

ACUERDOS ADOPTADOS EN LA SESIÓN EXTRAORDINARIA CELEBRADA POR EL PLENO DE LA CORPORACIÓN MUNICIPAL EL DÍA 7 DE FEBRERO DE 2017.

ASUNTO ÚNICO. -

POSICIÓN A ADOPTAR POR EL AYUNTAMIENTO EN LA PRÓXIMA REUNIÓN DE LOS ÓRGANOS COLEGIADOS DE LA SOCIEDAD VALLADOLID ALTA VELOCIDAD 2003, S.A Y, EN ESPECIAL, SOBRE LA PROPUESTA DE DISOLUCIÓN DE LA MISMA.

«El próximo día 16 de febrero de 2017 los representantes del Ayuntamiento de Valladolid presentes en la sociedad Valladolid Alta Velocidad van a participar en la toma de una decisión histórica para la ciudad de Valladolid y sus vecinos. La trascendencia del asunto a tratar tiene que ver directamente con el futuro de la ciudad de Valladolid. El futuro de la ciudad cambiará de forma sustancial dependiendo de la decisión que se tome el próximo jueves 16 de febrero.

Un futuro que se vio profundamente modificado el 6 de noviembre del año 2002. Ese miércoles, los representantes de tres administraciones públicas, la estatal, la autonómica y la municipal, decidieron darle un giro a la ciudad y afrontar el reto transformador más

importante desde la canalización subterránea de distintos ramales de la Esgueva y su desvío. De soterramiento a soterramiento, el Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid se firmó para la llegada del tren de alta velocidad, la construcción de una variante Este exterior de ancho ibérico para el transporte de mercancías, la construcción de unos nuevos talleres de reparaciones en el Páramo de San Isidro, la construcción de una doble vía de alta velocidad de ancho de vía internacional, soterrada entre la calle Daniel del Olmo González y la Carretera VA-100 por el norte, así como una nueva estación de viajeros soterrada y también una nueva estación de autobuses unida a la de trenes.

En definitiva, un proyecto de gran calado pero que permitiría sacar las mercancías del centro de Valladolid, mejorar las infraestructuras, construir los mejores talleres de ferrocarril de Europa con un crecimiento importante de empleos, pero sobretodo, el soterramiento de la vía a su paso por la ciudad, eliminando la barrera artificial que más separa a vecinos y barrios.

El ambicioso proyecto, cuyo convenio creaba una sociedad mercantil para la gestión y desarrollo de todas las actuaciones previstas, tenía en común con la canalización subterránea y el desvío de la Esgueva no sólo su grandeza, no sólo su enorme carácter transformador de la

ciudad, sino también un coste inversor importante a realizar en un plazo de tiempo delimitado. Y los vallisoletanos no podemos olvidar que la transformación de la Esgueva se termina de diseñar en 1840 y se finaliza en su último desvío en 1910, pagándose su financiación a lo largo de muchos años del siglo XX. Sin embargo hoy, ningún vecino de esta ciudad podría imaginársela con los ramales de agua corriendo por las calles y separando barrios y calles.

Si 70 años fueron necesarios para ver terminado el proyecto de la Esgueva, en el de la integración del ferrocarril en Valladolid llevamos 15. Si bien es cierto que en el siglo XXI los avances tecnológicos podrían facilitar un desarrollo más eficiente, la naturaleza del proyecto y las vicisitudes por los que ha pasado por esta quincena de años poco han ayudado a su aceleración. Si la dura crisis económica llegó a nuestro país a finales del año 2007, con terribles efectos para la economía de las familias y una paralización casi completa de la mayoría de los proyectos de inversión y obra pública en España, también ha afectado al proyecto de Valladolid a lo largo de la mitad del tiempo de su actividad. A pesar de la dura crisis, los avances en la agenda inversora del proyecto si han sido significativos en aspectos como la llegada del tren de alta velocidad a Valladolid (desafortunadamente perdiendo la ocasión de llegar ya soterrado), la variante

Este exterior y la construcción de los Talleres de RENFE, todos ellos pasos previos necesarios a la operación de mayor interés para los vecinos que es la de enterrar la vía, y se han llevado a cabo en un porcentaje muy importante, estando concluido alguno de ellos.

