

Aeropuerto de carga La Roda-Albacete

Un proyecto de *hub* de enlace
internacional para el desarrollo
intermodal del transporte
europeo de mercancías



Miguel Panadero Moya
Francisco Cebrián Abellán
Carmen García Martínez
Julio Plaza Tabasco
Juan Antonio García González

Aeropuerto de carga La Roda-Albacete

Un proyecto de *hub* de enlace internacional
para el desarrollo intermodal
del transporte europeo de mercancías

αβ
ALFABRAVO



EURGEOT/UCLM
Grupo de Estudios Urbano-Regionales.
Universidad de Castilla- La Mancha



INSTITUTO DE ESTUDIOS ALBACETENSES
"DON JUAN MANUEL"

DE LA EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL

Edita:

ALFABRAVO
INSTITUTO DE ESTUDIOS ALBACETENSES "DON JUAN MANUEL". DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALBACETE
EURGEOT/UCLM. FACULTAD DE HUMANIDADES DE ALBACETE

© Los autores

Primera edición: Diciembre 2003

ISBN: 84-608-0053-9

Déposito Legal: AB-715-2003

Impreso por Minerva Impresión. Albacete

ÍNDICE

1.-Introducción.	7
2. El transporte aéreo y el territorio. La provincia de Albacete en Castilla-La Mancha.	11
2.1. Caracterización de los recursos humanos de Albacete y de Castilla-La Mancha.	12
2.2. Los antecedentes inmediatos de la dinámica demográfica del entorno de La Roda.	12
2.3. La incidencia de los factores de la modernización demográfica.	17
2.4. El protagonismo de los adultos jóvenes.	23
2.5. El envejecimiento, un grave problema socioeconómico.	27
2.6. El proceso de urbanización.	30
2.7. La organización del sistema urbano regional.	33
3. El transporte aéreo, factor del desarrollo local y regional.	37
3.1. Características del entorno territorial del aeropuerto de La Roda-Albacete.	39
3.1.1. La Roda (Albacete), ciudad con una situación geográfica privilegiada.	40
3.1.2. La actividad empresarial en la aglomeración urbana La Roda-Albacete.	40
3.1.3. Las infraestructuras de transporte y comunicaciones del corredor La Roda-Albacete.	41

3.1.4. El desarrollo de los equipamientos urbano-regionales.	43
4. Dinámica y estructura de las áreas urbanas de Castilla-La Mancha.	55
4.1. La evolución reciente de las ciudades castellano-manchegas según la composición de su estructura socioeconómica.	55
4.2. La especialización funcional de las ciudades de Castilla-La Mancha.	61
4.3. La evolución de la tasa de actividad por sexo.	61
4.4. La hipertrofia del subsector de la construcción.	63
5. El impacto económico del aeropuerto de La Roda-Albacete.	77
5.1. Alternativas de localización de las empresas relacionadas con la actividad aeroportuaria.	81
5.2. El empleo aeroportuario.	83
6. El impacto territorial.	101
6.1. La estructura espacial heredada.	101
6.2. Las repercusiones en la estructura del territorio.	102
6.3. Municipios que mejorarán sus oportunidades con la implantación del aeropuerto de La Roda-Albacete.	103
7. Conclusiones. El aeropuerto, factor esencial del desarrollo territorial.	147
7.1. Los determinantes básicos.	147
7.2. Incidencia Territorial del Aeropuerto La Roda/Albacete	150
8. Referencias bibliográficas.	155
9.- Índice de mapas	157
10.- Índice de cuadros	158
11.- Índice de tablas	159
12.- Índice de figuras	160

1. Introducción.

La base conceptual que sustenta el contenido de este libro se inserta en un conjunto de premisas de distinta categoría. De una parte, la situación actual del transporte aéreo a escala mundial y la tendencia que manifiesta su evolución reciente; de otra, al abrigo de las oportunidades que abre la globalización, el propósito de incorporar la modalidad de carga de este sector del transporte aéreo a la dinámica empresarial de Albacete mediante una implantación aeroportuaria conforme a los requerimientos de esa actividad en el alba del siglo XXI. Esta resolución se fundamenta también en la singular idoneidad de La Mancha oriental para la navegación aérea, en la envidiable situación geográfica del corredor urbano-industrial de La Roda-Albacete y en la tradicional especialización de la población activa que ocupa su territorio en tareas de transporte, almacenaje y distribución de mercancías.

El transporte aéreo es una actividad económica que está mostrando en los últimos años unas profundas transformaciones. Tales cambios se atribuyen a la coincidencia de un conjunto de circunstancias de naturaleza científico-técnica y socioeconómica. Unas se reflejan en la modernización de la propia actividad; otras, en la reestructuración del entorno en que ésta se desenvuelve.

Los cambios se producen en distintos niveles. En primer lugar, la articulación legal e institucional del transporte aéreo ha pasado de una situación de completa regulación a otra de práctica liberalización. Esta libertad de acceso ha hecho aparecer nuevos operadores y acentuar la especialización del sector en ciertos corredores o regiones. Los actores implicados hablan también de una recomposición de la oferta; como han señalado Román y Pastor, ésta se ha visto favorecida por los nuevos sistemas de organización de la actividad y por las referidas mejoras tecnológicas. Su incorporación abarata los costes operativos, destacándose en este sentido los efectos de las innovaciones introducidas en equipamientos y en técnicas de gestión. Facilita esa función la incorporación a la flota aérea de nuevos aparatos, con sofisticados sistemas de guía, operación y carga, con mayor capacidad de bodega y menor consumo; las mejoras en la gestión de mercancías en tierra a través de sistemas informatizados de handling; la organización de los vuelos en base a hubs de enlace internacionales, que producen una jerarquización de los aeropuertos a escala planetaria y facilitan la optimización del uso de las aeronaves.

Los analistas del funcionamiento de las instalaciones aeroportuarias destacan especialmente la pluralidad de actividades asociadas a las operaciones

de transporte y sus nuevos efectos en la estructuración del territorio. La enumeración de tales actividades da testimonio de la creciente diversificación de las funciones desempeñadas en los grandes aeropuertos. A los tradicionales operadores de carga se han unido empresas de mensajería y paquetería urgente, de gestión de maquinaria telemática, otros operadores logísticos, proveedores y servicios... Se reconoce de este modo que los aeropuertos se han convertido así en animados focos de actividad y, consecuentemente, en un factor de sustanciales cambios espaciales. Un paisaje económico generado mediante fuertes inversiones en capital sustituye al escenario rural precedente. Las transformaciones de la organización del sector se reflejan en la emergencia de nuevas actividades diversificadas que acrecientan la complejidad y madurez de los territorios en sus diferentes escalas, provinciales y regionales; en todos ellos, su nodo central, el aeropuerto, irradia actividades y negocios de toda índole sobre una extensa área de influencia cuyo alcance está determinado por los tiempos de desplazamiento.

Partiendo de este marco conceptual, el propósito de los autores se concreta en valorar la incidencia socioespacial de la implantación de un aeropuerto internacional de carga en La Roda (Albacete), y determinar sus efectos en la estructura territorial de la provincia de Albacete y en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. Para ello se han desarrollado los siguientes pasos. En primer lugar una exhaustiva búsqueda bibliográfica y documental, de textos de diversa procedencia y de estadísticas relacionadas con el objetivo del libro. Sus supuestos metodológicos se fundamentan en el análisis territorial, considerando las principales variables socioeconómicas que intervienen directamente en el proyecto de creación del aeropuerto de La Roda-Albacete y que recibirán los presumibles efectos derivados de su implantación.

El diagnóstico inicial ha permitido la presentación del contexto territorial del sureste de España, su situación en el ámbito de los transportes y la identificación de la importancia que la región de Castilla-La Mancha y la provincia de Albacete tienen dentro de él. Una atención particular se pone en el papel desempeñado en ese entorno por el corredor urbano-industrial que se ha formado entre las ciudades de La Roda y Albacete en los últimos treinta años, y de las posibilidades de desarrollo de la intermodalidad.

La utilización de una base de datos georreferenciada y su manejo mediante un SIG ha facilitado la explotación cartográfica. Este proceso ha permitido a su vez identificar el modelo territorial y las claves interpretativas de la incidencia de una implantación de este tipo en el citado territorio. Las variables más relevantes consideradas han sido las que se relacionan con las características demográficas y la tipología del poblamiento (número y distribución de sus habitantes, actividad, paro y empleo, potencial demográfico y económico, jerarquización de las entidades de población, etc.), y con la actividad del subsector transporte y elementos conexos de la estructura empresarial de Castilla-La Mancha.

El resultado de este tratamiento de la información lo constituye una completa colección de mapas temáticos del sureste español que permiten presentar la situación de la red de infraestructuras de transporte, la especialización funcional del eje La Roda/Albacete, el alcance geográfico del desarrollo de esta actividad y sus previsibles repercusiones como elemento inductor del reequilibrio de la estructura espacial del cuadrante sureste de la península Ibérica, una zona en la

que la parte oriental de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha constituye un territorio con alto riesgo de periferización.

Las bases de datos numéricas que han servido para la obtención de índices, tasas y gráficos, y para el análisis cuantitativo de la dinámica socioeconómica y territorial, se han elaborado a partir de la información estadística proporcionada por el Instituto Nacional de Estadística (diferentes series), la Consejería de Economía y Hacienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (*Anuario Estadístico 2001*), y el Servicio de Estudios de La Caixa (*Anuario Económico de España, 2001*) y la Fundación La Caixa (*Anuario Social de España, 2001*), preferentemente. Asimismo se han utilizado cuadros estadísticos preparados con anterioridad para el estudio de las transformaciones espaciales que se vienen produciendo en el conjunto de las provincias castellano-manchegas desde el momento de su constitución como Comunidad Autónoma (Panadero, García y Cañizares, 1999), y también en la provincia y en la ciudad de Albacete, con las pertinentes actualizaciones.

La información reunida ha sido tratada con el programa ARCGIS 8.2. para su representación gráfica como mapas temáticos que cubren el territorio que se extiende por todo el cuadrante sureste peninsular. La base cartográfica digital empleada ha sido la de escala 1:2.000.000 del Instituto Geográfico Nacional, a la que se le han incorporado las adiciones necesarias para su actualización al momento presente. Para la representación del equipamiento e infraestructuras de transporte del corredor La Roda-Albacete se ha empleado también una imagen LANDSAT en falso color de la zona de Los Llanos de Albacete.

Finalmente, a partir de la información cartográfica, estadística y documental, se desarrolló una amplia reflexión tendente a identificar la incidencia territorial (provincial y regional) de la implantación del aeropuerto de La Roda/Albacete. Su resultado se resume en el correspondiente capítulo de conclusiones. La bibliografía consultada, libros, artículos de revistas científicas y de divulgación, documentos técnicos, e informes en soporte digital, aparece también relacionada como último apartado del libro.

Referencias:

AEROPUERTO DE LA RODA-ALBACETE: aeropuertodelaroda@ono.com

ALFABRAVO: alfabravo@ono.com

EURGEOT/UCLM: Miguel.pmoya@uclm.es

2. El transporte aéreo y el territorio. La provincia de Albacete en Castilla-La Mancha.

Las interrelaciones que se establecen entre un aeropuerto y su entorno urbano y regional, según las actividades que desarrollan cada uno de ellos, han seguido varias etapas a través del tiempo. Desde una fase primitiva en la que los "aerodromos" iniciales apenas tenían incidencia en el desarrollo regional, en la que las pioneras instalaciones del "campo de aviación" de La Torrecica, en Albacete, serían un claro ejemplo, se ha llegado a la situación actual en la que el enorme crecimiento del número de usuarios del transporte aéreo convierte a sus infraestructuras, allí donde aparecen, en instalaciones fuertemente estructurantes del territorio. Los aeropuertos incrementan la cualificación de la aglomeración urbana en la que se encuentran y tienen un valor de primer orden al actuar como enormes nodos de relaciones profesionales. Su implantación se comporta como una fuerza impulsora de la economía regional, con un considerable efecto multiplicador sobre el empleo en el área que lo circunda. En cada caso, dependiendo de la importancia de las instalaciones y la intensidad de su uso, como consecuencia de su actividad, se anima la urbanización de los pueblos o barrios situados en las cercanías, en donde viene a residir gran parte del personal que trabaja en el aeropuerto. Algunas empresas de servicios a la actividad aeroportuaria se instalan también en su proximidad, junto a compañías industriales y de distribución y contribuyen a extender los usos urbanos que se deslocalizan desde la instalación aeroportuaria a través de una extensa área de influencia. Los aeropuertos han adquirido un papel destacado en el desarrollo económico de una región, y representan un elemento clave de su capacidad para enfrentarse a la competencia de otros territorios.

Los aeropuertos, en función de su posición en el conjunto de las rutas aéreas nacionales e internacionales, constituyen un elemento definidor del rango de la ciudad en la que se ubican dentro del sistema urbano de cada país. Esta cuestión es esencial cuando se pretende valorar la incidencia sobre el desarrollo de la provincia de Albacete y de la región de Castilla-La Mancha de una instalación de esas características orientada al transporte de carga internacional localizada en el corredor industrial y de servicios de La Roda/Albacete.

El radio de acción de este sistema aeroportuario que, siguiendo la doctrina comúnmente aceptada, se ha considerado más apropiado en este análisis de su incidencia en el desarrollo provincial y regional, configura un círculo en torno a este aeropuerto de La Roda/Albacete en el que los desplazamientos internos origen/destino no superan los 90 minutos. Para definir el alcance provincial y

regional inmediato, se han dibujado dos coronas interiores más, que corresponden a desplazamientos internos de media hora y una hora de duración, respectivamente. Se entiende, no obstante, que el aeropuerto sirve a aquellos ciudadanos que habiten o trabajen en el espacio delimitado por la mencionada isocrona de 90 minutos. Esta zona de influencia puede ampliarse aún más, en el caso de aeropuertos que captan tráfico de mercancías mucho más distantes, tanto por vía aérea como terrestre, como es el proyectado en La Roda/Albacete, para el transporte de carga internacional. Esta consideración determina la existencia de una nueva corona exterior que incluye el ámbito del transporte de mercancías en desplazamientos de hasta dos horas.

2.1. Caracterización general de los recursos humanos de Albacete y de Castilla-La Mancha.

El análisis de las características de la población es el primer paso necesario para entender la dinámica socioeconómica reciente del territorio provincial y regional. Las cifras publicadas por el INE referidas a la revisión del padrón municipal a uno de enero de 2002 registró para toda Castilla-La Mancha una población de 1.782.038 habitantes. La de la provincia de Albacete, 371.787 personas, representaba cerca del 21 % de la población regional. Al empezar el siglo XXI uno de cada cinco castellano-manchegos era comprovinciano de Albacete. La densidad media provincial es de 25 habitantes por kilómetro cuadrado. La debilidad demográfica del territorio de esta provincia se constata fácilmente al comparar su situación con la de otras zonas del país, especialmente con la aglomeración madrileña o con la orla litoral del mediterráneo próximo, y, en términos más generales, con el promedio de España (80 hab./km²). Por lo que atañe a la región castellano-manchega, la densidad de población es aún menor, tan sólo de 22 hab./km², demasiado escasa comparada con la que presenta el total nacional. Esta situación pone de manifiesto la necesidad de implantar actuaciones impulsoras del desarrollo económico regional que contribuyan a la recuperación de su dinámica y estructura demográfica.

2.2. Los antecedentes inmediatos de la dinámica demográfica del entorno de La Roda.

La evolución demográfica del municipio de La Roda, de la provincia de Albacete y del conjunto de Castilla-La Mancha, se corresponde con la de las distintas fases de la modernización económica y demográfica de la sociedad española durante el pasado siglo XX. Se pueden destacar algunos periodos que son determinantes tanto de la situación actual de Albacete como la del conjunto de la región y de sus municipios. En el caso de las provincias manchegas, que se puede proponer como ejemplo, se disfrutó en el primer cuarto de siglo una etapa de prosperidad y de envidiable progreso. Por esas fechas el crecimiento de la población española, en términos relativos, estaba por debajo del que animaba a la población regional. Y así siguió hasta el final de la guerra civil, un acontecimiento de nuestra historia que puso fin a la dilatada fase de prosperidad anterior en la que la vitalidad demográfica de La Mancha era superior a la del conjunto nacional. Después de aquel trágico periodo tuvo su inicio otra etapa en la que sucedería lo contrario; desde 1940 la tasa de crecimiento demográfico nacional se situó por encima del que tenían hasta entonces la provincia de Albacete y sus vecinas, comenzando una recesión que se manifestó en las dos décadas siguientes con

ISOCRONAS
DEL ÁREA DE
INFLUENCIA
DEL AEROPUERTO
LA RODA/ALBACETE



Proyección U.T.M.
Elipsoide Internacional



mayor intensidad. El aumento de la población, que se había ido reproduciendo sin interrupción durante toda la primera mitad del siglo XX, se agotó en La Mancha en 1950. Empezó entonces una nueva fase de profunda regresión que comprende todo el tercer cuarto del siglo XX. Se desencadenó una intensa corriente emigratoria con la que la provincia de Albacete y su entorno subregional perdió numerosas personas. Los efectos de esta otra etapa de la evolución demográfica sobre la organización de las actividades productivas fueron muy negativos.

Finalmente, en la primera mitad de los años setenta, la rápida despoblación de las provincias manchegas se interrumpió. La recesión internacional de esos momentos y la crisis del sistema productivo nacional influyó en la dinámica socioeconómica de La Mancha y permitió dar comienzo al ciclo demográfico actual caracterizado por la contención, primero, y la reversión, después, de los flujos migratorios de sus provincias. En los comienzos de esta nueva fase, que comprende los últimos veinticinco años del pasado siglo, aparecieron indicios de que se había interrumpido al fin la dinámica de la despoblación y que se podía atisbar un futuro más prometedor en la región. Sin embargo la situación no mejoró significativamente. La evolución demográfica de los municipios de la llanura manchega, aunque menos debilitados que en otras zonas del interior de España, se ha caracterizado desde esas fechas por el estancamiento.

Durante las décadas de los ochenta y de los noventa que forman la antesala del siglo XXI, el volumen de la población del entorno subregional albacetense estuvo afectado por oscilaciones pequeñas. Su número apenas varió de uno a otro momento censal. Pero surgieron otras transformaciones. Reproduciendo la misma dinámica que el resto de España, las provincias manchegas empezaron a recibir inmigrantes, aunque las llegadas todavía permanecían insuficientes para compensar su pequeño pero continuo flujo de emigrantes. Otros cambios mucho más importantes, cuyos efectos se observan en la estructura de la población y la forma de su distribución por el territorio se produjeron al mismo tiempo. La transición desde una sociedad tradicional agropecuaria hacia una sociedad de servicios se ha ido consumando a la vez que se producía la creación de la Comunidad Autónoma y, con el avance del proceso de descentralización del Estado, la reacomodación de la población regional en las capitales administrativas provinciales y, sobre todo, en Toledo, la de la región de Castilla-La Mancha.

Las fases de crecimiento general de la economía española fueron acompañadas en la región y en la provincia de Albacete de otras tantas etapas de regresión demográfica, mientras que las de crisis han proporcionado a sus respectivos territorios periodos de lenta recuperación de su población. Esta relación inversa que se establece entre desarrollo económico nacional y evolución demográfica provincial y regional permite constatar la debilidad estructural de los componentes socioeconómicos del entorno territorial en el que realizan sus actividades cotidianas los albacetenses y los castellanomanchegos. Y como corolario, la conveniencia de implantar nuevas actividades económicas en los municipios del interior de la región, cuyo alcance supere los límites de Castilla-La Mancha, y que sean capaces de contener la emigración de sus recursos humanos, de satisfacer y modernizar la demanda potencial de empleo, y de aportar las rentas externas que son indispensables para mejorar la posición de la región en la composición del producto nacional.

POBLACIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL AEROPUERTO LA RODA/ALBACETE SEGÚN SU DISTANCIA.

Relación de municipios de Castilla-La Mancha con más de 2.000 habitantes situados a menos de 30 minutos del Aeropuerto La Roda/Albacete

	POBLACIÓN
Provincia Albacete	
La Gineta	2.086
Balazote	2.309
El Bonillo	3.282
Munera	3.973
Madrigueras	4.493
Tarazona de La Mancha	6.252
La Roda	13.959
Villarrobledo	22.725
Albacete	148.934
Provincia Cuenca	
El Provencio	2.557
Villanueva De La Jara	2.563
Casasimarro	3.011
Iniesta	4.139
San Clemente	6.346
Quintanar del Rey	6.575
TOTAL	233.204

Relación de Municipios de Castilla-La Mancha con más de 3.000 habitantes situados a más de 30 minutos y a menos de 60 minutos del Aeropuerto La Roda/Albacete

	POBLACIÓN
Provincia de Albacete	
Chinchilla de Monte Aragón	3.190
Villamalea	3.683
Elche de La Sierra	3.747
Casas-Ibañez	4.162
Tobarra	7.607
Hellín	27.553
Provincia de Ciudad Real	
Argamasilla de Alba	6.717
Pedro Muñoz	7.310
Socuellamos	11.667
Campo de Criptana	13.184
Tomelloso	30.654
Provincia de Cuenca	
Motilla del Palancar	5.102
Mota del Cuervo	5.652
Pedroñeras(Las)	6.739
Provincia de Toledo	
Miguel Esteban	4.935
Quintanar de La Orden	9.779
TOTAL	151.681

Relación de municipios de Castilla-La Mancha con más de 4.000 habitantes situados a más de 60 minutos y a menos de 90 minutos del Aeropuerto La Roda/Albacete

	POBLACIÓN
Provincia de Albacete	
Caudete	9.150
Almansa	23.531
Provincia de Ciudad Real	
Santa Cruz De Mudela	4.716
Moral De Calatrava	5.225
Villanueva De Los Infantes	5.735
Membrilla	6.591
Herencia	7.149
Villarrubia De Los Ojos	9.722
La Solana	15.047
Daimiel	17.095
Manzanares	17.917
Valdepeñas	26.269
Alcazar De San Juan	26.403
Provincia de Cuenca	
Tarancon	11.786
Cuenca	46.341
Provincia de Toledo	
La Villa De Don Fadrique	4.065
Santa Cruz De La Zarza	4.505
Villafranca De Los Caballeros	5.262
La Puebla De Almoradiel	5.526
Corral De Almaguer	5.549
Villacañas	9.805
Consuegra	10.225

Relación de municipios de Castilla-La Mancha con más de 5.000 habitantes situados a más de 90 minutos y a menos de 120 minutos del Aeropuerto La Roda/Albacete

	POBLACIÓN
Provincia de Ciudad Real	
Argamasilla De Calatrava	5.361
Almodovar del Campo	7.139
Malagon	8.033
Almagro	8.537
Miguelturra	10.516
Bañños de Calatrava	11.290
Puertollano	48.086
Ciudad Real	63.251
Provincia de Guadalajara	
Azuqueca de Henares	20.673
Guadalajara	68.248
Provincia Toledo	
Seseña	5.324
Yébenes(Los)	5.905
Ocaña	6.441
Bargas	7.109
Fuensalida	7.750
Mora	9.485
Sonseca	10.018
Illescas	11.948
Toledo	68.382
TOTAL	383.496

Fuente: Censo 2001.

2.3. La incidencia de los factores de la modernización demográfica.

El primero de ellos es el retroceso de la fecundidad. Si en la década de los ochenta más de veinte mil niños se incorporaban cada año al conjunto de la población castellano-manchega, en la de los noventa no lograban alcanzar la cifra de diecinueve mil. Las tasas medias de natalidad para esas mismas etapas pasaban del doce al diez por mil, y podían ser calificadas como muy bajas. La provincia de Albacete tuvo un comportamiento semejante aunque con unas décimas más elevadas. En el periodo 1991 a 1995, ascendió al 11'53, y en el de 1996 a 2001, del 10'52 por mil. La natalidad evolucionó en la capital de un modo algo diferente. En los ochenta su tasa media permanecía en torno al quince por mil, pero tampoco escapaba del proceso de reducción del tamaño de la familia que se manifestaba como un fenómeno general en todas partes y descendió en los noventa al doce por mil.

La referencia al registro del número de nacimientos debe complementarse con otros indicadores. El primero es la tasa global de fecundidad. En los años ochenta esta tasa en la región, que se venía reduciendo durante toda la década anterior, todavía alcanzaba valores medios, alrededor del 54 por mil. En la siguiente, sólo era del 49'5 por mil. La respuesta de la provincia de Albacete no se diferenciaba demasiado, un 55 por mil, hacia 1986, y 49 por mil en la década siguiente. La de la capital, que también se hallaba en retroceso, en todos los casos superaba el promedio regional, con un 61 por mil, y un 51 por mil, para esos mismos periodos.

Con esta evolución de la fecundidad el reemplazo generacional ya no está asegurado. La tasa específica de fecundidad por edad está cambiando. Aunque el embarazo y nacimiento de los niños se sigue produciendo preferentemente entre la población femenina de 25 a 30 años, el número de mujeres que participan en ese proceso es cada vez menor. Este hecho repercute sobre la tasa de reproducción, que no ha dejado de descender hasta colocarse en niveles inferiores a los que garantizan el reemplazo generacional.

La tasa neta de reproducción de Castilla-La Mancha en 1975 era de 1'29 sóloamente, indicativa de las posibilidades, mínimas ya aunque suficientes todavía, de renovación del conjunto de la población. Como la dinámica de la natalidad ha seguido desde entonces una tendencia descendente, la tasa neta de reproducción se redujo hasta quedar por debajo de la unidad, el límite que asegura el reemplazo de la población femenina y la continuidad del modelo de sociedad actual. Esta es la situación en la que se halla la provincia de Albacete y el conjunto regional al comienzo del siglo XXI.

Durante la década de los ochenta se registraban cada año más de quince mil defunciones en Castilla-La Mancha, cifra que puesta en relación con la población regional representaba una tasa bruta de mortalidad de 9'10 por mil. Diez años después, la estructura demográfica comenzaba a acusar las consecuencias del envejecimiento de la población. Para un nivel algo mayor de defunciones, unas dieciseis mil, la tasa bruta de mortalidad había ascendido ligeramente (alrededor del diez por mil). El valor regional era más parecido al que proporciona la provincia de Albacete (cerca del nueve por mil) ya que su capital tenía una tasa de mortalidad aún más baja (7'07 por mil). En esta evolución tiene también

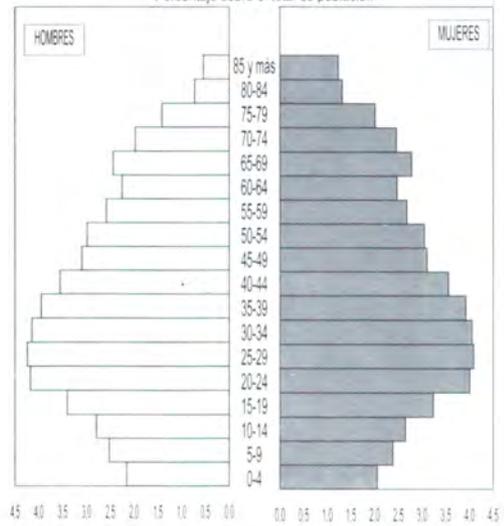
POBLACION POR GENERO Y GRUPOS DE EDAD. RENOVACION DEL PADRON MUNICIPAL, 2000

España

Grupos	Valor absoluto			Porcentaje		
	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres
Total	40.499.790	19.821.384	20.678.407	100,00	48,94	51,06
0-4 años	1.705.870	873.230	832.640	4,21	2,16	2,06
5-9 años	1.986.754	1.020.454	966.300	4,91	2,52	2,39
10-14 años	2.202.376	1.130.615	1.071.760	5,44	2,79	2,65
15-19 años	2.689.035	1.378.525	1.310.510	6,64	3,40	3,24
20-24 años	3.312.843	1.691.637	1.621.207	8,18	4,18	4,00
25-29 años	3.374.058	1.716.350	1.657.708	8,33	4,24	4,09
30-34 años	3.321.861	1.678.566	1.643.294	8,20	4,14	4,06
35-39 años	3.185.731	1.599.151	1.586.580	7,87	3,95	3,92
40-44 años	2.879.096	1.438.670	1.440.426	7,11	3,55	3,56
45-49 años	2.510.642	1.253.558	1.257.084	6,20	3,10	3,10
50-54 años	2.445.668	1.209.798	1.235.869	6,04	2,99	3,05
55-59 años	2.130.515	1.045.527	1.084.987	5,26	2,58	2,68
60-64 años	1.913.198	912.297	1.000.901	4,72	2,25	2,47
65-69 años	2.113.555	967.743	1.125.811	5,22	2,44	2,78
70-74 años	1.795.404	799.630	995.775	4,43	1,97	2,46
75-79 años	1.387.190	572.480	814.710	3,43	1,41	2,01
80-84 años	827.434	294.011	533.422	2,04	0,73	1,32
85 y más años	718.560	219.140	499.420	1,77	0,54	1,23

Fuente: Renovación del Padrón Municipal a 1 de enero de 2000. INE

PIRÁMIDE DE POBLACIÓN
ESPAÑA 2000
Porcentaje sobre el total de población

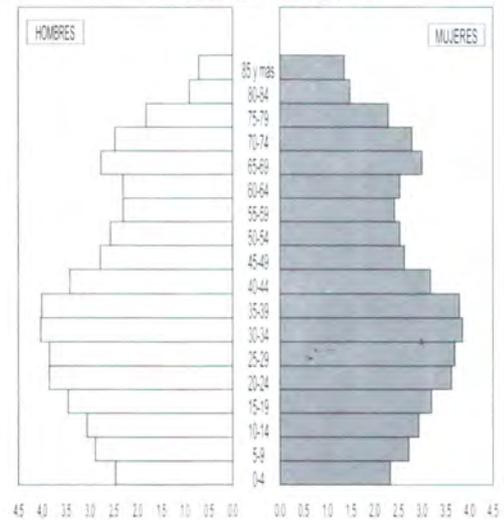


Castilla-La Mancha

Grupos	Valor absoluto			Porcentaje		
	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres
Total	1.734.261	860.657	873.604	100,00	49,63	50,37
0-4 años	83.093	42.664	40.429	4,79	2,46	2,33
5-9 años	97.217	50.042	47.175	5,61	2,89	2,72
10-14 años	103.942	53.083	50.859	5,99	3,06	2,93
15-19 años	115.434	59.891	55.543	6,66	3,45	3,20
20-24 años	129.554	66.761	62.793	7,47	3,85	3,62
25-29 años	130.690	66.682	64.008	7,54	3,84	3,69
30-34 años	136.698	69.889	66.809	7,88	4,03	3,85
35-39 años	135.261	69.529	65.732	7,80	4,01	3,79
40-44 años	114.435	59.281	55.155	6,60	3,42	3,18
45-49 años	93.818	48.196	45.622	5,41	2,78	2,63
50-54 años	88.446	44.521	43.925	5,10	2,57	2,53
55-59 años	81.912	39.896	42.016	4,72	2,30	2,42
60-64 años	83.871	39.915	43.956	4,84	2,30	2,53
65-69 años	100.086	47.966	52.120	5,77	2,77	3,01
70-74 años	91.213	42.847	48.366	5,26	2,47	2,79
75-79 años	71.331	31.512	39.819	4,11	1,82	2,30
80-84 años	41.379	15.737	25.642	2,39	0,91	1,48
85 y más años	35.881	12.257	23.624	2,07	0,71	1,36

Fuente: Renovación del Padrón Municipal a 1 de enero de 2000. INE

PIRÁMIDE DE POBLACIÓN
CASTILLA-LA MANCHA 2000
Porcentaje sobre el total de población

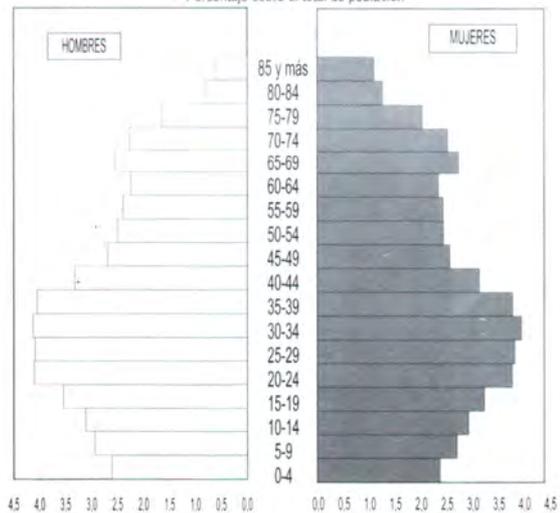


Albacete

Grupos de edad	Valor absoluto			Porcentaje		
	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres
Total	363.263	180.311	182.952	100,00	49,64	50,36
0-4 años	18.328	9.493	8.835	5,05	2,61	2,43
5-9 años	20.739	10.671	10.068	5,71	2,94	2,77
10-14 años	22.186	11.316	10.870	6,11	3,12	2,99
15-19 años	24.913	12.883	12.030	6,86	3,55	3,31
20-24 años	28.972	14.915	14.057	7,98	4,11	3,87
25-29 años	29.078	14.856	14.222	8,00	4,09	3,92
30-34 años	29.713	15.008	14.705	8,18	4,13	4,05
35-39 años	28.801	14.719	14.082	7,93	4,05	3,88
40-44 años	23.746	12.075	11.671	6,54	3,32	3,21
45-49 años	19.346	9.791	9.555	5,33	2,70	2,63
50-54 años	18.177	9.087	9.090	5,00	2,50	2,50
55-59 años	17.771	8.708	9.063	4,89	2,40	2,49
60-64 años	16.897	8.162	8.735	4,65	2,25	2,40
65-69 años	19.473	9.283	10.190	5,36	2,56	2,81
70-74 años	17.638	8.241	9.397	4,86	2,27	2,59
75-79 años	13.544	5.963	7.581	3,73	1,64	2,09
80-84 años	7.622	2.917	4.705	2,10	0,80	1,30
85 y más años	6.319	2.223	4.096	1,74	0,61	1,13

Fuente: Renovación del Padrón Municipal a 1 de enero de 2000. INE

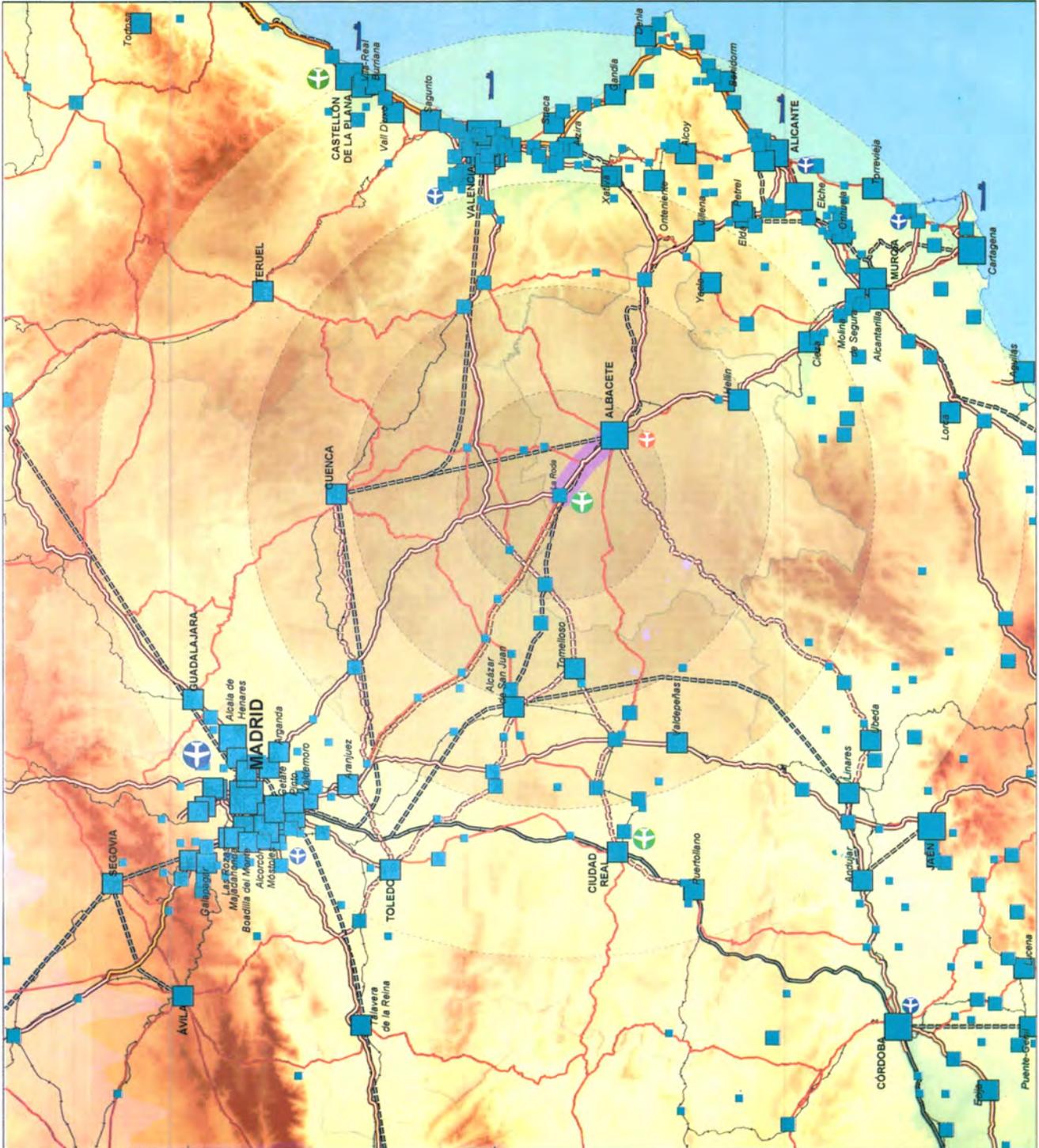
PIRÁMIDE DE POBLACIÓN
PROVINCIA DE ALBACETE 2000
Porcentaje sobre el total de población



NÚCLEOS DE POBLACIÓN MAYORES DE 5000 HABITANTES



Proyección U.T.M.
Elipsoide Internacional



cierta influencia la reducción que se viene produciendo en la tasa de mortalidad infantil. Este índice ya era muy bajo en 1986 (9'05 por mil, en la región, y 7'51 en Albacete), habiéndose reducido a comienzos de los noventa aún más (6'13 por mil, en Castilla-La Mancha, y 6'87 en Albacete).

A su vez, el aumento de la esperanza de vida, que se relaciona con la evolución de la mortalidad, no ha dejado de manifestarse en términos positivos. El fuerte descenso de la mortalidad infantil ha repercutido en la esperanza de vida, que ha aumentado en las últimas décadas, siguiendo unas pautas semejantes a las del conjunto nacional. Entre 1970 y 1980 la esperanza de vida al nacer había crecido más de tres años, situándose por encima de los setenta y cinco años al comienzo de la década de los ochenta. En la de los noventa, el descenso ininterrumpido de las tasas de mortalidad ha producido un incremento de la esperanza de vida al nacer aún mayor. La situación, como es habitual, es más ventajosa todavía para las mujeres, que en el inicio del nuevo siglo han extendido ya su participación en este indicador hasta edades situadas por encima de los ochenta años.

Estos caracteres de la dinámica poblacional tienen su reflejo en el modelo de crecimiento demográfico que presenta la provincia. De la diferencia entre nacimientos y defunciones se desprende su sentido y alcance. En los comienzos de la grave crisis económica de los setenta el crecimiento natural de la región tenía un saldo positivo ligeramente superior a los diez mil habitantes. Este incremento representaba una tasa del seis por mil, que es ciertamente bajo. La primera consecuencia derivada de aquella situación, la despoblación a medio plazo, reclamaba la aplicación de medidas para eliminar el paulatino deterioro demográfico regional. Sus efectos se mostraron aún más evidentes diez años después. En 1986 el saldo entre nacimientos y defunciones en Castilla-La Mancha era inferior a la mitad de la cifra antes citada, reduciéndose a menos de cinco mil habitantes. Este insignificante aumento representaba una tasa de crecimiento natural del tres por mil, todavía más baja que la precedente y menos capaz aún para frenar el proceso de envejecimiento progresivo de su población. En la década de los noventa la situación empeoró todavía más; el incremento natural sólo alcanzaba una tasa media del 0'5 por mil, extremadamente próxima al crecimiento cero.

La situación en Albacete es similar. En los años ochenta la provincia redujo su saldo vegetativo a la mitad y en los noventa la recesión demográfica mantenía esa misma tendencia de los años anteriores. La tasa de crecimiento natural de la provincia sólo era del 2'72 por mil en la etapa 1990-1995, y del 1'7 por mil, entre 1996 y 2001.

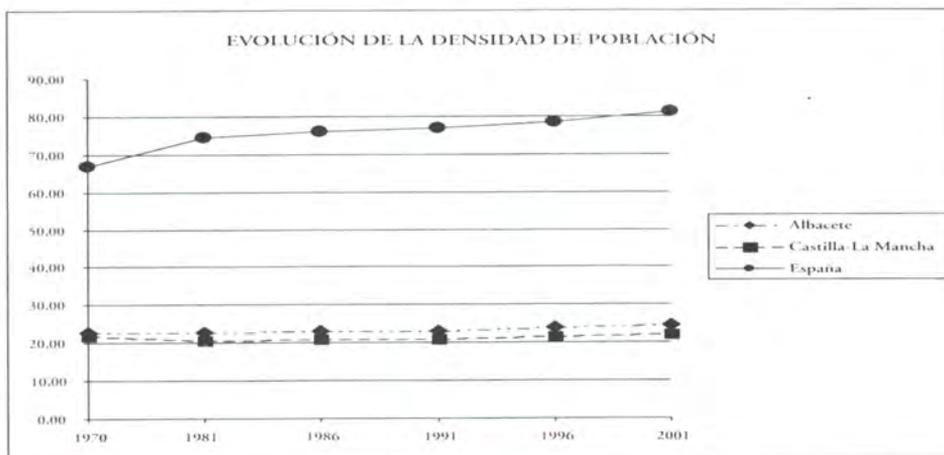
El sentido del crecimiento natural constituye uno de los factores que impulsan la evolución de la población. Pero el resultado final, su crecimiento real, sólo puede conocerse después de cuantificar las repercusiones de los movimientos migratorios. El potente flujo emigratorio que caracterizó la evolución demográfica de Albacete y de toda Castilla-La Mancha durante la década de los sesenta fué debilitándose paulatinamente en el transcurso de los setenta y ahora ya forma parte de la historia regional. La tasa anual del saldo migratorio regional en esa última década citada era sólo del -0'74 %. En la primera mitad de los años ochenta descendió aún más y se produjo también una etapa de

DENSIDAD Y EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN

DENSIDAD DE POBLACIÓN (Habitantes por Km)

	Albacete	Castilla-La Mancha	España
1970	22,83	21,81	67,03
1981	22,74	20,75	74,47
1986	23,20	21,09	76,04
1991	22,96	20,87	76,82
1996	24,06	21,55	78,40
2001	24,61	22,09	81,26

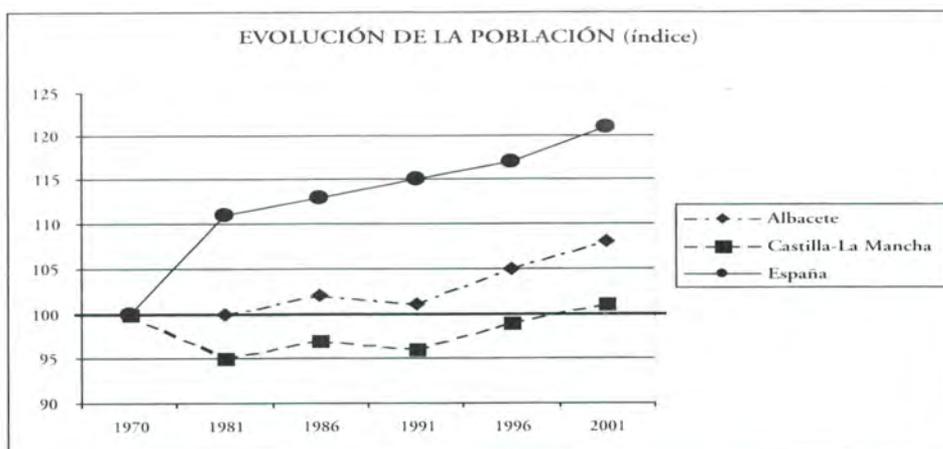
Nota: Datos del 2001, revisión del Padrón municipal a fecha 01/01/2001
Fuente: Censo de Población y Padrón Municipal de Habitantes. INE.



EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN (1970-2001)

	Albacete		Castilla-La Mancha		España	
	Total	Índice	Total	Índice	Total	Índice
1970	340.720	100	1.732.696	100	33.918.032	100
1981	339.374	100	1.648.633	95	37.682.355	111
1986	346.217	102	1.675.715	97	38.473.418	113
1991	342.677	101	1.658.446	96	38.872.268	115
1996	359.010	105	1.712.529	99	39.669.394	117
2001	367.283	108	1.755.053	101	41.116.842	121

Nota: Datos del 2001, revisión del Padrón municipal a fecha 01/01/2001
Fuente: Censo de Población y Padrón Municipal de Habitantes. INE.
Elaboración propia.



estancamiento de la emigración. Este fenómeno se manifestó igualmente en toda Castilla-La Mancha hasta el punto que en el bienio 1984-1985 el número de inmigrantes superó, por primera vez en cerca de cuarenta años, al de emigrantes y la tasa del saldo migratorio, aunque mínima (0'06 %), presentaba signo positivo. La nueva situación, sin embargo, no pudo mantenerse por mucho tiempo. En la segunda mitad de los años ochenta la emigración volvió a superar a la inmigración, y las tasas del saldo migratorio regional recuperaron el sentido habitual de las últimas décadas y la tendencia alcista (-0'22 %).

Acompañando a la región en su dinámica demográfica el saldo migratorio de la provincia de Albacete reproducía el mismo fenómeno. Si en la primera mitad de los ochenta la diferencia entre emigrantes e inmigrantes presentaba un déficit agregado de más de dos mil cuatrocientas personas, en la segunda mitad de la década las pérdidas fueron aún más importantes: más de siete mil. De este modo, una vez más, las migraciones recientes han determinado el tamaño de la población albacetense. La procedencia de los inmigrantes también ha cambiado. Durante la década de los ochenta, la migración regional continuó teniendo una fuerte componente intraprovincial, movilizándose desde el medio rural a los núcleos urbanos, dentro de cada provincia, una media de tres de cada diez emigrantes. Cualquiera que sea su sentido, tanto en Albacete como en el conjunto de Castilla-La Mancha, el grupo de los adultos (25 a 64 años) es el más afectado (cerca de la mitad de los migrantes). A este grupo de edad sigue el de los jóvenes (menos de 15 años), lo que indica que los movimientos migratorios de los albacetenses mantienen un marcado componente familiar. Por el contrario, el porcentaje de los mayores de 65 años presentó, en los años ochenta, un valor más alto para los inmigrantes que para los emigrantes, lo que se relaciona con la inmigración de retorno. Así, se marchan, sobre todo, los más jóvenes y regresa un flujo mayor de jubilados. Este fenómeno es muy evidente al observar la evolución de las tasas específicas de migración por grupos de edad.

2.4. El protagonismo de los adultos jóvenes.

La estructura de la población albacetense actual es el resultado de la incidencia de los factores anteriores: los efectos de una voluminosa corriente migratoria negativa pasada, y a continuación una progresiva madurez demográfica que se expresa mediante el descenso de la fecundidad y el aumento de la esperanza de vida durante las últimas décadas. Esta situación tiene su expresión más clara en la pirámide de población. Al contemplar la imagen de la situación, tanto si se refiere a la provincia de Albacete como al conjunto de la región, a comienzos del siglo XXI, el diseño irregular de sus figuras, su perfil bicóncavo, sorprende el reconocimiento de la envergadura que alcanzan las pérdidas demográficas. Se advierte la importancia de las detracciones que han impuesto la emigración pasada y el retroceso de la fecundidad al limitar el volumen de los natalicios, cuyo déficit se pone de manifiesto en la base de la pirámide.

Al analizar la del año 2000 se observa todavía en ella la huella de varios acontecimientos que explican la situación actual de la estructura demográfica provincial. Primero, en la cohorte de los 80 a 84 años hay un vacío que afecta a los dos sexos. Sus causas, por lo tanto, han de ser atribuidas a un fenómeno general, como lo fue la sobremortalidad excepcional y el subsiguiente descenso de la natalidad debidos a la epidemia de gripe de 1918, un suceso demográfico

NATALIDAD Y FECUNDIDAD

TASA BRUTA DE NATALIDAD

Número de nacidos por 1.000 habitantes (*)

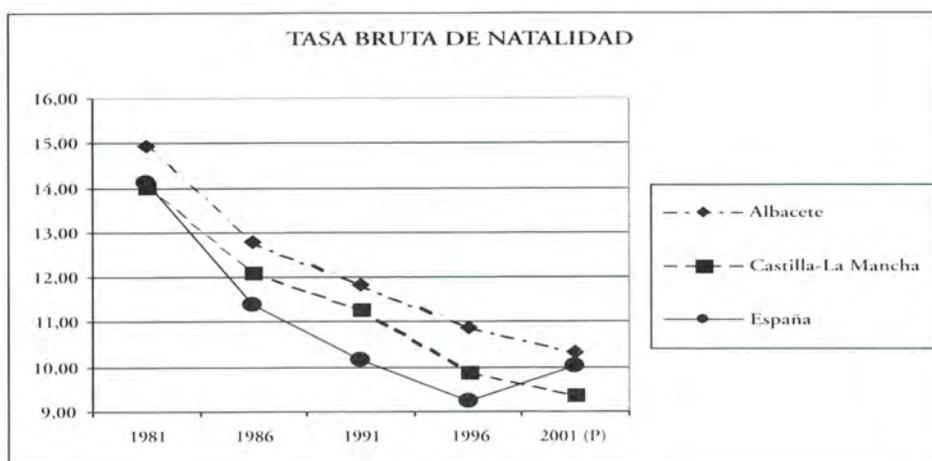
	Albacete	Castilla-La Mancha	España
1981	14,93	14,01	14,12
1986	12,79	12,11	11,39
1991	11,84	11,28	10,17
1996	10,88	9,90	9,23
2001 (P)	10,34	9,39	10,03

(*) Según residencia de la madre

(P): Datos provisionales

Fuente: Movimiento Natural de la Población. INE.

Proyecciones de la Población de España. INE.



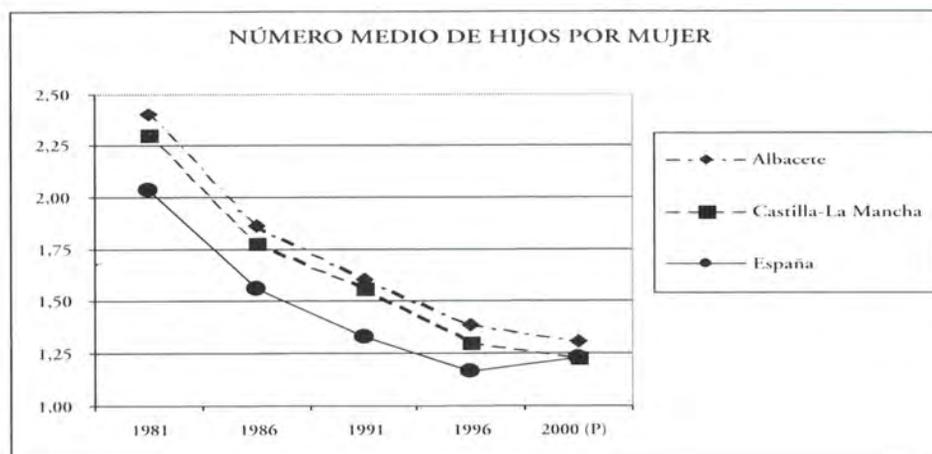
NÚMERO MEDIO DE HIJOS POR MUJER.

	Albacete	Castilla-La Mancha	España
1981	2,40	2,30	2,04
1986	1,86	1,78	1,56
1991	1,60	1,56	1,33
1996	1,39	1,30	1,17
2000 (P)	1,31	1,23	1,23

(P): Datos provisionales

Fuente: Movimiento Natural de la Población. INE.

Proyecciones de la Población de España. INE.



ya clásico en las explicaciones de este tipo de representaciones gráficas de la población. Entre los varones de esa misma cohorte así como de la que está situada sobre ella (85 y más años) se advierte también otro vacío respecto de los efectivos del sexo opuesto. El suceso que lo originó afectó principalmente a los hombres nacidos entre 1910 y 1920, es decir, aquellos que de una forma más directa sufrieron la mortalidad catastrófica derivada de la contienda civil del año 1936 y siguientes.

Seguidamente, la pirámide albacetense presenta a ambos lados una amplia y profunda escotadura que se corresponde con las edades de 45 a 65 años. Este es el colectivo más característico de los activos adultos mayores y de quienes han tenido la función de asegurar la reproducción y el mantenimiento de los recursos humanos globales de la provincia de Albacete y de la región en los últimos veinticinco años. Su ausencia proporciona ese aspecto irregular de la pirámide, el perfil bicóncavo, que amenazaba con un desolador futuro demográfico a la población regional a menos que se adoptaran medidas sociales correctoras de tan grave coyuntura.

La explicación de esta situación se encuentra en dos hechos. En primer lugar, los estratos superiores de estas cohortes aparecen disminuidas debido a la infranatalidad aportada por las clases huecas que encontramos también en la generación inmediata anterior (que sufrió la sobremortalidad catastrófica de la segunda mitad de los años treinta). En segundo lugar, y como causa esencial que por sí sola justificaría la escotadura que comentamos, está la incidencia del potente flujo emigratorio que, emergiendo vigorosamente a partir de 1959, se generalizó durante los años siguientes transformando el panorama socioeconómico de cada provincia y rompiendo el equilibrio demográfico interno.

Las desastrosas consecuencias de este último fenómeno pueden ser fácilmente observadas. Sus primeras secuelas comenzaron a manifestarse en la base de la pirámide hace tres décadas y se han ido destacando año tras año cada vez más. La progresiva disminución de los nacimientos produce una reducción de los efectivos de las cohortes inferiores, lo que constituye un proceso de empobrecimiento paulatino. El problema planteado al relevo generacional por el déficit de los adultos jóvenes se ha agravado en los años más recientes ya que las nuevas promociones de matrimonios han reducido, además, su tasa de fecundidad. Todo ello contribuye a que el estrechamiento de la base de la pirámide se haya acentuado. La suma de estos procesos proporciona al conjunto su característico perfil sinusoidal. Tal formato se corresponde con el elevado nivel de desestructuración alcanzado por la población provincial y regional al dar comienzo el siglo XXI.

Finalmente, destaca poderosamente el protagonismo demográfico del grupo de los adultos jóvenes, de 20 a 40 años, en el conjunto de la población albacetense y regional. Son los nacidos durante el desarrollismo, entre 1961 y 1980, descendientes de las generaciones de 1940 a 1960 que, por el contrario, tuvieron que soportar una niñez y adolescencia marcada por las estrecheces y dificultades de la postguerra civil. Los actuales adultos jóvenes constituyen el grupo más interesado en las oportunidades que proporciona un cambio estructural en la oferta de empleo y el principal afectado por el paro y la necesidad de recurrir a la emigración.

MORTALIDAD Y ESPERANZA DE VIDA

TASA BRUTA DE MORTALIDAD

Número de defunciones por 1.000 habitantes (*)

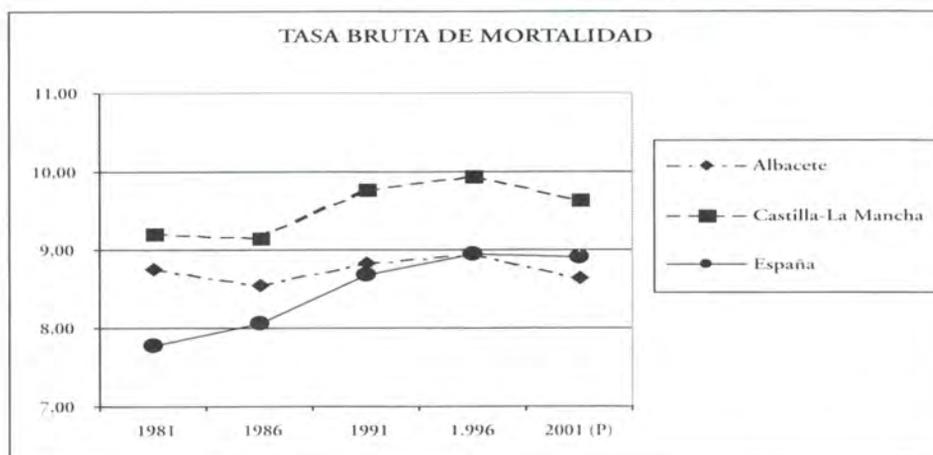
	Albacete	Castilla-La Mancha	España
1981	8,76	9,22	7,77
1986	8,55	9,15	8,06
1991	8,83	9,77	8,68
1.996	8,94	9,95	8,95
2001 (P)	8,65	9,64	8,91

(*) Según residencia de la madre

(P): Datos provisionales

Fuente: Movimiento Natural de la Población. INE.

Proyecciones de la Población de España. INE.



ESPERANZA DE VIDA AL NACIMIENTO.

Año	Castilla-La Mancha			España		
	Total	Varones	Mujeres	Total	Varones	Mujeres
1.975	73,34	70,40	76,19	74,06	71,83	76,26
1.980	75,62	72,52	78,61	75,60	73,21	78,01
1.985	76,52	73,27	79,69	76,70	74,19	79,22
1.990	76,94	73,40	80,49	77,68	74,87	80,55
1.995	78,03	74,44	81,63	78,87	76,06	81,74
1.998	78,71	75,25	82,16	79,50	76,68	82,41

Fuente: Movimiento Natural de la Población. INE.



La comparación con las pirámides de las décadas anteriores permite comprobar que si la paralización de la emigración durante la crisis económica estructural de los últimos veinticinco años frenó la incorporación generalizada de los adultos de la región a la corriente migratoria, no sucedía lo mismo con sus miembros más jóvenes. Un cierto porcentaje de las cohortes comprendidas entre los 20 y los 34 años, tanto en los varones como en las mujeres, ha ido desapareciendo paulatinamente de la pirámide de cada conjunto provincial, lo que permite evaluar el volumen de este renacido flujo emigratorio semejante al de los años precedentes.

2.5. El envejecimiento, un grave problema socioeconómico.

Finalmente, con los datos estadísticos de la pirámide de población se puede establecer el modelo de su estructura de edad, los jóvenes, los adultos, y los viejos: la población comprendida entre 0 y 19 años, en el primer grupo; los de 20 a 59 años, en el segundo; y los de 60 y más años, en el tercero. Al inicio del último cuarto de siglo todavía encontrábamos en la composición por edades de la población castellano-manchega un 35 % de jóvenes y el porcentaje de los mayores llegaba al 17'6 %. Durante los años ochenta y noventa, la situación ha ido cambiando rápidamente hacia modelos más evolucionados. Si en 1975, había en Castilla-La Mancha alrededor de doscientos jóvenes por cada cien sexagenarios, a mediados de los ochenta esta relación se había reducido mucho (144 jóvenes por cada cien mayores de sesenta años) y al dar comienzo el siglo XXI, todavía mucho más (94 jóvenes por cada cien personas de la tercera edad). La relación entre jóvenes y viejos en el medio provincial albacetense es similar a la del conjunto regional, pero menos apurada (107 %) puesto que su población joven es en términos relativos más alta.

En Castilla-La Mancha el índice de dependencia (cociente obtenido de la suma de jóvenes más mayores, dividido entre el total de adultos) llegaba en 1975 a un porcentaje del 112'4 %; a mediados de los ochenta había descendido al 101'1 %, y en el año 2000, al 90 %. En esta última fecha, en la provincia de Albacete era bastante más alto (101 %).

Al dar inicio el nuevo siglo, mientras que en el conjunto de Castilla-La Mancha la población de 15 a 24 años constituía el 14 %, en la provincia de Albacete ese grupo representaba un 15 %. Y si los castellano-manchegos de 25 a 34 años son también el 15 % del total de los habitantes de esta región, los albacetenses de esa edad llegan a sumar el 16 %. Al unir ambos grupos se destacan aún más las diferencias. La población regional de 15 a 34 años alcanza un 29 %, en tanto que Albacete puede encontrar en sus calles, con este mismo grupo, al 31 % de su vecindario.

Al mismo tiempo que disminuye en términos relativos la población juvenil y se incrementa la presencia de los adultos, crece el conjunto de los de mayor edad. Tal crecimiento se reflejaba en la evolución reciente de la tasa de envejecimiento. En 1975 este indicador se elevaba para toda la región hasta el 17'6 %; hacia mediados los ochenta era del 20'5 % y, en el dos mil, del 24'4 %. La tasa de envejecimiento de la provincia de Albacete es menor, 22'4 %.

MIGRACIONES

SALDO MIGRATORIO POR GRUPOS DE EDAD (Albacete)

	Total	Menos de 16 años	De 16 a 24 años	De 25 a 34 años	De 35 a 44 años	De 45 a 54 años	De 55 a 64 años	De 65 y más años
1.990	11	195	-402	-123	156	100	80	5
1.991	121	135	-192	-5	71	39	64	9
1.992	603	262	-130	109	114	76	122	50
1.993	191	98	-69	-69	53	47	85	46
1.994	136	35	-106	-83	15	79	116	80
1.995	-248	-114	-124	-168	2	-10	102	64
1.996	-408	-113	-134	-162	-49	20	56	-26
1.997	-368	-76	-116	-261	-40	-14	112	27
1.998	-280	-52	-209	-206	1	86	87	13
1.999	-228	-49	-43	-167	-84	-2	66	51
2.000	-306	32	-123	-210	29	-16	92	-110

Fuente: Migraciones. INE.

SALDO MIGRATORIO POR GRUPOS DE EDAD. (Castilla-La Mancha)

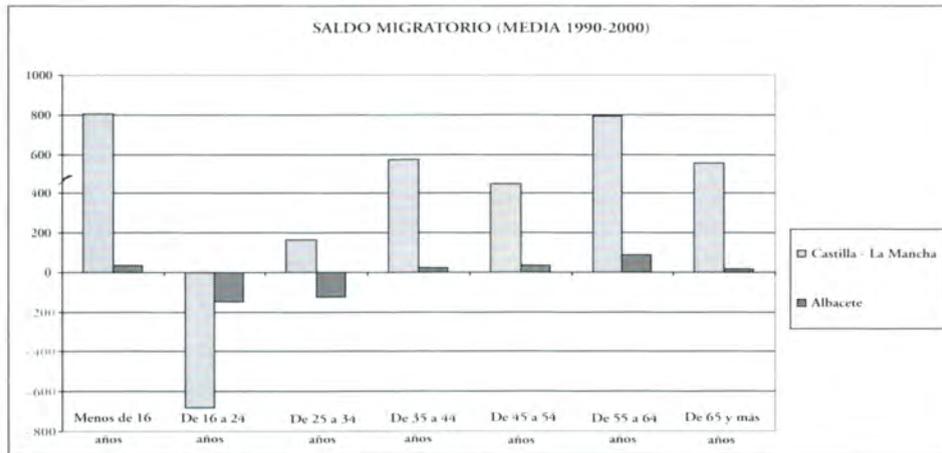
	Total	Menos de 16 años	De 16 a 24 años	De 25 a 34 años	De 35 a 44 años	De 45 a 54 años	De 55 a 64 años	De 65 y más años
1.990	-1.710	358	-2.133	-1.629	213	212	748	521
1.991	1.674	896	-807	111	448	259	457	310
1.992	3.116	1.212	-960	195	721	488	781	679
1.993	3.829	1.165	-383	449	741	453	855	549
1.994	5.336	1.424	-270	649	980	712	988	853
1.995	5.417	1.167	-110	838	1.106	558	1.010	848
1.996	1.828	332	-319	121	418	411	555	310
1.997	2.729	607	-427	349	431	385	788	596
1.998	2.210	388	-771	182	440	584	887	500
1.999	3.054	596	-579	480	369	602	882	704
2.000	1.775	689	-727	65	463	298	738	249

Fuente: Migraciones. INE.

MIGRACIONES

SALDO MIGRATORIO MEDIA 1990-2000

MEDIA	Menos de 16 años	De 16 a 24 años	De 25 a 34 años	De 35 a 44 años	De 45 a 54 años	De 55 a 64 años	De 65 y más años
Castilla - La Mancha	803	-681	165	575	451	790	556
Albacete	32	-150	-122	24	37	89	19



SALDO MIGRATORIO 2000

200	Menos de 16 años	De 16 a 24 años	De 25 a 34 años	De 35 a 44 años	De 45 a 54 años	De 55 a 64 años	De 65 y más años
Castilla - La Mancha	689	-727	65	463	298	738	249
Albacete	32	-123	-210	29	-16	92	-110



En todos los casos puede ser calificado como muy alto. El fuerte envejecimiento demográfico es un grave problema. Este hecho se añade a los riesgos de la despoblación de numerosos municipios, como consecuencia del desajuste demográfico interno y de la baja tasa neta de reproducción.

En los últimos diez años no ha dejado de aumentar la relación entre personas de más de sesenta años y de menos de veinte. Aunque en la ciudad de Albacete, a mediados de los ochenta se encontraba en torno al 69 %, y en los noventa ya había superado el 81 %, la situación en la región era mucho peor. En la actualidad, en la provincia de Albacete se contabilizaban en el año 2000, 94 personas mayores por cada cien jóvenes, pero en el conjunto de la región, este índice llegaba hasta 106.

2.6. El proceso de urbanización.

Pueblos y ciudades se extienden por todo el espacio geográfico de Castilla-La Mancha que se encuentra en torno a La Roda, con arreglo a unas pautas de poblamiento que se corresponden con los dos modelos alternativos de distribución de los asentamientos y la población: la concentración en núcleos grandes y la dispersión en pequeñas entidades rurales.

En el entorno más próximo, que incluye las planicies de la gran llanura manchega, la población rural se concentra mayoritariamente en un reducido número de núcleos relativamente grandes de población semiurbana (de dos mil a diez mil habitantes) que se han instalado en ella según un marco de implantación de 15 a 20 kilómetros de distancia unos de otros. Algunos de estos núcleos, como Villarrobledo y Albacete, se han desarrollado como lugares centrales de mayor nivel, proporcionando el conjunto de la malla de asentamientos un ejemplo de la aplicación de las elaboraciones teóricas de Christaller y Lösch.

Por el contrario, las zonas más distantes, que se extienden por la provincia de Cuenca hasta las serranías del Sistema Ibérico y por el sur de la de Albacete hasta las montañas pertenecientes a las cordilleras Béticas, el poblamiento se corresponde con el modelo disperso. La población actual de estas áreas, muy escasa, mermada y envejecida por la emigración de los años cincuenta y sesenta del siglo pasado, reside en pequeñas entidades rurales repartidas por sus numerosos valles.

En cuanto a la región castellanomanchega, mientras que en 1975 eran tan sólo poco más de seiscientos mil las personas que vivían en ella en localidades que tenían la consideración de urbanas, ya se elevaban en el año 2000 a la cifra de ochocientos treinta mil. La población urbana, residente en municipios que superan el límite de los diez mil habitantes, representaba al comienzo de la década de los años noventa más del 45 % de la población regional, y al comenzar el siglo XXI, el 47'8 por ciento del total. El proceso de urbanización está más desarrollado en la provincia de Albacete, en la que los residentes urbanos representaban el 65 por ciento en estos momentos.

Para llegar a esta situación el poblamiento ha tenido que evolucionar en dos direcciones opuestas. En el caso de la provincia de Albacete, por una parte, han aumentado el número de los municipios rurales (con población inferior a

NÚCLEOS DE POBLACIÓN

ORGANIZACIÓN DEL POBLAMIENTO

ZONAS URBANAS

- AREAS METROPOLITANAS (Entre 500.001 y 3.000.000 hab.)
- CIUDADES INTERMEDIAS (Entre 100.000 y 500.000 hab.)
- CIUDADES COMPLEMENTARIAS (Entre 25.000 y 100.000 hab.)

AGROCIUDADES

- Entre 10.000 y 25.000 habitantes
- Entre 5.000 y 10.000 habitantes

NÚCLEOS RURALES DE CASTILLA-LA MANCHA

- Entre 2000 y 5000 habitantes
- Menos de 2000 habitantes

AEROPUERTOS

- EN FUNCIONAMIENTO
- EN PROYECTO
- MILITAR CON USO CIVIL

PUERTOS

- PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO
- CARRETERAS
- AUTOPISTA PEAJE
- AUTOVIA
- AUTOPISTA PEAJE (proyecto)
- AUTOVIA (proyecto)
- RED DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO (RIGE)

FERROCARRIL

- AVE
- AVE (proyecto)
- NORMAL

CORREDORES MULTIMODALES

- EJE LA RODA/ALBACETE

TIEMPOS DE ACCESO

- Doa horas
- Medida hora



Proyección U.T.M.
Elipsoide Internacional



Incidencia Territorial del Aeropuerto LA RODA / ALBACETE

los dos mil habitantes) elevándose de 53 a 62 en los últimos quince años. Su incremento procede del grupo de municipios de dos a diez mil habitantes, en los que residía en 1986 el 27 por ciento de la población provincial y en el inicio del nuevo siglo algo menos del 20 por ciento. La población urbana ha mantenido inalterado el número de sus ciudades, pero ha acrecentado su importancia relativa. Dos de cada tres albacetenses son vecinos de alguno de sus cinco núcleos urbanos: Albacete, Hellín, Almansa, Villarrobledo o La Roda. Albacete es la mayor ciudad de la región (149.507 habs., en la renovación padronal del 1 de enero de 2001, después de la segregación de los 2.664 habs. del nuevo municipio de Pozo Cañada). Ya no presenta las tasas de crecimiento más altas de Castilla-La Mancha, aunque permanece entre las más dinámicas.

Este sistema de distribución de asentamientos tiene a la ciudad de Albacete como lugar central. La evolución demográfica de la capital ha mantenido un crecimiento sostenido durante el último cuarto de siglo que equivale al 1'6 % de promedio anual. En el conjunto de la provincia, sin embargo, los 333.000 habitantes de 1975, sólo han aumentado hasta 370.000 al inicio del siglo XXI. Estas cifras revelan el estancamiento de la dinámica poblacional puesto que la tasa media de crecimiento real para estos veinticinco años solo representa un 0'38 % anual.

2.7. La organización del sistema urbano regional.

En los quince años que van de 1980 a 1995, la población de Castilla-La Mancha censada como urbana se encontraba agrupada en veintitrés municipios. Solamente uno de ellos, Albacete, superaba los cien mil habitantes, y otros cinco más, los cincuenta mil (Talavera de la Reina, Guadalajara, Toledo, Ciudad Real y Puertollano); de las cinco capitales de las provincias que integran la región, una de ellas, Cuenca, todavía no ha alcanzado esa última cifra. Los demás centros urbanos pueden ser considerados como ciudades pequeñas, con tamaños que van desde los escasos diez mil habitantes de Campo de Criptana, Bolaños de Calatrava o Madridejos, hasta los cerca de treinta mil de Tomelloso. En el año 2001 se habían incorporado a esta categoría otros núcleos, Miguelturra, Illescas, Consuegra y Torrijos, con lo que el número de ciudades asciende ya a veintisiete.

La distribución de estos núcleos de población sobre la dilatada superficie de la región (cerca de 80.000 kilómetros cuadrados) es irregular. Se pueden distinguir dos grandes agrupaciones de ciudades que se corresponden con los dos ámbitos demogeográficos que integran el territorio castellano-manchego, el Valle del Tajo, al norte, y La Mancha, al sur.

En la mitad septentrional se encuentra un conjunto de ciudades que forma un semicírculo alrededor de Madrid; en él figuran Guadalajara y Azuqueca de Henares, Tarancón, Illescas, Toledo, Torrijos y Talavera de la Reina. En la mitad meridional, un alargado mosaico de pequeñas unidades subcomarcales se engarzan entre sí a través de las vías de comunicación que en sentido oeste-este unen Extremadura y la Comunidad Valenciana siguiendo la latitud del paralelo 39. En este grupo están Puertollano, Bolaños de Calatrava, Miguelturra y Ciudad Real; Daimiel, Manzanares y La Solana; Consuegra, Madridejos, Alcázar de San Juan y Campo de Criptana; Socuéllamos, Tomelloso y Villarrobledo; y La Roda, Albacete y Almansa. A esta distribución se añaden los restantes núcleos urbanos

de Castilla-La Mancha, es decir, Cuenca, Hellín y Valdepeñas, que ocupan una posición más distante de esas áreas.

La mayor parte de las ciudades castellano-manchegas han visto aumentar el número de sus habitantes en los últimos quince años. Este proceso, sin embargo, no se ha manifestado del mismo modo en todas ellas. Las diferencias observadas entre unas y otras permiten establecer una caracterización inicial de los elementos de la red urbana castellano-manchega y de la magnitud de los cambios que se están produciendo.

La evolución de los números índice y de la tasa de crecimiento permite reconocer varias familias de ciudades. Los valores máximos (índices de 195 y 167, que representan un incremento anual elevadísimo, del 4'34 % y 3'30 %) corresponden a Azuqueca y a Illescas, dos núcleos atípicos dentro de Castilla-La Mancha. Estas ciudades disfrutaban una dinámica muy distinta de la del resto de la red, derivada de su integración en los corredores industriales del Henares y de la Sagra, respectivamente, que pertenecen al sistema productivo de la vecina comunidad madrileña. Una situación similar anima el fuerte crecimiento (2'44 %) de otra pequeña ciudad, Miguelturra, en fase de conurbación con Ciudad Real.

La población urbana de Castilla-La Mancha de 1986 a 2002. Tasa media de crecimiento anual y Números Índice.

CIUDADES	Población 1986	Población 2002	Crecimiento anual	Número índice
ALBACETE	126.110	152.155	1'19	120
ALMANSA	21.512	24.210	0'75	112
HELLÍN	24.090	28.123	0'98	116
LA RODA	12.601	14.107	0'71	112
VILLARROBLEDO	20.703	23.416	0'78	113
ALCÁZAR	26.219	26.565	0'08	101
BOLAÑOS	10.086	11.374	0'76	112
CAMPO DE CRIPTANA	13.682	13.189	-0'23	96
CIUDAD REAL	54.409	65.084	1'14	119
DAIMIEL	17.105	17.342	0'08	101
MANZANARES	17.718	17.780	0'02	100
MIGUELTURRA	7.230	10.595	2'44	146
PUERTOLLANO	51.414	50.035	-0'17	97
SOCUÉLLAMOS	11.867	11.580	-0'15	97
LA SOLANA	14.193	15.340	0'49	108
TOMELLOSO	28.156	30.430	0'49	108
VALDEPEÑAS	25.337	26.796	0'35	105
CUENCA	41.034	46.859	0'84	114
TARANCÓN	10.214	11.930	0'98	117
AZUQUECA	10.821	21.185	4'34	195
GUADALAJARA	59.080	69.098	0'99	117
CONSUEGRA	9.956	10.167	0'13	102
ILLESCAS	7.026	11.736	3'30	167
MADRIDEJOS	10.235	10.629	0'23	103
TALAVERA	67.311	77.519	0'89	115
TOLEDO	58.198	70.893	1'25	121
TORRIJOS	8.829	10.219	0'92	115

FUENTE: I.N.E. Elaboración propia.

El segundo grupo de ciudades lo forman cuatro capitales provinciales: Ciudad Real, Albacete, Toledo y Guadalajara. Sus tasas de crecimiento se situaron alrededor del 1'2 %, lo que les ha permitido aumentar el número de sus habitantes, durante los últimos quince años, un 20 %. Siguen a ese grupo las ciudades castellano-manchegas de la corona urbana de Madrid, Tarancón, Torrijos y Talavera, y algunas otras como Cuenca y Hellín. Disfrutaron de tasas de crecimiento ligeramente más bajas, del orden del 0'9 %, que hicieron aumentar su tamaño hasta un 15 %, en el mismo período. Otra agrupación de núcleos urbanos de evolución similar está formada por Almansa, Villarrobledo, La Roda y Bolaños; incrementaron su población más lentamente durante esta etapa, hasta un 10 %, como consecuencia de su ya moderada tasa de crecimiento (alrededor del 0'7 % anual).

Un numeroso conjunto de ciudades manchegas (La Solana, Tomelloso, Daimiel, Madridejos, Manzanares, Valdepeñas, Consuegra y Alcázar de San Juan) forman otro grupo de comportamiento semejante. Constituyen un tipo de centros urbanos con una débil tasa de crecimiento anual (menos del 0'5 %) y por este motivo el aumento demográfico que tuvieron durante el periodo que analizamos fue aún más reducido que en el caso anterior (del 5 % tan sólo). Finalmente, la dinámica demográfica de los núcleos urbanos restantes, Puertollano, Socuéllamos y Campo de Criptana, al contrario que el resto de los elementos de la red de ciudades regional, ha evolucionado en sentido negativo. Con excepción de la ciudad minera, este singular comportamiento se mantiene durante todo el periodo, anunciando la próxima desaparición de estas otras dos poblaciones de la red urbana de Castilla-La Mancha, del mismo modo que en la década anterior le sucedió a Almadén, momento en el que perdió el rango estadístico de ciudad, si nuevas actividades implantadas en su entorno territorial no contribuyen a la reactivación de su base económica. Socuéllamos y Campo de Criptana quedan situadas a menos de una hora de La Roda, por lo que podrán verse directamente beneficiadas con la implantación de un aeropuerto por la demanda de actividades de empresas auxiliares.

3. El transporte aéreo, factor del desarrollo local y regional.

La visión de un mundo cada vez más interconectado mediante flujos comerciales, inversiones directas e innovaciones tecnológicas es una imagen característica de nuestro tiempo. El territorio se ha ensanchado a escala planetaria y al mismo tiempo su organización espacial se ha transformado en su dimensión temporal y en su estructura formal. Un escenario caracterizado durante siglos por transportes lentos y costosos y en donde las relaciones sociales y económicas eran esencialmente relaciones de proximidad entre territorios, ha sido sustituido por otro caracterizado por un haz de redes que conectan núcleos urbanos distantes. En contraste con el modelo geográfico areolar tradicional, las zonas más dinámicas actuales se organizan en filamentos, en redes lineales (LE BRAS, 1993), en corredores que constituyen canales de circulación rápida. Este fenómeno se produce a nivel global y se reproduce en todas las escalas urbanas, difundiéndose desde las grandes áreas metropolitanas hasta las aglomeraciones urbanas más modestas. Estas últimas tratan de adaptar las lógicas productivas locales a los procesos impulsados por la globalización. Es el caso que se contempla en esta ocasión, *el eje La Roda/Albacete*, en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, que *constituye un ejemplo de inserción de un espacio geográfico periférico en los nuevos modelos de conformación del desarrollo territorial*.

Los territorios se ven forzados a cambiar su paisaje y función, acomodándose a las nuevas estrategias de los actores económicos. La aspiración a unir mediante trenes de alta velocidad las grandes ciudades de la Comunidad Valenciana y de Murcia con Madrid y Barcelona, para favorecer el funcionamiento de un circuito anular de relaciones privilegiadas a una escala geográfica más amplia, que ha guiado los debates sobre la creación de la línea de AVE Madrid-Valencia/Albacete en los últimos años, responde también a este ejercicio de estructuración espacial. El modelo resultante, sin embargo, no satisface a todos. En el conjunto del territorio se introducen elementos fuertemente diferenciadores, derivados de la disociación entre la distancia espacial y la temporal que separa a las ciudades; esa disociación provoca el alejamiento relativo de espacios próximos pero mal comunicados, medidas las distancias en términos de tiempo, y, por el contrario, la cercanía de territorios muy alejados en el espacio pero provistos de infraestructuras de transporte veloces. De este modo, la reducción en unidades de tiempo que han experimentado las distancias pero que no llegan de forma uniforme a todo el territorio, determina que los espacios recorridos pero no relacionados, permanezcan rezagados, al margen de estos flujos, y sufran el denominado *efecto túnel* (GUTIERREZ PUEBLA, 1998).

Al reducirse los costos derivados de la mayor distancia física, los territorios quedan situados en el interior de una nueva organización espacial, que genera relaciones de competencia interurbana bien distintas de las de antaño, basadas en la disminución de los costes de producción. En el nuevo orden del sistema de ciudades, en un primer momento, los rangos superiores corresponden a núcleos cuya elevada competitividad se apoya en las oportunidades que se derivan de la mayor velocidad de sus modos de transporte. Pero esta ventaja no es suficiente por sí sola; tiene que estar acompañada de otras propiedades del sistema de relaciones. Esas características son la *conectividad* y la *complementariedad* y *sincronización* de todos los elementos del transporte, integrados en corredores y en estaciones "multimodales". De esta manera, con su presencia estas infraestructuras contribuyen a incrementar la cualificación de las ciudades y les permiten competir con ventaja frente a otros núcleos urbanos (GAMIR y RAMOS, 2002:77) porque facilitan la concentración de los flujos comerciales, de capitales y de tecnología, que son los factores que en el momento actual se encuentran más íntimamente relacionados con el grado de desarrollo económico de los territorios.

Entre esos flujos comerciales merece una atención particular en nuestro caso el que se realiza mediante el transporte aéreo y, dentro de él, la creciente relevancia de la carga aérea, que se manifiesta como una modalidad de mercado emergente. Los determinantes de esta evolución han sido la liberalización de los intercambios, la internacionalización de las economías y las nuevas formas de organización de la producción. El transporte aéreo de mercancías se ha beneficiado de los efectos económicos de la globalización, que ha estrechado los mercados nacionales e intracontinentales. Los factores que explican esta dinámica se corresponden con la variación en la composición del comercio de carga internacional (mayor protagonismo de los productos de escaso volumen y peso, pero con alto valor añadido), con la adopción de sistemas más versátiles y flexibles en el aprovisionamiento de materias y componentes, que obligan a utilizar medios de transporte rápidos a largas distancias, y con un conjunto de transformaciones internas del sector. Entre esas transformaciones sobresale el compromiso de entrega en plazos cada vez más cortos, que incrementan la interdependencia entre distintos modos de transporte y su coordinación; la ampliación de la capacidad de las aeronaves mediante fuselajes más anchos; y la adopción de sistemas tipo *hubs&spoke*.

Las estructuras *hubs&spoke* sustituyen a las líneas tradicionales de punto a punto. Un *hub* constituye un intercambiador integrado de transporte aéreo, a través del cual una compañía opera oleadas sincronizadas de vuelos (GRAHAM, 1998). Las distintas rutas que llegan o parten del intercambiador (*hub*) se configuran como radios (*spoke*) con origen o destino en las ciudades servidas. La centralización del tráfico en un nodo aeroportuario elegido en función de su privilegiada localización espacial, condición que proporciona el corredor de La Roda/Albacete, y la coordinación de las distintas llegadas y salidas en el *hub* en un corto intervalo de tiempo que permita la redistribución de la carga son los elementos básicos para el buen funcionamiento del modelo (GAMIR y RAMOS, 2002, 117).

Los autores citados, en otro momento (2002:206), señalan que el tráfico internacional y doméstico de mercancías en los últimos veinte años ha tenido incrementos que superan el del tráfico de pasajeros. La carga aérea mundial

supuso en el año 1999 alrededor de 28 millones de toneladas transportadas, proporcionando empleo a más de 4 millones de trabajadores, lo que representa un total de catorce mil empleos por cada cien mil toneladas de carga. Este comportamiento de las relaciones comerciales tan positivo se repite en cuanto a su contribución a la producción de renta. En el caso de la UE cada tonelada transportada en avión alcanzaba en 1999 un valor de 62.618 euros, una cifra que es 37 veces superior a la del transporte por carretera, 66 veces respecto al transporte marítimo y 68 veces en relación con el ferroviario.

Se puede concluir este apartado introductorio manifestando la relevancia del transporte aéreo para la sociedad urbana actual, y la importancia de sus repercusiones en la competitividad territorial. Las posibilidades de actuación de regiones y ciudades en ese entorno dependen de tres elementos: de su calidad de vida, de su capacidad informacional y de su conectividad con los grandes centros económicos mundiales (CASTELLS, 1989). Las instalaciones aeroportuarias son hoy en día una condición *sine qua non* para que una ciudad se integre en el nivel superior de las relaciones empresariales que constituyen la globalización económica. Con su presencia, las áreas urbanas se desplazan desde el espacio de los territorios "sumergidos" hasta el archipiélago de elementos interconectados en red y participan de su dinámica económica.

3.1. Características del entorno territorial del aeropuerto de La Roda/Albacete.

Hace más de tres décadas, el geógrafo francés J. Labase aplicaba ya el concepto de sistemas territoriales para estudiar las relaciones de los aeropuertos y su entorno. Este enfoque puede utilizarse todavía, a pesar del tiempo transcurrido, para identificar la incidencia de una nueva instalación aeroportuaria en el desarrollo económico de su área de influencia directa, a partir del reconocimiento de los elementos que en él se integran. Seguimos ese método para analizar el caso del aeropuerto de La Roda/Albacete desde una doble perspectiva, como elemento autónomo de nueva creación (Aeropuerto internacional de carga de La Roda/Albacete), y como nodo constituyente de un sistema aeroportuario (que debe contemplar también el uso civil de la Base Aérea de Los Llanos para transporte de viajeros a escala regional). Este modelo multipolar surge cuando varios (en este caso, dos) aeropuertos se organizan para actuar coordinadamente como un nodo plurimodal de transporte de diferentes tipo y alcance, conectándose hacia el exterior con redes de alta velocidad, autopistas y autovías, y hacia el interior de la aglomeración urbana con sistemas de transporte público urbano y regional.

Los factores que determinan la posición relativa que puede corresponder a una aglomeración urbana que cuenta con instalaciones aeroportuarias son de orden geográfico (su situación), económico (número y especialización de sus empresas y servicios contiguos), tecnológico (dotación de infraestructuras de comunicación y transporte), políticos (capacidad de gestión) y urbanos (nivel y calidad de vida). El alcance de todos esos factores en relación al Aeropuerto de La Roda/Albacete permite adelantar una valoración muy positiva tanto sobre la idoneidad de su instalación en ese lugar como sobre las repercusiones económicas y sociales para la provincia y la Comunidad Autónoma que se han de desprender de su puesta en funcionamiento.

3.1.1. *La Roda (Albacete), ciudad con una situación geográfica privilegiada.*

La situación geográfica del aeropuerto de La Roda/Albacete es excelente. A su vez, dado el nivel de desarrollo que ya han alcanzado las infraestructuras de transporte en Los Llanos de Albacete, la instalación del aeropuerto de La Roda/Albacete viene a potenciar tanto los equipamientos existentes como las demás iniciativas y proyectos en ejecución relacionadas con este subsector que, de esta forma, logran un fortalecimiento mutuo.

Su creación permite la configuración de un sistema aeroportuario en el centro del cuadrante sudeste peninsular, inmejorablemente situado, a una distancia de doscientos kilómetros de la conurbación madrileña y a otros tantos de la red de ciudades del levante peninsular, una malla urbana que abarca toda la franja costera extendida desde Castellón hasta Murcia y Cartagena. En esta gran región residen tres de cada diez españoles cuya presencia proporciona el 30 % de la cuota de mercado de España, el 31 % del comercio mayorista y el 31'5 % de la actividad económica general del país. Sus agentes económicos usuarios del transporte aéreo, mediante las estrategias desempeñadas por instalaciones tipo *hubs&spoke*, pueden maximizar en este punto el beneficio de sus empresas con indudables ventajas. Pero las utilidades se presentan para todos. Una instalación de esas características potenciará, al mismo tiempo, la funcionalidad de la aglomeración urbana de Albacete en el sistema español de ciudades intermedias, arrastrando con ella nuevas oportunidades de desarrollo económico y social para numerosos municipios de las provincias de Ciudad Real, Cuenca y Albacete.

Este sistema aeroportuario está integrado por dos nodos diferenciados y complementarios, cuyo funcionamiento coordinado favorecerá la generación de sinergia y su consolidación en el conjunto de instalaciones de transporte aéreo. El primer nodo es el de La Roda/Albacete, diseñado específicamente para el transporte internacional de mercancías; se localiza en el extremo norte del corredor urbano e industrial formado entre los municipios de La Roda, La Gineta y Albacete que con dirección noroeste-sureste atraviesa toda la provincia, teniendo como eje organizador la autovía de Madrid a Alicante. El segundo nodo, emplazado en el extremo sur de este eje, que está ocupado por la capital provincial, esta formado por la instalación aeroportuaria regional de pasajeros que ha sido ubicada en una zona de uso civil de la Base Aérea militar de Los Llanos. Este pasillo urbano tiene una longitud de treinta kilómetros y en torno a él desarrollan sus actividades cotidianas más de doscientos cincuenta mil habitantes.

