

# La producción de suelo y la configuración de los Espacios Industriales en Valladolid.

---

Ainara Santa Eufemia Isla



## RESUMEN

El presente documento es un análisis de la situación del suelo industrial en la ciudad de Valladolid desde el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) del año 2003 hasta el avance del PGOU del año 2012.

Además se plantean una serie de directrices estratégicas para el futuro en la ciudad de Valladolid relacionadas con el ámbito industrial.

## ÍNDICE

- I. INTRODUCCIÓN Y LOS OBJETIVOS.
- II. EL SUELO INDUSTRIAL EN LA CIUDAD DE VALLADOLID.
- III. EL MARCO NORMATIVO E INSTRUMENTOS PARA LA PROMOCIÓN DE SUELO INDUSTRIAL EN VALLADOLID.
  - PGOU 2003
  - PLAN DE VIVIENDA Y SUELO 2004- 2007
  - PLAN DE VIVIENDA Y SUELO 2008- 2011
  - PLAN DE VIVIENDA Y SUELO 2012- 2015
  - VALLADOLID HACIA 2016
  - AVANCE PGOU 2012
  
  - CONCLUSIONES
- IV. LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES, UN CONCEPTO OBSOLETO.
- V. LAS NUEVAS ÁREAS INDUSTRIALES.
- VI. LA PROMOCIÓN PÚBLICA VS. LA PROMOCIÓN PRIVADA.
- VII. LAS NUEVAS PROPUESTAS INDUSTRIALES EN VALLADOLID.
  - PROPUESTA DE REHABILITACIÓN.
  - ADECUACIÓN PAISAJÍSTICA DE LAS NUEVAS ZONAS INDUSTRIALES DE VALLADOLID.
  - AEROPUERTO PARA TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y TALLERES FERROVIARIOS.
  - PROGRAMAS FORMACIÓN+ EMPLEO.
  - CLÚSTERS EMPRESAS INDUSTRIALES Y AUXILIARES
  - NUEVAS TECNOLOGÍAS.
  - NUEVOS SECTORES CENTRALES: PARQUE AGROALIMENTARIO.
  - INDUSTRIA DEL CONOCIMIENTO.
- VIII. CONCLUSIONES.
- IX. BIBLIOGRAFÍA Y ANEXOS.



## I. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

El tema principal al que se dedica este trabajo de fin de grado es el de analizar la **evolución en el desarrollo de suelo industrial** que se ha producido en la ciudad de Valladolid desde la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) del año 2003 hasta el avance del Plan General de Ordenación Urbana del año 2012 abordando también la situación en la que se encuentra actualmente.

Para ello analizaremos las propuestas de promoción de suelo industrial que estaban previstas en el **PGOU del 2003**, qué actuaciones se han llevado a cabo y cuál es el estado que presentan a través de la herramienta del visor de **urbanismo en red** utilizado durante el periodo de prácticas en empresa, y analizando los planteamientos que se hacen en el **PGOU avance del 2012**.

El estudio incorpora también una evaluación de los diferentes **planes de vivienda y suelo** que han sido aprobados y ejecutados durante este periodo, esto es, los Planes correspondientes a los años **2004-2007, 2008-2011 y 2012-2015** y que también nos ayudarán a entender la lógica del suelo industrial planificado en nuestra ciudad.

A partir de estos documentos se pretende ofrecer una visión clara de cuál es la situación del suelo industrial desde 2003 a la actualidad en Valladolid, realizando una valoración de estas áreas industriales y de su tipología; para, por último, realizar una propuesta de estrategias de actuación para la ciudad en materia industrial que ayuden a encaminar qué es lo que se debe realizar en el futuro. Todo ello acompañado de recursos visuales que facilitarán su comprensión, recurriendo a ejemplos concretos que muestran la realidad del suelo industrial en Valladolid.

En resumen, los objetivos de este proyecto son:

- Analizar la evolución del suelo industrial en Valladolid en los últimos 12 años.
- Caracterizar las principales zonas industriales de la ciudad.
- Revisar la normativa urbanística y los instrumentos de promoción de suelo industrial en la ciudad de Valladolid.
- Analizar las propuestas industriales actuales y su viabilidad.
- Realizar una propuesta de estrategias industriales para el futuro en la ciudad de Valladolid.

## II. EL SUELO INDUSTRIAL EN LA CIUDAD DE VALLADOLID.

El suelo industrial, en materia de normativa, en la ciudad de Valladolid se puede localizar tanto en los suelos catalogados como **suelo urbano** como en los considerados como **suelo urbanizable**; ambos incluidos en los usos industriales permitidos. En ningún caso podrán realizarse promociones de suelo industrial en el suelo catalogado como rústico, exceptuando licencias para la construcción de pequeñas naves, cobertizos y demás infraestructuras que no son consideradas suelo industrial como tal ni pueden albergar una actividad continuada de este tipo de uso.

Para poder llevar a cabo promociones de suelo industrial, éste debe quedar reflejado en alguno de los documentos normativos que tiene la ciudad de Valladolid, esto es, el Plan General de Ordenación Urbana vigente en el momento y, cuando se trata de promociones públicas de iniciativa municipal, las propuestas deben definirse en los Planes de Vivienda y Suelo de la ciudad de Valladolid.

La localización de las diferentes promociones de suelo industrial que se han llevado a cabo en la ciudad han tenido unas características comunes que han ido variando con el tiempo y, sobre todo, con el modelo industrial dominante tanto en la ciudad como en el resto de España.

En un principio, la localización del suelo industrial estaba condicionada por la situación de **medianas o grandes ciudades** las cuales podrían aportar una serie de características positivas que mejorarían los valores de localización de ese suelo industrial. El hecho de tener un núcleo más o menos grande cerca de estas promociones aseguraba en la mayor parte de los casos una **buena comunicación** no sólo a una escala reducida (dentro de la propia ciudad o entre la ciudad y el espacio industrial) sino que también garantizaba unas comunicaciones a mayor escala entre los espacios industriales y otros grandes núcleos urbanos que facilitarían labores como las de transporte. Por otro lado, la influencia de estos núcleos cercanos proporciona una **mano de obra** que puede ser perfectamente captada para trabajar en estos espacios industriales. En definitiva, esta localización aportaba un valor positivo a la **economía** no sólo de la promoción o asentamiento industrial, sino también al propio núcleo de referencia. Durante mucho tiempo otra característica básica de los espacios industriales era la cercanía que tenían del **ferrocarril**, como es en el caso del polígono Argales en la ciudad de Valladolid. Este hecho ha dejado de ser primordial en los últimos años debido al impulso de otras formas de transporte y comunicación en

detrimento del ferrocarril, entre otras muchas razones por la deslocalización de los espacios industriales a zonas más alejadas de las ciudades en función de las ventajas comparativas que ofrecían, principalmente en el precio de los suelos.

La evolución de la localización de los espacios industriales nos lleva hasta la localización de estos en núcleos rurales y zonas apartadas, casi siempre cercanas a vías principales de comunicación que les permita mantener sus tareas de transporte. Este nuevo modelo de localización de suelos industriales tiene la ventaja en el abaratamiento de costes en su implantación. Principalmente el abaratamiento y ahorro de costes en la compra del suelo hace que estas localizaciones sean cada vez más demandadas. Además su implantación suele generar una mayor dimensión económica y un crecimiento mucho más pronunciado en la zona que las localizaciones más urbanas.

El suelo no es el objeto único para la promoción de actividades industriales en una zona, en este caso la ciudad de Valladolid, sino que además son necesarias una serie de infraestructuras básicas con las que dotar estos espacios para que se puedan implantar las nuevas industrias. Desde la **urbanización** de la zona con un **viario** adecuado a las actividades que allí se vayan a desarrollar, la **red de abastecimiento** tanto de energía eléctrica como agua, aparcamientos, construcciones de naves y oficinas y, un conjunto de **servicios dotacionales** que van desde servicios de restauración, bancos, administraciones, información y comunicación, etc., en dos líneas que serían servicios públicos o zonas comunes centrales. Estos servicios unidos a una buena localización dan lugar a un espacio industrial de calidad, aunque siempre con opciones de múltiples mejoras.

### **III. MARCO NORMATIVO DEL SUELO INDUSTRIAL EN VALLADOLID.**

El suelo industrial en la ciudad de Valladolid se rige por la normativa incluida en los Planes Generales de Ordenación Urbana de la ciudad. En este documento se encuentran las directrices por las cuales se debe regir este tipo de suelo, entre otros muchos.

En Valladolid el último Plan General aprobado definitivamente es el PGOU del año 2003. En el año 2012 se comienza la elaboración de un nuevo Plan que aún en el 2015 se encuentra en una fase de aprobación inicial. Entre estos dos documentos normativos tenemos otros directamente relacionados con algunos aspectos del suelo industrial que aportan información esencial para la elaboración de este proyecto. Algunos de ellos son los diferentes planes de Vivienda y Suelo que han estado vigentes entre estas fechas y que en concreto son tres: los Planes de Vivienda y Suelo de 2004- 2007, 2008- 2011 y 2012- 2015.

A continuación vamos a realizar una síntesis de la normativa en la que se enmarca el suelo industrial en la ciudad de Valladolid utilizando como referencia los documentos anteriormente citados como es el último Plan General de Ordenación Urbana aprobado del año 2003 y el actual que se encuentra en fase de aprobación inicial del año 2012, además de los diferentes planes de Vivienda y Suelo que han sido publicados entre medias.

Con esta síntesis podemos hacernos una idea de la situación actual del suelo industrial en la ciudad de Valladolid.

## PGOU 2003.

En el Plan General de Ordenación Urbana del año 2003 hemos extraído los apartados que hacen referencia a la materia del suelo y usos industriales.

Podemos dividir este documento en dos apartados: uno para el suelo urbanizable y otro para el suelo urbano.

### *A.1. Sectores industriales de Suelo Urbanizable: Planeamiento para su Desarrollo y Actividad Constructiva.*

El Plan General de Ordenación Urbana del 2003 ofrece un análisis de lo propuesto en el Plan anterior (concretamente el del año 1997) para valorar si las actuaciones propuestas en este se han llevado a cabo o no y en qué situación se encuentran, para poder integrarlas en el nuevo Plan.

En este sentido cabe señalar que en el Plan General del 97 había programados diferentes sectores como el del Cabildo y otros 11 en Tres Hermanos con uso netamente industriales o mixto.



**FIGURA 1: Plano del sector Cabildo Sur. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.**

Además se programaron otros dos sectores con un total de 476.297 m<sup>2</sup> edificables. De otros cuatro programados únicamente dos (Pinar de Jalón y Carretera de Burgos) con un total de 104.153,9 m<sup>2</sup> edificables de uso industrial han comenzado a gestionarse en el momento de la publicación del Plan General del 2003.

La ampliación del polígono industrial San Cristóbal (Carrascal) comenzó a gestionarse en este momento y cabe señalar que fue una iniciativa pública y contaba con una dimensión de 442.586,55 m<sup>2</sup> edificables.



**FIGURA 2: Plano de la zona industrial Carrascal. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.**

Otros sectores entre las Rondas al Norte del Esgueva quedaron absorbidos en el proyecto de la plataforma logística en los sectores industriales Las Arenas (Puerto Seco) y al Sector Parque Empresarial Tecnológico Vereda de Palomares.

Al margen de la promoción de suelo industrial y analizando la actividad constructiva de uso industrial cabe señalar que fue prácticamente inexistente ya que durante este periodo únicamente el Área de Transporte del Cabildo tuvo construcciones. En conclusión, en suelo urbanizable industrial no ha habido grandes promociones ni movimientos en gestión y, además no se han cumplido las previsiones del Plan en este ámbito.

#### *A.2. Suelo Urbano Industrial: Desarrollo y Actividad Constructiva.*

En la parte de suelo urbano en este Plan General continúa la tendencia que hemos encontrado en el suelo urbanizable aunque con algunas diferencias.

El Plan prevé 9 APES de carácter industrial de las cuales, Industrial Soto de Medinilla, Argales y San Cristóbal están asumidas. Además la gestión se ha iniciado en la mitad de ellas y Antiguo Pozuelo Alto 1 y Antiguo Pozuelo Alto 2 se encuentran en ejecución.

También nos encontramos con UEs industriales planteadas de las cuales la mayoría no han iniciado su tramitación y el resto se encuentran bastante retrasadas en las demás etapas.

En cuanto a las actuaciones constructivas de uso industrial cabe destacar que todas las planteadas se han desarrollado, vinculándose la mayoría a los polígonos Argales y San Cristóbal, pero no siendo estas licencias dirigidas a nuevas implantaciones industriales sino más bien a otros diversos fines. Destaca en el Plan que la mayor parte de los usos

industriales de estos polígonos se destina a naves de industrias de transformación, almacenes y otras actividades que precisamente se relacionan más con el sector terciario que con el sector industrial.

#### *A.3. Suelo Industrial: Diagnóstico de la situación actual.*

El propio Plan General hace una síntesis resumen de la situación actual del suelo industrial en este periodo que refleja perfectamente cómo se encuentra la ciudad en este ámbito.

