



OAL IPETA



EXCMO. AYUNTAMIENTO  
DE TALAVERA DE LA REINA

# TIPOLOGIA, DISEÑO Y ALTERNATIVAS PARA LA IMPLANTACION DE UNA PLATAFORMA LOGÍSTICO-INTERMODAL EN TALAVERA DE LA REINA



PRESENTACIÓN  
06/02/2019

**TEIRLOG INGENIERIA**



## FASE 0: ORGANIZACIÓN Y LANZAMIENTO DEL ESTUDIO

### ETAPA 0: Organización previa, Planificación y Lanzamiento del Estudio

Mód. 0.1 Organización y planificación del Estudio

Mód. 0.2 Descripción del proceso participativo. Preidentificación de actores

Mód. 0.3 Identificación de fuentes de información

## FASE 1: ASISTENCIA AL DISEÑO DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA

### ETAPA 2: Estudio de demanda

Mód. 2.1. Análisis de la oferta en competencia

Mód. 2.2. Test de mercado. Demanda de suelo logístico

Mód. 2.3. Test de mercado. Demanda de transporte intermodal

Mód. 2.4. identificación de funcionalidades logísticas, de transporte y ferroviarias a desarrollar

## FASE 2: ASISTENCIA AL MODELO DE DESARROLLO DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA

### ETAPA 4: Estudio económico y financiero. Impactos socio económicos

Mód. 4.1. Definición de escenarios de desarrollo y proyección de demanda

Mód. 4.2. Análisis económico y financiero

Mód. 4.3. Impactos socioeconómicos

## FASE 3: ASISTENCIA AL DESARROLLO Y COMERCIALIZACIÓN DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA

### ETAPA 6: Estrategia de desarrollo

Mód. 6.1. Identificación de potenciales socios para el desarrollo de la Plataforma

Mód. 6.2. Acciones de apoyo a la comercialización

### ETAPA 7: Plan de actuaciones

Mód. 7.5. Hoja de ruta para la implantación de la Plataforma Logística Intermodal

## FASE 1: ASISTENCIA AL DISEÑO DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA

### ETAPA 1: Marco del Estudio y Encaje Territorial

Mód. 1.1. Análisis del marco de actuación

Mód. 1.2. Análisis de antecedentes. Desarrollo de convenios y protocolos

Mód. 1.3. Análisis de la actividad industrial, logística y empresarial de la zona

Mód. 1.4. Análisis de conectividad

Mód. 1.5. Benchmarking de plataformas logísticas de referencia para Talavera

### ETAPA 3: Localización y diseño funcional

Mód. 3.1. Análisis de condicionantes del ámbito de actuación

Mód. 3.2. Definición de las características estratégico funcionales de la Plataforma Logística Intermodal

Mód. 3.3. Dimensionamiento y ordenación funcional

Mód. 3.4. Inversiones, costes y fases de desarrollo

Mód. 3.5. Recomendaciones para la gestión del suelo e innovación del planeamiento

### ETAPA 5: Definición del modelo de promoción y gestión

Mód. 5.1. Identificación de alternativas de promoción y gestión

Mód. 5.2. Identificación y gestión de riesgos

Mód. 5.3. Identificación y rol de los agentes potenciales implicados en cada alternativa

Mód. 5.4. Selección de la fórmula más adecuada de promoción y gestión.

Mód. 5.5. Instrumentalización del modelo de implantación de la alternativa elegida

## FASE 4: DOCUMENTO FINAL

### ETAPA 8: Documento final

Mód. 8.1. Elaboración de los documentos finales

Mód. 8.1. Presentación final



## FORTALEZAS

Análisis interno

### ✓ Infraestructura/Oferta:

- **Emplazamiento estratégico**, sobre el Corredor Atlántico viario (Autovía A-5) y ferroviario (Línea 500 y futura LAV) de la Red Transeuropea de Transporte, con fácil acceso al mismo.
- **Ámbito seleccionado** por el Ayto. Talavera de la Reina con amplia disponibilidad de **espacios (hasta 232 ha)**.
- **Infraestructura ferroviaria existente y operativa**, que linda con el límite sur del ámbito de actuación.
- **Terminal incluida** en el PITVI, en la Estrategia Logística de España y en la planificación regional.
- **Posibilidad de desarrollar una terminal funcional tanto en ancho UIC como en ancho convencional**
- **Anexo a una importante área de concentración de actividad económica:** Polígono Industrial de Torrehierro y otros polígonos concentrados en el acceso oeste a Talavera de la Reina desde la A-5, con más de 800 ha de suelos urbanizables para actividades económicas.

### ✓ Demanda:

- **Interés de un operador ferroviario.**

### ✓ Aspectos urbanísticos y otros condicionantes:

- **Instrumento de ordenación territorial y planificación urbanística ya identificado** para su desarrollo: PSI (Proyecto de Singular Interés).
- Principales condicionamientos al desarrollo (afecciones, servicios afectados, estructura de la propiedad, patrimonio y otros) ya detectados.

### ✓ Promoción, comercialización, explotación y gestión:

- **Compromiso del Ayuntamiento de Talavera y de las entidades sociales y económicas de la ciudad para iniciar el proyecto.**
- Interés de operadores ferroviarios privados.
- Compromiso de apoyo expresado por el Gobierno de España y la Junta de Castilla-La Mancha.

### ✓ Aspectos financieros

- **Capacidad del Ayuntamiento** para promover el PSI e incluso asumir el coste de las expropiaciones.

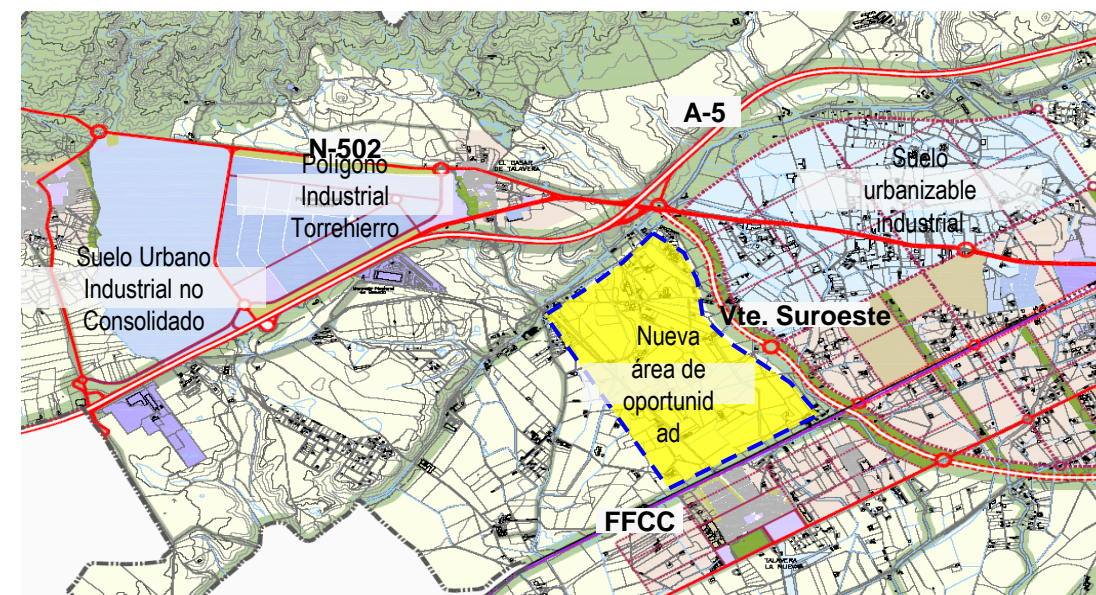
## RED TEN-T. RED FERROVIARIA (MERCANCÍAS)



Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa
		Ferrocarril convencional / En desarrollo
		Ferrocarril convencional / Planificadas

Global	Básica	
		Ferrocarril de alta velocidad / Completa
		A transformar en ferrocarril de alta velocidad
		Ferrocarril de alta velocidad / Planificada

