

ACUERDOS ADOPTADOS EN LA SESIÓN EXTRAORDINARIA CELEBRADA POR EL PLENO DE LA CORPORACIÓN MUNICIPAL EL DÍA 15 DE DICIEMBRE DE 2015.

ASUNTO ÚNICO.-

DEBATE SOBRE LAS RESOLUCIONES QUE PROCEDAN SOBRE LA VIABILIDAD DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA Y, EN ESPECIAL, DEL SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL, ASÍ COMO DE SU **FINANCIACIÓN.**

"El Grupo Municipal Popular viene manteniendo una posición constructiva y de colaboración, para propiciar el mayor consenso posible en torno al desarrollo de la operación ferroviaria, por juzgarla estratégica para el futuro de la ciudad, en la que el soterramiento del ferrocarril representa una prioridad, a nuestro juicio, irrenunciable.

De esta forma presentamos ante el pleno, el pasado mes de julio, la primera iniciativa del mandato para garantizar el enterramiento de las vías y la entrada de nuevos ingresos en la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 (en adelante VAV), mediante la reclamación de los costes asumidos por la realización de obras por cuenta del estado, la renegociación de la deuda y la delimitación de la Unidad de Actuación número 1 en los talleres de

Farnesio, que permitieran comenzar la venta de parcelas que ha de costear gran parte de la operación en su conjunto.

Esta moción recibió el apoyo de todos los grupos políticos a excepción de "Sí se Puede", aglutinando en torno a ella a casi el 90% de la corporación.

Se cumplía así uno de nuestros objetivos, que ha vuelto a inspirar la petición de celebración de este pleno extraordinario, cual es el de fijar una posición lo más representativa posible de la postura de la ciudad sobre la operación ferroviaria frente al resto de socios (Estado y Junta), que permita ejercer una lícita presión en las negociaciones que deban desarrollarse, evitando las especulaciones que hasta aquel momento se venían realizando desde el equipo de gobierno (desvío, soterramiento parcial, etc.).

Con posterioridad, en el mes de octubre, volvimos a plantear nuevos acuerdos ante el pleno para ayudar a resolver la situación de aislamiento del barrio de la Pilarica, provocada por el cierre del paso a nivel proponiendo, al mismo tiempo, la constitución de una comisión especial de seguimiento de la operación ferroviaria, y específicamente del soterramiento proyectado, en la que participaran todos los grupos con representación municipal. Dicho acuerdo se aprobó por unanimidad y recientemente se ha procedido a su creación y al nombramiento de sus componentes. Sin embargo, no ha sido

convocada para tratar con carácter previo al pleno extraordinario, sobre el contenido de la reunión mantenida el día 2 de diciembre en las dependencias de la Alcaldía con representantes de ADIF, sobre la financiación de la operación, hurtando a los grupos de la oposición la información necesaria para ayudar a fijar una posición municipal lo más consensuada posible.

En esta ocasión, con este pleno extraordinario, tratamos de disipar cualquier duda sobre la realización del soterramiento después de las declaraciones efectuadas por el Sr. Puente Santiago, anunciando -de forma unilateral- el impago de las obligaciones que le corresponden al ayuntamiento a consecuencia de su participación en VAV, derivadas de la operación de crédito concertada en 2011.

Tras la celebración de la Junta de Portavoces del pasado viernes, queremos ver un cambio de actitud en la postura de la Alcaldía para volver al consenso, al proponer al resto de grupos una serie de acuerdos que podamos compartir.

Hemos examinado con la profundidad que merece el documento recibido, así como el informe de la Intervención municipal sobre las repercusiones presupuestarias y contables derivadas de la asunción de la parte de la deuda (25%), que corresponde al ayuntamiento, que no impide afrontarlas.

No obstante, debemos hacer diversas matizaciones y

correcciones sobre el diagnóstico de lo actuado, por considerarlo inexacto en algunas de sus manifestaciones y por contener juicios de valor que no podemos compartir, así como propuestas de modificación de los acuerdos que se proponen con el mismo ánimo de propiciar la mayor de las adhesiones, después de haber mantenido encuentros con la sociedad civil vallisoletana.

DIAGNÓSTICO DEL DESARROLLO DEL CONVENIO.

Un convenio para superar la barrera del ferrocarril y amarrar la industria ferroviaria en Valladolid.

La firma del convenio para la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid, el 6 de noviembre de 2002, supuso la culminación de un proceso negociador para armonizar la ambición de la ciudad de terminar con la barrera física y social del ferrocarril mediante su soterramiento, expresada desde los años 90, con el respaldo de una amplia mayoría política y social, con las necesidades de modernización y adecuación de las infraestructuras ferroviarias del Estado, ya planteadas desde los años 80' para mejorar las condiciones de accesibilidad del norte peninsular a la red ferroviaria, con el planteamiento de la entonces denominada Variante del Guadarrama.

Todas las estipulaciones del convenio con la correspondiente atribución de derechos y obligaciones entre las partes, se basan en la puesta en valor de los terrenos

liberados mediante su reclasificación, al servicio de ambos objetivos, de tal manera que la financiación del convenio se concibió para atender, solidaria e inseparablemente, tanto la reconversión de las instalaciones ferroviarias como la denominada "operación ciudad".

Así se expresa con total claridad en el acuerdo 5º del convenio: "En la medida que las obras redundan en beneficio del municipio de Valladolid, el Ayuntamiento cederá a la sociedad, mediante los procedimientos necesarios, el aprovechamiento urbanístico que le corresponda, a fin de costear las inversiones que se realicen en los términos del presente convenio.".

