Benz**, **Michelin España Portugal, S.A.**, o **Aernnova Aerospace SA** que fabrica estructuras de aeronaves, entre otras. En el ámbito de la industria agroalimentaria, por su parte, destaca la fabricación de bebidas (**Compañía de Bebidas PepsiCo S.L. y PepsiCo Food SL**) y su industria auxiliar Vidrala

- **Cubrir las necesidades de aprovisionamiento y de producción de la industria local y vasca, en general, ha impulsado las funciones logísticas en el área funcional**, las cuales se han visto favorecidas por las decisiones políticas (integración UE, Eje Atlántico, compromiso gobierno vasco, etc.) y por la imagen de sostenibilidad asociada a la capital.

Los bienes producidos por este entramado productivo se destinan casi por igual al mercado nacional como a la exportación en términos de valor, aunque en toneladas de producto es mucho más relevante el mercado interior, por lo que en dicho mercado la relación valor/peso es mucho menor a la que se destina a la exportación.

Los bienes producidos en Álava comercializados en el mercado interior, incluida la propia Álava, alcanzaron en 2016 un valor de mercado de **7.488 millones de euros** y un peso total de **6,85 millones de toneladas**. Estos bienes tienen al País Vasco como principal destino (46,8% peso y 40,8% valor), hecho que ocurre en la mayoría de las ramas productivas, aunque con especial intensidad en “Fabricación de maquinaria y equipo mecánico”, “Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico”, “Metalurgia y fabricación de productos metálicos” e “Industrias extractivas”.

Por su parte, **los bienes con destino Álava** proceden, fundamentalmente, del País Vasco (45,2% peso y 50,5% del valor) siendo los principales los mismos sectores productivos antes señalados (“Fabricación de maquinaria y equipo mecánico” y “Material y equipo eléctrico, electrónico y óptico”) además de la “Industria de la madera y el corcho”.

En total, los flujos de mercancías del mercado interno con origen/destino Álava suponen **14,4 millones de Tn** y se establecen, fundamentalmente, con el resto del País Vasco y con provincias del entorno próximo (Navarra, Burgos), lo que define, en parte, el modelo productivo predominante, y explica que el transporte por carretera sea el que protagonice dichos flujos.

Aunque la crisis económica pasada supuso una reducción del flujo de mercancías por carretera del 10,7% entre 2010 y 2017, desde 2014 se registran síntomas de recuperación, aunque sin alcanzar todavía valores previos a la crisis.

- **Las exportaciones de bienes producidos en Álava**, por su parte, **alcanzaron los 7.367 millones de euros en 2018, con un peso de 1,72 millones de toneladas**, siendo las principales referencias las

correspondientes a “Fabricación de vehículos de motor” y “Metalurgia; fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones” (23,9% y 32,5% Tn, respectivamente). Dos tercios de las exportaciones de Álava se realizan por carretera.

Las **importaciones** de bienes con destino Álava, por su parte, alcanzaron en 2018 un valor de mercado de **4.252 millones de euros**, con un peso de **1,82 millones de toneladas**, correspondiendo fundamentalmente a productos de la “Metalurgia; fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones” con 476.873 toneladas (38,4% del total), y le siguen a mucha distancia “Industria química” y “Fabricación de vehículos de motor” (19,0% y 8,3% respectivamente del total).

En total, las importaciones suponen 3,5 millones de Tn por valor de 11.619 millones de euros, las cuales se realizan, fundamentalmente, por carretera (74,3% del peso importado en 2018).

■ **Los flujos comerciales permiten delimitar el área de influencia logística del “nodo de Álava”, en tres círculos o ámbitos de hinterland:**

- El Inmediato, la provincia de Álava
- El próximo, añadiendo las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa, en decir, la Comunidad del País Vasco.
- Y el ampliado, hasta las provincias de Navarra y Burgos, en este caso con influencias compartidas con otros nodos.

■ **El desarrollo industrial alcanzado en el área funcional ha impulsado la creación de un importante tejido empresarial logístico.** En dicho sector, se contabilizan unos 1.315 establecimientos empresariales, en su mayoría de muy pequeña dimensión (63% sin asalariados y otro 30% con menos de 10 asalariados) y que se dedican, fundamentalmente, al transporte por carreteras (1.150, el 88% del total), que por otra parte es el modo de transporte mayoritario en el tráfico de mercancías con origen/destino Álava Central.

