Castilla-La Mancha

Anexo I

DIAGNÓSTICO SOCIOECONÓMICO

CORREDOR DEL HENARES Y SU ZONA DE INFLUENCIA (GUADALAJARA)

Castilla-La Mancha

Índice

Introducción 1

1. Localización y territorio 4

2. Estructura territorial y dinámica de asentamientos 6

3. Infraestructuras 7

3.1. Red de Carreteras 7

3.1.1. Situación actual 7

3.1.2. Propuestas de actuación 9

3.2. El sistema de transportes 11

3.2.1. Viajeros 11

3.2.2. Mercancías 12

3.2.3. Aeropuerto 12

3.3. Infraestructuras de centros de transporte y logística 13

3.3.1. Gran Europa-Cabanillas 13

3.3.2. Gran Europa-Azuqueca 14

3.3.3. Puerta Centro-Ciudad del transporte 16

3.4. Infraestructuras de innovación o del conocimiento 19

3.4.1. Campus de Guadalajara de la Universidad de Alcalá de Henares 19

3.4.2. Fundación Centro Europeo de Empresas e Innovación de Guadalajara (CEEI Guadalajara) 21

3.4.3. Parque Científico y Tecnológico de Castilla-La Mancha 21

3.4.4. Centro de Investigación Apícola y Agroambiental de Marchamalo 22

3.4.5. Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes (CI3) 22

3.5. Infraestructura eléctrica y gasista 23

3.5.1. Infraestructura Eléctrica 23

3.5.2. Infraestructura Gasista 25

3.6. Suelo Industrial 28

4. Población 33

4.1. Dinámica poblacional 33

4.2. Estructura por sexo y edad 35

4.3. Indicadores demográficos 38

4.4. Inmigración extranjera 39

4.5. Posición socioeconómica de la población: condición socioeconómica y renta media 41

5. Ocupación y Empleo 42
5.1. Afiliados en alta a la Seguridad Social 42
5.2. Paro Registrado 45
5.2.1. Paro registrado por sexos 45
5.2.2. Paro registrado por tramos de edad 46
5.2.3. Paro registrado por antigüedad en el desempleo 48
5.2.4. Paro registrado por nivel formativo 49
5.2.5. Paro registrado por sectores de actividad 50
6. Actividad Productiva 53
6.1. Estructura Sectorial 53
6.2. Características del tejido empresarial 57
6.3. Industria y logística 58
6.3.1. Estructura del sector Industrial 59
6.3.2. Estructura del sector logístico 62
6.4. Internacionalización 63
7. Conclusiones 68

Castilla-La Mancha

DIAGNÓSTICO SOCIOECONÓMICO DEL CORREDOR DEL HENARES-GUADALAJARA

Introducción

El nombre de "Corredor del Henares" alude a un territorio de concentración y difusión económica, que se construye aproximadamente durante siete décadas hasta conformar uno de los espacios productivos más dinámicos y personales del centro peninsular. Su imagen, muy atractiva, evoca el mito que acompaña a la forma territorial vinculada con la instalación continuada en el tiempo y en el espacio de viviendas, actividades económicas, equipamientos y servicios a lo largo de una infraestructura de primer rango, como es la nacional A-2. Ha sido escenario durante los últimos setenta años de intensos procesos de urbanización, industrialización, des-industrialización y terciarización, lo que le sitúa en posición privilegiada para observar, analizar e interpretar las sucesivas respuestas territoriales a los cambios del sistema económico de alcance nacional, internacional y global. Todo esto coincide con la conformación del área metropolitana madrileña de la que es una pieza fundamental y como aquella, en este tiempo se ha complejizado y extendido espacialmente desde la metrópoli madrileña hasta las provincias limítrofes. El Corredor "ha crecido" a lo largo y a lo ancho, incorporando municipios de la Comunidad de Madrid y de la provincia de Guadalajara que se benefician de su cada vez mayor accesibilidad entre sí y con el eje principal, facilitada por el refuerzo continuo de un sistema de comunicaciones interconectado.

El tramo de Guadalajara se muestra bastante más dinámico demográficamente que el madrileño, y esto ocurre tanto en los años de la época alcista como sobre todo en los de recesión económica, hecho que puede interpretarse por procesos de emergencia reciente en los territorios de Guadalajara, que van acompañados por valores del suelo residencial más bajos que los que se dan en las zonas de la comunidad madrileña.

Son las variables "empleo" y "desempleo" y su evolución reciente las que muestran la crudeza de la crisis, y en este caso el tramo de Guadalajara aparece con un comportamiento bastante más débil que el madrileño. En los años de especial virulencia de la crisis económica en el tramo de Guadalajara, los efectos han sido más intensos que en el madrileño. Así, el descenso de afiliados a la Seguridad Social en términos relativos ha sido más alto en el tramo de Guadalajara que en el madrileño; de igual forma, el crecimiento del paro para todo el Corredor ha sido, proporcionalmente bastante más alto en el conjunto de municipios de Guadalajara que en los municipios de Madrid.

Ahora bien, el Corredor del Henares ya aparece antes de la crisis económica como un espacio metropolitano en transformación funcional y adaptación territorial. Si la transformación funcional del Corredor se manifiesta con la presencia en alza de las actividades logísticas frente a las industriales, la adaptación territorial se justifica tanto por las políticas territoriales favorables al cambio en los municipios tradicionales y centrales al eje como por el mayor dinamismo económico que experimentan en términos relativos los municipios situados en los bordes del Corredor. El resultado es la progresiva ampliación espacial del Corredor como unidad económico-funcional y la reciente incorporación al mismo de municipios limítrofes. La explicación básica viene dada por el rápido cambio del sistema productivo global y su demanda de suelo calificado y dotado para actividades muy consumidoras de este recurso local; cuestión que se facilita con la puesta en acción de políticas que refuerzan infraestructuras de transporte y comunicaciones y preparan abundante suelo industrial para acoger nuevos negocios.

En este sentido, la competitividad territorial que acompaña al Corredor es resultado en gran parte de la densidad y eficacia de sus infraestructuras de transporte, longitudinales y puntuales, que llegan a constituir su razón de ser. Es tal el protagonismo de este hecho, que puede decirse que la historia de la construcción de carreteras, ferrocarriles, puertos aéreos, puertos secos, estaciones o terminales de carga coincide con la del propio Corredor. La autovía Madrid-Barcelona y la autopista Madrid-Guadalajara, y los dos ferrocarriles, el AVE y el de largo recorrido, que unen ambos Madrid y Barcelona. Además hay que reseñar elementos puntuales de gran significado para el ámbito objeto de análisis, como son los aeropuertos de Madrid-Barajas Adolfo Suárez y Torrejón de Ardoz y los puertos secos de Coslada y Azuqueca de Henares, infraestructuras a las que hay que añadir sus terminales de carga. Por lo tanto, carreteras de gran capacidad, ferrocarriles de largo recorrido y alta velocidad, uno de los más importantes aeropuertos europeos, más dos de los principales puertos secos nacionales y europeos, todo ello además articulado en un sistema multimodal de rápida operatividad, otorgan al Corredor de una accesibilidad difícil de superar por otros territorios nacionales, y comparable a otros internacionales. De ahí que la imagen de este territorio trasciende de su propia entidad física para integrarse en la red de comunicaciones y flujos transnacionales. Así es visto por el capital privado internacional, que orienta sus inversiones hacia él, y por las instituciones europeas que le incorporan a proyectos de comunicación trans-europeos[1].

La segunda cualidad de competitividad del Corredor se refiere a la reciente y muy importante oferta de superficie de suelo industrial disponible ofertado por el planeamiento municipal, al que le acompaña un mercado de productos inmobiliarios industriales y

[1] La Unión Europea decide en 2010 tomar en consideración la Red Transeuropea de Transporte y fomentar el ferrocarril como modo de transporte de viajeros y mercancías. En dicha Red se diseña la línea “Corredor Central”, que une el sur de España con Francia y el resto de Europa y en la que se integra el tramo español del Corredor del Henares.

logísticos, coincidiendo con el urbanismo expansivo y las altas expectativas de negocio en los últimos años del anterior ciclo económico alcista. A esto se une la demanda de suelo para instalaciones logísticas en el contexto de la terciarización contemporánea, de la nueva lógica geoeconómica y de las formas territoriales emergentes.

No obstante, las características de su tejido productivo, muy connotado por la potente presencia de la actividad industrial y logística, han supuesto que el Corredor del Henares y su zona de influencia en la provincia de Guadalajara aún estén padeciendo los efectos de la crisis económica. Así, el tejido industrial ha sufrido un importante deterioro, procesos de deslocalización o de reconversión vía expedientes de regulación de empleo, procesos concursales y ajuste de plantilla. Pero, además, el proceso de deterioro también ha afectado a otros sectores como el sector logístico y el de la construcción, especialmente.

El conocimiento de la realidad socioeconómica del Corredor del Henares y las líneas básicas de su evaluación exigen de un análisis, no exento de la necesaria visión retrospectiva a los años de inicio de la crisis económica, que unida al estudio del actual entorno globalizado, donde el cambio tecnológico e innovación forman parte del día a día, nos sirvan de base para definir una estrategia de impulso y desarrollo económico y de mejora de la competitividad empresarial.

1. Localización y territorio

El Corredor del Henares es una unidad territorial de unos 50 Km de longitud que se prolonga por el este de la Comunidad de Madrid desde la localidad de Coslada hasta Guadalajara en la comunidad de Castilla-La Mancha, con la trascendencia económica que implica su proximidad a la capital. El Corredor del Henares en la provincia de Guadalajara, al igual que su homólogo en la Comunidad de Madrid, es uno de los principales ejes de desarrollo socioeconómico no solo de Castilla-La Mancha sino del conjunto del Estado español, con una dotación de infraestructuras, presencia empresarial y dinámica poblacional que destacan entre el resto de territorios.

El gran desarrollo y crecimiento experimentado a lo largo de las últimas décadas la ha convertido en una de las comarcas más pujantes de España. Algunos de los factores más influyentes en este dinamismo empresarial han sido:

- La cercanía geográfica con la capital.
- Las infraestructuras de todo tipo, fundamentalmente de comunicación tanto por ferrocarril como por carretera, destacando la E-90 o el AVE siendo vías de comunicación de personas y mercancías que vienen de Europa y del norte de España.
- Proximidad con instalaciones aeroportuarias (civiles y militares).

- Desarrollo de infraestructuras logísticas intermodales, como el Puerto Seco de Azuqueca de Henares y la futura Ciudad del Transporte ubicada entre los municipios de Marchamalo y Guadalajara.

Estas ventajas se mantienen y se han incrementado en los últimos años con nuevas infraestructuras que siguen haciendo única y estratégica esta zona para la instalación de industrias. A lo largo del Corredor del Henares existen numerosos parques empresariales en los que se concentran actividades industriales como la químico-farmacéutica, metalúrgica, material eléctrico, producción de bienes de consumo y también tienen una presencia muy destacada las actividades terciarias relacionadas con la logística.

Sin embargo, los efectos de la crisis económica global, también se han hecho notar en el Corredor del Henares, donde la destrucción de empresas industriales y de empleo, ha sido muy importante, especialmente en los primeros años, sin que se haya podido alcanzar todavía el nivel previo a la misma. De hecho, durante el largo proceso de crisis económica, varias empresas presentes en el Corredor y de relevancia, tanto por su actividad como por su número de trabajadores, han cesado su actividad.

2. Estructura territorial y dinámica de asentamientos

El Corredor del Henares en la provincia de Guadalajara constituye un conjunto urbano industrial con polígonos industriales y empresariales que se han desarrollado en torno a los principales ejes de comunicación.

El eje principal del Corredor del Henares lo conforman los municipios de Alovera, Azuqueca de Henares, Cabanillas del Campo, Guadalajara y Marchamalo. Ahora bien, hoy en día el Corredor del Henares ha superado ampliamente esta delimitación, de tal forma que podemos hablar de una zona o área de influencia que se extiende a municipios limítrofes que están creciendo, por expansión, contagio y, a menudo, por saturación de los núcleos tradicionales que conforman el Corredor del Henares. En este sentido, podemos hablar de una zona de influencia que se ha venido desarrollando urbanística e industrialmente y que viene conformada por los municipios de Chiloeches, El Casar, Fontanar, Galápagos, Horche, Pioz, Pozo de Guadalajara, Quer, Torija, Torrejón del Rey, Tórtola de Henares, Trijueque, Valdeaveruelo, Villanueva de la Torre, Yebes y Yunquera de Henares.

En definitiva, el estudio socioeconómico contempla tanto los municipios que conforman el eje central del Corredor del Henares como los de su zona de influencia en la provincia de Guadalajara, 21 municipios en total.

3. Infraestructuras

La industria de Castilla-La Mancha se concentra fundamentalmente en torno a los principales ejes de comunicación de la zona centro (Corredor del Henares y comarca de la Sagra), donde además es llamativo el crecimiento de población experimentado por los municipios situados en el límite territorial con la Comunidad de Madrid, población que bascula sobre Madrid con apoyo del vehículo privado, y en las áreas urbanas más pobladas (capitales de provincia y ciudades medias) con el consiguiente impacto que esto tiene sobre la capacidad viaria de estas zonas.

3.1. Red de Carreteras

3.1.1. Situación actual

En la actualidad las localidades que se sitúan en el Corredor del Henares entre el límite de la Comunidad de Madrid y Guadalajara disponen de una red de carreteras suficientemente dotada para dar servicio a la población y a las instalaciones industriales que se asienten en sus polígonos.

La principal vía de comunicación es la autovía del Nordeste (A-2), que une Madrid con Cataluña, y forma parte del itinerario E-90 de la Red Transeuropea en España (RTE). El tramo que discurre por territorio castellano-manchego forma parte del denominado Corredor del Henares, en Guadalajara, que ha visto mejorada su capacidad mediante la puesta en servicio del tercer carril.

La autopista de peaje R-2 posibilita un acceso directo de Guadalajara con Madrid, aunque presenta algún problema de accesibilidad por el escaso número de enlaces de conexión, especialmente el enlace con la N-320 en Cabanillas del Campo como principal acceso al Corredor, el cual presenta problemas de congestión al tratarse de una vía convencional.

Para las comunicaciones internas entre las distintas localidades la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, dentro de las actuaciones incluidas en el II Plan Regional de Carreteras, durante los años 2004 y 2011 realizó un importante esfuerzo inversor, con el acondicionamiento en su totalidad de la CM-1008 entre Marchamalo, Cabanillas del Campo, Alovera, Azuqueca de Henares y la conexión con la A-2; además se mejoraron las conexiones con Quer y Villanueva de la Torre.

Asimismo se mejoró la conexión de la A-2 con Azuqueca de Henares con la supresión del paso a nivel próximo a la estación de ferrocarril.

Se acondicionó la CM-1007 entre la N-320, Cabanillas del Campo y Guadalajara que presenta una alta intensidad de tráfico.

Se completó la circunvalación (Ronda) Norte de Guadalajara CM-10 compuesta por la vía de conexión de polígonos y la Ronda Norte de conexión con la A-2 en el cruce de Iriepal.

Es decir, se dispone de una red de carreteras que se ajusta a la demanda actual; no obstante sería necesario en el medio plazo acometer algunas mejoras y completar alguna de las conexiones pendientes.

SITUACIÓN CORREDOR DEL HENARES EN LA COMUNIDAD Y EXTENSIÓN

CORREDOR HISTÓRICO

Alovera
Azuqueca de Henares
Cabanillas del Campo
Guadalajara
Marchamalo

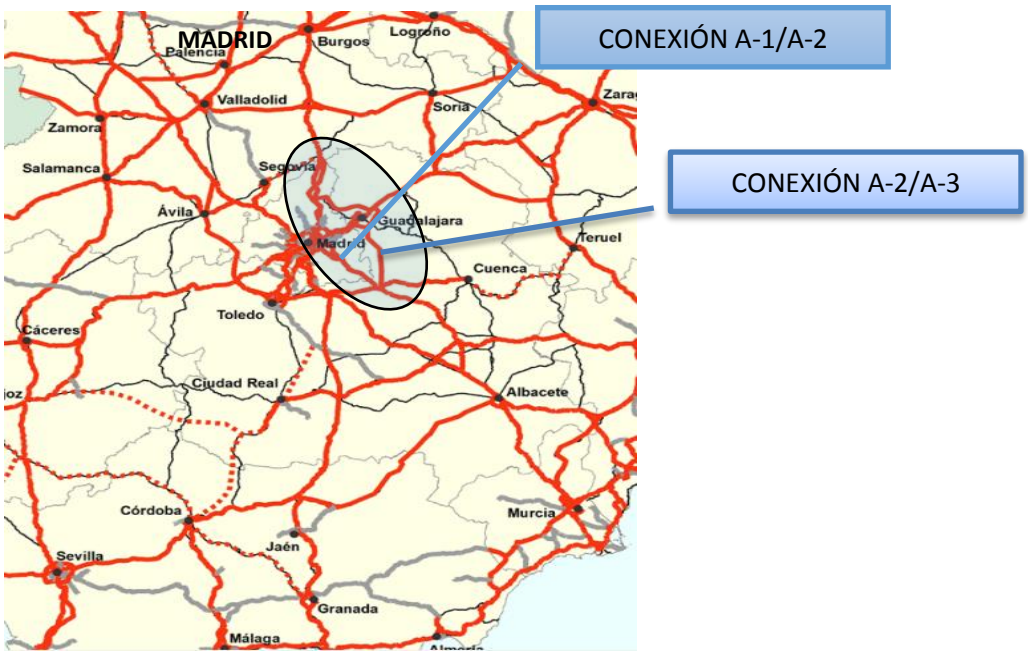
ZONA INFLUENCIA

Casar, El
Chiloeches
Fontanar
Galápagos
Horche
Pioz
Pozo de Guadalajara, El
Quer
Torija
Torrejón del Rey
Tórtola de Henares
Trijueque
Valdeaveruelo
Villanueva de la Torre
Yebes
Yunquera de Henares

3.1.2. Propuestas de actuación

Entre las infraestructuras competencia del Estado se deberían acometer las siguientes actuaciones:

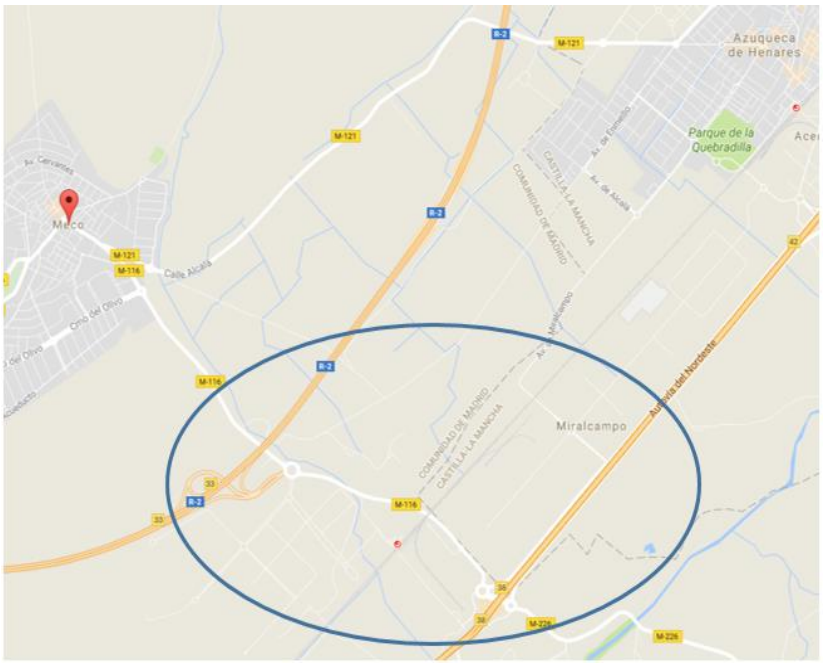
- Mejoras de conexión del Corredor del Henares con el norte (autovía A-1) a través de la N-320. Sería necesario acometer a medio plazo la conexión entre las autovías A-1 y la A-2 prevista en el PITVI[2] (2012-2024) del Ministerio de Fomento.
- A corto plazo sería necesario actuar en la N-320 para mejorar su capacidad y sobre todo la seguridad vial.
- Conexión de la A-2 con la A-3 a través de la autovía de la Alcarria (incluida en el PITVI 2012-2024).



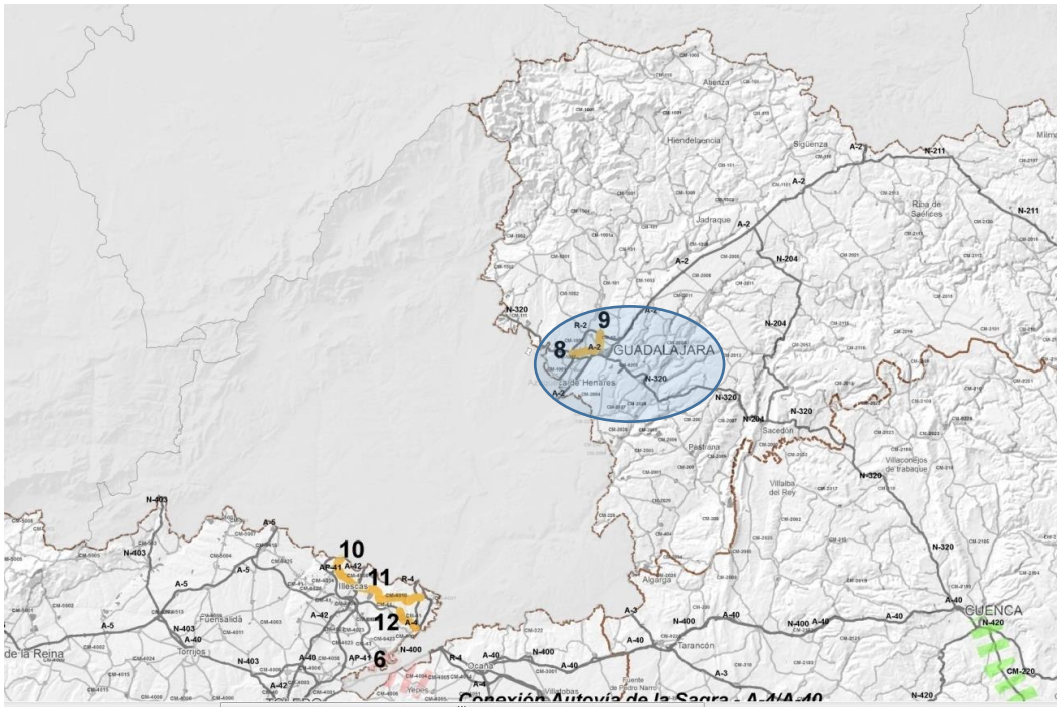
PITVI 2012-2024

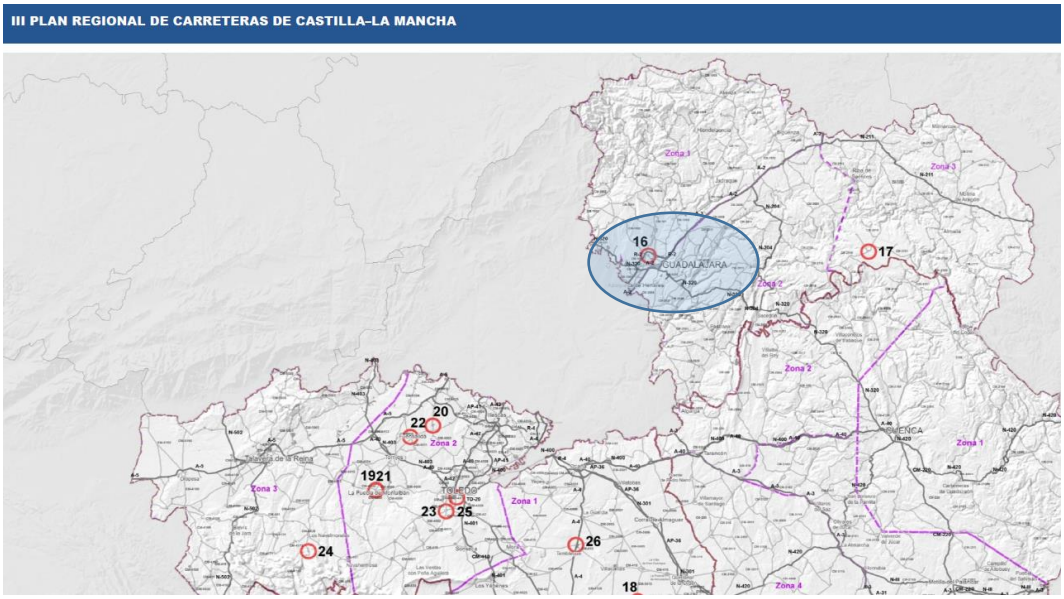
- Estudiar mejoras de conexión del Corredor del Henares con la autopista R-2 y singularmente las mejoras de conexión entre Azuqueca de Henares y el enlace de Meco, infraestructura prevista con cargo al concesionario y parcialmente ejecutada.

[2] Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 del Ministerio de Fomento



Dentro de la red autonómica en el III Plan Regional de Carreteras 2015-2026 se incluye el desdoblamiento de la CM-1007 entre Cabanillas del Campo y Guadalajara, la variante de Marchamalo y el desdoblamiento de la CM-101 entre Guadalajara y la R-2.





3.2. El sistema de transportes

3.2.1. Viajeros

3.2.1.1. Ferrocarril

En la red ferroviaria que recorre la provincia de Guadalajara de suroeste a noroeste, destaca:

- Red de Alta Velocidad

Línea de AVE Madrid-Barcelona-Francia, con parada en Guadalajara.

- Red ferroviaria convencional

La línea 200 (Madrid-Barcelona) que discurre a través de Guadalajara en paralelo a la línea de AVE (Madrid-Barcelona) con parada en Azuqueca de Henares, Puerto Seco de Azuqueca de Henares, Guadalajara, Fontanar, Yuquera de Henares, Maluque, Humanes, San Antonio de Cerezo, Henares, Espinosa de Henares, Carrascosa de Henares, Jadraque, Matillas, Baides, Cutamilla, Cantera de Cutamilla, Moratilla de Henares, Sigüenza, Alcuneza, y Horna.