3.1.2. *La actividad empresarial en la aglomeración urbana La Roda-Albacete.*

El nivel de desarrollo de ciertos factores económicos y sociales de variada naturaleza contribuye a asegurar una creciente demanda de transporte aéreo. En el orden interno, un elemento importante es la presencia de sedes de empresas industriales y de servicios. En este corredor, en un recorrido inferior a los treinta minutos, se encuentran en funcionamiento cinco polígonos industriales; los de Campollano y Romica, en Albacete, y El Salvador, en La Roda, todos ellos en pleno desarrollo, a los que se unen los de más reciente construcción, de La Gineta, La Torrecica -en proyecto, en Albacete- y el de Camporroso, entre esta última ciudad y Chinchilla. Sus empresas más destacadas están relacionadas con la

alimentación, la producción agraria, el sector de pinturas, el metal y la cuchillería, la automoción, la electricidad o la extrusión, además de las de transporte de mercancías y distribución. Estas últimas han desarrollado una iniciativa para fortalecer su actividad poniendo en funcionamiento un centro logístico de transporte en el mismo corredor, emplazado junto a la autovía (Nacional 301).

El nivel de desarrollo de las entidades financieras es equivalente al que existe en el resto del país, con una notable presencia de entidades de ahorro de alcance regional y local. Las empresas de servicios a la producción configuran un tejido variado en el que no faltan las orientadas hacia el exterior y la actividad exportadora se incrementa año tras año. En esta mejoría de la presencia en el mercado exterior ha tenido una participación indiscutible la disponibilidad de fuerza de trabajo cualificada, cada vez más visible como consecuencia de la formación de grupos de investigación, desarrollo e innovación en el campo científico de la economía, dentro de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de Albacete.

Otros equipamientos que se citan en la literatura especializada como necesarios para favorecer el desarrollo de las instalaciones aeroportuarias son los Palacios de Congresos y los recintos feriales. Estas importantes instalaciones ensanchan la función comercial y la imagen de las ciudades en las que se encuentran, proyectándolas hasta otras zonas urbanas y regiones alejadas de su área de influencia a través de las convocatorias periódicas de sus certámenes. En Albacete hay un histórico recinto ferial y se está construyendo un moderno Palacio de Congresos y Exposiciones.

El recinto ferial de Albacete tiene más de doscientos años de existencia, y a través del tiempo se ha adaptado con sucesivas transformaciones y ampliaciones a las necesidades que se han ido presentando para desarrollar eficientemente su función ferial de alcance subregional. Pero las nuevas formas comerciales y la prestación de servicios a las empresas exige el mantenimiento de unas instalaciones de uso permanente, equipadas con todos los medios tecnológicos que las relaciones económicas actuales exigen para favorecer el encuentro de empresarios y la exhibición de sus productos; estas instalaciones requieren recintos singulares específicos, como el Palacio de Congresos que empieza a levantarse en la periferia de la capital, en la zona de mayor concentración de empresas, junto al polígono industrial Campollano.

3.1.3. Las infraestructuras de transporte y comunicaciones del corredor La Roda/Albacete.

Estos elementos del sistema económico necesitan la disponibilidad de unas infraestructuras de transporte y telecomunicación muy evolucionadas que permitan un ágil funcionamiento del complejo social. En primer lugar, una red de transportes por ferrocarril bien desarrollada y equipada. El eje La Roda/Albacete está atravesado por uno de los corredores de mayor tránsito de la red nacional de trenes convencionales de largo recorrido y de trenes de mercancías, que comunican Madrid con las ciudades turísticas y portuarias del litoral mediterráneo de la península Ibérica, y, en un sentido transversal, también a las ciudades del valle del Guadalquivir y la costa de Andalucía con Cataluña, asegurando las conexiones ferroviarias de mercancías con Francia y el resto de Europa.

Estos dos itinerarios garantizan la accesibilidad a la instalación aeroportuaria para las numerosas entidades de población de la provincia de Albacete y de la región castellano-manchega situadas en el área de influencia del sistema La Roda/Albacete y, a la vez, proporcionan la posibilidad de organizar composiciones de tren lanzadera o de cercanías para la comunicación interna entre los dos nodos aeroportuarios o para acceder a la red de alta velocidad en Albacete.

La entrada en funcionamiento del servicio de trenes de alta velocidad que tiene uno de sus puntos de conexión en la estación de Albacete, acorta para esta ciudad los tiempos de desplazamiento desde/hasta los centros urbanos más importantes del entorno del sistema aeroportuario La Roda/Albacete (Madrid y Cuenca, hacia el norte y el oeste, y Murcia, Valencia, Alicante y Cartagena, hacia el este y sureste, estas últimas dotadas también de conexiones portuarias) que por este medio quedan situados en torno a la isocrona de una hora.

El otro elemento favorecedor de las comunicaciones multimodales lo constituye la red de carreteras. El corredor La Roda/Albacete tiene la forma de una doble "Y"; su tramo central es uno de los colectores más transitados del país que, además, en sus dos extremos posee un número considerable de conexiones de vías de alta capacidad. A partir de La Roda se abren hacia el noroeste y el oeste las autovías en dirección a Madrid, por la A30 y la N.III, y hacia Toledo, Córdoba, Ciudad Real y Lisboa, por la nacional 310, la "Autovía de los Viñedos" y la N.IV. En este punto tendrá también término la proyectada autopista Ocaña-La Roda, que ha de canalizar una parte muy importante del tráfico que actualmente se desplaza entre Madrid y las ciudades de toda la costa mediterránea. Por su parte, en el otro extremo del corredor, en Albacete, se bifurcan a su vez las autovías con destino a Valencia y Alicante, por Almansa, con destino a Murcia, Cartagena y Almería, por Hellín, y con destino a Jaén y Granada, por Linares (proyecto en desarrollo).

Estas vías soportan una intensa circulación de vehículos privados, pero también una nutrida flota de autobuses interurbanos que tienen muelles de acceso en dos puntos del corredor multimodal que enlaza los nodos del sistema aeroportuario de La Roda/Albacete. Uno de ellos en Albacete, junto a la estación del tren de alta velocidad; el otro en las inmediaciones del nodo de La Roda, en la intersección de la autovía Madrid-Alicante y la conexión con la localidad de Montalvos, cerca de La Gineta, donde se encuentra un área de servicio de las rutas de transporte público de viajeros por carretera que enlazan las ciudades turísticas de la costa mediterránea y la capital de España.

Este sistema viario está complementado por una red de telecomunicaciones avanzada que asegura la rápida conexión de los servicios relacionados con las nuevas tecnologías para la transmisión de mensajes e información. El modelo de ciudad cableada que constituye el prototipo del urbanismo de comienzos del siglo XXI anunciado en la Carta de Megárides, tiene una de sus plasmaciones pioneras en España en la ciudad de Albacete. Ella fue la primera capital provincial castellano-manchega a la que el Ministerio de Fomento dio autorización para instalar el servicio de telecomunicaciones por cable, mediante una red con alta densidad de fibra óptica que permite a sus usuarios establecer conexiones telefónicas de alta calidad con el resto del mundo en instantes.

Con su funcionamiento se han abierto nuevas oportunidades para la especialización de la aglomeración urbana albacetense como núcleo multimodal de transporte, almacenaje/manipulación y redistribución de mercancías. La relevancia de los centros de distribución geográfica para la nueva "tecnología" es cada vez mayor, al mismo tiempo que las oficinas administrativas y comerciales de las empresas se descentralizan. Las relaciones entre las distintas fases de la producción y el consumo han cambiado sustancialmente. Mientras que las unidades de fabricación pierden importancia, se agranda la de las de distribución. Esta es la ventaja comparativa de los lugares que, como el corredor La Roda/Albacete, disfrutaban de una situación privilegiada. Actualmente todo se puede comprar o vender desde cualquier lugar, ajustando costes mediante el uso de herramientas de comunicación avanzada; pero esta apertura de la actividad comercial no se ha liberado por completo de las ataduras a un territorio concreto en el que cada vez más rápidamente se ha de realizar la entrega. La base física que lo posibilita es la existencia de vías de telecomunicación y de centros logísticos de acopio y distribución, en los que un nodo aeroportuario deposita/recibe carga desde los lugares más remotos del planeta y facilita la redistribución de las mercancías optimizando los plazos de entrega.

3.1.4. El desarrollo de los equipamientos urbano-regionales.

Otro de los factores que contribuyen positivamente al sostenimiento de un sistema aeroportuario es la presencia de organismos de la Administración Pública en sus diferentes niveles y con el mayor rango. En este sentido además de la gestión de las atribuciones de la administración local, que compete a los tres municipios del corredor, las que corresponden a la ciudad de Albacete alcanzan también a la escala provincial y, para algunas funciones, a la regional y aún superior. En el área de defensa, la Base Aérea de Los Llanos, forma parte de la estructura militar del Estado español y la Unión Europea, y la Maestría Aérea contigua asegura el mantenimiento de sus aeronaves. En la escala regional, en Albacete tiene su sede el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Autónoma, las dependencias regionales del Defensor del Pueblo y la del Consejo Social de la Universidad de Castilla-La Mancha, cuya actividad confiere a esta ciudad en cuanto a la prestación de los servicios de la competencia de estos organismos un alcance que trasciende los límites provinciales. Estas actividades, que incrementan la proyección de la ciudad y las demandas potenciales del uso civil del transporte aéreo, se complementan en cuanto a la gestión de sus instalaciones con la práctica de políticas urbanas activas en las que se expresa la concertación de todos los agentes sociales.

Finalmente debe contemplarse la disponibilidad de equipamientos urbanos que faciliten el desempeño de la función aeroportuaria en un entorno caracterizado por altos niveles de calidad de vida. Esos niveles guardan una relación directa con la presencia de un parque de inmuebles de oficinas de calidad, con la existencia de hoteles de primera categoría y hoteles de negocios, de grandes equipamientos deportivos y, en general, con la percepción de un ambiente urbano y suburbano de calidad. Equipamientos de este nivel pueden ser considerados el Parador Nacional de Turismo de Albacete y varios hoteles de esta misma ciudad, en el subsector de la hostelería; el campo de golf de las Piñailas y el circuito de velocidad de La Torrecica, en el de las instalaciones

deportivas; o las distinciones otorgadas a la ciudad por sus actuaciones urbanísticas para favorecer la movilidad urbana en cuanto a la búsqueda de la calidad ambiental.

Por último, la presencia de la actividad universitaria es indispensable para facilitar la emergencia de procesos de Investigación + Desarrollo + Innovación que aseguren la competitividad de las empresas usuarias de las instalaciones aeroportuarias. En Albacete se encuentra uno de los campus de la universidad regional. En él residen, entre otros más, centros docentes cuya actividad tiene una amplia implantación en el territorio, como la Facultad de Medicina o las Escuelas Técnicas Superiores de Ingenieros Agrónomos y de Informática, y un Instituto de Desarrollo Regional. En la actualidad se está edificando un Parque Científico y Tecnológico bajo la orientación de la Escuela Superior de Informática de la Universidad de Castilla-La Mancha cuyo funcionamiento ha de incrementar las posibilidades de prestación de servicios a las empresas de la región en el uso de las nuevas tecnologías. En los departamentos universitarios que en ellos desarrollan su función investigadora se han formado varios grupos que participan en convocatorias europeas y nacionales, mantienen líneas de investigación en ciencias biomédicas, en economía, agronomía, informática y nuevas tecnologías, teledetección, planificación regional y ordenación del territorio, entre otras, y están implicados en la ejecución de proyectos cuya relevancia e interés para el desarrollo regional han sido reconocidos por la Consejería de Ciencia y Tecnología de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

LA CAPACIDAD DE CONSUMO DE LOS MUNICIPIOS

La cuota de mercado es un índice que expresa la capacidad de consumo comparativa de los municipios, referida a 1 de enero de 2001. La cuota de mercado de los municipios se elabora mediante un modelo equivalente a un promedio de números índices de las siguientes seis variables: población, número de teléfonos, automóviles, camiones, oficinas bancarias, y actividades comerciales minoristas. Estos números índices expresan la participación (en tanto por 100.000) que corresponde a cada municipio sobre una base nacional de 100.000 unidades.

La cuota de mercado constituye una orientación adecuada para valorar y ponderar la cantidad de productos y servicios que, teóricamente y en igualdad de condiciones, pueden absorber los municipios, especialmente cuando se trata de productos o servicios que son objeto de una distribución homogénea. Por lo tanto, puede resultar de utilidad para la gestión y planificación comercial de las empresas; además, al tratarse de un solo indicador resulta de fácil interpretación y aplicación. Sin embargo, las particularidades que presentan los productos y las diferentes políticas comerciales que se aplican pueden provocar que las ventas reales no coincidan con las proporciones expresadas por el índice considerado.

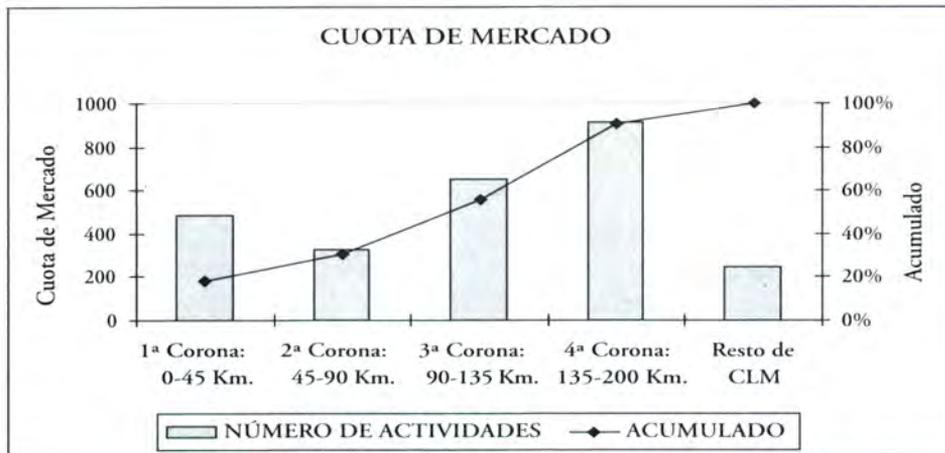
En el área de influencia de 200 Km. alrededor de La Roda, la cuota de mercado de las ciudades de más de 5.000 habitantes asciende a 25.300 unidades, prácticamente la cuarta parte del total nacional. La distribución en el área de influencia manifiesta, de nuevo, una concentración máxima entre los 135 y 200 Km. donde se encuentran las principales áreas metropolitanas con 23.147 unidades de cuota de mercado. En la orla de 90 a 135 Km. se concentra una cuota de 1.346 unidades, frente a las 325 de la orla 45-90 Km. y 482 de los primeros 45 kilómetros de influencia.

La cuota de consumo de Castilla-La Mancha es de 4.425 unidades sobre las 100.000 nacionales, el 4,425%. Esta capacidad de consumo es aún más limitada cuando el 40% de ellas se encuentra en núcleos de menos de 5.000 habitantes, lo cual implica una escasa diversidad comercial y de capacidad de creación de consumos especializados. En la provincia de Albacete se alcanzan 888 unidades. La ciudad de Albacete se sitúa en el primer puesto del ranking regional de actividad industrial con 339 unidades seguida de Talavera de La Reina, con 185, y Toledo con 171.

Este indicador posiciona los municipios españoles en un ranking que muestra su capacidad para garantizar la viabilidad de proyectos empresariales de distinta dimensión. Una lectura analítica del mapa nos presenta Albacete como un punto geográfico de referencia para empresas que pretendan situarse entre Madrid y Levante, tanto en respuesta a sus políticas propias de expansión como a todas aquellas que dependan del proyecto aeroportuario La Roda/Albacete y sus relaciones con el resto peninsular.

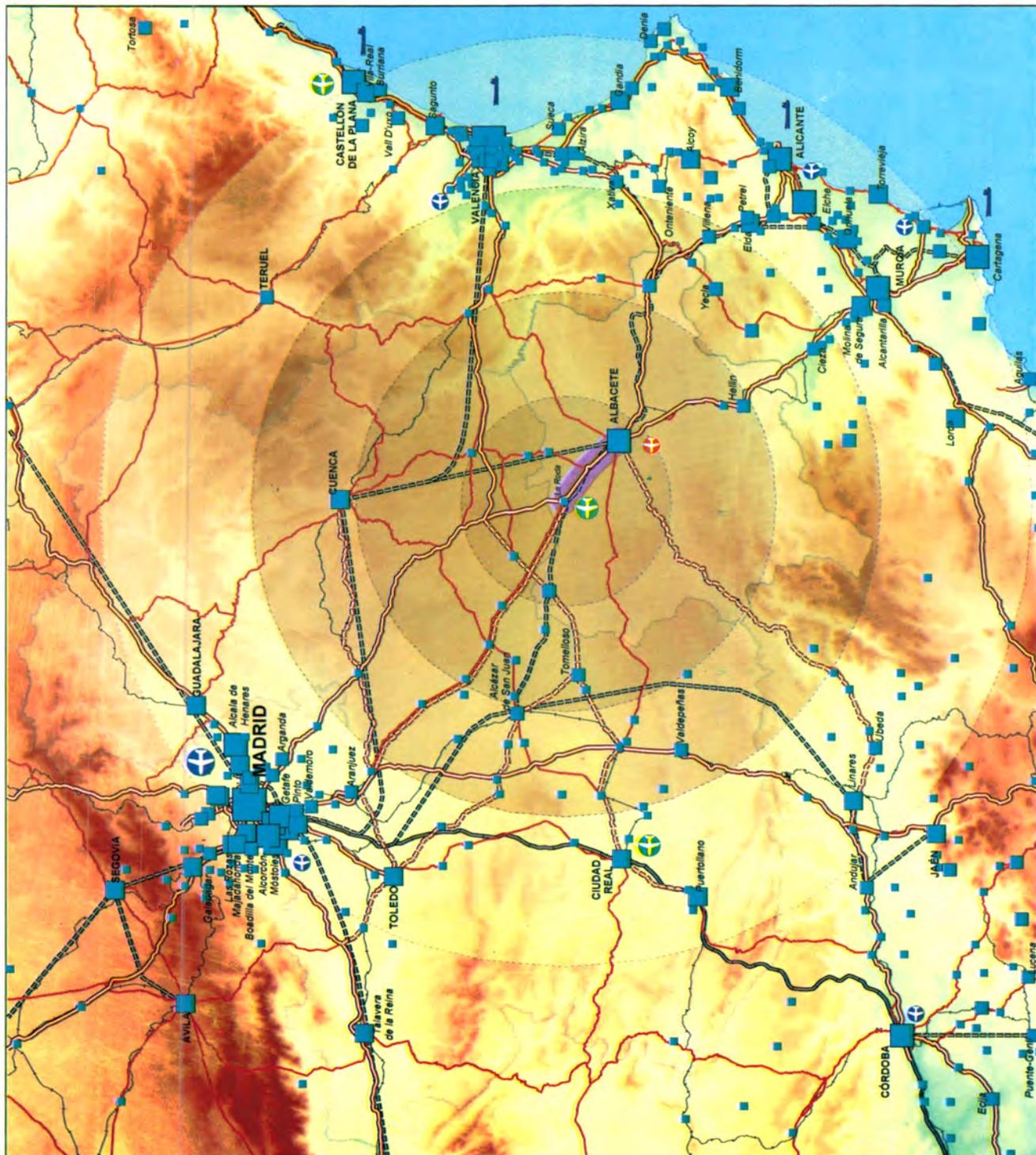
El impacto territorial sobre esta variable puede ser especialmente interesante para el municipio de La Roda, en el que repercutirá directamente el incremento de actividad con la puesta en marcha del aeropuerto. Así su posicionamiento en el ranking de cuota de mercado la hará más atractiva a determinadas iniciativas empresariales ajenas a la actividad aeroportuaria.

Km.	CUOTA DE MERCADO		
	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	482	482	18,36%
90	325	807	30,74%
135	655	1462	55,70%
200	915	2377	90,55%
FUERA	248	2625	100,00%





Proyección U.T.M.
 Elipsoide Internacional



SERVICIOS FINANCIEROS

Los dos mapas relacionados con los servicios financieros nos presentan en primer lugar el número de sucursales abiertas al público por bancos, cajas de ahorro y cooperativas de crédito a 1 de enero de 2001, y en segundo, la variación de oficinas bancarias en el período 1996-01. Estas variables son indicativas de las dinámicas de acumulación económica y los consecuentes procesos de organización y reorganización geográfica de las entidades bancarias.

A nivel nacional, el total de sucursales abiertas ascendía a 38.939, situándose en nuestra comunidad autónoma un total de 1.804, el 4,6%. A nivel provincial, Albacete ocupa el tercer puesto con 315 sucursales.

En el área de influencia del aeropuerto La Roda/Albacete la concentración de sucursales es altamente significativa con 9.281 sucursales (23,83%) que cualitativamente pueden garantizar los servicios financieros de mayor nivel al encontrarse entre ellas las sedes centrales de Madrid. La distribución espacial de las mismas refleja las dinámicas de concentración de sucursales en las capitales regionales y el abandono paulatino de zonas rurales que únicamente mantienen los servicios financieros más básicos, dominando las cajas de ahorro.

El proceso de concentración de oficinas en las zonas urbanas por la instalación de nuevas entidades financieras y desaparición en las zonas rurales por la reorganización de los servicios queda reflejado de forma notoria en el mapa sobre variación absoluta de oficinas. Se detecta una pérdida absoluta en la zona de 45 a 90 kilómetros, mientras que en el resto de orlas la disminución de oficinas en la mayoría de núcleos de población queda compensada con el crecimiento en las capitales provinciales y contados núcleos. Así, en la orla de 45 kilómetros, Albacete, La Roda y Villarrobledo ven aumentar sus cifras a costa de la desaparición de sucursales en Motilla del Palancar, Quintanar del Rey, San Clemente y Tarazona de La Mancha, y la instalación de nuevas entidades.

Del análisis de esta cartografía se estima que la incidencia del proyecto aeroportuario sobre la estructura económica y demográfica provocará un replanteamiento en las políticas de localización de las entidades bancarias, y en consecuencia un crecimiento del sector financiero en general en todo el área, bien por la instalación de sucursales antes desaparecidas o bien por la entrada de nuevas entidades vinculadas al tráfico y actividad de las nuevas empresas.

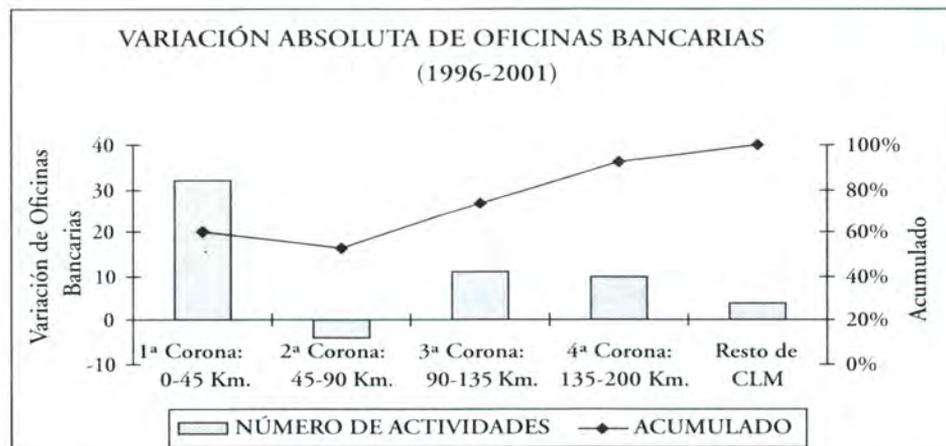
NÚMERO DE OFICINAS BANCARIAS

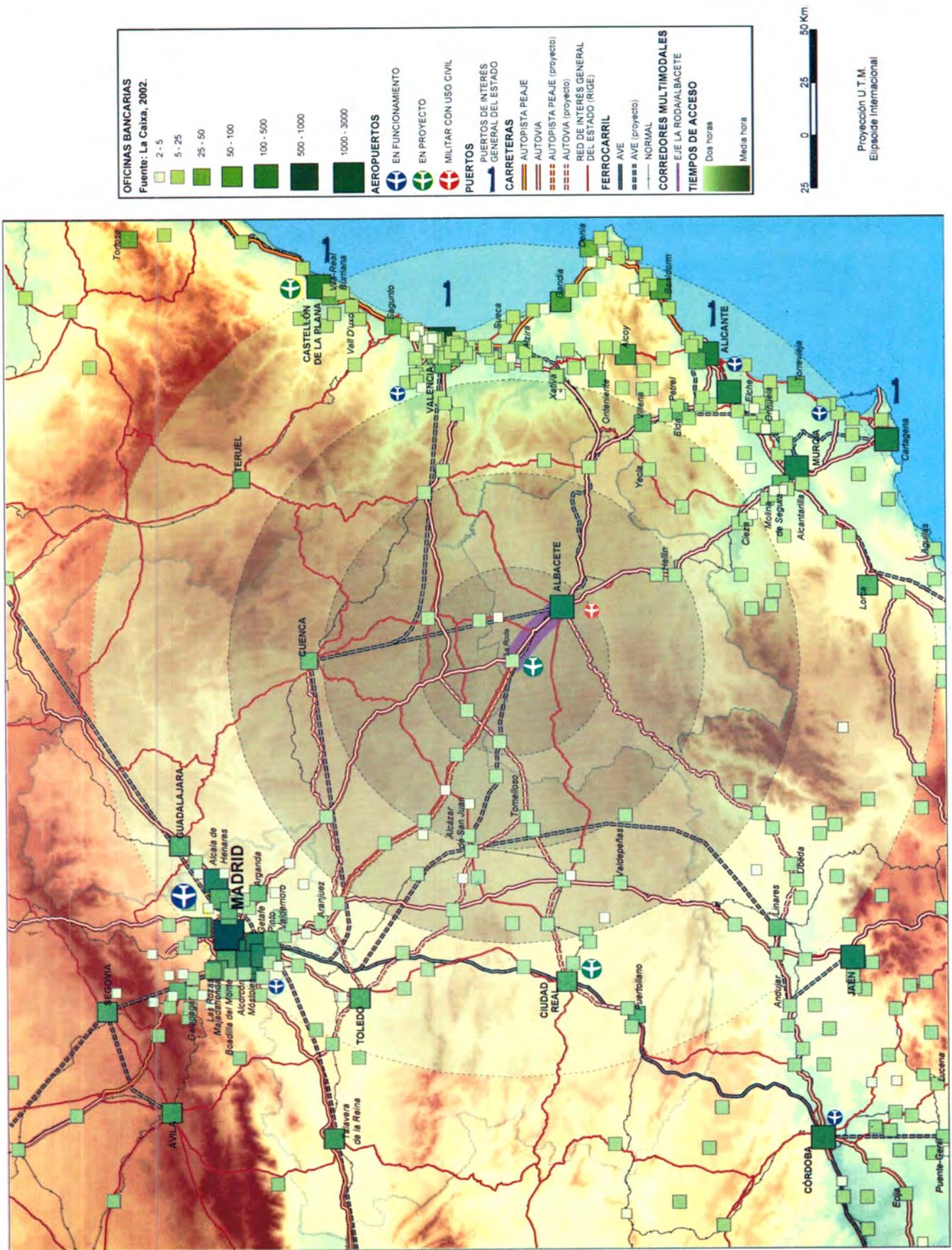
Km.	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	156	156	17,09%
90	89	245	26,83%
135	224	469	51,37%
200	361	830	90,91%
FUERA	83	913	100,00%

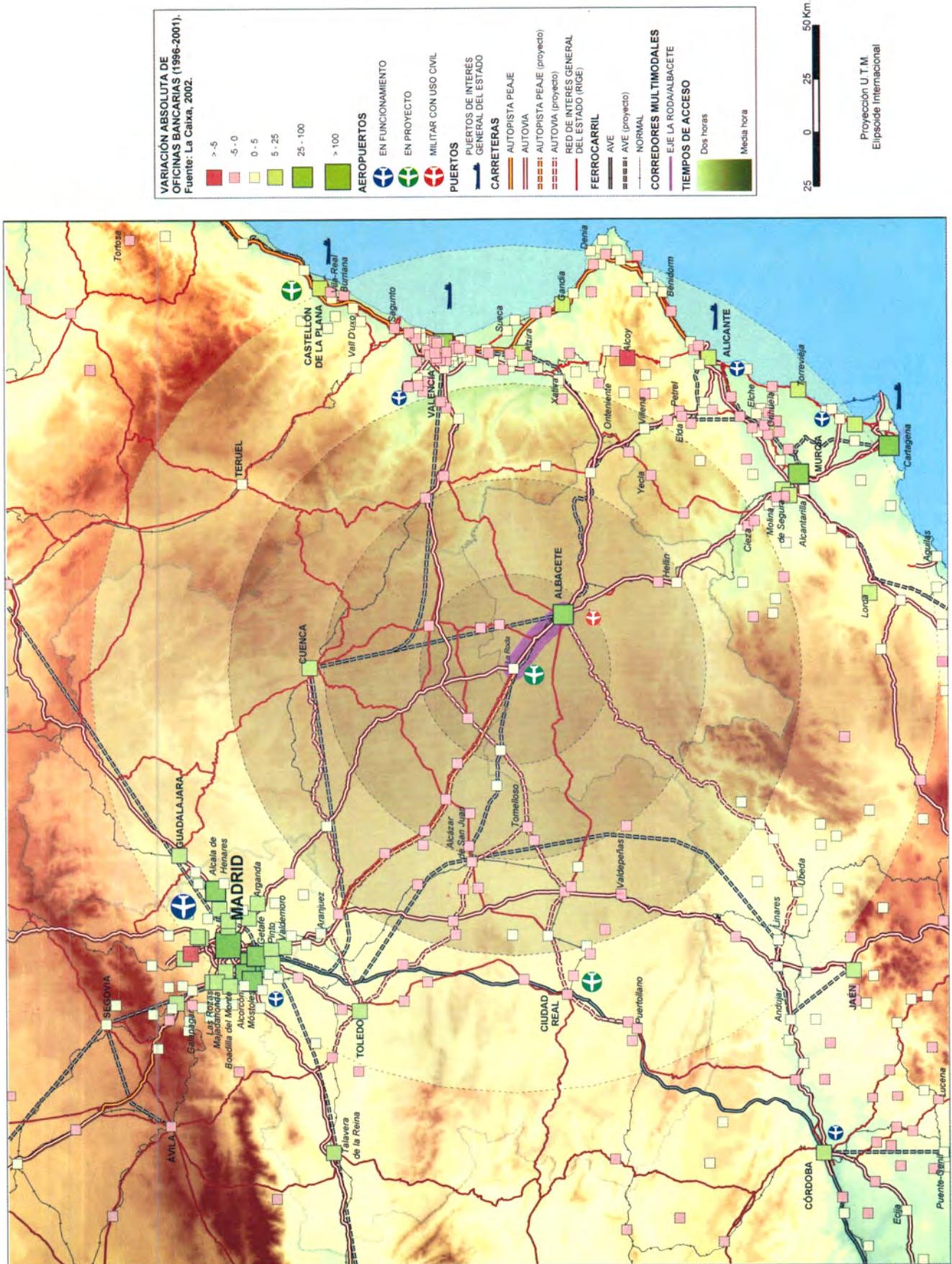


VARIACIÓN ABSOLUTA DE OFICINAS BANCARIAS (1996 - 2001)

Km.	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	32	32	60,38%
90	-4	28	52,83%
135	11	39	73,58%
200	10	49	92,45%
FUERA	4	53	100,00%







4. Dinámica y estructura de las áreas urbanas de Castilla-La Mancha.

La valoración de la incidencia económica de la implantación del aeropuerto de La Roda/Albacete requiere, en primer lugar, considerar el diagnóstico de la estructura ocupacional de la población regional, como punto de partida. Puesto que los centros urbanos son los núcleos que reciben en primer lugar las innovaciones y desde donde estas se difunden por el resto del territorio, se ha asumido el criterio de centrar el análisis de las repercusiones territoriales del nuevo aeropuerto partiendo de la caracterización de su red de ciudades.

4.1. La evolución reciente de las ciudades castellano-manchegas según la composición de su estructura socioeconómica.

El análisis de la composición por sectores de actividad de la población de las ciudades de Castilla-La Mancha, en 1981 y 1991, permite identificar las importantes diferencias que existen entre todas ellas y, además, la magnitud de los cambios que se han producido en su estructura.

Se distinguía en los ochenta varios grupos de ciudades de composición socioprofesional homogénea. El primero lo formaban un conjunto de núcleos que podíamos calificar todavía como "*agrocidades netas*" (Bolaños de Calatrava, Campo de Criptana, Socuéllamos, La Solana, Tomelloso, Villarrobledo, Madridejos y Daimiel). En ellas el sector primario ocupaba entre el 24 y el 50 % de la población activa y el terciario tenía escasa relevancia. Otro grupo estaba representado por las ciudades que poseían una elevada proporción de activos en el sector secundario (del 55 al 70 %); eran las ciudades "*industriales*" de esos momentos: Almansa, Azuqueca de Henares y Puertollano. En ellas el sector primario tenía ya una escasa presencia (menos del 10 %), y así mismo los servicios estaban poco desarrollados (entre el 30 y el 40 %, aproximadamente). En el tercer grupo homogéneo estaban integradas cuatro de las cinco capitales provinciales de la región: Albacete, Toledo, Cuenca y, sobre todo, Ciudad Real, ciudades con destacado protagonismo de los "*servicios*" (del 63 al 77 %), sector que las identificaba; en ellas, la actividad industrial era, en términos relativos, poco relevante (entre el 20 y el 30 %, aproximadamente, de los activos), y el primario apenas significativo (menos del 10 %).

Entre estos tres tipos de ciudades aparecían otros tantos subgrupos de caracteres "mixtos". El primero de ellos, en el que figuraban Hellín y La Roda, se asemejaba en su composición por sectores de actividad a las que clasificamos como agrocidades, aunque los sectores secundario y terciario se habían desarrollado un poco más en detrimento del primario. En el segundo, en el que estaban Alcázar de San Juan, Manzanares y Valdepeñas, la mayor presencia de los servicios (del 50 al 60 %), en sustitución de los empleos de un sector primario todavía importante aunque en franca regresión, evidenciaba la función de esos núcleos como lugares centrales de rango subcomarcal. Finalmente, el último de estos subgrupos lo formaba tres ciudades (Tarancón, Guadalajara y Talavera de La Reina) en las que la ya fuerte disminución del sector primario (menos del 10 %) se había visto compensada por los numerosos empleos en los servicios (del 50 al 60 %) y por el crecimiento de los activos del sector secundario (alrededor del 40 %)

Diez años después, a comienzos de los noventa, las ciudades castellano-manchegas mostraban haber modernizado sensiblemente su estructura de actividad. El grupo de las "agrocidades netas" se había sumado a la mayor parte de las ciudades llamadas "mixtas" y a algunos de los elementos clasificados como centros "industriales" de la región, para formar dos nuevos grupos en los que el sector secundario era el elemento aglutinante (alrededor del 50 % de la población activa, en ambos). El primero de éstos representaba hacia 1991 el tipo modal de las ciudades castellano-manchegas de pequeño tamaño, en el que las ocupaciones del sector primario agrupaban todavía a más del 10 % de los activos como mínimo. Incluía a Hellín, La Roda, Villarrobledo, Campo de Criptana, Daimiel, Socuéllamos, La Solana, Tomelloso, Madrudejos y Bolaños de Calatrava. En el segundo, en el que aparecen Puertollano, Tarancón, Azuqueca y Talavera, por el contrario, mientras que el terciario mantiene una considerable presencia (del 40 al 50 % de los activos), los empleos agropecuarios se han reducido ya fuertemente y permanecen por debajo del 10 % (lo mismo que en las otras categorías de ciudades que restan). La primera de esas últimas categorías es la de los núcleos netamente "industriales", ya sólo representados por Almansa; la segunda, la de las ciudades de "servicios", en las que se configuró un subgrupo intermedio integrado por Manzanares, Guadalajara, Valdepeñas y Alcázar de San Juan, núcleos que durante este período incrementaron la proporción de sus empleos en los sectores secundario y/o terciario.

Todos los núcleos modifican su función mediante la recesión generalizada de los empleos del sector primario y el aumento de las ocupaciones del sector secundario, de la industria y, en mayor medida, de la construcción. Pero la intensidad de esta transformación de la situación del mercado laboral a nivel local no es la misma en todos los casos. Sobresale, en este sentido, la intensidad de los cambios en seis pequeñas ciudades de la mitad meridional de la región: Bolaños de Calatrava, Campo de Criptana, Daimiel, Socuéllamos, La Solana y Tomelloso. A su vez, la mayoría de las ciudades industriales y de servicios han estado acentuando su participación en el terciario; han mejorado sus equipamientos las primeras, y han incrementado su función como lugares centrales de primer orden suministradoras de servicios a escala comarcal o subregional, las segundas.

LA CAPACIDAD ADQUISITIVA DE LAS FAMILIAS

La capacidad adquisitiva de las familias se expresa mediante los índices de la renta familiar disponible por habitante. El índice estimado por La Caixa por áreas geográficas (nivel municipal, provincial y por comunidades autónomas) para 2000 establece diez niveles, que se corresponden con los siguientes intervalos de renta:

Niveles	Renta Familiar Disponible por Habitante (euros)
1	Hasta 6.400
2	6.400 - 6.975
3	6.975 - 7.800
4	7.800 - 8.275
5	8.275 - 9.125
6	9.125 - 10.180
7	10.180 - 11.400
8	11.400 - 12.000
9	12.000 - 13.000
10	Más de 13.000

La renta personal disponible se puede definir como el nivel de renta de que disponen las economías domésticas para gastar y ahorrar, o bien como la suma de todos los ingresos efectivamente percibidos por las economías domésticas durante un período. Por lo que podría considerarse como el total de ingresos procedentes del trabajo, más las rentas de capital, prestaciones sociales y transferencias, menos los impuestos directos pagados por las familias y las cuotas pagadas a la seguridad social.

El nivel medio de la renta familiar disponible por habitante en España y en Castilla-La Mancha, en 2000, se sitúa en el nivel 5, esto es, entre 8.275 y 9.125 euros. La provincia de Albacete, sin embargo, el nivel en que se encuentra el 3, entre 6.975 y 7.800 euros. La distribución espacial se organiza por tanto de forma decreciente desde la zona exterior del área de influencia del aeropuerto La Roda/Albacete, coincidiendo una vez más con las zonas urbanas de Madrid y Levante, hacia el interior castellano-manchego donde se alcanzan valores mínimos (nivel 3, entre 6.400 y 6.975 euros) en Tarazona de La Mancha y Villarrobledo.

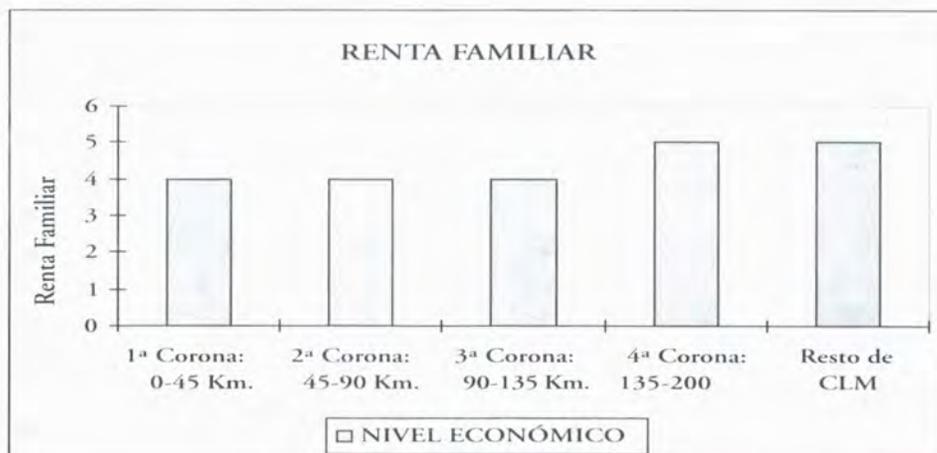
De nuevo se observa una relación directa de los indicadores con los elementos que configuran la estructura urbana de Castilla-La Mancha: especialización funcional y administrativa sobredimensionada respecto a los tamaños demográficos, proximidad al área metropolitana madrileña, vinculación

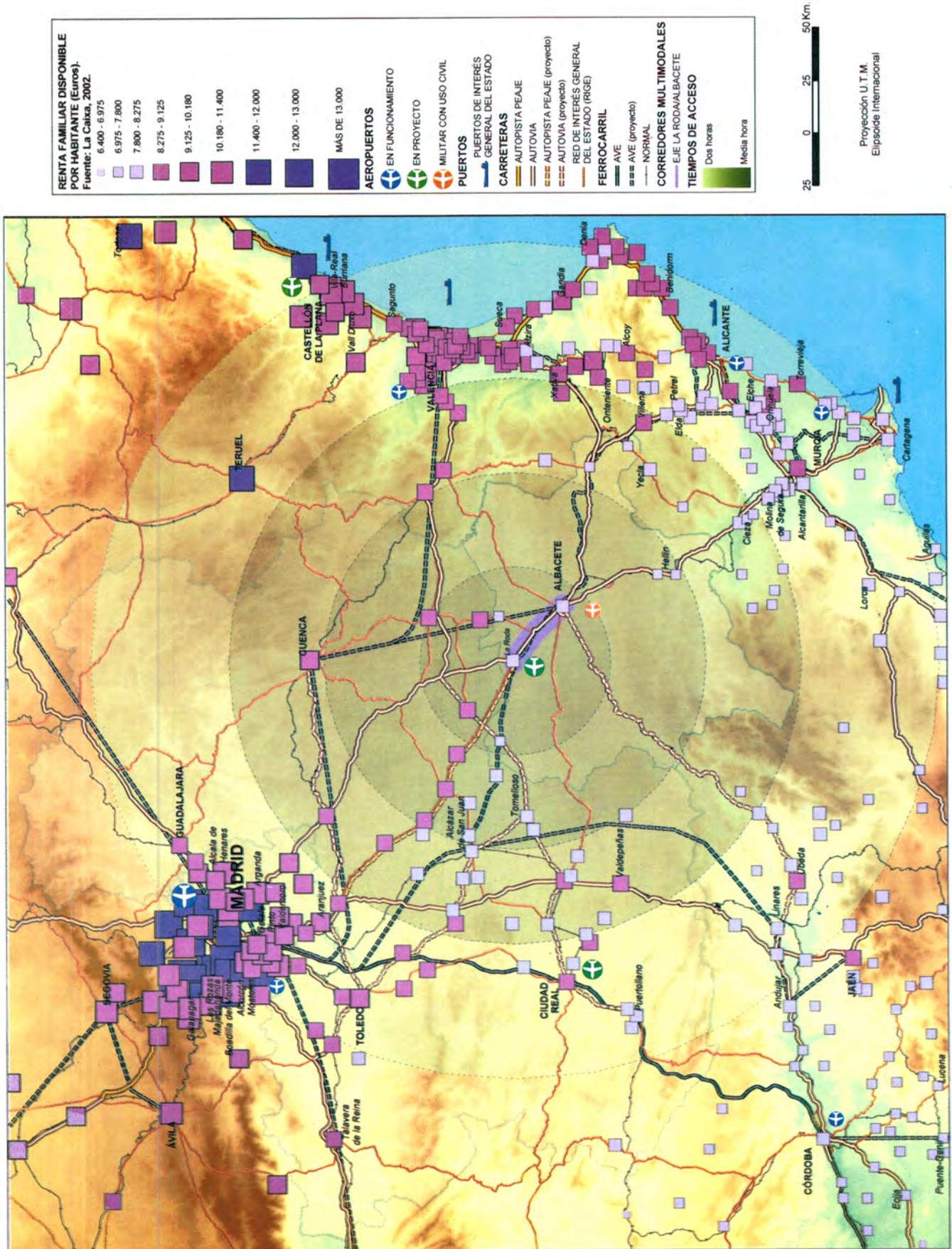
comercial con las principales vías de comunicación nacionales, etc... Atendiendo a estos factores explicativos podemos entender el desfase de Albacete y su área urbana más próxima respecto a las otras capitales castellano-manchegas.

La localización del aeropuerto La Roda/Albacete influiría positivamente en los niveles de renta familiar disponible de la zona al reflejarse en un incremento de las variables utilizadas tradicionalmente en su cálculo: consumo básico, sistema financiero, estructura económica de la población, turismo, infraestructuras, parque automovilístico, etc...