“Se constata que no existe suficiente suelo industrial ya urbanizado en el término municipal de Valladolid, lo que ha encarecido los precios de suelo y naves que salen al mercado. Sin embargo sí que existe suelo calificado por el PGOU para albergar usos industriales pero no se desarrolla por la iniciativa privada al tener menor rentabilidad frente a los sectores residenciales. Esto último ha supuesto un retraso en la programación prevista por el PGOU, alcanzándose precios lo suficientemente altos como para animar a promotores de pequeños sectores a desarrollar su suelo.

Es en consecuencia necesaria una mayor cantidad de suelo industrial en el mercado a un precio razonable para evitar la fuga de industrias limpias y de I+D+i que se implantan fuera de Valladolid tras analizar la capital como primera opción y no encontrar nada que se adapte a sus expectativas.” (PGOU 2003)

Como podemos observar en la figura 3, encontramos las actuaciones industriales y las áreas consolidadas de este uso principalmente localizadas en el perímetro de la ciudad. Este plano ha sido obtenido del visor de urbanismo en red que nos ofrece la web del ayuntamiento y que permite observar los diferentes usos del suelo de la ciudad, entre otras opciones.



FIGURA 3: Fuente: imagen extraída del visor de Urbanismo En Red de Valladolid. En color morado las áreas industriales de la ciudad. Localizadas en todo el perímetro de Valladolid. Situación coincidente con la vigencia del PGOU del 2003.

Antes de entrar a valorar el siguiente Plan General es necesario hacer referencia a otros documentos que aportan modificaciones en suelo y usos industriales que también es preciso analizar para continuar con la síntesis de la situación actual del suelo industrial en la ciudad de Valladolid.

El primero de estos documentos es el Plan de Vivienda y Suelo del año 2004- 2007.

### **PLAN DE VIVIENDA Y SUELO 2004- 2007.**

El Plan de Vivienda y Suelo es un documento de planificación intermedio entre los Planes Generales que en cierto modo trata de corregir los desfases que se producen entre las previsiones y el desarrollo de éstas contribuyendo a la regulación y programación, en este caso, del suelo industrial en Valladolid.

Como ya hemos señalado en el Plan General de 2003 en anteriores Planes se calificaron suelos tanto urbanizables como urbanos (aproximadamente unas 1000 hectáreas de suelo urbanizable de diferentes usos) en diferentes lugares de la ciudad que, coincidiendo con el proyecto del soterramiento del ferrocarril proporcionaban a esta del suelo suficiente para la implantación de nuevas industrias.

Por diferentes causas, entre ellas la menor rentabilidad del suelo industrial respecto a las promociones residenciales, estas previsiones no se cumplieron o lo hicieron con bastante retraso provocando en la ciudad una situación de déficit de este tipo de suelo. Además este déficit provocó que el escaso suelo que se gestionaba tuviera unos elevados costes de adquisición y urbanización lo que, a su vez dio lugar a que se redujeran aún más las actuaciones en la ciudad de Valladolid.

### *DIAGNÓSTICO SOBRE LAS NECESIDADES DE SUELO INDUSTRIAL. ANÁLISIS DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA.*

En el Plan de Vivienda y Suelo se hace un resumen cronológico que revisa todos los documentos normativos que afectan al suelo industrial en la ciudad de Valladolid hasta este documento y que nos permite contabilizar las actuaciones y previsiones de suelo que se plantearon y, de ellas, cuáles fueron finalmente realizadas.

En total se habían calificado por el vigente PGOU de 1996, 1.070 hectáreas de suelo industrial, de ellas 750 en suelo urbano y 350 en suelo urbanizable y con una capacidad para generar 60.000 empleos y colmar las expectativas de demanda de los siguientes seis cuatrienios (1996- 2020), siempre que se mantuvieron los ritmos de ocupación de los años anteriores. El PGOU pretendió una organización integrada, procurando una buena accesibilidad a todas las zonas (facilitada por el sistema de rondas) y entre ellas, y fomentando una correcta vecindad e interrelación con otros usos, ocupándose especialmente de la configuración de bandas de transición entre la industria y el espacio circundante.

En consecuencia, una de las intenciones del planeamiento general, desde el avance hasta su aprobación definitiva, fue la calificación de suficiente suelo industrial, tanto urbano (tejido

industrial difuso) como urbanizable (sectores del sureste, norte, etc) para facilitar el asentamiento de nuevas empresas. Se procuró una localización próxima a las rondas o a las grandes vías de acceso a la ciudad y se distribuyó su gestión entre los cuatrienios previstos en la programación global del Plan.

En el año 2002 se aprobó inicialmente la modificación del PGOU entre Ronda Interior y Ronda Exterior al Norte del Esgueva, en el área conocida como “Palomares”, clasificando nuevo suelo urbanizable y nuevos Sistemas Generales para el asentamiento de la Estación de Mercancías, el TCR (Taller Central de Reparación), CTT (Centro de Transferencia de Tecnología) y otras infraestructuras relacionadas con el transporte ferroviario y la logística.

Con ello se desarrollaron las pautas programadas en el PGOU (necesidad de equilibrar el este de la ciudad frente a los desarrollados del sur) y las Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional de Valladolid y entorno (DOTVAENT). Se delimitaron cinco nuevos Sectores de suelo urbanizable, de los cuales dos tienen uso predominante industrial con el 75 o 90 por 100 de la edificabilidad dedicada a industria o actividades terciarias (comercio y servicios), y los otros tres con menor porcentaje que oscila entre el 15 y el 25 por 100.

Por último, en el año 2003 concluyó el proceso de adaptación del PGOU a la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León, donde se asumen las propuestas de ordenación de suelo industrial establecidas en 1996, junto con la modificación puntual en la zona de “Palomares”, y se incorporan algunas indicaciones de informes y del Avance del Plan Industrial, ahora parcialmente asumido en este Plan Municipal de Suelo, emitidos por el Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística de la concejalía de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras en febrero de 2002.

En el ámbito del suelo urbanizable no delimitado de usos productivos se han definido cinco Áreas Homogéneas que amplían la superficie industrial en 455 hectáreas como ya indicamos (AH-9 LA VEGA, AH-11 PRADO PALACIO- BERROCAL, AH- 12 LA VARGA- BERROCAL, AH- 13 NAVABUENA Y AH- 15 ZAMADUEÑAS).”

Una vez más hay que señalar la escasez de suelo industrial urbanizado a precio asequible en la ciudad que provoca que las industrias se implanten en las afueras del municipio buscando unos mejores precios y ventajas comparativas, algo que no interesa a la ciudad ya que sobre todo las nuevas industrias limpias y las basadas en las nuevas tecnologías I+D+i son el futuro industrial.

## **PLAN DE VIVIENDA Y SUELO 2008- 2011.**

En el Plan de Vivienda y Suelo del año 2008- 2011 lo que se plantea es un nuevo modelo al que dirigir las actuaciones industriales.

Adoptando un modelo basado en las nuevas tecnologías dejando atrás o focalizándose menos en las industrias netamente productivas para poder acercar la oferta de la ciudad de Valladolid a las nuevas demandas de actividad en las que hay una relación estrecha entre los sectores industriales y terciarios lo que conlleva una adecuación de las infraestructuras industriales.

La ciudad debe adaptarse a este nuevo modelo de desconcentración industrial en el que las actividades se centran en el I+D+i principalmente en parques de innovación como son los nuevos emplazamientos industriales: Parques Científicos y Tecnológicos entre otros.

Para ello la ciudad debe acabar con el problema de los encarecidos precios del suelo haciendo que la actividad económica fluya y se vuelvan a promover actuaciones de suelo industrial.

También se apuesta por la rehabilitación de las antiguas áreas industriales cuya actividad este obsoleta o cuyas características no se adapten a las nuevas normas urbanísticas relacionadas con la búsqueda de una mayor calidad y sobre todo un equilibrio con el medio ambiente.

Estas nuevas actividades están íntimamente relacionadas con las Universidades y Valladolid cuenta con un importante grupo de centros universitarios que permite ofrecer personal cualificado a este nuevo tipo de demanda industrial de mayor calidad y más innovadora.

## PLAN DE VIVIENDA Y SUELO 2012- 2015.

En el Plan de Vivienda y Suelo del año 2012- 2015 podemos observar cómo el objetivo principal se basa en el programa de reubicación de empresas que afecta sobre todo a dos grandes como son Metales Extruidos S.L. y Panibérica de Levadura S.A. las cuales se han instalado en suelos facilitados por el Ayuntamiento de Valladolid.

- “Metales Extruidos S.L. situado en el sur de la ciudad en la parcela UEI-1 del Sector 44 “Jalón industrial” del PGOU de Valladolid. El propio Ayuntamiento, con fecha 23 de octubre de 2009, concede licencia de comprobación de obras a las nuevas instalaciones. El incumplimiento de la empresa adjudicatoria de los terrenos liberados en la Avenida de Burgos ha obligado a la Sociedad Municipal a redefinir y rediseñar la actuación a desarrollar de tal manera que sea ésta la encargada de promover las 313 viviendas protegidas existentes en la zona. Por otro lado, durante la vigencia del Plan Municipal se ha desarrollado todo el planteamiento de la zona con la aprobación definitiva de la modificación puntual del PGOU de la UA 331 y se han aprobado definitivamente todos los instrumentos de gestión urbanística.”
- “Panibérica de Levadura S.A., en el norte de la ciudad en el “Polígono Nicas”. Al final, la empresa Panibérica de Levadura a finales de 2010 construyó su nueva fábrica, ahora se encuentra a pleno rendimiento, ha demolido su fábrica antigua, ha descontaminado estos terrenos y ha atraído a nuevas fábricas a su actual ubicación y parcelas anejas propiedad del Ayuntamiento.”

Gracias a estas dos actuaciones se ha conseguido mantener en la ciudad a dos grandes empresas que generan mucho empleo y que además se han transformado para hacer su actividad mucho más eficiente y más relacionada con la innovación por lo que se acercan más al modelo de industria que la ciudad de Valladolid necesita para poder obtener un alto rendimiento y una mejora de la economía en este sector.

Además se ha logrado que la empresa “Queserías Entrepinares” se instale en el polígono industrial “NICAS”, zona industrial promovida por la Sociedad Municipal de Suelo y Vivienda de Valladolid), convirtiéndose en un eje central del proyecto del polígono agroalimentario que se quiere crear en este suelo.

Para este proyecto industrial ha necesitado un suelo de aproximadamente 100.000 metros cuadrados en el propio Parque Industrial de Nicas, pero necesita disponer en el futuro de otra superficie similar en parcelas contiguas a dicho suelo que surgirán del desarrollo urbanístico del enclave Palomares- Sectores 48 Industrial. Las Arenas y 49 Parque Empresarial Tecnológico Vereda de Palomares. El plan General fija para estos sectores una actividad industrial con un porcentaje del 60% y una actividad residencial en el Sector 48

con un 20% y en el Sector 49 con un 25% y de un 15% de terciario en el Sector 49 y un 20% en el 48.

## VALLADOLID HACIA 2016.

En el documento Valladolid Hacia 2016 lo que se fijan son los objetivos que la ciudad propone para esa fecha. En cuanto al ámbito industrial destacan las siguientes propuestas:

“El sector industrial representa el 17% del empleo total de la ciudad de Valladolid y su espacio metropolitano. Se pretende que el peso del sector industrial siga siendo relevante en el futuro y, para ello, se fija como objetivo de mínimos que este porcentaje de empleo no descienda, en el espacio temporal del 2016. Ello será posible si se dan algunos factores:

- Mantenimiento del sector de automoción, en dimensiones de producción similares a los actuales.
- Aumento de la competitividad de las industrias existentes.
- Desarrollo de nuevas actividades industriales fuertemente competitivas (I+D+i).
- Establecer sinergias con la Universidad de Valladolid para lograr un trasvase efectivo de la investigación de la Universidad al mundo de la empresa.
- Favorecer la competencia exportadora, apostando desde los poderes públicos por atraer industrias de alta capacidad tecnológica y de futuro.

Para que se desarrollen estos factores se deben de encontrar una serie de circunstancias favorables:

- Existencia de suelo industrial adecuado a precios competitivos.
- Existencia de una buena infraestructura de comunicaciones.
- Existencia de recursos humanos cualificados.
- Existencia de un clima empresarial.
- Existencia de recursos financieros.”

## *INDUSTRIA DIVERSIFICADA, MUY TECNIFICADA Y DE GRAN VALOR AÑADIDO.*

“La industria del automóvil tiene una importancia trascendental para la economía de la ciudad. Una crisis importante del sector tendría unas consecuencias muy negativas. Se apuesta por la continuidad del mismo, pero potenciando, a la vez, un sector industrial mucho más diversificado y moderno, aprovechando las oportunidades que ofrece la buena situación geográfica y la alta preparación académica y laboral que proporciona la Universidad.

Se apuesta también por la integración de las actividades industriales y terciarias tanto en la ocupación del espacio como en el desarrollo de sus actividades (Aprovechando el Tren de Alta Velocidad). Un nuevo complejo ferroviario que genere una gran actividad industrial auxiliar relacionada con el sector.”

Para poder conseguir todos estos objetivos se deben de realizar una serie de actuaciones que proporcionen suelo destinado a actividad industrial y a su vez de servicios debido a la tendencia a una relación estrecha que tienen en la actualidad estos dos sectores, dotando de estos espacios de un precio que se ajuste a la realidad y a la calidad urbanística que tenga para que se incentive la actividad económica.