- Servicio de cercanías

El servicio de cercanías de Renfe entre Guadalajara y Madrid es el encargado de conectar los municipios que integran el Corredor del Henares. En este sentido, es necesario acometer mejoras en las cercanías de Guadalajara y el Corredor del Henares,

especialmente en el tiempo de viaje, estableciendo un mayor número de servicios directos con Madrid.

3.2.1.2. Transporte por carretera

En el Corredor del Henares está implantado un sistema de transporte en el área metropolitana de Guadalajara (ASTRA) que debe analizarse dentro del nuevo mapa concesional del transporte de viajeros en Castilla-La Mancha actualmente en estudio.

Además, las conexiones del sistema de transporte con Madrid se enmarcan dentro del convenio suscrito entre la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y la Comunidad de Madrid y del que se benefician una gran cantidad de ciudadanos de las localidades del Corredor del Henares y su zona de influencia y especialmente los jóvenes, con la puesta en marcha del abono transporte joven con tarifa plana de 20 €.

3.2.2. Mercancías

La inclusión del Corredor del Henares en el eje atlántico de las redes transeuropeas, permitirá acometer inversiones en la red de transporte y especialmente en la red ferroviaria de mercancías, mejorando los estándares y parámetros de la infraestructura que permitan la operación de trenes de 750 metros de las que se puedan beneficiar las instalaciones e industrias asentadas en los distintos polígonos del Corredor del Henares y su zona de influencia.

En este sentido, hay que potenciar el desarrollo de plataformas logísticas como el actual puerto seco de Azuqueca de Henares, con un crecimiento espectacular en los últimos años, que hace necesario una ampliación a corto plazo.

Asimismo, sería necesario apoyar nuevas iniciativas de plataformas logísticas como la que se desarrolla en los municipios de Marchamalo y Guadalajara (Puerta Centro), que se sitúa entre la CM-101 y la R-2 al Oeste de Guadalajara y con una superficie de 220 Ha.

3.2.3. Aeropuerto

Si bien el aeropuerto Madrid-Barajas Adolfo Suárez queda fuera de la zona objeto de estudio, el mismo ha constituido y lo sigue siendo actualmente, una de las infraestructuras que más ha contribuido a dinamizar y vertebrar el desarrollo de la zona.

El aeropuerto completa las infraestructuras logísticas existentes en la zona del Corredor del Henares, que se caracterizan por la sinergia producida entre los diversos modos de transporte (aéreo, ferroviario y por carretera), que favorecen el transporte intermodal de

mercancías y del que se benefician las plataformas logísticas radicadas en el Corredor del Henares y su zona de influencia.

3.3. Infraestructuras de centros de transporte y logística

El Corredor del Henares se ubica en el eje Madrid-Zaragoza-Barcelona, principal ámbito de paso de las mercancías que proceden de Europa, distribuyéndose después por el resto del país. Es una zona privilegiada para el desarrollo de las distintas actividades económicas, entre ellas las ligadas a la logística, lo que explica la existencia del puerto seco de Azuqueca de Henares o los trabajos, ya avanzados para instalar la futura Ciudad del Transporte en Marchamalo y Guadalajara o los estudios para implantar un puerto seco en Yunquera de Henares. A todo ello hay que añadir la cercanía al aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez, la autopista radial R-2, como autovía de peaje de acceso a Madrid, sin olvidarnos de las comunicaciones transversales del Corredor.

La importancia de esta zona es fundamental, ya que se constituye como el principal enclave logístico del centro peninsular. En este sentido, a continuación se describe la situación de las principales infraestructuras logísticas del Corredor del Henares y su zona de influencia:

3.3.1. Gran Europa-Cabanillas

Parque logístico con un total de 37.879 m² de superficie alquilable, ubicado en Cabanillas del Campo, municipio que se integra en el Corredor del Henares, el núcleo logístico más importante de España. El parque industrial se encuentra junto a la A-2 y con un acceso directo a la radial R-2, que une Madrid-Zaragoza-Barcelona-Francia.

Está dotado de modernas y eficientes instalaciones logísticas, construidas bajo exigentes estándares en materias de calidad constructiva, funcionalidad y seguridad para los usuarios.

Características:

- Año de construcción: 2005
- 37.879 m^2 (dividido en tres módulos independientes)
- Acceso por 3 rutas internacionales
- 38 muelles de carga

3.3.2. Gran Europa-Azuqueca

Plataforma logística compuesta por tres áreas funcionales:

- Zona de actividades logísticas (ZAL) Azuqueca-A2
- Puerto seco de Azuqueca de Henares
- Plataforma logística intermodal Alovera-A2

Sus infraestructuras están diseñadas y construidas para tráficos pesados y distintos modos de transporte. Está dotada de servicios de valor añadido para personas, vehículos y mercancías.

La integración de la zona de actividad logística con el puerto seco y la plataforma intermodal permite a los operadores la gestión de logística intermodal marítimo-terrestre y ferrocarril-carretera.

Ubicación: situado en el km. 43 de la autovía A-2 (Madrid-Zaragoza-Barcelona-Francia).
Comunicaciones:

- Carretera:
  - Acceso directo a la autovía A-2 (salida 43).
  - Conexión, por N-320, con autovía A-1 (Madrid-Irún-Francia) y con la estación del AVE de Guadalajara.
  - Conexión por la autopista R-2, Madrid-Guadalajara (salida 33).
  - Conexión a red de autovías y autopistas radiales de Madrid, a través de M-40, M-45 y M-50.
- Ferrocarril:
  - Acceso directo a la línea de ferrocarril Madrid-Zaragoza-Barcelona, a través del puerto seco Azuqueca de Henares.
- Marítimo:
  - Conexión ferroviaria con puertos marítimos (Barcelona, Bilbao, Valencia, Santander…) a través del puerto seco Azuqueca de Henares.
- Aéreo:
  - Proximidad al aeropuerto Madrid-Barajas Adolfo Suárez (centro de carga aérea).

En concreto el puerto seco de Azuqueca de Henares es una infraestructura ferroviaria privada, que funciona como terminal marítima interior, posibilitando la llegada de mercancías procedentes de los puertos marítimos al centro de la península y su distribución

a las distintas áreas geográficas de producción y consumo. Igualmente posibilita el transporte ferroviario de las mercancías desde la zona centro hasta los puertos marítimos. Esta infraestructura permite potenciar las actividades importación/exportación de las empresas del entorno, aprovechando el "punto de ruptura" de la cadena de transporte y el cambio modal para la realización de tareas de valor añadido.

3.3.3. Puerta Centro-Ciudad del transporte

Puerta Centro-Ciudad del Transporte**,** ubicada entre los municipios de Marchamalo y Guadalajara, propone un nuevo espacio de 2,2 millones de m^2 con todas las infraestructuras y servicios necesarios para convertirse en una de las principales plataformas logísticas intermodales de la Península Ibérica.

Puerta Centro está llamado a ser un importante revulsivo para la utilización del transporte de mercancías por ferrocarril desde y hacia los puertos marítimos peninsulares y Madrid y otras áreas del centro peninsular porque, al estar situada fuera de la corona de cercanías de la capital de España, no va a sufrir las restricciones de tráfico ferroviario de viajeros. Esto implica un destacable ahorro de tiempo y coste, y una mayor garantía de puntualidad en las recepciones y expediciones de mercancías.

Además, su situación geográfica, en un entorno industrial y económico como es el Corredor del Henares, servirá, por un lado, como complemento a los puertos secos que ya operan en el centro peninsular y, por otro, para abarcar otras áreas que no tienen cubiertas sus necesidades por carencia de infraestructuras logísticas apoyadas en la intermodalidad.

Puerta Centro–Ciudad del Transporte está llamado a convertirse en el principal "puerto seco" con carácter HUB[3] del centro peninsular. De rango supra regional e internacional, tendrá capacidad para canalizar los principales flujos nacionales e internacionales de mercancías con origen y/o destino Madrid y su corona metropolitana, que incluye las ciudades de Guadalajara, Toledo, Segovia y Ávila. A su vez, Puerta Centro conformará uno de los principales centros de distribución regional y metropolitano del Corredor del Henares.

Este proyecto constituirá un robusto eslabón de diferentes cadenas logísticas entre Madrid y el Corredor del Henares, los principales puertos españoles (Barcelona, Valencia, Algeciras,

[3] El carácter HUB conlleva aspectos determinantes como la situación geográfica (buenos accesos terrestres y aéreos), multimodalidad nacional e internacional, calidad y rapidez en los servicios con costes competitivos, servicios de valor añadido como el mercado logístico, generación de economías de escala, estar ubicado en una zona de estabilidad económica y laboral, …

Bilbao, Málaga y Cádiz), las conexiones con Francia, Marruecos y Portugal y conexiones con otras grandes plataformas logísticas de España.

Puerta Centro–Ciudad del Transporte apuesta por la sostenibilidad, el respeto al medio natural y una adecuada integración paisajística, al respetar los arroyos existentes e integrarlos en la ordenación, de forma que evita los usos más duros de estas zonas sensibles. Además, realizará un uso energético eficiente mediante el empleo de energía solar, para lo cual aprovechará el gran potencial de las amplias y planas cubiertas de las instalaciones logísticas y de los estacionamientos de vehículos pesados.

A su vez**,** Puerta Centro–Ciudad del Transporte será dotada de las infraestructuras necesarias para el desarrollo de las actividades de los operadores y empresas instaladas.

Puerta Centro	Has.	%
Total Parques de Actividad	154,33	71,86%
Logística Intermodal	46,01	29,82%
Logística Industrial	67,76	43,91%
Empresarial, servicios, dotaciones y equipamientos	40,55	26,27%
Sistema general viario	37,22	17,33
Sistema de espacios libres	23,21	10,81
Total	**214,76**	**100%**

Su ubicación aúna una excelente accesibilidad tanto viaria como ferroviaria, a nivel local y territorial, con conexión directa con

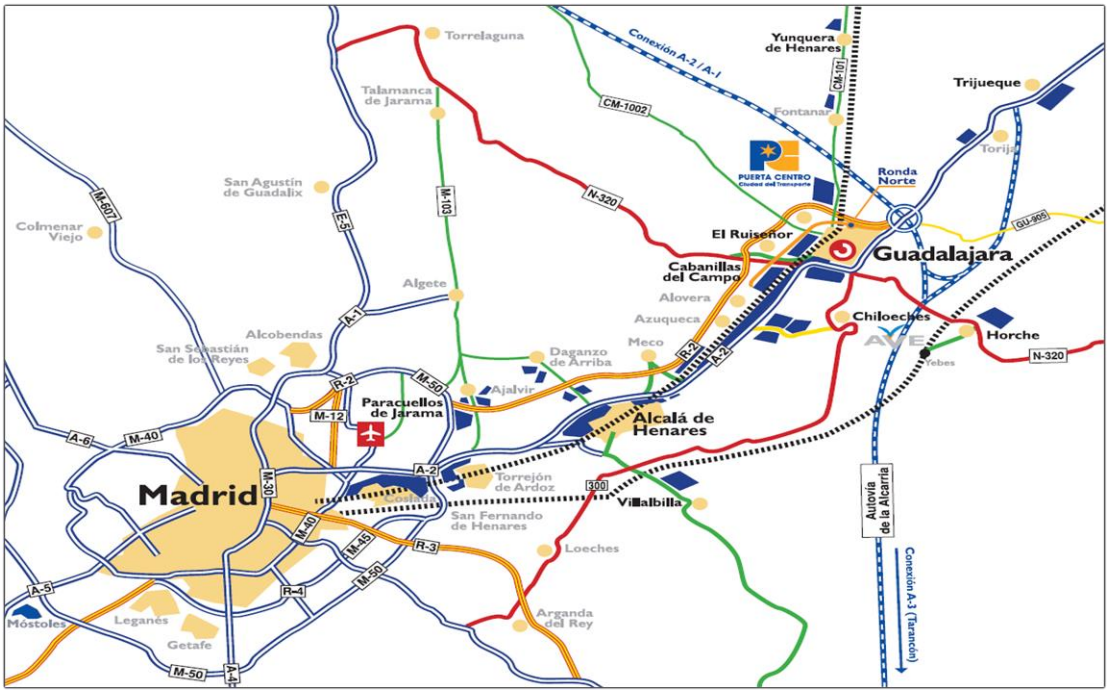
- Autopista R-2 que garantiza la accesibilidad territorial con conexión directa con la autovía A-2, el Corredor del Henares y Madrid.
- Carretera CM-101 que garantiza la accesibilidad local con el núcleo urbano de Guadalajara y con los enclaves industriales localizados entre esta carretera y el ferrocarril.
- Ferrocarril Madrid–Barcelona que garantiza una excelente accesibilidad ferroviaria a todos los niveles.

Es la accesibilidad ferroviaria la que dotará a Puerta Centro de su mayor activo, pues permitirá un rápido y fácil acceso al ferrocarril Madrid–Barcelona, forma parte del itinerario prioritario de la Red Transeuropea del Transporte Ferroviario de Mercancías en España, que une Algeciras con Madrid, Zaragoza, Barcelona y la frontera francesa.

A su vez se beneficiará de la mejora de la movilidad que posiblitarán las nuevas infraestructuras previstas en la zona.

Características**:**

- Ubicado en la salida 44 de la autopista R-2 (Madrid-Guadalajara).
- Acceso directo a N-320 y conexión con la autovía A-1 (Madrid-Irún-Francia) y la autovía A-2 (Madrid-Zaragoza-Barcelona).
- Enlace por A-2 con autovía de la Alcarria: conexión con A-3 (Madrid-Valencia) A-40 (autovía Castilla-La Mancha) y con A-4 (Madrid-Andalucía) y A-5 (Madrid-Portugal).
- Acceso directo a la nueva CM-1008 (enlace Azuqueca-Alovera-Cabanillas-Fontanar-Yunquera de Henares).
- Conexión con la red de autovías y autopistas radiales de Madrid a través de M-40, M-45 y M-50.
- Estación AVE (Madrid-Guadalajara-Zaragoza-Barcelona). Cercanía al puerto seco de Azuqueca Henares.
- Proximidad al aeropuerto Madrid-Barajas Adolfo Suárez.



3.4. Infraestructuras de innovación o del conocimiento

Las infraestructuras científicas y de formación superior que se encuentran radicadas en el Corredor del Henares son el Campus de Guadalajara de la Universidad de Alcalá de Henares, el Centro de Europeo de Empresas e Innovación (CEEI Guadalajara), el Centro de Investigación Apícola y Agroambiental de Marchamalo (CIAPA) dependiente de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural a través del Instituto Regional de Investigación y Desarrollo Agroalimentario y Forestal (IRIAF), las instalaciones del Parque Científico y Tecnológico de Castilla-La Mancha en Guadalajara y el Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes (CI3).

3.4.1. Campus de Guadalajara de la Universidad de Alcalá de Henares

La Universidad de Alcalá de Henares es la única de nuestro país que trasciende las fronteras entre comunidades autónomas, ya que tiene presencia en la Comunidad de Madrid y en la de Castilla-La Mancha.

Actualmente se estructura en tres grandes unidades físicas:

a. El Campus Ciudad o Histórico, ubicado en el casco urbano de Alcalá de Henares.
b. El Campus Científico Tecnológico, o campus externo, situado en la carretera de Alcalá a Meco.
c. El Campus Universitario de Guadalajara.

Las infraestructuras que dan asistencia docente y de administración y servicios en este último campus, no se localizan en un lugar único. En el entorno de Las Cristinas se encuentran la Facultad de Educación, el Paraninfo (antigua Iglesia de los Remedios), y el edificio provisional modular. En ubicación diferente se encuentra el edificio multidepartamental. Todo lo anterior supone una superficie aproximada de 31.000 m^2.

Se cuenta también con el Hospital Universitario y fuera de la ciudad los edificios situados en Pastrana y Sigüenza.

El grado actual de ocupación de los edificios es cercano al 90% de su capacidad total, con una población superior a las 3.500 personas, entre estudiantes, docentes y personal de administración y servicios.

Desde el punto de vista de la financiación pública, lo hace a través de la transferencia nominativa que recibe de los presupuestos generales anuales de la Comunidad de Madrid, y la aportación histórica de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha a través de sus presupuestos generales, mediante contratos-programa o bien a través de convenios específicos.

Actualmente, la Consejería de Educación, Cultura y Deportes está negociando la firma de un nuevo contrato programa.

Las titulaciones que actualmente se imparten en el Campus de Guadalajara son:

- Grado en Administración y Dirección de Empresas.
- Grado en Ciencia y Tecnología de la Edificación.
- Grado en Comunicación Audiovisual.
- Grado en Enfermería.
- Grado en Lenguas Modernas y Traducción.
- Grado en Magisterio y Educación Infantil.
- Grado en Magisterio de Educación Primaria.
- Grado en Magisterio de Educación Primaria Bilingüe.
- Grado en Turismo.
- Doble Grado en Magisterio de Educación Infantil y Educación Primaria.
- Doble Grado en Turismo y Administración y Dirección de Empresas.
- Grado en Medicina (Hospital).
- Máster de Gestión Integral en el Patrimonio Arquitectónico.
- Máster de Formación del Profesorado de ESO, Bachillerato, Formación Profesional y Enseñanza de Idiomas.

Por otra parte, existe un **Proyecto del nuevo Campus Universitario de Guadalajara.** La edificación del nuevo campus se presenta como respuesta a una mayor necesidad de espacio, y a una localización unificada de las infraestructuras docentes y de administración. Todo ello con la mirada puesta en el futuro y en el marco de las líneas estratégicas de la Universidad de Alcalá de Henares en el Campus de Guadalajara.

El proyecto arquitectónico del nuevo campus responde a un concepto unitario, integrado, concebido como un conjunto único desde el punto de vista funcional y de imagen y localizado en un único entorno, la zona de Las Cristinas.

Dará respuesta a todas las titulaciones actuales en un entorno compacto y permitirá la ampliación del número de titulaciones y actividades de investigación en el futuro.

Para la determinación de las necesidades que se considera debe cubrir el nuevo campus se ha tomado como punto de partida un número de alumnos acorde con la situación actual

sobre la que se ha extrapolado la evolución previsible para la población universitaria en esta nueva ubicación, un total de 5.000 usuarios. Es decir, 1.500 más que los actuales.

La superficie total aproximada para dar respuesta a estos fines, es según el programa de necesidades desarrollado de unos 39.000 m^2; 8.000 más que los actuales.

Se contempla la rehabilitación del edificio del antiguo colegio de Las Cristinas, la construcción de un nuevo aulario y un nuevo edificio de servicios comunes, junto con la reestructuración de los espacios docentes actuales, y las zonas de urbanización y conexión entre las nuevas instalaciones.

El presupuesto total del proyecto es de 50 millones de euros con un plazo estimado de ejecución de 4 años.

3.4.2. Fundación Centro Europeo de Empresas e Innovación de Guadalajara (CEEI Guadalajara)

El CEEI es una organización de ámbito provincial con proyección europea, constituida como fundación sin ánimo de lucro, creada gracias a la cooperación entre el sector público y el privado. Su objetivo principal es impulsar la creación de nuevas empresas, en especial con proyectos de carácter innovador y diversificador, así como fomentar nuevas líneas de actividad en las empresas existentes y apoyar a los emprendedores en el proceso de puesta en marcha de su proyecto.

Actualmente cuenta en sus instalaciones con más de 50 empresas instaladas en su vivero y zonas coworking, llegando a la cifra anual de 500 emprendedores asesorados y 2.000 personas pasan cada año por sus actividades formativas y programas de emprendimiento e innovación. De igual forman desarrollan acciones con estudiantes de formación profesional y universitaria, acogiendo en su centro proyectos en incubación.

3.4.3. Parque Científico y Tecnológico de Castilla-La Mancha

Se trata de un espacio físico diseñado para alentar la formación y el crecimiento de empresas con implicación directa y continuada en actividades de I+D+i. Su objeto principal es contribuir al aprovechamiento de la ciencia en el tejido productivo y social, apoyando que las empresas participen de forma conjunta con organismos de investigación regionales en proyectos que fomenten la mejora de la competitividad y el empleo.

Actualmente tiene activas dos sedes, una en Albacete y otra en Guadalajara. Esta última cuenta como servicios generales, con salas comunes y específicas equipadas para formación o instalación de empresas y laboratorios. Da servicios específicos de apoyo a

desarrollo de proyectos de I+D+i y asesoramiento tecnológico, así como ayuda a la búsqueda de financiación y gestión de proyectos de cooperación universidad-empresa.

3.4.4. Centro de Investigación Apícola y Agroambiental de Marchamalo

Comenzó su funcionamiento en el año 2004 y actualmente se encuentra adscrito al Instituto Regional de Investigación y Desarrollo Agroalimentario y Forestal (IRIAF). Ocupa parte de las instalaciones del antiguo Centro de Capacitación y Experimentación Agraria ubicado en el municipio de Marchamalo.

Consta de 4 departamentos:

- Centro apícola regional. Desarrolla líneas de investigación en coordinación con las necesidades del sector apícola, tratando de resolver los problemas patológicos más comunes del sector y dando también respuesta a objetivos medioambientales y de seguridad alimentaria. Presta también servicios de diagnóstico de enfermedades y de caracterización de las mieles a apicultores nacionales y regionales, en especial a los acogidos a la denominación de origen "Miel de la Alcarria". Participa activamente en proyectos de investigación regionales, nacionales y europeos.
- Centro de experimentación agraria. Cuenta con una finca de 60 ha destinada a cultivos y ensayos de diferentes especies como plantas aromáticas, culinarias y medicinales, junto a ensayos sobre el cultivo del pistachero.
- Departamento de serología. Se encarga principalmente de la recepción, manipulación y envío de muestras al Laboratorio Regional Pecuario de Cuenca, para llevar a cabo el diagnóstico de las enfermedades objeto de los programas sanitarios oficiales recogidos dentro del programa de Campaña de Saneamiento Ganadero.
- Departamento de razas autóctonas en peligro de extinción. A cargo de la recuperación, conservación y potenciación de determinadas razas ganaderas de la provincia de Guadalajara.

3.4.5. Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes (CI3)

El Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes es una fundación, promovida como patronos por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, la Universidad de Alcalá de Henares y la empresa Ferrovial. Se trata de una entidad del sector público empresarial, constituida el 22 de abril de 2010 y declarada de interés general y sin ánimo de lucro con los objetivos de aportar ideas e innovaciones tanto para uso de la empresa Ferrovial, como para promover la investigación en el seno de la Universidad de Alcalá de Henares y la

realización de proyectos piloto de innovación de interés regional para Castilla-La Mancha, involucrando también otras iniciativas empresariales regionales.

Realiza asimismo actividades de difusión y comunicación a los ciudadanos sobre las posibilidades y servicios que proporcionan las infraestructuras inteligentes.

Tiene su sede en Guadalajara en el edificio provisional del Parque Científico y Tecnológico.

3.5. Infraestructura eléctrica y gasista

A continuación se expone a grandes rasgos la red de infraestructura eléctrica y gasista existente y las posibilidades para dar soporte a la implantación de mayor tejido empresarial en el Corredor del Henares y su zona de influencia, incorporando las principales inversiones previstas hasta 2020 por las empresas distribuidoras de energía eléctrica y gas.

3.5.1. Infraestructura Eléctrica

3.5.1.1. Situación actual

En el ámbito territorial analizado la distribución de energía eléctrica se lleva a cabo por Iberdrola Distribución Eléctrica y Unión Fenosa Distribución, que proporcionan el suministro a los distintos municipios en sus respectivas zonas, resultando mayoritaria la presencia de Iberdrola Distribución.

Por lo que respecta a **Iberdrola Distribución**, en general cuenta con las infraestructuras necesarias para ejercer la distribución de energía eléctrica de forma desahogada, por lo que tiene la disponibilidad de energía necesaria que permitirá el establecimiento de actividad adicional en suelo industrial. Además, dispone de un plan de actuación de cara a mejorar y ampliar la capacidad de futuras peticiones y plantea una solución global para todo el Corredor del Henares, en el hipotético caso de estar todos los sectores desarrollados. En este sentido tiene prevista la ejecución de las siguientes actuaciones:

- La puesta en servicio del cierre en 132 kV de los sistemas de Fuentes de la Alcarria-Torija-Guadalajara, la ampliación de la subestación de Cabanillas y la construcción de la subestación de Villanueva de la Torre resultarán muy beneficiosas para la zona.
- Los refuerzos necesarios en el escenario futuro de que llegaran a desarrollarse todos los sectores y los POM de los municipios previstos serían:

- Nueva inyección desde la red de transporte ampliando la transformación 400/132 kV de la subestación transformadora (ST) Fuentes de la Alcarria, mediante la instalación de una segunda unidad transformadora.
- Cuarto circuito 132 kV Meco–Guadalajara
- Nueva inyección al sistema de 132/66 kV para cubrir una demanda de 160 MVA mediante la construcción de la nueva ST Alarilla 132/66 kV y la ampliación de potencia de transformación 132/66 kV en la ST Guadalajara, mediante la sustitución de los transformadores actuales por otros de 80 MVA.
- Tres nuevas subestaciones 132/20 kV (Villanueva de la Torre, Ciudad del Transporte y Tórtola).

Por su parte, **Unión Fenosa Distribución** en su plan de actuación para la zona analizada pone de manifiesto que dispone de capacidad para absorber futuros crecimientos de demanda.

En el mismo diferencia tres tipos de actuaciones atendiendo a la infraestructura que es necesaria poner en servicio para alimentar las nuevas demandas:

- Conexión a líneas MT existentes
- Instalación de nuevas posiciones en subestación AT/MT y construcción de nuevas líneas MT
- Ampliación de la transformación en subestación AT/MT, nuevas posiciones en subestación y construcción de nuevas líneas MT.

En este sentido, en su plan de actuación indica que podrán atenderse peticiones de nuevos suministros de hasta 200 kW (con la excepción del entorno de Chiloeches donde sería posible atender peticiones de 1 ó 2 MW, dependiendo de la zona en concreto) con inversiones mínimas por cuenta de terceros, y que se podrían atender demandas importantes de potencia en el entorno de Guadalajara capital, aunque conllevarían al menos la necesidad de habilitar nuevas posiciones en la subestación a cuenta de los demandantes.