¿Cómo ha sido posible afrontar estos pasos en un escenario tan difícil para Valladolid y para España? Pues sin lugar a dudas, las inversiones se han afrontado con el endeudamiento. Un endeudamiento costoso en condiciones y aprobado en un momento en que la economía no facilitaba los créditos ni a los particulares, ni a las empresas ni a las administraciones. Un endeudamiento que hoy es la espada de Damocles que pende sobre la cabeza de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad y le hace peligrar en su continuidad.

¿Se podría haber evitado ese endeudamiento? Evidentemente sí. La Sociedad podría haber hibernado como lo hicieron otras durante la crisis, paralizar todas las inversiones y esperar la llegada de una bonanza en la que, a muy corto o medio plazo, muy pocos confiaban. Pero un dato es objetivo: si se hubiese paralizado la actividad de la Sociedad VAV evitando el endeudamiento, hoy estaríamos mucho más lejos de la posibilidad de que se iniciase el deseado cuarto paso, el soterramiento de la vía a su paso por Valladolid. Una realidad que hoy depende de muchos menos pasos e inversiones que las que hacían falta en

noviembre de 2002.

Muchas son las vicisitudes que a lo largo de estos años se han producido en el proyecto encargado a la Sociedad Valladolid Alta Velocidad. Pero los últimos meses han sido determinantes. El cambio de gobierno municipal ha traído planteamientos distintos al proyecto, tan legítimos y respetables como los adoptados con anterioridad, si bien algunos no son compartidos por el grupo municipal Popular. Tras varios meses analizando el gobierno municipal alternativas sobre la última fase del proyecto, con soterramientos parciales, integrales y bajo distintas técnicas constructivas, los responsables municipales han entendido que la ciudad no puede ni debe afrontar ningún endeudamiento por soterrar la vía, aunque tuviera naturaleza provisional y bajo el valor de préstamo participativo como ha hecho el gobierno de España, a la espera de poder recuperar las inversiones a medio o largo plazo por la venta de los terrenos asociados al proyecto. En este caso, nos resulta paradójico que el compromiso asumido de realizar un préstamo participativo a la sociedad de 75.000 euros para su funcionamiento no comporte la asunción de toda la deuda de 100 millones de euros y, a sensu contrario, si genere ese endeudamiento, la concesión de un préstamo participativo por importe de 2,8 millones de euros reclamado como contraprestación por el Estado a su aportación íntegra de 200 millones euros. Una aportación

municipal, que recuperaría con la futura venta de los terrenos y que es casi la centésima parte de la efectuada por el gobierno de España.

En este profundo debate jurídico sobre lo que compromete deuda y no lo compromete, consideramos que nos estamos olvidando de lo esencial: la continuidad o no del soterramiento. Es importante recordar que el ayuntamiento de Valladolid a lo largo de su historia, incluso la más reciente, ha tenido mayores niveles de endeudamiento. Si tuviésemos en cuenta incluso el peor de los escenarios, es decir, que el total de los 100 millones de euros se incorporasen a la deuda viva municipal, no sería la peor de las situaciones financieras de la historia de la ciudad. Un endeudamiento que debería verse inmediatamente rebajado por lo que relataremos a continuación, incluso no llegar a producirse por esa cuantía. Pero que daría continuidad al convenio suscrito y a la sociedad VAV y por tanto se estaría garantizando lo que quieren los vecinos de Valladolid, el Soterramiento. Lo contrario, como posteriormente relataremos colocaría el proyecto en una incertidumbre con muy pocas posibilidades de prosperar y poderse afrontar la futura inversión.

¿Cómo puede minorarse el hipotético endeudamiento? Pues en el propio convenio de 2002 está la solución. No podemos olvidar que a mayores de la financiación obtenida por los terrenos que se liberarían, el llamado grupo

Fomento (Ministerio, ADIF y RENFE) comprometió una inversión de 144 millones de euros. Parte de ese dinero ya se ha ejecutado en los proyectos definidos, pero todavía se podrían incorporar las cantidades restantes como activos a la Sociedad que minorarían la deuda de la misma y por tanto, de sus socios si tuvieran que reconocerla. Por otra parte, la previsión de coste de la llamada "Reposición del Taller Central de Reparaciones", inicialmente de 51,07 millones de euros, se ha visto superada. Justo es que ADIF incorporase la parte correspondiente de esa diferencia de precio y minorase así la deuda.

