


ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO
MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE VALLADOLID

Valladolid, marzo de 2008

Vidal y Asociados Estudio de Arquitectura, S.L.
Colegiado COAM nº 50.617



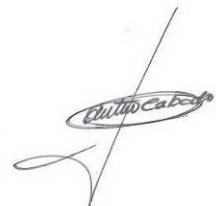
D. Antonio Fernández
Gerente de la UTE



Richard Rogers Partnership
Vidal y Asociados arquitectos



D. Antonio Cabado
Consejero Delegado de VAV



INDICE

1.	Introducción	4
2.	Descripción del proyecto	6
3.	Justificación, contenido y objetivos	9
4.	Gestión de la operación	11
5.	Situación e inventario de suelos	15
6.	Plan de etapas y cargas de urbanización	17
6.1.	Plan de etapas obras de urbanización y edificación	17
6.2.	Cargas de urbanización	18
7.	Análisis y Perspectivas del Mercado Inmobiliario	20
7.1.	Residencial	20
7.2.	Dotaciones comerciales	24
7.3.	Oficinas	25
8.	Previsiones de desarrollo por usos pormenorizados	27
9.	Viabilidad económica de las actuaciones a desarrollar en los diferentes ámbitos.	28
10.	Viabilidad económica	28

1. INTRODUCCIÓN

El objetivo del estudio económico-financiero es justificar la viabilidad económica de la actuación de ordenación urbana que se realizará en los terrenos desafectados del uso ferroviario como consecuencia del soterramiento de la línea de ferrocarril y el cumplimiento a su vez de los objetivos establecidos en el convenio suscrito entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Valladolid, RENFE y GIF con fecha 6 de noviembre de 2002.

En dicho convenio (B.O.E. nº 129, de 30 de mayo de 2003), se establecía un plan de obras necesarias para la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid, como consecuencia de la llegada del Tren de Alta Velocidad, que se financiaría mediante las plusvalías que pudieran surgir de los terrenos liberados al ferrocarril y las aportaciones de las administraciones públicas firmantes del convenio.

Para el desarrollo y cumplimiento de las acciones que se describen en dicho convenio se constituyó la Sociedad "Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A." de capital público, integrada por el Ayuntamiento de Valladolid, la Junta de Castilla y León, RENFE y GIF (en la actualidad ADIF) que tiene por objetivo fundamental gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura correspondientes, coordinando los estudios y proyectos necesarios.

En este sentido, el estudio económico-financiero pretende demostrar la viabilidad económica de la operación urbanística y la distribución equitativa de cargas y beneficios, ajustada a la normativa urbanística vigente y a la situación del mercado inmobiliario.

Para ello se ha realizado un estudio del mercado inmobiliario y de los efectos de la llegada del Tren de Alta Velocidad, estimando las posibles plusvalías generadas en base a la operación urbanística propuesta y, por otro lado, se han analizado las inversiones asociadas a las obras ferroviarias, reflejadas en el convenio entre las administraciones públicas que intervienen en este proceso, así como las cargas de urbanización que surgen del diseño de la propuesta urbanística.

El estudio por tanto debe justificar que el aprovechamiento urbanístico de los suelos liberados, a su valor actual en función de los usos establecidos como más idóneos desde el punto de vista inmobiliario, así como la inversión pública proveniente de diferentes fuentes, puede financiar adecuadamente los sistemas (infraestructuras, urbanizaciones, dotaciones o equipamientos colectivos, etc) necesarios para el desarrollo urbano que se propone.

El análisis parte de las determinaciones y supuestos de partida realizados sobre la propuesta urbanística así como las previsiones de plazos para el desarrollo de las obras ferroviarias. Este análisis económico se ha realizado desde el inicio del proceso de elaboración de la propuesta urbanística permitiendo de esta manera realizar los ajustes oportunos e introduciendo el criterio de viabilidad económica en las mismas desde el inicio del proyecto, asegurando de esta manera los objetivos establecidos en el convenio.

A su vez el análisis económico y financiero permite establecer las necesidades de financiación de la sociedad y planificar las aportaciones de los socios.

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La llegada del nuevo tren de alta velocidad (TAV) a Valladolid supone una oportunidad para liberar un importante espacio central como consecuencia del proyecto de soterramiento de parte del trazado actual y desarrollar un ambicioso proyecto urbanístico que ponga en oportunidad los suelos liberados del ADIF y otras instituciones, revitalice amplias zonas de la ciudad y mejore la red arterial ferroviaria, potenciando el desarrollo de las comunicaciones a través del ferrocarril.

En este proyecto de futuro se plantean ambiciosos objetivos para la ciudad. El desarrollo urbanístico propuesto contempla la posibilidad de crear nuevas zonas de esparcimiento para la ciudad y los barrios adyacentes en zonas actualmente congestionadas o desestructuradas. Se pretende a su vez crear nuevas zonas con usos mixtos, tanto residenciales como comerciales y áreas institucionales, favoreciendo la creación de nuevos espacios para actividades económicas, centros culturales y de ocio, así como nuevos equipamientos sociales.

A su vez, la construcción de una nueva estación intermodal generará un importante polo de desarrollo en el centro de la ciudad al lograr establecer una estrategia de transporte intermodal para la zona de influencia, convirtiéndose en una puerta de entrada y escaparate de Valladolid tanto para las futuras actividades económicas que se instalarán en la zona, como nuevo foco de atracción y dinamismo de la ciudad complementario al existente en el casco antiguo.

