

## **AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID**

### **BORRADOR DEL ACTA-RESUMEN DE ACUERDOS DE LA SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA POR EL PLENO DE LA CORPORACIÓN MUNICIPAL EL DÍA 4 DE ABRIL DE 2023**

En la ciudad de Valladolid, a las nueve horas y trece minutos del día cuatro de abril de dos mil veintitrés, con trece minutos de retraso sobre el horario señalado para el comienzo de la sesión, se reúne en el Salón de Sesiones de la Casa Consistorial, el Pleno de la Corporación Municipal, bajo la Presidencia del Excmo. Sr. Alcalde, D. Óscar Puente Santiago, con objeto de celebrar sesión ordinaria en primera convocatoria.

Asisten los demás concejales del grupo municipal Socialista: D<sup>a</sup>. Ana María Carmen Redondo García, D. Pedro Herrero García (portavoz), D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup>. del Rosario Chávez Muñoz, D. José Antonio Otero Rodríguez, D<sup>a</sup>. Rafaela Romero Viosca, D. Luis Ángel Vélez Santiago, D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup>. del Carmen Jiménez Borja, D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup>. Victoria Soto Olmedo, D. Juan Carlos Hernández Moreno y D. Alberto Palomino Echegoyen; del grupo municipal Popular: D<sup>a</sup>. María del Pilar del Olmo Moro, D. José Antonio de Santiago-Juárez López, D. Rodrigo Nieto García, D<sup>a</sup>. Marta López de la Cuesta, D. José Antonio Martínez Bermejo, D. Alberto Gutiérrez Alberca, D<sup>a</sup>. Irene Núñez Martín (portavoz), D. Francisco de Paula Blanco Alonso y D. Carlos Paramio Conde; del grupo municipal Ciudadanos: D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup>. Gema Gómez Olmos (que se incorpora a las 10.15 horas en el debate del punto 2.3 a. del orden del día, habiéndose justificado su inicial ausencia por el Sr. Alcalde) y D. Pablo Vicente de Pedro (portavoz); del grupo municipal Valladolid Toma la Palabra: D. Manuel Saravia Madrigal, D<sup>a</sup>. María Sánchez Esteban (portavoz), y D. Alberto Bustos García; del grupo municipal Vox: D. Javier García Bartolomé; y el concejal no adscrito: D. Martín José Fernández Antolín.

Se hallaba presente el Interventor de Fondos del Ayuntamiento, D. Rafael Salgado Gimeno, actuando como Secretario General del Pleno Municipal, D. Fernando Burón Álvarez (Vicesecretario General del Ayuntamiento), asistido por la Jefa de la Sección de Gobierno y Actas, D<sup>a</sup>. Mónica Lorenzo Fernández.

Abierta la sesión por la Presidencia, al cumplirse lo establecido en el artículo 54 del Reglamento Orgánico del Ayuntamiento de Valladolid, se procede a tratar los asuntos comprendidos en el Orden del Día.

#### **1.- ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR.**

#### **APROBAR, SI PROCEDE, EL BORRADOR DEL ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL DÍA 7 DE MARZO DE 2023.**

Sometido a aprobación el borrador del Acta de la sesión ordinaria anterior, celebrada el día 7 de marzo de 2023, cuya copia fue remitida a todos los miembros de la Corporación, no planteándose ninguna objeción al respecto, el Acta mencionada fue aprobada por unanimidad de los veintiséis capitulares presentes.

#### **2.- DESPACHO ORDINARIO.**

##### **2.1.- FELICITACIONES Y CONDOLENCIAS.**

En el apartado de felicitaciones, la **Alcaldía** expresa su felicitación, en primer lugar, a la factoría de Renault en Valladolid, por haber fabricado el vehículo 8 millones desde su inauguración, hace ya más de medio siglo, en 1972.

Asimismo, expresa su felicitación a la actriz Lola Herrera, a quien le ha sido otorgado el premio "Talía de Honor a la Trayectoria Profesional" que le ha concedido, en su primera edición, la Academia de las Artes Escénicas; así como por el Premio Especial de Reconocimiento "A toda una vida" por su carrera profesional,

otorgado por la Unión de Actores y Actrices en su trigésima primera gala. Felicitación que el Sr. Alcalde hace extensiva a Verónica Ronda, que en esa misma gala recibió el premio a la “Mejor Actriz de Reparto” por su papel en la obra “Lo fingido verdadero”, y a Alberto Velasco, que igualmente en ese acto resultó galardonado en la categoría de “Mejor Actor Protagonista” por su participación en “Sweet Dreams”.

Y, por último, expresa su felicitación al sacerdote vallisoletano José Ángel Mozo, director del Centro Ecuménico de Lavinio, en Italia, que ha recibido el título de Capellán de su Santidad.

A continuación, en el apartado de condolencias, el **Sr. Alcalde** manifiesta sus condolencias a la familia de Fernando Valdés Dal-Ré, que fue catedrático de Derecho Laboral en la Universidad de Valladolid, director del Servicio Jurídico del Estado y Consejero de Estado y magistrado del Tribunal Constitucional, y que en 2015 fue reconocido como Doctor Honoris Causa por la Universidad de Valladolid.

Igualmente, manifiesta sus condolencias a la Iglesia Católica y a la familia de Domicio Cuadrado Matos, fallecido el pasado 12 de marzo, que fue párroco de San Andrés durante más de 50 años, en los cuales promovió la cultura de la solidaridad y trabajó activamente en la creación de la Asociación de Vecinos Caño Argales de San Andrés. El Ayuntamiento reconoció en 2009 su labor dando su nombre a una calle de ese barrio.

Por último, manifiesta sus condolencias a la familia de Isaías Granada, que falleció el pasado 16 de marzo. Destaca que fue un atleta popular, fundador del Club Trotapinares e impulsor de la participación de atletas veteranos en numerosas carreras, recordando que en 1985 obtuvo el Campeonato de España de 20 kilómetros en su categoría.

A continuación, en nombre de la Corporación municipal, el **Sr. Alcalde** manifiesta la más enérgica repulsa por los 11 asesinatos de mujeres por violencia de género cometidos en España durante el año 2023, que forman parte ya de la trágica lista de 1.195 víctimas mortales por violencia de género contabilizadas desde el año 2003 hasta el día de hoy.

Indica que desde la fecha de celebración del último Pleno municipal ha sido asesinada una mujer, Anne Mary, de 63 años, en Orihuela, Alicante.

Indica que la Corporación lamenta profundamente el dolor que este asesinato haya causado en su entorno familiar y condena cualquier tipo de violencia de género, comprometiéndose ante la ciudadanía de Valladolid a luchar con todos los medios al alcance para contribuir a erradicar la violencia machista, a la vez que manifiesta la firme decisión de no dar ni un paso a atrás en la lucha contra la violencia de género.

## **2.2 - DACIONES DE CUENTA.**

De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento Orgánico, se da cuenta al Pleno municipal, por el **Sr. Secretario**, en primer lugar, de la Memoria anual de la Comisión Especial de Sugerencias y Reclamaciones del Ayuntamiento de Valladolid, correspondiente al año 2022; y de la Memoria de actividad en materia de transparencia, acceso a la información y su reutilización del Ayuntamiento de Valladolid, correspondiente al año 2022.

### **Deliberación.**

Se efectúa en este apartado la intervención del Presidente de la referida Comisión y de los portavoces de diferentes grupos municipales o miembros de la Corporación, tal y como consta en el correspondiente vídeo-acta, cuyo enlace se reproduce a continuación:

<https://mediateca.valladolid.es/watch?id=OGYzNjVIOGEt-MmRiMS00ZWRhLTk5MmEtZWFMOThkZDY4MDY3&start=254>

A continuación, se da cuenta del Informe anual de las actividades de la Comisión Especial de Seguimiento, Vigilancia y Control de la Contratación correspondiente al año 2022.

### **Deliberación.**

Se efectúa también en este punto la intervención del Presidente de la mencionada Comisión y de los portavoces de diferentes grupos municipales o miembros de la Corporación, tal y como consta en el correspondiente vídeo-acta, cuyo enlace se reproduce a continuación:

<https://mediateca.valladolid.es/watch?id=OGYzNjVIOGEt-MmRiMS00ZWRhLTk5MmEtZWVmOThkZDY4MDY3&start=836>

Seguidamente continúa el **Sr. Secretario** dando cuenta del Decreto 2662/2023, de 3 de abril, de renuncia por parte del concejal del grupo municipal Vox, D. Javier García Bartolomé, a la dedicación exclusiva, con efectos del 12 de abril de 2023.

Asimismo, se da cuenta del Plan Anual de Control Financiero (PACF) del año 2023, sobre actuaciones llevadas a cabo en el ejercicio 2022.

A continuación, se da cuenta del Decreto 2115/2023, de 13 de marzo, de aprobación de concesión de subvención directa, mediante ayuda de emergencia, a Cruz Roja española, destinada a los afectados por el terremoto de Turquía y Siria; así como del Decreto 2116/2023, de 13 de marzo, de aprobación de concesión de subvención directa, mediante ayuda de emergencia, a UNICEF, destinada igualmente a los afectados por el terremoto de Turquía y Siria.

Da cuenta, también, del Decreto 2408/2023, de 23 de marzo, de aprobación de la segunda modificación del Plan Operativo Anual de Subvenciones del Área de Cultura y Turismo para el año 2023.

Igualmente, se da cuenta del Decreto 1872/2023, de 7 de marzo, por el que se aprueba la modificación del Plan Estratégico de Subvenciones para los años 2023-2025 y el Plan Operativo Anual para el año 2023.

Asimismo, se da cuenta del Decreto 2446/2023, de 24 de marzo, por el que se aprueba la delegación en la concejala del Área de Innovación, Desarrollo Económico, Empleo y Comercio de la competencia para presentar solicitudes y cuanta documentación sea necesaria en la convocatoria de líneas de ayudas para el apoyo a mercados, zonas urbanas comerciales, comercio no sedentario y canales cortos de comercialización, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Y, para concluir, se da cuenta del Decreto 2447/2023, de 24 de marzo, por el que se aprueba también la delegación en la concejala del Área de Innovación, Desarrollo Económico, Empleo y Comercio de la competencia para presentar solicitudes y cuanta documentación sea necesaria en la convocatoria de la línea de ayudas para el fortalecimiento de la actividad comercial en zonas turísticas, igualmente en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

### **2.3.- MOCIONES.**

#### **A) MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL VOX RELATIVA A LA PROPUESTA TÉCNICO-ECONÓMICA PARA RENEGOCIAR EN EL CONVENIO DE 2017 EL SOTERRAMIENTO DE LAS VÍAS DEL TREN.**

Se da cuenta de la Moción que suscribe el portavoz del grupo municipal Vox, D. Javier García Bartolomé, con fecha 29 de marzo de 2023, cuyo tenor literal figura a continuación:

«Exposición de Motivos:

- Resumen Ejecutivo

La solución para acabar con la división que suponen las vías del tren que parten Valladolid en dos es el soterramiento, proyecto que sería apoyado unánimemente por todos los grupos políticos del Ayuntamiento y por

la práctica totalidad de las entidades sociales, empresariales, y vecinales de nuestra ciudad, si el proyecto tuviera la financiación necesaria.

Pero a pesar de este deseo generalizado, la realidad es que en el año 2017, debido a la mala situación financiera y de endeudamiento que atravesaba la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, el Gobierno, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento acordaron NO SOTERRAR el tren, y hacer en su lugar una “integración de las vías en superficie”. Y ésta es la opción que, a día de hoy, en 2023, sigue defendiendo el equipo de gobierno socialista.

Pero las circunstancias han cambiado, y en la actualidad, la Sociedad Valladolid Alta Velocidad es absolutamente solvente, con una deuda refinanciada hasta el año 2033, y suelo urbano para sacar a la venta por valor de varios cientos de millones de euros, lo que unido al hecho de que por toda España se están ejecutando o planificando proyectos de soterramientos urbanos, hace que cada vez seamos más los que defendemos que en Valladolid, hay que retomar el proyecto estratégico para la ciudad que es enterrar las vías del tren.

Con objeto de servir como punto de partida para reabrir el debate con el resto de Administraciones Públicas, y para aportar datos objetivos y verificables contra el “no se puede hacer” o el “no hay dinero para hacerlo”, la presente Moción sintetiza los elementos técnico-económicos del proyecto que permiten renegociar una adenda modificativa del Convenio de transformación de la Red Ferroviaria Arterial que incluya de nuevo el soterramiento de las vías del tren a su paso por Valladolid.

Porque, en resumen, las dos principales conclusiones de esta moción son que:

- No hay obstáculos técnicos insalvables para la ejecución del soterramiento.
- El balance económico del proyecto global, incluyendo el soterramiento y las plusvalías de la venta de terrenos, arroja un superávit de 138 millones de euros.

## Contenido

RESUMEN EJECUTIVO.....	3
EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PROYECTO .....	5
Convenio 2002 .....	5
Plan Rogers.....	8
Convenio 2017 .....	9
SITUACIÓN ACTUAL DEL PROYECTO .....	13
Síntesis de actuaciones del Convenio 2017 .....	13
Situación financiera:.....	18
Ingresos / Gastos .....	18
Valoración de terrenos .....	18
Deudas y préstamos participativos.....	18
Pago de Intereses de la deuda.....	19
PROPUESTA TÉCNICO-ECONÓMICA para la REMODELACIÓN de la Red Arterial Ferroviaria incluyendo el SOTERRAMIENTO .....	20
PROPUESTA ECONOMICA .....	22
PROPUESTA TÉCNICA .....	29
ACUERDOS .....	35
ANEXO DOCUMENTAL.....	36
<i>Anexo 1: Convenio 2002 .....</i>	<i>36</i>
<i>Anexo 2: Convenio 2017 .....</i>	<i>36</i>

<i>Anexo 3: SVAV - Informe de Cuentas anuales 2017</i> .....	36
<i>Anexo 3: SVAV - Informe de Cuentas anuales 2018</i> .....	36
<i>Anexo 4: SVAV - Informe de Cuentas anuales 2019</i> .....	36
<i>Anexo 5: SVAV - Informe de Cuentas anuales 2020</i> .....	36
<i>Anexo 6: SVAV - Informe de Cuentas anuales 2021</i> .....	36
<i>Anexo 7: Adenda MODIFICACIÓN Convenio Murcia</i> .....	37
<i>Anexo 8: Proyecto de Soterramiento en MURCIA</i> .....	38
<i>Anexo 9: OTROS SOTERRAMIENTOS REALIZADOS</i> .....	43
<i>Anexo 10: Comparativa de costes de túneles ferroviarios</i> .....	45
<i>Anexo 11: "Proyecto de soterramiento de las vías férreas de ancho internacional en la ciudad de Valladolid", de Maria Victoria López San José, Ingeniera Civil</i> .....	45
<i>Anexo 12. Aclaraciones sobre la diferencia entre "Coste total del proyecto" y "Coste del soterramiento"</i> .....	48

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PROYECTO.

### Convenio 2002

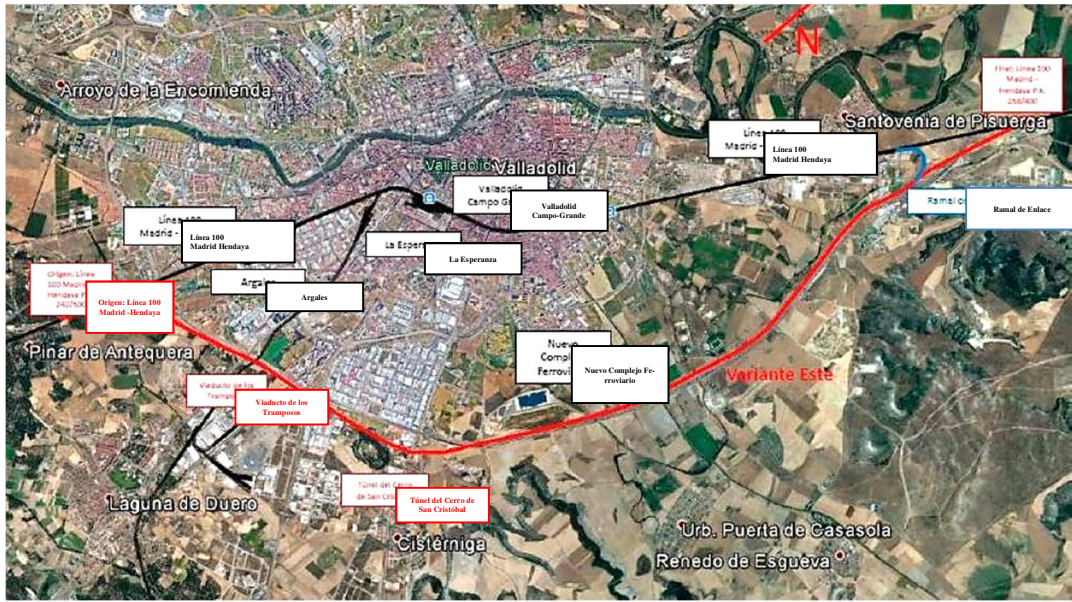
Valladolid está inmerso en un proyecto histórico de transformación de su red ferroviaria, que empezó en 2002 con la firma del "Convenio para la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid", en el que se preveían cuatro grandes proyectos de actuación, que podrían haberse abordado de forma individual, pero que se quiso integrar en un solo gran proyecto global de actuación:

1. Las obras e instalaciones necesarias para la llegada de la Alta Velocidad desde Madrid.
2. El soterramiento de las vías del tren a su paso por nuestra ciudad.
3. La construcción de la Variante Este (by-pass) para el tráfico de mercancías
4. La construcción de unos Nuevos Talleres de RENFE

Así pues, lo primero que hay que remarcar es que el proyecto global iniciado en el año 2002 preveía la llegada a Valladolid de la Alta Velocidad soterrada en su tramo urbano entre la calle Daniel del Olmo hasta el cruce con la carretera de Renedo, incluyendo también el soterramiento de la estación de tren de Campo Grande, además de la urbanización del gran boulevard de más de 5 kilómetros generado (no se incluía sin embargo el coste de urbanización del resto de suelos liberados en el resto de la operación, Talleres, Ariza y Argales).

También se empezó a construir la Variante Este, el conocido como by-pass de mercancías, para que este tipo de trenes no atravesaran la ciudad, sino que la circunvalaran, para lo cual también se prevé construir una estación de mercancías. Esta Variante Este, de 17,5 kilómetros de longitud, tiene aproximadamente 2 kilómetros de vía subterráneos bajo el cerro de San Cristóbal, de los cuales, un primer tramo transcurre soterrado entre pantallas en paralelo a la Ronda Exterior VA-30, y el segundo tramo es un túnel excavado en mina que atraviesa por debajo del cerro, para volver a la superficie junto a la autovía de Soria.

Como cuarta actuación, se proyecta el traslado de los Talleres de RENFE desde su ubicación en el Paseo de Farnesio a una zona junto a la estación de mercancías de la nueva Variante Este.



Así pues, se comienzan las actuaciones ferroviarias señaladas, que tienen como primer gran hito la llegada del AVE a Valladolid en el año 2007 (lamentablemente en superficie), y que contaban con el siguiente Presupuesto de Gastos, especificado en el Convenio 2002:

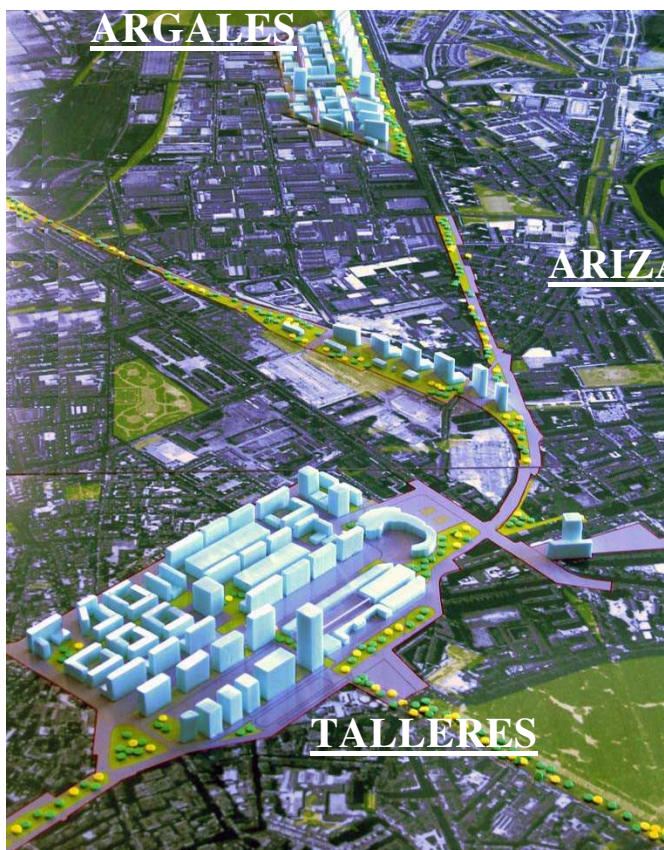
<b>ACTUACION (M€)</b>		<b>PRESUPUESTO "CONVENIO 2002"</b>
Variante Este	Soterramiento San Cristóbal	
	Variante Este (Ramal de Tres Hilos)	122,3
	Resto Variante (plataforma, vía e instalaciones)	
<b>Total Variante Este</b>		<b>122,30</b>
<b>Soterramiento de Pinar de Antequera</b>		<b>-</b>
Complejo Ferroviario	Fase 1: Talleres, subestación, Inst., Nave TCR	51,07
	Fase 2: Mercancías, Redalsa, resto TCR y CTV	33,35
<b>Total Complejo Ferroviario</b>		<b>84,42</b>
Integración del Ferrocarril mediante soterramiento	<b>Tunel Urbano (SOTERRAMIENTO)</b>	<b>272,73</b>
	Pinar de Antequera - Valladolid Sur	144
	Valladolid Norte - Nudo Norte	
<b>Integración Urbana del Ferrocarril</b>		<b>416,73</b>
<b>Edificio de la Estación de Tren</b>		<b>19,58</b>
<b>Actuaciones Red Arterial Ferroviaria (RAF)</b>		<b>643,0 M€</b>
<b>Actuaciones Urbanísticas</b>		<b>18,80</b>
<b>Estación de Autobuses</b>		<b>9,00</b>
<b>Gastos Operativos de la Sociedad</b>		<b>-</b>
<b>COSTE TOTAL DEL PROYECTO</b>		<b>670,8 M€</b>
<b>Coste Financiero</b>		<b>-</b>
<b>COSTE TOTAL DE LA OPERACIÓN</b>		<b>670,8 M€</b>

El coste contemplado de las obras en los 4 ejes de actuación del Convenio ascendía a un total de 526,83 millones de euros, más 144 millones de euros que aportaba directamente el Ministerio de Fomento (RENFE/ADIF).