Como ya hemos señalado la actividad de la automoción tiene una gran importancia en la ciudad de Valladolid por lo que se deberían de plantear actuaciones que ayuden a la mejora y promoción de este sector como son la creación de centros de estudios relacionados con esta industria y que dote de mano de obra cualificada y especializada en esta actividad.

Otra propuesta es la creación de clusters en sectores estratégicos para la ciudad como son el sector de la automoción, del ferrocarril o la industria vitícola, entre otros.

## AVANCE PGOU 2012.

“Si en el pasado ha sido el espacio residencial el que ha liderado la transformación de la ciudad, en el futuro urbano inmediato va a ser más importante todo lo que tenga que ver con las actividades económicas y de servicio.”

El Avance del Plan General de Ordenación Urbana del 2012 plantea el modelo de **ciudad mixta** en el que se mezclen los usos del suelo dentro de la propia ciudad creando ámbitos innovadores capaces de mantener un equilibrio entre usos, a la vez que la propia ciudad proporcione espacios que puedan dar una solución rápida a proyectos industriales, pero con espacios bien dotados, comunicados y con una alta calidad urbanística y ambiental.

Valladolid es considerada un centro industrial Moderno según el estudio “State of the European Cities Report”, realizado por la Dirección General de Política Regional de la Comisión Europea, 2007. Esto implica que Valladolid tiene un conjunto de empresas multinacionales implantadas en ella a la vez que empresas locales y de rango intermedio.

Además cuenta con un sector del automóvil maduro, un sector agroalimentario pujante y un sector tecnológico en crecimiento. Estas características son las que se deben potenciar en el futuro y conseguir disminuir la dependencia de sectores muy consolidados, pero también muy dependientes de decisiones ajenas a la ciudad como ocurre con el sector automovilístico.

El Plan General de Ordenación Urbana del 2012 va encaminado a conseguir estos objetivos para lograr que Valladolid mantenga su posición en cuanto a la importancia en los sectores industrial y servicios que tiene en la actualidad sin olvidar que tiene que apostar por otros sectores que también podría ser relevantes gracias a la calidad de sus productos como ocurre con el sector vinícola con sus diferentes denominaciones de origen, así como un sector ferroviario histórico que puede mejorarse y promocionarse para convertirse en un centro de referencia, entre otras actuaciones.





FIGURA 4.1.: Ampliación.

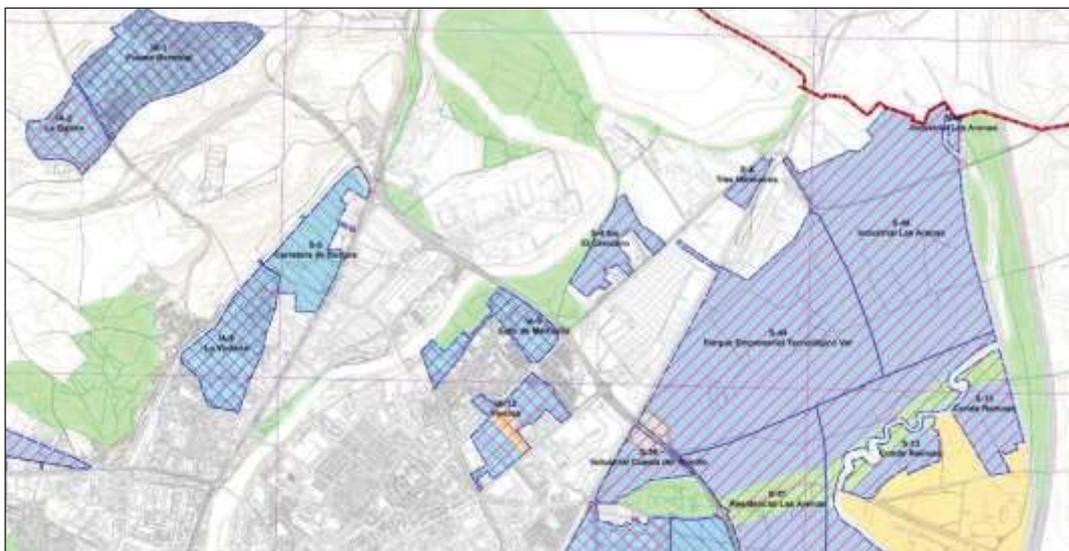


FIGURA 4.2.: Ampliación.

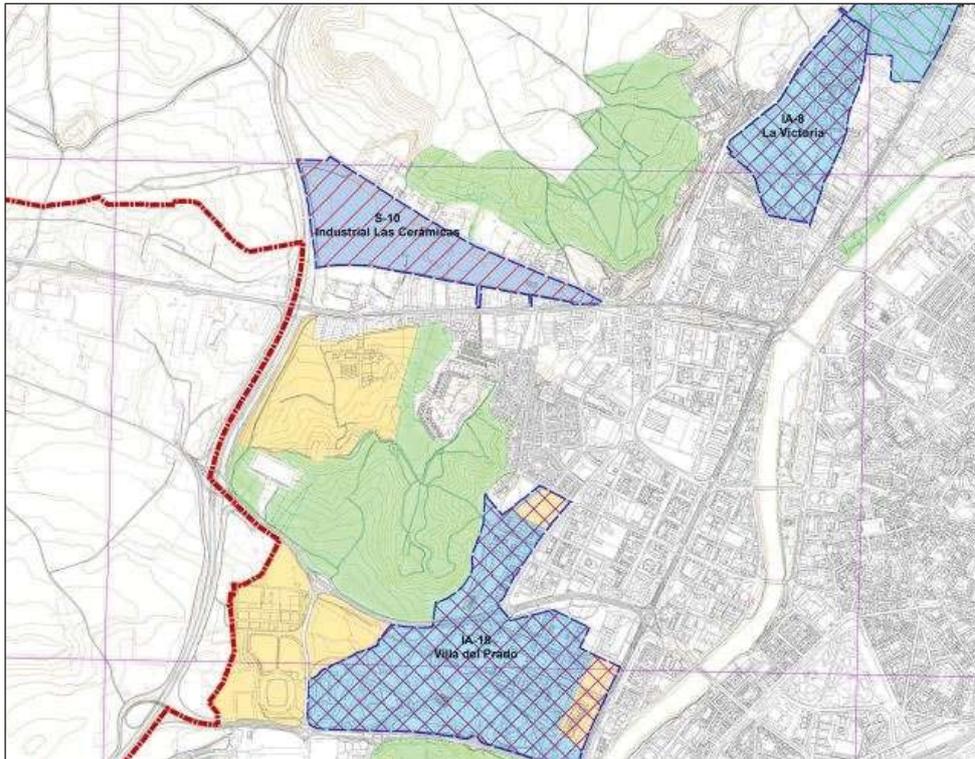


FIGURA 4.3.: Ampliación.

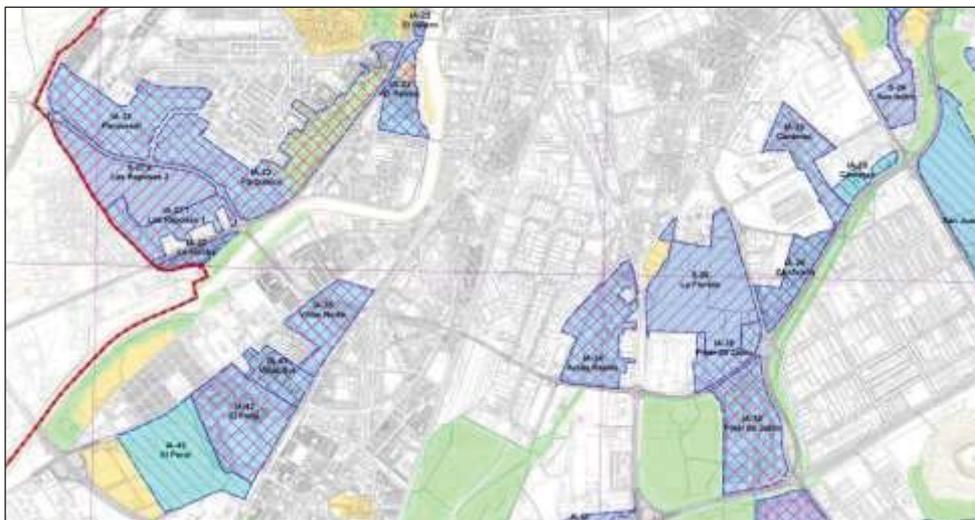


FIGURA 4.4.: Ampliación. Fuente: Ampliaciones sacadas de los planos del avance del PGOU 2012 Valladolid.

En suma, después de haber realizado esta revisión por los diferentes documentos normativos relacionados con el suelo industrial de la ciudad de Valladolid cabe destacar la escasez de suelo industrial que ayudaría a la implantación de nuevas empresas relacionadas con los objetivos planteados en el avance del Plan General de Ordenación Urbana del 2012.

Situaciones como el boom inmobiliario que provocó que las actuaciones en materia de suelo se enfocaran en el suelo residencial en vez de en el suelo industrial; la posterior crisis económica que tampoco solucionó esta escasez de suelo y la carestía de sus precios así como la falta de unos objetivos claros para crear un modelo industrial para la ciudad son factores que han provocado una falta de acciones y actuaciones en la ciudad dejándola en una situación de cierta atonía durante bastante tiempo.

Es necesario, por tanto, plantear estrategias para poder superar estos déficits y comenzar a trabajar en crear en Valladolid un centro industrial de referencia basado en la calidad urbanística y ambiental, con unos precios de suelo que incentiven la economía y que atraigan a nuevas empresas.

Obviamente no sólo es necesario promover suelo industrial sino también conseguir que nuevas empresas se localicen en ellos. Casi la mitad del suelo industrial de la provincia de Valladolid se encuentra desocupado y otros, como el polígono Argales, están agotados desde 1999 pero con necesidad de remodelaciones y un nuevo modelo industrial que permita mejoras.

Además las ventajas de suelo que ofrecían los municipios de la periferia de la ciudad han provocado que nuevas empresas prefieran estas localizaciones para fijar sus empresas o que muchas se hayan reubicado en estos nuevos emplazamientos.

Por eso es preciso ofrecer unas características ventajosas para conseguir una dinamización de estos suelos con nuevas implantaciones.

## IV. LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES. UN CONCEPTO OBSOLETO.

Los polígonos industriales son unidades urbanísticas organizadas espacialmente para concentrar industria ligera que reúnen unas características morfológicas y funcionales comunes.

Suelen estar divididos en un parcelario y viario con dimensiones ajustadas a los tránsitos que en estas zonas suelen darse como, por ejemplo, maniobras de camiones y gran tonelaje; suelen localizarse en las zonas periurbanas de las ciudades con buenas comunicaciones alrededor y además cuentan con instalaciones de servicios comunes para todos los integrantes del polígono.

Durante mucho tiempo esta forma de ubicación industrial ha sido la más extendida y, en el caso de la ciudad de Valladolid sigue siendo una de las apuestas de promoción industrial con diferentes proyectos de ampliación de antiguos polígonos industriales como el caso de la ampliación del polígono San Cristóbal con el polígono Carrascal.

A continuación se adjuntan unas tablas con información sobre la construcción de los principales polígonos industriales de la ciudad. Cabe señalar las vías de comunicación que tienen en sus proximidades lo que, como ya hemos señalado en este documento, es una de las condiciones más importantes para la localización y emplazamiento de este tipo de ámbitos.

<b>NICAS</b>	
Año de construcción	1993
Santovenia de Pisuerga (Valladolid)	
Carretera de Cabezón VA-113	

<b>CENTROLID</b>	
Año de construcción	1998
Valladolid	
Intersección Ronda Interior Norte y Autovía de Castilla N-620	

<b>LAS RAPOSAS II</b>	
Año de construcción	En desarrollo
Valladolid	

<b>POLÍGONO ARGALES</b>	
Año de construcción	1963
Valladolid	
Pº Zorrilla, Carretera Madrid, Arcas Reales	

<b>POLÍGONO SAN CRISTÓBAL</b>	
Año de construcción	1973-1977
Valladolid	
A-11, CL-601	

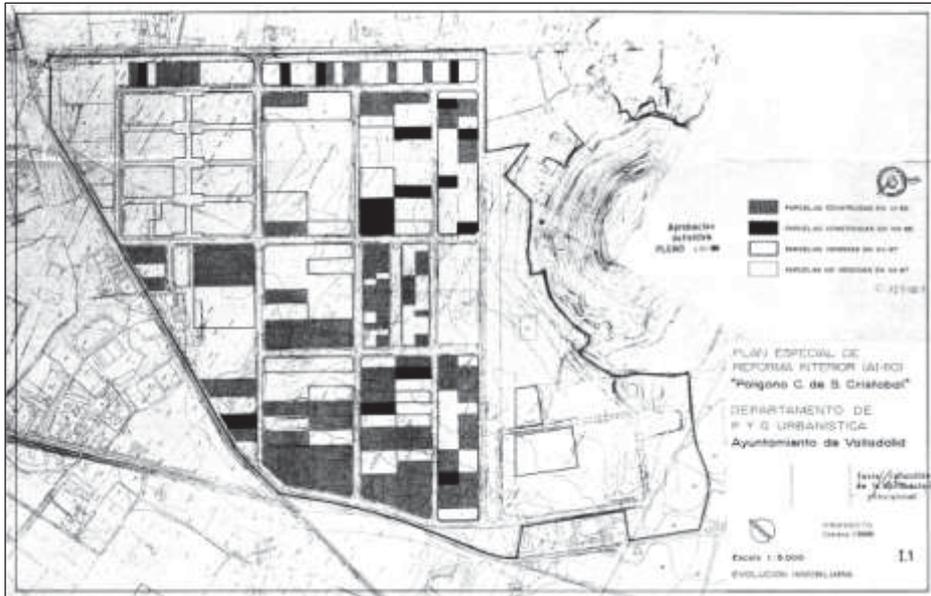


FIGURA 5: Plano Polígono San Cristóbal. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.