La viabilidad del convenio fue contrastada por las partes sobre unas premisas de rentabilización del patrimonio del suelo en un contexto de mercado inmobiliario alcista y sobre la evaluación de las obras que debía financiar a precios de referencia en aquel momento, dando lugar a una proyección de costes y de obras reflejado en su anexo 1, que a continuación se reproduce:

ACTUACIÓN	COSTE DE ACTUACIÓN INCLUIDA EN EL CONVENIO	GRUPO FOMENTO	JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN
VARIANTE ESTE EN ANCHO IBÉRICO	122,30		
REPOSICIÓN DEL TALLER CENTRAL DE REPARACIONES	51,07		

ACTUACIÓN	COSTE DE ACTUACIÓN INCLUIDA EN EL CONVENIO	GRUPO FOMENTO	JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN
ESTACIÓN DE MERCANCÍAS EN VARIANTE ESTE	22,51	144,00	15,00
CENTRO DE TRATAMIENTO EN VARIANTE ESTE	10,84		
ACTUACIONES FERROVIARIAS EN VÍAS GENERALES Y EN LA ESTACIÓN PARA MEJORAR LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL	272,73		
NUEVO EDIFICIO DE LA ESTACIÓN DE VIAJEROS	19,58 (1)		
URBANIZACIÓN ED SUPERFICIE DE PASILLO FERROVIARIO	18,80		
ESTACIÓN DE VIAJEROS	9 (2)		
TOTAL	526,83	144,00	15,00

- Financiación con cargo a VIALIA no incluida en la inversión del Grupo Fomento.
- Financiación con cargo a las plusvalías de los suelos liberados en la actual Estación de Autobuses no incluida en la inversión de la Junta de Castilla y León.

El convenio acordaba igualmente la constitución de una sociedad instrumental para el buen fin de lo acordado.

Primeros tiempos de vigencia del convenio marcados por la celeridad de las actuaciones, tanto por parte del Ayuntamiento como por parte del Estado.

La Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A (en adelante VAV), se constituyó el 10 de enero de 2003,

mediante la correspondiente escritura que otorgaba una participación del 50% al Grupo Fomento (ADIF Alta Velocidad el 30%, ADIF el 7,5% y RENFE Operadora un 12,5%), un 25% a la Junta de Castilla y León y el 25% restante al Ayuntamiento de Valladolid.

Habían transcurrido apenas dos meses desde la firma del convenio y la constitución de la sociedad se anticipó más de cinco meses a la propia publicación del convenio en el BOE (núm. 129, de 30 de mayo, páginas 21.100 a 21.123).

El Ayuntamiento orientó su actuación desde el primer momento al cumplimiento de las obligaciones asumidas en el convenio, en especial, a la obtención de los terrenos necesarios para la construcción del nuevo complejo ferroviario, mediante el ejercicio de sus potestades de planeamiento para evitar con ello el pago en metálico de 1,7 millones de euros en los que estaban valorados los terrenos.

Con tal finalidad, el Pleno del Ayuntamiento delimitó el Área Homogénea 5 en el proceso de revisión del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), cuya aprobación provisional se produjo en abril de 2003, obteniendo posteriormente la disponibilidad de los terrenos, previo acuerdo con los propietarios.

Asimismo, por acuerdo de VAV, el Ayuntamiento de Valladolid asumió la redacción de la modificación del PGOU para la reconversión de todos los ámbitos afectados por la

transformación de la Red Arterial Ferroviaria, que se conoce como Proyecto Rogers, después de un amplio proceso participativo, que contó con la aprobación del Pleno de la Corporación por una amplia mayoría sin ninguna oposición con la sola abstención del concejal de IU (Aprobación del Texto Refundido por acuerdo de Pleno de 12 de enero de 2010).

En paralelo, la administración del estado hubo de realizar el estudio informativo para proyectar el nuevo acceso ferroviario a la ciudad y la variante de mercancías (variante este), que acabó por definir tres alternativas por el Ministerio de Fomento, que optó por la alternativa C, sin llegar a determinarla con carácter definitivo, al no culminar el trámite ambiental.

Primeros retrasos y sobrecostes en la ejecución del convenio.

Los primeros retrasos en el desarrollo de lo convenido se produjeron por la transición en el gobierno de la nación, tras las elecciones del 14 de marzo de 2004 y, sobre todo, por las exigencias del nuevo Ministerio de Medio Ambiente, que acabaron por imponer la alternativa B, en contra de la seleccionada por el anterior gobierno, que metía de nuevo la variante de mercancías por el término municipal adosándola a la Ronda Exterior Sur (VA-30), añadiendo con ello los primeros sobrecostes al proyecto por su afección al núcleo urbano y entorno del Pinar de

Antequera, que acabó por motivar el soterramiento de las vías en su recorrido y requiriendo la construcción de otras infraestructuras en el tramo urbano (túneles del Cerro de San Cristóbal y del paso del Canal del Duero), obras todas ellas valoradas en unos 106 Millones de euros sin contar los gastos de redacción de proyectos, direcciones de obra, asistencias técnicas, seguridad e higiene en el trabajo, control de calidad y el incremento de los costes financieros correspondientes.

Estas obras fueron aprobadas por sendas adendas al convenio entre VAV y ADIF y entre VAV y el Ministerio de Fomento respectivamente.

El segundo hito en el retraso de la operación inicialmente diseñada se produjo por la decisión del Gobierno de España de poner en servicio la línea de Alta Velocidad Madrid-Segovia-Valladolid, sin enterrar previamente las vías, a pesar de la oposición del gobierno municipal. La llegada de la Alta Velocidad el 22 de diciembre de 2007, supuso una inversión provisional de 72 Millones de euros, que podría haberse ahorrado el Ministerio en su práctica totalidad. De hecho ya ha habido algunas unidades de obra que se han tenido que deshacer, como el lecho ferroviario en superficie sobre el Pinar o el intercambiador de ejes que se instaló en las inmediaciones de la Circular, desmontado por la continuidad de la línea.

A partir de la siguiente legislatura (2008-2011),

es cuando se inician las obras del soterramiento de las vías en El Pinar, el complejo ferroviario y la variante de mercancías interrumpiéndose esta última en agosto de 2010, por decisión del Ministerio de Fomento.

Dicho mandato culminó sin contratar el equipamiento de los talleres, con la variante de mercancías paralizada y con los talleres en construcción aislados.

Ya en el presente mandato (2011-2015), se ha realizado la urbanización en superficie del bulevar del Pinar, el equipamiento del nuevo complejo ferroviario, el acceso norte al mismo para comunicarlo con la línea Madrid-Irún, adelantando el dinero la propia sociedad VAV.

Obras que faltan por hacer.

