

AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID

Directrices estratégicas para el desarrollo de
la **Plataforma Agroalimentaria y Logística** de
Valladolid (Plaolid)

Valladolid, 16 de noviembre de 2016

Hoy se ha aprobado la Comunicación de Interés al Call 2016 del Programa CEF para el desarrollo de la Plataforma Agroalimentaria de Valladolid como nexo de conexión la nueva terminal intermodal, con la ciudad de Valladolid y los municipios del entorno.

Se contempla presentar el Proyecto (en este caso redacción de Estudios y Proyectos), encajado en la Prioridad 3.3.4 del General Call del Multiannual Work Project,

Presentación PLAOLID. 16-11-2016

Imagen de Corredores Transeuropeos de la RTE-T. Infraestructuras de Transporte y Nodos Urbanos



Railways	
	High speed Completed
	High speed To be upgraded
	High speed New construction
	Conventional Completed
	Conventional To be upgraded
	Conventional New construction
Roads	
	Comprehensive Completed
	Comprehensive New construction
	Comprehensive To be upgraded
	Core Completed
	Core New construction
	Core To be upgraded
Inland Waterways	
	Completed
	To be upgraded
Mediterranean corridor	
Airports	
Ports	
Rail-Road Terminals	
Inland waterways	
Railways	
Roads	
Atlantic corridor	
Airports	

Consideraciones previas y criterios generales para el desarrollo de la Plataforma Agroalimentaria de Valladolid.

Objetivos:

1. Creación de empleo

La industria agroalimentaria de Castilla y León ocupa la tercera posición en el ranking estatal



Junto a su relevancia interna en la estructura económica regional, la industria agroalimentaria de Castilla y León ocupa el tercer lugar en el ranking estatal en términos de producción y empleo. ¶

LA INDUSTRIA AGROALIMENTARIA EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS 2013 ¶



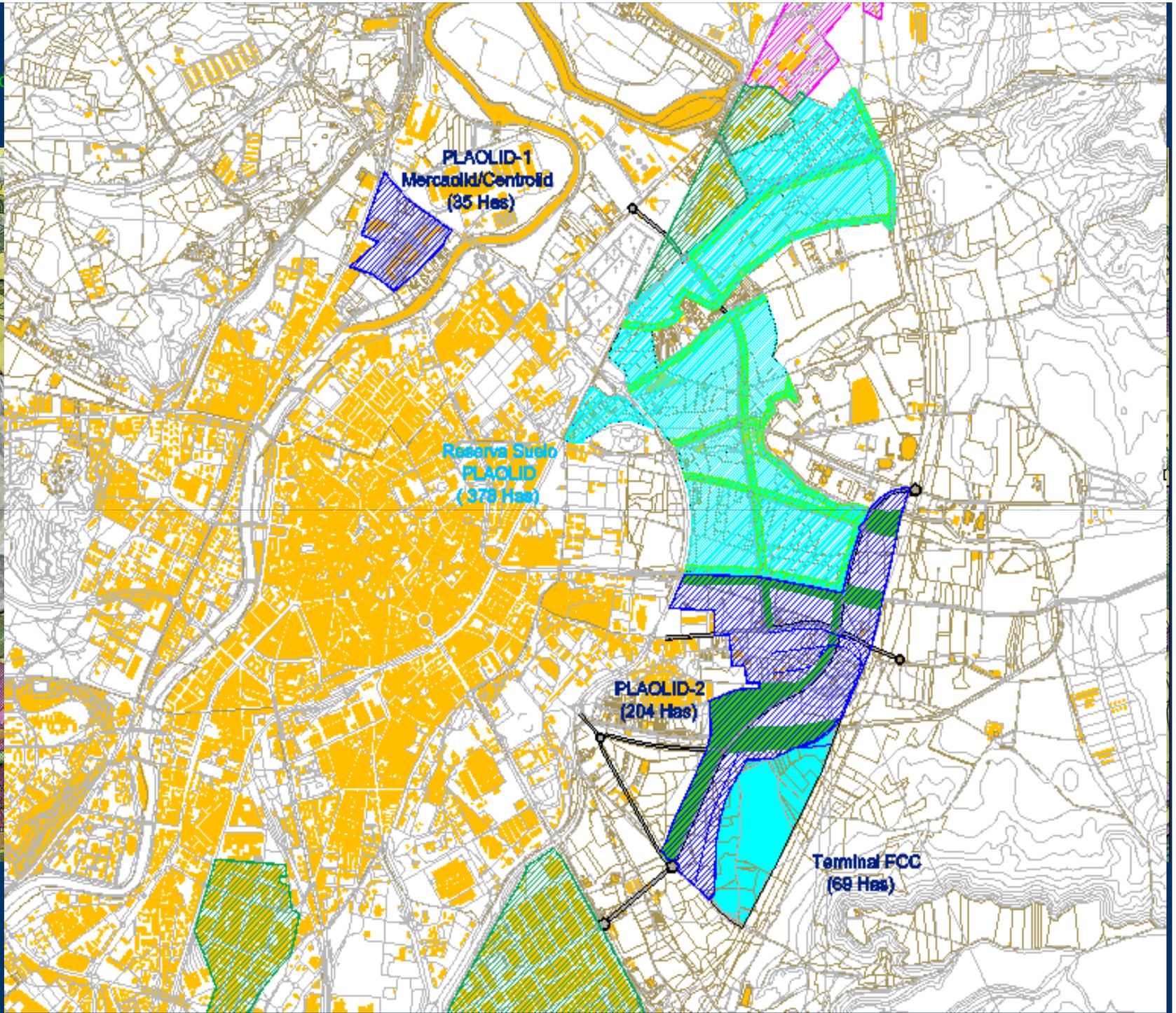
COMUNIDADES AUTÓNOMAS	AU-OCUPADOS	%TOTAL INDUSTRIA	% INDUSTRIA ESPAÑA	CIFRA DE NEGOCIO (millones de €)	%TOTAL INDUSTRIA	% INDUSTRIA ESPAÑA
Cataluña	75.315	17,6	21,1	24.718,6	19,6	23,7
Andalucía	47.170	23,9	13,2	13.901,4	19,8	13,3
Castilla y León	35.476	29,4	9,9	9.773,1	27,5	9,4
Comunidad Valenciana	30.854	13,9	8,6	8.772,3	16,1	8,4
ESPAÑA	357.846	18,4	100,0	104.271,3	18,5	100,0

