

**ACUERDOS ADOPTADOS EN LA SESIÓN EXTRAORDINARIA CELEBRADA POR EL PLENO DE LA CORPORACIÓN MUNICIPAL EL DÍA 20 DE NOVIEMBRE DE 2017.**

**ASUNTOS.**

**DESESTIMAR EL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR D<sup>a</sup> M.G.A, EN REPRESENTACIÓN DE LA FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES VECINALES Y DE CONSUMIDORES DE VALLADOLID "ANTONIO MACHADO", CONTRA EL ACUERDO PLENARIO DE 7 DE SEPTIEMBRE DE 2017.**

"Vista la pieza separada n° 1 del expediente n° 03/2017, relativa al recurso de reposición interpuesto por D<sup>a</sup>. Margarita García Álvarez, en representación de la Federación de Asociaciones de Vecinos y Consumidores de Valladolid "Antonio Machado", contra el Acuerdo de Pleno, de 7 de septiembre de 2017, por el que se acordó aprobar el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, Adif, Adif-AV, Renfe Operadora, Junta de Castilla y León y Ayuntamiento para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid, y atendido que:

**I.-** El Pleno de este Ayuntamiento, en sesión celebrada el 7 de septiembre de 2017, acordó aprobar un Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, Adif, Adif-AV, Renfe Operadora, Junta de Castilla y León y Ayuntamiento para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid, con el objeto de definir la nueva solución de transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid, adaptándola a la integración de permeabilidad ferrocarril-ciudad y establecer los nuevos compromisos y obligaciones de las Partes.

**II.-** Contra el mencionado acuerdo de Pleno se interpone recurso de reposición, mediante escrito registrado el 5 de octubre de 2017, en base a las siguientes alegaciones:

- 1. El convenio vulnera los objetivos por los que se constituyó la Sociedad Valladolid Alta Velocidad al eliminar el soterramiento.*
- 2. Se incumplen varias mociones aprobadas en distintos plenos municipales de apoyo al soterramiento.*
- 3. Es un convenio claramente desequilibrado en lo que respecta a derechos y obligaciones de las administraciones firmantes, siendo el Ayuntamiento de*

Valladolid, y por tanto la ciudad, quien presenta el balance más negativo. Respecto a las actuaciones que se sufragan con aportaciones dinerarias a la Sociedad, el Ministerio consigue ampliar la estación, los nuevos talleres de Renfe y el by-pass de mercancías; la Junta sustituye la actual estación de autobuses, totalmente obsoleta, por una nueva. Y para la ciudad queda la relativa mejora de accesibilidad que puedan aportar los túneles previstos, y el adecentamiento de los bordes de las vías.

4. No es coherente con los principios generales de la Revisión del PGOU. El convenio elimina el soterramiento, que hubiera ayudado a equilibrar, mejorar y hacer más justa la ciudad. Además se establece que, en los terrenos liberados, el Ayuntamiento modificará el planeamiento estableciendo la máxima edificabilidad de usos legalmente posible para cada unidad de actuación del ámbito, lo cual parece incompatible con la austeridad y sostenibilidad, y limita la posibilidad de ganar espacio público en la ciudad para destinarlo a uso y disfrute de toda la ciudadanía.

**III.-** Examinados los motivos esgrimidos en el escrito de interposición, cabe rechazar las alegaciones realizadas en base a los siguientes argumentos:

**1° En cuanto a que el convenio vulnera los objetivos de la Sociedad:** La Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A. se constituyó con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones de acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana, para lo cual sus Estatutos establecen su objeto social de forma amplia, definiéndolo como *"cualesquiera operaciones relacionadas con las siguientes actividades"*:

- La promoción de la transformación urbanística derivada de las obras de remodelación del sistema ferroviario en Valladolid.
- El impulso, gestión y financiación de las obras de la Variante Este Exterior a Valladolid, las de soterramiento y permeabilidad transversal de la travesía, la construcción de la nueva estación de viajeros de Campo Grande y accesos viarios, así como las de traslado de las instalaciones ferroviarias existentes, reubicándose dichas instalaciones en los terrenos de la Plataforma Logística de Valladolid.

- La realización de operaciones urbanísticas en los terrenos que se declaren no necesarios para el ferrocarril, por haberse trasladado las instalaciones ferroviarias, previa realización de los trámites necesarios para proceder a la desafectación de dichos terrenos.
- La gestión del desarrollo urbanístico, la enajenación de las parcelas resultantes y la ejecución de las obras de infraestructura correspondientes a los terrenos liberados por el traslado de las instalaciones ferroviarias.

No cabe duda de que el soterramiento formaba parte de ese conjunto de actuaciones que la Sociedad tenía encomendadas, si bien no constituye en sí mismo el objeto social sino una importante actuación para alcanzar el objetivo de la transformación e integración urbana de la red arterial ferroviaria de Valladolid.

El nuevo convenio recoge una nueva solución, pero manteniendo el objetivo de integración del ferrocarril. En cualquier caso, la solución de integración en superficie que recoge el texto convenio aprobado por el Pleno el 7 de septiembre de 2017 no es una solución adoptada unilateralmente por el Ayuntamiento de Valladolid y que podría alterar el objeto social de VAV, sino que trae causa de otros acuerdos adoptados por unanimidad en el seno de

los órganos de gobierno de la propia Sociedad: Junta General Extraordinaria celebrada el 16 de febrero de 2017 y Consejo de Administración celebrado el 14 de julio de 2017.