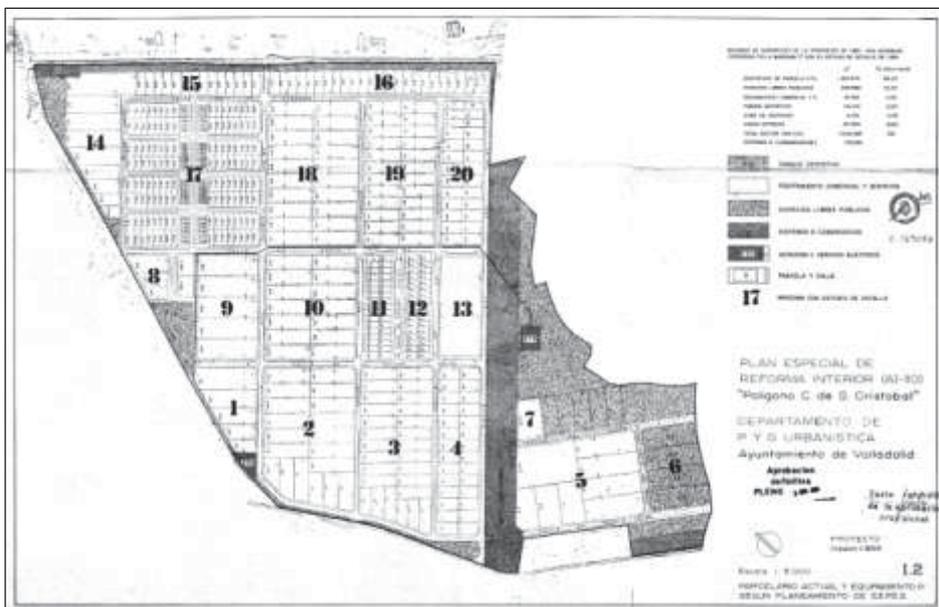


FIGURA 5.1.: Plano Polígono San Cristóbal. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.

<b>EL BERROCAL</b>	
Año de construcción	1972
Valladolid	
N-620 Autovía de Castilla	

<b>SECTOR 27.1 LAS RAPOSAS I</b>	
Año de construcción	Sin ejecutar
Valladolid	



FIGURA 6: Plano sector Raposas I. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.

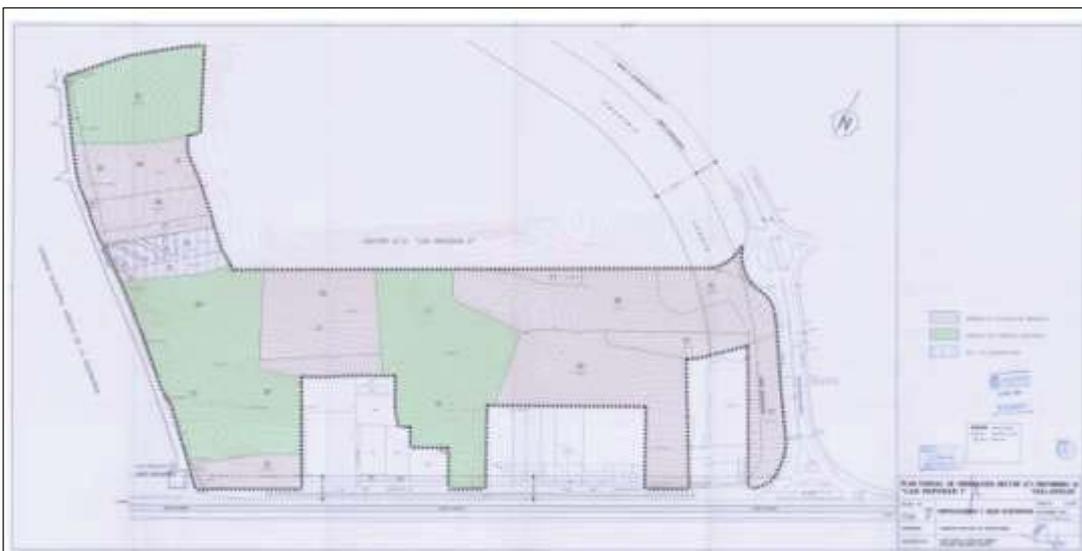


FIGURA 6.1.: Plano sector Raposas I. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.

<b>SECTOR 20 INDUSTRIAL CASASOLA</b>	
Año de construcción	Sin ejecutar
Valladolid	



FIGURA 7: Plano Sector Casasola industrial. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.



FIGURA 7.1.: Plano Sector Casasola industrial. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.

<b>SECTOR 44 INDUSTRIAL JALÓN</b>	
Año de construcción	Sin ejecutar
Valladolid	

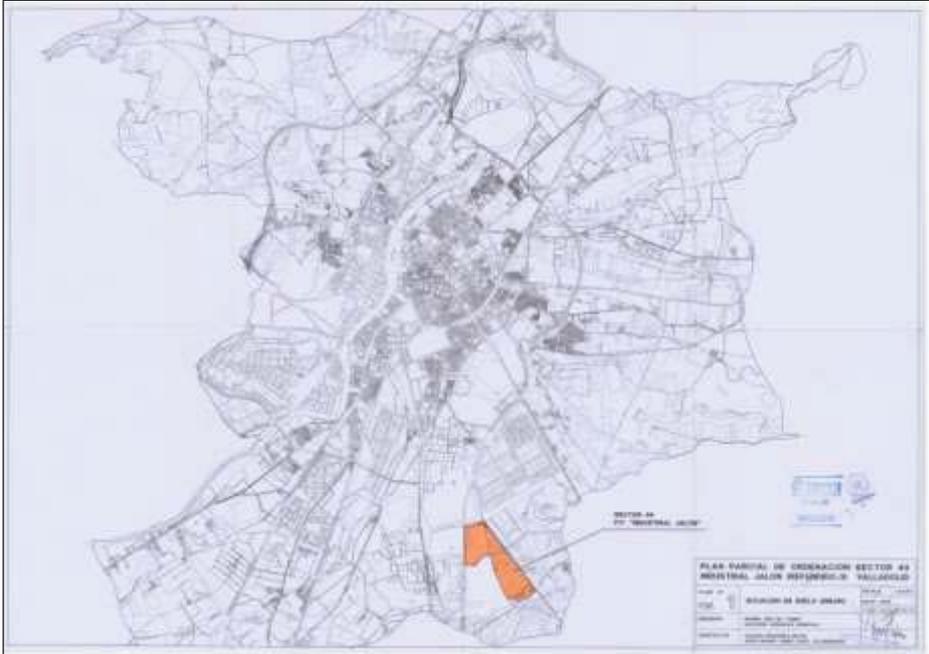


FIGURA 8: Plano Jalón Industrial. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.



FIGURA 8.1.: Plano Jalón Industrial. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.

<b>SECTOR 46 “CARRASCAL” AMPLIACIÓN DE SAN CRISTÓBAL</b>	
Año de construcción	2005
Valladolid	
CL-601 Km 3 Carretera Segovia	



FIGURA 9: Plano de la zona industrial Carrascal. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.

## V. LAS NUEVAS ÁREAS INDUSTRIALES.

Las nuevas áreas industriales se presentan como una alternativa renovada de los tradicionales asentamientos en polígonos industriales.

Las actividades industriales configuran espacios productivos que tienen una relevante importancia en el desarrollo territorial en el que se sitúan, pero además a una escala superior por las relaciones y sinergias que conforman.

La evolución de los espacios industriales es evidente. Hemos pasado de los ya nombrados polígonos industriales tradicionales a la suma de otros espacios empresariales con diversas denominaciones como son los parques industriales, los parques empresariales, los parques tecnológicos y parques logísticos, entre otros.

Las características principales de estas nuevas áreas de actividad económica se refieren principalmente en una mayor cercanía a los núcleos urbanos, característica que ha cambiado respecto a lo que ocurría con los antiguos emplazamientos industriales; una apuesta por las nuevas tecnologías, por la búsqueda de métodos cada vez más eficientes para la producción de sus bienes y posterior transporte, una mayor presencia del medio ambiente en sus políticas y acciones intentando conseguir una sostenibilidad incluyendo el paisaje, el espacio e incluso los propios núcleos urbanos en estos nuevos ámbitos.

## **VI. LA PROMOCIÓN PÚBLICA VS. LA PROMOCIÓN PRIVADA.**

En los últimos años ha habido un desinterés generalizado en la promoción de suelo industrial en la ciudad de Valladolid pero mucho más acusado por parte de la iniciativa privada generando un importante déficit de estas superficies ya urbanizadas, lo que unido al precio elevado del que está disponible provocan que sea la intervención pública la que ayude a mantener y consolidar la industria de Valladolid.

El desarrollo industrial depende de numerosos factores como la localización, los recursos, la mano de obra, etc.; pero es la existencia de suelo industrial uno de los más importantes y condicionantes.

La escasez de suelo industrial en la ciudad de Valladolid es un freno más a la economía y el desarrollo de la ciudad y su alfoz ya que no es capaz de dar cabida a nuevas empresas industriales ni a una consolidación de esta actividad económica ya que no promueve ni ampliaciones ni nuevas y mejores localizaciones para esta producción.

El suelo industrial puede ser una atracción de inversiones por lo que debe ser un objetivo principal para todas las administraciones municipales conseguir un aumento en el desarrollo de este tipo de suelo para que nuevas empresas se localicen en la ciudad y, a la vez, se promuevan planes de reubicación de empresas, consiguiendo un modelo ordenado lógico de la industria de la ciudad, sin olvidar las nuevas empresas limpias dedicadas a la investigación y el desarrollo tecnológico cuya demanda de suelo e infraestructuras es muy diferente al de una empresa industrial tradicional.

Por eso, es necesario reflexionar sobre el modelo de suelo industrial que necesita esta ciudad para adecuarlo tanto a la oferta como a la demanda y conseguir un desarrollo equilibrado ofreciendo las mejores condiciones y con la mayor calidad para que en un futuro la ciudad de Valladolid se convierta en un referente en la ordenación territorial, en este caso, industrial.

En los últimos años esta escasez de suelo industrial se explica por el aumento de la rentabilidad de la promoción residencial frente a otro tipo de promociones, lo que ha perjudicado gravemente todas las propuestas planeadas relacionadas con sectores industriales en la ciudad.

Concretamente esta pérdida de promociones se ha visto más agravada por parte de los agentes privados que casi en su totalidad se han dedicado a la promoción residencial, dejando aparcada cualquier iniciativa relacionada con la industria. Este esquema no sólo se ha producido en Valladolid, sino que otras muchas ciudades españolas se han visto afectadas por problemas similares.

Fundamentalmente ha sido la iniciativa pública la que ha promovido algún tipo de plan industrial pero aún así la escasez de suelo ha sido inevitable y Valladolid necesita recuperar todas esas previsiones que tenía en el pasado antes del boom inmobiliario.

En el caso de Valladolid, organismos públicos como SEPES y GESTURCAL han sido las entidades que encabezan las intervenciones públicas en materia de suelo industrial junto con la Administración municipal. Su labor ha sido la de adquirir y urbanizar los suelos industriales y ofrecerlos a unos precios competitivos para lograr su salida.

## VII. LAS NUEVAS PROPUESTAS INDUSTRIALES EN VALLADOLID.

Hemos analizado cuál ha sido la situación del suelo industrial en la ciudad de Valladolid desde el año 2003 hasta la actualidad y hemos podido sacar unas conclusiones bastante contundentes acerca del déficit que hay.

A este déficit habría que añadir otra problemática relacionada y es la falta de un modelo o proyecto industrial en la ciudad de Valladolid que permite establecer una serie de objetivos y parámetros que plantearse para conseguir situar a la ciudad en un referente por su calidad, por su oferta y por su posición en cuanto al equilibrio industria- medio ambiente.

De este modelo trata la segunda parte de este proyecto. Asentar unas bases donde Valladolid puede conseguir una ventaja en el ámbito industrial y conseguir un dinamismo en este sector a través de una serie de propuestas, sin olvidar nunca la situación económica por la que atraviesa nuestro país.

La coyuntura de crisis económica que sufre la ciudad de Valladolid y en general a nivel nacional hace que sea necesaria la búsqueda de otros métodos de desarrollo industrial que no estén centrados únicamente en promover sectores de suelo nuevo.

