



Propuestas CVE

para un Valladolid más Próspero

*Medidas y Propuestas de la
Confederación Vallisoletana de Empresarios
-Elecciones Municipales 2019-*

empresarios

Confederación Vallisoletana de Empresarios

www.cve.es

983390222

Plaza de Madrid 4 2ª planta

47001 Valladolid

empresarios

Índice

Introducción	5
Principales propuestas	9
Modelo de Ciudad	11
El Valladolid de futuro:	13
El Soterramiento en Valladolid:	13
La Actividad Económica e Industrial: actividad industrial y actividad comercial y de servicios.	15
<i>La Actividad Económica e Industrial:</i>	15
<i>Actividad Industrial:</i>	16
<i>Actividad Comercial y de Servicios:</i>	19
La movilidad en Valladolid:	20
Transformación digital:	23
Modelo de provincia	25
Aspectos generales:	25
La actividad económica:	25
Servicios:	27
Transformación digital:	27
Otras propuestas	29
Turismo:	29
Universidad:	30
Medidas Económicas:	31
Propuestas históricas de CVE:	35

empresarios



empresarios

Introducción

Este documento es una propuesta de quien representa a los empresarios de Valladolid en aras a lo que entendemos necesidades para lograr que Valladolid, tanto la capital como la provincia, sea atractiva para la inversión exterior y para vivir. En este sentido, el desarrollo empresarial, cobra una especial relevancia para alcanzar un desarrollo social adecuado. Para ello, hemos hecho una valoración del Valladolid del que venimos, teniendo en cuenta la situación actual en la que nos encontramos, para poder llegar a tener una ciudad y una provincia puntera en materia de industria, capaz de atraer inversiones y de ser un referente en esta materia.

El desarrollo económico en Valladolid, ha estado determinado en gran medida por las grandes inversiones en las infraestructuras de transporte. Entendemos que las infraestructuras determinan en gran medida el potencial de las ciudades, puesto que acercan las mismas a los centros de decisión de un país.

Hasta la construcción del Canal de Castilla, la economía de nuestra provincia se sustentaba fundamentalmente en la agricultura y en la ganadería. Con la gran obra de ingeniería del Canal comenzó el desarrollo industrial con la industria harinera.

Tras esta primera época dorada en la que el sector agroalimentario se industrializó, a mitad del S. XIX se produce un desarrollo económico ligado a la metalurgia debido a que Valladolid se convirtió en eje principal de la red ferroviaria. Este hecho propició nuestro despegue industrial con la creación de los talleres y las empresas del metal desarrolladas al amparo del ferrocarril.

Han pasado casi dos siglos y el ferrocarril se mantiene como parte del desarrollo estructural de la ciudad, lo que en ocasiones le convierte en un motivo de discusión, que bien resuelto, puede ser una oportunidad para el desarrollo económico de Valladolid.

En el último gran cambio producido un siglo más tarde, a mediados del Siglo pasado, Valladolid pasa a convertirse en gran motor industrial como consecuencia de la radicación de FASA Renault y las múltiples empresas auxiliares que se instalaron a su alrededor. El desarrollo de la industria del automóvil y el despegue del "Plan de Modernización de Carreteras", junto con la importancia que ya habíamos alcanzado como nudo ferroviario, permitió que nos convirtiéramos en un referente en el sector de la automoción, lo que supuso de nuevo una tercera revolución industrial para nuestra provincia.

Nuevamente, las inversiones en infraestructuras fueron determinantes para nuestro desarrollo.

Este acontecimiento determinó en gran medida el crecimiento y el desarrollo urbanístico de la ciudad, que pudo no ser modélico pero que junto con los grandes cambios políticos y administrativos que se produjeron poco después como consecuencia de la instauración de la democracia, supusieron un enorme empuje para el desarrollo del sector servicios de

empresarios

nuestra ciudad, consecuencia de la elección de Valladolid como centro político y administrativo de Castilla y León.

Todas estas situaciones han ido constituyendo nuestra idiosincrasia, y nuestra obligación es trabajar para desarrollar y mejorar tanto la ciudad como la provincia.

La crisis vivida estos años de atrás ha tocado muy a fondo nuestra economía, principalmente en las industrias del metal y la madera, así como la construcción, por lo que debemos emplearnos intensamente para posicionar nuevamente a nuestra provincia como motor industrial de Castilla y León y de España.

La formación, la innovación y el desarrollo industrial, permitirá la atracción de inversiones que en la actualidad son muy necesarias, pero para ello tienen que darse las circunstancias adecuadas.

Los poderes públicos y las administraciones, tienen que generar políticas facilitadoras en materia fiscal y laboral, al tiempo de evitar trabas administrativas, que permitan alcanzar un desarrollo económico adecuado, puesto que la industria genera puestos de trabajo también en otros sectores de actividad.

Sin industria no hay puestos de trabajo cualificados y bien remunerados, no hay clase media, no hay consumo interno y no hay innovación, puesto que las innovaciones tecnológicas, en su mayoría, provienen de lo que se aprende durante los procesos de fabricación.

En ese aprendizaje es fundamental que las administraciones garanticen una formación adecuada de los jóvenes, donde las empresas tengan un importante peso específico, puesto que van a ser quienes den empleo a estos jóvenes, lo que permitirá fijar población en nuestro entorno, evitando la sangría demográfica que venimos sufriendo en los últimos años.

Valladolid tiene una dependencia muy fuerte de la industria de la automoción, por lo que sería muy importante poner en funcionamiento políticas que facilitaran una diversificación, apostando por la industria 4.0 y la digitalización, dirigida a potenciar la industria agroalimentaria.

La tendencia en el ámbito de la fabricación de vehículos se encamina a la descarbonización, favoreciendo la fabricación de vehículos alternativos al de combustión, por lo tanto es fundamental que se desarrollen políticas de inversión de cara a mejorar la competitividad de las empresas del sector.

Bajo estas premisas, la diversificación de los sectores industriales es determinante para el desarrollo de nuestra economía, por lo que si queremos estar alerta de estos cambios y de sus consecuencias en el sector, habría que potenciar otras industrias, como las vinculadas al sector agroalimentario en las que nuestra provincia siempre ha sido un referente.

De cara a que en un futuro próximo, los indicadores nos hacen pensar que el campo y la producción agroalimentaria, volverán a ser motores de la economía, razón por la cual debemos empezar a adaptarnos para ser competitivos y a la vez sostenibles.

empresarios

En este sentido la industria 4.0 aplicada al sector primario será la vía para dar respuesta a la demanda que se prevé de aquí a 20 años. Además, es necesaria una mayor concienciación de las Administraciones Públicas y un mayor apoyo económico a esta industria lo que permitiría, entre otras cosas, un menor impacto ambiental, poniendo en marcha prácticas acordes con la economía circular.

Para ello la profesionalización del sector primario será determinante lo que requiere apostar por políticas de FP Dual y de formación universitaria también Dual centrada en las necesidades productivas y ambientales.

En el presente documento, que contempla tres grandes bloques - Modelo de Ciudad, Modelo de Provincia y Otras medidas - se encuentran recogidas las principales propuestas y sugerencias empresariales para que, entre todos, construyamos un Valladolid más próspero.

Confiamos en que el sentir de los empresarios de la provincia de Valladolid sea tenido en cuenta a la hora de redactar el programa electoral con el que su formación política concurrirá a las próximas elecciones Municipales y Autonómicas del mes de mayo, y quedamos a su disposición, para cuantas aclaraciones sean necesarias de cada una de las propuestas que les exponemos a continuación.

Confederación Vallisoletana de Empresarios.