RENTA FAMILIAR POR HABITANTE

Km.	CLM
45	4
90	4
135	4
200	5
FUERA	5





4.2. La especialización funcional de las ciudades de Castilla-La Mancha.

Existe una importante diferenciación funcional interna en el conjunto de la red urbana castellano-manchega. Para establecer el alcance de tal diferenciación en otra ocasión hemos aplicado a sus elementos uno de los índices de especialización habituales en este tipo de análisis, el de Sargent Florence (Panadero, García y Cañizares, 2000). Sus resultados evidenciaban la notoriedad del proceso de diferenciación interna de la malla urbana regional y la importancia de la especialización funcional de algunos de sus núcleos en determinados subsectores de actividad. En 1981, la red urbana de Castilla-La Mancha contaba con cuatro núcleos (Bolaños de Calatrava, Campo de Criptana, Socuéllamos y La Solana) que podían tipificarse todavía como fuertemente especializados en el *sector primario*. En actividades relacionadas con la *industria* manufacturera y la producción de energía los coeficientes de especialización de las ciudades clasificadas como industriales (Almansa, Azuqueca de Henares y Puertollano) también eran importantes, aunque sensiblemente más bajos. Lo mismo sucedía con las que mostraban ya un claro predominio del subsector de la *construcción* (Madrirdejos, Daimiel, Tomelloso y Villarrobledo) cuyos índices de especialización en el mencionado subsector alcanzaban valores muy parecidos a los anteriores. Finalmente, las ciudades de *servicios* (Ciudad Real, Cuenca, Toledo y Albacete) presentaban coeficientes considerablemente más bajos y homogéneos entre sí. Las demás ciudades castellano-manchegas (Guadalajara, Talavera de la Reina, Valdepeñas, Alcázar de San Juan, Manzanares, Hellín, Tarancón y La Roda) ocupaba una posición intermedia, mostrando así su diversificación funcional dentro de la red urbana regional.

En los años noventa aparecieron algunos cambios importantes entre los tipos de ciudades con mayor coeficiente de especialización en los subsectores de la construcción y de la industria, así como el afianzamiento de las otras dos categorías de núcleos: las ciudades de servicios y las agrocidades. Con la única excepción de Almansa, que mantuvo su índice sin cambios, el rango de los núcleos urbanos más especializados en la producción de manufacturas y energía se redujo notablemente, pero el número de sus componentes se incrementó con el ascenso a su mismo nivel de Tarancón, Talavera de La Reina y La Roda. En el subsector de la construcción hubo una evolución diferente. El número de ciudades que formaba ese grupo aumentó en el transcurso de esta década al incorporarse La Solana, Campo de Criptana y Socuéllamos. Incluso se incrementó ligeramente el rango del coeficiente de especialización de este tipo de núcleos, lo mismo que sucedió con las dos ciudades más especializadas en prestación de servicios, Ciudad Real y Cuenca. Sin embargo, el número de ciudades con funciones diversas se redujo, permaneciendo en él solamente Guadalajara, Valdepeñas, Alcázar de San Juan, Hellín y Manzanares.

4.3. La evolución de la tasa de actividad por sexo.

En el año 2001, la tasa media de actividad de la población de Castilla-La Mancha se elevaba al 48'6 por ciento. Como es obvio, este indicador oscilaba mucho tanto en su distribución territorial, de unos municipios a otros, como

en su estructura según consideraciones de género y edad, y en su desagregación por sectores. Así, mientras que en el grupo de 15 a 24 años, los hombres presentaban una tasa del 68 % y las mujeres, del 55 %, en el grupo de 25 a 44 años, en los hombres ascendía hasta el 95 % en tanto que en las mujeres descendía situándose en un 50 %. La población femenina es todavía una considerable reserva potencial de actividad para el desarrollo económico y social de Castilla-La Mancha. Esta situación se reproduce en cuanto a la situación con relación al empleo. El paro en Castilla-La Mancha, en el año 2001, presentaba una tasa media de 10'4 por ciento de los activos, con notables diferencias según el sexo y la edad. Así, al grupo de 16 a 24 años, correspondía una tasa del 13'8 % entre los hombres y un 21'3 % entre las mujeres, y al grupo de 25 a 44 años, una tasa media del 5'8 % para los hombres y un 16'6 % para las mujeres activas de la región. Los cuadros que se acompañan expresan la situación de cada una de las capitales municipales seleccionadas por su tamaño en el territorio comprendido dentro de las isocronas del aeropuerto de La Roda/Albacete.

El desplazamiento a favor de los sectores secundario y terciario de las funciones de las ciudades castellano-manchegas ha estado acompañado además por un cambio paulatino importante en la composición de la población activa urbana por sexos. Aunque tanto los hombres (salvo en los casos de Alcázar de San Juan y Socuéllamos) como las mujeres incrementaron su participación en el conjunto de los activos en este periodo, unos y otras lo hicieron a un ritmo diferente. El crecimiento de la *población activa masculina* alcanzó en las ciudades industriales y de servicios porcentajes del diez al veinte por ciento, mientras que en las demás fue generalmente mucho más bajo. Los incrementos de la población activa femenina fueron, por el contrario, considerablemente mayores.

La ratio mujeres/hombres activos de la red urbana ha cambiado profundamente por ese motivo. En efecto; en 1981 se encontraban desde quince mujeres por cada cien hombres (en Madridejos) hasta cuarenta y tres (en Toledo). En 1991, el rango se había elevado en las mismas poblaciones desde la cifra de treinta, en la referida pequeña ciudad manchega, hasta los sesenta y tres de la capital político-administrativa de la región.

Las ciudades con una proporción más alta de empleo femenino tienen en común su condición de núcleos con gran desarrollo de la administración provincial (además de Toledo, ya mencionada, las otras capitales) o comarcal (Talavera de La Reina), y de la producción de manufacturas (Almansa). En este aspecto las diferencias existentes entre los elementos de la red se van reduciendo. Las mujeres activas duplicaron ampliamente su participación de la década anterior en núcleos urbanos pequeños, como Azuqueca de Henares y Madridejos, y aumentaron entre un 75 % y un 100 % en ciudades de rango y especialización variados: en La Roda, Villarrobledo, Alcázar de San Juan, Bolaños, Campo de Criptana, Socuéllamos y Tomelloso, todas ellas situadas en La Mancha, y también en núcleos mayores de otros ámbitos, como Puertollano, Talavera de La Reina o Guadalajara.

Las demás capitales provinciales, Cuenca, Ciudad Real, Albacete y Toledo, y otras ciudades de tamaño intermedio, como Valdepeñas, Hellín o Daimiel, tuvieron incrementos menores en los activos femeninos (del 60 al 75 %), pero

tampoco desdeñables. Incluso en las ciudades donde el empleo femenino aumentó más despacio, como Tarancón o Manzanares, los incrementos registrados en este periodo fueron todavía más altos que los de los varones de la ciudad industrial de más rápido crecimiento.

4.4. La hipertrofia del subsector de la construcción.

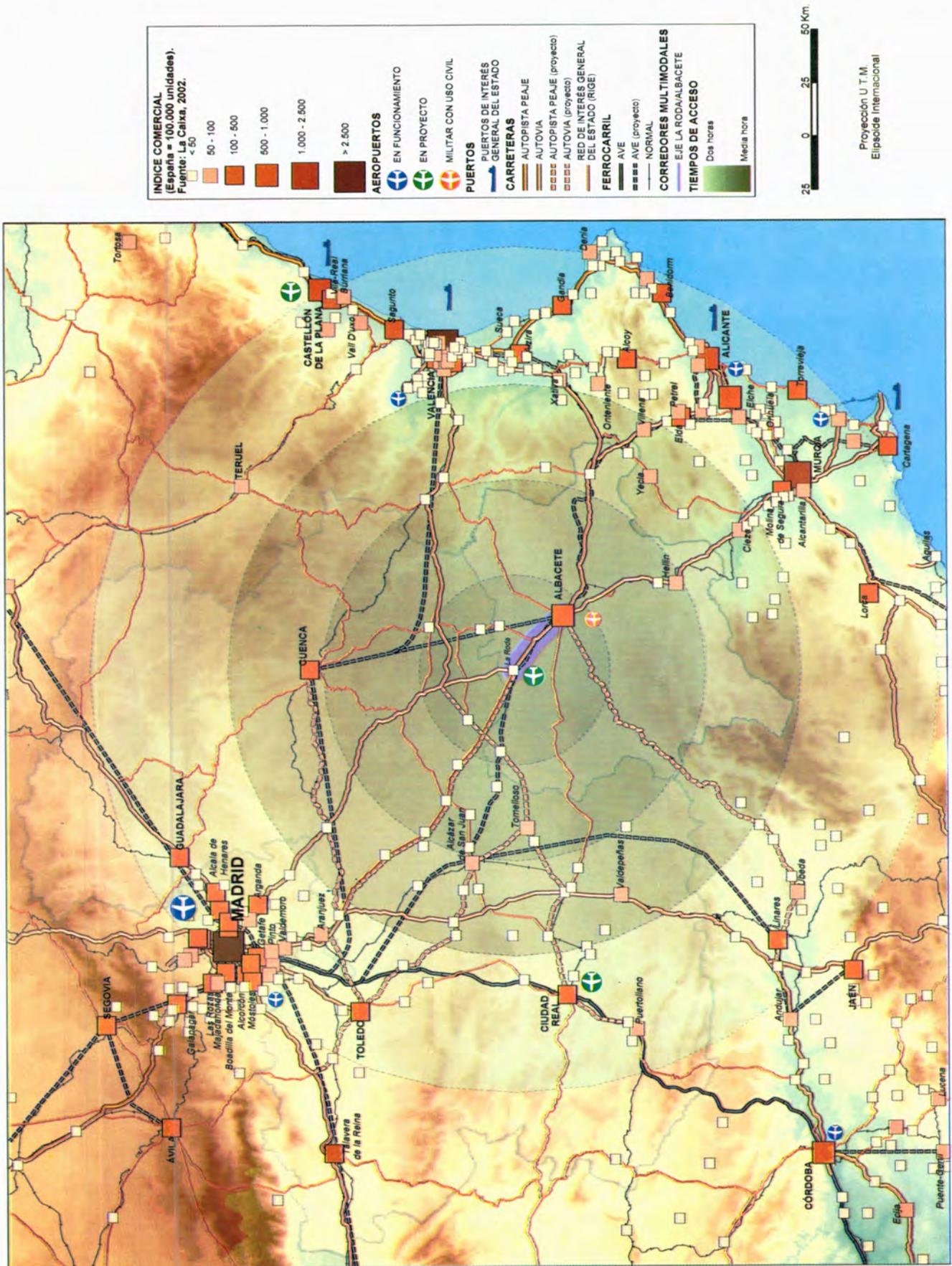
Otra característica de los cambios que han sucedido en la red urbana de Castilla-La Mancha en el periodo que hemos analizado está relacionado con el rápido ascenso de las ocupaciones del subsector de la construcción. El sentido de la evolución de la estructura profesional de los activos castellano-manchegos se corresponde con la aparición en este subsector económico de dos nuevos procesos que han transformado su organización precedente; de un lado, la progresiva fragmentación y especialización de las tareas que comprende esta clase de actividades, y del otro, la desconcentración de la gran empresa tradicional mediante la subcontratación de esas tareas (OLIVA, 1995). En la primera mitad de los años noventa, en sus especialidades se encuadran buen número de los habitantes de muchas de las ciudades de esta Comunidad, situación que también está presente, además, en otro nutrido conjunto de poblaciones castellano-manchegas de menor tamaño, desde hace algunos años (PUYOL y CARPIO, 1977), hasta el punto que esta dinámica había permitido reconocer al sector de la construcción de Castilla-La Mancha el rango de *verdadera especialización* en este sector dentro de la estructura ocupacional estatal (MOPU, 1988).

En 1981, el conjunto de actividades que lo componen, en el que encontraban empleo albañiles, especialistas (ferrallistas, soladores, yesaires, etc), oficiales y peones sin cualificación, ya estaban bastante desarrolladas en muchos núcleos urbanos. Proporcionaban ocupación a alrededor del 10 % de los activos, como sucedía en La Roda, Alcázar de San Juan, Tarancón, Talavera de la Reina, Albacete o Cuenca, y a porcentajes todavía mayores (hasta el 15 %, aproximadamente) en Campo de Criptana, Villarrobledo, Socuéllamos, Tomelloso, Puertollano, Daimiel y, sobre todos ellos, en Madridejos, pequeña ciudad de La Mancha toledana donde la tasa del subsector de la construcción superaba la cifra del 25 % de los activos en aquellos momentos.

Estos porcentajes fueron ampliamente sobrepasados a comienzos de los noventa por algunos otros núcleos más, revelando, con su volumen, el alcance de los procesos de integración productiva que se practican en esta rama de la demanda entre distintos elementos de la propia red urbana castellano-manchega y, sobre todo, entre éstos y Madrid, e incluso con otras ciudades principales de las regiones vecinas.

En este fenómeno destacan, además de la citada población de Madridejos, otras muchas ciudades de La Mancha: Daimiel y La Solana, en primer lugar, y detrás de ellas, Campo de Criptana, Tomelloso, Villarrobledo y Socuéllamos, todas con tasas de activos en el subsector de la construcción mayores del 20 %, absolutamente desproporcionadas para el nivel de ocupación que este tipo de actividad ofrece a sus operarios en sus respectivas ciudades. La implicación

de los anteriores activos rurales castellano-manchegos en el mercado de trabajo de la construcción madrileño ha sido estudiada por Oliva Serrano (1993 y 1995), calificando esta situación como una cristalización del “*commuting*” laboral rural-urbano de larga distancia. Ésta se practica entre ambas regiones en el contexto de la reestructuración del espacio rural propio de este final de siglo, y ordena la vida cotidiana de muchos municipios manchegos al involucrar en él al grueso de su población activa masculina y hacer la economía local sustancialmente dependiente de las rentas que proporciona (OLIVA, 1995).



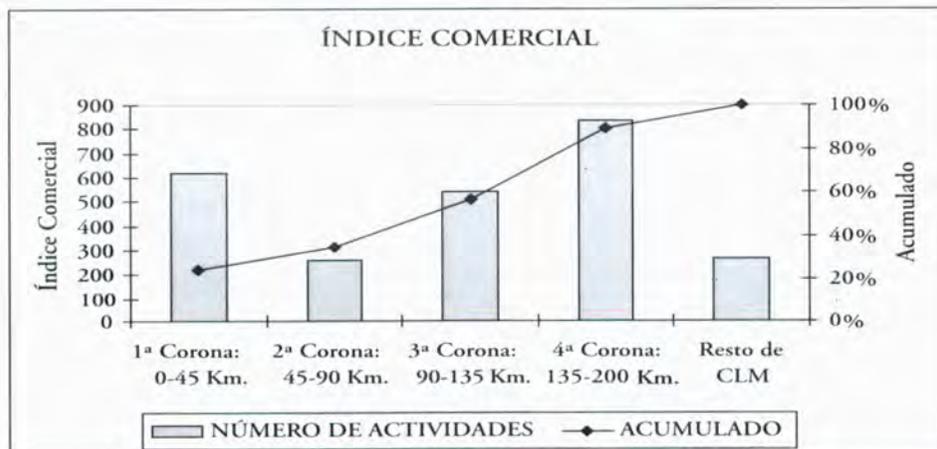
ÍNDICE COMERCIAL

El índice comparativo de la importancia del comercio (comercio mayorista y minorista) de cada municipio, referido a 2000, se denomina índice comercial. Se elabora en función del impuesto de actividades económicas (IAE) correspondiente a las actividades del comercio mayorista y comercio minorista conjuntamente, dando un peso relativo en tantos por cien mil al total de la actividad en España.

La organización comercial mayorista y minorista confirma los resultados de los análisis sectoriales anteriores en la medida que se refuerza la actividad comercial del eje La Roda/Albacete con el 24,56% de Castilla-La Mancha. Sin embargo, la pérdida de capacidad comercial que surge en la orla de 45 a 90 kilómetros se explica por la escasa presencia de núcleos de más de 5.000 habitantes y la especialización comercial de los existentes en los productos más básicos.

El volumen de actividad comercial en los 200 kilómetros establecidos alrededor del eje La Roda/Albacete, en ciudades de más de 5.000 habitantes representa un 27,2% de todo el comercio nacional. Este dato expresa el papel estratégico que puede tener el proyecto aeroportuario en el contexto peninsular en la medida que contribuye a ampliar las potencialidades comerciales de su entorno más inmediato.

ÍNDICE COMERCIAL			
Km.	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	621	621	24,56%
90	263	884	34,95%
135	541	1425	56,35%
200	835	2260	89,36%
FUERA	269	2529	100,00%



ÍNDICE DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

El índice comparativo de la actividad económica municipal se obtiene en función del impuesto correspondiente al total de actividades económicas empresariales (industriales, comerciales y de servicios) y profesionales. Los datos ofrecidos por La Caixa corresponden al año 2000.

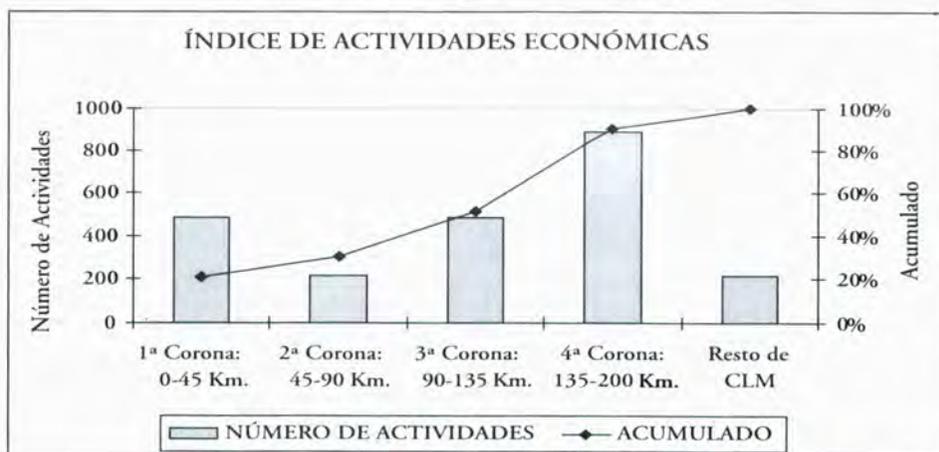
El valor del índice expresa la participación de la actividad económica (en tanto por 100.000) de cada municipio sobre una base nacional de 100.000 unidades equivalente al total del impuesto de actividades económicas empresariales y profesionales. El índice de actividad económica está en general correlacionado con la cuota de mercado. Es decir, suele existir bastante correlación entre la capacidad de compra y los impuestos correspondientes a las actividades económicas empresariales y profesionales. Sin embargo, se observan a veces diferencias, algunas importantes, entre ambos indicadores.

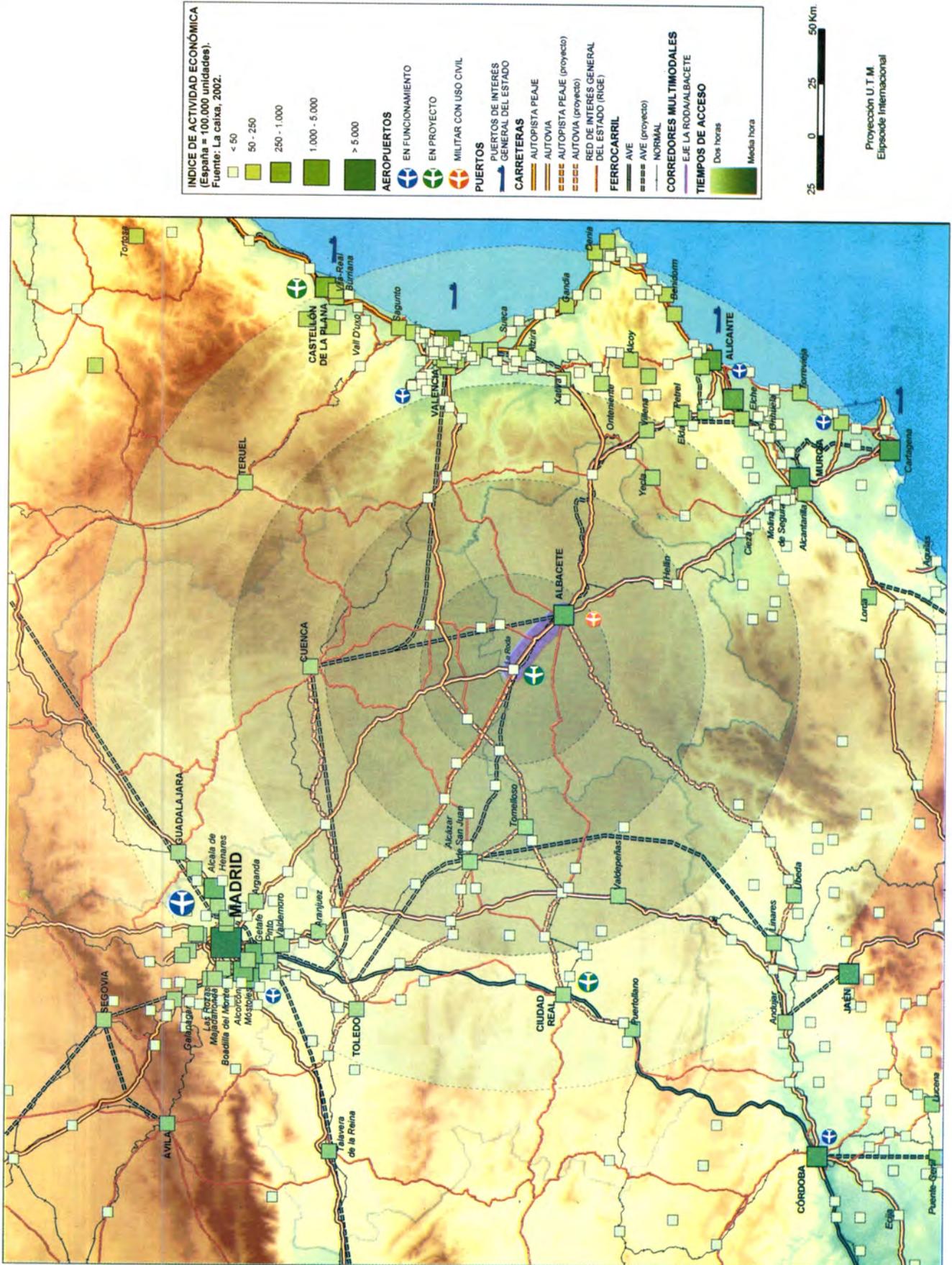
En Castilla-La Mancha este valor alcanza la cifra de 3.388 unidades, y en la provincia de Albacete 694. Dentro de la actividad económica regional, el volumen que se concentra en el área de influencia del eje La Roda/Albacete, en poblaciones de más de 5.000 habitantes, también es significativo con 2.081 unidades, el 61,4% de la comunidad autónoma.

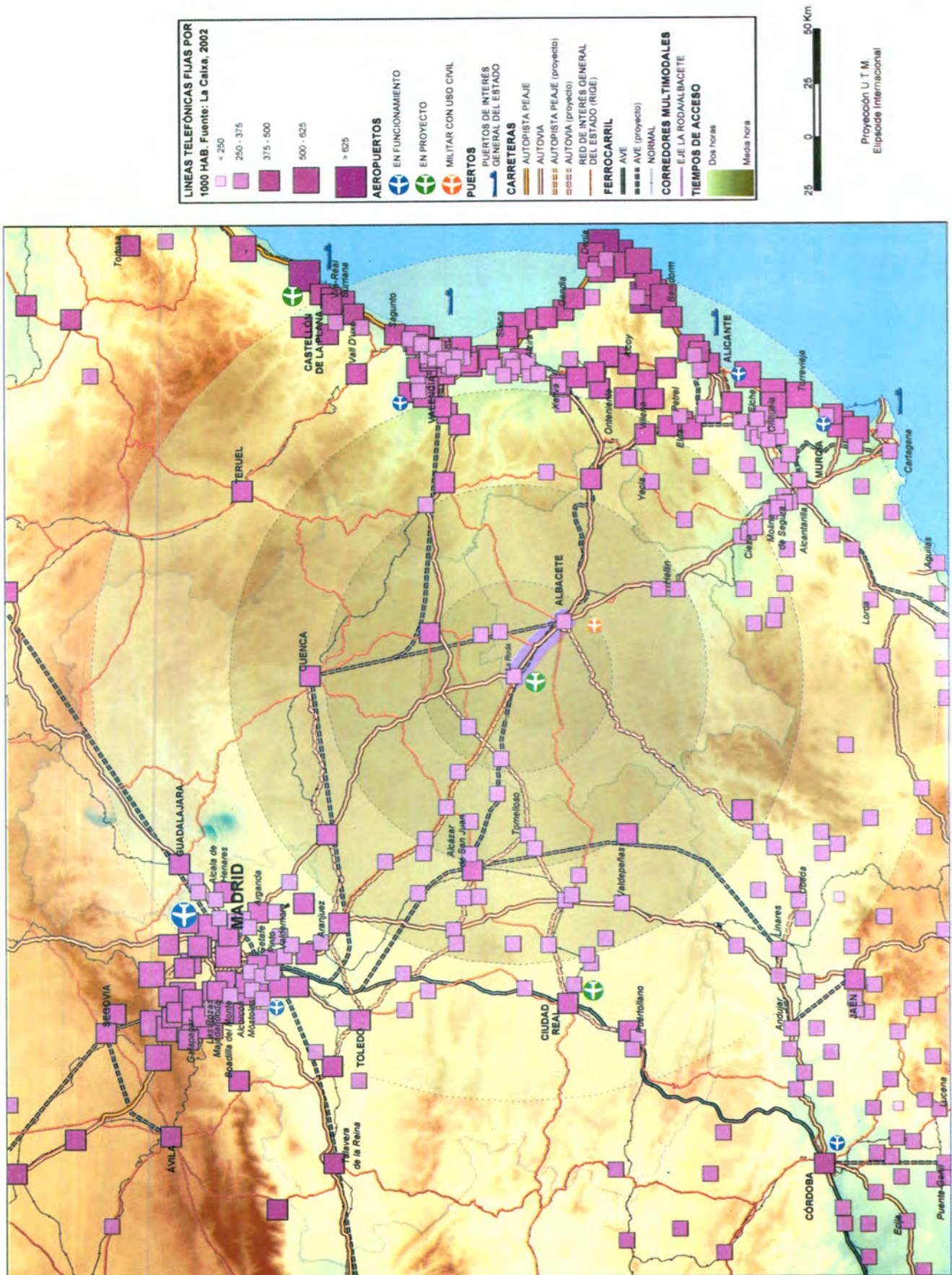
En el área inmediata de 45 kilómetros alrededor del proyecto aeroportuario, el volumen de actividad se sitúa en el 21,04%, constituyendo uno de los principales focos de actividad en el contexto regional.

Sin embargo, el potencial del aeropuerto se extiende sin distinciones territoriales sobre un total de 26.736 unidades que se sitúan principalmente en la orla de 135 a 200 kilómetros con 25.005 unidades.

ÍNDICE DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS			
Km.	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	483	483	21,04%
90	221	704	30,66%
135	485	1189	51,79%
200	892	2081	90,64%
FUERA	215	2296	100,00%







COMUNICACIONES TELEFÓNICAS FIJAS

La información relativa a líneas telefónicas fijas a 1 de enero de 2001 es otro indicador más del desarrollo y especialización funcional del sistema territorial. El análisis de la cartografía adjunta nos expresa la concentración de terminales telefónicos en las zonas más urbanas, donde se concentra la actividad administrativa y empresarial, y el litoral donde también coincide la concentración de las actividades turísticas y un gran volumen de viviendas de tipo secundario.

En España, el número de teléfonos fijos (domésticos y otros) ascendía a 17.005.133, mientras que en Castilla-La Mancha esta cifra llega a los 668.416, el 3,93% nacional. El número de teléfonos por mil habitantes era de 416,3 para España frente a 379,6 para Castilla-La Mancha.

En la provincia de Albacete se concentran 118.579 líneas. A nivel local, Toledo cuenta con 460 líneas por mil habitantes; Cuenca, 451; Ciudad Real, 450; Albacete, 312; y La Roda, 342. Se observa el efecto que genera la capitalidad administrativa regional, o la concentración de servicios como el Rectorado de la Universidad, o la estructura sociodemográfica en este tipo de variables. A pesar del desfase entre la zona de La Roda/Albacete con otros ámbitos regionales, Albacete cuenta sin embargo con mejores infraestructuras de telecomunicaciones al disponer de fibra óptica a través del cableado que hizo la compañía ONO.

La distribución no está especialmente alterada por la proximidad a los núcleos urbanos y por tanto su análisis a través de las áreas de influencia desde La Roda/Albacete no es muy significativo.

Las repercusiones del aeropuerto La Roda/Albacete en este sentido serán altamente positivas para las ciudades del entorno, en tanto que provocarán una mejora de las redes de telecomunicaciones y consecuentemente una elevación de la calidad de vida y del acceso a las Nuevas Tecnologías de la Información por parte de los ciudadanos.



EL SUBSECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN

La distribución espacial de la construcción está representada por el número de actividades de este subsector sujetas al impuesto de actividades económicas (IAE), a fecha uno de enero de 2001.

El conjunto de altas en esta categoría del I.A.E. a nivel nacional sumaba 377.481, y en Castilla-La Mancha 19.086, el 5,05%. En la provincia de Albacete se sitúan 3.238 actividades. En el contexto regional influenciado por el proyecto aeroportuario de La Roda/Albacete, el número de actividades de construcción en ciudades de más de 5.000 habitantes alcanza las 9.009 licencias, cifra que representa el 47% del total autonómico.

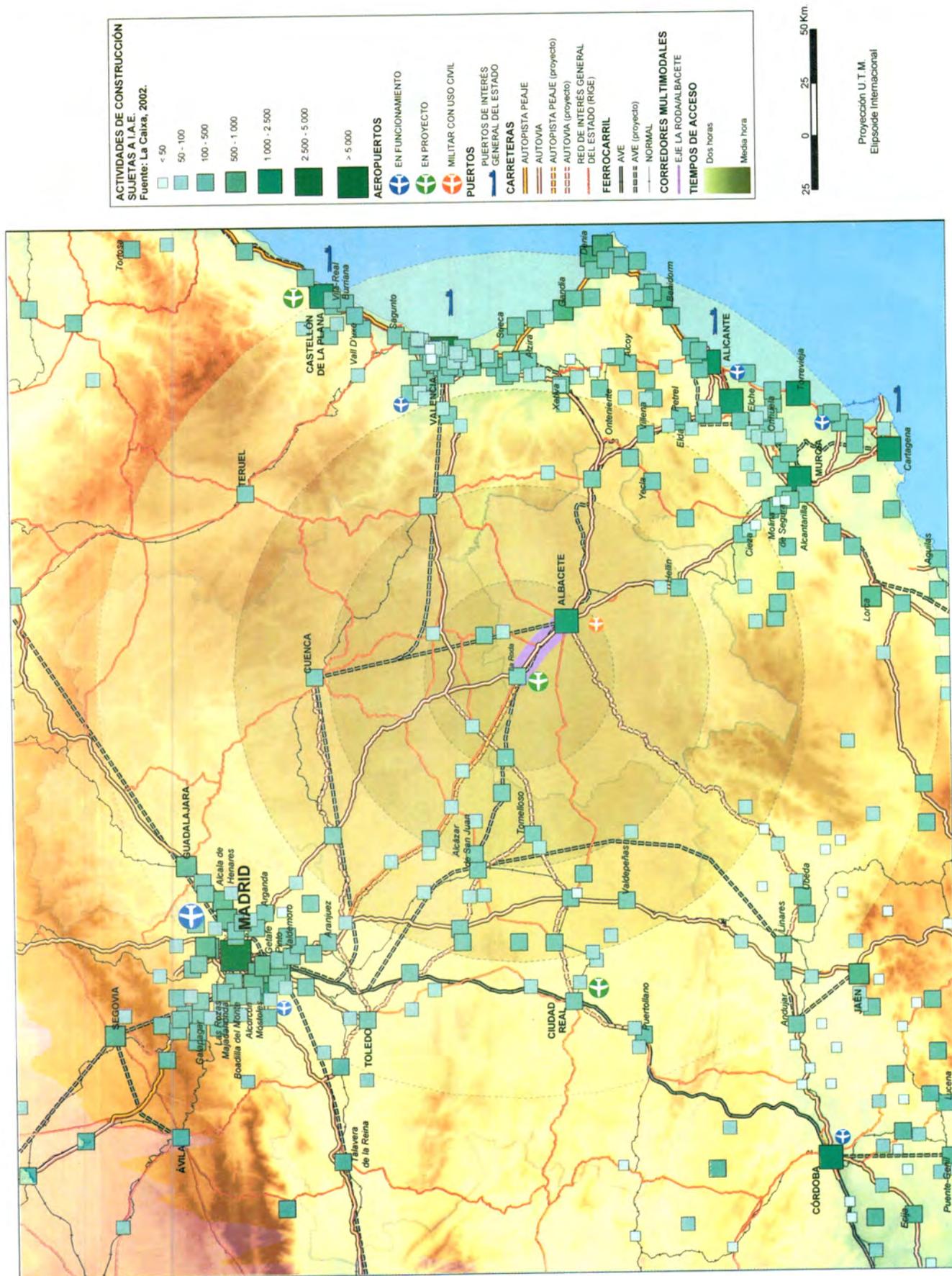
La mayor concentración regional de empresas de construcción se encuentra en la orla de 90 a 135 kilómetros del eje La Roda/Albacete, concretamente en los municipios de la subregión de La Mancha, especializados en esta actividad por su cercanía y accesibilidad al área metropolitana de Madrid.

En el conjunto suroriental peninsular, el área de influencia del aeropuerto recoge a un total de 82.357 licencias de construcción que suponen el 21,8% del total nacional.

El impacto territorial del aeropuerto La Roda/Albacete sobre el sector de la construcción se manifestará en una demanda continua de inversiones en la construcción del mismo y las infraestructuras y equipamientos asociadas. A ello se añade la construcción de polígonos industriales y zonas residenciales que surjan ante el consecuente desarrollo empresarial y residencial de la zona.

ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN SUJETAS A I.A.E.			
Km.	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	1785	1785	18,34%
90	1548	3333	34,24%
135	2701	6034	62,00%
200	2975	9009	92,56%
FUERA	724	9733	100,00%





5. El impacto económico del aeropuerto de La Roda/Albacete.

El transporte aéreo constituye un complejo sector de actividad en el que participa un variado conjunto de empresas que proporcionan una oferta de empleo diversificado. En su aplicación al aeropuerto de La Roda/Albacete se pueden identificar algunas de ellas. Las relacionadas con la industria aeronáutica, en lo que respecta a la fabricación de algunas piezas y al mantenimiento de las aeronaves, con un fuerte componente tecnológico. Las compañías aéreas, con empleados tanto en los aviones como en sus instalaciones en tierra. Las compañías suministradoras de bienes y servicios que garantizan el funcionamiento del sistema aeroportuario. Los trabajadores dependientes del aeropuerto y de los organismos que los gestionan (controladores aéreos, conductores, *handlers* de bienes, conductores de carretillas elevadoras, operadores de equipos de rayos X, empleados de tecnologías de la información, servicios de vigilancia, trabajadores en hostelería y comercio, etc.) (Gamir y Ramos, 2002:82)

Como cualquier otro aeropuerto, el de La Roda/Albacete contiene dos orlas funcionales que también pueden ser analizadas a partir del enfoque sistémico, diferenciándose un subsistema interno y otro externo, que sirven de guía para el análisis de su incidencia en el desarrollo provincial y regional.

El subsistema interno comprende los elementos imprescindibles para el movimiento de las aeronaves del denominado "lado aire" (espacio aéreo, campos de vuelo, plataformas e instalaciones auxiliares), y las instalaciones para la recepción de mercancías, los establecimientos contiguos dedicados a tareas de mantenimiento y reparación de las aeronaves, actividades de almacenaje y distribución de las empresas de transporte, las de tipo administrativo, los servicios públicos presentes en el aeropuerto, etc., que constituyen el denominado "lado tierra". El sistema externo comprende el conjunto de actividades empresariales con algún tipo de vinculación funcional con el aeropuerto, que tienen su ubicación en las inmediaciones o incluso a una mayor distancia de las instalaciones aeroportuarias.

Para que el aeropuerto sea capaz de estructurar el territorio ha de cumplir su función como infraestructura aeronáutica con eficacia, actuar como nudo de comunicaciones e intercambiador modal de mercancías, y facilitar las relaciones entre sus instalaciones y las actividades económicas de la aglomeración urbana contigua y de su área de influencia regional. El alcance del desarrollo económico del entorno aeroportuario depende del tipo y grado de especialización del aeropuerto analizado, diferenciándose en este sentido los aeropuertos regionales multifuncionales de los grandes *hubs* internacionales de carga. Estos últimos ejercen una fuerte atracción sobre las grandes empresas de transporte.

POBLACIÓN ACTIVA(%) REGISTRADA POR SEXO Y EDAD. Año 2001

Municipios de Castilla-La Mancha con más de 2.000 habitantes situados a menos de 30 minutos del Aeropuerto La

Provincia de Albacete	TOTAL	Roda/Albacete				MUJERES			
		HOMBRES							
		De 16 a 24 años	De 25 a 44 años	De 45 a 64 años	De 65 o más años	De 16 a 24 años	De 25 a 44 años	De 45 a 64 años	De 65 o más años
ALBACETE	56,4	50,4	94,3	81,7	2,6	40,5	68,3	35,4	1,0
Balazote	50,9	70,3	97,5	68,7	1,7	59,2	51,3	21,8	0,5
Bonillo (El)	44,9	69,8	94,0	80,6	1,7	45,2	34,0	15,4	0,8
Gineta (La)	46,8	72,0	96,3	84,4	2,2	46,9	43,9	14,3	0,8
Madrigueras	51,3	66,6	96,1	83,6	1,3	36,2	62,6	24,9	0,4
Munera	46,3	74,5	96,0	82,9	2,6	52,5	40,0	15,1	0,2
Roda (La)	50,1	60,5	95,7	82,3	1,7	45,1	49,3	20,2	0,5
Tarazona de la Mancha	48,1	70,5	95,0	82,3	0,7	43,6	48,2	16,9	0,5
Villarrobledo	50,9	64,7	95,5	85,6	2,8	51,0	49,8	19,7	0,7
Provincia de Cuenca									
Casasmarro	46,5	70,3	95,5	83,5	1,2	43,5	56,5	16,6	0,3
Iniesta	48,4	76,3	96,0	82,1	0,6	52,0	41,4	13,0	0,3
Provencio (El)	42,7	64,0	95,5	81,6	2,4	35,3	63,2	24,6	0,5
San Clemente	47,2	67,2	94,7	79,2	2,0	42,5	50,1	16,9	0,3
Villanueva de la Jara	50,5	78,4	93,7	79,0	3,5	53,6	51,7	28,1	0,4

POBLACIÓN ACTIVA(%) REGISTRADA POR SEXO Y EDAD. Año 2001

Municipios de Castilla-La Mancha con más de 4.000 habitantes situados a más de 60 minutos y a menos de 90 minutos del Aeropuerto La Roda/Albacete

Provincia de Albacete	TOTAL	HOMBRES				MUJERES			
		De 16 a 24 años	De 25 a 44 años	De 45 a 64 años	De 65 o más años	De 16 a 24 años	De 25 a 44 años	De 45 a 64 años	De 65 o más años
		Almansa	55,6	67,4	96,9	84,2	1,1	53,0	62,0
Caudete	51,7	62,4	97,0	84,2	1,3	47,3	53,3	26,4	0,5
Provincia de Ciudad Real									
Alcázar de San Juan	49,1	55,7	94,6	78,9	2,0	39,9	57,8	22,9	0,4
Daimiel	48,0	65,6	95,1	77,3	1,3	53,2	49,8	17,0	0,4
Herencia	47,5	73,2	94,9	77,7	2,2	53,0	43,7	11,3	0,5
Manzanares	49,8	51,3	96,8	80,1	2,3	42,6	55,6	22,7	0,8
Membrilla	44,4	65,2	95,4	80,2	0,0	45,6	35,2	11,9	0,0
Moral de Calatrava	41,7	73,9	96,6	73,7	1,7	56,2	32,2	7,7	0,8
Santa Cruz de Mudela	45,7	68,2	94,8	78,2	1,0	49,4	46,2	21,8	1,1
Solana (La)	49,9	80,5	96,3	79,0	1,1	64,5	38,5	13,6	0,6
Valdepeñas	48,9	57,7	94,7	76,7	1,9	45,0	53,4	22,3	0,5
Villanueva de los Infantes	44,5	48,3	95,2	81,2	0,5	31,8	55,8	23,1	1,2
Villarrubia de los Ojos	43,4	70,5	94,2	72,2	1,5	46,4	32,1	12,3	0,7
Provincia de Cuenca									
CUENCA	54,7	46,8	94,0	81,9	2,5	33,5	75,0	41,4	0,7
Tarancón	54,8	65,3	95,8	81,2	2,1	49,7	58,3	28,4	1,1
Provincia de Toledo									
Consuegra	47,2	68,6	96,7	86,3	2,6	48,2	45,2	16,8	0,9
Corral de Almaguer	47,7	71,9	98,1	84,6	2,4	54,2	51,6	16,2	0,7
Madridejos	51,6	61,4	96,9	89,1	13,5	45,4	52,7	23,7	3,5
Puebla de Almoradiel (La)	48,1	73,0	97,1	85,4	2,8	52,4	46,6	18,7	0,4
Santa Cruz de la Zarza	48,2	74,6	96,5	87,9	0,9	58,4	48,3	16,6	0,8
Villacañas	53,5	72,9	97,9	86,9	1,9	58,5	50,3	19,3	0,3
Villa de Don Fadrique (La)	43,9	74,8	95,6	82,3	0,0	47,1	42,0	16,3	0,0
Villafranca de los Caballeros	47,5	69,1	94,5	75,8	0,2	43,3	51,1	17,6	0,4

Fuente: Censo 2001.



POBLACIÓN ACTIVA(%) REGISTRADA POR SEXO Y EDAD. Año 2001

Municipios de Castilla-La Mancha con más de 3.000 habitantes situados a más de 30 minutos y a menos de 60 minutos del Aeropuerto La Roda/Albacete

	TOTAL	HOMBRES				MUJERES			
		De 16 a 24 años	De 25 a 44 años	De 45 a 64 años	De 65 o más años	De 16 a 24 años	De 25 a 44 años	De 45 a 64 años	De 65 o más años
Provincia de Albacete									
Casas-Ibañez	52,7	58,6	96,8	87,5	1,1	40,7	66,2	26,7	0,2
Chinchilla de Monte-Aragón	49,0	67,0	95,1	80,4	2,2	41,1	60,3	17,6	0,6
Elche de la Sierra	46,0	68,2	94,5	75,2	1,0	45,6	58,6	22,3	0,6
Hellín	53,4	68,5	95,4	77,4	2,6	51,7	59,6	26,0	1,2
Tobarra	44,7	65,1	94,9	76,2	1,9	52,5	48,9	14,8	0,3
Villamalea	51,2	60,0	96,3	85,2	0,3	50,2	60,3	22,6	0,7
Provincia de Ciudad Real									
Argamasilla de Calatrava	43,7	57,0	94,7	69,0	2,3	42,8	48,0	13,8	0,7
Campo de Criptana	47,2	69,6	96,0	83,3	1,3	44,2	43,1	14,3	0,6
Pedro Muñoz	46,6	67,9	96,7	80,5	1,4	42,2	45,5	13,7	0,8
Socuellamos	47,1	64,1	96,0	84,2	2,2	43,6	47,5	15,3	0,5
Tomelloso	51,6	73,6	96,4	82,0	2,4	59,4	50,4	15,4	0,7
Provincia de Cuenca									
Mota del Cuervo	50,4	67,1	96,8	85,5	2,5	40,4	52,2	20,9	1,2
Morilla del Palancar	52,6	64,1	96,8	78,6	1,0	57,3	54,7	27,0	0,6
Pedroñeras (Las)	59,2	66,7	95,4	85,2	2,8	46,0	73,1	44,6	1,2
Provincia de Toledo									
Miguel Esteban	51,7	67,3	96,5	83,9	3,6	52,7	51,1	17,3	0,7
Quintanar de la Orden	50,9	66,4	96,8	81,7	2,0	48,4	49,4	17,8	0,4

POBLACIÓN ACTIVA(%) REGISTRADA POR SEXO Y EDAD. Año 2001

Municipios de Castilla-La Mancha con más de 5.000 habitantes situados a más de 90 minutos y a menos de 120 minutos del Aeropuerto La Roda/Albacete

	TOTAL	HOMBRES				MUJERES			
		De 16 a 24 años	De 25 a 44 años	De 45 a 64 años	De 65 o más años	De 16 a 24 años	De 25 a 44 años	De 45 a 64 años	De 65 o más años
Provincia de Ciudad Real									
Almagro	51,9	66,9	96,8	77,1	1,4	48,7	53,6	23,1	1,0
Almodóvar del Campo	39,4	46,1	94,6	75,1	1,8	27,2	45,4	15,0	0,5
Argamasilla de Calatrava	43,7	57,0	94,7	69,0	2,3	42,8	48,0	13,8	0,7
Bolaños de Calatrava	51,6	73,9	96,7	77,2	1,6	50,8	46,0	18,7	0,7
CIUDAD REAL	55,4	38,3	93,8	79,8	3,6	31,6	74,3	41,7	1,5
Malagón	46,3	65,3	93,7	80,2	7,1	39,5	54,5	30,3	1,8
Miguelturra	59,2	62,5	96,8	80,1	1,7	50,1	64,8	26,6	0,6
Puertollano	43,8	44,9	91,7	67,9	0,9	34,7	51,9	18,5	0,5
Provincia de Guadalajara									
Azuqueca de Henares	64,5	62,4	96,7	82,2	2,1	52,8	69,1	28,6	1,3
GUADALAJARA	57,3	47,0	95,6	80,8	1,9	39,9	75,3	40,4	0,8
Provincia de Toledo									
Bargas	57,8	59,1	96,4	86,2	2,4	37,0	63,3	40,6	0,2
Fuensalida	51,8	61,4	95,7	84,3	1,3	43,8	48,3	20,3	1,4
Illescas	59,7	65,1	97,5	87,5	1,9	49,9	59,1	25,9	1,2
Mora	49,4	65,4	96,2	81,9	3,3	49,0	57,3	26,4	0,6
Ocaña	55,6	67,2	95,5	82,9	1,3	46,2	58,2	27,4	1,5
Seseña	65,2	77,2	98,1	85,2	2,6	63,5	62,6	28,9	0,8
Sonseca	59,0	65,2	97,3	86,8	1,4	50,0	66,3	44,0	1,5
TOLEDO	59,4	44,0	94,1	82,0	3,9	37,4	78,8	49,4	1,5
Yébenes (Los)	48,2	65,4	96,9	84,0	2,0	48,1	46,3	17,7	0,5

Fuente: Censo 2001.

