



MASTER PLAN / PLAN DIRECTOR del Hub Logístico Alimentario de Valladolid (Hub LAV)

Versión definitiva

Julio 2026

PLAN DIRECTOR HUB LOGÍSTICO-ALIMENTARIO DE VALLADOLID (HUB LAV)	4
1. OBJETO Y ALCANCE	4
2. OBJETIVOS	5
2.a. Marco y finalidad estratégica	5
2.b. Objetivos generales del Plan Director del Hub LAV	5
3. ANTECEDENTES	8
3.a. Estudios y trabajos previos de diagnóstico	8
3.b. Planeamiento urbanístico de referencia	14
4. PROCESOS PARTICIPATIVOS Y DE CONCERTACIÓN	18
5. ESTUDIO DE VIABILIDAD	20
5.a. Análisis de oferta y demanda	22
5.b. Análisis de suelos con potencialidad para albergar el Hub LAV	23
5.c. Evaluación de alternativas de localización	36
5.d. Selección de alternativas viables para albergar el Hub LAV	37
5.e. Dimensionamiento y diseño	44
5.f. Oportunidad para atender las necesidades de ampliación de MERCAOLID y CENTROLID	49
5.g. Oportunidad para el desarrollo de un Hub Militar (movilidad dual civil-militar)	52
6. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL	55
6.a. Estrategia dual de intervención	55
6.b. Instrumentos de ordenación del territorio para el desarrollo del Hub LAV	56
6.c. Estructura y alcance de los instrumentos de ordenación del territorio	61
6.d. Contenidos de los instrumentos de ordenación del territorio	63
6.e. Agentes participantes y competencias	65
7. ASPECTOS DE MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO	67
7.a. Requerimientos de evaluación para instrumentos de desarrollo del Hub LAV	67
7.b. Preevaluación de la incidencia del Hub LAV sobre el cambio climático	68
7.c. Autoevaluación del cumplimiento del Reglamento (UE) 2020/852	69
8. PROPUESTA DE GOBERNANZA	70
8.a. Fases y contenidos de la estrategia de gobernanza	70
8.b. Fase de Concepción	70
8.c. Fase de Diseño	71
8.d. Fase de Promoción	72
8.e. Fase de Explotación y Comercialización	77
9. ANÁLISIS FINANCIERO	80
9.a. Inversiones previstas	80
9.b. Estructura de la financiación	82
9.c. Análisis financiero	82
10. ANÁLISIS ECONÓMICO Y SOCIAL	85
10.a. Metodología del análisis económico	85
10.b. Costes e Inversiones	85
10.c. Monetización de los beneficios económicos	86
10.d. Resultados del análisis económico	87
10.e. Valoración de otros impactos socioeconómicos	87
10.f. Efectos sobre el modelo urbano y las políticas de vivienda en Valladolid	89
11. PROPUESTA DE PROMOCIÓN Y GESTIÓN PÚBLICO PRIVADA	90
11.a. Interacción de agentes públicos y privados en el desarrollo del Hub LAV	90
11.b. Fórmulas de gestión del Hub LAV	90
12. HOJA DE RUTA. HITOS TEMPORALES Y FASES DE DESARROLLO	93
12.a. Programación general de la actuación Hub LAV	93
12.b. Proceso de aprobación del Plan Director del Hub LAV	93
12.c. Actuaciones previas a la formulación del Plan Regional de Ámbito Territorial	94
12.d. Actuaciones posteriores a la aprobación del Plan Regional de Ámbito Territorial	95
13. MECANISMOS DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	97
13.a. Finalidad y principios del seguimiento	97
13.b. Estructura organizativa para la implantación y seguimiento	97
13.c. Contenido mínimo del Plan de Seguimiento del Hub LAV	97

13.d. Sistema de seguimiento a corto plazo.....	98
13.e. Sistema de indicadores (KPI) para el seguimiento a largo plazo	98
13.f. Cadencia de seguimiento, foros y entregables.....	100
13.g. Herramientas de monitorización y transparencia operativa	100
13.h. Ciclo de mejora y revisión del Master Plan.....	100
DOCUMENTACIÓN GRÁFICA	101
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES.....	102
EQUIPO REDACTOR.....	104
ANEXO: RESUMEN EJECUTIVO y NOTA DE PRENSA.....	105

PLAN DIRECTOR HUB LOGÍSTICO-ALIMENTARIO DE VALLADOLID (HUB LAV)

1. OBJETO Y ALCANCE

El Hub Logístico Alimentario de Valladolid (en adelante Hub LAV) constituye una iniciativa del Ayuntamiento de Valladolid concebida con el objeto de **convertir la ciudad en un referente logístico intermodal, agroalimentario e industrial de Castilla y León, España y el suroeste europeo**; formando parte del compromiso de la administración local con el desarrollo industrial, el crecimiento sostenible, la innovación económica y la mejora de la competitividad local y autonómica.

Una iniciativa transversal, de fondo, que propone dotar a Valladolid de una herramienta indispensable para incrementar la competitividad de su economía, y que supera cualquier interés político particular de las distintas corporaciones municipales que han regido el Ayuntamiento de Valladolid en los últimos años, dada la trascendencia y el impacto social y económico de la misma.

Teniendo en consideración la relevancia de la iniciativa, el Ayuntamiento de Valladolid, a través de la Agencia de Innovación y Desarrollo Económico de Valladolid (IdeVa), y tomando como base los trabajos ya realizados, la información en ellos obtenida, y analizando sus propuestas, se formula ahora este documento de Plan Director del Hub LAV, con los aspectos técnicos e instrumentales requeridos para su desarrollo y ejecución, incluyendo las intervenciones de carácter urbanístico.

Esto es, a partir de la estimación de las demandas, el cuánto, y de las capacidades y localizaciones viables analizadas, el dónde, el objeto será definir el cómo de ese Hub LAV, la instrumentación para la actuación, además de prefigurar el cuándo, esbozando un esquema de programación a partir de las posibilidades de gestión.

El Plan Director se concibe así como un **documento de carácter programático de ejecución flexible**, que aglutina y estructura los diferentes aspectos a tener en consideración en el proyecto global del Hub-LAV de Valladolid (viabilidad técnica, gobernanza, viabilidad financiera, económica, social y ambiental), formulando las estrategias requeridas para la ejecución de las propuestas del Plan Director. Esto incluye las previsiones para la promoción y la gestión público – privada, con una “hoja de ruta” como programa guía de las actuaciones en sus distintos hitos, y unas herramientas, con alcance indicativo, para la evaluación y seguimiento de los procesos que se activen.

Este documento incorpora además una prefiguración de los contenidos de los instrumentos de planificación / ordenación territorial prescritos para las actuaciones de desarrollo del proyecto, siendo susceptible de ser sujeto a aprobación por parte de las administraciones afectadas. A este respecto, la figura del Plan Director no cuenta, dentro del marco legal castellanoleonés, o de la normativa particular del Ayuntamiento de Valladolid, un encaje directo en ningún procedimiento de tramitación y aprobación reglada. El mecanismo para su aprobación podrá, por tanto, adecuarse a la fórmula que convenga la administración responsable, pudiendo de forma complementaria servir, de forma total o parcial, como la base para otros acuerdos o procedimientos (convenios entre administraciones, avance de instrumentos ejecutivos, solicitudes de financiación, adscripción a proyectos europeos...).

2. OBJETIVOS

2.a. Marco y finalidad estratégica

El Hub LAV se enmarca en el compromiso del Ayuntamiento de Valladolid con el desarrollo industrial, el crecimiento sostenible, la innovación económica y la mejora de la competitividad local y regional.

Su finalidad última es posicionar Valladolid como un referente logístico intermodal, agroalimentario e industrial en Castilla y León; en el norte de España y en el suroeste europeo.

2.b. Objetivos generales del Plan Director del Hub LAV

Con la formulación del Plan Director, el Ayuntamiento de Valladolid persigue 6 objetivos, definidos el Pliego de Prescripciones Técnicas¹ que reguló la contratación de la Asistencia Técnica contratada para ayudar a IDEVA en su formulación. Estos objetivos son:

- **Permitir el acceso del proyecto Hub LAV a mecanismos de financiación, ayuda y subvención, tanto de la Unión Europea como nacionales y/o regionales.**

El Documento del Plan Director, una vez haya completado su proceso de aprobación por el Ayuntamiento de Valladolid, incluye la información y documentación necesarias, y es suficiente para presentar propuesta de participación o solicitud de fondos en las distintas convocatorias de estos programas de ayuda.

- **Identificar y delimitar reservas de suelo logístico con horizonte 2050.**

Definir y delimitar en la ciudad reservas de suelo para actividades logísticas y espacios industriales en tres marcos temporales de referencia: **2030, 2040 y 2050.**

Como se describirá más adelante, el Plan Director cuantifica en 956 ha la necesidad de desarrollar nuevos suelos en la MIG², con a la tramitación de dos modificaciones del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid, la formulación de un Proyecto Regional de Ámbito Territorial y la puesta en servicio de suelos del Área de Actividad Económica de Canal de Castilla.

Y en esta cuantificación de nuevo suelos se han tenido en cuenta las necesidades de expansión y ampliación de MERCAOLID y de CENTROLID.

- **Integrar una Zona de Actividad Logística, que incluirá aparcamiento seguro y protegido, un Puerto Seco y un Hub Logístico de distribución.**

El presente documento del Plan Director considera 7 tipologías de funcionalidades estratégicas de actividad económica y propone la especialización de los distintos sectores de suelos en cada una o con capacidad para desarrollar varias de ellas. Esto es, el Plan Director integra y localiza las zonas, aparcamientos, puerto seco y hub logístico de distribución que determina el Pliego de Prescripciones Técnicas.

- **Aprovechar y relanzar la posición de Valladolid en el Corredor Atlántico así como su conectividad con el Corredor Mediterráneo.**

El Plan Director ha analizado el potencial de Valladolid como nodo de la Red TEN-T en el Corredor Atlántico, ha cuantificado su potencial intermodal y de captación de cargas de la carretera por el ferrocarril, y ha identificado los principales relaciones origen destino de estos tráficos ferroviarios e intermodales, entre los que se destaca además de los tráficos en el Corredor Atlántico, los tráficos con importantes nodos del Corredor Mediterráneo como Valencia, Barcelona, Murcia, Alicante o Tarragona (nodos ordenados de mayor a menor tráfico).

- **Contribuir al incremento del transporte ferroviario de mercancías.**

Como se ha adelantado en el objetivo anterior el Plan Director ha cuantificado en un millón las toneladas que el ferrocarril puede captar del transporte de mercancías por carretera.

¹ Licitación del "Estudio de Viabilidad, Master Plan o Plan Director y Asistencia Técnica para el desarrollo del Hub Logístico Agroalimentario de Valladolid (Hub LAV) Análisis de mercado, análisis funcional, análisis jurídico de explotación y análisis económico financiero, que deberá concluir en la presentación de un Plan Director del Hub LAV". Número de Expediente AI 6/2024

² MIG: Mancomunidad de Interés General Urbana Valladolid y Alfoz.

- **Contribuir al objetivo de Valladolid Misión como ciudad seleccionada por la Comisión Europea como Ciudad Inteligente y Climáticamente Neutra 2030.**

En este marco, Valladolid fue seleccionada por la Comisión Europea el 28 de abril de 2022 para formar parte de la Misión europea de “100 ciudades climáticamente neutrales e inteligentes antes de 2030”, y el Ayuntamiento aprobó el Acuerdo Climático de la ciudad en Junta de Gobierno el 29 de marzo de 2023, documento que estructura el despliegue y el seguimiento de actuaciones para alcanzar la neutralidad climática en 2030, incluyendo ámbitos vinculados a la movilidad urbana sostenible y al transporte de mercancías. Asimismo, la Comisión Europea entregó a Valladolid el Sello Misión el 12 de enero de 2024, como reconocimiento a la calidad y viabilidad de los compromisos y planes expuestos en el Acuerdo Climático, reforzando la capacidad de atracción de financiación y la confianza de inversores en proyectos alineados con dicha misión.

Este objetivo se garantiza porque gracias al Plan Director se **impulsa una distribución urbana de mercancías (DUM) más eficiente y sostenible**.

El Plan Director permitirá desarrollar suelo y equipamientos como centros de servicios al transporte, donde los operadores logísticos puedan operar servicios DUM que incrementen la eficiencia operativa y reduzcan impactos ambientales, contribuyendo de forma directa a los objetivos de descarbonización y neutralidad climática de la **iniciativa “Valladolid Misión 2030”**.

Además de los anteriores objetivos establecidos en el Pliego de Prescripciones Técnicas, en el transcurso de los trabajos se han propuesto dos objetivos adicionales:

- **La consolidación del posicionamiento de Valladolid** en el marco del Área Funcional Madrid-Valladolid (FA50), uno de los tres casos piloto seleccionados por el Ministerio de Transportes (MITMS).



Ilustración 1. Nodos Urbanos de la Red Trans-Europea en España

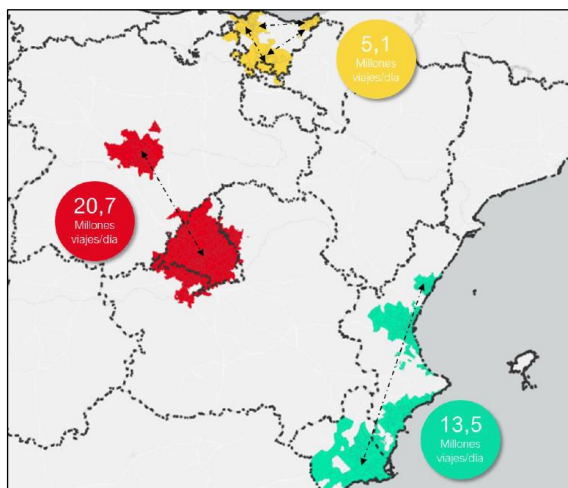


Ilustración 2. Casos piloto seleccionados por el Ministerio de Transportes (MITMS) para el análisis de Áreas Funcionales.

- **Y facilitar la movilidad dual civil-militar.**

Integrar la movilidad dual civil-militar en el Hub LAV permitirá fortalecer la resiliencia logística, ampliar el uso público de infraestructuras y optimizar la respuesta ante emergencias y operaciones territoriales.

El Plan Director propone tres localizaciones complementarias a la nueva Terminal Intermodal construida por Adif, donde puede disponer de instalaciones y suelos adecuados para esta necesidad estratégica a nivel de la Unión Europea.

3. ANTECEDENTES

3.a. Estudios y trabajos previos de diagnóstico

Mediante el proyecto del Hub LAV se podrá materializar una iniciativa que nació del Ayuntamiento de Valladolid hace 10 años, y que durante este tiempo ha sido objeto de varios estudios para su completa definición y estructuración.

El planteamiento del Plan Director se apoya, por tanto, en una secuencia de estudios previos y documentos de planeamiento que, de forma progresiva, han identificado necesidades, oportunidades y ámbitos de reserva de suelo. Entre estos documentos se incluyen el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid o las Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional de Valladolid y Entorno:

3.a.i. “Directrices estratégicas para el desarrollo de la Plataforma Agroalimentaria y Logística de Valladolid (PLAOLID)” (2016).



Documento de directrices estratégicas para el desarrollo de una plataforma agroalimentaria y logística en Valladolid.

Se acompaña de plano con reservas de suelo.

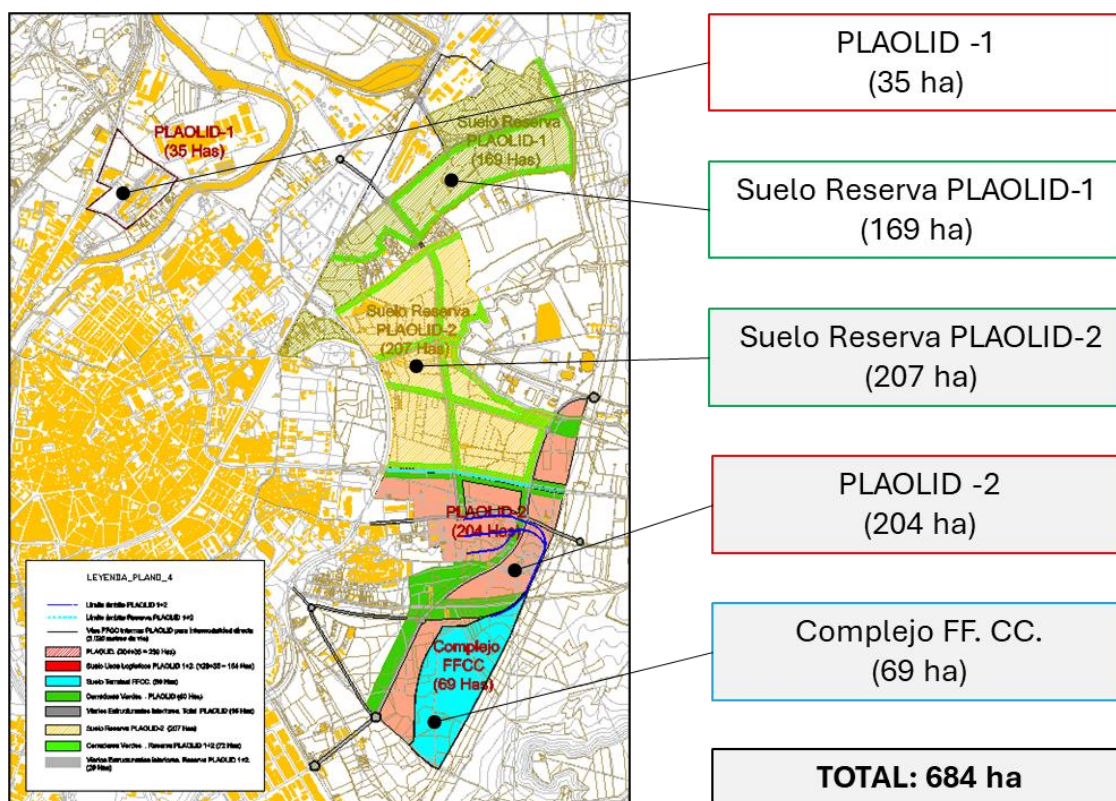
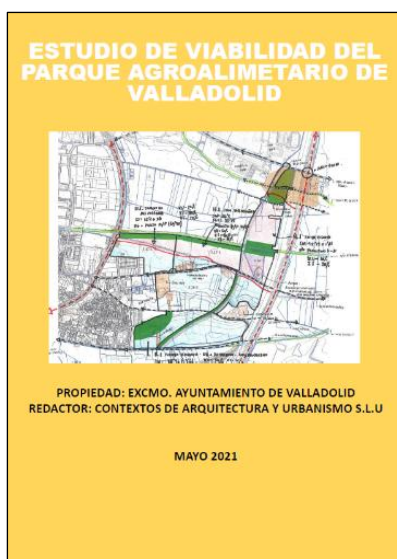


Ilustración 3. Reservas de suelo según “Directrices estratégicas para el desarrollo de la Plataforma Agroalimentaria y Logística de Valladolid (PLAOLID)” (2016).

3.a.ii. Estudio de viabilidad del Parque Agroalimentario de Valladolid (2021).



Propuesta de parque agroalimentario con distribución de grandes usos y una superficie total de usos indicada de 194,8 ha.

Se acompaña de plano de distribución de usos.

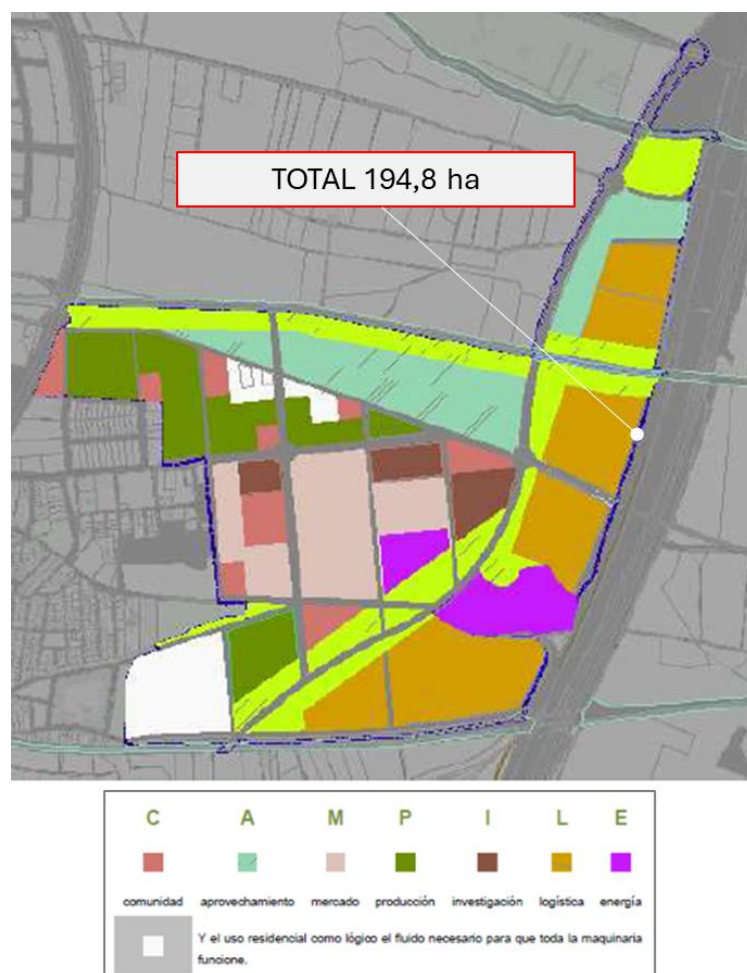
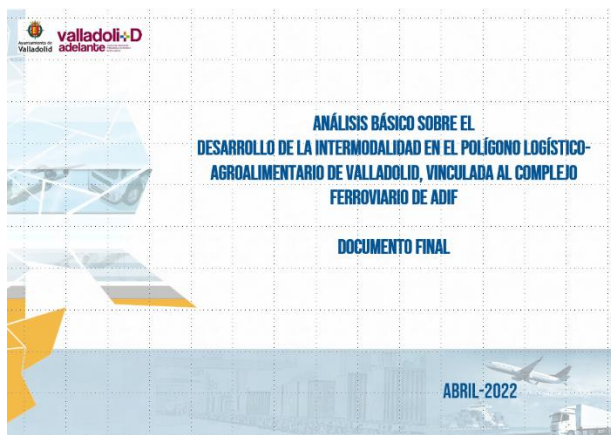


Ilustración 4. Distribución de usos de suelos según el “Estudio de viabilidad del Parque Agroalimentario de Valladolid (2021)”

3.a.iii. “Desarrollo de la intermodalidad en el polígono logístico agroalimentario de Valladolid, vinculada al Complejo Ferroviario de ADIF” (2021).



Identificación de tres ámbitos de reserva estratégica de suelo para actividades económicas:

- **Ámbito 1:** Sector PLIAV-1. Plataforma logística intermodal este: 208 ha.
- **Ámbito 2:** Sector PLIAV-2. Parque Agroalimentario: 148 ha.
- **Ámbito 3:** Suelo para futuras ampliaciones de actividades logístico-industriales: 274 ha.
- **Total: 630 ha.**

Se acompaña de plano de Valladolid con los tres ámbitos.



RESERVA ESTRATÉGICA DE SUELO PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

ÁMBITO 3

Suelo para futuras ampliaciones de actividades logístico industriales.

274 ha

ÁMBITO 2

Sector PLIAV-2: Parque Agroalimentario.

148 ha

ÁMBITO 1

Sector PLIAV-1: plataforma logística intermodal este.

208 ha

TOTAL: 630 ha

Ilustración 5. Reservas estratégicas de suelo según el estudio “Desarrollo de la intermodalidad en el polígono logístico agroalimentario de Valladolid, vinculada al Complejo Ferroviario de ADIF” (2021).

3.a.iv. “Análisis preliminar de las necesidades inmologísticas en la ciudad de Valladolid” (2022).

Diagnóstico de actividad productiva y necesidades logísticas, incluyendo los siguientes hitos y conclusiones:

- Valladolid provincia concentra un 27,97 % del VAB industrial autonómico (2018).
- Se estimó una oferta limitada de suelo para atraer actividad industrial: 48 ha en parcelas de más de 20.000 m².
- Se identificó un stock desarrollable de 324 ha, referido a Suelos Urbanos No Consolidados (SUNC) y Suelos Urbanizados (SUR).

Conclusiones principales:

- Bajo aprovechamiento del suelo productivo: 1,2 % dedicado a actividades logísticas.
- Baja tasa de crecimiento logístico: 0,5 % frente a 4 % regional.
- Déficit competitivo logístico.
- Stock de suelo disperso e insuficiente.
- Necesidades proyectadas a 2040: 145 ha de nuevos suelos logísticos (escenario de mínimos).
- Riesgo de dispersión funcional y baja eficiencia.
- Necesidad urgente de suelos bien planificados y nuevos desarrollos con accesibilidad viaria y ferroviaria.
- Déficit de estacionamiento de vehículos pesados.

Se acompaña un plano del municipio de Valladolid y del entorno con suelos brutos de actividad económica y suelos pendientes de desarrollar.

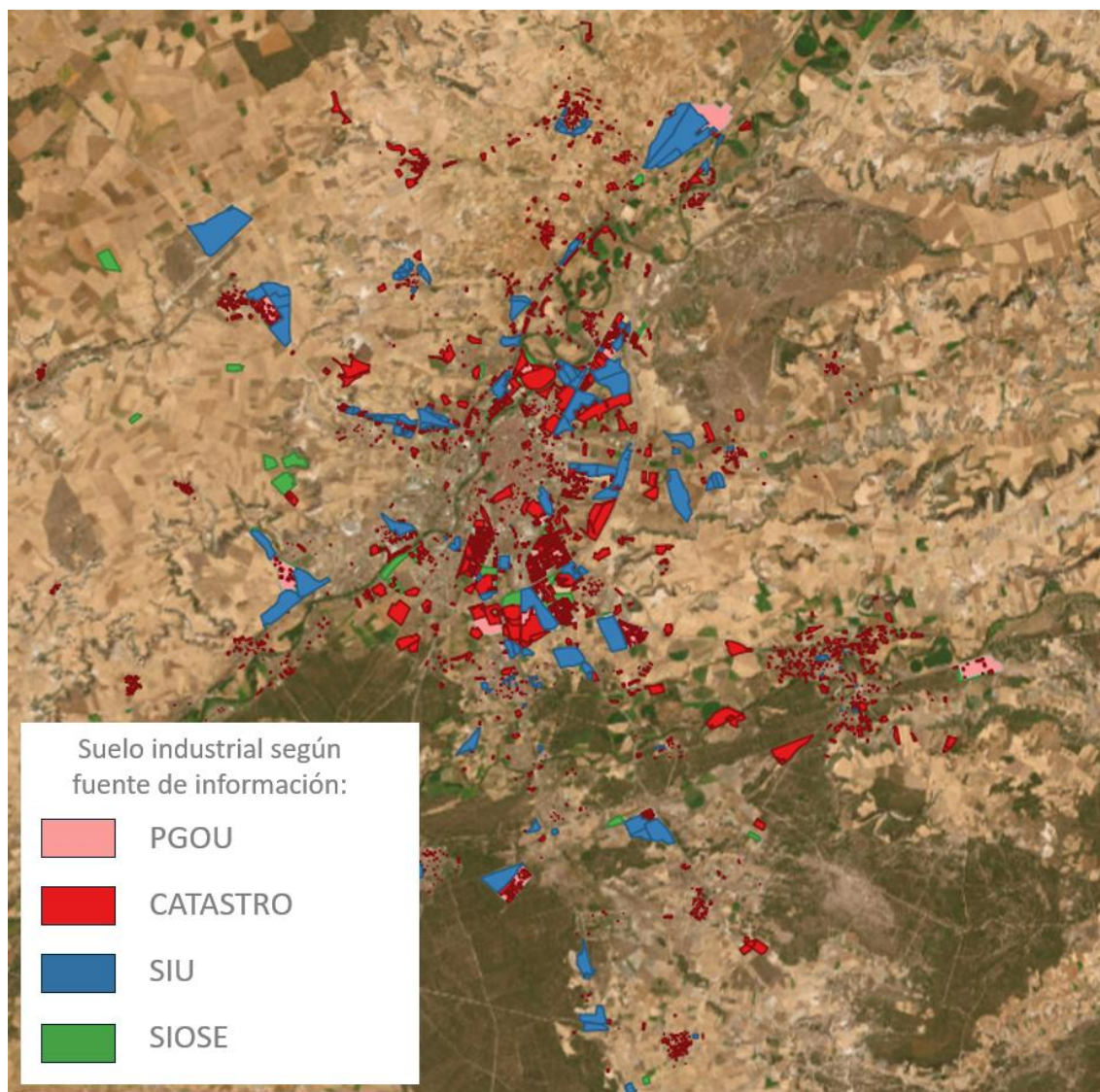


Ilustración 6. Municipio de Valladolid y entorno con suelos brutos de actividad económica y suelos pendientes de desarrollar.

3.a.v. “Estudio de Viabilidad” (2025).

En este estudio se concluyó que para el desarrollo del Hub LAV se deberían poner en servicio 956 hectáreas de nuevos suelos productivos, adicionales a los ya existentes en Valladolid y su MIG.

Además se analizaron los suelos con potencial para albergar el Hub LAV seleccionando para ello seis ámbitos de actuación tras la realización de un análisis multicriterio.

Este documento constituye la Fase 1 de los trabajos del Contrato para la elaboración del “Estudio de Viabilidad, Master Plan o Plan Director y Asistencia Técnica para el desarrollo del Hub Logístico Agroalimentario de Valladolid (Hub LAV) Análisis de mercado, análisis funcional, análisis jurídico de explotación y análisis económico financiero, que deberá concluir en la presentación de un Plan Director del Hub LAV” (Número de Expediente AI 6/2024).

3.a.vi. “Propuesta de Gobernanza” (2026).

En este documento se concluyó que para desarrollar el Hub LAV sería necesario elaborar un Plan Regional de Ámbito Territorial con tres ámbitos a desarrollar mediante Proyectos Regionales, 2 ámbitos a desarrollar mediante modificaciones del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid y reorientar el desarrollo de Canal de Castilla promovido por el ICE (Instituto para la Competitividad Empresarial).

Este documento constituye la Fase 2 de los trabajos del Contrato para la elaboración del “Estudio de Viabilidad, Master Plan o Plan Director y Asistencia Técnica para el desarrollo del Hub Logístico Agroalimentario de Valladolid (Hub LAV) Análisis de mercado, análisis funcional, análisis jurídico de explotación y análisis económico financiero, que deberá concluir en la presentación de un Plan Director del Hub LAV” (Número de Expediente AI 6/2024).

3.b. Planeamiento urbanístico de referencia

3.b.i. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL – DOT

Ley 3/2008, de aprobación del 17 de junio de 2008 de las Directrices Esenciales del Ordenación del Territorio de Castilla y León.

Las DOT consideran estratégico para el desarrollo futuro de la Comunidad potenciar la autovía A-62, la autovía del Duero A-11 y la conexión entre Madrid y el norte de España, así como consolidar las estrategias de transporte y logística viaria y ferroviaria vinculadas a los puertos del norte del país. Asimismo, definen un sistema de polos estratégicos en el que Valladolid cumple múltiples funciones estructurantes, por lo que su desarrollo debe alinearse con estas directrices.

En cuanto a las infraestructuras de transporte, las DOT fomentan la intermodalidad mediante la promoción de infraestructuras para el transporte intermodal y los servicios logísticos, el impulso al aeropuerto de Valladolid, y el desarrollo de un sistema articulado de enclaves logísticos que favorezcan dicha intermodalidad, junto con la dotación de suelo industrial, la recuperación de espacios y la planificación de nuevas áreas.

Del análisis de lo anterior se concluye que la iniciativa del Hub LAV es compatible con las DOT.

3.b.ii. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DE VALLADOLID Y ENTORNO – DOTVAENT

Aprobadas por DECRETO 45/2008, de 19 de junio

En el artículo 24 de su normativa, se recoge la “Inserción en el eje europeo de transporte combinado: “Plataforma Logística”:

- [...] En el ámbito de las Directrices, la “Plataforma Logística” de Valladolid debe ser una de las principales acciones estratégicas de futuro, concebida como una gran infraestructura intermodal, una zona de actividad logística de nivel regional: el Centro Intermodal de Transporte (C.I.T.). Su ubicación ideal es el norte del área urbana de Valladolid, en una zona con espacio y buenos accesos viario y ferroviario, próxima a las futuras Rondas Exteriores, rehabilitando el gran paquete de superficie industrial situado entre los términos municipales de Santovenia y Valladolid: un área con potencial expansivo y que exige, para su regeneración, una importante y solvente inversión. [...]

Mientras que en el artículo 31, “Proyecto de capitalidad regional: Áreas de Nueva Centralidad y Polos Potenciales de Desarrollo” de las anteriores Directrices se identifican:

- [...]3. Los Polos Potenciales de Desarrollo se conciben como centros capaces de articular el desarrollo de las actividades económicas en Valladolid y Entorno. Su desarrollo, desde la iniciativa pública, exige el compromiso institucional para dar a las infraestructuras que sirven a 57 estos espacios la prioridad máxima. En particular, la plataforma logística plantea gran complejidad, pero sin embargo su desarrollo beneficiará de manera determinante a la aglomeración urbana:
 - Centro Intermodal de Transporte entre Valladolid y Santovenia, ligada a un amplio espacio para la actividad industrial, incluidos los nuevos talleres de RENFE. El conjunto de todas estas instalaciones constituiría una verdadera “Plataforma Logística”.
 - [...] d) Área de Servicios Integrados al servicio del gran espacio industrial sur.[...]

Por tanto, podría plantearse una nueva localización que aproveche el nodo que conformarán los Talleres reubicados de Renfe y el nuevo Complejo Ferroviario de Adif, cuya puesta en funcionamiento está prevista para 2026. Todo ello, sin perjuicio del cumplimiento de las DOTVAENT establecidas.

Al igual que ocurre respecto de las DOT, la iniciativa del Hub LAV es compatible con las directrices estructurantes de las DOTVAENT.

3.b.iii. Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid (PGOUVa)

El objetivo de la revisión del plan (aprobado en 2020) es actualizar el modelo de desarrollo urbano de la ciudad, respetando unos criterios directores fijados en 2016.

La revisión del PGOU opta por una alternativa conservadora que implica una menor expansión y ocupación de suelo, propone una ciudad más compacta, y prevé un menor consumo de recursos naturales, reduce los riesgos y ofrece mejores perspectivas para la conservación del patrimonio cultural y el paisaje. Esta revisión respeta legislación sectorial de incidencia ambiental.

El PGOU propone una serie de actuaciones entre las cuales se resaltan las siguientes:

1. **Desarrollar un Parque Logístico del Este** (especializado agroalimentario), con área de gran envergadura (239 ha), de carácter estructural y que se extiende al ámbito comarcal que recoge todos los suelos industriales ya clasificados y parcialmente urbanizados en los municipios del entorno y en Valladolid vinculado al proyecto del “Puerto Seco de Santander”, aprovechando la cercanía de los talleres de Adif.
2. **Reducción de viajes desde el área metropolitana**, enfocando la movilidad como la de una ciudad compacta en una ronda central (VA-20).
3. Sistema de parques formando un **doble anillo de espacios libres**. Un anillo exterior periférico de la ciudad o espacios de otros municipios.
4. El concepto de **TRECENA**. Actuaciones singulares sobre la ciudad existente que modificarán la estructura existente: Puertas de la Ciudad; Paseo del Océano y red civil; Trenza del ferrocarril; Fuente el Sol y Canal de Castilla; Parques del Este; Paseo del Sur; Barrios ferroviarios; Barrios de la Quinta Cuerda; Lágrimas, recorrido arqueológico; y Bajada del Sol.

Esta revisión del PGOU se enfoca en suelos urbanos consolidados y no consolidados, su marco temporal es de 12 años para principalmente incorporar los suelos ya planificados; resuelve las necesidades de suelo industrial a través de la reurbanización, movilidad sostenible, proximidad urbana, reserva de suelo para dotación (vías públicas, servicios urbanos, espacios libres públicos)

La revisión propone enfocarse en prever suelo para actividades económicas, en función de los perfiles de la ciudad, como el de Valladolid, que es clasificada como un “centro industrial moderno”, con diversas actividades económicas. En la ciudad sobresalen dos polos, en el Sur, en torno a los polígonos de Argales, San Cristóbal y las factorías de Renault; y al Norte, Centrolid y Mercaolid, con las factorías de Michelin y Tafisa, también otras instalaciones más dispersas como las de Quesos Entrepinares, Lesaffre Ibérica, Lingotes Especiales que surgen en el entorno a los accesos a la ciudad por carretera tanto en el municipio central como en su área urbana.

La revisión propone un proyecto estratégico en la **zona noreste de la ciudad**.

La revisión establece 10 zonas, de las cuales de la Zona 3 (Pajarillos, Flores y Buenos Aires) resalta San Cristóbal, al margen de las actuaciones del canal y del aparcamiento de pesados, el entorno del cerro, tejido industrial en La Cerámica y actuación en el propio cerro. Además del acceso y ampliación de Limpieza; y la cuña verde que rodea al cerro. De la Zona 4 - Delicias resalta la urbanización de varias calles del Polígono de San Cristobal. La Zona 9- El Abanico de la Victoria, donde se encuentra Centrolid propone eliminación y reordenación.

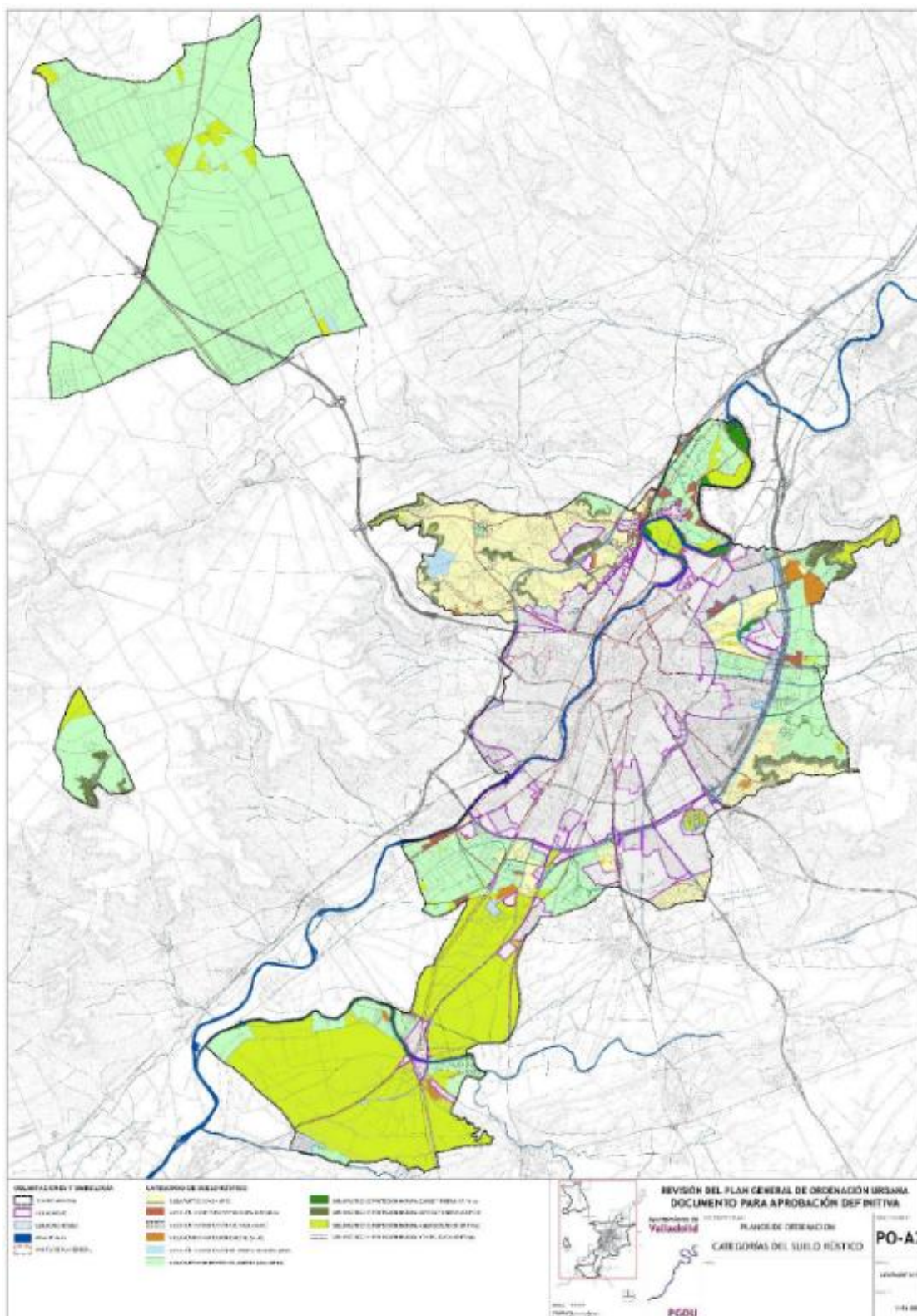


Ilustración 7. Clasificación del suelo y categorías del suelo rústico. Fuente: PGOU, Pág. 84

La Revisión del PGOU ordena el conjunto de los ámbitos de suelo urbano no consolidado definidos por el PGOU/2004: UA, UAE y APE no ejecutados. Por otro lado, incluye nuevos sectores de suelo urbanizable “preferente” al interior de la ciudad que se corresponden con sectores previstos por el PGOU/2004, aunque no cuenten con planeamiento aprobado ubicados en el norte de la ciudad, específicamente los sectores de Acuartelamiento de San Isidro (S.13), Las Raposas II (S.14) y Las Cerámicas (S.15) cuya

relevancia para la ciudad es indudable ya que su clasificación ha permitido el desarrollo de un nuevo espacio ferroviario, con la construcción de los nuevos talleres de Renfe y de la estación de mercancías.

La Revisión del PGOU elimina el concepto de Áreas Homogéneas del anterior PGOU (2004). Se introduce una mejora sustancial a la accesibilidad a la ciudad con la finalización de la Ronda Exterior Este y establece unas ordenanzas de protección dentro de su normativa urbanística para la protección del patrimonio natural, donde se incluyen: la naturaleza, estructura y ámbito de aplicación del catálogo, las ordenanzas correspondientes de espacios singulares de interés natural y las correspondientes a los árboles, palmeras y arboledas.

En conclusión, lo propuesto por este Plan Director es compatible con las determinaciones de la revisión del PGOUVa 2020 al actuar sobre espacios de desarrollo industrial previstos en suelos urbanizables en dicho Plan y, al mismo tiempo, es compatible con éste al proponer actuaciones en suelos rústicos sin afecciones antiguamente considerados como áreas homogéneas en el PGOUVa de 2004.