Valladolid, marzo de 2019

empresarios



empresarios

Principales propuestas

1. Un Plan General de Ordenación Urbana integrador y regenerador para una ciudad conectada.
2. Abordar el soterramiento de las vías a su paso por Valladolid, estudiando la opción de la depresión de las vías.
3. Desarrollo del Parque Agroalimentario ahí donde quieren implantarse las empresas del sector: El entorno de Centrolid.
4. Participación activa de CVE en las políticas de desarrollo industrial locales y provinciales.
5. Regenerar las zonas industriales.
6. Polígonos especializados y desarrollo de la Agenda Digital en la capital y en la provincia.
7. Mantener la actividad judicial en el centro de la ciudad.
8. Dar solución al cese de actividades en el centro de Valladolid.
9. Desarrollar políticas medioambientales y de sostenibilidad dirigidas a evitar la dificultad de acceso al centro de la ciudad y a imponer limitaciones de velocidad que van a generar mayor contaminación.
10. Desarrollo de políticas dirigidas a facilitar una transición ordenada hacia la sustitución del vehículo de combustión.
11. Fomentar la formación especializada que mejore la competitividad empresarial y contribuya a fijar población. FP Dual.
12. Mejorar las infraestructuras de telecomunicaciones que permitan un adecuado desarrollo económico principalmente en las zonas rurales.
13. Estrategia de desarrollo turístico común de capital y provincia.
14. En cuanto al sistema universitario, es necesario adaptar la formación a las necesidades reales de las empresas y reducir la excesiva burocracia tendente a facilitar la incorporación de los alumnos al ámbito laboral.
15. Rebaja de la presión fiscal sobre el trabajo.
16. Avanzar en la flexibilización del Mercado de Trabajo.
17. Eliminar las Trabas Administrativas y el exceso de Burocracia de la Administración.
18. Avanzar en el desarrollo de infraestructuras que, aprovechando nuestra situación geográfica, nos permitan convertirnos en foco de atracción de industria. Autovías A11 y A60, tercer carril de la A62 entre Tordesillas y Venta de Baños, potenciación del aeropuerto de Valladolid.

empresarios



empresarios

Modelo de Ciudad

Para hablar de modelo de ciudad, tenemos que hablar de su planeamiento.

Aspectos Generales que debería de contemplar el Plan General de Ordenación Urbana:

Mejora de la
calidad de vida

Desde la Confederación Vallisoletana de Empresarios, tenemos el firme convencimiento, y así se lo hemos hecho saber al Gobierno Municipal a través de las alegaciones presentadas al PGOU, de que el Plan General no solo debe pensar en construir viviendas, sino que fundamentalmente, debe fijar las condiciones necesarias para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, haciendo una ciudad más saludable, amable, que atraiga inversiones y talento.

Atraer inversiones

El PGOU debe contemplar el desarrollo de la ciudad bajo la premisa de que se necesita una economía fuerte y competitiva, creando o mejorando los espacios y las áreas que propicien el desarrollo de la actividad económica y de los negocios.

No es preciso clasificar como urbanizable un sector, urbanizarlo y que se implanten estas grandes empresas o centros de actividad. Resulta mucho más eficaz determinar los posibles puntos donde se pueden instalar e, incluso sobre terrenos clasificados como suelo rústico común, establecer condiciones para que, mediante un Plan Especial y las correspondientes autorizaciones de uso excepcional puedan desarrollar su actividad.

Consolidar
infraestructuras y
dotaciones

El Plan General debería centrarse en las personas, su cohesión y sus demandas; en la movilidad y accesibilidad; la protección del medio ambiente en paralelo a la creación de riqueza y de una estructura productiva potente; en mejorar y consolidar sus infraestructuras y sus dotaciones, pero sin despilfarros, ni de espacio, ni de medios.

Valladolid por su situación geográfica – centro de la Comunidad Autónoma y puerta de entrada al noroeste español – tiene un potencial que desde Valladolid debemos de saber transmitir adecuadamente, para que pueda ser aprovechado por Castilla y León.

Valladolid tiene una serie de fortalezas - está muy bien situada en el noroeste español, tiene buenos servicios municipales, dotaciones públicas de proximidad, dos universidades, buenas conexiones, gran potencial cultural y técnico, etc – que hay que saber aprovechar siendo conscientes también de que existen una serie de amenazas - decrecimiento de la población, fuga de capital humano, falta de espíritu emprendedor – que hay que saber combatir.

Es evidente, y desde esta perspectiva debería haberse pensado en Plan General, que cuando hablamos de Valladolid, lo hacemos pensando también en los

empresarios

municipios de su entorno. El potencial que tiene la capital, lo tiene gracias, también, a sus municipios limítrofes. Igualmente, las demandas y soluciones, las debe entender y responder pensando en los ciudadanos de esos municipios limítrofes; fundamentalmente porque, querámoslo o no, ellos también van a utilizar nuestras infraestructuras y dotaciones.

El Plan General debe plantear un desarrollo armónico que permita sacar partido a todas estas oportunidades, que incentive la actividad e iniciativa de los empresarios.

Cuando se habla del modelo de ciudad, resulta inevitable hablar también de espacios para el trabajo y para el ocio, de sostenibilidad, de movilidad; en definitiva, de todo aquello que incide en que los ciudadanos puedan disfrutar mejor de la ciudad que habitan.

Hay que dotar a la ciudad de un conjunto de espacios más amables para el ciudadano, donde éste pueda desarrollar su actividad vital, en todos sus aspectos, mejorando su calidad de vida, impulsando la realización personal de todos y mejorando las relaciones humanas; de manera tal que nuestros hijos puedan sentirse orgullosos de la ciudad que les dejemos.

Valladolid no es solo la ciudad, sino que también es su área de influencia, por lo que hay que establecer o completar un sistema de conexión de los distintos barrios de la ciudad y de ésta con su entorno más próximo.

Es necesario avanzar en la figura de la Mancomunidad de Interés General de Valladolid que debe servir como foro en el que poner de acuerdo a los municipios que formen parte de ésta, sobre los servicios básicos que debe prestar a los ciudadanos, como por ejemplo la mejora en el transporte metropolitano.

Sería bueno que el transporte de autobús desde los municipios de la mancomunidad a la ciudad tuviese puntos concretos de parada: hospitales, centros de trabajo, etc.

A través del Consejo Regional de Transportes y de la Mancomunidad, se debería establecer un billete único que permita llegar de estos municipios a Valladolid y que permita hacer transbordo con los autobuses de la ciudad. Intercambiadores multifunción en la segunda ronda.

En definitiva, desde CVE abogamos por un **plan integrador y regenerador**. Integrador que facilite los accesos y la unión de los barrios con la zona centro así como la comunicación de las zonas industriales a las que debería dotarse de mejores servicios haciendo de estas unas áreas más atractivas para los ciudadanos, y regenerador que permita corregir los desequilibrios entre los barrios a los que se les dote de servicios adecuados que cubran las necesidades de los ciudadanos.

Espacios para el trabajo y para el ocio

Mancomunidad de interés general

Plan integrador y regenerador

empresarios

El Valladolid de futuro:

La ciudad del futuro tiene que ser compacta y equilibrada entre todos sus ámbitos o barrios. Este modelo de ciudad es mucho más sostenible, más amable, facilita la movilidad peatonal y enriquece las relaciones entre los ciudadanos.

Se debe terminar de compactar la ciudad construyendo en el interior de las rondas; aunque permitiendo algunas excepciones suficientemente motivadas. Porque compactación no tiene que ser lo mismo que “continuidad”.

Zonas industriales regeneradas

Hay que pensar en que su alcance no tiene por qué limitarse a los usos o barrios residenciales, también hay zonas industriales que deben ser objeto de renovación y regeneración prioritarias.

Corregir desequilibrios

Corregir los desequilibrios existentes entre los barrios de la ciudad es uno de los aspectos fundamentales. En la actualidad hay barrios muy densos con pocas dotaciones públicas, y zonas recientemente desarrolladas con baja densidad y mucho espacio destinado a dotaciones públicas, y en muchos casos sin ejecutar.

La expansión hacia el exterior de la ciudad está muy limitada, no solo por las barreras físicas, tanto naturales como artificiales, sino, y sobre todo, por las preferencias de la población. Mientras que por el este nor-este cuesta mucho, ya no solo sobrepasar la Ronda Interior, sino tan siquiera llegar a ella, en el sur, suroeste la demanda ha sido históricamente mucho mayor; y hoy en día esta doble tendencia sigue siendo así. A ello hay que añadir que la conectividad entre la ciudad construida y el exterior es mucho más fácil en el sur que en el este, donde la Ronda Interior Este sigue siendo una barrera infranqueable.

El Soterramiento en Valladolid:

Soterramiento: depresión de las vías

Desde la Confederación Vallisoletana de Empresarios **nos inclinamos por una opción no conformista, sostenible y de futuro, como es la de la “depresión” de las vías, manteniendo la Estación**. Con posterioridad, y mediante fases, se podrá ir cubriendo poco a poco el recorrido del ferrocarril a su paso por la ciudad.