**2°. En cuanto a que se incumplen varias mociones aprobadas en plenos municipales:** Las mociones a las que hace referencia el escrito de interposición constituyen manifestaciones de una voluntad política sin carácter resolutivo, por lo que en sí mismas carecen de efectos jurídicos vinculantes sobre la actuación administrativa.

**3°. Sobre el desequilibrio entre derechos y obligaciones de las partes firmantes:** Desde el punto de vista normativo no existe ninguna obligación de equilibrio en cuanto a las actuaciones a llevar a cabo en el marco de un convenio. Únicamente se exige en el artículo 48 de la Ley 40/2015 que los convenios que incluyan compromisos financieros deben ser financieramente sostenibles, debiendo quienes lo suscriban tener capacidad para financiar los asumidos durante la vigencia del convenio, extremo éste que ha quedado justificado en el expediente tramitado al efecto y que cuenta con informe de Intervención.

Más allá de la valoración subjetiva que se pueda hacer de la solución recogida en el convenio ahora aprobado, no se puede compartir lo manifestado en la alegación tercera en base a las actuaciones a ejecutar y su coste; y las

aportaciones a realizar por cada socio, datos todos ellos que figuran en el convenio. Tal y como establece la estipulación segunda del convenio, Adif Alta Velocidad asume directamente la ejecución de la nueva estación del ferrocarril con un coste estimado de 70 M€. Asimismo, Adif se hace cargo de la finalización de las obras de la Variante Este, con un coste estimado de 85,87 M€.

Hasta la fecha se han ejecutado proyectos y obras, fundamentalmente ferroviarios, por un importe de 554,28 M€, de los cuales 111,40 han sido invertidos directamente por el Ministerio de Fomento con cargo a la inversión comprometida de 144. Por tanto la Sociedad ha invertido 442,88 M€ de los cuales 400 corresponden al crédito sindicado cuya devolución ha resultado imposible. La devolución de dicho crédito se realiza directamente por el Ministerio de Fomento con carácter de anticipo, a recuperar con cargo a la futura venta de terrenos.

Desarrollar la solución recogida en el nuevo convenio y completar la operación tiene un coste estimado de 329,23 M€. Puesto que aún están pendientes aportaciones de Fomento y de la Junta de Castilla y León por importe de 30,16 M€, las necesidades de aportación de los socios es de 299,07 M€.

Las actuaciones pendientes conforme al nuevo convenio incluyen actuaciones de integración y permeabilidad en el

tramo urbano por importe de 106,26 M€, además de actuaciones de urbanización por importe de 89,85 M€. Se trata de una alta inversión que persigue llevar a cabo un proyecto global de integración del ferrocarril en superficie, y no meras actuaciones individuales de pasos inferiores y adecentamiento de bordes.

El balance de las aportaciones que realizará cada administración y lo que revierte a cada una de ellas en obra ejecutada, es el siguiente:

	APORTACIONES		OBRA RECIBIDA
ADIF	89,72	FOMENTO 149,53	90,09
ADIF-AV	22,43		
RENFE	37,38		
JUNTA DE CyL	74,77		33,10
AYUNTAMIENTO	74,77		196,11

Por tanto, no resulta cierto, tal como se alega en el recurso, que el Ayuntamiento obtenga el balance más negativo de la operación, ni que Fomento consiga una estación nueva y un By pass sufragados por aportaciones de la Sociedad, ni que la Junta obtenga una estación de autobuses nueva a cambio de una totalmente obsoleta. En



cualquier caso es preciso señalar que todas estas actuaciones son actuaciones en beneficio de la ciudad.

**4º. En cuanto a la falta de coherencia con los principios generales de la Revisión del PGOU:** No se puede compartir esta alegación ya que en los propios criterios directores de los trabajos de redacción de la Revisión del PGOU, se recoge expresamente, en el criterio 3.1 bis, "que el proyecto de ciudad deberá integrar el ferrocarril revisando el "Plan Rogers". A partir del análisis económico-financiero de las distintas alternativas posibles al soterramiento, implicando a todos los agentes públicos y privados, y tras la consulta vecinal, se tomará una determinación con el máximo consenso".

El criterio 3.3 señala que "la ciudad no puede mantener la situación existente en espera de un soterramiento que se puede frustrar. Hay que actuar con realismo y programar actuaciones de borde y cosido de barrios, así como de permeabilidad: más pasos para el tráfico rodado, peatonal y ciclista". Asimismo en el punto siguiente se dice expresamente que "la parálisis del proyecto de soterramiento afecta al conjunto de la ciudad en multitud de aspectos, pero condiciona de forma especial el desarrollo de algunos barrios, cuyos problemas no pueden esperar".

Por su parte, respecto a la edificabilidad de los suelos que quedarán liberados del uso ferroviario cabe decir, en primer lugar, que el modelo de ciudad por el que apuesta en la Revisión del PGOU es el de ciudad compacta y prioriza los vacíos intersticiales y los sectores contiguos al espacio consolidado. Desarrollar estos suelos es plenamente coherente.