3.5.1.2. Planes de inversiones futuras

En el plan de inversiones 2018-2020 de **Iberdrola Distribución**, destacan las siguientes inversiones previstas en el ámbito territorial objeto del estudio:

INVERSIONES IBERDROLA DISTRIBUCIÓN	Año finalización previsto	Miles euros
Ampliación del parque de 132 Kv de la subestación transformadora (ST) Guadalajara para la conexión del doble circuito que llega desde la ST Fuentes de la Alcarria y la modificación de su topología.	2018	3.081
Nueva línea aéreo-subterráneo de conductor dúplex entre las subestaciones transformadoras (ST) Torija y Guadalajara.	2018	927
Pequeñas actuaciones en municipios del Corredor del Henares y zona de influencia	2017 2018-2020	363 442
TOTAL INVERSIÓN IBERDROLA DISTRIBUCIÓN		**4.813**

En cuanto a los planes de inversión de **Unión Fenosa Distribución** las actuaciones más reseñables en el ámbito territorial objeto del estudio, son las siguientes:

INVERSIONES UNIÓN FENOSA DISTRIBUCIÓN	Año finalización previsto	Miles euros
Ampliación subestación 45/15Kv 15MVA Alcohete (municipio de Yebes).	2017	900
Nueva línea 132 Kv Fuente de la Niña-Fuente de la Alcarria (incluyendo la adecuación de posiciones en ambas ST.	2018	4.190
TOTAL INVERSIÓN UNIÓN FENOSA DISTRIBUCIÓN		**5.090**

3.5.2. Infraestructura Gasista

3.5.2.1. Situación actual

En lo que respecta a la posibilidad de disponer de suministro de gas natural líquido para el establecimiento de empresas que lo pudieran necesitar, es de destacar que en la zona se cuenta con gasoductos de transporte y distribución en alta presión por lo que la gasificación mediante gasoducto de todos los municipios incluidos en el ámbito territorial del plan presenta unas perspectivas inmejorables. La distribución se lleva a cabo por Gas Natural Castilla-La Mancha y Redexis Gas

Al margen de las posibilidades que ofrece la infraestructura indicada, sería posible acometer la gasificación de los municipios en los que todavía no exista distribución de este combustible mediante el establecimiento de plantas de gasificación de gas natural licuado (GNL), solución que, por otra parte, viene prodigándose últimamente en muchos municipios.

La situación particular de los municipios incluidos en el ámbito territorial del plan es la siguiente:

- Se dispone de red de distribución de gas natural licuado en los siguientes municipios:
  - Alovera
  - Azuqueca de Henares
  - Cabanillas del Campo
  - Chiloeches
  - Guadalajara
  - Marchamalo
  - Yunquera de Henares
- Se dispone de red de distribución de gas licuado del petróleo en los siguientes municipios:
  - Quer
  - Torija
  - Tórtola de Henares
  - Villanueva de la Torre

No obstante, las redes de estos municipios serían aptas para su transformación a gas natural licuado.

En el plano que se representa a continuación, se recogen las redes existentes de gas natural en la zona objeto de estudio. En el mismo se reflejan:

- Municipios con red de distribución de Gas Natural Castilla-La Mancha (en gris).
- Municipios con red de distribución de Redexis gas Distribución (en azul).
- Red de transporte Enagas (en verde).
- Red de alta presión A (APA) de Gas Natural Castilla-La Mancha (en rojo-naranja).

La relación de polígonos industriales del Corredor con disponibilidad de gas natural y su presión actual es la siguiente:

MUNICIPIO	DENOMINACION	APA	MPB	MPA
AZUQUECA DE HENARES	MIRALCAMPO	X		
	AIDA		X	
	COMENDADOR	NO		
	GARONA	NO		
	RODANO		X	
	SENA		X	
ALOVERA	GRAN EUROPA ZAL ALOVERA A-2		X	
	POLIG IND ALOVERA	NO		

	POLIG IND LA BALLESTERA		SI	
	POLIG IND LOS PICONES	X		
CABANILLAS	SI 20		X	
	POLIG LA QUINTA		X	
	POLIG CANTOS BLANCOS		X	
CHILOECHES	POLIG IND LA VEGA	X	X	
	ALBOLLEQUE		X	
MARCHAMALO / GUADALAJARA	POLIG DEL HENARES	X	X	
	CIUDAD DEL TRANSPORTE	FUTURO		
GUADALAJARA	POLIG DEL BALCONCILLO	X	X	
	SPP 10-11-12		X	
	EL RUISEÑOR		X	
YUNQUERA DE HENARES	AVDA ISLAS FILIPINAS			X

APA: alta presión aplicada- MPA: media presión A- MPB: media presión B

3.5.2.2. Planes de inversiones futuras

En los planes de Gas Natural Castilla-La Mancha y Redexis Gas se encuentra acometer la gasificación con gas natural de Torija, Tórtola de Henares y Fontanar, aunque no en el próximo trienio.

Al margen de ello, las inversiones previstas para el periodo 2017-2020 por las empresas distribuidoras de gas que operan en la zona (en miles de €) son:

MUNICIPIO	2017	2018-2020	TOTAL
ALOVERA	30	90	120
AZUQUECA DE HENARES	126	380	506
CABANILLAS DEL CAMPO	29	90	119
CHILOECHES	58	175	233
GUADALAJARA	207	620	827
MARCHAMALO	12	36	48
YUNQUERA DE HENARES	41	122	163
QUER	4,7	72,4	77,1
VILLANUEVA DE LA TORRE	12,2	554,8	567
TRIJUEQUE	1,3	43	44,3
Total	**521,2**	**2183,2**	**2704,4**

3.6. Suelo Industrial

El desarrollo económico de la provincia de Guadalajara se vertebra a lo largo del Corredor del Henares. Esta zona industrial se extiende por el recorrido de la Nacional II conectando los polígonos industriales de Guadalajara, Cabanillas del Campo, Alovera y Azuqueca de Henares con los de la Comunidad de Madrid.

El Corredor del Henares ha devenido en una de las áreas económicas de más desarrollo en España. Tal es así que el grado de ocupación de sus polígonos industriales en Guadalajara, Azuqueca de Henares, Cabanillas del Campo o Alovera obliga a estos municipios y a los de las zonas de influencia a preparar el futuro dotando de nuevo suelo industrial a sus términos municipales.

En este sentido, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha se ha dotado de una herramienta ***"El Mapa de Suelo Industrial"*** (en adelante MSI), que permite conocer de una forma rápida y sencilla la situación actual del suelo industrial disponible en el extenso territorio de la región, resultando indispensable en la planificación de la política regional en materia de suelo industrial.

Se ha realizado sobre un Sistema de Información Geográfica (SIG), lo que permite obtener un conocimiento exacto de la situación de las parcelas en el ámbito regional, así como sus datos urbanísticos más relevantes: usos permitidos y prohibidos, superficie, edificabilidad, ocupación, retranqueos,… Se utiliza a través de un **visor cartográfico** (**http://visores.castillalamancha.es/suelo_industrial/**), al que se accede desde la propia web de la Consejería de Fomento, garantizando así la transparencia urbanística promulgada por el Decreto 235/2010, de 30/11/2010, *de Regulación de Competencias y de Fomento de la Transparencia Urbanística de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.*

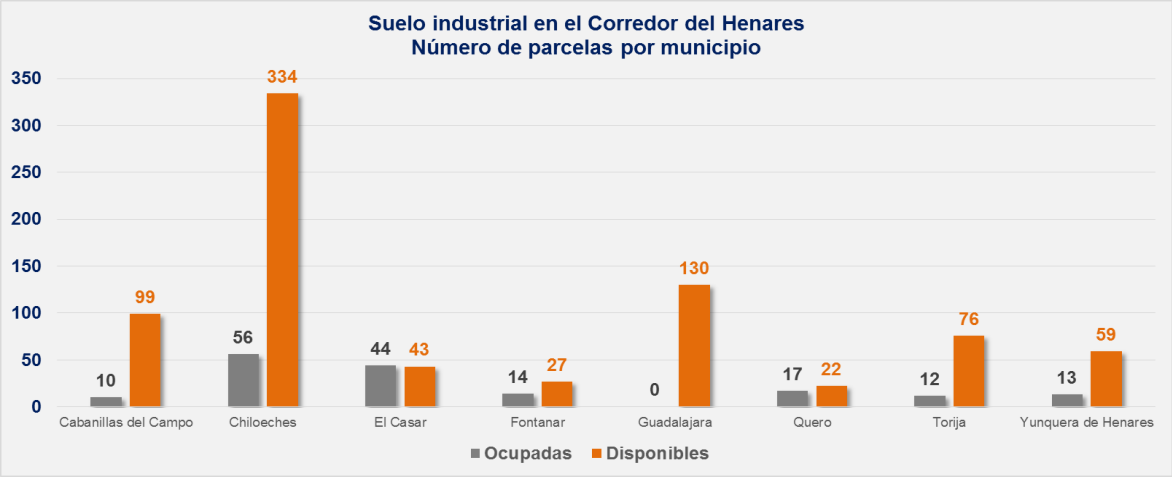
En la actualidad, el mapa del suelo industrial sólo dispone de información de 8 municipios de los 21 objeto de análisis y que corresponde a la última actualización de 2012, si bien a lo largo de 2017 se está llevando a cabo el proceso de actualización para todo el ámbito regional.

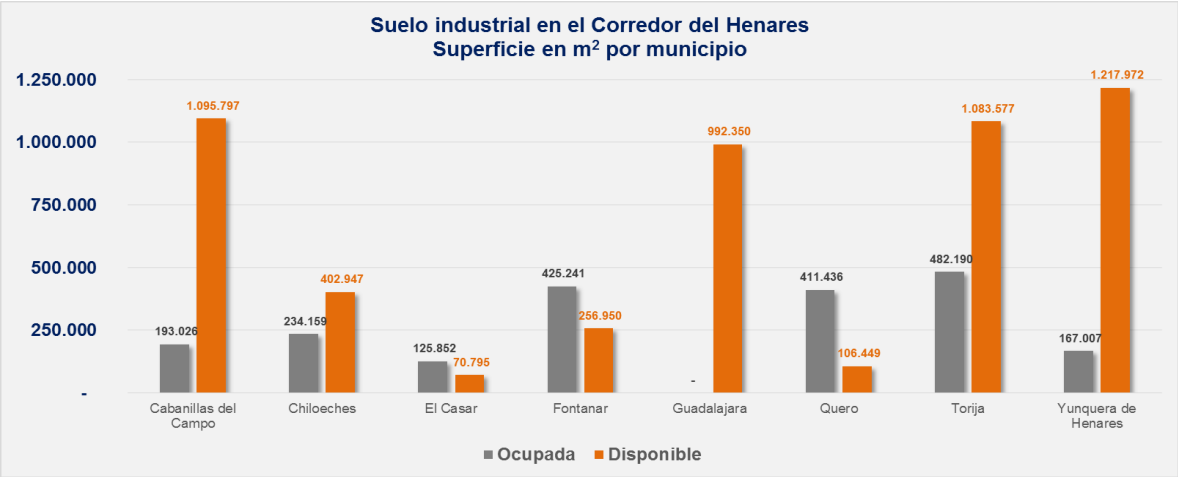
Los criterios seguidos para la inclusión de los municipios que actualmente tienen ámbitos recogidos en el MSI fueron los siguientes:

- contar con ordenación detallada aprobada definitivamente.
- tener la parcelación adecuadamente inscrita en Catastro.
- estar situados en las principales vías de comunicación.
- tener una superficie mayor de 50 ha.
- disponer de una cantidad significativa de suelo vacante para ofertar.

Bajo estos criterios, de los 21 municipios incluidos en el ámbito del estudio, 8 de ellos (Cabanillas del Campo, El Casar, Chiloeches, Fontanar, Guadalajara, Quer, Torija y Yunquera de Henares) tienen ámbitos incluidos en la primera versión del MSI (2012), con un total de 25 ámbitos.

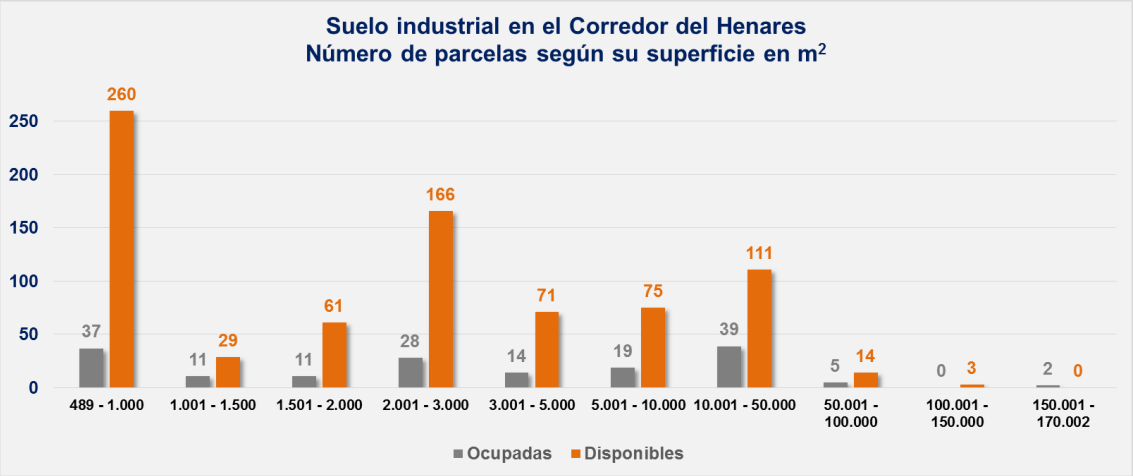
En las siguientes gráficas, se resumen los datos de m^2 de suelo industrial disponible y de número de parcelas por cada uno de los 8 municipios de la Estrategia de Impulso Industrial para el Corredor del Henares actualmente incluidos en el MSI (2012):





	Nº de parcelas			Superficie m^2		
	Ocupadas	Disponibles	Total	Ocupadas	Disponibles	Total
Cabanillas del Campo	10	99	109	193.026	1.095.797	1.288.823
Chiloeches	56	334	390	234.159	402.947	637.106
El Casar	44	43	87	125.852	70.795	196.647
Fontanar	14	27	41	425.241	256.950	682.191
Guadalajara (1)	0	130	130	-	992.350	992.350
Quero	17	22	39	411.436	106.449	517.885
Torija	12	76	88	482.190	1.083.577	1.565.767
Yunquera de Henares	13	59	72	167.007	1.217.972	1.384.979
Totales-→	166	790	956	2.038.911	5.226.837	7.265.748

El conjunto de estos 8 municipios, arrojan los siguientes datos de parcelas disponibles según su superficie:



Superficie / Parcelas	Ocupadas	Disponibles	Total
489 - 1.000	37	260	297
1.001 - 1.500	11	29	40
1.501 - 2.000	11	61	72
2.001 - 3.000	28	166	194
3.001 - 5.000	14	71	85
5.001 - 10.000	19	75	94
10.001 - 50.000	39	111	150
50.001 - 100.000	5	14	19
100.001 - 150.000	0	3	3
150.001 - 170.002	2	0	2
Total -->	166	790	956

Durante el año 2017, en la actualización que se está llevando a cabo del MSI, se tiene previsto incluir nuevos ámbitos de suelo industrial, así como la actualización de los datos de todos los que ya figuraban en el MSI 2012.

Además de la inclusión de nuevos ámbitos de suelo industrial en municipios ya incluidos en el MSI 2012, se está trabajando sobre nuevos ámbitos en municipios como Alovera, Azuqueca de Henares y Marchamalo, que hasta la fecha no tienen representación en el MSI de Castilla-La Mancha.

(1)Suelo en el Municipio de Guadalajara

a. Polígono El Ruiseñor (incluida zona verde)

GUADALAJARA	Superficie (m^2)	Parcelas
SECTOR SNP AMPLIACIÓN DEL RUISEÑOR	**824.533**	**92**
ZONA INDUSTRIAL	452.307	38
ZONA PARQUE TECNOLÓGICO	238.127	40
ZONA TERCIARIA Y COMERCIAL	26.373	13
ZONA VERDE	107.746	1
SECTOR SP PP 40 (El Ruiseñor)	**318.787**	**40**
ZONA INDUSTRIAL	208.394	21
ZONA TERCIARIA Y COMERCIAL	67.149	18
ZONA VERDE	43.244	1
TOTAL	**1.143.340 m^2**	**132**

b. Suelo de uso terciario

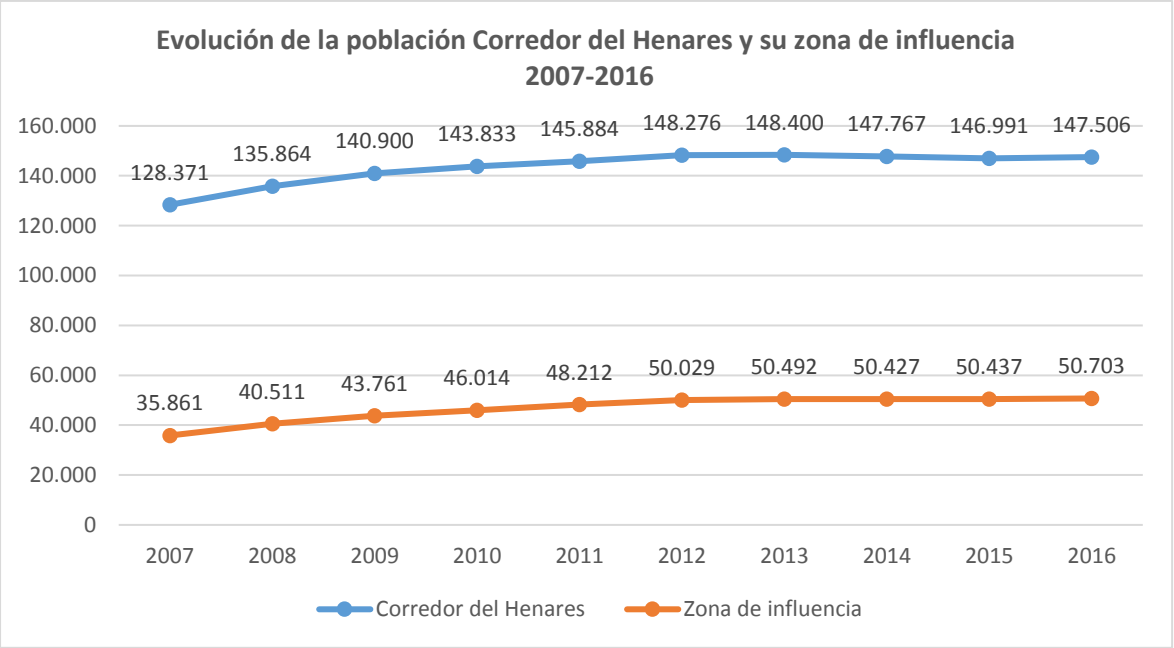
En el municipio de Guadalajara se reconocen los siguientes Sectores de Suelo Urbanizable con Ordenación Detallada de **Uso Global TERCIARIO** y Ordenanza de aplicación "*O.11. Usos Especiales*" a desarrollar entre el Primer y Segundo cuatrienio del PGOU de Guadalajara.

Borde Autovía A2	Superficie edificable m^2c
SP pp 09	99.361,80 m^2c
SP pp 10	225.223,00 m^2c
SP pp 11	163.555,00 m^2c
SP pp 12	249.700,00 m^2c
SP pp 13	148.928,00 m^2c
TOTAL	**886.767,80 m^2c**

4. Población

4.1. Dinámica poblacional

A 31 de diciembre de 2016, el eje central del Corredor del Henares cuenta con un total de 147.506 habitantes y su zona de influencia con 50.703 habitantes. Ambas zonas aglutinan el 78,4% de la población de la provincia de Guadalajara y cerca del 10% del total de la población de la región con un total de 198.209 habitantes.



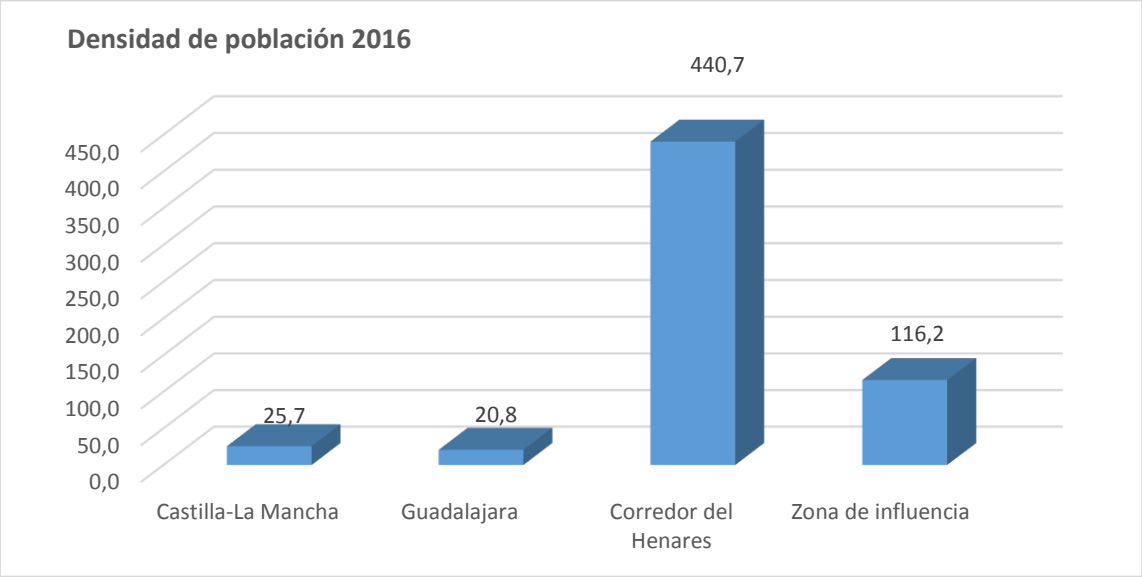
Fuente: Padrón municipal (elaboración propia)

Desde 2007 ambas zonas han mantenido una tendencia creciente en población, que se desacelera ligeramente en 2014, si bien vuelve a repuntar en 2016. En este sentido, la población en el periodo analizado ha tenido un crecimiento neto de 33.977 personas, es decir el 20,7% en términos relativos, representando el 52,3% del crecimiento total de la población regional para el mismo periodo. El crecimiento de la población regional en términos relativos en el periodo fue tan solo del 3,3%. En definitiva, el Corredor del Henares y su zona de influencia han experimentado un crecimiento en población mucho más dinámico que el resto del territorio regional.

MUNICIPIO	2007	2016	%	VARIACIÓN 2007-2016	
				ABSOLUTA	RELATIVA
Alovera	9.184	12.407	6,3	3.223	35,1
Azuqueca de Henares	28.155	34.703	17,5	6.548	23,3
Cabanillas del Campo	8.258	9.794	4,9	1.536	18,6
Guadalajara	77.925	83.633	42,2	5.708	7,3
Marchamalo	4.849	6.969	3,5	2.120	43,7
Total Corredor del Henares	**128.371**	**147.506**	**74,4**	**19.135**	**14,9**
Casar (El)	8.581	11.601	5,9	3.020	35,2
Chiloeches	2.297	3.305	1,7	1.008	43,9
Fontanar	1.626	2.328	1,2	702	43,2
Galápagos	1.584	2.395	1,2	811	51,2
Horche	2.094	2.540	1,3	446	21,3
Pioz	1.630	3.471	1,8	1.841	112,9
Pozo de Guadalajara	1.116	1.249	0,6	133	11,9
Quer	612	748	0,4	136	22,2
Torija	806	1.373	0,7	567	70,3
Torrejón del Rey	3.987	5.160	2,6	1.173	29,4
Tórtola de Henares	657	986	0,5	329	50,1
Trijueque	1.320	1.211	0,6	- 109	- 8,3
Valdeaveruelo	849	1.066	0,5	217	25,6
Villanueva de la Torre	5.479	6.554	3,3	1.075	19,6
Yebes	302	2.881	1,5	2.579	854,0
Yunquera de Henares	2.921	3.835	1,9	914	31,3
Total zona de influencia	**35.861**	**50.703**	**25,6**	**14.842**	**41,4**
Total general	**164.232**	**198.209**	**100,0**	**33.977**	**20,7**

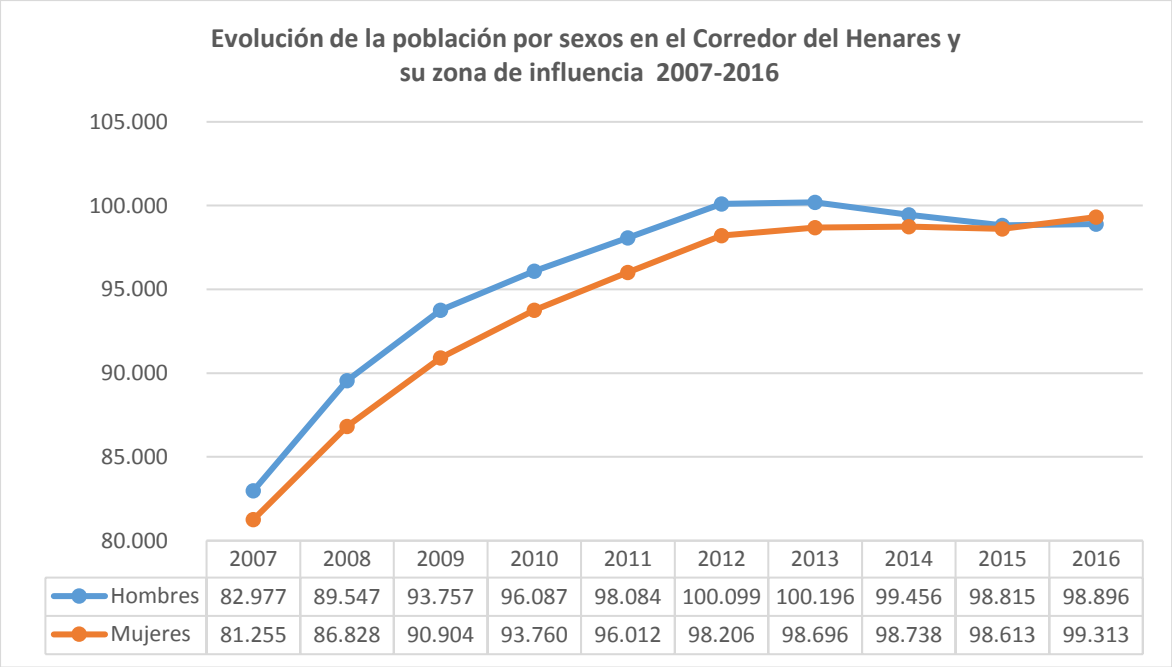
Fuente: Padrón municipal (elaboración propia)

Como puede apreciarse, los municipios analizados tienen muy poca población en valores absolutos, a excepción de Azuqueca de Henares y Guadalajara que aglutinan prácticamente el 60% de la población de la zona analizada. Las elevadas tasas de variación de población en términos relativos en algunos de los municipios objeto de análisis se han de tomar con precaución. Cualquier operación urbanística de importancia puede alterar notablemente las cifras, por lo que se deben tomar los datos como una muestra de la tendencia que presenta la zona analizada. Las buenas comunicaciones y cortas distancias, tanto con Madrid y Guadalajara así como con otras localidades, son factores determinantes para que numerosos habitantes hayan decidido establecer su residencia en alguno de los municipios analizados. Como puede apreciarse, son los municipios de menos población los que mayor crecimiento en términos relativos presentan, por lo que se están convirtiendo en zonas de nueva ocupación de viviendas para muchas familias.