El impacto de la actuación trasciende a su vez al ámbito específico formado por los solares con potencialidad de ser recuperados para la ciudad, surgiendo la posibilidad de nuevos focos destinados a favorecer nuevas organizaciones de la ciudad, especialmente a través de nuevos conceptos en la movilidad (tanto en tráfico rodado como peatonal) y la creación de nuevas conexiones viarias que surgen como consecuencia del soterramiento del ferrocarril.

Respecto a la red ferroviaria, la llegada del tren de Alta Velocidad supone una reestructuración de las vías actuales, tanto la línea "Madrid-Hendaya" (pasajeros y mercancías), como la vía de Ariza que da servicio a Fasa Renault.

El cambio como se ha comentado consiste en el soterramiento de parte del trazado actual a su paso por la ciudad de Valladolid limitándolo al uso de pasajeros y la construcción de un ramal exterior o by-pass para el paso de mercancías, desde el cual se dará servicio a Fasa Renault.

El traslado de los talleres de RENFE, deja un espacio vacío de gran centralidad y de gran valor económico, al que habría que añadir los espacios liberados de las vías del tren que van a ser soterradas en la línea "Madrid-Hendaya" o eliminadas en el caso de Ariza. También se dispone del espacio que hoy ocupan Redalsa y la estación de Argales.

A la operación descrita se une la actual estación de autobuses que cede los terrenos que ocupa hoy a cambio de su nueva posición dentro de la Estación Intermodal.

El ámbito de actuación, con una extensión aproximada de 100 Ha, abarca una amplia zona céntrica de la Ciudad en su eje norte-sur que se puede dividir en seis espacios homogéneos como son:

- la línea "Madrid-Hendaya" a su paso por el término municipal de Valladolid que estará soterrada entre el cruce del ferrocarril con la C/Daniel del Olmo González por el Sur y la Carretera VA-100 por el norte
- los terrenos de Talleres y Estación de Campo Grande,
- La línea Valladolid-Ariza hasta su cruce con la ronda exterior Este
- Estación de Argales, incluidas las instalaciones de REDALSA
- actuales terrenos ocupados por la Estación de Autobuses,
- así como los terrenos exteriores necesarios para resolver las conexiones con los sistemas generales, tanto viarios como de espacios libres públicos, equipamientos e infraestructuras.

La puesta en valor de estos terrenos no necesarios para la explotación ferroviaria permitirá la obtención de plusvalías económicas que, adecuadamente reinvertidas, podrán destinarse a financiar las actuaciones necesarias:

- las obras ferroviarias que más adelante se detallan, (traslado estación viajeros Universidad, estación intermodal ferrocarril soterrada, soterramiento de la línea actual, by-pass de mercancías, traslado de TCR, nuevo CTT y nueva estación de mercancías)
- la transformación urbanística de todos los suelos desafectados del uso ferroviario, así como de los nuevos espacios generados por el soterramiento
- la creación de sistemas generales viarios y de infraestructuras que complementen las actuaciones anteriores y den servicio a la nueva red ferroviaria

3. JUSTIFICACIÓN, CONTENIDO Y OBJETIVOS

El presente Estudio Económico y Financiero tiene como objetivo garantizar la viabilidad de la actuación de ordenación urbana que se realizará en los terrenos liberados como consecuencia del soterramiento de la línea de ferrocarril. En este sentido, en este informe se justifica que la distribución de cargas y beneficios sea viable y se ajuste a la normativa urbanística y la situación del mercado inmobiliario.

Se trata especialmente de destacar que el aprovechamiento de los terrenos liberados, al valor actual y previsible del mercado inmobiliario, así como la inversión pública, puede financiar adecuadamente las obras ferroviarias previstas en el convenio así como los "sistemas" (urbanización e infraestructuras) necesarios para el desarrollo urbano.

El contenido del Estudio Económico y Financiero de una modificación del Plan General responde a las determinaciones del Reglamento de Planificación, en relación al contenido y funciones del Estudio Económico y Financiero, y, especialmente, al mandato de la Ley de Reforma de la legislación urbanística de 1990, que establece en su artículo 123, apartado 4º, que los estudios económicos y financieros de los Planes justificarán "las previsiones adoptadas en relación a la forma de obtención de los sistemas, y en los supuestos de expropiación, las previsiones de inversión municipal o de los organismos competentes correspondientes durante el término de previsión del planeamiento"

De forma general, el estudio económico financiero asegura la realización efectiva de todo aquello que se propone en la transformación urbanística. Desde el punto de vista de la gestión, también precisa las obras de ejecución de sistemas a realizar incluidas en el ámbito del planeamiento, los costes, los agentes u operadores y la programación de su ejecución y las personas o entidades de las que dependerá su mantenimiento.

Desde el punto de vista económico, la actual operación se justifica por la capacidad del producto inmobiliario y del sector público para financiar el soterramiento de la vía, la construcción de la nueva estación y las cargas de urbanización, durante un periodo de tiempo y en función de la situación del mercado inmobiliario.

Los precios inmobiliarios son la referencia más importante de la viabilidad económica de las cargas urbanísticas del desarrollo urbanístico.

El presente documento se refiere especialmente a los contenidos siguientes:

- Inventario de los suelos y detalles de superficies
- Plan de etapas, descripción de las obras ferroviarias y presupuesto económico de las mismas
- Previsiones del mercado inmobiliario. Estimación valor de repercusión del suelo
- Determinación de las cargas urbanísticas de la operación
- Aproximación a la viabilidad inmobiliaria de las operaciones de transformación
- Estimación de ingresos y costes

4. GESTIÓN DE LA OPERACIÓN

Al igual que otras operaciones de renovación urbana y regeneración de espacios de oportunidad que han tenido un notable éxito en su desarrollo al estar lideradas por sociedades que integran a los diferentes agentes que intervienen (Bilbao Ría 2000, Pasillo Verde Ferroviario de Madrid, etc.), el proyecto de reordenación de la red arterial ferroviaria de Valladolid y su desarrollo urbanístico es liderado en una primera etapa por las Administraciones Públicas que intervienen en el proceso actuando de forma conjunta y coordinada, dejando paso en una segunda etapa a la iniciativa privada, una vez conformada las opciones de desarrollo y las estrategias de ciudad.