En cuanto a la estimación que realiza el equipo de gobierno sobre las obras que restan por hacer, se detectan algunos errores que hacen engrosar su cuantía de forma incorrecta. El traslado de REDALSA no es por cuenta de VAV sino por cuenta de REDALSA. La valoración de los costes de urbanización en 135 millones de euros, no tienen en cuenta las seguras bajas por adjudicación que, en algunos casos, como en la urbanización del bulevar del Pinar han supuesto una reducción en torno al 30% y los 42 millones para la ejecución de la Variante Este los debe costear el Estado y no VAV.

De esta manera los 596 millones de euros estimados para la finalización de las obras, se verían reducidos en

una cantidad cercana a los 90 millones de euros, más otros 53 millones que la propia propuesta del gobierno municipal descuenta, dejando la cifra en unos 453 Millones de euros.

La cuestión de la financiación.

El vencimiento del primer hito del crédito sindicado a fecha 1 de enero de 2016, exige el pago del exceso de disposición fijado en 275 Millones. Hay dos alternativas: o pagar cada socio su porcentaje sobre el exceso (el ayuntamiento podría afrontarlo), o bien pagar tan sólo los intereses fijados en 7,5 Millones de los cuales el Ayuntamiento debería abonar el 25%, es decir, 1.875.000 euros; para poder renegociar la deuda durante el ejercicio próximo.

Esta segunda alternativa están dispuesta a aceptarla el resto de socios y desde luego las cuentas del consistorio podrían afrontarlas sin excesivos problemas.

A la vista de estas consideraciones entendemos que lo primero que debe hacerse es cuantificar con exactitud los créditos pendientes a favor de VAV por el anticipo de obras por cuenta del Estado y las aportaciones pendientes de la Administración Autonómica (9,5 Millones), urgir la liberación y entrega de los antiguos talleres de Renfe a VAV para que se puedan poner a la venta las primeras parcelas para testar el mercado, y renegociar la deuda (como ya indicáramos en nuestra moción del pasado mes de julio).

Sin intentar estas operaciones, renunciar al soterramiento previsto es una insensatez y una irresponsabilidad que le resultaría más cara a la ciudad que continuar con lo proyectado.

Por todo ello, Jesús Enríquez Tauler, Concejal-Portavoz del Grupo Municipal Popular y en su nombre, propone al Pleno de la Corporación Municipal la siguiente,

MOCIÓN

Primero.- El Ayuntamiento de Valladolid acuerda, de manera unánime, reclamar que a los activos de la sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 se incorporen todos y cada uno de los compromisos alcanzados por los socios en sus distintos acuerdos, de modo que se equilibren los balances de la sociedad antes de solicitar cualquier revisión de la financiación de la misma, así como actualizar las aportaciones de los socios a fecha de hoy.

Segundo.- El ayuntamiento de Valladolid, como ya acordara en julio, manifiesta su apoyo a la renegociación de la deuda contraída por VAV, para adecuarla al contexto actual del mercado financiero, y obtener con ello la mayor reducción de costes posible, sin descartar la posibilidad de negociar con otras entidades financieras.

Tercero.- El Ayuntamiento de Valladolid solicitará a la Sociedad Alta Velocidad 2003 que a su vez solicite a las entidades financieras que aportaron el crédito sindicado, que difieran hasta el 30 de junio de 2016 la

fecha de liquidación y devolución de la parte principal del crédito e intereses correspondientes al año 2016, a efectos de que por parte del Ayuntamiento se haya podido realizar la oportuna liquidación del Presupuesto del año 2015 y así, conforme a lo establecido en la Ley Orgánica 2/2012, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, utilizar los remanentes presupuestarios que se produzcan para eliminar deuda municipal. Conforme a los datos facilitados por la Intervención General del Ayuntamiento a fecha 1 de diciembre de 2015 respecto a la ejecución presupuestaria, los remanentes podían superar los 40 millones de euros en el momento de la liquidación.

Cuarto.- El Ayuntamiento de Valladolid convendrá con el resto de socios de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad y de manera especial, con el Ministerio de Fomento dado el compromiso que adquirió en la reunión celebrada en la sede de ese ministerio el pasado 9 de septiembre de 2015, para revisar el soterramiento y buscar la opción más eficiente y sensata para la ciudad de Valladolid.

Quinto.- El Ayuntamiento de Valladolid, considera que se ha de urgir el traslado de los talleres a las nuevas instalaciones para poner a disposición de VAV, el suelo de los actuales talleres, y estudiar la posibilidad de participar en la gestión de dicho suelo la propia sociedad municipal VIVA, para la obtención de los oportunos recursos

que garanticen la continuidad del proyecto.

Sexto.- El Ayuntamiento de Valladolid propondrá a la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, que se mantengan inicialmente los proyectos aprobados, para evitar nuevos retrasos, siendo urgente completar los proyectos (especialmente el de ejecución del soterramiento), ofertar suelos y completar la Variante Este cuanto antes que ya cuenta con un crédito de 9.6 Millones en los presupuestos de ADIF para 2016.

Séptimo.- Sólo después de las actuaciones precedentes y en caso de que resulte oportuno, el ayuntamiento convocará una consulta ciudadana ofreciendo un diagnóstico veraz de la situación financiera de la operación, de las obras a realizar y de los beneficios a alcanzar por la ciudad, consensuando la pregunta a realizar al vecindario, con todos los grupos políticos y creando las condiciones idóneas para la representatividad de la consulta."

Asimismo fue presentada Moción, con fecha 11 de diciembre de 2015, suscrita por D. Manuel Saravia Madrigal, concejal del Grupo Municipal Valladolid Toma la Palabra, y D. Pedro Herrero García, portavoz del Grupo Municipal Socialista-PSOE, cuyo tenor literal es el siguiente:

"1. Un compromiso de larga consolidación. Desde los años 80 se viene hablando en Valladolid del proyecto de soterramiento de las vías férreas a su paso por la ciudad.

Pocos ponían en duda que la forma en que discurría el tren por las áreas residenciales no era adecuada y que constituía un problema urbanístico que debía resolverse. En aquellas primeras fechas se estudiaron diversas posibilidades de actuar, desde la construcción de un viaducto o un túnel hasta la de sacar el tren de la ciudad, e incluso la de mantener el ferrocarril en superficie, aunque mejorando la permeabilidad entre uno y otro lado de las vías con soluciones diversas (Estudio Ineco "de alternativas para la red arterial ferroviaria", conforme al convenio entre Renfe y Ayuntamiento de 1991). Al cabo de los años se llegó a un consenso político y vecinal en torno a la idea del soterramiento de las vías. Y todos coincidieron también en su importancia para el futuro. Se consideró desde los últimos años 90 que ese proyecto era crucial en la ciudad, y que marcaría "un antes y un después" (así se decía) en el urbanismo de Valladolid.