■ **El desarrollo industrial y logístico de Álava Central ha sido posible, entre otras cosas, porque este territorio ha contado con unas adecuadas infraestructuras de comunicación y con espacios preparados para la implantación de empresas.**

La oferta de multimodalidad de Álava es una de las más completas entre los nodos de segundo nivel de la península, inserta perfectamente en el Eje Atlántico. En este sentido, la escala de multimodalidad con el modo aéreo puede ser una buena base de apoyo al desarrollo estratégico industrial no solo de Álava, sino de todo el País Vasco.

El peso fundamental de la relación de la economía de Álava y Europa se realiza a través del transporte por carretera. En este sentido, cabe pensar que los proyectos estratégicos de potenciamiento de la intermodalidad y comodalidad ferroviaria (nueva estación intermodal de

Júndiz) pueden contribuir significativamente a impulsar cambios estructurales en esta tendencia.

- **El modelo productivo de Álava tiene una elevada dependencia del consumo de energías fósiles**, siendo sus principales sectores de actividad los que más contribuyen a la emisión de gases de efecto invernadero (GEI). En concreto, son el transporte-logística, la industria y el energético los que más han contribuido (80%) en 2018 a la generación de gases efecto invernadero en el conjunto de Álava.
- **El transporte-logística ha incrementado sus emisiones GEI en los últimos diez años en más de un 40%**, cuando ya el resto de actividades, excepto la residencial, hacían grandes esfuerzos por reducir sus emisiones GEI. No obstante, hay que señalar que en el último año las emisiones del transporte han caído en un 8,2%, lo que podría indicar un cambio de tendencia interesante.
- **La industria ha registrado un descenso en sus emisiones de casi el 20% en esos años**. Además, es el sector que más energía eléctrica consume (un 58% de la electricidad consumida en el territorio histórico de Álava en 2018)
- **Álava Central cuenta con un total de 142 espacios con una extensión de 3.950 hectáreas**, según Udalmap, **de las que solo el 59,5% están ocupadas** (2.350 hectáreas), lo que garantiza la disponibilidad de suelo para actividades para los próximos años. La capital, **Vitoria-Gasteiz**, con 43 espacios concentra gran parte del suelo para actividades del área funcional (2.296 ha.) con un 40% de suelo disponible.

Los resultados del trabajo de campo, realizado para actualizar los datos de los espacios con mayor dinamismo económicos en la periferia de Vitoria-Gasteiz, permiten concluir que la **ocupación aparente en estos espacios es de un 58,4%** en superficie, lo que supone que **están vacantes un 41,6% de la superficie de esos espacios**, entre las que se incluyen los solares y parcelas sin urbanizar o edificar.

En la actualidad, muchos de los espacios para actividades se orientan a cubrir las necesidades de empresas que comercializan sus productos en el mercado local (**logística de consumo**), por la que en dichos suelos acaba instalándose empresas multinacionales que **distribuyen y venden productos fabricados fuera del territorio**. Estas empresas incrementan la competencia con el comercio local, y no siempre lo hacen en condiciones idóneas (precariedad en el empleo, temporalidad, falsos autónomos, menor exigencia medioambiental, etc.), por lo que las estrategias que se impulsen para el desarrollo de este tipo de espacios y para la implantación de estas empresas deben analizarse con cautela, ya que no contribuyen al desarrollo local.

Distinta es la situación de los **espacios que desarrollan funciones logísticas respecto de los productos fabricados en Álava Central** o su entorno. Entre los espacios con funciones logísticas significativas estarían las plataformas situadas en el entorno de la A-1 y eje ferroviario, donde destaca el Parque Industrial y Logístico de **Arasur** (próximo a Miranda de Ebro), el complejo logístico de Vitoria-Gasteiz o los polígonos industriales con funciones logísticas: Los Llanos, Subidalbide, etc.