Es cierto que la atribución de la edificabilidad máxima legalmente posible dará lugar a mayores ingresos por la venta de los suelos, ingresos que, no se puede obviar, revierten en beneficio de la operación.

La Estrategia de Desarrollo Sostenible de 2009 y la Ley de Economía Sostenible de 2011, introducen la rehabilitación y la regeneración urbanas como nuevo paradigma de ciudad. Comienza a huirse del desequilibrio generado hasta entonces, entre la producción de nueva ciudad y el tratamiento de los tejidos urbanos existentes. Solo el impulso de las actuaciones que generen un cambio de modelo urbano puede contribuir a la sostenibilidad económica y social.

El nuevo modelo se plantea de forma clara poco más tarde, por medio de la Ley de Rehabilitación, Regeneración y renovación urbanas de 2013, que claramente apuesta por la

ciudad compacta como modelo de desarrollo sostenible y equilibrado.

Así se consolida posteriormente en la legislación urbanística de Castilla y León mediante la Ley de 2014 de medidas sobre Rehabilitación, Regeneración y Renovación urbana, y sobre Sostenibilidad, Coordinación y Simplificación en materia de urbanismo que se desarrolla después mediante Decreto de 2016 por el que se modifica el Reglamento de Urbanismo.

Precisamente mediante este Convenio se pretenden cumplir estos deseos. El máximo de edificabilidad para este sector, que no olvidemos que es propiedad de las administraciones implicadas en su desarrollo, permitirá resolver de forma realista la permeabilidad ferroviaria, a la vez que desarrolla los criterios de la ciudad compacta y reserva una gran cantidad de espacios para dotaciones públicas al servicio de toda la población.

La regeneración urbana orienta el urbanismo hacia un nuevo modelo de desarrollo y funcionamiento de la ciudad, que busca ahorrar espacios y energía, regenerar los espacios urbanos degradados y aumentar la integración socio-espacial.

Los beneficios del modelo de ciudad compacta y la densificación son transversales y revierten sobre los servicios de transporte público, la reducción del consumo

de energía, menores emisiones tóxicas... factores que aumentan la calidad de vida; una mayor facilidad para la dotación de servicios públicos; la mezcla de usos; los factores de sociabilidad e interacción social; la preservación de espacios verdes y terrenos agrícolas en el entorno de la ciudad. Por tanto, podemos concluir que una ciudad compacta es una ciudad sostenible.

**IX.-** El acuerdo impugnado pone fin a la vía administrativa según lo dispuesto en el artículo 119 de la Ley 39/2015, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, por lo que de acuerdo con el artículo 123 de la misma procede la interposición del recurso potestativo de reposición.

**X.-** .- Es competencia del Pleno Municipal la adopción del presente acuerdo ( art.123 de la Ley de Bases de Régimen Local ), el cual deberá adoptarse por mayoría simple, por ser denegatoria la propuesta sometida a aprobación, conforme el criterio seguido por la Secretaría General en informes emitidos en supuestos análogos.

**SE ACUERDA:**

**PRIMERO:** Desestimar el recurso de reposición interpuesto por D<sup>a</sup>. Margarita García Álvarez, en representación de la Federación de Asociaciones de Vecinos y Consumidores de Valladolid "Antonio Machado", contra el Acuerdo de Pleno, de 7 de septiembre de 2017, por el que se acordó aprobar el

Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, Adif, Adif-AV, Renfe Operadora, Junta de Castilla y León y Ayuntamiento para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid.

**SEGUNDO:** Declarar que el presente acuerdo pone fin a la vía administrativa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 114.1 c) de la Ley 39/2015 de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas».

#### **Votación.**

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

#### **Acuerdo**

El Ayuntamiento Pleno, por quince votos a favor, de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Si Se Puede Valladolid; y doce votos en contra, de los grupos municipales Popular y Ciudadanos, y del Concejal no adscrito, D. Jesús Javier Presencio Peña, adoptó el acuerdo propuesto.

**APROBAR EL CONVENIO ENTRE ADIF, ADIF-AV, RENFE OPERADORA,  
VALLADOLID ALTA VELOCIDAD 2003, S.A, JUNTA DE CASTILLA Y  
LEÓN Y AYUNTAMIENTO PARA EL DESARROLLO DE LAS OBRAS  
DERIVADAS DE LA TRANSFORMACIÓN DE LA RED ARTERIAL  
FERROVIARIA.**

«ANTECEDENTES:

1.- En fecha 6 de noviembre de 2002, el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, y el Excmo. Ayuntamiento de Valladolid, suscribieron un Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid.

La solución adoptada por las tres Administraciones para acondicionar la red arterial ferroviaria de Valladolid en el citado convenio consistía en el soterramiento del ferrocarril a su paso por la ciudad, desde la calle Daniel del Olmo hasta la carretera de Renedo. La solución adoptada, además de referido soterramiento, contemplaba:

- La construcción de una Variante Este exterior en ancho ibérico dedicada fundamentalmente al transporte de mercancías sobre la que se ubicaría un nuevo Complejo Ferroviario, con acceso en ancho internacional.