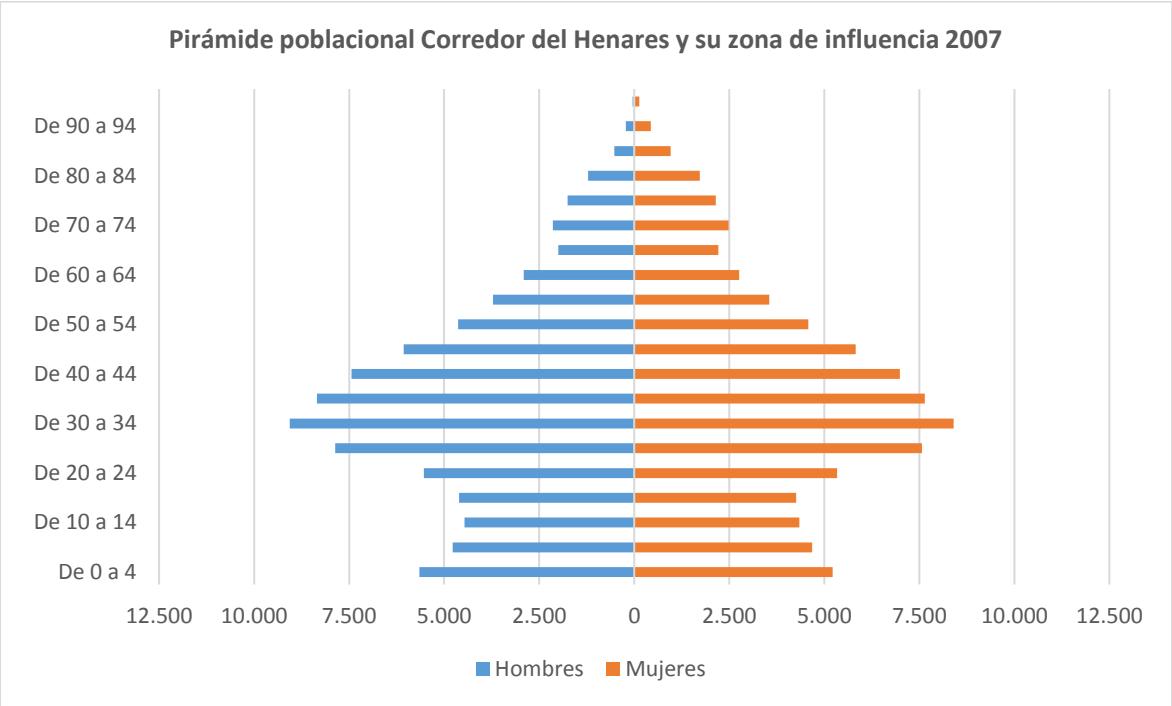
Tal y como se desprende del gráfico, la zona del Corredor del Henares posee una alta densidad poblacional de 440,7 habitantes por km^2 en 2016, frente a la media de la provincia y de la comunidad autónoma que se situaron en 20,8 y 25,7 habitantes por km^2, respectivamente. También la zona de influencia del Corredor del Henares posee un indicador superior a las medias provincial y regional, con 116,2 habitantes por km^2, y es también superior a la media nacional que asciende a 92 habitantes por km^2.

4.2. Estructura por sexo y edad

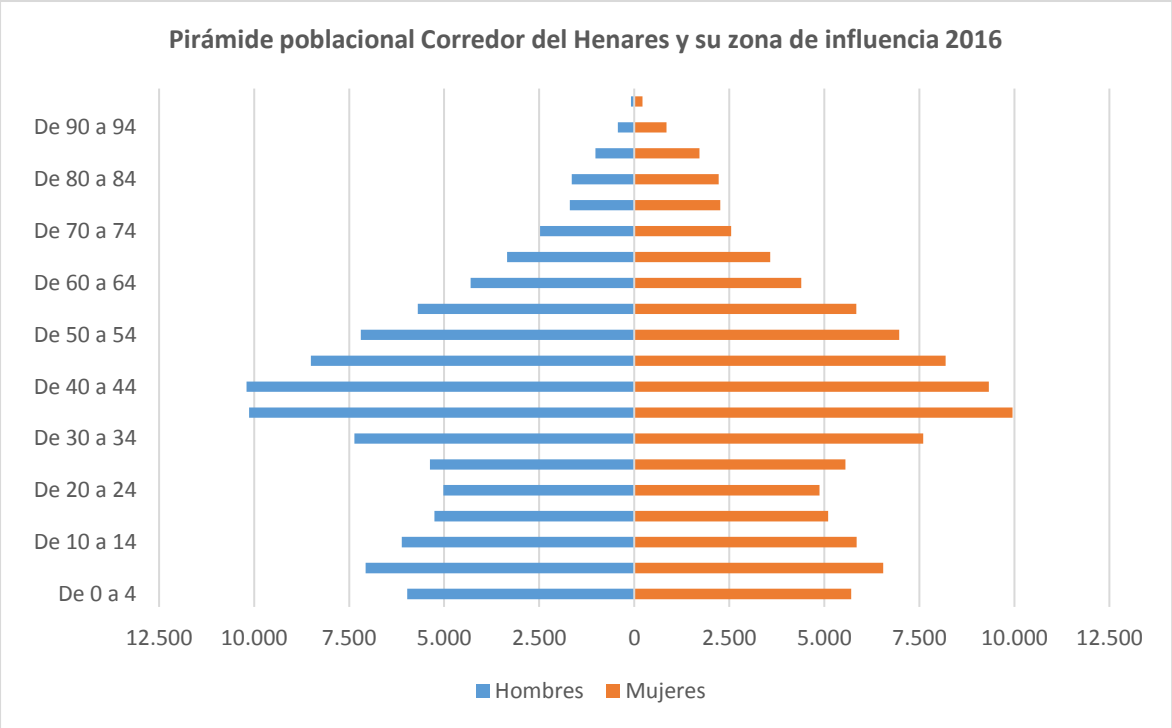


	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Hombres	82.977	89.547	93.757	96.087	98.084	100.099	100.196	99.456	98.815	98.896
Mujeres	81.255	86.828	90.904	93.760	96.012	98.206	98.696	98.738	98.613	99.313

Fuente: Padrón municipal (elaboración propia)



Fuente : Padrón municipal (elaboración propia)

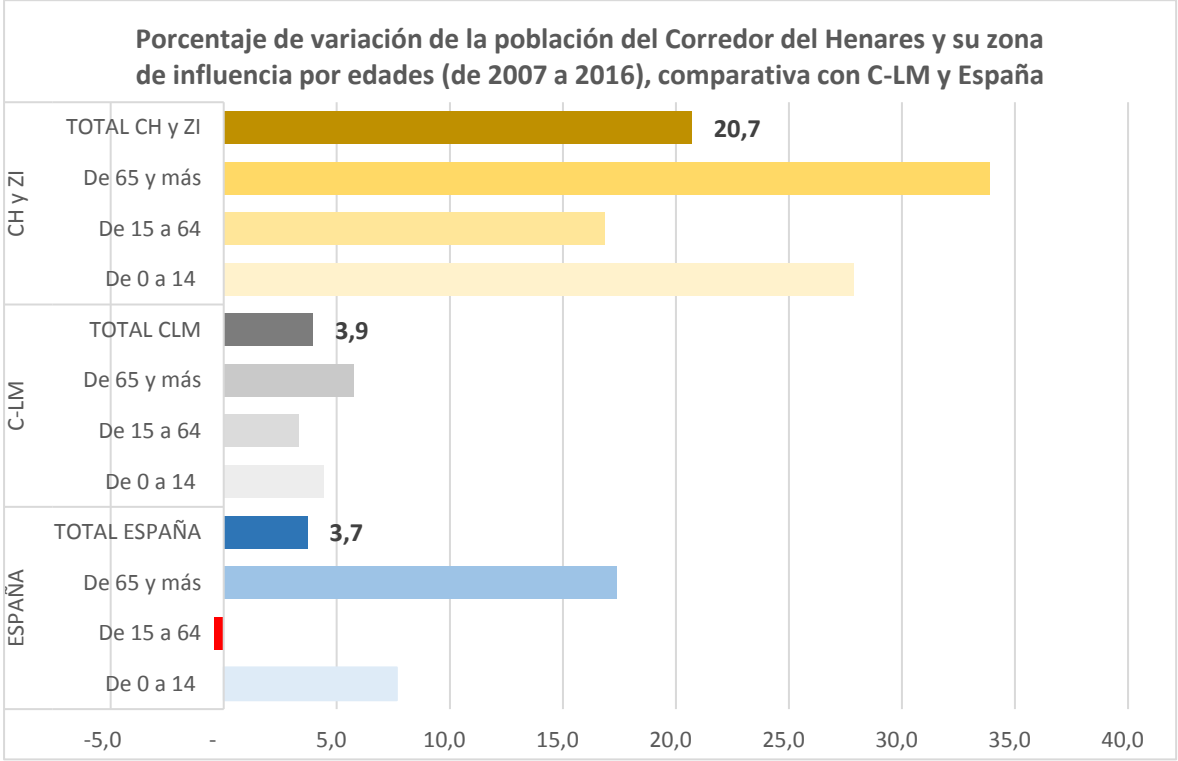


Fuente: Padrón municipal (elaboración propia)

En la serie analizada resulta destacable que el ritmo de crecimiento de la población femenina ha sido del 22,2% frente a un 19,2% de la población masculina, de tal forma que en 2016 se produce un punto de inflexión donde por primera vez la población femenina supera a la masculina.

SEXOS / TRAMO DE EDAD	2007	2016	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA
Total ambos sexos	**164.232**	**198.209**	**33.977**	**20,7**
De 0 a 14	29.147	37.273	8.126	27,9
De 15 a 64	117.094	136.848	19.754	16,9
De 65 y más	17.991	24.088	6.097	33,9
Total hombres	**82.977**	**98.896**	**15.919**	**19,2**
De 0 a 14	14.896	19.157	4.261	28,6
De 15 a 64	60.184	69.041	8.857	14,7
De 65 y más	7.897	10.698	2.801	35,5
Total mujeres	**81.255**	**99.313**	**18.058**	**22,2**
De 0 a 14	14.251	18.116	3.865	27,1
De 15 a 64	56.910	67.807	10.897	19,1
De 65 y más	10.094	13.390	3.296	32,7

Fuente : Padrón municipal (elaboración propia)



Fuente: Padrón municipal (elaboración propia)

La población crece principalmente en el tramo de edad de 15-64 años de edad en términos absolutos, el 58,1% del incremento de población total, si bien en términos relativos crece más en el tramo de 65 y más edad, con un 33,9%. Además, destaca el hecho de que el Corredor del Henares y su zona de influencia experimentan un crecimiento muy superior a la media regional y nacional en todos los estratos de población.

4.3. Indicadores demográficos

Índices demográficos 2016					
	Dependencia	Longevidad	Maternidad	Tendencia	Reemplazo
Corredor del Henares	45,2	51,8	22,4	88,0	104,4
Zona de influencia	43,9	44,4	25,2	80,9	98,0
Total CH y ZI	44,8	50,4	23,1	85,8	103,0
Castilla-La Mancha	51,2	55,4	20,5	85,9	98,8
España	50,6	50,3	20,2	87,8	87,6

Fuente: Servicio de Estadística C-LM (elaboración propia)

Del análisis del cuadro anterior respecto de determinados índices demográficos[4] correspondientes a 2016, se desprenden las siguientes conclusiones:

a) La zona del Corredor del Henares y su zona de influencia poseen menos tasas de dependencia respecto a la media regional y nacional.
b) La población en términos generales en las zonas analizadas es menos longeva respecto a la media regional, siendo muy similar a la media nacional.
c) La tasa de maternidad es más elevada respecto a la media regional y nacional.
d) La tasa de tendencia demográfica resulta similar a la de la media regional y ligeramente inferior a la nacional.
e) El índice de reemplazo de la población en edad potencialmente activa es claramente superior a la media regional en cerca de cuatro puntos y en 15 puntos respecto al indicador nacional.

4

Formulación de los índices:

Dependencia = (Pob <15 + Pob >64) / Pob 15 a 64) *100

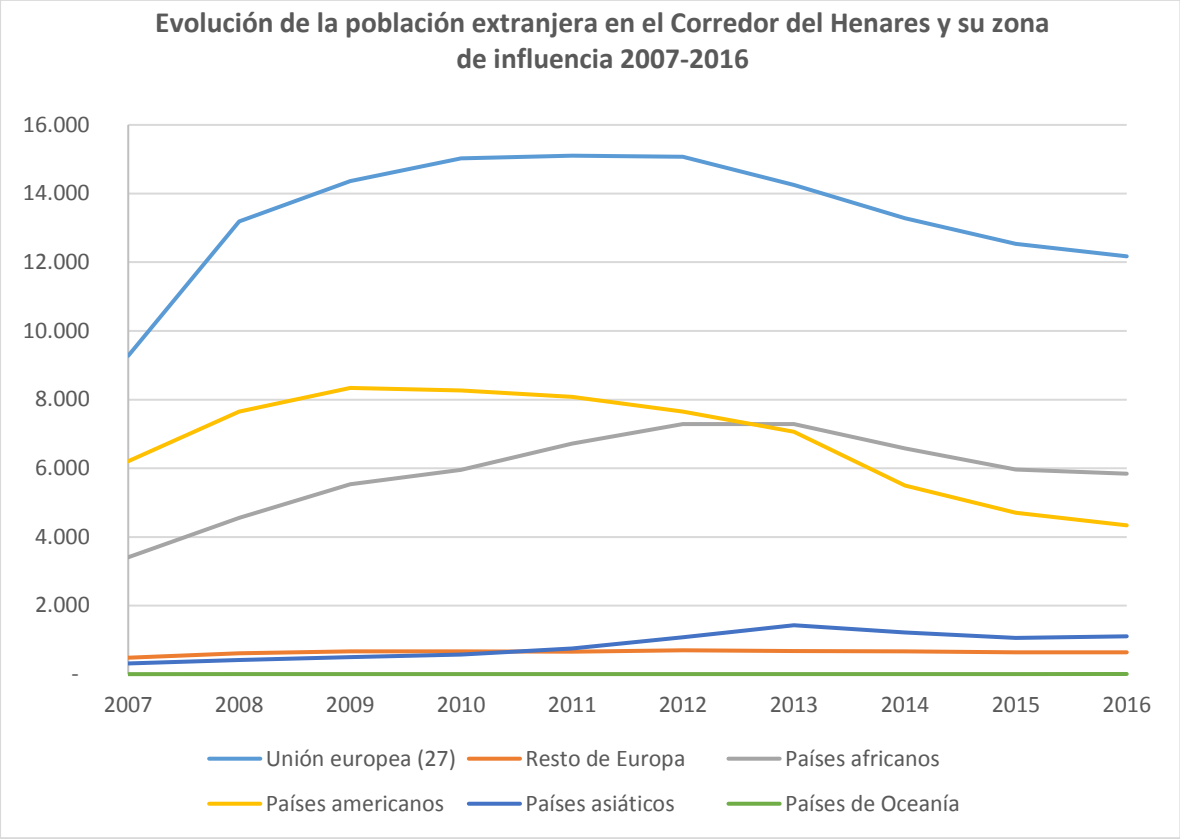
Longevidad = (Pob >74 / Pob >64) * 100)

Maternidad = (Pob 0 a 4 / mujeres 15 a 49) *100

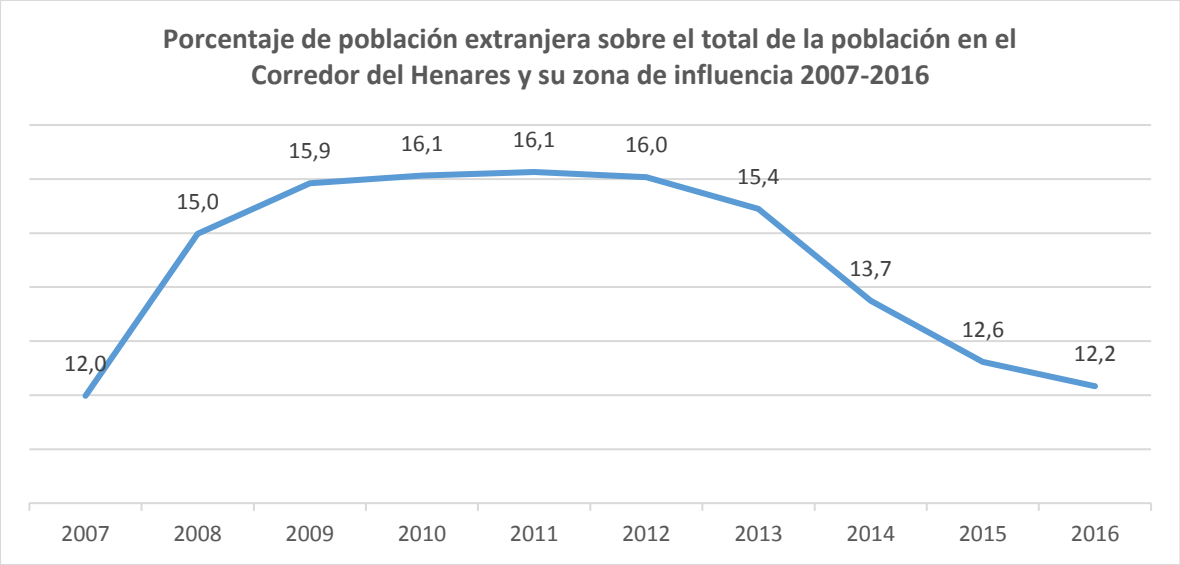
Tendencia = (Pob 0 a 4 / Pob 5 a 9) * 100

Reemplazo = (Pob 20 a 29 / Pob 55 a 64) * 100

4.4. Inmigración extranjera



Fuente: Padrón municipal (elaboración propia)



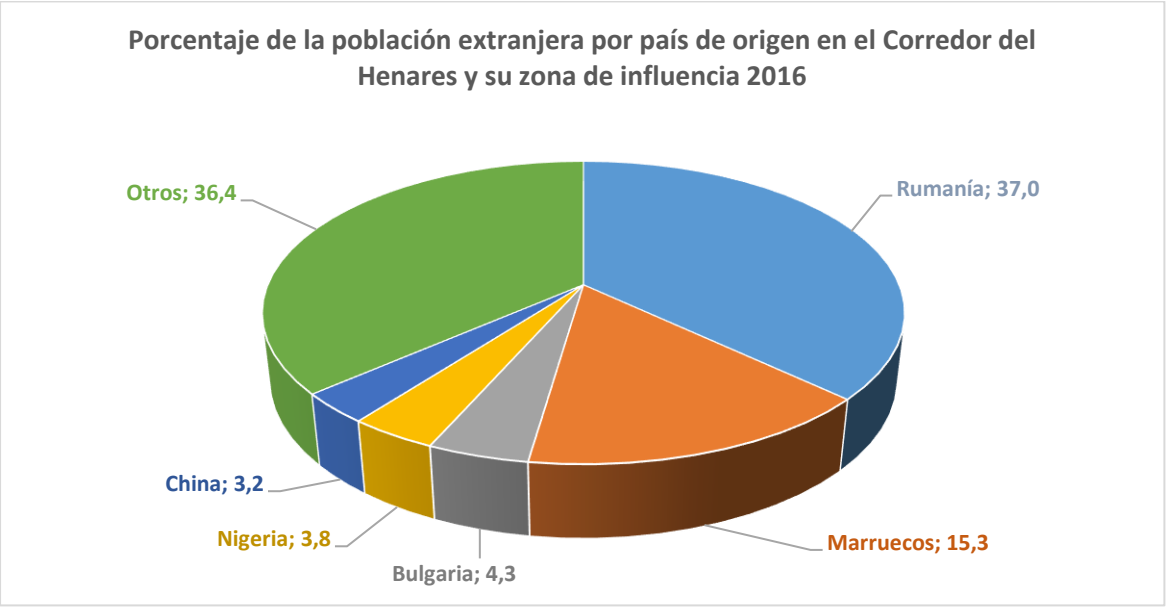
Fuente: Padrón municipal (elaboración propia)

Desde el inicio de la crisis económica, la población extranjera en la zona del Corredor del Henares y su zona de influencia sigue experimentando crecimiento hasta el año 2011. A partir del 2014 se produce un descenso importante en la población extranjera, pasando de representar el 16,1% de la población total en 2011 al 12,2% en 2016. Ahora bien, en el periodo 2007-2016 la población extranjera ha tenido un crecimiento neto en torno las 4.500 personas, un 22,5%, mientras que a nivel regional el incremento ha sido del 5,3%.

PORCENTAJE DE POBLACIÓN EXTRANJERA EN EL CORREDOR DEL HENARES Y SU ZONA DE INFLUENCIA			
AÑO	Total población	Población extranjera	% sobre el total
2007	**164.232**	19.686	12,0
2008	**176.375**	26.428	15,0
2009	**184.661**	29.404	15,9
2010	**189.847**	30.494	16,1
2011	**194.096**	31.308	16,1
2012	**198.305**	31.794	16,0
2013	**198.892**	30.721	15,4
2014	**198.194**	27.247	13,7
2015	**197.428**	24.910	12,6
2016	**198.209**	24.117	12,2

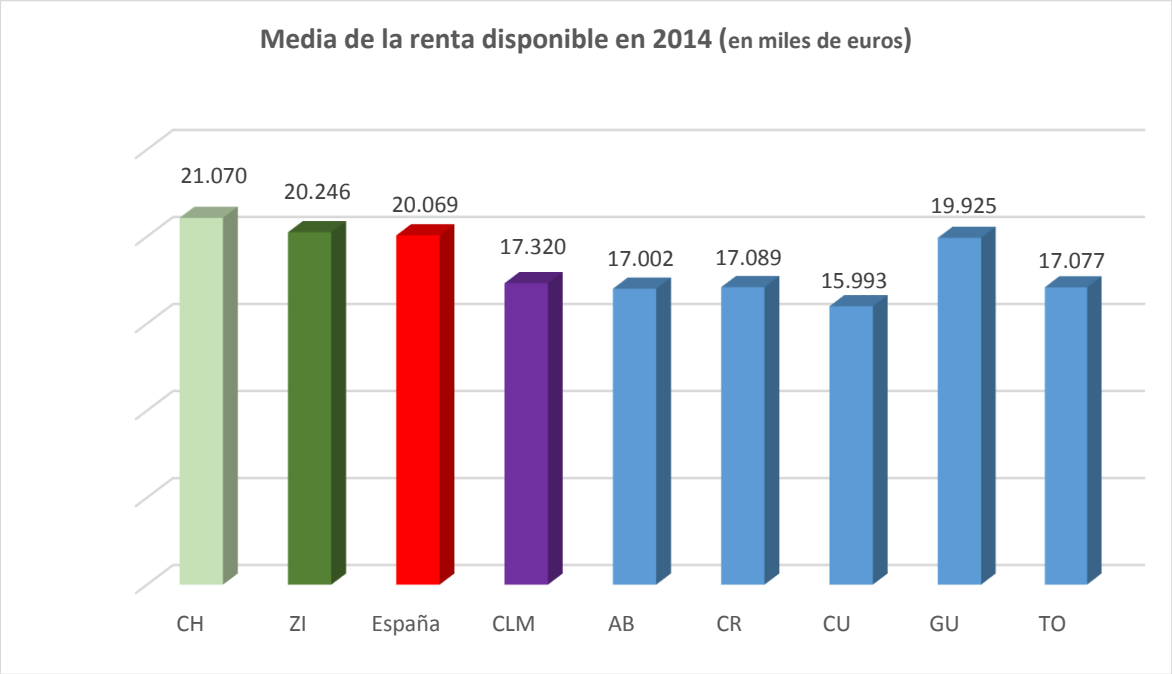
Fuente: Padrón municipal (elaboración propia)

En cuanto a la procedencia de la población extranjera destacar que un 37,0% son rumanos y un 15,3% marroquíes.



