

■ INFRAESTRUCTURAS

Valladolid se adelanta a León con un plan para ser el eje del noroeste en 2016

La Cámara de Comercio promueve un estudio para «consolidar Valladolid como referente regional y del noroeste»

El plan estratégico pone las miras de Valladolid en Portugal y Santander

■ A. GAITERO ✚ LEÓN

El centro del noroeste está en liza. Y León y Valladolid pugnan por ser su eje. Pero, ¿cuál de las dos está realmente en el centro del noroeste peninsular? Sólo hace falta mirar un mapa para apuntar a León, la provincia que cuenta con el mayor número de kilómetros de autovías y autopistas en la comunidad y cuyo joven aeropuerto contabiliza ya más de 130.000 pasajeros al año.

Valladolid tiene a su favor la ubicación en su capital del Gobierno autonómico y de las Cortes de Castilla y León y acaba de lanzar el Plan Estratégico 2016 para pasar de ser «ciudad relevante a capital referente del noroeste». El estudio, que se mira en los modelos de ciudades como Vitoria, en España; Bolonia en Italia y Dresde en Alemania, ha sido impulsado por la Cámara de Comercio e Industria de Valladolid, la Federación Vallisoletana de Comercio y la Federación de Comercio y Servicios de Valladolid.

El informe sitúa como «palancas de desarrollo» de Valladolid su liderazgo en las infraestructuras de transporte a «escala regional», el desarrollo de negocios de servicio (turismo, enseñanza de español, congresos...) y logística y la liberalización del sector servicios a partir del 2012. La logística es vista como una de sus grandes oportunidades.

Con el desarrollo de este plan estratégico, que implica a todas las administraciones públicas pero especialmente al Ayuntamiento de Valladolid y a la Junta de Castilla y León, se prevé un crecimiento de la población residente en la ciudad y en su periferia en torno al 1,5 por ciento anual y un aumento de la población flotante hasta 1,7 millones de visitantes al año lo que supone multiplicar por 3,4 veces el turismo registrado en el año 2006.

La consultora Roland Berger Strategy ha estimado, además, que estos movimientos atraerán a la ciudad del Pisuerga «mayor demanda de servicios relacionados con el turismo, atracción de actividad empresarial y actividades y eventos que requieren una ciudad emblemática».

Valladolid tiene también puestas las miras en Portugal y Santander, en el desarrollo de la Alta Velocidad ferroviaria en Galicia y en su ampliación a Francia a través de Vitoria, así como en aumentar la capacidad del aeropuerto y adecuar sus instalaciones para el negocio de carga.

Los objetivos de todas estas aspiraciones tienen una traducción clara en el estudio: convertir Villanueva en el «aeropuerto de referencia» de Castilla y León y ser la «conexión del noroeste español con Madrid y del noroeste peninsular con Francia».

Noticias relacionadas

- [«El centro del noroeste es León, artificialmente se puede desplazar»](#)
- [«La posición de León es buena: falta iniciativa y coordinación»](#)
- [La Cámara leonesa no responde al plan que hace de León el nodo logístico del noroeste](#)
- [Todo pasa por el Pisuerga](#)

La «ambición por consolidar a Valladolid como referencia regional» es unánime entre los agentes sociales vallisoletanos entrevistados para realizar el estudio, entre quienes figuran desde el alcalde de la capital, el popular Javier León de la Riva a la presidenta del grupo municipal socialista, Soraya Rodríguez, a representantes de asociaciones y empresas, asociaciones de consumidores, Universidad de Valladolid, Junta de Castilla y León y mercados .

El comercio es otro de los pilares considerados «claves» para el desarrollo de Valladolid. De hecho, el plan estratégico habla del reto de dotar a la ciudad y a su área metropolitana de un «equipamiento comercial atractivo para consumidores de la región».

El plan también propone la creación de un organismo unificado para la promoción de la ciudad y de la puesta en marcha de nuevas infraestructuras para mejorar la accesibilidad urbana, como el soterramiento del ferrocarril, más plazas de aparcamiento, una línea de tranvía y la ampliación del aeropuerto, que debería contar con una línea de transporte directa con el centro de la ciudad.