TASA DE ACTIVIDAD

ACTIVOS POR SECTORES ECONÓMICOS (Miles de personas y porcentajes)

	Total Vabs. =100	Agricultura		Industria		Construcción		Servicios		Sin empleo anterior	
		Vabs.	%	Vabs.	%	Vabs.	%	Vabs.	%	Vabs.	%
Castilla-La Mancha											
1997	655,0	75,4	11,5	115,3	17,6	99,6	15,2	318,7	48,7	46,1	7,0
1998	677,8	79,1	11,7	121,8	18,0	94,7	14,0	336,2	49,6	46,0	6,8
1999	688,2	72,4	10,5	133,3	19,4	93,5	13,6	351,1	51,0	37,8	5,5
2000	703,2	71,1	10,1	131,6	18,7	98,9	14,1	369,7	52,6	32,1	4,6
2001	695,9	73,7	10,6	130,2	18,7	100,3	14,4	371,6	53,4	20,1	2,9

Fuente: Encuesta de Población Activa. INE y elaboración propia.

ACTIVOS POR SECTORES ECONÓMICOS (Miles de personas y porcentajes)

	Total Vabs. =100	Agricultura		Industria		Construcción		Servicios		Sin empleo anterior	
		Vabs.	%	Vabs.	%	Vabs.	%	Vabs.	%	Vabs.	%
España											
1997	16.731,4	1.326,6	7,9	2.996,3	17,9	1.617,3	9,7	9.254,0	55,3	1.537,2	9,2
1998	16.984,8	1.307,2	7,7	3.112,9	18,3	1.634,4	9,6	9.516,3	56,0	1.414,1	8,3
1999	17.290,3	1.254,7	7,3	3.183,1	18,4	1.770,1	10,2	9.937,6	57,5	1.145,0	6,6
2000	17.856,5	1.226,9	6,9	3.296,4	18,5	1.913,1	10,7	10.467,6	58,6	952,5	5,3
2001	17.814,6	1.176,7	6,6	3.371,1	18,9	2.025,2	11,4	10.644,8	59,8	596,8	3,3

Fuente: Encuesta de Población Activa. INE y elaboración propia.

TASA DE ACTIVIDAD POR GÉNERO Y GRUPOS DE EDAD (Porcentajes de la media anual para Castilla-La Mancha)

Edades

	Total	Hombres	Mujeres	Menores de 25 años	De 25 y más años	De 16 a 19 años	De 20 a 24 años	De 25 a 54 años	De 55 y más años
1997	47,68	63,92	31,85	48,86	47,45	30,35	62,60	71,52	13,75
1998	48,99	65,03	33,35	50,51	48,69	33,55	62,81	72,69	14,55
1999	49,37	65,47	33,66	49,76	49,30	32,67	61,92	73,39	14,45
2000	50,04	65,96	34,49	50,66	49,93	33,57	62,61	74,23	14,13
2001	49,14	64,89	33,75	47,49	49,44	29,68	59,80	73,26	13,79

Fuente: Encuesta de Población Activa. INE.

TASA DE ACTIVIDAD POR GÉNERO Y GRUPOS DE EDAD (Porcentajes de la media anual para España)

Edades

	Total	Hombres	Mujeres	Menores de 25 años	De 25 y más años	De 16 a 19 años	De 20 a 24 años	De 25 a 54 años	De 55 y más años
1997	51,60	65,10	38,89	44,60	53,10	23,94	59,46	75,77	16,04
1998	51,98	65,50	39,23	45,07	53,40	24,32	59,50	76,18	16,03
1999	52,46	65,76	39,93	46,21	53,69	25,28	60,33	76,71	15,78
2000	53,58	66,57	41,33	47,33	54,76	26,17	61,24	77,90	16,38
2001	52,88	66,23	40,27	46,23	54,07	25,38	59,70	76,49	16,68

Fuente: Encuesta de Población Activa. INE.

La especialización del aeropuerto de La Roda/Albacete en el transporte de mercancías, con instalaciones específicas para atender este tráfico y un emplazamiento junto a las grandes redes de transporte terrestre del cuadrante sudeste peninsular, constituye un aliciente para la implantación de empresas de distribución en sus proximidades. Las terminales de carga se comportan como centros logísticos que disponen de una zona franca para mercancías en tránsito con almacenes de apoyo en sus inmediaciones para fragmentar la carga, cuentan con un servicio de aduanas, poseen un sistema automatizado de inventario y tienen capacidad para funcionar 365 días al año y 24 horas al día. El impacto de estas terminales de carga en la economía local y regional es muy significativo. Gamir y Ramos (2002:206) citan el aeropuerto de Vitoria/Foronda, *hub* de operaciones de la compañía DHL en la península Ibérica, como ejemplo.

Además, la localización junto al aeropuerto de industrias y de oficinas requiere también la aparición de otras compañías que proporcionan servicios a las empresas. Su instalación es tanto mayor cuanto más fácil resulte la accesibilidad a las zonas de producción y consumo de su área de influencia y la garantía de una fácil conexión con otras redes de transporte regional y nacional. El transporte aéreo resulta esencial para las empresas que comercializan productos perecederos, como fruta fresca, flores o verduras, relacionando productores y consumidores. En el caso del aeropuerto de La Roda/Albacete, esas zonas están representadas por la franja hortícola e industrial levantina y murciano-almeriense y las áreas metropolitanas de Madrid y de las aglomeraciones urbanas de las comunidades de Valencia y de Murcia. Todas ellas disfrutan de unas excelentes comunicaciones a través del corredor de Los Llanos de Albacete y La Roda.

En éste, además, existe abundante suelo de reserva y se ha desarrollado una acción coordinada entre los actores locales y la empresa AlfaBravo para lograr una zonificación sostenible del territorio. La promoción y orientación del tejido empresarial susceptible de instalarse en las proximidades del recinto del aeropuerto se ha programado de forma que se garantiza un desarrollo equilibrado y armónico de su entorno para evitar deseconomías futuras motivadas ya sea por la presencia de externalidades negativas o por la congestión de los accesos.

5.1. Alternativas de localización de las empresas relacionadas con la actividad aeroportuaria.

Existe una relación directa entre la actividad de las empresas y su proximidad al aeropuerto. Numerosos autores han estudiado esta dependencia y han elaborado tipologías que contribuyen a clarificar su alcance. Van den Berg (1996), o Güller y Güller (2001), por ejemplo, se han interesado por la distribución de actividades en el aeropuerto y su entorno y han tratado de identificar la relación entre las rentas obtenidas por las empresas, su dependencia funcional del transporte aéreo y su localización.

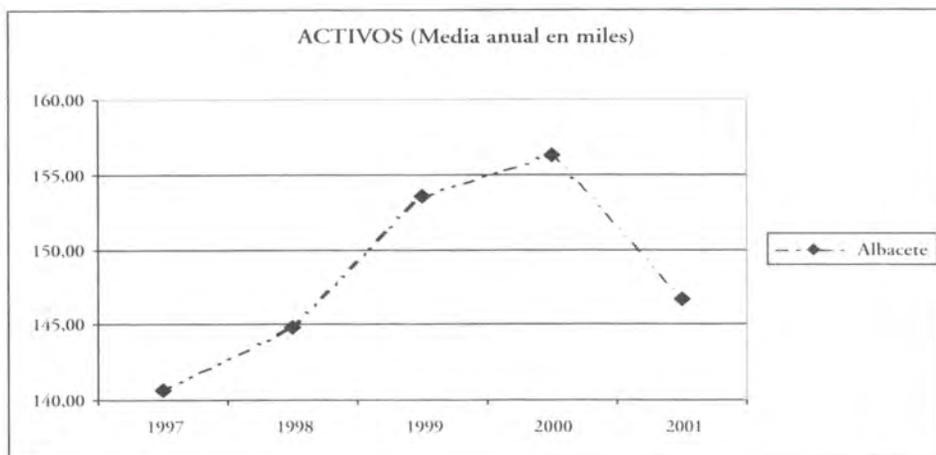
El esquema de Güller y Güller (2001), estructura la distribución de las actividades generadas por los sistemas aeroportuarios en función de las rentas obtenidas por las empresas y su grado de afinidad con el transporte aéreo. Partiendo del origen del par de coordenadas, las actividades se ordenan de menos a más beneficio, según el eje vertical, y de mayor a menor relación con el transporte aéreo, según el eje horizontal.

TASA DE ACTIVIDAD

ACTIVOS (Media anual)

	Albacete	Castilla-La Mancha
1997	140,65	655,00
1998	144,83	677,80
1999	153,55	688,20
2000	156,25	703,20
2001	146,63	695,90

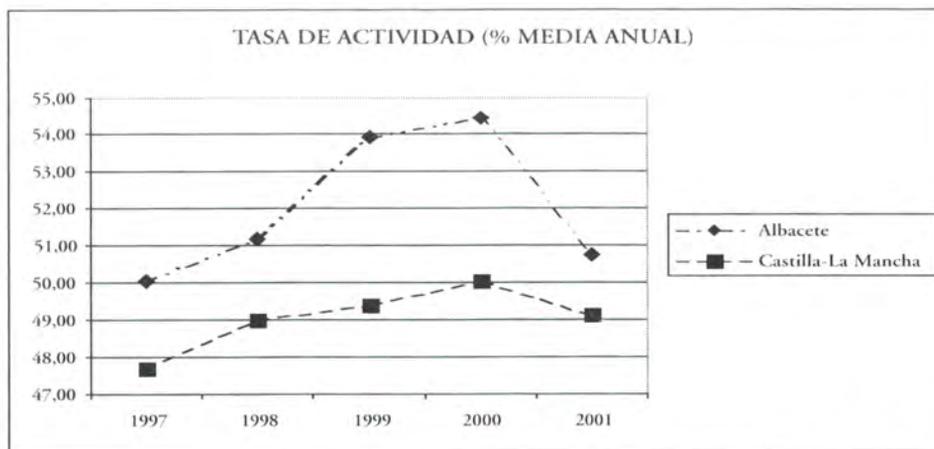
Fuente: Encuesta de Población Activa. INE.



TASA DE ACTIVIDAD (Porcentajes de la media anual)

	Albacete	Castilla-La Mancha
1997	50,05	47,68
1998	51,19	48,99
1999	53,90	49,37
2000	54,44	50,04
2001	50,74	49,14

Fuente: Encuesta de Población Activa. INE.





Fuente: Güller&Güller, 2001, en Gamir y Ramos, 2002

En el interior del recinto del aeropuerto se desarrollan las actividades suministradoras de servicios esenciales (servicios operativos, mantenimiento de aeronaves, limpieza, etc.) y en las zonas colindantes del aeropuerto las empresas que prestan servicios secundarios (hoteles, restauración, rentcar, aparcamiento, etc.) que constituirán una fuente de empleo básico para los municipios de La Roda, Montalvos, La Gineta y Barrax. En torno a los 10 km. se suelen ubicar los usuarios intensivos del transporte aéreo de mercancías (servicios logísticos, almacenes, distribución, etc.), mientras que los usuarios intensivos del transporte aéreo de pasajeros que facilitará el otro nodo del sistema, el aeropuerto de Los Llanos (funcionarios, empresarios, académicos...) lo hacen aún más lejos (en un radio de 50 km.). A mayor distancia, hasta un límite definido por la concurrencia con otras instalaciones aeroportuarias se encuentran los usuarios extensivos de transporte aéreo de mercancías y de pasajeros, las empresas de servicios logísticos y los centros de producción; pero sus beneficiarios más directos serán las ciudades de Albacete, Tomelloso, Villarrobledo, Tarazona de La Mancha, Madrigueras, San Clemente, Iniesta y Cuenca.

5.2. El empleo aeroportuario.

Han sido también numerosas las propuestas metodológicas para analizar los efectos económicos de las actividades llevadas a cabo por el aeropuerto sobre su área de influencia y su significación en los procesos de desarrollo regional. Un aeropuerto supone un conjunto de impactos sobre la economía regional de difícil cuantificación aunque evidentes. Los aeropuertos constituyen puertas de comunicación de las economías regionales y nacionales con el exterior. Algunas ciudades son auténticas gateway, por cuyas instalaciones aeroportuarias transita un elevado porcentaje del comercio exterior de bienes que llega o sale del país. El aeropuerto, además de constituir la puerta de entrada para una aglomeración urbana, en una provincia o en una región, es una implantación esencial para el desarrollo territorial de nuevas tecnologías y procesos de distribución sobre la base de movimientos rápidos de bienes y personas.

Para cuantificar sus repercusiones se evalúan los beneficios económicos tanto en lo referente al empleo como en el consumo de bienes y servicios, identificando con este objeto varios tipos de impactos: directos, indirectos e inducidos. Se consideran impactos directos los correspondientes a las actividades

OCUPADOS

OCUPADOS POR SECTORES ECONOMICOS (Media anual en miles de personas y porcentajes)

	Total	Agricultura		Industria		Construcción		Servicios	
	V.abs. =100	V.abs.	%	V.abs.	%	V.abs.	%	V.abs.	%
Castilla-La Mancha									
1997	533,0	65,3	12,3	97,9	18,4	82,5	15,5	287,3	53,9
1998	563,5	70,7	12,5	109,6	19,4	81,6	14,5	301,5	53,5
1999	584,8	65,4	11,2	122,6	21,0	81,8	14,0	314,9	53,9
2000	614,9	65,5	10,7	121,5	19,8	90,9	14,8	337,0	54,8
2001	631,2	68,5	10,9	121,5	19,2	94,1	14,9	347,2	55,0

Fuente: Encuesta de Población Activa. INE.

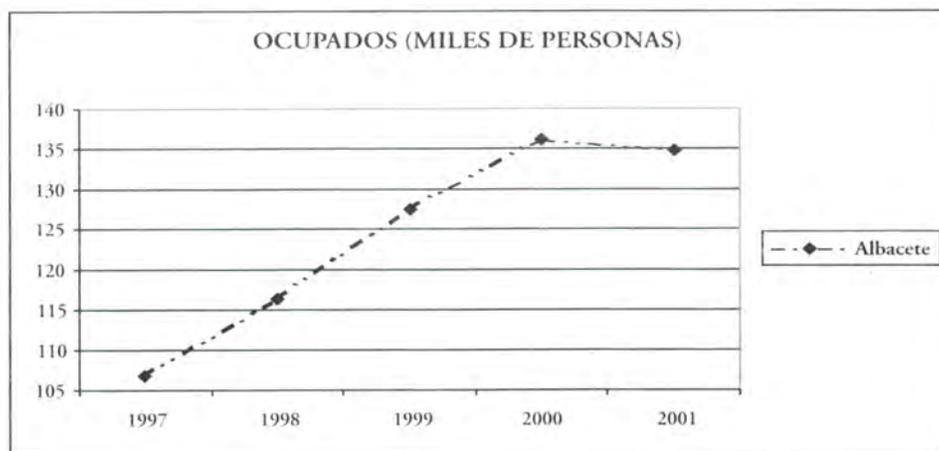
	Total	Agricultura		Industria		Construcción		Servicios	
	V.abs.	V.abs.	%	V.abs.	%	V.abs.	%	V.abs.	%
España									
1997	13.259,5	1.052,0	7,9	2.686,6	20,3	1.300,2	9,8	8.202,5	61,9
1998	13.807,6	1.074,4	7,8	2.843,6	20,6	1.380,1	10,0	8.509,5	61,6
1999	14.568,0	1.039,7	7,1	2.944,0	20,2	1.567,4	10,8	9.016,9	61,9
2000	15.369,7	1.012,1	6,6	3.073,3	20,0	1.715,7	11,2	9.568,5	62,3
2001	15.945,6	1.019,1	6,4	3.167,6	19,9	1.850,2	11,6	9.908,6	62,1

Fuente: Encuesta de Población Activa. INE.

OCUPADOS (en miles de personas)

	Albacete	Castilla-La Mancha
1997	106,75	533
1998	116,2	563,475
1999	127,575	584,8
2000	136,05	614,9
2001	134,85	631,175

Fuente: Encuesta de Población Activa. INE.



inducidos. Se consideran impactos directos los correspondientes a las actividades realizadas dentro del recinto del aeropuerto. En algunos casos se ha calculado para los aeropuertos multimodales una ratio de 900 empleos por cada millón de pasajeros (M.pax). Pero esta relación es muy variable; en Barajas, por ejemplo, se ha estimado en el año 2000, en 670 empleos/M.pax. Los impactos indirectos se asignan a las actividades que tienen lugar fuera del aeropuerto pero que guardan una estrecha relación con el negocio del aeropuerto, como las de agencias de viaje, de alquiler de vehículos, hostelería, etc., que no se desarrollarían en ausencia del aeropuerto. Son impactos inducidos, finalmente, los que producen las demás actividades que animan la economía de la región en la que está ubicado el aeropuerto como consecuencia de los servicios desarrollados por éste y por las empresas relacionadas con él.

La relación entre el empleo en el tráfico aéreo internacional de mercancías y el volumen de la carga mundial transportada proporciona una tasa bruta de 14.285 trabajadores por cada cien mil toneladas/año movilizadas. En España, AENA ha desarrollado iniciativas en los últimos años para impulsar la actividad de carga aérea logrando movilizar más de 600.000 toneladas de mercancías en el año 2001. El centro de carga de Madrid, según información de AENA, movilizó 296.000 toneladas en el año 2001, y está preparado para triplicar su actual capacidad y alcanzar un volumen de operaciones de 750.000 toneladas anuales. Por su parte, el aeropuerto de Barcelona desarrolló operaciones en el 2001 por un total de 82.000 toneladas, pero está dimensionado para manipular 500.000 toneladas de mercancías al año. Vitoria (52.000 Tm), Gran Canaria (40.000), Palma de Mallorca (23.000) y Tenerife norte (21.000), son los otros grandes aeropuertos españoles en el transporte de carga.

En el caso del aeropuerto de La Roda/Albacete, se ha proyectado como una instalación construida en sucesivas fases durante un periodo estimado de quince años para su total implantación. En su fase inicial se calcula dimensionado para una cuota de actividad de 100.000 toneladas anuales, que irían ascendiendo hasta alcanzar las 750.000 toneladas de mercancías en el momento de su máximo desarrollo.

El empleo directo e indirecto originado por la actividad aeroportuaria de La Roda/Albacete se estima que ascenderá a 1.600, a los que se deben añadir otros 8.000 más como empleos inducidos. Así mismo, en la etapa de su construcción se generarán más de 600 empleos temporales de este subsector durante un periodo de tiempo estimado en 18 a 24 meses.

El paro medio registrado en los municipios de más de 2000 habitantes situados a menos de media hora del aeropuerto de La Roda/Albacete, en el trienio 2000-2002, ascendía a más de 10.000 personas; a su vez, el de los municipios de más de 3000 habitantes, de la franja situada a más de media y hora, y a menos de una hora, sumaba otras 6.000 personas, y el de los mayores de 4000 habitantes de la franja exterior, hasta una hora y media de distancia, cerca de 12.000. La oferta de empleo prevista por la puesta en servicio del aeropuerto de La Roda/Albacete permitirá reducir a una tercera parte el número de parados que en la actualidad se contabilizan en la provincia de Albacete y en las provincias vecinas de Cuenca y Ciudad Real residentes en municipios situados a menos de una hora del eje intermodal La Roda-Albacete.

PARO

POBLACION PARADA (Miles de personas)

	Albacete	Castilla-La Mancha
1997	33,90	122,08
1998	28,65	114,33
1999	26,00	103,35
2000	20,18	88,30
2001	11,78	64,78

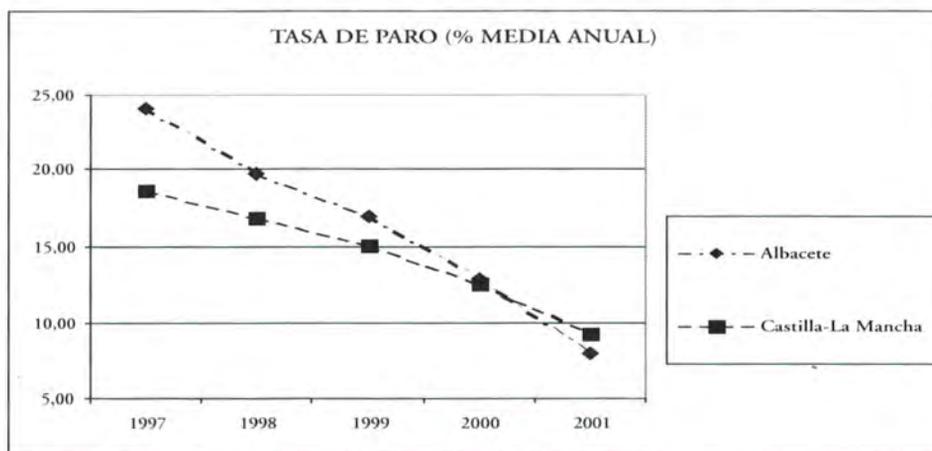
Fuente: Encuesta de Población Activa. INE.



TASA DE PARO (Media anual en porcentajes)

	Albacete	Castilla-La Mancha
1997	24,12	18,65
1998	19,77	16,88
1999	16,95	15,03
2000	12,90	12,56
2001	8,00	9,31

Fuente: Encuesta de Población Activa. INE.



EL IMPACTO DEL DESEMPLEO

La lucha contra el desempleo es el primer objetivo de las sociedades occidentales. Los indicadores que expresan este problema social son muy variados, dependiendo de los datos que se utilizan para su cálculo. En este trabajo hemos utilizado la tasa de paro definida y calculada por el Anuario Económico de La Caixa para el año 2002, que es el paro registrado municipal (1 de julio de 2001) relativizado por la población del Padrón de Habitantes de 1 de enero de 2001.

De acuerdo con esta institución, no es posible elaborar una tasa de paro municipal referida a la población activa porque la Encuesta de Población Activa (INE), al ser una encuesta muestral, no se extiende a todos los municipios de España. Sin embargo, este nivel de paro registrado relacionado con la población de derecho puede ser un buen indicador comparativo del peso relativo de paro existente entre municipios.

Los registros de desempleados del INEM tampoco reflejan realmente la situación del paro femenino o el de jóvenes, ya que no consideran como parado a los solicitantes de un primer empleo, por lo que suponemos que las diferencias entre paro femenino y paro masculino son aún mayores.

El carácter urbano y rural de los territorios y los núcleos de población influye en la actitud frente al acceso al mercado laboral. El paro femenino es más elevado en las zonas urbanas que en las rurales; posiblemente estas diferencias se expliquen por la mayor facilidad que tienen las mujeres de encontrar trabajos en las ciudades, que posteriormente les facilitan ingresar en las listas de paro como desempleadas en vez de demandantes de primer empleo. En las zonas rurales, además de no tener las mismas facilidades ni ofertas laborales, los condicionamientos socio-culturales inciden negativamente en una menor demanda de empleo, centrándose ésta en las primeras cohortes de edad laboral. El paro masculino es menos dependiente del carácter urbano y rural que de la estructura económica.

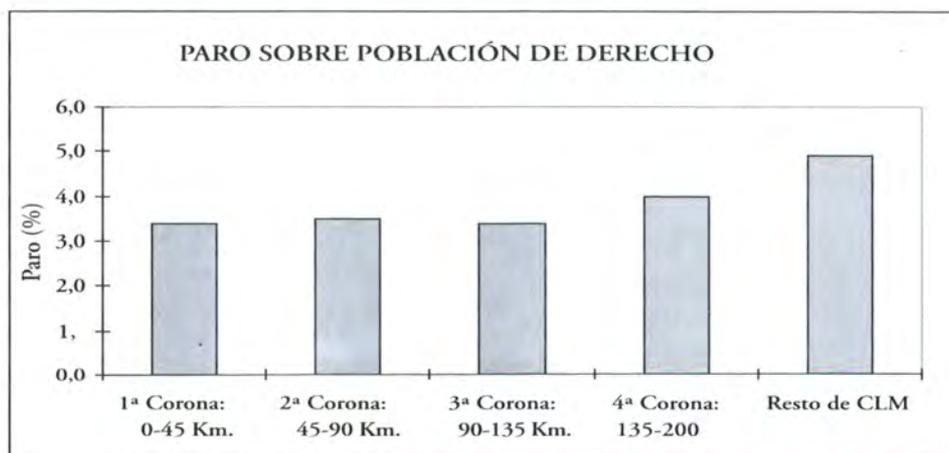
Se ha estudiado el estado de las tres variables, paro sobre población de derecho, paro masculino y paro femenino, sobre los municipios con más de 5.000 habitantes por considerarse que son los más directamente afectados por grandes infraestructuras. A partir de este umbral, las cifras de paro responden a efectivos demográficos con mayores niveles formativos y mejores posibilidades de inserción en actividades aeroportuarias (formación universitaria o profesional, idiomas, hábitos y conductas urbanas, etc...).

De acuerdo con el método propuesto por La Caixa, la tasa media de paro en España es de 3,6%, y en Castilla-La Mancha de 3,9%. La tasa de paro masculino es ligeramente favorable para la región con un 2,8% frente a un 2,9% nacional; mientras que el paro femenino confirma las hipótesis de ruralidad y dificultades de acceso al mercado laboral por la mujer al encontrarnos una tasa de 5,1% en Castilla-La Mancha y un 4,4% en España.

En el área de influencia de 200 Km. alrededor de La Roda, la tasa de paro se sitúa en el 3,2%, influenciado por las grandes zonas urbanas de Madrid y Levante. A medida que nos acercamos al área de La Roda/Albacete, el paro en ciudades de más de 5.000 habitantes empieza a incrementarse, tal como observamos en la siguiente tabla:

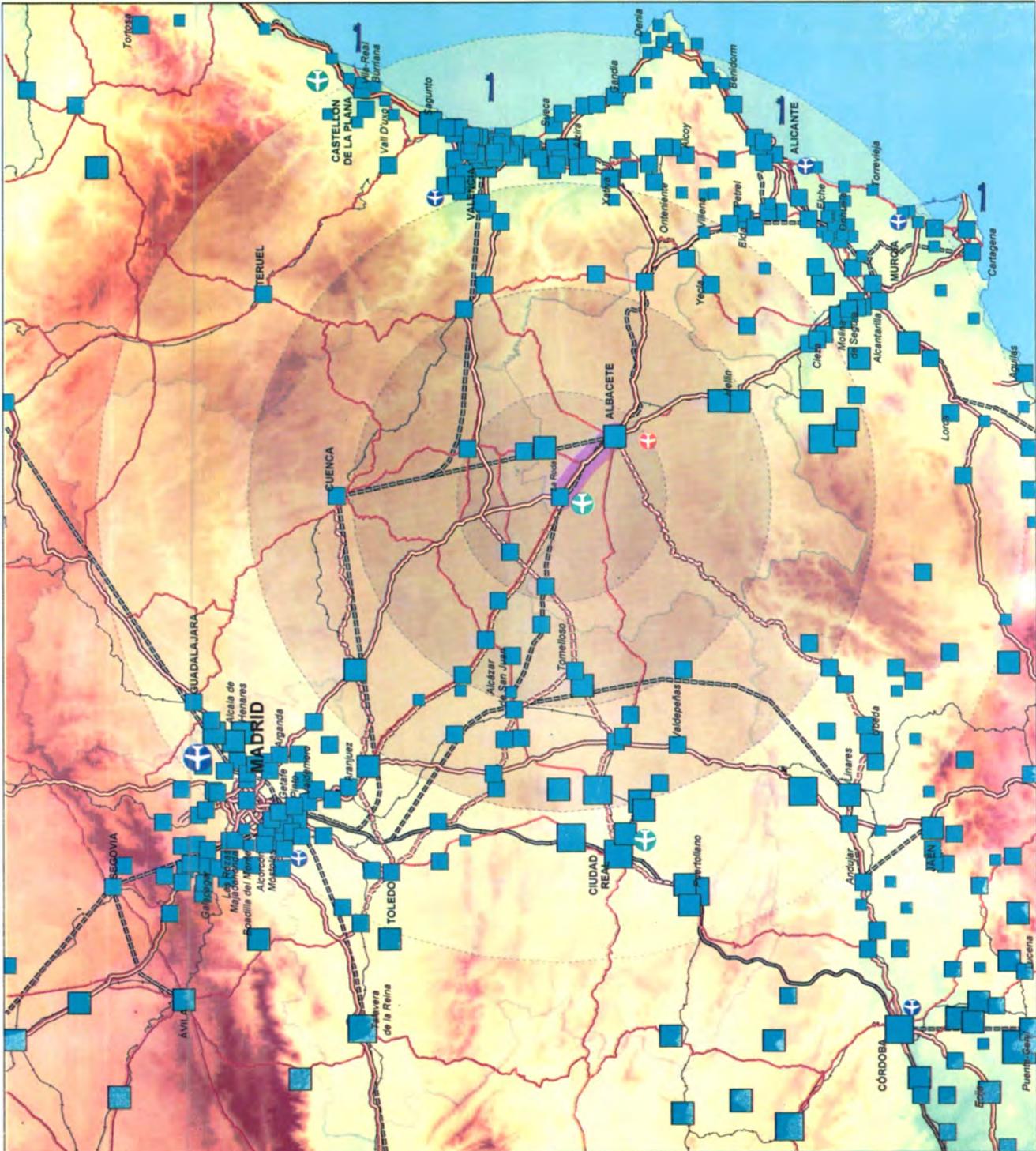
	200-135 Km.	135-90 Km.	90-45 Km.	45-0 Km.
PARO SOBRE POBLACIÓN DE DERECHO	2.9	3.3	3.5	3.4
PARO MASCULINO	2.3	2.4	2.5	2.1
PARO FEMENINO	3.9	4.2	4.5	4.8

PARO SOBRE POBLACIÓN DE DERECHO			
Km.	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	3,4	3,4	17,71%
90	3,5	6,9	35,94%
135	3,4	10,3	53,65%
200	4,0	14,3	74,48%
FUERA	4,9	19,2	100,00%





Proyección U.T.M.
Elipsoide Internacional



Incidencia Territorial del Aeropuerto LA RODA / ALBACETE

PARO REGISTRADO POR MUNICIPIOS A 31 DE MARZO DE CADA AÑO
Municipios de Castilla-La Mancha con más de 2.000 habitantes

	2000	2001	2002
Provincia de Albacete			
ALBACETE	6.783	7.188	7.478
Balazote	201	232	214
Bonillo (El)	164	216	196
Gineta (La)	103	113	117
Munera	231	259	272
Madriqueras	192	203	263
Tarazona de la Mancha	366	386	423
Roda (La)	483	468	511
Villarrobledo	736	760	788
Provincia de Cuenca			
Casasimarro	108	75	101
Iniesta	85	91	81
Provencio (El)	71	66	60
Quintanar del Rey	145	174	177
San Clemente	150	145	142
Villanueva de la Jara	46	52	51
TOTAL	9.864	10.428	10.874

Municipios de Castilla-La Mancha con más de 3.000 habitantes

	2000	2001	2002
Provincia de Albacete			
Casas-Ibañez	216	218	198
Chinchilla de Monte-Aragón	122	110	98
Elche de la Sierra	233	208	262
Hellín	1.716	1.673	1.668
Tobarra	367	357	377
Villamalea	154	139	144
Provincia de Ciudad Real			
Argamasilla de Alba	295	323	339
Campo de Criptana	303	305	307
Pedro Muñoz	247	256	270
Socuellamos	358	339	370
Tomelloso	1.098	1.144	1.246
Provincia de Cuenca			
Mota del Cuervo	150	185	178
Motilla del Palancar	185	179	169
Pedroñeras (Las)	167	214	226
Provincia de Toledo			
Miguel Esteban	73	84	94
Quintanar de la Orden	280	295	307
TOTAL	5.964	6.029	6.253

Municipios de Castilla-La Mancha con más de 4.000 habitantes

	2000	2001	2002
Provincia de Albacete			
Almansa	1.016	899	780
Caudete	215	235	340
Provincia de Ciudad Real			
Alcázar de San Juan	1.079	1.099	1.141
Daimiel	1.295	1.264	1.255
Herencia	214	221	221
Manzanares	856	810	705
Membrilla	232	287	209
Moral de Calatrava	202	180	167
Santa Cruz de Mudela	167	196	185
Solana (La)	658	651	720
Valdepeñas	1.199	1.226	1.244
Villanueva de los Infantes	154	168	188
Villarrubia de los Ojos	535	483	451
Provincia de Cuenca			
CUENCA	1.914	1.900	1.912
Tarancón	613	524	568
Provincia de Toledo			
Constuegra	344	365	393
Corral de Almaguer	133	136	124
Madridejos	290	292	301
Puebla de Almoradiel (La)	152	173	179
Santa Cruz de la Zarza	121	111	105
Villacañas	338	344	336
Villa de Don Fadrique (La)	130	154	155
Villafranca de los Caballeros	140	120	152
TOTAL	11.997	11.838	11.831

Municipios de Castilla-La Mancha con más de 5.000 habitantes

	2000	2001	2002
Provincia de Ciudad Real			
Almagro	400	373	355
Almodóvar del Campo	402	417	412
Argamasilla de Calatrava	382	366	321
Bolaños de Calatrava	618	591	571
CIUDAD REAL	3.974	4.013	4.184
Malagón	529	533	534
Miguelturra	525	536	561
Puertollano	3.802	3.790	3.914
Provincia de Guadalajara			
Azuqueca de Henares	592	675	696
GUADALAJARA	2.300	2.514	2.380
Provincia de Toledo			
Bargas	277	281	262
Fuensalida	254	220	201
Illescas	280	340	392
Mora	445	470	430
Ocaña	254	219	221
Seseña	125	114	160
Sonseca	363	396	490
TOLEDO	2.535	2.511	2.582
Yébenes (Los)	126	118	124
TOTAL	11.997	18.477	18.790

Fuente: Censo 2001.

TASA DE PARO(%) POR MUNICIPIOS, SEXO Y EDAD. Año 2001

Municipios de Castilla-La Mancha con más de 2.000 habitantes situados a menos de 30 minutos del Aeropuerto La

Provincia de Albacete	TOTAL	Roda/Albacete				MUJERES			
		HOMBRES							
		De 16 a 24 años	De 25 a 44 años	De 45 a 64 años	De 65 o más años	De 16 a 24 años	De 25 a 44 años	De 45 a 64 años	De 65 o más años
ALBACETE	14,6	23,1	9,2	8,6	7,1	34,4	19,4	12,3	19,8
Balazote	14,0	10,6	7,1	15,4	0,0	15,6	29,0	11,1	0,0
Bonillo (El)	9,9	8,0	4,7	11,7	20,0	21,1	19,9	8,5	33,3
Gineta (La)	12,5	22,2	7,6	9,5	0,0	23,2	15,0	10,0	0,0
Madrigueras	8,6	8,5	3,5	5,6	0,0	13,7	13,3	27,1	0,0
Munera	13,3	16,9	8,0	11,9	20,0	29,1	19,6	8,8	0,0
Roda (La)	11,3	13,2	6,1	6,5	0,0	26,2	19,7	17,1	0,0
Tarazona de la Mancha	14,5	20,0	7,3	11,9	0,0	20,1	27,6	19,4	0,0
Villarrobledo	8,6	9,2	5,5	5,9	0,0	19,2	13,4	8,6	7,1
Municipio de Cuenca									
Casasimarro	10,6	17,4	4,1	6,0	0,0	28,3	17,9	18,7	100,0
Iniesta	11,0	18,7	8,6	4,8	50,0	29,0	10,6	2,0	0,0
Provencio (El)	5,4	6,8	5,3	6,2	0,0	4,3	4,8	4,7	0,0
Quintanar del Rey	6,0	6,7	3,3	4,8	0,0	11,3	10,4	6,7	0,0
San Clemente	7,1	10,9	4,1	4,4	0,0	20,1	9,6	5,3	0,0
Villanueva de la Jara	9,9	15,7	4,0	4,2	0,0	24,4	18,8	5,9	0

Municipios de Castilla-La Mancha con más de 4.000 habitantes situados a más de 60 minutos y a menos de 90 minutos del Aeropuerto La Roda/Albacete

Provincia de Albacete	TOTAL	HOMBRES				MUJERES			
		De 16 a 24 años	De 25 a 44 años	De 45 a 64 años	De 65 o más años	De 16 a 24 años	De 25 a 44 años	De 45 a 64 años	De 65 o más años
		Almansa	11,1	10,2	6,8	7,4	5,9	22,5	16,8
Caudete	11,1	9,9	5,9	6,8	20,0	22,9	20,3	16,4	25,0
Provincia de Ciudad Real									
Alcázar de San Juan	8,3	13,9	5,2	5,6	7,5	18,4	11,0	7,2	10,0
Daimiel	13,9	16,5	7,2	8,9	11,8	33,3	22,4	12,7	14,3
Herencia	11,5	11,7	5,6	7,0	0,0	28,9	22,9	10,0	0,0
Manzanares	12,4	18,0	8,4	7,3	6,9	30,8	16,5	12,6	7,7
Membrilla	11,5	14,4	6,0	8,0	0,0	27,5	20,0	10,5	0,0
Moral de Calatrava	10,3	12,7	5,9	5,8	0,0	23,4	20,6	8,1	0,0
Santa Cruz de Mudela	7,4	7,1	6,2	5,5	0,0	17,9	9,0	4,4	0,0
Solana (La)	9,7	11,0	6,5	8,8	16,7	18,3	12,5	7,5	12,5
Valdepeñas	11,4	19,2	7,7	7,4	0,0	22,8	15,2	7,1	7,1
Villanueva de los Infantes	6,9	14,5	3,7	4,1	0,0	14,1	12,7	1,7	0,0
Villarrubia de los Ojos	15,2	12,7	8,8	12,0	23,1	48,0	25,6	11,7	0,0
Provincia de Cuenca									
CUENCA	11,2	19,5	7,8	5,5	0,0	30,3	15,3	8,1	3,2
Tarancón	11,5	17,7	7,0	6,4	0,0	22,3	16,6	13,0	9,1
Provincia de Toledo									
Consuegra	5,6	7,4	2,6	3,5	4,2	16	10,2	1,8	10
Corral de Almaguer	7,4	9,1	5,5	3,8	0	23,7	10,4	5,7	0
Madridejos	5,2	5,2	2,6	2,4	0	17,7	10,4	3,6	0
Puebla de Almoradiel (La)	6,3	6,2	2,3	2,7	6,7	23,5	13,8	4,8	0
Santa Cruz de la Zarza	7,9	7,9	5,3	5,2	0	14,7	13,9	9	0
Villacañas	6,7	4,5	3,7	4,5	0	14,1	13,4	5,6	0
Villa de Don Fadrique (La)	9,8	9,7	4,3	5,2	0	36,8	18	11,8	0
Villafranca de los Caballeros	6,1	4,2	4	5,9	0	11,9	9,4	7,3	0

Fuente: Censo 2001.

TASA DE PARO(%) POR MUNICIPIOS, SEXO Y EDAD. Año 2001

Municipios de Castilla-La Mancha con más de 3.000 habitantes situados a más de 30 minutos y a menos de 60 minutos del Aeropuerto La Roda/Albacete

Provincia de	TOTAL	HOMBRES				MUJERES			
		De 16 a	De 25 a	De 45 a	De 65 o	De 16 a	De 25 a	De 45 a	De 65 o
		24 años	44 años	64 años	más años	24 años	44 años	64 años	más años
Provincia de Albacete									
Casas-Ibañez	10,8	19,1	8,2	5,7	0,0	26,3	13,4	7,4	0,0
Chinchilla de Monte-Aragón	8,8	8,8	2,3	4,6	0,0	27,4	21,3	3,8	0,0
Elche de la Sierra	17,3	18,1	15,0	13,2	0,0	31,5	21,5	13,9	33,3
Hellín	18,9	22,8	12,6	14,4	18,9	37,1	25,2	15,7	34,5
Tobarra	10,8	9,1	9,2	12,1	6,7	13,1	13,1	9,5	33,3
Villamalea	7,8	14,2	6,8	6,2	0,0	9,4	7,5	9,1	0,0
Provincia de Ciudad Real									
Argamasilla de Alba	13,8	15,3	6,3	10,2	0,0	24,6	27,1	11,3	0,0
Campo de Criptana	9,2	9,2	4,9	6,3	14,3	28,0	14,9	11,2	0,0
Pedro Muñoz	13,7	24,0	7,6	9,7	11,1	32,1	18,7	11,2	0,0
Socuéllamos	8,1	8,0	6,2	4,4	8,7	17,3	12,5	10,2	0,0
Tomelloso	11,8	13,0	7,0	7,0	9,8	25,1	18,9	12,0	27,3
Provincia de Cuenca									
Mota del Cuervo	8,6	7,4	6,6	6,3	0,0	14,8	12,1	15,8	0,0
Motilla del Palancar	6,1	10,9	2,6	6,4	0,0	14,1	6,2	7,1	0,0
Pedroñeras (Las)	3,9	4,4	4,0	2,5	0,0	6,0	5,3	1,7	0,0
Provincia de Toledo									
Miguel Esteban	4,0	2,4	2,5	3,1	0,0	10,1	7,2	3,3	0,0
Quintanar de la Orden	9,8	13,6	6,3	4,9	14,3	23,4	14,1	12,2	0,0

Municipios de Castilla-La Mancha con más de 5.000 habitantes situados a más de 90 minutos y a menos de 120 minutos del Aeropuerto La Roda/Albacete

Provincia de	TOTAL	HOMBRES				MUJERES			
		De 16 a	De 25 a	De 45 a	De 65 o	De 16 a	De 25 a	De 45 a	De 65 o
		24 años	44 años	64 años	más años	24 años	44 años	64 años	más años
Provincia de Ciudad Real									
Almagro	12,1	15,7	7,6	7,3	12,5	28,1	17,2	7,6	25,0
Almodóvar del Campo	14,6	21,5	8,3	10,3	0,0	47,3	26,2	7,1	0,0
Argamasilla de Alba	13,8	15,3	6,3	10,2	0,0	24,6	27,1	11,3	0,0
Bolaños de Calatrava	11,4	14,7	6,9	7,9	25,0	24,0	16,4	11,1	28,6
CIUDAD REAL	13,3	29,7	9,1	7,0	3,2	36,5	16,5	9,0	13,2
Malagón	9,9	12,4	9,0	9,3	1,7	19,1	10,7	3,3	15,0
Miguelturra	12,9	17,8	6,4	8,8	11,1	30,3	18,9	11,4	0,0
Puertollano	18,8	32,3	13,9	10,2	12,9	43,2	24,2	12,6	34,6
Provincia de Guadalajara									
Azuqueca de Henares	9,8	13,8	3,9	4,0	0,0	18,3	18,2	11,9	16,7
GUADALAJARA	10,6	17,0	6,0	5,5	7,5	23,6	15,0	11,7	11,9
Provincia de Toledo									
Bargas	9,4	13,0	4,7	4,7	10,0	30,1	14,0	9,5	0,0
Fuensalida	7,0	12,9	4,5	4,3	0,0	14,2	8,7	8,5	25,0
Illescas	9,8	9,8	5,9	5,2	0,0	22,2	15,9	11,1	0,0
Mora	6,9	8,0	3,3	4,8	0,0	14,7	11,8	7,6	28,6
Ocaña	9,8	15,0	4,4	3,3	20,0	25,5	17,5	6,3	14,3
Seseña	10,5	12,7	3,8	6,4	0,0	19,6	19,6	14,6	50,0
TOLEDO	10,3	20,2	7,1	5,6	6,3	24,7	12,5	9,2	14,5
Yébenes (Los)	9,6	12,8	4,4	3,9	0,0	28,7	18,3	6,5	0,0

Fuente: Censo 2001.