Ésta es **una solución intermedia** entre la ideal, que sería la ejecución del Plan Rogers, pero que partiendo de la información de la que disponemos parece que es de dudosa viabilidad, y el modelo de integración propuesto por el Ayuntamiento, que a tan pocos vallisoletanos gusta.

Somos conscientes de las dificultades con que se encontró el Ayuntamiento hace tres años cuando vencía la deuda que la Sociedad “Valladolid Alta Velocidad” tenía con las entidades financieras, y las presiones que tuvo que soportar para evitar el concurso de acreedores y con ello evitar que se pudiese llevar a buen término cualquier operación en torno a la vía férrea a su paso por la ciudad. Probablemente en aquel momento se tomó la decisión que era más favorable para la ciudad. Seguramente era la única que se podía tomar.

empresarios

Fruto de aquella situación surge el Convenio sobre la Integración Ferroviaria en la Ciudad.

Como consecuencia de haber firmado ese Convenio, en la actualidad se han retomado las obras de la variante ferroviaria que permitirá poner en funcionamiento el desvío de mercancías. Igualmente parece que ya está más cerca el traslado de los Talleres y su puesta en funcionamiento.

Desde CVE entendemos que cuando este traslado sea efectivo y los Talleres estén funcionando regularmente, con una carga de trabajo estable; y la variante de mercancías esté funcionando; esta ciudad debe pararse a pensar y decidir la forma en que el ferrocarril se debe integrar en ella, si soterrando, o deprimiendo las vías. O dejarlas como están. Pero en ese momento lo podremos decidir con una mayor libertad.

La opción de la depresión de las vías a su paso por Valladolid, es mucho más barata que el Soterramiento y, desde un punto de vista técnico, perfectamente ejecutable.

No comprometer futuras soluciones al soterramiento

No se trata de que se haga en 2020; sino que se diseñe para ejecutarse en la segunda mitad de la siguiente década. Mientras tanto, las obras de “conexión” que se necesite hacer, deberán estar encaminadas al resultado final.

Lo que no puede hacerse es llenar el recorrido de las vías con pasos subterráneos que posteriormente entorpezcan cualquier solución de deprimir las vías. Las conexiones que hagan falta, deberán ser, en la medida de lo posible, por encima de las vías, lo que no impedirá dentro de unos años actuar sobre ellas sin alterar el paso de personas y vehículos.

En otras ciudades en la que se están realizando operaciones similares como es el caso de Murcia, Logroño o Santander, siempre se ha destacado los beneficios que la operación supone para las desigualdades que se vienen en sus respectivas ciudades, con el argumento de no convertir a los barrios en guetos por la división artificial que provocaban las vías, o los beneficios que va a suponer para los vecinos que viven en la zona que se soterrará y donde se dará un salto importante en infraestructuras e inversión.

Vecinos de primera y de segunda

En el caso de Valladolid esto no es diferente. Consideramos esta opción como un **proyecto de ciudad que va a acabar con los vecinos de primera y de segunda categoría**, va a dar respuesta a una demanda colectiva de toda la sociedad civil vallisoletana, **va a mejorar de forma sustancial la movilidad y la permeabilidad en Valladolid, va a generar importantes inversiones y puestos de trabajo durante la ejecución de las obras y que, por lo tanto, es merecedor de una importante inversión por parte del Ayuntamiento de Valladolid y de la Junta de Castilla y León.**

Barrera física

La vía supone una barrera física que altera el urbanismo de la ciudad, eliminar las vías eliminaría la barrera y con ello la alteración del urbanismo en Valladolid, y esto nos permitiría desarrollar medidas facilitadoras de la movilidad que van a

empresarios

Sostenibilidad

contribuir a la sostenibilidad ambiental, puesto que será menos necesario el uso del vehículo privado para acceder de un lado al otro de la ciudad, los recorridos se reducirían puesto que, en una segunda fase, se podría dar una continuidad natural a las calles que en la actualidad mueren a ambos lados de los muros de las vías reduciendo las emisiones ambientales consecuencia de la reducción de los recorridos que tendrían que realizar los vehículos.

Mejorar la calidad del aire

Además de esta reducción de emisiones ambientales, esta opción, permitiría, tras la cobertura de las vías, construir un corredor verde que mejoraría notablemente la situación ambiental de la ciudad, contribuyendo a mejorar la calidad del aire.

En el apartado anterior se hablaba de “equilibrar la ciudad”, sobre todo en lo que respecta a los barrios del Este. El ayuntamiento ha realizado actuaciones de dotación en estos barrios en los últimos años, mejorando sustancialmente los servicios que reciben. Sin embargo lo que estos barrios necesitan es su total integración en la ciudad: con la Ronda Exterior Este, prácticamente infranqueable, y con las vías del ferrocarril, al oeste, se encuentran totalmente aislados. La Ronda no va a poder mejorar sus conexiones, y lo único que puede mejorar su situación es una integración total con el resto de la ciudad por la zona del ferrocarril. Eso no se logra con los proyectos aprobados.

Asimismo consideramos necesaria la mejora de las condiciones: hay que mejorar las frecuencias y hay que mejorar el régimen de abonos. Es un problema para los trabajadores, y conseguir al menos, igualar las condiciones, régimen de precios y frecuencias que tienen otras provincias facilitaría la fijación de población y la atraería familias a Valladolid.

Por tanto, esta solución que apoyamos conseguiría:

- Desde el punto de vista social: eliminar la barrera artificial que supone el ferrocarril y con ello acabar con la situación actual de vecinos de primera y de segunda categoría.
- Desde el punto de vista urbanístico: eliminar las vías eliminaría la barrera y con ello la alteración del urbanismo en Valladolid.
- Desde el punto de vista de la sostenibilidad: esta opción permitiría mejorar y ordenar la movilidad en Valladolid, lo que reduciría las emisiones. Además, tras la cobertura de las vías, tendríamos más espacios verdes que contribuirán a mejorar la calidad del aire.

La Actividad Económica e Industrial: actividad industrial y actividad comercial y de servicios.

La Actividad Económica e Industrial:

empresarios

En el entorno donde vivimos, en lo que denominamos Primer Mundo, existe una “actividad económica” que va mucho más allá de lo que representa la industria como tradicionalmente la hemos conocido. En ese sentido, debe entenderse que para distintos tipos de industria o de actividades económicas, se necesitan distintos tipos de espacio, o espacios con diferentes cualificaciones.

Flexibles a los cambios de uso y facilitador de nuevas actividades

Se deben establecer unas nuevas condiciones de uso y edificación que se acomoden a las necesidades actuales de las industrias, siendo flexible a los cambios de uso y facilitador a la hora de permitir nuevas actividades en los edificios y locales vacíos que tenemos en la ciudad, de esta forma se colaboraría en el desarrollo empresarial y contribuiría a paliar el vaciado de actividad que se está viviendo principalmente en el centro de la ciudad. Proponemos generar políticas fiscales que faciliten tanto a propietarios de inmuebles como a empresarios, la implantación de actividades en esos locales.

Inventario de suelo industrial

Sería conveniente realizar un inventario de suelo industrial disponible y con facilidades de uso y/o reparcelación o concentración.

En el centro hay muchos edificios vacíos o casi vacíos en los que sólo se usa el local comercial (v.gr., Fuente Dorada, Ferrari, pero también en otras zonas). Los edificios no se rehabilitan porque normalmente, para poder llevar a cabo dicha rehabilitación, la normativa urbanística supone que los locales deban adaptarse al planeamiento, perdiendo fondos, o fachada, imponiéndoles condiciones de alturas, aislamiento, protección contra incendios.... de imposible cumplimiento. Aunque el nuevo PGOU aprobado inicialmente mejora esa situación, debe preverse una fórmula por la que se premie a quien restaure edificios deteriorados y semi-vacíos en el centro, en los que existe un uso tradicional del local comercial, facilitando el mantenimiento íntegro de esos locales en su estado actual, en lugar de penalizarlo.

Para seguir las directrices de la CE y el objetivo de la Cumbre de Lisboa para 2020, la actividad económica debería estar soportada en un 20% por la industria. En la actualidad en Valladolid estaríamos entre el 14 y el 17%, mientras que sería el sector terciario el principal motor de la economía local. Es preciso incluir la agenda digital en la industria.