## Situación ubicación PLI de Talavera de la Reina

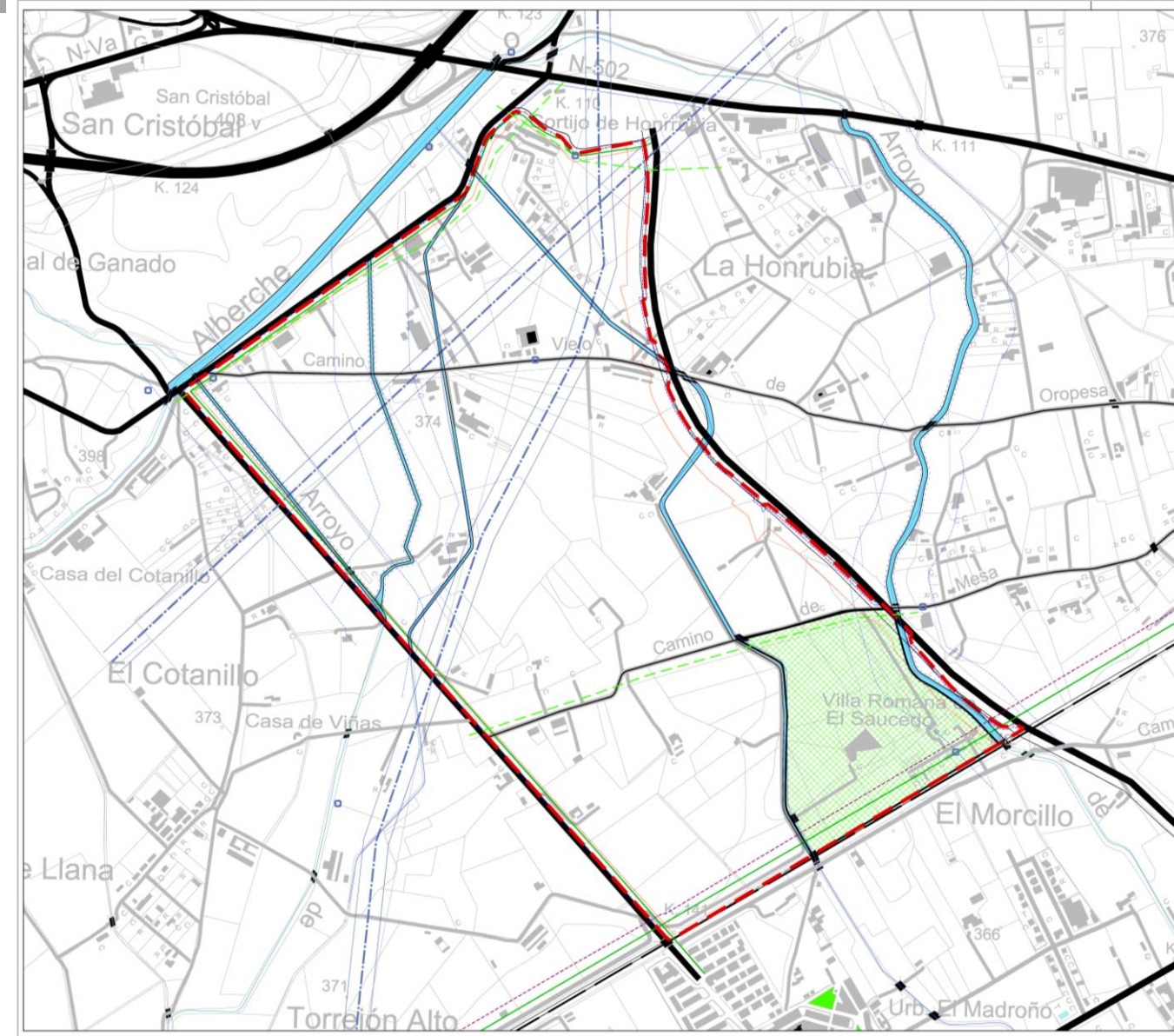




## DEBILIDADES

- ✓ **Infraestructura/Oferta:**
  - Línea ferroviaria actual de ancho convencional, vía única y no electrificada, con limitaciones operativas de peso por eje y otras.
  - Inexistencia de instalaciones ferroviarias con tráficos de mercancías en Talavera o su entorno.
  - Diseño de terminal ferroviaria en fondo de saco.
  - Indefiniciones derivadas del nuevo Estudio Informativo de la LAV en fase de redacción.
- ✓ **Demanda:**
  - Inexistencia de tráficos actuales de mercancías por ferrocarril con origen o destino en Talavera.
  - Circulaciones semanales de trenes de mercancías en tránsito por Talavera muy bajas (1 semanal).
  - Baja demanda detectada de instalaciones y servicios logísticos.
- ✓ **Aspectos financieros:**
  - Necesidad de significativas inversiones para asumir las expropiaciones, reponer canalizaciones de riego, líneas eléctricas, o ejecutar los accesos ferroviarios.
- ✓ **Aspectos urbanísticos y otros condicionantes:**
  - Desarrollo no considerado en el POM.
  - Suelos de mala calidad geotécnica.
  - Gran cantidad de afecciones y servicios a reponer.
  - Estructura de la propiedad compleja (numerosas instalaciones agrícolas, industriales y viviendas) y fragmentada.
  - Discrepancia de algunos agentes sociales con el ámbito seleccionado.
- ✓ **Promoción, comercialización, explotación y gestión:**
  - Elevado riesgo de demanda. Constatación más cualitativa que cuantitativa de la demanda.

## PLANO DE SERVIDUMBRES Y AFECCIONES







## OPORTUNIDADES

Análisis externo

- ✓ Situación general funcional:
  - **Mejora de la infraestructura ferroviaria en Portugal** entre Evora y Elvas, que **facilitará la conexión con los puertos de Sines, Lisboa y Setubal**, y en España (LAV Madrid-Extremadura).
  - **Emplazamiento óptimo para operadores de transporte** por carretera por encontrarse a una jornada de tacógrafo de los puertos portugueses de Lisboa, Sines y Setubal, y de los españoles de Huelva, Sevilla, Algeciras y Valencia (entre otros), a media jornada de tacógrafo de Badajoz, y por permitir dos rotaciones diarias con el área metropolitana de Madrid.
  - Reciente fase de **crisis económica superada**, con crecimientos actuales del PIB y de las demandas de transporte.
  - **Ciudad dinámica**, industrial, con servicios y recursos humanos disponibles.
- ✓ Estrategia y Planificación del transporte:
  - **Oportunidad por desarrollar** un hub ferroviario para mercancías en el Corredor Atlántico.
  - Coordinación y concertación de actuaciones entre entidades públicas. Cumplimiento de **protocolos, convenios y compromisos**.
- ✓ Planificación urbanística:
  - **Posibilidad de desarrollo sin necesidad de modificar el POM de Talavera de la Reina.**
- ✓ Sinergia con otras áreas de actividad económica:
  - **Ubicación en uno de los polos industriales y económicos más importantes del Castilla – La Mancha.**
  - **Localización estratégica a menos de una hora de dos de las tres de las principales áreas de concentración de actividad industrial y logística de Madrid: corredor A-42 y corredor A-4.**
- ✓ Oferta en competencia:
  - ✓ **Inexistencia de proyectos similares** en un radio de 60 km desde Talavera.
- ✓ Demanda general:
  - ✓ Posibilidad de **conexión con el Corredor Mediterráneo** y con los otros ramales del Corredor Atlántico (conexión con Sevilla, Huelva, Cádiz, Algeciras) sin pasar por Madrid (Vía Villaluenga de la Sagra – Algodor) y la consecuente captación de tráfico
  - ✓ **Potencialidad como centro de almacenamiento al servicio del Nudo de Madrid.**
  - ✓ **Potencialidad como centro de transporte de mercancías al servicio de Talavera y su comarca.** Servicios de cross docking, acarreos de última milla y distribución urbana/regional de mercancías.
  - ✓ Potencialidad para instalaciones de frío y manejo de reefers
  - ✓ Existencia de **nichos de actividad económica** que facilitan la especialización de las instalaciones a desarrollar.
  - ✓ Desarrollo de un **aparcamiento seguro** para vehículos pesados
  - ✓ Desarrollo de un centro formativo (maquinistas ferroviarios, profesionales del transporte...)

Centro de Transportes de Madrid



Puerto Seco y Centro de Transportes de Coslada



Plataforma Logística Intermodal ARASUR







## AMENAZAS

- ✓ Situación general funcional:
  - Ciudad en **riesgo de desindustrialización** con elevado nivel de desempleo.
  - **Distancia a Madrid**, lo que dificulta los acarreos y los servicios logísticos con esta ciudad y sus retornos.
- ✓ Estrategia y Planificación del transporte:
  - **Nodo no considerado como RRT (Rail Road Terminal) de la TEN-T.**
  - **Incertidumbres con el trazado de la LAV** (Estudio informativo en redacción).
  - **No consideración de la terminal en la RFIG.**
- ✓ Aspectos urbanísticos y otros condicionantes:
  - **Nivel de implicación del Ministerio de Fomento y de la Junta de Castilla-La Mancha**, u otros organismos públicos, en la tramitación, y aprobación del proyecto, así como asunción de inversiones.
- ✓ Oferta en competencia:
  - Gran potencial de **desarrollo de otros** suelos para actividades económicas en el área, tanto a corto como a largo plazo.
  - Desarrollos logísticos e intermodales de Navalmoral de la Mata, Illescas y Aranjuez/Ontígola
- ✓ Demanda general:
  - Actuaciones de mejora en la Línea 520 entre Ciudad Real, Amorchón y Mérida, que supone un itinerario alternativo al de **la Línea 500.**
  - Promoción, comercialización, explotación y gestión:
  - **No participación asegurada del Adif** en el proyecto.

TERMINAL INTERMODODAL DE ILLESCAS – PLATAFORMA CENTRAL IBERUM

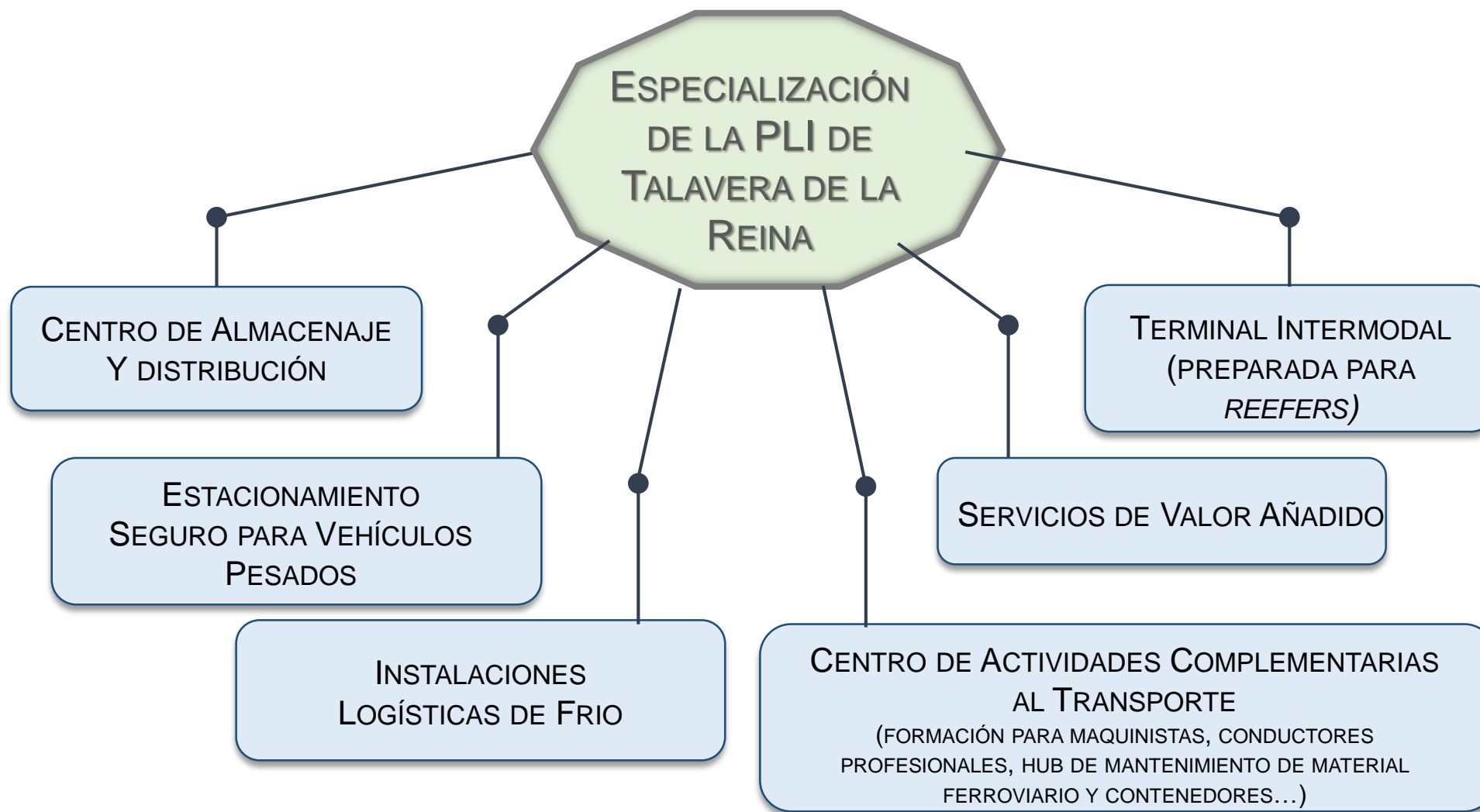


TERMINAL INTERMODODAL DE NAVALMORAL DE LA MATA- ESPACIO NAVALMORAL





Se han identificado 6 funcionalidades logísticas, de transporte y ferroviarias estratégicas para el desarrollo de la Plataforma Logística Intermodal de Talavera de la Reina