### Plan Rogers

Tras la llegada del AVE en 2007, y hasta el año 2016, se continuaron las obras acordadas en el Convenio 2002: se continuó con las modificaciones de las líneas para la Alta Velocidad en los accesos y salidas a la ciudad, especialmente en la continuación de la línea hacia el Norte de España, se empezó a construir la Variante Este (ejecución parcial de la plataforma y el túnel del cerro de San Cristóbal), aunque esta obra se paralizó por la crisis en el año 2011. Se ejecutó el soterramiento de un kilómetro del Pinar de Antequera, y se inició el traslado de los Talleres de Renfe a su nueva ubicación.

Y en este contexto se comenzó con el planteamiento urbanístico, que finalmente se concretó en el conocido como Plan Rogers, aprobado definitivamente en el año 2010:



El problema para llevar a cabo el Plan surgió del lado de la financiación, ya que el Convenio 2002 no contemplaba aportaciones económicas de los socios, sino que basaba toda la operación en la venta de los terrenos liberados. Pero como esta venta no podía realizarse más que una vez finalizada la Variante Este y una vez realizado el traslado de los Talleres de RENFE, hubo que recurrir a la contratación de una serie de créditos de la banca privada, el último de los cuales fue el tristemente famoso crédito de 400 millones de euros, suscrito el 14 de febrero de 2011.

Estos créditos generaron sucesivas refinanciaciones, novaciones, pago del servicio de la deuda e intereses de demora que hicieron que se acumulara un coste financiero de 114 millones de euros, además de la imposibilidad de devolver el principal del crédito, lo que llevó a la Sociedad Valladolid Alta Velocidad a una situación insostenible en el año 2016.



La difícil situación económica por falta de liquidez para afrontar los pagos del servicio de la deuda, sumado a que no hubiera posibilidad de financiación para ejecutar el resto de inversiones previstas por el Plan Rogers (794 millones adicionales, incluidos 375 millones estimados para el soterramiento con tuneladora e incluidos también los más 80 millones para la estación de tren), provocaron la paralización de todas las obras del proyecto.

Esto, añadido al déficit de 404 millones de euros que se preveía para la operación "Plan Rogers" (el total de gastos del proyecto de 1.510 millones de euros es muy superior al total de ingresos de 1.105 millones de euros), obligaba a que esa cantidad fuera aportada por las administraciones que forman la Sociedad Valladolid Alta Velocidad (Ministerio de Fomento, Junta de Castilla y León y Ayuntamiento de Valladolid), a lo que el Ministerio se negó.

ACTUACION (millones de euros)	INVERTIDO 31/07/2016	COSTE PENDIENTE ALT. 1 (Plan Rogers)	COSTE TOTAL ALT. 1 (Plan Rogers)
<b>GASTOS</b>			
<b>1. INTEGRACION DEL FERROCARRIL</b>	<b>420,03</b>	<b>663,45</b>	<b>1.083,48</b>
<b>1.1 VARIANTE ESTE</b>	<b>109,00</b>	<b>119,51</b>	<b>228,51</b>
Tunel de San Cristobal	22,77	0,00	22,77
Plataforma e Instalaciones	72,42	118,85	191,27
Ramal de Tres Hilos	13,81	0,66	14,47
<b>1.2 PINAR DE ANTEQUERA</b>	<b>65,01</b>	<b>0,00</b>	<b>65,01</b>
Tunel Pinar	65,01		65,01
<b>1.3 NUEVO COMPLEJO FERROVIARIO</b>	<b>180,67</b>	<b>59,74</b>	<b>240,41</b>
Fase I			
Subestación NCF	180,67	11,76	192,43
Instalaciones y Seguridad NCF			
Fase II	0,00	47,98	47,98
<b>1.4 SOTERRAMIENTO</b>	<b>65,35</b>	<b>403,92</b>	<b>469,27</b>
Pinar de Antequera - Túnel Urbano	0,64	6,63	7,27
Túnel Urbano	4,14	374,96	379,10
Túnel Urbano - Nudo Norte	60,57	22,33	82,90
<b>1.5 ESTACIÓN DE VIAJEROS</b>	<b>0,00</b>	<b>80,28</b>	<b>80,28</b>
<b>2. URBANIZACIÓN</b>	<b>12,45</b>	<b>121,32</b>	<b>133,77</b>
Urbanización Pinar de Antequera	2,44	0,00	2,44
Obras de Urbanización	0,00	103,55	103,55
Demoliciones, Indemnizaciones	0,00	5,43	5,43
Paso Inferior Arco de Ladrillo	0,36	6,18	6,54
Ebro Puleva	3,26	0,00	3,26
Estudios y Proyectos	6,39	6,16	12,55
<b>3. OTRAS ACTUACIONES</b>	<b>0,00</b>	<b>9,00</b>	<b>9,00</b>
Estación de Autobuses	0,00	9,00	9,00
<b>COSTES OBRAS</b>	<b>432,48</b>	<b>793,77</b>	<b>1.226,25</b>
<b>4. GASTOS DE LA SOCIEDAD</b>	<b>6,87</b>	<b>8,00</b>	<b>14,87</b>
<b>5. COSTE FINANCIERO</b>	<b>114,93</b>	<b>154,23</b>	<b>269,16</b>
<b>INVERTIDO / COSTE PENDIENTE</b>	<b>554,28</b>	<b>956,00</b>	<b>1.510,28</b>
<b>COSTE TOTAL DE LA OPERACIÓN</b>			<b>1.510,28</b>
<b>INGRESOS</b>			
	<b>INGRESOS 31/07/2016</b>	<b>INGRESOS PENDIENTES ALT. 1 (Plan Rogers)</b>	<b>TOTAL</b>
APORTACIONES DE LOS SOCIOS	116,53	52,07	168,60
Endeudamiento	337,50	-337,50	0,00
PRÉSTAMO PARTICIPATIVO	62,50	-62,50	0,00
LIQUIDACIÓN DE IVA	48,38	-22,29	26,09
INGRESOS POR VENTA DE SUELO (SEGIPSA JUNIO)	4,87	906,33	911,20
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>569,78</b>	<b>536,11</b>	<b>1.105,89</b>
<b>RESULTADOS: (+)SUPERAVIT (-)DÉFICIT</b>			<b>-404,39</b>

La situación de insolvencia de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, que impedía continuar con la ejecución de los trabajos acordados en el Convenio 2002, unido a la imposibilidad de pagar los vencimientos de la deuda contraída con las entidades bancarias, hicieron obligatorio un cambio de modelo económico que asegurara la viabilidad del proyecto.

Hay que recordar que hasta el año 2017, y dentro del marco del Convenio 2002, ya se habían ejecutado obras por valor de más 400 millones de euros, lo que hacía forzoso encontrar una solución que pasara como mínimo por finalizar los trabajos iniciados.

El detalle de las inversiones realizadas hasta ese momento (llegada del AVE a Valladolid, soterramiento del Pinar de Antequera, inicio de la nueva Variante Este de mercancías, inicio del traslado de los Talleres de RENFE a su nueva ubicación), se desglosan en el siguiente cuadro:

<b>ACTUACION (M€)</b>		<b>EJECUTADO hasta el año 2017</b>
Variante Este	Soterramiento San Cristóbal	22,76
	Variante Este (Ramal de Tres Hilos)	13,60
	Resto Variante (plataforma, vía e instalaciones)	72,64
<b>Total Variante Este</b>		<b>109,00</b>
<b>Soterramiento de Pinar de Antequera</b>		<b>65,01</b>
Complejo Ferroviario	Fase 1: Talleres, subestación, Inst., Nave TCR	180,67
	Fase 2: Mercancías, Redalsa, resto TCR y CTV	0,00
<b>Total Complejo Ferroviario</b>		<b>180,67</b>
Integración del Ferrocarril mediante soterramiento	<b>Tunel Urbano (SOTERRAMIENTO)</b>	4,14
	Pinar de Antequera - Valladolid Sur	0,64
	Valladolid Norte - Nudo Norte	60,57
<b>Integración Urbana del Ferrocarril</b>		<b>65,35</b>
<b>Edificio de la Estación de Tren</b>		
<b>Actuaciones Red Arterial Ferroviaria (RAF)</b>		<b>420,03</b>
<b>Actuaciones Urbanísticas</b>		<b>12,45</b>
<b>Estación de Autobuses</b>		
<b>Gastos Operativos de la Sociedad</b>		<b>6,87</b>
<b>COSTE TOTAL DEL PROYECTO</b>		<b>439,4 M€</b>

En la negociación de un nuevo convenio que sustituyera al Convenio de 2002 se plantearon 3 posibles soluciones:


1. la primera, realizar el soterramiento previsto en el Plan Rogers, asumiendo el Ministerio de Fomento la deuda de 400 millones contraída con los bancos para pagar las inversiones ferroviarias ejecutadas hasta el momento (línea TAV para la llegada del AVE a Valladolid, soterramiento del Pinar de Antequera, inicio de la Variante Este de mercancías, e inicio del Traslado de los Talleres de RENFE a su nueva ubicación)
2. la segunda, realizar un soterramiento corto, pero manteniendo la estación en superficie
3. la tercera, no soterrar, y realizar actuaciones de integración de las vías en superficie (túneles bajo las vías para vehículos y peatones)

En este contexto, la situación más lógica habría sido la primera de las anteriores, que el Ministerio de Fomento (único beneficiario de las inversiones realizadas hasta la fecha) asumiera la deuda de 400 millones de euros con los bancos, con la garantía de recuperarlos con las plusvalías generadas por la venta de los terrenos liberados en la operación (valorados en 2017 en 799 millones de euros por la propia Administración).

Y que así, una vez liberada la Sociedad Valladolid Alta Velocidad de esa espada de Damocles de la deuda, se pudiera definir un esquema de financiación basado en las plusvalías obtenidas por la venta de los terrenos liberados, así como en las aportaciones económicas de los socios, beneficiarios de dichas inversiones (Ministerio de Fomento (RENFE/ADIF), Junta de Castilla y León, Ayuntamiento de Valladolid), con el objetivo principal de mantener el proyecto de soterramiento.

Sin embargo, la estimación de costes globales de 1.510 millones de euros que presentó ADIF para las obras previstas por el Plan Rogers (los trabajos ya realizado más lo pendiente de ejecutar) hizo que se bloqueara esta posibilidad, con lo que se abandonó el Plan Rogers, y se comenzó la búsqueda de soluciones de menor coste.

INTEGRACIÓN	
Variante Este	228,51
Pinar Antequera	65,01
Complejo ferroviario	240,41
Soterramiento	469,27
Estación viajeros	80,28
URBANIZACIÓN	
Pinar Antequera	2,44
Obras	103,55
Demoliciones e indem.	5,43
Túnel A. Ladrillo	6,54
Ebro Puleva	3,26
Estudios y proyectos	12,55
ESTACIÓN AUTOBUSES	9,00
GASTOS SOCIEDAD	14,87
GASTOS FINANCIEROS	269,16



**COSTE  
PREVISTO**

**1.510**  
millones

En la búsqueda de una solución permitiera la perfecta integración del ferrocarril en su tramo urbano, la Sociedad Valladolid Alta Velocidad en el año 2016 también estudió diversas hipótesis para el soterramiento de las vías, en concreto:

- Opción 1: soterramiento con tuneladora (5,7 km),  
Coste del soterramiento de estación y vías: 418 M€
- Opción 2: soterramiento entre pantallas por fases (5,7 km.),  
Coste del soterramiento de estación y vías: 422 M€
- Opción 2 bis: soterramiento entre pantallas, solo la estación y su entorno,  
Coste del soterramiento de sólo la estación: 221 M€
- Opción 3: soterramiento "corto" (de 1,4 km y de 2,45 km.) sin soterrar la estación,  
Coste del soterramiento "corto" 110 M€ y de 182 M€ (respectivamente)

<b>VALORACIONES PRESUPUESTARIAS ESTIMADAS INTEGRACIÓN FFCC EN VALLADOLID</b>																																			
	<b>OPCIÓN 1 SOTERRAMIENTO CON TUNELADORA (Soterramiento de 5.750 m, solución E1)</b>	<b>OPCIÓN 2 SOTERRAMIENTO ENTRE PANTALLAS POR FASES (Soterramiento de 5.750 m)</b>	<b>OPCIÓN 3 SOTERRAMIENTO REDUCIDO ENTRE PANTALLAS (Soterramiento entre 1.410 y 2.450 m)</b>																																
<b>TÚNEL URBANO OBRA CIVIL (PLATAFORMA Y VÍA)</b>	322 M€	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Fase 1 Estación</td> <td style="width: 50%;">149 M€</td> </tr> <tr> <td>Fase 2 Pasillo Sur</td> <td>71 M€</td> </tr> <tr> <td>Fase 3 Pasillo Norte</td> <td>106 M€</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Total: 326 M€</b></td> </tr> </table>	Fase 1 Estación	149 M€	Fase 2 Pasillo Sur	71 M€	Fase 3 Pasillo Norte	106 M€	<b>Total: 326 M€</b>		<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;">Norte Alt.1</td> <td style="width: 25%;">Norte Alt.2</td> <td style="width: 25%;">Norte Alt.3</td> </tr> <tr> <td>Sur 2UIC Alt.1</td> <td>120 M€ (45+75)</td> <td>110 M€ (45+65)</td> <td>85 M€ (45+40)</td> </tr> <tr> <td>Sur 2UIC Alt.2</td> <td>140 M€ (65+75)</td> <td>130 M€ (65+65)</td> <td>105 M€ (65+40)</td> </tr> <tr> <td>Sur 2UIC+1IB Alt.1</td> <td>130 M€ (55+75)</td> <td>120 M€ (55+65)</td> <td>95 M€ (55+40)</td> </tr> <tr> <td>Sur 2UIC+1IB Alt.2</td> <td>155 M€ (80+75)</td> <td>145 M€ (80+65)</td> <td>120 M€ (80+40)</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;"><b>Total: 85 – 155 M€</b></td> </tr> </table>		Norte Alt.1	Norte Alt.2	Norte Alt.3	Sur 2UIC Alt.1	120 M€ (45+75)	110 M€ (45+65)	85 M€ (45+40)	Sur 2UIC Alt.2	140 M€ (65+75)	130 M€ (65+65)	105 M€ (65+40)	Sur 2UIC+1IB Alt.1	130 M€ (55+75)	120 M€ (55+65)	95 M€ (55+40)	Sur 2UIC+1IB Alt.2	155 M€ (80+75)	145 M€ (80+65)	120 M€ (80+40)	<b>Total: 85 – 155 M€</b>			
Fase 1 Estación	149 M€																																		
Fase 2 Pasillo Sur	71 M€																																		
Fase 3 Pasillo Norte	106 M€																																		
<b>Total: 326 M€</b>																																			
	Norte Alt.1	Norte Alt.2	Norte Alt.3																																
Sur 2UIC Alt.1	120 M€ (45+75)	110 M€ (45+65)	85 M€ (45+40)																																
Sur 2UIC Alt.2	140 M€ (65+75)	130 M€ (65+65)	105 M€ (65+40)																																
Sur 2UIC+1IB Alt.1	130 M€ (55+75)	120 M€ (55+65)	95 M€ (55+40)																																
Sur 2UIC+1IB Alt.2	155 M€ (80+75)	145 M€ (80+65)	120 M€ (80+40)																																
<b>Total: 85 – 155 M€</b>																																			
<b>TÚNEL URBANO ELECTRIFICACIÓN Y COMUNICACIONES</b>	<b>Total: 18 M€</b>	<b>Total: 18 M€</b>	<b>Total: 6 – 8 M€</b>																																
<b>ACTUACIÓN EN PASEO ARCO LADRILLO</b>	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Reposición en superficie</td> <td style="width: 50%;">6 M€</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Total: 6 M€</b></td> </tr> </table>	Reposición en superficie	6 M€	<b>Total: 6 M€</b>		<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Reposición en superficie</td> <td style="width: 50%;">6 M€</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Total: 6 M€</b></td> </tr> </table>	Reposición en superficie	6 M€	<b>Total: 6 M€</b>		<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Reposición en superficie</td> <td style="width: 50%;">6 M€</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Total: 6 M€</b></td> </tr> </table>	Reposición en superficie	6 M€	<b>Total: 6 M€</b>																					
Reposición en superficie	6 M€																																		
<b>Total: 6 M€</b>																																			
Reposición en superficie	6 M€																																		
<b>Total: 6 M€</b>																																			
Reposición en superficie	6 M€																																		
<b>Total: 6 M€</b>																																			
<b>ESTACIÓN DEFINITIVA CAMPOGRANDE</b>	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Edificación</td> <td style="width: 50%;">30 M€</td> </tr> <tr> <td>Instalaciones seguridad y comunicaciones y electrificación</td> <td>30 M€</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Total: 60 M€</b></td> </tr> </table>	Edificación	30 M€	Instalaciones seguridad y comunicaciones y electrificación	30 M€	<b>Total: 60 M€</b>		<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Edificación</td> <td style="width: 50%;">30 M€</td> </tr> <tr> <td>Instalaciones seguridad y comunicaciones y electrificación</td> <td>30 M€</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Total: 60 M€</b></td> </tr> </table>	Edificación	30 M€	Instalaciones seguridad y comunicaciones y electrificación	30 M€	<b>Total: 60 M€</b>		<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Adecuación estación actual y paso bajo andenes</td> <td style="width: 50%;">10 M€</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Total: 10 M€</b></td> </tr> </table>	Adecuación estación actual y paso bajo andenes	10 M€	<b>Total: 10 M€</b>																	
Edificación	30 M€																																		
Instalaciones seguridad y comunicaciones y electrificación	30 M€																																		
<b>Total: 60 M€</b>																																			
Edificación	30 M€																																		
Instalaciones seguridad y comunicaciones y electrificación	30 M€																																		
<b>Total: 60 M€</b>																																			
Adecuación estación actual y paso bajo andenes	10 M€																																		
<b>Total: 10 M€</b>																																			
<b>ESTACIÓN PROVISIONAL</b>	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Estación provisional</td> <td style="width: 50%;">12 M€</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Total: 12 M€</b></td> </tr> </table>	Estación provisional	12 M€	<b>Total: 12 M€</b>		<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Estación provisional</td> <td style="width: 50%;">12 M€</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Total: 12 M€</b></td> </tr> </table>	Estación provisional	12 M€	<b>Total: 12 M€</b>		<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Ampliación vías estación</td> <td style="width: 50%;">3 M€</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Total: 3 M€</b></td> </tr> </table>	Ampliación vías estación	3 M€	<b>Total: 3 M€</b>																					
Estación provisional	12 M€																																		
<b>Total: 12 M€</b>																																			
Estación provisional	12 M€																																		
<b>Total: 12 M€</b>																																			
Ampliación vías estación	3 M€																																		
<b>Total: 3 M€</b>																																			
<b>TOTAL ACTUACIÓN GLOBAL</b>	<b>418 M€</b>	<b>422 M€</b>	<b>110 M€ – 182 M€</b>																																
<b>COSTE DE SOTERRAMIENTO (SÓLO ESTACIÓN)</b>		<b>221 M€</b>																																	

Lamentablemente, en la negociación para buscar una solución, el Ministerio de Fomento lanza un órdago para ahorrar costes: o se abandona el soterramiento, o la Sociedad Valladolid Alta Velocidad va a concurso de acreedores, se liquida la deuda y se reparte el patrimonio restante.

Llegados a este punto, si se analiza quién habría sido el gran perjudicado de romper la baraja, es fácil deducir que habría sido el Ministerio de Fomento, ya que la Sociedad Valladolid Alta Velocidad estaba trabajando prácticamente en exclusiva para él (línea AVE, variante Este de mercancías a medio construir, traslado de los Talleres de RENFE también a medias), además de que el Ayuntamiento solo tendría que asumir un pasivo de parte de la deuda (42 M€), recibiendo como activo la parte proporcional de las inversiones ejecutadas (que en 2017 ya ascendían a más de 400 M€) más las plusvalías de la venta de terrenos.

LAS 3 OPCIONES QUE PLANTEA		GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE FOMENTO
<b>A</b>	LIQUIDACIÓN Y CONCURSO DE ACREEDORES	404 M€	( 42 M€ ) Ayuntamiento de Valladolid
<b>B</b>	SOTERRAMIENTO PARCIAL	1.176 M€	( 213 M€ ) Ayuntamiento de Valladolid
<b>C</b>	INTEGRACIÓN	976 M€	( 72 M€ ) Ayuntamiento de Valladolid

Pero como todos sabemos, el Ayuntamiento de Valladolid y la Junta de Castilla y León aceptaron ese ultimátum para no soterrar, y el 20 de noviembre de 2017 se firmó el “Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid”.



## SITUACIÓN ACTUAL DEL PROYECTO

### Síntesis de actuaciones del Convenio 2017

Aunque con muchísimo retraso, en la actualidad se están ejecutando los trabajos previstos en el Convenio 2017, que básicamente se concentran en la Variante Este de Mercancías, la Estación de Mercancías y REDALSA junto a los nuevos Talleres de RENFE, el ramal de conexión de Renault con la Variante Este, y las obras de integración de las vías del tren en superficie en el tramo urbano.