El plan estratégico de la ciudad debe ser «consistente», apostilla, «con su vocación de liderazgo regional», algo que contribuirá a convertir a Valladolid en «ciudad referente del noroeste español». Los objetivos de este plan son coincidentes con la red Cylog diseñada desde la Junta de Castilla y León, que considera un único eje transeuropeo entre Portugal y Francia a través de Salamanca y Valladolid.

© Domingo, 4 de Mayo de 2008

«El centro del noroeste es León, artificialmente se puede desplazar»

RAMÓN GUTIÉRREZ |
DIRECTOR DE ABOL
CONSULTING

«El sector logístico se está preocupando ahora por ver dónde se sitúa, es el momento de aprovechar esta oportunidad en la que el mapa industrial no tiene por qué coincidir con el mapa logístico», asegura Ramón Gutiérrez, director de Abol Consulting. Cada lunes este emprendedor leonés, que dirigió el proyecto logístico de Everest, toma el avión rumbo a Barcelona o Madrid, donde tiene dos de las tres sedes de la empresa. La razón social está en León y la mayor parte de sus recursos humanos propios son de León.

A un año vista desde que Adbayse y Abol presentaron a la Cámara de Comercio e Industria de León el proyecto León Territorio Logístico lamenta que esta iniciativa «haya tenido más repercusión en Gijón que en León».

Para el negocio logístico, explica Gutiérrez, el «factor suelo es muy importante y León cuenta con suelo limpio». Pero además tiene un argumento geográfico a favor de su provincia: «León es el centro natural del noroeste aunque artificialmente se puede desplazar». Y agrega como valores: «León está en el ámbito periférico de Europa, el arco Atlántico; en el espacio de cooperación interestatal con el norte de Portugal, es una zona de paso necesaria entre el Atlántico y la Meseta y puede aprovechar la revitalización portuaria atlántica y cantábrica».

Sin embargo, cree que parte de la responsabilidad de que se produzca este desplazamiento «está aquí en la provincia, en la falta de interés». «Mientras Valladolid, Burgos y Salamanca se mueven en León no hacemos nada», lamenta. Ramón Gutiérrez echa en falta el empuje de la iniciativa privada, pero también la falta de liderazgo de instituciones públicas como la Diputación provincial para aprovechar el «filón logístico», que está cambiando el concepto de distribución de los productos. «Es el sector que genera más empleo en España y sólo entre 2002 y 2004 ha crecido un 15 por ciento». Y recuerda: «Las empresas no sólo son máquinas de hacer dinero», tienen la responsabilidad de «crear riqueza a largo plazo».

© Domingo, 4 de Mayo de 2008

«La posición de León es buena; falta iniciativa y coordinación»

AURELIO RUBIO | DIRECTOR
DE ADBAYSE

«León tiene una buena posición para ser un eje en el noroeste capaz de conectar los puertos del norte de Portugal con Europa, tiene unas infraestructuras aceptables, pero falta iniciativa empresarial y coordinación de las políticas logísticas», señala el director de la consultora Adbayse.

En este sentido, recuerda que León y su alfoz suman unos 150.000 habitantes, por lo que no se puede equiparar a otras poblaciones del noroeste peninsular como Gijón, Valladolid, Oporto, Vigo, Santiago y La Coruña, que oscilan entre los 300.000 y 1.700.000 habitantes, en el caso de Oporto. «Polarizar todo esta zona desde León sólo con la posición geográfica es inviable», asegura este experto en logística.

Aurelio Rubio sostiene que «León tiene muchas posibilidades de ser nodo logístico del noroeste (Inditex, Mercadona, Vestas... han dado argumentos desde el exterior) pero no hay interés en hacerlo por parte de quien tiene que afrontarlo, que no son las instituciones pública, sino la iniciativa privada», apostilla.

Pero no sólo culpa al empresariado. «Aunque tengamos infraestructuras y buena posición, quien tiene que ordenar las superestructuras, las administraciones públicas, no están más que generando ruido, lo que no facilita que los empresarios tomen decisiones», explica el consultor. Como ejemplo, cita las apuestas logísticas «descoordinadas» (Villadangos y Torneros, Ponferrada y Toral). de la Junta y el Gobierno central o «polémicas inútiles» como que los aeropuertos de León y Valladolid compitan por ser centros nodales de carga.