Aprovechando la existencia de numerosos sectores de industria antigua, los llamados polígonos industriales tradicionales, los cuales en nuestra ciudad se encuentran en situación bastante decadente en cuanto a calidad, uno de los planteamientos de este modelo industrial se basaría en la rehabilitación de estos espacios, los cuales, junto a las nuevas promociones de suelo industrial deberán basarse y seguir una serie de directrices relacionadas con la sostenibilidad, la adecuación paisajística, la eficiencia y la oferta de una alta calidad en todos sus sentidos. De esta forma la ciudad de Valladolid ofrecerá no sólo un emplazamiento adecuado para sus empresas sino un lugar para nuevos emplazamientos relacionados con las nuevas tecnologías y con el equilibrio con el medio ambiente lo que sumará puntos en relación con otros posibles emplazamientos.

Como ya hemos señalado en este proyecto, el sector automovilístico tiene un peso importante en la ciudad y además de seguir manteniendo su importancia, parece oportuno la apuesta por otros sectores que también podrían ser punteros como sería el agroalimentario.

También se intentará promocionar el aeropuerto como un medio de transporte de mercancías que permita un comercio exterior de las empresas que en la ciudad se localicen. Estas y otras propuestas son las que se van a desarrollar a continuación en este modelo industrial de futuro para la ciudad de Valladolid.

## PROPUESTA DE REHABILITACIÓN

Es importante dar una respuesta rápida a los problemas más inmediatos y urgentes relacionados con la escasez de suelo industrial y, por otro lado, un plan más a largo plazo que permita un modelo industrial ordenado y que de respuesta y solución tanto a las necesidades de la demanda como a las expectativas económicas de ellas, promoviendo una oferta de suelo industrial acorde con la situación y la necesidad.

Como ya hemos podido observar a lo largo de todo el documento y sobre todo en los diferentes extractos de la normativa de la ciudad de Valladolid de los últimos 12 años, la promoción de nuevas áreas industriales en la ciudad sería bastante necesaria debido principalmente a la escasez de suelo industrial urbanizado donde implantar nuevas empresas industriales, debido al retraso de estas a favor de las promociones residenciales.

También hemos podido observar que las promociones de suelo industrial son bastante costosas y en el momento de crisis económica que vive nuestro país, no parece viable a corto plazo que se produzca un cambio de tendencia significativo a favor de nuevas promociones industriales.

Por todo ello, y bajo mi punto de vista, la única salida a corto plazo con proyección al futuro, además de una opción bastante interesante y necesaria para la ciudad de Valladolid sería la de la rehabilitación y adecuación de las áreas industriales que ya existen en la ciudad.

Muchos de los polígonos industriales de la ciudad son muy antiguos y cuentan con instalaciones bastante deficitarias por lo que la idea de la rehabilitación provocaría una revitalización de estas áreas, lo que a largo plazo puede suponer la instalación de nuevas empresas cada vez con un mayor contenido tecnológico hasta adecuarse estos antiguos polígonos a las nuevas áreas industriales, convirtiendo a la ciudad en un ejemplo de revitalización industrial que podría utilizarse como modelo tanto a nivel municipal, nacional e incluso internacional.

Principalmente los polígonos industriales que mayor adecuación y rehabilitación necesitan serían los polígonos de Argales y San Cristóbal. A continuación vamos a realizar un análisis de estos dos espacios desde su construcción hasta su situación actual para señalar los elementos más deficitarios. El apoyo gráfico nos ayudará a ejemplificar situaciones y elementos que podrían tener transformaciones en torno a las líneas de acción de este proyecto.

El polígono San Cristóbal se construyó en 1973-77 siendo una promoción de la gerencia de Urbanismo, el ministerio de la vivienda e INUR.

Está formado por alrededor de unas 238 hectáreas entre las que 162 son dedicadas a la parte industrial y el resto a los servicios. Se aprovechó la orografía suave y la cercanía a la desembocadura del Pisuerga junto con un suelo de arcillas y arenas para localizar su emplazamiento.

La totalidad del polígono tiene un modelo de construcciones común en grupos de naves con frente de oficinas; industrias nido; parcelario de diferentes tamaños; falta de espacios libres y zonas verdes junto con una sensación de abandono general lo que hace necesario una rehabilitación.

A continuación se adjuntan una serie de imágenes que muestran esta situación de infraestructuras deficientes y en mal estado las cuales deben ser rehabilitadas. (Fotografías propias.)



**FIGURA 10:** Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.

Las zonas habilitadas para el estacionamiento no tienen la longitud suficiente como para que los camiones y vehículos de volumen grande aparquen correctamente en batería por lo que ocupan la mayor parte del espacio, reduciendo el espacio para los trabajadores que acuden con sus propios vehículos. Esto es una situación que se sucede en todo el polígono.



**FIGURA 11:** Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.

La parte que queda libre entre la calzada y las vallas de las diferentes empresas queda sin ningún tipo de uso dejando que la maleza crezca a lo largo de todo el polígono dando una imagen de dejadez que sobre todo en verano son un peligro ya que tienen un riesgo elevado de prenderse.

Otra parte destacable es la de los postes de luz y otras comunicaciones las cuales ocupan muchas veces parte de la calzada de los peatones y tienen una instalación deficitaria.



**FIGURA 12:** Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.

En la imagen superior tenemos otro ejemplo de cómo estacionan los diferentes vehículos pesados dentro del polígono, aprovechando cualquier apartado, obstaculizando el paso de

otros vehículos. Además hay muchas calles donde no hay una zona de aparcamiento acondicionada, como es en el caso de la imagen anterior.



**FIGURA 13:** Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.

En la imagen superior tenemos otro ejemplo de postes bastante anticuados en madera con los cables a la vista junto con la maleza alrededor, lo que supone un peligro.



**FIGURA 14:** Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.

La maleza se junta en muchos puntos con residuos que dan una imagen del polígono bastante nefasta.



**FIGURA 15:** Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.

En muchos puntos los contenedores de residuos se encuentran en medio de la calzada o pegados a la carretera, siendo a veces objeto de los fuertes vientos que los mueven incluso hasta en medio de la carretera provocando un serio riesgo para la conducción de las personas.



**FIGURA 16:** Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.

Muchas empresas tienen unas mejores condiciones internas que visualmente mejoran la calidad del polígono, pero no les favorece muchas veces el hecho de lo que tienen alrededor. En este caso tenemos cierta presencia de vegetación, instalaciones cuidadas, zona de aparcamiento, zona de entrada acondicionada



**FIGURA 17 y 18: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.**

Uno de los pocos localizadores de empresas con el que cuenta el polígono se encuentra en una situación bastante pobre, tanto a nivel visual como funcional ya que en ningún momento conseguí que funcionara.



**FIGURA 19: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.**

En cuanto a las zonas verdes, el polígono no cuenta como tal con estos espacios sino que tiene algunas especies de vegetación dispersas por todo el polígono, muchas de ellas ni siquiera son autóctonas por lo que no se sigue un patrón o un modelo que permita una continuidad. Además ocupan un espacio que muchas veces limita el que tienen los peatones, siendo de por sí este un espacio bastante reducido.



FIGURA 20: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.

Los contadores suelen estar en la parte exterior de las empresas, muchos de ellos a pie de calzada y otros incrustados en las verjas con las que cuentan las empresas. Este es otro detalle que no da continuidad al modelo del polígono ya que tenemos edificios abiertos y otros que se encuentran acotados.



FIGURA 21: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.



FIGURA 22: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.



FIGURA 23: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.

En cuanto al modelo de edificaciones son bastante variopintas aunque la mayoría cuentan con un frente de oficinas y unas traseras de almacenes y naves de producción. Muchas de ellas tienen material, herramientas y vehículos en los patios delanteros. La mayoría también tienen una verja protegiendo su propiedad.



FIGURA 24: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.



FIGURA 25: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.



**FIGURA 26:** Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.



**FIGURA 27:** Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.

En cuanto al pavimento, calzadas y aceras se encuentran en muchos casos en unos niveles deficitarios. Como podemos observar en las fotografías anteriores tenemos accesos a empresas con un asfalto estropeado, farolas arrancadas del suelo dejando los tornillos siendo un peligro para peatones, señales que están estropeadas, etc.



FIGURA 28: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.

El paisaje general del polígono no cuenta con una calidad visual.



FIGURA 29: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.



FIGURA 30: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.

Muchas empresas acumulan residuos en zonas visibles y no tienen cuidadas sus inmediaciones lo que provoca una sensación de abandono.



**FIGURA 31:** Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.



**FIGURA 32:** Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.

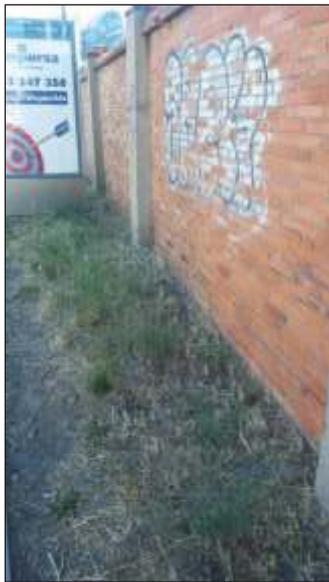
Una vez observamos ejemplos de cómo se encuentra el polígono. En general podemos sacar como conclusión que a pesar de la alta ocupación de industrias del polígono, este presenta unas características de abandono y baja calidad.

El polígono de Argales se comenzó a construir en el año 1963 y se encuentra en los límites urbanos de la ciudad de Valladolid, concretamente entre el paseo Zorrilla, la Carretera Madrid y Arcas Reales. Ha contado con hasta 200 empresas que reunían alrededor de 3.000 empleados.

Este polígono ha sufrido una evolución negativa. De polígono industrial se ha ido poco a poco especializando en un sector más dedicado a los servicios. Además, sus infraestructuras tienen unas condiciones bastantes deficitarias, sobre todo en algunos puntos.

El polígono Argales tiene conexión con la línea de ferrocarril de la ciudad, lo que en un principio como hemos señalado en este documento era una condición bastante importante para el transporte de las mercancías. En la actualidad con el Plan Rogers y el soterramiento de este, se pretendía una revalorización de este ámbito industrial, pero la imposibilidad e inviabilidad de este proyecto ha dejado al polígono en una situación incierta.

A continuación vamos a adjuntar fotografías que ejemplifican la situación en la que se encuentra el polígono en la actualidad. (Fotografías propias.)



**FIGURA 33: Fotografía del Polígono Industrial Argales. Valladolid. Fuente: propia.**

Muchos de los espacios libres que tiene el polígono sufren un abandono que empeora la imagen de este. En la imagen anterior además esta fotografía ha sido tomada justo en la entrada del polígono por lo que es más grave ya que suele ser una zona de paso también de personas ajenas a los servicios del polígono.



**FIGURA 34:** Fotografía del Polígono Industrial Argales. Valladolid. Fuente: propia.

En esta fotografía también podemos ver cómo este espacio entre calzada y construcción queda un espacio libre que se ha abandonado, cubierto por maleza que una vez más supone un riesgo de incendio y en más en épocas de verano y sequías.



**FIGURA 35:** Fotografía del Polígono Industrial Argales. Valladolid. Fuente: propia.

A pesar de las últimas remodelaciones y mejoras en el pavimento del polígono (relacionado con el Plan Rogers que pretendía revitalizar el polígono) quedan zonas donde este es bastante deficitario.



**FIGURA 36:** Fotografía del Polígono Industrial Argales. Valladolid. Fuente: propia.

El modelo de construcciones es variado. La mayor parte del polígono a pasado a dedicarse a una actividad más relacionada con los servicios por lo que han tenido que adecuar estas. Aún así el modelo sigue el estándar de frentes de oficinas, traseras para almacenes y producción e infraestructuras poco modernas y nada agradables visualmente.



**FIGURA 37:** Fotografía del Polígono Industrial Argales. Valladolid. Fuente: propia.

A nivel de comunicaciones el polígono Argales cuenta con líneas de autobús urbano, el problema viene dado de la colocación de las paradas del autobús. De por sí las calzadas son bastante estrechas en muchos puntos del polígono y muchas veces estas se ven reducidas por la colocación tanto de paradas de bus como de otros elementos como farolas.



**FIGURA 38:** Fotografía del Polígono Industrial Argales. Valladolid. Fuente: propia.

Pavimento en malas condiciones. Espacio para parar el autobús reducido por lo que se interpone en el tráfico de los demás vehículos en el polígono.



**FIGURA 39:** Fotografía del Polígono Industrial Argales. Valladolid. Fuente: propia.

Aceras estrechas que dificultan el tránsito de los peatones. Obstáculos en la carretera con contenedores. Señales que reducen la anchura de las calzadas.



**FIGURA 40: Fotografía del Polígono Industrial Argales. Valladolid. Fuente: propia.**

Servicios comunes tan importantes como son los bancos han ido cerrando poco a poco dejando al polígonos por ejemplo sin sucursales bancarias.



**FIGURA 41: Fotografía del Polígono Industrial Argales. Valladolid. Fuente: propia.**

En definitiva el polígono Argales cuenta con mejores infraestructuras que el polígono San Cristóbal, debido posiblemente al plan Rogers que pretendía revitalizar este ámbito, aún así y con el retraso de ese plan las mejoras se quedaron en pequeñas actuaciones que no han conseguido mejorar al completo la imagen del polígono.