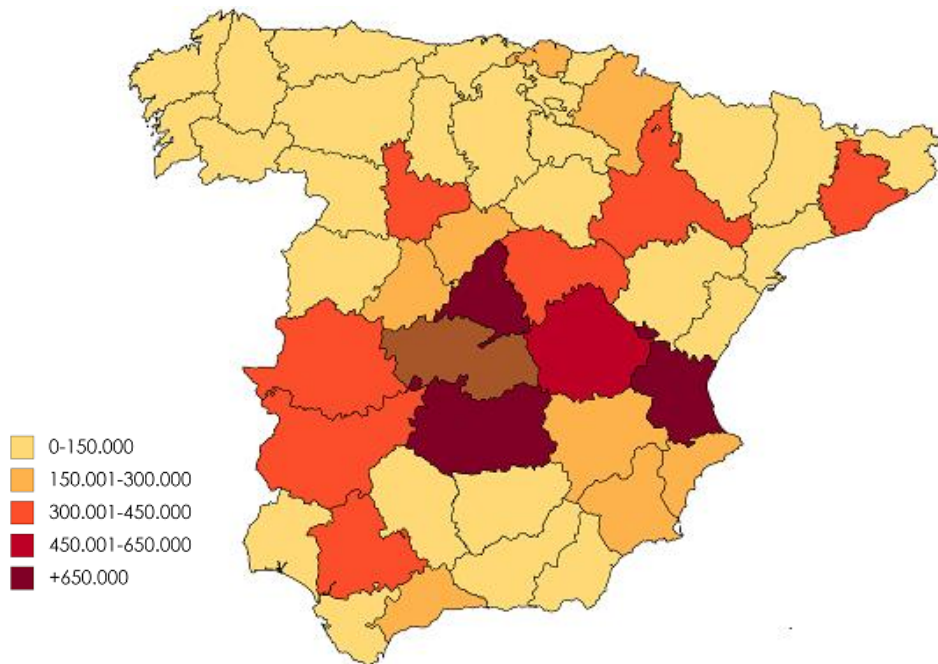




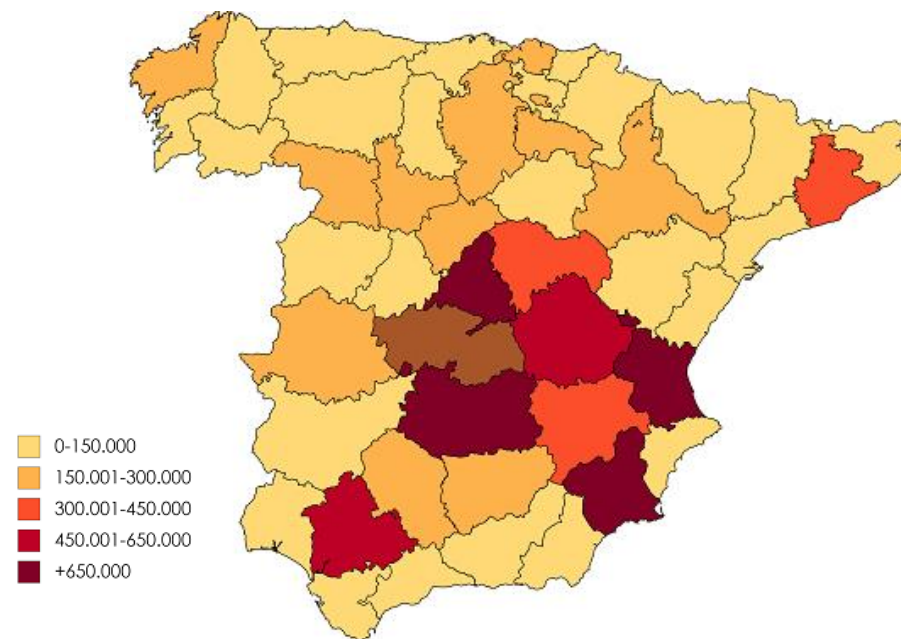
## Toledo expide un volumen de mercancías por carretera superior al que recibe

Principales provincias de destino de mercancías por carretera con origen Toledo (Toneladas) (2017)\*

Origen	Destino	Demanda (Tn)	%
Toledo	Otras Provincias	16.892.055	57%
Otras Provincias	Toledo	12.875.858	43%
<b>Total Interprovincial</b>		<b>29.767.913</b>	<b>100%</b>



Principales provincias de origen de mercancías por carretera con destino Toledo (Toneladas) (2017)\*



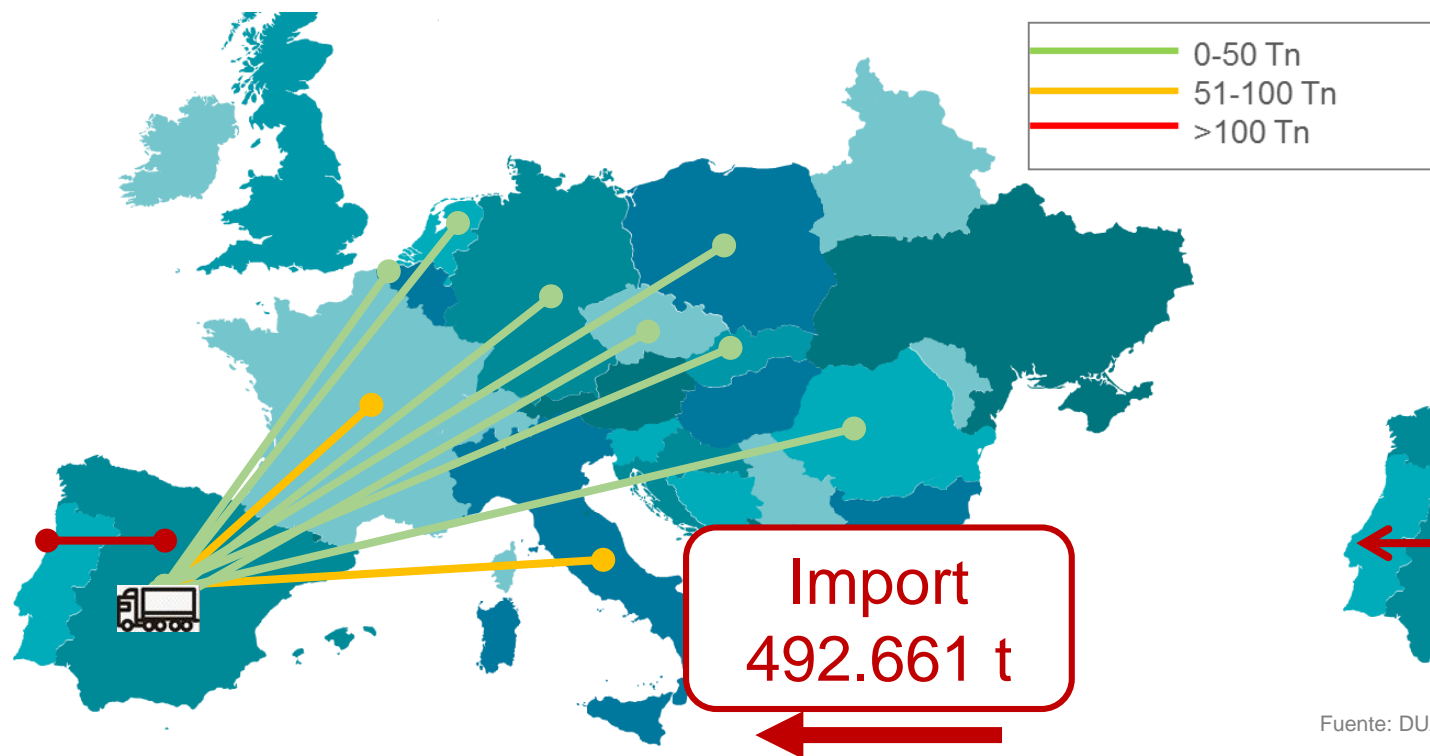
\* El resto de provincias tienen un tráfico inferior a 150 mil toneladas.





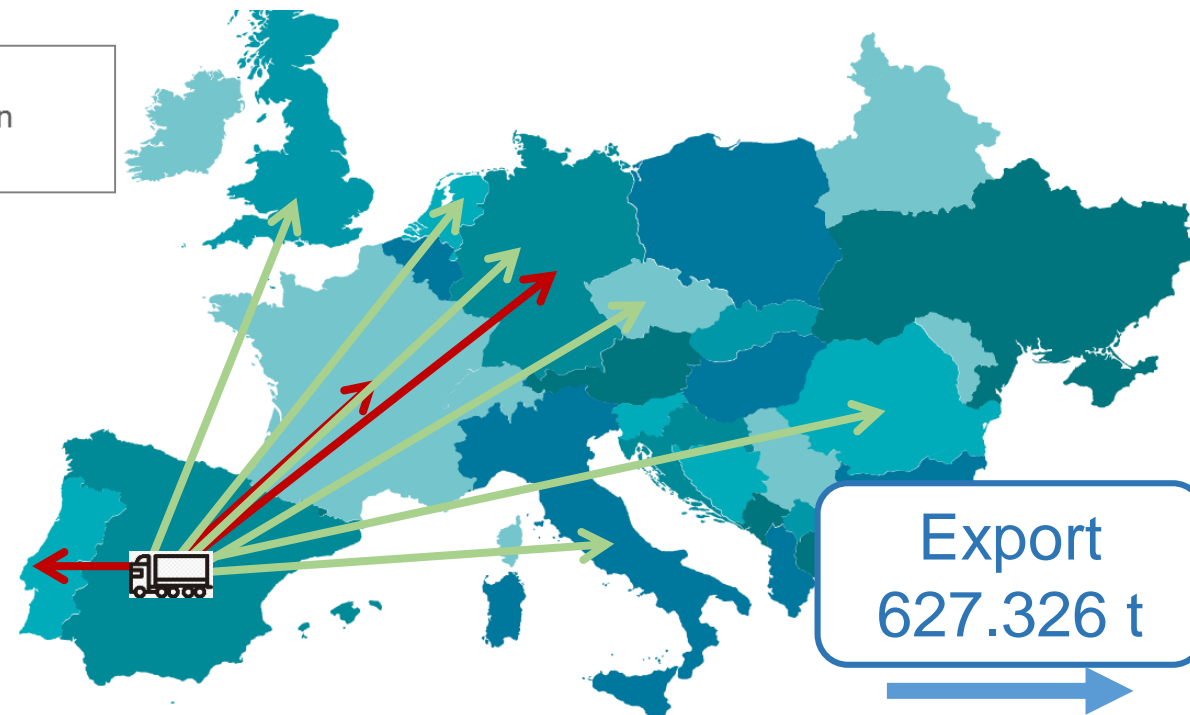
## Toledo es una provincia más exportadora que importadora

Provincia de Toledo. Importación por carretera y país de destino. Toneladas. 2016



Fuente: DUAS 2016. Elaboración: TEIRLOG

Provincia de Toledo. Exportación por carretera y país de destino. Toneladas. 2016