Fuente: Padrón municipal (elaboración propia)

4.5. Posición socioeconómica de la población: condición socioeconómica y renta media



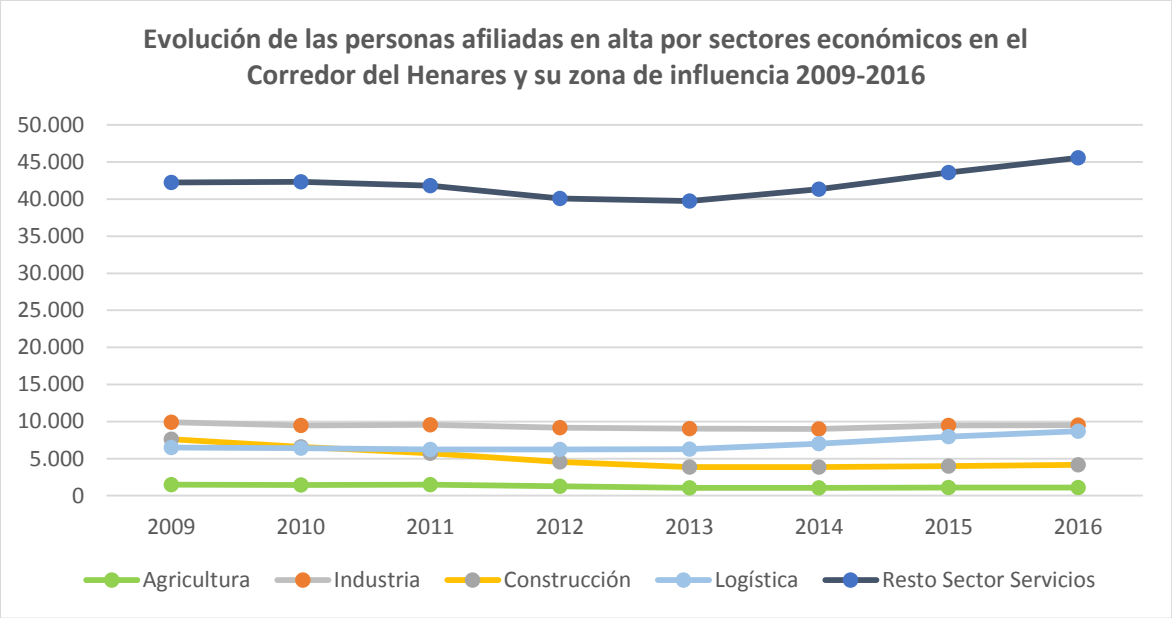
Fuente: Servicio Estadística C-LM

Tal y como se desprende del gráfico anterior, la capacidad económica y el poder adquisitivo de las economías domésticas del Corredor del Henares y de su zona de influencia para gastar y ahorrar es superior tanto a la media regional como nacional.

5. Ocupación y Empleo

5.1. Afiliados en alta a la Seguridad Social[5]

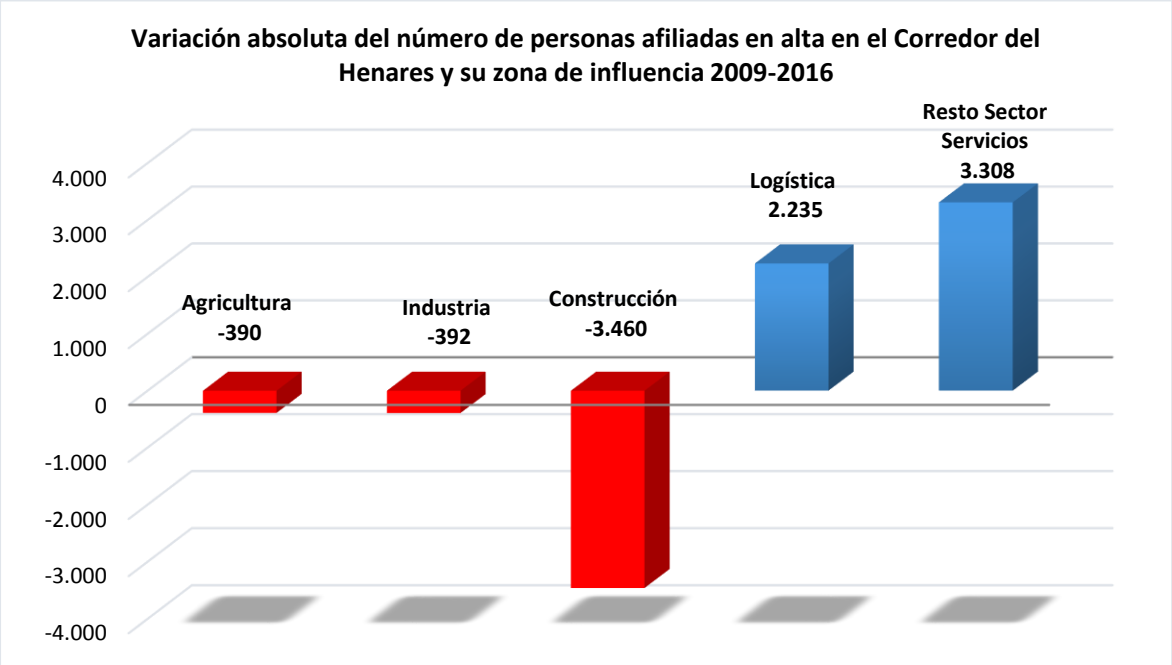
A diferencia de lo ocurrido a nivel regional la afiliación a la Seguridad Social entre los años 2009 y 2016 se ha visto incrementada ligeramente con un total de afiliados a finales de 2016 de 69.051. Ahora bien, el análisis por sectores muestra que la agricultura, la industria y la construcción han perdido empleo en el periodo, y solo el sector servicios ha crecido en términos de empleo un 11,4%. A nivel regional todos los sectores han experimentado pérdidas de empleo, con un descenso general de casi el 10% de afiliación en el periodo analizado, frente al incremento del 1,9% de la afiliación en la zona del Corredor del Henares y su zona de influencia.



Fuente: Seguridad Social (elaboración propia)

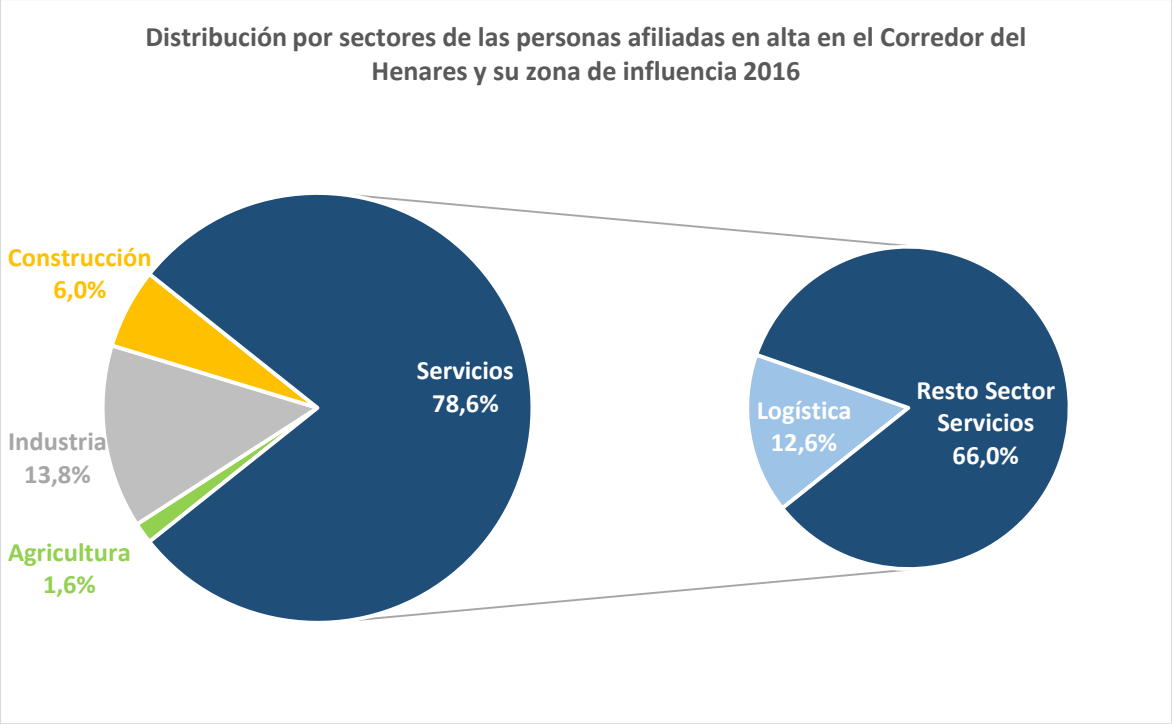
Desde la crisis se ha profundizado la terciarización de la economía, aumentando la ocupación en el sector servicios y en especial en el sector logístico, mientras que ha bajado en todos los demás sectores, especialmente en el de la construcción.

[5] Datos desde enero de 2009, puesto que al cambiar la CNAE ese año, hay una ruptura de la serie histórica, por lo que no se han podido incluir datos desde 2007 tal y como se ha hecho en otras tablas y gráficos. Por otra parte, tampoco se dispone de información municipalizada de "población activa" que tiene como fuente la EPA.



Fuente: Seguridad Social (elaboración propia)

En 2016 la distribución por sectores de las personas afiliadas en alta a la Seguridad Social se distribuyen en la agricultura el 1,6%, construcción 6,0%, logística 12,6%, industria 13,8% y el 66,0% corresponde al resto del sector servicios.



Fuente: Seguridad Social (elaboración propia)

El sector servicios, incluyendo el logístico, ha experimentado un crecimiento del 11,4%, lo que le ha supuesto ganar siete puntos en representatividad sobre el total con respecto a 2009. El 78,6% de las afiliaciones en 2016 corresponden a este sector, de las que el 12,6% se refieren al sector logístico.

El sector de la construcción desde la crisis ha perdido prácticamente la mitad de su afiliación y por tanto de su representatividad en la actividad económica de la zona, muy en la línea con lo sucedido a nivel regional.

La industria es el sector que menos afiliación pierde, el 4,0%, lo que le ha supuesto minorar en casi un punto su representatividad. Ahora bien, la pérdida a nivel regional ha sido muy superior, el 11,8%.

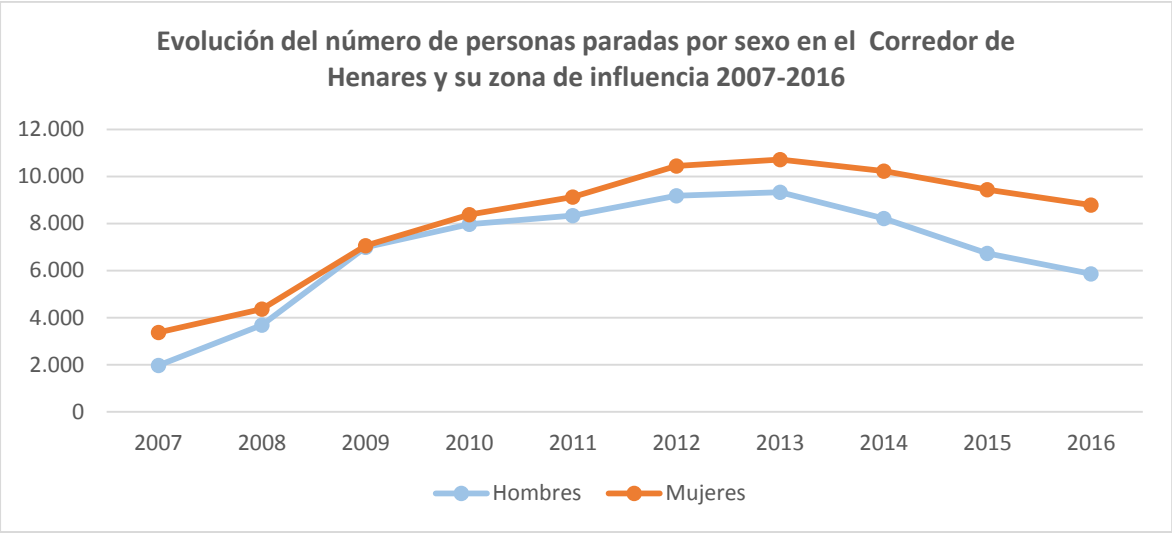
Por último, el sector de la agricultura ha perdido más de la cuarta parte de la afiliación (26,2%) muy superior a la pérdida regional que fue del 9,7%.

PERSONAS AFILIADAS EN ALTA POR SECTORES ECONÓMICOS. CORREDOR DEL HENARES Y SU ZONA DE INFLUENCIA						
Año	Total	Agricultura	Industria	Construcción	Logística	Resto Sector Servicios
2009	**67.750**	1.489	9.922	7.611	6.478	42.250
2010	**66.226**	1.457	9.454	6.573	6.415	42.327
2011	**64.823**	1.471	9.542	5.739	6.254	41.817
2012	**61.314**	1.259	9.189	4.548	6.221	40.097
2013	**60.001**	1.070	9.057	3.861	6.281	39.732
2014	**62.314**	1.059	9.004	3.881	7.026	41.344
2015	**66.155**	1.107	9.468	4.001	7.981	43.598
2016	**69.051**	1.099	9.530	4.151	8.713	45.558
Variación absoluta 2009-2016	**1.301**	-390	-392	-3.460	2.235	3.308
Variación relativa 2009-2016	**1,9**	-26,2	-4,0	-45,5	34,5	7,8

Fuente: Seguridad Social (elaboración propia)

5.2. Paro Registrado

5.2.1. Paro registrado por sexos



Fuente: Paro registrado (elaboración propia)

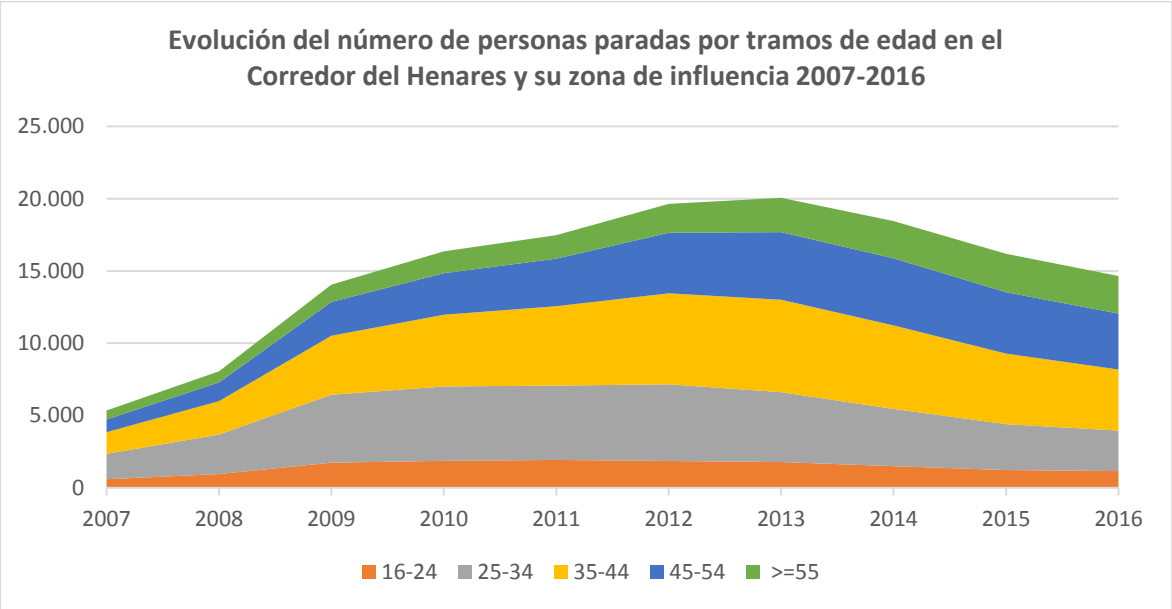
En el periodo comprendido entre 2007-2013, el paro registrado casi se cuadruplicó, experimentando a partir de 2013 hasta el 2016 un descenso del 27,0%. No obstante, en 2016 aún persiste un número de parados de 2,7 veces al registrado en 2007. Por otra parte desde 2009, año en el que la tasa de paro de hombres y mujeres estaba prácticamente igualada, ha vuelto a abrirse una brecha más acusada, donde del total de parados el 60% comprende a las mujeres y el 40% a los hombres.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAS PARADAS POR SEXO. CORREDOR DEL HENARES Y SU ZONA DE INFLUENCIA

Año		Total	Hombres		Mujeres	
			Nº	% sobre el total	Nº	% sobre el total
2007		**5.346**	1.966	36,8	3.380	63,2
2008		**8.058**	3.684	45,7	4.374	54,3
2009		**14.056**	6.996	49,8	7.060	50,2
2010		**16.356**	7.970	48,7	8.386	51,3
2011		**17.477**	8.343	47,7	9.134	52,3
2012		**19.640**	9.184	46,8	10.456	53,2
2013		**20.060**	9.340	46,6	10.720	53,4
2014		**18.449**	8.217	44,5	10.232	55,5
2015		**16.187**	6.740	41,6	9.447	58,4
2016		**14.652**	5.861	40,0	8.791	60,0
Variación 2007-2016	Absoluta	**9.306**	3.895		5.411	
	Relativa	**174,1**	198,1		160,1	

Fuente: Paro registrado (elaboración propia)

5.2.2. *Paro registrado por tramos de edad*



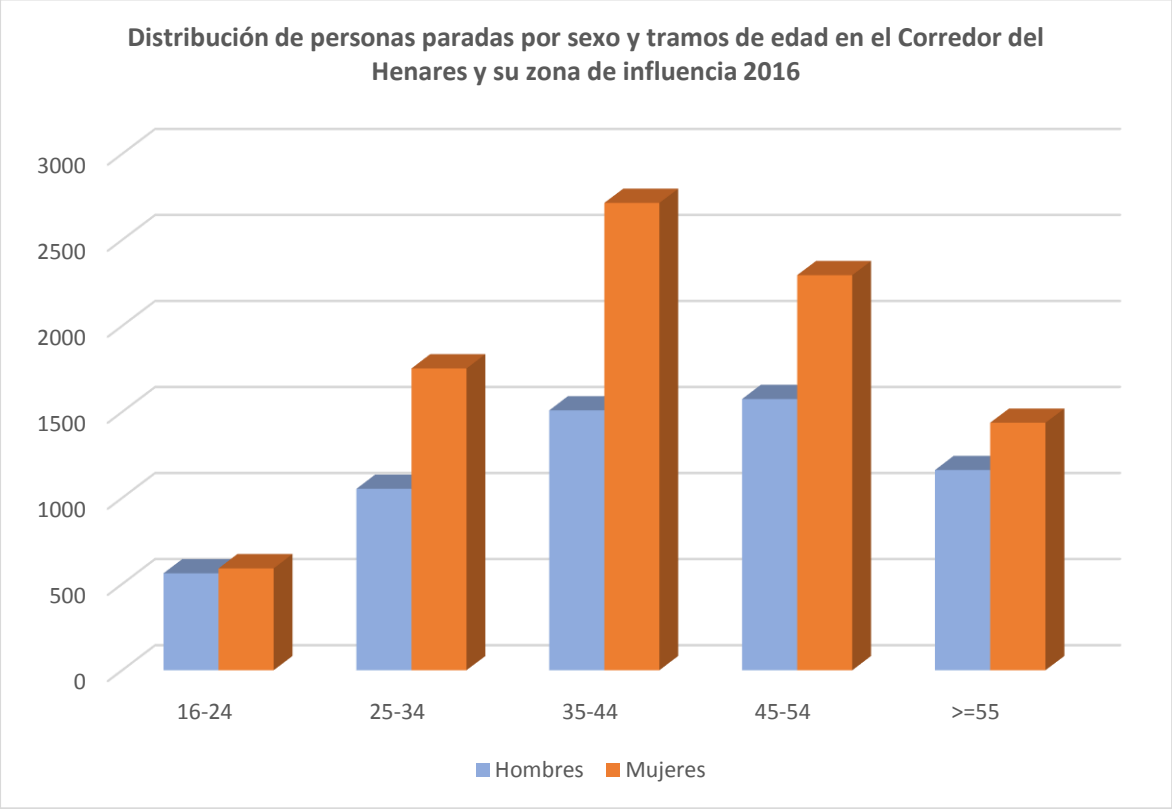
Fuente: Paro registrado (elaboración propia)

Hay un colectivo que difiere de la tendencia a la baja en el paro registrado en los últimos años, el relativo a las personas mayores de 55 años, que sigue incrementando su número de desempleados a pesar de haber salido de la crisis. Esta situación se agrava con el hecho de que la franja de edad de 45-54 años, representa más de la cuarta parte del total de parados.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAS PARADAS POR TRAMOS DE EDAD. CORREDOR DEL HENARES Y SU ZONA DE INFLUENCIA

			Tramo de edad				
Año		Total	16-24	25-34	35-44	45-54	>=55
2007		**5.346**	593	1.756	1.499	881	617
2008		**8.058**	952	2.733	2.309	1.295	769
2009		**14.056**	1.737	4.703	4.079	2.341	1.196
2010		**16.356**	1.864	5.149	4.958	2.872	1.513
2011		**17.477**	1.928	5.140	5.492	3.291	1.626
2012		**19.640**	1.856	5.304	6.293	4.191	1.996
2013		**20.060**	1.779	4.836	6.392	4.679	2.374
2014		**18.449**	1.498	3.957	5.778	4.644	2.572
2015		**16.187**	1.228	3.175	4.881	4.248	2.655
2016		**14.652**	1.153	2.806	4.224	3.870	2.599
Variación 2007-2016	Absoluta	**9.306**	560	1.050	2.725	2.989	1.982
	Relativa	**174,1**	94,4	59,8	181,8	339,3	321,2

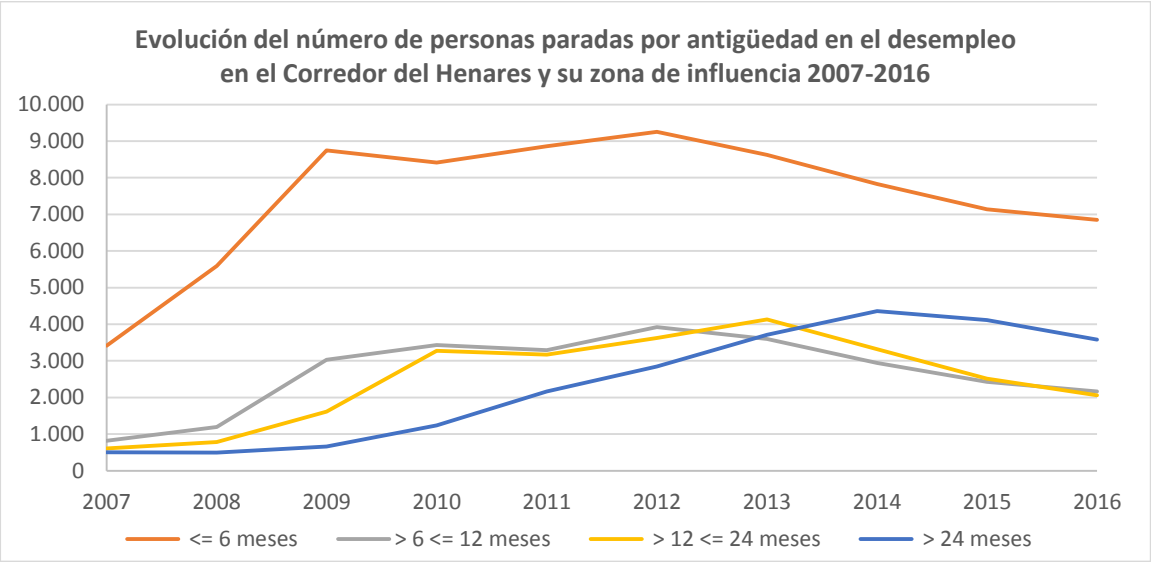
Fuente: Paro registrado (elaboración propia)



Fuente: Paro registrado (elaboración propia)

Tal y como se desprende del gráfico anterior salvo en el tramo 16-24 años las mujeres acusan más el desempleo que los hombres, si bien la mayor brecha de paro entre ambos se produce en el tramo de edad entre 35-44 años (35,7% hombres / 64,3% mujeres).

5.2.3. *Paro registrado por antigüedad en el desempleo*



Fuente: Paro registrado (elaboración propia)

Durante el periodo analizado, el grupo de parados de muy larga duración (más de dos años en paro) es el que más incremento relativo presenta. Este grupo representa casi la cuarta parte del paro registrado en la zona en 2016.