En 1999 el Ayuntamiento creó Indeva (Iniciativas para el desarrollo de Valladolid), que a su vez encargó a la empresa Idom un nuevo "estudio de alternativas": otro más, que casi no aportó información y resultó frustrante. En cualquier caso, en el año 2000 el gobierno central decidió la llegada de la alta velocidad ferroviaria a Valladolid. Y se pensó enseguida que las nuevas líneas deberían llegar soterradas al centro de la ciudad. Para organizar todos los trabajos el 6 de noviembre de 2002 se

firmó por la Administración Central, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid un documento clave: el "Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid" (BOE 30 de mayo de 2003).

La solución consensuada y los compromisos adquiridos por cada una de administraciones implicadas, fijados en el convenio, eran los siguientes:

- Crear una sociedad para la coordinación de todas las actuaciones.

- Llevar a cabo una serie de obras ferroviarias, que se resumen en el siguiente cuadro anexo al Convenio:

En millones de euros			
ACTUACIÓN	COSTE DE ACTUACIÓN INCLUIDA EN EL CONVENIO	GRUPO FOMENTO	JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN
VARIANTE ESTE EN ANCHO IBÉRICO	122,30	144,00	15,00
REPOSICIÓN DEL TALLER CENTRAL DE REPARACIONES	51,07		
ESTACIÓN DE MERCANCÍAS EN VARIANTE ESTE	22,51		
CENTRO DE TRATAMIENTO EN VARIANTE ESTE	10,84		
ACTUACIONES FERROVIARIAS EN VÍAS GENERALES Y EN LA ESTACIÓN NECESARIAS PARA MEJORAR LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL	272,73		
NUEVO EDIFICIO DE LA ESTACIÓN DE VIAJEROS	19,58 (1)		
URBANIZACIÓN DE SUPERFICIE DE PASILLO FERROVIARIO	18,80		
ESTACIÓN DE VIAJEROS	9,00 (2)		
TOTAL	526,83	144,00	15,00

(1) Financiación con cargo a VIALIA no incluida en la inversión del Grupo Fomento.

(2) Financiación con cargo a las plusvalías de los suelos liberados de la actual Estación de Autobuses no incluida en la inversión de la Junta de Castilla y León.

- Puesta a disposición de la Sociedad de los terrenos según se fueran liberando del uso ferroviario. El espíritu del convenio implicaba que Adif y Renfe

entregarían suelos a la Sociedad creada y recibirían como contraprestación obras ferroviarias. (Con posterioridad, el 22 de julio de 2005, Adif y la Sociedad suscribirían un convenio donde se concretaba la manera de realizar esa transmisión).

- Transformación urbanística de los suelos liberados. Esa transformación generaría unas plusvalías en los suelos que la Sociedad aplicaría en la financiación de todas las actuaciones de la operación. Además el Ayuntamiento cedería el aprovechamiento urbanístico que le correspondiese.

2. Una tramitación demasiado lenta. Muy pronto (en el mes de enero siguiente), y de acuerdo con lo dispuesto en el Convenio de 2002, se constituye la sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. (VAV). Una sociedad anónima de capital público formada por el Ministerio de Fomento (con el 50% de participación, distribuida en un 30% para ADIF Alta Velocidad, 7,5% para ADIF y 12,5% para Renfe Operadora), la Junta de Castilla y León (con el 25%) y el Ayuntamiento de Valladolid (con el 25% restante). Pero también muy pronto todo empieza a ir demasiado despacio, no consiguiendo tener un plan de actuación completo hasta 7 años después, en 2010.

En efecto, el año 2002 se dedicó al "Estudio informativo del proyecto de acondicionamiento de la red arterial", que elaboró Fomento. En 2003 se convocó un

concurso de ideas, que ganó el estudio de Ricardo Bofill. Pero no se llevaron a efecto sus propuestas. Se dejó en el cajón. Y en 2005 se comenzó la tramitación de tres expedientes ferroviarios: el de la "Variante Este", el del "Pasillo ferroviario" y el del "Nuevo complejo ferroviario". Pero la ordenación global seguía sin definirse. Se convocó un nuevo concurso por el que se acabó contratando a Richard Rogers (en equipo con Luis Vidal) en 2006. Este arquitecto entregó su trabajo de "Modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid" en abril de 2008, que se aprobó definitivamente en enero de 2010. Posteriormente, a pesar de los profundos cambios en la situación económica y social de los últimos años, nunca se ha revisado la propuesta.

3. Un proceso dirigido en los últimos años a cumplir con dos de los actores. Aunque la ciudad tenía paralizada cualquier actuación en el ámbito del soterramiento, los requerimientos y expectativas de dos de los integrantes de la Sociedad (Adif y Renfe), sin embargo, sí iban siendo atendidos. De hecho, de las actuaciones contempladas en el Convenio de 2002 han sido iniciadas hasta este momento las siguientes (según la información del Servicio de Planeamiento y Gestión, de donde también procede el resto de los datos presentados en esta moción):

- Variante Este de ancho ibérico.
- Complejo Ferroviario. En el que se deben

considerar comprendidas tres de las actuaciones consideradas individualmente en el cuadro anexo al Convenio: el Taller central de reparaciones, la Estación de mercancías y el Centro de tratamiento técnico. Además, se incluye otra actuación de acceso que es el denominado Ramal de tres hilos.

- Actuaciones ferroviarias para mejorar la integración del ferrocarril.

La obra de la Variante Este está suspendida, con un grado de ejecución del 52%, aproximadamente. En el Complejo Ferroviario está próxima a concluir la que ha sido denominada fase I, que comprende fundamentalmente el Taller Central de Reparaciones y el ramal ferroviario de tres hilos que lo conecta con la red en servicio. En cuanto a las actuaciones ferroviarias para mejorar la integración del ferrocarril, se ha de aclarar previamente que en ellas están comprendidas todas las que se lleven a cabo en el pasillo ferroviario en servicio. Hasta este momento se ha realizado la extensión de doble vía de ancho internacional para la línea de alta velocidad; que a su paso por el barrio del Pinar de Antequera ha requerido la ejecución de un doble túnel para las dos líneas férreas que lo cruzan: la de alta velocidad y la de velocidad convencional.