PARO

TASA DE PARO POR GÉNERO Y GRUPOS DE EDAD (Porcentajes de la media anual)

	Total	Hombres	Mujeres	Edades					
				Menores de 25 años	De 25 y más años	De 16 a 19 años	De 20 a 24 años	De 25 a 54 años	De 55 y más años
Castilla-La Mancha									
1997	18,6	13,4	28,9	35,4	15,2	43,1	32,6	16,1	8,1
1998	16,9	11,1	27,8	31,8	13,8	36,8	29,9	14,8	6,7
1999	15,0	9,4	25,7	26,2	12,9	29,7	25,0	13,5	7,9
2000	12,6	7,5	22,0	20,9	11,0	22,3	20,4	11,4	8,2
2001	9,3	5,6	16,3	18,1	7,8	20,8	17,2	8,3	4,2

Fuente: Encuesta de Población Activa. INE.

TASA DE PARO POR GÉNERO Y GRUPOS DE EDAD (Porcentajes de la media anual)

	Total	Hombres	Mujeres	Edades					
				Menores de 25 años	De 25 y más años	De 16 a 19 años	De 20 a 24 años	De 25 a 54 años	De 55 y más años
España									
1997	20,8	16,0	28,3	39,1	17,5	51,0	35,7	18,3	10,8
1998	18,7	13,7	26,6	35,3	15,8	44,5	32,7	16,6	9,8
1999	15,7	11,0	23,1	29,4	13,4	37,8	27,0	14,0	9,2
2000	13,9	9,6	20,5	26,0	12,0	34,3	23,6	12,4	9,0
2001	10,5	7,5	15,2	21,0	8,9	28,7	18,9	9,3	6,0

Fuente: Encuesta de Población Activa. INE.

PARADOS POR SECTORES ECONÓMICOS (Media anual en Miles de personas y porcentajes)

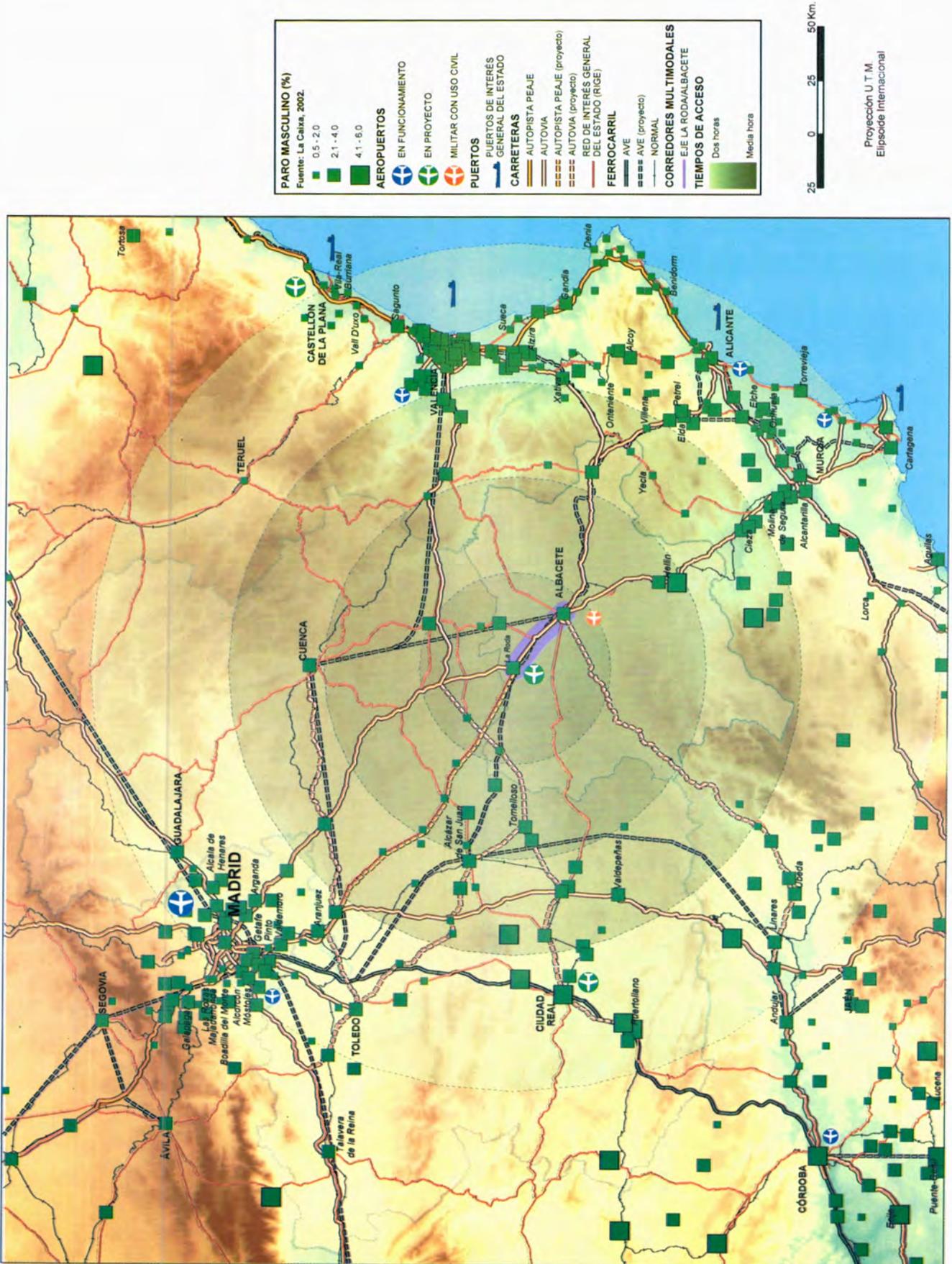
	Total	Agricultura		Industria		Construcción		Servicios		No clasificables		
		V.abs.	%	V.abs.	%	V.abs.	%	V.abs.	%	V.abs.	%	
Castilla-La Mancha												
1997	122,0	10,1	8,2	17,3	14,2	17,1	14,0	31,5	25,8	46,1	37,7	
1998	114,4	8,4	7,3	12,2	10,7	13,0	11,4	34,6	30,3	46,1	40,3	
1999	103,3	7,0	6,8	10,6	10,2	11,8	11,4	36,2	35,0	37,9	36,6	
2000	88,3	5,6	6,3	10,0	11,4	8,1	9,1	32,6	36,9	32,0	36,3	
2001	64,7	5,2	8,1	8,9	13,7	6,2	9,6	24,4	37,6	20,1	31,1	

Fuente: Encuesta de Población Activa. INE.

PARADOS POR SECTORES ECONÓMICOS (Media anual en Miles de personas y porcentajes)

	Total	Agricultura		Industria		Construcción		Servicios		No clasificables		
		V.abs.	%	V.abs.	%	V.abs.	%	V.abs.	%	V.abs.	%	
España												
1997	3.471,9	256,3	7,4	309,6	8,9	317,2	9,1	1.051,6	30,3	1.537,2	44,3	
1998	3.177,3	232,9	7,3	269,3	8,5	254,2	8,0	1.006,8	31,7	1.414,1	44,5	
1999	2.722,4	215,0	7,9	239,0	8,8	202,6	7,4	920,7	33,8	1.145,0	42,1	
2000	2.486,9	214,8	8,6	223,1	9,0	197,4	7,9	899,1	36,2	952,5	38,3	
2001	1.869,1	157,6	8,4	203,6	10,9	175,0	9,4	736,2	39,4	596,8	31,9	

Fuente: Encuesta de Población Activa. INE.



EL IMPACTO DEL DESEMPLEO

En el contexto regional, el comportamiento del paro es similar, aunque empieza a verse distorsionado por las realidades locales, como sucede con Talavera de la Reina dentro del grupo “Resto de Castilla-La Mancha”, con elevadas tasas de paro en los dos sexos.

Dentro del grupo de ciudades que están en el área de 45 Km. (Albacete, Villarrobledo, La Roda, Quintanar del Rey, San Clemente y Tarazona de La Mancha), el comportamiento se ajusta a nuestros planteamientos teóricos, con menores tasas de paro masculino y mayores tasas de paro femenino que en las zonas rurales, destacando especialmente Tarazona de La Mancha con un 8,4% de paro femenino.

Esta distribución espacial nos traslada las siguientes conclusiones:

a. A nivel nacional, las tasas de paro femenino son sensiblemente superiores que las de paro masculino. Este comportamiento obedece a las menores oportunidades de la mujer al mercado de trabajo. Las estadísticas reducen el problema real al no considerarse en los registros oficiales la situación de búsqueda de primer empleo como una situación de desempleo o paro.

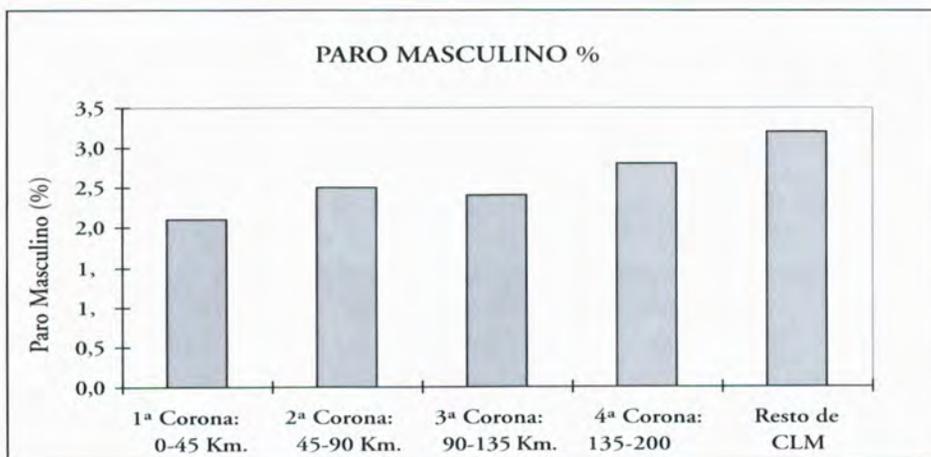
b. Las zonas urbanas presentan una situación más favorable al desempleo masculino que al femenino. En las zonas rurales, esta situación es inversa, pero los factores explicativos no se resuelven con una mayor oferta laboral femenina en las zonas rurales, si no por una menor demanda, condicionada por factores socio-culturales.

c. El desempleo femenino regional es mayor en Castilla-La Mancha que en España. También se acusa en mayor medida en las zonas urbanas.

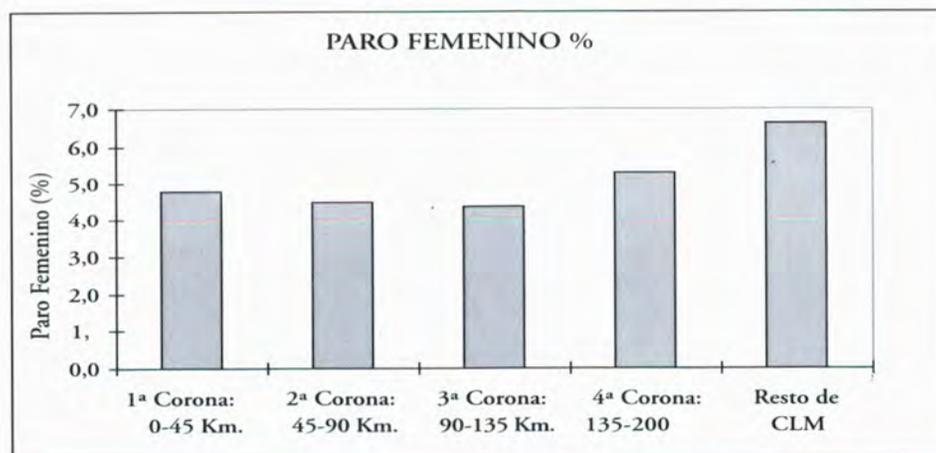
d. El conjunto de actividades de servicios que se crearán en torno a la actividad aeroportuaria permiten asegurar que un volumen elevado de demandantes de primer empleo y parados de sexo femenino será absorbido por ellas.

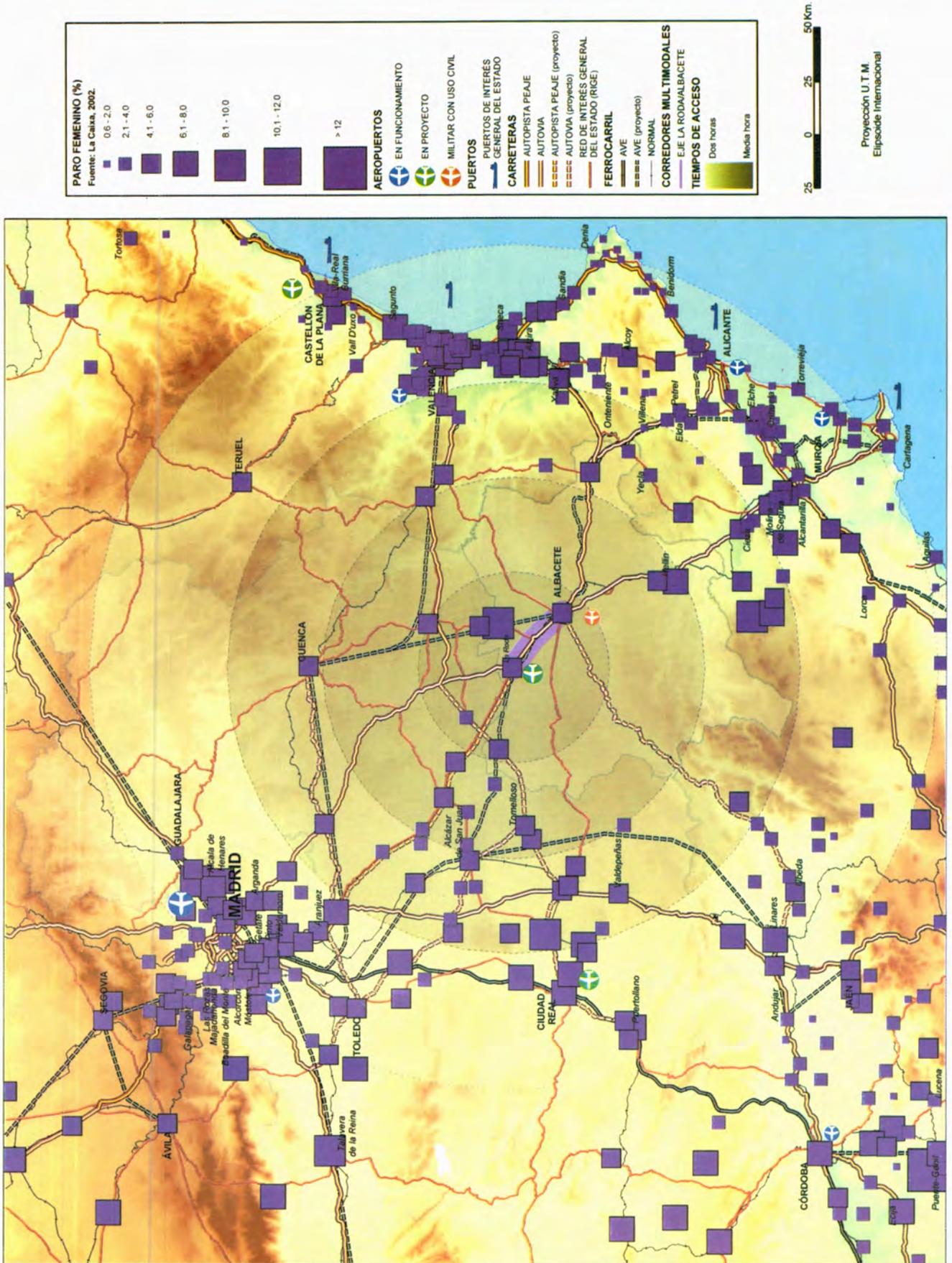
El impacto del aeropuerto sobre el desempleo será especialmente significativo en los grupos de demandantes jóvenes y femenino.

PARO MASCULINO (%)			
Km.	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	2,1	2,1	16,15%
90	2,5	4,6	35,38%
135	2,4	7,0	53,85%
200	2,8	9,8	75,38%
FUERA	3,2	13,0	100,00%



PARO FEMENINO (%)			
Km.	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	4,8	4,8	18,75%
90	4,5	9,3	36,33%
135	4,4	13,7	53,52%
200	5,3	19,0	74,22%
FUERA	6,6	25,6	100,00%





6. El impacto territorial.

La construcción del aeropuerto de La Roda/Albacete y su puesta en servicio constituirá un elemento dinamizador de la economía provincial y regional de gran importancia y, en consecuencia, su funcionamiento producirá un considerable impacto sobre la organización actual de su territorio. A las manifestaciones sobre el tamaño y la estructura del empleo, se añaden los que inciden sobre la distribución de la población, y sobre los usos del suelo.

6.1. La estructura espacial heredada.

El modelo heredado de organización territorial que presenta la provincia y el conjunto regional recibirá tempranamente la dinámica de cambio que acompaña a una instalación aeroportuaria, una dinámica que se manifiesta en el momento en que esta nueva infraestructura empieza a desarrollar su potencial estructurante y se superpone a los anteriores condicionantes de la configuración espacial. Los principales factores determinantes de la situación que presenta el modelo actual del “sistema” urbano y rural de Castilla-La Mancha, son: el propio diseño inicial de la región, que dejó fuera de sus límites a la ciudad primacial, Madrid, y a continuación, la fuerte vinculación de las poblaciones del lado oriental de la región a las capitales regionales de las comunidades valenciana y murciana y a Alicante, especialmente perceptible en los pueblos y ciudades situados en las comarcas de la Manchuela, los Llanos de Albacete, el corredor de Almansa y el campo de Hellín; a esta situación se añade la naturaleza fuertemente dependiente de su base económica. Estos factores, han orientado el sentido del crecimiento demográfico regional y el ritmo de su expansión urbana, y han imposibilitado secularmente el desarrollo integral de las relaciones entre los elementos de la red de asentamientos y, como consecuencia, la formación de un verdadero sistema de ciudades de Castilla-La Mancha.

En esta organización del sistema territorial, los municipios rurales castellano-manchegos son cada año más numerosos y envejecidos y dan residencia a un número menor de habitantes. A su vez, la estructura de la malla urbana de Castilla-La Mancha ha evolucionado durante los últimos años de tal forma que los núcleos que la integran han aumentado su número, tamaño y complejidad. Mientras que algunos de ellos han acrecentado el nivel de su especialización funcional, otros han avanzado justamente en el sentido opuesto, diversificando sus actividades y reduciendo las diferencias internas entre los componentes de sus sectores de actividad. Esta situación se observa tanto en el conjunto de la región como en el caso de la provincia de Albacete.

Un indicador del sentido de los cambios en la configuración espacial, en las dos últimas décadas, es el considerable aumento, tanto en términos absolutos como relativos, de la tasa de actividad de las mujeres y de los empleos en el subsector de la construcción. En el primer caso, aunque el crecimiento ha afectado a la mayor parte de las ciudades, sus manifestaciones alcanzaron más importancia en los núcleos industriales y de servicios. En el segundo han sido las agrocidades de La Mancha, que todavía mantenían en los años ochenta una considerable tasa de actividad en el sector primario, las que han modificado su estructura precedente durante los noventa especializándose desde entonces en este otro subsector a expensas de la reducción de los empleos agrarios, la mejora viaria y la generalización del transporte privado.

Acompañando a estos procesos, casi todos los elementos de la red urbana de Castilla-La Mancha y, dentro de ella, de la provincia de Albacete han aumentado su población lentamente y, en conjunto, también la tasa de urbanización. Las ciudades que han contribuido en mayor medida a este desarrollo en la región han sido los nuevos centros industriales y, sobre todo, las capitales político-administrativas. Estas últimas han acentuado su función de lugares centrales suministradores de servicios y constituyen, iniciado el cambio de siglo, los principales polos de atracción de la población castellano-manchega situada en el entorno inmediato de cada una de ellas.

Así mismo se observa la aparición y el desarrollo de varias aglomeraciones urbanas y corredores de concentración de la actividad empresarial en la región: en primer lugar, la aglomeración urbana que se extiende alrededor de Toledo y por la comarca de La Sagra hacia Madrid; el corredor industrial del Henares, con Guadalajara y Azuqueca, como núcleos dinamizadores; la conurbación Ciudad Real-Miguelturra, con ramificaciones radiales hacia Manzanares, Valdepeñas y Puertollano; y, por último, el eje industrial La Roda/Albacete, que se apoya sobre un transitado corredor multimodal que enlaza ambas poblaciones por autovía y ferrocarril.

En el extremo norte de este corredor se ubica el emplazamiento del aeropuerto de carga de La Roda/Albacete. A partir de esta localización, los efectos difusores de las actividades y rentas generadas en ese punto sobre el territorio de la provincia y sobre la región, se pueden clasificar según el alcance del bien producido/demandado y según la distancia de cada uno de los núcleos de población hasta las instalaciones del aeropuerto. La distancia, ya sea en kilómetros o en tiempo necesario para realizar su recorrido, determina la aparición de una serie de bandas concéntricas en torno al aeropuerto. La práctica recomienda establecer como límite de las isocronas los recorridos de 30, 60 y 90 minutos.

6.2. Las repercusiones en la estructura del territorio.

Los primeros cambios espaciales que aparecen tienen relación con el modelo territorial de la comarca en la que se implanta el aeropuerto y el planeamiento urbanístico de sus municipios. La zona es predominantemente agrícola, está relativamente poco poblada y el conjunto provincial albacetense pertenece en términos económicos al espacio interior deprimido del territorio nacional. La ciudad más relevante es Albacete, con 150.000 habitantes, aunque

la aglomeración urbana del ámbito del corredor La Roda-Albacete y las poblaciones de su entorno superan los 200.000. El planeamiento urbanístico de los municipios que acogen la instalación aeroportuaria y el complejo de actividades conexas, incorpora cambios que inciden directamente en el uso del suelo. Las modificaciones se valoran tanto en términos cuantitativos como cualitativos. Surgen usos industriales nuevos (almacenaje y distribución, mecánica y aeronáutica...), actividades de servicios (hoteles, agencias de viaje, touroperadores, operadores logísticos, instituciones financieras...), infraestructuras de transporte (carreteras, enlaces ferroviarios...), comunicaciones (telefonía), redes de distribución de suministros (electricidad, agua y combustible), de evacuación de residuos (alcantarillado), etc.

Estos elementos introducen una completa transformación de la estructura física precedente del territorio que, de esta forma, se especializa con un nuevo tipo de actividad económica. Los servicios e industrias impulsan una jerarquización diferente del entorno inmediato. La acumulación de infraestructuras asociadas animará la economía y el empleo de los municipios más cercanos, especialmente en La Roda, La Gineta, Montalvos, Barrax, Minaya, Fuensanta, Villalgordo y Albacete. Los núcleos de población menos próximos, como Chinchilla, Munera, Villarrobledo, San Clemente, Tarazona de La Mancha o Madrigueras, resultarán también fuertemente implicados en el proceso, aunque esta influencia positiva para el desarrollo económico y el empleo sigue desarrollándose a mayor alcance, a un área más extensa que se estima comprendida en el radio de la isocrona de noventa minutos. De este modo el aeropuerto La Roda/Albacete impulsará un cambio sustancial de la estructura territorial del noroeste de la provincia de Albacete, con incidencia también en los demás municipios albacetenses, en los más cercanos de las provincias limítrofes de Cuenca y Ciudad Real, extendiéndose hasta otros municipios de la orla exterior, pertenecientes a Castilla-La Mancha.

6.3. Municipios que mejorarán sus oportunidades con la implantación del aeropuerto de La Roda/Albacete.

En el territorio limitado por la isocrona de treinta minutos se encuentra un conjunto de municipios cuya población total asciende a 275.020 habitantes. Estos municipios pertenecen en su mayoría a la provincia de Albacete, pero también incluye los más próximos de la provincia de Cuenca.

En el territorio limitado por las isocronas de treinta minutos y sesenta minutos se encuentra un conjunto de municipios cuya población total asciende a 294.310 habitantes. En esta corona están incluidos numerosos municipios de las provincias de Ciudad Real y Cuenca junto a los de la zona oriental y meridional de la provincia de Albacete.

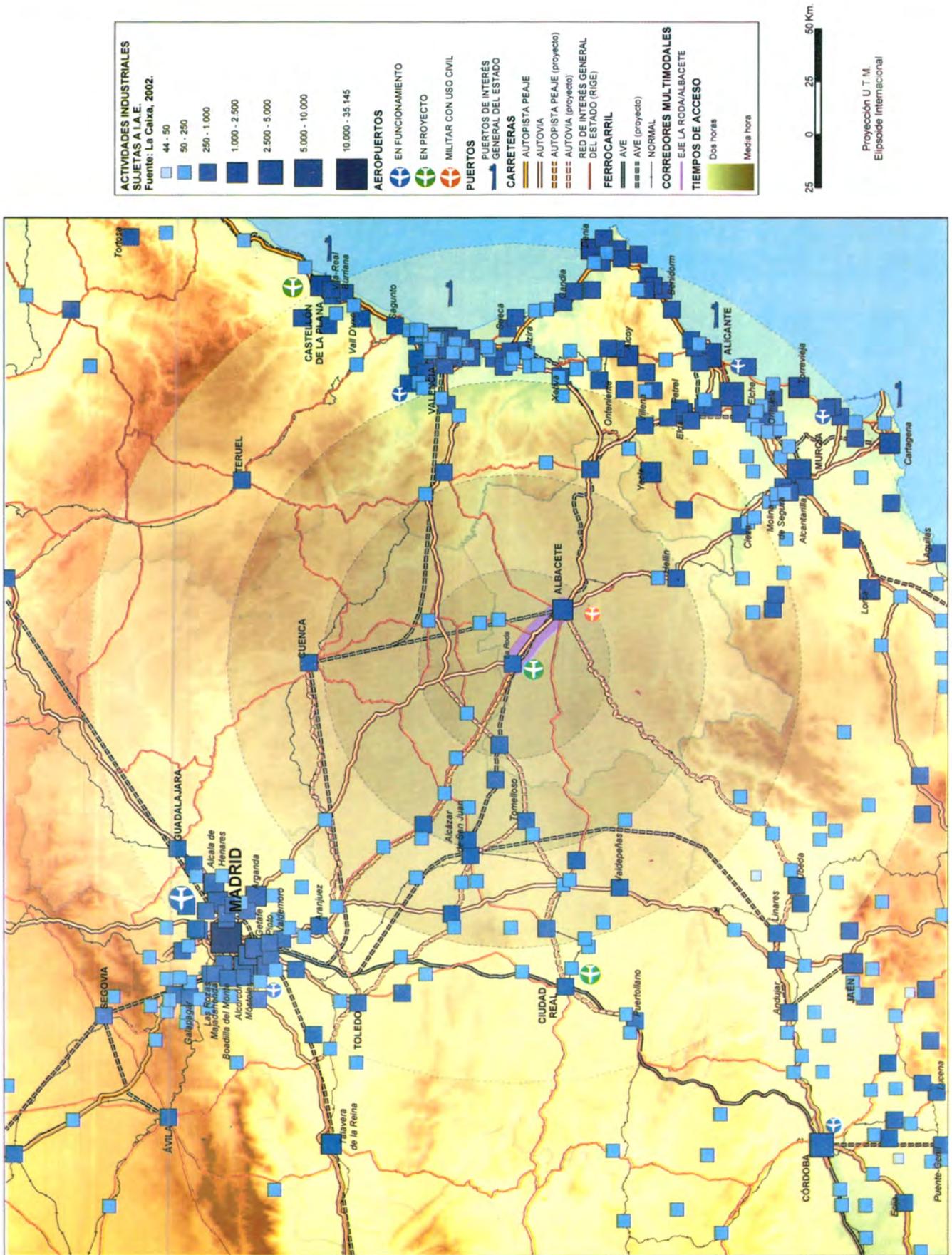
En el territorio limitado por las isocronas de sesenta y noventa minutos se encuentra un conjunto de municipios cuya población total asciende a 841.788 habitantes, incluyéndose entre ellos numerosos municipios de las provincias de Toledo, Ciudad Real y Cuenca.

En ese territorio delimitado por las tres isocronas reside una población total acumulada de 1.411.118 habitantes, que representan más de las dos terceras partes de la población regional.

En el territorio situado al exterior de la isocrona de noventa minutos, hasta una distancia de 200 kilómetros, se encuentra un conjunto de municipios castellanomanchegos más alejados de La Roda y las aglomeraciones urbanas madrileña, y de las comunidades valenciana y de Murcia, cuya población total asciende a 14.958.319 habitantes.

Las oportunidades de crecimiento económico y demográfico derivadas de la implantación del aeropuerto de La Roda/Albacete en estos municipios esta relacionada directamente con su distancia relativa, su accesibilidad, con el potencial de sus recursos humanos, con su capacidad empresarial, con la orientación de las medidas de acompañamiento que decida desarrollar la administración regional para implantar sus estrategias de ordenación del territorio..

La aplicación de modelos matemáticos del tipo del propuesto por Lowry para estimar el crecimiento de la población inducido por el aumento de empleos básicos en un territorio, partiendo de multiplicadores para el empleo no básico y los incrementos de la función residencial, permiten calcular el incremento de la población derivado de la implantación de la actividad aeroportuaria. Se ha estimado como multiplicador residencial el valor 4, correspondiente al trabajador más los componentes de su hipotética familia, y como multiplicador de servicios para el sector residencial, el valor de 1/10, es decir un nuevo empleo en los servicios por cada diez residentes más. Con este método se puede estimar el crecimiento de la población del entorno aeroportuario relacionado con su actividad en alrededor de 66.000 personas en el transcurso de quince años.



LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL

El número de actividades industriales sujetas al Impuesto de Actividades Económicas (I.A.E.) equivale prácticamente al número de establecimientos industriales existentes en cada municipio a 1 de enero de 2001 (La Caixa, 2002). Las actividades industriales incluyen las propiamente dichas y las de construcción.

Desde un punto de vista teórico, las actividades industriales más avanzadas y de mayor valor añadido se sitúan en áreas urbanas. En las zonas rurales, la actividad industrial se orienta fundamentalmente a las actividades de consumo local, aunque surgen algunas excepciones vinculadas con iniciativas locales de desarrollo industrial que se alimentan de empresas y capitales endógenos y de los procesos de deslocalización industrial de zonas urbanas.

Para analizar la estructura territorial de la actividad industrial se han contemplado los núcleos de población de más de 5.000 habitantes, ya que este umbral demográfico, a medio camino en su definición como urbano y rural, recoge el tejido empresarial con mayores posibilidades de crecimiento ante la localización del aeropuerto La Roda/Albacete.

El total de actividades industriales en España asciende a 665.036, y en Castilla-La Mancha a 34.657, el 5,2% del total nacional. En el área de influencia de 200 Km. alrededor de La Roda, la concentración de actividad industrial en ciudades de más de 5.000 habitantes asciende a 154.003 establecimientos, el 23,25 % nacional. Del total regional, el 52,3 %, 18.127 actividades industriales, se localizan en las ciudades de más de 5.000 habitantes. De este subconjunto, 16.655 (91,87%), entran en el radio de influencia, distribuyéndose del siguiente modo: 3.318 (18,3%) a menos de 45 Km.; 2.900 (16%) entre los 45 y 90 Km.; 5.054 (27,88%) entre los 90 y 135 Km.; y 5.383 (29,7%) entre los 135 y 200 Km.

Dentro del grupo de ciudades que están en el área de 45 Km. (Albacete, Villarrobledo, La Roda, Quintanar del Rey, San Clemente y Tarazona de La Mancha), Albacete se sitúa en el primer puesto del ranking regional de actividad industrial con 1.990 declaraciones de I.A.E, de las que un 52,4% corresponden a actividades de construcción y un 27,8% a actividades manufactureras.

Esta distribución espacial nos traslada las siguientes conclusiones:

a. A nivel nacional, en torno al aeropuerto La Roda/Albacete se concentra aproximadamente la cuarta parte de la actividad industrial nacional.

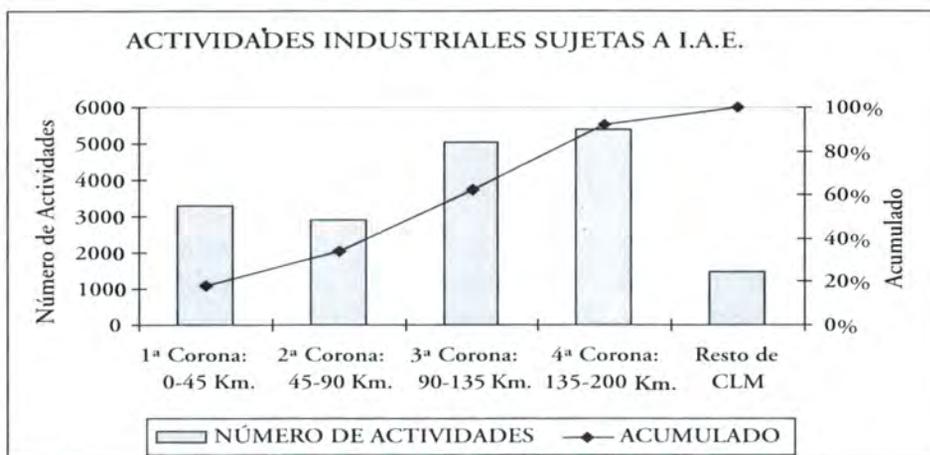
b. Las zonas industriales más importantes son las del área metropolitana de Madrid y toda la Comunidad Valenciana y Murcia.

c. A nivel regional, el 91,87% de las actividades de las ciudades de más de 5.000 habitantes se sitúan a menos de dos horas del aeropuerto La Roda/Albacete.

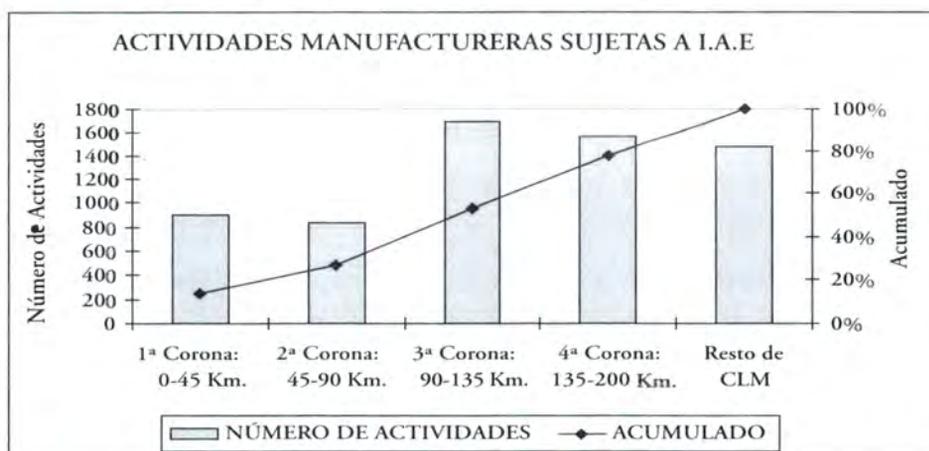
d. Albacete se sitúa en el ranking de actividad industrial regional garantizando la prestación de servicios de alto valor añadido en el proyecto aeroportuario, y en general en el sector sudoriental de Castilla-La Mancha. Este último aspecto se refuerza con dicho proyecto garantizando así el crecimiento sostenido de la zona.

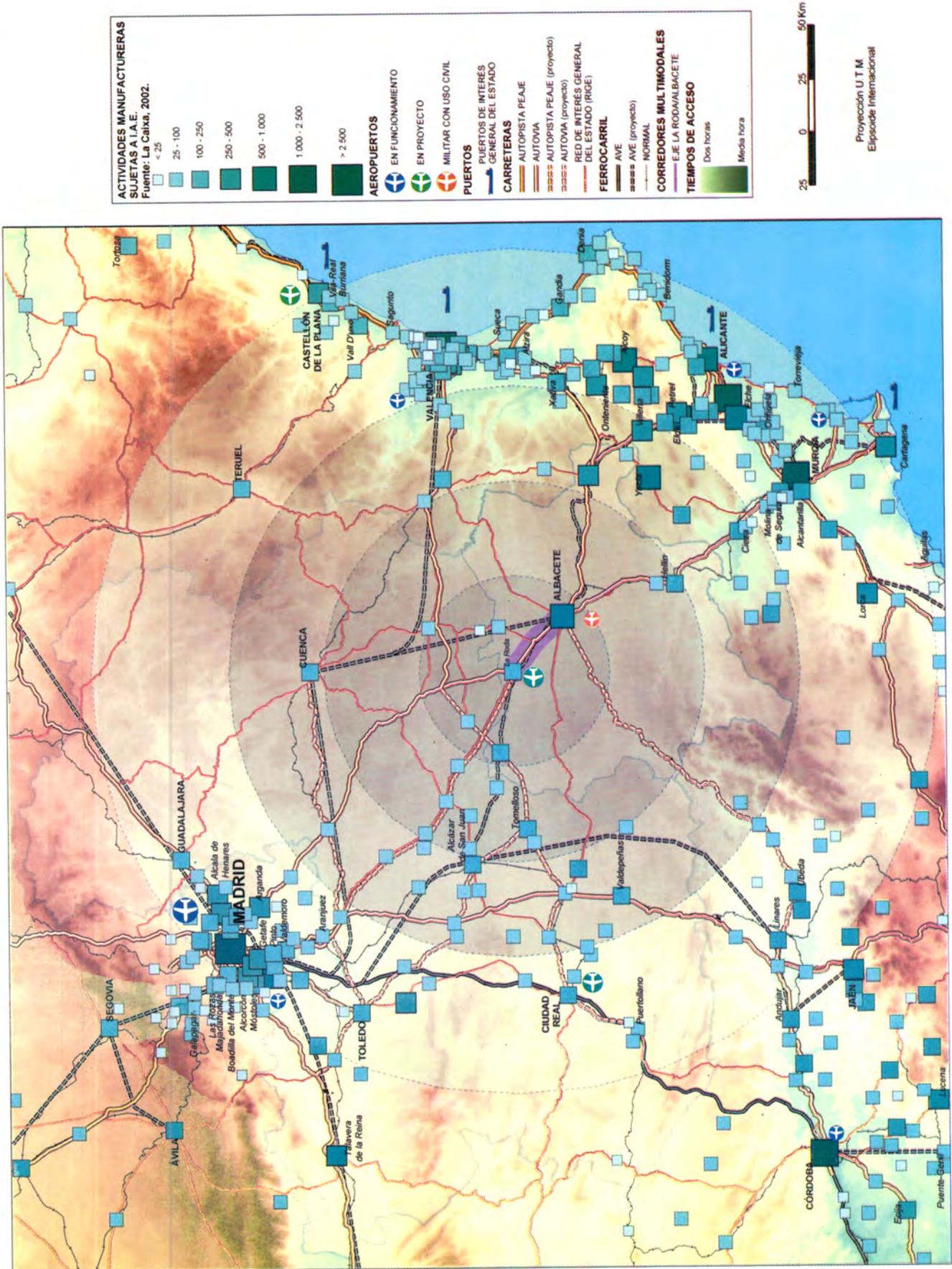
Se puede afirmar, en conclusión, que el impacto territorial del aeropuerto beneficiaría positivamente a toda la estructura industrial de Castilla-La Mancha, y en particular al 34,3% que se encuentra a menos de una hora de distancia.

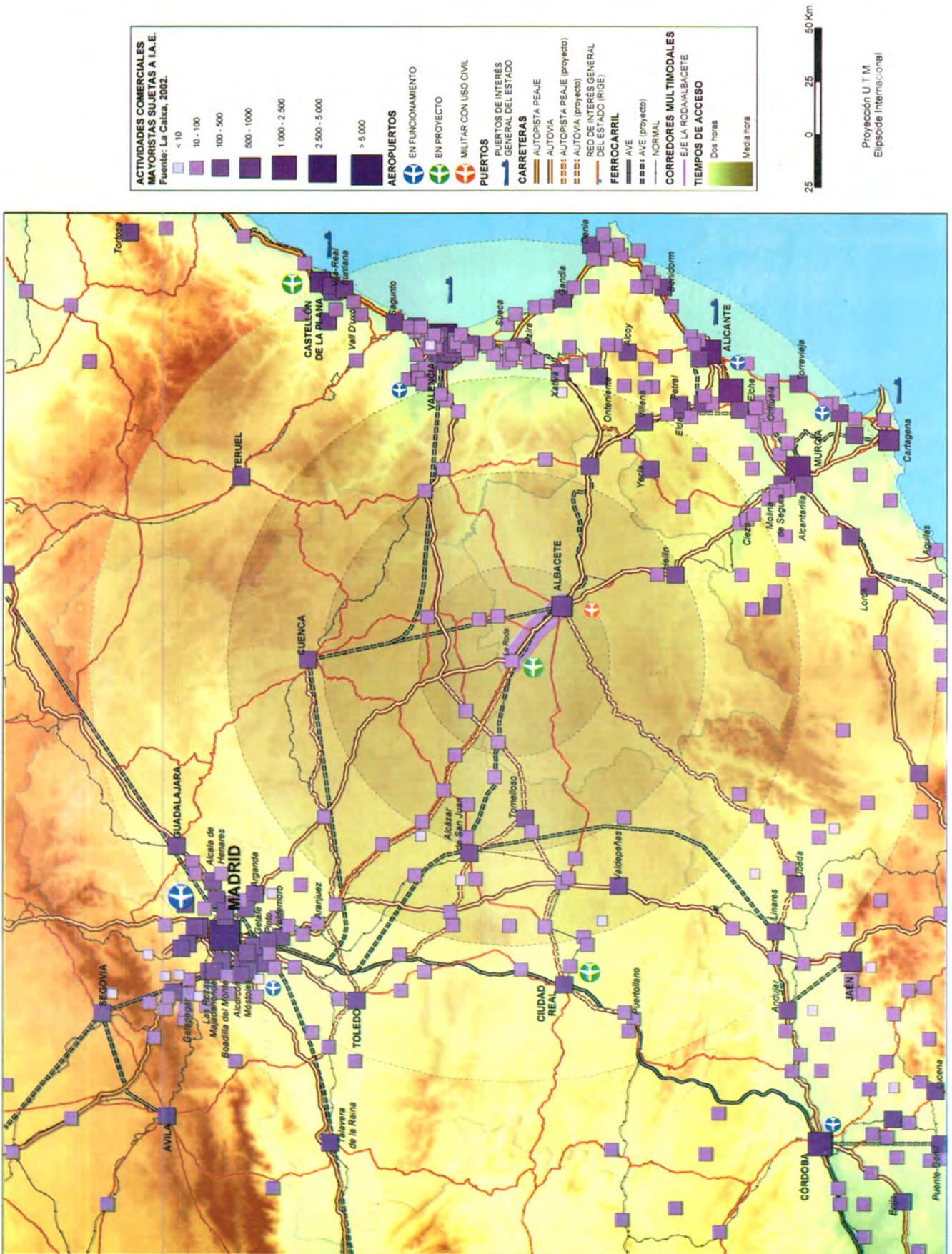
ACTIVIDADES INDUSTRIALES SUJETAS A I.A.E.			
Km.	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	3318	3318	18,30%
90	2900	6218	34,30%
135	5054	11272	62,18%
200	5383	16655	91,88%
FUERA	1472	18127	100,00%

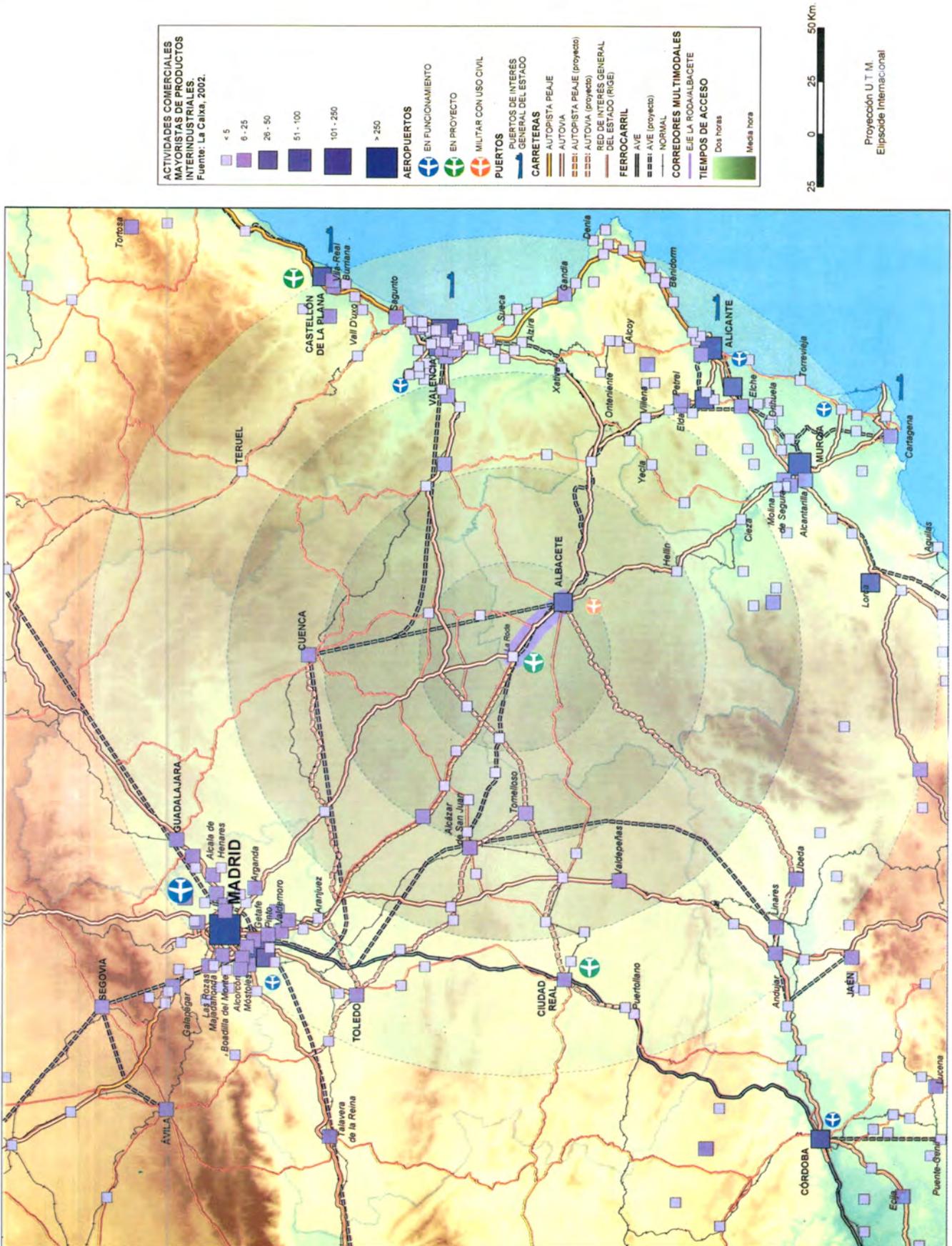


ACTIVIDADES MANUFACTURERAS SUJETAS A I.A.E.			
Km.	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	898	898	13,88%
90	829	1727	26,70%
135	1699	3426	52,96%
200	1571	4997	77,25%
FUERA	1472	6469	100,00%









EL COMERCIO AL POR MAYOR

El número de actividades del comercio mayorista, a 1 de enero de 2001, derivadas del impuesto de actividades económicas (I.A.E.), constituye una buena aproximación del número de establecimientos comerciales mayoristas existentes en cada municipio. Este valor se puede desagregar según el tipo de actividad, de las que hemos destacado el comercio al por mayor de artículos de consumo duradero (vehículos de motor, muebles, electrodomésticos, aparatos electrónicos, ferretería, etc.) y el comercio al por mayor interindustrial de minería y química (carbón, hierro y acero, minerales, metales no féreos, petróleo y carburantes, productos químicos industriales, etc.