Por otra parte y de cara a dar un impulso a la industria agroalimentaria, proponemos la creación de un centro de formación para la excelencia en cooperativismo agroalimentario. De referente autonómico o nacional. Con ello se conseguiría sensibilizar a los jóvenes en materia de asociacionismo, incorporar formación, desde niveles de FP hasta master universitario en gestión de cooperativas del sector agroalimentario, la incorporación de la mujer al mundo del cooperativismo, desarrollar ideas y nuevos conceptos de cooperativismo, de una forma más global y técnica y serviría de centro de control y apoyo.

Actividad Industrial:

empresarios

Consideramos necesario que se potencie el desarrollo de una industria moderna en sectores clásicos, como pueda ser el agroalimentario, y al mismo tiempo que se fomente el avance industrial sobre el sustento de las nuevas tecnologías, algo que en la actualidad se da de forma minoritaria y dispersa. Todo ello apoyado en los nuevos sistemas de comunicación y en las infraestructuras de transporte y telecomunicaciones de última generación.

Industria creativa

La **industria cultural y creativa** (artes escénicas, música, cine, publicidad, edición, medios audiovisuales, deporte, servicios sociales, sanitarios, etc.) supone una oportunidad de desarrollo económico fundamental, y en este sentido, el soterramiento parcial en Valladolid permitiría una mayor integración de las zonas tradicionalmente industriales a las que nosotros pedimos que se le dé un nuevo enfoque.

La cultura y el ocio no deben contemplarse tan solo desde el punto de vista del consumo, también desde el punto de vista de la creación. La riqueza de una ciudad puede llegar a través de la actividad cultural y creativa (Dublín, Manchester, Viena o Barcelona). Partiendo de las empresas existentes, de los acontecimientos que ya se producen y del apoyo de la Universidad, debemos intentar crear un entorno que posibilite el desarrollo de este tipo de actividades. Este tipo de ciudades es lo que algunos expertos llaman ciudad creativa y sector quinario, y que en algunas de ellas ya representa el 20% de su generación de riqueza.

Valladolid presume de ser una "ciudad deportiva", y siendo cierto (tiene equipos de muchas disciplinas en la élite), la realidad es que nunca ha conseguido vincular, con la excepción del fútbol, los eventos deportivos con el comercio y la hostelería de Valladolid. Por poner un ejemplo, los dos clubes de rugby de Valladolid organizan todos los años eventos como campeonatos de España de categorías inferiores, que llenan los hoteles de Valladolid, pero, la desconexión entre los Campos de Pepe Rojo y la ciudad (no hay línea de autobús) hacen que esos visitantes se dispersen y no accedan mayoritariamente al centro de la ciudad.

Argales

Un espacio donde se podría establecer en Valladolid un clúster de empresas culturales, como los que ya se han creado en otras ciudades, **puede ser el Polígono de Argales**, donde ya se asientan algunas empresas de este tipo, espacio que, a medio y largo plazo, se puede convertir en el "barrio cultural" de Valladolid; muy próximo al espacio del antiguo Matadero, y donde se pueden desarrollar otros equipamientos culturales, que perfectamente puedan convivir con otro tipo de empresas y actividades económicas, preferentemente que aporten un alto valor añadido en sus procesos.

Resulta evidente que el Polígono de Argales tiene una gran capacidad para que se implanten no solo empresas culturales. Este tipo de empresas deberían convivir con ese otro tipo de actividad económica relacionada con la tecnología, la ciencia y la innovación, acompañadas con centros de formación y conviviendo con las zonas residenciales existentes en su proximidad.

empresarios

Distrito creativo

Estas empresas, en general, son de tamaño pequeño y medio, consumidoras de poco espacio relativo y no requieren de grandes áreas de Carga y Descarga, por lo que Argales podría convertirse en el distrito creativo e innovador de la ciudad.

El Plan General debe sentar las bases, pero posteriormente tiene que haber una política municipal que, al igual que ha facilitado nuevos emplazamientos a grandes empresas, obtenga suelo en Argales para facilitar la implantación de este tipo de empresas culturales y tecnológicas.

San Cristobal

San Cristóbal es el primer polígono en superficie y actividad industrial y tiene una gran capacidad para que se instalen numerosas industrias medianas y pequeñas, más dedicadas a la producción y transformación industrial que las que puedan implantarse en Argales.

Sus comunicaciones han mejorado sustancialmente con la apertura de la Ronda Este y lo que precisa es un ajuste de sus condiciones de uso y edificación a la realidad actual, sobrepasada ampliamente con respecto a la que se estableció cuando se diseñó.

También es necesario que en esta zona se realice un mantenimiento adecuado de las vías de comunicación, acometidas, zonas de paso de peatones, etc. debido al gran desgaste provocado por la propia actividad que se desarrolla.

El Berrocal

Un tercer espacio industrial relativamente ordenado es el denominado Polígono de **El Berrocal**. Aunque sea un ámbito pequeño, merece que se complete su ordenación detallada y se establezcan unas condiciones de gestión que verdaderamente puedan ejecutarse, centradas principalmente en los accesos y mantenimiento de infraestructuras viarias.

El Jalón

El polígono industrial **Jalón**, situado al sur de la capital, se encuentra urbanizado, a falta de que Iberdrola complete las redes. Existe un acuerdo entre el Ayuntamiento, los propietarios e Iberdrola por el que ésta última, que ya ha cobrado, vaya electrificando las parcelas a medida que se vayan vendiendo o solicitando licencia para la construcción. Lo que no se quiere es que se meta todo el cable y se robe al día siguiente.

En este polígono el Ayuntamiento es propietario de muchas parcelas que tiene intención de sacar al mercado lo antes posible para que en él se instalen nuevas empresas. Igualmente algunos bancos son también propietarios de parcelas industriales que están a la venta, e incluso ya se han producido recientemente alguna venta.

Existen parcelas grandes donde se pueden instalar empresas vinculadas al automóvil o cualquier tipo de industria auxiliar.

Parque agroalimentario en el entorno de Centrolid

Por último hay que hacer una reflexión sobre los denominados “parques logísticos”, los previstos y los posibles como puede ser el **Parque Agroalimentario**, donde consideramos que la ubicación propuesta no es la más adecuada, tanto por sus accesos como por la existencia de otras áreas específicas

empresarios

donde empresas del mismo sector o sectores afines están instalados. Un cambio de ubicación permitirá optimizar los recursos y reducir los costes de las empresas del sector. Proponemos situarlo en el área donde se ubica Centrolid donde ya hay empresas afines y cuenta con unos accesos más adecuados que los de la ubicación inicialmente propuesta.

Todos estos proyectos tienen un elemento en común: la necesidad de disponer de grandes extensiones de terreno que, en su mayor parte, no necesitan estar vinculados a la ciudad, pero sí contiguos a un acceso directo a las grandes vías de circulación. Incluso en otros términos municipales, porque su instalación en ellos (ante la alternativa a que se vayan por falta de suelo) también generará beneficios a la ciudad.

Querer establecer primero una ordenación detallada y que luego, a lo largo de las décadas, las empresas se vayan adaptando a esa ordenación, con trazado viario incluido, a medida que las surgen necesidades o requerimientos, supone un lastre para su inicial implantación y más para su futuro crecimiento. Solo tenemos que ver el inicio y desarrollo de las grandes empresas ubicadas en el entorno de la ciudad.

Actividad Comercial y de Servicios:

En cuanto al comercio, resulta necesario compatibilizar el comercio de proximidad con las grandes superficies.

Hacer ciudad

El primero es imprescindible, no solo por la pervivencia de los comerciantes, sino también porque ayuda de forma determinante a hacer ciudad. Ahora bien, el planeamiento ha venido marcando unos porcentajes de usos distintos al residencial, máximos en los suelos urbanos, y mínimos en los urbanizables, que en unos casos ha provocado que algunos negocios no se han podido implantar en el suelo urbano, mientras que en los sectores (urbanos no consolidados y urbanizables) desarrollados existen muchos locales vacíos. Estas dos situaciones antagónicas, tienen que encontrar una solución y desde luego no se pueden seguir estableciendo condicionantes para que, intentando imponer que se hagan locales, éstos queden vacíos permanentemente, y se repitan las mismas situaciones que ya conocemos en esos barrios nuevos.