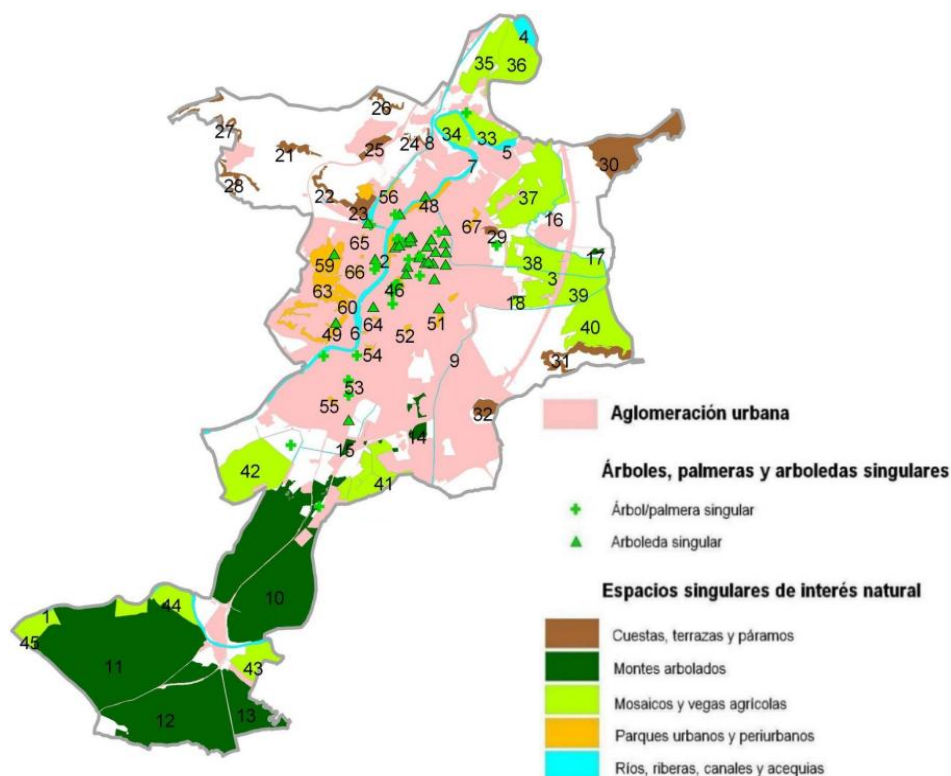


Ilustración 8. Elementos incluidos en el catálogo del patrimonio natural. Fuente: PGOU, Pág. 283

4. PROCESOS PARTICIPATIVOS Y DE CONCERTACIÓN

Para la formulación de este Plan Director se han realizado varios procesos participativos que además de ser necesarios para la realización de los estudios de demanda, han servido para la difusión del proyecto y su contraste con Administraciones Públicas, representantes sectoriales, empresas y otros actores relevantes para el desarrollo del Hub LAV.

El **primer proceso participativo** se realizó entre **junio y julio del 2025**, como parte de los trabajos asociados los antecedentes del Estudio de Viabilidad y de la Propuesta de Gobernanza. Su objeto fue el de caracterizar cualitativamente y cuantitativamente las demandas y expectativas de instalaciones y servicios que el Hub LAV debe dimensionar y desarrollar.

El **segundo proceso participativo** se realizó en **abril de 2026**. Este proceso se centró en las entidades integrantes de las Mesas Municipales de Automoción y Agroalimentación, con el objeto de validar los resultados del estudio de viabilidad y del planteamiento de gobernanza, y recoger observaciones a considerar en la formulación del Plan Director.

Y el **tercer proceso participativo** se realizó en **junio de 2026** con el objeto de contrastar con las Mesas Municipales de Automoción y Agroalimentación el Plan Director formulado antes de su aprobación por el Ayuntamiento de Valladolid.

A continuación se listan las entidades que han colaborado:

- Universidad de Valladolid
- Universidad Europea Miguel de Cervantes
- CEOE de Valladolid
- Cámara de Comercio de Valladolid
- CCOO
- UGT
- SEPES
- Adif
- Asociación de Entidades Gestoras de Enclaves Logísticos (CyLoG)
- Junta de Castilla y León:
 - Consejería de Economía y Hacienda
 - SOMACYL
 - Dirección General de la Industria y Cadena Agroalimentaria
 - Dirección General de Transportes y Logística
- Miembros de la **Mesa Municipal de Agroalimentación**:
 - Consejo Regulador de la Denominación de Origen Toro
 - Consejo Regulador de la Denominación de Origen Ribera del Duero
 - Consejo Regulador de la Denominación de Origen Rueda
 - Consejo Regulador de la Denominación de Origen Cigales
 - ACOR
 - ASAJA, Asociación Agraria de Jóvenes Agricultores
 - ASUCYL, Asociación de Supermercados que operan en Castilla y León
 - URCACYL, Cooperativas Agroalimentarias Castilla y León
 - COAG, Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (
 - MERCAOLID
 - MERCASA
 - UPA, Unión de Pequeños Agricultores y Ganaderos
 - UCCL Unión de Campesinos de Castilla y León
 - Patatas Meléndez
 - LUCE it
 - Grupo Entrepinares

- AVADECO
- FECOSVA
- Centro Tecnológico CARTIF
- CLÚSTER VITARTIS
- MG Pan de Valladolid
- Asociación de Artesanos Alimentarios de Castilla y León
- Grupo HERMI
- BODEGAS FAMILIARES MATARROMERA
- LESAFRE IBERICA
- VERALIMENT
- Luce Innovate Technologies
- ANGED, Asociación Nacional de Grandes Empresas de Distribución
- VALLAECOLID
- APEH-VA, Asociación Provincial de Empresarios de Hostelería de Valladolid
- Miembros de la **Mesa Municipal de Automoción**:
 - RENAULT GROUP IBERIA
 - MICHELÍN
 - IVECO
 - HORSE POWERTRAIN
 - LINGOTES ESPECIALES
 - INDUSTRIAS MAXI
 - CARTIF
 - CIDAUT
 - VAMETAL-ATRAVA
 - REPSOL
 - AEI-CLUSTER AUTOMOCIÓN DE CASTILLA Y LEÓN- FACYL
 - POTENCIA y CONTROL
 - Sector Distribución
 - AEC
 - POTENCIA Y CONTROL
 - SYNERSIGHT TECHNOLOGIES
 - CENTROLID
- Otras entidades:
 - SEPES
 - AEICE, Clúster de Hábitat Eficiente
 - CBECyL, Clúster de Bienes de Equipo de Castilla y León
 - FETRACAL, Federación de Empresas de Transporte de Castilla y León
 - UNO Logística
 - Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas
 - AVEMA, Asociación Vallisoletana de Empresarios de la Madera
 - Fundación CARTIF
 - I-DE Redes Eléctricas Inteligentes

Como **Anexo** a este Plan Director se adjunta como **Resumen Ejecutivo** el documento de “**Notas sobre el MASTER PLAN / PLAN DIRECTOR del Hub Logístico Agroalimentario de Valladolid (Hub LAV)**”, distribuido en la Convocatoria del 9 de junio de 2026 de las Mesas municipales de Automoción y Agroalimentación, junto a nota de prensa emitida al respecto por el Ayuntamiento de Valladolid.

5. ESTUDIO DE VIABILIDAD

Según se ha indicado en los antecedentes, en 2025 se realizó un **Estudio de Viabilidad**, y sobre las conclusiones de éste se ha realizado el **dimensionamiento y se ha diseñado el Hub LAV**.

En este Estudio se concretó, con base analítica, la superficie de suelo productivo necesaria con horizonte 2050, así como las funcionalidades del Hub LAV y su localización preliminar.

Para ello, se realizó un **balance oferta–demanda**. La **oferta** se estimó a partir de la identificación y cuantificación de los espacios productivos (suelo para actividades económicas) utilizando información procedente de distintas fuentes (Catastro, PGOU, SIOSE, SIU y otras). La **demanda** se determinó combinando:

- (i) la aplicación de dos modelos econométricos (escenarios de máximos y mínimos),
- (ii) el trabajo de campo mediante entrevistas y cuestionarios a los principales agentes, y
- (iii) el análisis socioeconómico.

Una vez calculada la superficie de suelo necesaria para dar respuesta a la demanda prevista, se analizó el **mapa de suelos disponibles en el ámbito territorial de la Mancomunidad de Interés General Urbana Valladolid y Alfoz (MIG)** con el fin de identificar la ubicaciones más adecuadas.

A efectos de implementación, se han propuesto **tres escenarios temporales** de corto, medio y largo plazo (**2030, 2040 y 2050**) para incrementar gradualmente la oferta, apoyándose en dos instrumentos territoriales y/o urbanísticos: **la modificación del PGOU** y el **Plan Regional de Ámbito Territorial (PRAT)**, orientados a posibilitar el desarrollo del suelo logístico requerido.

De forma complementaria, se incorporó un **análisis de la demanda de tráfico terrestre de mercancías** con origen o destino Valladolid.

Mediante un **Modelo de Redistribución Modal**, se estimaron las toneladas potencialmente captables por el ferrocarril desde la carretera en el horizonte 2050.

Estos análisis y modelos, junto con el análisis socioeconómico y el trabajo de campo (entrevistas y encuestas), han permitido definir y dimensionar las **funcionalidades necesarias** del Hub LAV.

Y en este Estudio de Viabilidad se consideraron, entre otras demandas manifestadas explícitamente en las entrevistas realizadas, las necesidades de suelos de Mercaolid y Centrolid, así como las necesidades manifestadas desde las Mesas Municipales de Automoción y de Agroalimentación.

Finalmente, se estableció una **propuesta de localización** de dichas funcionalidades.

En el siguiente esquema se visualiza la metodología seguida para el dimensionamiento y diseño del Hub LAV.

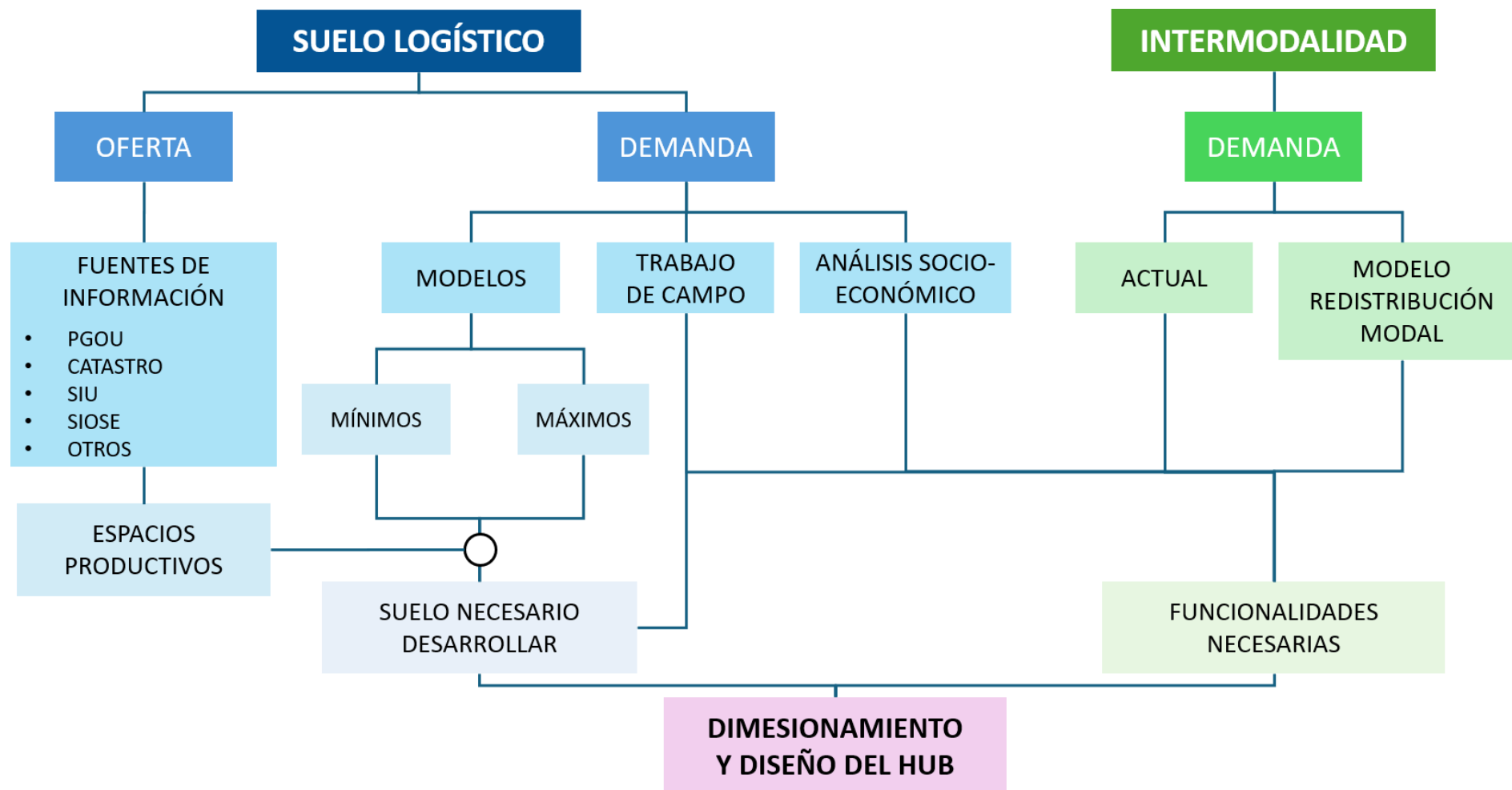


Ilustración 9. Esquema metodológico para el dimensionamiento y diseño del Hub LAV

5.a. Análisis de oferta y demanda

5.a.i. Oferta y demanda de suelos productivos.

La superficie de suelo productivo necesaria a 2050 se ha determinado a través del balance entre la oferta de suelos, obtenida de diferentes fuentes de información (Catastro, PGOU, SIOSE, SIU, otros), y la demanda resultante de aplicar los modelos econométricos de máximos y mínimos.

Las conclusiones obtenidas indican que es necesario incrementar el actual stock de suelo para actividades económicas en el ámbito territorial de la MIG³ en 354 ha de suelo a medio plazo, en 2040, y alcanzar las **956 ha a largo plazo**, en 2050.

Cuantificación de la necesidad de transformación de nuevos suelos para albergar actividad económica en la MIG:

	ESCENARIO DE MÍNIMOS Derivado del Modelo de suelo logístico		ESCENARIO DE MÁXIMOS Derivado del Modelo de suelo global para actividad económica	NUEVA SUPERFICIE BRUTA NECESARIA (ha) (valor medio de los Escenarios de máximos y de mínimos)
	Necesidad de nuevo suelo bruto para actividad logística (ha). (40 % de sup. de suelos productivos)	Necesidad de nuevo suelo bruto para actividad económica (suelos productivos)	Necesidad de suelo para actividad económica (suelos productivos)	
Corto plazo 2030	-	-	256	128
Medio plazo 2040	55	137	570	354
Largo plazo 2050	293	732	1.180	956

5.a.ii. Análisis de demanda de tráficos intermodales.

Se ha realizado un análisis de la demanda de transporte ferroviario de mercancías con origen o destino Valladolid mediante la aplicación de modelos de captación de tráficos. Y se ha detectado demanda para el transporte ferroviario intermodal, automoción, siderúrgicos y graneles agroalimentarios, con la posibilidad de captación de más de un millón de toneladas anuales, equivalentes a 30 relaciones de servicios semanales (ida + vuelta):

Escenario	Flujos por carretera (t)	Ferrocarrizable (t)	Potencialmente captable (t)	Tráfico captable (t)	Trenes
2030	60.958.347	48.260.109	3.779.415	727.611	20
2040	69.537.230	55.105.986	4.500.619	859.338	23
2050	78.997.862	62.634.017	5.512.088	1.059.408	30

Se han identificado tres grandes corredores de transporte intermodal por su potencial de captación de al menos un tren diario considerando tanto Valladolid como provincias de su *hinterland*:

³ MIG: Mancomunidad de Interés General Urbana Valladolid y Alfoz.

- **Corredor con Valencia:** 6 circulaciones semanales.
 - ☐ Relación: Valencia – Valladolid.
- **Corredor con Barcelona-Tarragona:** 13 circulaciones semanales.
 - ☐ Relaciones: Barcelona – Valladolid; Valladolid – Zaragoza; Barcelona – Palencia; Barcelona – Zamora; Tarragona – Valladolid; Tarragona – Zamora.
- **Corredor Atlántico:** Establecimiento de servicios de autopista ferroviaria, además de los servicios internacionales que incluyen la potencialidad de parada para servicios de Autopista Ferroviaria.

Además, **se deben considerar las conexiones con los puertos del Cantábrico** (Avilés, Gijón, Santander, Bilbao o Pasajes), más los portugueses de Leixões, Aveiro o Figueira da Foz, cuyo potencial de captación no se refleja en estas tablas debido a la alta competitividad en servicios de menos de 600 km que ofrece el transporte por carretera. No obstante, el potencial que ofrecen estos puertos para servicios de transporte intermodal de autopistas del mar, unido al de las autopistas ferroviarias, recomienda su consideración en el diseño del Hub LAV, por ser Valladolid parte de su hinterland.

5.b. Análisis de suelos con potencialidad para albergar el Hub LAV

Con el objeto de abordar las necesidades de suelo logístico industrial identificadas, se ha definido un programa ordenado de **incremento de la oferta de suelo disponible en Valladolid**, que se articula con dos horizontes temporales: **medio plazo (2040)** y **largo plazo (2050)**.

Para cada uno de estos hitos temporales, como ya se ha indicado, se ha definido un escenario de demandas con una **previsión mínima de suelo** suficiente para cubrir los requerimientos estimados de suelo logístico y productivo (industrial, terciario); así como una previsión de máximos.

A partir de esta estimación de demanda, se ha realizado un **análisis de alternativas de localización** de suelos aptos para nuevos desarrollos industriales y logísticos, tanto en el municipio de Valladolid como en su entorno, analizándose fundamentalmente **dos situaciones** de suelo:

- en primer lugar, **previsiones de suelo ya realizadas** por los instrumentos de planeamiento urbanístico vigentes (suelos urbanizables), pero no desarrollados;
- en segundo lugar, **ámbitos de suelo rústico**, fundamentalmente en la categoría común, **sin protecciones específicas**, que pudieran ser incorporadas por sus características al conjunto de suelos susceptibles de urbanización.

Dentro del primer supuesto, el de los suelos urbanizables ya clasificados por los planeamientos vigentes, se han estudiado ámbitos en diferentes situaciones, tanto ordenados como no ordenados, pero en todo caso **no ejecutados materialmente** (o, al menos, con ejecución no culminada). Se han analizado tanto sectores ya previstos para su uso industrial como, excepcionalmente, también ámbitos inicialmente previstos para usos residenciales pero que por su localización y grado de desarrollo serían susceptibles de ser objeto de un cambio de uso, aunque el análisis principal se ha focalizado en los primeros. Asimismo se ha prestado particular atención a actuaciones industriales de carácter público.

En el caso de suelo rústicos, aunque la propia condición común de los suelos orienta a la inexistencia de elementos susceptibles de protección que imposibiliten la actuación urbanizadora, se han priorizado en el análisis **suelos que hubiesen sido ya previamente objeto de clasificación como suelos urbanizables**, y hubiesen devenido en suelos rústicos como consecuencia de revisiones del planeamiento y/o procesos de desclasificación legal⁴. En el caso de Valladolid, estos ámbitos se identifican con las denominadas

⁴ Principalmente como consecuencia de la Disposición Transitoria tercera de la Ley 7/2014, de 12 de septiembre, de medidas sobre rehabilitación, regeneración y renovación urbana, y sobre sostenibilidad, coordinación y simplificación en materia de urbanismo (BOCyL 19/09/2014)

Áreas Homogéneas del planeamiento previo al actualmente vigente (2003), que no llegaron a ser objeto de ordenación detallada.

En la selección de las alternativas se ha buscado que los terrenos objeto de futuro desarrollo no presenten condicionantes ambientales y no ambientales (tecnológicas, preexistencias, propiedad del suelo, planeamiento vigente) reseñables que pudieran comprometer el desarrollo del Hub LAV. Desde la primera perspectiva, la selección de alternativas realizada identifica localizaciones que no presentan afecciones de carácter ambiental que imposibiliten la urbanización, no siendo coincidentes con figuras de protección de rango autonómico, estatal o europeo, aunque en algunos casos sí pueden existir afecciones localizadas por elementos ambientales que pueden ser integrados en la futura ordenación (cursos hidrográficos, vías pecuarias...).

Desde la etapa preliminar de toma de decisiones que comporta este documento estratégico del Plan Director, y en la evaluación de alternativas realizada, se han tenido en cuenta los factores medioambientales y paisajísticos, alineados con los instrumentos de las DOTVaent y el propio PGOUVa, lo que no excluye la posterior validación que los procedimientos de Evaluación Ambiental, para cada modalidad de planes o proyectos que instrumenten las actuaciones concretas, deban contrastar.

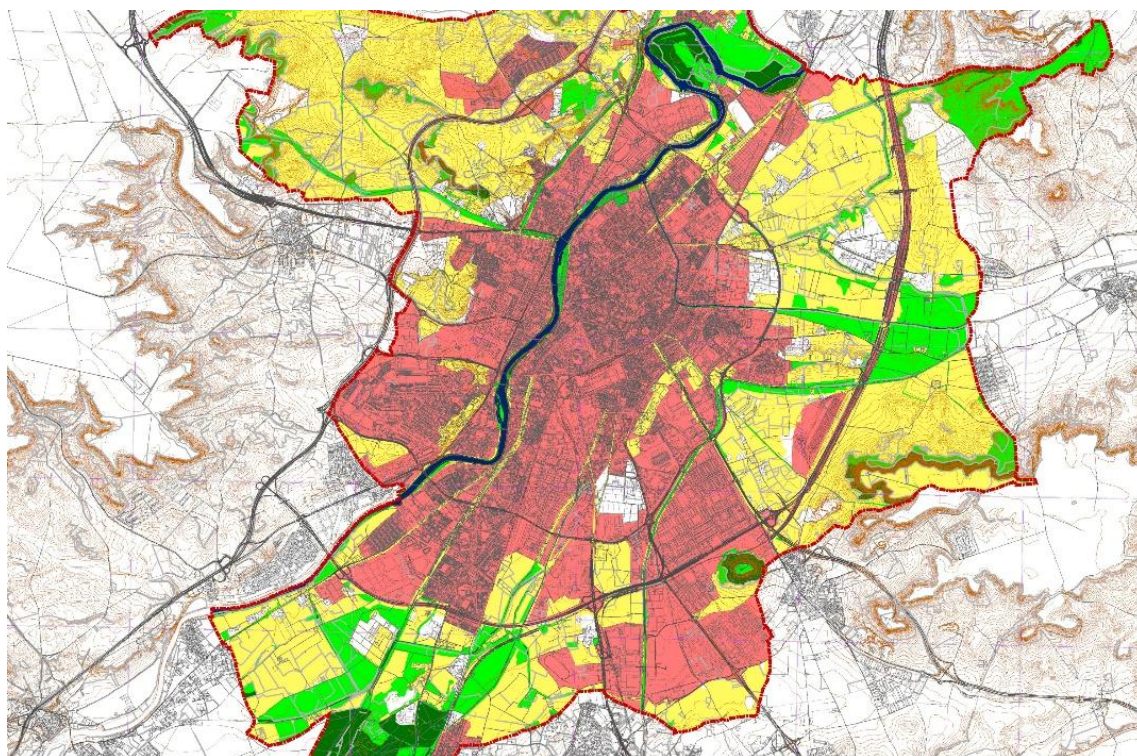


Ilustración 10. Detalle del Plano Síntesis de Valoración Ecológica del PGOU de Valladolid. Las alternativas seleccionadas se localizan en las zonas no urbanizadas de menor valor ecológico.

No se consideran únicamente las localizaciones sin condicionantes (situación excepcional), sino aquellas que, siendo ambientalmente viables, cumplen criterios como: gestión eficiente del suelo; sostenibilidad en las cadenas de transporte; contribución al cambio climático mediante impulso del transporte ferroviario; y minimización de impactos residenciales.

La gestión de suelo se evaluará según la capacidad de adaptación de los instrumentos de planeamiento vigentes. La sostenibilidad se medirá por la reducción de emisiones asociadas al transporte de mercancías. Para impulsar la contribución al cambio climático, se dará prioridad a aquellas alternativas que favorezcan el transporte ferroviario de mercancías y eliminen tráfico pesado de la carretera. La

minimización de afecciones residenciales se valorará mediante estudios de impacto acústico y tráfico, con el objetivo de reducir molestias a la población.

A partir de ello **se ha realizado una selección de alternativas que han sido objeto de un análisis multifactorial**, que contempla aspectos que van desde los estrictamente espaciales (localización, superficie...) a condiciones funcionales (accesibilidad rodada y ferroviaria...) o de gestión (situación urbanística, titularidad del suelo...). Este análisis ha permitido **discriminar un conjunto discreto de alternativas de localización** y, dentro de las mismas, una selección acotada de intervenciones orientadas a satisfacer las demandas cuantificadas. Las alternativas de localización, que se identifican y describen en este capítulo, deberán permitir incrementar el actual stock de suelo para actividades económicas en la MIG en 545 hectáreas de suelo a medio plazo (2040), pudiendo alcanzar las **956 hectáreas a largo plazo (2050)**.

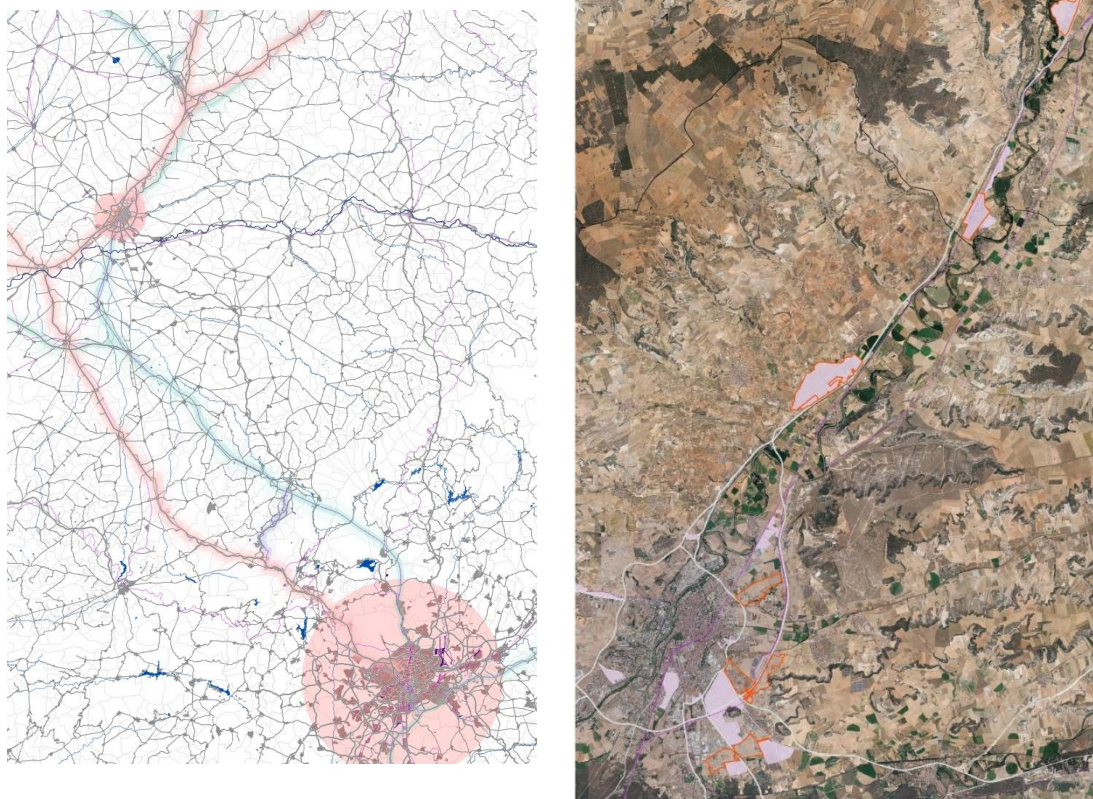


Ilustración 11. Situación nodal de Valladolid / Madrid y Áreas industriales en el entorno de Valladolid y corredor A-62

Por tanto, las alternativas de localización de actividades industriales seleccionadas para el desarrollo del Hub LAV son el resultado del análisis de un conjunto de localizaciones posibles tanto en el municipio de Valladolid (localización que se ha primado por, entre otros aspectos, la localización de la Terminal Intermodal de Mercancías de ADIF), los municipios de la MIG y otros enclaves próximos articulados por grandes ejes de infraestructuras. El estudio de estos ámbitos, algunos relativamente alejados del referido nodo ferroviario, viene justificada fundamentalmente por la escasez de suelos aptos en su entorno inmediato y particularmente en Valladolid, una vez descartadas algunas de las posibilidades ofrecidas por el instrumento de planificación general vigente. A este respecto, se han descartado como alternativas viables varias implantaciones que no cumplen los criterios de localización, superficie, grado de ejecución, viabilidad urbanística... que se han planteado como básicos para la identificación de las actuaciones a realizar. En particular, se han descartado:

- Por su **limitada superficie**, sumado a un **grado avanzado de ejecución** que dificultaría la gestión (incluyendo preexistencias), se descartan varios sectores de suelo urbanizable (S.APP.02) y urbano no consolidado (SE.APP.24.01, SE(o) 24.01 (02, 04, 05, 06, 07, 08), SE (r) 24.09).
- Por sus **condiciones de contorno**, en la que se localizan múltiples ámbitos de suelo urbano no consolidado residencial, se descartan los sectores de suelo urbanizable S15 “Las Cerámicas” y S14 “Las Raposas II”, a pesar de su buena accesibilidad desde la A-62. Su superficie se encuentra además limitada a una 30 ha en cada caso.
- Por las **condiciones orográficas y sectoriales** (infraestructuras, inundabilidad), se descartan como alternativas viables los sectores urbanizables S.16.1, S.16.2, S.17.1 y S.17.2, en los que además no sería viable una conexión ferroviaria.

Se descartan también otras alternativas en municipios próximos, como el de Santovenia de Pisuerga, cuyos suelos rústicos permitirían un pequeño desarrollo (en torno a 27 hectáreas) junto al núcleo urbano, accesibles desde la VA-30 y la VA-113 y junto a la infraestructura ferroviaria, pero con difícil conectividad con esta última por localizarse junto al corredor ferroviario de altas prestaciones.

Tras estos primeros descartes preliminares, han sido identificadas como **viables otras localizaciones alternativas**, tanto en la MIG como fuera del mismo, y que pueden ser considerados para su incorporación al Hub LAV al objeto de completar la dotación de suelo industrial prevista para el horizonte 2050 (largo plazo). Estas alternativas son expuestas de modo sucinto a continuación.

- Sector S(o).18-20 Vereda de Palomares
- Sector S.APP.10 San Juan y Valdezoño
- Suelos rústicos al sur de Sector S(o).18-20 Vereda de Palomares
- Suelos rústicos entre Valladolid, Laguna de Duero y La Cistérniga
- Suelos rústicos en Fuente Amarga
- Área de Actividades Canal de Castilla
- Zonas externas a la MIG
 - Parque Logístico Industrial de Tordesillas
 - Polígono Industrial Llanos de San Isidro, en Dueñas
 - Suelos Urbanizables S-6 y S-15, en Dueñas
 - Área industrial de “La Gijona”, en Villamuriel de Cerrato.

Localización de posibles localizaciones para desarrollar el Hub LAV	Identificador	Superficie bruta (ha)
Interiores a Valladolid y su alfoz		
<u>Zona Sureste y Norte</u>		
Ctra. Soria, Sector San Juan y Valdezoño (S.APP 10)	1 A	66
Suelos rústicos comunes al este de la VA-30	1 B	88
Sector S(o).18-20 Vereda de Palomares	1 C	148
Vereda de Palomares (suelos rústicos comunes)	1 C	136
<u>Arco Sur de Valladolid</u>		
Valladolid – Laguna de Duero	2 A	90
La Cistérniga	2 B	96
<u>Área Industrial de Canal de Castilla</u>		
Suelos vacantes Canal de Castilla (Cabezón de Pisuerga – Cigales – Corcos)	3 A	353

Localización de posibles localizaciones para desarrollar el Hub LAV	Identificador	Superficie bruta (ha)
Áreas de expansión de Canal de Castilla	3 B	20
Exteriores a Valladolid y su alfoz		
SEPES Tordesillas	4 A	166
Dueñas SUR	4 B	139
Dueñas ICE	4 C	137
Villamuriel de Cerrato	4 D	147

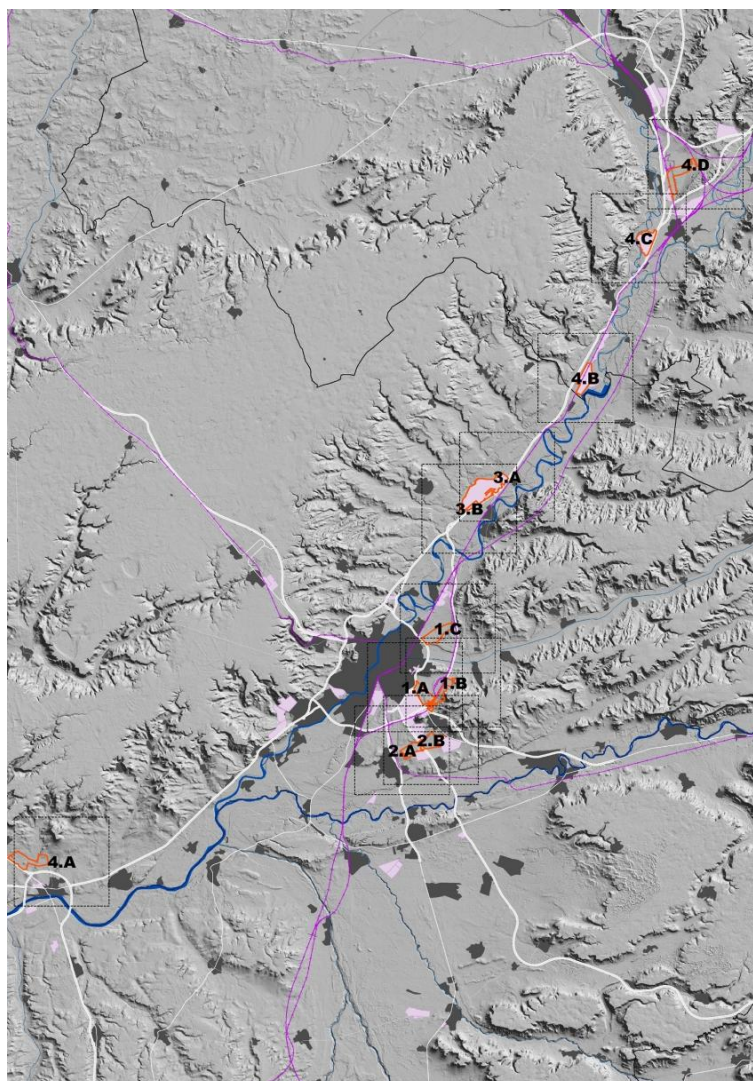


Ilustración 12. Localización de suelos considerados

Respecto de los Sectores Sector S(o).18-20 y S.APP.10, estos se corresponden con ámbitos de suelo urbanizable ya clasificados como tales por el Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid, cuyas determinaciones vigentes deberán ser adaptadas para su destino a suelos productivos y logísticos.

En el caso de los suelos rústicos, tanto en Valladolid como en sus municipios limítrofes (Laguna de Duero, La Cistérniga), están próximas a zonas industriales ya existentes y que pueden ser incorporadas

al sistema productivo mediante su urbanización, y tienen la particularidad en el plan general vigente con anterioridad a la Revisión del PGOUVa de 2020 estuvieron clasificados como suelos urbanizables.

5.b.i. Ámbitos en suelo urbanizable

5.b.i.1 Sector S(o).18-20, Vereda de Palomares

El denominado Sector S(o).18-20, Vereda de Palomares se corresponde con la propuesta de adecuación del planeamiento urbanístico general que el Ayuntamiento de Valladolid **se encuentra tramitando a través de la denominada “Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid**, en el entorno de la vereda de Palomares, en el ámbito delimitado entre la línea de alta velocidad (LAV) Valladolid-Palencia-León, la VA-140 y la VA-30”, iniciada en 2023 con la presentación de un documento de avance, pero formulada ya con la documentación completa en 2025⁵.

La modificación del PGOUVa propuesta reconfigura los sectores de suelo urbanizable S.18-1 “Camino de los Lagares”, S.18-2 “La Cañada”, y S.20 “Vereda de Palomares” definidos por el instrumento de planificación general, que agrupa en un único sector de suelo urbanizable S(o).18-20 denominado “Vereda de Palomares”, con una **superficie bruta de 148 hectáreas**, objeto de interés para el desarrollo del Hub LAV, para el que también establece sus determinaciones de ordenación detallada completas, además de introducir ajustes en otros ámbitos de uso residencial (S.19 “Las Arenas”, SE(r).41-02 “Cuesta del Tomillo”).

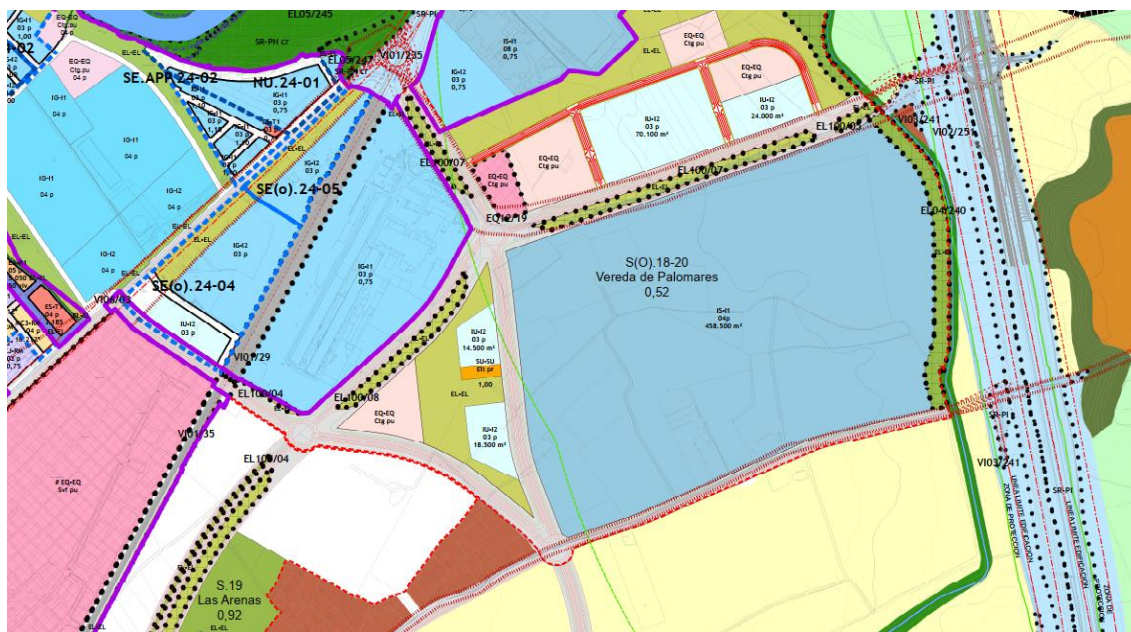


Ilustración 13. Detalle del plano de ordenación de la Modificación Puntual en tramitación

5.b.i.2 Sector S.APP.10, San Juan y Valdezoño

Se corresponde con un **sector de suelo urbanizable de uso predominante residencial** (antiguo ámbito de suelo urbanizable no delimitado), que **fue objeto de ordenación detallada mediante un Plan Parcial** aprobado en 2010⁶, y de instrumentos de gestión, incluyendo la expropiación a titulares no adheridos⁷.

⁵ INFORMACIÓN pública relativa al nuevo periodo de exposición pública relativa a la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid, en el entorno de La Vereda de Palomares, en el ámbito delimitado entre la línea de alta velocidad (LAV) Valladolid-Palencia-León, la VA-140 y la VA-30. Expte.: /02/2023, 2025/MPG_01/000002. (BOCYL 7/11/2025).

⁶ ACUERDO de 7 de septiembre de 2010, del Pleno Municipal, relativo a la aprobación definitiva del Plan Parcial del Sector 26 «San Juan y Valdezoño», del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid. (Expte.: Planeamiento n.º 51.859/07). (BOCYL de 16/11/2010).

⁷ ACUERDO de 28 de febrero de 2018, de la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Valladolid, por el que se aprueba definitivamente el Proyecto de Actuación del Sector 26 «San Juan y Valdezoño», del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid. Expte.: Gestión Urbanística n.º 42247/12. (BOCYL de 27/4/2018).

Transcurridos los plazos máximos para su desarrollo urbanístico, no solo no se han iniciado las obras de urbanización de los terrenos, sino que **los titulares mayoritarios** de los mismos, Conjunto Residencial Las Heras, S.L., **inició en 2023 los trámites requeridos para modificación el destino de los terrenos, de residencial a industrial.**

La modificación propuesta se justifica por la falta de viabilidad del desarrollo residencial inicialmente planteado. El crecimiento urbano se orienta hacia el sur y el oeste, mientras que la zona este es predominantemente industrial, como evidencia la proximidad al Polígono San Cristóbal. Por este motivo, se propone reorientar los terrenos para la implantación de actividades industriales de gran tamaño. Para esta modificación, que fue resuelta de modo favorable⁸, solo se ha formulado hasta el momento un documento de avance y la documentación requerida para su evaluación ambiental.

Este diagnóstico es compartido, y se ha visto reforzado además en los últimos años con la puesta en funcionamiento de la nueva Terminal Intermodal de Mercancías de ADIF en Valladolid, **siendo los terrenos del sector S.APP.10 los únicos que pueden contar con un acceso directo viable tanto a esta terminal como a la carretera VA-30**, por lo que se considera procedente abordar este cambio de uso.



Ilustración 14. Ordenación actual de los terrenos, pendiente de su modificación

5.b.ii. Ámbitos en suelo rústico

Se contemplan posibles ámbitos para el desarrollo de actividades productivas en la MIG sobre terrenos **actualmente clasificados como suelo rústico**. Se trata de amplias zonas de suelo no sujetas a afecciones sectoriales relevantes (al menos de carácter ambiental) ni sujetas a protecciones específicas por parte del planeamiento que, para su incorporación al Hub LAV, pudiendo ser objeto de **reclasificación urbanística** (cambio de clase de suelo de rústico a urbanizable), ordenación y desarrollo.

ACUERDO de 21 de febrero de 2018, de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Valladolid, por el que se aprueba definitivamente el proyecto de expropiación, por el procedimiento de tasación conjunta, de los bienes y derechos de los propietarios no adheridos a la Junta de Compensación del Sector 26 «San Juan y Valdezoño», en el término municipal de Valladolid. Expte.: Gestión Urbanística n.º 216/2011. (BOCYL de 25/04/2018).

⁸ ORDEN MAV/775/2023, de 13 de junio, por la que se formula el informe ambiental estratégico de modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid, en APP10 San Juan y Valdezoño. Expte.: EAES/2023/019. (BOCYL de 22/6/2023).

.5.b.ii.1 Suelos rústicos al sur de Sector S(o).18-20 Vereda de Palomares

La propuesta de esta ámbito aprovecharía la oportunidad de la actuación ya planificada por el Ayuntamiento de Valladolid en el entorno de la Vereda de Palomares, y objeto de la modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana en tramitación (Sector S(o).18-20, Vereda de Palomares), ampliando la previsión de nuevos suelos industriales hacia el sur, sobre un conjunto de terrenos actualmente clasificados como rústicos comunes que se extienden entre las carreteras VA-20 y VA-30, con posibilidad de acceso directo a la primera, y más cercanos a la Terminal Intermodal de Mercancías de ADIF. Se trata de **terrenos** que ya fueron, en el marco del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid de 2003, **clasificados como suelos urbanizables aptos** para su desarrollo urbanístico⁹, aunque **retornaron a suelo rústico** con la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana actualmente vigente.

Son terrenos que permitirían la ampliación de la capacidad de acogida de actividades industriales en el entorno de las **142 hectáreas brutas** de suelo, sobre unos terrenos que no presentan afecciones destacadas salvo por la presencia de preexistencias vinculadas a los usos agrícolas tradicionales de los terrenos (invernaderos, finca Villanueva, concesionario de camiones, línea eléctrica), o la colindancia por el este con el Canal del Duero (elemento que puede integrarse en la ordenación a través de la previsión de espacios libres públicos).

.5.b.ii.2 Suelos rústicos entre Valladolid, Laguna de Duero y La Cistérniga

En el sur del municipio de Valladolid se identifican **dos grandes áreas de suelo rústico no sujetas a protecciones** (comunes) en continuidad con el Polígono de San Cristóbal y el complejo industrial de Renault y Horse en Valladolid, articulados de este a oeste por el Camino de Laguna a La Cistérniga, y separadas entre sí por la autovía A-601 (autovía de Pinares).