- Reposición del Taller Central de Reparaciones (TCR) del Campo Grande y de una nueva Estación de Mercancías en el Complejo en sustitución de la de Argales.
- Construcción de un nuevo Centro de Tratamiento Técnico (CTT) en el Complejo Ferroviario.
- Construcción de una nueva Estación de Viajeros soterrada en Campo Grande.

En ejecución de lo dispuesto en el Acuerdo Primero del citado Convenio de 6 de noviembre de 2002, el 10 de enero de 2003 la Junta de Castilla y León, el Excmo. Ayuntamiento de Valladolid, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) y el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (G.I.F.) constituyeron la mercantil "Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.", con el fin de que la citada Sociedad gestionase el cumplimiento de las actuaciones y objetivos contemplados en el mencionado Convenio, siendo los accionistas actuales de dicha Sociedad, la Junta de Castilla y León (25%), el Ayuntamiento de Valladolid (25%), la E.P.E. Adif- Alta Velocidad (30,0%), la E.P.E. Adif (7,5%) y la E.P.E. RENFE-Operadora (12,5%).

La Sociedad, en desarrollo de su actividad y para el cumplimiento de sus objetivos ha adoptado una serie de acuerdos en los sucesivos Consejos de Administración celebrados. Como consecuencia del desarrollo de las actuaciones acordadas en el mencionado Consejo de

Administración de la Sociedad, la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, SA. dispuso de los 400 millones de euros de una línea sindicada de crédito, sin que hasta la fecha haya sido posible su devolución por parte de la Sociedad debido a que aún no se han podido desafectar los terrenos de uso ferroviario y su transmisión a la Sociedad, cuyas plusvalías financiarían en gran parte las actuaciones del Convenio firmado el 6 de noviembre de 2002, junto con la cesión gratuita de los aprovechamientos municipales a los que se sumarían las aportaciones comprometidas por la Junta de Castilla y León y la inversión realizada por las E.P.E. Adif y Adif-Alta Velocidad.

Dada la difícil situación financiera de la Sociedad, en el Consejo de Administración de 27 de diciembre de 2016, se acordó, por unanimidad de sus miembros presentes y representados en la sesión, la convocatoria de la Junta General de Accionistas con carácter extraordinario, con las formalidades que legal y estatutariamente corresponden, para la adopción de los acuerdos que sean necesarios en el marco legal vigente, entre los cuales, analizadas las circunstancias y en atención al interés general podrían ser la solicitud de disolución y liquidación de la sociedad y/o la petición de concurso voluntario de acreedores.



No disponiendo la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. de liquidez para cancelar el contrato de crédito suscrito ni para continuar con las actuaciones derivadas de la integración del ferrocarril en la ciudad, los firmantes del Convenio como accionistas de "Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.", en la Junta General Extraordinaria celebrada en fecha 16 de febrero de 2017, adoptaron por unanimidad, entre otros, los siguientes acuerdos:

- a) Aprobación de un Plan financiero para la viabilidad de la Sociedad.
- b) Solicitar las autorizaciones oportunas para llevar a cabo las actuaciones necesarias que conduzcan a la modificación del Convenio de 6 de noviembre de 2002, para recoger en él la integración permeable ferrocarril-ciudad manteniendo la estación e infraestructuras ferroviarias en superficie a su paso por Valladolid.
- c) Aprobación de la solicitud al Ayuntamiento de Valladolid de la modificación del planeamiento urbanístico.
- d) Que las E.P.E. accionistas de la Sociedad requieran a las entidades bancarias Acreditantes iniciar las negociaciones oportunas a fin de cancelar el contrato de crédito, fijar el

calendario de desembolsos y las condiciones de dicha cancelación.

Adoptada esta decisión y con el objeto de continuar con las actuaciones que finalicen con una integración permeable ferrocarril-ciudad, los accionistas de "Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.", ha acordado la continuación de la actividad social mediante un plan de viabilidad que incluya la ejecución y financiación de las actuaciones necesarias urbanísticas y ferroviarias para la consecución de integración del ferrocarril en Valladolid, conforme a los acuerdos de la Junta de Accionistas de 16 de febrero de 2017.

**2.-** En base a los acuerdos adoptados en el seno de los órganos de administración de la Sociedad, se procedió a revisar el Convenio suscrito en fecha 6 de noviembre de 2002 con el fin de poder establecer los acuerdos y condiciones necesarios para el logro del nuevo objetivo de integración permeable ferrocarril-ciudad, siempre bajo el principio de eficiencia en la gestión pública, facilitando la utilización conjunta de medios y servicios públicos y cumpliendo con la legislación de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera. Finalmente el Consejo de Administración de Valladolid Alta Velocidad de 14 de julio

de 2017 aprobó un texto de convenio para ser sometido a la aprobación del órgano competente de cada uno de los socios.

**3.-** El Pleno del Ayuntamiento, en sesión celebrada el 7 de septiembre de 2017, aprobó dicho texto del "Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, Adif, Adif-AV, Renfe Operadora, Junta de Castilla y León y Ayuntamiento para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid". El objeto del mismo era definir la nueva solución de transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid, adaptándola a la integración de permeabilidad ferrocarril-ciudad y establecer los nuevos compromisos y obligaciones de las Partes, con la finalidad de ejecutar las actuaciones necesarias de esta solución y establecer la forma de su financiación.