En cuanto a éstas últimas, que mostramos en los siguientes cuadros, tenemos que decir que también van con bastante lentitud, y de hecho, a día de hoy, solo está finalizado el Túnel de la calle Andrómeda (ejecutado directamente por ADIF), y el túnel peatonal de Rafael Cano (ejecutado por la Sociedad Valladolid Alta Velocidad):

### ACTUACIONES EN LA ZONA NORTE



### Tramo NORTE:

Pilarica - Pajarillos -  
San Isidro - Circular

4 nuevos túneles peatonales  
2 nuevos túneles para vehículos

**ACTUACIONES EN LA ZONA CENTRO**

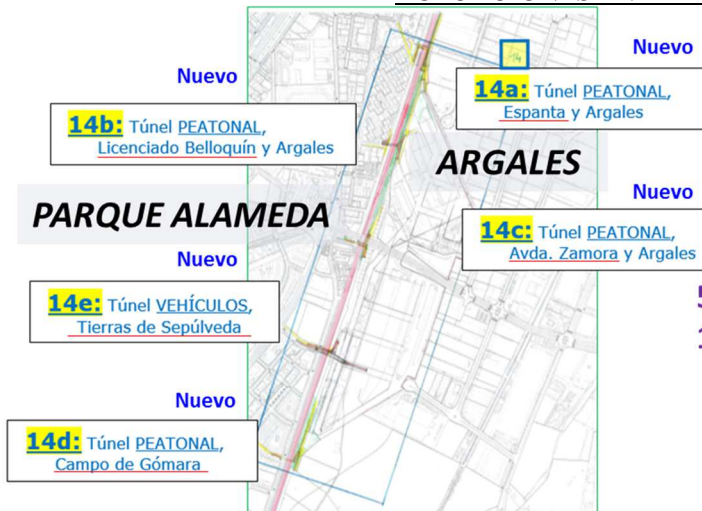


**Tramo CENTRO:**

Delicias - Estación -  
C. Comunicación -  
La Farola

6 nuevos túneles peatonales  
2 nuevos túneles para vehículos

**ACTUACIONES EN LA ZONA SUR**



**Tramo SUR:**

La Rubia -  
Parque Alameda -  
Covaresa

5 nuevos túneles peatonales  
1 nuevo túnel para vehículos



En la siguiente tabla se muestra un resumen del estado de ejecución de las inversiones contempladas en el Convenio 2017 (Ejecutado en verde, Pendiente en rojo), de la que se puede concluir que desde el año 2017 (cuando ya había 440 M€ ejecutados), el grado de avance es bastante bajo:

<b>ACTUACION (M€)</b>		<b>EJECUTADO</b>	<b>PENDIENTE</b>
Variante Este	Soterramiento San Cristóbal	22,76	0,00
	Variante Este (Ramal de Tres Hilos)	14,47	0,00
	Resto Variante (plataforma, vía e instalaciones)	72,64	85,87
<b>Total Variante Este</b>		<b>109,87</b>	<b>85,87</b>
<b>Soterramiento de Pinar de Antequera</b>		<b>66,83</b>	<b>0,00</b>
Complejo Ferroviario	Fase 1: Talleres, subestación, Inst., Nave TCR	192,92	0,00
	Fase 2: Mercancías, Redalsa, resto TCR y CTV	0,00	43,67
<b>Total Complejo Ferroviario</b>		<b>192,92</b>	<b>43,67</b>
Integración del Ferrocarril mediante	<b>Tunel Urbano (SOTERRAMIENTO)</b>	4,14	0,00
	<b>Permeabilidad Urbana (Convenio 2017)</b>	2,12	104,14
	Pinar de Antequera - Valladolid Sur	20,04	0,00
	Valladolid Norte - Nudo Norte	72,65	0,00
<b>Integración Urbana del Ferrocarril</b>		<b>98,95</b>	<b>104,14</b>
<b>Edificio de la Estación de Tren</b>			<b>70,00</b>
<b>Actuaciones Red Arterial Ferroviaria (RAF)</b>		<b>468,57</b>	<b>303,68</b>
<b>Actuaciones Urbanísticas</b>		<b>12,45</b>	<b>89,85</b>
<b>Estación de Autobuses</b>			<b>28,60</b>
<b>Gastos Operativos de la Sociedad</b>		<b>9,89</b>	<b>6,92</b>
<b>COSTE TOTAL DEL PROYECTO</b>		<b>490,9 M€</b>	<b>429,1 M€</b>

Este bajo nivel de ejecución de las obras ha hecho que en los años 2020, 2021 y 2022 los socios hayan decidido no realizar las aportaciones económicas correspondientes de los préstamos participativos a las Sociedad Valladolid Alta Velocidad.

El plano siguiente, podemos ver de forma gráfica las obras que se encuentran ejecutadas (en verde), y aquellas que se encuentran pendientes:



Proyecto de Transformación de la Red Arterial Ferroviaria  
Avance de las Obras: **EJECUTADO** / **PENDIENTE**

VOX  
GRUPO MUNICIPAL  
Ayuntamiento de Valladolid



### Situación financiera:

Se realiza a continuación un balance de la situación económica de la Sociedad, basado en los datos extraídos de las Cuentas Anuales presentadas en los años 2017 a 2021, así como de los preceptivos Informes de Auditoría.

#### - Ingresos / Gastos

En primer lugar, hay que señalar que el coste total del proyecto reflejado en el Convenio 2017 es de 920 millones de euros, de los cuales a día de hoy ya se han ejecutado aproximadamente 490 M€, quedando pendientes de ejecutar unos 430 M€ (datos de las últimas Cuentas Anuales presentadas).

Recordar que en el Convenio 2017 se recogen los compromisos de financiación para acometer las inversiones de 480 millones de euros acordados en el mismo: por una parte, ADIF aporta 180 millones, y por otra parte, de la sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A., cuyos socios (ADIF/RENFE, Junta Castilla y León y Ayuntamiento de Valladolid) aportan los restantes 300 millones hasta el año 2033, anualmente y de forma proporcional a su participación social en la sociedad.

Y también se especifica el calendario de aportaciones, vía préstamo participativo, de los socios a la Sociedad VAV entre 2017 y 2033, por un total de 300 M€ (página 28 Convenio 2017)

Socio	% Accionarial	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total
Adif - Alta Velocidad	30,0%	5.385.000	9.543.000	9.579.000	10.401.000	10.413.000	10.461.000	9.905.000	9.840.000	6.678.000	3.903.000	2.607.000	303.000	141.000	141.000	141.000	142.500	142.500	89.724.000
Adif	7,5%	1.346.250	2.385.750	2.394.750	2.600.250	2.603.250	2.615.250	2.475.750	2.460.000	1.669.500	975.750	651.750	75.750	35.250	35.250	35.250	35.625	35.625	22.431.000
Renfe Operadora	12,5%	2.243.750	3.976.250	3.991.250	4.333.750	4.338.750	4.358.750	4.126.250	4.100.000	2.782.500	1.626.250	1.086.250	126.250	58.750	58.750	58.750	59.375	59.375	37.385.000
Junta Castilla y León	25,0%	4.487.500	7.952.500	7.982.500	8.667.500	8.677.500	8.717.500	8.252.500	8.200.000	5.565.000	3.252.500	2.172.500	252.500	117.500	117.500	117.500	118.750	118.750	74.770.000
Ayuntamiento de Valladolid	25,0%	4.487.500	7.952.500	7.982.500	8.667.500	8.677.500	8.717.500	8.252.500	8.200.000	5.565.000	3.252.500	2.172.500	252.500	117.500	117.500	117.500	118.750	118.750	74.770.000
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>17.950.000</b>	<b>31.810.000</b>	<b>31.950.000</b>	<b>34.670.000</b>	<b>34.710.000</b>	<b>34.870.000</b>	<b>33.010.000</b>	<b>32.800.000</b>	<b>22.260.000</b>	<b>13.010.000</b>	<b>8.590.000</b>	<b>1.010.000</b>	<b>470.000</b>	<b>470.000</b>	<b>470.000</b>	<b>475.000</b>	<b>475.000</b>	<b>299.080.000</b>

#### - Valoración de terrenos

Con la operación ferroviaria se van a poner a la venta los terrenos liberados en la operación (Talleres de RENFE, Argales y Ariza), cuya tasación según se indica en la página 29 Convenio 2017 es de 799,03 M€

Años	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	TOTAL
Ingresos estimados por la venta de suelos	62,27	77,57	98,12	83,22	80,87	69,58	69,58	69,68	69,58	30,86	30,86	30,86	25,99	<b>799,03</b>

Posteriormente se han publicado diversas tasaciones con distintas valoraciones. Para este estudio vamos a retener la valoración de SEGIPSA de 646,59 M€, realizada en septiembre de 2019, justo antes de la pandemia, que entendemos más pertinente que la última tasación realizada por VALTEC S.A. en julio de 2021 por un valor de 538,03 M€, en una situación excepcional como fue la pandemia COVID-19 y con las restricciones sociales y económicas que de ella se derivaban.

#### - Deudas y préstamos participativos

En la actualidad, la Sociedad Valladolid Alta Velocidad tienen una deuda de 344 M€ con RENFE y ADIF, generada cuando éstas asumieron y cancelaron el préstamo de 400 millones contraído con entidades bancarias en 2011.

Año	ADIF	ADIF AV	RENFE	SUMAS
2017	51.315.792	205.263.167	85.526.320	342.105.279
2018	1.076.668	1.670.402	-	2.747.070
<b>Sumas</b>	<b>52.392.460</b>	<b>206.933.569</b>	<b>85.526.320</b>	<b>344.852.349</b>

Por otro lado, la Sociedad Valladolid Alta Velocidad ha entregado a RENFE y a ADIF bienes y activos pagados recursos de la Sociedad, y valorados en casi 354 M€, como se indica en el siguiente cuadro, extraído de las Cuentas Anuales de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad:

Entidad receptora	Denominación	Valor de las obras (en euros)	INCN año
Adif (100%)	Variante este. Plataforma (Túnel Polígono San Cristóbal)	26.808.031,75	2018
Adif (50%)	Subtramo: río Duero-Túnel de Pinar de Antequera	37.596.428,21	2018
Adif AV (50%)		37.596.428,21	
Adif (100%)	Tramo: Estación de Valladolid Campo Grande-Nudo norte de Valladolid. Fase I.	15.709.574,31	2018
Adif AV (100%)	Plataforma. Nuevo acceso ferroviario de A.V. al norte y noroeste de España. Madrid-Segovia-Valladolid-Medina del campo. Tramo: Túnel urbano de Valladolid-nudo norte de Valladolid.	16.314.495,92	2018
RENFE (78,89%)	Obra NBMI del Nuevo Complejo Ferroviario de San Isidro	147.014.011,27	2020
RENFE (100,00%)	Maquinaria NBMI del Nuevo Complejo Ferroviario de San Isidro	46.751.984,09	
Adif (32,45%)	Seguridad y Comunicación NCF (RAF)	2.057.565,30	2020
RENFE (67,55%)		4.283.159,82	
Adif (85,26%)	Ramal de 3 Hilos	13.760.156,66	2020
RENFE (14,74%)		2.378.896,43	
RENFE (100,00%)	Obra y A.T. Subestación Complejo Ferroviario	3.645.971,29	2021
<b>Total</b>		<b>353.916.703,26</b>	

Se observa que el total de la deuda de la Sociedad VAV con RENFE/ADIF (343 M€), es menor que el valor de las obras, instalaciones y maquinaria (354 M€) cuya propiedad ha transferido la Sociedad VAV a RENFE/ADIF y que éstos ya están explotando, por lo que esa deuda se debería considerar PAGADA, y reflejarlo a través de la correspondiente modificación del Convenio. Y más aún, cuando esa deuda de 343 M€ se contrajo para financiar esas obras, bienes y equipos ya transferidos a RENFE/ADIF.

- Pago de Intereses de la deuda

La Sociedad acumula un total de 40,5 M€ de deuda por la acumulación de los intereses aun no pagados, correspondiente al préstamo mercantil de 344 M€, tal y como se detalla en el siguiente cuadro:

INTERESES PRÉSTAMOS MERCANTILES				
Año	ADIF	ADIF Alta Velocidad	RENFE	TOTAL
2017	369.836	1.479.345	616.396	2.465.577
2018	1.467.350	5.544.161	2.234.161	9.245.672
2019	1.427.470	5.597.852	2.303.239	9.328.561
2020	1.467.545	5.757.847	2.369.824	9.595.216
2021	1.500.542	5.890.343	2.425.026	9.815.911
<b>Sumas</b>	<b>6.232.743</b>	<b>24.269.548</b>	<b>9.948.646</b>	<b>40.450.937</b>

PROPUESTA TÉCNICO-ECONÓMICA para la REMODELACIÓN de la Red Arterial Ferroviaria incluyendo el SOTERRAMIENTO.

A día de hoy, transcurridos casi 6 años de la firma del Convenio 2017, podemos afirmar que las circunstancias que motivaron el abandono del proyecto de soterramiento en Valladolid han cambiado radicalmente, lo que justifica que se vuelva a poner encima de la mesa el estudio de esta propuesta. Porque en nuestra opinión, el soterramiento nunca debió abandonarse, y el alcalde de Valladolid se equivocó en 2017 cuando no se mantuvo firme contra el órdago lanzado sobre una hipotética liquidación de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad.

Las circunstancias que han cambiado desde que se tomó la decisión de no soterrar son:

1. La deuda de 400 millones con los bancos está refinanciada hasta el 2033, con margen de tiempo suficiente para vender los terrenos liberados. Es más, no sólo la deuda ya no es una amenaza para el proyecto, sino que debería estar cancelada después de la entrega a los acreedores (RENFE/ADIF) de los activos financiados con ella, por un valor (354 M€) superior al de la propia deuda (344 M€)

2. Hay un plan financiero para el proyecto: se ha firmado un Convenio con fuerza legal entre las administraciones (Ministerio de Fomento (RENFE/ADIF), Junta de Castilla y León y Ayuntamiento) para aportar 300 millones de euros, más 180 millones de euros que aporta directamente ADIF.

3. Hay nuevos datos sobre costes reales de soterrar, muy inferiores a las estimaciones con las que se tomó la decisión de abandonar el soterramiento en el 2017 (por ejemplo, el soterramiento de Murcia por 192 M€, con un proyecto similar al de Valladolid).

4. El Ministerio de Fomento (ahora MITMA) ha abandonado su política contraria a los proyectos de soterramiento de vías férreas, y en la actualidad, está estudiando y aprobando numerosos proyectos de este tipo por toda España.

Estos 4 factores cambian totalmente la situación respecto a la de 2017: la Sociedad Valladolid Alta Velocidad ya no está en la pésima situación económica que tenía, sino que tiene una deuda refinanciada hasta el año 2033, tiene suelo urbano valorado en varios cientos de millones de euros, y tiene acordada la ejecución de inversiones ferroviarias de ADIF por 180 millones de euros, y comprometida la aportación de 300 millones de euros por parte de los socios.

También hay datos nuevos que indican que los costes del soterramiento estimados en su momento estaban muy por encima de la realidad: en el Plan Rogers se estimaron en 550 M€ (470 M€ para el soterramiento, más 80 millones para la estación), cuando en el año 2018, para un proyecto muy similar como es el de Murcia, el Precio Base de Licitación del proyecto completo fue de 240 M€, menos de la mitad de esos 550 M€. Y además, el proyecto de Murcia fue finalmente adjudicado en 192 M€.

Y por último, pero no menos importante, se ha producido un cambio sustancial en la política del Ministerio de Fomento (ahora MITMA) en cuanto a la ejecución o no de soterramientos ferroviarios en los distintos proyectos ligados a la Alta Velocidad: si hace unos años la posición del Ministerio era de absoluto rechazo a acometer este tipo de inversiones (y el bloqueo al proyecto de Valladolid no es sino un ejemplo más), en la actualidad, la política del Ministerio es la contraria, y así, se están realizando estudios informativos, y aprobando proyectos de soterramiento en multitud de ciudades de España, muchas de las cuales de menor población e importancia que Valladolid. Y de esta forma, tenemos el ejemplo de otras ciudades que ya han ejecutado el soterramiento (Pinar de Antequera de Valladolid, Madrid, Barcelona, Oviedo, Bilbao, León, Logroño), o que tienen sus Estudios Informativos para realizarlo (Chamartín-Madrid Nuevo Norte, Vitoria, Almería, Torrelavega, Lorca, Valencia, Hospitalet de Llobregat...)

En este mismo sentido, podemos encontrar en la página del Ministerio:

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Ministerio Transporte Terrestre Carreteras Ferroviario Aéreo Marítimo Vivienda Geo-inf

Ministerio > Comunicación > Sala de prensa

Buscador

ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL

COMUNICACIÓN

Sala de prensa

Redes sociales

Aplicaciones para móviles

Campañas de publicidad

Revista fomento

BUEN GOBIERNO

PROYECTOS SINGULARES

ACTIVIDADES Y SERVICIOS

INTEGRACIÓN DE LA ALTA VELOCIDAD

## Mitma ultima con la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Almería la firma del convenio para el soterramiento ferroviario

- El Ministerio ha enviado un texto consensuado, que ha sido ratificado por las administraciones en una reunión.
- Las partes se han comprometido hoy a tramitar a la mayor brevedad el nuevo convenio para la segunda fase de la obra.
- Se ha acordado la celebración de una Junta de Accionistas de la Sociedad Almería Alta Velocidad el próximo 16 de marzo.

07-03-2023

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Ministerio Transporte Terrestre Carreteras Ferroviario Aéreo Marítimo Vivienda Geo-inf

Ministerio > Comunicación > Sala de prensa

Buscador

ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL

COMUNICACIÓN

Sala de prensa

Redes sociales

Aplicaciones para móviles

Campañas de publicidad

Revista fomento

BUEN GOBIERNO

PROYECTOS SINGULARES

ACTIVIDADES Y SERVICIOS

ACTUACIÓN INCLUIDA EN EL PLAN TRANSFORMEM RODALES

## Raquel Sánchez destaca que el soterramiento de L'Hospitalet de Llobregat es una prioridad absoluta y una obra estratégica para el futuro de Rodales

- La titular de Mitma ha presentado el proyecto de integración urbana de las vías ferroviarias, que contará con una inversión cercana a los 1.000 millones de euros, y ha recordado la apuesta decidida y la dedicación del Ministerio para que sea una realidad.
- Esta actuación prevé soterrar las líneas R-2 y R-4 de Rodales, a su paso por el casco urbano, y la construcción de una estación intermodal en La Torrassa.
- Se están redactando de forma acompañada el Estudio Informativo y los proyectos básico y constructivo, lo que permite avanzar en el desarrollo de la intervención.
- Se trata de una actuación de gran complejidad técnica, dado que se ejecutará en un entorno densamente urbanizado, con dos líneas y una elevada densidad de tráfico ferroviario y el desarrollo de diversas infraestructuras y servicios.
- La ministra ha reafirmado el compromiso del Gobierno de España con el impulso de las infraestructuras en Cataluña y en concreto con la inversión en Rodales.

10-02-2023

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Ministerio Transporte Terrestre Carreteras Ferroviario Aéreo Marítimo Vivienda Geo-inf

Ministerio > Comunicación > Sala de prensa

Buscador

ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL

COMUNICACIÓN

Sala de prensa

Redes sociales

Aplicaciones para móviles

Campañas de publicidad

Revista fomento

BUEN GOBIERNO

PROYECTOS SINGULARES

ACTIVIDADES Y SERVICIOS

CONSEJO DE MINISTROS

## El Gobierno autoriza el contrato para soterrar el ferrocarril en Montcada i Reixac con una inversión de unos 621 millones de euros

- Tras la aprobación en Consejo de Ministros, la licitación de las obras, que actualiza precios por el aumento del coste de las materias primas, se publicará próximamente.
- Se trata de una actuación urbanística y ferroviaria clave del plan Transformem Rodales a la que se da luz verde definitiva, tras su aprobación por parte del Consejo de Administración de Adif la semana pasada.
- Promoverá la permeabilidad de la infraestructura, incrementará las condiciones de seguridad y levantará una nueva estación para responder a una movilidad más sostenible y vertebradora.

05-12-2022

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Ministerio Transporte Terrestre Carreteras Ferroviario Aéreo Marítimo Vivienda Geo-inf

Ministerio > Comunicación > Sala de prensa

Buscador

ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL

COMUNICACIÓN

Sala de prensa

Redes sociales

Aplicaciones para móviles

Campañas de publicidad

Revista fomento

BUEN GOBIERNO

PROYECTOS SINGULARES

ACTIVIDADES Y SERVICIOS

PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO

## Mitma destinará más de 200 millones de euros en la integración del ferrocarril en Avilés

- El secretario general de Infraestructuras ha visitado la zona de la integración ferroviaria de Avilés, donde ha presentado el estudio informativo.
- El estudio recoge las actuaciones establecidas en el convenio: la variante de trazado entre La Rocica y la ría, la Nueva Estación Intermodal, el soterramiento por el centro urbano, la eliminación de los pasos a nivel y el mantenimiento de la estación de La Maruca.
- La actuación será ejecutada en dos tramos diferenciados: un tramo urbano, donde se invertirán unos 110 millones de euros, y un tramo exterior que tendrá una inversión próxima a los 94 millones de euros.