Las Administraciones Públicas que intervienen directamente en el proyecto son el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Valladolid, RENFE y ADIF.

Dichas instituciones suscribieron con fecha 6 de noviembre de 2002 un Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid (B.O.E.nº 129, de 30 de mayo de 2003).

Posteriormente y para el desarrollo y cumplimiento de las acciones que se describen en dicho convenio se constituyó la Sociedad "Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A." de capital público, integrada por el Ayuntamiento de Valladolid, la Junta de Castilla y León, RENFE y GIF (ADIF en la actualidad) que tiene por objetivo fundamental gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura correspondientes a los terrenos no necesarios para el ferrocarril (y que serán delimitados por el Ministerio de Fomento), coordinando los estudios y proyectos necesarios.

De esta forma la sociedad pública Valladolid Alta Velocidad es la encargada de adjudicar y dirigir los trabajos de elaboración de los diferentes instrumentos de planeamiento necesarios, así como de las obras de urbanización del ámbito incluido en la modificación y en su caso de las obras ferroviarias que se le encomiende.

Para el desarrollo de su actividad, los socios acordaron en el convenio antes mencionado las actuaciones a desarrollar por cada uno de ellos en función de sus responsabilidades y

competencias, así como las fuentes de financiación con las que contará la sociedad para llevar a cabo las actuaciones necesarias.

Por una parte el Ministerio de Fomento y sus empresas son los responsables de la ejecución de todas aquellas obras necesarias para incorporar las instalaciones de la ciudad a la futura red de Alta Velocidad y ponen a disposición de las actuaciones previstas todos los terrenos que resulten liberados o innecesarios al proyecto de ferrocarril futuro.

Entre los proyectos realizados cabe destacar la aprobación provisional por parte de la Dirección General de Ferrocarriles de los Estudios Informativos Complementarios siguientes: el Estudio Informativo Complementario: Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su Integración Urbana. Actuación en el Pasillo Ferroviario y el Estudio Informativo Complementario: Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su Integración Urbana. Modificación de la propuesta de Variante Este, además del Estudio de Impacto Ambiental: Nuevo Complejo Ferroviario de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid.¹ En esta documentación, se han concretado los soterramientos de El Pinar de Antequera y de Valladolid, y se han perfilado la variante exterior con su túnel en San Cristóbal y el Nuevo Complejo Ferroviario al pie del páramo cerca de La Cistérniga.

A su vez y a través de la Inclusión de la nueva estación de viajeros en el Programa Vialia de RENFE, se pretende financiar la construcción del edificio de la nueva estación de ferrocarril por medio de las actividades ligadas al ferrocarril.

Por último la inversión en el nuevo by-pass ferroviario y la creación de un nuevo polígono ferroviario así como la adaptación del pasillo ferroviario a la llegada de la alta velocidad conformarán el resto de obras a realizar. 1.

Respecto a la Junta de Castilla y León , junto con el Ayuntamiento de Valladolid, se hará cargo de la financiación de la Nueva Estación de Autobuses, poniendo a disposición de la sociedad los terrenos donde se ubica la actual estación de Autobuses.

¹ Véanse sendas Notas-Anuncio de la Dirección General de Ferrocarriles en el BOE núm. 311, de 29/12/2005

El Ayuntamiento de Valladolid a su vez y en el ejercicio de sus competencias en materia urbanística, procederá a tramitar la modificación del planeamiento urbano vigente, al objeto de establecer la ordenación, usos e intensidades urbanísticas más convenientes para los terrenos no necesarios para la explotación ferroviaria.

Asimismo, aportará libres de cargas los terrenos necesarios para la construcción del nuevo Complejo Ferroviario en la variante Este. En este sentido y por parte del Ayuntamiento ya se ha estado impulsando la adecuación del planeamiento general del Municipio para dar cabida a las actuaciones urbanísticas que afectaban al exterior de la Ciudad, para lo que se inició por parte del Consistorio una Modificación Puntual del P.G.O.U. redactada por el Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística, que fue aprobada inicialmente en julio de 2002.

Además el Ayuntamiento cederá a la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 mediante los procedimientos necesarios, el aprovechamiento urbanístico municipal que le corresponda, a fin de costear las inversiones que se realicen en los términos del convenio suscrito entre las tres administraciones públicas.

En relación con la actuación urbanística y ferroviaria se dispone por tanto de un instrumento concertado (al integrar a las tres administraciones), flexible y operativo, dotados de recursos y de capacidad de financiación para acometer las obras y la planificación prevista.

Dicha sociedad gestionará los suelos aportados a la operación por las tres administraciones y será uno de los principales gestores del desarrollo urbanístico y tendrá como objetivos:

- Definir de manera concertada la propuesta global de la actuación
- Elaborar los estudios y propuestas que permitan la planificación y ejecución de las actuaciones urbanísticas y de transporte, definiendo sus costes.
- Proponer la creación de instrumentos de gestión adecuados para llevar a cabo los proyectos que se acuerden en su Consejo de Administración, asegurando la necesaria coordinación entre los mismos
- Podrá desarrollar si se considera conveniente a efectos de coordinación (y si las Instituciones que intervienen delegan en la Sociedad), la ejecución de determinadas obras (de acuerdo con la normativa aplicable y con respeto a las competencias) con cargo a las plusvalías generadas por la puesta en valor de los terrenos

Por último será la encargada de definir el plan de etapas y el balance económico de la operación.