La principal singularidad de estos terrenos estriba en su localización encaballada entre varios municipios: Valladolid (norte), Laguna de Duero (suroeste) y La Cistérniga (este), con sus respectivos instrumentos de planeamiento, en el caso de Laguna de Duero de muy reciente aprobación (Orden MAV/890/2024, de 6 de septiembre)¹⁰, que clasifica mayoritariamente los terrenos como suelo rústico común¹¹. La localización de los terrenos se encuentra además en colindancia directa no solo con los suelos industriales de Valladolid, sino también con los de Laguna de Duero (Sector Los Alamares) y La Cistérniga (Polígono de La Mora), lo que permitiría la configuración de un gran enclave productivo de escala supralocal con acceso directo a infraestructuras rodadas de alta capacidad (N-601, A-601, N-122A), aunque no contarían inicialmente con conexión ferroviaria directa¹².

Los terrenos en cada margen de la autovía A-601 podrían configurarse como un sector de suelo urbanizable industrial de ámbito supralocal, con una superficie bruta total de aproximadamente 189 hectáreas (93 en el ámbito oeste, La Vega-Los Alamares; 96 en el ámbito este, El Posadero-Las Muleras). Los principales condicionantes del ámbito vienen dados, además de por la condición supralocal del ámbito (aspecto que puede ser abordado desde un instrumento de ordenación del territorio), por una titularidad del suelo muy fragmentada y por el atravesamiento de los terrenos por varias líneas eléctricas de alta tensión, que sería preciso desviar y/o soterrar.

⁹ Parcialmente correspondientes con los sectores S-48 "Industrial Las Arenas", S-49 "Parque Empresarial Tecnológico Vereda de Palomares", S-51 "Residencial Las Arenas" y S-52 "Residencial Conde Reinoso 2".

¹⁰ En el caso de La Cistérniga, el planeamiento vigente es de 2009 (ACUERDO de 31 de marzo de 2009)

¹¹ En el caso de La Cistérniga, en el límite con el polígono industrial "Ampliación La Mora" el Plan General de Ordenación Urbana vigente delimita dos sistemas generales asociados al desarrollo del polígono; en el caso de Laguna de Duero existe una localización afección por la delimitación del yacimiento arqueológico denominado "El Tenderín-Las Cubas II", cuya delimitación oficial se extiende por encima del ya urbanizado sector industrial de Los Alamares.

¹² La infraestructura más cercana es la de la terminal ferroviaria de Renault, de uso privado.

.5.b.ii.3 Suelos rústicos en Fuente Amarga

Se trata de un conjunto de terrenos en la margen este de la ronda exterior de Valladolid (VA-30), y separados únicamente por esta infraestructura de la Terminal Intermodal de Mercancías de ADIF, aunque con posibilidad de acceso a la misma a través del desarrollo urbanístico, ya propuesto por el Ayuntamiento de Valladolid, del Sector APP 10 (modificación prevista del PGOU) y del sector SE(r). 44-03.

Los terrenos **estuvieron clasificados como suelo urbanizable** no delimitado en el marco del Plan General de Ordenación Urbana de 2003, aunque **decayeron en situación rústica con la vigente revisión** del instrumento de planificación general¹³. Los terrenos, que se extienden en paralelo a la ronda, presentan además posibilidad de acceso por el sur tanto a la autovía A-11 (autovía del Duero) como a la carretera N-122, mediante el enlace de estas vías con la VA-30, en el extremo noreste del Polígono San Cristóbal.

Los terrenos presentan, por la proximidad a estas infraestructuras rodadas y ferroviarias, unas **condiciones idóneas para una actuación logística**, aunque tanto la disposición de éstas como la topografía de su entorno, accidentada, obligan a un desarrollo estructurado de forma paralela a la VA-30 y limitan la posibilidad de extensión superficial de la actuación, que se limitaría a unas 97 hectáreas totales.

5.b.iii. Área de Actividades Canal de Castilla

Se corresponde con un gran ámbito de suelo industrial que fue parcialmente desarrollado por la Junta de Castilla y León, a través de la sociedad Gestión Urbanística de Castilla y León SA (GESTURCAL)¹⁴, emplazado en los municipios de Cigales, Corcos y Cabezón de Pisuerga. El ámbito, con una superficie de en torno a **353 hectáreas**, fue planificado en el marco del Decreto 50/2006, de 20 de julio, por el que se aprueba el Plan Regional de ámbito territorial para el desarrollo del suelo industrial en el entorno de Valladolid (Boletín Oficial de Castilla y León, BOCyL de 21 de julio de 2006) y ordenado mediante Plan Parcial independiente (Orden FOM/438/2009, de 5 de febrero, BOCyL de 5 de marzo de 2009). Tras la aprobación de estos instrumentos, se procedió a la obtención del suelo por procedimiento expropiatorio y a la ejecución de las obras de urbanización, parcialmente terminadas pero no ocupadas por las actividades productivas previstas.

¹³ Aunque sobre los terrenos se inició la tramitación de una modificación del PGOU, no se llegó a culminar su tramitación. ORDEN FYM/1387/2011, de 20 de octubre, por la que se aprueba el Documento de Referencia para la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid en el Área Homogénea n.º 6 «Fuente Amarga», promovida por Casasola Explotaciones Agropecuarias, S.A.

¹⁴ Cuyos activos se encuentran en la actualidad transferidos al Instituto para la Competitividad Empresarial de Castilla y León

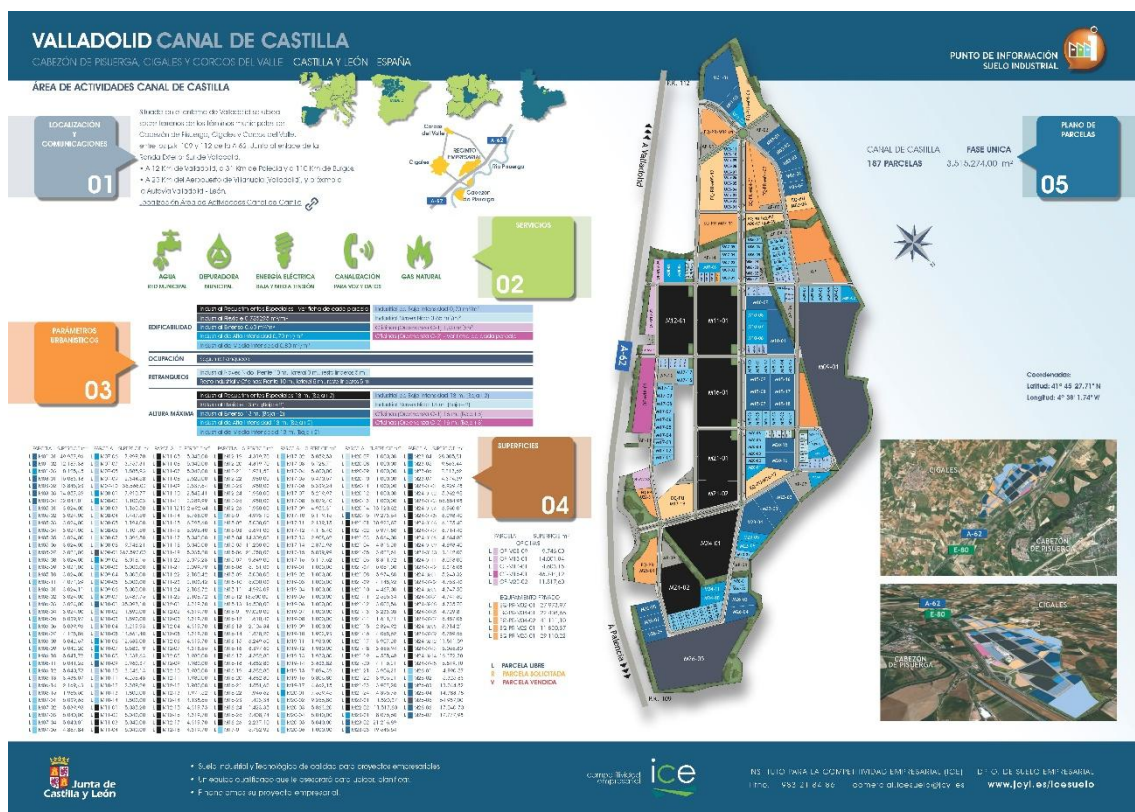


Ilustración 15. Ficha del Área de Actividades Canal de Castilla en el portal web del ICE

La parcelación y condiciones de ordenación definidas en su momento para el desarrollo del área, en la que predominan los predios de pequeña dimensión, no se adecúan de modo preciso a los requerimientos logísticos e industriales actuales, pero **resulta posible su reordenación y reurbanización parcial** para una mejor satisfacción de estas demandas, **e incluso ampliar su extensión hacia el suroeste** (aproximadamente 20 hectáreas adicionales). El ámbito cuenta además con la ventaja de la sencilla accesibilidad a la autovía A-62, que garantiza conectividad de escala suprarregional, aunque carece de conexión ferroviaria. Por el contrario, se trata de un ámbito de compleja gestión, derivada no solo de su condición supralocal (algo resoluble a través de un instrumento de ordenación del territorio) sino sobre todo por las implicaciones económicas derivadas de las operaciones previas (expropiación, cargas pendientes...).

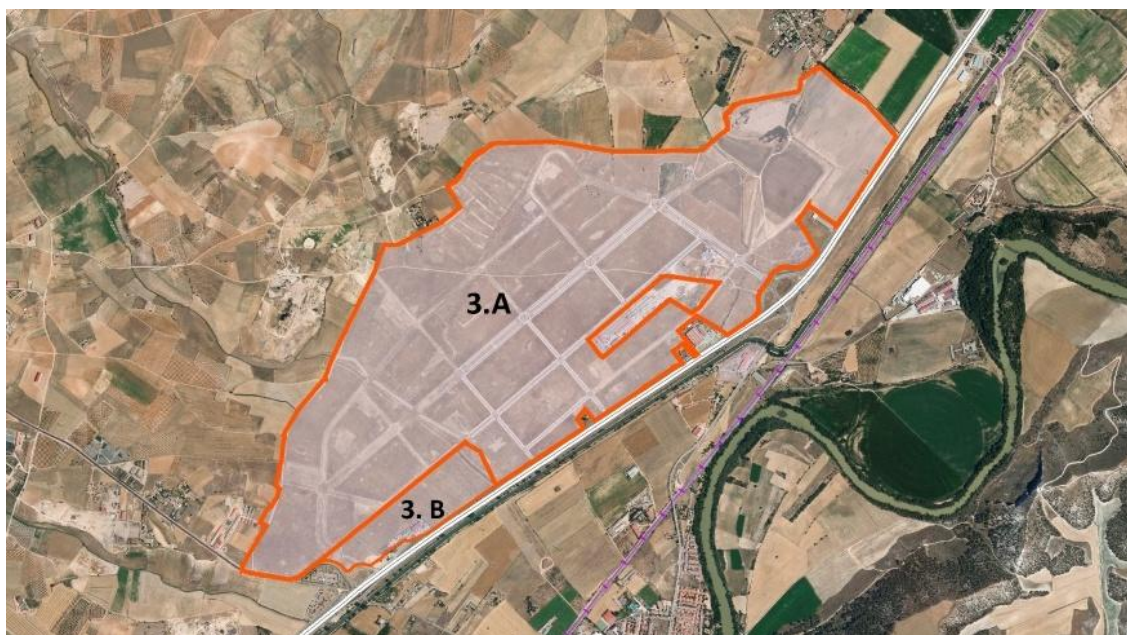


Ilustración 16. Potencial ámbito de actuación en el Área de Actividades Canal de Castilla

Aun con estas dificultades, el ámbito resulta por su extensión, accesibilidad, titularidad del suelo y posibilidades de reordenación (con un coste acotado, dada su situación semi urbanizada), adecuado para la expansión del Hub LAV, constituyendo una **alternativa factible para completar la oferta de suelo requerida** en el largo plazo (2050) que no pueda ser satisfecha en los ámbitos localizados en el Valladolid y su entorno inmediato.

Esta actuación para expandir el HUB LAV en este ámbito se perfilará en sintonía con los objetivos de desarrollo con usos industriales previstos por la administración autonómica y **sus plazos de activación, que podrían ser más cortos que las fases proyectadas del Hub LAV.**

5.b.iv. Zonas externas a la MIG

.5.b.iv.1 *Parque Logístico Industrial de Tordesillas*

Se trata de un conjunto de sectores de suelo urbanizable que fueron promovidos por la Sociedad Estatal para la Promoción de Suelo (SEPES)¹⁵, a través de un Plan Regional aprobado en 2004 (DECRETO 44/2004, de 6 de mayo; BOCyL de 12 de mayo de 2004), que preveía cuatro grandes sectores industriales, con una extensión bruta total próxima a las 200 hectáreas, y con importantes refuerzos de infraestructuras. Aunque planificada como una gran área industrial, **únicamente llegó a desarrollarse uno de los sectores previstos** (Sector I)¹⁶, quedando el **resto de los terrenos** (cerca del 75 % de la actuación, en torno a **166 hectáreas**) **pendientes**. Sobre estos últimos (sectores II, III y IV) han sido aprobados recientemente los instrumentos de ordenación detallada¹⁷, aunque se mantiene la **incertidumbre acerca de los plazos para su ejecución efectiva**. Para la incorporación de estos terrenos al Hub LAV resultaría necesario en cualquier caso reconsiderar estas ordenaciones, agrupando incluso los tres sectores pendientes de desarrollo; actuación que debería ser realizada mediante un instrumento de ordenación del territorio, dado el origen urbanístico de estos.

¹⁵ Actualmente (Real Decreto 1123/2025) CASA 47 Entidad Pública Empresarial

¹⁶ ORDEN FOM/741/2005, de 11 de mayo, por la que se aprueba el Plan Parcial Sector I de la Actuación Logística Industrial de Tordesillas (Valladolid) (BOCyL de 10 de junio de 2005)

¹⁷ ORDEN MAV/65/2025, de 24 de enero, por la que se aprueba definitivamente el plan parcial del sector II de la Actuación Logística-Industrial de Tordesillas (Valladolid). Expte.: 01/2024; ORDEN MAV/66/2025, de 24 de enero, por la que se aprueba definitivamente el plan parcial del sector III de la Actuación Logística-Industrial de Tordesillas (Valladolid). Expte.: 2/2024. (ambos en BOCyL de 4 de febrero de 2025)

El ámbito, cuyos terrenos son mayoritariamente titularidad de la sociedad pública estatal, cuenta con muy buena accesibilidad rodada desde vías estatales de alta capacidad (A-6, A-62 y A-11), pero no tiene prevista conexión ferroviaria ni resulta previsible su ejecución. La vinculación con Valladolid se produce a través de la A-62 (unos 30 km), distancia que no resulta idónea para la conexión tanto con las áreas de mayor concentración de actividad económica de la provincia ni con la Terminal Intermodal de Mercancías de ADIF.



Ilustración 17. Terrenos pendientes de desarrollo del Parque Logístico Industrial de Tordesillas. Al sureste, Sector I, ya urbanizado

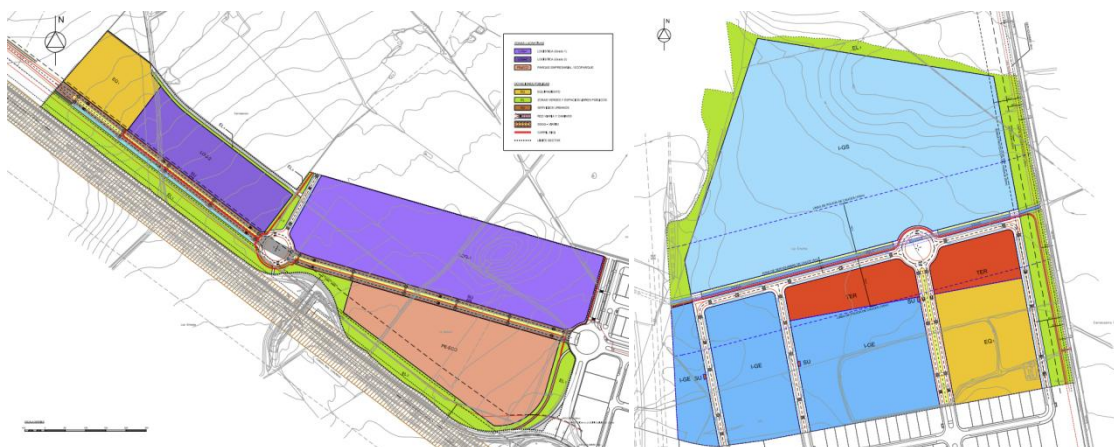


Ilustración 18. Ordenación aprobada en 2025 de los sectores S II y S III

.5.b.iv.2 Polígono Industrial Llanos de San Isidro, en Dueñas

Se corresponde con un ámbito de suelo urbanizable industrial, promovido en 2006 por la sociedad Gestión Urbanística de Castilla y León SA (GESTURCAL) (actual ICE) a través de una modificación del planeamiento general municipal entonces vigente¹⁸, y que fue parcialmente desarrollado y urbanizado, aunque no llegó a entrar en servicio y tener implantación de actividades. Cuenta con algo más de **135 hectáreas** de superficie y una buena accesibilidad rodada, a través de las autovías A-62 y A-67, y ferroviaria gracias a la proximidad de las instalaciones logístico-ferroviarias de Venta de Baños.

¹⁸ ACUERDO de 29 de noviembre de 2006, de la CTU de Palencia, para la aprobación definitiva de la Modificación Puntual de las NN.SS.MM. y Plan Parcial Sector 12 «Los Llanos de San Isidro» en Dueñas; esta ordenación ha sido asumida e integrada en el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Dueñas.

Se trata no obstante de un ámbito ordenado con una lógica de **pequeñas parcelas**, con una **alta fragmentación**, que requeriría ser modificada, si bien esta modificación puede ser sencilla dada la situación jurídica de los terrenos, pudiendo abordarse como modificación de planeamiento junto con operaciones jurídicas complementarias. Se trata sin embargo de un ámbito que, aun contando con la buena accesibilidad referida, se encuentra alejado de los centros de actividad económica de Valladolid.



Ilustración 19. Ficha del Polígono Industrial Llanos de San Isidro en el portal web del ICE, y situación sobre ortofotografía

.5.b.iv.3 Suelos Urbanizables S-6 y S-15, en Dueñas

Terrenos de **suelo urbanizable** en la zona sur del municipio de Dueñas, próximos a la autovía A-62 y a la línea ferroviaria que conecta con la terminal de Venta de Baños. En esta zona se mantienen dos sectores de suelo urbanizable, S-6 y S-15, delimitados pero **sin ordenar**, junto con un tercer sector S-5, que se sitúa en la banda entre la autovía y el ferrocarril, que sí fue objeto de ordenación detallada¹⁹, asumida por el vigente instrumento de planificación general, pero que no ha sido desarrollada.

Se trata de terrenos con una extensión individual pequeña, que habría que agrupar y ordenar de modo conjunto en caso de su destino a actividades logística, alcanzando de este modo una superficie bruta de en torno a **139 hectáreas** (incluyendo el sector ya ordenado). Presenta además preexistencias relevantes (infraestructuras, actividades industriales, atravesamiento por el Canal de Castilla...), que condicionan la actuación.

Sobre estos sectores **se han iniciado procedimientos urbanísticos**, mediante Modificación del PGOU para el sector S15 y mediante un PRAT (grado de avance) para el S-6, manteniendo el destino planificado para usos industriales.

¹⁹ Acuerdo de 20 de junio de 2005, de la C.T.U. de Palencia. Plan Parcial del Sector-5. Sada Castilla-Galicia, S.A. Dueñas. (solo parcial)

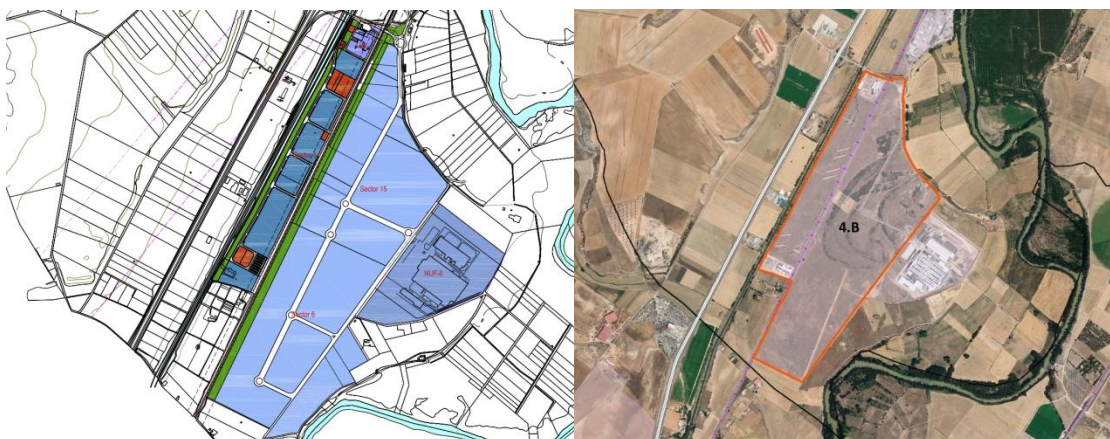


Ilustración 20. Ordenación del área industrial en el PGOU de Dueñas, y localización sobre ortofotografía

.5.b.iv.4 Área industrial de 'La Gijona' en Villamuriel de Cerrato

Se trata de otro ámbito articulado con Valladolid a través de la autovía A-62, con acceso directo también a la A-67 y la A-610, frente ferroviario y proximidad al polígono industrial de Villamuriel de Cerrato y a las instalaciones de Renault en Palencia. Los terrenos han sido objeto de **varias actuaciones de iniciativa autonómica**, comenzando por el Plan Regional de Ámbito Territorial para el Desarrollo del Enclave Logístico Regional CyLoG (DECRETO 3/2009, de 15 de enero; modificado por DECRETO 49/2018, de 29 de noviembre, y actualmente derogado), hasta su situación actual, ordenado por el Plan Regional de ámbito territorial para el polígono industrial «La Gijona» (ORDEN MAV/948/2025, de 20 de agosto; BOCyL de 29 de agosto de 2025). Los terrenos ordenados por el Plan Regional de 2025 encuentran **actualmente en proceso de desarrollo y urbanización** (proyectos en redacción), si bien resultaría posible la ampliación del área industrial en dirección sursureste, incorporando terrenos de los previos instrumentos de ordenación del territorio, hoy derogados.

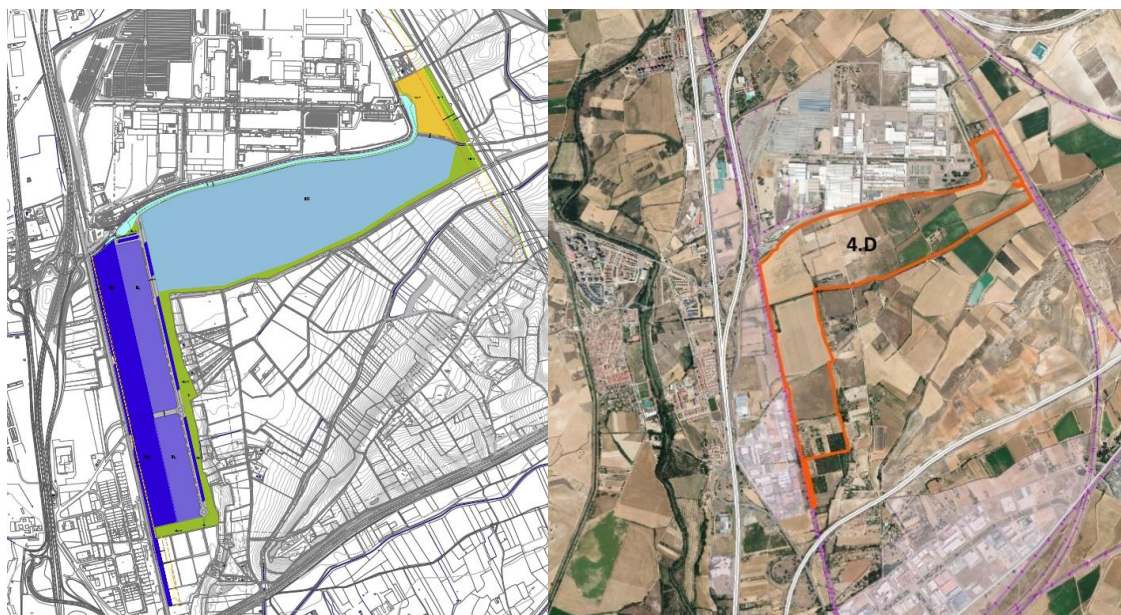


Ilustración 21. Ordenación del área industrial "La Gijona", y localización sobre ortofotografía

5.c. Evaluación de alternativas de localización

Para la evaluación de las alternativas de suelo industrial referidas se ha utilizado una aproximación **multifactorial**, que contempla la idoneidad de cada ámbito en función de diversos elementos, tanto

espaciales como funcionales. Cada uno de los criterios contemplados se ha valorado aplicándose una puntuación de 1 (peor) a 5 (mejor), asignando a cada factor un peso a partir del cual se realiza una evaluación global. Los factores considerados han sido:

- 1. **Localización** (15 %), considerándose proximidad y sinergias con zonas de concentración de actividad económica
- 2. **Superficie** desarrollable (20 %)
- 3. **Accesibilidad viaria** (15 %), considerando accesibilidad desde las grandes rondas de Valladolid y menores afecciones a áreas residenciales
- 4. **Accesibilidad ferroviaria** (10 %), valorándose la proximidad a la nueva terminal intermodal de Adif en Valladolid, y de la posibilidad de conectividad con la red ferroviaria
- 5. **Estructura de propiedad** (10 %), considerando el grado de fragmentación de la propiedad, la condición pública o privada, y la posibilidad de adquisición
- 6. **Situación y gestión urbanística** (15 %), considerando la clasificación y calificación actual de los suelos, su inclusión en ámbitos de gestión definidos por el PGOU y sus necesidades de innovación de los instrumentos de gestión urbanística.
- 7. **Condicionantes ambientales** (5 %)
- 8. **Afecciones y reasentamientos** (10%), vinculada a la entidad de las preexistencias

El siguiente cuadro resume la valoración realizada de las diferentes alternativas expuestas:

			TOTAL	1. Localización	2. Superficie desarrollable	3. Accesibilidad viaria	4. Accesibilidad ferroviaria	5. Estructura de propiedad	6. Situación y gestión urbanística	7. Condicionantes ambientales	8. Afecciones y reasentamientos
			100%	15%	20%	15%	10%	10%	15%	5%	10%
Interiores a Valladolid y su afoz	Municipio de Valladolid	1 A	4,15	5	3	5	5	4	4	5	3
		1 B	3,3	5	2	4	1	4	3	4	4
		1 C	3,25	4	3	4	1	4	3	4	3
	Otros municipios	2 A	3,15	3	2	5	3	3	3	4	3
		2 B	2,95	3	2	5	1	3	3	4	3
		3 A	4	1	5	5	1	5	5	5	5
		3 B	2,45	1	1	5	1	3	3	4	3
Exteriores a Valladolid y su afoz	Otros municipios	4 A	3,45	1	4	5	1	4	4	5	4
		4 B	2,9	1	3	4	3	3	3	4	3
		4 C	3,9	1	3	5	4	5	5	5	5
		4 D	3,9	1	3	5	4	5	5	5	5

Ilustración 22. Cuadro de valoración de alternativas

- 1-A Sector S.APP.10, San Juan y Valdezoño
- 1-B Nuevo Sector Fuente Amarga (Sector 3 PRAT Hub LAV)
- 1-C Nuevo Sector Vereda de Palomares (Sector 1 PRAT Hub LAV)
- 2-A Nuevo Sector Valladolid - Laguna de Duero - La Cistérniga (Sector 2 PRAT Hub LAV) – Sub-ámbito La Vega-Alamares (Laguna de Duero)
- 2-B Nuevo Sector Valladolid - Laguna de Duero - La Cistérniga (Sector 2 PRAT Hub LAV) – Sub-ámbito El Posadero-Las Muleras (La Cistérniga)
- 3-A Área de Actividades Canal de Castilla
- 3-B Área de Actividades Canal de Castilla (ampliación)
- 4-A Parque Logístico Industrial de Tordesillas
- 4-B Suelos Urbanizables S-6 y S-15, en Dueñas
- 4-C Polígono Industrial Llanos de San Isidro, en Dueñas
- 4-D Área industrial de 'La Gijona' en Villamuriel de Cerrato

5.d. Selección de alternativas viables para albergar el Hub LAV

Para el desarrollo del Hub LAV se propone intervenir sobre los siguientes ámbitos de suelo en el municipio de Valladolid:

- Sector S(o).18-20 Vereda de Palomares
- Sector S.APP.10 San Juan y Valdezoño
- Nuevo Sector Sur Vereda de Palomares (Sector 1 PRAT Hub LAV)
- Nuevo Sector Valladolid – Laguna – Cistérniga (Sector 2 PRAT Hub LAV)
- Nuevo Sector Fuente Amarga (Sector 3 PRAT Hub LAV)

- Canal de Castilla

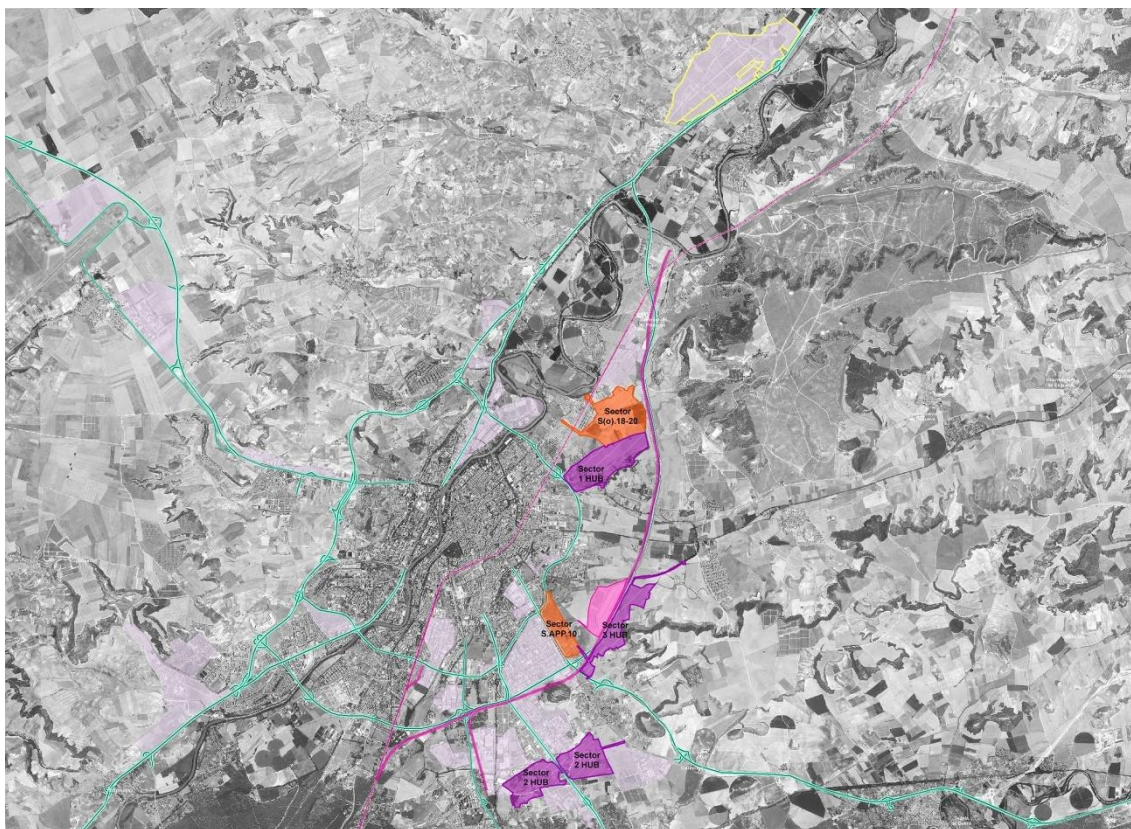


Ilustración 23. Localización de ámbitos de intervención propuestos, en relación con los principales corredores de infraestructuras de comunicación

Las alternativas seleccionadas responden a las dos situaciones de análisis descritas en el apartado anterior. **Las dos primeras** (Sector S(o).18-20 y S.APP.10) **se corresponden con ámbitos de suelo urbanizable ya clasificados como tales por el Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid**, cuyas determinaciones vigentes deberán ser adaptadas para su destino a suelos productivos y logísticos; en el caso de las tres últimas alternativas seleccionadas, se trata de suelos actualmente clasificados como rústicos, tanto en Valladolid como en sus municipios limítrofes (Laguna de Duero, La Cistérniga), próximas a zonas industriales ya existentes y que pueden ser incorporadas al sistema productivo mediante su urbanización.

La existencia de estas dos situaciones de partida diferentes (ámbitos ya clasificados frente a zonas rústicas de nuevo desarrollo), va a condicionar los mecanismos de intervención sobre el suelo, más complejos en el segundo de los supuestos en tanto supone no solo la clasificación de nuevos suelos, sino también la intervención en varios municipios, situación esta última que no puede ser abordada directamente mediante instrumentos de planeamiento urbanístico convencionales. Teniendo esto en consideración, se plantean dos mecanismos diferenciados de intervención:

- Intervención mediante modificaciones del planeamiento vigente: esta solución es posible en el caso de las actuaciones contempladas para los Sectores S(o).18-20 Vereda de Palomares y S.APP.10 San Juan y Valdezoño.
- Intervención mediante una figura de ordenación del territorio: esta solución sería la adecuada para las intervenciones que requieren de clasificación de nuevos suelos, particularmente en caso de alcance supramunicipal.

La figura del instrumento de ordenación del territorio (Plan Regional de Ámbito Territorial) podría en todo caso hacerse extensiva a todos los ámbitos de actuación del Hub LAV, como instrumento

abarcativo y de coordinación. En los siguientes epígrafes se analizan de modo más pormenorizado las condiciones y previsiones para cada uno de los ámbitos de intervención seleccionados.

5.d.i. Ámbitos objeto de intervención mediante modificaciones del planeamiento

Pueden ser incorporados al Hub LAV mediante el desarrollo de figuras de planeamiento urbanístico convencionales (modificación del instrumento de planeamiento general) aquellos ámbitos de suelo ya clasificados como urbanizables por los instrumentos vigentes, hayan sido objeto o no de ordenación detallada. Se consideran dentro de este grupo los identificados sectores **S(o).18-20 Vereda de Palomares** y **S.APP.10 San Juan y Valdezoño**, del vigente Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid.

Se trata en ambos casos de sectores de suelo urbanizable para los que el instrumento de planificación general estableció un uso predominante residencial, pero que no han sido objeto de desarrollo urbanístico pleno en los plazos previstos. Si bien esta circunstancia no implica la pérdida del derecho a urbanizar por parte de los titulares de los terrenos, sí habilita que la administración proponga una **modificación de las condiciones urbanísticas vigentes** sin que ello implique efectos indemnizatorios. La localización de los terrenos, junto con sus condiciones de superficie (y la participación pública en la titularidad actual de los suelos), convierte las ubicaciones en idóneas para el desarrollo de actuaciones de suelo logístico productivo.

Dada la situación urbanística de los terrenos, **esta reorientación de los terrenos** de su actual destino residencial a uso productivo **puede ser abordada mediante modificaciones del planeamiento general promovidas por el Ayuntamiento de Valladolid**. En particular, sobre el Sector S(o).18-20, Vereda de Palomares ya ha sido iniciada la tramitación de la referida modificación, estando previsto que pueda iniciarse una segunda modificación sobre el Sector S.APP.10, San Juan y Valdezoño a corto plazo. En tanto actuaciones que se prevé sean abordadas por estos instrumentos convencionales, el desarrollo específico de éstas no es objeto de este Plan Director, limitándose sus contenidos a una somera descripción de los ámbitos e intervenciones contempladas, remitiéndose a las referidas modificaciones para su concreción.

5.d.i.1 Sector S(o).18-20, Vereda de Palomares

Se considera la propuesta del nuevo **sector S(o).18-20 “Vereda de Palomares” como parte del Plan Director del Hub LAV**, definiendo un gran ámbito apto para acoger una gran instalación industrial, con una alta accesibilidad desde las infraestructuras próximas. Aunque concebida inicialmente para la implantación de una actividad industrial concreta (giga factoría de INOBAT AUTO), por sus condiciones los terrenos serían también aptos para la implantación de otras actividades industriales y/o logísticas, e integrarse en el Hub LAV.

5.d.i.2 Sector S.APP.10, San Juan y Valdezoño

Se plantea dar continuidad a la iniciativa ya contemplada por los titulares de los terrenos, acometiéndose una modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid (PGOUVa), y **vincularla al Plan Director**, con el objeto de transformar el uso de este sector a industrial, lo que generaría en torno a 66 hectáreas de nuevo suelo industrial apto para actividades productivas. La modificación, que puede ser abordada de oficio por el Ayuntamiento de Valladolid, se acotaría a los terrenos del sector S.APP.10, aunque en los análisis previos han sido estudiadas otras alternativas como la extensión del ámbito de actuación hacia el norte²⁰, que han sido descartadas por su elevada complejidad (instrumentos previos vigentes, preexistencias...), que se sumaría a la que ya supone la

²⁰ Incorporando los Sistemas Generales EL04/255 Cuña Verde San Juan y Valdezoño; EL04/270 Zona Verde, o incluso el Sector S(O).12 Canal del Duero.

intervención única sobre el sector S.APP.10, particularmente derivadas de la necesidad de dejar sin efecto los instrumentos de gestión ya aprobados sobre el ámbito²¹.

5.d.ii. Ámbitos objeto de intervención mediante figuras de ordenación del territorio

Se contemplan a tal efecto los ámbitos identificados en suelos rústicos.

La extensa superficie de estos ámbitos, que superan **individualmente las 100 hectáreas y conjuntamente las 425**, junto con la **condición supramunicipal** de algunos de los emplazamientos, que se une a la influencia que una actuación de este alcance puede tener a escala regional, orientan a que la misma sea articulada, no a través de modificaciones o revisiones del planeamiento municipal, sino mediante la formulación de un instrumento de ordenación del territorio específico que pueda coordinar y ponderar adecuadamente sus requerimientos. A tal efecto, se considera adecuada la **figura del Plan Regional de Ámbito Territorial (PRAT)**, orientada, de acuerdo con el marco legal vigente, a la planificación de “la ejecución de actuaciones industriales (...) que se consideren de interés para la Comunidad”, justificado éste por el interés general de las actuaciones previstas y una influencia que trasciende el ámbito local.

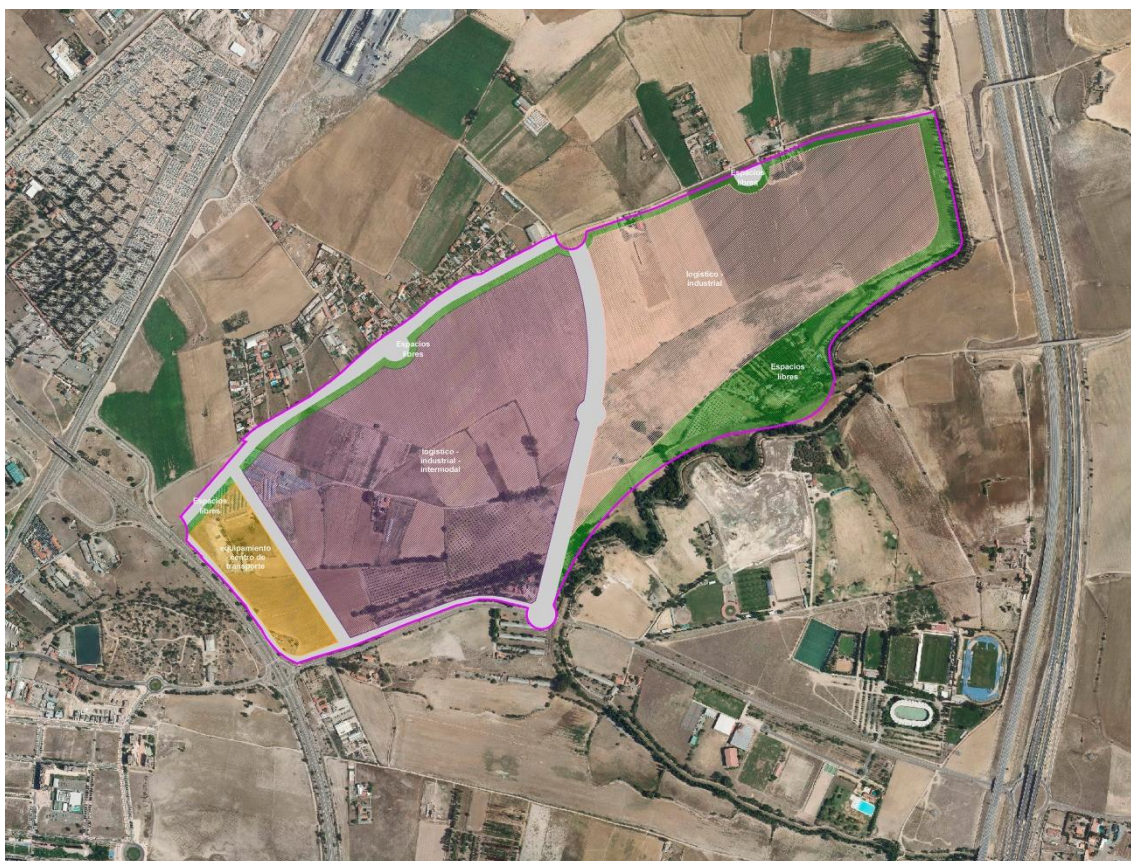
Este Plan Director describe y desarrolla específicamente el alcance de las actuaciones sobre estos tres ámbitos que, por su ordenación prevista mediante un instrumento de ordenación del territorio, son identificados como Sectores de un futuro Plan Regional de Ámbito Territorial del Hub Logístico-Alimentario de Valladolid (Sectores PRAT Hub LAV).

.5.d.ii.1 Nuevo Sector Vereda de Palomares (Sector 1 PRAT Hub LAV)

Este nuevo sector se propone sobre los suelos rústicos al sur de Sector S(o).18-20 Vereda de Palomares

Se ha realizado una prefiguración de la ordenación de los terrenos, contemplándose la generación de dos grandes ámbitos para la implantación de actividades productivas y logísticas, con una superficie neta de suelo finalista de en torno a 102 hectáreas, además de las dotaciones exigidas por el marco legal y reglamentario vigente.

²¹ Aunque se habrían cumplido ya los plazos legales para su desarrollo.