«El transporte por carretera no está bien visto por Europa en términos de planificación, pero la Junta no tiene competencias ferroviarias», aclara. En este contexto, la autovía León-Bragança se configura como el proyecto capaz de explotar la opción europea por el transporte intermodal (ferrocarril-carretera-mar) en el eje Portugal-oeste de Europa (Arco Atlántico) mediante su enlace con la «infrautilizada» autovía León-Burgos, el Cetile y el centro logístico ferroviario de Torneros.

© Domingo, 4 de Mayo de 2008

La Cámara leonesa no responde al plan que hace de León el nodo logístico del noroeste

■ A. GAITERO ✚ LEÓN

La Cámara de Comercio e Industria de Valladolid y las agrupaciones de comerciantes de esta provincia encargaron el Plan Estratégico Valladolid 2016 en el verano del 2007, unos meses después de que en León dos consultoras locales -Abol Consulting y Adbayse- presentaran a la Cámara de Comercio e Industria de León un proyecto para potenciar a la provincia como nodo logístico del noroeste peninsular.

La logística - actividades que tienen por objeto colocar al mínimo costo una cantidad determinada de producto en el lugar y momento que es demandada- es una de las oportunidades que ve la prestigiosa Roland Berger para consolidar la «ambición» vallisoletana de ser referente del noroeste.

Pero la Cámara de Comercio e Industria de León no ha respondido a la oferta de los consultores y la marca León Territorio Logístico ha quedado olvidada entre los cajones de esta institución centenaria. «Nuestra propuesta no es hacer un informe, sino generar un embrión empresarial, un cluster, para que León tenga más peso específico en el noroeste, pero desde marzo del 2007 no hemos sabido nada, no ha habido reacción», lamenta Aurelio Rubio. El director de Adbayse se pregunta por qué la institución leonesa no ha hecho un compromiso escrito de su apoyo a la autovía León-Bragança, después de que el mismo presidente de Portugal, Cavaco Silva, se lo pidiera en León «delante del alcalde».

© Domingo, 4 de Mayo de 2008

Todo pasa por el Pisuerga

| Análisis | Planes confluyentes |

■ A. GAITERO ✚ LEÓN

La Fundación Siglo, auspiciada desde de la Junta de Castilla y León, hace pasar la ruta turística del Duero por Valladolid capital y en su recorrido se refiere a Valladolid como «la capital castellano-leonesa». Pero ni el Duero pasa por la ciudad del Pisuerga, ni Valladolid es la capital de Castilla y León (la reforma del Estatuto de Castilla y León no decidió aún la capitalidad).

Otra cosa es que Valladolid funcione como «capital de facto». Y que desde la Junta se potencie su posición como centro de Castilla y León, que lo es, y además como único eje del noroeste peninsular. El trazado de la red Cylog -la marca logística de Castilla y León-y su desarrollo a través de una asociación de entidades públicas y privadas pone en evidencia esta estrategia de pugna por la centralidad. Tres de los cuatro grandes corredores logísticos de Castilla y León pasan por Valladolid, entre ellos el único eje transeuropeo que contempla Cylog y que deja a León fuera de las conexiones importantes del noroeste peninsular entre Oporto y Francia; también atraviesa Valladolid el corredor del Duero y el eje Madrid-La Coruña.

La franja entre Valladolid y Palencia se configura como centro, con un enclave de 455 hectáreas, frente a las 23,5 y 31 ha. de León y Ponferrada. El consejero de Fomento, Antonio Silván, señaló en Oporto que «Castilla y León es la puerta para la región Centro y Norte de Portugal» y aseguró que los puertos portugueses de la costa norte lusa (Figueira da Foz, Leixoes y Aveiro) «son fundamentales para las provincias de León, Zamora y Salamanca». Lo cierto es que los únicos convenios suscritos hasta la fecha con los puertos de Leixoes (Oporto) y Aveiro son los de Zaldesa (Zona de Acción Logística de Salamanca) que potencian el eje Salamanca-Valladolid-Burgos.

Valladolid también está en otro «gran» proyecto de la Junta: las cúpulas del Duero, que cuenta con la promesa de invertir 1.000 millones de euros «para el desarrollo del Valle del Duero hasta el 2019». Soria se configura como el «faro» de la energía, Burgos del patrimonio, Valladolid del vino, Zamora de la tecnología y Salamanca del agua. León, la gran productora de energía de la comunidad, queda fuera de la «gran marca» de la Junta: Duero.