¿Y qué ocurre con los terrenos que se liberarían? Creemos que es una temeridad creer que ya no se podrían vender en ningún caso. El propio equipo de gobierno municipal ya ha anunciado varias veces la inmediata venta de la parcela municipal de Las Eras por un importe aproximado de 4,1 millones de euros. Según los expertos, el mercado inmobiliario repunta al alza, si bien nunca con los, tal vez, excesivos parámetros que provocaron la burbuja. Pero si es cierto que crece de manera sostenida. Por lo tanto ni se puede ni se debe descartar que las cantidades invertidas por las distintas administraciones públicas en el proyecto se pudieran ir recuperando a medio y largo plazo.

Un dato al respecto es importante. Si el próximo jueves 16 de febrero se liquidase la sociedad, ya sea de

manera ordenada o mediante concurso de acreedores, los terrenos volverían a quien sigue siendo su legítimo propietario, ADIF. Por lo tanto, el Ayuntamiento de Valladolid ya no podría participar en la toma de decisiones sobre los mismos, a través de su participación en la sociedad VAV, como tampoco percibiría ninguna compensación cuando fuesen enajenados. Unos terrenos que no podemos olvidar que recientemente fueron tasados por encargo de la concejalía de Urbanismo y su valor osciló entre los 400 y los casi 700 millones de euros.

¿Cuánto cuesta terminar el proyecto y soterrar la vía? Esta pregunta ha sido una constante a lo largo de los 15 años de vida del proyecto y que ha alcanzado niveles de locura inflacionista a lo largo de los últimos meses. A lo largo del año 2016 hemos asistido a una subida del coste del proyecto "casi mensual" y siempre contada con el total del "presunto" importe, relatando incluso lo ya invertido. De cifras de 526 millones de euros, hemos pasado a 700, 900, 1.000 y 1.300 millones de euros, sin una aparente justificación técnica de las variaciones siempre al alza. Creemos que esa información, administrada con aparente poca prudencia, ha creado "temor vecinal" a continuar con el proyecto de soterramiento de la vía. Pero hay recientes datos objetivos que permiten ver más claro todo.

El pasado mes de abril de 2016, ADIF adjudicó a la empresa COPASA las obras para la intervención sobre 1,2

kilómetros de vía en la ciudad de León y que suponen el soterramiento de un total de 585 metros de vía, en su llegada a la estación, que será ampliada respecto a la existente casi en el doble de su superficie. Dicha adjudicación fue por un importe de 24,85 millones de euros, con una importante bajada de más del 50% del presupuesto inicial de 50,8 millones de euros. Si trasladamos ese importe al total del los 5,1 kilómetros de extensión del soterramiento en Valladolid, su coste estimado sería de 216,6 millones de euros. Una cifra siempre inferior a todas las aportadas en este último período.

El futuro de la ciudad se juega mucho el próximo día 16 de febrero. Desde el grupo municipal Popular consideramos que disolver la sociedad VAV, ya sea de forma organizada o bajo la fórmula del concurso de acreedores si no existiese acuerdo de los socios, establece más incertidumbres en el proceso que certezas respecto a su continuidad. Nada garantiza que se pudiese continuar el soterramiento de la vía en las actuales condiciones de participación porcentual entre los socios, es decir, que en el peor de los casos, los vecinos de Valladolid pongan 1 euro de cada 4, poniendo los 3 restantes las otras administraciones.

Tampoco nadie garantiza que el proyecto se pudiese financiar con la venta de los terrenos. Nada garantiza de manera absoluta, y este es un terrible efecto pernicioso de

un acuerdo de disolución, que llegarán a utilizarse las nuevas instalaciones del Páramo de San Isidro para la instalación de los talleres de RENFE. Tampoco nada garantiza que, a pesar de la anulación de la carta de conformidad, la parte alícuota de la deuda financiera acabe recayendo sobre el Ayuntamiento de la ciudad, con el agravante de tener que pagar sin disponer de la parte más valiosa, el soterramiento de la vía.