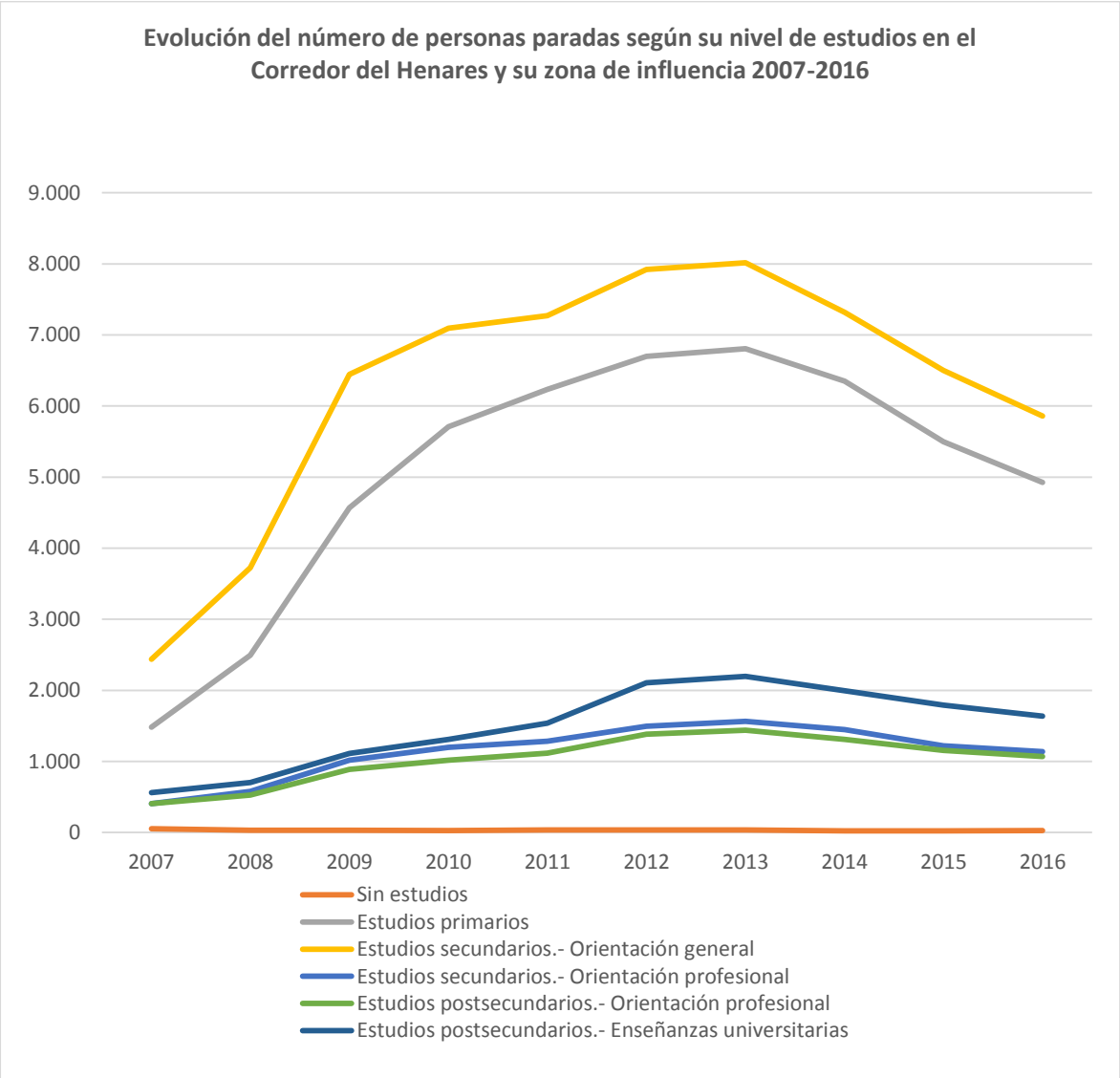
Todos los grupos empezaron a descender con la salida de la crisis, aunque los parados de muy larga duración tardan más en hacerlo.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAS PARADAS POR ANTIGÜEDAD EN EL DESEMPLEO. CORREDOR DEL HENARES Y SU ZONA DE INFLUENCIA

Año		Total	<= 6 meses	> 6 <= 12 meses	> 12 <= 24 meses	> 24 meses
2007		**5.346**	3.410	819	611	506
2008		**8.058**	5.590	1.193	784	491
2009		**14.056**	8.746	3.029	1.617	664
2010		**16.356**	8.417	3.429	3.274	1.236
2011		**17.477**	8.858	3.293	3.166	2.160
2012		**19.640**	9.250	3.919	3.625	2.846
2013		**20.060**	8.625	3.597	4.128	3.710
2014		**18.449**	7.830	2.940	3.318	4.361
2015		**16.187**	7.135	2.429	2.510	4.113
2016		**14.652**	6.851	2.160	2.060	3.581
Variación 2007-2016	Absoluta	**9.306**	3.441	1.341	1.449	3.075
	Relativa	**174,1**	100,9	163,7	237,2	607,7

Fuente: Paro registrado (elaboración propia)

5.2.4. *Paro registrado por nivel formativo*



Fuente: Paro registrado (elaboración propia)

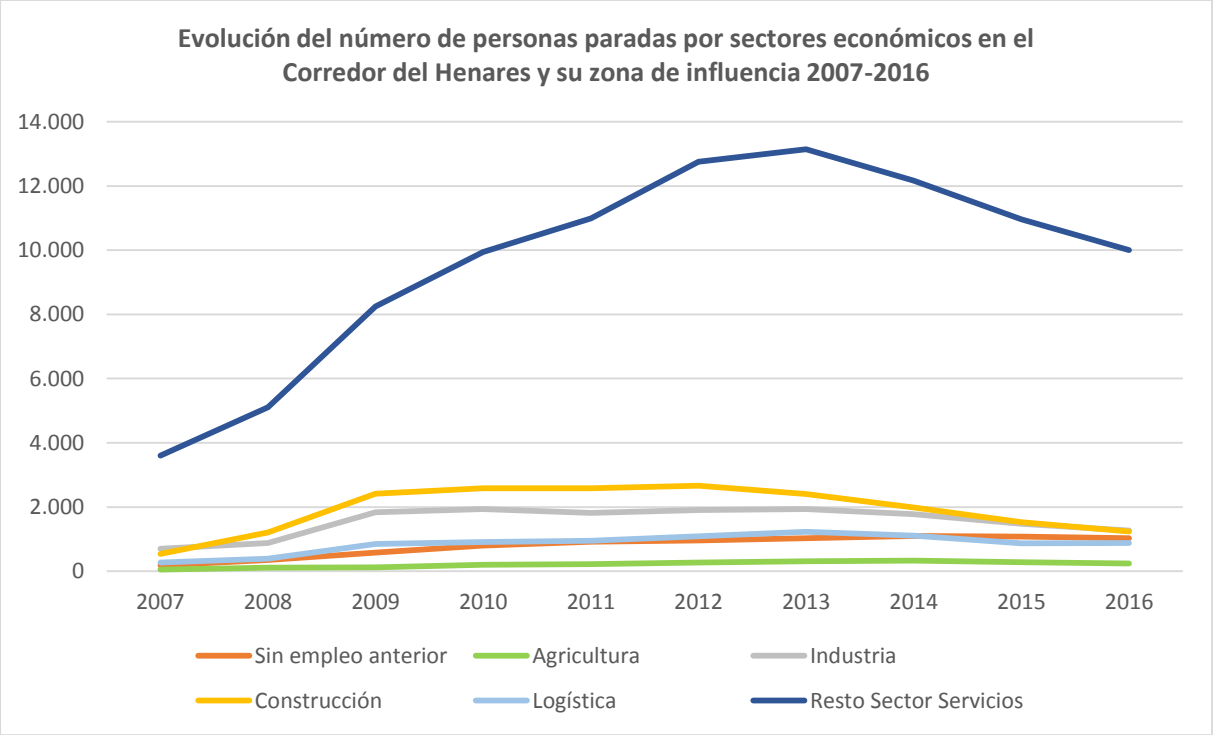
Si analizamos el paro por nivel formativo en 2016, están claramente por encima del resto dos grupos: las personas con estudios primarios y las que tienen estudios secundarios de orientación general. Ambos grupos representan el 73,6% de los parados registrados, siendo el 26,4% restante aquellos que poseen estudios de formación profesional y universitarios.

Excluyendo las personas paradas sin estudios, que adolece de representatividad, a partir de 2014 el paro registrado según el nivel formativo empieza a descender con intensidad diferente. Los parados con estudios primarios han experimentado un descenso del 27,0%, los de estudios secundarios algo menos del 27%, postsecundarios-orientación profesional el 26,0% y las enseñanzas universitarias el 25,5%.

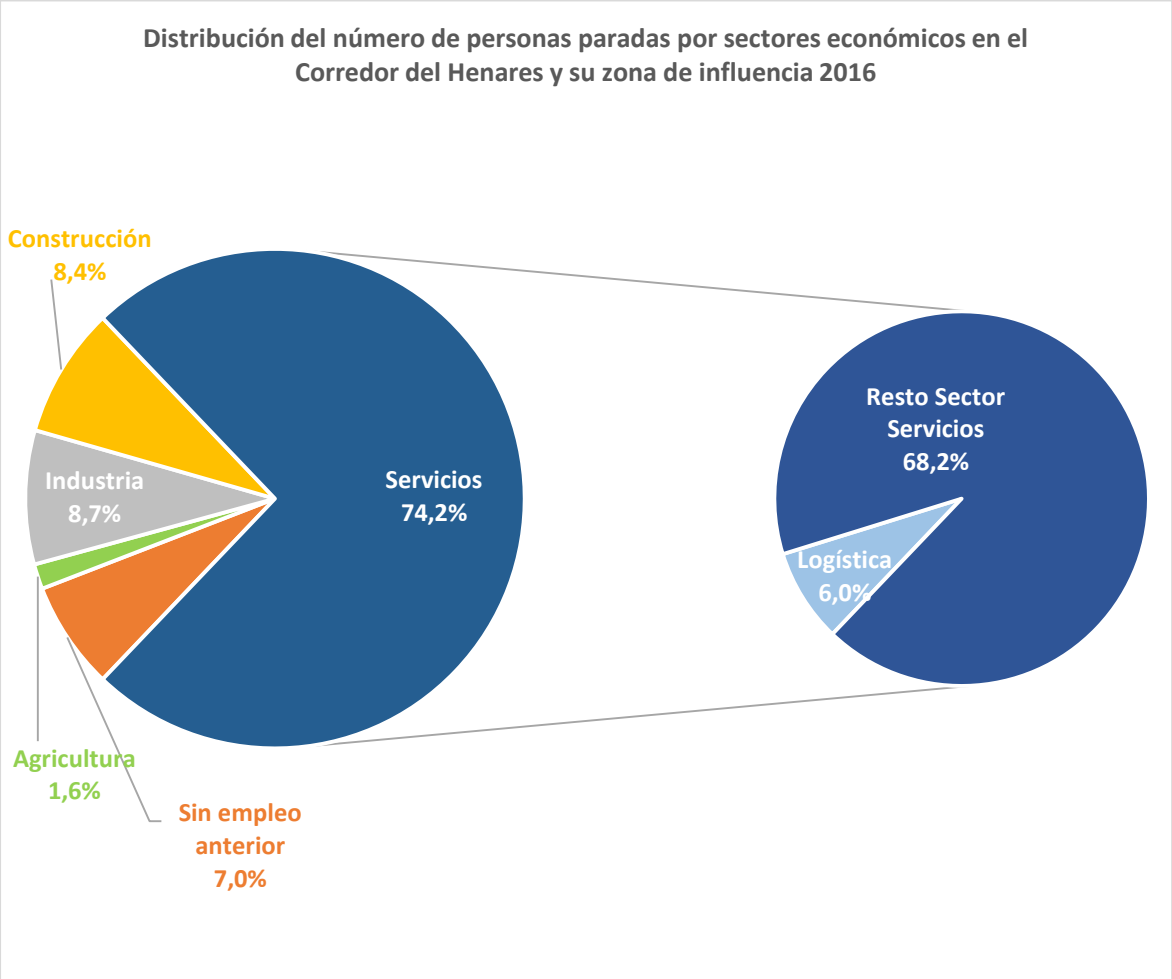
EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAS PARADAS POR NIVEL FORMATIVO. CORREDOR DEL HENARES Y SU ZONA DE INFLUENCIA							
Año	Total	Sin estudios	Estudios primarios	Estudios secundarios.- Orientación general	Estudios secundarios.- Orientación profesional	Estudios postsecundarios. - Orientación profesional	Estudios postsecundarios. - Enseñanzas universitarias
2007	**5.346**	51	1.484	2.436	407	406	562
2008	**8.058**	31	2.494	3.725	577	526	705
2009	**14.056**	30	4.568	6.444	1.017	886	1.111
2010	**16.356**	26	5.709	7.093	1.198	1.019	1.311
2011	**17.477**	36	6.233	7.272	1.282	1.114	1.540
2012	**19.640**	34	6.700	7.923	1.496	1.383	2.104
2013	**20.060**	36	6.806	8.015	1.564	1.441	2.198
2014	**18.449**	24	6.351	7.320	1.448	1.311	1.995
2015	**16.187**	25	5.497	6.499	1.218	1.154	1.794
2016	**14.652**	26	4.924	5.859	1.139	1.067	1.637
Variación 2007-2016 Absoluta	**9.306**	-25	3.440	3.423	732	661	1.075
Variación 2007-2016 Relativa	**174,1**	-49,0	231,8	140,5	179,9	162,8	191,3

Fuente: Paro registrado (elaboración propia)

5.2.5. Paro registrado por sectores de actividad



Fuente: Paro registrado (elaboración propia)



Fuente: Paro registrado (elaboración propia)

Por sectores de actividad, todos los sectores sufrieron importantes incrementos del paro registrado durante la crisis (2007-2013). Desde 2014, se producen descensos del número de personas demandantes de empleo en todos los sectores, siendo el sector servicios el que acoge la mayor parte del desempleo (74,2%) en el 2016.

La industria es el sector que menos crecimiento experimentó del paro registrado en el periodo, suponiendo el 8,7% del total en 2016. Asimismo, el sector de la logística, de gran relevancia en el Corredor del Henares, representa el 6,0%.

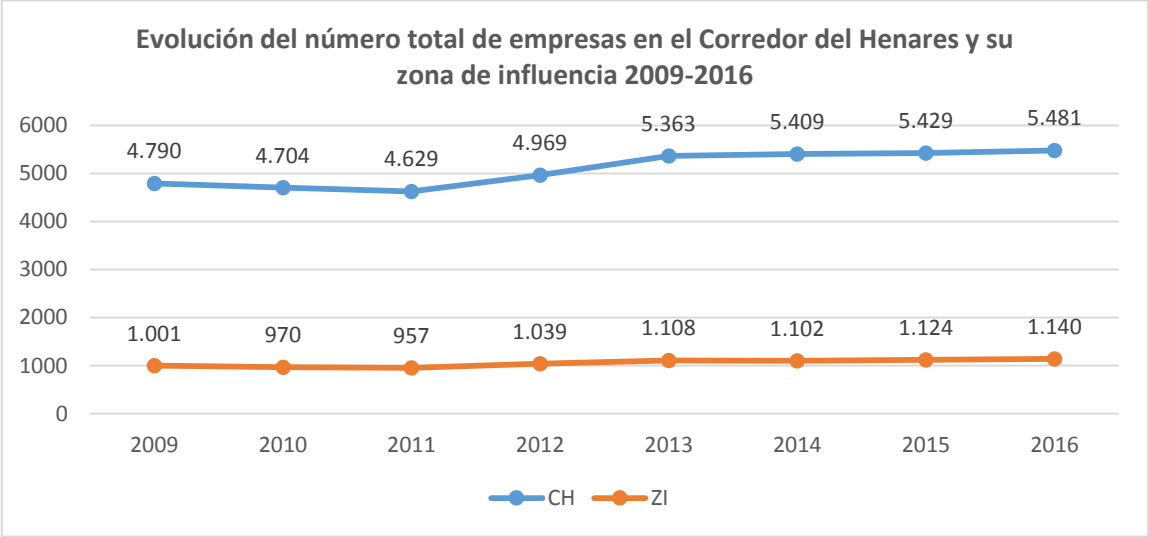
EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAS PARADAS POR SECTORES ECONÓMICOS. CORREDOR DEL HENARES Y SU ZONA DE INFLUENCIA								
Año		Total	Sin empleo anterior	Agricultura	Industria	Construcción	Logística	Resto Sector Servicios
2007		**5.346**	183	54	695	538	273	3.603
2008		**8.058**	352	109	884	1.210	393	5.110
2009		**14.056**	583	124	1.837	2.417	847	8.248
2010		**16.356**	796	198	1.933	2.582	910	9.937
2011		**17.477**	922	219	1.814	2.588	946	10.988
2012		**19.640**	962	268	1.906	2.662	1.086	12.756
2013		**20.060**	1.027	316	1.938	2.408	1.232	13.139
2014		**18.449**	1.097	332	1.772	1.983	1.104	12.161
2015		**16.187**	1.074	280	1.474	1.531	872	10.956
2016		**14.652**	1.026	238	1.271	1.238	880	9.999
Variación 2007-2016	Absoluta	**9.306**	843	184	576	700	607	6.396
	Relativa	**174,1**	460,7	340,7	82,9	130,1	222,3	177,5

Fuente: Paro registrado (elaboración propia)

Dentro del sector servicios, si analizamos el subsector logístico (transporte y almacenamiento), se observa que desde el inicio de la crisis económica el paro registrado hasta el año 2013 casi se quintuplicó; ahora bien, desde el 2014 se ha iniciado un proceso de descenso en el paro registrado del 28,6 % que se ha visto estabilizado en 2016.
Por lo que se refiere al sector de la industria, desde el 2014 el descenso del paro registrado es sensiblemente superior al resto de los sectores con un reducción del 34,4%.

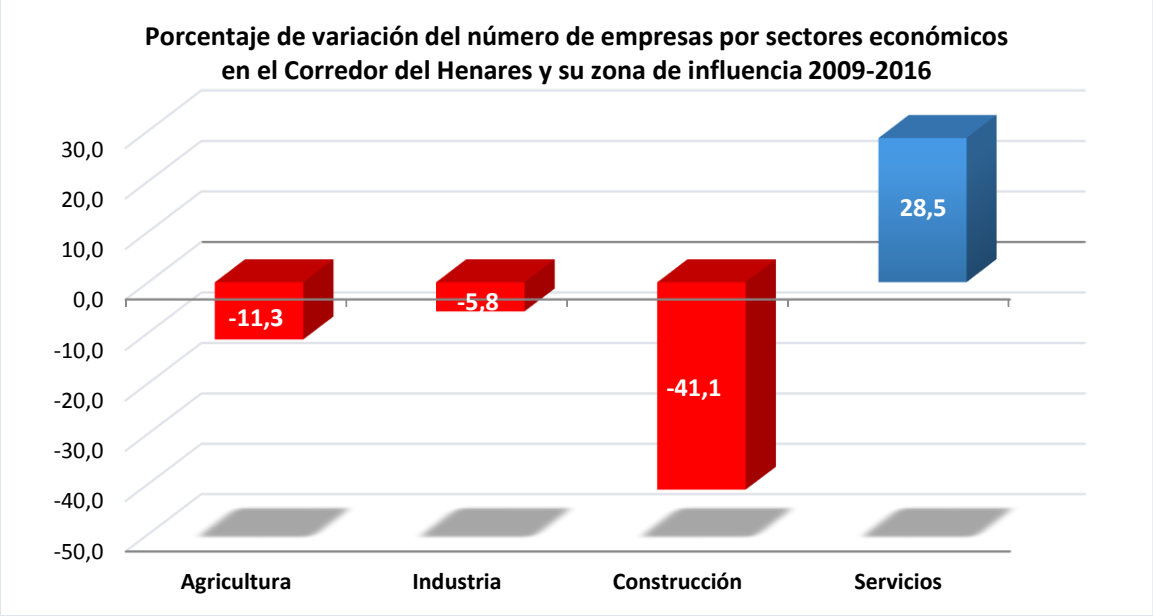
6. Actividad Productiva

6.1. Estructura Sectorial



Fuente: Seguridad Social (elaboración propia)

A pesar de la crisis en el periodo 2009-2016 el Corredor del Henares y su zona de influencia han experimentado un crecimiento de 830 empresas, lo que supone un aumento del 14,3%, correspondiendo al Corredor del Henares más del 80%.



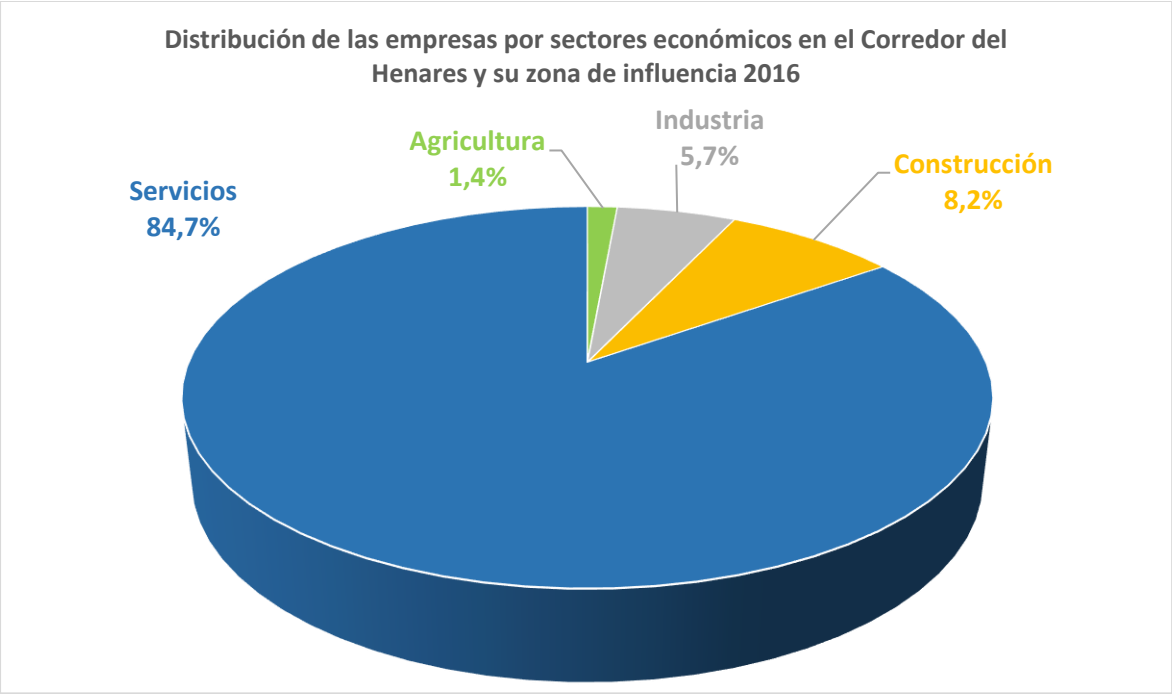
Fuente: Seguridad Social (elaboración propia)

Datos desde enero de 2009, puesto que al cambiar la CNAE ese año, hay una ruptura de la serie histórica, por lo que no se han podido incluir datos desde 2007 tal y como se ha hecho en otras tablas y gráficos. DIRCE solo desciende a nivel provincial.

Ahora bien, el crecimiento se ha producido exclusivamente en el sector servicios, algo más del 28% en el periodo analizado, si bien se ha concentrado casi en exclusividad en actividades de los hogares como empleadores de personal doméstico. Respecto del resto de sectores que han perdido tejido empresarial, destaca el sector de la construcción con una destrucción de más del 41% de las empresas. Por otra parte, la industria en el eje central del Corredor del Henares se ha mantenido, si bien en la zona de influencia destaca la destrucción del 26% de las empresas de la zona en el periodo analizado.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EMPRESAS. CORREDOR DEL HENARES Y SU ZONA DE INFLUENCIA						
Año	Zona	Total	Agricultura	Industria	Construcción	Servicios
2009	CH	4.790	70	298	709	3.713
	ZI	1.001	36	100	215	650
	Total	5.791	106	398	924	4.363
2010	CH	4.704	68	286	626	3.724
	ZI	970	30	93	178	669
	Total	5.674	98	379	804	4.393
2011	CH	4.629	68	286	551	3.724
	ZI	957	37	88	167	665
	Total	5.586	105	374	718	4.389
2012	CH	4.969	59	279	455	4.176
	ZI	1.039	36	85	137	781
	Total	6.008	95	364	592	4.957
2013	CH	5.363	56	285	408	4.614
	ZI	1.108	37	83	122	866
	Total	6.471	93	368	530	5.480
2014	CH	5.409	60	276	408	4.665
	ZI	1.102	38	83	112	869
	Total	6.511	98	359	520	5.534
2015	CH	5.429	59	293	403	4.674
	ZI	1.124	37	81	122	884
	Total	6.553	96	374	525	5.558
2016	CH	5.481	57	301	417	4.706
	ZI	1.140	37	74	127	902
	Total	6.621	94	375	544	5.608
Variación absoluta 2009-2016	CH	691	-13	3	-292	993
	ZI	139	1	-26	-88	252
	Total	830	-12	-23	-380	1.245
Variación relativa 2009-2016	CH	14,4	-18,6	1,0	-41,2	26,7
	ZI	13,9	2,8	-26,0	-40,9	38,8
	Total	14,3	-11,3	-5,8	-41,1	28,5

Fuente: Seguridad Social (elaboración propia)



Fuente: Seguridad Social (elaboración propia)

En 2016 la distribución de empresas por sectores se agrupan en el sector servicios el 84,7%, construcción el 8,2%, industria 5,7% y agricultura 1,4 %.

Destaca en el sector industrial que mientras que la zona de influencia ha perdido 26 empresas, el eje central del Corredor del Henares ha aumentado en 3.

Por último, resulta significativa la pérdida dentro del sector de la construcción de más del 41% del tejido empresarial.

Si analizamos el tejido empresarial a nivel municipal en el 2016, la zona del Corredor del Henares representa el 82,8% de ambas zonas analizadas, destacando el municipio de Guadalajara con 3.687 empresas, lo que supone más de la mitad del ámbito territorial analizado. En este sentido, le siguen en tamaño del tejido empresarial Azuqueca de Henares con 834 empresas y Cabanillas del Campo con 554.

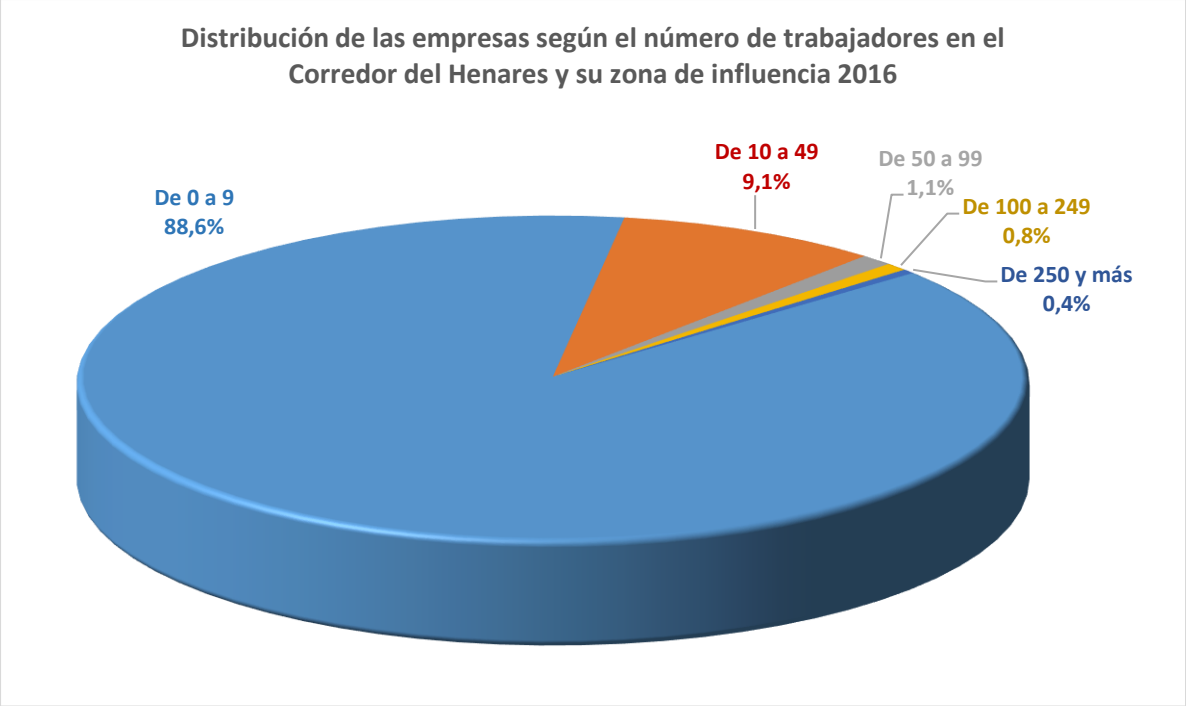
Con respecto a la zona de influencia destaca el municipio de El Casar con 335 empresas.