SECTOR 1 - VEREDA DE PALOMARES				
	Superficie (ha)	% Total	Coef Edificabilidad	Edificabilidad (m2c)
Superficie ámbito ordenado (m2)	141,97	100,00%	0,4664	662.167,76
SUELOS SISTEMAS GENERALES Y LOCALES INTERNOS	40,10	28,25%		
Espacio Libre	14,34	10,10%		
Espacio Libre - Via Pecuaria	4,65	3,28%		
Equipamientos - Centros de Servicios al Transporte	7,14	5,03%		
Vialidad Estructurante	13,97	9,84%		
Estacionamientos (se consideran a descontar de parcela neta en ordenación final pormenorizada)	-	0,00%		
USOS PROPUESTOS	101,87	71,75%		662.167,76
LOGÍSTICO- INDUSTRIAL-INTERMODAL	44,86	31,60%	0,6500	291.604,41
LOGÍSTICO- INDUSTRIAL	57,01	40,15%	0,6500	370.563,35

Ilustración 24. Prefiguración de la ordenación del Sector 1 PRAT Hub LAV, y cuadro general de superficies

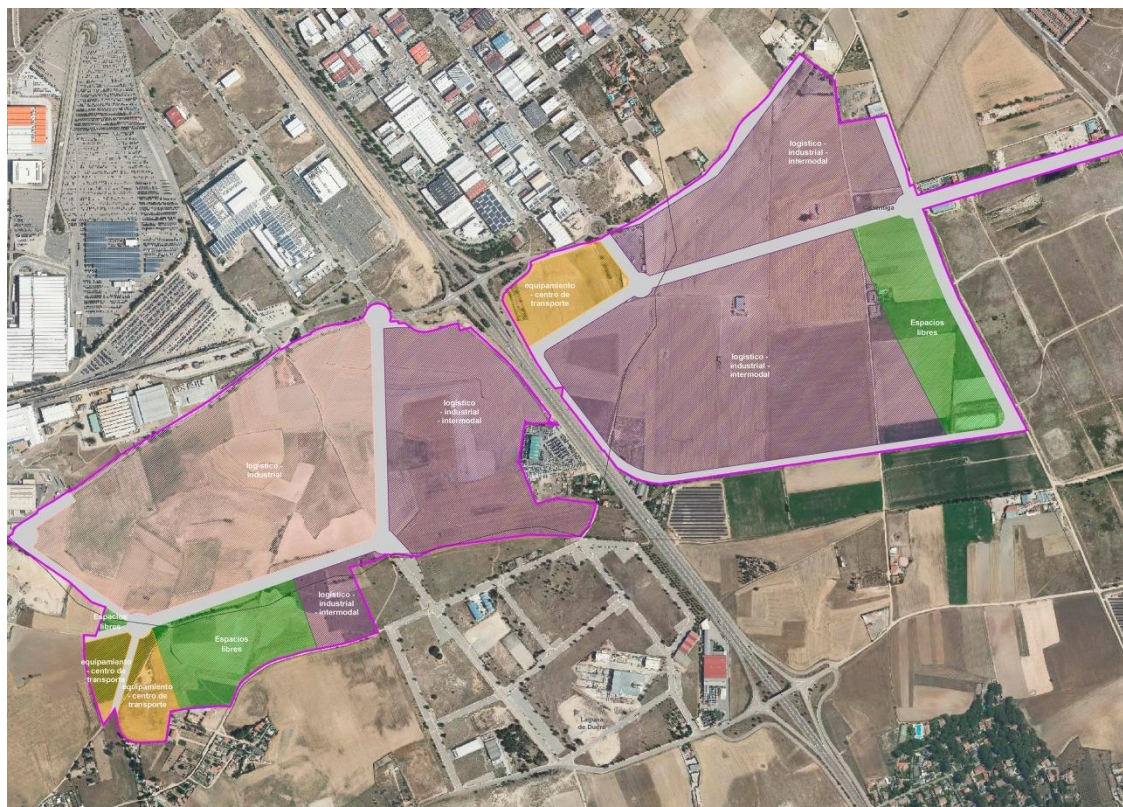
El desarrollo de este ámbito requeriría, además de las actuaciones estrictamente urbanísticas (clasificación de los terrenos, ordenación, gestión y urbanización), de la ejecución de varias actuaciones de carácter infraestructural, vinculadas tanto a la accesibilidad (acceso desde la carretera VA-140, incluyendo desdoblamiento de la carretera y nuevo enlace), como a las redes de servicios (depósitos de abastecimiento, refuerzo de la EDAR, ampliación subestación eléctrica...). Está previsto el desdoblamiento de la ctra. de Renedo hasta el enlace con la VA-20, actuación no vinculada al Hub LAV.

.5.d.ii.2 Nuevo Sector Valladolid - Laguna de Duero - La Cistérniga (Sector 2 PRAT Hub LAV)

Este nuevo sector se propone sobre los suelos rústicos localizados entre Valladolid, Laguna de Duero y La Cistérniga.

Se ha realizado una prefiguración de la ordenación de los terrenos, contemplándose la generación de **cuatro grandes ámbitos para la implantación de actividades productivas y logísticas** (dos en cada uno

de los sub-ámbitos), con una superficie neta de suelo finalista de en torno a 136 hectáreas, además de las dotaciones exigidas por el marco legal y reglamentario vigente.



SECTOR 2 - VALLADOLID-LAGUNA-CISTÉRNIGA				
	Superficie (ha)	% Total	Coef Edificabilidad	Edificabilidad (m2c)
Superficie ámbito ordenado (m2)	189,12		0,4687	886.395,29
Ambito 1: La Vega - Alamares	92,70	100,00%		458.466,43
SUELOS SISTEMAS GENERALES Y LOCALES INTERNOS	22,17	23,91%		
Espacio Libre	9,27	10,00%		
Equipamientos - Centros de Servicios al Transporte	5,07	5,47%		
Viarío Estructurante	7,83	8,44%		
Estacionamientos (se consideran a descontar de parcela neta en ordenación final pormenorizada)	-	0,00%		
USOS PROPUESTOS	70,53	76,09%	0,6500	458.466,43
LOGÍSTICO- INDUSTRIAL-INTERMODAL	43,79	47,24%	0,6500	284.643,79
LOGÍSTICO- INDUSTRIAL	26,74	28,85%	0,6500	173.822,64
Ambito 2: El Posadero - Las Muleras	96,42	100,00%	0,4438	427.928,86
SUELOS SISTEMAS GENERALES Y LOCALES INTERNOS	30,58	31,72%		
Espacio Libre	10,30	10,69%		
Equipamientos - Centros de Servicios al Transporte	5,23	5,42%		
Viarío Estructurante	15,05	15,61%		
Estacionamientos (se consideran a descontar de parcela neta en ordenación final pormenorizada)	-	0,00%		
USOS PROPUESTOS	65,84	68,28%	0,6500	427.928,86
LOGÍSTICO- INDUSTRIAL-INTERMODAL	-	0,00%	0,6500	-
LOGÍSTICO- INDUSTRIAL	65,84	68,28%	0,6500	427.928,86

Ilustración 25. Prefiguración de la ordenación del Sector 2 PRAT Hub LAV, y cuadro general de superficies

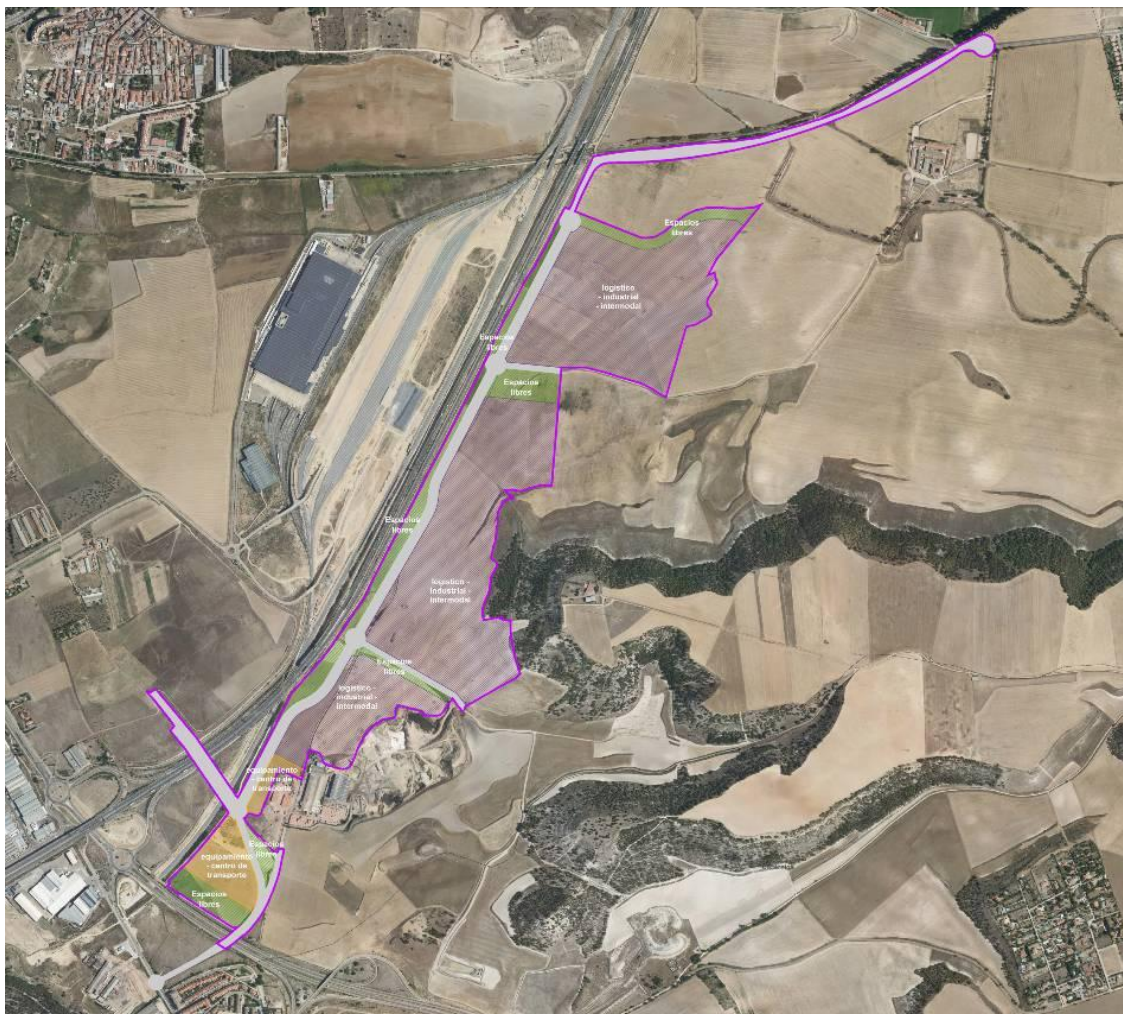
El desarrollo de este ámbito requeriría, además de las actuaciones estrictamente urbanísticas (clasificación de los terrenos, ordenación, gestión y urbanización), que deben en este caso necesariamente articularse a través de un instrumento de ordenación del territorio y, dada la discontinuidad del ámbito, **formalizarse como dos sectores de suelo urbanizable independientes**, de la ejecución de varias actuaciones de carácter infraestructural, vinculadas tanto a la accesibilidad (remodelación del enlace en la A-601, nueva glorieta en la carretera N-122A), como a las redes de servicios (depósitos de abastecimiento, refuerzo de la EDAR, ampliación subestación eléctrica...),

incluyéndose en estas últimas la necesidad de desmontaje de las ya referidas líneas eléctricas aéreas preexistentes.

.5.d.ii.3 Nuevo Sector Fuente Amarga (Sector 3 PRAT Hub LAV)

Este nuevo sector se propone sobre los suelos rústicos localizados en Fuente Amarga.

A continuación, se ha propone una prefiguración de la ordenación de los terrenos, contemplándose la generación de tres grandes ámbitos para la implantación de actividades productivas y logísticas, con una **superficie neta de suelo finalista de en torno a 62 hectáreas**, además de las dotaciones exigidas por el marco legal y reglamentario vigente.



SECTOR 3 - FUENTE AMARGA				
	Superficie (ha)	% Total	Coef Edificabilidad	Edificabilidad (m2c)
Superficie ámbito ordenado (m2)	97,02	100,00%	0,4124	400.116,42
SUELOS SISTEMAS GENERALES Y LOCALES INTERNOS	35,46	36,55%		
Espacio Libre	9,66	9,96%		
Espacio Libre - Via Pecuaria	2,71	2,79%		
Equipamientos - Centros de Servicios al Transporte	4,85	5,00%		
Viario Estructurante	18,24	18,80%		
Estacionamientos (se consideran a descontar de parcela neta en ordenación final pormenorizada)	-	0,00%		
USOS PROPUESTOS	61,56	63,45%		400.116,42
LOGÍSTICO- INDUSTRIAL-INTERMODAL	-	0,00%	0,6500	-
LOGÍSTICO- INDUSTRIAL	61,56	63,45%	0,6500	400.116,42

Ilustración 26. Prefiguración de la ordenación del Sector 3 PRAT Hub LAV, y cuadro general de superficies

El desarrollo de este ámbito requeriría, además de las actuaciones estrictamente urbanísticas (clasificación de los terrenos, ordenación, gestión y urbanización), de la ejecución de varias **actuaciones de carácter infraestructural**, entre las cuales procede destacar por su relevancia para garantizar la conectividad del área la ejecución de una nueva glorieta en la carretera VA-140 y el desdoblamiento de esta infraestructura, desde la carretera VA-20 al acceso. También resulta necesario un acceso –glorieta– desde la N-122. Asimismo se precisan distintos refuerzos en redes de servicios: depósitos de abastecimiento, refuerzo de la EDAR, ampliación subestación eléctrica...

5.e. Dimensionamiento y diseño

5.e.i. Ámbitos de suelo y fases de desarrollo

Para la ejecución del Hub LAV se han definido tres fases de desarrollo de suelos en base a tres horizontes temporales: a corto, medio y largo plazo (2030, 2040 y 2050), obteniéndose los suelos necesarios mediante dos instrumentos urbanísticos para la generación del suelo necesario, que se describirán en detalle más adelante:

1. **Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid (PGOUVa). 2 Sectores.**
2. **Plan Regional de Ámbito Territorial (PRAT). 3 Sectores.**

En el siguiente cuadro se resumen las características de cada fase: horizonte temporal, localizaciones, instrumentos urbanísticos empleados y hectáreas resultantes.

FASE del Hub LAV	Horizonte temporal	Localizaciones que desarrollar (Se describen más adelante)	Nueva superficie bruta (ha) que desarrollar
PRIMERA FASE	Corto plazo 2030	Sector 1 del HUB, Vereda de Palomares + Modificación 1 del PGOU de Valladolid: Sector S(o).18-20	142 148
		TOTAL	290
SEGUNDA FASE	Medio plazo 2040	Sector 2 del HUB, Valladolid – Laguna – Cistérniga + Modificación 2 del PGOU de Valladolid: Sector S.APP.10	189 66
		TOTAL ACUMULADO	545
TERCERA FASE	Largo plazo 2050	Sector 3 del HUB, Fuente Amarga + Suelos vacantes Canal de Castilla y áreas de expansión (*) Canal de Castilla dispone de 351 ha de suelo bruto, por lo que no será necesario que su totalidad se vincule al Hub LAV. Solo se considerarán los suelos necesarios hasta alcanzar la cifra de 957 ha.	97 314(*)
		TOTAL ACUMULADO	956

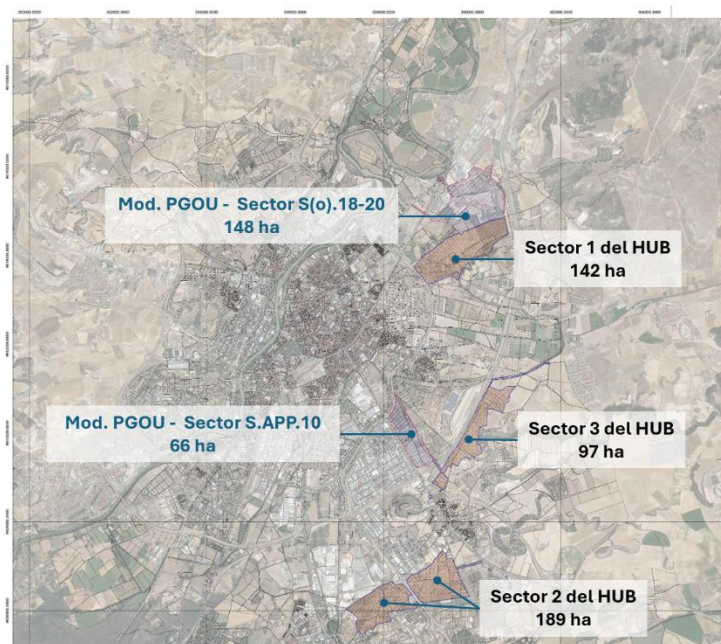


Ilustración 27. Sectores de suelos propuestos por el Plan Director del Hub LAV

5.e.ii. Funcionalidades y dimensionamiento

El dimensionamiento para funcionalidades necesarias se ha realizado mediante el estudio conjunto de los resultados obtenidos en los análisis de demanda, análisis socioeconómico y las conclusiones del trabajo de campo. Y se han tenido en cuenta los estándares de diseño obtenidos de buenas prácticas sectoriales.

Las funcionalidades y su dimensionamiento propuestos se resumen en la siguiente tabla:

FUNCIONALIDADES QUE DESARROLLAR EN EL Hub LAV	SIGLAS	SUPERFICIE (ha)*
		XX ha (corto plazo) -XX ha (largo plazo)
Plataforma Logística. Almacenaje y distribución nacional y regional. (grandes parcelas)	PL	50-150
Centro Logístico de Frío. Logística de temperatura controlada para el sector agroalimentario	CLF	Integradas en otras áreas
Parque Industrial Agroalimentario	PIA	100-250
Área logística/industrial intermodal como zona complementaria de la terminal intermodal de Adif	ALI	50-150
Parque Industrial y Parque de Proveedores	PIP	100-250
Centro de Transporte de Mercancías al servicio de la distribución urbana	CTM	50-100
Centro de Servicios al Transporte , incluyendo estacionamiento seguro para vehículos pesados, campas, servicios aduaneros y paradoreros	CST	15-30

(*) Superficies de suelo bruto.

5.e.iii. Localización y distribución de las funcionalidades.

La planificación temporal se acompaña de una prefiguración de funciones a asumir por cada uno de los ámbitos, que contempla una progresiva incorporación de servicios y la configuración de una oferta de suelo productivo diversa, con un dimensionamiento que aplica estándares de diseño obtenidos de buenas prácticas sectoriales. Esta previsión funcional tiene un carácter estrictamente indicativo, que se apoya en la puesta en servicio de cada área y de sus potenciales funcionales (superficies, accesibilidad,

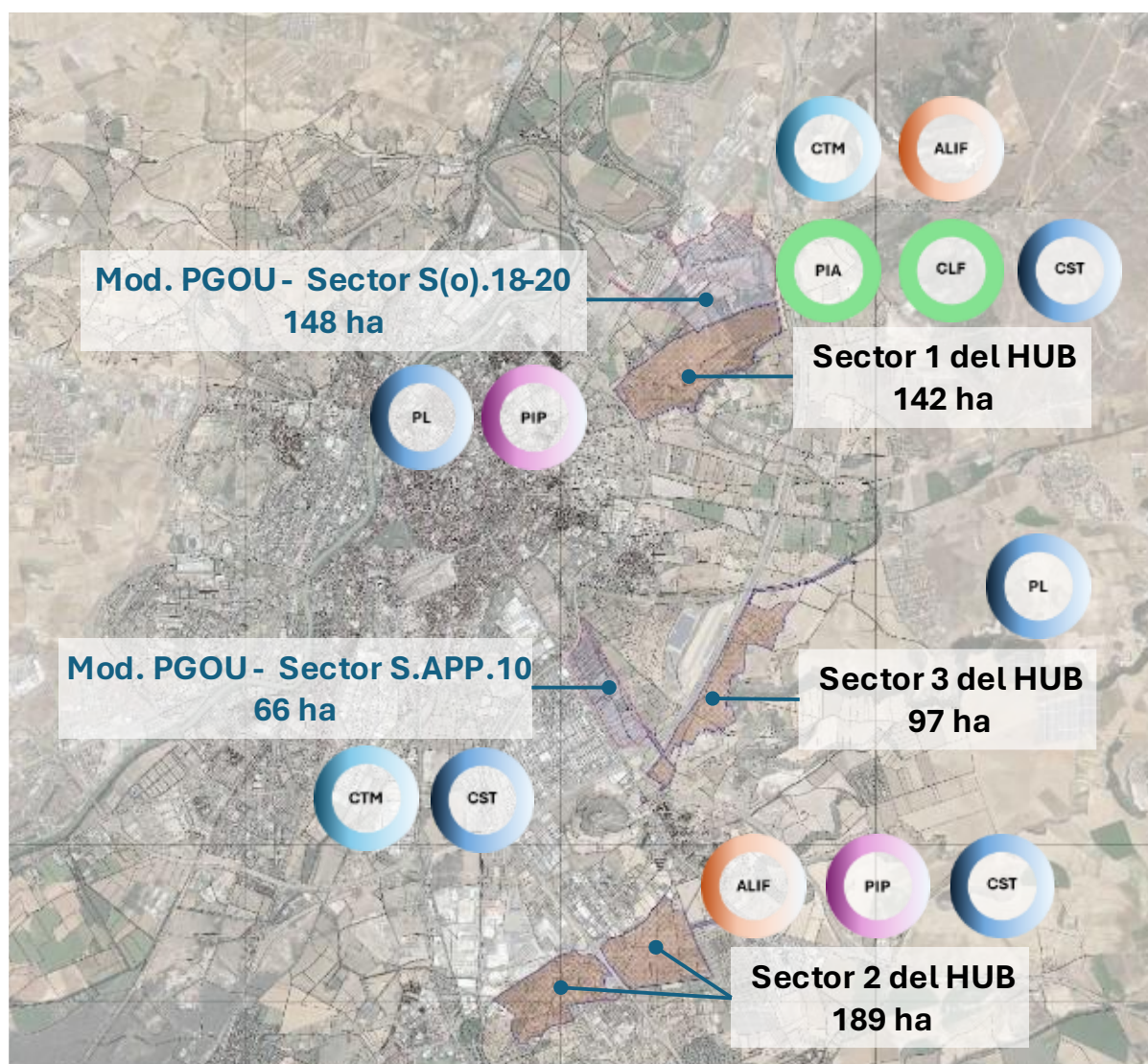
vínculos con otras áreas productivas...), pero que puede ser adaptada en el momento de desarrollo de cada área.

FASE/HORIZONTE TEMPORAL	AMBITO	PL	CLF	PIA	ALIF	PIP	CTM	CST	SUPERFICIE (Ha)	SUPERFICIE ACUMULADA (Ha)
Primera fase (2030)	Sector S(o).18-20								148	290
	S1 HUB LAV "Vereda de Palomares"								142	
Segunda fase (2040)	Sector S.APP.10								66	545
	S2 HUB LAV, Valladolid–Laguna–Cistérniga								189	
Tercera fase (2055)	S3 HUB LAV "Fuente Amarga"								97	642

PL	Almacenaje y Distribución Nacional y Regional (Grandes Parcelas)	50-150 ha
CLF	Logística de Temperatura controlada para el Sector Agroalimentario	Integrado en otras áreas
PIA	Parque Industrial Agroalimentario	100-250 ha
ALIF	Área Logística/Industrial Intermodal como Zona Complementaria de la Terminal Intermodal de ADIF	50-150 ha
PIP	Parque Industrial y Proveedores	100-250 ha
CTM	Centro de Transporte de Mercancías al Servicio de la Distribución Urbana	50-100 ha
CST	Servicios al Transporte, incluyendo estacionamiento seguro para vehículos pesados /Campas Servicios Aduaneros	15-30 ha

No se incluye en esta tabla los suelos de Canal de Castilla, por tener este ámbito una vocación orientada a albergar grandes implantaciones considerando todas las funcionalidades antes descritas.

A continuación se muestra la distribución de funcionalidades necesarias para el Hub LAV en los diferentes ámbitos a desarrollar:



PLATAFORMA LOGÍSTICA



CENTRO LOGÍSTICO DE FRÍO



PARQUE INDUSTRIAL
AGROALIMENTARIO



ÁREA LOGÍSTICA/INDUSTRIAL
INTERMODAL



PARQUE INDUSTRIAL
Y PARQUE PROVEEDORES



CENTRO DE TRANSPORTE
DE MERCANCÍAS



CENTRO DE SERVICIOS AL
TRANSPORTE

Ilustración 28. Funcionalidades que desarrollar en el Hub LAV

La especificidad funcional de las áreas logísticas, prefigurada en base a la idoneidad prevista inicialmente, podrá ser modulada por las demandas concretas, y programada sobre la capacidad de desarrollar infraestructuras –conexiones y servicios– compartidas, en actuaciones sinérgicas del Hub

LAV y sus agentes, o en coordinación con otras actuaciones y proyectos de infraestructuras planificados por Valladolid y su Mancomunidad de Interés General Urbana “Valladolid y su alfoz” (MIG).

En relación con ello procede destacar algunos proyectos infraestructurales ya planteados, aunque no formen parte del Hub LAV, como la ejecución del denominado “Colector Interceptor del Sector Reordenación Ferroviaria de Valladolid”, que discurriría en paralelo al trazado ferroviario, y destinado a la resolución del saneamiento en los ámbitos de desarrollo localizados entre este y la VA-20, zona en la que se localizan varias de los sectores del Hub LAV; o el desdoblamiento de la Carretera de Renedo (VA-140).

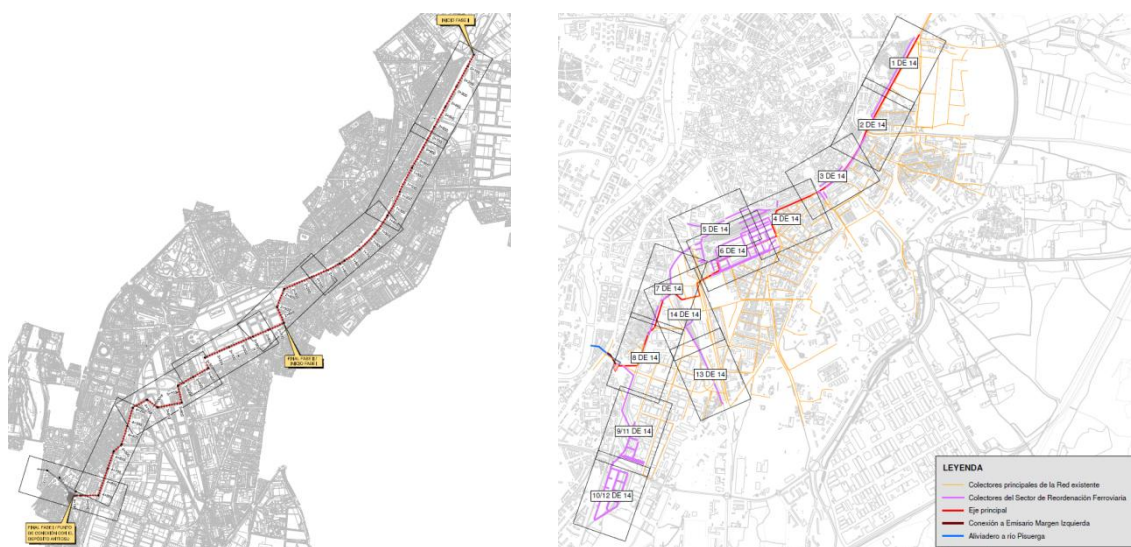


Ilustración 29. Trazado del “Colector Interceptor” (izquierda) y red de colectores locales servidos (derecha)

Las interrelaciones entre las zonas de actuación, en relación con sus desarrollos secuenciados pero funcionalmente sinérgicos —es el objeto del PRAT general como marco director—, hasta alcanzar la realidad de un complejo integrado, en el horizonte máximo planificado, pasan por acometer conexiones y refuerzos, particularmente de intersecciones viales, de notoria relevancia e implicaciones en el sistema urbano y del área funcional, cuyos proyectos deben plantearse y programarse desde una perspectiva comprensiva de todo el sistema Hub LAV.



Ilustración 30. Imagen de conexiones entre piezas del Hub LAV con las infraestructuras de viarias existentes

5.f. Oportunidad para atender las necesidades de ampliación de MERCAOLID y CENTROLID

El Plan Director también se plantea con objeto de **resolver las necesidades de suelo de las instalaciones de MERCAOLID y CENTROLID**, que constituyen piezas esenciales de los equipamientos de la ciudad de Valladolid al servicio de las actividades logística, industrial y agroalimentaria.

Ambas representan dos experiencias de éxito consolidadas de desarrollos asimilables a determinadas funciones del Hub LAV que se pretenden consolidar e impulsar gracias al Plan Director.

Estos complejos han sido promovidos desde la iniciativa pública y se han implantado sobre suelo calificado como sistema general de equipamientos, en la dotación estructurante identificada como E/10 “MERCAOLID y CENTROLID”, que suma 30 hectáreas de suelo (sin contar viales).

En el momento actual, estos desarrollos han agotado sus espacios y presentan una situación de saturación, con necesidades urgentes de ampliación.

MERCAOLID empezó su desarrollo en 1997 mediante una empresa mixta impulsada por el Ayuntamiento de Valladolid (51 %). CENTROLID también inició su actividad en 1997, mediante una concesión a 50 años para construir y explotar la terminal de mercancías, integrada en la Red CyLog.

Ambos modelos se consideran compatibles con la fórmula de gobernanza del Hub LAV, que se describe más adelante.

El Plan Director considera que el Hub LAV, al prever el desarrollo de grandes superficies de suelo en las próximas décadas, puede absorber las necesidades de ampliación tanto de MERCAOLID como de CENTROLID, manteniendo a la vez el objetivo de desarrollar una logística industrial con soporte intermodal basada en la terminal ferroviaria de Valladolid.

En este sentido, la articulación conjunta Hub LAV–MERCAOLID/CENTROLID refuerza una visión logística integral, con especializaciones funcionales y territoriales complementarias, que contribuye a configurar Valladolid como un nodo logístico de máximo nivel.

MERCAOLID y CENTROLID se localizan al norte de Valladolid junto a cierre de la Ronda Norte, VA-20, ocupando el Sector E/10, de suelo dotacional.

CENTROLID, Centro Integrado de Mercancías de Valladolid, se encuentra integrado en la Red Cylog, e inició su desarrollo en 1997 mediante una concesión de construcción y explotación durante un periodo de 50 años de la 'terminal de transporte de mercancías de Valladolid.



Ilustración 31. Plano de ordenación e Imagen de CENTROLID. Fuente: CENTROLID.

Desde CENTROLID, se reporta que está prácticamente lleno y que sería conveniente especializar los desarrollos que se propongan en el entorno de la recientemente construida Terminal Intermodal de Adif, junto a la extensa área insustrial que se extiende desde el Polígono Industrial de Argales hasta el Polígono Industrial de San Cristobal, para albergar actividades logísticas, centros de servicios al transporte y aparcamientos seguros. Por ello CENTROLID ha comunicado a IdeVa, en el marco de la sesión informativa realizada el 9 de junio de 2026, la conveniencia de dedicar a estos usos los sectores urbanizables S APP.10, San Juan y Valdezoño, y S(o) 12, Canal del Duero - San Isidro, y concentrar en esta zona los equipamientos que se propongan para el desarrollo de centros de servicios al transporte y aparcamientos asociados al desarrollo del Hub LAV.

Desde CENTROLID se indentifica, además de necesidades suelos, funcionalidades, instalaciones y servicios de los que Valladolid es actualmente deficitaria como: naves modernas y certificadas ambientalmente (naves de grandes dimensiones con superficies superiores a 10.000-15.000 m²), naves y campos para logística urbana con suficiente dotación eléctrica para atender los consumos de las nuevas necesidades de movilidad eléctrica, naves climatizadas, centros de gestión de residuos asociados a la movilidad eléctrica, y estacionamiento para vehículos pesados.

Y desde CENTROLID se muestra interés en que suelos que se incluyan en el Hub LAV pueden ser desarrollados mediante sistemas concesionales, replicando el actual modelo de desarrollo de CENTROLID.

MERCAOLID está integrada en La Red de Mercas o Unidades Alimentarias de España, formada por 24 Mercas.

En la actualidad, las instalaciones de MERCAOLID se encuentran asentadas sobre dos parcelas unidas físicamente, que ocupan una superficie conjunta de 116.543 metros cuadrados. Los Mercados Centrales

Mayoristas ocupan 74.470 metros cuadrados y la Zona de Actividades Complementarias (ZAC), 42.073 metros cuadrados.

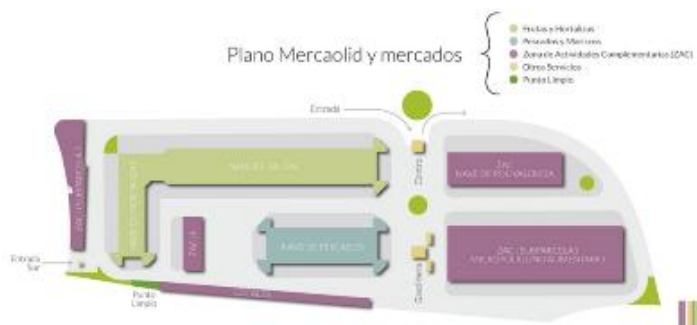


Ilustración 32. Plano de ordenación e Imagen de MERCAOLID. Fuente: MERCAOLID.

Por volúmenes de comercialización y facturación es la Unidad Alimentaria más importante de Castilla y León y del noroeste español.

El grado de ocupación de la Unidad Alimentaria de Valladolid es muy elevado, alcanzado casi el 100%; situación que constituye uno de los principales problemas para la Sociedad, de cara a un futuro inmediato y que, además, está impidiendo el desarrollo de proyectos interesantes y, por tanto, provocando pérdida de oportunidades.

Los Órganos de Gobierno de MERCAOLID son muy conscientes de los grandes cambios surgidos en los últimos años en el mundo de La distribución de base alimentaria, pudiendo hablar de que la distribución comercial del siglo XXI viene definida por dos sustantivos: complejidad y variedad. También son conscientes del momento especialmente estratégico que vive la ciudad de Valladolid en lo que a su posición geográfica se refiere, de cara a la integración en el Corredor Atlántico, dentro de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), declarado por la UE como prioritario.

Por los motivos anteriormente expuestos, MERCAOLID ha contratado un estudio que refleje la situación interna y externa (Plan de Negocio), definiendo el modelo óptimo de negocio, así como el análisis de alternativas o escenarios para la expansión de MERCAOLID.

Este Plan de Negocio de MERCAOLID valorará justificadamente las alternativas de expansión de MERCAOLID; definiendo y valorando económicamente y en plazos, las acciones necesarias para cada una de las alternativas objeto de consideración:

- A. Permanencia en la actual ubicación, reestructurando instalaciones y aumentando edificaciones.
- B. La alternativa anteriormente descrita, ampliando las instalaciones de MERCAOLID en terrenos y/o edificaciones próximas.
- C. Permanencia en la actual ubicación con ampliación en terrenos y/o edificaciones en otra ubicación no próxima.
- D. Traslado integral de la actividad a otra ubicación distinta de mayor tamaño.

A tal efecto, el Plan Director, en posteriores revisiones, recogerá las conclusiones de ese estudio, “Plan de Negocio y estudio de alternativas para la ampliación de sus instalaciones”, documento que inició sus trabajos de formulación en julio de 2025, una vez que sus resultados estén disponibles.

Mientras tanto, el presente Plan Director incorpora el acuerdo del Consejo de Administración de MERCAOLID, tomado en sesión celebrada el 23 de junio de 2026, en el cual por unanimidad de sus miembros, MERCAOLID ha oficializado una petición de reserva de espacio/s suficiente, en los terrenos que, dentro del MASTER PLAN / PLAN DIRECTOR, el Ayuntamiento de Valladolid a través de IdeVa,

viene contemplando. En esta petición se muestra especial interés, siempre que sea posible, en los suelos del sector de suelo urbanizable S.APP.10, San Juan y Valdezoño.

Hasta ese momento se tendrán en cuenta las determinaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas de esa licitación²².

Teniendo en cuenta lo anterior, los cálculos de dimensionamiento del Hub LAV consideran, dentro de la demanda total de suelo, las ampliaciones necesarias de MERCAOLID y CENTROLID, tanto a medio como a largo plazo.

5.g. Oportunidad para el desarrollo de un Hub Militar (movilidad dual civil–militar)

El Plan Director incorpora un enfoque de movilidad dual (civil–militar) en el Hub LAV, ya que constituye una oportunidad para reforzar la resiliencia logística del territorio, ampliar el perímetro de utilidad pública de determinadas infraestructuras y mejorar la capacidad de respuesta ante operaciones de apoyo territorial y emergencias.

El entorno de Valladolid presenta condiciones favorables para articular sinergias entre logística civil y necesidades militares, al coexistir infraestructuras y capacidades con potencial de uso dual, destacando:

- Base Aérea de Villanubla (uso civil y militar)
- Base “El Empecinado” en Santovenia de Pisuerga (próxima al área de Vereda de Palomares)
- Presencia de unidades logísticas desplegadas en Castilla y León (p. ej., Agrupación de Apoyo Logístico n.º 61).

5.g.i. Compatibilidad con infraestructuras civiles existentes y planificadas

El potencial de uso dual se apoya, principalmente, en:

- Aeropuerto
- Carreteras
- Terminal Intermodal ferroviaria
- Nodos y áreas logísticas
- Servicios logísticos compatibles

En el caso de Valladolid, el Hub LAV puede actuar como plataforma para organizar capacidades logísticas duales, complementando la función de los enclaves militares existentes y articulando su relación con infraestructuras civiles.

5.g.ii. Requisitos para el uso dual de infraestructuras logísticas

El **Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1328** define requisitos para catalogar infraestructuras civiles como de doble uso. A efectos prácticos, y en relación con equipos de mantenimiento de carga multimodal y nodos logísticos vinculados a la movilidad dual, resultan relevantes criterios como:

- Capacidad de conexión funcional con aeropuertos, terminales ferroviarias y carreteras principales, incluyendo zonas de carga/descarga y operaciones de *cross-docking*.
- Adecuación de rampas y equipos de mantenimiento para operar con cargas elevadas (referencias del marco europeo incluyen capacidades para soportar cargas del orden de 100 t y vehículos de hasta 120 t, incluidos vehículos pesados de naturaleza militar).

²² https://contrataciondelestado.es/wps/portal/plataforma/buscadores/detalle!/ut/p/z1/hY9LD4lwEIR_kem2hQJHHqUUQUAeSi-ExMSQ8DDG8Psthqu6t8l-MzuLFLoiNffrcO9fwzL3o9atYp3BM98PIwJ2SQMgSVDXLNokQQ26_EOUxsOXcUH71QcxqW80cZOzUgoAGYVBUMMTBGE78COj1R2szm144UqHQquaddYc4T6tCEAZAUD0vz0n_U25Zw42v12qxySg1GLHt3S8ESOWJMPDxFADLLR7zotpO_PM_ptCRh3bq0sp9A5Yowgw!/dz/d5/L2dBISvZ0FBIS9nQSEh/

En consecuencia, el análisis de oportunidad permite verificar en el entorno del Hub LAV la disponibilidad (actual o planificable) de estas capacidades, siendo recomendable garantizar desde el Plan Director su compatibilidad con el diseño funcional del Hub LAV.

5.g.iii. Localización de infraestructuras potencialmente duales e inventario

El análisis realizado identifica como mejores alternativas de localización del componente de movilidad dual (Hub-Militar) los Sectores 1, 2 y 3; los propuestos para ser desarrollados mediante un PRAT. Los motivos son los siguientes:

Sector 1 y Sector 2: Vereda de Palomares y La Vega – Alamares – El Posadero – Las Muleras: Ambos presentan ámbitos de uso de **logística intermodal**, lo que permite articular funcionalidades duales vinculadas a operaciones de transferencia modal, almacenamiento y apoyo logístico.

Sector 3 – Fuente Amarga: Se considera una alternativa prioritaria por su proximidad a instalaciones ferroviarias de ADIF.

A continuación se localizan sobre un mapa los subámbitos de cada uno de los 3 sectores que son susceptibles de albergar funcionalidades al servicio de la movilidad dual-militar.

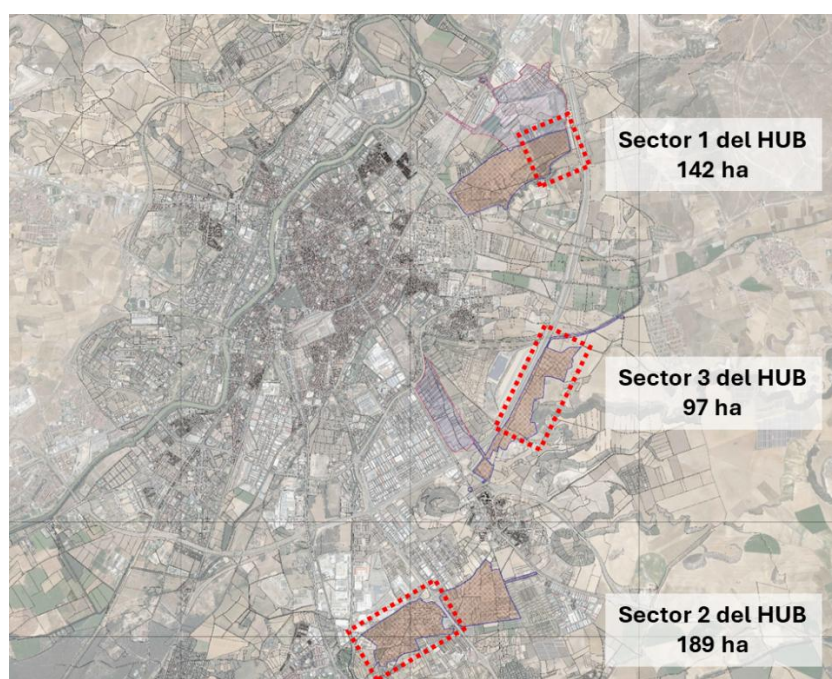


Ilustración 33. Localización de los ámbitos del Hub LAV susceptibles de albergar el componente de movilidad dual (Hub-Militar)

Estas localizaciones se entienden como áreas de oportunidad dentro del sistema territorial del Hub LAV, a concretar en fases posteriores mediante verificación de requisitos técnicos (accesos, radios de giro, resistencias de firmes, gálibos, equipos de manutención, etc.) y compatibilidad urbanística y funcional con el resto de usos del Hub LAV.

5.g.iv. Tareas necesarias para desarrollar y consolidar la movilidad dual en Valladolid

Para materializar la oportunidad de incorporar un componente de movilidad dual en el Hub LAV, resulta necesario acometer las siguientes tareas:

En primer lugar, es fundamental que las administraciones competentes promuevan el reconocimiento formal del componente “Hub-Militar” dentro del Hub LAV y habiliten canales estables de cooperación con las Fuerzas Armadas, con el objetivo de identificar necesidades, oportunidades y requisitos técnicos de forma coordinada.

En segundo lugar, si se considerase necesario implantar un complejo específico de características duales, la experiencia comparada sugiere que el emplazamiento óptimo debe localizarse en un área con acceso viario y ferroviario y alta capacidad de integración logística. En el caso de Valladolid, como ya se ha comentado, esta lógica es coherente con la orientación previa hacia los Sectores 1, 2 y 3, por su potencial de conexión intermodal o su proximidad funcional a infraestructuras ferroviarias de ADIF.

En tercer lugar, para garantizar viabilidad y capacidad de adaptación, el desarrollo debería plantearse con un enfoque progresivo por fases, asegurando una reserva de suelo suficiente y escalable para responder a necesidades estratégicas futuras.

Finalmente, atendiendo a su naturaleza territorial y supramunicipal, la ordenación y articulación del componente dual debería integrarse, cuando proceda, en el instrumento urbanístico PRAT, permitiendo su identificación, planificación y desarrollo en coherencia con el resto del Hub LAV.

6. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

6.a. Estrategia dual de intervención

El despliegue del Hub LAV, en las tres fases de desarrollo planteadas (2030-2040-2050) implica el desarrollo sucesivo de los diferentes ámbitos de suelo previstos, que deberán ser objeto de los correspondientes instrumentos de ordenación urbanística, gestión y ejecución material. Tal como se ha indicado en la exposición de cada uno de los ámbitos seleccionados, se plantean a estos efectos dos mecanismos diferentes de planificación en función de la situación urbanística y fáctica actual de los terrenos.

En el caso de aquellos **suelos íntegramente localizados en el municipio de Valladolid** y ya clasificados por el planeamiento vigente como suelos urbanizables, con independencia de su grado de desarrollo y/o condiciones de ordenación actuales (uso, dotaciones, ordenación detallada...), para integración de estos en el Hub LAV se considera como instrumento más adecuado el de **la directa modificación del instrumento de planificación general vigente (PGOU Valladolid)**.