5. SITUACIÓN E INVENTARIO DE SUELOS

Respecto al inventario de suelos a incluir en la operación urbanística se presenta a continuación la relación de parcelas afectadas.

Referencia Parcelaria	Titular	Área (m2)	Uso actual
5395011	ADIF	77.103,66	CATV
5093501	ADIF	15.033,28	Vía Madrid Irún
5711501	Valladolid Alta Velocidad 2003	5.985,73	Laboratorios I+D Ebro
5816801	Junta de Castilla y León	15.810,08	Estación autobuses
6298401	ADIF	9.363,02	Vía sur Ariza
6318201	Ayuntamiento	4.579,19	Biblioteca
5395030	ADIF	15.062,95	Colegio Internacional
5395031	ADIF	59.685,25	Redalsa
5395032	ADIF	109.998,83	CTT
5508213	ADIF	499,64	Casa paso nivel
5711502	ADIF	242,86	Subestación
5711503	ADIF	1.244,36	Vía Ariza
5915801	ADIF	18.492,70	Vía Madrid Irún
5915802	ADIF	1.708,71	Vía Ariza
6007601	ADIF	72.031,81	Estación La Esperanza
6199372	ADIF	324,41	Subestación
6415801	ADIF	319.937,04	TCR
6818201	ADIF	282,76	TCR
7728801	ADIF	33.112,11	Vía Madrid Irún
7932601	ADIF	34.246,08	Vía Madrid Irún
Desconocido 1	ADIF	23.408,00	Vía Ariza
Desconocido 2	ADIF	7.452,14	Vía Ariza
Desconocido 3	ADIF	1.319,98	Vía Ariza
TOTAL		826.924,59	
Uso y dominio público	Ayuntamiento	159.130,41	Viarío y comunicaciones
TOTAL SECTOR		986.055,00	
Uso y dominio público	Ayuntamiento	11.718,00	Varios
TOTAL ÁMBITO		997.773,00	

De acuerdo con el convenio mencionado en la introducción del presente documento, es el Ministerio de Fomento el encargado de delimitar los terrenos no necesarios para las instalaciones ferroviarias y que podrán incluirse en la operación urbanística, impulsando junto con RENFE y el GIF (en la actualidad ADIF) los procedimientos necesarios para la puesta a disposición de los mismos a Valladolid Alta Velocidad 2003 una vez se hayan liberado del uso ferroviario. Para dicha entrega, se menciona en el convenio, se formalizarán los

oportunos convenios específicos con los propietarios de los suelos definiendo a su vez las contraprestaciones a recibir.

Posteriormente en Julio del 2005 se firmó un nuevo acuerdo marco para regular la gestión de los suelos en el que se especificaba que una vez desafectados del uso ferroviario serían transmitidos a Valladolid Alta Velocidad 2003 SA mediante dos opciones; contrato de compra-venta (siendo el pago a cambio de obra ferroviaria) o expropiación a cargo del Ayuntamiento. Como entidad encargada de la tasación de los suelos se designa a la sociedad pública SEGIPSA.

6. PLAN DE ETAPAS Y CARGAS DE URBANIZACIÓN

6.1. Plan de etapas obras de urbanización y edificación

Respecto al plan de etapas de la urbanización y edificación, se ha establecido un calendario tentativo en función de las previsiones de ejecución de la obra ferroviaria. Los plazos de inicio y ejecución son estimados y tienen en cuenta las fases de liberalización de los terrenos en función de los traslados y obra ferroviaria y el proceso de desafectación de suelos y gestión de los mismos por parte de Valladolid Alta Velocidad 2003.

En los planos de ordenación serie 6 "Programa de urbanización y edificación" se muestra en detalle las etapas previstas para la urbanización así como los suelos liberados para iniciar las fases de edificación.

- La **Etapas 1** comprende las actuaciones que pueden realizarse antes de comenzar la obra ferroviaria en el interior de la ciudad y comenzará previsiblemente a partir del 2008. Incluye la zona destinada a Depósito de Locomotoras dentro de las instalaciones de Talleres Centrales y los suelos correspondientes para posibilitar el inicio del conjunto de túneles urbanos que se construirán en el entorno del Arco de Ladrillo (*Unidad de Actuación 1*). Durante esta etapa (entre el 2008 y el 2010, se ejecuta la variante de mercancías y el polígono ferroviario en el este de la ciudad.
- La **Etapas 2** se corresponde con el inicio del soterramiento de la futura estación de ferrocarril y autobuses a partir del 2010 (fecha prevista para el traslado de las instalaciones ferroviarias). La obra de soterramiento podrá ejecutar al tiempo los tramos laterales con tuneladora y el tramo central entre pantallas, así como las citadas estaciones (se estiman 4 años de duración). Se urbaniza el primer tramo del vial – exprés de transporte público de Ariza, desde el nudo de Juan Carlos I. Se urbaniza el primer tramo del vial reservado para transporte público de Ariza, desde el nudo de Juan Carlos I. La calle Recondo se reserva para ejecución de obras, y se dispone una Estación ferroviaria Provisional en Talleres, con accesos desde calle Farnesio y Avda. Segovia. El túnel de Arco Ladrillo estaría ya ejecutado para facilitar los accesos. Comprende los suelos de la estación de autobuses, propiedad de la Junta de Castilla y León y los suelos

de la actual estación ferroviaria, destinados a Sistema General Ferroviario. Además, una vez ejecutada la variante de ferrocarril para mercancías y con la supresión de la línea Ariza en dirección a Fasa-Renault, se podrá comenzar la urbanización de la zona de la Estación de Ariza (*Unidades de Actuación 2 y 3*)