25-11-2022

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Ministerio Transporte Terrestre Carreteras Ferroviario Aéreo Marítimo Vivienda Geo-inf

Ministerio > Comunicación > Sala de prensa

Buscador

ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL

COMUNICACIÓN

Sala de prensa

Redes sociales

Aplicaciones para móviles

Campañas de publicidad

Revista fomento

BUEN GOBIERNO

PROYECTOS SINGULARES

PUBLICADO HOY, EN EL BOE

## El Ministerio de Fomento somete a información pública el Estudio Informativo de la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz

- El estudio informativo plantea el soterramiento del actual corredor ferroviario y de la estación de Dato a lo largo de 3,6 km, así como dos posibles trazados de conexión con la "Y".
- El presupuesto, para conocimiento de la administración de esta solución propuesta, asciende a 872.264.135,85 €.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Ministerio Transporte Terrestre Carreteras Ferroviario Aéreo Marítimo Vivienda Geo-inf

Ministerio > Comunicación > Sala de prensa

Buscador

ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL

COMUNICACIÓN

Sala de prensa

Redes sociales

Aplicaciones para móviles

Campañas de publicidad

Revista fomento

BUEN GOBIERNO

PROYECTOS SINGULARES

CANTABRIA

## Mitma aprueba definitivamente el Estudio Informativo para la integración ferroviaria en Torrelavega

- La actuación contempla la eliminación de los pasos a nivel de la línea de ancho métrico ubicados en el paseo del Niño y la calle Pablo Garrica.
- Incluye el soterramiento de la estación ubicada en el centro de la ciudad mientras que, paralelamente, se sigue trabajando en el estudio informativo del aparcamiento de la nueva estación ferroviaria.

29-06-2022

Ministerio Transporte Terrestre Carreteras Ferroviario Aéreo Marítimo Vivienda Geo-inf

Ministerio · Comunicación · Sala de prensa

Buscador

ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL

COMUNICACIÓN

Sala de prensa

Redes sociales

Aplicaciones para móviles

Campañas de publicidad

Revista fomento

BUEN GOBIERNO

PROYECTOS SINGULARES

ACTIVIDADES Y SERVICIOS

EN SEVILLA

### Raquel Sánchez anuncia la próxima licitación de un Estudio Informativo para el soterramiento de Cercanías en Dos Hermanas

- La ministra se reúne con el alcalde de la localidad para presentar el estudio de viabilidad de la integración ferroviaria en el municipio sevillano, que contempla varias alternativas.
- El siguiente paso es definir la mejor solución para integrar la línea C-1 de Sevilla a su paso por Dos Hermanas, una actuación con una inversión estimada de unos 145 millones de euros.
- La titular de Mitma ha anunciado que Adif adjudicará el proyecto del nuevo apeadero de Casilla de los Pinos en enero de 2023.
- Mitma impulsa el desarrollo de carriles bici, zonas de bajas emisiones y actuaciones para mejorar el transporte público en el municipio con inversiones por valor de más de 28 millones a cargo al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

24-11-2022

Ministerio Transporte Terrestre Carreteras Ferroviario Aéreo Marítimo Vivienda Geo-inf

Ministerio · Comunicación · Sala de prensa

Buscador

ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL

COMUNICACIÓN

Sala de prensa

Redes sociales

Aplicaciones para móviles

Campañas de publicidad

Revista fomento

BUEN GOBIERNO

PROYECTOS SINGULARES

ACTIVIDADES Y SERVICIOS

IMPULSO AL SOTERRAMIENTO EN SAMA DE LANGREO (ASTURIAS)

### Raquel Sánchez ratifica la apuesta total del Gobierno por las Cuencas Mineras con una inversión de más de 47 millones de euros en la integración ferroviaria de Langreo

- Con el impulso dado en los últimos tres años, el Gobierno ha desencallado una actuación que estuvo parada durante los ocho años anteriores.
- Se ha adjudicado la práctica totalidad de los contratos que completarán la superestructura del tramo soterrado y pondrán en funcionamiento el nuevo trazado ferroviario.
- Se han dado los últimos pasos para que la línea de ancho métrico soterrada, con su nueva estación, sea una realidad que forme parte de la cotidianidad de los langreanos y las langreanas y que traiga un nuevo paisaje a La Felguera.
- El soterramiento, incluido en el Plan de Cercanías de Asturias, supondrá mejoras sustanciales en la explotación ferroviaria, mayor capacidad de la línea y regularidad de las circulaciones, así como un incremento de la fiabilidad de las instalaciones.

Y además, puesto que las obras de integración en superficie presupuestadas en el Convenio 2017 todavía están en una fase muy temprana (se ha ejecutado bastante menos de la mitad de los 106 millones de euros previsto gastar en túneles para peatones y coches, y tampoco se han ejecutado los 70 millones de euros previstos para una nueva estación de tren), pensamos que merece la pena analizar de una manera objetiva la viabilidad técnico-económica del proyecto de soterramiento con las circunstancias actuales.

### PROPUESTA ECONOMICA

La propuesta económica de esta Moción se basa en los datos del Convenio 2017, pero del que se eliminan (porque no se ejecutarán) las partidas correspondientes a la “Integración ferroviaria en superficie” (106,5 M€) ni los correspondientes a la nueva Estación de Tren (70 M€), y al que se añaden las partidas correspondientes al proyecto de soterramiento de las vías del tren en nuestra ciudad.

Esas dos partidas eliminadas por un total de 176,5 M€ no son suficientes por sí solas para financiar el coste del soterramiento propuesto (240 M€, y aun sabiendo que esta estimación de coste es “conservadora”, puesto que ese es el Precio Base de Licitación, cuando la adjudicación fue por solo 192 M€). Sin embargo, como veremos más adelante, no se generan necesidades adicionales de financiación global, puesto que la operación en su conjunto tiene un superávit de más de cien millones de euros, gracias a las plusvalías de la venta de los terrenos liberados.

La estimación de coste del soterramiento se ha obtenido del Presupuesto del Proyecto de Ejecución del soterramiento de la Red Arterial de Murcia, proyecto que fue licitado en el año 2018 y adjudicado en 2019, y actualmente se encuentra en fase de ejecución, y cuyas características técnicas son muy similares al proyecto de Valladolid:


El alcance del proyecto de soterramiento en la ciudad de Murcia contempla la Estación de Tren con andenes subterráneos (7 vías a -8 metros de profundidad) más un total de 5,5 kilómetros de vías soterradas.

Este proyecto salió a licitación por un importe de doscientos treinta y nueve millones ochocientos ochenta mil seiscientos sesenta y seis euros y cuarenta y cuatro céntimos (239.880.666,44 €)

### 3. PRESUPUESTO MAXIMO DE LICITACIÓN Y ANUALIDADES ESTIMADAS

3.1. Presupuesto Máximo de Licitación:	Cifra y Letra: 239.880.666,44€
Base Imponible:	Doscientos treinta y nueve millones ochocientos ochenta mil seiscientos sesenta y seis euros y cuarenta y cuatro céntimos
IVA (21%):	50.374.939,95€

Este proyecto de soterramiento fue adjudicado en mayo de 2019 por un importe de ciento noventa y dos millones ciento cuarenta y nueve mil doscientos once euros con cuarenta y tres céntimos (192.149.211,43 €)

	
CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adjudicatario propuesto: U.T.E. formada por las empresas FERROVIAL AGROMAN, S.A. (50%) y ACCIONA CONSTRUCCIÓN S.A. (50%) por un presupuesto de adjudicación de CIENTO NOVENTA Y DOS MILLONES CIENTO CUARENTA Y NUEVE MIL DOSCIENTOS ONCE EUROS CON CUARENTA Y TRES CÉNTIMOS (192.149.211,43 €).</li> <li>- Plazo de ejecución: TREINTA Y SEIS (36) MESES.</li> <li>- % Baja adjudicación (Sobre bases imposables): 33,80%</li> <li>- Resolución de aprobación de la Propuesta de Clasificación de Ofertas: 14 de mayo 2019</li> <li>- Propuesta de Adjudicación: 21 de mayo 2019</li> </ul>	
La presente actuación será financiada al 100% por la Sociedad "Murcia Alta Velocidad".	

En la siguiente tabla se muestra el detalle de las distintas partidas de las dos opciones, el proyecto completo del Convenio 2017 (sin soterramiento) por un total de 920 M€, y el proyecto completo considerando un soterramiento "tipo Murcia" por un total de 980 M€.

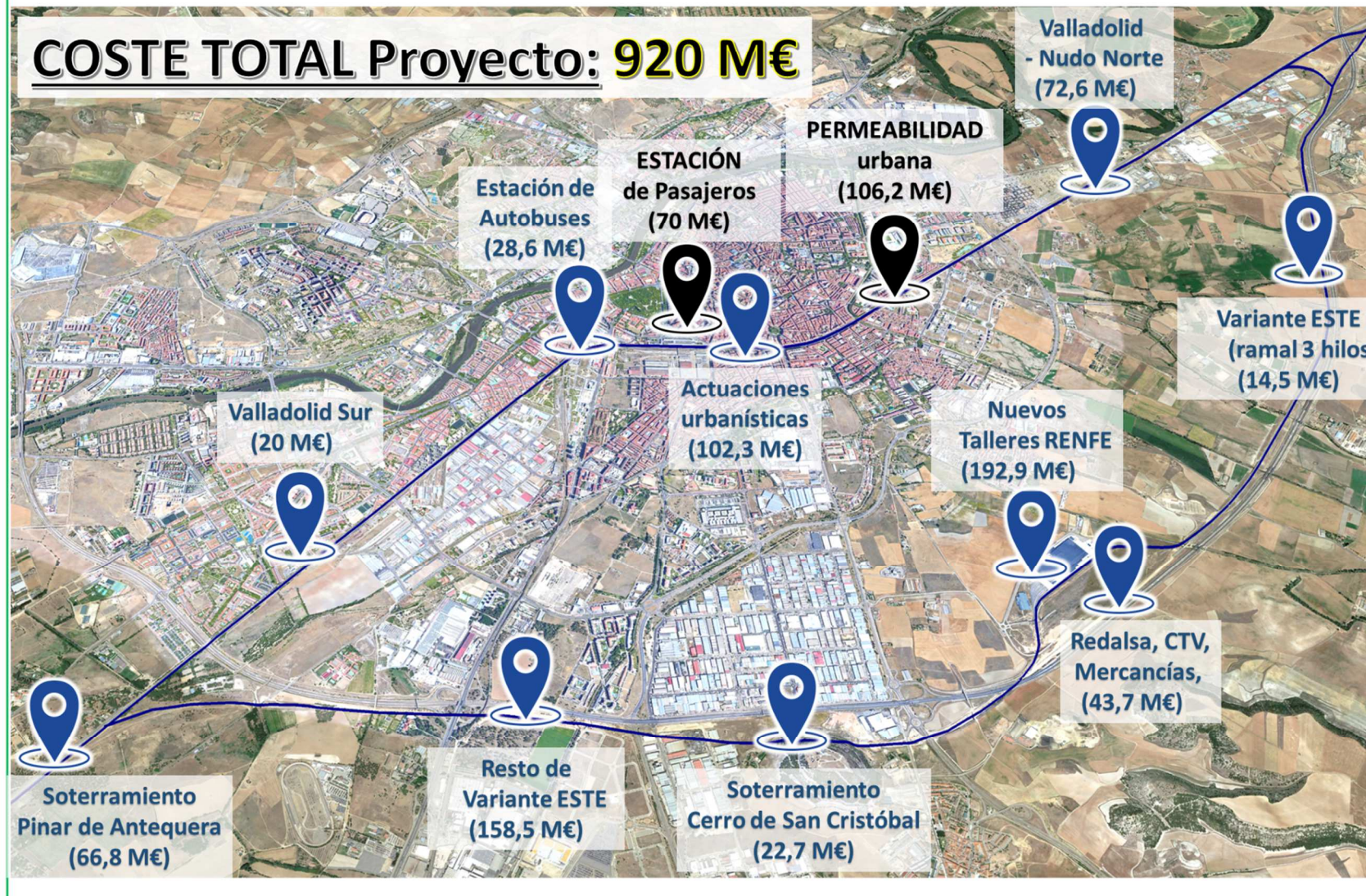
ACTUACION (M€)		EJECUTADO hasta el año 2017	PENDIENTE "CONVENIO 2017"	TOTAL PROYECTO "CONVENIO 2017"	TOTAL PROYECTO c/SOTERRAMIENT O tipo MURCIA
Variante Este	Soterramiento San Cristóbal	22,76	0,00	22,76	22,76
	Variante Este (Ramal de Tres Hilos)	13,60	0,87	14,47	14,47
	Resto Variante (plataforma, vía e instalaciones)	72,64	85,87	158,51	158,51
	<b>Total Variante Este</b>	<b>109,00</b>	<b>86,74</b>	<b>195,74</b>	<b>195,74</b>
<b>Soterramiento de Pinar de Antequera</b>		<b>65,01</b>	<b>1,82</b>	<b>66,83</b>	<b>66,83</b>
Complejo Ferroviario	Fase 1: Talleres, subestación, Inst., Nave TCR	180,67	12,25	192,92	192,92
	Fase 2: Mercancías, Redalsa, resto TCR y CTV	0,00	43,67	43,67	43,67
	<b>Total Complejo Ferroviario</b>	<b>180,67</b>	<b>55,92</b>	<b>236,59</b>	<b>236,59</b>
Integración del Ferrocarril mediante soterramiento	<b>Tunel Urbano (SOTERRAMIENTO)</b>	4,14	-	4,14	<b>240,00</b>
	<b>Permeabilidad Urbana (Convenio 2017)</b>	-	106,26	<b>106,26</b>	-
	Pinar de Antequera - Valladolid Sur	0,64	19,40	20,04	20,04
	Valladolid Norte - Nudo Norte	60,57	12,08	72,65	72,65
<b>Integración Urbana del Ferrocarril</b>		<b>65,35</b>	<b>137,74</b>	<b>203,09</b>	<b>332,69</b>
<b>Edificio de la Estación de Tren</b>			70,00	70,00	-
<b>Actuaciones Red Arterial Ferroviaria (RAF)</b>				<b>772,3 M€</b>	<b>831,9 M€</b>
<b>Actuaciones Urbanísticas</b>		12,45	89,85	102,30	102,30
<b>Estación de Autobuses</b>			28,60	28,60	28,60
<b>Gastos Operativos de la Sociedad</b>		6,87	9,94	16,81	16,81
<b>COSTE TOTAL DEL PROYECTO</b>		<b>439,4 M€</b>	<b>480,6 M€</b>	<b>920,0 M€</b>	<b>979,6 M€</b>
<b>Coste Financiero</b>		114,93	-	114,93	114,93
<b>COSTE TOTAL DE LA OPERACIÓN</b>		<b>554,3 M€</b>	<b>480,6 M€</b>	<b>1.034,9 M€</b>	<b>1.094,5 M€</b>

El resto de actuaciones del proyecto (Variante Este, Talleres RENFE, etc.) permanecen invariables en sus costes y planificación, como se puede observaren los 2 planos siguientes, en los que se comparan ambas hipótesis (proyecto completo con y sin soterramiento):



Proyecto de Transformación de la Red Arterial Ferroviaria  
**PRESUPUESTO** según **Convenio 2017** (sin soterramiento)

**COSTE TOTAL Proyecto: 920 M€**



Proyecto de Transformación de la Red Arterial Ferroviaria  
**PRESUPUESTO según Convenio 2017 + coste soterramiento RAF Murcia**



**COSTE TOTAL Proyecto: 980 M€**





<b>INGRESOS</b>	<b>INGRESOS a fecha CONVENIO 2017</b>	<b>INGRESOS PENDIENTES (CONVENIO 2017)</b>	<b>INGRESOS TOTALES CONVENIO 2017</b>
PRESTAMOS PARTICIPATIVOS SOCIOS		299,00	299,00
APORTACION RENFE/ADIF exclusiva ferroviaria		180,00	180,00
Deuda con SOCIOS (RENFE/ADIF)	344,85	-344,85	0,00
Pago INTERESES DEUDA con socios (RENFE/ADIF)		-40,45	-40,45
APORTACIONES DE LOS SOCIOS (2016)	116,53		116,53
PRÉSTAMO PARTICIPATIVO (2016)	62,50	-62,50	0,00
LIQUIDACIÓN DE IVA (2016)	48,38	-22,29	26,09
INGRESOS POR VENTA DE SUELO (SEGIPSA 2019)	4,87	646,59	651,46
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>577,13</b>	<b>655,50</b>	<b>1.232,63</b>
		<b>SUPERÁVIT</b>	<b>197,7 M€</b>

En el caso del Proyecto modificado con un soterramiento basado en el Proyecto de Ejecución de la R.A.FD de Murcia, el resultado Ingresos/Gastos arroja un superávit de 138,1 M€:

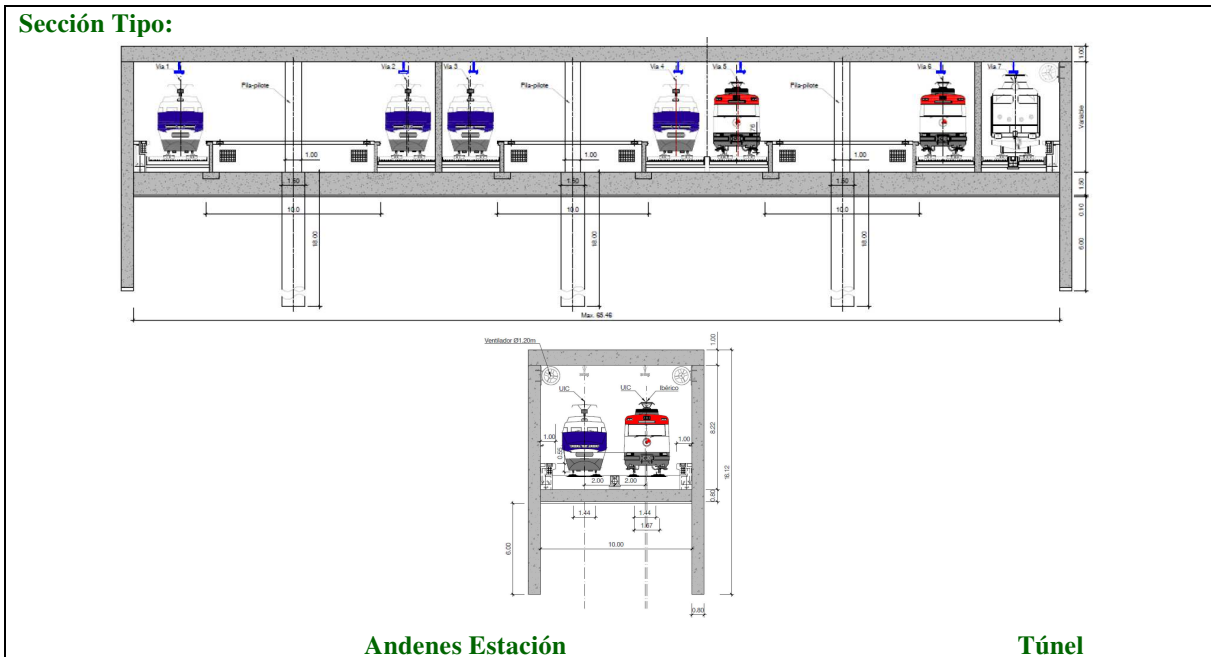
<b>GASTOS</b>	<b>EJECUTADO hasta el año 2017</b>	<b>PENDIENTE PROYECTO c/SOTERRAMIENTO tipo MURCIA</b>	<b>TOTAL PROYECTO c/SOTERRAMIENTO tipo MURCIA</b>
<b>ACTUACION (M€)</b>			
<b>Total Variante Este</b>	109,00	86,74	195,74
<b>Soterramiento de Pinar de Antequera</b>	65,01	1,82	66,83
<b>Total Complejo Ferroviario</b>	180,67	55,92	236,59
<b>Integración Urbana del Ferrocarril</b>	65,35	267,34	332,69
<b>Edificio de la Estación de Tren</b>			-
<b>Actuaciones Red Arterial Ferroviaria (RAF)</b>	420,03	411,8 M€	831,9 M€
<b>Actuaciones Urbanísticas</b>	12,45	89,85	102,30
<b>Estación de Autobuses</b>		28,60	28,60
<b>Gastos Operativos de la Sociedad</b>	6,87	9,94	16,81
<b>COSTE TOTAL DEL PROYECTO</b>	439,4 M€	540,2 M€	979,6 M€
<b>Coste Financiero</b>	114,93	-	114,93
<b>COSTE TOTAL DE LA OPERACIÓN</b>	554,3 M€	540,2 M€	1.094,5 M€

<b>INGRESOS</b>	<b>INGRESOS a fecha CONVENIO 2017</b>	<b>INGRESOS PENDIENTES Proyecto s/MURCIA</b>	<b>INGRESOS TOTALES Proyecto s/MURCIA</b>
PRESTAMOS PARTICIPATIVOS SOCIOS		299,00	299,00
APORTACION RENFE/ADIF exclusiva ferroviaria		180,00	180,00
Deuda con SOCIOS (RENFE/ADIF)	344,85	-344,85	0,00
Pago INTERESES DEUDA con socios (RENFE/ADIF)		-40,45	-40,45
APORTACIONES DE LOS SOCIOS (2016)	116,53		116,53
PRÉSTAMO PARTICIPATIVO (2016)	62,50	-62,50	0,00
LIQUIDACIÓN DE IVA (2016)	48,38	-22,29	26,09
INGRESOS POR VENTA DE SUELO (SEGIPSA 2019)	4,87	646,59	651,46
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>577,13</b>	<b>655,50</b>	<b>1.232,63</b>
		<b>SUPERÁVIT</b>	<b>138,1 M€</b>

Como conclusión el Proyecto modificado con un soterramiento basado en el Proyecto de Ejecución de la R.A.FD de Murcia es viable económicamente

## PROPUESTA TÉCNICA.

La solución técnica que se propone para el soterramiento en Valladolid de 5,5 kilómetros de longitud de vías férreas entre la avenida de Zamora al sur y la carretera de Renedo al norte es un falso túnel urbano entre pantallas en todo el recorrido, salvo en el tramo por debajo del río Esgueva, que se ejecutará el túnel excavado en mina. La nueva estación de Campo-Grande se ejecutará con 7 andenes soterrados a una profundidad de 8 metros, a los que se accederá desde un nuevo edificio de la estación ubicado en superficie.