Esta vía instrumental viene además justificada por la propia estrategia municipal actualmente en curso, que ya ha iniciado la tramitación de una modificación puntual del PGOU a estos efectos en el ámbito de Vereda de Palomares (Sector S(o).18-20), que establece la ordenación general y detallada de los terrenos. En el ámbito del Sector S.APP.10, San Juan y Valdezoño fue iniciada asimismo una modificación, de iniciativa particular, para modificar el uso, que culminó su tramitación ambiental en 2023 pero no ha llegado a iniciar la tramitación urbanística. La intervención urbanística sobre este ámbito podría ser retomada por iniciativa municipal, bien dando continuidad a la tramitación ya iniciada (aprovechando con ello el alcance de la evaluación ambiental ya realizada y resuelta favorablemente), o reiniciándola, siendo de interés en este caso no solo incidir sobre los usos generales del ámbito, sino también sobre su ordenación pormenorizada. Del mismo modo, deberían abordarse los procedimientos necesarios para dejar sin efecto (por caducidad) los instrumentos de actuación que formalmente permanecen vigentes sobre el sector. **Los procedimientos concretos para el desarrollo de estos dos ámbitos no son en todo caso objeto de este Plan Director, siendo concretados por la administración local.**

Situación diferente es la correspondiente a los **tres ámbitos de nueva creación**, delimitados sobre suelos **rústicos** (aunque dos de ellos sobre terrenos que ya tuvieron previamente la condición de suelos urbanizables, delimitados y no delimitados) y para los que resulta necesario acometer actuaciones de **reclasificación de suelo, ordenación urbanística, obtención de suelo y ejecución de nuevas infraestructuras** (enlaces y refuerzos viarios, actuación sobre redes de servicio...). En el caso del ámbito sur de Valladolid se trataría además de una actuación de alcance supralocal, que introduce una complejidad adicional al desarrollo urbanístico.

Aunque la incorporación de estos ámbitos al Hub LAV, como nuevos suelos para actividades económicas, podría ser acometida también mediante el planeamiento convencional, su complejidad, que implica actuaciones que no son exclusivamente de alcance urbanístico, aconseja su abordaje mediante otro tipo de instrumentos, considerándose particularmente adecuados aquellos de **ordenación del territorio directamente orientados a la planificación (Planes Regionales) y ejecución (Proyectos Regionales)** de intervenciones de tipo industrial cuando se encuentre acreditado su interés para la comunidad, situación que concurre en el proyecto Hub LAV, dada su incidencia regional y el interés de los sectores directamente afectados (logístico, agroalimentario...).

En este capítulo se aborda específicamente la idoneidad de estos instrumentos de ordenación del territorio y los diferentes mecanismos a través de los cuales el desarrollo del Hub LAV podría articularse a través de estos, incluyendo soluciones de hibridación de instrumentos de ordenación del territorio y planeamiento convencional. Asimismo se introducen algunas pautas, que serán objeto de desarrollo

más extenso en el capítulo específico relativo a “gobernanza”, en relación con los agentes promotores de estos instrumentos.

6.b. Instrumentos de ordenación del territorio para el desarrollo del Hub LAV

La legislación vigente en materia de ordenación del territorio²³ contempla entre sus instrumentos unas figuras específicas para la intervención directa del mismo, incluyendo tanto la actuación urbanística como, en su caso, las operaciones de ejecución (jurídica y material) que en cada caso fuesen requeridas. A este respecto resultan particularmente de interés dos figuras, de alcance muy similar aunque con algunas particularidades en sus objetivos: los **Planes Regionales de Ámbito Territorial** y los **Proyectos Regionales**.

Los **Planes Regionales de Ámbito Territorial** se definen (art. 20.1.b) como los instrumentos que tienen por objeto “planificar la ejecución” de actuaciones que se consideren de interés para la Comunidad, considerando entre las posibles objetos de estas actuaciones las de tipo industrial, dotacional o de ejecución de infraestructuras, entre otras; por su parte, los **Proyectos Regionales** (art. 20.1.c) se orientan a “planificar y proyectar la ejecución inmediata” de esas mismas actuaciones de interés para la Comunidad.

Esta definición de los instrumentos marca un matiz en su objeto específico, que en el caso de los Proyectos Regionales implica la necesidad de incidir sobre **aspectos concretos** de la ejecución material de las intervenciones (que debe ser además programada en el corto plazo), frente a una lógica de los Planes Regionales que puede acotar su alcance a la estricta planificación. Con independencia de ello, los contenidos y alcance de ambos instrumentos resultan análogos²⁴, y nada imposibilita desde el punto de vista legal que un Plan Regional incorpore contenidos propios de la ejecución material de actuaciones.

Ambas figuras tienen asimismo la posibilidad no solo de establecer determinaciones urbanísticas, modificando de modo directo los instrumentos vigentes (tienen, de hecho, el carácter de revisiones del planeamiento, por lo que no les resultan aplicables las limitaciones propias de las modificaciones de planeamiento), sino también de **incorporar el desarrollo completo de la gestión urbanística** (tanto reparcelación como condiciones de urbanización) e instrumentos de intervención en el uso del suelo. Asimismo, habilitan el **inicio de los procedimientos** que fueran necesarios para la obtención de los terrenos requeridos para la ejecución de las actuaciones, bien mediante su directa ocupación o declarando la utilidad pública a los efectos expropiatorios, declaración que no afecta únicamente al ámbito directo de la intervención, sino que puede hacerse extensiva a la ejecución de los servicios e infraestructuras que fueran requeridos.

Se trata por tanto de instrumentos con una amplia capacidad de actuación, particularmente idóneos en aquellas situaciones, como en las actuaciones del Hub LAV propuestas, en las que la incorporación funcional de los nuevos suelos requiere no únicamente de la adecuación del planeamiento vigente, sino también de la definición de refuerzos infraestructurales o de la coordinación de actuaciones a una escala que supera la estrictamente local.

La idoneidad de la figura de los Planes Regionales de Ámbito Territorial para este tipo de actuaciones de carácter industrial y logístico se ha ido además perfilando en los últimos años, perfeccionando su alcance y contenidos para asegurar su máxima eficacia. Así, frente a las experiencias más tempranas de utilización de estas figuras (Área de Actividades Canal de Castilla, Actuación Logística Industrial de Tordesillas, PTL de Burgos, CyLoG de Villamuriel de Cerrato...) que limitaban su alcance a la identificación del ámbito de intervención y establecer las condiciones generales de la actuación, requiriendo de instrumentos posteriores para su concreción, con resultados desiguales, los más

²³ Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León

²⁴ De hecho, son regulados conjuntamente en la Ley 10/1998, estableciendo para ambos idénticas singularidades, salvo la referida a la identidad del promotor, que solo en el caso de los Proyectos Regionales puede ser privada.

recientes actuaciones a través de esta figura realizan un desarrollo completo de las actuaciones, lo que redundará en una mayor eficacia, particularmente desde el punto de vista de los plazos requeridos desde la planificación hasta la ejecución y puesta en servicio efectivo de los terrenos. En el caso además de las áreas industriales, la planificación a través de Planes Regionales introduce además la posibilidad de aplicar reducciones de algunos estándares dotacionales para su mejor adecuación a los requerimientos funcionales de estas áreas y capacidad de gestión municipal.

Atendiendo a estos modelos, la figura del Plan Regional de Ámbito Territorial²⁵ resulta idónea para abordar las actuaciones del Hub LAV, en tanto posibilita abordar a través de un instrumento único y de forma coordinada:

- **Modificación de los instrumentos de planeamiento general vigentes** en el municipio (o, en su caso, municipios, afectados). En particular, permite modificar de modo directo la clasificación de suelo de los terrenos (rústicos a urbanizables), definición de los ámbitos de planeamiento (sectores) y ajustar, si fuese requerido, previsiones dotacionales y/o económicas del planeamiento general;
- **Modificar**, si fuera necesario, **otros instrumentos urbanísticos** (planeamiento de desarrollo) o instrumentos de ordenación del territorio, siempre que estos últimos fuesen de igual o inferior rango²⁶;
- **Establecer las condiciones de ordenación detallada** completas de los ámbitos, con el alcance equivalente al de un Plan Parcial;
- **Definir los procedimientos de gestión** y, en su caso, las **condiciones de reparcelación finales** de la actuación. En estos casos, y en tanto actuaciones de iniciativa pública, se consideran preferentes los sistemas de actuación por Concierto (titularidad única) o Cooperación;
- **Establecer las condiciones de urbanización de los ámbitos**, bien de forma básica (remitiendo para su desarrollo completo a posteriores instrumentos), o incorporando ya su definición completa;
- **Incorporar la previsión**, y en su caso definición técnica, **de actuaciones complementarias sobre infraestructuras** (enlaces, refuerzos) y **servicios** (necesidades de refuerzo o nuevas infraestructuras orientadas a resolver la dotación de servicios urbanos);
- **Identificar los bienes y derechos afectados por la actuación**, tanto de la urbanización como, si procediese, de los refuerzos infraestructurales, a los efectos de sustentar el inicio de las operaciones requeridas para su ocupación u obtención (procedimiento expropiatorio).

El instrumento de ordenación del territorio (Plan Regional de Ámbito Territorial) permite abordar a través del mismo instrumento todos o algunos de los anteriores contenidos, remitiendo en caso de definición parcial a posteriores documentos. Y lo puede hacer sobre un ámbito específico o sobre un conjunto de ámbitos de forma coordinada, pudiendo modular en cada caso el alcance de las determinaciones. Ofrece por ello, además de una alta capacidad operativa, amplia flexibilidad en la definición de su alcance. Sí introduce sin embargo dos condicionantes operativos que es preciso contemplar:

- La **promoción** de estos instrumentos (Planes Regionales de Ámbito Territorial) debe ser, en todo caso, **pública**. No obstante, la condición pública no refiere únicamente a Administraciones

²⁵ La figura del Proyecto Regional se encuentra en la actualidad más enfocada a actuaciones de promoción privada, aunque podría ser también aplicable en alguna de las intervenciones contempladas en el caso de plantearse la ejecución directa de las actuaciones (urbanización, implantación de actividades...)

²⁶ No se contempla inicialmente necesario, en tanto las actuaciones contempladas se consideran compatibles con las determinaciones de estos, pero en caso de necesidad de coordinación con algún instrumento de directrices sería necesario abordar, de modo coordinado, una actualización de estos. Sería el caso, por ejemplo, de las Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional de Valladolid y entorno (DOTVaEnt), que en tanto aprobadas por DECRETO 206/2001, de 2 de agosto no pueden ser directamente modificadas por un Plan Regional de Ámbito Territorial.

Las previsiones de desarrollo de suelo contempladas en este Plan Director resultan en cualquier caso, en un análisis preliminar, compatibles con las DOTVaEnt, sin perjuicio de la necesidad de la justificación del alineamiento con sus directrices.

públicas, sino que se extiende también a otras figuras dependientes de ella como las **Entidades de Derecho Público, Consorcios o sociedades con participación pública mayoritaria**.

- La **competencia** para la aprobación de los Planes Regionales corresponde íntegramente a la **administración autonómica**, participando la administración local únicamente como administración interesada, de la que se recaba expresamente informe.
- El desarrollo de un ámbito territorial a través de una figura de ordenación del territorio, con independencia del alcance de las determinaciones establecidas por este, **condiciona las actuaciones posteriores sobre los terrenos**, particularmente a efectos competenciales. En particular:
 - Las determinaciones de los Planes Regionales de Ámbito Territorial son vinculantes para los instrumentos de rango inferior, incluyendo el planeamiento urbanístico. Por ello, a partir de la aprobación de estos instrumentos la **capacidad del planeamiento urbanístico de competencia municipal** para modificar de modo directo las determinaciones establecidas sobre los terrenos específicamente afectados se encuentra **limitada**.
 - La **competencia** para la **elaboración, aprobación y ejecución de los instrumentos de planeamiento y gestión** que desarrollen las determinaciones del Plan Regional de Ámbito Territorial son también, como el propio instrumento de ordenación del territorio, **autonómicas**. La Junta de Castilla y León asume por tanto las competencias que, de acuerdo con la legislación urbanística, corresponderían a la administración local, y por tanto la condición de administración actuante en estas actuaciones²⁷.

Acreditada la idoneidad, desde el punto de vista estrictamente instrumental, de la figura del Plan Regional de Ámbito Territorial, la justificación del empleo de esta figura viene avalada por el interés público de la actuación, que emana fundamentalmente de dos factores.

En primer lugar, por la **incidencia supramunicipal de la actuación planteada**, no solo desde el punto de vista de su estricta afección espacial a varios municipios²⁸, sino sobre todo de la influencia que la concentración y coordinación de actividades logísticas y su relación con el tejido productivo puede tener en un ámbito autonómico e incluso nacional. A este respecto procede destacar que uno de los elementos fundamentales de la propuesta se asocia al potencial de vinculación a la recientemente construida Terminal Intermodal de Mercancías de Valladolid, que forma parte de la red de nodos estratégicos de ADIF (7 previstos en España, siendo el de Valladolid el único previsto en el cuadrante noroeste de la península), con directa conexión con los puertos del norte de España y con Madrid, más la puesta en servicio de la conexión sur de la Variante Ferroviaria con la Línea 100 de Adif. Valladolid se integra además como uno de los nodos de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T)²⁹, derivándose de ello la exigencia de contar, entre otros, con al menos una terminal multimodal de transporte de mercancías con capacidad de transbordo suficiente para el año 2040.

²⁷ Ello implica, por ejemplo, que los aprovechamientos que exceden los derechos de los titulares de suelo corresponderán a la administración autonómica, sin perjuicio de la posibilidad de su posterior transmisión o encomienda de gestión a otra administración en los términos previstos reglamentariamente.

²⁸ Esta situación puede ser abordada también por otros instrumentos de planeamiento urbanístico

²⁹ Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte

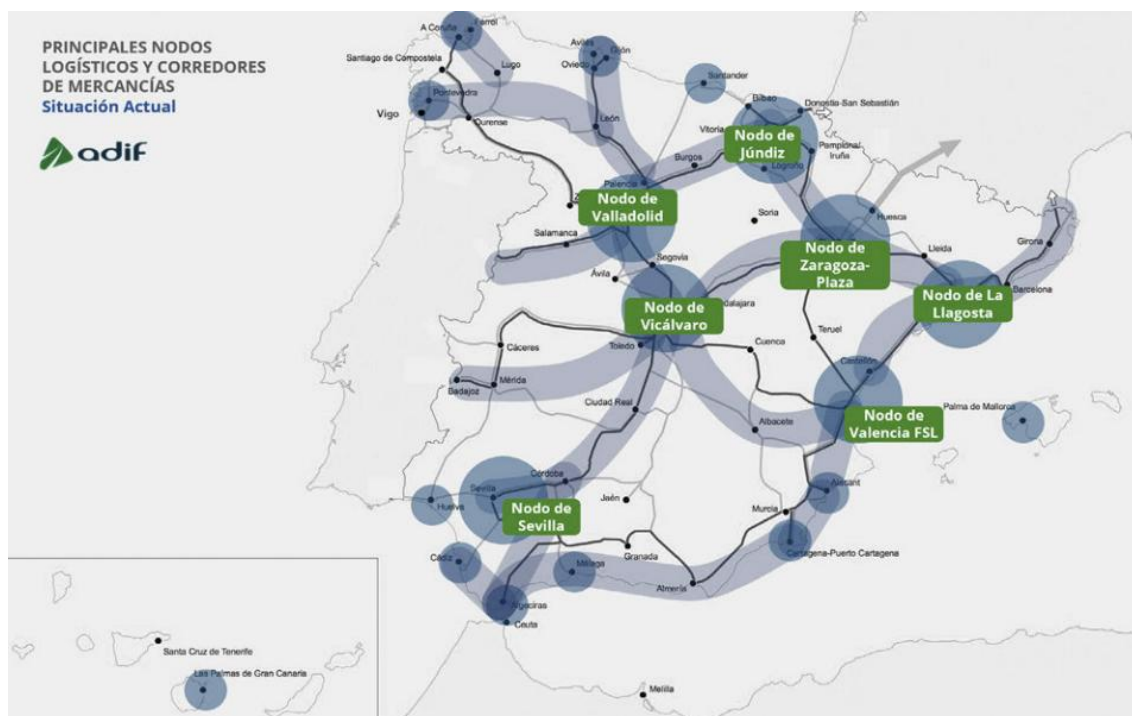


Ilustración 34. Estructura prevista de los nodos logísticos y corredores ferroviarios de mercancías de Adif.

El segundo aspecto que sustenta el interés para la comunidad de la actuación, y justifica su abordaje mediante instrumentos de ordenación del territorio es el **interés de los sectores afectados**. La definición del Hub LAV parte, en su propia definición, de la relevancia que tanto a escala local como autonómica presentan los sectores logístico y agroalimentario.

Respecto al primer aspecto, la comunidad autónoma ha formulado la “Estrategia Logística de Castilla y León 2030”, donde se enfatiza entre otros aspectos la relevancia **del transporte ferroviario de mercancías**, habiéndose reforzado el peso de la ciudad con la ya referida ejecución del nodo logístico de ADIF; o **del Corredor Atlántico**, uno de los ejes prioritarios de la Red TEN-T, que tiene en Valladolid uno de sus 49 potenciales Nodos Urbanos.

En total se han definido 432 nodos en la UE, 49 de ellos localizados en España, siendo Valladolid uno de ellos. Y se han establecido cuatro requisitos que deberán cumplir los nodos designados antes de 2040, habiendo cumplido Valladolid ya con dos de ellos: contar con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y Desarrollar al menos una terminal multimodal de mercancías. En cuanto a los otros dos, se encuentran en curso: Recopilación de datos de movilidad urbana por nodo (sostenibilidad, seguridad y accesibilidad), y Desarrollo de intercambiadores multimodales de pasajeros.

Valladolid además conforma junto a Madrid y otras provincias el **Área Funcional Madrid-Valladolid (FA50)**, uno de los 3 casos piloto seleccionados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS) para ser estudiados. La FA integra 2 nodos urbanos de la TENT-T (Madrid y Valladolid), 3 Comunidades Autónomas (Madrid, Castilla León y Castilla la Mancha) y 7 provincias (Valladolid, Segovia, Ávila, Palencia, Madrid, Toledo y Guadalajara).

El refuerzo de la posición de Valladolid desde la perspectiva logística debe contribuir a la potenciación de los sectores productivos que se desarrollan en su entorno (automoción, agroalimentación, energía...), con carácter general muy dependientes, por el uso intensivo de este, de los sistemas de transporte y logística, en algunos casos especializada.

A este respecto, en Valladolid confluyen, por la concentración de actividades, varios de los clústeres empresariales autonómicos, varios de ellos con iniciativas estratégicas como el de la automoción

(FACyL) o el agroalimentario (Vitartis). En el caso del primero, Valladolid acoge además cuatro multinacionales destacadas del sector (Renault España, S.A., Horse Powertrain Spain, S.L., IVECO España S.L., Michelin España Portugal, S.A.) que cuentan con planes industriales declarados prioritarios por la Junta de Castilla y León³⁰, y a cuya ejecución puede apoyar el desarrollo del Hub LAV.

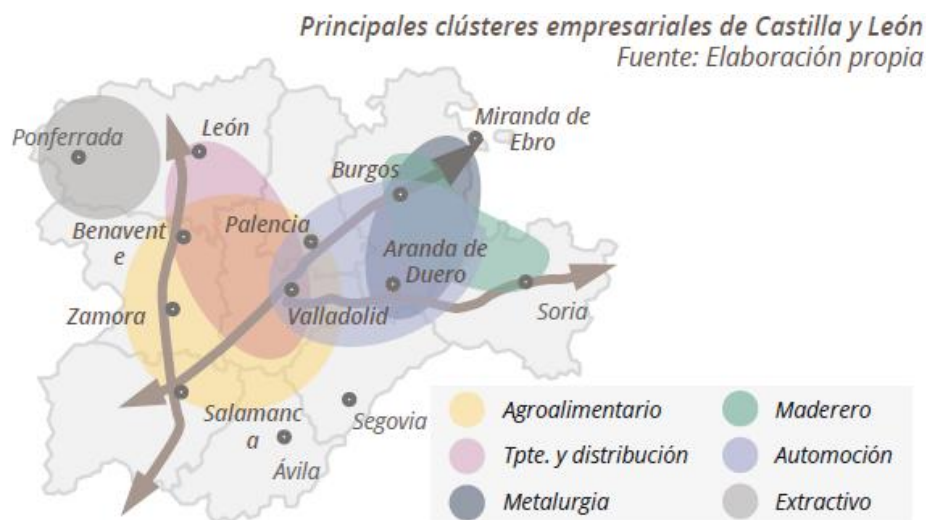


Ilustración 35. Clústeres empresariales de Castilla y León (Fuente: Estrategia Logística de Castilla y León 2030)

El Hub LAV, también, como se ha mencionado anteriormente, considera las necesidades de **ampliación de las instalaciones de MERCAOLID y de CENTROLID**, tanto a medio y a largo plazo. Ambos complejos plantean horizontes de ampliación dada su actual nivel de ocupación, de casi el 100%, con el objetivo de atender la actual demanda no atendida por falta de suelo e instalaciones adecuadas, y garantizar su competitividad futura.

La articulación conjunta Hub LAV–MERCAOLID/CENTROLID reforzará una **visión logística integral**, con especializaciones funcionales y territoriales complementarias, contribuyendo a configurar Valladolid como un nodo logístico de máximo nivel.

El otro sector sobre el que se incide directamente es el agroalimentario, que también cuenta con un Plan Estratégico de la Industria Agroalimentaria 2024-2028 para Castilla y León, que destaca el papel de esta industria en la economía autonómica, con una aportación en términos económicos y de empleo que superan el 15 % a escala autonómica (y algo superior en la provincia), y con subsectores especializados, con alto valor añadido, que son referencia a nivel nacional e internacional.

Este papel estratégico de lo agroalimentario, y también del sector logístico, queda recogido también en el II Plan Director de Promoción Industrial de Castilla y León 2021-2025, que los identifica como sectores prioritarios, desarrollando para el mismo una estrategia propia, con actuaciones que involucran a cinco consejerías, además de a organismos dependientes de estas como el Instituto Tecnológico Agrario de Castilla y León (ITACyL) a través del cual se articula la Plataforma de Dinamización de la Investigación e Innovación Agraria y Agroalimentaria (2021-2027).

³⁰ ACUERDO 57/2025, de 23 de diciembre, de la Junta de Castilla y León, por el que se extiende el plazo de vigencia, hasta el 31 de diciembre de 2026, del proyecto industrial prioritario «Plan Industrial de Renault España, S.A. en Castilla y León 2021-2024»; ACUERDO 56/2025, de 23 de diciembre, de la Junta de Castilla y León, por el que se declara proyecto industrial prioritario las «Inversiones asociadas a nuevos sistemas de propulsión» de Horse Powertrain Spain, S.L. en Valladolid (2025-2028).

6.c. Estructura y alcance de los instrumentos de ordenación del territorio

Como ya se ha descrito, la legislación en materia de ordenación del territorio otorga a la figura del Plan Regional de Ámbito Territorial una amplia flexibilidad en cuando a sus contenidos y determinaciones, que pueden ir desde lo estrictamente estratégico hasta la concreción material de las intervenciones, pasando por el completo gradiente de determinaciones derivadas de la legislación urbanística, tanto de ordenación como de gestión, urbanización e intervención en el uso del suelo. La multiplicidad de emplazamientos de actuación propuestos para el Hub LAV (y horizontes temporales de ejecución) añade a esta posibilidad de modular el alcance ejecutivo del instrumento la de articular diferenciadamente cada uno de los ámbitos, aunque siembre dentro de un marco coordinado para todas las intervenciones previstas.

A este respecto, **no parece apropiado adoptar una solución maximalista** que pretenda abordar a través de un único instrumento abarcativo todas las intervenciones previstas, y menos aún que lo hiciese con un grado de concreción inicial que introdujese una excesiva rigidez en la planificación que limitase las posibilidades de adaptación a oportunidades y/o requerimientos coyunturales, particularmente desde la perspectiva del largo plazo contemplado en este Plan Director (2050).

El esquema de programación planteado para el desarrollo del Hub LAV, **en tres fases sucesivas**, junto con la **concreción espacial** de las intervenciones, ofrece una estructura útil para su desarrollo instrumental, que se podría articular mediante un Plan Regional de Ámbito Territorial por fases³¹, cada una de ellas asociada directamente a un ámbito de nuevo desarrollo (Sector Hub LAV). Cada uno de estos Planes Regionales podría incorporar la totalidad de determinaciones urbanísticas requeridas para el desarrollo urbanístico de cada ámbito espacial, incluyendo al menos sus determinaciones urbanísticas completas y previsión de infraestructuras (accesos, servicios...), y, en caso de resultar viable, las determinaciones de actuación y/o urbanización. A este respecto las condiciones de viabilidad para que el instrumento de ordenación del territorio contemple las determinaciones de actuación (incluyendo reparcelación) vendrán en cada caso determinadas por la situación de dominio de los terrenos afectados o, en su caso, por la selección de un Sistema de Actuación de iniciativa pública que no precise de la titularidad previa de estos (Cooperación o, más excepcionalmente, Expropiación³²).

³¹ Alternativamente podría ser también un Proyecto Regional, en caso de iniciativa pública o privada que plantease la directa ejecución de las actuaciones.

³² Aunque el desarrollo de las actuaciones directamente a través del sistema de expropiación resulta viable, la aprobación de un Plan Regional de Ámbito Territorial habilita también la ejecución de un procedimiento expropiatorio independiente, que puede desarrollarse de modo autónomo a las operaciones de gestión urbanística. Esta segunda solución se considera más adecuada para la ejecución de estas actuaciones, en tanto permite sincronizar los procedimientos de expropiación que sean asimismo necesarios para la ejecución de refuerzos infraestructurales, y simplifica las operaciones de estricta gestión urbanística.

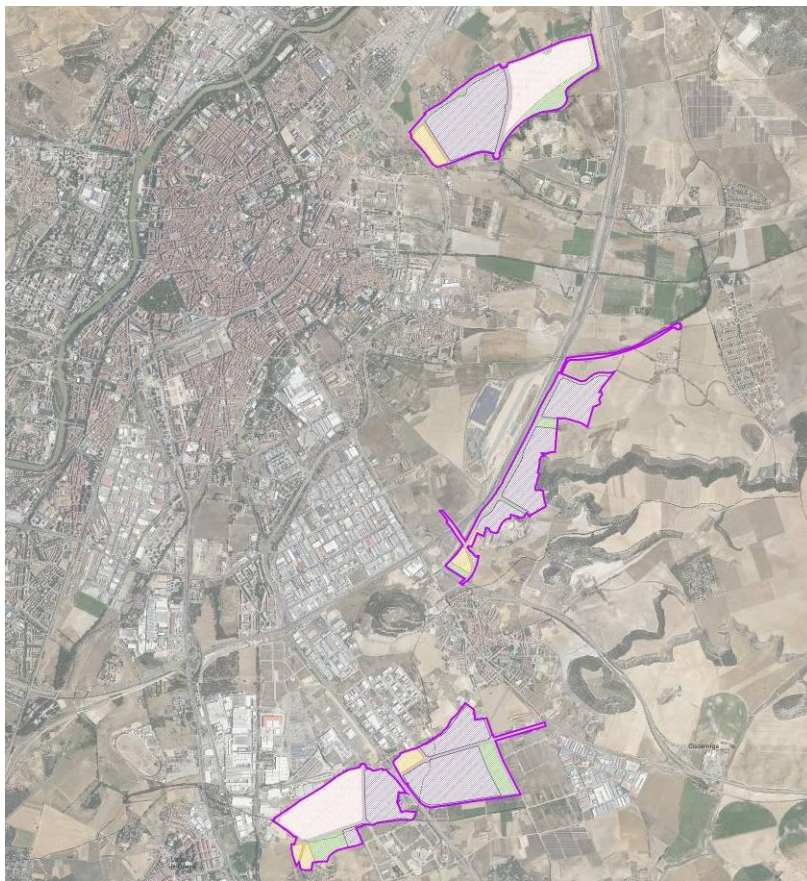


Ilustración 36. Ámbitos propuestos de ordenación mediante de instrumentos de ordenación territorial (Planes o Proyectos Regionales)

Adicionalmente, y en tanto las dos primeras fases se encuentran integradas tanto por una actuación urbanización de nueva definición como por una intervención sobre un ámbito ya clasificado espacialmente vinculado, y con independencia de que los contenidos urbanísticos de esta última actuación sean abordados mediante una modificación específica del planeamiento general, **el instrumento de ordenación del territorio** podría incorporar, si fuera necesario, **determinaciones adicionales** para estas áreas al objeto de garantizar la coordinación y funcionamiento unitario de cada zona.

A este respecto, procede contemplar en los instrumentos de ordenación del territorio al menos aquellos aspectos vinculados a la ejecución de nuevas infraestructuras que puedan ser compartidas entre varios ámbitos de la actuación. No se considera inicialmente necesario que los Planes o Proyectos Regionales introduzcan ajustes sobre determinaciones urbanísticas establecidas por las modificaciones de planeamiento, o abordar desde estos los procedimientos de gestión de estas áreas³³, aunque esta posibilidad deberá ser valorada en el momento de desarrollo de los instrumentos en función de sus requerimientos y grado de desarrollo alcanzado.

³³ La integración de la gestión de los ámbitos ordenados mediante modificaciones del PGOU en los instrumentos de ordenación del territorio, aunque viable, implicaría un cambio en la administración actuante a los efectos de asignación de derechos. No obstante, se podría recurrir a esta vía en el caso de actuaciones de gestión de especial complejidad.

HORIZONTE TEMPORAL	AMBITO	INSTRUMENTO
Primera fase (2030)	Sector S(o).18-20	MP1 del Plan General de Ordenación Urbana
	S1 HUB LAV "Vereda de Palomares"	Plan Regional de Ámbito Territorial Hub LAV S1
Segunda fase (2040)	Sector S.APP.10	MP2 del Plan General de Ordenación Urbana
	S2 HUB LAV Valladolid-Laguna-Cistérniga.	Plan Regional de Ámbito Territorial Hub LAV S2
Tercera fase (2050)	S3 HUB LAV "Fuente Amarga"	Plan Regional de Ámbito Territorial Hub LAV S3
	Canal de Castilla	Previsión de formulación de un Plan Regional de Ámbito Territorial

Sobre esta estructura general por fases/áreas, para el desarrollo del Hub LAV se contemplan asimismo los siguientes instrumentos:

- Plan Regional de Ámbito Territorial Hub LAV, correspondiente a un instrumento marco que definiese las líneas de actuación generales de la iniciativa, identificase espacialmente los ámbitos de intervención y sus requerimientos. Este instrumento permitirá, además de fijar las actuaciones a realizar y la hoja de ruta para el desarrollo del Hub LAV, dotar al conjunto de la declaración de utilidad pública.
Desde el punto de vista de las determinaciones espaciales, este Plan Regional podría acotar estas a la identificación de los ámbitos de intervención (y, en su caso, establecer la clasificación del suelo de los terrenos), remitiendo a los instrumentos de cada fase el desarrollo concreto de cada área, pudiendo este Plan Regional marco tramitarse de forma coordinada con (o integrado en) el primero de estos instrumentos.
Respecto del Área de Actividades de Canal de Castilla, se prevé que la Junta de Castilla y León formule un Plan Regional de cara a la reorientación y relanzamiento de este desarrollo, por lo que en principio no se prevé actualmente que este Plan forme parte del homólogo definido para los 3 sectores del Hub LAV, aunque si así se decidiese podría ser posible.
- Proyectos Regionales de Infraestructuras, para la planificación, desarrollo y ejecución de infraestructuras (ferroviarias, transporte rodado, eléctricas) cuando su especial complejidad así lo requiera. En estos casos, los Planes Regionales podrán establecer su necesidad, pero siendo concretada la solución técnica y procedimientos de ejecución mediante un instrumento específico.
- Este capítulo de las infraestructuras básicas, resulta clave para ser estructurado y dirigido desde el marco general del PRAT Hub LAV, tanto para prefigurar las demandas como para gestionar los accesos y suministros con los operadores correspondientes, públicos y empresas suministradoras. La complejidad del panorama sobre accesos y capacidades a la energía eléctrica, constituye hoy un escollo para cualquier desarrollo productivo relevante que precisa de una gestión armonizada entre las diferentes administraciones públicas y empresas, algo que la estructura de gestión y las posibilidades de articulación del PRAT con los Proyectos Regionales de Infraestructuras bien pueden facilitar.

Plan Regional de Ámbito Territorial Hub LAV				
MP1 del Plan General de Ordenación Urbana	Plan Regional de Ámbito Territorial HUB LAV S1	MP2 del Plan General de Ordenación Urbana	Plan Regional de Ámbito Territorial HUB LAV S2	Plan Regional de Ámbito Territorial HUB LAV S3
Proyectos Regionales de Infraestructuras				

6.d. Contenidos de los instrumentos de ordenación del territorio

Los contenidos que deben recoger los instrumentos de ordenación del territorio (Planes y Proyectos Regionales) son enumerados en el artículo 23 de la Ley de Ordenación del Territorio, incluyendo como determinaciones:

- a) *Organismo, Entidad o persona promotor del plan o proyecto, que debe ser público en el caso de los Planes Regionales, y podrá ser público o privado en el caso de los Proyectos Regionales. Las diferentes fórmulas para abordar la promoción de los instrumentos son abordadas en el capítulo dedicado a gobernanza.*
- b) *Descripción de los objetivos y características funcionales, espaciales, temporales y económicas del plan o proyecto, con justificación de su utilidad pública o interés social y de su incidencia supramunicipal, aspectos que deben ser definidos en el instrumento marco que planifique la actuación (Plan Regional de Ámbito Territorial Hub LAV), y que pueden ser desarrollados para cada instrumento de desarrollo espacialmente la estrategia.*
- c) *Adecuación del plan o proyecto a los instrumentos de ordenación del territorio vigentes, así como a otros planes, programas de actuación y proyectos que les afecten, y, en su caso, determinaciones u otros aspectos de estos últimos que se modifiquen directamente para permitir la ejecución del plan o proyecto, y específicamente las modificaciones sobre los instrumentos de planificación general vigentes. No se considera inicialmente necesario modificar ningún instrumento de ordenación del territorio concurrente, siendo coherente la estrategia del Hub LAV con los actualmente vigentes.*
- d) *Documentación necesaria para la realización del trámite ambiental aplicable en función de la naturaleza y características del Plan o Proyecto, procediendo, con carácter general, someter los instrumentos al procedimiento de evaluación ambiental estratégica. Si bien la fórmula concreta de evaluación deberá ser valorada en cada momento en función del alcance de los instrumentos, y contrastada con el órgano ambiental, las fórmulas previstas inicialmente contemplarían:*
- Instrumentos que establezcan nueva clasificación del suelo (paso de suelo rústico a urbanizable), con o sin ordenación detallada, estarían sujetos a la evaluación ambiental estratégica ordinaria.
 - Instrumentos que establezcan únicamente determinaciones de ordenación detallada en suelo urbanizable estarían sujetos a evaluación ambiental estratégica simplificada.
 - En el caso de Proyectos Regionales de Infraestructuras podría ser aplicable, en función del tipo de actuación, el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.
- e) *Descripción del emplazamiento propuesto, evaluando la incidencia económica y ambiental del plan o proyecto sobre el entorno afectado, y las posibilidades y medios de corrección de los efectos negativos predecibles, en los términos exigidos por la legislación ambiental aplicable.*
- f) *Ordenación del ámbito del plan o proyecto, incluyendo cuando proceda la clasificación del suelo y demás determinaciones reguladas en la legislación urbanística.*

En relación con este último aspecto, relativo a la ordenación, los instrumentos de ordenación del territorio pueden incluir cualquiera de las “determinaciones reguladas en la legislación urbanística”, lo que comprende no solo determinaciones de ordenación, sino también las relativas a la gestión, urbanización e intervención en el uso del suelo. En función del tipo de instrumento, los contenidos urbanísticos mínimos requeridos serían los siguientes:

- Plan Regional de Ámbito Territorial Hub LAV, podría definirse como un instrumento de carácter exclusivamente estratégico, describiendo la iniciativa y acciones, acreditando su interés público y delimitando los ámbitos de intervención.

No obstante, podría incorporar ya algunas determinaciones urbanísticas, y en particular

- Clasificación de suelo de los terrenos afectados (de rústicos a urbanizables)
- Definición y/o reconfiguración de dotaciones generales
- Sectorización de los terrenos, y establecimiento de sus determinaciones de ordenación general. Estas se establecerán de acuerdo con los estándares reglamentarios, y con una densidad moderada (inferior a 5.000 m²/ha)³⁴.

³⁴ Esto permite optimizar la superficie de las fincas resultantes de uso industrial al limitar la relación entre las superficies requeridas para el cumplimiento de los estándares dotacionales y la superficie total de cada sector.

La incorporación de las determinaciones urbanísticas generales en este primer instrumento estratégico permite abordar inicialmente de modo coordinado todas las modificaciones requeridas de los instrumentos de planificación general.

- Planes Regionales de Ámbito Territorial Sectores Hub LAV, que se abordan en cada fase de despliegue del Hub LAV para el desarrollo de un ámbito/sector concreto. Estos planes deberán incluir entre sus determinaciones urbanísticas, al menos las siguientes:
 - Si procediese, reconsideración puntual de las determinaciones urbanísticas establecidas por el Plan Regional marco (clasificación, sectorización, dotaciones...).
 - Determinaciones de ordenación detallada completa del ámbito/sector, incluyendo:
 - Calificación urbanística, con un desarrollo específico de las ordenanzas de edificación aplicables. En la ordenación espacial se optimizará la superficie de fincas finalistas de uso productivo.
 - Sistemas locales de vías públicas, servicios urbanos, espacios libres públicos y equipamientos públicos, pudiéndose aplicar las reducciones de los estándares aplicables para equipamientos y aparcamientos (50 %) que la Ley de Ordenación del Territorio establece para ámbitos en los que no se contemplan usos residenciales, y optimizando al máximo sus condiciones de superficie y localización.
 - Determinación del aprovechamiento medio.
 - Delimitación de unidades de actuación, preferentemente única para cada sector.
 - Usos fuera de ordenación.
 - Plazos para cumplir los deberes urbanísticos.
 - Áreas de tanteo y retracto.
 - Condiciones urbanísticas requeridas para dar soporte a las actuaciones infraestructurales (clasificación, regulación de usos...).

Adicionalmente, los Planes Regionales de Ámbito Territorial de cada uno de los sectores del Hub LAV podrán incorporar, en aquellos casos en los que el promotor cuente con acuerdos o participación en la titularidad de suelo que lo habilite:

- Determinaciones de actuación, ya sean solo de carácter básico, o completas, incluyendo la reparcelación.
- Determinaciones de urbanización, igualmente solo de carácter básico o completas.

Las actuaciones sobre cada uno de los sectores del Hub LAV podrán desarrollarse, de forma alternativa, mediante Proyectos Regionales, con idénticos contenidos a los definidos para los Planes Regionales de Ámbito Territorial. En este caso, y dada la orientación específica de los Proyectos Regionales a la ejecución inmediata de las actuaciones planificadas, estos deberán necesariamente incorporar, además de las determinaciones urbanísticas, los contenidos referidos a condiciones de actuación y urbanización.

6.e. Agentes participantes y competencias

La legislación vigente en materia de ordenación del territorio exige que los Planes Regionales de Ámbito Territorial sean promovidos por iniciativa pública, entendiendo como tales “las Administraciones públicas, las entidades de Derecho Público de ellas dependientes, las sociedades con capital que les pertenezca íntegra o mayoritariamente y los Consorcios con participación de alguna de las anteriores”. En el capítulo correspondiente a gobernanza se desarrollan las posibles figuras jurídicas que pueden asumir la referida condición de promotores.

Desde este Plan Director del Hub LAV **se contempla también la posibilidad de que alguna de las actuaciones pueda ser desarrollada por iniciativa privada**, vinculada a compromisos concretos de implantación de actividades en alguno de los ámbitos planificados. En estos supuestos, la figura a utilizar sería la del Proyecto Regional, que detallaría las actuaciones concretas a ejecutar y los compromisos temporales, económicos y materiales de su ejecución, comprendiendo su alcance:

- Las actuaciones completas de desarrollo del ámbito, desde su ordenación urbanística hasta sus condiciones de ejecución material (urbanización), reemplazando a la figura del Plan Regional de Ámbito Territorial de iniciativa pública.
- Actuaciones de implantación de actividades (productivas, logísticas...) dentro de cada uno de los ámbitos delimitados. En este caso el Proyecto Regional podrá acotarse a desarrollar las condiciones de implantación de la actividad, requiriendo de la previa tramitación y aprobación del instrumento que establezca las determinaciones urbanísticas completas del ámbito (Plan o Proyecto Regional).

7. ASPECTOS DE MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

7.a. Requerimientos de evaluación para instrumentos de desarrollo del Hub LAV

Los impactos del cambio climático ya están repercutiendo en activos inmolegísticos, industriales e infraestructuras con una larga vida útil, como complejos de actividades económicas, e infraestructuras intermodales, y resulta previsible que estos impactos de intensifiquen en el futuro. La Plataforma de intercambio y consulta de información sobre adaptación al Cambio Climático en España (AdapteCCA) proporciona proyecciones de variación de valores climático como la temperatura o precipitaciones para el municipio de Valladolid en varios escenarios RCP (Trayectorias de concentración representativas), reconociéndose en todos ellos un apreciable incremento general de las temperaturas medias y reducción de las precipitaciones, particularmente en el escenario más desfavorable de los analizados (RCP 8.5, correspondiente a una hipótesis poco probable, aunque posible, de mantenimiento de los índices de emisión de efecto invernadero actuales). El escenario más probable actualmente se correspondería con algún punto entre el RCP 2.6, vinculado a un control estricto de las emisiones (pero con objetivos menos estrictos que los del Acuerdo de París), y el RCP 4.5 que marca un límite máximo de emisiones para el año 2040.

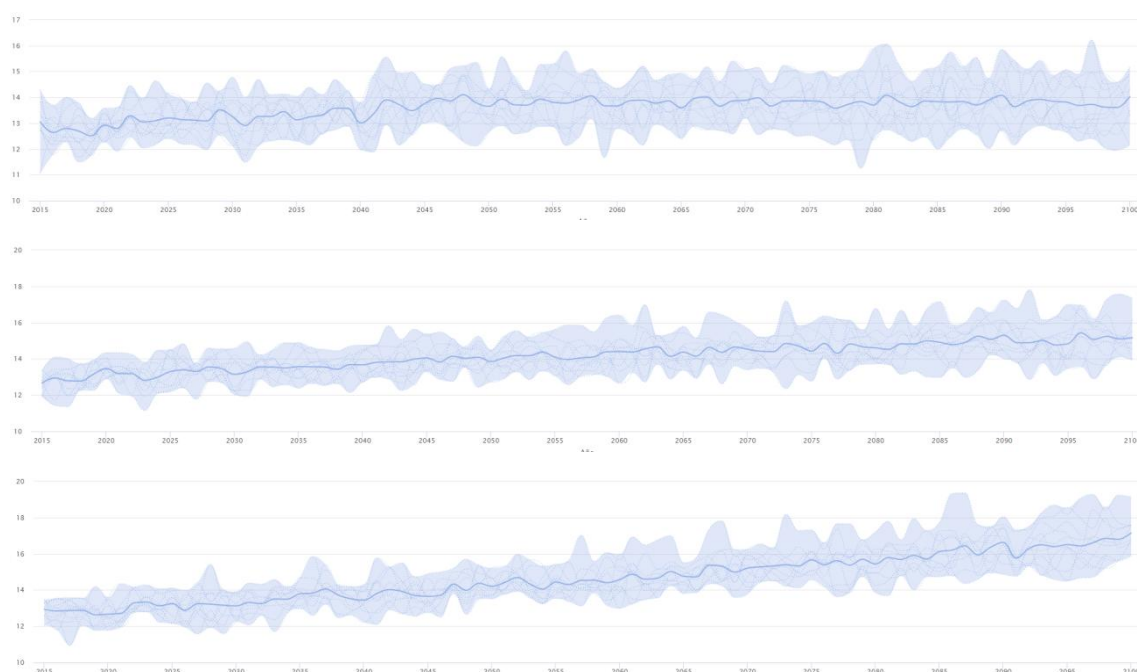


Ilustración 37. Proyección de temperaturas medias en los escenarios RCP 2.6, RCP 4.5 y RCP 7.0

Con el objeto de contribuir a la lucha contra el cambio climático, y con ello mitigar los efectos potenciales de este sobre aspectos ambientales, sociales y también económicos, resulta necesario que los instrumentos de planeamiento y ordenación del territorio, pero también los correspondientes a ejecución de infraestructuras y proyectos constructivos que se aborden en desarrollo de estos tengan en consideración su potencial impacto climático. Esta evaluación es obligada en aquellos instrumentos que se encuentren sometidos a procedimientos derivados de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

A efectos de esta evaluación y del análisis de los potenciales efectos de las actuaciones sobre el cambio climático constituye un instrumento de referencia el "*Commission Technical guidance on the climate proofing of infrastructure*"³⁵, actualmente definido para el periodo 2021-2027, que contempla un escenario basado en los objetivos climáticos de la Unión Europea para el año 2030, alcanzando la

³⁵ <https://ec.europa.eu/newsroom/cipr/items/722278/en>;

versión en español en https://adaptecca.es/sites/default/files/documentos/celex_52021xc091603_es_txt.pdf

neutralidad climática para el año 2050, años horizonte que se encuentran dentro de los programados para la ejecución del Hub LAV.