Ambos espacios comparten unos aspectos negativos muy claros:

- Señalización deficiente, tanto de señales de velocidad como de direcciones.
- Ausencia de planos y directorios que permitan una ubicación de las empresas radicadas en estos recintos industriales para facilitar la búsqueda a las personas que allí se acerquen.
- Deficiente mantenimiento generalizado tanto en las aceras, como en las calzadas, los espacios libres y las zonas ajardinadas.

Para ambos casos podríamos incluir una serie de mejoras para estos espacios:

- Ampliación las calzadas. Sufren un tráfico rodado intenso tanto de vehículos comunes como de gran tonelaje lo que hace necesario un mantenimiento continuo de este además de reducir los obstáculos a la hora de hacer maniobras.
- Zonas de aparcamiento y descarga mejoradas sobre todo para camiones.
- Necesidad de más espacios libres que descongestionen la cantidad de naves y empresas que hay y cambien la percepción del sector.
- Ampliación de zonas ajardinadas. En la actualidad cuentan con vegetación dispersa que no dan una buena imagen. Sería importante adecuar suelo sin urbanizar para crear espacios verdes que ayuden además a reducir la contaminación y mejorar la calidad visual del polígono.
- Mejora de las edificaciones. Tienen estructuras y fachadas antiguas, dañadas y poco cuidadas. Los muros que limitan las empresas con las aceras tampoco están cuidadas y muchas veces dan sensación de cerrado.
- Para el caso concreto del polígono Argales que tiene una ubicación limítrofe con el casco urbano, se deberían habilitar las naves abandonadas o sin uso tanto para uso residencial en el caso de poder cambiar la clasificación, como para otras actividades o usos comunes. Alquileres sociales o dirigir las residencias a los trabajadores de las empresas puede ser una salida de la que sacar además un rendimiento económico. En el caso del polígono San Cristóbal se pueden dedicar a usos comunes principalmente.

## ADECUACIÓN PAISAJÍSTICA DE LAS NUEVAS ZONAS INDUSTRIALES DE VALLADOLID.

Consideramos importante tratar de alejar esa imagen industrial relacionada con la contaminación, el ruido y otros elementos negativos para adecuar estas zonas a una sociedad y un perfil económico cada vez más exigente y de mayor calidad.

Es de esta idea de donde surge la adecuación paisajística de los ámbitos industriales, que tiene su base normativa en el Convenio Europeo de Paisaje (CEP, Florencia 2000), el cual fue ratificado por el Gobierno de España el 26 de noviembre de 2007.

Lo que se trata de hacer en este apartado es incluir el paisaje como un medio que aporta calidad a la vida de las personas y el cual es necesario integrar en espacios tan cotidianos como son los espacios industriales de la ciudad de Valladolid. El objetivo es crear un modelo de buenas prácticas para estos ámbitos que consigan acabar con esa mala imagen que se tiene de ellos para convertirlos en espacios sostenibles, amables y con una alta calidad tanto funcional como a nivel visual, que ponga a la ciudad de Valladolid entre las ciudades con mejor integración ambiental en su modelo económico.

El paisaje industrial está en continuo cambio y eso es algo que se percibe a simple vista en la evolución de los emplazamientos, la tipología edificatoria, el tipo de sectores que se implantan en ellos, etc.

El objetivo de este apartado es crear una relación de propuestas relacionadas con la intención de integrar las industrias dispersas en el entorno próximo urbano, rehabilitar mediante una adecuación paisajística los antiguos polígonos industriales heredados y conseguir que las nuevas propuestas que se vayan a implantar en la ciudad tengan unas características de calidad adecuadas a este modelo de sostenibilidad y mejoras.

Antes de comenzar a proponer las directrices de adecuación paisajística, vamos a definir el concepto de paisaje.

Dar una definición clara, concisa y única es prácticamente imposible, como hemos podido observar por la propia experiencia en la asignatura de paisaje cursada en el grado de geografía.

El paisaje está formado por unos componentes físicos y biológicos, y otros de origen humano. Estos componentes tienen una serie de relaciones en el espacio interactuando con él. El paisaje sería por lo tanto, la percepción individual y única de cada persona al entrar en contacto con esas relaciones en ese espacio concreto. Es decir, de un mismo espacio, dependiendo de la percepción de cada uno obtenemos un paisaje como resultado con unas características propias.

Generalmente, cuanto más natural es un paisaje mayor percepción de calidad se tiende a tener hacia él. En el caso de las zonas industriales, no sólo de la ciudad de Valladolid sino en general en todas, no tenemos precisamente una escasez o ausencia de elementos antrópicos, si no que son estos espacios los que provocan mayores modificaciones y

alteraciones del medio. Sabiendo esto nuestros objetivos con este proyecto deben ir dirigidos a conseguir esa percepción de calidad y adecuación del paisaje sin la necesidad de hacer desaparecer los elementos antrópicos, sino dotándolos de unas características que provoquen en el individuo y, en la sociedad en general, un sentimiento de equilibrio e integración entre el medio natural y el medio más industrializado y alterado.

Para llevar a cabo una adecuación paisajística y una mejora de la calidad de las zonas industriales de la ciudad de Valladolid es preciso señalar que habría dos fases en las que trabajar con este proyecto.

La primera fase se realizaría con las futuras promociones y construcciones en el suelo industrial que se planteen en la ciudad. En este caso se cuenta con la ventaja de que podemos empezar a planear y diseñar el nuevo sector industrial desde cero y, en definitiva obtener unos resultados que se acerquen lo más posible al modelo que se pretende conseguir.

La parte principal y, además inicial, de esta fase es la correcta elección del nuevo emplazamiento. Elegir el lugar más adecuado por condicionantes como una buena comunicación, los precios que tenga el suelo, una mejor competitividad de las futuras empresas teniendo en cuenta posibles sinergias, corredores u otros mercados, altos valores de viabilidad mediante el estudio de los recursos, necesidades y posibilidades de la zona e incluso aspectos relacionados con dónde se podrían causar los menores impactos negativos posibles sobre ese medio.

Una vez elegido el mejor emplazamiento para la nueva ubicación industrial continuaría con la fase de urbanización. En esta fase se comienza a ver como se materializan todas esas propuestas para lograr los objetivos perseguidos. Es muy importante considerar a qué tipo de empresas va dirigida la ordenación y urbanización, qué clase de trabajos se van a realizar, etc.

La fase de urbanización de estos suelos tiene un papel fundamental. A continuación vamos a plantear algunas de las directrices convenientes a seguir para lograr nuestros objetivos.

Un **viario** amplio capaz de resolver problemas con el posible continuo flujo de medios de transporte de dimensiones amplias, carreteras anchas sin obstáculos para permitir las maniobras; unas aceras para peatones que consigan que la zona industrial también pueda ser un foco de tránsito corriente siendo una parte amable de la ciudad para por ejemplo pasear; proporcionar a este ámbito de un carril bici continuado y unido con el núcleo urbano que promueva medios de transporte limpios ayudándonos a conseguir y mantener esa imagen de industria limpia; un servicio de transporte público (en el caso de la ciudad de Valladolid el autobús urbano) que permita una buena comunicación con el resto de la ciudad y que permita tanto a trabajadores como a transeúntes acceder a estas zonas sin obstáculos.

Además hay que garantizar una señalización adecuada en todo el ámbito que regule desde las velocidades máximas permitidas, los carriles bici y las aceras para que se respeten los espacios.

El **parcelario** de las zonas industriales es otra parte primordial. No todas las empresas que van a localizarse van a tener el mismo volumen de producción o actividad por lo que dividir el sector en un parcelario igualitario sería una pérdida de posibilidades. La mejor opción sería la de realizar diferentes modelos de parcelario que permitan a cada empresa adecuar su actividad con el espacio.

En cuanto a **las zonas de estacionamiento** es necesario disponer de una parte del suelo industrial para dotarlo de un espacio adecuado tanto para vehículos ordinarios como para vehículos de transporte de mayores dimensiones sin que eso dificulte el paso en ninguna zona del sector. Además habría que reservar plazas para personas con algún tipo de discapacidad.

**Las zonas verdes** juegan un papel fundamental en este proyecto. Equipar estos espacios con zonas libres y zonas verdes crea una sensación de calidad tanto ambiental como paisajística que nos ayuda a llegar a los principales objetivos de este proyecto. No es necesaria una utilidad concreta para estos espacios, pero sí que tengan la posibilidad de llegar a convertirse en espacios de esparcimiento y ocio que permitan tanto a trabajadores asiduos como a cualquier persona pasear y rodearse del medio natural.

Los espacios verdes no sólo actúan como impacto visual positivo sino que su presencia puede ayudar a reducir los niveles de emisiones de CO<sub>2</sub> que se produzcan, ayudando a ser lo más sostenibles posible. Hay que respetar la incorporación de especies autóctonas que no pongan en peligro otras especies. Sería interesante que la vegetación que se incorporara a estas zonas produjera los menores niveles de polen posible para evitar o reducir problemas de alergia en la población, las cuales cada vez están más extendidas.

Otra propuesta está relacionada con los huertos urbanos pudiendo aprovechar los espacios libres entre naves y edificios lo que ayudaría a crear un espacio dinámico dirigido sobre todo a personas jubiladas.

El **abastecimiento** de las diferentes energías debe de ser lo más eficiente y sostenible posible. Los espacios industriales requieren de un gasto energético importante y de unas instalaciones para la distribución de la energía que pueden suponer un problema en cuanto a impacto en el medio, por lo que debemos tener en cuenta la ubicación, la orientación y el propio diseño de las diferentes infraestructuras para reducir el consumo energético todo lo que se pueda para ser lo más eficiente posible.

Lo más correcto sería crear una red común de abastecimiento tanto de agua como de energía que no sólo proviniese de los métodos lógicos y asiduos, sino que se utilizan fuentes naturales y recursos renovables dentro del espacio industrial. Sería muy positiva la posibilidad de acumular el agua de las lluvias para posteriormente utilizarlo en el

mantenimiento de las ya citadas zonas verdes; utilizar placas solares repartidas por todo el espacio para producir energía eléctrica, etc.

Dotar de una red de telecomunicación de alta velocidad para conseguir que esta zona esté relacionada con las **nuevas tecnologías** y así también atraer a empresas muy relacionadas con la I+D+i.

La **tipología edificatoria** no tiene porque cumplir unos patrones comunes a todas las instalaciones. Por un lado, debemos contar una serie de edificios de usos comunes y centrales los cuales deben ser claro ejemplo de sostenibilidad y adecuación. Tejados con cubiertas vegetales que permitan no sólo crear un ambiente más natural, sino proporcionar un ahorro energético ya que son muy buenas aislantes; utilizar ventanas aislantes; promover el reciclaje y otras buenas prácticas. Alejarnos en lo posible de las construcciones comunes a los polígonos tradicionales de ladrillo visto con fachada para oficinas y naves en la parte trasera para pasar a edificios modernos altamente tecnológicos, donde las zonas de las naves de producción se escondan o disfracen con el resto de las secciones, dejar de lado esa sensación de baja calidad, contaminación, humos...

Lo más interesante es utilizar grandes volúmenes que se adapten a la actividad que se va a llevar a cabo pero que permita posibles ampliaciones, es decir, deben tener una flexibilidad funcional sin olvidarnos de su diseño. Utilizar líneas limpias en la construcción dan mayor sensación de calidad y, no es necesario crear un diseño homogéneo para todos los edificios como ya hemos señalado, sino una variedad en una línea común que puede darle un carácter personal al área que ayudaría a la difusión exterior de estos recintos.

Siguiendo con la tendencia de optimización de recursos, sostenibilidad, etc. hay un punto crítico en estos espacios que es la producción de grandes cantidades de residuos y desechos. Teniendo en cuenta que no es posible erradicar la producción de estos residuos, es importante tratar de reducirlos. Por ello se puede construir plantas de **gestión y tratamiento de residuos**; utilizar los desechos orgánicos como fertilizante de los espacios verdes del recinto; tratamiento propio de aguas que hagan que no se contaminen las redes de abastecimiento antes de devolver las aguas una vez pasadas por las industrias.

Sería muy interesante poder combinar **usos de suelo**. Por un lado tener un uso industrial con todas las características que hemos citado anteriormente y, por otro lado, tener la posibilidad de combinarlo con un uso residencial que nos haga tener edificios destinados a los trabajadores de las diferentes empresas, sin dejar de lado cualquier persona que quiera vivir en estas zonas.

Los nuevos sectores industriales como ya hemos visto a lo largo de este documento están estrechamente relacionados con las **universidades** por lo que dotar de un espacio en el que poder comunicarse de forma más directa podría fomentar esa idea de calidad en el espacio. Incluso habilitar escuelas taller que estén estrechamente relacionadas con los sectores dedicados al espacio industrial.

La **iluminación** suele ser una parte muy importante en los proyectos nuevos de cualquier tipo de uso (industrial, residencial...) Una buena iluminación puede cambiar la percepción de las personas y, en este caso, convertir, a cualquier hora del día, un espacio industrial en un espacio amable para el tránsito más allá de la propia actividad normal que tiene, lo que mejoraría la dinamización de la zona y su alrededor. Si además se consigue incluir el uso residencial en el ámbito conseguiremos una parte de la ciudad totalmente integrada y continuada con el resto de Valladolid y además altamente tecnológico, eficiente, sostenible y moderno.