Ante tal cúmulo de incertidumbres y riesgos, y porque los propios responsables municipales actuales llegaron a poner sobre la mesa el dibujo de un Plan de Viabilidad de la operación, que aportaba expectativas interesantes que garantizaban la continuidad del proyecto, para evitar que Valladolid retrase 15 años el reloj de sus mejoras cívicas, sociales y económicas y pueda superar, por fin, la barrera artificial que forma la vía férrea entre sus vecinos y que separa los barrios en los que viven, consideramos que la mejor opción es la de garantizar la continuidad del Convenio de 6 de noviembre de 2002 y, por ende, de la sociedad mercantil Valladolid Alta Velocidad, creada para la materialización de sus objetivos.

El Soterramiento es un proyecto de todos y para todos y no podemos abandonarlo sin antes analizar y haber desechado todas y cada una de las variables posibles antes de su renuncia al proyecto liquidando la sociedad y el acuerdo vigente desde 2002. Esta propuesta es una de las

posibles pero pueden existir más a convenir entre todos, antes de cerrar todas las posibilidades. Desde el grupo municipal Popular no creemos ni queremos que esta propuesta deba ser cerrada y única, por lo que estamos abiertos a que en el Pleno extraordinario que se celebrará el próximo día 7 de febrero se adopte de manera consensuada cualquier propuesta que promueva el mismo fin: la continuidad del proyecto de Soterramiento sin ponerlo en riesgo o peligro. De lo que si estamos convencidos es de que ninguno de los concejales de esta corporación, ni tampoco el equipo de gobierno querrán ser los responsables de la liquidación del proceso de soterramiento, razón por la que pedimos, primeramente la convocatoria del Pleno extraordinario y en segundo lugar para la búsqueda del consenso necesario.

Por todo ello, el Grupo Municipal Popular, y en su nombre su concejal Presidente, propone al Pleno del Ayuntamiento de Valladolid para su consideración la siguiente

MOCION:

Que los representantes del Ayuntamiento de Valladolid en la sociedad mercantil "Valladolid Alta Velocidad", en la reunión de su Junta de Accionistas convocada para el próximo jueves 16 de febrero de 2017, defiendan la continuidad de la sociedad VAV y del convenio suscrito entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid el 6 de

noviembre de 2002.

A tal efecto, solicitaran del Ministerio de Fomento que se incorporen como activos de la sociedad la cantidad restante y no invertida de los 144 millones de euros comprometidos por el grupo Fomento. También solicitarán que se incorpore como activo de la sociedad la diferencia resultante entre el coste fijado en el convenio para la construcción de los nuevos talleres y el importe final de los mismos a efectos de minorar el actual endeudamiento societario.

Por otra parte, propondrán que la sociedad renegocie las condiciones del crédito concedido por el sindicato bancario conforme a las condiciones actuales del mercado financiero. Si para ello precisara aportar cantidades que mejoren la posición de la deuda societaria, el Ayuntamiento lo efectuaría bajo la fórmula del préstamo participativo o similar y como anticipo a su recuperación por la venta de terrenos afectos a la operación ferroviaria.

Por último, y con la permanencia de las condiciones esenciales y objetivos del convenio suscrito en noviembre de 2002, los representantes municipales promoverán la aprobación de un Plan de Viabilidad del proyecto de inversión que tiene encomendada la sociedad VAV, para así poder continuar con el cumplimiento de objetivos que dicha sociedad tiene encomendados.»

A la anterior Moción fue formulada Enmienda de adición, con fecha 6 de febrero de 2017, por la Portavoz del grupo municipal Ciudadanos, D^a. Pilar Vicente Tomás, que se transcribe a continuación:

«El pasado 27 de diciembre de 2016, el Consejo de Administración de Valladolid Alta Velocidad S.A. acordó convocar Junta General de accionistas para aprobar una eventual solicitud de concurso voluntario de acreedores.

La Sociedad Valladolid Alta Velocidad (en adelante, SVAV), de la que forman parte el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, y el Ayuntamiento de Valladolid, fue constituida a inicios de 2003 con capital enteramente público.