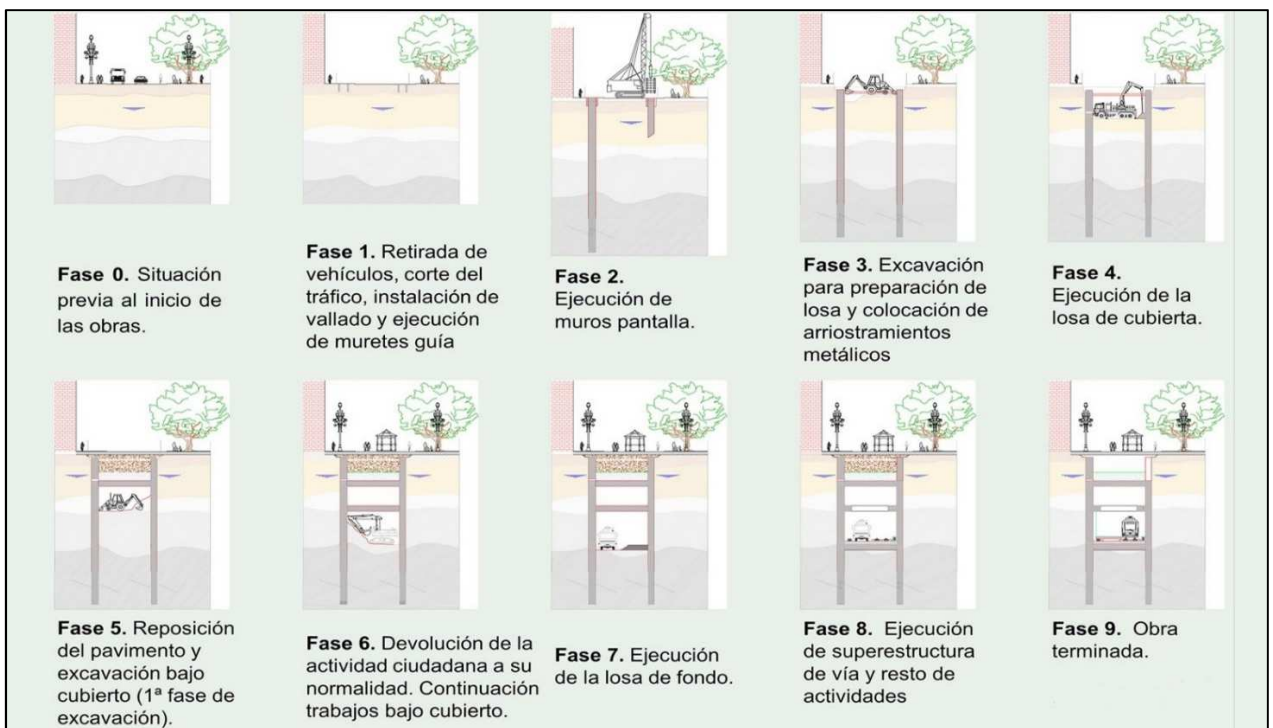
En el túnel se instalará una doble vía de tres hilos, que permitirá circular trenes de ancho internacional UIC y trenes de ancho ibérico.



La nueva estación intermodal del Campo-Grande se situará junto a la actual, con una rasante deprimida alrededor de 8 metros respecto de la existente, con una configuración pasante con servicio de viajeros de Alta Velocidad en ancho UIC y también servicios de cercanías en ancho ibérico. La estación dispondrá de un nuevo edificio en superficie situado sobre la vertical de los andenes, con un gran vestíbulo que será el núcleo central de la estación, y que conectará con los andenes a través de grandes huecos que posibilitarán la entrada de luz natural.



El método constructivo previsto para el “falso túnel” es el sistema “cut and cover” consistente en ejecutar inicialmente las pantallas y después la losa de cubierta desde superficie para después ejecutar el resto de trabajos bajo cubierta. Este método permite el mantenimiento del tráfico ferroviario, bien disponiendo una vía provisional fuera del recinto de trabajo, bien trabajando por mitades en sentido longitudinal disponiendo la vía alternativamente a un lado u otro (construyendo semi-losas) del recinto delimitado por las pantallas:



El cruce de la vía férrea con el río Esgueva, que en la actualidad se realiza con un puente sobre el río, podrá salvarse mediante túnel, existiendo varias soluciones técnicas posibles: bien mediante túnel excavado con tuneladora, o bien mediante túnel entre pantallas, o bien mediante túnel excavado en mina. En Valladolid tenemos ejemplos de túneles excavados mediante las dos últimas técnicas señaladas (entre pantallas, y excavado en mina), como se puede ver en las siguientes fotografías:



Boca SUR del Túnel del Cerro de San Cristóbal bajo el Canal del Duero

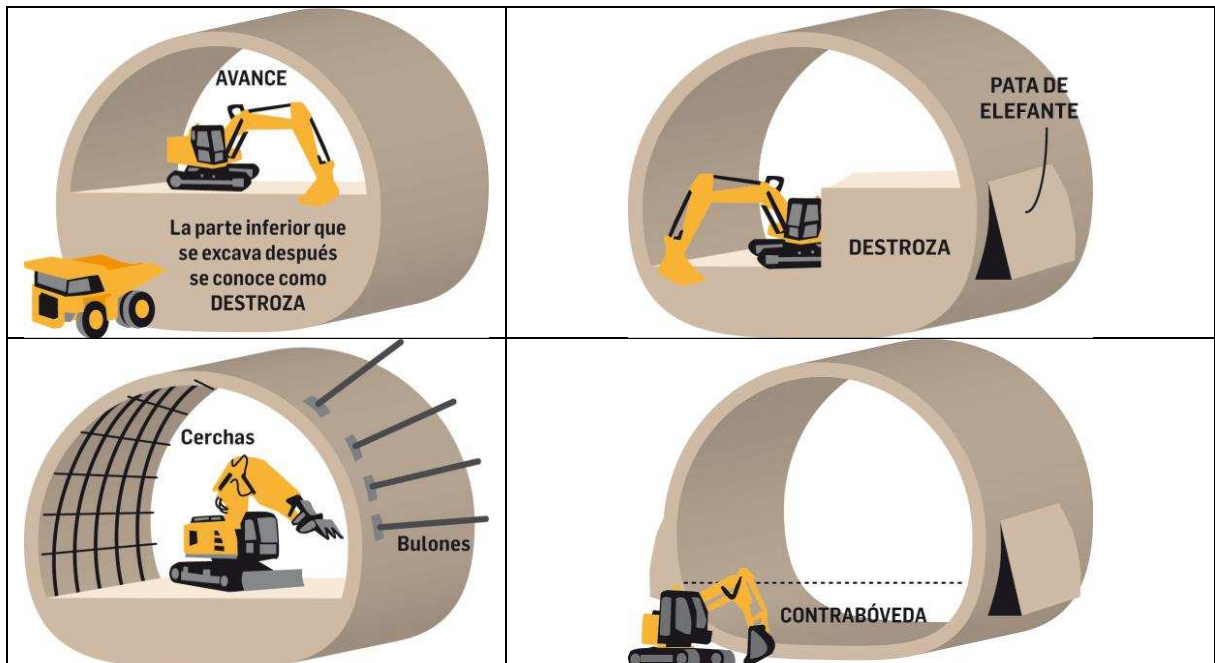


Ejecución de las obras Túnel del Cerro de San Cristóbal excavado en mina

Aunque en la fotografía anterior se puede comprobar que el falso túnel que comienza en la boca sur del túnel del Cerro de San Cristóbal pasa por debajo del Canal del Duero, para salvar el cruce con el río Esgueva se elige como solución un túnel excavado en mina (solución constructiva ya se ha utilizado también en Valladolid, en el segundo tramo del túnel bajo el cerro de San Cristóbal de la Variante Este).

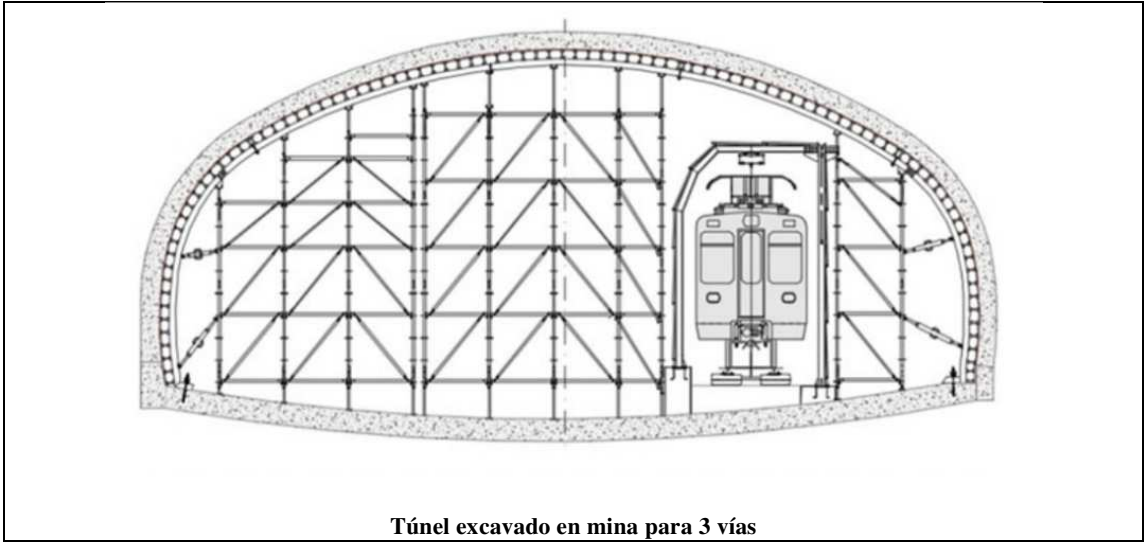
El túnel tendrá una longitud aproximada 1,2 kilómetros, comenzará a una cota de 8 metros, como prolongación del falso túnel entre pantallas que llega desde la estación, descenderá en sentido norte hasta una profundidad aproximada de 20 metros para pasar por debajo del lecho del río, y una vez superado este obstáculo natural, el túnel recuperará la cota de 8 metros de profundidad, volviendo a ser su ejecución como "falso túnel entre pantallas", tal y como se indica en el plano de la siguiente página.

El método constructivo de un túnel excavado en mina es, de forma resumida, el siguiente:



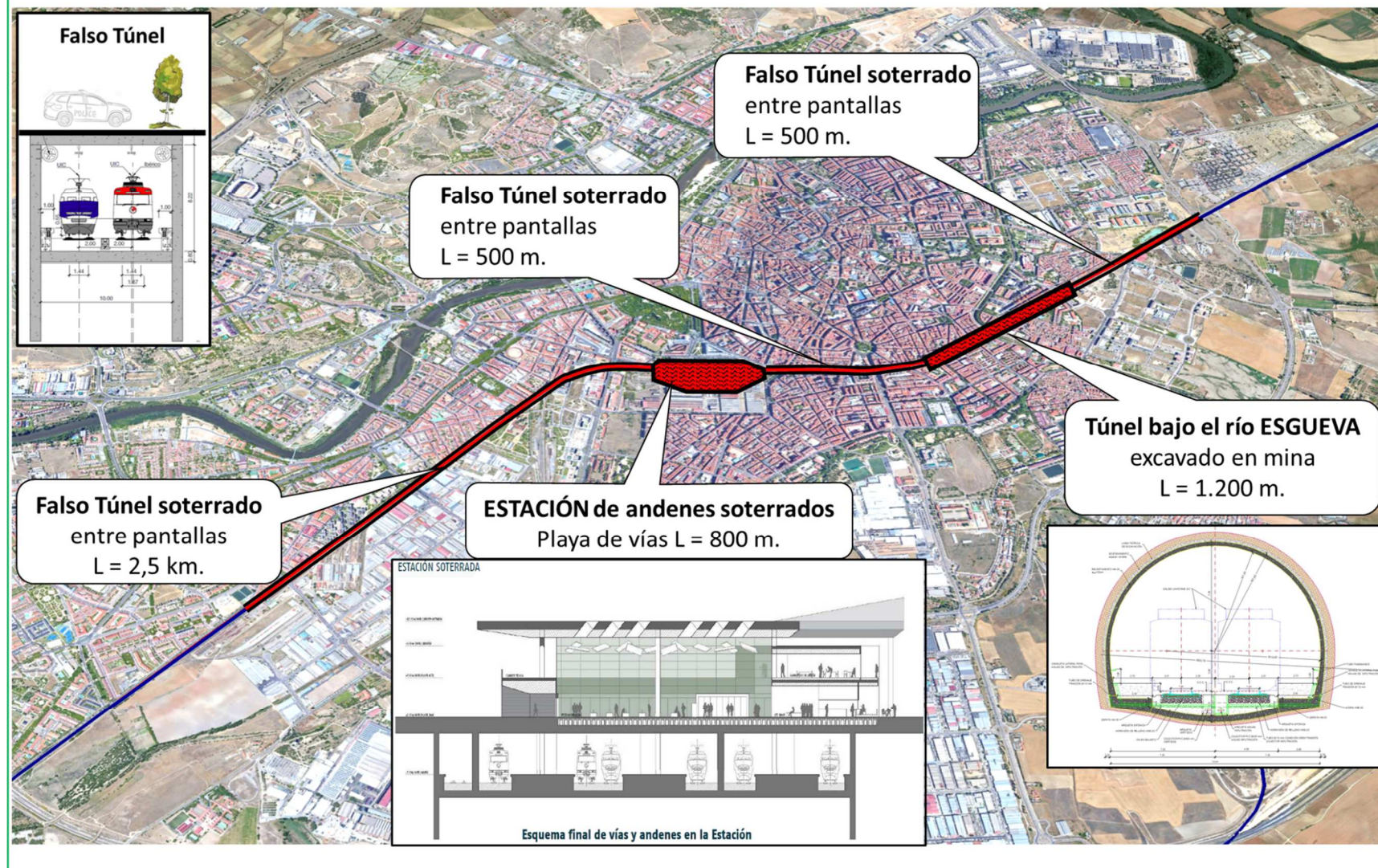






Túnel excavado en mina para 3 vías

# Proyecto de Transformación de la Red Arterial Ferroviaria Túnel Urbano Soterrado (5,5 km.): soluciones técnicas propuestas



Visto todo lo anterior, se puede afirmar que la situación ha cambiado radicalmente, al haber desaparecido los factores que justificaron en su momento la decisión de no soterrar:

- La deuda está refinanciada, con un calendario de pagos que llega hasta el año 2033 (aunque más bien, la deuda debería considerarse ya pagada, y, por tanto, cancelada, porque la cantidad de 344 M€ adeudada a RENFE/ADIF es inferior al valor de obras, instalaciones y maquinaria cuya propiedad se ha transferido a RENFE/ADIF valor de 354 M€.

- Hay un plan de financiación de 300 millones de euros de los distintos socios (Ministerio de Fomento (RENFE/ADIF), Junta de Castilla y León), más un plan de 180 millones de ADIF para intervenciones que asume en solitario.

- Hay nuevos datos sobre los costes reales de realizar un soterramiento, muy inferiores a los del año 2017, que aseguran la viabilidad económica del proyecto:

- La decisión de “no soterrar” en el año 2017 se tomó, entre otras, basado en una estimación de costes de 418 millones de euros para soterrar entre pantallas 5,7 km de vías más la estación de tren.

- En el año 2018 ADIF sacó a licitación el proyecto de soterramiento de la Alta Velocidad en Murcia (5,5 kilómetros soterrados, incluyendo la Estación de Tren de El Carmen”), por un importe de 240 millones de euros

- En mayo de 2019, ADIF adjudicó el proyecto de soterramiento de la Alta Velocidad en Murcia (5,5 kilómetros soterrados, incluyendo la Estación de Tren de El Carmen”), por un importe de 192 millones de euros

- Valladolid debe aprovechar que la política del Ministerio de Fomento respecto a los soterramientos ha cambiado radicalmente, y ahora se están promoviendo estudios y proyectos por toda España: Murcia, Hospitalet, Almería, Vitoria, Moncada, ...

En conclusión, no se entendería que se finalice el Proyecto de Transformación de la Red Arterial Ferroviaria en Valladolid, y que tras esta enorme inversión de 920 millones de euros, las vías del tren se queden en superficie partiendo la ciudad en dos.

Y no se entendería, porque hay una solución para recuperar el soterramiento de las vías del tren que costaría 980 millones de euros, tan solo 60 millones de euros más que si no se hace.

Y porque ese sobre coste de 60 M€ por hacer el soterramiento es perfectamente asumible entre las tres Administraciones (Gobierno de España (RENFE/ADIF), Junta de Castilla y León y Ayuntamiento de Valladolid) en los plazos de 10 años de plazo que se maneja en este proyecto.

Y porque además, Valladolid tiene como hecho diferencial el que en la operación se liberan suelos urbanos tasado en 646 M€, que hacen que la operación global tenga un enorme superávit que debe revertir en la ciudad.

Por todo lo cual, el Grupo Municipal VOX presenta los siguientes

## ACUERDOS

Primero: A la vista de los elementos técnico-económicos aportados, el equipo de gobierno del Ayuntamiento de Valladolid iniciará el proceso para renegociar con el Gobierno de España y la Junta de Castilla y León una adenda modificativa del Convenio de transformación de la Red Ferroviaria Arterial que incluya de nuevo el soterramiento de las vías del tren a su paso por Valladolid

Segundo: El Pleno del Ayuntamiento de Valladolid insta a la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 a negociar la cancelación inmediata de la deuda por valor de 342 millones que mantiene con RENFE y ADIF, considerando como pago de la misma los bienes ya entregados a RENFE y ADIF por un importe total de más de 353 millones de euros.

## ANEXO DOCUMENTAL

1. Convenio 2002
2. Convenio 2017
3. SVAV - Informe de Cuentas anuales 2017
4. SVAV - Informe de Cuentas anuales 2018
5. SVAV - Informe de Cuentas Anuales 2019
6. SVAV - Informe de Cuentas anuales 2021
7. Adenda Modificativa del Convenio modificación RAF Murcia
8. Proyecto de Ejecución "Soterramiento en Murcia", del MITMA
9. Otros soterramientos realizados
10. Comparativa de costes de túneles ferroviarios
11. Proyecto de soterramiento de las vías férreas de ancho internacional en la ciudad de Valladolid, de Maria Victoria López San José, Ingeniera Civil
12. Aclaraciones sobre la diferencia entre "Coste total del proyecto" y "Coste del soterramiento".

Anexo 1: Convenio 2002

Convenio 2002

<https://valladolidaltavelocidad.es/download/convenio-de-valladolid-alta-velocidad-2003-s-a-de-6-noviembre-de-2002/>

Anexo 2: Convenio 2017

Convenio 2017

<https://valladolidaltavelocidad.es/download/convenio-de-valladolid-alta-velocidad-2003-s-a-de-20-de-noviembre-de-2017-3/>

Anexo 3: SVAV - Informe de Cuentas anuales 2017

Cuentas Anuales 2017

<https://valladolidaltavelocidad.es/download/ccaa-vav-2017-junto-con-informe-de-auditoria/>

Anexo 3: SVAV - Informe de Cuentas anuales 2018

Cuentas Anuales 2018

<https://valladolidaltavelocidad.es/download/ccaa-vav-2018-junto-con-informe-de-auditoria/>

Anexo 4: SVAV - Informe de Cuentas anuales 2019

Cuentas Anuales 2019

<https://valladolidaltavelocidad.es/download/cuentas-anuales-2019/>

Anexo 5: SVAV - Informe de Cuentas anuales 2020

Cuentas Anuales 2020

<https://valladolidaltavelocidad.es/download/cuentas-anuales-2020/>

Anexo 6: SVAV - Informe de Cuentas anuales 2021

Cuentas Anuales 2021

<https://valladolidaltavelocidad.es/download/cuentas-anuales-2021/>

Anexo 7: Adenda Modificación Convenio Murcia

Modificación del Convenio de Murcia, publicada en el BOE de 24 de mayo de 2019:

[https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2019-7745](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2019-7745)



III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

**7745** Resolución de 22 de mayo de 2019, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica la Adenda modificativa del Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif-Alta Velocidad, el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Murcia y Murcia Alta Velocidad, para la financiación de la integración del ferrocarril en la ciudad de Murcia.