Hay varios ejemplos en numerosas ciudades del mundo de estas propuestas sostenibles y que se pueden adecuar para su uso en el ámbito industrial. No sólo mejoraría la percepción de estas áreas sino que además proporcionan una mejor calidad de vida de las personas que viven alrededor, como se explica a continuación.



FIGURA 42: Giancarlo de Carlo, Colegio de mayores Universitarios. Urbino, Italia (1983)



FIGURA 43: Tadao Ando, Viviendas Rokko. Kobe, Japón (1993)

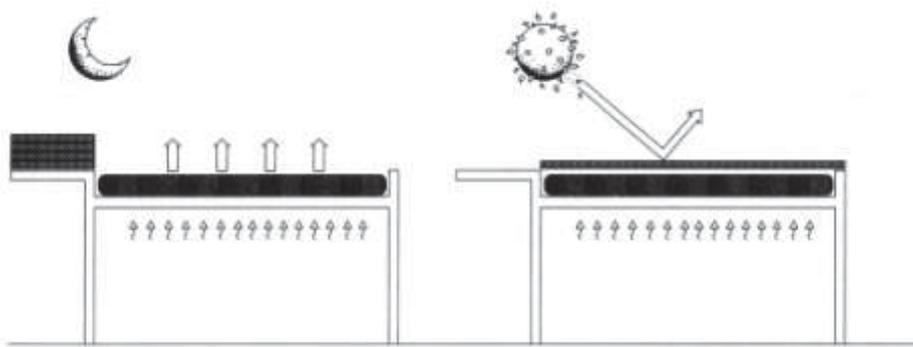


FIGURA 44: Sanaa Studio, Edificio multimedia en Oogaki. Gifu, Japón (1997)



**FIGURA 45: Riken Yamamoto, Universidad de Saitama. Yokohama, Japón (1999)**

Las cubiertas vegetales ayudan a la limpieza del aire de estas áreas industriales, las cuales suelen estar bastante contaminadas; ayudan a conseguir reducir los microclimas relacionados con estos ámbitos; reducen la necesidad de gastos en calefacciones y aires acondicionados y reducen la contaminación acústica. Además son simplemente cubiertas con sustrato vegetal.



**FIGURA 46: Sistema de control térmico de las cubiertas vegetales. Neila, F.J.**

Las placas fotovoltaicas es otra propuesta que ayude a reducir la contaminación y apostar por las energías renovables.



**FIGURA 47: Paneles solares**

Otros materiales también están teniendo gran auge en este tipo de construcciones y que tienen la misma función que las placas solares. Un ejemplo serían las placas de silicio que absorben la energía como las placas solares pero en este caso la ventaja sería que lo hacen en cualquier orientación, lo que ayuda positivamente a su instalación en cualquier nave o empresa de nuestras áreas industriales.



FIGURA 48: Solución de fachada fotovoltaica de la marca ONIX



FIGURA 49: Soluciones de vidrio para carpintería de la marca ONIX

En cuanto a la iluminación general de todo el viario de las áreas industriales podemos recurrir a farolas con pequeñas placas solares que aprovecharían la luz del día para ofrecer luz por las noches.



FIGURA 50: Luminarias con tecnología LED y captación fotovoltaica incorporada marca GEWISS

## **AEROPUERTO PARA TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y TALLERES FERROVIARIOS**

El aeropuerto de la ciudad de Valladolid no tiene una alta rentabilidad debido a que los vuelos comerciales están reducidos, por lo que aprovechando que queremos implantar un modelo industrial en la ciudad y atraer nuevas empresas se podrían ofrecer ventajas para convertir al aeropuerto de Villanubla en un medio de transporte de mercancías importante ya que su localización es bastante buena.

La construcción en su nueva localización de los talleres ferroviarios puede ser una coyuntura aprovechable en este modelo industrial para la ciudad, convirtiéndose históricamente en un centro importante en el que mucho del empleo de este sector se re direcciona a la ciudad.

### **PROGRAMAS FORMACIÓN+ EMPLEO**

Si queremos conseguir tener un modelo industrial atrayente y sobre todo influyente sobre otros, es importante mantener un buena oferta de formación que desde la base forme a nuestros jóvenes en este ámbito y que puedan tener una cualificación adecuada para insertarse directamente en su propia ciudad en empresas industriales.

Además estos centros formativos deberían tener una alta comunicación con las empresas y facilitar no sólo prácticas sino también una buena integración e inmersión laboral una vez terminados los estudios.

La ciudad de Valladolid cuenta con Universidades importantes las cuales en la actualidad ya mantienen contacto con muchas empresas para sus intercambios de prácticas con sus alumnos. Aún así esta relación no es suficiente y debería intensificarse en mayor medida, llegando a crear una cultura industrial en nuestra ciudad.

### **CLÚSTERS EMPRESAS INDUSTRIALES Y AUXILIARES**

Muchas de las empresas industriales importantes que cuenta la ciudad de Valladolid han conseguido atraer en su perímetro más próximo a empresas auxiliares con el simple objetivo de reducir los costes de transporte y proporcionar un servicio más inmediato a sus empresas receptores.

Esta idea sería interesante implantarla en todos los centros industriales de la ciudad para reducir los costes de transporte y mejorar los tiempos de entrega.

Esto proporcionaría numerosos puestos de empleo y mejoraría la distribución de las empresas dentro de las áreas industriales formándose clusters entre ellas.

## **NUEVAS TECNOLOGÍAS**

Las nuevas tecnologías pueden ayudar a mejorar el marketing tanto de empresas como suelos disponibles en la ciudad de Valladolid.

La formación de una asociación de empresas industriales o áreas industriales que lleven a cabo la promoción de páginas web o directorios donde toda persona puede acceder a la información de cada una de las empresas y buscar lo que necesiten de una forma sencilla; además ofertar las posibles localizaciones disponibles.

Esta idea no sólo permite una comunicación con la propia ciudad, sino que empresas de otras ciudades pueden informarse y encontrar ventajas que hagan que localicen sus empresas en la ciudad.

La transparencia en este directorio sería importante, la comunicación, las actualizaciones, prestar un servicio a la sociedad de información, becas, cursos, ofertas de empleo... que hagan más rápida la búsqueda para cualquier persona.

## **NUEVOS SECTORES CENTRALES: PARQUE AGROALIMENTARIO**

El sector automovilístico ha centrado la mayor parte de las actuaciones en la ciudad ya que cuenta con varias empresas bastante importantes y que además tienen una alta carga de empleos.

Pero es necesario diversificar esta importancia hacia otros sectores que también podrían tener una alta relevancia no sólo en la ciudad, sino en toda la provincia. Hablamos en este caso del sector agroalimentario en el que entrarían las denominaciones de origen, los productos de Tierra de Sabor entre otros.

Una propuesta que ya está iniciada es la creación de un Parque Agroalimentario en Valladolid, proyecto que promovió el gobierno del Partido Popular a partir del año 2008.

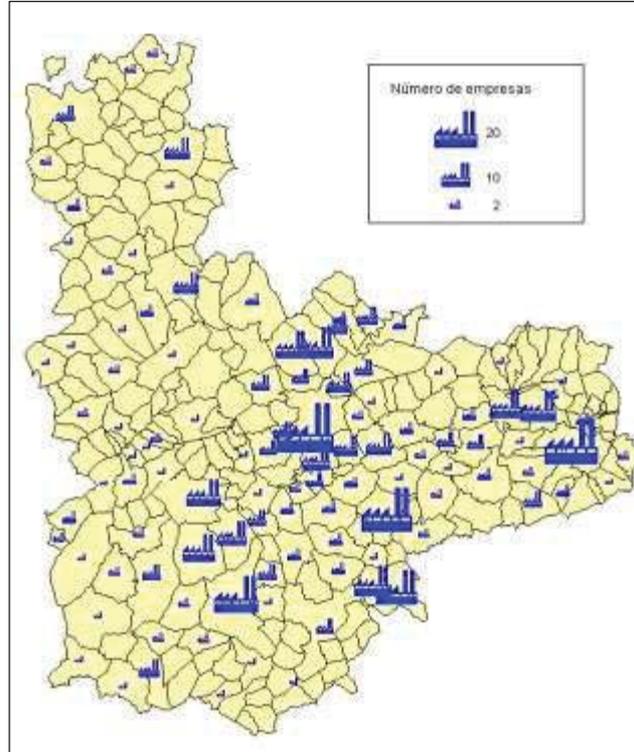
La CVE ha realizado un estudio sobre la viabilidad y el estado de las empresas dedicadas al sector agroalimentario en Valladolid, coincidiendo con la propuesta del Parque Agroalimentario y con su participación en este proyecto.

A continuación se extraen algunos párrafos indicativos que resumen cuál es la situación de este sector.

(Estudio sobre la competitividad de la industria agroalimentaria en Valladolid, CVE).

“Se trata de un sector complejo por la cantidad de actividades que engloba, desde la fabricación de pan al estilo más tradicional hasta la elaboración de alimentos para animales con la más moderna tecnología, pasando por la elaboración de vino, productos de repostería, quesos y otros derivados lácteos, productos cárnicos. Además, en este sector conviven empresas de tamaños muy distintos, la pequeña empresa de menos de 3 trabajadores que factura anualmente menos de 30.000 euros, y en otro lado la gran empresa que factura anualmente más de 18 millones de euros y emplea a más de 250 trabajadores, y la empresa intermedia.”

### Distribución de las empresas agroalimentarias en la provincia de Valladolid.



**FIGURA 51:** Fuente: CVE. Estudio de competitividad de las empresas agroalimentarias.

“La industria agroalimentaria se encuentra bastante repartida en el territorio de la provincia. En 108 municipios de la provincia está radicada al menos una empresa del sector. Buena parte de ella se concentra en la capital y en municipios como Peñafiel, Portillo, Medina del Campo o Íscar.”

“En cuanto al grado en que las empresas utilizan Internet en sus relaciones con el entorno, las respuestas obtenidas revelan que no es muy alto.”

“Las empresas agroalimentarias se dedican fundamentalmente a abastecer a mercados locales, provinciales y regionales. Sólo un número muy escaso tiene sus principales clientes en el mercado nacional.”

Este proyecto tiene su base normativa en diferentes documentos como son: Plan de Vivienda y Suelo 2008-2011 en el cual ya se aprueban los sectores 48 y 49 con calificación industrial. Se basa en la ubicación de un parque y un puerto seco que dé cabida a las empresas e industrias agroalimentarias formando un clúster para seguir líneas de actuación estratégicas internacionales encaminadas a apoyar al sector agroalimentario, la agricultura sostenible y sobre todo la I+D+i.

El proyecto cuenta con inversión tanto por parte del Ministerio de Agricultura, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Valladolid e iniciativas privadas.

El Parque Agroalimentario contaría con una ubicación perfecta tanto para los productores y distribuidores, gracias a las vías de comunicación próximas que articularían el funcionamiento de este proyecto; una localización en un entorno con infraestructuras de calidad y relacionadas estrechamente con las nuevas tecnologías como se viene buscando en todo el modelo industrial planteado en el proyecto; apostando por un sector con una alta viabilidad e importancia no sólo en la ciudad sino también en la provincia que puede convertirlo en un referente a nivel nacional gracias también a la distancia a la que se sitúa de ámbitos como Madrid o el norte español.

Además el proyecto incluye la construcción de un Puerto Seco que, gracias a como hemos señalado anteriormente, su situación e infraestructuras de comunicación conformarían un corredor que ayudaría a la formación de sinergias con otros ámbitos agroalimentarios.

Gracias a este proyecto se diversificaría la oferta industrial tradicional que tiene la ciudad de Valladolid, centrada hasta la actualidad en el sector automovilístico.



FIGURA 52: Fuente: gaunia.



FIGURA 53: Fuente: gaunia.



FIGURA 54: Fuente: gaunia.

A pesar del buen marketing relacionado con el proyecto encontramos en prensa escrita algunos artículos relacionados con una opinión contraria al asentamiento de este Parque en la provincia de Valladolid, ya que a pesar de tener muy buenas comunicaciones, tener una situación privilegiada en el mapa, contar con la posibilidad de un suelo adecuado para esta obra de gran envergadura, se pone en duda el que Valladolid cuente con un mercado de empresas capaces de asentarse en el emplazamiento y obtener una viabilidad en los objetivos que quieren alcanzarse con este proyecto.

Por eso artículos como los que a continuación se adjuntan aportan un poco de luz en relación de otros posibles emplazamientos para este macro proyecto.

elecciones 2015

a - / a +

3 comentarios

5 votos

ELECCIONES 2015

## El PP de Valladolid anuncia al final de la campaña el Parque Agroalimentario al que aspiraba León

ileon.com | 22/05/2015

El candidato León de la Riva promete más de 5.000 empleos directos en una infraestructura que será "el mayor centro logístico del noroeste de España" y cuyo convenio se firmó en 2011, también en víspera electoral, con Antonio Silván. Incluirá el "puerto seco en la meseta y una estación intermodal" de ferrocarril, con inversión millonaria de Conecta Europa y "apoyo del Ministerio y la Junta".