- En el entorno de Vitoria-Gasteiz, y apoyados en la **autovía A-1 /AP-1, en el aeropuerto de Foronda y en el eje ferroviario** se ha conformado un importante complejo logístico que tiene como punto de referencia al **Centro Intermodal de Transporte y Logística de Vitoria, al que se añade la nueva futura plataforma y autopista ferroviaria de Júndiz** que mejorará considerablemente la entrada-salida de productos de las grandes factorías industriales que ubican en los polígonos industriales de la periferia de Vitoria-Gasteiz (Ali-Gobeo, Gamarra, el Centro Tecnológico de Álava, etc.). En Júndiz, ADIF está construyendo una plataforma logística multimodal que mejorará la conexión con el **Corredor Atlántico** y permitirá la implantación de una **autopista ferroviaria**, que hará posible el tráfico de mercancías en ferrocarril en los propios camiones. Dicha plataforma podría conectar mediante un ramal propio con la factoría de Mercedes Benz, lo que permitirá embarcar los vehículos directamente sin tener que circular por viario público, facilitando la distribución de la producción de la factoría alavesa. En estos espacios los niveles de ocupación son muy dispares, y aunque en general disponen de suelo suficiente, los nuevos requerimientos deben estudiarse asociados a las necesidades específicas de cada proyecto.
- En la actualidad, **la oferta de suelo para actividades económicas en el área funcional parece suficiente para las necesidades previsibles de nuevas implantaciones**, a la que habría que añadir la oferta de suelo disponible en mercado no reconocida por las estadísticas (ocupación aparente, oferta según oportunidad de mercado, etc.). En algún caso, la inadaptabilidad del suelo para actividades económicas a implantar puede requerir de actuaciones de adecuación/ampliación que faciliten dicha implantación, especialmente en los espacios con funciones logísticas.

El desarrollo de la Plataforma Intermodal de Júndiz y el fomento del eje Arasur-Júndiz suponen, en definitiva, el cumplimiento de dos de los objetivos estratégicos marcados para el territorio en sus estrategias de desarrollo, situando a Álava Central como un **espacio logístico fundamental en el corredor atlántico**, lo que contribuye a mejorar la competitividad de las empresas industriales del área funcional.

- En definitiva, la cadena de suelo para actividades, producción, transporte y logística debe dar respuesta a diferentes realidades que requiere distintos tipos de logísticas: sector primario, integración-industrial y consumo.

La logística asociada al sector primario se presenta mucho más distribuida en el territorio y suele ser realizada por entidades (cooperativas) que agrupan y prestan otros muchos servicios, además de las de logística, como la orientación al agricultor, formación, venta inputs, servicios avanzados, etc.

La logística de integración-distribución industrial, por su parte, se presenta mucho más concentrada en el espacio y requiere de unas infraestructuras de transporte adecuadas y adaptadas a sus necesidades. El mayor valor añadido de sus productos y la fuerte competitividad e innovación en estos sectores requiere de intervenciones precisas y eficaces que garanticen la competitividad de los productos que integra y distribuye.

La logística asociada a la distribución de productos para el consumidor final (logística de consumo) responde a una planificación estructura de los grandes grupos empresariales de distribución y compiten por el suelo con otras empresas que generan valor para el territorio, que deben ser las que tenga prioridad en la planificación del territorio del área funcional.