En la ciudad existe un importante comercio en la zona centro, que hay que seguir potenciando, a la vez que se debe potenciar de una forma concreta y selectiva el comercio en los barrios, estableciendo ejes comerciales donde se puedan desarrollar actuaciones localizadas a nivel urbano, acordadas entre comerciantes, asociaciones de vecinos y el propio Ayuntamiento. La actividad comercial y de servicios va unida al desarrollo hostelero que tanto aporta a la economía de Valladolid. Potenciar estas actividades en el centro, contribuyen al desarrollo económico conjunto y son un motor fundamental para provocar la mejora de los servicios. Todo esto contribuye de forma notable al mantenimiento del centro de la ciudad y a la creación de empleo.

empresarios

Mantener la actividad judicial en el centro

En este sentido, desde la Confederación Vallisoletana de Empresarios consideramos imprescindible no sacar más actividades administrativas del centro de la ciudad, y por lo tanto mantener la actividad judicial en la zona donde se encuentra con el objetivo de final de lograr la unificación de las sedes judiciales en el centro o “entorno del centro”.

Fomentar la actividad en los locales vacíos

Es necesario fomentar de alguna manera la actividad en los locales comerciales vacíos (a través de medidas como por ejemplo la discriminación fiscal positiva), porque el mantener zonas atractivas y con actividad genera a su vez nuevas actividades y actúan como foco de atracción. Esto contribuye notablemente a generar una ciudad atractiva no solo desde el punto de vista económico sino que también para el ciudadano que habita la ciudad y para las personas que nos visitan, máximo cuando Valladolid se quiere constituir en un centro turístico de primer orden a nivel nacional.

En este orden de ideas, consideramos necesario que el Ayuntamiento se implique de forma activa en dar una solución al problema de los kioscos vacíos. No sólo ofrecen una imagen decadente y de abandono, sino que además, pueden contribuir a dinamizar las áreas en las que se encuentran. Una solución podría ser utilizarlos como punto de promoción de actividades culturales, artísticas, actividades de artesanía, etc.

Por lo que se refiere a las grandes superficies, estamos de acuerdo en que no ayudan a hacer ciudad y pueden generar problemas de movilidad. Sin embargo es un modelo que ha calado en la forma de vida de muchos ciudadanos, y mientras haya clientes que acudan a estos centros, habrá emprendedores que los quieran implantar.

Existe escasez de centros de ocio y espacios cubiertos en el centro de la ciudad, y el entorno del Campo Grande o de la Acera de Recoletos podrían habilitarse estos para el disfrute de las familias y evitar su huida del centro.

Como ya hemos visto en estos últimos años, si la iniciativa privada no encuentra respuesta en la capital, busca un emplazamiento próximo y acaba instalándose en los municipios del entorno. No en vano Valladolid es el centro y capital de la Comunidad y tiene la capacidad de funcionar como un polo de atracción, no solo para el comercio, sino también para los ciudadanos.

La movilidad en Valladolid:

No se trata de decidir entre transporte público o transporte privado, entre coche o bicicleta; se trata de ver cómo se compatibilizan todos los medios de transporte, con las verdaderas necesidades de los ciudadanos.

También hay que distinguir entre los dos problemas que genera el tráfico: la contaminación y la ocupación de espacio frente al peatón. Sin embargo, no se tiene la sensación de que ninguno de ellos sea excesivamente preocupante.

empresarios

Algunos días concretos, la contaminación se dispara, en combinación con el funcionamiento de las calefacciones y con las condiciones meteorológicas. Cerrar el centro ante estos episodios implica cargar sobre los empresarios de la zona todas las consecuencias que los cortes de tráfico suponen en periodos de alta contaminación. Seguramente se podrían establecer medidas previas suficientes que eviten llegar a periodos punta que supongan tener que llegar a tomar medidas drásticas que, como decimos, tienen unas consecuencias económicas que son soportadas por las empresas asentadas en la zona centro.

Políticas de sostenibilidad

Las **políticas de sostenibilidad** no deben pasar fundamentalmente por cortes de tráfico y limitaciones de velocidad. Consideramos prioritario, puesto que el elevado nivel de contaminación no depende exclusivamente del tráfico rodado, que se adopten medidas enfocadas a constituir:

- Políticas de sensibilización y educación tendentes a reducir el consumo energético y la racionalización en la generación de residuos.
- Políticas tendentes a facilitar y abaratar la instalación de fuentes de energía solar en edificios industriales y de viviendas.

Ampliación de la tarjeta de carga y descarga

Para evitar esta sobrecarga que se produce en estos episodios puntuales, sería necesario estudiar la ampliación de la tarjeta de carga y descarga en el casco histórico a fin de no dificultar tales procesos en los momentos en que se produzcan cortes a los accesos a la zona central provocados por los episodios de contaminación referidos, así como abordar un sistema de distribución urbana de mercancías, y adecuar las zonas de carga y descarga en función del nº de establecimientos en la zona y distancias a recorrer, así como controlar rigurosamente el uso adecuado de las mismas.

Mejora de los aparcamientos

Asimismo, es conveniente favorecer el acceso al centro de Valladolid con la mejora de los aparcamientos existentes, la construcción de otros nuevos, y en especial disuasorios e incrementar las zonas de aparcamiento de corta duración (10/20 min). De este modo se ayudará a fomentar no solo los accesos sino también el comercio de proximidad.

También consideramos necesario elevar los límites de peso para los camiones de reparto, de 8Tn hasta 12Tn(como en Madrid y Barcelona ciudades con mayores índices de contaminación y abordar una ampliación en los horarios de reparto ,en función de los horarios de apertura de los establecimientos hosteleros y revisar la normativa en materia de renovación de la flota de camiones , en tanto en cuanto no existan las infraestructuras de suministro y repostaje adecuadas para los diferentes tipos de vehículos (gas, eléctrico, etc).

Mejora sustancial del transporte público

El transporte público debería mejorar sustancialmente, aunque se es consciente de que ello no es fácil y también que hay un factor de concienciación de la población en el que hay que incidir. Probablemente una solución sea plantear dos tipos de recorridos: unos centrales, más cortos y más frecuentes, y otros radiales, también más cortos y probablemente menos frecuentes. De manera tal que los segundos acometan a las paradas perimetrales de los primeros. Un primer

empresarios

anillo de la ciudad, el que más población tiene y donde más recorridos se hacen, estaría cubierto con el primer grupo de recorridos, mientras que el segundo grupo sería más específico para la periferia. Ciertamente esto supone que en muchos casos los usuarios tienen que hacer transbordos, algo a lo que hoy en día no están acostumbrados. En la actualidad se da el caso que utilizar el transporte público desde algún punto de la periferia hasta el centro de la ciudad llega a duplicar el tiempo con respecto al uso del coche privado.

La bicicleta es un medio alternativo que hay que potenciar, tanto en lo que a los recorridos se refiere, como en lo que a la seguridad del usuario y las facilidades de aparcamiento y de disponibilidad. Pero para ello es necesario que los carriles bici estén totalmente interconectados y segregados del tráfico vehicular. Esta interconexión debería estirar sus extremidades hacia los municipios más próximos del área de influencia de Valladolid ~~afz~~ y, en general, hacia las principales salidas de la ciudad. Esto tiene que estar unido a una mayor concienciación por parte, tanto del conductor, como del ciclista.

No obstante lo anterior, existe una posibilidad muy alta de que con la salida de la crisis y con los avances tecnológicos, cada vez haya más vehículos alternativos al de combustión que contaminen menos y ocupen menos espacios; y que éstos sean los que, en caso de necesidad, circulen mayoritariamente por las ciudades, por lo que esto tiene que ser tenido en cuenta a la hora de ordenar la movilidad en Valladolid. Es necesario contar con mejores dotaciones específicas para ellos (como por ejemplo, puntos de carga).

Todos los aspectos a los que hemos hecho referencia acerca de la sostenibilidad y la movilidad, van a ser determinantes de cara al desarrollo de nuestra ciudad.

A nivel global, se calcula que en muy pocos años van a ser necesarias inversiones superiores a los 200.000 Millones para alcanzar unos 200 Millones de vehículos eléctricos en el mundo. Para ello ya se han destinado más de 60.000 Millones en tecnologías relacionadas con el coche autónomo y las empresas destinarán más de 200.000 Millones a la electromovilidad.