Para ello los Socios definían las actuaciones pendientes de ejecutar para el desarrollo de la solución de Integración permeable ferrocarril-ciudad así como el balance económico de la operación. Estas actuaciones de adaptación de la solución de la integración permeable ferrocarril-ciudad incluían los siguientes contenidos y compromisos de aportaciones de los Socios:

- a) La liquidación de las obras del Túnel Pinar de Antequera;

- b) La finalización de la nueva BMI y la ejecución de la segunda fase del Complejo ferroviario, que incluye, entre otros, la nueva estación de mercancías, el traslado de Redalsa, y un nuevo CTV;
- c) La definición de la alternativa de la integración permeable ferrocarril-ciudad que incluye las actuaciones descritas en el Anexo V, y que, manteniendo la estación y la infraestructura ferroviaria en superficie, ajustando en lo posible el ancho de la traza ferroviaria, propicia la más satisfactoria permeabilidad de dicha traza ferroviaria en la ciudad de Valladolid y contribuya a su mejor vertebración;
- d) La ejecución de la nueva estación autobuses subterránea;
- e) La adaptación del planeamiento urbanístico vigente al objeto de establecer la ordenación, usos e intensidades urbanísticas más convenientes para los terrenos no necesarios para la explotación ferroviaria, conforme a lo establecido en el presente Convenio, en un marco de integración permeable ferrocarril-ciudad, y que permitan obtener unos aprovechamientos que, en la medida de lo posible, cubran por orden de prioridad: (a) el reembolso a las E.P.E. Adif, Adif-Alta Velocidad y RENFE-Operadora de

las cantidades aportadas por las mismas para la cancelación del contrato de crédito con las Entidades Bancarias Acreditantes, (b) los costes de la integración permeable ferrocarril-ciudad incluida la nueva estación de autobuses subterránea, y, (c) los gastos de funcionamiento de la Sociedad;

**4.-** Una vez aprobado el referido texto por el Pleno del Ayuntamiento, unilateralmente desde ADIF, y al objeto de obtener la autorización del Ministerio de Hacienda que se exige en el artículo 50.2 de la Ley 40/15, se han introducido una serie de cambios en el mismo que hacen preciso volver a someter a la consideración de ese órgano el texto modificado.

**5.-** El texto del convenio, con los cambios introducidos por ADIF, obtuvo la correspondiente autorización del Ministerio de Hacienda y fue aprobado en Consejo de Ministros el 27 de octubre de 2017.

**6.-** Con fecha 6 de noviembre de 2017 se ha remitido a este Ayuntamiento el nuevo texto de convenio y sus anexos, junto a la convocatoria para la celebración de una sesión del Consejo de Administración y de la Junta General Ordinaria de Accionistas de "Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A." donde el mismo será sometido a aprobación el próximo 14 de noviembre de 2017.

En el escrito remitido y firmado por el Secretario del Consejo de Administración, se afirma que el texto remitido es el autorizado por el Consejo de Ministros.

El nuevo texto que se somete a aprobación introduce, respecto del texto aprobado el 7 de septiembre de 2017, las siguientes modificaciones:

- I. Inclusión de la sociedad VALLADOLID ALTA VELOCIDAD 2003 como parte firmante del convenio, ya que en el mismo se recogen explícitamente obligaciones atribuidas a dicha sociedad.
- II. Exclusión del Ministerio de Fomento como parte firmante, habida cuenta que la única intervención que se recoge en el convenio por parte del Ministerio es la aprobación o modificación del Estudio Informativo.
- III. Modificación de la Estipulación Sexta, relativa a la Comisión de seguimiento, en la que se ha introducido la referencia a que conforme al art. 15.2 Ley 40/2015 la Comisión aprobará sus normas de funcionamiento y al enumerar las funciones, al encomendarle la supervisión de la ejecución del convenio se ha añadido el inciso *"en particular, él cumplimiento de los compromisos financieros"*.
- IV. Se ha añadido la indicación que el nuevo convenio deja sin efecto, no sólo el Convenio de 6 de noviembre de

2002, que se indicaba expresamente, sino también los convenios "entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y la sociedad "Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A." de 12 de junio de 2007, el Convenio entre el Ministerio de Fomento y "Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A." de fecha 26 de julio de 2007 y aquéllos otros convenios, pactos, acuerdos o estipulaciones si se opusieren, contradijeran o resultaren incompatibles con lo dispuesto en el presente Convenio

- V. Homogeneización y unificación de terminología, conceptos e importes.
- VI. En esta misma línea aclaratoria e informativa, se ha añadido un nuevo ANEXO VII en el que se describe la "RELACIÓN DE ACTUACIONES PREVISTAS EN EL CONVENIO DE 2002, ESTADO DE EJECUCIÓN EN 2017 Y ACTUACIONES PREVISTAS EN EL CONVENIO DE 2017" de forma que se permite la trazabilidad entre lo acordado en el convenio del 2002 y el resultado final dimanante del nuevo convenio.
- VII. Adaptación de la redacción del apartado C de la Cláusula Segunda, acomodando la obligación de la Junta a las asumidas por las demás partes respecto de los sobrecostes que se produzcan en ejecución, coordinando este cambio con una modificación en la Cláusula

Tercera que somete a autorización de la parte respectiva en ejercicio de sus competencias, la aprobación de los sobrecostes, de forma que los mismos para llegar a producirse deben haber sido autorizados por quien resulte destinatario de los mismos, en definitiva sólo habrá sobrecostes si lo autorizan y en la medida en que lo autoricen los destinatarios de los activos resultantes.