Conclusiones

- ➔ En la estructura productiva de Álava Central, como en todas las sociedades desarrolladas, tienen un peso creciente los servicios, aunque el elemento diferencial, en este caso, es sin duda, el importante peso de la actividad industrial en términos de VAB y valor de la producción, por encima de la CAPV y la UE.
- ➔ Aunque el posicionamiento geoestratégico de Álava tiene raíces históricas, se ha visto reforzado el desarrollo industrial y productivo del siglo pasado. **La integración en la UE ha potenciado su valorización como rótula del Eje Atlántico, que une los tráficos de buena parte de la Península con los principales mercados europeos.**
- ➔ **La relevancia industrial de este territorio se debe fundamentalmente a la presencia de empresas industriales de elevada dimensión** (Mercedes Benz, Michelin, Aernnova Aerospace, PepsiCo, BHS, etc.), situadas, por lo general, en las últimas fases de sus respectivas cadenas de valor, lo que ha generado en torno a ellas un potente entramado industrial y de servicios. Estos últimos con tendencia de crecimiento impulsados por las estrategias de adaptación a la Industria 4.0.
- ➔ **Los flujos comerciales de Álava se realizan, fundamentalmente, con otros municipios tanto del mismo TH como del resto de la CAPV.** Las provincias colindantes de Navarra y Burgos registran también flujos comerciales significativos, al igual que los flujos internacionales que tienen un valor similar al tráfico interior, y se concentra en el mercado centro europeo, fundamentalmente.
- ➔ **Se identifican tres círculos o ámbitos de hinterland sobre el nodo logístico de Álava Central:** el inmediato (T.H. de Álava); el próximo (Bizkaia y Gipuzkoa); y el ampliado (Navarra y Burgos). Además, su posición en el Corredor Atlántico potencia su papel en la distribución internacional.
- ➔ En el entorno de Vitoria-Gasteiz, y apoyados en la **autovía A-1 /AP-1, en el aeropuerto de Foronda y en el eje ferroviario** se está conformando un importante complejo logístico que tendría como punto de referencia al **Centro Intermodal de Transporte y Logística de Vitoria, y la futura plataforma multimodal y autopista ferroviaria**, lo que mejorará considerablemente la entrada-salida de mercancías y productos de las grandes factorías industriales que se ubican en su entorno, así como del resto de empresas instaladas en los polígonos industriales de la periferia de Vitoria-Gasteiz (Ali-Gobeo, Gamarra, el Centro Tecnológico de Álava, etc.).

- ➔ Aunque actualmente, la relación con Europa se realiza a través del transporte por carretera, cabe pensar que los proyectos estratégicos en ejecución dirigidos a potenciar la intermodalidad y comodalidad ferroviaria (nueva estación intermodal de Jándiz) pueden contribuir significativamente a impulsar cambios estructurales en esta actividad.
- ➔ **La oferta de multimodalidad de Álava es una de las más completas entre los nodos de segundo nivel de la península, insertada perfectamente en el Eje Atlántico.** En este sentido, la escala de multimodalidad con el modo aéreo puede ser una buena base de apoyo al desarrollo estratégico industrial no solo de Álava, sino de todo el País Vasco.
- ➔ **La oferta de suelo para actividades económicas disponible en el área funcional parece suficiente para las necesidades previsibles de nuevas implantaciones,** a la que hay que añadir la oferta de suelo en el mercado no identificada por las estadísticas oficiales (ocupación aparente, oferta según oportunidad de mercado, etc.). En cualquier caso, es importante, mejorar los sistemas de información sobre suelos para actividades económicas, **diferenciando los que contribuyen al desarrollo de las empresas locales de aquellos otros que solo facilitan la implantación de empresas comercializadoras** de productos elaborados fuera del área funcional.
- ➔ **La experiencia de Álava en el desarrollo de políticas de suelo para actividades y logísticas, y la** riqueza de agencias de intervención en promoción, es una buena base de partida para avanzar en una nueva etapa de apoyo al desarrollo logístico e industrial, bajo nuevos paradigmas.
- ➔ **El modelo productivo de Álava tiene una elevada dependencia del consumo de energías fósiles,** siendo el transporte (43%) y la industria (16.7%) los dos principales generadores de emisiones GEI del Territorio Histórico. El transporte, además, es el único sector productivo (también crece el residencial-domestico), que incrementa sus emisiones GEI en los últimos años, hasta un 40% entre 2005-2018. La industria, por su parte, reduce sus emisiones en un 20% en esos mismos años.

Consideraciones para el proceso de planificación

➔ Sobre el marco de incertidumbre en el que hay que desarrollar el planeamiento.

En general, pero muy en especial en el sector logístico, el escenario que se abre viene marcado por la incertidumbre, de tendencias y de evolución.