Costes y Financiación en la Adenda modificativa del Convenio de Murcia: 617,5 M€

<https://www.murciaaltavelocidad.es/actuaciones/>

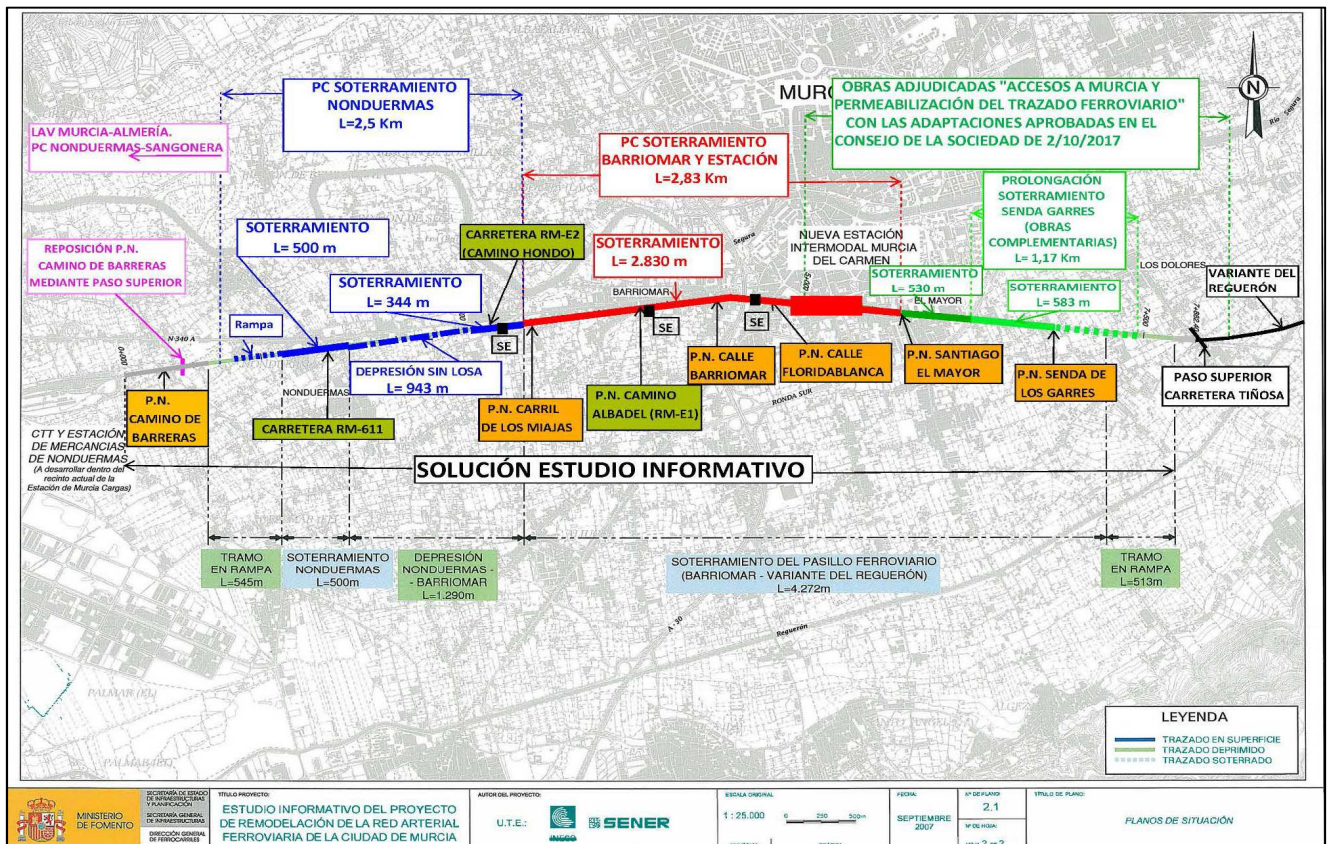
	<b>IMPORTE (M€)</b>
GRUPO FOMENTO:	405,93
REGIÓN DE MURCIA:	160,39
AYUNTAMIENTO DE MURCIA:	50,93
<b>TOTAL FINANCIACIÓN:</b>	<b>617,25</b>

ACTUACIONES		ACTUALIZACIÓN DE COSTES 2018 (millones euros)	MECANISMO FINANCIACIÓN
Actuaciones de integración	Redacción de Estudios y Proyectos	6,10	SOCIEDAD MEDIANTE PRÉSTAMO PARTICIPATIVO SOCIOS (% ACCIONARIAL)
	Fase 0: Soterramiento Santiago El Mayor y Senda de los Garres	90,08	EJECUCIÓN Y PAGO ANTICIPADO POR ADIF - ALTA VELOCIDAD. REPERCUSIÓN A LOS SOCIOS.
	Fases 1 y 2: Obra Civil, Vías, Estación Soterrada, Barriomar, Nonduermas	333,45	SOCIEDAD MEDIANTE APORTACIÓN DE LOS SOCIOS <sup>(1)</sup>
	Instalaciones ferroviarias, reposición de servicios afectados (Fases 1 y 2), imprevistos y otros.	119,62	
Actuaciones de Integración Ferroviaria		549,25	
Actuaciones urbanísticas (Proyectos y Obras)		38,90	SOCIEDAD MEDIANTE APORTACIÓN DE LOS SOCIOS <sup>(1)</sup>
Otras Actuaciones	Intermodalidad Estación Autobuses	16,63	
	Aparcamiento Estación	8,32	
Costes Operativos		3,65	SOCIEDAD MEDIANTE PRÉSTAMO PARTICIPATIVO SOCIOS (% ACCIONARIAL) / APORTACIÓN DE LOS SOCIOS <sup>(1)</sup>
Costes financieros		0,50	
<b>TOTAL ACTUACIONES +COSTES OPERATIVOS Y FINANCIEROS</b>		<b>617,25</b>	

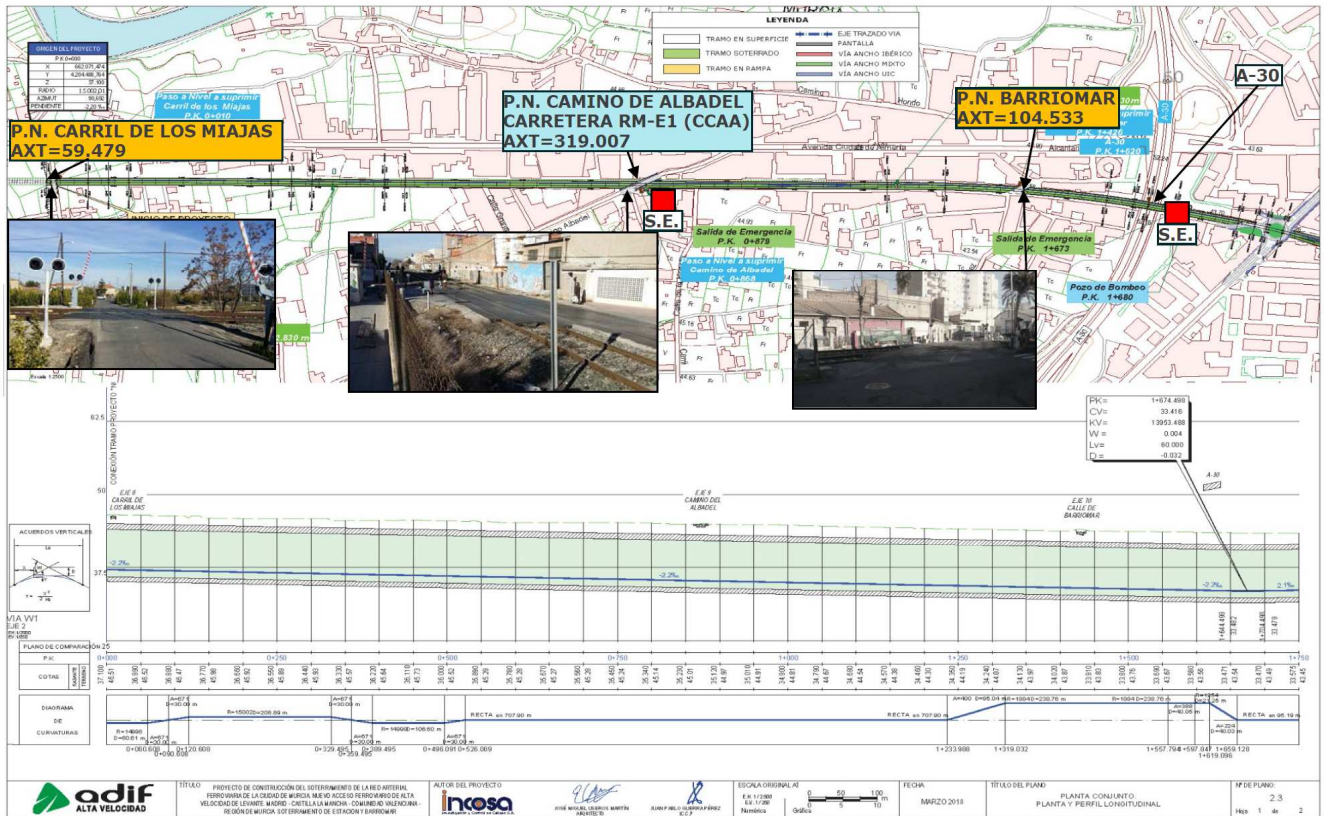
## Anexo 8: Proyecto de Soterramiento en Murcia

Uno de los debates abiertos respecto a la comparativa del proyecto de soterramiento en Murcia con el proyecto de soterramiento en Valladolid es si técnicamente es viable aplicar la misma solución técnica, y la conclusión a la que llegamos es que sí, puesto que no hay ningún obstáculo insalvable que lo impida.

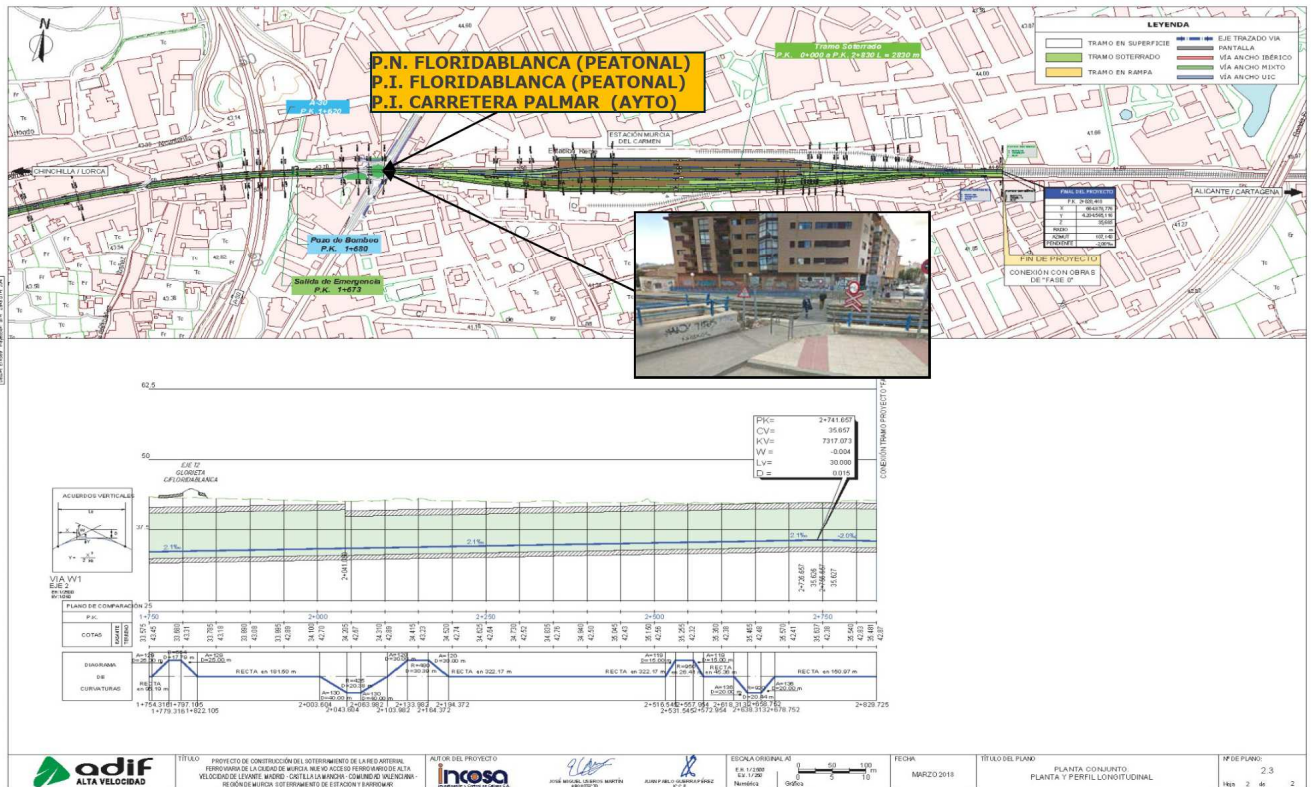
El proyecto ha consistido en la remodelación de los accesos ferroviarios a la ciudad de Murcia, incluyendo el soterramiento del pasillo ferroviario central con la Estación del Carmen, y el núcleo de Nonduermas.



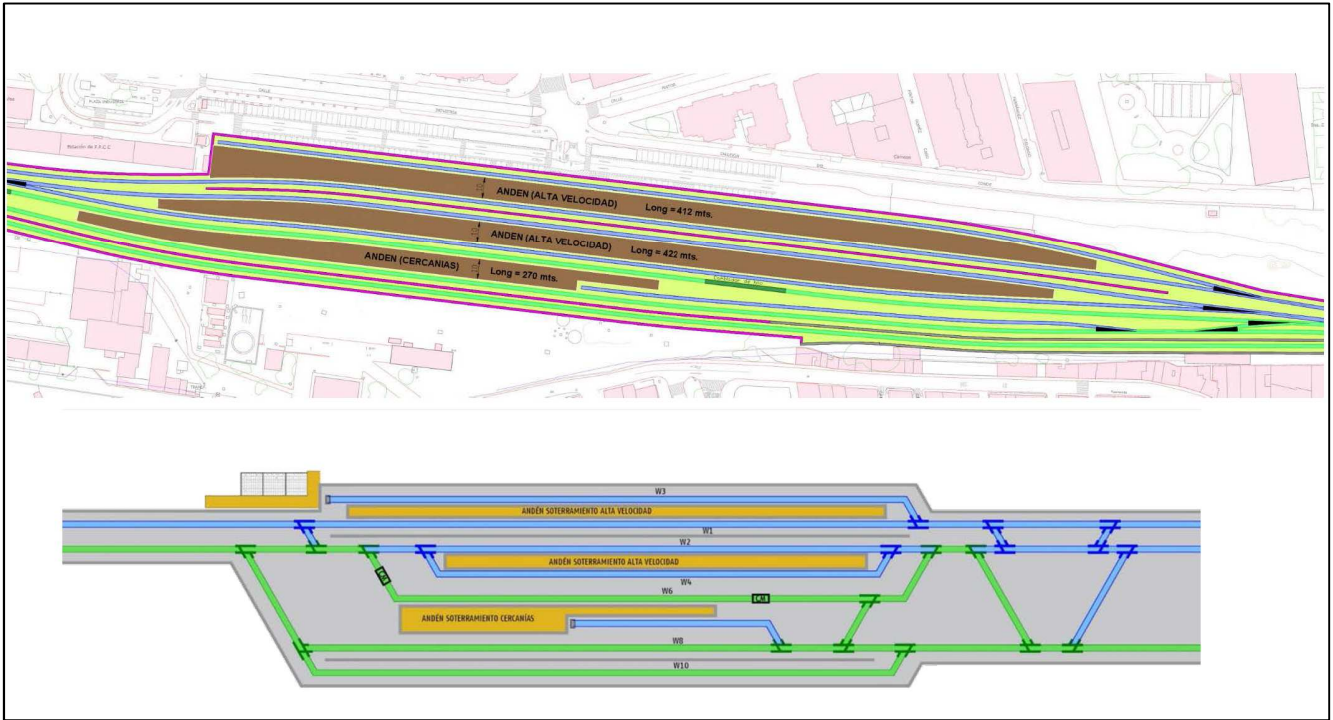
Plano de Conjunto (hoja 1 de 2)



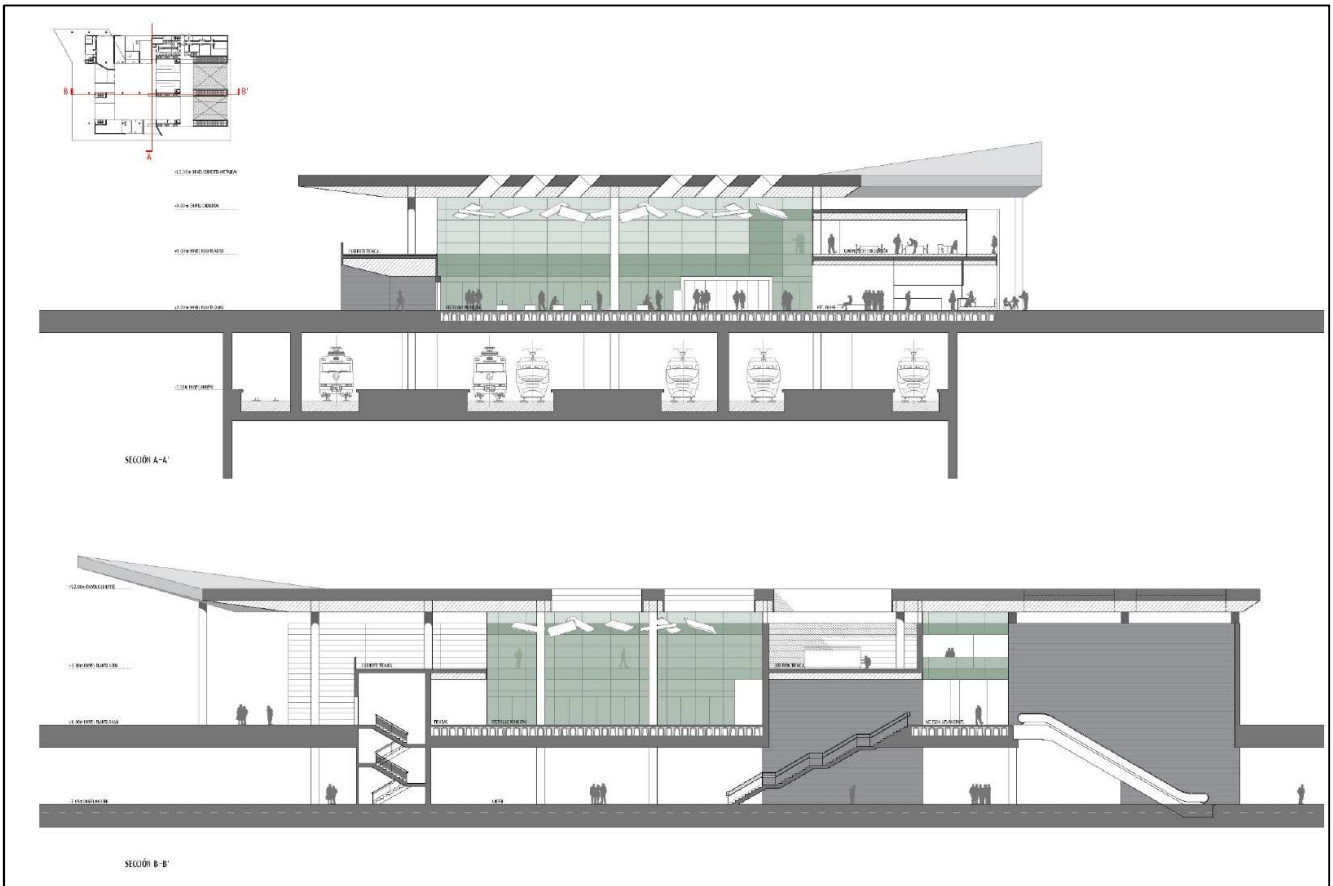
Plano de Conjunto (hoja 2 de 2)



## Situación final. Soterramiento Estación



## Estación. Sección Tipo





Fechas y Datos claves del soterramiento en Murcia

- 9 de agosto de 2018

Licitación del Proyecto de Soterramiento en Murcia: 240 millones de euros

### 3. PRESUPUESTO MAXIMO DE LICITACIÓN Y ANUALIDADES ESTIMADAS

3.1. Presupuesto Máximo de Licitación:		
Base Imponible:	Cifra y Letra:	239.880.666,44€
		Doscientos treinta y nueve millones ochocientos ochenta mil seiscientos sesenta y seis euros y cuarenta y cuatro céntimos
IVA (21%):		50.374.939,95€
3.2. Anualidades:		
AÑO	IMPORTE	
	Sin IVA	Con IVA
2018	8.000.000,00€	9.680.000,00€
2019	89.000.000,00€	107.690.000,00€
2020	89.000.000,00€	107.690.000,00€
2021	53.880.666,44€	65.195.606,39€
TOTAL	239.880.666,44€	290.255.606,39 €

- 19 de mayo de 2019.

Adjudicación del Proyecto de soterramiento en Murcia: 192 millones de euros




CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

- Adjudicatario propuesto: U.T.E. formada por las empresas FERROVIAL AGROMÁN, S.A. (50%) y ACCIONA CONSTRUCCIÓN, S.A. (50%), por un presupuesto de adjudicación de CIENTO NOVENTA Y DOS MILLONES CIENTO CUARENTA Y NUEVE MIL DOSCIENTOS ONCE EUROS CON CUARENTA Y TRES CÉNTIMOS (192.149.211,43 €).
- Plazo de ejecución: TREINTA Y SEIS (36) MESES.
- % Baja adjudicación (Sobre bases imponibles): 33,80%
- Resolución de aprobación de la Propuesta de Clasificación de Ofertas: 14 de mayo 2019
- Propuesta de Adjudicación: 21 de mayo 2019

La presente actuación será financiada al 100% por la Sociedad "Murcia Alta Velocidad".

- 19 de diciembre de 2022.

Viaje inaugural de la Línea Alta Velocidad Madrid-Murcia




CASA DE SU MAJESTAD EL REY

La Familia RealActividades y AgendasLa Corona HoyTransparenciaLa Monarquía en la Historia

ACTIVIDADES Y AGENDA

- Actividades
- Agenda Prevista
- Viajes Oficiales
- Discursos
- Memoria de Actividades

Inicio > Actividades y Agenda > Actividades > Detalle Actividad




*S.M. el Rey*

## VIAJE INAUGURAL DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-MURCIA

Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, Estación de Elx-AV en Elche (Alicante) y Estación Murcia del Carmen, 19.12.2022

[Economía](#)

Su Majestad el Rey inauguró la Línea de Alta Velocidad a Murcia, entre las estaciones de Madrid y Murcia, que comenzará el servicio comercial el próximo 20 de diciembre.



DON FELIPE, EN LA ESTACIÓN DE MURCIA DEL CARMEN, A SU LADO, EL TREN DE ALTA VELOCIDAD EN EL QUE SE DESPLAZÓ DESDE MADRID Y QUE EFECTUÓ PARADA EN ELCHE

© Casa de S.M. el Rey

Anexo 9: Otros soterramientos realizados.