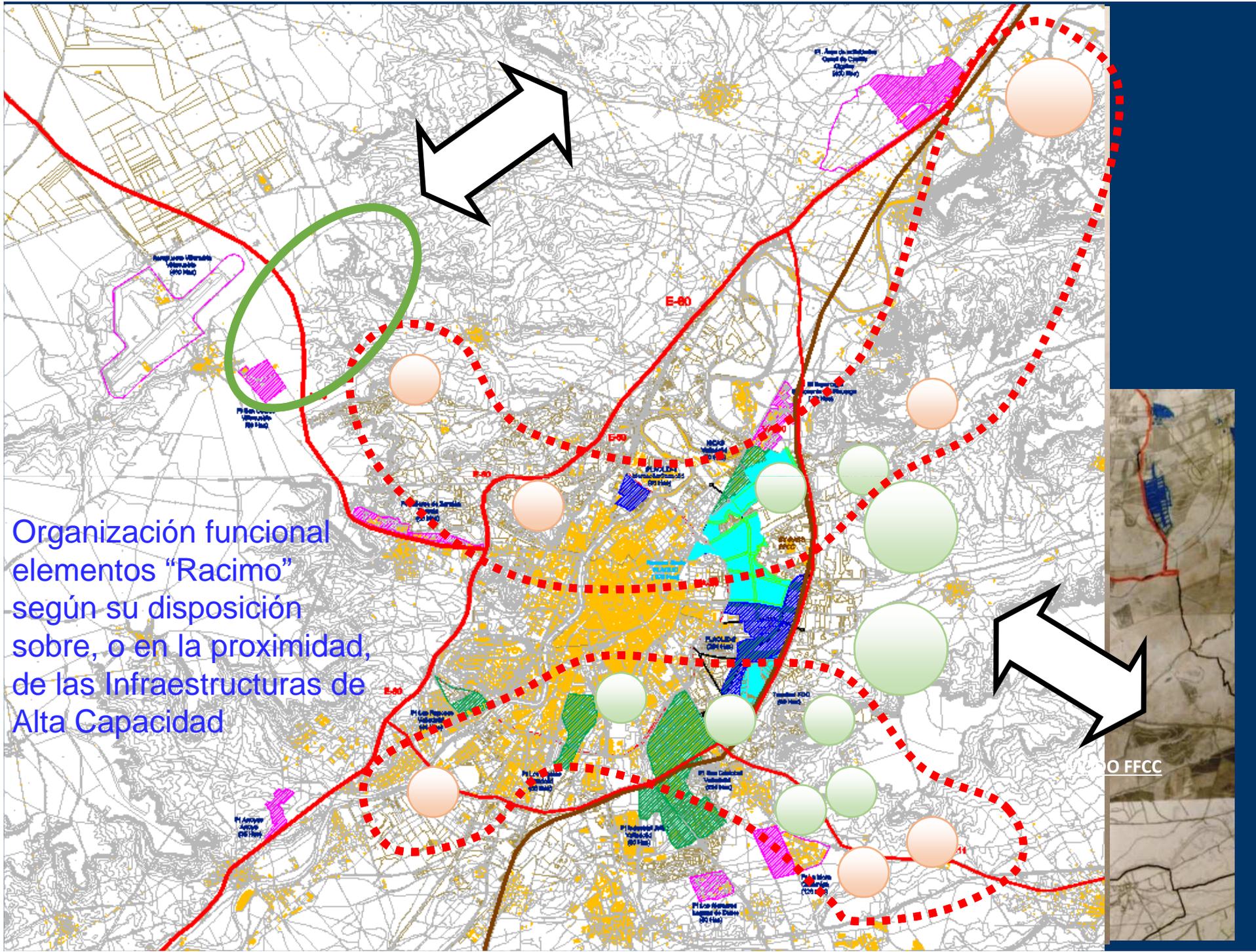
Fuente: Encuesta Industrial Empresas 2013-INE ¶