Su objeto social consistía en la instalación de la infraestructura necesaria para el acceso y salida del tren de alta velocidad a la ciudad, la construcción de la variante este de mercancías, el traslado de los talleres de RENFE y la construcción del nuevo complejo ferroviario, la construcción de la nueva estación de viajeros de Campo Grande y el soterramiento de las vías del tren a su paso por la ciudad.

El coste total de las obras derivadas de la transformación de la red ferroviaria de Valladolid estaba presupuestado inicialmente en 527 millones de euros. Actualmente, el coste estimado de toda la operación

asciende a 1.038 millones de euros, sin incluir gastos financieros.

Este coste de las obras se pensaba sufragar fundamentalmente mediante la venta de los terrenos liberados por el soterramiento y el traslado de los talleres, que permitirían la construcción de 6.000 viviendas. Sin embargo, como hemos visto, la previsión de coste se disparó a la vez que disminuía el valor de los terrenos, que actualmente apenas cubrirían un 40% del coste total.

Las primeras estimaciones realizadas acerca de los ingresos que generaría la venta de estos terrenos preveían que se ingresarían 1.097 millones de euros, por lo que consideraban que esta operación, no sólo era viable desde el punto de vista económico, sino que reportaría beneficios.

El 1 de Enero de 2016, la SVAV tendría que haber devuelto 125 millones de euros a las entidades bancarias por los distintos créditos contratados desde el año 2007 para financiar el proyecto. Pero llegada esa fecha, los ingresos derivados de la venta de terrenos era 0 y los costes financieros ascendían a 109,5 millones de euros.

Ante esta situación, el Consejo de Administración de la SVAV decide aprobar en Abril de 2016 una nueva novación de la póliza de crédito, que obliga a la Sociedad a acreditar su viabilidad económica antes del 30 de

Septiembre de 2016, viabilidad que aún hoy no ha sido acreditada por el Consejo de Administración y que motiva la decisión de liquidar la Sociedad.

Estos datos ponen de manifiesto la actitud negligente e irresponsable de las distintas administraciones implicadas, cuyas decisiones dejan en el aire quién tendría que hacerse cargo de las obras tras la disolución de la sociedad, quienes se convertirían en propietarios de las mismas y pondría en riesgo los 630 puestos de trabajo actuales, más los 400 nuevos puestos de trabajo que se incrementarían tras la puesta en funcionamiento de los nuevos talleres.

Ante la eventual solicitud de concurso voluntario de acreedores o la disolución de la SVAV, y debido a la complejidad, opacidad y falta de información que ha caracterizado la actuación de esta sociedad desde su constitución, es necesario crear una comisión de investigación que esclarezca los motivos del fracaso en la consecución de su objeto social.

Por todo ello, el Grupo Municipal Ciudadanos, y en su nombre, la portavoz del mismo somete a la consideración del Pleno de la Corporación la siguiente

ENMIENDA:

1.- El Ayuntamiento Pleno, en base al artículo 102 del Reglamento Orgánico, acuerda la creación de una comisión de investigación sobre la gestión de la Sociedad

Valladolid Alta Velocidad S.A., de la que el Ayuntamiento de Valladolid forma parte.

2.- El Ayuntamiento de Valladolid se opone a cualquier decisión de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad S.A. que ponga en peligro la continuidad de los trabajadores de RENFE en Valladolid.

3.- El Ayuntamiento de Valladolid insta al Ministerio de Fomento, RENFE y a la Sociedad Valladolid Alta Velocidad S.A. a completar de forma urgente los trámites necesarios para el traslado de los talleres de Renfe al nuevo complejo ferroviario, así como la finalización de las obras de la variante este de mercancías.»

Votación de la Moción incorporada la Enmienda de adición (suprimido el primer punto de la enmienda).

Efectuada la votación ordinaria, se obtiene como resultado el de trece votos a favor del grupo municipal Popular y el grupo Ciudadanos; quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede; y una abstención del Concejal no adscrito, D. Jesús Presencio Peña.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por trece votos a favor, quince votos en contra y una abstención, rechazó la moción que

antecede, incorporada la enmienda de adición presentada por el grupo municipal Ciudadanos, suprimiéndose previamente el punto 1 de la misma, por no reunir los requisitos formales establecidos en el Reglamento Orgánico del Ayuntamiento de Valladolid (Art. 102).