- La **Etapa 3** se podrá iniciar en el año 2012 desarrollando la zona del nuevo Barrio Argales (las instalaciones ferroviarias ya se habrán trasladado). No se prevé el inicio del Barrio de Talleres, porque la calle Farnesio distribuye el tráfico en esta Etapa, por encontrarse en obras todo el entorno de la actual estación (c/ Recondo previsiblemente cerrada). (*Unidad de Actuación 4*)
- La **Etapa 4** en 2014 estará funcionando el ferrocarril soterrado. La nueva estación de Autobuses estará finalizada y la Estación Campo Grande estará construida en su lado oeste. El corredor ferroviario quedará liberado. En esta etapa se concluirá la estación de ferrocarril y se comenzará la urbanización del corredor norte y sur en la zona sobre pantallas. (*parte de la Unidad de Actuación 5*)
- La **Etapa 5** a partir del año 2016 se podrá completar la urbanización de todo el corredor (extremos norte y sur) y la construcción del barrio de Talleres en el lado de la calle Farnesio.

6.2. Cargas de urbanización

Atendiendo a los estudios realizados y las previsiones de urbanización se han establecido los siguientes costes de urbanización distinguiendo entre viario, espacios libres públicos y zonas verdes. Respecto al viario se ha tenido en cuenta también el presupuesto del nuevo túnel de Arco de Ladrillo, con 3 carriles en el tronco central y un carril con sobre-ancho en los ramales de entrada/salida. Así mismo se han presupuestado las infraestructuras de saneamiento, un tanque de tormentas y varios pasos a distinto nivel en la zona de Argales.

Se presenta a continuación las partidas y conceptos que se han tenido en cuenta calculados en base a presupuestos de licitación, así como los costes unitarios propuestos:

Cargas Urbanizadoras

Viaro y áreas públicas	Superficie (m2s)	Precio unitario (€)	Coste (€)
Zonas Verdes (ELV+SGEL)	147.266	60	8.835.960
Espacios libres públicos (ELP, Plazas, etc)	85.960	215	18.481.400
Viaro (incluyendo aceras, servicios públicos, conexiones...))	332.446	230	76.462.580
Túnel Arco de Ladrillo (metro lineal)	1.270		36.000.000
Subtotal			139.779.940

Infraestructuras	Medición	Precio unitario (€)	Coste (€)
Colector saneamiento (metro lineal)	2.545	6.000	15.270.000
Tanque de Tormentas (ha)	0,9		6.000.000
Pasos a distinto nivel en Argales (ud.) pasarelas peatonales	2	3.500.000	16.000.000
túnel tráfico rodado	1	9.000.000	
Subtotal			37.270.000

Honorarios (proyectos, dirección de obra, tasas, etc) (20%) 35.409.988

Total 212.459.928

La inversión en urbanización a repercutir por m² edificable de aprovechamiento lucrativo asciende a la cantidad de 251,9 Euros/m²c, mientras que por superficie bruta del ámbito el precio m² asciende a 215,5 Euros/m²s.

No se han tenido en cuenta como inversión en infraestructuras aquellas actividades susceptibles de ser gestionadas mediante concesión pública y que podrían producir a su vez ingresos, como es el caso de la explotación de aparcamientos públicos para residentes y en rotación, previstos en la propuesta urbanística.

7. ANALISIS Y PERSPECTIVAS DEL MERCADO INMOBILIARIO

7.1. Residencial

El análisis del mercado inmobiliario residencial de Valladolid y su entorno muestra que el desarrollo de la ciudad ha adquirido características netamente metropolitanas, creciendo en los últimos años los municipios de la periferia urbana en mayor proporción que el núcleo central. El desarrollo seguido por la vivienda en los municipios del alfoz, responde al crecimiento de población que se ha producido en la mayoría de los mismos, sobre todo en aquellos que se encuentran en la denominada área de influencia de Valladolid capital: Arroyo, Cistérniga, Laguna, Santovenia y Simancas, y algo más alejado Boecillo como consecuencia del Parque Tecnológico.

De esta forma, la capital vallisoletana ha cedido su anterior dinamismo demográfico a los municipios periurbanos. La población del alfoz ha aumentado entre 1996 y 2004 en un 47%, duplicándose en el caso de La Cistérniga y triplicándose en Arroyo de la Encomienda, gracias en gran medida al aporte procedente de Valladolid (desplazamientos centrífugos del lugar de residencia).

Estos datos ponen de manifiesto los movimientos de población que se han producido desde la capital hacia los municipios del entorno de la misma, originados en gran medida por el diferencial en la relación calidad-precio de la vivienda entre la gran ciudad y los pequeños municipios, que hace que este diferencial se convierta en un factor determinante a la hora de la adquisición de la vivienda.