El nodo intermodal-agroalimentario se integra en un gran espacio metropolitano relacionado con la logística, la industria y el sector agroalimentario, cuya definición y desarrollo se concretará a través de la formulación de la “Estrategia Racimo”.

La “Estrategia Racimo”, aprovecha la creación del nodo que van a configurar la infraestructura ferroviaria y el Parque Agroalimentario, para desarrollar acuerdos y protocolos que permitan el funcionamiento coordinado de todos estos elementos, desarrollándose de una manera progresiva

Presentación





Organización funcional elementos "Racimo" según su disposición sobre, o en la proximidad, de las Infraestructuras de Alta Capacidad

O FFCC

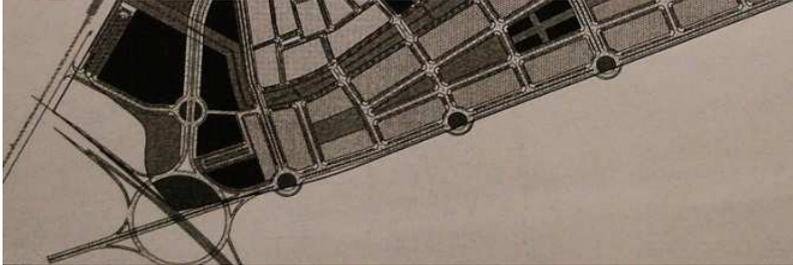
Plazos

Se prevé la consecución de ambos procesos, el de desarrollo y puesta en servicio del nodo (formado por el nuevo complejo ferroviario y el Parque Agroalimentario), y la consolidación del espacio “Racimo”, **en el medio-largo plazo.**

Horizonte para la entrada en servicio de la Plataforma Agroalimentaria (con la adecuación de las figuras de planeamiento y la ejecución de las obras de urbanización): **entre 2016 y 2030.**

Consolidación de la Estrategia “Racimo”: es previsible que se prolongue **hasta 2050**, en tanto que implica organizar y reorientar el funcionamiento de diversas áreas productivas que además se encuentran en distintos municipios.

Inicialmente, acciones para el desarrollo del Parque Agroalimentario: Entre **2017 y 2019 estarán aprobados todos los Proyectos** y la ejecución de la Fase 1 se desarrollará entre 2020 y 2025.



Factores que se han de considerar en el desarrollo de la Plataforma Agroalimentaria de Valladolid

1. Factores relativos al encaje estratégico de la operación.

Esta gran Plataforma Logística-agroalimentaria, va a estar **integrada en la Red Básica (Core Network) de la RTE-T**, definida por la Unión Europea como parte de los elementos estructurantes de la **Red en el Corredor Atlántico**.

Tanto en la Estrategia Logística Nacional como en el Master Plan que desarrolla la Estrategia SICA de la macrorregión RESOE, se considera el desarrollo de la Terminal Intermodal, y por ende la Plataforma Intermodal, como **Proyecto de interés prioritario en Castilla y León**.

Este posicionamiento estratégico facilitará la posibilidad de acceder a futuro a financiación tanto europea como en ámbito nacional y/o regional.