El conjunto de actividades comerciales al por mayor de España alcanzaba en esta fecha las 169.297 licencias de I.A.E.. En Castilla-La Mancha esta cifra llega a las 6.386, y en la provincia de Albacete a 1.593.

En el área de influencia del aeropuerto La Roda/Albacete se concentran 45.118 licencias de comercio mayoristas, el 26,6% del total nacional. En términos similares se comporta la concentración de licencias de comercio mayorista de productos de consumo duradero con el con el 30,9%, y el comercio de productos interindustriales con el 27,4%.

Dentro de la zona de influencia destaca la concentración de actividades mayoristas en el núcleo de Albacete, que se manifiesta como una referencia geográfica en el contexto del sureste peninsular. Su situación dentro del sistema nacional de transporte por carretera y ferroviario potencian esta especialización comercial. El sector comercial más concentrado en las zonas urbanas es el interindustrial que precisa de umbrales territoriales mayores para garantizar la viabilidad de dichas empresas.

A la vista de los mapas y las estadísticas comentadas, el impacto del aeropuerto se puede manifestar en un incremento de las actividades comerciales mayoristas, que dependen en gran medida de las facilidades de comunicación desde las zonas fabriles a las zonas de distribución, en este caso mediante el transporte aéreo. Así, es posible la deslocalización de empresas mayoristas de las áreas metropolitanas vinculadas a los aeropuertos del interior, principalmente Barajas, y los puertos marítimos hacia el eje La Roda/Albacete.

Estas empresas de distribución al por mayor se beneficiarán de una reducción de costes en suelo industrial (almacenes y zonas de carga y descarga) y una mayor accesibilidad y alcance de sus operaciones y actividades comerciales hacia el litoral y el interior de la península. Este sector, junto al del transporte, serán los principales beneficiados de la localización del aeropuerto de carga La Roda/Albacete.

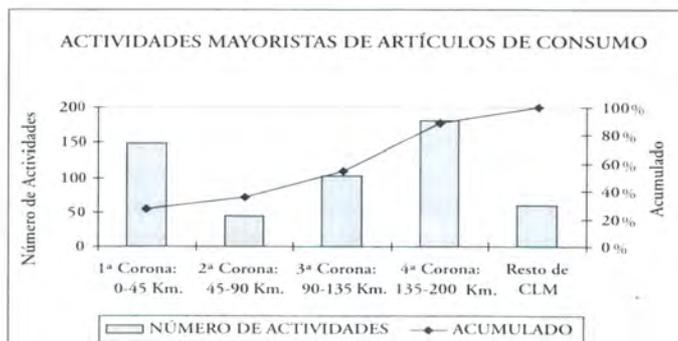
ACTIVIDADES COMERCIALES MAYORISTAS SUJETAS A I.A.E.

Km.	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	1035	1035	24,28%
90	562	1597	37,47%
135	964	2561	60,09%
200	1218	3779	88,67%
FUERA	483	4262	100,00%



ACTIVIDADES MAYORISTAS DE ARTÍCULOS DE CONSUMO

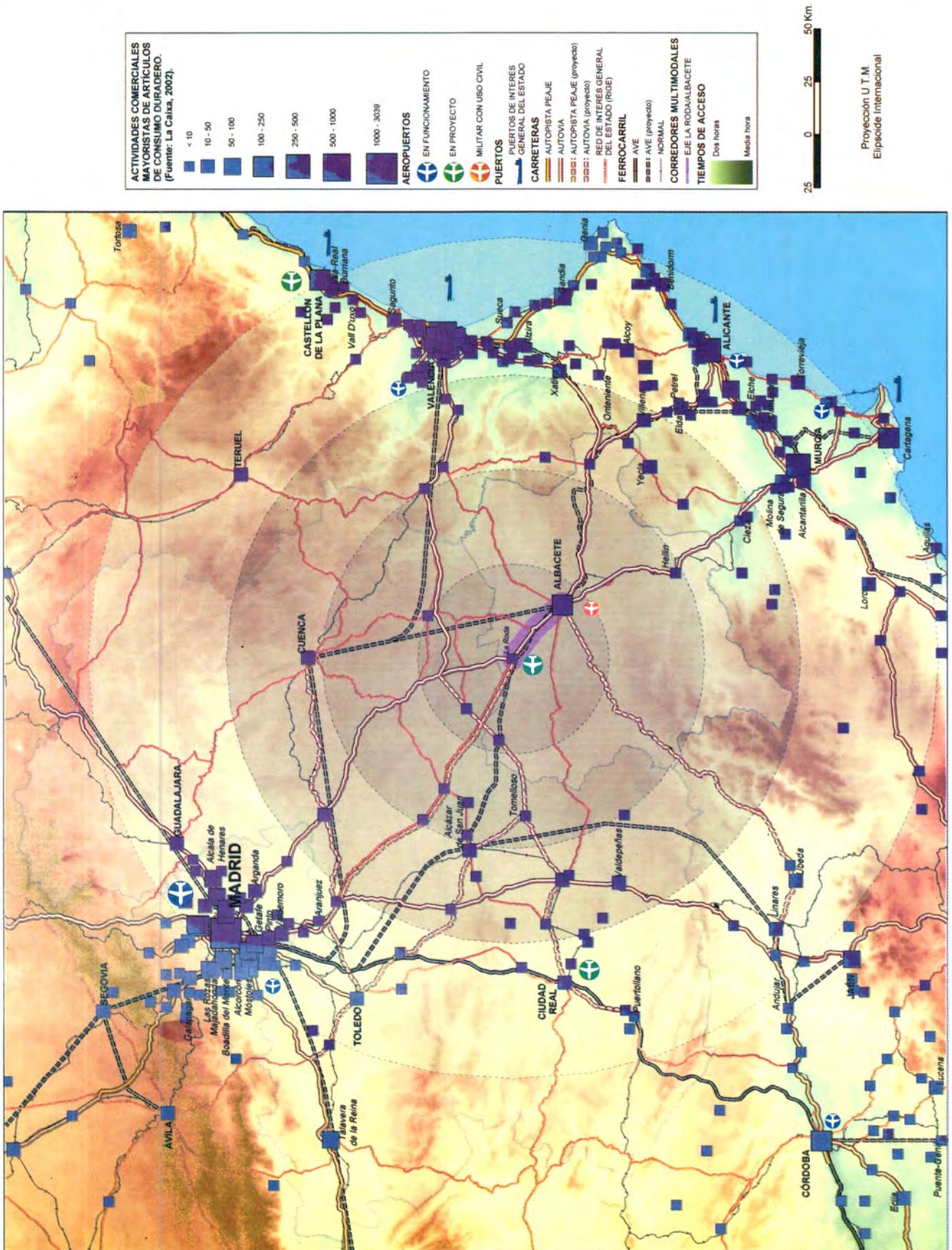
Km.	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	148	148	27,56%
90	44	192	35,75%
135	103	295	54,93%
200	182	477	88,83%
FUERA	60	537	100,00%

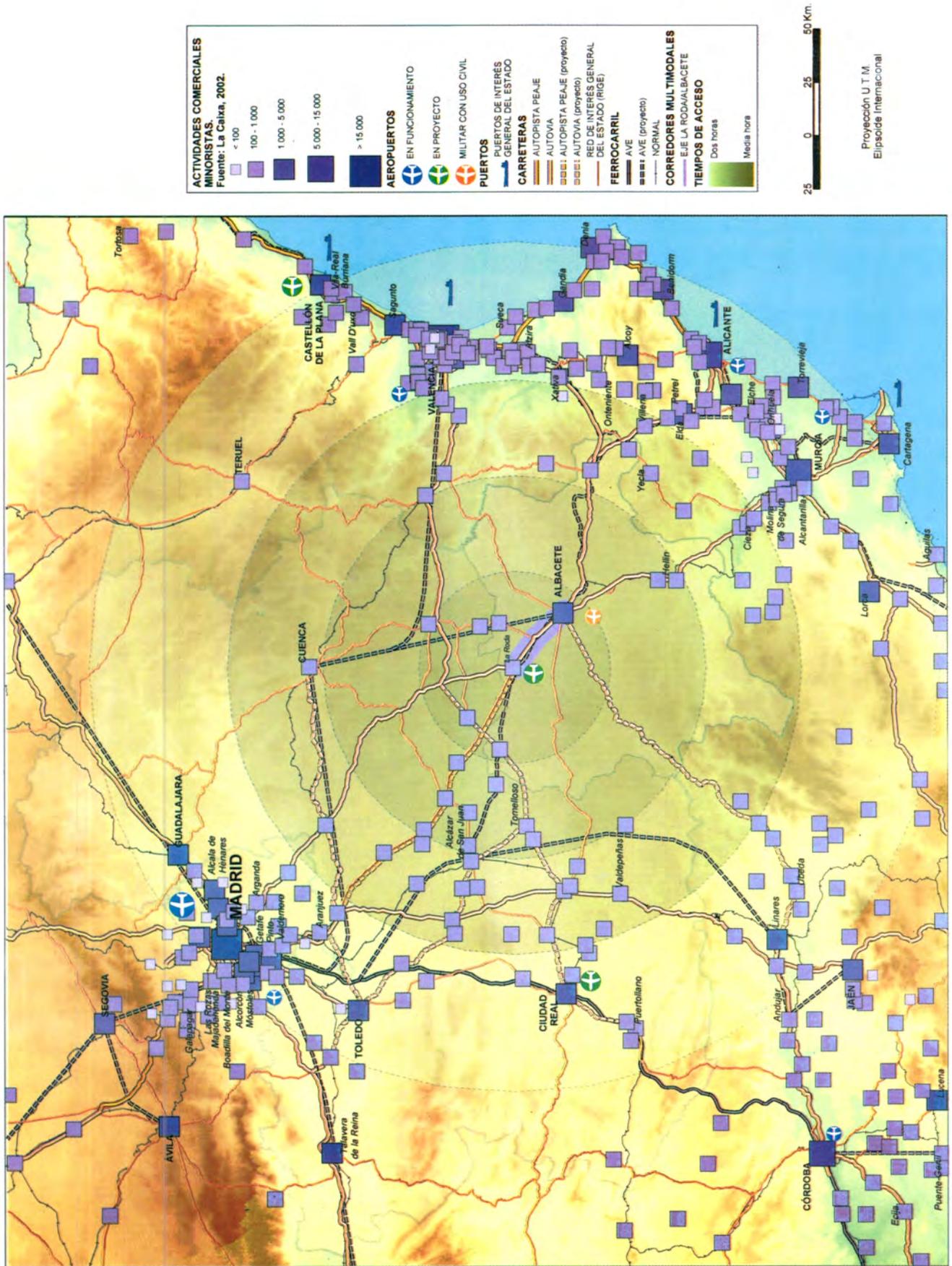


ACTIVIDADES MAYORISTAS DE PRODUCCIÓN INTERINDUSTRIAL

Km.	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	46	46	23,00%
90	26	72	36,00%
135	47	119	59,50%
200	67	186	93,00%
FUERA	14	200	100,00%







EL COMERCIO MINORISTA

La cartografía nos muestra una aproximación a la concentración de las actividades o licencias del comercio detallista o al por menor sujetas al impuesto de actividades económicas (IAE) a 1 de enero de 2001.

. El conjunto de altas en esta categoría del I.A.E. a nivel nacional sumaba 859.432 licencias, y en Castilla-La Mancha 38.957, el 4,5%. En la provincia de Albacete se sitúan 7.997 actividades. En el contexto regional influenciado por el proyecto aeroportuario de La Roda/Albacete, el número de actividades de comercio detallista en ciudades de más de 5.000 habitantes alcanza las 22.374 licencias, cifra que representa el 57,4% del total autonómico.

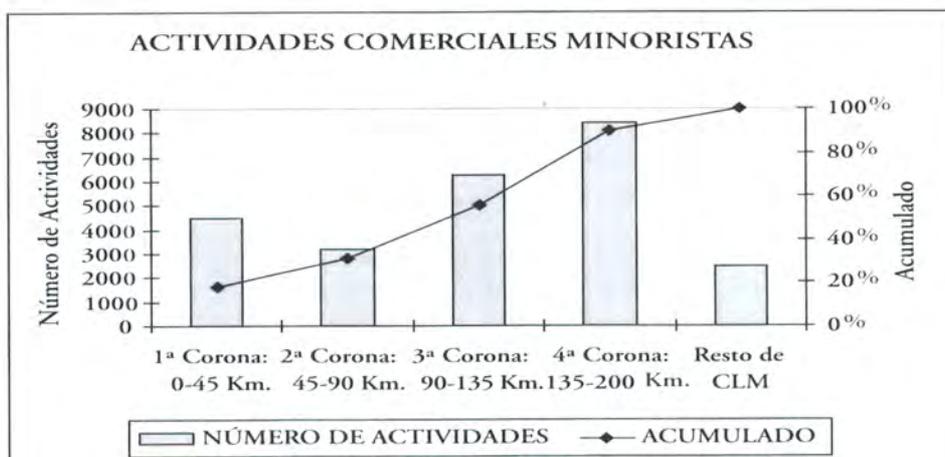
En el eje La Roda/Albacete y los municipios cercanos del área de influencia hasta 45 kilómetros, el volumen de establecimientos comerciales se acerca al 18% (4.476 licencias) del total; de esta magnitud destacan las 3.130 licencias que se localizan en la ciudad de Albacete (8,03% autonómico) con una superficie comercial de 378.396 m² (9,31% autonómico), constituyendo una referencia comercial regional. Esta especialización comercial en torno a la capital provincial contrasta con el vacío del medio rural, en la orla de 45 a 90 kilómetros.

Si analizamos la distribución del comercio minorista desde un punto de vista funcional, superando los límites territoriales autonómicos, observamos que el número de licencias en los 200 kilómetros definidos como área máxima de influencia del aeropuerto concentrarán un total de 197.906 actividades minoristas, el 23% del comercio nacional.

Los efectos inducidos del aeropuerto La Roda/Albacete sobre el comercio minoristas no serán tan significativos como el comercio al por mayor, que protagonizará un incremento sustancial aprovechando las nuevas ventajas de localización. Es evidente que el impacto tendrá su reflejo a medio y largo plazo en la medida en que se incrementen los efectivos demográficos atraídos por este proyecto al conjunto población, no sólo en términos cuantitativos (aumento de demanda y reducción de costes de distribución) sino también en los efectos vinculados a la elevación del nivel de vida y la capacidad adquisitiva.

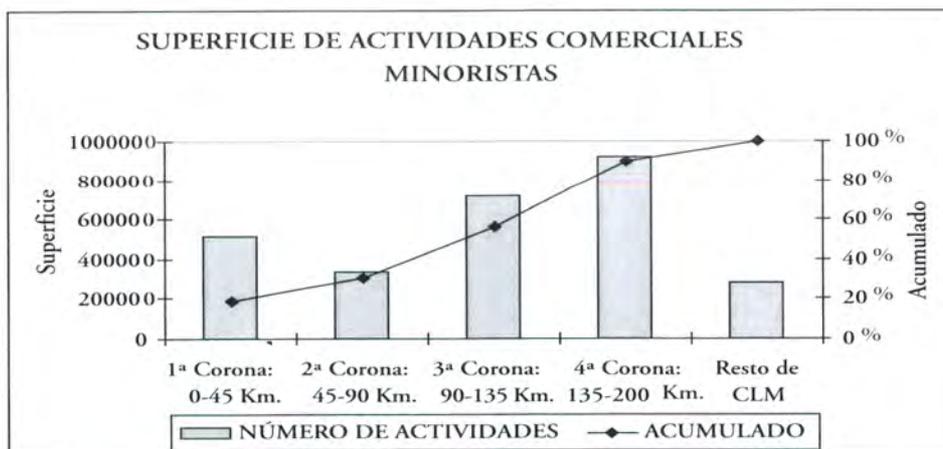
ACTIVIDADES COMERCIALES MINORISTAS

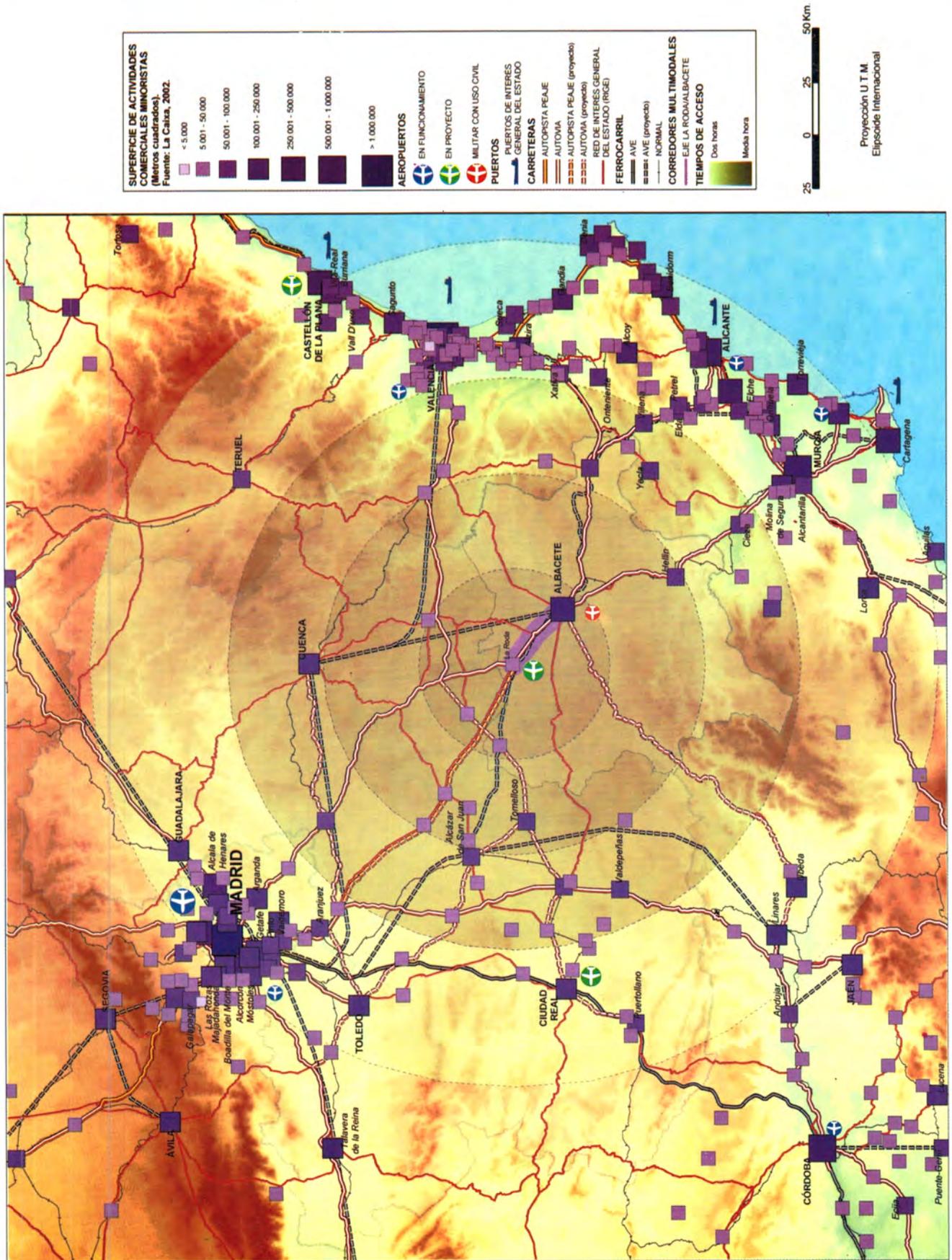
Km.	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	4476	4476	18,01%
90	3185	7661	30,83%
135	6275	13936	56,09%
200	8438	22374	90,05%
FUERA	2473	24847	100,00%



SUPERFICIE DE ACTIVIDADES COMERCIALES MINORISTAS

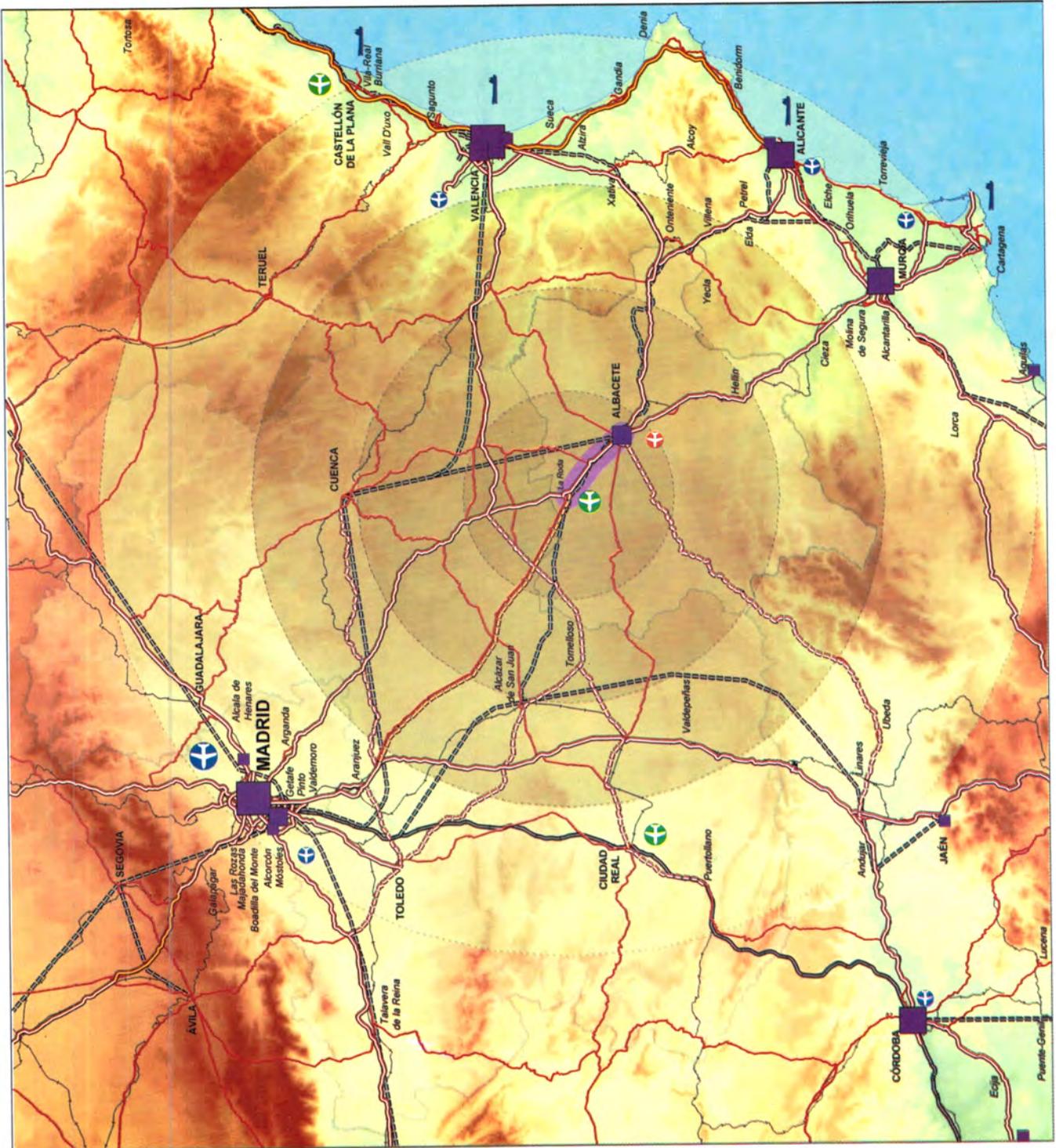
Km.	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	514875	514875	18,57%
90	332814	847689	30,58%
135	716873	1564562	56,44%
200	924550	2489112	89,79%
FUERA	282994	2772106	100,00%







Proyección U.T.M.
Elipsoide Internacional



GRANDES ALMACENES Y CENTROS COMERCIALES

Estos dos tipos de equipamientos de servicios expresan en gran medida la capacidad de las ciudades para constituirse como núcleos funcionales y estructuradores del territorio. Las variables utilizadas para identificar este elemento de organización de la actividad comercial en el espacio geográfico son las superficies computables declaradas por las empresas a efectos de la recaudación del impuesto de actividades económicas (IAE).

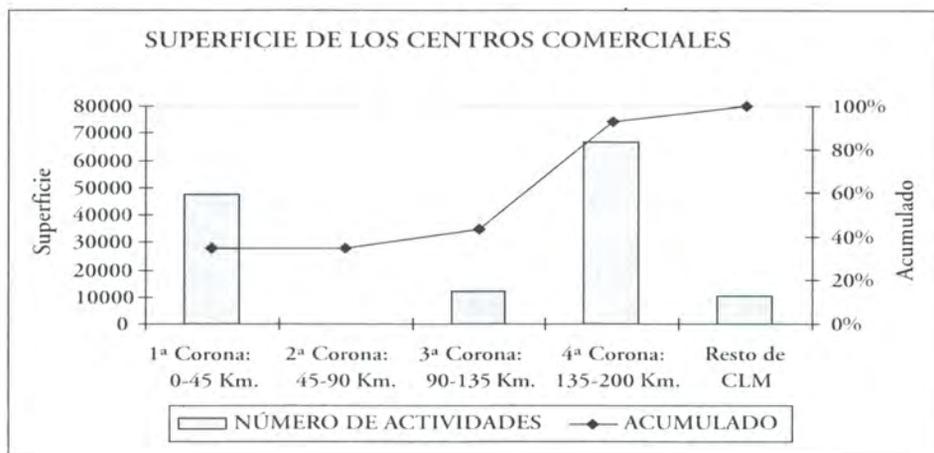
A nivel territorial es muy significativa la concentración de grandes almacenes en las zonas intrínsecamente más centrales de las áreas metropolitanas, entre las que incluiríamos mediante esta hipótesis a Albacete. Lo mismo sucede con la presencia de centros comerciales aunque se trate de un hecho más generalizado. Ambos datos manifiestan la capacidad económica de la ciudad y su entorno más inmediato, que es el eje La Roda/Albacete.

La concentración de grandes almacenes en La Roda/Albacete es del 100% regional, con la única delegación de la compañía El Corte Inglés en Castilla-La Mancha. La superficie de los centros comerciales de las compañías Erosmer Ibérica, Centros Comerciales Carrefour y Val General S.A. representa el 34,95% regional .

La posición del aeropuerto La Roda/Albacete puede inducir positivamente en los procesos de distribución de mercancías de estas grandes compañías (El Corte Inglés, Erosmer Ibérica, Centros Comerciales Carrefour).

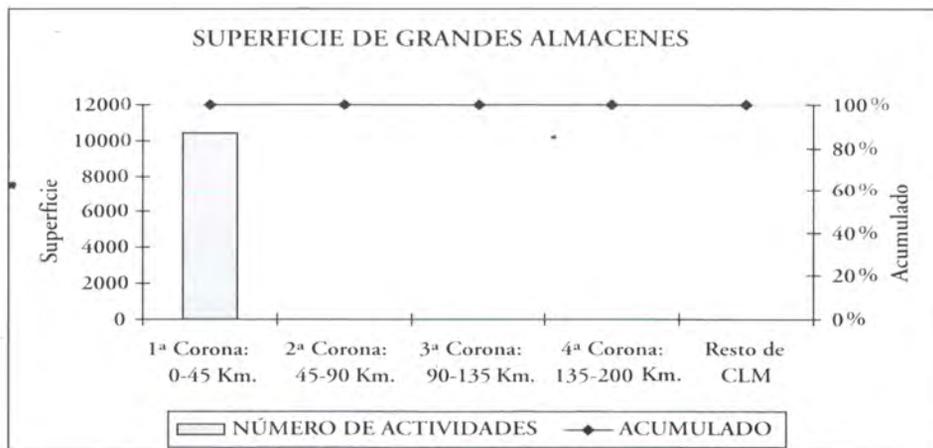
SUPERFICIE DE CENTROS COMERCIALES

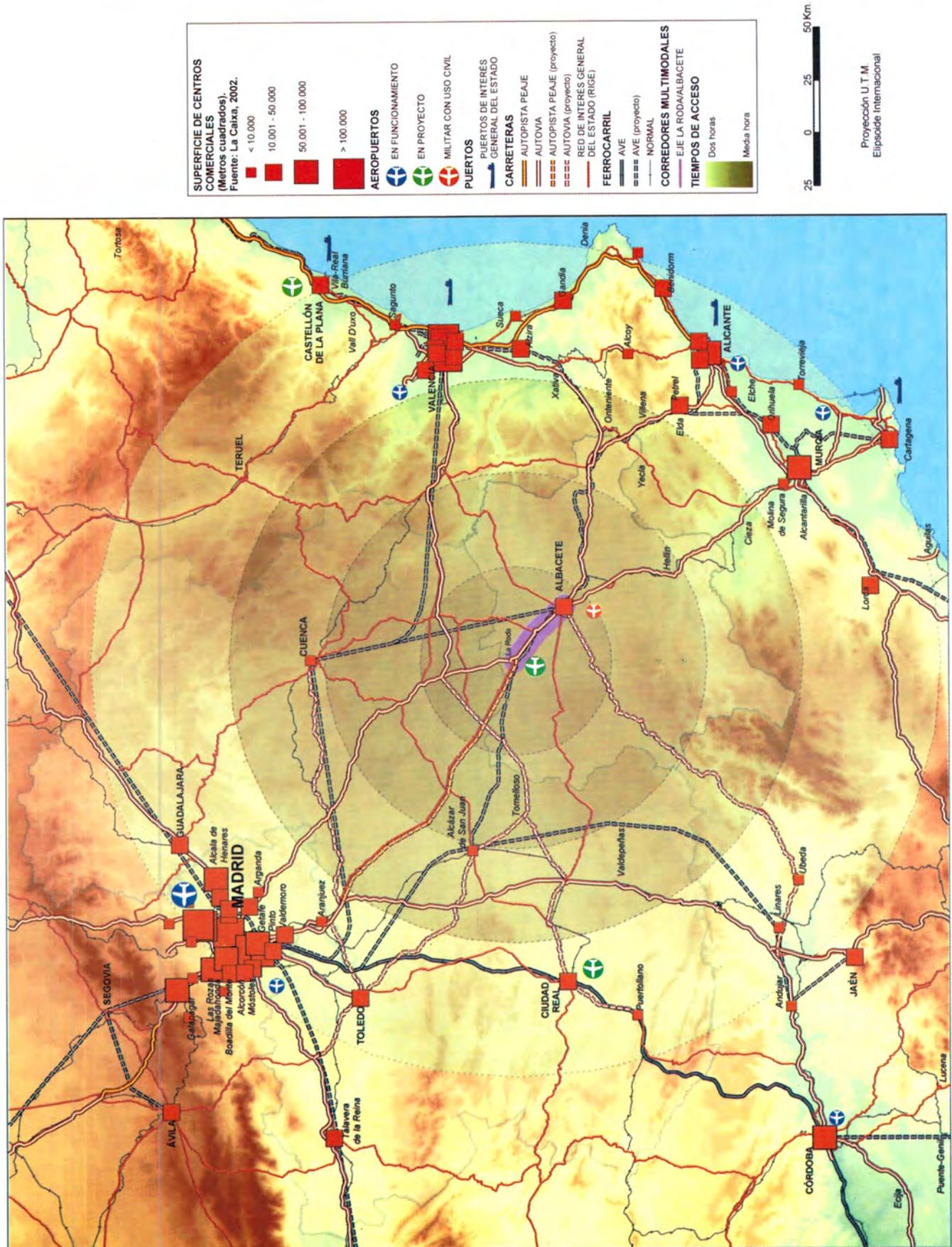
Km.	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	47824	47824	34,95%
90	0	47824	34,95%
135	12100	59924	43,79%
200	66723	126647	92,55%
FUERA	10200	136847	100,00%



SUPERFICIE DE GRANDES ALMACENES

Km.	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	10407	10407	100,00%
90	0	10407	100,00%
135	0	10407	100,00%
200	0	10407	100,00%
FUERA	0	10407	100,00%





VEHÍCULOS, CAMIONES Y FURGONETAS

Los mapas adjuntos nos reflejan la distribución geográfica del parque de vehículos matriculados a 1 de enero de 2001, diferenciando la tasa de motorización general por mil habitantes del número absoluto de camiones y furgonetas, que es una variable más vinculada con el proyecto aeroportuario de La Roda/Albacete.

En España, el número total de vehículos ascendía a 27.270.437 unidades en esta fecha, mientras que Castilla-La Mancha concentraba 910.987, el 3,34% y la provincia de Albacete, 187.117. La capacidad económica de las familias es combinada con las condiciones de movilidad y accesibilidad tanto en los núcleos de población como en el territorio, condiciona positiva o negativamente para responder a la actitud de disponer de uno o más vehículos. También influye en este tipo de análisis el hecho de que importantes empresas del sector del transporte o la automoción y determinadas administraciones públicas con parques móviles numerosos se concentren en determinadas ciudades o provincias.

Estos factores se manifiestan tanto en el análisis cartográfico como en los gráficos adjuntos. Así, en la variable "Vehículos de motor por 1.000 habitantes" observamos que las poblaciones de La Mancha cuentan con tasas de motorización muy elevadas que responden tanto a los niveles de renta como a la facilidad de movilidad de los núcleos urbanos de la llanura y las grandes distancias que pueden existir entre las poblaciones y las propiedades rurales.

También se puede plantear la hipótesis de necesidad de mayor número de vehículos por familia con objeto de acceder a las áreas urbanas próximas. Así se puede plantear en la zona toledana donde puede haber demanda de vehículos para facilitar su acceso a Toledo y Madrid, o de los municipios de La Mancha hacia Madrid, Ciudad Real y Albacete. El gráfico expresa este condicionamiento territorial con un volumen de vehículos muy acusado en el área de influencia de 45 a 90 kilómetros y en el resto de Castilla-la Mancha (dominado por Talavera de la Reina), frente al área más próxima (0 a 45 Km.) y el de 90 a 135 km. En este último las distancias más reducidas con otras zonas urbanas compensan esta demanda.

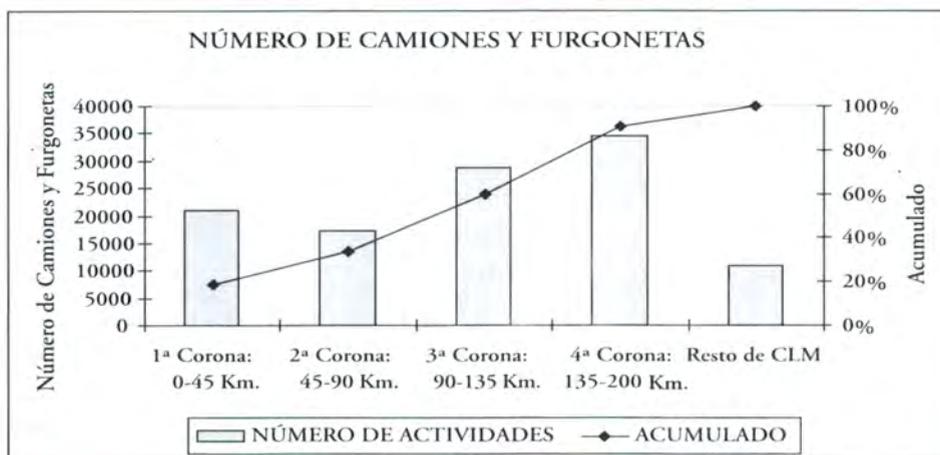
En relación con el número de camiones y furgonetas, indicamos que Castilla-La Mancha cuenta con el 5,33% (201.810 de 3.780.318) del parque móvil nacional de este tipo de vehículos. Podemos detectar ciertas acumulaciones de este tipo de vehículos en Albacete, seguido de otras ciudades regionales como Ciudad Real y Toledo. Es en las capitales donde se concentran las actividades relacionadas con la distribución de mercancías que frecuentemente se realizan en furgonetas.

También son importantes las flotas de camiones que tienen sus sedes sociales en Castilla-La Mancha, como sucede con la empresa Pañalón de

Villarrobledo, y las numerosas empresas de transportistas autónomos y cooperativas, como COTRATO de Tomelloso, que se han especializado en el transporte de mercancías ligadas con las actividades agroindustriales como el vino. También es importante el número de vehículos dedicados al transporte de trabajadores de la construcción en toda la zona manchega.

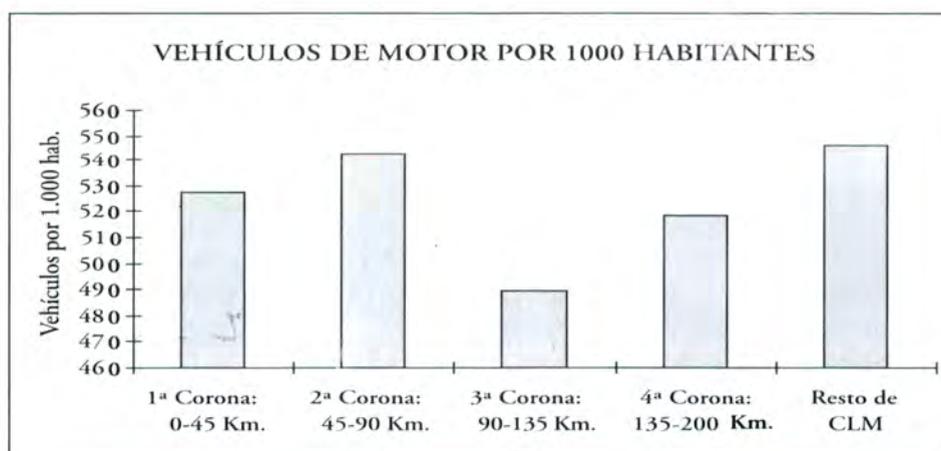
NÚMERO DE CAMIONES Y FURGONETAS

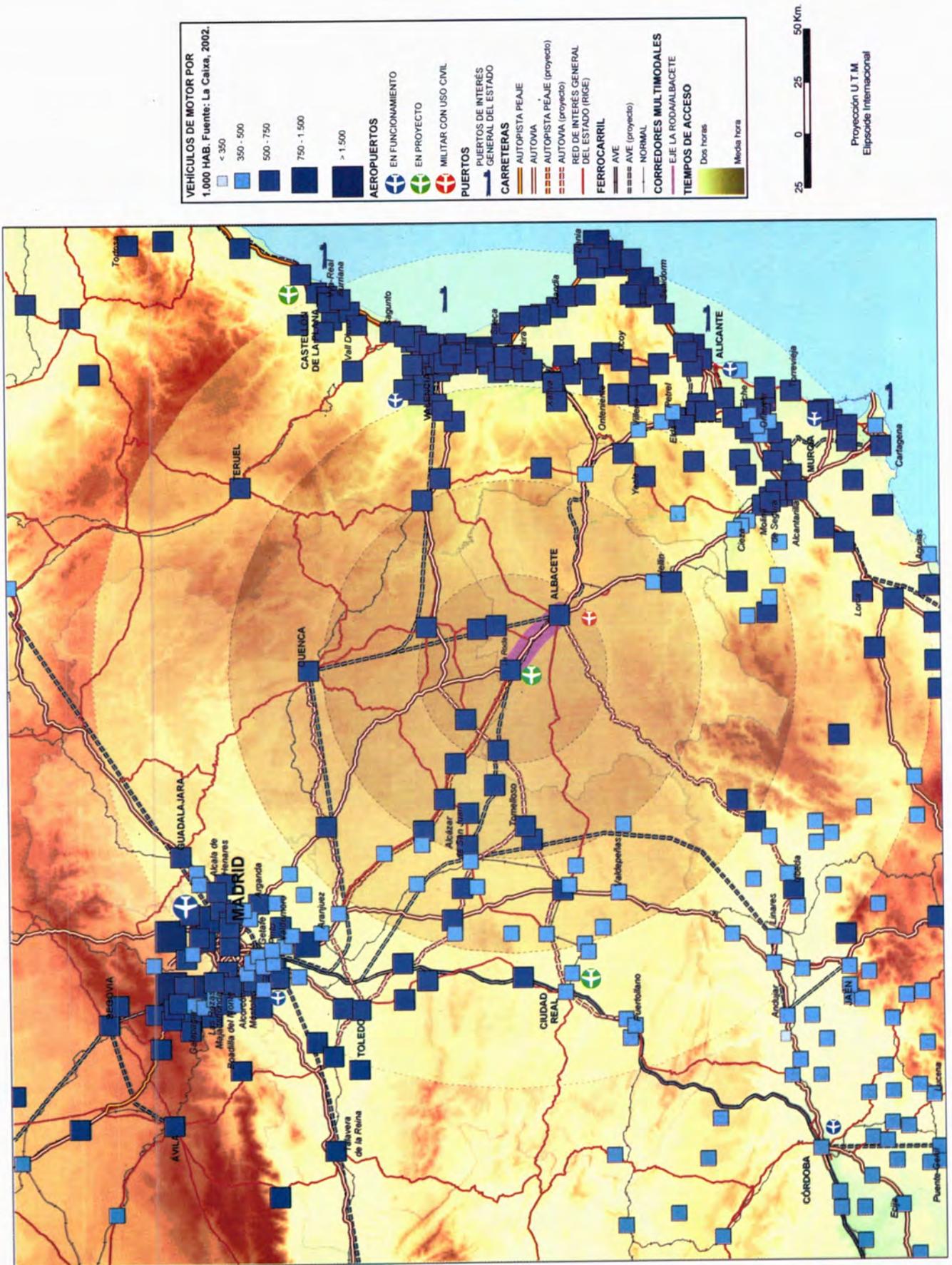
Km.	CLM	ACUMULADO	% ACUMULADO
45	20939	20939	18,62%
90	17307	38246	34,01%
135	28654	66900	59,49%
200	34657	101557	90,30%
FUERA	10904	112461	100,00%



VEHÍCULOS DE MOTOR POR 1.000 Hab.