Con independencia de estos objetivos generales, Valladolid, como ya se ha comentado, es una de las 100 ciudades europeas que aspiran a ser climáticamente neutras en 2030. La administración general del estado ha elaborado además unos principios específicos aplicables a los proyectos de infraestructuras en España, que desarrolla y adapta los principios definidos en la guía europea³⁶, que incluye entre otros aspectos un elenco de medidas, con carácter indicativo, para la aplicación a las actuaciones, tanto en las fases de planificación y diseño como en su posterior explotación³⁷.

De acuerdo con estas guías, los instrumentos que desarrollen el Hub LAV deberán evaluar específicamente la incidencia de las actuaciones sobre el cambio climático, desarrollando medidas adecuadas para mitigar los posibles efectos negativos, así como verificar que las actuaciones propuestas tengan un adecuado nivel de resiliencia frente a eventos climáticos extremos, agudos y crónicos, evitando la generación de vulnerabilidades climáticas. Para ello, los instrumentos, así como los procedimientos de evaluación ambiental aplicables, abordarán específicamente:

- Un análisis de huella de carbono y un informe de evaluación de neutralidad climática.
- Se incorporará un informe de evaluación de vulnerabilidad y riesgo climático para identificar riesgos climáticos significativos.
- Desarrollo de un Plan de Gestión del Ciclo de Proyectos (PCM) que permita el proceso eficaz y eficiente de planificación, organización, coordinación y verificación de un proyecto en todas sus fases, desde la planificación, ejecución y operación hasta el desmantelamiento.
- Se elaborarán las especificaciones técnicas para tener en cuenta en los términos de referencia de la licitación de las obras para asegurar la implementación del Hub LAV

7.b. Preevaluación de la incidencia del Hub LAV sobre el cambio climático

Si bien el alcance y grado de detalle de este Plan Director, centrado en los aspectos estratégicos y de programación general del Hub LAV, no permite abordar una evaluación precisa de los potenciales impactos de la actuación sobre el cambio climático y su capacidad de adaptación al mismo, se ha realizado una preevaluación, incidiendo en los ocho aspectos clave de la *“Commission Technical guidance on the climate proofing of infrastructure”*:

Olas de calor	El proyecto no generará calor ni compuestos volátiles que puedan agravar olas de calor. Tampoco aumentará la demanda de energía ni el consumo de agua más allá de lo ya planificado en los últimos PGOU aprobados (vigente y anterior) para la ciudad de Valladolid y municipios aledaños. La temperatura máxima media en el mes más caluroso de los últimos 30 años fue de 30°C ³⁸
Sequía	El proyecto no generará demandas de agua adicionales a las ya planificadas en los últimos PGOU aprobados (vigente y anterior) para la ciudad de Valladolid y municipios aledaños. El proyecto no generará contaminación del agua.
Incendios forestales.	El proyecto no incrementará el riesgo de incendio si se ejecuta con las medidas preventivas adecuadas. De acuerdo con el geoportal de Protección Civil, el municipio de Valladolid tiene en la actualidad un riesgo local de incendios forestales moderado, con un nivel de peligro calificado como leve. Los ámbitos seleccionados no se localizan en zonas calificadas como de alto riesgo forestal (ZARI)
Régimen de inundaciones y eventos de lluvias extremas	Ninguno de los ámbitos seleccionados para la actuación se localiza en zonas inundables.
Tormentas y ráfagas de aire	El proyecto no estará en riesgo de tormentas, vientos y caída de objetos si se implementan medidas en las propuestas para minimizar estos riesgos.
Deslizamientos de tierra	No se prevén riesgos de deslizamientos de tierra en los emplazamientos seleccionados para la actuación
Aumento del nivel del mar y erosión costera	No aplica.
Olas de frío y daños por	No suponen un riesgo grave dado que la temperatura mínima media histórica en Valladolid en el mes

³⁶ Nota metodológica: principios para la protección frente al cambio climático de los proyectos de infraestructura en España para el período 2021-2027

³⁷ Aunque contempla actuaciones sobre infraestructuras de transporte y energía, así como para la edificación, no desarrolla específicamente medidas orientadas a procesos de urbanización.

³⁸ Datos de https://www.meteoblue.com/es/tiempo/historyclimate/climatemodelled/valladolid_espa%3fb1a_3106672.

congelación	más frío de los últimos 30 años es de 2 °C³⁹. De acuerdo con las estimaciones realizadas por la Plataforma de Adaptación al Cambio Climático (AdapteCCA), en ninguno de los escenarios considerados se contempla una bajada de las temperaturas mínimas, ni un incremento de los periodos de heladas o del número de días con temperaturas por debajo de los 0 °C
--------------------	--

La síntesis de valoraciones preliminares a efectos de aplicación de la *Commission Technical guidance on the climate proofing of infrastructure* muestra que las actuaciones previstas por el Hub LAV no son susceptibles de generar vulnerabilidades climáticas. Los instrumentos que desarrollen cada una de las actuaciones deberán en todo caso realizar su evaluación particularizada y establecer, en caso necesario, las medidas correctoras y mitigadoras que se consideren, teniendo en cuenta las indicaciones de las referidas guías, europea y española. En particular los instrumentos de Planes y Proyectos Regionales estarán sujetos a procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica.

En relación con los riesgos climáticos más relevantes que podrían afectar a las actuaciones del Hub LAV durante su vida útil, se destaca el incremento de las temperaturas, particularmente vinculadas al incremento de los periodos de temperaturas elevadas y elevación de las temperaturas extremas.

Las actuaciones en el Hub LAV pueden no obstante abordar estos riesgos mediante medidas correctoras, teniendo en consideración para el establecimiento de estas los catálogos de buenas prácticas en los sectores afectados, así como las prospecciones a medio y largo plazo en la evolución de los factores climáticos, considerando los diferentes escenarios probables.

7.c. Autoevaluación del cumplimiento del Reglamento (UE) 2020/852

El *Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088* (DOUE de 22 de junio de 2020) establece un conjunto de objetivos medioambientales para el desarrollo de proyectos y ejecución de inversiones en el marco de la Unión Europea, y que contempla:

- mitigación del cambio climático;
- adaptación al cambio climático;
- uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos;
- transición hacia una economía circular;
- prevención y control de la contaminación;
- protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas.

Las actuaciones definidas en el PRAT a formular para el Hub LAV deberán atender a los principios establecidos en el citado reglamento para cada uno de los objetivos ambientales referidos.

³⁹ Datos de https://www.meteoblue.com/es/tiempo/historyclimate/climatemodelled/valladolid_espa%3fb1a_3106672.

8. PROPUESTA DE GOBERNANZA

8.a. Fases y contenidos de la estrategia de gobernanza

El desarrollo de la propuesta de gobernanza del Hub LAV implica abordar los aspectos instrumentales, económicos y de participación de agentes dentro de la actuación, desde el momento de su concepción hasta su ejecución y explotación. Su desarrollo implica fundamentalmente abordar:

- Mecanismos promoción y gestión del Hub LAV
- Instrumentación del Hub LAV
- Relación de las inversiones
- Propuesta de acciones comerciales y de participación público-privada
- Hoja de ruta para completar la promoción del Hub LAV, su gestión y explotación
- Planificación y desarrollo del transporte intermodal de mercancías en Valladolid y su conexión con focos de actividad.

En este capítulo se abordan específicamente los contenidos referidos a los mecanismos e instrumentos para el desarrollo del Hub LAV, siendo los aspectos referidos a la financiación, modos de participación público-privada y programación (hoja de ruta) objeto de capítulos independientes. Para abordar los aspectos instrumentales de la actuación es preciso discriminar dentro de ella diferentes fases, desde la concepción a la explotación, cada una de las cuales requiere no solo actores diferentes, sino también instrumentos de diferente carácter y alcance.



Ilustración 38. Diagrama de fases completas de desarrollo del Hub LAV

8.b. Fase de Concepción

Comprende la Fase de Concepción la **identificación de objetivos de la actuación**, sus demandas y las posibles soluciones a adoptar para el desarrollo del Hub LAV. Las conclusiones de esta fase, que ha sido promovida por el Ayuntamiento de Valladolid a través de la Agencia de Innovación y Desarrollo Económico de Valladolid (IdeVA), **se formalizan a través de este Plan Director**. Y entre los antecedentes a este Plan Director ya se ha descrito la realización de un Estudio de Viabilidad general de las actuaciones planificadas, en 2025, que podrá ser actualizado con mayor alcance y concreción en la Fase de Diseño.

La **Fase de Concepción** puede entenderse concluida con la **formulación y aprobación de este Plan Director**, y con la designación previa, o **compromiso de designación** o constitución **de una entidad pública consorcial o mercantil**, ya sea por medio de alguna ya existente o mediante una de nueva creación. **La sociedad que se constituya** (en adelante Entidad Hub LAV) **deberá estar integrada de forma mayoritaria por entes del sector público**, pudiendo estar abierta en fases posteriores, dentro de los límites establecidos por el marco legal de aplicación, a la incorporación de agentes privados.

Esta entidad puede con posterioridad asumir también la condición de **promotor** de los diferentes instrumentos urbanísticos y de ordenación del territorio previstos en Fase de Diseño⁴⁰, así como la elaboración de otros documentos e instrumentos complementarios para la actuación, tales como:

- **Plan de Negocio** para el desarrollo de las tareas y acciones definidas en el Plan Director
- **Plan de Marketing**
- **Convenios** con entidades suministradoras de servicios, y Administraciones públicas

La referida entidad debería estar constituida en su inicio, al menos, por las **administraciones locales y autonómica** (u organismos dependientes de las mismas), como administraciones interesadas, afectadas por las actuaciones, y que asumen, en el caso de la autonómica, un papel preeminente en los procedimientos de tramitación y aprobación de los instrumentos (administración actuante en términos urbanísticos).

8.c. Fase de Diseño

La Fase de Diseño comprende fundamentalmente las **actuaciones instrumentales previas requeridas para la posterior ejecución material de las actuaciones** (Fase de Promoción), y que abarcan fundamentalmente operaciones de tipo **urbanístico** (gestión de suelo) e **infraestructural** (accesos, servicios urbanos). Tal como se ha expuesto en los capítulos correspondientes a la descripción de las reservas de suelo industrial y la formulación de instrumentos, la ejecución del Hub LAV se plantea utilizando, fundamentalmente tres tipos de instrumentos:

- Modificaciones del Planeamiento General Municipal
- Instrumentos de Ordenación del Territorio, y en particular
 - Planes Regionales de Ámbito Territorial
 - Proyectos Regionales

A su vez con estos instrumentos se desarrollará el Hub LAV en **3 Fases sucesivas** (corto, medio y largo plazo, con horizontes temporales 2030, 2040 y 2050) dentro de las cuales pueden desarrollarse, en función de las necesidades, uno o varios de los instrumentos referidos previamente. En la programación establecida desde este Plan Director, se contempla que la Fase 1 (corto plazo) y Fase 2 (medio plazo) incluyan cada una una **modificación del instrumento de planificación general municipal** (PGOU de Valladolid) y un **instrumento de ordenación del territorio** (Plan o Proyecto Regional). En la Fase 3 (largo plazo) solo se contempla inicialmente el desarrollo de un Plan o Proyecto Regional. Por otra parte, los Proyectos Regionales vinculados a la ejecución de Infraestructuras podrán desarrollarse, por su carácter transversal, dentro de cualquiera de las fases, o incluso integrarse como instrumentos propios de la Fase de Promoción.

La promoción de estos instrumentos será acometida preferentemente por la sociedad pública que se constituya al efecto tras la Fase de Concepción, la Entidad Hub LAV, o por los socios públicos que forman parte de dicha Entidad, con las siguientes particularidades:

- La **modificación del Plan General de Ordenación Urbana** de Valladolid en el Sector S(o).18-20 ha sido ya iniciada por el Ayuntamiento de Valladolid, pudiendo mantenerse esta administración como promotora hasta la aprobación del instrumento urbanístico. En los procedimientos posteriores de gestión y urbanización, el Ayuntamiento de Valladolid podrá mantener su condición de promotor, o abordarse, en función de la titularidad del suelo y el Sistema de Actuación elegido, por otros agentes públicos y/o privados.
- Para la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid en el Sector S.APP.10 se recomienda que el **promotor** sea asimismo el **Ayuntamiento de Valladolid**, siguiendo el modelo de la modificación anterior.

⁴⁰ Aunque se trata de una alternativa viable, no se recomienda la promoción del HUB LAV de forma directa por parte de las Administraciones públicas por motivos de cumplimiento de estabilidad presupuestaria.

- La promoción de los instrumentos de ordenación del territorio de los ámbitos de nueva creación propuestos en el Hub LAV podrá ser acometida por la Entidad Hub LAV, o ser encomendada por ésta a **otras entidades**, con las siguientes condiciones:
 - Podrá ser encomendada a otra entidad o sociedad dependiente de las Administraciones públicas con competencias en la materia (por ejemplo, Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León, en virtud del objeto social establecido por de la Ley 12/2006, de 26 de octubre).
 - Podrá ser encomendada a una entidad privada⁴¹, con el compromiso de ejecución inmediata de un proyecto coherente con el objeto y objetivos del Hub LAV. En este caso, la figura deberá ser la de Proyecto Regional.

HORIZONTE TEMPORAL	AMBITO	INSTRUMENTO	PROMOTOR PREFERENTE
Primera fase (2030)	Sector S(o).18-20	MP1 del Plan General de Ordenación Urbana	Ayuntamiento de Valladolid
	S1 HUB LAV "Vereda de Palomares"	Plan Regional de Ámbito Territorial Hub LAV S1	Entidad Hub LAV
Segunda fase (2040)	Sector S.APP.10	MP2 del Plan General de Ordenación Urbana	Ayuntamiento de Valladolid
	S2 HUB LAV Valladolid-Laguna-Cistérniga	Plan Regional de Ámbito Territorial Hub LAV S2	Entidad Hub LAV
Tercera fase(2050)	S3 HUB LAV "Fuente Amarga"	Plan Regional de Ámbito Territorial Hub LAV S3	Entidad Hub LAV

Los instrumentos, urbanísticos y de ordenación del territorio, pueden limitarse a establecer las determinaciones de ordenación urbanísticas, general y detallada, de cada uno de los ámbitos de actuación, siendo estos sus contenidos mínimos. Para el **desarrollo efectivo de las actuaciones urbanísticas** resulta necesario sin embargo definir, instrumentar y ejecutar las siguientes actuaciones adicionales.

- Gestión del suelo, articulando los procedimientos para su adquisición, cesión, ocupación directa o expropiación que en su caso procediesen.
- Gestión urbanística, que incluye la definición del Sistema de Actuación (dependiente de la situación de titularidad de suelo e identidad del órgano promotor, los mecanismos de reparto de cargas y beneficios de la actuación urbanizadora, y la reparcelación que permitirá la inscripción registral de las fincas de resultado).
- Urbanización material, tanto interna del sector como, en su caso, de las infraestructuras y redes de servicios vinculada.

Si bien la ejecución de estos contenidos se encuentra enmarcada en la Fase de Promoción, en el caso de los instrumentos de ordenación del territorio (Planes y Proyectos Regionales) la definición de sus instrumentos y determinaciones puede ser incorporada como parte integrante de estos, tramitándose y aprobándose de forma simultánea. En el caso de los ámbitos ordenados mediante modificaciones de planeamiento (o si los instrumentos de ordenación del territorio no incluyesen las determinaciones completas), la tramitación de los instrumentos requeridos deberá hacerse de forma independiente ya en la Fase de Promoción.

8.d. Fase de Promoción

8.d.i. Encuadre y procesos

Tras la aprobación de los instrumentos que hayan planificado y establecido el diseño (condiciones urbanísticas) de los ámbitos de actuación, se procederá abordar las siguientes actuaciones:

⁴¹ Se contemplan como tales consorcios público-privados, empresas mixtas de capital público y privado, asociaciones empresariales, asociaciones de propietarios, entidades como Centrolid y/o Mercaolid, o cualquier otro actor privado.

- Elaborar, si no se ha hecho en la Fase de Diseño, y ejecutar tanto los **Planes de Negocio** como los de **Marketing y Comercialización** aprobados.
- Iniciar el proceso de **obtención de los suelos**.
- En su caso, proceder en las sociedades mercantiles públicas promotoras a la incorporación mediante concurso público de **socios privados**.
- Ofrecer, mediante concesiones administrativas licitadas mediante procesos de libre concurrencia, la **urbanización de suelos** en condiciones ventajosas para desarrolladores privados especializados.
- **Urbanizar y comercializar** el resto de los suelos.
- **Impulsar protocolos** y convenios con las instituciones públicas competentes para promover el establecimiento de incentivos para el asentamiento de empresas en el Hub LAV, además de elaborar un catálogo de ayudas e incentivos para el asentamiento de nuevas empresas en el Hub LAV y prestar asistencia especializada en su gestión.
- Y en todo caso promover **actuaciones de difusión** para que el sector privado participe en la posible en el desarrollo del Hub LAV.

La Fase de Promoción abarca, por tanto, todos los procesos requeridos para la ejecución material y puesta en servicio de las instalaciones e infraestructuras previstas y planificadas en la Fase de Diseño, y previos a su explotación efectiva. A efectos expositivos, se diferencian los siguientes tipos de acciones, agrupándose como “procesos urbanísticos” aquellos que por su naturaleza pueden ser, total o parcialmente, ya instrumentados en la Fase de Diseño o concretados de forma independiente en esta Fase de Promoción.

- Procesos urbanísticos
 - Gestión del suelo
 - Gestión Urbanística
 - Urbanización
- Edificación
- Inicio de la comercialización

8.d.ii. Gestión del suelo

Uno de los aspectos clave para el desarrollo efectivo de la actuación será la **obtención por parte de los promotores de la actuación de los terrenos requeridos para su promoción** (de la urbanización), teniendo particularmente en consideración la situación parcelaria fragmentada y heterogénea de varios de los ámbitos de actuación. El objetivo, salvo en aquellos casos en los que pueda proceder una actuación de iniciativa privada concreta a través de Proyecto Regional, es que las **Administraciones públicas**, a través de la Entidad Hub LAV u otro órgano análogo, pueda ser **titulares mayoritarias y gestoras últimas** de los suelos finalistas, para lo cual resulta preciso la previa obtención de los terrenos brutos sobre los que se desarrollan las actuaciones. En relación con ello procede en primer lugar establecer tres situaciones de suelo diferenciadas a los efectos de gestión del suelo:

- **Suelos demaniales:** son terrenos de uso y titularidad pública sujetos a una afección de carácter sectorial, dotacional, etc. y que, por tanto, no pueden ser objeto de transmisión directa a los efectos de gestión urbanística. En estos casos procedería:
 - **Mantenimiento de la condición demanial** de los terrenos, conservando estos su uso y funcionalidad previa, no viéndose afectados por la gestión. No resulta por ello necesaria su obtención, aunque sí su consideración a efectos de las actuaciones de gestión urbanística posterior.
 - **Desafectación e incorporación a la actuación.** En estos casos, la desafectación torna a los terrenos en patrimoniales, aplicándose las condiciones del siguiente supuesto.

Procede señalar que esta desafectación puede, en algunos casos, no requerir de tramitación expresa, en tanto la aprobación de la nueva ordenación urbanística puede producir su desafectación tácita.

- Suelos patrimoniales: suelos pertenecientes a las Administraciones públicas que pueden ser objeto de **transmisión**. En el caso de suelos pertenecientes a las Administraciones públicas y organismos dependientes que participen en la promoción de la actuación podrían ser aportados para su gestión a través de la Entidad Hub LAV, estableciendo los acuerdos de participación que se requieran. En el caso de terrenos patrimoniales pertenecientes a otras administraciones, se procederá de forma análoga a los suelos de titularidad privada.
- Suelos de titularidad privada: en estos casos, procederá con carácter general su obtención por parte de la administración o sociedad promotora. No obstante, se podrá valorar en cada caso acuerdos de participación con agentes privado, bien mediante su incorporación a la Entidad Hub LAV o, en su caso, a los órganos que se constituyan para el desarrollo de cada actuación. Se trata de la situación mayoritaria de los terrenos en los ámbitos de intervención, en los que la cuantía de terrenos de propiedad pública es de escasa cuantía.

En relación con los procedimientos de obtención de los terrenos de titularidad privada, la aprobación de las actuaciones a través de un instrumento de ordenación de territorio comporta la **declaración de utilidad pública** de las actuaciones previstas, y por ello **habilita la urgente ocupación** de los bienes y derechos que resulten necesarios para su ejecución y, en su caso, el inicio de **procedimiento expropiatorio** de los terrenos. Esta habilitación puede producirse ya desde la aprobación del Plan Regional de Ámbito Territorial Hub LAV (plan marco) que delimite y establezca la clasificación del suelo de los terrenos⁴², o en los instrumentos particulares que desarrollen cada ámbito, a efectos de lo cual incorporará, en su procedimiento de tramitación, la identidad de los bienes y derechos afectados, cumpliendo con ello el trámite previo establecido por la legislación en materia de expropiación forzosa. La actuación expropiatoria puede incluir, además de los terrenos de los sectores, las de aquellas infraestructuras y servicios externos que se consideren necesarios para asegurar su funcionalidad.

En todo caso, el desarrollo del procedimiento expropiatorio se regirá por lo previsto en la legislación en materia de **expropiación forzosa**, siendo la administración autonómica, como actuante en el caso de los instrumentos de ordenación del territorio, la expropiante; y la Entidad Hub LAV que se constituya la beneficiaria de la expropiación.

La expropiación se considera el mecanismo preferencial para la obtención de los terrenos requeridos para el desarrollo de las actuaciones que se planifiquen, pero siempre **valorando la viabilidad de alcanzar acuerdos**, bien para la transmisión de terrenos o para la participación en las actuaciones, de los titulares de suelo. A este respecto, y aun habilitado el procedimiento expropiatorio e iniciado este, su resolución mediante acuerdo con los titulares de suelo debe primar respecto a la solución de expropiación sin acuerdo.

En Castilla y León se tiene una amplia experiencia exitosa en la aplicación del anterior planteamiento, con actuaciones relevantes de suelo industrial promovidas por operadores públicos autonómicos (GESTURCAL, ADE, ICE, PROVILSA...) o estatales (SEPES), sin recurrir a modelos de colaboración público-privada, y más recientemente por la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León (SOMACyL).

Debe precisarse que esta posibilidad solo está habilitada para aquellas actuaciones que se encuentren expresamente contempladas en los instrumentos de ordenación del territorio, no para aquellas que sean abordadas exclusivamente mediante instrumentos urbanísticos. El inicio de la actuación expropiatoria sobre estos terrenos implicará la tramitación expresa de su **declaración de utilidad pública**, bien sea de forma autónoma o en el marco de la tramitación de algunos de los instrumentos de

⁴² Esta información debe en todo caso incorporarse al expediente de tramitación del instrumento en cumplimiento de la legislación urbanística, en tanto modifica la clasificación de suelo de los terrenos.

ordenación del territorio previstos (preferentemente de aquel al que se encuentren espacialmente vinculados).

8.d.iii. Gestión urbanística

El desarrollo de cada uno de los ámbitos previstos para la ejecución del Hub LAV requiere, con carácter previo o simultáneo a su ejecución, de la definición de una serie de instrumentos y procedimientos orientados fundamentalmente a la concreción de los derechos y obligaciones de cada uno de los agentes interesados en cada actuación, y la definición de la **situación jurídica final de los terrenos** (reparcelación, incluyendo su definición espacial, derechos, cargas y titulares).

Se ha definido la expropiación como el procedimiento preferente para la obtención del suelo. Una vez perfeccionado este proceso, la titularidad de los suelos afectados pasaría al beneficiario, ya sea la Entidad Hub LAV o una administración participante en la actuación. Tras lo cual, el **sistema de Concierto** resultaría el más adecuado al adquirirse la titularidad única de los terrenos o, en su defecto, el acuerdo pleno de sus titulares, públicos y privados.

Alternativamente se contempla como adecuado un **Sistema de Actuación de Cooperación**, pudiendo en este caso iniciar la gestión la administración pública (Ayuntamiento de Valladolid en el caso de ámbitos ordenados exclusivamente mediante instrumentos urbanísticos; Junta de Castilla y León en el caso de los ordenados mediante instrumentos de ordenación del territorio)⁴³, motu proprio o a solicitud de la Entidad Hub LAV una vez alcanzada la titularidad de suelo mínima requerida (25 %). En este supuesto, la totalidad de los propietarios, públicos o privados, podría participar en la actuación constituyendo una **Asociación de Propietarios**, ejecutarse la expropiación de aquellos propietarios no adscritos, o incluso formularse mecanismos para **compensar al urbanizador** mediante aprovechamientos (reserva de parcelas). Se trata en todo caso de un procedimiento de actuación que se mantiene bajo el control público en tanto urbanizador.

La **elección del Sistema de Actuación** dependerá, en cada caso, tanto de la situación de titularidad de suelo como del grado de acuerdo entre los agentes participantes, y condicionará tanto el procedimiento como el grado y modo de participación de interesados y administraciones. A este respecto procede recordar que aunque el órgano competente para la tramitación de los instrumentos de actuación es, con carácter general, la administración local afectada, en el caso de ámbitos que han sido objeto de instrumentos de ordenación del territorio estas competencias pasan a ser de la administración autonómica, que adquiere la condición de administración actuante y, en el caso del sistema de Cooperación, también la condición de urbanizador y las competencias para elaborar y tramitar el correspondientes instrumento de actuación (Proyecto de Actuación, si las determinaciones no han sido ya incluidas en un Plan Regional de Ámbito Territorial). Procede a este respecto diferenciar en cada situación (ámbito) y sistema de actuación las posibles figuras que pueden intervenir como promotores y como administración actuante.

⁴³ Pudiendo en su caso delegar, total o parcialmente, sus funciones como urbanizador en otra entidad pública, o incluso en la Asociación de Propietarios, aunque mantendrían formalmente la condición de urbanizador.

AMBITO	INSTRUMENTO URBANISTICO	PROMOTOR/ URBANIZADOR CONCIERTO	PROMOTOR COOPERACION	URBANIZADOR COOPERACION (con posibilidad de delegación)	ADMINISTRACION ACTUANTE (TODOS LOS SISTEMAS)	
Sector S(o).18-20	MP1 PGOU VA	Entidad Hub LAV o agentes privados (con 100 % titularidad o acuerdo pleno)	Entidad Hub LAV (con titularidad > 25 %)	Ayuntamiento de Valladolid	Ayuntamiento de Valladolid	
			Agentes privados (con titularidad > 25 %)			
			Ayuntamiento de Valladolid			
S1 HUB LAV “Vereda de Palomares”	PRAT S1		Entidad Hub LAV (con titularidad > 25 %)	Junta de Castilla y León Dirección General de Vivienda, Arquitectura, Ordenación del Territorio y Urbanismo	Junta de Castilla y León Dirección General de Vivienda, Arquitectura, Ordenación del Territorio y Urbanismo	
			Agentes privados (con titularidad > 25 %)			
			Junta de Castilla y León Dirección General de Vivienda, Arquitectura, Ordenación del Territorio y Urbanismo			
Sector S.APP.10	MP2 PGOU VA		Entidad Hub LAV (con titularidad > 25 %)	Ayuntamiento de Valladolid	Ayuntamiento de Valladolid	
			Agentes privados (con titularidad > 25 %)			
			Ayuntamiento de Valladolid			
S2 HUB LAV Valladolid– Laguna– Cistérniga.	PRAT S2		Entidad Hub LAV (con titularidad > 25 %)	Junta de Castilla y León Dirección General de Vivienda, Arquitectura, Ordenación del Territorio y Urbanismo	Junta de Castilla y León Dirección General de Vivienda, Arquitectura, Ordenación del Territorio y Urbanismo	
			Agentes privados (con titularidad > 25 %)			
			Junta de Castilla y León Dirección General de Vivienda, Arquitectura, Ordenación del Territorio y Urbanismo			
S3 HUB LAV “Fuente Amarga”	PRAT S3		Entidad Hub LAV (con titularidad > 25 %)	Junta de Castilla y León Dirección General de Vivienda, Arquitectura, Ordenación del Territorio y Urbanismo	Junta de Castilla y León Dirección General de Vivienda, Arquitectura, Ordenación del Territorio y Urbanismo	
			Agentes privados (con titularidad > 25 %)			
			Junta de Castilla y León Dirección General de Vivienda, Arquitectura, Ordenación del Territorio y Urbanismo			

En el caso de **Sistemas de Actuación** en los cuales la asunción de la condición de promotor y/o urbanizador depende de la titularidad de suelo, si bien se indica como agente interesado preferente la Entidad Hub LAV que se constituya al efecto de desarrollo de la actuación, esta posición podría ser asumida por **cualquier otro agente** que satisfaga la condición de dominio requerida, incluyendo agentes privados en el marco de promoción de actuaciones concretas del Hub LAV (Proyectos Regionales). La condición de **urbanizador** en el Sistema de Cooperación correspondería en cualquier caso a una administración pública, si bien podría delegar algunas de sus funciones.

En el caso de actuaciones promovidas por la Entidad Hub LAV se podrán constituir a efectos de desarrollo de cada uno de los ámbitos sociedades participadas específicas que permitan incorporar, en cada caso, otros agentes interesados, actuando estas como promotoras directas de cada una de las actuaciones.

Los instrumentos de actuación establecerán, además de la adecuada equidistribución de derechos (parcelas finalistas, con sus correspondientes edificabilidades) y obligaciones (imputación de cargas de urbanización a cada uno de los agentes interesados), la definición de las cesiones urbanísticas que corresponderán a la administración local (cesiones dotacionales) y a la administración actuante (aprovechamientos urbanísticos excedentarios de los derechos de los propietarios). En relación con estos últimos, la administración receptora de los mismos depende, como se indica en el cuadro, del Sistema de Actuación elegido y de la tipología del instrumento que haya desarrollado la actuación. En todo caso, estos aprovechamientos, que se podrán materializar en fincas finalistas, pueden ser transmitidos a otra administración público u organismo dependiente (incluido la Entidad Hub LAV) para su gestión, en las condiciones previstas en el marco urbanístico autonómico. Una vez desarrollada la gestión se recomienda en todo caso que la entidad pública promotora no enajene los activos estratégicos ni aquellos suelos que están bajo su control como consecuencia de las cesiones de aprovechamiento lucrativo.

8.d.iv. Urbanización material

La ejecución material de la urbanización de cada uno de los ámbitos previstos en el Hub LAV requerirá de la previa tramitación de un instrumento que defina las condiciones técnicas de estas obras, denominado **Proyecto de Urbanización**. El proyecto de urbanización podrá tramitarse de forma simultánea o posterior al instrumento que establezca las condiciones de actuación, bien sea este un **Proyecto de Actuación específico** o se integren en un **instrumento de ordenación del territorio**. En el caso de tramitación independiente del instrumento de ordenación del territorio, el Proyecto de Urbanización precisará de la tramitación simultánea de una evaluación ambiental específica (Declaración de Impacto Ambiental).

Para la adjudicación de las obras de ejecución material de la urbanización será preciso considerar no obstante el carácter, público o privado, del órgano que asume formalmente la condición de urbanizador, estando en el caso de ser un órgano público (o de participación mayoritariamente pública) su contratación se encuentra sujeta a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

Se incluyen dentro de las obras de urbanización material asimismo las de infraestructuras, servicios urbanos y otros refuerzos y conexiones, que pueden ser integradas en los Proyectos de Urbanización o ser objeto, en función de su alcance, en proyectos específicos, pudiendo incluso tramitarse como Proyectos Regionales autónomos.

8.d.v. Edificación

En principio la ejecución de las inversiones en edificaciones (naves o instalaciones industriales) **no se propone que sean ejecutadas por la entidad promotora**, reservando esta responsabilidad a desarrolladores especializados o a la entidad empresarial que se instale en cada suelo.

8.e. Fase de Explotación y Comercialización

La configuración del Hub LAV como complejo de actividades económicas de referencia en Castilla y León, permite un mayor potencial de desarrollo de economías de escala y el acceso a un número mayor de mercados, aprovechando su conectividad con Madrid, el Corredor Atlántico y los puertos portugueses y españoles.

El posicionamiento competitivo del Hub LAV definirá la estrategia ante los agentes y mercados en los que interactuará. El Hub LAV se presenta asimismo como una plataforma logística industrial intermodal de referencia para el *hinterland* de puertos atlánticos y cantábricos.

La **segmentación del mercado**, de las instalaciones y de los servicios prestados sobre ellas, muestra características propias que la diferencian de otros mercados de consumo e, incluso, de la mayoría de los mercados industriales.

A continuación, **se presenta una conceptualización del tipo del mercado**, función del inmologístico o industrial, al que accede el Hub LAV y sobre el que deberá posicionarse competitivamente, posicionamientos que se realizará en epígrafes más adelante:

- **Segmentación por tipo de cliente/usuario**
 - Por tipo de actividad: Cargadores (centros de producción, divisiones logísticas), operadores de transporte, operadores de servicios logísticos...
 - Por modo y tipo de operador: Marítimo, carretera, ferrocarril, intermodal, logístico, ...
 - Por tipo de mercancía operada: Intermodal, mercancía general no unitizada (siderúrgico, vehículos, agroalimentarios...), mercancías peligrosas, productos perecederos, temperatura controlada, y en su caso, graneles sólidos (energéticos, minerales, alimentario- y líquidos).
 - Por su dimensión empresarial e industrial.

- Por el posicionamiento del Hub LAV respecto del cliente: grado de exclusividad, cliente como generador de nuevas oportunidades para Valladolid, prestigio que aporta (cliente “locomotora”) y otros.
- **Segmentación por ámbito geográfico. *Hinterland* del Hub LAV:**
 - Captación de tráficos portuarios origen/destino Castilla y León (mercancía general contenerizada y no contenerizada, siderúrgicos, vehículos, graneles sólidos, otros).
 - Captación de tráficos terrestres origen/destino en Castilla y León (nacionales, internacionales).
 - Captación de tráficos origen/destino centro peninsular (vinculación con otros puertos secos ferroviarios o plataformas logísticas intermodales).
 - Integración de Valladolid, y por extensión, de Castilla y León, logística y empresarialmente en el Corredor Atlántico y en el Nodo Urbano y Zona Funcional FA 50 Madrid – Valladolid.
 - Otros.
- **Segmentación por tipología de instalaciones, servicios intermodales y alternativas de comercialización,** buscando en todo momento la complementariedad y colaboración con las instalaciones de Adif:
 - Cesión de suelo adicional al Adif o a otros operadores ferroviarios especializados
 - Inversión en instalaciones técnicas ferroviarias de acceso a la Red Ferroviaria de Interés General
 - Inversión en infraestructuras de transferencia modal y equipos de manipulación de cargas
 - Comercialización de servicios:
 - Servicios ferroviarios:
 - ✓ Recepción y expedición de trenes
 - ✓ Formación, composición y estacionamiento de trenes
 - Servicios de transferencia modal y complementarios a la misma:
 - ✓ Servicios de carga/descarga de trenes
 - ✓ Terminales dedicadas o especializadas en un tipo de producto y forma de presentación (automoción, siderúrgicos, graneles agroalimentarios...)
 - ✓ Manipulación de UTI
 - ✓ Almacenamiento de UTI (mercancía convencional, especializada, por tipo de duración de la estancia, llenos y vacíos...)
 - Servicios logísticos:
 - ✓ Almacenamiento y manipulación de mercancías (*stock, cross-docking, ...*)
 - ✓ Consolidación/desconsolidación de cargas, manipulación de mercancías, ...
 - Otros servicios:
 - ✓ Servicios a las personas, a los vehículos, a las empresas, servicios de valor añadido (aduaneros, fitosanitarios, y otros), servicios básicos (seguridad, limpieza, mantenimiento...) y otros.

Es recomendable que la prestación de los servicios sea realizada por terceros especializados, aunque en determinados casos la sociedad cúpula o madre pudiera asumir la prestación de servicios generales.

- **Segmentación por tipología de instalaciones y alternativas de comercialización del resto de suelos:**
 - Área Logístico Industrial:
 - Comercialización de suelo, venta de suelo, cesión de suelo a terceros
 - Inversión en infraestructuras e instalaciones (naves): Venta o alquiler de instalaciones a terceros
 - Gestión de proyectos finalistas. Venta de suelo o cesión de suelo a terceros con proyecto llave en mano
 - Centro de Servicios al Transporte:
 - Comercialización de suelo para su cesión o concesión a terceros especializados
 - Gestión del proyecto y construcción para la cesión de la explotación a terceros especializados
 - Inversión en instalaciones y equipamientos singulares como centros de tratamiento de residuos, redes de calor, redes de frío y otras
 - Cesión o concesión de suelos urbanizados para el desarrollo de estas instalaciones
 - Realización de inversiones para su explotación por terceros especializados
 - Promoción y comercialización integral de las instalaciones.
- **Segmentación por tipología de *partner* para la promoción y gestión de las instalaciones.**
 - Promoción y gestión global del Hub LAV:
 - Sector público. Administraciones públicas, empresas y entes públicos como promotores e impulsores del proyecto.
 - *Partner* promotor y/o gestor. *Developers* (inversores especializados en plataformas logísticas intermodales y transportes), divisiones inmobiliarias de grandes constructoras con experiencia en infraestructuras y nodos logísticos.
 - Grandes operadores logísticos y de transporte (por ejemplo: empresas ferroviarias)
 - Promoción y gestión por áreas funcionales del Hub LAV. Junto con los posibles partners financieros y los socios públicos, se describen los siguientes partners promotores y/o gestores por áreas:
 - Infraestructura técnica ferroviaria. Empresas ferroviarias.
 - Instalaciones de transferencia modal. Empresas ferroviarias y operadores significativos especialistas en intermodalidad terrestre o marítima (terminalistas).
 - Área logística industrial intermodal. *Developers* (inversores especializados en plataformas logísticas intermodales y transportes) y divisiones inmobiliarias de grandes constructoras con experiencia en infraestructuras y nodos logísticos.
 - Centro administrativo y de servicios complementarios. Empresas especializadas en áreas de servicio (combustible, restauración, ...) de media y gran dimensión.

9. ANÁLISIS FINANCIERO

9.a. Inversiones previstas

Se consideran solamente las inversiones de los tres sectores incluidos en el PRAT en materia de **urbanización, accesos viarios e infraestructuras de servicios urbanos más sus conexiones exteriores**, no considerándose en las tablas que a continuación se adjuntan las inversiones en edificación.

Respecto de las inversiones de los suelos a desarrollar mediante Modificaciones del PGOUVa, se tendrá que esperar a su cuantificación final una vez se finalice su tramitación.