PRINCIPALES TERMINALES INTERMODALES (RRT) DE LA MACRORREGIÓN



- **CORE RRT**
- **COMPREHENSIVE RRT**
- **OTHER EXISTING RRT**
- **OTHER RRT IN PROJECT**

Principales Terminales Intermodales RESOE. Fuente: Avance Master Plan Macrorregión RESOE.

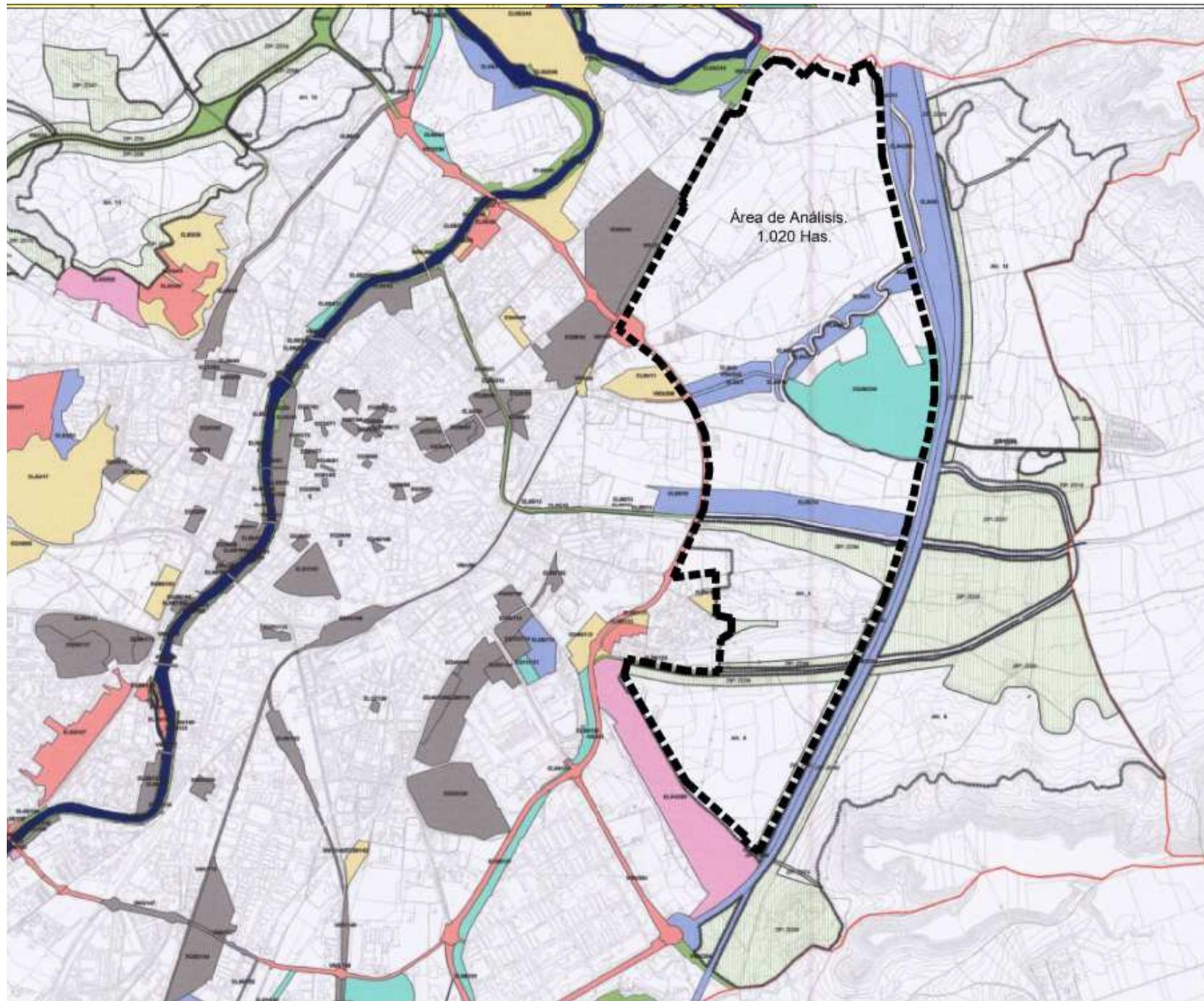


2. Factores relativos al encaje urbanístico territorial de la operación

En las **Directrices de Ordenación del Territorio (DOTVAENT)**, se identifica la necesidad de desarrollar una Plataforma Logística en Valladolid que aproveche el potencial de su capacidad productiva y de las infraestructuras de transporte existentes.