Las inversiones (en millones de euros) realizadas por la Sociedad hasta este momento en cada una de las anteriores actuaciones, han sido las siguientes:

- Variante Este de ancho ibérico: 23 Millones.

- Complejo Ferroviario: 210 Millones, de los que 195 corresponden al Complejo propiamente dicho y 15 Millones al ramal ferroviario de tres hilos.

- Actuaciones ferroviarias para mejorar la integración del ferrocarril: 110 Millones, de los que 74 corresponden al soterramiento realizado en el Pinar de Antequera y 36 Millones al tramo del pasillo ferroviario situado al norte del túnel urbano. En la cifra de la actuación en El Pinar están incluidos 2 Millones de la urbanización realizada en ese punto.

Adicionalmente la Sociedad ha tenido los siguientes gastos:

- Mantenimiento de la Sociedad: 7 Millones.

- Redacción de documentos: 6 Millones.

- Adquisición de la parcela de Ebro Agrícolas: 3 Millones.

- Financieros: 112 Millones.

La suma total de las inversiones y gastos realizados por la Sociedad asciende a 471 Millones. Aunque hay que matizar esta última cifra. Pues parte se recupera como devolución de IVA, y debe restarse a su vez la aportación de la Junta y los ingresos derivados de la venta (ya antigua) de una parcela de Adif en Ariza, con lo que se queda la cifra en 403-404 millones de euros.

4. Falta de reflejos, de información y de

participación. No parece haber habido suficiente diligencia en el control de las actuaciones de la Sociedad, de cara a garantizar la obra que requería la ciudad y que estuvo en el origen de la intervención: el soterramiento. La construcción de la Variante Este (una obra fundamental para poderlo ejecutar) se frenó en 2010 por el Gobierno central. Los talleres, a su vez, se han alargado en el tiempo y han costado muchísimo más de lo previsto inicialmente (se ha pasado de los 51 millones estimados en 2002 a los cerca de 200 de hoy).

Se ha cedido demasiado. Se ha adquirido la maquinaria de los Talleres con cargo a la Sociedad. Había que haber dicho a tiempo tanto a Renfe como a Adif que las cuentas no cuadraban. Se ha generado un desequilibrio entre gastos realizados (que subían muy por encima de lo previsto) y valor del suelo (que descendía progresivamente) que a nadie pareció asustar.

Además se cerró el acceso a toda la información relevante tanto a los grupos políticos como a los medios y otras asociaciones vecinales, sindicales o de otro tipo. Se negaron las críticas y se desatendieron las alarmas públicas. No se instó a la participación y en ocasiones ni siquiera se atendieron los asuntos directamente por los cargos públicos, sino por un asesor personal del alcalde.

5. Una fecha crítica y el posible papel del sindicato bancario. Con el cambio de gobierno del pasado

mes de junio se operaron tres grupos de actuaciones. La primera, de información pública y a los grupos políticos municipales. Se hizo pública toda la información de que se disponía sobre el estado de cuentas y previsiones. Por ejemplo, del informe de empresa Knight Frank sobre la actualización del valor de los suelos. Se dio cuenta con detalle de las reuniones que se llevaban a cabo. Y se constituyó una Comisión de Seguimiento de la Operación Ferroviaria con presencia de todos los grupos.

La segunda decisión que se tomó fue la de intentar activar a la Sociedad. A los pocos días de tomar posesión el nuevo equipo de gobierno reclamó la reunión urgente del Consejo de Administración de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, escribió a la Ministra de Fomento y promovió (con poco éxito, la verdad) una mayor actividad de la Junta y Consejo. La Junta General se ha reunido el 24 de noviembre de 2015 y en ella se nombraron a los nuevos consejeros derivados de las elecciones de mayo.

En tercer lugar se ha participado en las reuniones sobre refinanciación planteadas. Y en este contexto debe verse la postura del equipo de gobierno de no sumarse a la propuesta del sindicato bancario (siguiendo el informe de la Intervención municipal) como la ruptura de la permanente huida hacia delante que se venía llevando a cabo en los últimos años.

Porque también hay que hablar de la financiación.

En 2007 se estimaron las necesidades de financiación en 626 Millones. Y el 31 de julio de 2008 se suscribió un Contrato de Crédito Puente sindicado con las entidades BBVA, Santander, Caja Madrid, La Caixa, Instituto de Crédito Oficial y Caja España con la Sociedad Pública Valladolid Alta Velocidad 2003 SA, por un importe de 200 Millones, vencimiento a 31 de enero de 2010. El 29 de enero de 2009 se firmó una escritura de novación del contrato de crédito en que se modificaba la fecha de vencimiento a 30 de abril de 2010. El importe del crédito se elevó a 58 Millones. El 30 de septiembre de 2010 se suscribe un contrato de línea de crédito por importe de 68,7 Millones y vencimiento 31 de enero de 2011.

Para la financiación a largo plazo la Sociedad presentó una proyección plurianual de flujos de gastos e ingresos previstos (Caso Base). Y el 14 de febrero de 2011 se suscribió un contrato de línea de crédito sindicado con las entidades antes señaladas, con la finalidad de cancelar los importes del crédito anterior vencido y financiar parcialmente las actuaciones del proyecto de Sociedad. El importe máximo: 400 Millones. Vencimiento el 30 de julio de 2021. Garantías: cartas de compromiso de los accionistas, pignoración de cuentas y derechos de cobro, promesa de hipoteca sobre activos del proyecto. De las fechas/importes máximos dispuestos, señalemos el primero: A partir de 1 enero 2016: 275 Millones.

6. Revisando el convenio y las cuentas. Pero volvamos a las obras. Del conjunto de actuaciones contempladas en el Convenio de 2002 restan por ejecutar las siguientes:

- Finalización de la Variante Este de ancho ibérico.

- Fase II del Complejo Ferroviario.

- Actuaciones ferroviarias para mejorar la integración del ferrocarril.