Por este motivo, nos encontramos con un problema esencial en lo referente a la fabricación de este tipo de vehículos y es que, en la actualidad, la demanda es superior a la oferta en la fabricación. Este problema está ocasionado fundamentalmente por la escasez en el número de fabricación de baterías debido a su elevado coste de producción. Este encarecimiento de los costes tiene su origen en la dificultad de acceso a las materias primas, lo que va a hacer necesario que se desarrollen políticas que estimulen la demanda y, que a su vez, apoyen inversiones dirigidas a incrementar la competitividad de las plantas españolas en este nuevo entorno.

Esta competitividad pasa por un cambio de modelo de fabricación de baterías y es necesario contemplar que el impacto medioambiental que genera su fabricación se produce tanto en el propio proceso de fabricación, como durante el transporte de las materias primas, en definitiva, nos encontramos con un doble

Contemplar nuevas modalidades de movilidad en la ciudad

empresarios

problema: el elevado coste de las baterías y el impacto ambiental de su fabricación.

No es posible lograr la descarbonización de las ciudades sin la del país, y esto pasa por adecuar los procesos productivos y las políticas que los regulan.

En Valladolid, se están llevando a cabo políticas de movilidad que consideramos poco adecuadas para el momento en el que nos encontramos. Es fundamental resolver el conflicto actual de uso de vías tendente a limitar a 30km/h la velocidad de los vehículos. Si tenemos en cuenta que las ciudades todavía tienen un porcentaje muy reducido de vehículos eléctricos, entendemos que esta no es una solución adecuada, puesto que, lejos de solucionar el problema, lo agrava ya que circular a esa velocidad con vehículos de combustión genera un incremento de las emisiones, además de ocasionar daños al motor. Para poder adaptarnos a esta situación cambiante y tendente a la desaparición del vehículo de combustión, se hacen necesarias ayudas que faciliten una transición ordenada.

Es necesario un “pacto de estado” que perdure más allá de las legislaturas para salvaguardar un sector que en su conjunto supone el 10% del PIB español, generando de forma aproximada unos 300.000 empleos en España.

Otro aspecto a contemplar sería el de comenzar a contemplar el carsharing como un servicio que permite alquilar coches por periodos de tiempo limitados, ya sean horas o minutos. Esta modalidad tiene como ventajas que cuenta con un precio asequible para el contribuyente, el aparcamiento es gratuito y fácil, no hay que cargarlos, puesto que se encarga la compañía, es válido también como segundo vehículo de sustitución, es ecológico, una flota bien implantada descongestiona el centro de las ciudades y lo más importante es que fomenta la movilidad y el turismo dentro de la ciudad.

El sistema, a través de una app, es simple, intuitivo y muy fácil de comprender, para abarcar el público más amplio posible. Esta aplicación es muy transparente con el precio, dejando claro al usuario lo que va a pagar por minuto. Además, no requiere un contrato vinculante, ni tarifa mínima o pagos mensuales.

En este sentido, es fundamental tener una red de recarga apropiada. Actualmente en Valladolid hay 19 puntos de recarga públicos, en principio suficientes, pero habría que implementar más cargadores.

Transformación digital:

Consideramos necesario desarrollar infraestructuras que faciliten el acceso a la digitalización de todos los municipios. Ésta deberá ir acompañada de programas de formación, fundamentalmente orientados a la población de mayor edad.

En el ámbito de la transformación digital, la Universidad tiene que jugar un papel esencial, puesto que es de suma importancia para el desarrollo de Valladolid es poner en funcionamiento políticas que fomenten la investigación y su transferencia a las empresas.

empresarios

De este modo podremos obtener unos resultados mucho más óptimos puesto que conseguiremos que la formación universitaria se desarrollen de una forma inminentemente práctica, fomentando la relación entre ésta y la empresa, logrando así compartir el conocimiento y rompiendo las actuales barreras que impiden la transferencia del conocimiento y el crecimiento real de la Universidad.

empresarios

Modelo de provincia

Aspectos generales:

Despoblación

Tenemos el firme convencimiento de que uno de los principales problemas al que nos estamos enfrentando, y que tendremos que atajar durante los próximos años es el de la despoblación.

Atraer inversiones

Para dar solución a este problema es necesario que todos rememos en la misma dirección y aprovechemos la situación estratégica de Valladolid para convertirnos una provincia con capacidad de atraer Industria e Inversiones, así como para explotar el gran potencial turístico del que disfrutamos en conjunto.

El desarrollo de todas estas actividades ayudará a fijar población, consiguiendo que los diferentes municipios de nuestra provincia cuenten con un mayor número de jóvenes que consideren permanecer en las zonas rurales.

Industria generadora

Como decíamos con anterioridad, la Industria es muy importante por su capacidad de generar puestos de trabajo también en otros sectores de actividad, y no nos podemos olvidar de que sin industria no hay puestos de trabajo cualificados y bien remunerados, no hay clase media, no hay consumo interno y no hay innovación, puesto que las innovaciones tecnológicas, en su mayoría, provienen de lo que se aprende durante el proceso de fabricación.

La industria genera puestos de trabajo cualificados

Mantener la población y generar riqueza a través de la actividad industrial, son los dos aspectos fundamentales para generar la necesidad de mantener y mejorar las infraestructuras tanto viarias como de telecomunicaciones y de suministros.

La actividad económica:

Analizar la actividad económica de la provincia

En primer lugar consideramos necesario que la Administración Pública realice un análisis de la actividad económica en cada una de las zonas que conforman nuestra provincia, estableciendo las fortalezas dentro de cada una de ellas con el objetivo de potenciarlas para convertirlas en oportunidades.

Ordenación y creación de zonas industriales

Para dar cumplimiento al objetivo general y favorecer el desarrollo económico de la provincia a través de la instalación de nuevas industrias, es necesaria la ordenación y creación de zonas industriales que estén especializadas en aquellos puntos en los que se concentren determinadas actividades que ya son un referente en la zona, fomentando el acceso de nuevas empresas vinculadas a estas actividades a través de una discriminación fiscal positiva.

Por otra parte, la actividad económica requerirá de determinados núcleos industriales que, aunque tengan una actividad mucho más transversal y

empresarios

generalista, estén convenientemente comunicados y con una dotación de servicios acorde a las necesidades de cualquier actividad industrial.

En cuanto al polígono industrial Cigales – Corcos – Cabezón, este está prácticamente urbanizado, pero falta aprobar definitivamente el Proyecto de Reparcelación. Se hizo una primera reparcelación que se aprobó inicialmente, se presentaron alegaciones y la Junta de Castilla y León lo ha dejado parado desde hace más de un año.

Hasta que no se apruebe la reparcelación y no se inscriban las parcelas en el Registro de la Propiedad, ningún propietario de suelos en el polígono sabe siquiera cual es la parcela que le corresponde, no pudiendo construir o vender, ni por tanto establecer industria o negocio alguno.

La Junta debería resolver la cuestión lo antes posible y sacar al mercado todo ese suelo industrial que se encuentra prácticamente urbanizado y donde tan gran inversión ha realizado en los últimos años.

Asimismo, en aquellas zonas de la provincia que son representativas por desarrollar una actividad industrial muy especializada (zonas vitivinícolas, industria de la madera, industrias lácteas, etc), sería conveniente desarrollar centros formativos que fomenten la especialización entre los jóvenes de esas comarcas, con el objetivo de mejorar e incentivar procesos innovadores y de desarrollo para estas actividades. Esto se puede abordar a través de la utilización de las diferentes líneas de formación, más concretamente la de Formación Profesional Dual que permite una mayor integración de la actividad formativa con la actividad empresarial y se contribuiría a mantener y fijar población en estas zonas rejuveneciendo la edad de los habitantes.

Sería deseable contar con convenios ágiles que reduzcan el exceso de burocracia para facilitar el desarrollo de las capacidades de los alumnos aplicados a las necesidades reales de la empresa.

Este tipo de acciones pueden resultar de gran utilidad para ajustar la oferta, la demanda y la empleabilidad en la Universidad y en la formación tanto reglada como no reglada.

Valladolid cuenta con 10 conjuntos históricos que son determinantes para la defensa del patrimonio. Este hecho supone que los ayuntamientos tengan una gran carga económica por el consumo de recursos que supone dicho mantenimiento. Es deseable que se creen grupos de trabajo enfocados a generar recursos destinados a aliviar la carga que implica su mantenimiento. En este sentido fomentar negocios que aprovechen tal calificación de conjunto histórico ayudaría a mantenerlos, a generar riqueza, a generar empleo y a evitar la pérdida de población. Abogamos por una discriminación fiscal positiva para las empresas que se asienten en estos puntos de la provincia.