Las Directrices proponían la ubicación de esa Plataforma Logística, sobre los **sectores 48 y 49 en SUD del municipio**, y lo categorizaban como un Polo de Desarrollo Preferente.

Sin embargo, la intención de ampliar el alcance, a través de reservar más suelo para facilitar la integración de una Plataforma Agroalimentaria complementaria a la Plataforma Logística, obliga a la administración a reconsiderar los límites.



ADSCRIPCIÓN DE SISTEMAS

- SUELO URBANO
 - SUBCATEGORÍA U
- SUELO URBANIZABLE DELIMITADO
 - SUBCATEGORÍA A
 - SUBCATEGORÍA B
 - SUBCATEGORÍA C
 - SUBCATEGORÍA D
 - SUBCATEGORÍA E
- SUELO RÚSTICO
 - SUBCATEGORÍA R
- SUELO URBANIZABLE NO DELIMITADO
- ÁREAS HOMOGÉNEAS
- ZONAS IMPLANTACIÓN PREFERIDAS
 - DOTACIONALES
 - SERVICIOS URBANOS

SISTEMAS GENERALES

NÚMERO, NOMBRE Y SUELO

- EQ01. Antigua iglesia de San Agustín
- EQ01. Casa Consistorial, U
- EQ01. Hospedería de San Benito (Institución)
- EQ02. Palacio de la Diputación Provincial
- EQ03. Presidencia de la Junta de Castilla-La Mancha
- EQ04. Unas Múltiples, Gobierno Civil
- EQ05. Nueva Sede de las Cortes de Castilla-La Mancha
- EQ06. Monasterio del Prado (Junta de Castilla-La Mancha)
- EQ07. Antiguo Palacio Real (Capitán General)
- EQ08. Edificio de Juzgados (antiguo Ayuntamiento)
- EQ08. Edificio de Juzgados, U
- EQ08. Servicios de Limpieza, U
- EQ11. Nueva sede institucional en San Agustín
- EQ12. Centro Penitenciario, R
- EQ13. Cuartel de Bomberos de Las Escuelas
- EQ15. Parcela del poblado catibólico
- EQ18. Parcela de la Villa Antonomasia
- EQ10. Casa Cuartel de la Guardia Civil
- EQ20. Universidad - Campus Miguel Ángel
- EQ20. Universidad - Centros universitarios
- EQ20. Universidad - Chancillería y Capitanía
- EQ20. Universidad - E. T. S. Ingenieros
- EQ20. Universidad - Escuela Politécnica
- EQ20. Universidad - Facultad de Ciencias
- EQ20. Universidad - Facultad de Derecho
- EQ20. Universidad - Facultad de Economía
- EQ20. Universidad - Facultad de Medicina
- EQ20. Universidad - Facultades de Educación
- EQ20. Universidad - Palacio de Santa Catalina
- EQ22. Conjunto de San Pablo y Colegio
- EQ23. Academia de Caballería, U
- EQ24. Museo de Pablo Neruda, U
- EQ25. Museo de Pintura de La Pasión

7. LÍNEAS DE ACTIVIDAD (ORIENTATIVO)

8. ESPALDOS/FRONTERAS

9. PROGRAMAS ESPECIALES

10. PROGRAMAS ESPECIALES

10.a. Programa mejora y revitalización del Centro Histórico

10.b. Programa de mejora de la base económica: comercio / industria / terciario.

10.c. Programa parques

11. ÁREAS DE ACTIVIDAD (ORIENTATIVO)

11.a. A.C.V.C.

11.b. A.F.M.A., JUSTICIA, LADRERAS PROTECTORAS y ÁREAS DE ARBOLADO

3. Factores relativos a las consideraciones de los agentes dinamizadores del desarrollo de la Plataforma Agroalimentaria.

La Plataforma ha de fomentar y potenciar la **especialización Agroalimentaria**, buscando tanto la atracción tanto de la gran industria agroalimentaria (como puede ser la cárnica), como de la pequeña y mediana empresa, integrada tanto en el sector principal, como en su clúster o en otros complementarios.

En el medio-largo plazo: **nuevo Proyecto de MERCAOLID/MERCASA**, contemplando suelos de reserva para un MERCA de tercera generación (12 Has), que garantice el traslado de la instalación, así como una reserva de suelo de otras 36-38 has (50 Has en total junto con el MERCA), para otros usos previstos de MERCAOLID.