VALORACIÓN ECONÓMICA DE LAS INVERSIONES CONSIDERADAS EN EL SECTOR - 1: Vereda de Palomares	Ud.	Medición	Coste unit. (€/ud) (1)	Coste Total (1) (€)	% sobre inversión
Nuevos accesos viarios				4.718.000,00	8,3%
Desdoblamiento VA-140 desde VA-20 a Acceso	ml	850	5.720,00	3.718.000,00	
Nueva glorieta VA-140	PA	1	1.000.000,00	1.000.000,00	
				0,00	
				0,00	
				0,00	
Movimiento de tierras (incluye la explanación de viarios, manzanas/parcelas)				11.892.225,00	20,9%
Desmontes	m3	1.915.913	3,50	6.705.693,75	
Rellenos	m3	1.915.913	2,50	4.789.781,25	
Demolición de edificaciones	m3	39.675	10,00	396.750,00	
Pavimentación, señalización y obras complementarias				9.851.950,00	17,3%
Vialidad estructural	m2	139.700	45,00	6.286.500,00	
Vialidad interior de manzanas (estimación de un 10% sobre la superficie de las manzanas) (2)	m2	101.870	35,00	3.565.450,00	
Implantación de servicios (4)				12.561.640,00	22,1%
Red de abastecimiento					
Red lineal	m2 viario	241.570	5,00	1.207.850,00	
Red de saneamiento					
Red lineal pluviales y residuales	m2 viario	241.570	13,00	3.140.410,00	
Red de energía eléctrica					
Red lineal y centros de transformación	m2 viario	241.570	20,00	4.831.400,00	
Alumbrado público					
Red lineal, puntos de alumbrado y cuadros de mando	m2 viario	241.570	10,00	2.415.700,00	
Red de telecomunicaciones					
Red lineal	m2 viario	241.570	4,00	966.280,00	
Otros costes				13.574.611,25	23,8%
Depósito red de abastecimiento de agua	PA	1	1.200.000,00	1.200.000,00	
Ampliación aducción de agua	ml	1000	1.500,00	1.500.000,00	
Ampliación EDAR, emisarios, depósitos de tormentas y laminación	PA	1	4.500.000,00	4.500.000,00	
Obras de contención de tierras	5% Movto. Tierras			594.611,25	
Estructuras, obras de drenaje transversal y cubrición de canales de drenaje	PA	1	1.000.000,00	1.000.000,00	
Obras de reposición y adecuación de vías pecuarias	m2	50.000	10,00	500.000,00	
Ampliación subestación eléctrica + soterramiento líneas AT	PA	1,00	4.280.000,00	4.280.000,00	
Jardinería y red de riego	m2	431.470	5,00	2.157.350,00	3,8%
Adecuación Sistemas Generales Adscritos	m2	0	7,50	0,00	0,0%
Integración ambiental	1,5% de las inversiones			821.336,64	1,4%
Gestión de Residuos	2,5% de las inversiones			1.368.894,41	2,4%
TOTAL COSTE ESTIMADO EN OBRAS				56.946.007,30	
Imprevistos				5.694.600,73	10%
Trabajos técnicos y Honorarios profesionales				2.847.300,37	5%
Licencias y tasas	(No todas las obras estarán sometidas a licencias/tasas)			2.847.300,37	5%
Gestión				1.708.380,22	3%
Coste del suelo	m2	1.419.700,00	12,5	17.746.250,00	
TOTAL COSTES INVERSIÓN SIN IVA (ESTIMACIÓN PRELIMINAR NO VINCULANTE)				87.789.838,98	

(1) Seguridad y Salud, Gastos Generales y Beneficio Industrial incluido

	Medición	Coste unitario
Repercusión por m2 manzana neta (lucrativa) urbanizada	1.018.700	86,18 €/m2

VALORACIÓN ECONÓMICA DE LAS INVERSIONES CONSIDERADAS EN EL SECTOR - 2: VALLADOLID-LAGUNA-CISTERNIGA	Ud.	Medición	Coste unit. (€/ud) (1)	Coste Total (1) (€)	% sobre inversión
Nuevos accesos viarios				5.000.000,00	6,4%
Remodelación enlace A-601	PA	1	4.000.000,00	4.000.000,00	
Nueva glorieta N-122A	PA	1	1.000.000,00	1.000.000,00	
Movimiento de tierras (incluye la explanación de viarios, manzanas/parcelas)				15.964.325,00	20,3%
Desmontes	m3	2.616.638	3,50	9.158.231,25	
Rellenos	m3	2.616.638	2,50	6.541.593,75	
Demolición de edificaciones	m3	26.450	10,00	264.500,00	
Pavimentación, señalización y obras complementarias				15.068.950,00	19,2%
Vialidad estructural	m2	228.800	45,00	10.296.000,00	
Vialidad interior de manzanas (estimación de un 10% sobre la superficie de las manzanas) (2)	m2	136.370	35,00	4.772.950,00	
Implantación de servicios (4)				18.988.840,00	24,2%
Red de abastecimiento					
Red lineal	m2 viario	365.170	5,00	1.825.850,00	
Red de saneamiento					
Red lineal pluviales y residuales	m2 viario	365.170	13,00	4.747.210,00	
Red de energía eléctrica					
Red lineal y centros de transformación	m2 viario	365.170	20,00	7.303.400,00	
Alumbrado público					
Red lineal, puntos de alumbrado y cuadros de mando	m2 viario	365.170	10,00	3.651.700,00	
Red de telecomunicaciones					
Red lineal	m2 viario	365.170	4,00	1.460.680,00	
Otros costes				17.651.966,25	22,5%
Depósito red de abastecimiento de agua	PA	1	1.600.000,00	1.600.000,00	
Ampliación aducción de agua	ml	2000	1.500,00	3.000.000,00	
Ampliación EDAR, bombeos, emisarios, depósitos de tormentas y laminación, reposición canales riego	PA	1,00	7.675.000,00	7.675.000,00	
Obras de contención de tierras	5% Movto. Tierras			798.216,25	
Estructuras, obras de drenaje transversal y cubrición de canales de drenaje	PA	0	1.500.000,00	0,00	
Obras de reposición y adecuación de vías pecuarias	m2	0	10,00	0,00	
Ampliación subestación eléctrica + + soterramiento líneas AT	PA	1,00	4.578.750,00	4.578.750,00	
Jardinería y red de riego	m2	560.870	5,00	2.804.350,00	3,6%
Adecuación Sistemas Generales Adscritos	m2	0	7,50	0,00	0,0%
Integración ambiental	1,5% de las inversiones			1.132.176,47	1,4%
Gestión de Residuos	2,5% de las inversiones			1.886.960,78	2,4%
TOTAL COSTE ESTIMADO EN OBRAS				78.497.568,50	
Imprevistos				7.849.756,85	10%
Trabajos técnicos y Honorarios profesionales				3.924.878,43	5%
Licencias y tasas	(No todas las obras estarán sometidas a licencias/tasas)			3.924.878,43	5%
Gestión				2.354.927,06	3%
Coste del suelo	m2	1.891.200,00	12,5	23.640.000,00	
TOTAL COSTES INVERSIÓN SIN IVA (ESTIMACIÓN PRELIMINAR NO VINCULANTE)				120.192.009,26	

(1) Seguridad y Salud, Gastos Generales y Beneficio Industrial incluido

	Medición	Coste unitario
Repercusión por m2 manzana neta (lucrativa) urbanizada	1.363.700	88,14 €/m2

VALORACIÓN ECONÓMICA DE LAS INVERSIONES CONSIDERADAS EN EL SECTOR - 3: FUENTE AMARGA	Ud.	Medición	Coste unit. (€/ud) (1)	Coste Total (1) (€)	% sobre inversión
Nuevos accesos viarios				4.825.000,00	11,1%
Ampliación estructura de paso superior sobre Variante Ferroviaria y VA-30	m2	2.550	1.500,00	3.825.000,00	
Nueva glorieta N-122A	PA	1	1.000.000,00	1.000.000,00	
Movimiento de tierras (incluye la explanación de viarios, manzanas/parcelas)				7.962.950,00	18,3%
Desmontes	m3	1.316.138	3,50	4.606.481,25	
Rellenos	m3	1.316.138	2,50	3.290.343,75	
Demolición de edificaciones	m3	6.613	10,00	66.125,00	
Pavimentación, señalización y obras complementarias				8.208.000,00	18,9%
Vialidad estructural	m2	182.400	45,00	8.208.000,00	
Vialidad interior de manzanas (estimación de un 10% sobre la superficie de las manzanas) (2)	m2	0	35,00	0,00	
Implantación de servicios (4)				9.484.800,00	21,8%
Red de abastecimiento					
Red lineal	m2 viario	182.400	5,00	912.000,00	
Red de saneamiento					
Red lineal pluviales y residuales	m2 viario	182.400	13,00	2.371.200,00	
Red de energía eléctrica					
Red lineal y centros de transformación	m2 viario	182.400	20,00	3.648.000,00	
Alumbrado público					
Red lineal, puntos de alumbrado y cuadros de mando	m2 viario	182.400	10,00	1.824.000,00	
Red de telecomunicaciones					
Red lineal	m2 viario	182.400	4,00	729.600,00	
Otros costes				9.783.147,50	22,5%
Depósito red de abastecimiento de agua	PA	1	800.000,00	800.000,00	
Ampliación aducción de agua	ml	500	1.500,00	750.000,00	
Ampliación EDAR, bombeos, emisarios, depósitos de tormentas y laminación	PA	1	3.312.500,00	3.312.500,00	
Obras de contención de tierras	5% Movto. Tierras			398.147,50	
Estructuras, obras de drenaje transversal y cubrición de canales de drenaje	PA	0	1.500.000,00	0,00	
Obras de reposición y adecuación de vías pecuarias	m2	30.000	10,00	300.000,00	
Ampliación subestación eléctrica + soterramiento líneas AT	PA	1,00	4.222.500,00	4.222.500,00	
Jardinería y red de riego	m2	306.100	5,00	1.530.500,00	3,5%
Adecuación Sistemas Generales Adscritos	m2	0	7,50	0,00	0,0%
Integración ambiental	1,5% de las inversiones			626.915,96	1,4%
Gestión de Residuos	2,5% de las inversiones			1.044.859,94	2,4%
TOTAL COSTE ESTIMADO EN OBRAS				43.466.173,40	
Imprevistos				4.346.617,34	10%
Trabajos técnicos y Honorarios profesionales				2.173.308,67	5%
Licencias y tasas	(No todas las obras estarán sometidas a licencias/tasas)			2.173.308,67	5%
Gestión				1.303.985,20	3%
Coste del suelo	m2	970.200,00	12,5	12.127.500,00	
TOTAL COSTES INVERSIÓN SIN IVA (ESTIMACIÓN PRELIMINAR NO VINCULANTE)				65.590.893,28	

(1) Seguridad y Salud, Gastos Generales y Beneficio Industrial incluido

	Medición	Coste unitario
Repercusión por m2 manzana neta (lucrativa) urbanizada	615.600	106,55 €/m2

Respecto de los costes de obtención de los suelos se ha considerado un valor medio tipo de **12,5 €/m²** de las expropiaciones de suelo rústico.

En total las inversiones más los costes de obtención del suelo se valoran en **273.572.741,52 € sin IVA**.

9.b. Estructura de la financiación

El modelo financiero parte del estudio de los flujos de caja del proyecto y, en función de estos, de la estimación de cuanta deuda (financiación de terceras entidades) puede asumir el proyecto. Esto determina de forma automática cuales son las capacidades potenciales de financiación externa en función de los resultados de los flujos de caja anuales esperados.

La financiación se estructura mediante la generación de distintos tramos de deuda asociados a cada periodo de inversión, de forma que cada necesidad de financiación da lugar a un 'préstamo' independiente. En cada periodo de inversión en el que se identifica un déficit de caja, el modelo calcula el importe requerido para dicho déficit y la capacidad de devolución del principal más los intereses en los años sucesivos, suponiendo una **ratio mínima de cobertura del servicio de la deuda de 1,5**, que garantiza la capacidad del proyecto para atender los pagos derivados de la financiación.

Como 'coste de la deuda' se ha estimado, al ser un proyecto de promoción pública en su lanzamiento, un tipo de interés del **3 %**, tomando como referencia el rendimiento de Bonos del Estado (5 años) y Obligaciones del Estado (10 años).

Con todo ello, se ha concluido que una estructura de financiación sostenible para el proyecto es la aportación de un **40 %** de las necesidades financieras mediante **fondos propios** de los socios de la Entidad Hub LAV y otro **60 %** de financiación con cargo a **fuentes de financiación externas**.

Finalmente es necesario destacar que la anterior propuesta de estructuración no considera el recurso a subvenciones que se pudieran conseguir a cargo de programas de ayuda de la Unión Europea, del Gobierno de España, de la Junta de Castilla y León o del Ayuntamiento de Valladolid.

9.c. Análisis financiero

Gracias a un análisis financiero se han obtenido los indicadores financieros del Hub LAV que definen el **perímetro de viabilidad financiera mediante la modelización de los flujos de caja asociados a la ejecución del proyecto**.

La consideración de los resultados de este análisis es esencial para la correcta justificación de la toma de decisiones en materia de gobernanza para la implantación del proyecto, interpretando los indicadores financieros resultantes como se explica a continuación en función de su posicionamiento respecto de los siguientes umbrales:

- **Umbral 1:** Mediante este umbral se puede estimar si la entidad/sociedad puede ser de mercado o no. Este umbral analiza si cumplen los requisitos mínimos establecidos por la SEC 10 como el criterio del 50 % (que implica que se cubran el 50 % de los gastos operativos con los ingresos a lo largo del proyecto), o el criterio de autosostenibilidad financiera, que se estima por el consultor se alcanza con una TIR ≥ 0 %.
- **Umbral 2:** Mediante este umbral se analiza el punto a partir del cual el proyecto puede empezar a generar interés para que el sector privado valore su participación en colaboración con entidades públicas. A tal efecto se considera que la rentabilidad financiera debe ubicarse entre la TIR exigida al sector público 4 % y el Coste Promedio Ponderado del Capital (WACC) del sector.
- **Umbral 3:** Mediante este umbral se identifica el punto a partir del cual el proyecto puede ser desarrollable solo por el sector privado. Para ello se tiene que cumplir que la TIR sea superior a un WACC de referencia para las empresas del sector. Se ha considerado un WACC del 8 % para sector inmobiliario.

Con estos tres umbrales se definen 4 zonas de viabilidad financiera que condicionan la toma de decisiones sobre posibles composiciones societarias de los distintos tipos de entidades vehículo para desarrollar el proyecto.

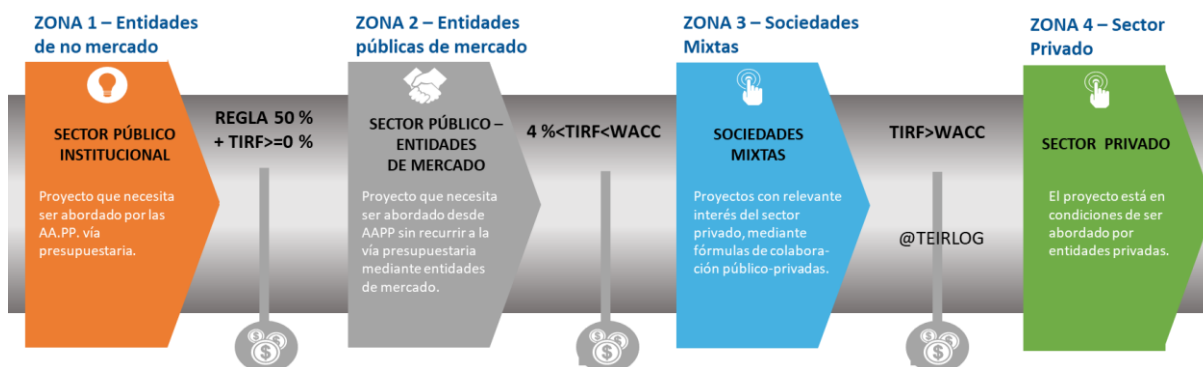


Ilustración 39. Esquema de zonas de viabilidad financiera

Además, para el análisis financiero del proyecto se han tenido en cuenta las siguientes consideraciones e hipótesis iniciales:

- **Plazo de análisis: 30 años.**
- **Inflación:** se utilizan precios constantes acorde a lo indicado en la metodología DG Regio⁴⁴ donde se recoge que usualmente se realiza de esta manera.
- **Impuestos:** Se considera un impuesto de sociedades del 25 %.
- **La tasa de descuento aplicada es igual al WACC requerido por una entidad pública: el 4 %.**
- **Se modeliza con un calendario de desarrollo y comercialización** donde se desarrollan los sectores cada 5 años. (2026 / 2031 / 2036) de tal modo que en cada horizonte de desarrollo del Hub LAV se asegure el desarrollo de los suelos necesarios, iniciándose las inversiones con la antelación suficiente para ello.
- **Se comercializan el 100 % de los suelos 'lucrativos' (patrimonializable)** además de los suelos de concesión (suelos destinados a equipamientos y suelos destinados a albergar los aprovechamientos lucrativos de cesión).
- **El precio de comercialización del suelo viene marcado por la superficie disponible de suelo comercializable: 114€/m²** resultante de la repercusión de la totalidad de las inversiones por suelo neto más un 25 % de costes de comercialización. Hay que sumar los ingresos por concesiones de 9 €/m² año de los suelos destinados a equipamientos.
- **Se supone un gasto de mantenimiento nulo por considerarse que es un flujo de suma 0** (costes de mantenimiento compensados por cuotas de mantenimiento de los usuarios).

El resultado obtenido refleja rentabilidades positivas, pero por debajo de rentabilidades de mercado para su desarrollo por el sector privado.

⁴⁴ Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, y Economic Appraisal Vademecum 2021-2027, General Principles and Sector Applications. Ambos documentos de la Dirección General de Política Regional y Urbana de la Comisión Europea.

PROYECTO	ZONAS DE VIABILIDAD FINANCIERA	UMBRALES	LÍMITES DE INVERSIÓN ASUMIBLES POR UMBRAL	INVERSIÓN PREVISTA	RESULTADOS FINANCIEROS PRELIMINARES	ESTRUCTURA BASE DE PROMOCIÓN Y GESTIÓN RECOMENDADA
HUB LAV	Zona 1 – Entidades públicas de no mercado	REGLA 50 % + TIRF < 0 %	> 315.365.564 €	273.572.741 €	TIRF= 2,65 % VAN**= -13.494.121 €	
	Zona 2 – Entidades públicas de mercado	0 % < TIRF < 4 %	315.365.564 € ^ 255.645.387 €			X
	Zona 3 – Entidades Mixtas	4 % < TIRF < WACC	255.645.387 € ^ 195.415.566 €			
	Zona 4 – Sector privado	TIRF > WACC	195.415.566 € >			

**Escenario base resultado de los Flujos de Caja Operativos sin financiación y después de impuestos.

También se ha realizado un análisis de sensibilidad sobre las inversiones que imputar a la Entidad Hub LAV, entidad promotora, al objeto de valorar posibles situaciones en que parte de las inversiones del proyecto del Hub LAV cuenten con otras fuentes de financiación (financiación presupuestaria de Administraciones Públicas, posible acceso a subvenciones u otros) para la totalidad del proyecto o para instalaciones o infraestructuras específicas).

	Escenario con todas las inversiones (0)	Escenario excluyendo los accesos (1)	Escenario excluyendo accesos y conexión eléctrica (2)	Escenario excluyendo accesos, conexión eléctrica y otros costes de urbanización (3)	Escenario solo costes de urbanización y otros costes (4)
Total de inversiones	273.572.742 €	259.029.742 €	204.799.249 €	176.870.774 €	123.357.024 €
% Sobre total inversiones	100 %	95 %	75 %	65 %	45 %
% de Deuda sobre inversiones y gastos					
60 %	119,07 €/m ²	113,18 €/m ²	92,29 €/m ²	81,90 €/m ²	56,72 €/m ²
50 %	119,58 €/m ²	113,71 €/m ²	92,86 €/m ²	82,47 €/m ²	57,12 €/m ²
40 %	120,08 €/m ²	114,24 €/m ²	93,43 €/m ²	83,04 €/m ²	57,51 €/m ²
30 %	120,59 €/m ²	114,78 €/m ²	94,00 €/m ²	83,61 €/m ²	57,91 €/m ²
20 %	121,10 €/m ²	115,31 €/m ²	94,57 €/m ²	84,18 €/m ²	58,30 €/m ²
10 %	121,61 €/m ²	115,84 €/m ²	95,14 €/m ²	84,75 €/m ²	58,70 €/m ²
0 %	122,13 €/m ²	116,38 €/m ²	95,71 €/m ²	85,32 €/m ²	59,09 €/m ²

La principal conclusión de este análisis de sensibilidad ha sido que si se repercuten solo los costes de urbanización, el precio de venta del suelo se puede reducir a 56,72 €/m² de parcela, garantizando una TIR financiera del 4 % para el promotor.

10. ANÁLISIS ECONÓMICO Y SOCIAL

10.a. Metodología del análisis económico

En el marco de las políticas de cohesión de la Unión Europea la realización de un **análisis Coste – Beneficio (CBA)** es un instrumento estratégico para la toma de decisiones sobre la realización de grandes proyectos. Según define el artículo 100 del Reglamento (UE) Nº1303/2013:

- Se debe considerar el proyecto como **una unidad de análisis autosuficiente**, realizándose el **análisis para el proyecto global y considerando su máximo desarrollo**.
- Se debe analizarla afección del proyecto en la **zona de impacto**. En el caso del Hub LAV para este ámbito territorial se considera la MIG.

El CBA es una herramienta analítica que se utiliza para evaluar una decisión de inversión, valorando el cambio de bienestar atribuible a la misma y también su contribución a los objetos de la política de cohesión de la UE. El propósito de CBA es facilitar una asignación de recursos más eficiente, demostrando la conveniencia para la sociedad de una determinada intervención en lugar de las posibles alternativas.

Para la realización de un CBA se sigue lo establecido en el **Anexo III Reglamento (UE) n.º 2015/207 “Metodología para la realización del análisis coste – beneficio”**. Esta metodología es la recomendada por las instituciones europeas para llevar a cabo el análisis de los proyectos que aspiran a la cofinanciación.

Y se complementan las determinaciones del anterior anexo con la guía elaborada por la DG Regio de la Comisión Europea, y refundida en el **“Economic Appraisal Vademecum 2021-2027”**.

En el presente documento se ha aplicado la anterior metodología, y exponiéndose las principales conclusiones del análisis coste – beneficio para el Hub LAV que han conducido a la justificación de la viabilidad social y económica del proyecto.

Para el análisis económico del proyecto se han tenido en cuenta las siguientes consideraciones iniciales:

- **Plazo de análisis:** 30 años.
- Para el análisis socioeconómico se parte de la consideración del **proyecto completamente ejecutado**, considerando a tal efecto todas las edificaciones e instalaciones, y no solo la urbanización.
- **Inflación:** se utilizan **precios constantes** acorde a lo indicado en la **metodología DG Regio**.
- **Tasa de descuento económico:** Se utiliza la tasa del **3%**, en consonancia con la **metodología DG Regio** para precios constantes.
- **Impuestos:** Para los costes e inversiones utilizados en el análisis económico se seleccionan los valores **sin impuestos**.

A la hora de realizar la cuantificación de los efectos se han establecido una serie de hipótesis o consideraciones sobre los factores de corrección para la transformación de precios de mercado en costes de oportunidad (precios sombra). Los factores de corrección utilizados han sido:

- Se aplica un valor corrector de **0,81** para las siguientes partidas: Urbanización, Otros costes, Accesos viarios y Construcción de naves.
- Se aplica un valor corrector de **0,86** para las partidas de: Otros costes de la inversión, Conexión eléctrica y costes de mantenimiento.

10.b. Costes e Inversiones

Los Costes e inversiones considerados en el análisis financiero se mantienen, pero teniendo en cuenta que para el análisis económico se deben aplicar los precios sombra indicados en las consideraciones iniciales.

	Sector 1	Sector 2	Sector 3
VALORACIÓN FINANCIERA DE LAS INVERSIONES	87.789.839	120.192.009	65.590.893
Aplicando los factores de corrección se ven reducidos en	12.439.403	17.213.222	9.447.059
VALORACIÓN ECONÓMICA DE LAS INVERSIONES CORREGIDA	75.350.436	102.978.787	56.143.835

Adicionalmente, se incorporan en el análisis la construcción de unas naves con unas especificaciones estándar de lo que supondría este desarrollo a nivel de inversiones agregadas para el proyecto Global.

	Sector 1	Sector 2	Sector 3
VALORACIÓN FINANCIERA DE LA CONSTRUCCIÓN DE EDIFICACIONES	297.969.750	398.882.250	180.063.000
Aplicando los factores de corrección se ven reducidos en	56.614.253	75.787.628	34.211.970
VALORACIÓN ECONÓMICA DE LAS CONSTRUCCIÓN DE NAVES CORREGIDA	241.355.498	323.094.623	145.851.030

El total de inversiones por tanto ascendería a:

Sector 1: 316,7 millones

Sector 2: 426,1 millones

Sector 3: 202,0 millones

Estas inversiones generan los siguientes costes de mantenimiento y operación durante el transcurso del periodo de estudio del proyecto:

	Sector 1	Sector 2	Sector 3
VALORACIÓN FINANCIERA DE LOS GASTOS OPERATIVOS	161.739.797	173.212.573	58.643.576
Aplicando los factores de corrección se ven reducidos en	22.643.572	24.249.760	8.210.101
VALORACIÓN ECONÓMICA DE LOS GASTOS OPERATIVOS CORREGIDOS	139.096.225	148.962.813	50.433.476

10.c. Monetización de los beneficios económicos

Los efectos externos considerados para el análisis coste-beneficio han sido los indicados a continuación, considerando el valor monetario aplicable a los beneficios que repercuten a la sociedad.

Los **efectos externos asociados a la urbanización de suelos y construcción de instalaciones para albergar actividades económicas** que se han considerado en el presente análisis son:

- **Huella de Carbono:** Mide el ahorro que se tiene sobre la emisión de gases de efecto invernadero que tienen relación con el funcionamiento y construcción de las instalaciones industriales y logísticas.
- **Huella Hídrica:** Indicador medioambiental en el cual se considera el volumen de agua utilizado a lo largo de la construcción y posterior servicio de las instalaciones logísticas.
- **VAB:** Se busca ver la aportación sobre el Valor Añadido Bruto (VAB) de la región como resultado del desarrollo de una plataforma logística intermodal en base a los empleos generados estimados por superficie de parcela logístico/industrial y su consecuente impacto en el PIB. (ACTE 2022).
 - El cálculo de la aportación en la generación de VAB se estima a partir del empleo generado por m², de esta forma el VAB generado al año por cada puesto de trabajo se puede traducir en VAB generado por unidad de superficie. VAB generado 150 €/m² sup. bruta/año.

Por tanto, según las modelizaciones realizadas teniendo en cuenta las superficies desarrolladas, se han observado los siguientes beneficios económicos alcanzables:

BENEFICIOS ECONÓMICOS TOTALES DEL PROYECTO				
	SECTOR 1	SECTOR 2	SECTOR 3	TOTAL
Huella de carbono	6.027.679	7.029.000	2.703.524	15.760.202
Huella hídrica	4.661.571	5.087.965	1.776.622	11.526.158
VAB	5.323.875.000	5.673.600.000	2.182.950.000	13.180.425.000
BENEFICIOS TOTALES	5.334.564.250	5.685.716.965	2.189.266.489	13.207.711.360

10.d. Resultados del análisis económico

Como resultado de la modelización de los flujos de costes/inversiones y beneficios, actualizados a valor presente, se ha obtenido una **rentabilidad económica (TIRE) del 43,41%**.

Resumen de los costes (ingresos) económicos derivados de las inversiones:

Costes económicos totales (*)	
Costes de inversión del proyecto	-761.936.912 €
Costes de O y M	-197.917.634 €
Valor residual de la inversión	(+143.255.198 €)
Costes económicos totales	-816.599.347 €

Resumen de los Beneficios económicos derivados del proyecto:

Beneficios económicos totales (*)	
Huella de Carbono	10.490.643 €
Huella hídrica	6.952.216 €
VAB	7.692.546.655 €
Beneficios económicos totales	7.709.989.514 €

Resumen de los Resultados económicos derivados del proyecto:

Resultados económicos totales (*)	
VANe	6.893.390.167 €
TIRE	43,41 %
RATIO (B/C)	9,44

10.e. Valoración de otros impactos socioeconómicos

El anterior análisis CBA se ha completado con una valoración de otros impactos socioeconómicos generados por el desarrollo del proyecto de los Sectores del PRAT del Hub LAV.

Estos impactos se han cuantificado acumulados en 2050, fecha en la que se estima se ha completado la puesta en servicio de todas las actuaciones propuestas, en base a las ratios obtenidas de diferentes fuentes oficiales complementarias a la anterior metodología de análisis de la DG Regio, como son el "Handbook on the external costs of transport"⁴⁵ de la DG Move o estudios SEOPAN⁴⁶, o de ACTE⁴⁷.

- **Volumen de inversiones en activos fijos** (incluye inversión en urbanización + edificaciones de instalaciones industriales y logísticas):

⁴⁵ <https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>

⁴⁶ "El sector de la construcción en España: El impacto económico de la obra civil (2022)". SEOPAN. 2024.

⁴⁷ "Estudio de Impactos Económicos, Sociales, Sectoriales y Medioambientales". Asociación de Centros de Transporte y Logística de España. Mayo 2022.

- **1.150 millones de euros**, sin incluir IVA.
- **Creación de empleo vinculado a las inversiones en obra civil:**
 - **13.353 empleos.**
- **Creación de empleo por crecimiento de la actividad económica** asociada a los nuevos espacios logísticos e industriales:
 - **16.268 empleos.**
- **Incremento del PIB:**
 - **Incremento del PIB** de la provincia de Valladolid de **898 millones** de euros asociados a las inversiones y **13.180 millones** de euros a la **actividad logística e industrial.**
- **Incremento ingresos fiscales:**
 - **303 millones** de euros de retorno fiscal derivados de la **construcción.**
 - **70,5 millones** de euros derivados **del IBI.**
- **Emisiones eliminadas** por el crecimiento de la intermodalidad (mercancías captadas por el ferrocarril de la carretera):
 - Se calcula un **ahorro de toneladas de CO₂ anual de 63.148,6 t**, con un acumulado de 1,4 Mt.
- **Reducción de accidentes:**
 - El beneficio sería de 87 millones de euros acumulados.
- **Reducción de la polución:**
 - El beneficio sería de 64 millones de euros acumulados.
- **Lucha contra el cambio climático:**
 - El beneficio sería de 181 millones de euros acumulados.
- **Reducción del ruido:**
 - La pérdida sería de 30 millones de euros acumulados.

10.f. Efectos sobre el modelo urbano y las políticas de vivienda en Valladolid

Las previsiones de desarrollo del Hub LAV aquí planificado, acordes con el modelo territorial de las DOTVaEnt, sí implican una transformación del modelo urbano vigente en el municipio de Valladolid, con derivadas funcionales y urbanísticas notables, que los instrumentos de planificación previstos, Plan Regional y Modificaciones del PGOUVa 2020 en curso y proyectadas, deben evaluar en sus repercusiones. Igualmente, en los procedimientos de tramitación ambiental de dichos instrumentos serán convenientemente evaluadas las implicaciones y efectos medioambientales.

Los destacables **impactos socioeconómicos** en materia de inversiones y empleo, cuyas estimaciones se cuantifican en anterior apartado, generados tanto por la actividad logística y económica asociada a los nuevos espacios logísticos e industriales como por las importantes inversiones en obra civil e infraestructuras, supondrán también importantes efectos, como **necesidades, en materia de vivienda**.

Este factor, en una coyuntura muy tensionada a nivel nacional y local, presenta hoy en marcha diversos programas y proyectos, públicos y privados, que tratan de dar respuesta a un mercado convulso, que acusa también en Valladolid disfunciones, problemáticas de déficit sectorizados y tensiones por precio.

Una planificación de actividades productivas ambiciosa no puede dejar de considerar en sus efectos derivados los relativos a las demandas de vivienda, en sus diversas modalidades y situaciones, induciendo a revisar y actualizar los programas públicos y las políticas municipales al respecto, desarrolladas en colaboración con organismos de las administraciones regional y estatal. Esto supone **recomendar una actualización de los sectores de suelo planificados en el PGOU con uso residencial, en coherencia con las actuaciones previstas** en este momento (**Plan Municipal de Vivienda 2026-2030**, Programas diversos de la Junta de Castilla y León y Plan Estatal 2026-2030).

11. PROPUESTA DE PROMOCIÓN Y GESTIÓN PÚBLICO PRIVADA

11.a. Interacción de agentes públicos y privados en el desarrollo del Hub LAV

El proyecto de Hub LAV nace desde la iniciativa pública (Ayuntamiento de Valladolid), a la que podrán sumarse otras Administraciones y Entidades Públicas, y para el desarrollo de la propuesta completa del Hub LAV, desde la concepción hasta la explotación última de los suelos, instalaciones e infraestructuras previstas, requerirá también de la **necesaria participación de agentes privados**.

La casuística de colaboración pública-privada en casos de éxito en la promoción de actuaciones industriales-logísticas es heterogénea, no pudiendo identificar un modelo claramente ventajoso sobre otros, y dependen en cada caso del modo en que se articule la gestión de riesgos y el grado de control deseado de la actuación por parte del sector público. El siguiente cuadro muestra algunos casos estudiados, manifestando esta diversidad de modos de gestión y administración de las actuaciones.

PLATAFORMA LOGÍSTICA	Tipo de entidad promotora/inversora (en origen)	Propiedad del suelo	Tipo de iniciativa	Tipo de entidad gestora (en origen)	Entidad promotora = Entidad gestora (Actualmente)	Venta de instalaciones (en origen)	Incluye Terminal Intermodal en la Plataforma Logística	OBSERVACIONES
ZAL DEL PUERTO DE BARCELONA 239 ha	PÚBLICA	NO	PÚBLICA (Autoridad Portuaria de Barcelona)	PÚBLICA	NO	NO	SI, pero no integrada en el proyecto de la ZAL	Gestión profesionalizada. La entidad gestora ha pasado a ser MIXTA
PLAZA (ZARAGOZA) 1.282 ha	PÚBLICA	SI	PÚBLICA (Diputación General de Aragón)	PÚBLICA	SI	SI	SI	Suelo obtenido por expropiación
ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE MAJARABIQUE 193 ha	PÚBLICA	SI	PÚBLICA (Agencia Pública de Puertos Andaluces)	PÚBLICA	SI	SI	SI (integrada en el CTM de Majarabique).	Suelo de la Junta de Andalucía. Desarrollo en tres ámbitos diferenciados: CTM La Negrilla, CTM Majarabique y AVF La Cartuja.
CENTRO DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS DE MADRID 33,8 ha	PRIVADA	NO	PÚBLICA (Ayuntamiento de Madrid)	PRIVADA	SI	NO	NO	Concesión administrativa. Suelo de titularidad pública no enajenable
CENTRO DE TRANSPORTES DE COSLADA (MADRID) 107 ha	PÚBLICA	NO	PÚBLICA (Comunidad de Madrid)	MIXTA	SI	NO (En origen) SI (Actualidad)	SI (Puerto Seco de Coslada), pero no integrada en el proyecto del Centro.	Suelo concesionado. Entidad gestora privatizada. Puede vender instalaciones actualmente
CENTROLID (VALLADOLID) 19 ha	MIXTA	NO	PÚBLICA (Junta de Castilla y León)	MIXTA	SI	NO	NO	Concesión administrativa
ARASUR (ÁLAVA) 200 ha	MIXTA	SI	MIXTA (Diputación Foral de Álava)	MIXTA	SI	NO	SI (PROYECTADA)	ETS ha construido la terminal intermodal, considerada como terminal del Puerto de Bilbao
ZALIA (ASTURIAS) 413 ha	PÚBLICA	SI	PÚBLICA (Gobierno del Principado de Asturias)	PÚBLICA	SI	SI	SI (PROYECTADA)	Participación de los Puertos de Avilés y Gijón en el proyecto
CENTRO DE TRANSPORTES DE BURGOS 30ha (más 11,6 ha terminal intermodal y 20 ha ampliación en el Aeropuerto)	MIXTA	SI	PÚBLICA (Ayuntamiento de Burgos, ICYL, Diputación)	PÚBLICA	SI	NO	SI	Gestiona la terminal del Adif en Villafria y está desarrollando suelos logísticos en los terrenos del Aeropuerto de Burgos.
ZALDESA 217,9 ha	PÚBLICA	SI	PÚBLICA	PÚBLICA	SI	NO	SI (PROYECTADA)	Puerto de Leixoes como socio
CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA -161,9 ha	PÚBLICA	SI	PÚBLICA (Gobierno Foral de Navarra)	PÚBLICA	SI	SI, salvo activos estratégicos	NO en la actualidad. Hubo un proyecto que se descartó en favor de la colaboración con el Centro Logístico de Adif en Noain.	Promoción y gestión a cargo de una sociedad mercantil pública, NASUVINSA

Ilustración 40. Sistemas de gobernanza en casos análogos al Hub LAV

La participación de agentes públicos y privados en las Fases de Concepción y Diseño ha sido ya abordada de forma preliminar en previos capítulos (Propuesta de gobernanza) al exponer el régimen de competencias aplicables para el desarrollo de los distintos instrumentos formulados, contemplándose la participación exclusivamente privada en el caso de actuaciones concretas articuladas a través de Proyectos Regionales. El resto de posibles actuaciones, articuladas a través de Planes Regionales de Ámbito Territorial y/o modificaciones de planeamiento, se conciben siempre como de iniciativa pública, ya sea directa por parte de las administraciones o de acuerdo con las fórmulas habilitadas legalmente.

11.b. Fórmulas de gestión del Hub LAV

Como ya se ha indicado, y derivado de los requerimientos para promover un PRAT, **el PRAT del Hub LAV debe ser promovido por una entidad pública**.

A su vez, como consecuencia de los indicadores financieros del proyecto, éste puede ser promovido por una **entidad pública de mercado** en los escenarios en que asuma la totalidad de las inversiones necesarias y costes de obtención de los suelos.

Se propone, por tanto, al menos, la promoción inicial sea realizada desde una entidad pública consorcial o mercantil, ya sea por medio de alguna ya existente o mediante una de nueva creación.

Particularidades de la figura del Consorcio:

De acuerdo con lo establecido en el artículo 118.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), los consorcios son entidades de derecho público, con personalidad jurídica propia y diferenciada, creadas por varias Administraciones públicas o entidades integrantes del sector público institucional, entre sí o con participación de entidades privadas, para el desarrollo de actividades de interés común a todas ellas dentro del ámbito de sus competencias.

Preexistencia de unos intereses comunes a las entidades que promueven el consorcio.

- Realización de obras o prestación de servicios de interés público o privado, pero con relevancia colectiva.
- Vocación instrumental.
- Al tratarse de una organización común para satisfacer intereses coincidentes, el consorcio implica una agrupación de esfuerzos provenientes de la pluralidad de sujetos que lo promueven.

De conformidad con el artículo 123 de la LRJSP, los consorcios se crearán mediante convenio suscrito por las Administraciones, organismos públicos o entidades participantes.

La creación de un consorcio exige la aprobación de sus estatutos aprobación de unos estatutos en el que se determinarán los fines, su régimen orgánico, funcional y financiero.

Además, en el supuesto de que participen en el consorcio entidades privadas, el consorcio no tendrá ánimo de lucro y estará adscrito a la Administración pública que resulte de acuerdo con los anteriores criterios.

Los consorcios estén sujetos al régimen de presupuestación, contabilidad y control de la Administración pública a la que estén adscritos, sin perjuicio de su sujeción a lo previsto en la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

Particularidades de la sociedad mercantil (SM) pública

Estas sociedades mercantiles públicas pueden ser creadas por entidades locales, al amparo de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Puede ser sociedades mercantiles regionales, reguladas por la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León.

Y pueden ser sociedades mercantiles estatales atendiendo a la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Las sociedades mercantiles públicas mantiene esta característica siempre que en su capital la participación directa o indirecta de las Administraciones Públicas o de sus entidades institucionales dependientes sea superior al 50 por 100.

Las sociedades mercantiles públicas pueden tener ánimo de lucro. Esta circunstancia no les excluye de la obligación de licitar los contratos conforme a la Ley de Contratos del Sector Público, aunque se rijan en todo lo demás por el derecho privado.

Y las sociedades mercantiles públicas pueden se consideradas como medios propios de la Administración.

En cuanto a la incorporación **socios privados**, transformando la sociedad mercantil pública en una sociedad mixta, esta deberá realizarse con la convocatoria de una licitación pública cuando la sociedad mercantil pública reciba una adjudicación directa, o se le adjudique un contrato de concesión de obras o de concesión de servicios.

En todo caso, en el preámbulo de la Ley 40/2015, se reconoce la obligación de cumplimiento de la

normativa de estabilidad presupuestaria, *“En el ámbito de la denominada Administración institucional, la Ley culmina y hace efectivas las conclusiones alcanzadas en este ámbito por la CORA y que son reflejo de la necesidad de dar cumplimiento a lo previsto en el mencionado artículo 31.2 de la Constitución, que ordena que el gasto público realice una asignación equitativa de los recursos públicos, y que su programación y ejecución respondan a los criterios de eficiencia y economía. De forma congruente con este mandato, el artículo 135 de la Constitución establece que todas las Administraciones públicas adecuarán sus actuaciones al principio de estabilidad presupuestaria”.*

No se recomienda la promoción del proyecto del Hub LAV directamente por vía presupuestaria desde las Administraciones públicas por motivos de cumplimiento de exigencias en materia estabilidad presupuestaria y deuda.

Además, es recomendable que las Administraciones públicas, **receptoras** de aprovechamientos urbanísticos y de los equipamientos de cesión obligatoria que se desarrollen en el Hub LAV, **formen parte de la entidad pública** referida, aportando estos suelos o su gestión al activo.

No obstante, el Hub LAV se formula con vocación de facilitar al máximo la participación privada, que podrá ser realizada según las siguientes fórmulas:

- Promotor de Proyectos Regionales definidos en el PRAT.
- Concesionario para el desarrollo de grandes bolsas de suelo lanzadas por la entidad pública promotora del Hub LAV.
- Miembro de la sociedad mixta promotora del Hub LAV, siempre que su participación no sea mayoritaria.
- Comercializador preferente de los suelos del Hub LAV.
- Comprador de suelo finalista.

12. HOJA DE RUTA. HITOS TEMPORALES Y FASES DE DESARROLLO

12.a. Programación general de la actuación Hub LAV

Se propone una hoja de ruta que arranca tras la aprobación del Plan Director, y plantea la ejecución del proyecto por medio de la promoción, al menos inicial, a través de una **entidad pública consorcial o mercantil** (Entidad Hub LAV) que actuará como “Entidad Preiniciadora”, en la que se integrará el Ayuntamiento de Valladolid junto con otras entidades públicas y, en su caso, privadas.

Esta sociedad promoverá la elaboración de un Plan Regional de Ámbito Territorial (PRAT) Estrategia Hub LAV en la que se concretarán los principios generales del conjunto de la actuación, incluyendo la localización y delimitación de cada uno de los ámbitos de intervención y sus determinaciones urbanísticas y funcionales básicas, que tendrán su trasposición a las correspondientes determinaciones urbanísticas (clasificación del suelo, sectorización, identificación de dotaciones e infraestructuras generales...).

A continuación se resumen las tareas que realizar para la ejecución del Hub LAV.

12.b. Proceso de aprobación del Plan Director del Hub LAV

Como ya se ha indicado el Plan Director es un documento programático con un planteamiento de ejecución flexible.

El Plan Director del Hub LAV se define por su carácter programático, no normativo y no vinculante urbanísticamente: establece las líneas de desarrollo territorial, logístico, económico y de gobernanza del Hub LAV como **proyecto de desarrollo económico de interés municipal**, configurándose como el documento de referencia para la futura tramitación de los instrumentos urbanísticos, territoriales y organizativos que resulten necesarios para su ejecución.

El Plan Director constituye un documento **preparatorio y de referencia** para la eventual formulación de futuros instrumentos urbanísticos y de ordenación del territorio. Entre ellos se encuentran:

- Modificaciones del PGOUVa.
- Instrumentos de planeamiento de desarrollo.
- Instrumentos de gestión urbanística.
- Proyectos de urbanización.
- Planes Regionales de Ámbito Territorial (PRAT) y/o proyectos regionales.
- Actuaciones vinculadas a terminales intermodales y plataformas logísticas.

La aprobación del Plan Director no sustituye ni condiciona jurídicamente los procedimientos de aprobación de dichos instrumentos, que deberán tramitarse conforme a la legislación sectorial aplicable.

El Plan Director no constituye un instrumento de ordenación territorial o urbanística regulado por la legislación urbanística de Castilla y León, ni produce por sí mismo efectos de clasificación, calificación o transformación del suelo, ni genera derechos o deberes urbanísticos para terceros.

Su aprobación constituye una actuación de dirección estratégica, impulso económico y coordinación administrativa encuadrable dentro de las competencias ejecutivas de la Junta de Gobierno Local previstas en los artículos 126 y 127 de la Ley 7/1985, de 2 de abril Reguladora de las Bases de Régimen Local (LRBRL) y no concurre ninguna de las competencias reservadas al Ayuntamiento Pleno en el artículo 123 de la citada Ley.

Así mismo, deberá tenerse en cuenta el tratamiento procedimental que requiera el Reglamento municipal regulador de la Agencia de Innovación y Desarrollo Económico de Valladolid (IdeVa).

12.c. Actuaciones previas a la formulación del Plan Regional de Ámbito Territorial

No antes de la aprobación el Plan Director se iniciará la ejecución de la Hoja de Ruta, con las actuaciones previas a la formulación del PRAT, que se resumen a continuación:

1. Instrumentalización de la entidad pública promotora del PRAT
 - Celebración de los protocolos y convenios entre Administraciones y entidades públicas para conformar o participar en la entidad de mercado pública promotora. Con carácter particular se requiere al menos dos actuaciones:
 1. **Convenio con la Junta y/o SOMACyL o ICE** para vincular el desarrollo del Polígono Canal de Castilla al Hub LAV
 2. **Convenio para vincular al Hub LAV** la comercialización de los suelos bajo control del Ayuntamiento de Valladolid en los ámbitos del Hub LAV objeto de desarrollo mediante Modificación Puntual del PGOUVa.
 3. **Convenios o protocolos con otras entidades**
 - **Seleccionar la entidad vehículo:** consorcial o mercantil; existente o de nueva creación.
 - Crear, en su caso, **instrumentalizar** y dotar de medios a la entidad vehículo.
2. Una vez creada la entidad se deberán realizar las siguientes tareas:
 - Elaborar un **Plan de Negocio de la Entidad** para el desarrollo de las tareas y acciones definidas en el Plan Director.
 - Elaborar un **Plan de Marketing de la Entidad**.
 - **Proponer convenios** con entidades suministradoras de servicios, y Administraciones públicas de tal modo que puedan quedar fuera del balance de la entidad promotora las siguientes infraestructuras e instalaciones:
 1. Infraestructuras de conectividad con la Red Viaria de Interés General, del Estado o de la Junta.
 2. Cualquier infraestructura para la prestación de servicios objeto de tarifa como el suministro de agua potable, el saneamiento y depuración, el suministro eléctrico, telecomunicaciones... En estos casos se considera que las tarifas deben ser suficientes para autosostener financieramente a largo plazo estos servicios y las infraestructuras que los provean.
 - **Formular el PRAT.** En este documento se deberá incluir a esta entidad como entidad promotora o en su defecto beneficiaria de las expropiaciones. A su vez este documento deberá establecer:
 - Los ámbitos de gestión independizada:
 1. Actuaciones que por convenio sean ejecutadas por otras Administraciones y/o Entidades Públicas
 2. Actuaciones que ejecutar y gestionar por la entidad promotora directamente
 3. Actuaciones que ejecutar mediante concesión administrativa
 4. Ámbitos del PRAT que ejecutar mediante Proyectos Regionales

No obstante la formulación del PRAT podría ser iniciada antes de la constitución de la entidad promotora por el Ayuntamiento de Valladolid u otra Administración Pública, indicando la intención de instrumentalización de esta entidad como vehículo para desarrollar los ámbitos definidos y/o ordenados por el PRAT.