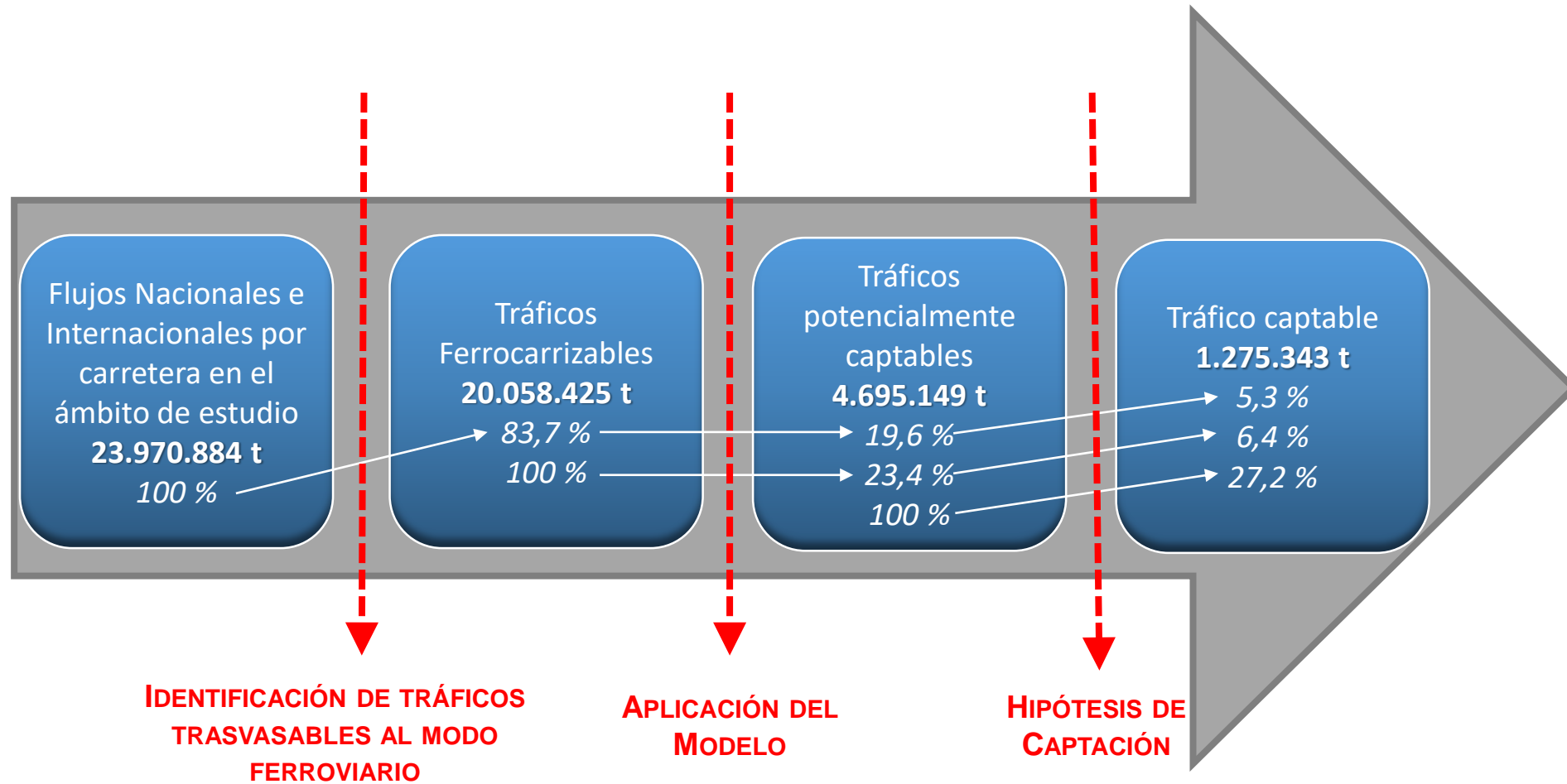
Fuente: DUAS 2016 . Elaboración: TEIRLOG

Provincia de Toledo. Importación y Exportación MARÍTIMAS. Toneladas. 2016





**Provincia de Toledo. Captación Estimada Tráficos Nacionales e Internacionales. Escenario Base. 2016**







## Provincia de Toledo. Captación Estimada Tráficos Nacionales e Internacionales. Escenario de captación Base. 2016

Principales relaciones captables con O/D la provincia de Toledo. Escenario Base

Relación A – B	A	B	Sentido A - B	Sentido B - A	TOTAL (ambos sentidos)	Nº trenes semanales A - B	Nº trenes semanales B - A	Nº trenes semanales por sentido
Toledo – Valencia	Toledo	Valencia	194.210	189.350	383.561	13	12	12
Zaragoza – Toledo	Zaragoza	Toledo	56.444	76.199	132.643	4	5	4
Toledo – Sevilla	Toledo	Sevilla	56.166	75.824	131.990	3	5	3
Toledo – Barcelona	Toledo	Barcelona	50.722	60.467	111.188	3	4	3
A Coruña – Toledo	A Coruña	Toledo	28.245	23.903	52.148	2	1	1
Coimbra – Toledo	Coimbra (PT)	Toledo	27.671	20.595	48.266	2	1	1
Toledo – Córdoba	Toledo	Córdoba	21.051	21.624	42.675	1	1	1
Toledo – Tarragona	Toledo	Tarragona	18.382	21.373	39.755	1	1	1
Porto – Toledo	Porto	Toledo	17.843	15.507	33.350	1	1	1
Toledo – Alicante	Toledo	Alicante	18.896	13.997	32.893	1	1	1
Toledo – Cádiz	Toledo	Cádiz	15.211	17.595	32.806	1	1	1
Toledo – Castellón	Toledo	Castellón	16.294	12.070	28.364	1	1	1
Asturias – Toledo	Asturias	Toledo	11.862	16.014	27.876	1	1	1
Lisboa – Toledo	Lisboa	Toledo	13.274	14.262	27.536	1	1	1
Toledo – Huelva	Toledo	Huelva	11.469	15.484	26.953	1	1	1
<b>TOTAL</b>					<b>1.152.004</b>			<b>33</b>



## Provincia de Toledo. Captación Estimada Tráficos Nacionales e Internacionales. Escenario de captación Máxima. 2016

Principales relaciones captables con O/D la provincia de Toledo. Escenario de captación Máxima

Relación A – B	A	B	Sentido A - B	Sentido B - A	TOTAL (ambos sentidos)	Nº trenes semanales A - B	Nº trenes semanales B - A	Nº trenes semanales por sentido
Toledo - Valencia	Toledo	Valencia	229.779	228.735	458.514	15	15	15
Sevilla - Toledo	Toledo	Sevilla	85.003	114.754	199.757	5	7	5
Barcelona - Toledo	Toledo	Barcelona	71.916	80.792	152.708	5	5	5
Toledo - Zaragoza	Zaragoza	Toledo	69.041	84.256	153.297	4	5	4
Murcia - Toledo	Toledo	Murcia	53.993	72.891	126.884	3	5	3
Córdoba - Toledo	Toledo	Córdoba	30.238	28.826	59.063	2	2	2
Alicante - Toledo	Toledo	Alicante	32.042	23.735	55.777	2	1	1
A Coruña - Toledo	A Coruña	Toledo	28.245	24.576	52.821	2	1	1
Coimbra - Toledo	Coimbra	Toledo	27.671	20.595	48.266	2	1	1
Tarragona - Toledo	Toledo	Tarragona	20.207	26.673	46.880	1	2	1
Cádiz - Toledo	Toledo	Cádiz	23.908	18.690	42.598	1	1	1
Navarra - Toledo	Navarra	Toledo	17.859	24.109	41.968	1	1	1
Huelva - Toledo	Toledo	Huelva	17.249	22.153	39.402	1	1	1
Castellón - Toledo	Toledo	Castellón	21.287	15.768	37.055	1	1	1
Porto - Toledo	Porto	Toledo	17.843	15.507	33.350	1	1	1
Asturias - Toledo	Asturias	Toledo	11.862	16.014	27.876	1	1	1
Lisboa - Toledo	Lisboa	Toledo	13.274	14.262	27.536	1	1	1
Gipuzkua- Toledo	Gipuzkua	Toledo	15.409	11.414	26.822	1	1	1
<b>TOTAL</b>					<b>1.630.573</b>			<b>46</b>



## Provincia de Toledo. Captación Estimada Tráficos Nacionales e Internacionales. Escenario de captación Mínima. 2016

Principales relaciones captables con O/D la provincia de Toledo. Escenario de captación Mínima

Relación A – B	A	B	Sentido A - B	Sentido B - A	TOTAL (ambos sentidos)	Nº trenes semanales A - B	Nº trenes semanales B - A	Nº trenes semanales por sentido
Toledo – Sevilla	Toledo	Sevilla	56.166	75.824	131.990	3	5	3
Toledo – Barcelona	Toledo	Barcelona	50.722	60.467	111.188	3	4	3
Toledo – Córdoba	Toledo	Córdoba	21.051	21.624	42.675	1	1	1
Toledo – Tarragona	Toledo	Tarragona	18.382	21.373	39.755	1	1	1
Toledo – Cádiz	Toledo	Cádiz	15.211	17.595	32.806	1	1	1
Toledo – Huelva	Toledo	Huelva	11.469	15.484	26.953	1	1	1
<b>TOTAL</b>					<b>385.368</b>			<b>10</b>



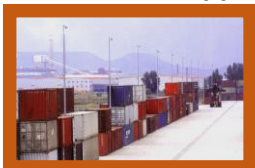
16,69 ha (\*)



20,78 ha (\*)



30,14 ha (\*)



18,80 ha (\*)



22,05 ha (\*)



23,79 ha (\*)