Se propone que además del uso principal agroalimentario, se considere, la integración de **otros usos, como puede ser el logístico** (contenedores, ...) complementando al agroalimentario, o no, o el relativo a la **distribución urbana**, sobre los suelos que pudieran quedar vacantes en donde esta MERCAOLID en la actualidad, o la **logística inversa y el e-commerce**.

3. Factores relativos a las consideraciones de los agentes dinamizadores del desarrollo de la Plataforma Agroalimentaria.

Esta pieza garantizaría la especialización logística del este de la ciudad y serviría de nodo articulador del RACIMO de polígonos de actividad del Este-Sur de Valladolid, así como del conjunto del Alfoz, incluyendo a Villanubla y su aeropuerto.

Garantizar al conjunto del ámbito la mejor accesibilidad posible en diversos modos, tanto en el modo viario buscando su conexión con viarios de alta capacidad, así como en el ferroviario, garantizando para la mayor parte del ámbito **intermodalidad directa** (allá donde sea posible).

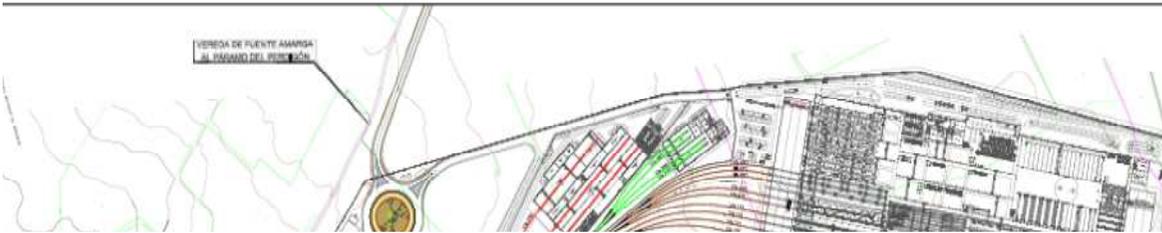
Desarrollar los criterios de planeamiento necesarios, así como proponer la ordenación de detalle del ámbito, a través de la **figura del Plan Regional**.

Desarrollar **en paralelo al desarrollo del documento de planeamiento, el Libro Blanco** de la “Plataforma Agroalimentaria” que incluirá tanto un **Estudio de Mercado** como **de Viabilidad** de la operación, para ajustar, si procede, los límites propuestos en el contexto del Documento de Directrices, así como ajustar la ordenación que se incluya en el Plan Regional.

3. Factores relativos a las consideraciones de los agentes dinamizadores del desarrollo de la Plataforma Agroalimentaria.

Desarrollar un **modelo de gestión** que garantice el funcionamiento coordinado de la Plataforma, tanto del capital público como del capital privado que vaya a invertir en el desarrollo del ámbito.

Se iniciará el proceso con la redacción y ratificación de un **Convenio/Protocolo** al que se podrán adherir tanto agentes públicos como privados, y en el que sentarán las bases y órganos de gobierno y gestión de la Plataforma, apostando **en primera instancia por la creación de un Consorcio**, integrado por los agentes públicos firmantes del Convenio, al menos para la fase del desarrollo de la Plataforma.



LA TERMINAL DE MERCANCÍAS:¶

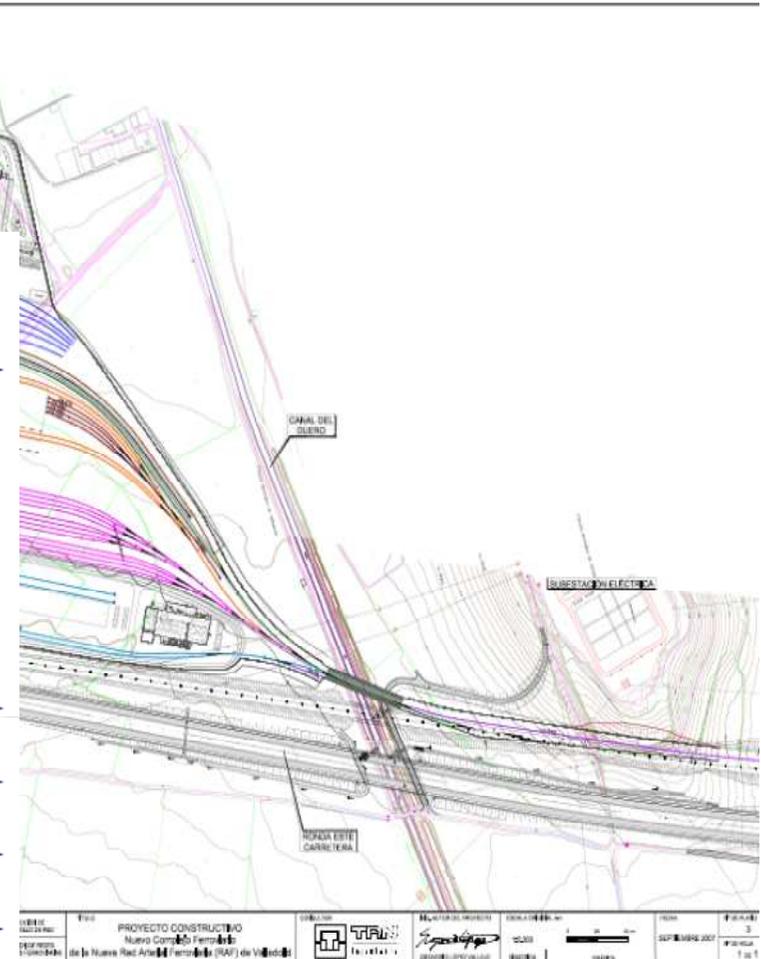
¶ La Terminal de Mercancías se encuentra situada **en la parte central del Complejo ferroviario**, ocupando una superficie aproximada de **23-has**. Dispone de **dos zonas diferenciadas**.¶