VIII. Finalmente, en el Anexo V, ACTUACIONES DE PERMEABILIDAD FERROCARRIL-CIUDAD, se han eliminado las actuaciones que a continuación se relacionan por no identificarse la Administración o Ente responsable de las mismas:

N1. Nueva conexión peatonal y para bicis paralelo a la Ronda interior norte Paso inferior con marco de 5 metros de anchura.

N2. Nueva conexión rodada y peatonal colindante con el límite norte del cementerio del Carmen.

N3. Nueva conexión rodada y peatonal entre la avenida Santander y la Cañada real de Burgos.

Por último indicar que en el nuevo texto se han realizado ajustes en las aportaciones de los socios correspondientes a las anualidades 2022-2025, sin que suponga ningún cambio



respecto a la aportación total que corresponde a este Ayuntamiento.

**7.-** Finalmente dicho texto ha sido aprobado en el Consejo de Administración de Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. en la sesión de fecha 14 de noviembre de 2017.

**8.-** El expediente remitido para su informe está integrado por los siguientes documentos esenciales, además de los restantes que se relacionan en su índice numerado:

- Acta del Consejo de Administración de Valladolid Alta Velocidad de 14 de julio de 2017.
- Texto Convenio entre el Ministerio de Fomento, Adif, Adif-AV, Renfe Operadora y Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid y anexos.
- Informe de la Abogacía General del Estado respecto a su duración
- Memoria justificativa
- Informe de Sostenibilidad Financiera
- Informe de la Asesoría Jurídica de fecha 23 de agosto de 2017.
- Informe de Intervención de fecha 25 de agosto de 2017
- Informe de Secretaría General de fecha 25 de agosto de 2017.

- Acuerdo de aprobación del Pleno del Ayuntamiento de fecha 7 de septiembre de 2017.
- Nuevo texto del Convenio entre el Excmo. Ayuntamiento de Valladolid y, Adif, Adif-AV, Renfe Operadora, Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. y Junta de Castilla y León, para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid y anexos.

7.- El presente informe analiza el contenido jurídico de dicho convenio y el procedimiento para su aprobación.

#### LEGISLACIÓN APLICABLE

- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.
- Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.
- Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León.
- Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.
- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación urbana.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

- Reglamento Municipal de Procedimiento Administrativo del Ayuntamiento de Valladolid, de 14 de septiembre de 1999 (en lo sucesivo RPAVA)
- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local. (LBRL).
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.
- Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Disposiciones Legales Vigentes en Materia de Régimen Local (TRRL).
- Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, RDL 3/2011, de 14 de noviembre (TRLCSF en adelante).
- Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales (ROF).
- Decreto de 17 de junio de 1955, por el que se aprueba el Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales (RSCL).
- Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (LHL).
- Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y sostenibilidad Financiera.

- También se tiene en cuenta la normativa urbanística de aplicación contenida en el vigente PGOU.

#### CONSIDERACIONES JURÍDICAS

1. El convenio objeto de este informe es un convenio entre el Ayuntamiento de Valladolid y Adif, Adif-AV, Renfe Operadora, Junta de Castilla y León, Administraciones o entidades de derecho público, de los previstos en el artículo 47.2.a) de la Ley 40/2015 (LRJSP); y con Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A, entidad de derecho privado, previsto en el artículo 47.2.c) de la misma ley y en el artículo 7 del RPAVA. El objeto consiste esencialmente en establecer los acuerdos y condiciones para el logro del nuevo objetivo de integración permeable ferrocarril-ciudad, manteniéndose por tanto el mismo objeto respecto al texto anterior.
2. La motivación de la necesidad y oportunidad de suscribir este convenio se acreditó en la MEMORIA JUSTIFICATIVA que obra en el expediente (3/2017) en cumplimiento del mandato del artículo 50 de la LRJSP, de fecha 21 de agosto de 2017, y suscrita por el Concejal Delegado de Urbanismo, Infraestructuras y Vivienda. En dicha memoria ya se analizó convenientemente la necesidad y

oportunidad del convenio que se propone y su impacto económico, se precisó que no se trata de un convenio para la terminación convencional de un procedimiento administrativo a que se refiere el art 86 de la LPAC, no se articula a través del mismo el otorgamiento de ninguna subvención por parte del Ayuntamiento, ni incluye prestaciones propias de un contrato respetándose en su contenido los límites a la libertad de pactos que imponen los artículos 111 del TRRL y 86 de la LPAC.