Formación
Profesional Dual

Conjuntos
históricos

empresarios

Servicios:

Uno de los principales problemas que tienen los habitantes de la provincia de Valladolid es el que hace referencia con los trámites con la administración pública.

El contar con dotaciones adecuadas en los distintos puntos que puedan ser centro de las zonas de mayor densidad de población, es necesario a fin de dar cobertura a la población que vive en esas áreas y que tienen dificultades de acceso a los trámites administrativos tanto de forma física por la dificultad de desplazamiento a la capital como también vía telemática por las dificultades que representan estas vías (conocimientos adecuados y equipos que lo permitan).

Dotaciones
adecuadas

Se deberían desarrollar unas políticas que permitan facilitar la relación con la administración pública. Por ejemplo, reforzar y mantener las oficinas de la Administración Central en los municipios en los que éstas se encuentran en la actualidad.

Facilitar relaciones
con la
Administración
Pública

A través de la experiencia de las organizaciones patronales, sería necesario que la administración promoviera, con la colaboración de CVE, oficinas en los núcleos más importantes de cada comarca que impulse la creación de nuevas empresas, facilite trámites a las empresas constituidas y en definitiva de soporte a las empresas del medio rural. Esta es una reclamación que se nos viene realizando a través de los usuarios y los propios Ayuntamientos, en los distintos proyectos desarrollados en la provincia por parte de CVE.

Transformación digital:

Como hemos comentado con anterioridad, consideramos necesario desarrollar infraestructuras que faciliten el acceso a la digitalización de todos los municipios. Ésta deberá ir acompañada de programas de formación, fundamentalmente orientados a la población de mayor edad.

En el ámbito de la transformación digital, la Universidad tiene que jugar un papel esencial, puesto que es de suma importancia para el desarrollo de Valladolid es poner en funcionamiento políticas que fomenten la investigación y su transferencia a las empresas.

De este modo podremos obtener unos resultados mucho más óptimos puesto que conseguiremos que la formación universitaria se desarrollen de una forma inminentemente práctica, fomentando la relación entre ésta y la empresa, logrando así compartir el conocimiento y rompiendo las actuales barreras que impiden la transferencia del conocimiento y el crecimiento real de la Universidad.

Transformación
digital

empresarios



empresarios

Otras propuestas

Turismo:

Estrategia común

Creemos necesario avanzar en una estrategia común para la promoción turística de Valladolid y su provincia, y abordar una profesionalización del sector del turismo en materia de idiomas y prestación de servicios para lograr una homogeneización de la calidad.

Marca común

Ayuntamiento y Diputación, tienen que trabajar juntas y bajo una **“marca” común** de Valladolid creando destino de manera global con los sectores y actividades relacionadas, identificando y resaltando nuestros elementos diferenciadores frente a otras zonas.

Es decir, Establecer una estrategia de turismo, contemplando todos los ámbitos: Histórico-Artístico, Cultural, Gastronómico, Enoturismo, Idiomático, Naturaleza y de Ocio y Deporte.

Impulsar el aeropuerto

Las Administraciones deben liderar el proyecto de una marca que unifique Valladolid y provincia, proyecto que contará en todo momento con el apoyo de los empresarios. Asimismo es necesario facilitar sinergias entre los diferentes sujetos implicados a fin de desarrollar programas que permitan la especialización de los sectores que intervienen en el desarrollo del turismo como pueden ser hostelería, comercio, hoteles, bodegas, etc. y aprovechar la oportunidad que nos ofrece el idioma para potenciar el turismo idiomático, trabajando de forma conjunta la Universidad de Valladolid, la Diputación de Valladolid y el Ayuntamiento de la capital.

Proyectos vitivinícolas

Una mayor coordinación y colaboración de todos y cada uno de los intervinientes en el desarrollo, estableciendo acciones turísticas, logrará alcanzar mejores resultados.

Consideramos imprescindible contar también con la opinión de estos sectores implicados en la promoción turística, para lo que proponemos una mesa consultiva en la que CVE estaría representada, colaborando en todas las propuestas y actividades.

Potenciar el aeropuerto de Valladolid

Para conseguir un desarrollo adecuado, se debe de continuar con la promoción a través de la Alta Velocidad puesto que la ubicación de la estación de ferrocarril es privilegiada en comparación con la de otras capitales similares a Valladolid, así como desarrollar medidas que permitan impulsar el aeropuerto de Villanubla. No tiene sentido que en una comunidad como Castilla y León dispongamos de cuatro aeropuertos diferentes, por lo que lo razonable sería impulsar aquel que disfruta de una situación geográfica privilegiada.

empresarios

Turismo enológico

Es necesario realizar actuaciones conjuntas dirigidas por la Administración Pública y enfocados a desarrollar proyectos turísticos en las distintas zonas vitivinícolas de la provincia que fomenten el trabajo conjunto de todas las Denominaciones de Origen de nuestro entorno a fin de impulsar a la provincia de Valladolid como cabeza del turismo enológico mundial.

No debemos olvidar la realización de acciones de prospección relacionadas con la celebración de congresos y eventos, - para lo que se podría incrementar el uso de la entrada de la Feria, para la acogida de pequeños eventos - así como con torneos deportivos, no sólo para las categorías de elite, sino que para todo el deporte que se desarrollan en Valladolid.

Plan de excelencia turística

Asimismo deberíamos de trabajar en un “Plan de excelencia turística”, a modo de ejemplo, la Academia de Caballería es el edificio más emblemático de la ciudad de Valladolid, y sería un extraordinario hotel o parador. Y es que es imprescindible para Valladolid ubicar un parador turístico o un hotel de cinco estrellas en el centro para atraer turismo de calidad. Hay que aprovechar las comunicaciones de Valladolid porque es una ciudad muy próxima a Madrid, Ávila, Burgos, etc. y la explotación de toda la zona de la Ribera del Duero, al igual que las otras denominaciones, a las que además se ayudaría en su comercialización. Para el impulso de esta zona consideramos que se le debería de generar otros atractivos como por ejemplo un campo de golf, que permitiría, como en otras ciudades con excelentes alojamientos que atraen este turismo de calidad, alargar las estancias y alojamientos para que, en lugar de 1 o 2 días de estancia media se pueda pasar a 6 o 7 días, organizando visitas y desplazamientos a otras ciudades y lugares.

Universidad:

Instrumento esencial para atraer y retener talento

La Universidad ha sido tradicionalmente un elemento ajeno al mundo empresarial, hoy en día significa el instrumento esencial con el cual generar, atraer y retener talento para la comunidad donde la universidad desarrolla su actividad.

Si a esto añadimos la creación de los Consejos Sociales de los que forman parte las Organizaciones Empresariales, la Universidad adquiere para los empresarios una dimensión muy importante en la consecución de un modelo económico de éxito.

La Universidad debe ser un actor estratégico para el tránsito hacia una sociedad y una economía basadas en el conocimiento, y por tanto debe implicarse en el cambio de modelo productivo.

En base a esto, la Confederación Vallisoletana de Empresarios considera que la Universidad de Valladolid tiene que:

- Promover una actitud favorable a la actividad empresarial como generadora de riqueza para la sociedad vallisoletana desarrollando un espíritu emprendedor en los universitarios y adecuando la investigación que se

empresarios

realiza en la Universidad y Centros Públicos de Investigación a las necesidades de las empresas.

- Apostar por introducir nuevos modelos organizativos que favorezcan una mayor eficacia y eficiencia en su gestión, así como una racionalización de la oferta académica de acuerdo a las necesidades de la economía provincial.
- Desarrollar una actitud positiva en el alumnado hacia el esfuerzo, el rigor y la innovación como fuentes de progreso.

Es necesario acabar con la desidia y visión funcionarial de los estudiantes universitarios y hacer un verdadero esfuerzo por inculcar el espíritu emprendedor en todas las etapas de la educación y de manera muy especial en la enseñanza universitaria.

Desde CVE entendemos que las universidades devuelven a la sociedad lo que ésta les aporta cuando sus alumnos crean su propio puesto de trabajo u otros adicionales.

Para el mundo empresarial el papel y la misión fundamental de la Universidad debe ser la transferencia de conocimiento, tecnología y talento a la sociedad.