Evolución del parque de viviendas

Municipio	Total viviendas		Incremento 1991- 2001	
	1991	2001	Absoluto	Relativo (%)
Aldeamayor S. Martín	439	847	408	92,9%
Arroyo Encomienda	543	2124	1.581	291,2%
Boecillo	461	1058	597	129,5%
Cabezón de Pisuega	625	991	366	58,6%
Castronuevo Esgueva	213	255	42	19,7%
Ciadales	759	1.600	841	110,8%
Ciaguñuela	159	175	16	10,1%
Fuensaldaña	330	542	212	64,2%
Geria	188	213	25	13,3%
La Cistérniga	707	2.124	1.417	200,4%
La Pedraja de Portillo	539	692	153	28,4%
Laguna de Duero	4.362	7.638	3.276	75,1%
Mucientes	310	367	57	18,4%
Renedo de Esgueva	313	554	241	77,0%
Santovenia Pisuega	414	1.076	662	159,9%
Simancas	1.036	1.928	892	86,1%
Tudela de Duero	2.542	3.874	1.332	52,4%
Valdecastillas	595	789	194	32,6%
Viana de Cega	995	1.087	92	9,2%
Villanubla	377	567	190	50,4%
Villanueva de Duero	685	476	-209	-30,5%
Zaratán	455	956	501	110,1%
TOTAL ALFOZ	17.047	29.933	12.886	75,6%
Valladolid capital	117.582	137.257	19.675	16,7%
Valladolid y su alfoz	134.629	167.190	32.561	24,2%
TOTAL PROVINCIAL	195.631	235.787	40.156	20,5%

Para los próximos años, en el ámbito del alfoz, la actividad inmobiliaria seguirá presentando unos índices de crecimiento superiores a los de la capital.

De esta forma, con los datos recogidos de los PGOU de cada uno de los municipios, las previsiones apuntan a un total de cerca de 55.000 viviendas en sectores de suelo urbanizable. De éstas, es probable que para el año 2011, (periodo estimado para la liberación de los terrenos como consecuencia del soterramiento) estén ya puestas en el mercado o en fase de construcción unas 15.000 –20.000, muchas de las cuales corresponderán a los municipios que ofrecen mayor competencia a la ciudad (Arroyo, Simancas, Fuensaldaña, etc.). El resto hasta las 55.000, se desarrollarán a partir del 2010, coincidiendo en el tiempo con las de la operación del soterramiento.

Por su parte, en el ámbito de la capital, el volumen de viviendas potenciales previstas en el actual PGOU (sin tener en cuenta las áreas homogéneas) asciende a un total de 46.800, de

las que cerca de 30.000 estarán ya en el mercado cuando se liberen los terrenos (viviendas correspondientes a sectores asumidos y APES).

Sectores asumidos	Viviendas previstas	Viviendas construidas	Viviendas pendientes	Horizonte temporal
Fuente Berrocal	676	616	56	
La Galera ⁽¹⁾	415	0	415	
La Victoria	1417	1417	0	
Soto de Medinilla	289	286	3	
Viveros ⁽¹⁾	939	0	939	
Los Santos (Pilarica)	2233	0	2233	
Villa del Prado	3601	2822	410	
El pato	322	287	35	
Campo de Tiro	800	590	120	
Parquesol	11837	10417	1420	
El Palero	359	302	38	
Canterac	845	702	143	
Zambrana	650	376	128	
La Flecha	107	99	8	
Arcas Reales	1032	0	1032	
Las villas Norte	487	153	334	
Pinar de Jalón	1465	680	651	
Las Villas Sur	499	337	71	
El Peral	1749	393	1304	
Sectores sin desarrollar	Viviendas previstas	Viviendas construidas	Viviendas pendientes	Horizonte temporal
Cenicero	416		416	
Carretera de Burgos	567		567	
Conde Reinoso	1145		1145	
San Isidro	394		394	
San Juan y Valdezoño	2725		2725	
La Florida	2058		2058	
Los Santos 2	1305		1305	
Residencial las Arenas	3437		3437	
Conde Reinoso	3456		3456	
APES entorno	Viviendas previstas	Viviendas construidas	Viviendas pendientes	Horizonte temporal
CICOVA	900			
CAMPESA	240			
ENERTEC	250			
AZUCARERA	370			
PERI CUARTELES	940			

Viviendas pendientes	Totales	1-2 años	2-5 años	> 5 años
	46508	11321	18330	16857
Porcentaje	100%	24%	39%	36%

Áreas homogéneas	TOTAL	Horizonte temporal
Viviendas potenciales	44215	no previsto

Total Viviendas potenciales	Totales				
	90723	11321	18330	16857	44215
Porcentaje	100%	12%	20%	19%	49%

Es decir, en el horizonte en el que se empezarán a ocupar los terrenos liberados por el soterramiento de la vía, las viviendas que quedarían por ejecutarse (unas 16.800) corresponderían básicamente a aquellas que en la actualidad se encuentran en sectores

de suelo sin desarrollar. Suelos, que se localizan en la periferia de la ciudad, con lo que la competencia con los terrenos liberados, mucho más céntricos, sería bastante reducida.

En efecto, la centralidad de los terrenos liberados es la principal garantía de éxito de las viviendas previstas en la operación. La puesta en el mercado de los solares se debería de realizar en un plazo de 6- 8 años, al objeto de que la nueva oferta no distorsionase el mercado inmobiliario residencial de la ciudad.

Por otro lado, las estimaciones realizadas en el Plan Municipal de Vivienda y Suelo 2004-2007, hacen referencia a una necesidad de viviendas en la ciudad en torno a las 12.000 para los próximos 8 años. Esta demanda viene determinada en gran parte por la creación de nuevos hogares, producidos ya no solo por los movimientos demográficos (vegetativo y migratorio), sino por los cambios que se están experimentando en la estructura familiar: menor tamaño medio del hogar, crecimiento de los hogares unipersonales, cambio en las pautas de emancipación de los jóvenes, incremento de las convivencias provisionales, aumento de la autonomía residencial de las personas mayores, etc.

Otros estudios realizados sobre la demanda de vivienda en la ciudad apuntan a una cifra en vivienda nueva en torno a las 2.600 viv/año, de las que unas 400 se situarían en la zona centro de la ciudad. Por su parte, el estudio elaborado por la Cámara de Comercio apunta una previsión de demanda en torno a las 8.000 viviendas para el conjunto de la ciudad y su Alfoz, para los próximos 2 años.

