



MOCIÓN PARA QUE EL ALCALDE EXPLIQUE A LOS VECINOS LAS CONSECUENCIAS QUE TENDRÁ PARA VALLADOLID SU DECISIÓN DE BOICOTEAR Y CONDENAR A LA LIQUIDACIÓN A LA SOCIEDAD VALLADOLID ALTA VELOCIDAD

Desde hace más de veinte años el Ayuntamiento de Valladolid participa en un 25% en la Sociedad Valladolid Alta Velocidad (SVAV) junto con el Ministerio de Fomento o Transportes (50%) y la Junta de Castilla y León (25%). A lo largo de todos estos años y, a pesar del distinto signo político de las Administraciones, todas las decisiones siempre se tomaron por consenso. Así fue hasta que apareció en escena el Sr. Carnero. Primero (en 2003) las Administraciones acordaron y firmaron un convenio para soterrar dos vías de tren y después, en 2017, lo sustituyeron por otro nuevo convenio para integrar en superficie todas las vías que vayan siendo necesarias con el paso de las décadas.

Por motivos sobradamente conocidos, la SVAV generó una deuda inasumible y entró en quiebra a finales del año 2015 al no poder devolver los préstamos contraídos, pues carecía de ingresos, mientras que los gastos se habían disparado. La SVAV se vio abocada a su liquidación. Sin embargo, el Ministerio (PP) propuso una salida para salvar la Sociedad que fue aceptada por la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento, y se ofreció a asumir la deuda a cambio de abandonar definitivamente la entelequia de un soterramiento inviable y acometer una integración.

Por lo tanto, el Ayuntamiento de Valladolid cerró un acuerdo de ciudad en 2017 con el Gobierno de España (PP) y la Junta de Castilla y León (PP) para ejecutar el Convenio de Integración Ferroviaria que está en vigor, e incluso para ejecutar también otras obras complementarias que respondan al mismo propósito. Fruto de ello es el doble paso entre las calles Andrómeda y Nochevieja, el paso de la Plaza de Rafael Cano, el doble paso de Panaderos, la ampliación del paso de Labradores o el nuevo paso entre las calles Andalucía y Padre Claret. Todo ello, aparte de la eliminación del tráfico ferroviario en Ariza, la entrada en funcionamiento del nuevo complejo ferroviario, la construcción de la plataforma logística intermodal o el próximo cese del tráfico de mercancías por la ciudad.

Dicho esto, tan indiscutible es que el ritmo de las obras de integración no está siendo el deseado como que cabían esperarse esos retrasos, ya que está demostrado que la dilatación de los plazos resulta casi inherente a todas las obras de infraestructuras de esta envergadura. Por otro lado, hoy la SVAV dispone de fondos en la caja y depósitos que garantizan su viabilidad, si bien tiene aún pendiente saldar su millonaria y creciente deuda con el Ministerio. Un Ministerio que está dispuesto, tal y como ha manifestado públicamente durante estos últimos



dos años, a mejorar en todo lo posible el Convenio incorporando a éste nuevas actuaciones de integración que todas las administraciones coincidan en plantear como necesarios.

Sin embargo, desde el inicio de este mandato, ya no puede afirmarse que la gestión de la SVAV se esté viendo influida sólo por retrasos en las obras. Durante estos dos últimos años la SVAV está siendo víctima de un boicot en toda regla por parte del Sr. Carnero, replicado en última instancia por la Junta de Castilla y León, con el propósito de impedir el cumplimiento de las obligaciones y compromisos adquiridos en 2017.

Es decir, el 50% de la SVAV, el correspondiente a las Administraciones gobernadas por el PP está anteponiendo su interés partidista al interés general, o lo que es lo mismo, los intereses del PP por delante de los intereses de la ciudad de Valladolid y los de España, dado que Valladolid es un nodo estratégico de la red nacional de transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

Este boicot está siendo aplicado con premeditación. Carnero ha gastado más de dos millones de euros en impedir el derribo del viaducto del Arco de Ladrillo, ha contratado a un bufete de Madrid para tratar de impedir la construcción de la nueva estación de tren, no ha reclamado a la Junta de Castilla y León que dedique sus energías a cumplir el convenio y construir la nueva estación de autobuses junto a la de tren y tampoco ha movido un dedo para solucionar los problemas del maltrecho viaducto de Daniel del Olmo.

Pero el último y más grave episodio de este boicot se escribió en el último Consejo de Administración de este mes de junio, cuando el Sr. Carnero, con la complicidad de sus compañeros del PP de la Junta de Castilla y León, impidió la aprobación de los tres nuevos pasos de Ariza: el paso rodado entre las calles Hípica y Adolfo Suárez y los pasos peatonales y ciclistas entre la Avenida de Irún y la calle Guadalajara y entre la plaza del Crepúsculo (donde se ubica la pasarela de hierro) y el parque de las Norias. Se trata de conexiones fundamentales para miles de vecinos y una mejora histórica para la movilidad de toda la ciudad.

Con todos los informes técnicos y jurídicos favorables para dar luz verde a estos pasos de Ariza, el Sr. Carnero echó mano de una excusa impresentable para consumir el último episodio de su boicot y alegó unos supuestos “problemas de circulación” que, según él, se ocasionarían con motivo de que la SVAV acometiera estas actuaciones, sin aportar ningún informe técnico que lo avalara. A nadie escapa que dichos informes, de existir, jamás podrían concluir semejante dislate.

Esta deslealtad institucional del Sr. Carnero y el PP ha sido la tónica general desde que, como alcalde, asumió su cargo de vicepresidente de la SVAV. Cabe recordar que, al margen de otros episodios, en octubre de 2024, tanto Adif como Adif – Alta Velocidad, ya hicieron llegar al Ayuntamiento de Valladolid y a la Junta de Castilla y León un requerimiento formal para que cumplieran sus obligaciones y compromisos asumidos en el convenio de 2017.



La razón de ser de la SVAV no es otra que dar cumplimiento a la voluntad unánime de sus socios, las tres Administraciones, de ejecutar el convenio de integración que firmaron en 2017. Ante la evidencia de que dos de ellas, Ayuntamiento y Junta de Castilla y León, se retractan de lo que firmaron en su día y no desean seguir adelante, es indudable que la razón de ser de la SVAV desaparece.

Dicho de otra forma: diez años más tarde, la SVAV vuelve a verse de nuevo abocada a su liquidación. En esta ocasión, sin embargo, no por problemas económicos (en 2015 el detonante fue la quiebra de la operación conveniada) sino por el boicot premeditado a su gestión de dos de sus tres socios, que representan el 50% de la Sociedad.

El Sr. Carnero ha intentado justificar su indisimulada operación de acoso y derribo a la SVAV apelando a su promesa electoral de garantizar un soterramiento de las vías del tren a su paso por la ciudad "con independencia de quien sea presidente del gobierno". Sin embargo, el Sr. Carnero no ha explicado las consecuencias, si es que las sabe, que su boicot a la Sociedad puede tener para la ciudad de Valladolid.

Por todo ello, el Grupo Municipal Socialista PSOE y, en su nombre su portavoz, formula al Pleno para su debate y consideración el siguiente

ACUERDO

El alcalde se compromete a explicar a los vecinos las consecuencias que tendrá para la ciudad de Valladolid su decisión de boicotear y condenar a la liquidación a la Sociedad Valladolid Alta Velocidad.

Valladolid, a 24 de junio de 2025

Pedro Herrero García
Concejal del Grupo Municipal Socialista - PSOE