## Funcionalidades estratégicas desarrollar en la Plataforma Logística Intermodal de Talavera de la Reina

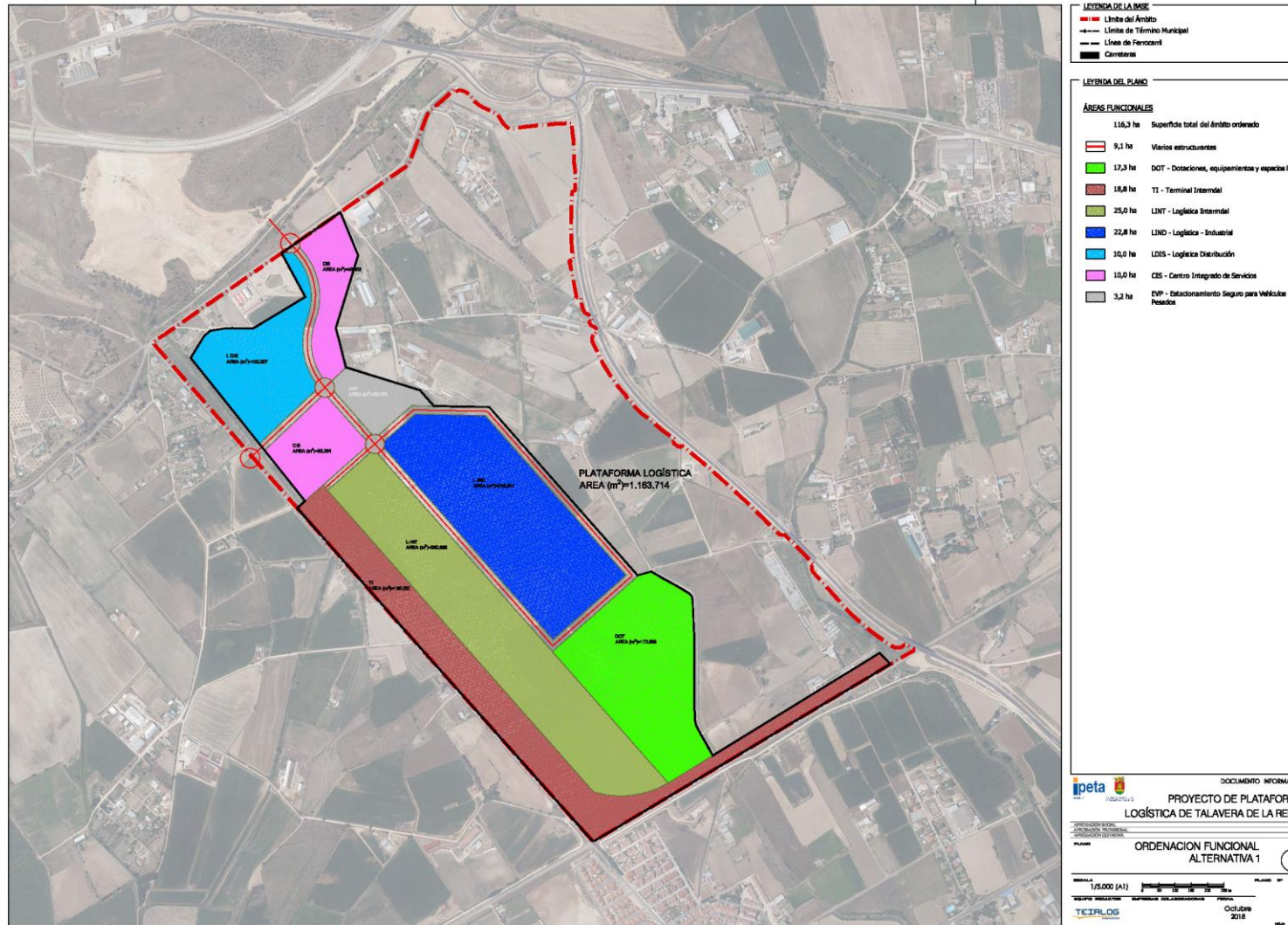
- ❑ **Logística de Distribución (Centro de Transporte de Mercancías) (L-DIS):** son Plataformas Logísticas centradas en el transporte por carretera.
- ❑ **Logística Industrial (L-IND):** se trata de un área cuyos Parques de Actividad están especializados en funciones de logística, distribución y transformación.
- ❑ **Logística Intermodal (L-INT):** son Parques de Actividad que contienen instalaciones de operadores logísticos con necesidad de accesibilidad ferroviaria.
- ❑ **Terminal Intermodal (TI):** área funcional destinada al intercambio modal ferroviario-carretera y servicios relacionados.
- ❑ **Centro Integrado de Servicios (CIS) o Centro de Servicios al Transporte (CST):** áreas de alta calidad ambiental y funcional ligadas al acceso principal.
- ❑ **Dotacional:** Equipamientos públicos, cesiones y zonas verdes.

(\*): Alternativa de ordenación seleccionada.



## Alternativa de ordenación 1

### Resumen de superficies

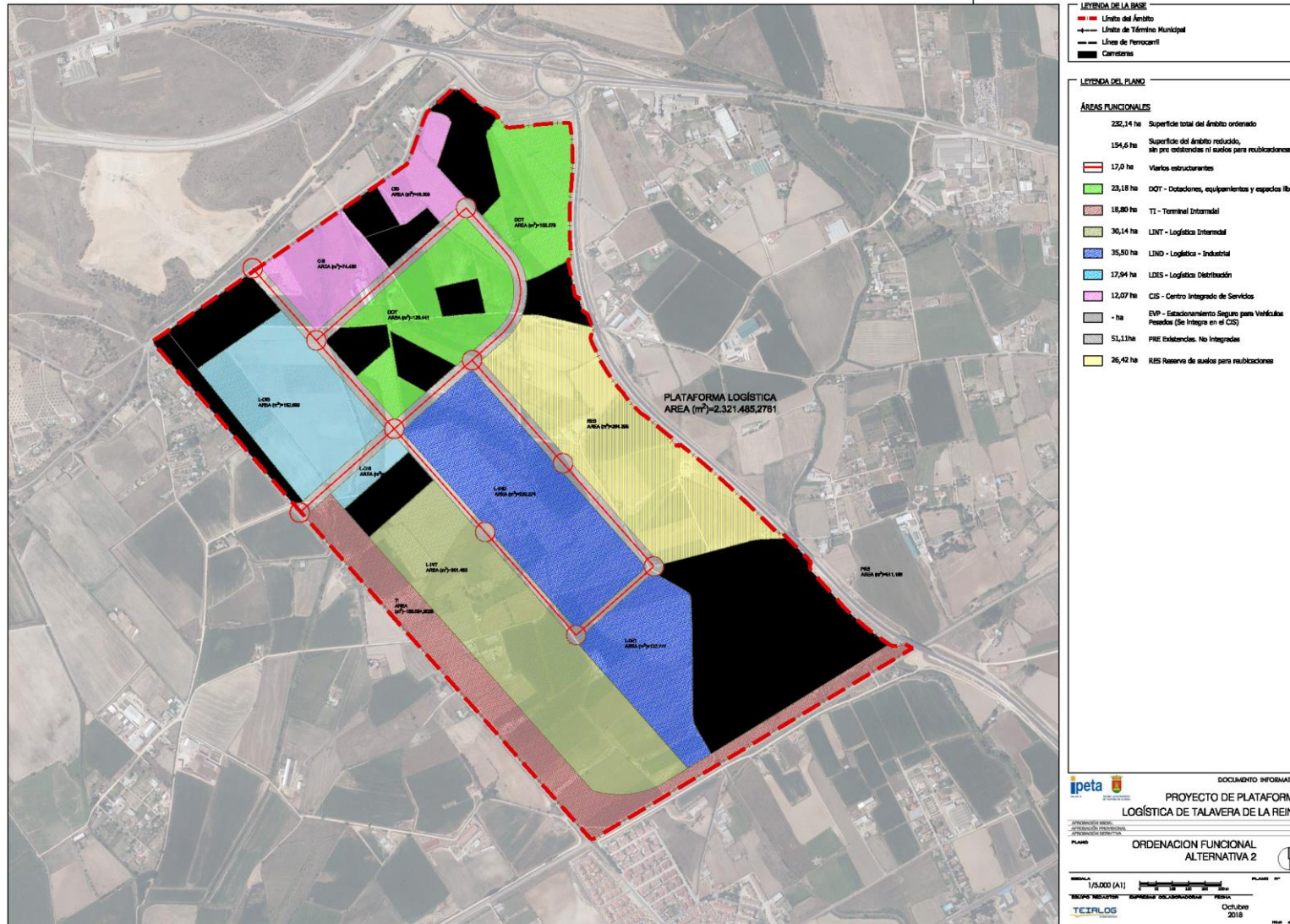


ALTERNATIVA 1	ha	% Total	% Reducido
<b>SUPERFICIE ÁMBITO</b>	<b>232,14</b>	<b>100,00%</b>	
Superficie ámbito ordenado	116,30		
Superficie ámbito reducido (Sin pre existencias ni reservas)	116,30		100,00%
<b>SS.GG. Y SS.LL.</b>	<b>26,40</b>	<b>11,37%</b>	<b>22,70%</b>
DOT - Dotaciones, equipamientos y espacios libres	17,30	7,45%	14,88%
Viarios estructurantes	9,10	3,92%	7,82%
<b>PRE EXISTENCIAS Y RESERVAS</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00%</b>	
PRE - Pre existencias	0,00	0,00%	
RES - Reserva de suelos para reubicaciones	0,00	0,00%	
<b>SUELOS PATRIMONIALES</b>	<b>89,90</b>	<b>38,73%</b>	<b>77,30%</b>
TI - Terminal Intermodal	18,90	8,14%	16,25%
LINT - Logística Intermodal	25,00	10,77%	21,50%
LIND - Logística Industrial	22,80	9,82%	19,60%
LDIS - Logística Distribución	10,00	4,31%	8,60%
CIS - Centro Integrado de Servicios	10,00	4,31%	8,60%
EVP - Estacionamiento Vehículos Pesados	3,20	1,38%	2,75%