Teniendo en cuenta tanto las necesidades de vivienda en el centro de la ciudad así como la oferta previsible en el horizonte temporal previsto, parece razonable estimar que puedan desarrollarse en el ámbito previsto las viviendas establecidas con los índices de edificabilidad del planeamiento vigente.

7.2. Dotaciones comerciales

En cuanto a la **dotación comercial de la ciudad**, ésta se apoya en 6 centros comerciales que suman un total de 145.166 m² de superficie bruta alquilable. Aunque la mayor parte de ellos se fundamentan en hipermercados, dos de ellos (Equinocio Park y Vallsur) responden a centros comerciales de nueva generación.

Principales centros comerciales de Valladolid y alrededores, 2005.

Centro	Locomotora	SBA
Centro comercial Vallsur	Eroski, Cines (11 salas)	30.017
Carrefour Valladolid I	Carrefour	15.052
Carrefour Valladolid II	Carrefour, Cines (8 salas)	14.161
Equinocio Park	Medianas, Cines (18 salas)	57.000
Parque Laguna	Caprabo	16.880
Parquesol plaza	Restauración, Cines (6 salas)	6.325

Junto a estos centros comerciales, también destaca la presencia de 4 grandes almacenes de El Corte Inglés; dos localizados en el Paseo de Zorrilla y otros dos (uno de ellos especializado en libros y electrónica) junto a la Plaza Mayor. También Hipercor se sumó en 2002 a la oferta comercial de la ciudad.

Por su parte, los nuevos desarrollos previstos en la ciudad también incorporan importantes superficies comerciales. En este sentido cabe destacar el centro comercial de 33.000 m² que se localizará en la Ciudad de la Comunicación, otro, de unos 25.000 m² de SBA (Superficie Bruta Alquilable) previsto en el Plan Parcial Los Santos Pilarica, y un tercero que está previsto junto a la estación con la marca comercial VIALIA. Este último contempla una superficie de venta en torno a los 25.000m².

En este contexto, se hace difícil pensar en incorporar en el programa de usos un formato comercial del tipo Centro Comercial Perirubano. La propuesta que se plantea va dirigida a dotar a las nuevas áreas residenciales de un comercio de proximidad aprovechando los bajos de las viviendas. Una oferta comercial enfocada a los residentes, pero acompañada de locales de ocio y restauración que puedan generar un área de influencia más allá del barrio.

La superficie comercial necesaria para atender a la nueva población estaría en torno a los 25.000m² (2,1m² por cada hab.), que se distribuiría principalmente entre establecimientos

de tamaño medio 60-80m² y algún formato mediano de entre 1.000-2-5000 del sector alimentario.

La oferta de ocio y restauración podría incluir desde un complejo de ocio (basado en cine u otro formato) de unos 2.000 a 3.000m², hasta un centro de ocio basado en restauración en el que se ubicasen las principales cadenas del sector.

7.3. Oficinas

En relación al sector de oficinas, Valladolid, como capital de la Comunidad de Castilla y León ostenta la posición de ciudad económica y políticamente más importante de la Región. Esta circunstancia influye favorablemente en el mercado inmobiliario de oficinas al generar una demanda superior a la del resto de capitales de provincia de la Comunidad Autónoma, aunque muy centrada en los organismos oficiales de la Junta.

La oferta está muy segmentada en pequeñas oficinas localizadas en inmuebles de uso residencial ubicados en zonas céntricas de la ciudad. Así mismo, resalta la escasa presencia en la ciudad de edificios exclusivos de oficinas. Con esta condición únicamente se encuentran el edificio del Fénix de la calle Santiago (actualmente en remodelación), el edificio Mapfre y el edificio "Centro Madrid" .

Según la opinión de los expertos, la demanda es escasa pero puede estar motivada por una oferta que no acaba de satisfacer a los empresarios. La reducida oferta de inmuebles junto a unas calidades medias, no ayuda al cambio de emplazamiento.

La mejora de la conexión de Valladolid capital con Madrid y otras ciudades de Castilla y León, como consecuencia de la alta velocidad es previsible que suponga un empuje de la economía local, con un crecimiento de ciertos sectores económicos y el posible establecimiento de nuevas empresas.

La centralidad de la zona es una oportunidad para crear una zona de negocios que identifique a la ciudad. Aprovechar el espacio para "ordenar" las actividades de servicios hoy dispersas en edificios obsoletos y carentes de imagen.

En este sentido, se podría plantear un gran complejo de oficinas (tipo Worl Trade Center) que mezclara a su vez otros usos complementarios, tanto de tipo comercial y ocio como equipamientos (cultural, Palacio de Congresos, etc). La apuesta por este tipo de equipamiento debería de estar apoyada en alguna entidad de nombre que sirviera de motor para el anclaje de otras empresas. El diseño del edificio es muy importante a la hora de crear un "espacio de negocio", hoy inexistente, pero que con la llegada del AVE, puede ser una oportunidad para la localización de empresas situadas en otros municipios de la provincia con pero comunicación con la capital.

El complejo debería de tener una dimensión importante incluyendo espacios para reuniones, salas para exposiciones, y una amplia zona comercial y de restauración.

Vinculado al complejo también sería interesante la localización de uno o dos hoteles de categorías diferentes para poder abarcar varios segmentos de la demanda y equipamientos deportivos tipo fitness, SPA, etc. Las actuaciones llevadas a cabo en otras ciudades (Madrid, Barcelona, Málaga, Zaragoza) son ejemplos del interés que las inmediaciones de las estaciones ofrecen a la actividad hotelera.