- ¶
 - → **Haz de 12 vías de recepción/expedición/ordenación de trenes**. Todas las vías tienen una longitud **superior a los 750 m**. Podrían ampliarse posteriormente a **16 vías** (también de más de 750 m) en un espacio previsto para ello.¶
 - → **Zona de carga/descarga**:¶
 - i. → **4 vías con acceso desde una playa de carga y descarga** de 750 m de longitud.¶
 - ii. → **4 vías situadas bajo grúa pórtico** (su montaje se reserva para una fase posterior).¶
 - iii. → Existen **tres vías mango**: dos situadas al sur del Complejo y una tercera situada al norte.¶
 - iv. → En el **extremo norte de la playa de carga y descarga** se ha previsto un **haz de 4 vías para locomotoras**, que finaliza en una vía mango.¶

¶ En el **extremo sur de dicha playa** se sitúan el **edificio de la Terminal y el aparcamiento**. El acceso a los mismos desde la carretera se realiza desde un paso inferior.¶

¶ El edificio de la Terminal tiene forma rectangular y consta de tres alturas y un torreón de acceso a cubierta. Su ocupación en planta es de 650,45 m².¶

¶ En el extremo suroeste de la parcela existe un **espacio de 3,87-ha reservado para un posible traslado de los cargaderos de mercancías** (que sería realizado en una fase posterior del proyecto).¶