3. La competencia que ampara por parte del Ayuntamiento la suscripción del presente convenio es una competencia propia encajable en el artículo 7 y 25.2 a) y d) de la LBRL en la redacción dada por la LRSAL (Ley 27/2013, de 27 de diciembre), que por el Área de Urbanismo, Infraestructuras y Vivienda se considera oportuno desarrollar mediante este convenio. Para ello se ha llevado a cabo por el Área de Hacienda una modificación presupuestaria que da cobertura presupuestaria adecuada en la partida 02/150.1/821.90 del presupuesto municipal vigente a las obligaciones económicas que para el actual ejercicio se asumen, así como el compromiso que se asume para los ejercicios futuros.
4. El convenio objeto del presente informe se articula, dentro del marco competencial municipal indicado, con

base en las previsiones legales que contemplan los artículos 49 de la LRJSP 10 y 57 de la LBRL, como mecanismo jurídico para canalizar la cooperación interadministrativa, en este caso entre el Ayuntamiento de Valladolid y Adif, Adif-AV, Renfe Operadora y Junta de Castilla y León de un lado, y la colaboración con Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A de otro.

El artículo 7 del RPAVA regula específicamente este tipo de convenios, remitiéndose en cuanto a su contenido a lo que establece el artículo 49 de la LRJSP, y señalando expresamente, en consonancia con lo que establece el artículo 4.1.c) del TRLCSP, que su objeto no puede comprender prestaciones propias de un contrato de los regulados en dicha Ley. Recoge también el artículo 7 del RPAVA el contenido mínimo de los expedientes para la aprobación de este tipo de convenios.

5. Aplicando la normativa señalada al convenio objeto de este informe, se ha de realizar las siguientes consideraciones:

a. Las entidades cofirmantes del convenio objeto de este informe, gozan de personalidad jurídica y capacidad derivada directamente de la Ley en cuanto a la Junta de Castilla y León, ADIF, ADIF Alta Velocidad, Renfe

Operadora y el propio Ayuntamiento. Las personas físicas que formalizarán el convenio, capacitadas para ello, son:

En representación de la Junta de Castilla y León, su Presidente ejerciendo las competencias que en materia de fomento, transportes y ordenación del territorio corresponden a la Comunidad Autónoma.

En representación de Adif y Adif Alta Velocidad, el Presidente de éstas en virtud del Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el su Estatuto.

En representación de Renfe Operadora, su Presidente de conformidad con las facultades que atribuidas en el real Decreto 2396/2004.

En representación del Ayuntamiento de Valladolid, el Alcalde en virtud del artículo 124.1 de la Ley 7/85, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

En cuanto a Valladolid Alta Velocidad, goza de personalidad jurídica y capacidad derivada de su escritura de constitución y estatutos. La persona física que formalizará el convenio, capacitada expresamente para ello por acuerdo del Consejo de Administración de 14 de noviembre de 2017, es el Presidente de dicho Consejo, el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

- b. El contenido del convenio no constituye el objeto de ninguno de los contratos regulados en el TRLCSP, por lo que queda excluido de la aplicación de dicha Ley (excepto de sus principios generales para resolver las dudas y lagunas que pudieran presentarse, art. 4.2 TRLCSP). El clausulado del convenio respeta por lo demás los límites que al principio general de libertad de pactos establece el artículo 111 del TRRL.
- c. Analizado el objeto del convenio, se entiende que las actividades a desarrollar en el marco del mismo, no vulneran la normativa de aplicación a las entidades firmantes.
- d. El Ayuntamiento de Valladolid contribuye a la actividad objeto de este convenio con la aportación de 74,77 M€, a lo largo de la vigencia de este convenio, debiendo realizar anualmente desde el ejercicio 2017 desembolsos de acuerdo con el cuadro de aportaciones recogido en la estipulación CUARTA del texto del Convenio, en función de su porcentaje de participación en el capital social. Las aportaciones se reparten a lo largo de los ejercicios 2017-2033 del siguiente modo:

<b>APORTACIONES DEL AYUNTAMIENTO</b>	
2017	4.487.500,00



2018	7.952.500,00
2019	7.982.500,00
2020	8.667.500,00
2021	8.677.500,00
2022	8.717.500,00
2023	8.252.500,00
2024	8.200.000,00
2025	5.565.000,00
2026	3.252.500,00
2027	2.172.500,00
2028	252.500,00
2029	117.500,00
2030	117.500,00
2031	117.500,00
2032	118.750,00
2033	118.750,00
<b>TOTAL</b>	<b>74.770.000,00</b>

Las aportaciones se harán con cargo a la partida presupuestaria 02/150.1/821.90, debiendo realizar la primera aportación a la que se compromete dentro del ejercicio 2017 por importe de 4.487.500,00 euros con cargo presupuesto municipal vigente.

e. La estipulación sexta regula, tal y como exige el apartado f) del artículo 49 de la LRJSP, el modo de

justificación y de verificación del cumplimiento de los compromisos adquiridos en virtud del mismo. Estas funciones se atribuyen una Comisión Mixta de Seguimiento compuesta por un representante de cada una de las partes y presidida por la representación de Adif Alta Velocidad. Además, ahora se incluye que dicha Comisión aprobará sus normas de funcionamiento conforme a lo dispuesto en el artículo 15.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público o legislación que en adelante le sustituya.

- f. En la estipulación octava se establece la vigencia del presente Convenio, que se extenderá hasta el 31 de diciembre de 2033, fecha que según el cronograma de actuaciones se habrán finalizado la ejecución de las mismas.