8. PREVISIONES DE DESARROLLO POR USOS PORMENORIZADOS

Se presenta a continuación las previsiones de desarrollo en el ámbito por usos pormenorizados y por unidades de actuación, estas últimas identificadas en la propuesta urbanística en base al programa de obras y al proceso de liberalización de los terrenos. En la primera tabla se presentan los edificabilidades (m²c) por usos lucrativos, mientras que en la segunda se presenta la superficie de suelo (m²s) distinguiendo usos privados y públicos así como el número máximo de viviendas.

Unidades de Actuación	Edificabilidad por usos pormenorizados (m ² c)						
	Nomenclatura	Residencial Libre (RL)	Residencial Protegido (RP)	Oficina y Hotel (OH)	Comercio, Restauración y Dotacional Privado (CRD)	Equipamiento Privado (EQP)	Total
UA 1		47.300	13.000	-	3.460	-	63.760
UA 2		21.350	-	57.000	9.400	-	87.750
UA 3		20.100	6.500	-	980	-	27.580
UA 4		163.800	102.500	32.000	11.100	13.000	322.400
UA 5		185.900	66.600	54.500	28.200	10.000	345.200
TOTAL		438.450	188.600	143.500	53.140	23.000	846.690

Unidades de actuación	Equipamientos (m ² s)		Sistema Local de espacios libres (m ² s)	Viarío	Sistemas Generales (m ² s)	Superficie parcelas usos lucrativos (m ² s) (excepto equipamiento privado)	TOTAL (m ² s)	Nº viviendas
	Público	Privados						
UA 1	16.895		9.401	26.011	2.000	11.987	66.294	574
UA 2	14.374		29.837	32.456	33.230	12.778	122.675	203
UA 3	5.884		17.063	5.448	-	9.369	37.764	253
UA 4	30.365	18.903	68.440	79.025	73.315	89.998	360.046	2.536
UA 5	12.033		116842	189.506	11.272	69.623	399.276	2.405
TOTAL	79.551	18.903	241.583	332.446	119.817	193.755	986.055	5.972

9. VIABILIDAD ECONÓMICA DE LAS ACTUACIONES A DESARROLLAR EN LOS DIFERENTES ÁMBITOS.

10. VIABILIDAD ECONÓMICA

Una operación será rentable cuando la diferencia entre el valor de las parcelas resultantes ya urbanizadas, susceptibles de ser usadas para edificar o vendidas y la totalidad de los gastos necesarios para llevar a término su urbanización sea positiva y esta diferencia llegue a constituir un porcentaje de la totalidad de la inversión igual o superior al beneficio industrial corriente del sector inmobiliario.

En este apartado se ha analizado en qué medida las operaciones planteadas son atractivas para el inversor privado. Para ello se estimará el valor de repercusión de suelo que la iniciativa privada estará dispuesta a pagar, teniendo en cuenta la rentabilidad que exige a una promoción.

Para ello en el estudio inmobiliario realizado durante los trabajos previos de elaboración de la presente modificación del PGOU, se analizaron los precios de venta estimados de las promociones inmobiliarias segmentados por zonas o ámbitos y tipologías edificatorias, calculándose el valor de suelo por diferencial entre los precios de venta y los costes de construcción, gestión y financieros.

Al existir a su vez desarrollos en la zona de influencia que han salido recientemente a concurso o subasta, se ha podido también a su vez contrastar los precios de repercusión calculados con zonas similares, (zona Santos Pilarica, antiguos suelos pertenecientes al Ministerio de Defensa o Cicova por ejemplo), al objeto de contrastarlos con los resultados obtenidos.

Aplicando el principio de prudencia valorativa, los precios estimados han tenido en cuenta por un lado, el horizonte temporal de su puesta en el mercado y la posible ralentización de

la subida de precios respecto a lo ocurrido en los últimos años, y, por otro, no se ha tenido en cuenta el margen adicional que el mercado estaría dispuesto a pagar al comercializar parcelas netas ya gestionadas y urbanizadas, que se ha llegado a estimar entre un 10% y un 15%.

En base a la tasación encargada por la Sociedad Valladolid Alta Velocidad a una empresa externa al Equipo Redactor y, en base al programa de necesidades previsto, se han estimado los siguientes ingresos en base al cálculo del valor de repercusión de suelo actual según el destino o producto inmobiliario a desarrollar en cada caso:

		EDIFICABILIDAD M ² C	REPERCUSION SUELO €	TOTAL (€)
Residencial	Libre	438.450	1.650	723.442.500
	VPO (30%)	188.600	300	56.580.000
Terciario y Dotacional Privado	Comercio, Restauración y Dotacional	53.140	1.100	58.454.000
	Oficinas, Hotel	143.500	1.450	208.075.000
	Dotacional Privado	23.000	830	19.090.000
TOTAL				1.065.641.500

Como se observa en la tabla anterior, los ingresos derivados de la operación de venta de parcelas ascienden a 1.065,64 Millones de Euros.

Sobre esta cantidad al Ayuntamiento le corresponde un 10% de acuerdo con la legislación urbanística vigente, con lo que se dispondría al menos de 959,08 Millones de Euros para financiar las obras de urbanización y los gastos operativos y financieros de la sociedad Valladolid Alta Velocidad calculados en 98,1 Millones de euros.

Millones de Euros

Venta de parcelas	1.065,64
- Aprovechamiento (10%) Ayuntamiento	- 106,56
- Costes de Urbanización	- 212,46
- gastos financieros y de gestión de la sociedad VAV	- 98,1
Total	648,52

Descontados los costes mencionados, los ingresos esperados ascienden a 648,52 Millones de Euros, cifra que es coherente con las determinaciones y objetivos establecidos en el convenio entre los socios de Valladolid Alta Velocidad.