- Edificio de viajeros de la estación ferroviaria y estación de autobuses.

- Obras de urbanización.

La parte de obra que resta para la finalización de la Variante Este, que representa el 48% del total, se llevará a cabo una vez se levante su suspensión. La fase II del Complejo Ferroviario comprende la Estación de mercancías, las instalaciones de Redalsa, de Mantenimiento de infraestructuras y la conclusión del Centro de tecnología de vía. Las actuaciones ferroviarias para mejorar la integración del ferrocarril pendientes de ejecución se refieren fundamentalmente al túnel urbano, si bien existen otras de menor entidad tanto al norte como al sur del mismo.

Las inversiones a realizar por la Sociedad en las anteriores actuaciones se prevé que sean las siguientes:

- Variante Este de ancho ibérico: 42 Millones.

- Complejo Ferroviario: 31 Millones.

- Actuaciones ferroviarias para mejorar la integración del ferrocarril: 331 Millones, de los que 296 corresponden al túnel urbano, y 35 al resto de actuaciones pendientes en el pasillo.

- Gastos de urbanización: 135 Millones.

No se contabilizan las inversiones relativas al edificio de viajeros de la estación ferroviaria, que según el Convenio está previsto que se financie al margen de la operación; ni de la estación de autobuses, que se financiará a cargo de las plusvalías de los suelos ocupados por la actual. Finalmente, la previsión de gastos financieros y de mantenimiento de la Sociedad es la siguiente:

- Financieros: 53 Millones.

- Mantenimiento de la Sociedad: 4 Millones.

La suma de las anteriores cifras arroja un presupuesto total de las actuaciones pendientes de 596 Millones, que se pueden ver desagregadas en el siguiente cuadro:

		Millones de Euros	
		IMPORTE EJECUTADO	IMPORTE PENDIENTE
VARIANTE ESTE		23	42
NCF	TALLER CENTRAL DE REPARACIONES	195	

	ESTACION MERCANCÍAS		
	CENTRO TECNOLOGÍA DE VÍA		31
	REDALSA		
	MANTENIMIENTO		
	RAMAL DE TRES HILOS	15	
	PINAR DE ANTEQUERA	74	
ACTUACIONES PASILLO FERROVIARIO	TRAMO PINAR-TÚNEL URBANO		13
	TÚNEL URBANO		296
	TRAMO TÚNEL URBANO-NUDO NORTE	36	22
	GASTOS DE URBANIZACIÓN		135
	VAV Y REDACCIÓN DE DOCUMENTOS	16	4
	COSTES FINANCIEROS	112	53
	TOTAL:	471	596

7. El papel de los socios. La situación financiera se expuso más arriba de forma sintética. Según se dijo, VAV ha dispuesto de la totalidad del crédito de 400 Millones. de euros. Según las condiciones establecidas en el Contrato del crédito, a 31 de diciembre de 2015 sólo podía disponer de 275 Millones, por lo que con fecha 1 de enero de 2016 la Sociedad debería abonar 125 Millones. Dado que la naturaleza de las obras ejecutadas por la Sociedad es ferroviaria, procede articular las correspondientes transmisiones con Adif y Renfe.

Veamos el caso de Renfe. La Sociedad ha financiado el nuevo Taller de Renfe y el equipamiento de éste por un importe de 159 Millones. de euros. Por su parte Renfe debe poner a disposición de VAV los suelos donde se ubican los actuales Talleres, que según reciente tasación de SEGIPSA tienen un valor de 41 Millones. de euros. Debido al

incremento en el gasto realizado en los Talleres (recordemos que el Convenio de 2002 estimaba un coste de 51,07 Millones) y a la disminución del valor del suelo que como consecuencia de la crisis económica de los últimos años se ha producido, la operación a realizar con Renfe arroja un resultado negativo para VAV de 118 Millones de euros. Este desequilibrio patrimonial haría incurrir a VAV en causa de disolución, además de suponer un enriquecimiento injusto de uno de los socios en detrimento del resto. Por tanto, parece lógico que Renfe deba aportar a la Sociedad 118 Millones para equilibrar la operación.

Vayamos ahora con Adif. Como es sabido, en el ámbito del complejo ferroviario, además de los Talleres de Renfe, se han ejecutado determinadas obras que deberán ser recibidas por Adif. Para la puesta en servicio de los Talleres se ha ejecutado un ramal de acceso en tres hilos al Complejo Ferroviario que debe ser recibido por Adif y cuya puesta en servicio es imprescindible para que los trenes puedan llegar al Taller. En total, en relación con el NCF (Nuevo Centro Ferroviario), hay obra ferroviaria ejecutada a entregar a Adif por un importe de 51 Millones de euros, sin que Adif haya liberado suelos del uso ferroviario para entregar como contraprestación.

Asimismo, como se ha indicado antes, en actuaciones ferroviarias para mejorar la integración del ferrocarril se ha realizado una inversión de 108 Millones (110 menos 2,

correspondientes a las obras de urbanización), el doble túnel del Pinar de Antequera para las dos líneas férreas que lo cruzan (la de alta velocidad y la de velocidad convencional), que está en uso y deberá recibirse por Adif. A su vez ésta deberá poner a disposición de VAV el suelo liberado en el Pinar. A falta de la correspondiente valoración del suelo liberado, esta operación es claramente deficitaria para la Sociedad, dando de nuevo lugar a un desequilibrio patrimonial que deberá ser compensado. Por tanto, en síntesis, Adif deberá recibir obra ferroviaria por importe de 159 Millones, debiendo entregar suelo por valor equivalente o realizar las correspondientes compensaciones.

8. El cierre del proyecto o un último intento. En la situación descrita, con los bancos apremiando un pago imposible y un proyecto que se antoja complicadísimo, pero que está asumido como altamente deseable por una parte importante de la población de la ciudad, parece necesario tomar una decisión. No puede seguirse con la permanente huida hacia adelante.

Partimos de la base de que no es posible, bajo ningún concepto, asumir nuevos retrasos. Revisemos las condiciones técnicas y económicas. Bajo esta perspectiva parecería lógico completar el Proyecto de ejecución del soterramiento (obra ferroviaria) por parte de Adif a partir del básico existente, pues cualquier modificación del

proyecto implicaría un nuevo inicio de tramitación con los consiguientes retrasos que, como decíamos, parecen inasumibles en la situación actual.