## Alternativa de ordenación 2

### Resumen de superficies

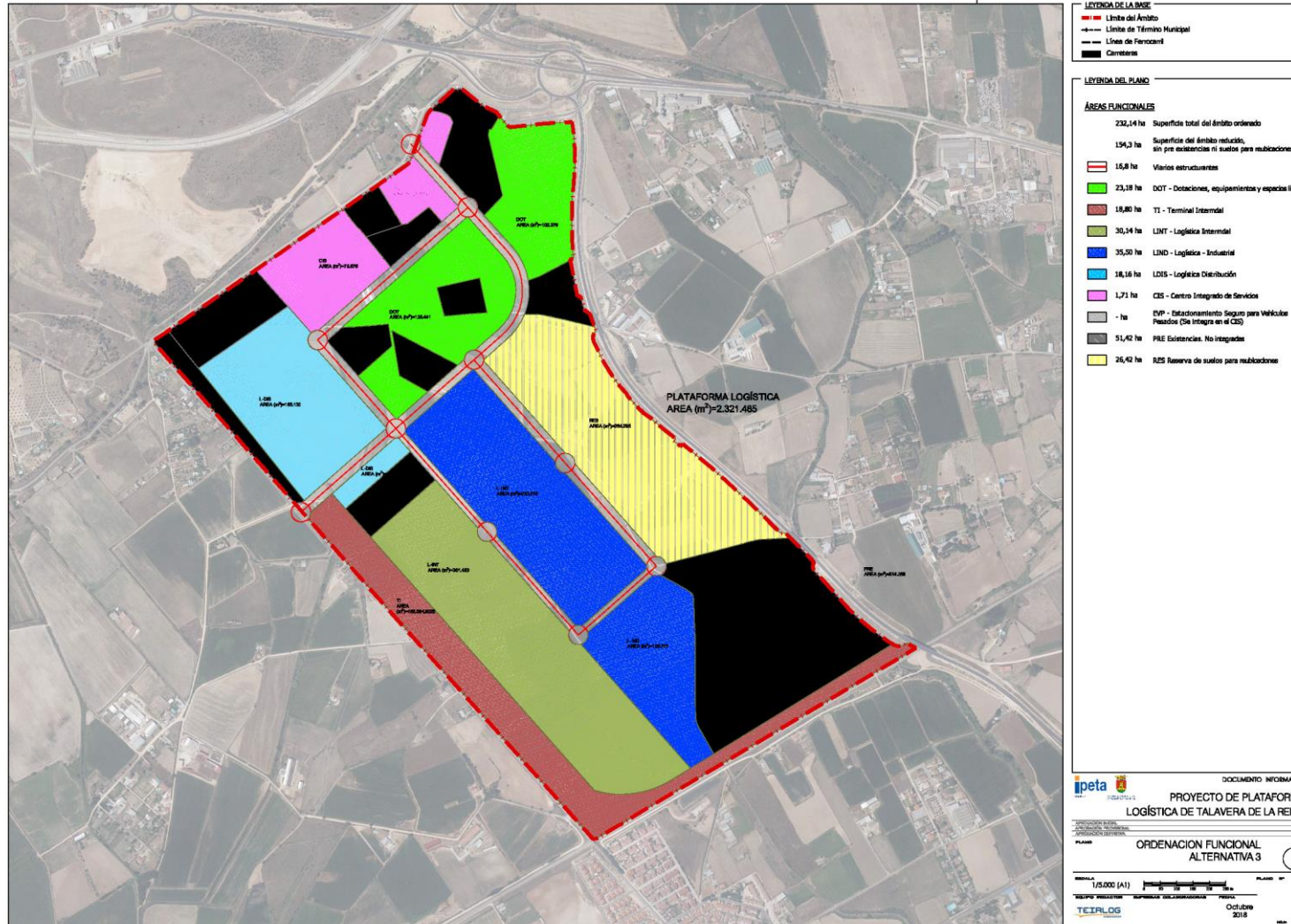


ALTERNATIVA 2	ha	% Total	% Reducido
<b>SUPERFICIE ÁMBITO</b>	<b>232,14</b>	<b>100,00%</b>	
Superficie ámbito ordenado	232,14		
Superficie ámbito reducido (Sin pre existencias ni reservas)	154,61		100,00%
<b>SS.GG. Y SS.LL.</b>	<b>40,16</b>	<b>17,30%</b>	<b>25,98%</b>
DOT - Dotaciones, equipamientos y espacios libres	23,18	9,99%	14,99%
Varios estructurantes	16,98	7,31%	10,98%
<b>PRE EXISTENCIAS Y RESERVAS</b>	<b>77,53</b>	<b>33,40%</b>	
PRE - Pre existencias	51,11	22,02%	
RES - Reserva de suelos para reubicaciones	26,42	11,38%	
<b>SUELOS PATRIMONIALES</b>	<b>114,45</b>	<b>49,30%</b>	<b>74,02%</b>
TI - Terminal Intermodal	18,80	8,10%	12,16%
LINT - Logística Intermodal	30,14	12,98%	19,49%
LIND - Logística Industrial	35,50	15,29%	22,96%
LDIS - Logística Distribución	17,94	7,73%	11,60%
CIS - Centro Integrado de Servicios	12,07	5,20%	7,81%
EVP - Estacionamiento Vehículos Pesados		0,00%	0,00%



## Alternativa de ordenación 3

### Resumen de superficies

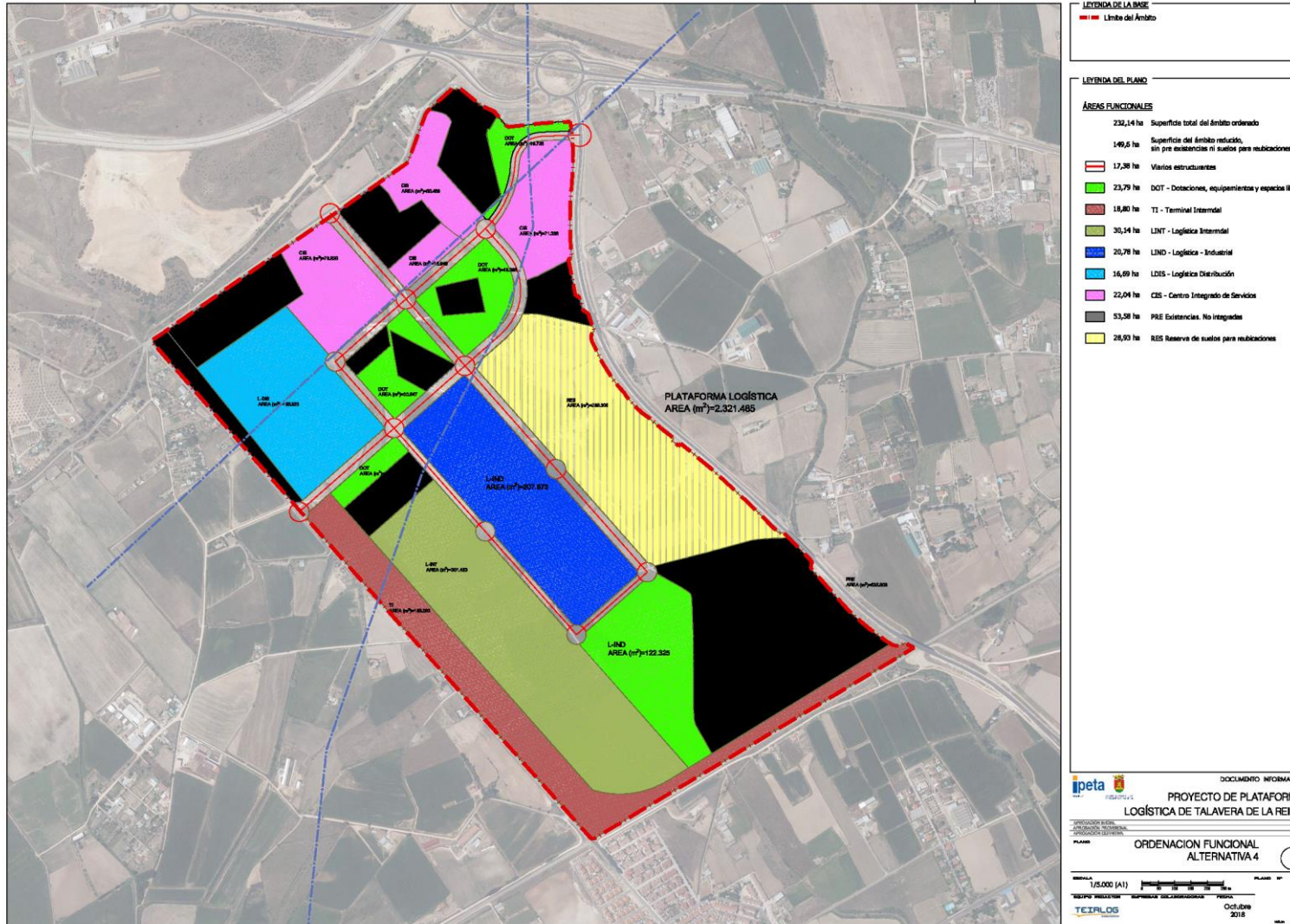


ALTERNATIVA 3	ha	% Total	% Reducido
<b>SUPERFICIE ÁMBITO</b>	<b>232,14</b>	<b>100,00%</b>	
Superficie ámbito ordenado	232,14		
Superficie ámbito reducido (Sin pre existencias ni reservas)	154,30		100,00%
<b>SS.GG. Y SS.LL.</b>	<b>39,99</b>	<b>17,23%</b>	<b>25,92%</b>
DOT - Dotaciones, equipamientos y espacios libres	23,18	9,99%	15,02%
Varios estructurantes	16,81	7,24%	10,89%
<b>PRE EXISTENCIAS Y RESERVAS</b>	<b>77,84</b>	<b>33,53%</b>	
PRE - Pre existencias	51,42	22,15%	
RES - Reserva de suelos para reubicaciones	26,42	11,38%	
<b>SUELOS PATRIMONIALES</b>	<b>114,31</b>	<b>49,24%</b>	<b>74,08%</b>
TI - Terminal Intermodal	18,80	8,10%	12,18%
LINT - Logística Intermodal	30,14	12,98%	19,53%
LIND - Logística Industrial	35,50	15,29%	23,01%
LDIS - Logística Distribución	18,16	7,82%	11,77%
CIS - Centro Integrado de Servicios	11,71	5,04%	7,59%
EVP - Estacionamiento Vehículos Pesados		0,00%	0,00%



## Alternativa de ordenación 4

### Resumen de superficies



ALTERNATIVA 4	ha	% Total	% Reducido
<b>SUPERFICIE ÁMBITO</b>	<b>232,14</b>	<b>100,00%</b>	
Superficie ámbito ordenado	232,14		
Superficie ámbito reducido (Sin pre existencias ni reservas)	149,63		100,00%
<b>SS.GG. Y SS.LL.</b>	<b>41,17</b>	<b>17,73%</b>	<b>27,51%</b>
DOT - Dotaciones, equipamientos y espacios libres	23,79	10,25%	15,90%
Viarios estructurantes	17,38	7,49%	11,62%
<b>PRE EXISTENCIAS Y RESERVAS</b>	<b>82,51</b>	<b>35,54%</b>	
PRE - Pre existencias	53,58	23,08%	
RES - Reserva de suelos para reubicaciones	28,93	12,46%	
<b>SUELOS PATRIMONIALES</b>	<b>108,46</b>	<b>46,72%</b>	<b>72,49%</b>
TI - Terminal Intermodal	18,80	8,10%	12,56%
LINT - Logística Intermodal	30,14	12,98%	20,14%
LIND - Logística Industrial	20,78	8,95%	13,89%
LDIS - Logística Distribución	16,69	7,19%	11,15%
CIS - Centro Integrado de Servicios	22,05	9,50%	14,74%



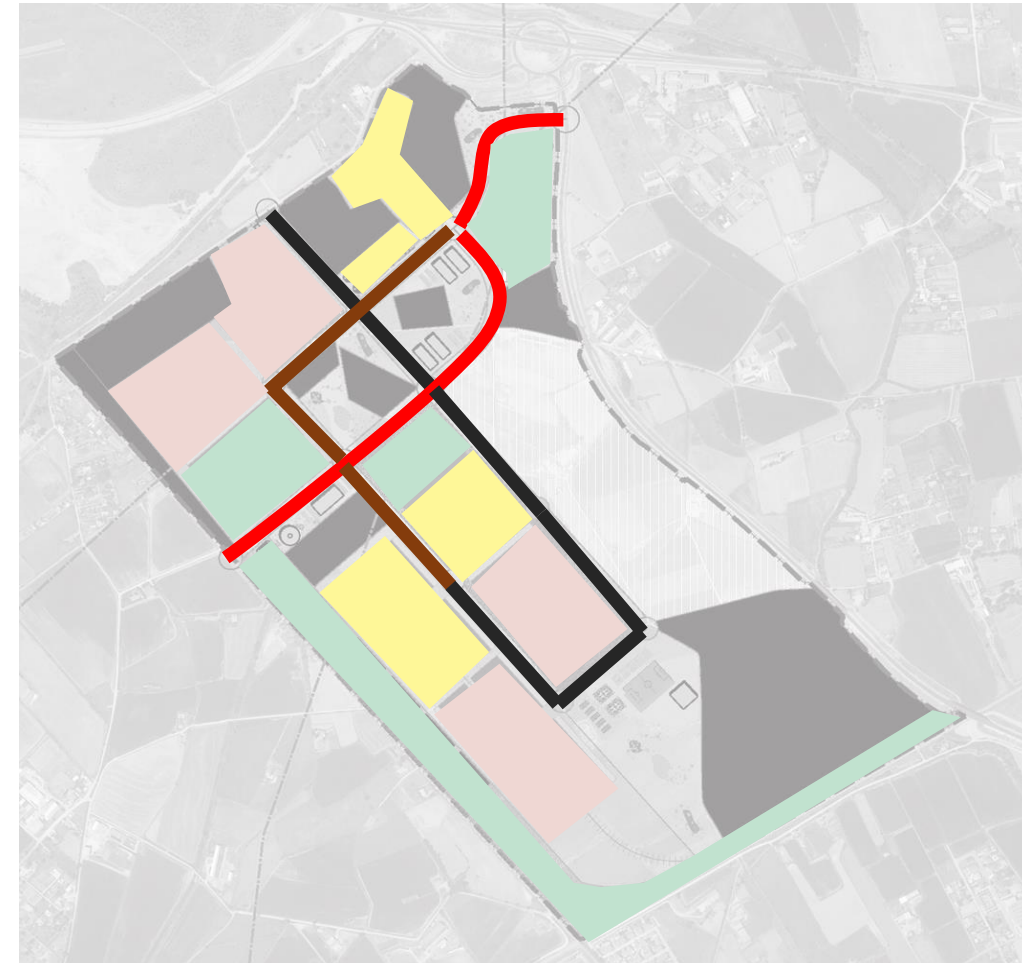


## Posible imagen final de la Alternativa seleccionada





## Fases de desarrollo de la PLI



**Supermanzanas:**

- PRIMERA FASE
- SEGUNDA FASE FASE
- TERCERA FASE

**Viaro Estructurante:**

- PRIMERA FASE
- SEGUNDA FASE FASE
- TERCERA FASE

**FASE 1 47,53 ha**

<b>SS.GG. Y SS.LL.</b>	<b>8,08</b>
Dotaciones, equipamientos y espacios libres	1,65
Varios estructurantes	6,43