Proyecto de Soterramiento en León:

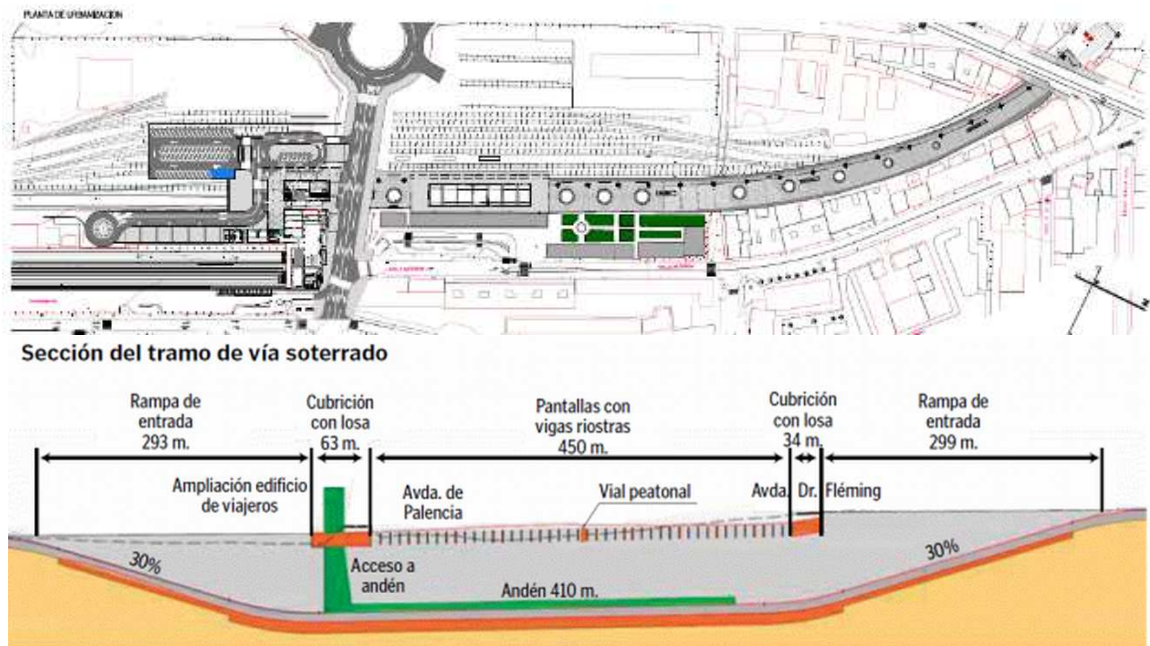
Importe de Licitación Soterramiento León: 50 M€

Importe Ejecución Soterramiento León: 29 M€

- Soterramiento en Falso Túnel de 0,6 km de vías (2 AVE)

- Estación de 2 andenes, con vías soterradas a -8 m

- Esquema con las actuaciones:



- Fotografía con las actuaciones:



Proyecto de Soterramiento en Logroño:  
Importe Ejecución Logroño, Fase I: 135 M€

- Soterramiento en Falso Túnel de 1,4 km de vías (AVE) y Nueva Estación de Tren (edificio más andenes soterrados a -8 metros): Total: 135 M€
- Estaciones autobuses más cúpula conexión estación Tren: 20,5 M€

- Ortofoto con las actuaciones:

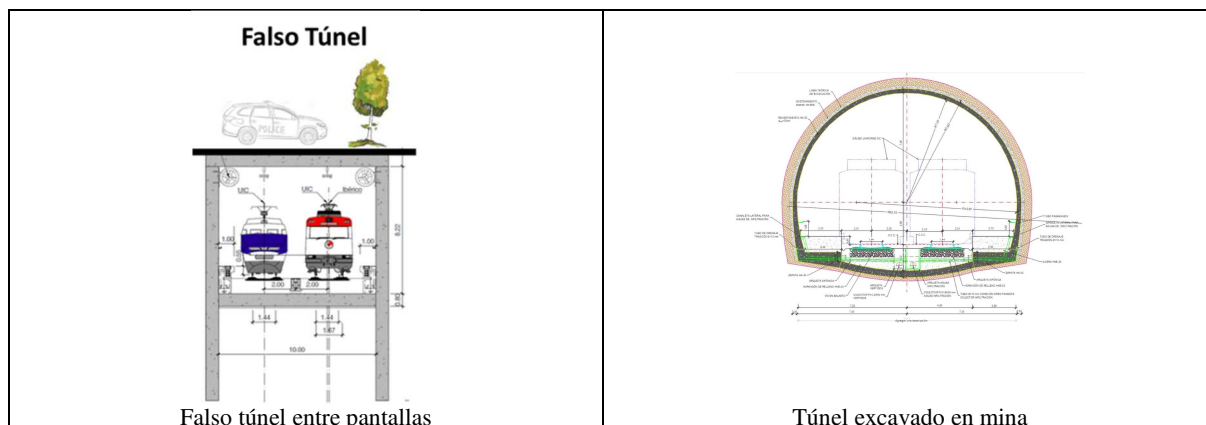


- Fotografía aérea con las actuaciones:



## Anexo 10: Comparativa de costes de túneles ferroviarios.

En el presente estudio técnico-económico para el soterramiento del ferrocarril en Valladolid se han propuesto la ejecución de 2 tipos distintos de túneles ferroviarios, que en todo caso ya son ampliamente utilizados en este tipo de obras a lo largo y ancho de nuestra geografía.



### Falso túnel entre pantallas:

Esta solución se propone para la mayor parte de los 5,5 kilómetros del trazado ferroviario propuesto para soterrar, y cuyo coste por kilómetro lo podemos estimar a partir de otros proyectos previos:

- León: coste de 29 M€ para 0,6 km -> 48 M€/km incluida la estación y línea completa.
- Pinar de Antequera: coste de 65 M€ para 1 km doble -> 32,5 M€/km la línea completa
- Murcia: coste de 192 M€ para 5 km -> 38 M€/km incluida la estación y línea completa

Y para la estimación de costes caso de obra civil, podemos utilizar los cálculos incluidos en el "Proyecto de soterramiento de las vías férreas de ancho internacional en la ciudad de Valladolid", en el que se calcula el coste de la obra civil de un túnel urbano de 8,4 km. para realizar el soterramiento de las vías del tren a su paso por Valladolid, con un Presupuesto de Ejecución Material del túnel (excluida la vía del tren y sus instalaciones) asciende a 60,1 millones de euros para toda la obra civil del túnel del soterramiento.

Coste de 60,1 M€ para 8,4 km -> 7 M€/km Obra Civil completa del túnel

### Túnel excavado en mina:

Esta es la solución propuesta para el paso de la vía férrea por debajo del río Esgueva. Esta solución evita la necesidad de utilizar tuneladora, reduciendo costes enormemente respecto a esa opción, y permitiendo así la ejecución del resto del trazado como falso túnel entre pantallas

En este caso, la bibliografía técnica proporciona una primera estimación de coste de 10 M€/km de túnel excavado en mina.

Pero además, en Valladolid podemos tomar los datos reales del túnel realizado para salvar el Cerro de San Cristóbal, de 2 kilómetros de longitud, y que tuvo un coste de 22,76 M€ (incluidos los costes financieros), lo que supone un coste de 11 M€/km de túnel.

Anexo 11: "Proyecto de soterramiento de las vías férreas de ancho internacional en la ciudad de Valladolid", de María Victoria López San José, Ingeniera Civil

La Ingeniera Civil de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Cantabria, D<sup>a</sup>. María Victoria López San José, ha publicado recientemente su trabajo "Proyecto de soterramiento de las vías férreas de ancho internacional en la ciudad de Valladolid", que se puede consultar en:

<https://repositorio.unican.es/xmlui/handle/10902/26117>



Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos,  
Canales y Puertos.  
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



# PROYECTO DE SOTERRAMIENTO DE LAS VIAS FÉRREAS DE ANCHO INTERNACIONAL EN LA CIUDAD DE VALLADOLID

Trabajo realizado por:

*Maria Victoria López San José*

Dirigido:

*Roberto Sañudo Ortega*

*Maria Antonia Pérez Hernando*

Titulación:

**Grado en Ingeniería Civil**

Santander, septiembre de 2022

**TRABAJO FIN DE GRADO**

### DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA.

Se ha identificado que el trazado actual de las vías provoca:

- Existencia de una barrera física para 1/4 de los habitantes de la ciudad.
- Limitación del desarrollo urbanístico de la ciudad.
- Limitación del volumen de tráfico ferroviario.
- Ocupación de suelo edificable de alto valor.
- Superación de los niveles de vibraciones y ruidos permitidos.
- Inseguridad de los pasos inferiores peatonales.

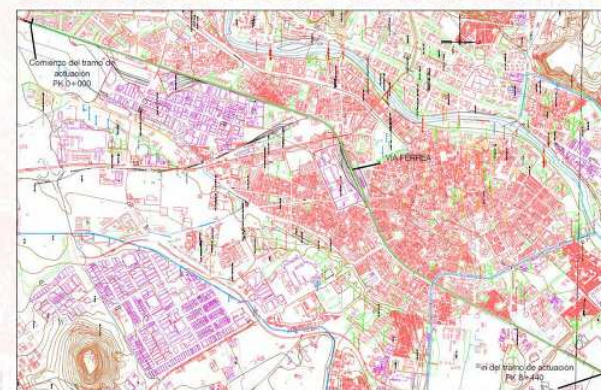
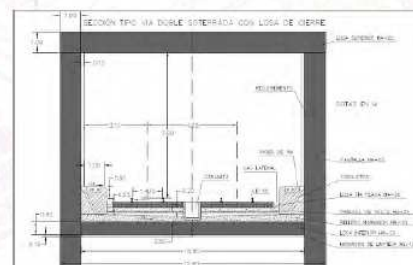
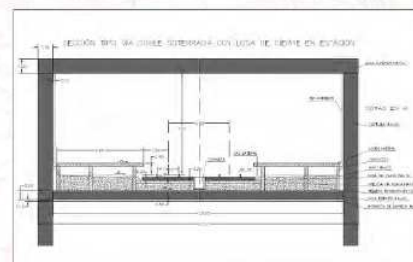
### SOLUCIÓN PLANTEADA.

- Soterramiento de las vías de ancho internacional en 8,44Km por el interior de la ciudad.
- Velocidad de proyecto: 100Km/h aunque la velocidad en servicio es de 80Km/h en túneles y 50Km/h en estaciones.
- Sección rectangular de falso túnel con pantallas y losas ejecutado por procedimiento cut and cover.
- Superestructura formada por una vía en placa de tipo carril UIC 60 unido a losa mediante sujeción DFF/T y clips DSA.

### RESULTADOS DE LAS OBRAS.

- Liberación de terrenos ubicados en zonas céntricas.
- Revalorización del mercado inmobiliario.
- Mejora de los desplazamientos peatonales y de tráfico rodado.
- Continuidad urbanística de la ciudad.
- Aumento de la calidad paisajística.
- Reducción considerable de los niveles de vibración y ruido.

EXPLANACIONES	3.373.001,65€
ESTRUCTURAS	38.039.463,96€
DRENAJE	439.945,89€
SUPERESTRUCTURA	15.157.492,91€
GESTION DE RESIDUOS	3.475.467,72€
SEGURIDAD Y SALUD	458.308,29€
P.E.M	60.943.680,44€
P.B.I (con IVA)	87.752.805,47€



## Anexo 12. Aclaraciones sobre la diferencia entre “Coste total del proyecto” y “Coste del soterramiento”

Es común se produzca el error de confundir los conceptos “Coste total del proyecto” y “Coste del soterramiento”, que pueden sonar parecidos, pero tienen un alcance radicalmente distinto.

El “Coste total del proyecto” comprende TODAS las actuaciones firmadas en el Convenio, comprendidas en 4 capítulos:

1. Las obras e instalaciones necesarias para la llegada de la Alta Velocidad desde Madrid.
2. El soterramiento de las vías del tren con tuneladora a su paso por nuestra ciudad.
3. La construcción de la Variante Este (By-pass) para el tráfico de mercancías
4. La construcción de unos Nuevos Talleres de RENFE

Y evidentemente, como se desprende de lo anterior, el “coste del soterramiento” es sólo una parte del “coste total del Proyecto”.


Y así, podemos decir que es completamente falsa la afirmación realizada por el señor alcalde, Oscar Puente en la televisión local “La 8 TV”, de que:

“El coste del soterramiento que ADIF ha presentado en las cuentas oficiales de Valladolid Alta Velocidad es de 1.510 millones de euros”

para luego añadir que

“según el Tribunal de Cuentas de España es de 1.380 millones de euros”.

Lo que cuesta 1.510 M€ (según una antigua estimación de ADIF de 2016) no es el coste del soterramiento, sino el coste total de todas las actuaciones previstas, en el que el soterramiento suponía una parte mucho menor de 469,27 M€, como se puede ver en este desglose del propio ADIF:

<b>INTEGRACIÓN</b>		 <b>COSTE PREVISTO</b> <b>1.510 millones</b>
Variante Este	228,51	
Pinar Antequera	65,01	
Complejo ferroviario	240,41	
Soterramiento	469,27	
Estación viajeros	80,28	
<b>URBANIZACIÓN</b>		
Pinar Antequera	2,44	
Obras	103,55	
Demoliciones e indem.	5,43	
Túnel A. Ladrillo	6,54	
Ebro Puleva	3,26	
Estudios y proyectos	12,55	
<b>ESTACIÓN AUTOBUSES</b>		
	9,00	
<b>GASTOS SOCIEDAD</b>		
	14,87	
<b>GASTOS FINANCIEROS</b>		
	269,16	

Y lo mismo sucede con la cifra de 1.380 M€ de coste proporcionada por el Tribunal de Cuentas: es una estimación de costes para el proyecto global, sus 4 capítulos (costes calculados a su vez en la estimación de ADIF y lo ejecutado hasta la fecha del informe)

<http://www.tcu.es/repositorio/21a00455-60f3-4c70-83f5-5ba0bd45a496/11311.pdf>

A 31 de diciembre de 2016, de los 1.387,87 millones de euros previstos a dicha fecha para todas las actuaciones se encontraban pendientes de ejecución 833,12 millones, lo que representaba un 60,03% del total programado, correspondiendo a las actuaciones del tramo del soterramiento urbano de Valladolid, de la Fase 2 del Complejo ferroviario y de la Estación de viajeros

(fin del texto de la Moción).



**Deliberación.**

En este punto del orden del día, siendo las 10.15 horas, se incorpora en el debate la concejala del grupo municipal Ciudadanos; D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Gema Gómez Olmos.

Se efectúan las intervenciones por los portavoces de los diferentes grupos municipales o miembros de la Corporación, tal y como consta en el correspondiente vídeo-acta, cuyo enlace se reproduce a continuación:

<https://mediateca.valladolid.es/watch?id=OGYzNjVIOGEt-MmRiMS00ZWRhLTk5MmEtZWFMOThkZDY4MDY3&start=1876>

**Votación.**

Efectuada la votación ordinaria se obtiene como resultado el de doce votos a favor de los grupos municipales Popular, Ciudadanos y Vox; y quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y del concejal no adscrito.

**Acuerdo**

El Ayuntamiento Pleno, por doce votos a favor de los grupos municipales Popular, Ciudadanos y Vox; y quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y del concejal no adscrito, rechazó la Moción que antecede.

**B) MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS PARA INSTAR AL ALCALDE A ACLARAR LAS GESTIONES REALIZADAS PARA LA IMPLANTACIÓN DE SWITCH MOBILITY EN LOS TERRENOS DE SOTO DE LA MEDINILLA.**

Se da cuenta de la Moción que suscribe el portavoz del grupo municipal Ciudadanos, D. Pablo Vicente de Pedro, con fecha 29 de marzo de 2023, cuyo tenor literal figura a continuación:

«Exposición de Motivos:

En octubre de 2019 Valladolid Toma la Palabra (VTLP) trajo una moción al Pleno que buscaba poner en valor los lugares arqueológicos de Villa del Prado y Soto de la Medinilla. En concreto, sobre este último, se reconocía su enorme valor desde el punto de vista histórico y arqueológico siendo el yacimiento más antiguo conocido en Valladolid. Poco después, en febrero de 2021, la Junta de Castilla y León otorgaba la declaración BIC con categoría de zona arqueológica de especial protección al yacimiento de Soto de la Medinilla. Un reconocimiento que ponía fin a un expediente que se había iniciado allá por el año 1980.

En diciembre de 2021, tras anunciarse la llegada de Switch Mobility a Valladolid, se publicaba en prensa la intención de la empresa de construir su fábrica en Soto de la Medinilla, en los antiguos terrenos de Acor. Finalmente, se cerraba la operación y Switch Mobility compraba los mencionados terrenos, los cuales, coincidían en buena medida con los solares declarados como BIC, unos meses antes.

Posteriormente, en octubre de 2022, el Consejero de Cultura, Turismo y Deportes de la Junta de Castilla y León, el Sr. Santonja, autorizaba el proyecto de la primera fase de la factoría de autobuses eléctricos. Una autorización que, haciendo encaje de bolillos, contenía numerosos condicionantes y limitaciones precisamente por la existencia del yacimiento arqueológico declarado como BIC. Tan solo 15 días después de conocerse la autorización condicionada para la construcción de la fábrica de Switch Mobility, la empresa cesaba a su consejero delegado Andy Palmer y pocos días después despedía a la mayoría de la plantilla que desarrollaba sus trabajos en Valladolid.

Por otra parte, en noviembre de 2022, el alcalde de Valladolid anunciaba la concesión de una subvención de 1 millón de euros a la empresa angloindia. Anuncio que era matizado casi a renglón seguido, explicando que lo que se iniciaba era el trámite o expediente para la concesión de la subvención, que aún no estaba concedida. En fechas muy recientes, la concejala de innovación Charo Chávez respondía en la Comisión de Urbanismo

de marzo de 2023, que no sólo seguía sin estar concedida la subvención, sino que el Ayuntamiento había hecho un requerimiento a Switch Mobility de más documentación ya que la subvención estaba sujeta a una serie de objetivos y condiciones que la empresa, a día de hoy, no había cumplido.

A raíz de toda esta cronología surgen una serie de interrogantes:

1. ¿Cómo pretende hacer compatible el Ayuntamiento de Valladolid la promoción y protección del yacimiento arqueológico de Soto de la Medinilla anunciado por VTLP y aprobada en pleno en 2019 con la instalación de una macro fábrica industrial dentro del área protegida, de hecho, justo encima del yacimiento?

2. Si las condiciones impuestas por la Consejería de Cultura, Turismo y Deportes para autorizar la primera fase de la factoría pueden estar influyendo en el retraso del inicio de las obras, dado que impone una serie de condiciones y limitaciones que el inversor no hallaría en cualquier otro terreno industrial disponible.

3. Si el Ayuntamiento informó a los inversores del nivel de protección que tenían los terrenos que adquirieron antes de proceder a la compra.

Son todas estas cuestiones que siembran dudas acerca de la realidad del proyecto de Switch Mobility en Valladolid y que también ponen en tela de juicio algunas de las acciones (u omisiones) y gestiones del equipo de gobierno en el desembarco de la compañía en Valladolid.

Teniendo presente todo lo anterior, el Grupo Municipal de Ciudadanos en el Ayuntamiento de Valladolid y, en su nombre, el concejal que suscribe propone el debate y aprobación en el Pleno ordinario de fecha 4 de abril de 2023 del siguiente:

#### ACUERDO

1. Instar al Alcalde a aclarar las gestiones realizadas para la implantación de Switch Mobility en Valladolid y para la compra de los terrenos para la construcción de la factoría de autobuses eléctricos en la zona declarada como BIC de especial protección en Soto de la Medinilla.»

#### **Deliberación.**

Se efectúan las intervenciones por los portavoces de los diferentes grupos municipales o miembros de la Corporación, tal y como consta en el correspondiente vídeo-acta, cuyo enlace se reproduce a continuación:

<https://mediateca.valladolid.es/watch?id=OGYzNjVIOGEt-MmRiMS00ZWRhLTk5MmEtZWVmOThkZDY4MDY3&start=4728>

Transcurrido el debate, el proponente de la Moción, D. Pablo Vicente de Pedro, anuncia que finalmente la retira, por lo que no fue sometida a pronunciamiento del Ayuntamiento Pleno.

#### **C) MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL POPULAR PARA QUE EL EQUIPO DE GOBIERNO REALICE LAS ACCIONES NECESARIAS PARA QUE LOS ESPACIOS PÚBLICOS Y EL PAISAJE URBANO ESTÉN MÁS LIMPIOS.**

Se da cuenta de la Moción que suscribe la portavoz del grupo municipal Popular, D<sup>a</sup>. Irene Núñez Martín, con fecha 29 de marzo de 2023, cuyo tenor literal figura a continuación:

«No es la primera vez que este tema es asunto de Pleno, y es que el servicio de limpieza urbana y recogida de residuos aparte de ser una competencia de las entidades locales recogida en la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local, completándose la misma con la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, entre otra normativa al respecto. La prestación de este servicio es una de las mayores preocupaciones de los vecinos y prueba de ello son los datos que mes a mes recoge el Servicio de Información y Administración Electrónica, a través de las quejas y sugerencias de los ciudadanos, no sólo siendo una constante en los primeros puestos, sino

que llega a ocupar año tras año el primer lugar, con el mayor número de solicitudes recibidas de entre todos los servicios del Ayuntamiento.

Valladolid ha pasado en los últimos años de ocupar los puestos más representativos en materia de eficacia e innovación en limpieza, a ocupar puestos irrelevantes, siendo, por ejemplo, la última ciudad capital de provincia en todo el territorio nacional en poner en funcionamiento el contenedor amarillo. El Servicio de Limpieza ha experimentado diversos cambios en los dos últimos mandatos: ha cambiado de concejal delegado del Área; ha cambiado de director de Servicio: ha invertido en elementos de transporte, ... pero no ha logrado que su gestión sea eficiente y eficaz, y con la incorporación de la recogida selectiva del papel y cartón de manera directa los problemas que vienen años sin solventarse no han hecho más que acrecentarse.

Por todo ello, el Grupo Municipal Popular presenta al Pleno ordinario de 4 de abril de 2023 para su consideración la siguiente

### MOCIÓN

1- El equipo de Gobierno adoptará las medidas necesarias para que, con carácter inmediato, se ponga en funcionamiento un servicio especial de limpieza manual y mecánica, al objeto de que todos los barrios de la ciudad puedan disfrutar de un medio urbano cuidado.

2- El equipo de Gobierno adoptará las medidas necesarias al objeto de que, con carácter inmediato, se pongan en funcionamiento los contenedores soterrados inutilizados. Asimismo, extenderá su ubicación en las zonas más turísticas y comerciales.