FIGURA 55: Fuente: [www.ileon.com](http://www.ileon.com)



FIGURA 56: Fuente: [www.20minutos.es](http://www.20minutos.es)

## Valladolid promueve un gran parque agroalimentario

Twitter Me gusta

Enviar Imprimir Valorar Añade a tu blog 0 Comentarios

dl | valladolid 03/07/2014

El alcalde de Valladolid, Javier León de la Riva, mantuvo ayer en Madrid una reunión con la ministra de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Isabel Tejerina, en la que presentó el proyecto de parque agroalimentario que el Consistorio quiere promover en la zona de Palomares.

Dentro de este futuro parque agroalimentario, que estará integrado en la Red Cylog, también está previsto que se instale el tercer Puerto Seco de Santander, informa Ical. En mayo de 2011 el regidor firmó con el consejero de Fomento, Antonio Silván, y el consejero de Industria del Gobierno de Cantabria y presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, Juan José Sota Verdión, el convenio para el desarrollo y promoción de esta infraestructura.

El pasado 24 de junio la Junta de Gobierno del Ayuntamiento aprobó el avance del Plan Parcial Conjunto Sector 48 (Industrial Las Arenas) y Sector 49 (Parque Empresarial Tecnológico).

Twitter Me gusta

Enviar Imprimir Valorar Añade a tu blog 0 Comentarios

FIGURA 57: Fuente: [www.diariodeleon.es](http://www.diariodeleon.es)



FIGURA 58: Fuente: página web del pp en Valladolid.

## **INDUSTRIA DEL CONOCIMIENTO**

En definitiva el modelo industrial debe estar centrado en una industria del conocimiento donde las nuevas tecnologías tengan un papel principal.

En este modelo no sólo la industria tradicional tiene cabida, sino que otra parte del proceso industrial como es el diseño, la investigación... tienen hueco y además se proporciona con la formación de nuestra sociedad y dotando a estas empresas de espacios de calidad.

Convertir a la ciudad de Valladolid en un referente del sector automovilístico pero también de otros sectores como el agroalimentario no sólo en el proceso de obtención sino en todos los demás.

## VIII. CONCLUSIONES.

Después de haber realizado este trabajo podemos sacar una serie de conclusiones que nos aportarán una visión general de cuál es la situación del suelo industrial en la ciudad de Valladolid y sus infraestructuras.

- La coyuntura económica ha ido en contra en los últimos años de las promociones de suelo industrial, a favor de la promoción de suelo residencial, el cual con el boom inmobiliario producía grandes beneficios tanto para promotores públicos como para promotores privados.
- Esta coyuntura ha provocado que la ciudad de Valladolid tenga un déficit de suelo industrial, situación que ha sido aprovechada por los municipios de los alrededores para paliarlo con ventajas en el precio del suelo para la localización de nuevas empresas y reubicación de las que se encontraban en la ciudad y querían ampliar sus instalaciones.
- En cuanto al suelo industrial que estaba planeado en la ciudad cabe destacar que la mayoría de las industrias se localizan en polígonos industriales cuyas características se alejan de los nuevos estándares de las nuevas y modernas áreas industriales.
- Debido a la crisis económica que sufre tanto la ciudad de Valladolid, como a nivel nacional, no se prevén actuaciones reseñables en el nuevo PGOU exceptuando la continuación de la construcción del Parque Agroalimentario; por lo que como propuesta de futuro para seguir apostando por la industria en la ciudad se presentan dos posibles salidas: la inversión en rehabilitación de los polígonos industriales más tradicionales y que más lo necesitan tanto por su estado como por su importancia para la ciudad (como es el claro ejemplo de los polígonos Argales y San Cristóbal) y, una propuesta de adecuación paisajística tanto para las actuales zonas industriales como para las nuevas que se lleven a cabo en el futuro en nuestra ciudad.
- La línea de actuación de la ciudad debería basarse en no limitar el crecimiento industrial pero sí adaptarlo tanto a la conservación de su paisaje como a una ordenación lógica de sus espacios para conseguir un modelo de ciudad armoniosa en todos sus usos y ámbitos.

## IX. BIBLIOGRAFÍA.

### LIBROS

Anuario estadístico de Castilla y León.

Confederación Vallisoletana de Empresarios (2007): Estudio sobre la competitividad de Valladolid. Caja España y AFI.

Consejo económico y social de Castilla y León (CESCyL) (2003): Situación económica y social de Castilla y León en 2002. CES de Castilla y León. Valladolid.

EDICOM B2B (Grupo Telecyl) (2007): Guía empresarial de Castilla y León.

GAGO, J. y GARCÍA- PABLOS, J.M., Ordenación de áreas industriales. Junta de Castilla y León y Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

GORDO GÓMEZ, P. (1997): Estructura industrial alimentaria en Castilla y León-análisis y diagnóstico. Consejería de Agricultura. Junta de Castilla y León.

HIGUERAS, ESTER. *Urbanismo bioclimático*. Ed.Gustavo Gili. Barcelona. 2006

HOLDEN, R.; LIVERSEDGE, J. *Construction for landscape design*. Lawrence King Publishing Limited . Londres. 2011

MARTÍNEZ, ANDRÉS. *Habitar la cubierta*. Ed.Gustavo Gili. Barcelona. 2005

NEILA, GONZÁLEZ, F.J. *Arquitectura bioclimática en un entorno sostenible*. Ed.Munilla-leria. Madrid. 2004

OLGYAY, VICTOR. *Manual de diseño bioclimático para arquitectos y urbanistas. Arquitectura y clima*. Ed.Gustavo Gili. Barcelona. 2004

### PÁGINAS WEB CONSULTADAS

[cve.es/cve2011/wp-content/uploads/2011/05/Agroalimentario.pdf](http://cve.es/cve2011/wp-content/uploads/2011/05/Agroalimentario.pdf)

[www.anuarioguia.com/poligonos/ver-provincia/Valladolid](http://www.anuarioguia.com/poligonos/ver-provincia/Valladolid)

[www.gestiondepolygonos.com](http://www.gestiondepolygonos.com)

[www.fepecyl.com](http://www.fepecyl.com)

[www.sodeva.es](http://www.sodeva.es)

<http://institutourbanistica.com/nuevos-espacios-de-trabajo-reciclar-argales/>

<http://www.interempresas.net/Naves/Articulos/40234-Suelo-industrial-y-tecnologico-en-Castilla-y-Leon.html>

[www.idecyyl.jcyl.es](http://www.idecyyl.jcyl.es)

[www.Poligonoscepe.org/preguntas-frecuentes](http://www.Poligonoscepe.org/preguntas-frecuentes)

[www.camaraburgos.com/contenido/files/descargas/Guia-Poligonos-Rurales.pdf](http://www.camaraburgos.com/contenido/files/descargas/Guia-Poligonos-Rurales.pdf)

[www.inmoley.com/CURSOS-LIBRERIA/POLIGONOS-INDUSTRIAL-SUELO.html](http://www.inmoley.com/CURSOS-LIBRERIA/POLIGONOS-INDUSTRIAL-SUELO.html)

[www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/es/85/81/8581.pdf](http://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/es/85/81/8581.pdf)

[www.poligonosindustrialesasturias.com/udecontrol\\_datos/archivos/34.pdf](http://www.poligonosindustrialesasturias.com/udecontrol_datos/archivos/34.pdf)

[www.aehe.net/2009/09/dt-aehe-0906.pdf](http://www.aehe.net/2009/09/dt-aehe-0906.pdf)

[sueloindustrial.net](http://sueloindustrial.net)

[urbanvalladolid.es](http://urbanvalladolid.es)

[www.ppvalladolid.es](http://www.ppvalladolid.es)

[www.geosilex.com](http://www.geosilex.com)

[www.zinco-cubiertas-ecologicas.es](http://www.zinco-cubiertas-ecologicas.es)

[www.onyxosolar.com](http://www.onyxosolar.com)

[www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus](http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus)

[www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas](http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas)

[www.bteaminitiative.eu](http://www.bteaminitiative.eu)

[www.soitu.es](http://www.soitu.es)

[ecococos.blogspot.com.es](http://ecococos.blogspot.com.es)

[revistas.ucm.es](http://revistas.ucm.es)

[www.biblioteca.org.ar/libros/140002.pdf](http://www.biblioteca.org.ar/libros/140002.pdf)

[www.diba.cat](http://www.diba.cat)

## TEXTOS NORMATIVOS

PGOU 2003

PGOU AVANCE 2012

VALLADOLID HACIA 2016

PLAN DE VIVIENDA Y SUELO 2004-2007

PLAN DE VIVIENDA Y SUELO 2008-2011

PLAN DE VIVIENDA Y SUELO 2012-2015

## FUENTES PERIODÍSTICAS

[www.20minutos.es](http://www.20minutos.es)

[www.ileon.com](http://www.ileon.com)

[www.eldiadevalladolid.com](http://www.eldiadevalladolid.com)

[www.elnortedecastilla.com](http://www.elnortedecastilla.com)

[www.eldiariodeleon.es](http://www.eldiariodeleon.es)

## ANEXO FIGURAS

**FIGURA 1:** Plano del sector Cabildo Sur. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.

**FIGURA 2:** Plano de la zona industrial Carrascal. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.

**FIGURA 3:** Fuente: imagen extraída del visor de Urbanismo En Red de Valladolid. En color morado las áreas industriales de la ciudad. Localizadas en todo el perímetro de Valladolid. Situación coincidente con la vigencia del PGOU del 2003.

**FIGURA 4:** Plano del suelo urbanizable Valladolid. Fuente: PGOU avance 2012.

**FIGURA 4.1.:** Ampliación.

**FIGURA 4.2.:** Ampliación.

**FIGURA 4.3.:** Ampliación.

**FIGURA 4.4.:** Ampliación. Fuente: Ampliaciones sacadas de los planos del avance del PGOU 2012 Valladolid.

**FIGURA 5:** Plano Polígono San Cristóbal. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.

**FIGURA 5.1.:** Plano Polígono San Cristóbal. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.

**FIGURA 6:** Plano sector Raposas I. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.

- FIGURA 6.1.: Plano sector Raposas I. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.
- FIGURA 7: Plano Sector Casasola industrial. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.
- FIGURA 7.1.: Plano Sector Casasola industrial. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.
- FIGURA 8: Plano Jalón Industrial. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.
- FIGURA 8.1.: Plano Jalón Industrial. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.
- FIGURA 9: Plano de la zona industrial Carrascal. Valladolid. Fuente: Urbanismo en Red.
- FIGURA 10: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 11: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 12: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 13: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 14: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 15: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 16: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 17 y 18: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 19: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 20: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 21: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 22: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 23: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 24: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 25: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 26: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 27: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 28: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 29: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 30: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 31: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 32: Fotografía del Polígono Industrial San Cristóbal. Fuente: propia.
- FIGURA 33: Fotografía del Polígono Industrial Argales. Valladolid. Fuente: propia.
- FIGURA 34: Fotografía del Polígono Industrial Argales. Valladolid. Fuente: propia.

- FIGURA 35: Fotografía del Polígono Industrial Argales. Valladolid. Fuente: propia.
- FIGURA 36: Fotografía del Polígono Industrial Argales. Valladolid. Fuente: propia.
- FIGURA 37: Fotografía del Polígono Industrial Argales. Valladolid. Fuente: propia.
- FIGURA 38: Fotografía del Polígono Industrial Argales. Valladolid. Fuente: propia.
- FIGURA 39: Fotografía del Polígono Industrial Argales. Valladolid. Fuente: propia.
- FIGURA 40: Fotografía del Polígono Industrial Argales. Valladolid. Fuente: propia.
- FIGURA 41: Fotografía del Polígono Industrial Argales. Valladolid. Fuente: propia.
- FIGURA 42: Giancarlo de Carlo, Colegio de mayores Universitarios. Urbino, Italia (1983)
- FIGURA 43: Tadao Ando, Viviendas Rokko. Kobe, Japón (1993)
- FIGURA 44: Sanaa Studio, Edificio multimedia en Oogaki. Gifu, Japón (1997)
- FIGURA 45: Riken Yamamoto, Universidad de Saitama. Yokohama, Japón (1999)
- FIGURA 46: Sistema de control térmico de las cubiertas vegetales. Neila, F.J.
- FIGURA 47: Paneles solares
- FIGURA 48: Solución de fachada fotovoltaica de la marca ONIX
- FIGURA 49: Soluciones de vidrio para carpintería de la marca ONIX
- FIGURA 50: Luminarias con tecnología LED y captación fotovoltaica incorporada marca GEWISS
- FIGURA 51: Fuente: CVE. Estudio de competitividad de las empresas agroalimentarias.
- FIGURA 52: Fuente: gaunia.
- FIGURA 53: Fuente: gaunia.
- FIGURA 54: Fuente: gaunia.
- FIGURA 55: Fuente: [www.ileon.com](http://www.ileon.com)
- FIGURA 56: Fuente: [www.20minutos.es](http://www.20minutos.es)
- FIGURA 57: Fuente: [www.diariodeleon.es](http://www.diariodeleon.es)
- FIGURA 58: Fuente: página web del pp en Valladolid.