En segundo lugar, debería urgirse la comprobación del Proyecto de Actuación de la UA1 ya entregada por el Ayuntamiento a la Sociedad, y tramitar y aprobar el Proyecto de Urbanización para proceder a la venta de la parcela (que en realidad contiene 4 parcelas lucrativas) y testar el mercado. Obviamente, Renfe debería pagar los costes de descontaminación de la parte afectada que se encuentra incluida en la UA1 (y luego del resto del ámbito de Talleres).

También debería comenzarse (tácticamente) a trabajar con el Plan Rogers tal como está. Para evitar que su modificación llevase aparejado un retraso inasumible económicamente para la operación. Lo cual no quita para que se vaya estudiando su rediseño y ajuste para más adelante.

Veamos ahora las condiciones económicas, en 7 apartados.

1°. Como ya se dijo (y ahora se afina) hasta el final del presente 2015 habrá un coste financiero de la operación por importe de 111.625.850,00 euros, el 28% del total del crédito (una auténtica barbaridad).

2°. Parece absolutamente necesario contar al menos con 2 años sin incremento de deuda financiera y renegociar las nuevas condiciones de financiación con las cifras de

deuda existentes a mediados de 2017, con el horizonte entre 2021 y 2025.

3°. Por otro lado, los 210 Millones de euros del NCF se han pagado íntegramente con cargo a VAV y es necesario que Renfe y Adif reciban las obras que les corresponden entregando suelo o dinero a cambio, para que la sociedad VAV no incurra en causa de disolución. Puesto que la parte de obra que corresponde a Renfe es de 159 Millones de euros y la que corresponde a Adif es de 51 Millones de euros, ambos socios tienen que entregar lo que reste de la valoración de los suelos entregados. Los suelos de Renfe están valorados en 41 Millones de euros por lo que la diferencia es de 118 Millones de euros.

4°. Se debe resolver con Adif si el coste de la obra del Pinar está o no incluido dentro del Convenio de 2002. Puesto que la obra la ha pagado VAV en su mayor parte, si está incluida debería recibirse por parte de Adif y pagar lo que corresponda a VAV. Y si no está incluida, VAV lo habría pagado indebidamente y Adif debería recibirlo y pagar a VAV lo que correspondiese. En el segundo caso, VAV debería resolver las cuestiones relativas al porqué pagó unas obras que no estaban incluidas en el citado Convenio.

5°. Se debe completar urgentemente la Variante Este para poder liberar los suelos de Ariza y realizar la gestión para su venta.

6°. La Junta de Castilla y León debería aportar cuanto antes los 9,5 Millones de euros que restan, y el Ministerio de Fomento definir la aplicación de los 37 millones que faltan de aportar.

7°. La sostenibilidad de la operación va a necesitar que el Ayuntamiento mantenga la propuesta de ejecución a su costa de la urbanización en superficie: 135 Millones de euros. Pero lo debería hacer en los momentos en los que tenga disponibilidad presupuestaria.

Como vemos, hay que pagar crédito y obra. El primero asciende a 400 millones de euros, a los que habría que sumar esos otros 53 millones que permitirían cerrar el crédito en 2021. Y los gastos de un posible nuevo crédito, si fuese necesario. La obra que falta por hacer suma 543 millones (596 menos esos 53). Todo lo cual supone un total de 996 millones.

Una suma a la que podría hacerse frente de la siguiente forma. Se podría contar ya con 323,5 millones de euros si los demás socios asumen situación y obligaciones: Adif pone 159 millones; Renfe 118; Fomento 37 y la Junta 9,5. Si bien tanto Adif como Fomento podrían hacer obra por esas cantidades sin cargarlas a la Sociedad.

A medio plazo se contaría con lo que fuese obteniéndose de la venta de los suelos. Si estimamos que sólo fuesen los 400 millones que hoy parecen valer faltarían 137 millones, que deberían financiarse por otras

vías. Entendemos que habría que buscar esa nueva financiación en dos posibles lugares. Por un lado, indagando una posible financiación europea. Pero también con otra solución políticamente más interesante, transfiriendo fondos de otros proyectos vinculados al transporte o la movilidad rodada hacia esta operación (eminentemente peatonal: ése es el objetivo último, la permeabilidad peatonal), que también lo es de movilidad. Llevar crédito de una forma de movilidad a otra.

En todo caso, el Ayuntamiento cargaría con los 135 millones de la urbanización, que podría, eso sí, realizar a su ritmo. Urbanizando primero las calles de borde, pero dejando para cuando fuese posible el tratamiento de la espina verde y de otros espacios significativos que, hasta que fuesen urbanizados según el proyecto, podrían quedar como una pradera en superficie, a la espera de su configuración futura. Una pradera, obviamente, permeable.

En último término, el concejal que suscribe sólo ve dos soluciones para salir de la encrucijada actual. La primera, renunciar al soterramiento y organizar la zona a medio plazo con actuaciones urbanísticas de permeabilidad. Intentar que se quedasen con los suelos los bancos. O estudiar un plan de pagos de lo que le correspondiese. Que no debería ser casi nada, ya que muy poco ha obtenido la ciudad hasta ahora de esta empresa. La segunda solución, proponer un soterramiento conforme a lo comentado más

arriba, manteniendo el compromiso político con la población (mantener la palabra dada).

Es posible que la ciudad esté cansada y quiera quitarse de encima el lastre de un proyecto que muchos ya juzgan como imposible. Pero también es posible que haya quien no quiera tirar la toalla. Con todo, las implicaciones son tan importantes (en una y otra alternativa) que debería consultarse con la población. No parece que pueda haber muchos casos más claros en que la conveniencia de una consulta sea más evidente.

A la vista de todo lo dicho, los concejales que suscriben proponen al Pleno del Ayuntamiento de Valladolid, reunido en sesión extraordinaria del 15 de diciembre de 2015, la adopción de una propuesta de actuación definida en los siguientes

ACUERDOS

1°. El Ayuntamiento de Valladolid solicitará a la Sociedad Alta Velocidad 2003, para que a su vez lo pida al sindicato bancario, que en los próximos dos años, hasta el 31 de diciembre de 2017, no se incremente la deuda financiera en un solo euro, renegociando en ese periodo las nuevas condiciones de financiación. Se ha convocado una nueva reunión para el día siguiente al Pleno, el 16 de diciembre, y sería bueno ir con una sola voz en representación de la ciudad.