Castilla-La Mancha

NÚMERO DE EMPRESAS POR MUNICIPIO EN EL AÑO 2016						
Zona	Municipio	Total	Agricultura	Industria	Construcción	Servicios
CH	Alovera	247	6	22	22	197
	Azuqueca de Henares	834	4	83	82	665
	Cabanillas del Campo	554	6	50	70	428
	Guadalajara	3.687	38	120	226	3.303
	Marchamalo	159	3	26	17	113
	Total CH	**5.481**	**57**	**301**	**417**	**4.706**
ZI	Casar (El)	335	5	11	36	283
	Chiloeches	117	7	17	7	86
	Fontanar	51	6	6	5	34
	Horche	67	4	10	7	46
	Pioz	45	2	1	7	35
	Pozo de Guadalajara	40	1	1	4	34
	Quer	45	0	9	4	32
	Torija	39	0	4	3	32
	Torrejón del Rey	81	0	1	18	62
	Tórtola de Henares	17	2	0	1	14
	Trijueque	25	0	2	2	21
	Valdeaveruelo	35	1	0	4	30
	Villanueva de la Torre	97	3	2	12	80
	Yebes	49	0	1	8	40
	Yunquera de Henares	97	6	9	9	73
	Total ZI	**1.140**	**37**	**74**	**127**	**902**
	Total general	**6.621**	**94**	**375**	**544**	**5.608**

Fuente: Seguridad Social (elaboración propia)

6.2. Características del tejido empresarial



Fuente: Seguridad Social (elaboración propia)

En relación al tamaño de las empresas del Corredor del Henares y su zona de influencia, el 88,6% son micro pymes, el 9,1% son pequeñas empresas, el 1,9% son medianas empresas y tan solo el 0,4% son grandes empresas concentradas en el sector de la industria y los servicios.

NÚMERO DE EMPRESAS SEGÚN SU NÚMERO DE TRABAJADORES. CORREDOR DEL HENARES Y SU ZONA DE INFLUENCIA 2016						
Sector	Total	De 0 a 9	De 10 a 49	De 50 a 99	De 100 a 249	De 250 y más
Agricultura	**94**	83	9	1	1	0
Construcción	**544**	480	59	5	0	0
Industria	**375**	267	74	15	13	6
Servicios	**5.608**	5.033	461	54	37	23
Total	**6.621**	5.863	603	75	51	29
% sobre el total	**100,0**	88,6	9,1	1,1	0,8	0,4

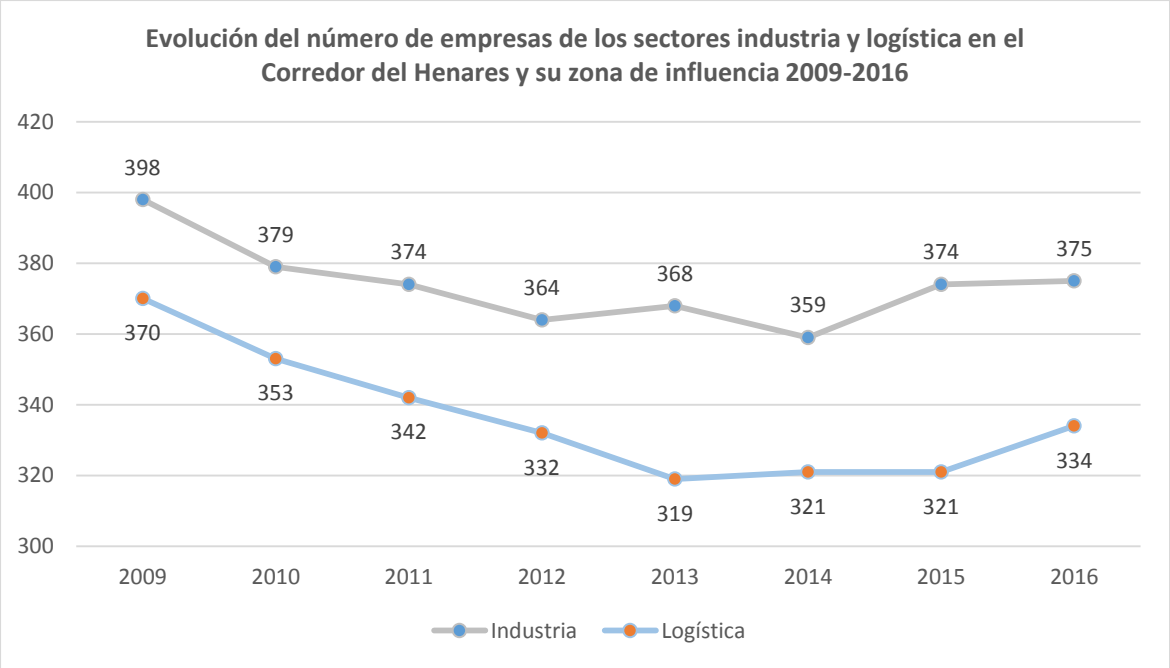
Fuente: Seguridad Social (elaboración propia)

6.3. Industria y logística

Para conseguir una buena estructura productiva es importante contar una industria fuerte. El modelo de crecimiento no ha de basarse sólo en la construcción, sino que es preciso apostar por el sector industrial, que a su vez sirva de impulso a empresas auxiliares del sector servicios.

El número de empresas industriales ha disminuido durante la crisis en el Corredor del Henares y su zona de influencia y, si bien el deterioro ha sido menor que el que se ha producido a nivel de la comunidad autónoma, dado el potencial de crecimiento del Corredor es necesario conseguir su reactivación para que sea motor de la economía regional.

Dentro del sector servicios, la logística da importante apoyo al sector industrial, por lo que es conveniente su potenciación. El Corredor del Henares cuenta con relevantes infraestructuras logísticas, entre las que destacan las plataformas logísticas de Azuqueca de Henares y Cabanillas del Campo, así como la próxima Ciudad del Transporte, ubicada entre los municipios de Marchamalo y Guadalajara.

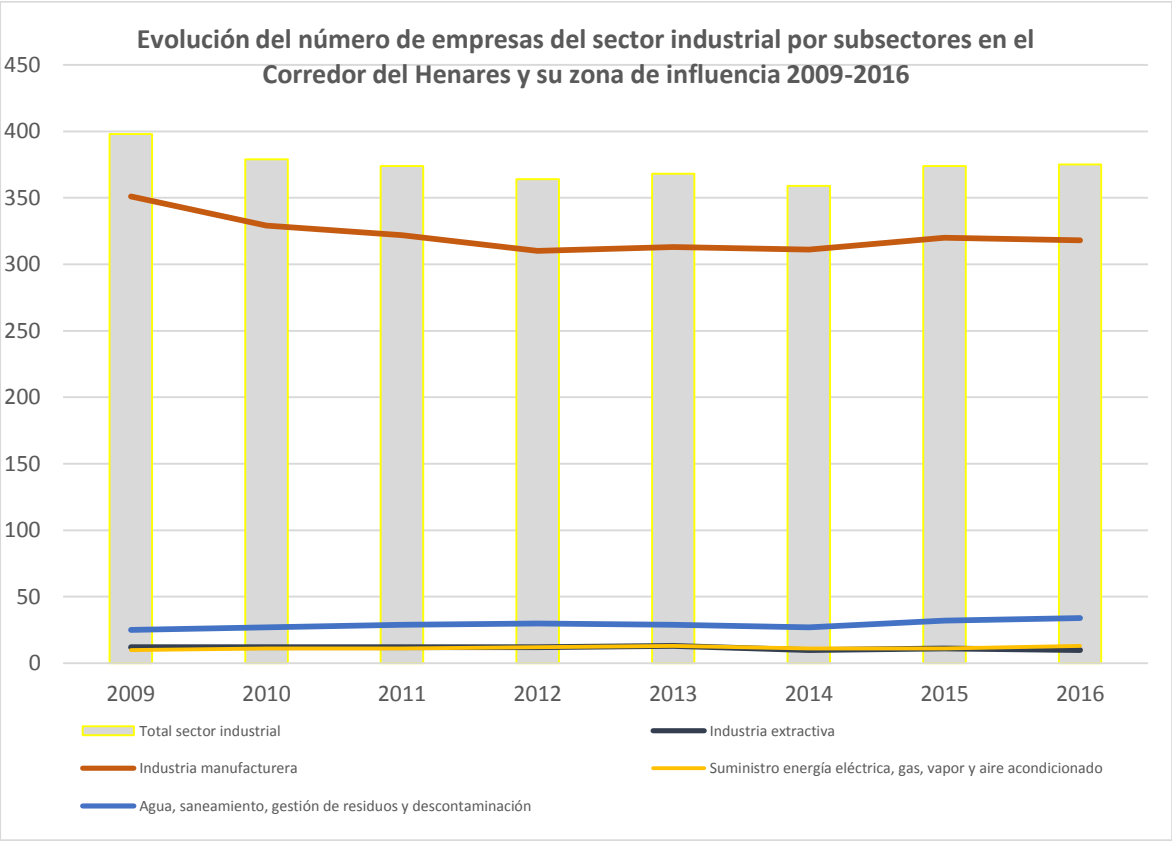


Fuente: Seguridad Social (elaboración propia)

A pesar de la recuperación a partir de 2014 del tejido empresarial en el sector de la industria y la logística, en el periodo analizado la pérdida de empresas fue del 5,8% y del 9,7%, respectivamente.

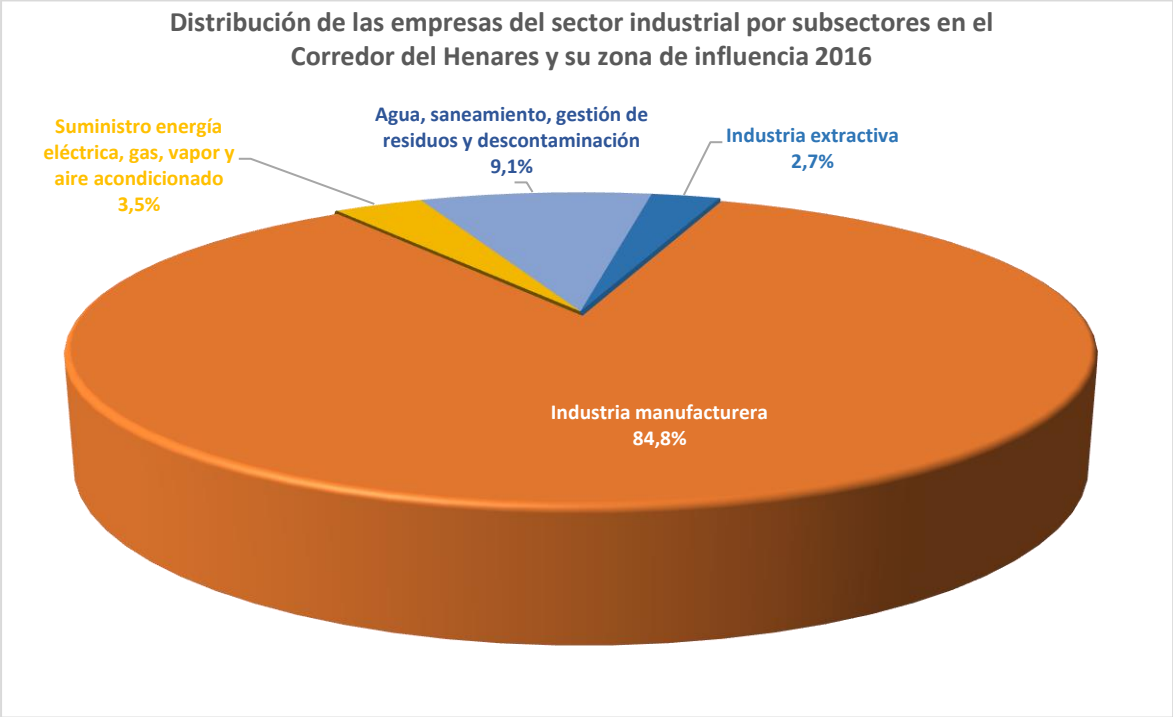
6.3.1. *Estructura del sector Industrial*

Si analizamos el sector de la industria agrupado en cuatro subsectores, resulta que la industria manufacturera en el año 2016 es la que representa casi el 85% del sector industrial y la que más pérdida de tejido empresarial ha experimentado con una destrucción neta de 33 empresas en el periodo analizado, en especial las dedicadas a la fabricación de productos metálicos[7] y de otros productos minerales no metálicos[8].



Fuente: Seguridad Social (elaboración propia)

[7] (estructuras y carpintería mecánica, ferretería, radiadores y calderas para calefacción, …)
[8] (productores de vidrio, cerámica, cemento, hormigón, …)



Fuente: Seguridad Social (elaboración propia)

No obstante, la destrucción de la industria desde la crisis ha sido del 5,8%, sensiblemente inferior a la destrucción a nivel regional que fue del 15,1%. Además, la pérdida se ha concentrado prácticamente en su totalidad en la zona de influencia del Corredor del Henares.

EVOLUCION DEL NÚMERO DE EMPRESAS DEL SECTOR INDUSTRIAL POR SUBSECTORES. CORREDOR DEL HENARES Y SU ZONA DE INFLUENCIA					
	Total sector industrial	Industria extractiva	Industria manufacturera	Suministro energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	Agua, saneamiento, gestión de residuos y descontaminación
2009	398	12	351	10	25
2010	379	12	329	11	27
2011	374	12	322	11	29
2012	364	12	310	12	30
2013	368	13	313	13	29
2014	359	10	311	11	27
2015	374	11	320	11	32
2016	375	10	318	13	34
Variación 2009-2016 Absoluta	-23	-2	-33	3	9
Variación 2009-2016 Relativa	-5,8%	-16,7%	-9,4%	30,0%	36,0%

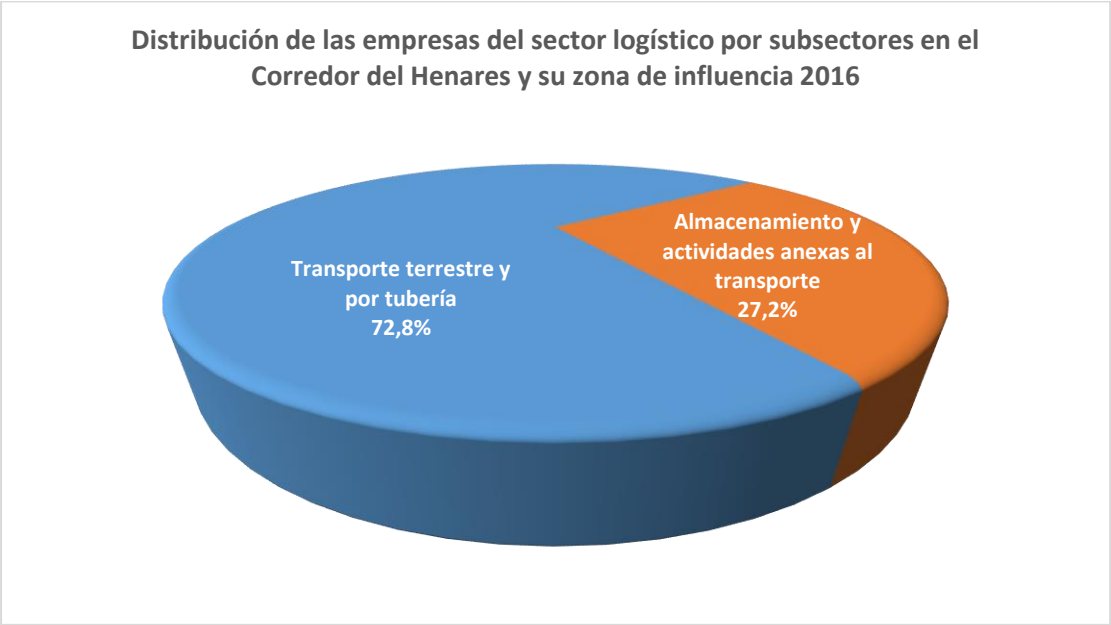
Fuente: Seguridad Social (elaboración propia)

Castilla-La Mancha

EMPRESAS DEL SECTOR INDUSTRIAL. CORREDOR DEL HENARES Y SU ZONA DE INFLUENCIA								
	Código	Título CNAE 2009	Total 2009		Total 2016		Variación 2009-2016	
			Nº	%	Nº	%	Absoluta	Relativa
			398	100%	375	100%	-23	-5,8
Industria extractiva	8	Otras industrias extractivas	12	3,0	10	2,7	-2	-16,7
	5	Extracción de antracita, hulla y lignito	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	6	Extracción de crudo de petróleo y gas natural	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	7	Extracción de minerales metálicos	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	9	Actividades de apoyo a las industrias extractivas	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Industria manufacturera	10	Industria de la alimentación	40	10,1	51	13,6	11	27,5
	25	Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	67	16,8	51	13,6	-16	-23,9
	23	Fabricación de otros productos minerales no metálicos	49	12,3	28	7,5	-21	-42,9
	33	Reparación e instalación de maquinaria y equipo	17	4,3	24	6,4	7	41,2
	20	Industria química	22	5,5	21	5,6	-1	-4,5
	18	Artes gráficas y reproducción de soportes grabados	21	5,3	18	4,8	-3	-14,3
	22	Fabricación de productos de caucho y plásticos	23	5,8	18	4,8	-5	-21,7
	16	Industria de la madera y del corcho, excepto muebles; cestería y espartería	22	5,5	15	4,0	-7	-31,8
	24	Metalurgia; fabricación de productos de hierro, acero y ferroaleaciones	18	4,5	13	3,5	-5	-27,8
	28	Fabricación de maquinaria y equipo n.c.o.p.	10	2,5	13	3,5	3	30,0
	32	Otras industrias manufactureras	6	1,5	12	3,2	6	100,0
	21	Fabricación de productos farmacéuticos	4	1,0	9	2,4	5	125,0
	11	Fabricación de bebidas	6	1,5	7	1,9	1	16,7
	17	Industria del papel	9	2,3	7	1,9	-2	-22,2
	29	Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	8	2,0	7	1,9	-1	-12,5
	31	Fabricación de muebles	12	3,0	7	1,9	-5	-41,7
	26	Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos	4	1,0	6	1,6	2	50,0
	14	Confección de prendas de vestir	5	1,3	5	1,3	0	0,0
	27	Fabricación de material y equipo eléctrico	7	1,8	4	1,1	-3	-42,9
	13	Industria textil	1	0,3	1	0,3	0	0,0
	30	Fabricación de otro material de transporte	0	0,0	1	0,3	1	0,0
	12	Industria del tabaco	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	15	Industria del cuero y del calzado	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	19	Coquerías y refino de petróleo	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Energía eléctrica, gas	35	Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	10	2,5	13	3,5	3	30,0
Agua, saneamiento, residuos y descontaminación	38	Recogida, tratamiento y eliminación de residuos; valorización	18	4,5	24	6,4	6	33,3
	36	Captación, depuración y distribución de agua	6	1,5	9	2,4	3	50,0
	37	Recogida y tratamiento de aguas residuales	0	0,0	1	0,3	1	0,0
	39	Actividades de descontaminación y otros servicios de gestión de residuos	1	0,3	0	0,0	-1	-100,0

Fuente: Seguridad Social (elaboración propia)

6.3.2. Estructura del sector logístico



Fuente: Seguridad Social (elaboración propia)

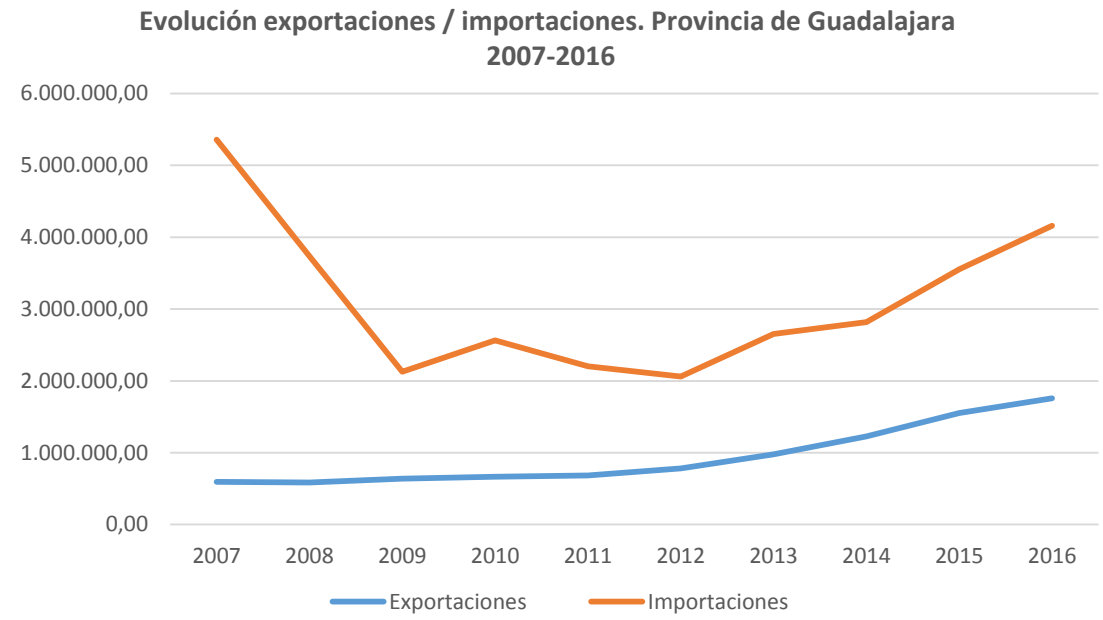
El sector Logístico se compone básicamente de dos subsectores, transporte y almacenamiento. El subsector de transporte ha pasado de representar el 81,4% del sector logístico en 2009 al 72,8% en 2016; además ha experimentado una destrucción neta del 19,3% de las empresas a diferencia del subsector de almacenamiento que ha crecido un 31,9%. En definitiva, el sector logístico también se ha visto afectado por la crisis causando una reducción del tejido empresarial del 9,7%.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EMPRESAS DEL SECTOR LOGÍSTICO. CORREDOR DEL HENARES Y SU ZONA DE INFLUENCIA				
Año		Total	Transporte terrestre y por tubería	Almacenamiento y actividades anexas al transporte
2009		**370**	301	69
2010		**353**	281	72
2011		**341**	263	78
2012		**332**	253	79
2013		**319**	240	79
2014		**321**	242	79
2015		**321**	237	84
2016		**334**	243	91
Variación 2009-2016	Absoluta	**-36**	-58	22
	Relativa	**-9,7**	-19,3	31,9

Fuente: Seguridad Social (elaboración propia)

6.4. Internacionalización

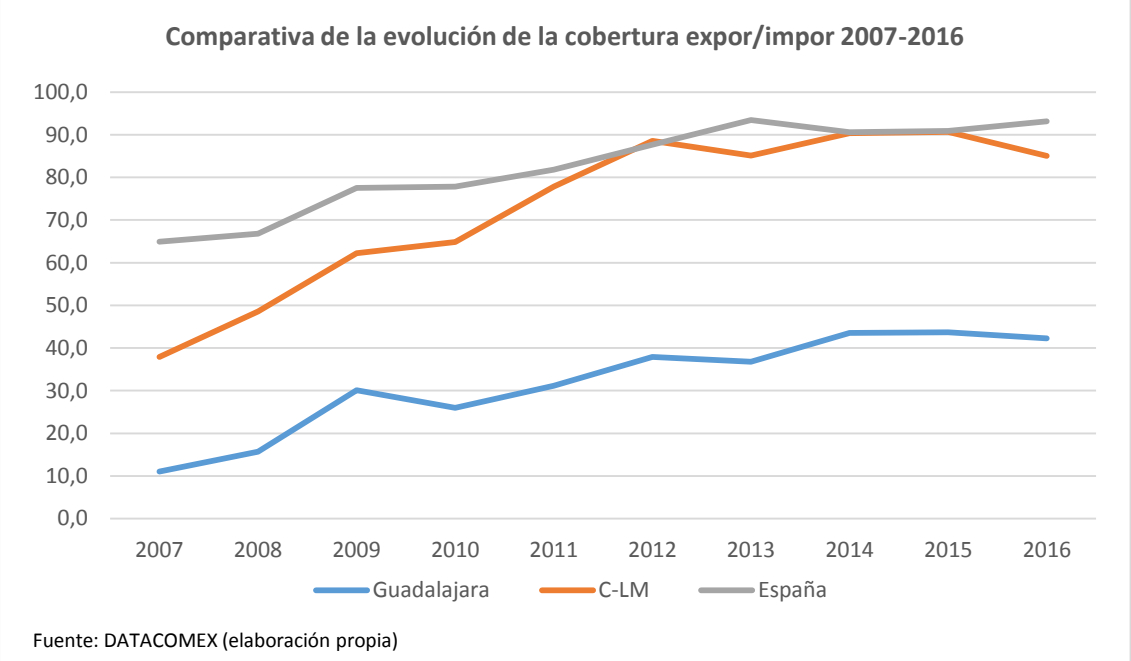
En el análisis del comercio exterior, dado que no existen estadísticas oficiales sobre exportaciones e importaciones a nivel municipal, se ha realizado a nivel provincial, si bien hay que precisar que el Corredor del Henares y su zona de influencia representan la mayor parte de la actividad económica de la provincia.