**SUELOS PATRIMONIALES 39,45**

TI - Terminal Intermodal ( <b>Trenes de 450 m</b> )	18,80
LINT - Logística Intermodal	-
LIND - Logística Industrial	5,19
LDIS - Logística Distribución	8,34
CIS - Centro Integrado de Servicios	7,12

**FASE 3 69,42 ha**

<b>SS.GG. Y SS.LL.</b>	<b>27,62</b>
Dotaciones, equipamientos y espacios libres	22,14
Varios estructurantes	5,48

**SUELOS PATRIMONIALES 41,80**

TI - Terminal Intermodal	-
LINT - Logística Intermodal	15,07
LIND - Logística Industrial	10,40
LDIS - Logística Distribución	8,35
CIS - Centro Integrado de Servicios	7,98

**FASE 2 32,66 ha**

<b>SS.GG. Y SS.LL.</b>	<b>5,47</b>
Dotaciones, equipamientos y espacios libres	-
Varios estructurantes	5,47

**SUELOS PATRIMONIALES 27,19**

TI - Terminal Intermodal ( <b>Trenes de 750 m</b> )	-
LINT - Logística Intermodal	15,07
LIND - Logística Industrial	5,19
LDIS - Logística Distribución	-
CIS - Centro Integrado de Servicios	6,93

## Resumen de inversiones por fases

CUADRO GENERAL ESTIMATIVO DE COSTES DE URBANIZACIÓN	Primera Fase Coste Total (1) (€)	Segunda Fase Coste Total (1) (€)	Tercera Fase Coste Total (1) (€)
1. Accesos viarios	565.200	0	1.130.000
2. Viario	6.796.000	6.803.200	8.366.400
3. Explanación de supermanzanas	1.723.800	1.959.600	4.165.200
4. Acceso ferroviario	1.375.738	0	0
5. Red ferroviaria interior	2.659.922	1.103.512	0
6. Urbanización y pavimentación terminal intermodal	2.415.205	1.610.137	0
7. Reposición de afecciones y servicios afectados	1.093.500	484.250	768.500
<b>TOTAL INVERSIÓN EN OBRAS</b>	<b>16.629.366</b>	<b>11.960.699</b>	<b>14.430.100</b>
Imprevistos	1.662.937	1.196.070	1.443.010
Trabajos técnicos y Honorarios profesionales	831.468	598.035	721.505
Licencias y tasas	831.468	598.035	721.505
Gestión y Comercialización	498.881	358.821	432.903
<b>TOTAL INVERSIÓN</b>	<b>20.454.120</b>	<b>14.711.660</b>	<b>17.749.023</b>

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

(\*): Valores de las inversiones tomados del Escenario 1 del Estudio funcional de la Terminal, elaborado para el Mº Fomento en 2016. Las inversiones adicionales del Escenario 2 no se han considerado al corresponderse a un escenario futuro poco probable de prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril en ancho UIC sobre la Línea de Alta Velocidad. A su vez se ha introducido un faseado para el Escenario 1, considerando una primera etapa donde solo operarían trenes de longitudes hasta 450m, ejecutándose en una segunda etapa la ampliación de la Terminal para poder operar con trenes de 750m.



## Resultados Operativos- Análisis Financiero- Entidad Promotora

Resultados a 50 años		
<b>RESULTADOS</b>		
VAN	4,00%	5.849.642 €
TIR		5,46%
Año de retorno de la inversión		2.043 €
Punta de financiación (€)		-25.844.716 €
Año de la punta de financiación		2.040 €

### Análisis sensibilidad sobre principales variables

Precio Venta Suelo Urbanizado Logístico-Industrial		
% Var.	€/m2	TIR
-25%	18,75 €/m2	3,50%
-15%	21,25 €/m2	4,26%
<b>Base</b>	<b>25,00 €/m2</b>	<b>5,46%</b>
15%	28,75 €/m2	6,71%
25%	31,25 €/m2	7,55%

Precio Venta Suelo Urbanizado Terciario		
% Var.	€/m2	TIR
-25%	37,50 €/m2	5,35%
-15%	42,50 €/m2	5,40%
<b>Base</b>	<b>50,00 €/m2</b>	<b>5,46%</b>
15%	57,50 €/m2	5,53%
25%	62,50 €/m2	5,57%

Total Inversión		
% Var.	€	TIR
-25%	39.689.422 €	9,35%
-15%	44.981.345 €	7,56%
<b>BASE</b>	<b>52.919.230 €</b>	<b>5,46%</b>
15%	60.857.114 €	3,84%
25%	66.149.037 €	2,95%

Inversión Terminal Intermodal		
% Var.	€	TIR
-20%	8.958.824 €	6,11%
-10%	10.116.080 €	5,77%
<b>Base</b>	<b>11.273.336 €</b>	<b>5,46%</b>



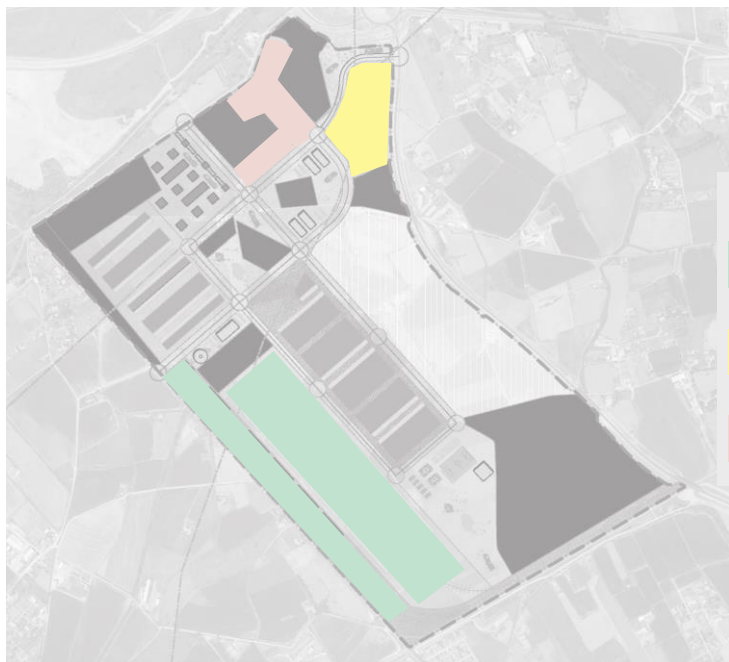


# ESTRATEGIA DE DESARROLLO

## HOJA DE RUTA PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA PLI DE TALAVERA DE LA REINA

O

- ❑ **IPETA, y el Ayuntamiento de Talavera de la Reina, debe asumir** en la actual fase de concepción y diseño de la Plataforma Logística Intermodal el **liderazgo**, considerando las diferentes acciones que se expresan a continuación, de carácter urbanístico, jurídico, financiero y de actividad funcional de la plataforma.
- ❑ Este **LIDERAZGO** inicial es **necesario para garantizar el arranque** tanto de la tramitación urbanística y obtención de los permisos necesarios y de los suelos, como de la **ejecución y puesta en servicio de los activos estratégicos** de la Plataforma Logística. Como **activos estratégicos**, como ya se ha adelantado en este documento, **deben considerarse al menos la Terminal Intermodal y el Centro de Servicios al Transporte**, que deberá incluir un estacionamiento seguro para vehículos pesados, **siendo recomendable que no se produzca la enajenación de estos activos y que estos sean considerados como infraestructuras y equipamientos públicos**.
- ❑ Y como acompañamiento a este liderazgo inicial, IPETA y el Ayuntamiento de Talavera de la Reina, deben llevar a cabo una cuidada y especializada difusión de este proyecto con el objeto de sumar al mismo a socios tanto del sector público como del sector privado, procediendo paulatinamente a la cesión del liderazgo a estos actores.



**ACTIVOS ESTRATÉGICOS**

- Terminal Intermodal y Área Logística Intermodal
- 1ª Fase del Centro de Servicios al Transporte
- 2ª Fase del Centro de Servicios al Transporte

**HOJA DE RUTA**

- 1. Concretar las definiciones necesarias para la Terminal Intermodal**
- 2. Actuaciones previas sobre el terreno necesarias para el desarrollo de la PLI en el ámbito seleccionado**
- 3. Actuaciones previas comerciales**
- 4. Tramitación y aprobación del Proyecto de Singular Interés**
- 5. Ejecución de las expropiaciones y de las obras**
- 6. Puesta en servicio y comercialización (explotación de la PLITR)**

### 1. Concreción del itinerario de desarrollo de la Terminal Intermodal.

ejecución como **equipamiento público** es la fórmula que mejor protege el carácter estratégico de este activo, garantiza su no enajenabilidad, libera una mayor superficie de suelos patrimoniales para actividades logísticas e industriales, y favorece el liderazgo del Ayuntamiento de Talavera en su ejecución.

Esta fórmula, facilita su tramitación urbanística mediante un PSI (\*).