2°. El Ayuntamiento de Valladolid tiene la voluntad

de cumplir el compromiso del soterramiento. Pero, habida cuenta de las implicaciones de todo tipo que supone la obra, consultará en los primeros meses de 2016 a la población la conveniencia de continuar con el proyecto de soterramiento de las vías, o si parece preferible establecer un conjunto de actuaciones de permeabilización manteniendo las vías en superficie.

3°. En el caso de seguir adelante con el proyecto de soterramiento, se llevará a cabo con las siguientes condiciones:

Una. Ha de hacerse de forma que su realización no ahogue la actividad municipal. Mantendrá el convenio de 2002 con Adif, Renfe y Junta de Castilla y León, estableciendo en una adenda las nuevas condiciones derivadas de la revisión y ajuste de lo realizado hasta la fecha.

Dos. Se mantendrán inicialmente los proyectos aprobados, para evitar nuevos retrasos, aunque posteriormente, según se establezca el nuevo calendario, se puedan reconsiderar.

Tres. Es urgente completar los proyectos, ofertar suelos y completar la Variante Este cuanto antes.

Cuatro. Se iniciarán inmediatamente los trámites, conversaciones y negociaciones para conseguir nueva financiación, en los términos expuestos más arriba."

Votación de la Enmienda "in voce" formulada por D. Manuel Saravia Madrigal, concejal delegado del Área de Urbanismo, Infraestructuras y Vivienda.

Efectuada la votación ordinaria, se obtiene el pronunciamiento favorable de los veintinueve miembros presentes.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por unanimidad de los veintinueve capitulares asistentes, aprobó la siguiente Enmienda "in voce" formulada por D. Manuel Saravia Madrigal, concejal delegado del Área de Urbanismo, Infraestructuras y Vivienda, y que se incorpora a las partes expositivas de las mociones presentadas:

"1.-Sobre el convenio y las cuentas.

El Ayuntamiento de Valladolid acuerda mantener el Convenio de 2002 con Adif, Renfe, Junta de Castilla y León, estableciendo en una Adenda las nuevas condiciones derivadas de la revisión, ajuste y actualización de las aportaciones de los socios a día de hoy.

2- Sobre la Financiación.

El Ayuntamiento de Valladolid acuerda renegociar la deuda desde la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, y sin comprometer directamente el presupuesto municipal; además, establecerá o planteará a la Sociedad Valladolid Alta Velocidad que pida al sindicato bancario que en los próximos 2 años no se incremente la deuda financiera en un

solo euro o se renegocien otras condiciones, reducción de tipo de interés u otras soluciones más favorables para la sociedad.

3.- Sobre los Proyectos y próximas actuaciones.

El Ayuntamiento de Valladolid propone a la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, los siguientes puntos:

- Urgir el traslado de los talleres.
- Mantener inicialmente los proyectos aprobados para evitar nuevos retrasos, pero posteriormente podrán reconsiderarse, buscando la opción más eficiente.
- Urge completar los proyectos pendientes, especialmente el de ejecución de la obra ferroviaria.
- Propone o urge ofertar suelos cuanto antes, especialmente la Unidad de Actuación 1, que se ha entregado a la Sociedad Valladolid Alta Velocidad.
- Y completar la Variante Este cuanto antes.

4.- Sobre la Gestión.

El Ayuntamiento de Valladolid estudiar á que en la gestión del suelo de los actuales talleres pueda participar VIVA.

5.- Sobre la Consulta.

El Ayuntamiento consultará a la población la conveniencia de continuar o de establecer el proyecto de soterramiento después de conocer toda la información, de que esté suficientemente informado; y, hacer la consulta en términos legalmente aceptables, y consensuando la

pregunta.”

Los acuerdos de las mociones anteriormente transcritas no fueron sometidos a pronunciamiento del Pleno Municipal, al haber sido aprobados de forma consensuada por todos los Grupos Municipales y por unanimidad de los capitulares asistentes, los siguientes acuerdos formulados “in voce” por D. Manuel Saravia Madrigal, concejal delegado del Área de Urbanismo, Infraestructuras y Vivienda, y que se incorporan respectivamente a las partes expositivas de las dos mociones presentadas:

“1.-Sobre el convenio y las cuentas.

El Ayuntamiento de Valladolid acuerda mantener el Convenio de 2002 con Adif, Renfe, Junta de Castilla y León, estableciendo en una Adenda las nuevas condiciones derivadas de la revisión, ajuste y actualización de las aportaciones de los socios a día de hoy.

2- Sobre la Financiación.

El Ayuntamiento de Valladolid acuerda renegociar la deuda desde la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, y sin comprometer directamente el presupuesto municipal; además, establecerá o planteará a la Sociedad Valladolid Alta Velocidad que pida al sindicato bancario que en los próximos 2 años no se incremente la deuda financiera en un solo euro o se renegocien otras condiciones, reducción de tipo de interés u otras soluciones más favorables para la sociedad.

3.- Sobre los Proyectos y próximas actuaciones.

El Ayuntamiento de Valladolid propone a la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, los siguientes puntos:

- Urgir el traslado de los talleres.
- Mantener inicialmente los proyectos aprobados para evitar nuevos retrasos, pero posteriormente podrán reconsiderarse, buscando la opción más eficiente.
- Urge completar los proyectos pendientes, especialmente el de ejecución de la obra ferroviaria.
- Propone o urge ofertar suelos cuanto antes, especialmente la Unidad de Actuación 1, que se ha entregado a la Sociedad Valladolid Alta Velocidad.
- Y completar la Variante Este cuanto antes.

4.- Sobre la Gestión.

El Ayuntamiento de Valladolid estudiar á que en la gestión del suelo de los actuales talleres pueda participar VIVA.

5.- Sobre la Consulta.

El Ayuntamiento consultará a la población la conveniencia de continuar o de establecer el proyecto de soterramiento después de conocer toda la información, de que esté suficientemente informado; y, hacer la consulta en términos legalmente aceptables, y consensuando la pregunta."