Fuente: DATACOMEX (elaboración propia)

En el 2016, las exportaciones de la provincia de Guadalajara suponen el 27,2% del volumen total de exportaciones de Castilla-La Mancha. Resulta destacable que a pesar de la crisis las exportaciones de la provincia han tenido un comportamiento positivo, con una senda de crecimiento para el periodo analizado que prácticamente ha visto triplicado el volumen anual de 2016 respecto a 2007, con una cifra récord de 1.757 millones de euros.

Por lo que respecta al comportamiento de las importaciones en el periodo objeto de estudio ha sido más irregular, con descensos importantes en los primeros años de la crisis y con tendencia creciente más acusada en 2015 y 2016.



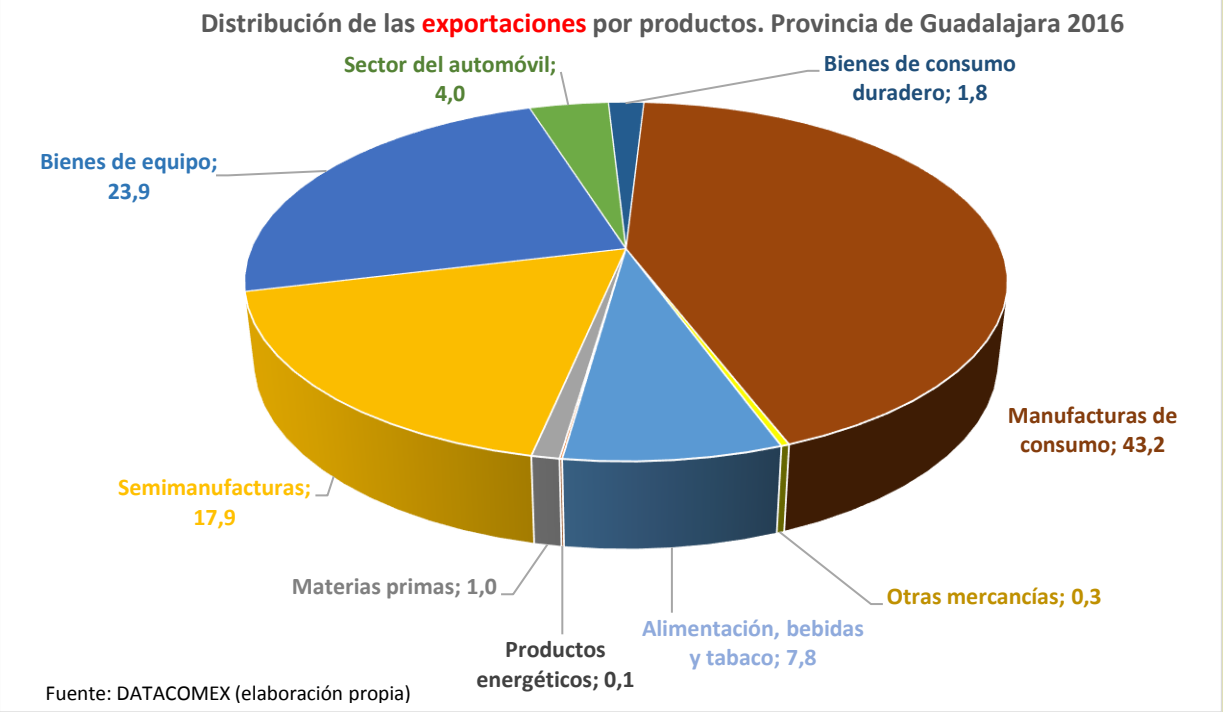
Fuente: DATACOMEX (elaboración propia)

Ahora bien, aunque en el periodo analizado la balanza comercial de cada uno de los años ha resultado negativa, la tasa de cobertura exportaciones/importaciones correspondiente a la provincia de Guadalajara ha mejorado en los últimos años, si bien permanece estable y muy por debajo de las medias regional y nacional.

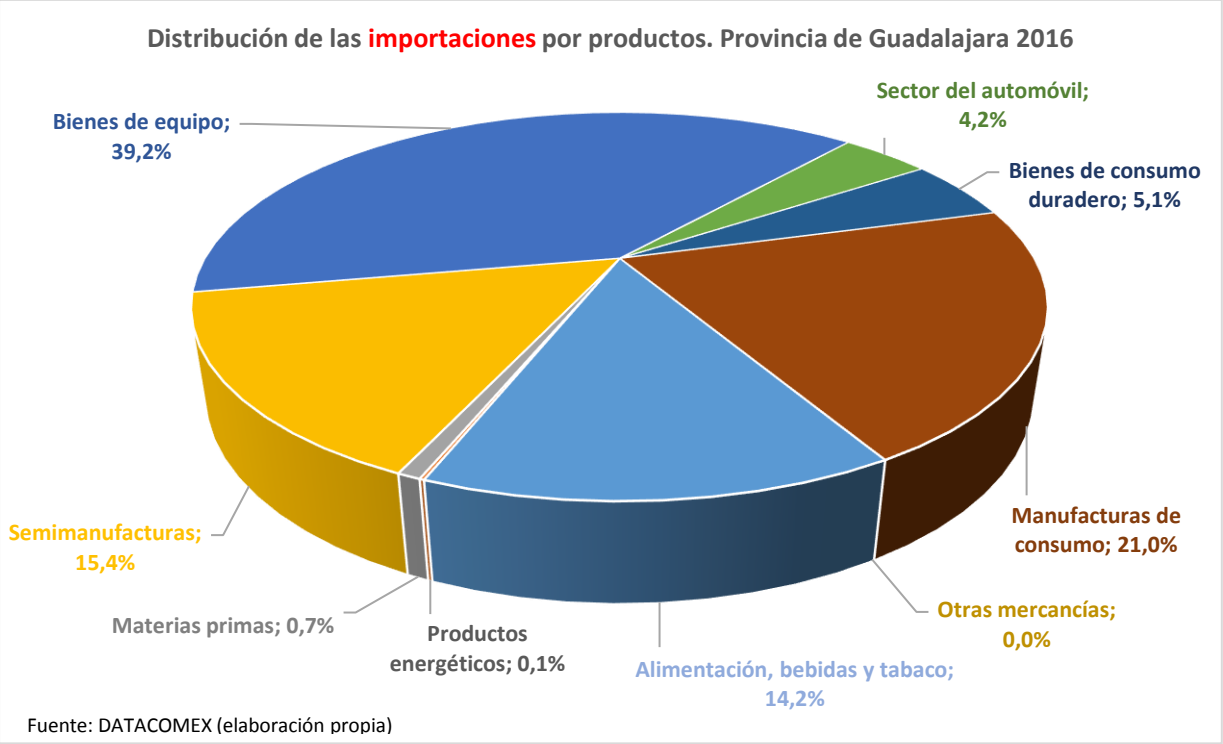
EVOLUCIÓN EXPORTACIONES/IMPORTACIONES EN LA PROVINCIA DE GUADALAJARA (*en miles de euros*)			
	Exportaciones	Importaciones	Saldo
2007	592.739,66	5.358.587,71	-4.765.848,05
2008	585.265,20	3.737.170,04	-3.151.904,84
2009	640.700,36	2.128.677,63	-1.487.977,27
2010	667.037,81	2.564.924,92	-1.897.887,11
2011	685.906,26	2.203.764,97	-1.517.858,71
2012	780.530,21	2.059.703,08	-1.279.172,87
2013	975.949,45	2.652.014,15	-1.676.064,70
2014	1.227.472,81	2.820.560,89	-1.593.088,08
2015	1.550.635,46	3.551.815,59	-2.001.180,13
2016	1.757.281,53	4.161.843,27	-2.404.561,74

Fuente: DATACOMEX (elaboración propia)

COMPARATIVA DE LA COBERTURA EXPOR/IMPOR		
Guadalajara	C-LM	España
11,1	37,9	64,9
15,7	48,6	66,8
30,1	62,2	77,6
26,0	64,9	77,8
31,1	77,9	81,8
37,9	88,5	87,7
36,8	85,1	93,4
43,5	90,4	90,6
43,7	90,6	90,9
42,2	85,0	93,1



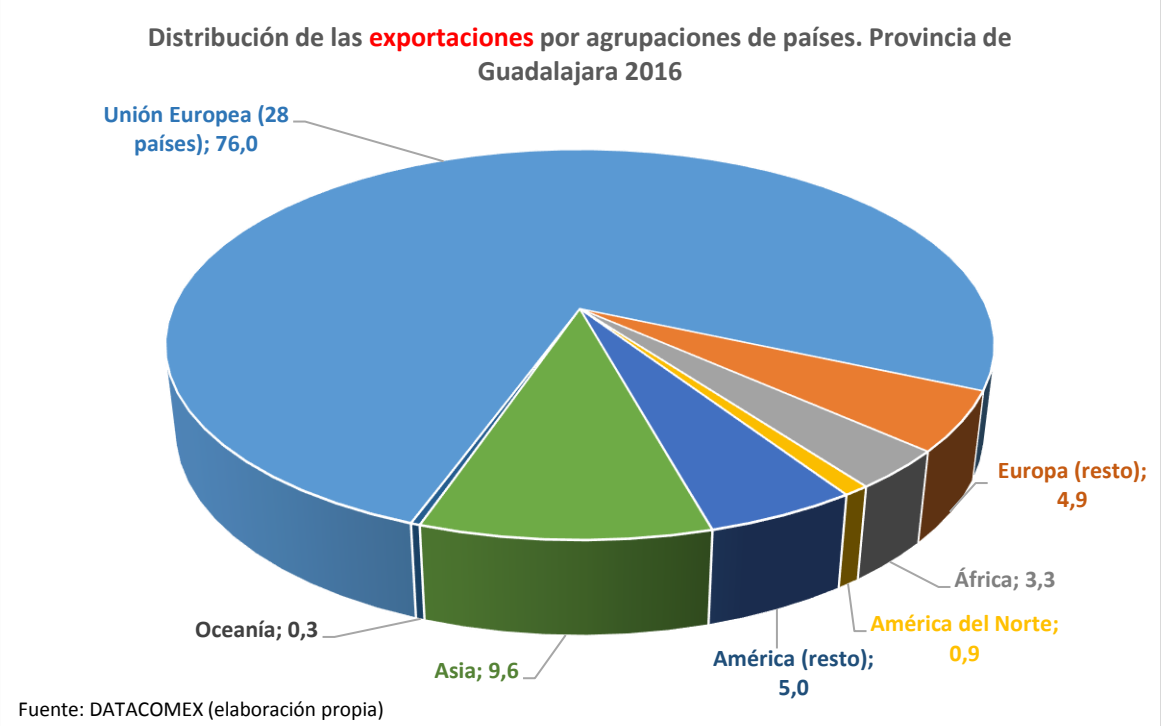
Si se hace un análisis por partidas arancelarias, las más exportadoras en 2016 corresponden a las manufacturas de consumo, con el 43,2%, seguidas de los bienes de equipo y de las semimanufacturas, que representan el 23,9% y el 17,9% respectivamente del volumen total exportado.



Desde la perspectiva de las importaciones, las partidas arancelarias más representativas fueron los bienes de equipo, las manufacturas de consumo y las semimanufacturas, con el 39,2%, 21,0% y 15,4% respectivamente.

EXPORTACIONES E IMPORTACIONES POR PRODUCTOS . GUADALAJARA 2016 (*en miles de euros*)			
	Exportaciones	Importaciones	Saldo
Alimentación, bebidas y tabaco	136.584,56	591.958,64	-455.374,08
Productos energéticos	1.608,05	5.995,70	-4.387,65
Materias primas	17.590,15	30.056,40	-12.466,25
Semimanufacturas	314.495,97	641.554,25	-327.058,28
Bienes de equipo	420.058,30	1.630.304,55	-1.210.246,25
Sector del automóvil	70.382,13	175.090,76	-104.708,63
Bienes de consumo duradero	31.462,82	213.882,16	-182.419,34
Manufacturas de consumo	759.912,09	872.874,92	-112.962,83
Otras mercancías	5.187,46	125,89	5.061,57
Total 2016	1.757.281,53	4.161.843,27	-2.404.561,74

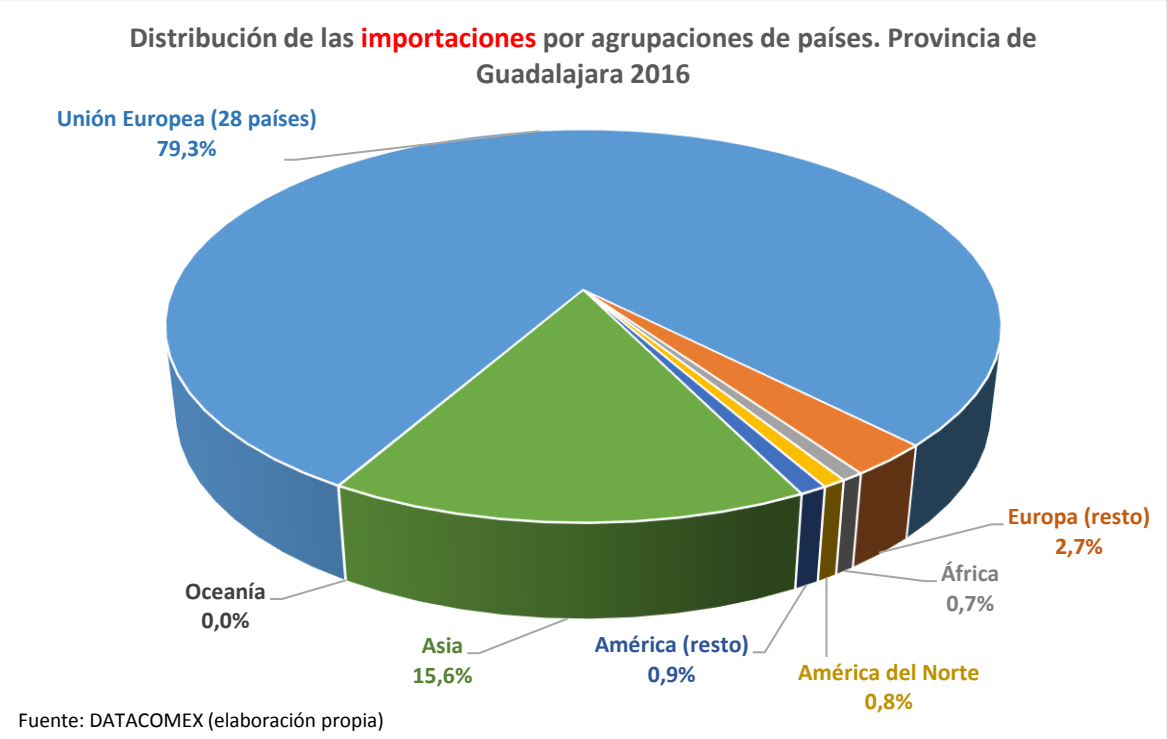
Fuente: DATACOMEX (elaboración propia)



Fuente: DATACOMEX (elaboración propia)

Si se realiza el análisis de las exportaciones de la provincia de Guadalajara por mercados de destino, sus principales socios comerciales pertenecen al mercado de la Unión Europea, con el 76,0%, seguido de Asia con el 9,6% y por el continente americano con casi el 6%. En

este sentido, por países destacan las exportaciones con Portugal, que en 2016 han sido de 532 millones de euros, lo que supone el 30,3% del total; le siguen Irlanda y Francia con el 18,3% y el 8,0% respectivamente.



Asimismo, nuestro principal mercado de procedencia de las importaciones es el mercado comunitario, con el 79,3% del volumen total de importaciones, seguido del mercado asiático con el 15,6%.

EXPORTACIONES E IMPORTACIONES POR AGRUPACIONES DE PAÍSES. GUADALAJARA 2016 (*en miles de euros*)			
	Exportaciones	Importaciones	Saldo
Unión Europea (28 países)	1.336.337,09	3.299.364,03	-1.963.026,94
Europa (resto)	86.824,76	111.787,18	-24.962,42
África	57.390,02	30.554,34	26.835,68
América del Norte	15.289,12	31.815,92	-16.526,80
América (resto)	88.177,83	37.477,59	50.700,24
Asia	167.847,61	650.172,96	-482.325,35
Oceanía	5.415,10	671,25	4.743,85
Total 2016	1.757.281,53	4.161.843,27	-2.404.561,74

Fuente: DATACOMEX (elaboración propia)

7. Conclusiones

Localización e infraestructuras

El Corredor del Henares y su zona de influencia en la provincia de Guadalajara es, por su ubicación, dotación de infraestructuras y red de comunicaciones, población y volumen de implantación empresarial, uno de los principales núcleos estratégicos de carácter socioeconómico no sólo en el ámbito de Castilla-La Mancha sino también a nivel nacional.

Destacan fundamentalmente las infraestructuras de comunicación, tanto de carreteras como de ferrocarril, como la autovía del Nordeste (A-2), que forma parte del itinerario E-90 de la Red Transeuropea en España (RTE), o el AVE. Asimismo la proximidad al aeropuerto Madrid-Barajas Adolfo Suárez contribuye a dinamizar y vertebrar el desarrollo de la zona.

Estas infraestructuras favorecen el transporte intermodal de mercancías por las sinergias que se producen entre los diversos modos de transporte (aéreo, ferroviario y por carretera), con el consiguiente beneficio para las plataformas logísticas radicadas en el Corredor del Henares y su zona de influencia

Demografía

Su población cuenta con cerca de 200.000 habitantes, representando el 78,4% de la provincia de Guadalajara y cerca del 10% de Castilla-La Mancha.

El crecimiento poblacional, en todos los estratos, ha sido mucho más dinámico que en el resto del territorio regional y nacional. En el período 2007-2016 experimentó un crecimiento de 33.977 personas, es decir el 20,7% frente a unos crecimientos regionales y nacionales en torno al 3%.

El crecimiento poblacional de la zona de influencia ha sido sensiblemente más dinámico, un 41,4% frente al experimentado por el eje central del Corredor que se eleva al 14,9%, es decir 26,5 puntos por encima. Los municipios de menor población se están convirtiendo en zonas de nueva ocupación de viviendas para muchas familias.

Mantiene una alta densidad poblacional muy superior a la media de la provincia, de la región y de la nación, en especial el eje central del Corredor con 440,7 habitantes por km².

La población femenina ha experimentado crecimientos superiores a la masculina de tal forma que en 2016 se produce un punto de inflexión donde la población femenina supera a la masculina.

La tasa de maternidad y el índice de remplazo de la población en edad potencialmente activa en 2016 son claramente superiores a la media regional y nacional.

El peso de la población extranjera respecto a la población total ha aumentado ligeramente en el periodo 2007-2016, experimentando un crecimiento neto en torno a las 4.500 personas, lo que supone un 22,5%, en tanto que a nivel regional el incremento ha sido del 5,3%.

La renta media disponible es superior a la media regional y aproximada a la media nacional.

Empleo y ocupación.

En el período 2009-2016 los afiliados a la Seguridad Social se han incrementado ligeramente, 1,9%, al contrario de lo sucedido a nivel regional que ha experimentado una caída en términos del empleo del 10%. En 2016 el número de afiliados se acercaba a los 70.000.

Por sectores, si bien a nivel regional todos los sectores han experimentado pérdidas de afiliación, en el ámbito territorial analizado se ha producido un proceso de terciarización de la economía, aumentando la ocupación en el sector servicios, incluido el sector logístico.

En 2016 la distribución por sectores de las personas afiliadas en alta en la seguridad Social se distribuyen en la agricultura el 1,6%, construcción 6,0%, logística 12,6%, industria 13,8% y el 66,0% corresponde al resto del sector servicios.

Por sectores:

- La construcción ha perdido prácticamente la mitad de su afiliación y su representatividad, en línea con lo sucedido a nivel regional
- La agricultura ha perdido la cuarta parte de la afiliación, sensiblemente superior a la media regional.
- La industria es el sector que menos afiliación pierde, el 4,0%, lo que ha supuesto minorar en casi un punto su representatividad sobre el total. La pérdida a nivel regional ha sido sensiblemente superior, el 11,8%.
- El sector servicios ha experimentado un crecimiento del 11,4%, ganando 7 puntos en representatividad sobre el total.

El paro registrado en 2016 se eleva a 14.652 personas, casi el triple al registrado en 2007 a pesar de la mejoría experimentada desde el 2013. Por sexos el 60% corresponde a las mujeres y el 40% a hombres incrementándose la brecha diferencial entre ambos en todos los tramos de edad a excepción del tramo de 16-24 años.

El colectivo de mayores de 55 años sigue incrementando el número de desempleados a pesar de los últimos años de recuperación económica, situación que puede verse agravada dado que el estrato de edad de 45-54 años representa más de la cuarta parte del paro registrado.

Por lo que respecta a la antigüedad en el desempleo, el grupo de parados de muy larga duración y que viene a representar casi la cuarta parte del paro registrado en 2016, es el que más incremento relativo ha experimentado en el período de crisis y el que en el período de recuperación económica presenta peor comportamiento en su empleabilidad.

Según el nivel formativo, el 73,6% del paro registrado en 2016 corresponde a personas con estudios primarios y secundarios de orientación general y el 26,4% restante corresponde a personas con estudios de formación profesional y universitaria.

Por sectores de actividad económica, todos los sectores sufrieron importantes incrementos de paro registrado durante la crisis (2007-2013) y es partir del 2014 cuando se produce el descenso en el paro registrado, habiendo descendido el 27,0% el paro en 2016 respecto al registrado en 2013.

La industria es el sector que menos ha sufrido las cifras del paro registrado y cuya reducción es sensiblemente superior a partir del 2014 respecto de los demás sectores, un 34,4% frente al 27,0% de media general de todos los sectores.

Actividad productiva

A pesar de la crisis en el período 2009-2016 se crearon 830 empresas, un 14,3% más, correspondiendo más del 80% al eje central del Corredor. Ahora bien, el crecimiento tan solo fue en el sector servicios, ya que el resto de sectores han perdido tejido empresarial, en especial el sector de la construcción con una pérdida del 41,1% de las empresas.

El sector que más empresas concentra es el de los servicios, en el que se incluyen las empresas logísticas, representando el 84,7% en 2016 seguido por el de la construcción con el 8,2%, a pesar de la importante caída que ha sufrido durante la crisis, y por el sector industrial con el 5,7%.

En cuanto a la dimensión de las empresas según el número de trabajadores es de destacar el reducido tamaño de las mismas, ya que el 88,6% son micropymes y el 9,1% pequeñas empresas.

Por lo que respecta al sector industrial en el eje central del Corredor se ha incrementado en 3 el número de empresas, en tanto que en la zona de influencia ha disminuido su número en 26. Ahora bien, la destrucción de empresas industriales ha sido menos intensa

que a nivel regional que supuso para el periodo analizado una destrucción del 15,1% frente al 5,8% de la zona analizada.

De los subsectores del sector industrial ha sido la industria manufacturera la más afectada, en especial las dedicadas a la fabricación de productos metálicos y de otros productos minerales no metálicos, si bien a pesar de ello sigue siendo el subsector predominante representando las empresas manufactureras casi el 85% de las empresas industriales en 2016.

Por otra parte, el sector logístico también se ha visto afectado por la crisis con una reducción del tejido empresarial del 9,7%. Ahora bien, la pérdida se concentra en el subsector del transporte que pierde más del 19% de empresas frente al almacenamiento que ha crecido cerca del 32%. En 2016 el transporte representa el 72,8% del sector logístico frente al 27,2% del almacenamiento.

Internacionalización

En 2016 la exportaciones de la provincia de Guadalajara suponen el 27,2% del volumen total de las exportaciones de Castilla-La Mancha con una cifra record de 1.757 millones de euros. En el período 2007-2016 el volumen de exportaciones se ha visto triplicado.

Las importaciones han tenido un comportamiento más irregular, con descensos importantes en los primeros años de la crisis y con tendencia creciente más acusada en 2015 y 2016.

Si bien, la balanza comercial en el período analizado resulta ser negativa, la tasa de cobertura exportaciones/importaciones, aunque sensiblemente inferior a la regional y nacional, en los últimos tres años permanece estable.

Los productos más exportados son las manufacturas de consumo seguidas de los bienes de equipo, mientas que desde la perspectiva de las importaciones se invierte el orden, siendo los bienes de equipo los más demandados.

En cuanto a los mercados de destino de las exportaciones, es la Unión Europea el principal socio comercial con el 76% de las mismas en 2016, destacando Portugal, seguido por Asia con el 9,6%. El mismo comportamiento siguen las importaciones, en las que cerca del 80% de los productos proceden las Unión Europea seguido igualmente por el mercado asiático con algo más del 15%.

Necesidad de una estrategia de impulso económico y de competitividad empresarial

Cuando se han dado una serie de circunstancias como las descritas anteriormente sobre una zona y con el objetivo de contrarrestar los efectos negativos que sobre la actividad económica y el empleo se derivan, se han de promover estrategias específicas para favorecer la implantación de infraestructuras industriales y de servicios que logren hacer atractiva la zona del Corredor del Henares. Por tanto, se han de apoyar las iniciativas industriales modernas, innovadoras, competitivas y generadoras de empleo en la zona analizada, de gran valor geoestratégico para nuestra región.

En este contexto, el Gobierno de Castilla-La Mancha ha decidido acometer una Estrategia dirigida al renacimiento industrial para el Corredor del Henares que favorezca la consolidación del tejido empresarial existente así como la promoción de nuevas actividades que induzcan al actual modelo económico hacia sectores de oportunidad que tengan cabida en el ámbito de actuación. De esta forma, a través de la implementación de diferentes medidas, se sentarán las bases de un nuevo patrón de crecimiento y desarrollo sostenible para el Corredor del Henares en su vertiente castellano-manchega.

Este proceso si bien se propone desde el Gobierno de Castilla-La Mancha, no puede, ni debe desarrollarse sin la participación e implicación de todos los agentes económicos y sociales más representativos, y de los municipios del Corredor del Henares y su zona de influencia en la configuración de la Estrategia. El respaldo y consenso de todos estos agentes sociales, económicos y políticos ha de ser el garante de éxito de una Estrategia que ha de contribuir a revitalizar el Corredor del Henares desde una perspectiva global e integradora de este territorio.