El plazo recogido, que supera lo dispuesto en el artículo 49 h) de la Ley 40/2015, ha sido establecido de conformidad a la interpretación que de este artículo se contiene en el informe por la Abogacía General del Estado de 29 de mayo de 2017, que concluye:

*"Conforme a la interpretación que del artículo 49.h).1º de la LRSP se contiene en el Informe AE Hacienda y Función Pública 33/2016 (R-906/16), de 9 de diciembre de 2016, del Abogado General del Estado-Director del*

*Servicio Jurídico del Estado, ha de entenderse que los artículos 6.4 y 23 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y 3 y 4 del Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, permiten que la duración del Convenio suscrito en fecha 6 de noviembre de 2002, entre el Ministerio de Fomento, a través de las Entidades Públicas Empresariales ADIF (actualmente ADIF-Alta Velocidad) y RENFE Operadora, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid, para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid, cuya modificación se propugna, se extienda hasta el 31 de diciembre de 2.033".*

- g. En la cláusula octava se contemplan las diferentes causas distintas a la finalización del convenio de acuerdo con el artículo 51 de la LRJSP.
  
- h. De acuerdo con el informe de sostenibilidad financiera que consta en el expediente, el presente convenio se entiende que no altera las previsiones municipales sobre estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera al disponer el Ayuntamiento de Valladolid de recursos propios suficientes para la concesión de los

préstamos participativos y preverse su devolución mediante la enajenación de suelo de la sociedad.

6. El órgano competente para la aprobación de este expediente es el Pleno del Ayuntamiento, de acuerdo con lo establecido en el artículo 7.4 del Reglamento Municipal de Procedimiento Administrativo del Ayuntamiento de Valladolid, ya que su contenido afecta a materias que requieren mayorías cualificadas. Se entiende que esta competencia incluye la de designar el mecanismo de seguimiento, vigilancia y control de la ejecución, por ser parte integrante del contenido mínimo del convenio de acuerdo con lo que dispone el artículo 49.f) de la LRJSP.
  
7. El expediente completo para la aprobación de este convenio debe someterse a la fiscalización de la Intervención municipal en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 214 de la LHL. A este órgano corresponde también valorar las consideraciones aquí indicadas y cualquier otra que estime procedente sobre la supeditación del convenio objeto de este informe a al estricto cumplimiento de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera exigidos en la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y sostenibilidad Financiera (art. 7.3).

En consecuencia con lo expuesto, y sin perjuicio de lo que señale el informe de la Secretaría General y el de fiscalización de la Intervención municipal, procede la adopción del siguiente acuerdo por el Ayuntamiento Pleno:

**PRIMERO.-** Aprobar al Convenio de colaboración entre Adif, Adif-AV, Renfe Operadora, Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A., Junta de Castilla y León y Ayuntamiento para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid.

El texto que se aprueba consta en el expediente tramitado al efecto en los folios numerados de 258 a 425, ambos inclusive.

Esta aprobación supone dejar sin efecto el acuerdo del Pleno de 7 de septiembre de 2017, por el que aprobó el "Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, Adif, Adif-AV, Renfe Operadora, Junta de Castilla y León y Ayuntamiento para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid".

**SEGUNDO.-** Constituir una Comisión Mixta de Seguimiento del convenio, prevista en la cláusula sexta del mismo, integrada por un representante de cada una de las partes, designándose por parte del Ayuntamiento al Sr. Concejal de

Urbanismo, Infraestructuras y Vivienda, D. Manuel Saravia Madrigal.

**TERCERO.-** Asumir el compromiso de aportar a la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A., con C.I.F. A47509229, mediante préstamo participativo con cargo al presupuesto municipal del año 2017 e imputables a la aplicación presupuestaria 02/150.1/821.90, una aportación por importe de 4.487.500 euros.

Y asumir el compromiso firme de consignación de crédito suficiente en los Presupuestos Municipales durante todos los ejercicios comprendidos en el período de vigencia de este Convenio, para atender las obligaciones económicas que de él se derivan.

Autorizar y disponer gastos de carácter plurianual por los importes y anualidades indicadas en el Convenio a favor de VALLADOLID ALTA VELOCIDA 2003, S.A. con C.I.F. nº A47509229, con cargo a la aplicación presupuestaria 20/150.1/821.9

**CUARTO.-** Autorizar la ampliación del número de anualidades y la elevación de los porcentajes máximos previstos en el art. 174 del TRLRHL hasta el nivel que permita cumplir con los compromisos asumidos en el convenio”.

**QUINTO.-** Facultar al señor Alcalde-Presidente para suscribir cuantos documentos sean necesarios para la efectividad del acuerdo, incluidas la rectificación de

errores materiales y demás que no supongan modificación del acuerdo.

**SEXTO.**-Remitir copia del convenio al Consejo de Cuentas de Castilla y León en el plazo máximo de tres meses desde la fecha de su formalización».

### **Votación.**

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

### **Acuerdo**

El Ayuntamiento Pleno, por quince votos a favor, de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Si Se Puede Valladolid; y doce votos en contra, de los grupos municipales Popular y Ciudadanos, y del Concejal no adscrito, D. Jesús Javier Presencio Peña, lo que representa la mayoría absoluta del número legal de miembros de la Corporación, adoptó el acuerdo propuesto.