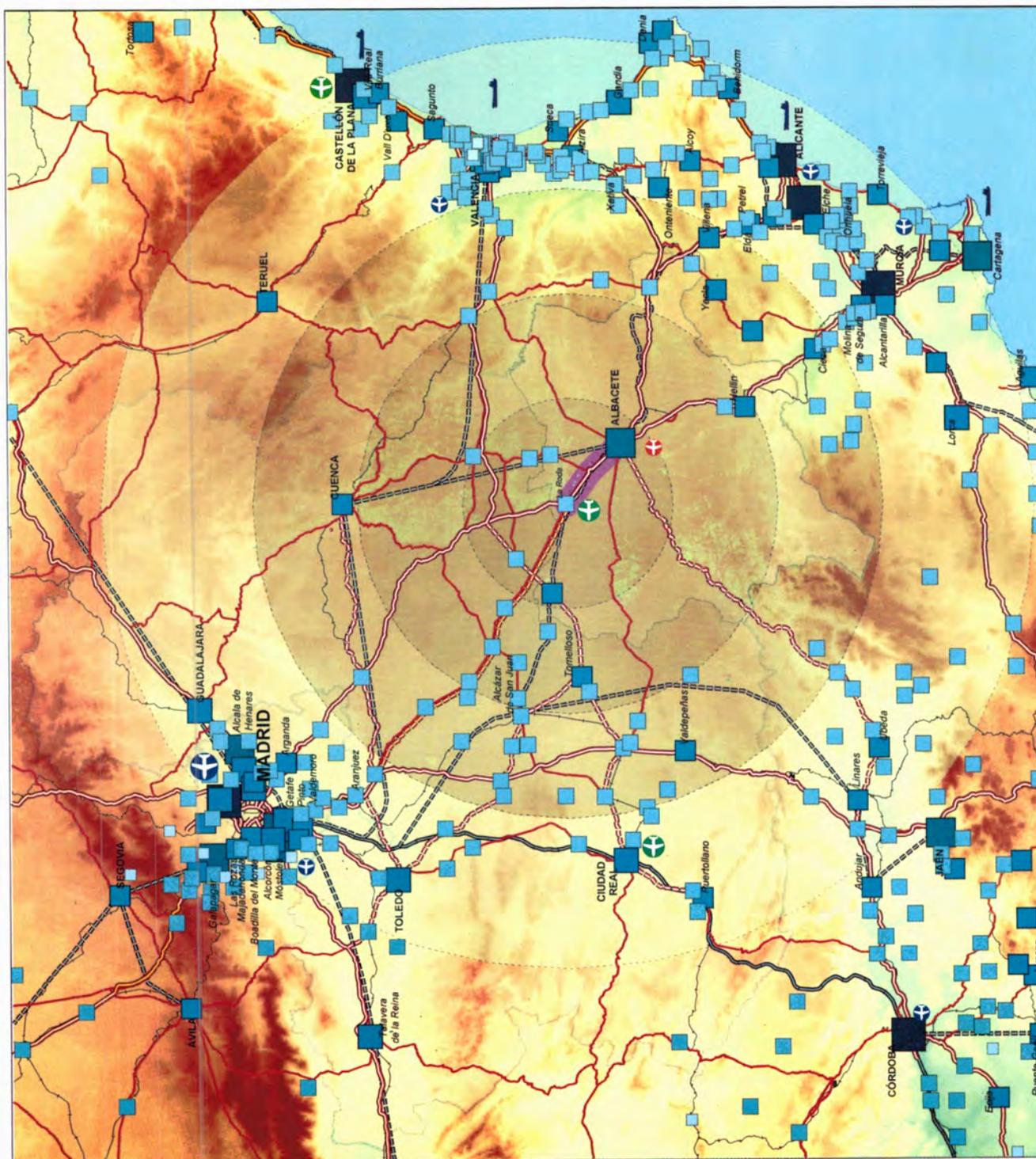
Km.	CLM	POBLACIÓN	VEH./1.000HAB.
45	108010	204791	527,42
90	71623	131964	542,75
135	134692	275027	489,74
200	198932	383496	518,73
FUERA	54426	99611	546,39





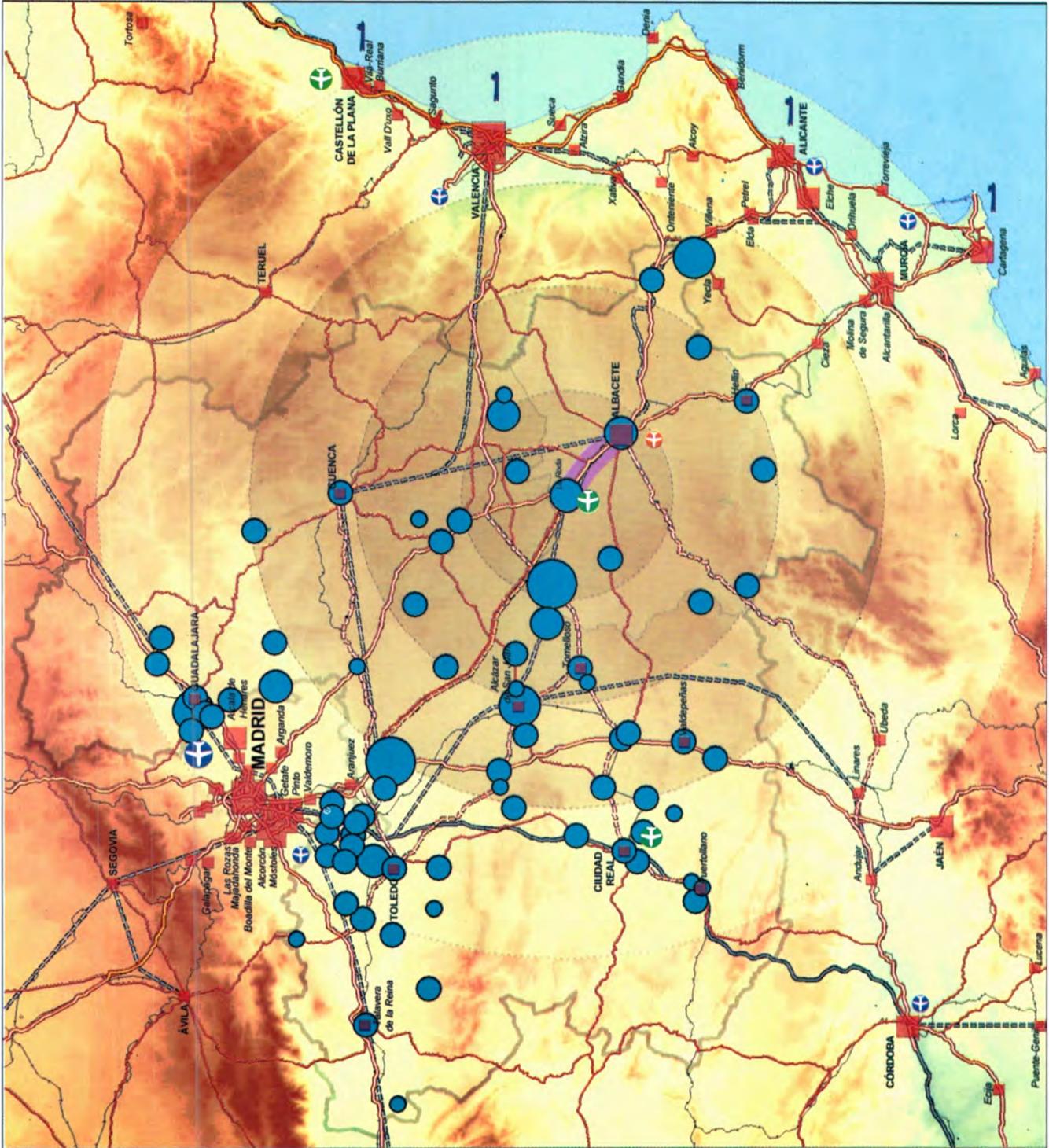


Proyección U.T.M.
Elipse de Internacional



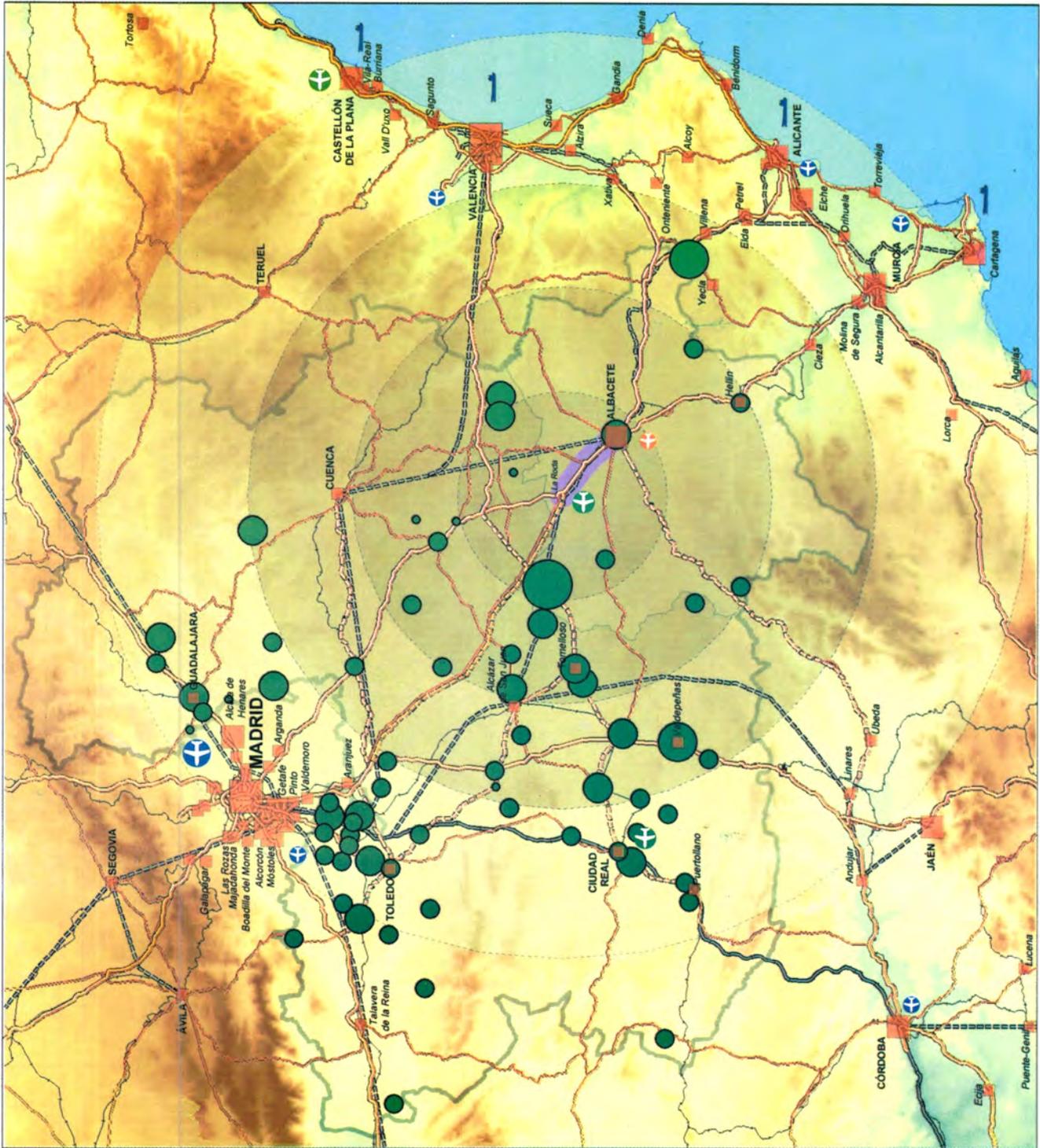


Proyección U.T.M.
Elipsoide Internacional





Proyección U.T.M.
Elipsoide Internacional



VEHÍCULOS

PARQUE DE VEHÍCULOS (Castilla-La Mancha)

	Total	Camiones	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores industriales
1991	607.774	130.535	1.364	438.652	32.000	5.223
1995	710.069	155.780	1.473	511.289	35.365	6.162
2000	890.147	201.810	1.864	637.548	39.028	9.897
2001	955.063	210.870	1.937	667.523	40.418	10.932

Fuente: Dirección General de Tráfico. Mº de Interior.

PARQUE DE VEHÍCULOS (España)

	Total	Camiones	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores industriales
1991	16.326.852	2.495.226	46.604	12.537.099	1.174.720	73.203
1995	18.585.060	2.936.765	47.375	14.212.259	1.301.180	87.481
2000	22.872.787	3.780.221	54.732	17.449.235	1.445.644	142.955
2001	24.249.871	3.949.001	56.146	18.150.880	1.483.442	155.957

Fuente: Dirección General de Tráfico. Mº de Interior.

EMPRESAS DEDICADAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

	Total (1)	Transporte público			Transporte privado
		Total	Radio nacional	Radio local (1)	
Castilla-La Mancha					
1995	29.309	6.849	4.305	3.166	22.962
2000	32.009	6.686	5.343	1.925	25.928
2001	30.170	6.884	5.543	1.951	23.879

(1): Radio local, provincial, comarcal y autonómico.

Fuente: Anuario Estadístico. Ministerio de Fomento.

EMPRESAS DEDICADAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

	Total (1)	Transporte público			Transporte privado
		Total	Radio nacional	Radio local (1)	
España					
1995	499.321	139.852	66.747	85.748	366.758
2000	469.995	117.454	91.509	36.869	359.342
2001	438.252	122.205	95.931	38.037	322.660

(1): Radio local, provincial, comarcal y autonómico.

Fuente: Anuario Estadístico. Ministerio de Fomento.

VEHÍCULOS

CAMIONES AUTORIZADOS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

	Total	Transporte público		Transporte privado	
		Total	Radio nacional		Radio local (1)
Castilla-La Mancha					
Nº de camiones					
1995	44.252	11.133	6.919	4.214	33.119
2000	53.749	13.368	10.487	2.881	40.381
2001	52.380	14.776	11.806	2.970	37.604
Capacidad de carga (Tm)					
1995	268.760	163.456	121.078	42.377	105.305
2000	371.509	212.526	163.255	49.271	158.983
2001	387.469	235.955	184.713	51.242	151.514

(1) Radio local, provincial y autonómico.

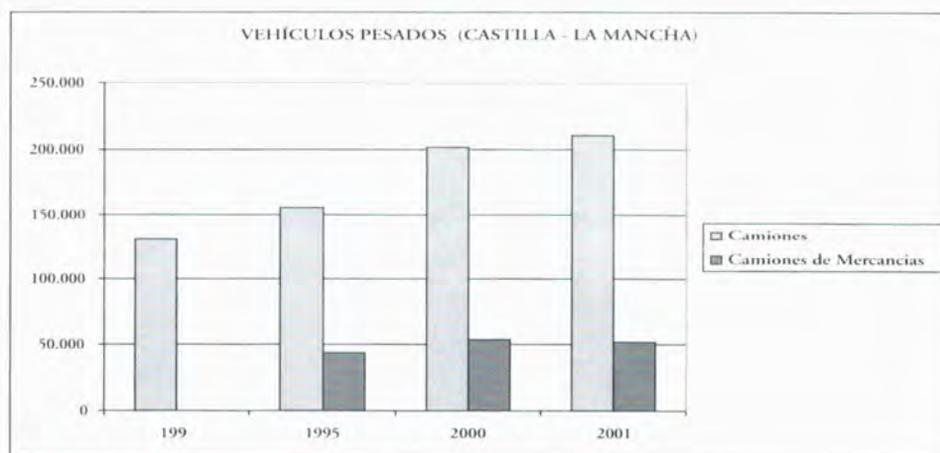
Fuente: Anuario Estadístico, Ministerio de Fomento.

CAMIONES AUTORIZADOS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

	Total	Transporte público		Transporte privado	
		Total	Radio nacional		Radio local (1)
España					
Nº de camiones					
1995	780.556	233.315	111.681	121.634	547.241
2000	852.149	253.579	182.882	70.697	598.570
2001	827.330	283.201	207.860	75.341	544.129
Capacidad de carga (Tm)					
1995	4.179.032	2.676.599	1.662.764	1.013.835	1.502.433
2000	5.393.614	3.384.832	2.281.430	1.103.402	2.008.782
2001	5.674.894	3.807.853	2.627.861	1.179.992	1.867.041

(1) Radio local, provincial y autonómico.

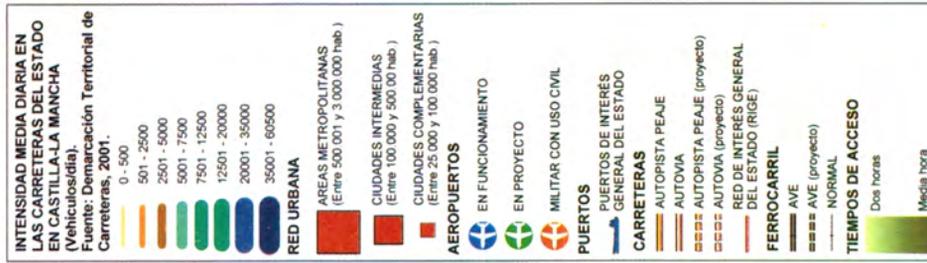
Fuente: Anuario Estadístico, Ministerio de Fomento.





Proyección U.T.M.
Elipsoide Internacional





Proyección U.T.M.
Elipsoide Internacional



7. Conclusiones. El aeropuerto, factor esencial del desarrollo territorial.

Las regiones que aspiran a explotar sus rentas de situación orientando la especialización de su territorio hacia funciones de centralidad comercial de alto nivel, requieren ineludiblemente que su red de transportes tenga un amplio alcance y una estructura multimodal eficiente. Esta condición incluye la disponibilidad de una adecuada infraestructura aeroportuaria.

Los factores que tienen una mayor incidencia en el proceso de implantación de una instalación de esa tipología se relacionan con los órdenes socioeconómico y territorial. Esos niveles son contemplados en todos los casos como atributo propio de cada ubicación. En ese sentido, en este resumen final, se pueden destacar algunos determinantes que han convertido el corredor La Roda/Albacete en un espacio privilegiado para el desarrollo de la función aeroportuaria de carga internacional en el momento presente.

7.1 Los determinantes básicos.

- Liberalización de los intercambios a escala internacional, al mismo tiempo que se impone la globalización de las actividades económicas.
- Transformaciones tecnológicas del sector del transporte aéreo.
- Posición geoestratégica de España en el ámbito mundial como puente entre Europa septentrional y oriental, África y América.
- El transporte aéreo de mercancías, actividad en expansión.
- Congestión del aeropuerto de Madrid Barajas y de otros aeropuertos de carga europeos.
- Situación equidistante y posición central del corredor La Roda/Albacete, entre las aglomeraciones empresariales de Madrid y la costa levantina que, junto con Castilla-La Mancha, reúnen un tercio de la población, de la cuota de mercado, del comercio mayorista y de la actividad económica general de toda España, que es, a su vez, uno de los doce primeros países del mundo por su producto nacional bruto.

- Fácil accesibilidad desde los centros productores de bienes de consumo percederos de la franja costera levantina y de Andalucía oriental.
- Fácil comunicación con dos grandes centros de consumo nacional: Madrid y las áreas urbanas de la costa mediterránea.
- Fácil conectividad de los distintos modos y redes de transporte regional, nacional y transeuropea.
- Óptimas infraestructuras de transporte por ferrocarril y por autovía.
- Acceso a la red de alta velocidad europea (AVE) en Albacete.
- Nuevos proyectos de mejoras de carreteras en curso; especialmente la autopista Ocaña-La Roda, y las autovías de "Los Viñedos" (Toledo-Albacete), de Linares-Albacete, y de Valencia a Lisboa.
- Fácil y amplia complementariedad de los sistemas de transporte nacionales e internacionales a través del corredor La Roda/Albacete.
- Privilegiada situación de La Roda en el espacio peninsular para el funcionamiento de instalaciones aeroportuarias de carga tipo *Hub & Spoke*.
- Proximidad de una terminal aérea de uso civil para pasajeros en la Base Aérea de Los Llanos (Aeropuerto de Albacete).
- Posibilidad de generación de sinergias con las instalaciones de transporte terrestre y aérea existentes (organización de un sistema aeroportuario).
- Excelentes relaciones institucionales y ciudadanas con la Base Aérea militar de Los Llanos que indican una buena aceptación social de la nueva actividad aeroportuaria de carga.
- Fácil sincronización de servicios para el desarrollo de la multimodalidad en el transporte.
- Posibilidad de enlace directo con diferentes nodos de sistemas de transporte: terrestre por carretera y/o ferrocarril (convencional y alta velocidad), marítimo (puertos de Castellón, Valencia-Sagunto, Alicante, Cartagena y Almería) y aéreo (Aeropuerto de Albacete).
- Buenos equipamientos para el uso de las nuevas tecnologías de la comunicación.
- Excelente dotación de infraestructura para las telecomunicaciones modernas mediante cable de alta densidad.

- Conectividad con los grandes centros económicos mundiales en tiempo real.
- Existencia de un parque científico y tecnológico vinculado con la Universidad de Castilla-La Mancha.
- Existencia de un centro logístico de transporte por carretera en el eje La Roda/Albacete (Campollano).
- Notable desarrollo de la actividad industrial, con cinco polígonos industriales ubicados en el corredor de transporte La Roda/Albacete.
- Desarrollada dotación de equipamientos sociales que garantizan la prestación de los servicios básicos (educación universitaria, salud, cultura y deporte) a la población.
- Elevado compromiso social por el desarrollo sostenible.
- Impulso a la energías renovables (Parques eólicos).
- Disponibilidad de recursos hídricos (Tajo-Segura; Júcar).
- Posibilidad de minimizar los impactos ambientales con una actividad aeroportuaria respetuosa con el medioambiente.
- El proceso de urbanización mantiene una tendencia positiva. En la región alcanza el 48 %, pero en la provincia de Albacete, asciende al 65 %, concentrado mayoritariamente en la aglomeración urbana presidida por su capital.
- Posibilidad de aplicar políticas de ordenación del territorio que permitan minimizar las deseconomías de congestión.
- El aeropuerto, cuya capacidad para generar empleo con un nivel de cualificación medio y medio-alto, directo e indirecto, es muy elevada, será un elemento inductor del reequilibrio de la estructura espacial del cuadrante sureste peninsular. Contribuirá a rellenar el vacío demográfico del interior de España y a una mayor distribución de la renta.
- Los adultos jóvenes (15 a 34 años) en el corredor La Roda/Albacete son muy numerosos; representan el 35 % de la población, mientras que en el conjunto regional no llegan al 31 %.
- Importante número de parados con un nivel de formación medio y alto, que pueden asegurar una respuesta óptima a la oferta de nuevos empleos generada por el aeropuerto. En Albacete, además, hay una dilatada experiencia en la actividad aeronáutica, destacando la presencia de mano de obra cualificada en mantenimiento y reparación de aviones (Maestranza aérea de Albacete).

- Su presencia constituirá un polo de atracción de mano de obra de los municipios periféricos del entorno regional.
- Especialización de varios municipios de La Mancha en el subsector de la construcción, que garantiza los efectos difusores de renta desde el comienzo del desarrollo de la implantación.
- Disponibilidad de suelo abundante y barato para facilitar futuras ampliaciones.
- Clima empresarial y de las administraciones favorecedor de nuevas inversiones.
- Posibilidad de obtener subvenciones preferenciales para la creación de empresas.
- Experiencias positivas en el fomento de iniciativas empresariales privadas de promoción del desarrollo económico.
- Alta calidad de vida en la aglomeración urbana de Albacete.
- Centralidad comarcal con potencialidad para desarrollar un efecto difusor de la actividad económica generada por la función aeroportuaria hacia zonas en declive de Castilla-La Mancha, especialmente sobre la mitad oriental de Ciudad Real y sobre el conjunto de las provincias de Albacete y Cuenca.
- Disponibilidad de hasta 12.000.000 m² de suelo para uso industrial junto a la nueva instalación aeroportuaria.

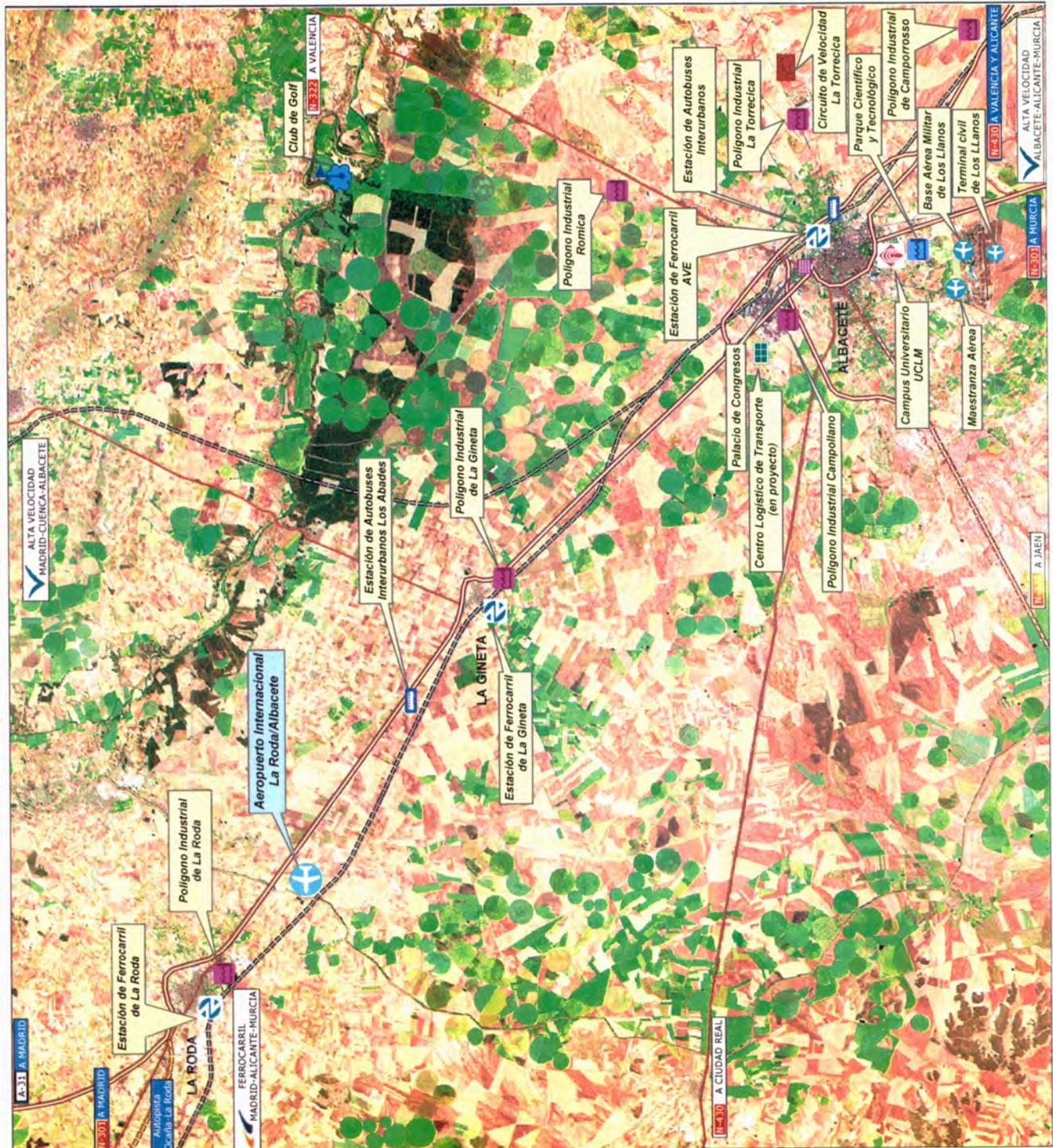
7.2 Incidencia Territorial del Aeropuerto La Roda/Albacete

El aeropuerto de La Roda/Albacete se ha proyectado como una instalación construida en sucesivas fases durante un periodo estimado de quince años para su total implantación. En su fase inicial se calcula una cuota de actividad de 100.000 toneladas anuales, que irían ascendiendo hasta alcanzar las 750.000 toneladas de mercancías en el momento de su máximo desarrollo. La inversión prevista es de más 400 millones de Euros.

El empleo directo e indirecto originado por la actividad aeroportuaria se estima que ascenderá a 1.600 puestos de trabajo, a los que se deben añadir otros 8.000 más como empleos inducidos. Así mismo, en la etapa de su construcción se generarán más de 600 empleos temporales de este subsector durante un periodo de tiempo así mismo estimado en 18 a 24 meses.

La construcción de un aeropuerto internacional de carga en el extremo norte de la aglomeración urbana de La Roda/Albacete, junto al corredor que forman las líneas ferroviarias y las carreteras nacionales y autovías que lo estructuran constituye una importantísima decisión de reordenamiento territorial del sureste de la Comunidad Autónoma. La acumulación de infraestructuras de transporte existentes, más las que ya están en camino, sumadas al aeropuerto, convertirán el corredor La Roda/Albacete en un espacio intermodal de primer orden. Su presencia transformará la débil economía de esta zona, que es periférica

CORREDOR MULTIMODAL
DE TRANSPORTE DE
LA RODA/ALBACETE



	Aeropuertos
	Estación de Ferrocarril
	Estaciones de Autobuses Interurbanos
	Centro Logístico de Transporte
	Polígono Industrial
	Parque Científico y Tecnológico
	Campus Universitario UCLM
	Palacio de Congresos
	Circuito de Velocidad
	Club de Golf



Proyección U.T.M.
Elipsoide Internacional
Imagen: Satélite Landsat 5, Sensor T.M.
Fecha de la imagen: junio, 1987
Combinación de bandas: 3 (0.63 - 0.69 µm),
4 (0.78 - 0.90 µm), y 5 (1.55 - 1.75 µm).
Tamaño nominal del píxel: 30 metros
Fuente: CNIG

dentro de la estructura territorial y económica de España, en un activo centro regional de transportes de gran alcance capaz de generar más allá de los límites de Castilla-La Mancha, sinergias correctoras de los desequilibrios territoriales de las tierras del interior de la mitad oriental de la Península Ibérica.

Cualquier mercancía procedente de cualquier lugar del mundo podría ser redistribuida desde este lugar a nuevos destinos aéreos, y/o a una escala regional, enlazar por otros medios de transporte con otros destinos nacionales, mediante el tren convencional que alcanza Portugal, Extremadura, Andalucía, Madrid, Murcia, Valencia, Cataluña y Francia; con alta velocidad, con Valencia, Alicante, Murcia, Almería o Madrid; y por carreteras de alta capacidad, con todos los centros de producción y consumo nacionales y de la Europa comunitaria.

Desde una perspectiva socio-espacial, el Aeropuerto de La Roda/Albacete, producirá asimismo, estos efectos:

- La creación de un foco de atracción económica en la provincia de Albacete, una zona deprimida, que posee bajos niveles de renta y una actividad muy ligada al sector primario. Esto implicaría un cambio importante en la distribución de las actividades del conjunto de la región castellano manchega a medio y largo plazo.
- El fortalecimiento de los corredores transversales de transporte, en concreto desde Andalucía oriental a Cataluña y la Unión Europea, y del eje Ocaña-La Roda, con un potencial evidente de prolongación hacia el sur, a través de La Roda.
- Efectos de difusión de renta y de producción procedente de las aglomeraciones madrileña y levantina, así como transferencias de tecnología y redistribución de capital humano, a las zonas del sureste de Castilla-La Mancha, más distantes del eje económico Toledo-Madrid-Guadalajara, y menos congestionadas.
- Reactivación de las economías locales de la mitad meridional de Castilla-La Mancha, en especial de los municipios de la Mancha del Júcar, de los Llanos de Albacete y de las comarcas vecinas.
- Las infraestructuras de telecomunicaciones asociadas al aeropuerto supondrían para la ciudad de Albacete un estímulo para el desarrollo de las nuevas actividades basadas en el conocimiento ya iniciadas para el servicio de la región.

Los sectores de actividad más beneficiados serán los relacionados con el transporte, almacenaje y distribución de mercancías, la exportación, la producción de alimentos, y las actividades industriales más competitivas del parque empresarial del eje La Roda/Albacete y de su entorno territorial.

La implantación del aeropuerto de La Roda/Albacete es una inmejorable oportunidad para realizar una redistribución más equilibrada de las actividades

económicas en el territorio de Castilla-La Mancha, facilitando al mismo tiempo la descongestión de Madrid y de la aglomeración urbana de la costa mediterránea levantina, en apoyo de los municipios de la llanura de La Mancha de Cuenca y Albacete. El reforzamiento del corredor en el que se instalará el aeropuerto de La Roda/Albacete constituye un importante elemento territorial que permite restablecer el equilibrio espacial del crecimiento socioeconómico regional, un crecimiento que en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha se está polarizando en las dos últimas décadas sobre los corredores del Henares (Guadalajara), de La Sagra (Toledo) y de Ciudad Real-Puertollano, mientras que se profundiza el declive de zonas como La Mancha oriental y las Sierras de Cuenca y Albacete, más alejadas de la capital regional.

8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

ACI EUROPE (1998) *Creating employment and prosperity in Europe*. Brussels, 29 pp.

CARPIO MARTIN, J. y OTROS (1982): "Estructura Territorial de Castilla-La Mancha". Rev. *Almud*, nº 6, Ciudad Real, 5-66.

CASTELLS, M. (1995): *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano regional*. Madrid, Alianza.

COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (2001): *Libro Blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*; Doc. COM(2001) 370 final; Bruselas, 12.9.2001.

ESTÉBANEZ, J., MOLINA, M., PANADERO, M. y PÉREZ, C. (1991): "Castilla-La Mancha" en VV.AA., *Geografía de España*, Barcelona, Planeta.

GAMIR, A y RAMOS, D. (2002); *Transporte aéreo y territorio*; Barcelona, Ariel Geografía, 340 p.

GÓMEZ FAYREN, J. y BELL ADELL, C. (1986): "Actividad y paro en el contexto de la región castellano-manchega" en *I Reunión de Estudios Regionales de Castilla-La Mancha. Vol.I La Ordenación del Territorio. Actas*. Albacete, JCCM, 161-177.

GRAHAM, B. (1998): "International air transport", en HOYLE, B. y KNOWLES, R.: *Modern Transport Geography*. Londres, John Wiley and Sons, 311-336.

GUTIERREZ PUEBLA, J. (1998): "Redes, espacio y tiempo". *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*. 18, 65-86.

GÜLLER, M. y GÜLLER, M. (2001): *From airport to airport city*. Barcelona, Airport Regions Conference.

HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, M. (2002): "El plan de desarrollo del aeropuerto de Venecia: propuestas para una infraestructura suprarregional", *Investigaciones Geográficas*, Universidad de Alicante, 2002: 149-161.

LE BRAS, H. (1993): *La planète au village*. París, Ed. de l'Aube.

MARTÍNEZ ÁLVARO, O., VASSALLO MAGRO, J.M., PEÑA PÉREZ, D. (s/f): *El mercado de carga aérea en aeropuertos de segundo y tercer nivel. El caso de Zaragoza*; (s.l.e.), 6 p.

MOPU (1988): *Cambios de la población en el territorio*. Madrid.

NAVARRO, J. (2002): "Logística. Un mercado imparable", en *La Clave*, 9-15 agosto 2002, págs. 38-40.

OLIVA SERRANO, J. (1993): *Mercados de trabajo y localización residencial. Una respuesta a la reestructuración residencial de Castilla-La Mancha*. Tesis Doctoral, Madrid, Departamento de Ecología Humana y Población, Universidad Complutense.

OLIVA SERRANO, J. (1995): "Trabajadores manchegos en el mercado de trabajo de la construcción madrileño", *Agricultura y Sociedad*, nº 75, pp. 215-243.

PANADERO MOYA, M. (1995a): "La ordenación urbana en Castilla-La Mancha", *Rev. Situación*, nº 3.1995, Bilbao, BBV, pp. 203-215.

PANADERO MOYA, M. (1995b); "El sistema urbano de Castilla-La Mancha", en CAMPESINO, A., CAMPOS, L y TROITINO, M.A. *Las Ciudades Españolas a finales del s. XX*, Cuenca, Asociación de Geógrafos Españoles (Grupo de Geografía Urbana), p.77.

PANADERO MOYA, M. (1996): "La ordenación urbana en Castilla-La Mancha", *Rev. Anil. Cuadernos de Castilla-La Mancha*, nº 10, Madrid, Celeste Ediciones, pp. 15-21.

PANADERO, M., GARCÍA, C. y CAÑIZARES, M.C. (2000): "Continuidad y cambio en la estructura socioeconómica de las ciudades de Castilla-La Mancha (1981-1995)". En VV.AA. Homenatge a Joan Vilá Valentí, Universidad de Barcelona, Barcelona. 1153-1174

PARDO, M. R. (1996): *La industria de Castilla-La Mancha en el periodo de recuperación (1985-1991)*, Madrid, De Civitas.

PLAN REGIONAL DE ESTRATEGIA TERRITORIAL (1995): *Aeropuerto y región. Experiencias internacionales*. Consejería de Política Territorial, Madrid.

PUYOL, R. y CARPIO, J. (1977): "Los movimientos pendulares de trabajadores de la industria en la región central", en *Ciudad e Industria, IV Coloquio sobre Geografía*, Oviedo, pp. 191-207.

ROMÁN LORENTE, M, y PASTOR MARTÍNEZ, F. (s/f): *Soluciones aeroportuarias para Madrid: análisis y propuestas desde la Ordenación del Territorio*; (s.l.e.), 23p.

VAN DEN BERG, L. et alia (1996): "Airports as centres of economic growth". *Transport reviews*, 16, 55-65.

ÍNDICE DE MAPAS

Isocronas del área de influencia del aeropuerto La Roda-Albacete	13
Núcleos de población mayores de 5000 habitantes	19
Organización del poblamiento zonas urbanas	31
Cuota de mercado	47
Oficinas bancarias	51
Variación absoluta de oficinas bancarias (1996-2001)	53
Renta familiar disponible por habitante (euros)	59
Índice comercial	65
Índice de actividades económicas	69
Líneas telefónicas fijas por 1000 habitantes	71
Actividades de la construcción sujetas a I.A.E.	75
Paro sobre población de derecho (%)	89
Paro masculino (%)	95
Paro femenino (%)	99
Actividades industriales sujetas a I.A.E.	105
Actividades manufactureras sujetas a I.A.E.	109
Actividades comerciales mayoristas sujetas a I.A.E.	111
Actividades comerciales mayoristas de productos interindustriales	113
Actividades comerciales mayoristas de artículos de consumo duradero	117
Actividades comerciales minoristas	119
Superficie de actividades comerciales minoristas	123
Superficie de grandes almacenes	125
Superficie de centros comerciales	129
Vehículos de motor por 1000 habitantes	133
Numero de camiones y furgonetas	135
Numero de trabajadores en empresas con actividades de transporte en Castilla-La Mancha	137
Facturación de empresas con actividades de transporte Castilla-La Mancha	139
Intensidad media diaria en las carreteras del estado en Castilla-La Mancha (Vehículos/día)	143
Intensidad media diaria en las carreteras del estado en Castilla-La Mancha (Vehículos/día)	145
Corredor multimodal de transporte La Roda/Albacete	151

ÍNDICE DE FIGURAS

Pirámide de población por genero y grupo de edad. Renovación del padrón municipal, 2000 (España, Castilla-La Mancha, Albacete)	18
Densidad y evolución de la población	22
Natalidad y fecundidad	24
Mortalidad y esperanza de vida	26
Migraciones, por grupos de edad (Albacete, Castilla-La Mancha)	29
Cuota de mercado	46
Numero y variación absoluta de oficinas bancarias.	50
Renta familiar por habitante	58
Indice comercial	67
Indice de actividades económicas	68
Líneas telefónicas fijas por mil habitantes,	73
Actividades de la construcción sujetas a I.A.E.	74
Tasa de actividad, media anual y porcentaje de la media anual	82
Ocupado por sectores económicos, en miles de personas	84
Población parada, tasa de paro	86
Paro sobre población de derecho	88
Paro masculino (%) , paro femenino (%)	98
Actividades industriales y manufactureras sujetas a I.A.E.	108
Actividades comerciales mayoristas sujetas a I.A.E, actividades mayoristas de artículos de consumo, actividades mayoristas de producción interindustrial	116
Actividades comerciales minoristas, superficie de actividades comerciales minoristas	122
Superficie de centros comerciales, superficie de grandes almacenes	128
Vehículos de motor por 1000 habitantes, numero de camiones y furgonetas	132
Camiones autorizados para el transporte de mercancías por carretera	142

ÍNDICE DE TABLAS

Población del área de influencia del aeropuerto la Roda/Albacete según su distancia	16
Población por genero y grupo de edad. Renovación del padrón municipal, 2000 (España, Castilla-La Mancha, Albacete)	18
Densidad y evolución de la población	22
Natalidad y fecundidad	24
Mortalidad y esperanza de vida	26
Migraciones, por grupos de edad (Albacete, Castilla-La Mancha)	28
La población urbana de Castilla-La Mancha de 1986 a 2002. Tasa media de crecimiento anual y números índices	34
Cuota de mercado	46
Numero y variación absoluta de oficinas bancarias.	50
Renta familiar disponible	57
Renta familiar por habitante	58
Indice Comercial	67
Indice de actividades económicas	68
Actividades de la construcción sujetas a I.A.E.	74
Población activa (%) registrada por sexo y edad año 2001	78
Población activa (%) registrada por sexo y edad año 2001	79
Tasa de actividad, por sectores económicos, por géneros y grupos de edad	80
Tasa de actividad, media anual y porcentaje de la media anual	82
Ocupado por sectores económicos, en miles de personas	84
Población parada, tasa de paro	86
Paro sobre población de derecho	88
Paro registrado por municipios a 31 de marzo de cada año	91
Tasa de paro (%) por municipios, sexo y edad. año 2001	92
Tasa de paro por genero, grupos de edad y sector económico	94
Paro masculino (%), paro femenino(%)	98
Actividades industriales y manufactureras sujetas a I.A.E.	108
Actividades comerciales mayoristas sujetas a I.A.E, actividades mayoristas de artículos de consumo, actividades mayoristas de producción interindustrial	116
Actividades comerciales minoristas, superficie de actividades comerciales minoristas	122

Superficie de centros comerciales, superficie de grandes almacenes	128
Vehículos de motor por 1000 habitantes, número de camiones y furgonetas	132
Parque de vehículos: Castilla La-Mancha, España. Empresas dedicadas al transporte de mercancías por carretera.	141
Camiones autorizados para el transporte de mercancías por carretera	142

ÍNDICE DE CUADROS

Capacidad de consumo de los municipios	45
Servicios financieros	49
Capacidad adquisitiva de las familias	57
Índice comercial	67
Índice de actividad económica	66
Comunicaciones telefónicas fijas	73
El subsector de la construcción	74
El impacto del desempleo	87
El impacto del desempleo	97
La actividad industrial	107
El comercio al por mayor	115
El comercio minorista	121
Grandes almacenes y centros comerciales	127
Vehículos, camiones y furgonetas	131

Este libro ha sido elaborado en la Universidad de Castilla-La Mancha por investigadores del grupo EURGEOT/UCLM, atendiendo a la invitación de la empresa ALFABRAVO, promotora del aeropuerto de La Roda/Albacete. En su realización han participado varias personas: el catedrático de Geografía Humana, Miguel Panadero Moya, responsable del grupo de investigación EURGEOT/UCLM, y los profesores de Geografía Francisco Cebrián Abellán, Carmen García Martínez y Julio Plaza Tabasco; la composición final del original estuvo al cuidado del geógrafo Juan Antonio García González.

Su hilo argumental se articula en torno a varios ejes. Se parte de la evolución reciente del transporte aéreo a escala mundial. Responde también al interés de los promotores del aeropuerto en incorporar la modalidad de carga de este sector del transporte aéreo a la dinámica empresarial de Albacete, posicionándose en él con una nueva implantación aeroportuaria de diseño adecuado a los requerimientos de esa actividad en las próximas décadas. Este propósito se fundamenta también en la singular idoneidad de La Mancha oriental para la navegación aérea, en la envidiable situación geográfica del corredor urbano-industrial de La Roda-Albacete, y en la tradicional especialización de la población activa que ocupa este territorio en tareas de transporte, almacenaje y distribución de mercancías.