12.d. Actuaciones posteriores a la aprobación del Plan Regional de Ámbito Territorial

1. **Ejecutar** tanto los Planes de Negocio como los de Marketing y Comercialización aprobados
2. En los ámbitos de desarrollo que **no sean** objeto de ejecución mediante Proyectos Regionales de iniciativa privada:
 - a. Iniciar el proceso de **obtención de los suelos** priorizando en acuerdo con los propietarios frente a una expropiación sin acuerdo como último recurso.
 - b. **Proceder**, en el caso de sociedades mercantiles públicas a la incorporación, en su caso, mediante **concurso público de socios privados**.
 - c. Ofrecer mediante **concesiones administrativas** la urbanización de suelos en condiciones ventajosas para desarrolladores privados especializados.
 - d. Urbanizar y comercializar suelos en condiciones competitivas para la atracción de actividad económica en Valladolid. Se podrá realizar directamente o a través de desarrolladores especializados.
3. En los ámbitos de desarrollo que **sean** objeto de ejecución mediante Proyectos Regionales de iniciativa privada:
 - a. Promover **actuaciones de difusión** para que desde el sector privado se proponga la ejecución del **Proyecto Regional**.
 - b. Una vez iniciados estos Proyecto Regionales, desde el promotor se lanzarían **concesiones administrativas** para el desarrollo de centros servicios al transporte y la industria en los suelos destinados a equipamientos públicos. A su vez, se **comercializarían** los suelos necesarios para materializar las **cesiones del 15%** del aprovechamiento lucrativo, facilitando la atracción de empresas a Valladolid, ofertando suelos de titularidad pública.
4. **Impulsar protocolos y convenios** con las instituciones públicas competentes para promover el establecimiento de **incentivos específicos** (financieros, fiscales...) para el asentamiento de empresas en el Hub LAV, además de elaborar un catálogo de ayudas e incentivos para el asentamiento de nuevas empresas en el Hub LAV y prestar asistencia especializada en su gestión.

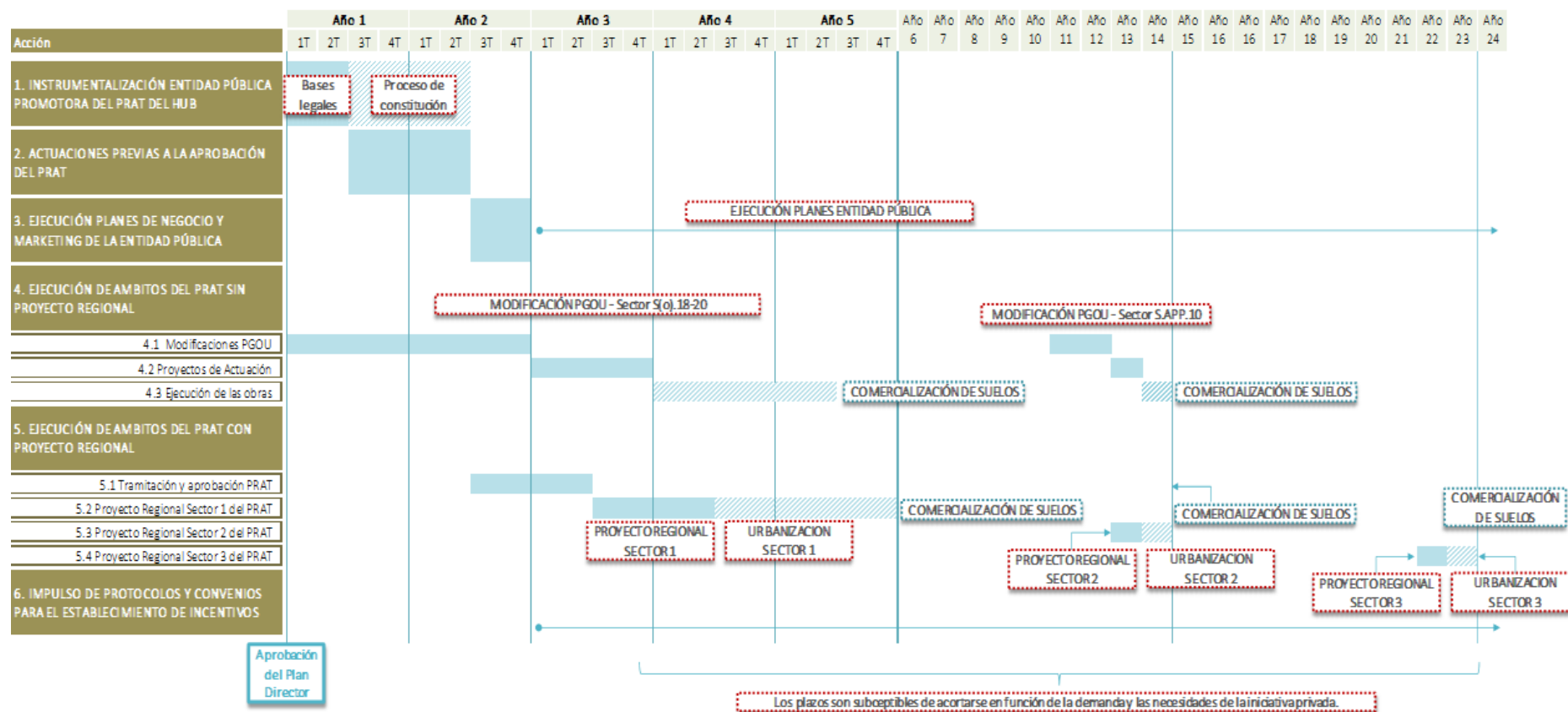


Ilustración 41. Hoja de ruta para el desarrollo del Hub-Lav.

13. MECANISMOS DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

13.a. Finalidad y principios del seguimiento

Es necesario disponer de un **mecanismo de seguimiento y evaluación** de la implantación del Plan Director del Hub LAV con la finalidad asegurar la ejecución efectiva de las actuaciones previstas, controlar desviaciones respecto al cronograma y a los objetivos, y facilitar la toma de decisiones correctoras.

Para ello se establece un sistema de evaluación basado en:

- (i) planificación de detalle (anterior Hoja de Ruta),
- (ii) seguimiento periódico de hitos
- (iii) análisis de indicadores (KPI)
- (iv) mecanismos de revisión y contingencia, en línea con las buenas prácticas recogidas en planes estratégicos logísticos.

13.b. Estructura organizativa para la implantación y seguimiento

El Plan de Seguimiento del Hub LAV se ejecutará a través de una Oficina de Implantación del Hub LAV, como unidad responsable de la coordinación operativa, la monitorización del avance y la rendición periódica de resultados.

Desde la aprobación del Plan Director y mientras no se haya creado la Entidad Hub LAV (entidad promotora) esta Oficina estará constituida por los integrantes de la Dirección Técnica del Contrato para la formulación del Plan Director (representantes de IDEVA y representantes de las Áreas de actuación del Ayuntamiento de Valladolid).

Una vez se haya completado la instrumentalización de la Entidad Hub LAV, esta función pasará a ser responsabilidad recogida en sus estatutos de la Entidad, y se organizará en tres funciones internas, con responsabilidades diferenciadas y coordinación permanente:

1. **Área técnica:** programación y seguimiento de actuaciones; coordinación de proyectos, tramitaciones y autorizaciones; control de ejecución de infraestructuras internas y externas vinculadas al Hub LAV.
2. **Área comercial:** planificación y seguimiento de la puesta en mercado; relación con operadores y potenciales implantadores; control de comercialización, ocupación y demanda.
3. **Unidad transversal de implementación y control:** gestión integral del sistema de seguimiento; consolidación de información; elaboración de cuadros de mando; preparación de informes trimestrales, soporte a foros semestrales y redacción de memorias anuales; identificación de desviaciones, análisis de causas y propuesta de medidas correctoras.

Adicionalmente, la Oficina de implementación vehiculará un **Comité de Intermodalidad**, para el seguimiento específico de objetivos y medidas vinculadas a la captación ferroviaria y a la coordinación modal (carretera–ferrocarril), dado su carácter estructural en el Hub LAV para contribuir al objetivo de Valladolid Misión 2030, a su desarrollo como Nodo Urbano Red TEN-T, a su posicionamiento como Área Funcional FA50 Madrid – Valladolid y a la movilidad dual civil-militar.

13.c. Contenido mínimo del Plan de Seguimiento del Hub LAV

Al inicio de la implantación se concretará un Plan de Seguimiento operativo que incluirá, como mínimo:

- Planificación de detalle de la ejecución de la HOJA de RUTA (programación por fases, responsables, dependencias)
- Ejecución y coordinación: reuniones, documentación técnica, presentaciones y soporte a decisiones

- Grado de cumplimiento de la HOJA y control de desviaciones sobre hitos
- Evaluación de la incertidumbre
- Seguimiento y análisis crítico de KPI asociados a actuaciones y medidas
- Evaluación de resultados esperables y obtenidos (por actuación y por fase)
- Análisis de causas de desviación y riesgos emergentes
- Plan de contingencia: acciones correctoras y reprogramación
- Plan de comunicación interno y externo del Hub LAV (difusión y alineamiento de actores), conforme a prácticas de planes logísticos estratégicos

13.d. Sistema de seguimiento a corto plazo

Su objeto es la monitorización, no solo a corto plazo, de los 5 años en los que se propone ejecutar la HOJA de RUTA, sino de seguimiento e impactos del proyecto en todo su desarrollo.

En los primeros años, su monitorización no se propone en base a KPIs sino a hitos de inicio y finalización de cada acción definida en la HOJA de RUTA y las tareas necesarias antes descritas para su ejecución, pues su secuencia descrita establece el camino crítico para la puesta en servicio del primer metro cuadrado de suelo para albergar nuevas actividades económicas en el Hub LAV.

En este primer periodo de implantación, la relación entre la Oficina de Implantación y las Administraciones Públicas, tanto participantes de la Entidad como concernidas en los procedimientos de autorización y aprobación del proyecto, ha de ser muy estrecha, siendo recomendable que al menos desde el Ayuntamiento de Valladolid se lidere esa Oficina de Implantación, al menos hasta instrumentalización de la Entidad Hub LAV y la aprobación del PRAT.

13.e. Sistema de indicadores (KPI) para el seguimiento a largo plazo

Se propone para el seguimiento del Plan Director una serie de potenciales indicadores que deberán revisarse periódicamente. La propuesta se realiza agrupando indicadores por categorías, junto con su definición y descripción técnica.

A. Medición del riesgo por incertidumbre económica

- Se propone un doble sistema de monitoreo de la coyuntura geopolítica en torno a la ejecución del Plan Director mediante los siguientes índices de referencia:
 - Aplicación del índice de Incertidumbre de la Política Económica (EPU) según metodología del Banco de España⁴⁸, tanto en su versión nacional como con la generación de un índice similar regionalizado para Valladolid y Castilla y León.
 - Seguimiento del Índice de Incertidumbre del IESE⁴⁹.
- En el caso de que ambos índices sobrepasen un valor de 200 durante dos trimestres consecutivos se activará alerta para la revisión de los planes de negocio en vigor, o de los plazos de ejecución de la hoja de ruta.
- Si se superasen los anteriores umbrales durante un año se procedería a la revisión del Plan Director para redefinir el proyecto o su ejecución.
- En todo caso se plantea un proceso de reflexión estratégica del desarrollo del proyecto cada tres años dentro del marco de funciones a desempeñar por la Oficina de Implantación del Hub LAV.

B. Evolución inmologística y puesta en mercado (prioritarios)

- m² urbanizados disponible para usos logísticos/industriales
- m² ocupados y tasa de ocupación (%).

⁴⁸ <https://www.bde.es/wbe/es/areas-actuacion/analisis-e-investigacion/recursos/indices-de-incertidumbre-de-la-politica-economica-epu--para-espana-basados-en-busquedas-booleanas.html>

⁴⁹ <https://www.iese.edu/es/insight/articulos/incertidumbre-economica-indice-decisiones/>

- m² de suelo industrial reconvertido para usos logísticos en polígonos industriales existentes.
 - m² / año comercializados y ritmo de comercialización (m²/año).
 - m² de nave comercializados.
 - n.º de parcelas/operaciones cerradas
 - n.º de empresas implantadas.
 - n.º empleos generado asociado a implantaciones
 - M€ de inversión ejecutada en urbanización e infraestructuras asociadas.
- C. Ejecución de infraestructuras y accesibilidad
- % Cumplimiento de hitos de infraestructuras internas/externas.
 - Indicadores de capacidad o congestión y tiempos medios de acceso o tránsito, donde proceda.
- D. Economía y competitividad
- PIB (crecimiento y estabilidad económica provincial). (Fuente: Eurostat)
 - % Crecimiento de ingresos derivados del sector logístico.
 - M€ Facturación del sector logístico.
 - % Cuota de mercado en el sector logístico (nacional/internacional).
 - €/m² Precio del suelo (coste promedio en zonas logísticas clave).
 - n.º de empresas asentadas.
 - M€ de financiación privada atraída.
- E. Logística y cadena de suministro
- n.º Empresas de transporte y logísticas atraídas a Valladolid.
 - n.º CST considerados como aparcamientos seguros.
 - n.º Plazas de estacionamiento en aparcamientos seguros.
 - n.º / € Proyectos piloto impulsados en materia DUM y presupuestos aportados.
- F. Intermodalidad y tráficos
- t Toneladas movidas en el ámbito del Hub LAV (t) y toneladas intermodales
 - Cuota ferroviaria sobre el total captado (%), como indicador de incremento de intermodalidad.
- G. Innovación y digitalización
- n.º Proyectos I+D+i en logística.
- H. Bienestar y sociedad
- n.º (ETC) Nuevo empleo generado (empleos equivalentes a tiempo completo) en el sector logístico.
 - (unidad a definir) Calidad del empleo generado (ingresos, estacionalidad, localización, género, salud y seguridad).
 - % Tasa de empleo en el sector logístico. (Fuente: Eurostat)
- I. Sostenibilidad vinculada a actividad logística
- tCO₂e Emisiones asociadas al transporte de mercancías y su evolución.
 - % Flota/operación con energía limpia, cuando aplique.
 - % Instalaciones con certificación/criterios energéticos, cuando aplique.
 - kWh / MWh Consumo de energía en operaciones logísticas. (Fuente: Agencia Europea de Medio Ambiente)
 - tCO₂e Emisiones de CO₂ del sector transporte. (Fuente: Agencia Europea de Medio Ambiente)
 - % Energías renovables en el transporte. (Fuente: Eurostat)

Nota operativa: los KPIs definitivos deberán acompañarse de ficha técnica (definición, unidad, frecuencia, fuente, responsable de reporte) para asegurar homogeneidad y comparabilidad en el tiempo.

13.f. Cadencia de seguimiento, foros y entregables

Se establece una cadencia mínima, a gestionar por la Oficina de implementación:

- Informes trimestrales de seguimiento (estado de hitos, KPI, riesgos, desviaciones y medidas correctoras).
- Foros semestrales de contraste con actores clave (seguimiento de implantación y revisión de prioridades).
- Memoria anual de implantación (balance del año, evaluación de resultados, propuesta de ajustes de programación y, en su caso, de KPI).

13.g. Herramientas de monitorización y transparencia operativa

Para visibilizar el seguimiento se propone habilitar un cuadro de mando (*dashboard*) de implantación y KPI, con actualización regular y estructura por líneas/áreas de actuación, como práctica recomendada en planes de referencia, así como una plataforma electrónica para publicar los informes y memorias.

Esta herramienta y plataforma electrónica deberá ser accesible, al menos, desde la web de IdeVa.

13.h. Ciclo de mejora y revisión del Master Plan

El sistema de seguimiento incorporará un ciclo de mejora continua:

- Identificación temprana de barreras y desviaciones. A tal efecto los informes trimestrales incorporarán un apartado específico.
- Propuesta de soluciones y reimplantación/ajuste de medidas cuando proceda. Se propondrán y contrastarán en los Foros semestrales
- Revisión periódica de programación aprovechando las memorias anuales. Y si fuera necesario antes, por desviaciones relevantes o cambios de contexto, ajuste de medidas, hitos y KPI (sin prejuzgar periodicidades adicionales no definidas en la información disponible), o propuestas realizadas en los Foros.
- Y en todo caso, como ya se ha descrito al tratar los indicadores propuestos para valorar los posibles escenarios de incertidumbre, se plantea un proceso de reflexión estratégica del desarrollo del proyecto cada tres años dentro del marco de funciones a desempeñar por la Oficina de Implantación del Hub LAV.

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

PI 01	Localización territorial y Situación en el Área Urbana	A0	Varias
PI 02	Planeamiento vigente	A0	1:10.000
PI 03	Infraestructuras y accesibilidad territorial		
PO 01	Ámbitos de Actuación PRAT		
PO 01.1	Ámbito de Actuación 1		
PO 01.2	Ámbito de Actuación 2		
PO 01.3	Ámbito de Actuación 3		

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1.	NODOS URBANOS DE LA RED TRANS-EUROPEA EN ESPAÑA.....	6
ILUSTRACIÓN 2.	CASOS PILOTO SELECCIONADOS POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES (MITMS) PARA EL ANÁLISIS DE ÁREAS FUNCIONALES.....	7
ILUSTRACIÓN 3.	RESERVAS DE SUELO SEGÚN “DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA EL DESARROLLO DE LA PLATAFORMA AGROALIMENTARIA Y LOGÍSTICA DE VALLADOLID (PLAOLID)” (2016).	8
ILUSTRACIÓN 4.	DISTRIBUCIÓN DE USOS DE SUELOS SEGÚN EL “ESTUDIO DE VIABILIDAD DEL PARQUE AGROALIMENTARIO DE VALLADOLID (2021)”	9
ILUSTRACIÓN 5.	RESERVAS ESTRATÉGICAS DE SUELO SEGÚN EL ESTUDIO “DESARROLLO DE LA INTERMODALIDAD EN EL POLÍGONO LOGÍSTICO AGROALIMENTARIO DE VALLADOLID, VINCULADA AL COMPLEJO FERROVIARIO DE ADIF” (2021).....	10
ILUSTRACIÓN 6.	MUNICIPIO DE VALLADOLID Y ENTORNO CON SUELOS BRUTOS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA Y SUELOS PENDIENTES DE DESARROLLAR.	12
ILUSTRACIÓN 7.	CLASIFICACIÓN DEL SUELO Y CATEGORÍAS DEL SUELO RÚSTICO. FUENTE: PGOU, PÁG. 84	16
ILUSTRACIÓN 8.	ELEMENTOS INCLUIDOS EN EL CATÁLOGO DEL PATRIMONIO NATURAL. FUENTE: PGOU, PÁG. 283	17
ILUSTRACIÓN 9.	ESQUEMA METODOLÓGICO PARA EL DIMENSIONAMIENTO Y DISEÑO DEL HUB LAV	21
ILUSTRACIÓN 10.	DETALLE DEL PLANO SÍNTESIS DE VALORACIÓN ECOLÓGICA DEL PGOU DE VALLADOLID. LAS ALTERNATIVAS SELECCIONADAS SE LOCALIZAN EN LAS ZONAS NO URBANIZADAS DE MENOR VALOR ECOLÓGICO.	24
ILUSTRACIÓN 11.	SITUACIÓN NODAL DE VALLADOLID / MADRID Y ÁREAS INDUSTRIALES EN EL ENTORNO DE VALLADOLID Y CORREDOR A-62.....	25
ILUSTRACIÓN 12.	LOCALIZACIÓN DE SUELOS CONSIDERADOS	27
ILUSTRACIÓN 13.	DETALLE DEL PLANO DE ORDENACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL EN TRAMITACIÓN	28
ILUSTRACIÓN 14.	ORDENACIÓN ACTUAL DE LOS TERRENOS, PENDIENTE DE SU MODIFICACIÓN	29
ILUSTRACIÓN 15.	FICHA DEL ÁREA DE ACTIVIDADES CANAL DE CASTILLA EN EL PORTAL WEB DEL ICE	32
ILUSTRACIÓN 16.	POTENCIAL ÁMBITO DE ACTUACIÓN EN EL ÁREA DE ACTIVIDADES CANAL DE CASTILLA	33
ILUSTRACIÓN 17.	TERRENOS PENDIENTES DE DESARROLLO DEL PARQUE LOGÍSTICO INDUSTRIAL DE TORDESILLAS. AL SURESTE, SECTOR I, YA URBANIZADO	34
ILUSTRACIÓN 18.	ORDENACIÓN APROBADA EN 2025 DE LOS SECTORES S II Y S III	34
ILUSTRACIÓN 19.	FICHA DEL POLÍGONO INDUSTRIAL LLANOS DE SAN ISIDRO EN EL PORTAL WEB DEL ICE, Y SITUACIÓN SOBRE ORTOFOTOGRAFÍA.....	35
ILUSTRACIÓN 20.	ORDENACIÓN DEL ÁREA INDUSTRIAL EN EL PGOU DE DUEÑAS, Y LOCALIZACIÓN SOBRE ORTOFOTOGRAFÍA	36
ILUSTRACIÓN 21.	ORDENACIÓN DEL ÁREA INDUSTRIAL “LA GIJONA”, Y LOCALIZACIÓN SOBRE ORTOFOTOGRAFÍA	36
ILUSTRACIÓN 22.	CUADRO DE VALORACIÓN DE ALTERNATIVAS	37
ILUSTRACIÓN 23.	LOCALIZACIÓN DE ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN PROPUESTOS, EN RELACIÓN CON LOS PRINCIPALES CORREDORES DE INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN.....	38
ILUSTRACIÓN 24.	PREFIGURACIÓN DE LA ORDENACIÓN DEL SECTOR 1 PRAT HUB LAV, Y CUADRO GENERAL DE SUPERFICIES	41
ILUSTRACIÓN 25.	PREFIGURACIÓN DE LA ORDENACIÓN DEL SECTOR 2 PRAT HUB LAV, Y CUADRO GENERAL DE SUPERFICIES	42
ILUSTRACIÓN 26.	PREFIGURACIÓN DE LA ORDENACIÓN DEL SECTOR 3 PRAT HUB LAV, Y CUADRO GENERAL DE SUPERFICIES	43

ILUSTRACIÓN 27.	SECTORES DE SUELOS PROPUESTOS POR EL PLAN DIRECTOR DEL HUB LAV	45
ILUSTRACIÓN 28.	FUNCIONALIDADES QUE DESARROLLAR EN EL HUB LAV	47
ILUSTRACIÓN 29.	TRAZADO DEL “COLECTOR INTERCEPTOR” (IZQUIERDA) Y RED DE COLECTORES LOCALES SERVIDOS (DERECHA)	48
ILUSTRACIÓN 30.	IMAGEN DE CONEXIONES ENTRE PIEZAS DEL HUB LAV CON LAS INFRAESTRUCTURAS DE VIARIAS EXISTENTES	49
ILUSTRACIÓN 31.	PLANO DE ORDENACIÓN E IMAGEN DE CENTROLID. FUENTE: CENTROLID.	50
ILUSTRACIÓN 32.	PLANO DE ORDENACIÓN E IMAGEN DE MERCAPLID. FUENTE: MERCAOLID.	51
ILUSTRACIÓN 33.	LOCALIZACIÓN DE LOS ÁMBITOS DEL HUB LAV SUSCEPTIBLES DE ALBERGAR EL COMPONENTE DE MOVILIDAD DUAL (HUB-MILITAR)	53
ILUSTRACIÓN 34.	ESTRUCTURA PREVISTA DE LOS NODOS LOGÍSTICOS Y CORREDORES FERROVIARIOS DE MERCANCÍAS DE ADIF.	59
ILUSTRACIÓN 35.	CLÚSTERES EMPRESARIALES DE CASTILLA Y LEÓN (FUENTE: ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE CASTILLA Y LEÓN 2030)	60
ILUSTRACIÓN 36.	ÁMBITOS PROPUESTOS DE ORDENACIÓN MEDIANTE DE INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL (PLANES O PROYECTOS REGIONALES)	62
ILUSTRACIÓN 37.	PROSPECCIÓN DE TEMPERATURAS MEDIAS EN LOS ESCENARIOS RCP 2.6, RCP 4.5 Y RCP 7.0	67
ILUSTRACIÓN 38.	DIAGRAMA DE FASES COMPLETAS DE DESARROLLO DEL HUB LAV	70
ILUSTRACIÓN 39.	ESQUEMA DE ZONAS DE VIABILIDAD FINANCIERA	83
ILUSTRACIÓN 40.	SISTEMAS DE GOBERNANZA EN CASOS ANÁLOGOS AL HUB LAV	90
ILUSTRACIÓN 41.	HOJA DE RUTA PARA EL DESARROLLO DEL HUB-LAV.	96

EQUIPO REDACTOR

Este documento de Plan Director del Hub LAV ha sido redactado para Ideva por **TEIRLOG Ingeniería SL**, contando con la asistencia de **PLANZ Planeamiento Urbanístico SLP**.

En el equipo técnico de TEIRLOG INGENIERIA, bajo la dirección de Alfredo Irisarri Castro, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (ICCP) y Pilar Tejo Mora-Granados, Ingeniero Naval; han participado: Ricardo García Crespo, ICCP; Margarita Pérez Flores, licenciada en derecho; Jaime Sastre Ayuso, ICCP; y Jose Luis Sevillano Manzano, grado en economía.

En el equipo técnico de PLANZ, bajo la dirección de Gregorio Vázquez Justel, arquitecto urbanista, han participado: Andrea Rodera Culhane, arquitecto; Carlos Santamarina Macho, doctor arquitecto; David Lamoca Rebollo, arquitecto; y África Sánchez Velarde, arquitecta.

En Valladolid, junio de 2026.

MASTER PLAN / PLAN DIRECTOR del Hub Logístico Alimentario de Valladolid (Hub LAV)

Junio 2026

ANEXO: RESUMEN EJECUTIVO y NOTA DE PRENSA

Visión estratégica del MASTER PLAN / PLAN DIRECTOR del Hub Logístico Agroalimentario de Valladolid (Hub LAV)

El Hub Logístico Agroalimentario de Valladolid (Hub LAV) constituye una de las principales **iniciativas estratégicas** promovidas por el Ayuntamiento de Valladolid, a través de su Agencia de Innovación y Desarrollo Económico que alberga la Oficina municipal de Proyectos y atracción de Inversiones (Valladolid NOW), para consolidar la ciudad y su entorno metropolitano como un nodo logístico, agroalimentario e industrial de referencia en Castilla y León, España y el suroeste europeo.

El proyecto se enmarca en la estrategia **Valladolid Misión 2030** y contribuye al posicionamiento de Valladolid como **Nodo Urbano de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T)**, reforzando asimismo su papel dentro del Área Funcional FA50 Madrid-Valladolid.

La iniciativa responde a la necesidad de garantizar **reservas de suelo productivo** suficientes para las próximas décadas, impulsar la competitividad empresarial, favorecer la descarbonización del transporte de mercancías mediante la intermodalidad ferroviaria y atraer nuevas inversiones industriales y logísticas de alto valor añadido.

Asimismo, el proyecto incorpora la posibilidad de desarrollar capacidades vinculadas a la movilidad dual civil-militar, aprovechando la proximidad de infraestructuras estratégicas como la terminal ferroviaria de ADIF, el aeropuerto de Valladolid y diversas instalaciones de interés para la logística avanzada.

Los indicadores clave del proyecto sitúan al Hub LAV entre las **actuaciones estratégicas con mayor capacidad transformadora para la economía de Valladolid y su entorno metropolitano**.

Magnitud	Valor
Horizonte de planificación	2050
Suelo total previsto	956 hectáreas
Fases de desarrollo	3 fases (2030, 2040 y 2050)
Inversión estimada urbanización (PRAT)	273 millones de euros
Empleo generado	Más de 29.600 empleos
TIR económica	43,4 %

VAN económico

6.893 millones de euros

Proceso de elaboración del Plan

La elaboración del **Master Plan/ Plan Director del Hub Logístico Agroalimentario de Valladolid (Hub LAV)** se ha desarrollado mediante una metodología participativa, basada en estudios técnicos especializados -Estudio de viabilidad económico-financiera (Fase 1 del contrato de asistencia técnica) y Propuesta de gobernanza (Fase 2), y en procesos de consulta con agentes económicos e institucionales.

La formulación del Plan Director culmina la Fase 3 del contrato que, a su vez, dará paso a la Fase 4 para su implementación, coordinación con agentes públicos y privados, y presentación del proyecto a convocatorias de Programa Connecting Europe Facility (CEF) CEF Transport 2021-2027, Fondos FEDER, Programa Horizon Europe en materia de investigación e innovación, LIFE y Next Generation UE-Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España, PRTR (palanca de Movilidad sostenible, segura y conectada, que lidera el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible).

Se han realizado varios procesos de consulta a los agentes económicos y sociales de Valladolid y Castilla y León: el primero, en junio-julio de 2025 y el segundo, en el mes de abril de 2026 y el tercero en junio de 2026 antes las Mesas municipales de Automoción y Agroalimentación⁵⁰, en las que están participadas y representadas sus respectivos clústers regionales (Facyl y Vitartis) Mercaolid, Centrolid, las principales empresas, compañías y asociaciones de ambos sectores, CEOE y Cámara de Valladolid, universidades, centros tecnológicos y sindicatos.

Las aportaciones obtenidas han permitido ajustar el planteamiento territorial, funcional y de gobernanza del Hub LAV a las necesidades reales del tejido

⁵⁰ Integrantes **Mesa Municipal Automoción**: Renault Group Iberia, Horse Powertrain, Michelin, Iveco, Lingotes Especiales, Industrias Maxi, Cartif, Cidaut, Sector Distribución, Vameta-Avatra, Repsol, clúster Facyl, AEC, Potencia y Control, Synergis Technologies, Consejería de Economía y Hacienda Junta Castilla y León, Centrolid, CEOE Valladolid, Cámara de Comercio Valladolid, Universidad de Valladolid, UEMC, UGT, CCO.

Integrantes **Mesa municipal Agroalimentación**: clúster Vitartis, Acor, Bodegas Familiares Matarromera, Quesos Entrepinares, Lesafre Ibérica, Veraliment, Luce It, Patatas Meléndez, Productores agrarios/sector primario (Asaja, Upa, Coag, Uccl, Urcacyl), Asoc. Artesanos Alimentarios, Anged, Aces, Fecosva, Avadeco, Vallaecolid, CEOE Valladolid, Mercaolid, Apehva, Universidad de Valladolid, UEMC, Cartif, Consejos Reguladores de las DO, IGP y DOP, Consejería de Agricultura, ganadería y Desarrollo Rural Junta Castilla y León (DG Industria y Cadena Alimentaria), UGT, CCOO.

industrial, logístico y agroalimentario de Valladolid y de la Mancomunidad de Interés General Urbana Valladolid y Alfoz (MIG).

Necesidad de suelo productivo y horizonte de crecimiento

Los estudios previos realizados concluyen que Valladolid y su área funcional requerirán una ampliación progresiva de su **oferta de suelo productivo hasta alcanzar 956 hectáreas adicionales en el horizonte temporal 2050.**

El desarrollo del Hub LAV se estructura en tres fases:

- Fase 1 – Horizonte 2030- 290 hectáreas acumuladas.
- Fase 2 – Horizonte 2040- 545 hectáreas acumuladas.
- Fase 3 – Horizonte 2050- 956 hectáreas acumuladas.

Esta reserva estratégica permitirá atender las necesidades de crecimiento de actividades industriales, logísticas y agroalimentarias, así como reforzar infraestructuras clave como la Unidad Alimentaria de Valladolid (Mercaolid), el centro integrado de transportes de Valladolid (Centrolid) y la terminal ferroviaria de ADIF.

Ordenación territorial y desarrollo urbanístico

La ejecución del Hub LAV requiere la utilización coordinada de instrumentos urbanísticos municipales y de ordenación territorial autonómica.

Las actuaciones iniciales se apoyan en dos modificaciones puntuales del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid (PGOUVa):

- Sector S(o).18-20 Vereda de Palomares: 148 hectáreas.
- Sector S.APP.10 San Juan y Valdezoño: 66 hectáreas.

Estas actuaciones permitirán disponer de suelo urbanizable destinado prioritariamente a actividades logísticas, industriales y agroalimentarias.

El crecimiento estructural del Hub LAV se articula, además, mediante un Plan Regional de Ámbito Territorial (PRAT), que permitirá coordinar actuaciones supramunicipales y desarrollar nuevas áreas estratégicas.

Los ámbitos del PRAT inicialmente identificados son:

- Sector 1. Vereda de Palomares- • 142 hectáreas.
- Sector 2. Valladolid – Laguna de Duero – La Cistérniga- • 189 hectáreas.
- Sector 3. Fuente Amarga- • 97 hectáreas.

- Canal de Castilla- • 314 hectáreas consideradas dentro del dimensionamiento global del Plan Director.

La combinación PGOUVa + PRAT constituye el mecanismo jurídico-territorial más adecuado para garantizar la ejecución coordinada del proyecto.

Faseado orientativo de desarrollo del Hub LAV

Primera fase (2030)

- Sector 1 del PRAT – Vereda de Palomares: 142 ha.
- Sector S(o).18-20: 148 ha.

Total acumulado: 290 ha.

Segunda fase (2040)

- Sector 2 Valladolid-Laguna-La Cistérniga: 189 ha.
- Sector S.APP.10 San Juan y Valdezoño: 66 ha.

Total acumulado: 545 ha.

Tercera fase (2050)

- Sector 3 Fuente Amarga: 97 ha.
- Canal de Castilla: 314 ha.

Total acumulado: 956 ha.

El carácter flexible del Plan Director permitirá adaptar la secuencia de desarrollo a la evolución de la demanda empresarial y a las oportunidades de financiación pública y privada.

Intermodalidad y posicionamiento logístico

Uno de los elementos diferenciales del Hub LAV es su orientación a la logística intermodal. El análisis realizado identifica una capacidad potencial de captación superior a un millón de toneladas anuales de mercancías ferroviarias con origen o destino Valladolid.

La terminal intermodal recientemente construida por ADIF constituye uno de los siete nodos logísticos estratégicos de la entidad a nivel nacional.

El Plan Director del Hub LAV contempla las siguientes previsiones:

- 61,5 hectáreas netas destinadas a actividades logísticas próximas a la terminal intermodal.
- 88,6 hectáreas netas con posibilidad de conexión ferroviaria directa.
- Integración funcional con los corredores Atlántico y Mediterráneo de la Red TEN-T.
- Desarrollo de actividades vinculadas a la movilidad dual civil-militar.

Todo ello permitirá reforzar el papel de Valladolid como plataforma logística intermodal de referencia en el interior peninsular.

Funcionalidades del Hub LAV

El Hub Logístico Agroalimentario de Valladolid se concibe como un ecosistema logístico e industrial especializado que integrará siete grandes áreas funcionales:

1. Almacenaje y distribución nacional y regional.
2. Logística de temperatura controlada para productos agroalimentarios.
3. Parque industrial agroalimentario.
4. Área logística-industrial intermodal complementaria a la terminal ferroviaria de ADIF.
5. Parque industrial y parque de proveedores.
6. Centro de transporte de mercancías orientado a la distribución urbana y regional.
7. Centro de servicios al transporte, incluyendo estacionamiento seguro de vehículos pesados, campos logísticos y servicios aduaneros.

Estas funcionalidades permitirán atraer tanto operadores logísticos nacionales e internacionales como nuevas actividades industriales y agroalimentarias.

Modelo de gobernanza y desarrollo

El Plan Director propone un modelo de colaboración público-privada inspirado en experiencias de éxito como Mercaolid y Centrolid.

La gobernanza se fundamenta en:

- Liderazgo institucional.
- Participación del sector privado.
- Gestión profesionalizada de activos.
- Captación de financiación pública y privada.

Como instrumento operativo se propone analizar la constitución de una **sociedad mercantil de economía mixta** con participación de las administraciones públicas y de socios privados estratégicos.

Las posibles fórmulas de participación privada incluyen:

- Promotores de proyectos regionales.
- Concesionarios para el desarrollo de ámbitos de suelo.
- Socios de la sociedad mixta.
- Comercializadores especializados.
- Operadores y usuarios finales.

Impactos económicos y sociales

Los estudios previos y análisis realizados muestran una elevada rentabilidad económica y social del proyecto.

Indicadores principales:

- Inversión estimada en urbanización y desarrollo: 273,57 millones €.
- Valor Actual Neto (VAN): 6.893 millones €.
- Tasa Interna de Retorno (TIR): 43,4 %.

Impacto sobre el empleo:

- 13.353 empleos asociados a las inversiones en obra civil.
- Más de 16.300 empleos estables vinculados a las actividades económicas implantadas.
- Más de 29.600 empleos totales generados.

Impacto sobre la actividad económica:

- Incremento del PIB provincial asociado a inversiones: 898 millones €.
- Incremento del PIB asociado a actividad logística e industrial: 13.180 millones €.

Impacto fiscal:

- Más de 300 millones € derivados de la construcción.
- Más de 70 millones € anuales de ingresos por IBI.

Impacto ambiental:

- Reducción estimada de emisiones de CO₂ de aproximadamente 63.150 toneladas anuales gracias al incremento de la cuota ferroviaria del transporte de mercancías.

Conclusion: El MASTER PLAN /PLAN DIRECTOR como Proyecto Estratégico de Ciudad

El Hub Logístico Agroalimentario de Valladolid (Hub LAV) constituye una **actuación estratégica** destinada a garantizar la disponibilidad de **suelo productivo** para las próximas décadas, fortalecer la **competitividad industrial y agroalimentaria**, impulsar la logística intermodal y consolidar a Valladolid como uno de los principales nodos logísticos del interior peninsular.

La combinación de planificación territorial, intermodalidad ferroviaria, colaboración público-privada y alineamiento con las redes europeas de transporte sitúa al Hub LAV como **una de las mayores oportunidades de desarrollo económico de Castilla y León para las próximas décadas**.

Su ejecución permitirá **atraer inversiones, generar empleo de calidad, reforzar la competitividad empresarial y contribuir de forma decisiva a los objetivos de crecimiento sostenible, cohesión territorial y neutralidad climática** impulsados por el Ayuntamiento de Valladolid y las instituciones colaboradoras.

NOTA DE PRENSA DEL AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID DEL 10 DE JUNIO DE 2026:***Valladolid presenta el Plan Director del Hub Logístico Agroalimentario que definirá su crecimiento hasta 2050***

<https://www.valladolid.es/es/ayuntamiento/notas-prensa/valladolid-presenta-plan-director-hub-logistico-agroaliment>



Valladolid presenta el Plan Director del Hub Logístico Agroalimentario que definirá su crecimiento hasta 2050

El proyecto prevé el desarrollo de 956 hectáreas de suelo productivo, una inversión estimada de 273 millones de euros y la creación de cerca de 30.000 empleos.

10 de junio de 2026



→ El Hub reforzará la posición de Valladolid como nodo logístico intermodal de referencia en el suroeste europeo y potenciará la

competitividad industrial y agroalimentaria.

El alcalde de Valladolid ha presentado a las Mesas Municipales de la Automoción y de la Agroalimentación el Plan Director del Hub Logístico Agroalimentario de Valladolid (Hub LAV), una de las principales iniciativas estratégicas impulsadas por el Ayuntamiento, para consolidar la ciudad como referente logístico, industrial y agroalimentario en Castilla y León, España y el suroeste europeo.

Las Mesas cuentan con representantes de sus respectivos Clústers (FACYL y VITARTIS, de ámbito regional), Mercaolid, Centrolid, las principales empresas, compañías y asociaciones de ambos sectores, CEOE y Cámara de Valladolid, universidades, centros tecnológicos y sindicatos.

Durante el encuentro, el alcalde ha trasladado a los representantes empresariales y sectoriales las principales conclusiones del documento estratégico, que define la hoja de ruta para el desarrollo de un gran espacio productivo y logístico capaz de responder a las necesidades de crecimiento económico de Valladolid y su área metropolitana durante los próximos 30 años.

El Plan Director contempla una reserva estratégica de hasta 956 hectáreas de suelo productivo en el horizonte 2050, estructurada en tres fases de desarrollo progresivo. Esta planificación permitirá atender la demanda futura de actividades industriales, logísticas y agroalimentarias, reforzando además infraestructuras clave como Mercaolid, Centrolid y la terminal ferroviaria intermodal de ADIF.

El alcalde ha destacado que el Hub LAV "representa una oportunidad histórica para impulsar la competitividad de Valladolid, atraer nuevas inversiones, generar empleo de calidad y consolidar nuestro liderazgo como nodo logístico de referencia en el interior peninsular".

Uno de los aspectos más relevantes del proyecto es su apuesta por la intermodalidad ferroviaria

El Plan Director prevé el desarrollo de áreas logísticas vinculadas a la terminal intermodal de ADIF y estima una capacidad potencial de captación superior al millón de toneladas anuales de mercancías transportadas por ferrocarril, contribuyendo así a la descarbonización del transporte y a la reducción de emisiones de CO₂.

El Hub LAV integrará siete grandes áreas funcionales orientadas al almacenamiento y distribución, la logística agroalimentaria de temperatura controlada, la actividad industrial, los servicios al transporte y la logística intermodal, configurando un ecosistema especializado capaz de atraer operadores nacionales e internacionales.

La elaboración del Plan se ha basado en un método participativo, partiendo de estudios previos de viabilidad económico-financiera y propuesta de gobernanza con procesos de consulta a agentes económicos e institucionales. El primero, en junio-julio de 2025 y el segundo, en el mes de abril de 2026. Lo que ha permitido ajustar el planteamiento territorial, funcional y de gobernanza del Hub LAV a las necesidades reales del tejido industrial, logístico y agroalimentario de Valladolid y de la Mancomunidad de Interés General Urbana Valladolid y Alfoz (MIG).

Promovido por el Ayuntamiento de Valladolid, a través de su Agencia de Innovación y Desarrollo Económico y el apoyo de la Oficina municipal de Proyectos y atracción de Inversiones (Valladolid NOW), el proyecto busca consolidar a Valladolid y su entorno metropolitano como un nodo logístico, agroalimentario e industrial de referencia en Castilla y León, España y el suroeste europeo

Desde el punto de vista económico, los análisis realizados estiman una **inversión de 273,57 millones de euros** para la urbanización y desarrollo del Hub, con una rentabilidad económica elevada y un impacto potencial de **más de 29.600 empleos** generados, entre puestos vinculados a la construcción y empleo estable asociado a las nuevas actividades empresariales.

Todo ello se enmarca en la estrategia Valladolid Misión 2030 y contribuye al posicionamiento de Valladolid como Nodo Urbano de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), reforzando asimismo su papel en la conexión Madrid-Valladolid. La reducción estimada de emisiones de CO₂ alcanzaría aproximadamente 63.150 toneladas anuales gracias al incremento de la cuota ferroviaria del transporte de mercancías.

Colaboración público-privada

Con un modelo operativo de colaboración público-privada inspirado en experiencias de éxito como Mercaolid y Centrolid, el Hub LAV se plantea como un ecosistema logístico e industrial especializado, capaz de integrar almacenaje y distribución, logística de temperatura controlada, actividad agroalimentaria, suelo industrial, servicios al transporte y conexión intermodal complementaria a la terminal ferroviaria de ADIF. Este conjunto de funciones permitirá atraer operadores logísticos nacionales e internacionales, reforzar la distribución urbana y regional e impulsar nuevas actividades industriales y agroalimentarias en Valladolid.

Con esta presentación a las Mesas Municipales de la Automoción y de la Agroalimentación, el Ayuntamiento avanza en el proceso de socialización y consenso de un proyecto llamado a convertirse en una de las mayores actuaciones de desarrollo económico de Castilla y León durante las próximas décadas.

Galería de imágenes



mesas automoción y



mesas automoción y