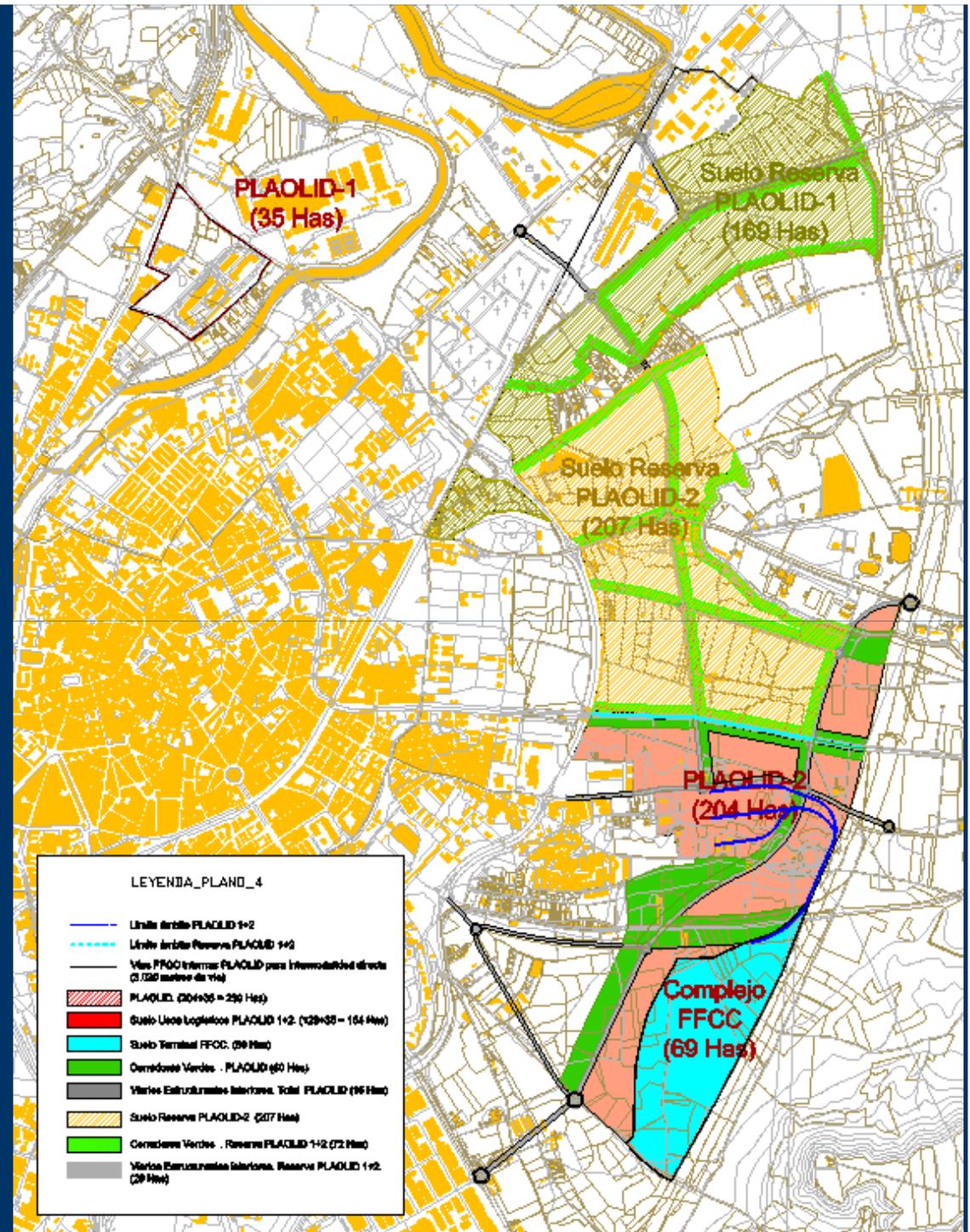
Criterios de **ajuste provisional del ámbito de la Plataforma PLAOLID, resultado de considerar los Factores que condicionan el desarrollo de la Plataforma Agroalimentaria.**

Se incluyen **como parte de la Plataforma** Agroalimentaria, los suelos que ocupan en la actualidad **CENTROLID y MERCAOLID**, en tanto que es posible que en el proceso de desarrollo de la Plataforma Agroalimentaria se reubiquen estas superficies logística y agroalimentaria en los nuevos suelos de la Plataforma, quedando vacantes para otros usos los actuales.

Se decide distinguir, pendiente del ajuste final que desarrolle el Libro Blanco, entre el **suelo que se desarrollará directamente como Plataforma Agroalimentaria (239 Has)**, y el suelo que **se reserva (378 Has)** para la posible ampliación futura de la Plataforma, más allá de 2030, en función de la evolución de la estrategia local “Racimo”.

Presentación PLAOLID. 16-11-2016

Zonificación
orientativa de
Plataforma
Agroalimentaria
PLAOLID



Estimación económica de la operación y

Viaro Estructurante Plataforma (SSGG): 15 Has.

Corredores Verdes Plataforma (SSGG): 60 Has.

Nuevo Complejo Ferroviario de Valladolid: 69 Has.

Suelo para el desarrollo de Actividad (excluido el complejo ferroviario): 104 Hs.

Las **superficies** de la Plataforma y de los Suelos de Reserva sin incluir las Superficies de SSGG (viario y corredores verdes), serán las siguientes:

Plataforma Agroalimentaria: **239 Has.**

Suelo de Reserva (2): 207 Has.

Suelo de Reserva (1): 169 Has.

Los **costes de ejecución** estimados, según los criterios considerados, se elevan (si se incluyen los costes de ejecución del nuevo terminal ferroviario de Valladolid) hasta los **148.213.685,71 €**.

Si al presupuesto de ejecución material, de 148.213.685,71 €, se le descuentan el presupuesto de ejecución material estimado para la ejecución del nuevo complejo ferroviario de 50.000.000,00 €, el coste ejecución material estimado de la Plataforma Agroalimentaria se elevaría hasta los 98.213.685,71 €

A esta cantidad habría que sumarle los costes asociados a la redacción de Estudios, Procedimientos, Planes y Proyectos, que se estiman en un total de 1.608.250 €,

Presentación PLAOLID. 16-11-2016

Las vías parque