Es un hecho constatado que el resultado actual no es el adecuado, por lo que lo que planteamos es que se adopten las medidas necesarias para lograr tal fin.

La Universidad de Valladolid tiene un porcentaje muy elevado de alumnos que no realizan prácticas en empresas, el problema radica en la excesiva burocracia que impone la institución académica a la hora de gestionar estas prácticas dificultad que como ya hemos hecho referencia en apartados anteriores se va a ver agravada como consecuencia de la última reforma en materia social, laboral y empleo.

Es necesario tener en cuenta que con la entrada del Espacio Europeo de Educación Superior, las prácticas en empresas son muy importantes en todas las titulaciones, llegando incluso a ser obligatorias con lo que **se deberían hacer más accesibles estos trámites.**

Medidas Económicas:

A continuación les damos a conocer una serie de propuestas, que pese a no ser competencia municipal, entendemos necesario que sean conocidas por ustedes, para, si lo consideran necesario, sean defendidas en los foros de discusión interna de su organización política.

1. **Rebaja de la presión fiscal sobre la actividad empresarial,** moderación salarial y flexibilidad interna en las empresas. Con una rebaja en la presión fiscal sobre el trabajo, es decir con una reducción en las cotizaciones sociales, se ayudaría a evitar y prevenir la economía sumergida.

Presión fiscal

empresarios

La reducción de las cuotas empresariales a la Seguridad Social no sólo permitiría bajar los costes labores y, por tanto, posibilitar la subida de los salarios, sino que también contribuiría a crear empleo.

Rebaja de las cotizaciones

La rebaja de las cotizaciones sociales es una demanda histórica de las organizaciones empresariales; e incluso el Gobierno prometió que las bajaría hace unos años.

Impuestos

También es necesaria una reducción en el **Impuesto de Sociedades** que permita a las empresas realizar inversiones internas, que redundará en un tejido productivo más competitivo, así como la eliminación del **Impuesto sobre el Patrimonio**.

Reforma del mercado del trabajo

2. **Avanzar en la reforma de los mercados de trabajo** apostando por la simplificación, calidad y eficiencia del marco jurídico de manera que se **favorezca la adaptación de empresas y trabajadores al cambio** siendo un motor para incrementar la competitividad.

Mochila austriaca

Asimismo, proponemos **estudiar la posibilidad de implantar en España el modelo de la mochila austriaca.**

En Austria, cada trabajador cuenta con un sistema individual de indemnización por despido, la consabida mochila. Cada mes, el empresario aporta un porcentaje (1,53%) del salario bruto del empleado a ese fondo. No obstante, ese dinero no simplemente se acumula, sino que se trata de un fondo gestionado por una caja que lo invierte en búsqueda de un rendimiento, si bien el Estado garantiza el 100% del capital.

La clave está en que ese dinero es todo para el trabajador. Si es despedido, su mochila es su indemnización (independiente de la prestación por desempleo); si cambia de trabajo, su mochila va con él; si decide crear una empresa o trabajar por cuenta propia, puede disponer de ese capital. Además, al jubilarse puede usarse como complemento a la pensión y, en caso de fallecimiento, es heredable.

Pensar en pequeño a la hora de legislar

3. **Respetar el principio de "pensar primero en pequeño"** para tener efectos positivos sobre las pequeñas empresas. **Las reglas han de reconocer la realidad de la mayoría de las empresas que tienen que aplicarlas** buscando el equilibrio de un marco regulatorio que no limite la capacidad de crecimiento de las empresas de reducida dimensión. Se debe **incluir la participación de las Organizaciones Empresariales** representantes de las pymes en todo el proceso de toma de decisiones.

Absentismo laboral

4. Avanzar en medidas que puedan contribuir a **reducir el absentismo laboral**. El coste del absentismo laboral por ITCC en la provincia de Valladolid equivaldría a 9.939 jornadas anuales de trabajo pérdidas o, lo que es lo mismo, a que algo más de cinco de cada 100 trabajadores no acudieran a su puesto de trabajo ningún día del año en 2017.

empresarios

Sería necesario poder contar a modo de experiencia piloto con la posibilidad de poder emitir el alta médica en procesos de ITCC para patologías traumatológicas ya que las Mutuas son expertas en la asistencia sanitaria de dichas patologías.

5. Consideramos ineludible que se establezcan líneas de apoyo a la innovación y digitalización segmentadas y con asesoramiento, orientadas principalmente a pymes y micropymes.
6. Eliminar las trabas administrativas y el exceso de burocracia en todas las Administraciones Públicas.

empresarios



Propuestas históricas de CVE.

Históricamente, desde 1998, hemos venido reclamando una serie de infraestructuras que siempre hemos considerado prioritarias para garantizar y mejorar la competitividad de nuestro sector productivo.

Más agilidad en la ejecución de la Autovía A-11

Entre ellas figuran el Tercer Carril en la A62 entre Tordesillas y Venta de Baños, la Autovía entre Valladolid y León, la Autovía entre Valladolid y Adanero, y la que consideramos prioritaria, la **Autovía entre Valladolid y Soria (A11) por lo que solicitamos más agilidad en su adjudicación y ejecución**, tal y como está proyectada en la actualidad.

En cuanto a la autovía A11, es necesario recordar que tras una complicadísima tramitación que arrancó en el año 2002, por fin, a finales de 2018, el Ministerio de Fomento ha aprobado el proyecto de construcción de los tramos Quintanilla - Olivares y Olivares - Tudela de Duero, y, en enero de 2019, se han iniciado los trámites de expropiación de los propietarios afectados.

El problema es que la Declaración de Impacto Ambiental de ese tramo conflictivo se publicó en el BOE de 15.08.2012, y que la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental (DIA), que entró en vigor el día 12.12.2013 (al día siguiente de su publicación en el BOE), establece en su Disposición Transitoria Primera que las DIA anteriores a la entrada en vigor de la Ley tienen un plazo de caducidad de 6 años desde la publicación de la Ley, es decir, hasta el 12.12.2019.

Si la construcción de esos tramos no se inicia antes de esa fecha (basta con iniciar las obras, por pequeña que sea la actuación), caducará, y habrá que reiniciar un procedimiento que ha llevado décadas completar, lo que determinará un parón de muchos más años en el desarrollo de la Autovía del Duero. Para iniciar la obra debe licitarse, y, para ello, haber presupuestado.

Dejar caducar esa DIA y reabrir el debate sobre el trazado sería una irresponsabilidad histórica, que condenaría a Valladolid y la provincia a una nueva década sin autovía del Duero en ese importante tramo, esencial para el desarrollo del turismo vitivinícola y básico para el transporte por carretera.

Otra de las reclamaciones históricas que ha venido realizando esta patronal, es la construcción de un Palacio de Congresos en el Centro de Valladolid, aprovechando la cercanía a la estación del AVE, o **reconducir esta medida y apostar por mejorar lo que ya existe, y por ese motivo, CVE reclama acondicionar el Centro Cultural Miguel Delibes**, para que pueda funcionar, al menos de manera temporal, como un Palacio de Congresos.

En materia aeroportuaria, nos parece un despropósito tener en nuestra Comunidad Autónoma 4 aeropuertos compitiendo entre sí, **lo lógico es apostar por la**

empresarios

especialización de cada uno de ellos, o bien, dar un paso más y apostar por aquel que tenga la mejor situación geográfica para dar servicio a Castilla y León.

Seguimos reclamando una apuesta seria del Ministerio de Educación por el **Fomento del Espíritu Emprendedor y esfuerzo en todas las etapas de la educación**, especialmente en la Universidad así como un **incremento en el presupuesto público destinado a educación hasta alcanzar niveles de la OCDE**

No podemos dejar de solicitar una **Reforma Fiscal en la que se incluya la puesta en funcionamiento de ventajas fiscales para lograr un mayor desarrollo tecnológico y de innovación** en las empresas, así como **inculcar la cultura de la innovación en todas las etapas de la formación**, **Reducir el Impuesto de Sociedades, Microcréditos para la financiación de Pymes y Autónomos, Flexibilizar de forma profunda el Mercado Laboral, rebajar las Cotizaciones Sociales, mayor seguridad jurídica y celeridad en los juzgados y un cumplimiento escrupuloso de la Ley de Medidas Contra la Morosidad.**

empresarios