Ese escenario venía ya perfilándose, en el terreno logístico, antes de la crisis del COVID19: freno a los procesos de globalización, guerras comerciales globales, descenso del comercio internacional, tendencia al re-shoring y near-shoring⁵², regionalización de relaciones comerciales, resiliencia y diversificación de las cadenas de suministro, planteamientos de industria 4.0 y logística 4.0, cuestionamiento del “Just-In-Time”⁵³ como modelo logístico global, incidencia creciente de las tecnologías en la logística, peso creciente de políticas medioambientales que limitan ciertas prácticas logísticas, importancia de la logística urbana sostenible y crecimiento del e-commerce, etc.

La crisis del COVID19, muy probablemente, va a acelerar estas tendencias y a agudizar el marco de incertidumbre previo. Así, tendencias que se pensaba que se demorarían años y décadas para implantarse, podrían imponerse en plazos mucho menores.

En este marco de incertidumbre, y sobre todo en el momento en que se redacta este informe, cualquier cuantificación de la evolución de las demandas debe ser visto como un ejercicio con un elevado componente de arbitrariedad. Y esa inadecuación crece aún más a medida que reducimos la escala de análisis y nos aproximamos a lo local.

Por lo tanto, el proceso de planificación deberá tener presente este marco de incertidumbre, y tomar en consideración metodologías de escenarios alternativos no basados únicamente en la cuantificación, sino en la gestión ágil y con garantías jurídico-participativas para ajustarse a la evolución de las demandas reales.

➔ Sobre la importancia de los procesos de clusterización logística

De forma creciente, se viene asumiendo internacionalmente que los avances en la estrategia logística a escala regional o local han de venir de la mano de una orientación de “logística colaborativa” público-privada, basada en sistemas de gobernanza y participación para definir visiones compartidas y hojas de ruta consensuadas. Y que refuercen procesos de clusterización logístico-industrial.

⁵² Re-shoring y Near-Shoring: tendencia, entre las empresas que habían optado por la deslocalización de su producción hacia países emergentes, a volver bien a su país de origen bien a su entorno regional próximo.

⁵³ Existen tendencias a regresar, total o parcialmente, a modelos “Just-In-Case”, con aumento de stocks.

Esa tendencia puede tener implicaciones importantes en el proceso metodológico de planificación logística, ya que exige métodos consensuados de definición de políticas, y de trabajo en profundidad con los sectores privados de servicios sociales e industriales, y con el sector social (consumidores).

En este sentido, el País Vasco, en general, y muy en especial Álava, tienen ya sentadas unas bases muy sólidas a partir de las cuales avanzar en esa dirección de **estrategias logísticas colaborativas y clusterización**, bases que podrían profundizarse en el terreno no solo de la promoción y atracción de inversiones, sino para reforzar el componente logístico de la economía alavesa y vasca.

➔ **Sobre la conveniencia de una apuesta por el apoyo logístico a la economía local y vasca**

Otra de las tendencias internacionales, que muy probablemente se va a ver reforzada tras la crisis del COVID19, es la de contemplar la logística no solo desde la perspectiva de “servicios de comercio exterior” y para facilitar la atracción de inversiones internacionales, sino como un componente fundamental de la transformación industrial y económica en el marco de revolución tecnológica (Industria y Logística 4.0), y para preparar al conjunto de la economía ante los cambios que se están presentado.

En ese sentido, la planificación territorial de Álava Central, y muy especialmente la planificación logística debería contemplar, en un lugar de prioridad, la **funcionalidad de la logística en apoyo a la economía alavesa y vasca**, principalmente en tres sectores claves: la industria alavesa y vasca ante el desafío 4.0, el sector comercial alavés frente a la invasión del e-commerce que puede desarraigar a gran parte del comercio local, y la Agrologística u optimización de la logística de apoyo al sector agrario.

➔ **Sobre la gran oportunidad de reforzamiento de la multimodalidad como fortaleza de Álava Central**

La apuesta de Álava por la multimodalidad y las tendencias más avanzadas de la intermodalidad (Sincromodalidad) tiene, con la nueva Estación Multimodal de Júndiz, una gran oportunidad de situarse a un nivel avanzado.

Esta oportunidad, confirmando el carácter de nodo intermodal de Álava, abre oportunidades de racionalizar el transporte por carretera en su relación con el hinterland terrestre del nodo de Álava, y a reducir los impactos de este modo de transporte en el territorio, tanto en el tránsito como en el servicio al hinterland y en la distribución urbana de mercancías.