### 2. Obtención de la Autorización de Conexión de la Terminal Intermodal a la REFIG.

**Etapa 1:** Consulta sobre la viabilidad del emplazamiento.

**Etapa 2:** Solicitud de Autorización. Es necesario un anteproyecto de obras (solo es necesario ampliar un poco el detalle del Estudio Funcional existente), un plan funcional (por elaborar) y un acuerdo con un operador ferroviario

**3. Dada la relevancia estratégica de la Terminal Intermodal para la Plataforma Logística, la fórmula de gestión y explotación de esta infraestructura deberá garantizar la libre concurrencia, tanto en el proceso de selección de su operador/gestor como garantizando que cualquier operador ferroviario y logístico pueda hacer uso de sus servicios.**

**4. Impulsar contactos para la difusión del proyecto con agentes (públicos y privados) relevantes del sector ferroviario.**



**Plazo:**

2º y 3º Trimestre de 2019

**Responsables:**

- Ministerio de Fomento
- Adif
- Gobierno de Castilla – La Mancha
- Ayuntamiento de Talavera de la Reina



1. **Elaborar un estudio detallado sobre los condicionantes y riesgos del ámbito de actuación elegido.** Debe considerar al menos los siguientes aspectos:
  - **Estudio de las preexistencias.**
  - **Caracterización física y ambiental de los terrenos.**
  - **Estudio detallado de las servidumbres y servicios afectados.** Levantamientos topográfico del mismo.
  - **Valorar la capacidad de acogida del territorio,** no solo desde el punto de vista ambiental, sino también de suministros y servicios urbanos, en base a las previsiones ya realizadas en el POM.
2. **Elaborar un estudio detallado de tráfico de mercancías con O/D en Talavera, de tránsito y de movilidad generada por la actuación.**
3. **Actualizar continuamente los test de mercado inmobiliario,**
4. **Plan de gestión de riesgos**

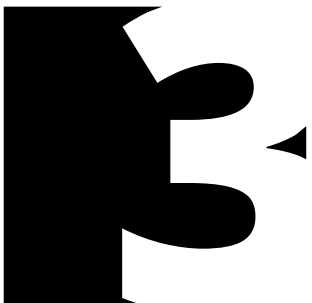
**Plazo:**

2º y 3º Trimestre de 2019

**Responsable:**

Ayuntamiento de Talavera de la Reina /IPETA

(\*) **NOTA:** El objeto de estas actuaciones previas es garantizar una tramitación rápida del PSI, y podrán servir de argumentario para la declaración de interés regional/general.

- 
- 1. Realizar consultas previas ante el Gobierno de Castilla – La Mancha para coordinar y agilizar la tramitación urbanística y ambiental del PSI.**
  - 2. Proceder a elaborar, tramitar y aprobar el PSI y proyectos constructivos necesarios para la ejecución de las obras de urbanización y accesos (viarios y ferroviarios) y la puesta en servicio de la Plataforma Logística y de su Terminal Intermodal.**
  - 3. En paralelo a la tramitación, intensificar las acciones comerciales para la captación de socios y usuarios, así como mantener la actualización continua de los test de mercado.**
  - 4. Presentación del proyecto a programas europeos y nacionales para la obtención de ayudas financieras.**

**Plazo:**

24 meses a partir del 2º semestre de 2019

**Responsable:**

Ayuntamiento de Talavera de la Reina /IPETA en colaboración con el Gobierno de Castilla – La Mancha.



- 1. Impulsar convenios/protocolos de colaboración para concertar actuaciones entre los diferentes actores públicos** (SEPES, SODICAMAN, Instituto de Finanzas de Castilla La Mancha, S.A, otros Ayuntamientos...).
- 2. Impulsar contactos e inclusive convenios/protocolos equivalentes con actores privados** relacionados con la logística (operativa, inmobiliaria como MERLIN PROPIERTIES, PROEQUITY, GSE, PROLOGIS, BNP PARIBAS REAL ESTATE, AXIARE PATRIMONIO, LAR ESPAÑA y otros).
- 3. Elaborar un estudio de mercado específico para analizar la viabilidad de instalar en la Plataforma depósitos aduaneros**, áreas exentas o incluso zonas francas en el maro del nuevo CAU (Código Aduanero de la Unión Europea).
- 4. Concreción de la fórmula de comercialización** de suelos e instalaciones (venta, derecho de superficie, alquiler...), en función de la funcionalidad (CST1, CST2, Terminal Intermodal, Logística Intermodal, Logística Distribución, Logística industrial...). **instrumentalización jurídica y financiera**

**Plazo:**  
2019-2022

**Responsable:**  
Ayuntamiento de Talavera de la Reina /IPETA en colaboración con actores públicos y privados

TERMINAL INTERMODAL	CONCESIÓN DERECHO DE SUPERFICIE	LOGÍSTICA INTERMODAL	DERECHO DE SUPERFICIE
CENTRO DE SERVICIOS AL TRANSPORTE	CONCESIÓN DERECHO DE SUPERFICIE	LOGÍSTICA INDUSTRIAL	DERECHO DE SUPERFICIE O VENTA de suelo a <i>developers</i>
LOGÍSTICA DISTRIBUCIÓN	DERECHO DE SUPERFICIE O VENTA de suelo a <i>developers</i>		

- 5. Diseño y desarrollo de una campaña de marketing** para difundir el proyecto y captar socios, clientes y usuarios.





En el caso del PSI :

- 1. Identificar en la aprobación del PSI** la entidad beneficiaria de las expropiaciones y responsables de la ejecución de las obras, así como incorporar una declaración de urgencia para garantizar la inmediata ocupación de los suelos.
- 2. Ejecutar las expropiaciones.**
- 3. Licitarse y ejecutar las obras** (primera fase) de accesos viarios, urbanización y en su caso los accesos ferroviarios.

**Plazo:**

18 meses a partir del 1er trimestre de 2022

**Responsable:**

A determinar en función de los resultados de los puntos anteriores

En el caso de la Terminal:

- 4. Alcanzar acuerdo/contratar al operador** para la Terminal Intermodal.
- 5. Licitarse y ejecutar las obras** solo cuando se disponga de operador para la Terminal Intermodal.



1. **Actualizar los planes de negocio** y cuadernos de ventas para la captación de socios privados.
2. **Proceder a incorporar a socios públicos y/o privados especializados en la promoción y gestión** tanto de áreas de la Plataforma Logística como de la Terminal Intermodal.
  - sociedad mercantil pública (al menos el 51%) beneficiaria de las expropiaciones del PSI.
  - La incorporación de socios privados se haría mediante concursos públicos.
  - Una vez aprobado el PSI e iniciada la ejecución de la Primera Fase de la Plataforma se procedería a comercializar de dos formas:
    - Activos estratégicos (Terminal Intermodal y CST): concesiones o derechos de superficie a operadores privados que procedan a realizar inversiones y explotar las instalaciones.
    - Activos no estratégicos: comercialización preferentemente mayorista (por supermanzanas completas o grandes áreas) a *developers* especializados En su caso la entidad mercantil inicial podría reservarse algunas superficies de suelo para comercializarlas directamente.
3. **Promover el establecimiento de incentivos** específicos (financieros, fiscales...) para el asentamiento de empresas en la Plataforma.
4. **Elaborar un catálogo de ayudas e incentivos** para el asentamiento de nuevas empresas en la Plataforma y prestar asistencia especializada en su gestión.

### Plazo:

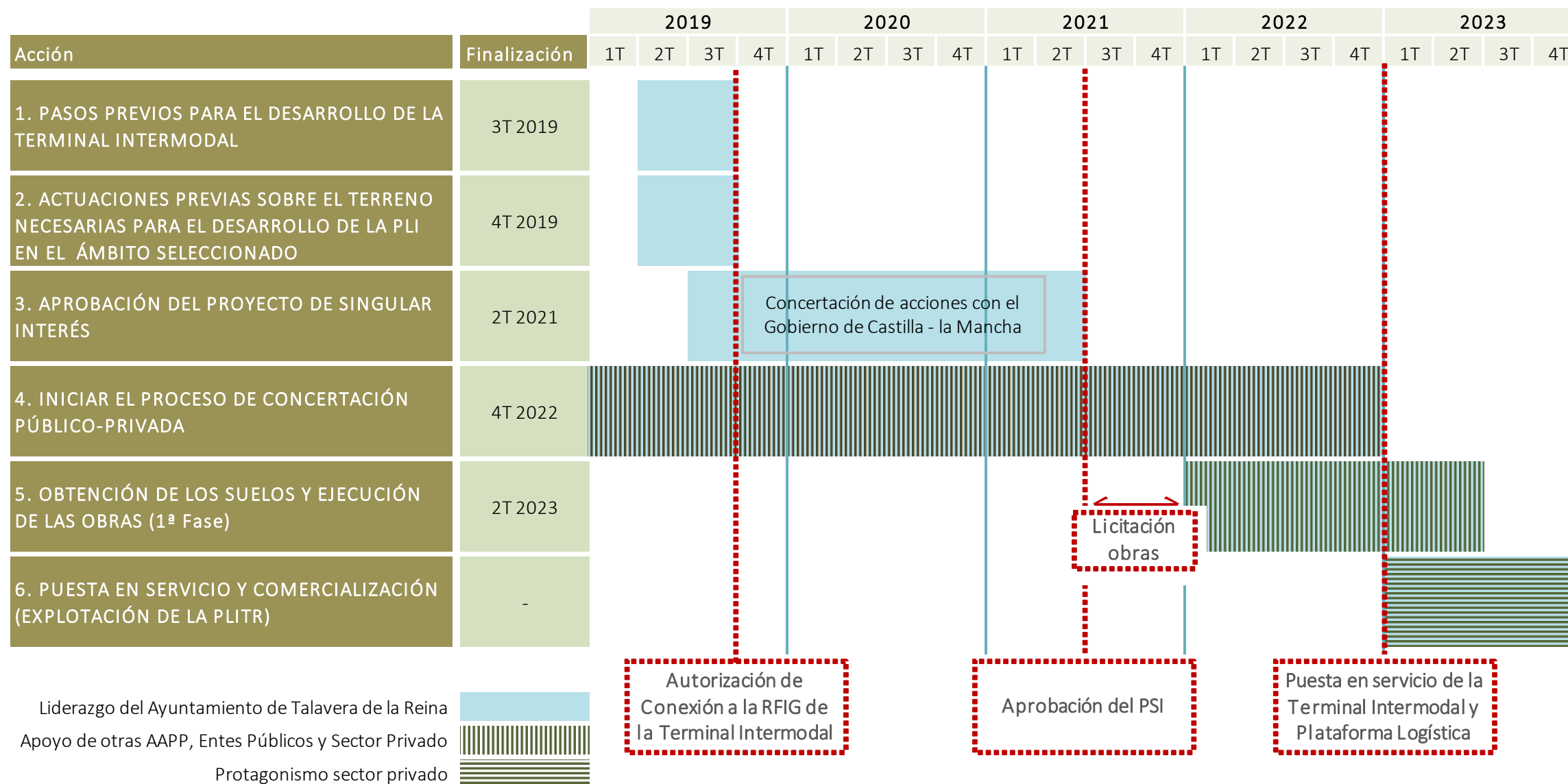
A partir del 1er trimestre de 2023

### Responsable:

A determinar en función de los resultados de los puntos anteriores, pero siempre garantizando la supervisión del proyecto por el Ayuntamiento de Talavera de la Reina/IPETA



Se prevé como fecha de aprobación del Proyecto de Singular Interés el segundo o tercer trimestre de 2021, mientras que la explotación de la Terminal Intermodal y de la Plataforma Logística podría iniciarse en 2023





# CONTACTO



Cronos 63, 3ª planta-Of. 6 28037 MADRID

 [teirlog@teirlog.es](mailto:teirlog@teirlog.es)

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

 +34 91 327 11 83

 +34 91 327 41 99

 [airisarri@teirlog.es](mailto:airisarri@teirlog.es)

 [pilartejo@teirlog.es](mailto:pilartejo@teirlog.es)