Asimismo, la carga aérea refuerza su función de apoyo al sistema logístico no solo de Álava, sino del conjunto del País Vasco.

➔ **Sobre la gestión colaborativa de la demanda, como orientación estratégica de planificación y actuación**

El marco de incertidumbre y la orientación de la logística como apoyo a la evolución de los sectores económicos de Álava y el País Vasco, abre la posibilidad a una **estrategia de planificación y de actuación basada en la “gestión de la demanda”**, y no solo ni prioritariamente en una política y planificación de la oferta (infraestructuras y espacios).

En este sentido, podría abrirse la oportunidad de pasar de una estrategia orientada a la oferta (para inversiones externas) a una estrategia basada en la demanda (para el fortalecimiento de la economía en su conjunto). Esta estrategia alternativa se basaría en la gestión de clústeres y de las demandas del sistema económico propio, y en el impulso a la generación de demandas avanzadas propias. Y comportaría un trabajo sistemático con la iniciativa privada y el sector social, ajustando las nuevas ofertas a la especificidad de las demandas declaradas.

➔ **Sobre la adecuación del actual modelo logístico-territorial para asumir un cambio de orientación estratégica hacia la demanda**

Para dicha orientación estratégica hacia la “gestión de la demanda”, el planeamiento podría **profundizar en las fortalezas del modelo territorial de espacios económicos actual para una respuesta adecuada: es un modelo plurinuclear, articulado y de proximidad**, con variedad tipológicas de oferta, con una articulación de infraestructuras que permite un funcionamiento excelente en red, y con oferta en zonas existentes que puede ser recuperada, rehabilitada y regenerada para ser puesta en el mercado con una orientación de apoyo a la economía local, tendencia que empieza a abrirse paso en otras regiones avanzadas (la logística como apoyo a la reconversión de la economía urbana).

En este sentido, el actual modelo permite un ajuste a las nuevas demandas de forma adecuada y flexible, sin tener que recurrir a nuevos modelos de generación de oferta masiva de suelos para nuevas actividades. De esta forma, se podrían aprovechar y reciclar espacios, con gestión de cambios, sostenibilidad en la generación de nueva oferta y gestión colaborativa de nuevos desarrollos, con arreglo a análisis ajustado de nuevas demandas.

➔ **Sobre la necesidad de mantener una línea consolidada de movilidad integral sostenible, que incluya la logística urbana**

Vitoria viene destacando como ciudad de referencia respecto a políticas de movilidad sostenible, en general, y de Distribución Urbana de Mercancías en una óptica de movilidad integral.

Una de las tendencias que van a tener un gran impulso con esta crisis es la del desarrollo de políticas de última milla sostenible, no motorizada, pero en una óptica de estrategias integrales, que incluyan por ejemplo los Centros de Distribución Urbanos, como centros de innovación productiva y logística interiores.

En este sentido, y aunque estas políticas tengan un alcance predominantemente municipal, el planeamiento territorial podría tomar en consideración la posibilidad de extender políticas similares

a otros núcleos urbano-metropolitanos importantes, y de planificación de actuaciones metropolitanas de apoyo (corredores, plataformas de distribución metropolitanas).

➔ **Sobre el cambio en el contexto tecnológico, como un condicionante de la decisión**

El cambio tecnológico está teniendo una incidencia decisiva y determinante en el terreno de la logística, tanto en lo que afecta a las demandas como a los procesos logísticos y sus infraestructuras. Estamos asistiendo a una apuesta generalizada por el salto tecnológico, y ello no solo en sus dimensiones más innovadoras y de vanguardia, sino en sus aplicaciones a la racionalización y mejora de la productividad de la economía de base: comercio local, agrologística, pequeña y mediana industria, servicios...

Una de las principales aportaciones tecnológicas a la logística es su capacidad para ayudar a compartir medios logísticos y de transporte (incluyendo instalaciones y vehículos), y de contribuir así a reducir sus externalidades negativas.

Cualquier planificación logística estratégica debe colocar, en consecuencia, la dimensión tecnológica en el centro de su interés, incluso en los casos de planificación territorial.