3- El equipo de Gobierno realizará las actuaciones necesarias para ajustar a la demanda el Servicio de Recogida Selectiva de Cartón y de Enseres.»

A la anterior Moción fue formulada Enmienda de Sustitución, con fecha 3 de abril de 2023, por el concejal no adscrito, D. Martín José Fernández Antolín, cuyo contenido se transcribe a continuación:

«El concejal que suscribe, D. Martín José Fernández Antolín, propone al acuerdo segundo del punto 2.3.c del Orden del día del Pleno de fecha de 4 de abril de 2023, la siguiente enmienda:

### ENMIENDA DE SUSTITUCIÓN

Que el actual redactado de dicho acuerdo:

"El equipo de Gobierno adoptará las medidas necesarias al objeto de que, con carácter inmediato, se pongan en funcionamiento los contenedores soterrados inutilizados. Asimismo, extenderá su ubicación en las zonas turísticas más turísticas y comerciales."

Tenga el siguiente tenor:

"El equipo de Gobierno realizará un análisis conforme a parámetros científicos de salubridad y eficiencia económica y energética para contemplar la puesta en funcionamiento de los contenedores soterrados actualmente inutilizados, así como para estudiar su posible implantación en las zonas turísticas más turísticas y comerciales."»

### **Deliberación.**

Se efectúan las intervenciones por los portavoces de los diferentes grupos municipales o miembros de la Corporación, tal y como consta en el correspondiente vídeo-acta, cuyo enlace se reproduce a continuación:

<https://mediateca.valladolid.es/watch?id=OGYzNjVIOGEt-MmRiMS00ZWRhLTk5MmEtZWVmOThkZDY4MDY3&start=7171>

En el transcurso del debate se formula una Enmienda “in voce” por el concejal del grupo municipal Socialista y concejal delegado del área de Salud Pública y Seguridad Ciudadana, D. Alberto Palomino Echegoyen, de modificación a la Enmienda de sustitución del concejal no adscrito, en el sentido de suprimir “...actualmente inutilizados...”, siendo aceptada por el autor de la Enmienda inicial de sustitución.

**Votación del punto 1 de la Moción.**

Efectuada la votación ordinaria se obtiene como resultado el de doce votos a favor de los grupos municipales Popular, Ciudadanos y Vox; catorce votos en contra de los grupos municipales Socialista y Valladolid Toma la Palabra; y una abstención del concejal no adscrito.

**Acuerdo**

El Ayuntamiento Pleno, por doce votos a favor de los grupos municipales Popular, Ciudadanos y Vox; catorce votos en contra de los grupos municipales Socialista y Valladolid Toma la Palabra; y una abstención del concejal no adscrito, rechazó el punto 1 de la Moción que antecede.

**Votación de la Enmienda de Sustitución al punto 2 de la Moción, formulada por el concejal no adscrito, e incorporada la Enmienda de modificación “in voce” del concejal del grupo Socialista, D. Alberto Palomino Echegoyen, aceptada por el autor de la Enmienda inicial.**

Efectuada la votación ordinaria se obtiene como resultado el de doce votos a favor del grupo municipal Socialista y del concejal no adscrito; nueve votos en contra del grupo municipal Popular; y seis abstenciones de los grupos municipales Valladolid Toma la Palabra, Ciudadanos y Vox.

**Acuerdo**

El Ayuntamiento Pleno, por doce votos a favor del grupo municipal Socialista y del concejal no adscrito; nueve votos en contra del grupo municipal Popular; y seis abstenciones de los grupos municipales Valladolid Toma la Palabra, Ciudadanos y Vox, aprobó la Enmienda de Sustitución al punto 2 de la Moción que antecede, incorporada la Enmienda de modificación “in voce” del concejal del grupo Socialista, D. Alberto Palomino Echegoyen, aceptada por el autor de la Enmienda inicial.

**Votación del punto 3 de la Moción.**

Efectuada la votación ordinaria se obtiene como resultado el de doce votos a favor de los grupos municipales Popular, Ciudadanos y Vox; y quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y del concejal no adscrito.

**Acuerdo**

El Ayuntamiento Pleno, por doce votos a favor de los grupos municipales Popular, Ciudadanos y Vox; y quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y del concejal no adscrito, rechazó el punto 3 de la Moción que antecede.

La redacción del único acuerdo finalmente aprobado, respecto a la Moción presentada, resultó del siguiente tenor literal:

«El equipo de Gobierno realizará un análisis conforme a parámetros científicos de salubridad y eficiencia económica y energética para contemplar la puesta en funcionamiento de los contenedores soterrados, así como para estudiar su posible implantación en las zonas más turísticas y comerciales.»

**D) MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL POPULAR PARA EVITAR A LOS VALLISOLETANOS LAS MOLESTIAS DERIVADAS DE LA MALA PLANIFICACIÓN DE LAS OBRAS Y PARA FOMENTAR LA SEGURIDAD VIAL.**

Se da cuenta de la Moción que suscribe la portavoz del grupo municipal Popular, D<sup>a</sup>. Irene Núñez Martín, con fecha 29 de marzo de 2023, cuyo tenor literal figura a continuación:

«Muchas ciudades de todo el mundo están emprendiendo políticas en materia de movilidad persiguiendo modelos de ciudad más sostenibles y eficientes. Los ciudadanos y los diferentes sectores empresariales demandan que sus ciudades sean más amables y más eficientes. Este cambio de modelo debe hacerse de manera razonada y trabajada, con participación social y política, promoviendo una escucha activa de todos los colectivos afectados y generando el menor conflicto posible y el mayor de los consensos, con el único objetivo de mejorar la calidad de vida de todos.

El actual equipo de Gobierno ha propiciado que la ciudad de Valladolid se encuentre en un conflicto permanente en materia de movilidad por las diferentes actuaciones que viene desarrollando sin escuchar ni pretender el necesario consenso entre los vecinos, sectores afectados y grupos políticos, para para ejecutar las distintas acciones en materia de movilidad.

Ha sido la tónica habitual durante el mandato y, en especial, en los últimos meses, con la frenética actividad existente en el espacio urbano por la ejecución de las distintas obras que están causando considerables molestias a la ciudadanía, tal y como como ha reconocido el equipo de Gobierno. Es evidente, por los perjuicios ocasionados, que estas obras se están llevando a cabo con una escasa o nula planificación, que debería haberse previsto de antemano para producir el menor de los perjuicios a vallisoletanos y visitantes.

Por otra parte, las últimas modificaciones en el viario urbano y la insuficiente regulación para algunos vehículos de movilidad han incrementado los puntos conflictivos en la circulación generando riegos e inseguridad tanto para peatones, como para ciclistas, automovilistas y otros usuarios de medios de transporte.

Por todo lo anterior, el Grupo Municipal Popular, presenta al Pleno ordinario de 4 de abril de 2023 para su consideración la siguiente

**MOCIÓN**

1) Instar al equipo de Gobierno Municipal a programar las actuaciones en la vía pública de manera que no coincidan en el mismo espacio y tiempo varias obras.

2) Instar al equipo de Gobierno Municipal a revisar las actuaciones en materia de movilidad para mejorar la seguridad vial en puntos conflictivos de la ciudad, así como la idoneidad de la localización de las nuevas instalaciones de BIKI y PARKIBICI como, entre otros:

- a. El paso de peatones de la calle Duque de la Victoria en el cruce con la calle Ferrari.
- b. El carril bici del Paseo de Zorrilla a su paso por los siguientes los tramos:
  - I.- Rotonda de Monumento al Cine.
  - II.- Incorporación desde el Paseo de Filipinos hacia el Campo Grande.
- c. El carril bici de Avenida de Gijón en las inmediaciones del Instituto Politécnico Cristo Rey.
- d. La incorporación de vehículos de la calle Marina Escobar hacia la calle Miguel Íscar.
- e. Retirar el aparcabicis de la plaza Juan Pablo II en Villa del Prado.
- f. Incorporación de puente del Poniente hacia el Paseo de Isabel la Católica.
- g. Los pasos de peatones de calle Gondomar en los cruces con Santa Teresa y calle Torquemada.»

**Deliberación.**

Se efectúan las intervenciones por los portavoces de los diferentes grupos municipales o miembros de la Corporación, tal y como consta en el correspondiente vídeo-acta, cuyo enlace se reproduce a continuación:

<https://mediateca.valladolid.es/watch?id=OGYzNjVIOGEt-MmRiMS00ZWRhLTk5MmEtZWFMOThkZDY4MDY3&start=9670>

### **Votación.**

Efectuada la votación ordinaria se obtiene como resultado el de doce votos a favor de los grupos municipales Popular, Ciudadanos y Vox; y quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y del concejal no adscrito.

### **Acuerdo**

El Ayuntamiento Pleno, por doce votos a favor de los grupos municipales Popular, Ciudadanos y Vox; y quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y del concejal no adscrito, rechazó la Moción que antecede.

## **3.- ASUNTOS DICTAMINADOS POR LA COMISIÓN DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE, MOVILIDAD, SALUD PÚBLICA Y SEGURIDAD.**

### **3.1. APROBACIÓN DEFINITIVA DEL ESTUDIO DE DETALLE EN LA UNIDAD URBANA 18, CALLE DE LA PALMA (PARCELA 42 LA CUMBRE).**

Se da cuenta de la propuesta de acuerdo que suscribe, con fecha 13 de marzo de 2023, la Jefa de la Secretaría Ejecutiva de Planeamiento Urbanístico y Vivienda, D<sup>a</sup>. Beatriz Edilla Gómez, dictaminada favorablemente por la Comisión de Urbanismo, Medio Ambiente, Movilidad, Salud Pública y Seguridad, en sesión de fecha 28 de marzo de 2023, con los votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y del concejal no adscrito; y las abstenciones de los grupos municipales Popular, Ciudadanos y Vox, cuyo texto se transcribe a continuación:

«Visto el expediente 29.392/2022, promovido D. Gonzalo Alarcia Fernández, en representación de D. Pablo González Izquierdo, relativo a la tramitación de un Estudio de Detalle en la unidad urbana 18, calle de La Palma (parcela 42 La Cumbre), y considerando que:

I.- La Junta de Gobierno, en sesión celebrada el 21 de diciembre de 2022, aprobó inicialmente el referido Estudio de Detalle, conforme a la documentación incorporada al expediente como Anexo 3 (soporte digital).

II.- Este Estudio de Detalle se plantea sobre una única parcela, parcela 42 del PERI “La Cumbre”, y su objeto es la modificación de la ordenación detallada para recuperar la ordenación asignada por el PERI a esa parcela, eliminando la división entre subparcelas, calificando la totalidad de la parcela como Ciudad Jardín - Residencial 1 y asignándole la edificabilidad original.

La modificación planteada a través de este Estudio de Detalle no supone ningún aumento de la edificabilidad ni de la densidad de población con respecto a lo previsto en el planeamiento general vigente, como se puede comprobar en el apartado 5.3 de la memoria del Estudio de Detalle.

La justificación de la conveniencia y oportunidad, así como la justificación del interés público están debidamente justificados en el apartado 5.2 de la memoria vinculante. Tampoco se produce un aumento del volumen edificable dado que la edificabilidad vigente es de 560 m<sup>2</sup> edificables y la propuesta en el Estudio de Detalle es de 554,98 m<sup>2</sup>.

III.- Se ha llevado a cabo el trámite de información pública mediante la inserción de anuncios en prensa local, BOCyL, en la Web [www.jcyl.es/plau/](http://www.jcyl.es/plau/) y en el Tablón Oficial Electrónico del Ayuntamiento.

IV.- Durante el periodo de información pública no se han presentado alegaciones.

V.- Solicitados los informes exigidos por la legislación sectorial del Estado y de la Comunidad Autónoma y los demás previstos en el artículo 52.4 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León, se han emitido, y constan en el expediente, informe de la Subdelegación de Gobierno, de la Dirección General de Patrimonio Cultural, de la Diputación de Valladolid, de la sección de Protección Civil de la Delegación Territorial de Valladolid, de la Confederación Hidrográfica del Duero, así como de la Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo. Todos ellos de carácter favorable.

VI.- Desde un punto de vista jurídico se considera atendido lo dispuesto en la Ley y en el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, tanto respecto a su contenido, como al procedimiento de elaboración y aprobación, por lo que procedería la aprobación definitiva del Estudio de Detalle, que de acuerdo con el artículo 163. a) del RUCyL corresponde al Ayuntamiento de Valladolid. El Estudio de Detalle es el instrumento de planeamiento adecuado para modificar las condiciones de ordenación detallada en suelo urbano consolidado, conforme regula el art. 131 del RUCyL.

VII.- El órgano competente para la aprobación definitiva del Estudio de Detalle es el Pleno Municipal, en virtud de lo dispuesto en el artículo 123. 1 i) de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local. El acuerdo, al no afectar a un instrumento de ordenación general, se adopta por mayoría simple (art. 123.2 Ley 7/1985).

#### SE ACUERDA:

Primero: Aprobar definitivamente el Estudio de Detalle en la unidad urbana 18, calle de La Palma (parcela 42 La Cumbre), conforme a la documentación incorporada al expediente como Anexo 3 (soporte digital).

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

Tercero: Publicar este acuerdo de aprobación definitiva en el Boletín Oficial de Castilla y León.»

#### Votación.

Sin deliberación previa, efectuada la votación ordinaria, se obtiene el resultado de quince votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y del concejal no adscrito; y doce abstenciones de los grupos municipales Popular, Ciudadanos y Vox.

#### Acuerdo.

El Ayuntamiento Pleno, por quince votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y del concejal no adscrito; y doce abstenciones de los grupos municipales Popular, Ciudadanos y Vox, adoptó el acuerdo propuesto.

### **3.2. ESTIMACIÓN PARCIAL DEL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR HARRI HEGALDE 2, S.A.U, CONTRA LA APROBACIÓN DEFINITIVA DEL ESTUDIO DE DETALLE EN LA UNIDAD URBANA 56, SE(r) 56-01 CALLE VILLAGARCÍA DE CAMPOS Y SE(r) 56-02 CAMINO VIEJO DE SIMANCAS.**

Se da cuenta de la propuesta de acuerdo que suscribe, con fecha 15 de marzo de 2023, la Jefa de la Secretaría Ejecutiva de Planeamiento Urbanístico y Vivienda, D<sup>a</sup>. Beatriz Edilla Gómez, dictaminada favorablemente por la Comisión de Urbanismo, Medio Ambiente, Movilidad, Salud Pública y Seguridad, en sesión de fecha 28 de marzo de 2023, con los votos a favor de los grupos municipales Socialista y Valladolid Toma la Palabra; y las abstenciones de los grupos municipales Popular, Ciudadanos, Vox y del concejal no adscrito, cuyo texto se transcribe a continuación:

«Visto el expediente 32.886/2020, promovido por Monte Otero, S.A., relativo al Estudio de Detalle en los sectores SE(r) 56-01 Calle Villagarcía de Campos y SE(r) 56-02 Camino Viejo de Simancas, y considerando que:

I.- Mediante acuerdo de 13 de diciembre de 2022, el Pleno del Ayuntamiento de Valladolid aprobó definitivamente el Estudio de Detalle en los sectores SE(r) 56-01 Calle Villagarcía de Campos y SE(r) 56-02 Camino Viejo de Simancas, promovido por Monte Otero S.A., conforme a la documentación incorporada al expediente como Anexo 6 (soporte digital).

II.- Con fecha 2 de febrero de 2023 tiene entrada en el Registro General del Ayuntamiento escrito presentado por Doña Rosa María San Julián López, en representación de Harri Hegoalde 2 S.A.U., mediante el cual se interpone recurso de reposición frente al referido acuerdo de Pleno.

III.- Examinado el escrito presentado, las alegaciones en las que basa el recurso interpuesto se analizan a continuación:

Primera: Considera el recurrente que se ha producido una alteración sustancial del Estudio de Detalle en la aprobación definitiva en relación con el documento aprobado inicialmente, lo cual hacía necesario un nuevo periodo de información pública.

La alteración sustancial a la que hace referencia el artículo 158.2 b) del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, a los efectos de abrir un nuevo periodo de información pública, es aquella que, independiente del número de alteraciones que se produzcan en las determinaciones de ordenación detallada, transforme el modelo urbanístico inicialmente elegido.

Los cambios introducidos en el Estudio de Detalle que nos ocupa, si bien son numerosos en atención a los informes sectoriales, alegaciones y algunas correcciones, en ningún caso implican un cambio cualitativo que transforme el modelo inicial.

El Estudio de Detalle desarrolla un ámbito, de acuerdo con el modelo urbanístico establecido en el PGOU, concretando fundamentalmente los sistemas locales y la calificación urbanística para dicho ámbito. En el documento aprobado definitivamente se mantienen, respecto al sometido a aprobación inicial, los usos, las intensidades de uso y la tipología edificatoria que definen la calificación urbanística que se concreta a través de este estudio de detalle. Igualmente se mantienen las determinaciones relativas a los sistemas locales previstos en el ámbito de conformidad con las exigencias contenidas en la normativa urbanística. Por tanto, a pesar de que haya varias alteraciones en las determinaciones del documento, no se ha producido ninguna alteración susceptible de ser calificada como sustancial.

Segunda: Actuaciones aisladas de expropiación (AAE.56-02.1) y normalización (NU.56-02.1). Incumplimiento del RUCyL en cuanto a requisitos y objeto. Alteración sustancial del Estudio de Detalle en relación a las mismas.

Dice la alegación que se han delimitado dos nuevas unidades de actuación aisladas en el documento aprobado definitivamente, una de expropiación (AAE.56-02.1) y otra de normalización y urbanización (NU.56-02.1) que no estaban en el documento aprobado inicialmente.

- En lo relativo a la AAE.56-02.1 indican en la alegación que se ha incumplido el artículo 224.1 del RUCyL ya que no han sido notificados los propietarios ni les han sido remitidas las hojas de aprecio a los propietarios afectados.

En cuanto a la actuación aislada de expropiación AAE 56-02.1 “Conexión calle Costa”: su finalidad es la de prever el mecanismo jurídico urbanístico que permita obtener la superficie de la prolongación de la calle Lagar de Cano que pertenece al Sector SE(r).56-02 para posibilitar la conexión del viario local del Sector SE(r).56-01 con la calle Costa, en el caso de que éste se desarrolle con anterioridad o simultáneamente a una parte del Sector SE(r).56-02.



Estas pueden definirse en cualquier clase y categoría de suelo, incluso en suelo urbano no consolidado, como es el caso, y cuando se ejecute la gestión de esta será el momento en el que se notifiquen las hojas de aprecio a sus titulares, no durante la tramitación del planeamiento urbanístico, como es el caso. Afecta a las parcelas iniciales 2.06, a la 2.07 y parcialmente a la 2.08. Las propiedades afectadas figuran en el plano I\_04.02 “Estructura de la propiedad”

- En lo relativo a la actuación aislada delimitada NU.56-02.1 decir que ha sido delimitada sobre suelo urbano no consolidado lo que contraviene el artículo 218 del RUCyL.

Si bien la memoria vinculante dice expresamente, en la página 72, que la actuación aislada de normalización y urbanización NU.56-02.1 “Calle Costa nº 3” es simplemente indicativa, efectivamente se trata de un sector de suelo urbano no consolidado, por lo que se toma en consideración la alegación planteada por la recurrente, dado que según el artículo 218 del RUCyL las actuaciones aisladas de normalización y urbanización solo pueden ser delimitadas en suelo urbano consolidado.

Por tanto, se propone la aceptación de este punto de la alegación segunda del recurso, eliminando esta delimitación; lo cual implica la eliminación de la misma en el Plano O\_08.03 “Delimitación Actuaciones Aisladas” y la referencia a esa delimitación que se contiene en la memoria vinculante.

Tercera: Alegan también la falta de relación y motivación de los cambios realizados en relación con la aprobación inicial.

Las modificaciones realizadas en el documento que se aprueba definitivamente están reflejadas en los siguientes documentos:

- Memoria vinculante del Estudio de Detalle. En esta se dice que se incorporan aquellas modificaciones necesarias tanto para cumplir las prescripciones contenidas en los informes técnicos y sectoriales emitidos en la tramitación del expediente como para dar respuesta a las alegaciones.
- Informes técnicos municipales: en concreto el realizado sobre el documento que finalmente ha sido aprobado definitivamente (Anexo 6) y fechado el 28 de noviembre de 2022. El apartado 5 de este informe relaciona y justifica punto por punto, los cambios y correcciones realizados en el documento aprobado inicialmente.
- Informe de alegaciones: aceptación de la alegación nº 1; aceptación de los apartados 1 y 3 de la alegación nº 2 y dar cumplimiento de la legislación urbanística en lo que concierne al apartado 2; aceptación de los apartados 1 y 5 de la alegación nº 3 y dar cumplimiento de la legislación urbanística en lo que concierne al resto de apartados; aceptación de los apartados 1.1, 1.6 y 2.3 de la alegación nº 4 así como reconsideración posterior en el Proyecto de Actuación de los apartados 2.1 y 2.2 por no ser cuestiones relacionadas con la gestión.

En este informe se relacionan y justifican los cambios y correcciones realizados en el documento aprobado inicialmente como consecuencia de aceptar alegaciones realizadas durante el período de información pública.

- Respuesta a los informes sectoriales: ésta ha sido reflejada en el apartado 6 del informe técnico fechado el 28 de noviembre de 2022. Se ha dado respuesta al informe de Protección Civil, al informe de la Subdelegación del Gobierno, de la Dirección General de Telecomunicaciones, al de la Confederación Hidrográfica del Duero, al de la Dirección General de Urbanismo y al del Servicio Territorial de Medio Ambiente. Esto ha supuesto modificar el documento aprobado inicialmente antes de la aprobación definitiva.

La propuesta de Acuerdo fechada el 29 de noviembre de 2022 recoge todas estas modificaciones haciendo referencia a todos estos documentos.

Cuarta: Alega el recurrente la falta de motivación del Acuerdo recurrido con relación a la desestimación de las alegaciones tercera y cuarta que presentaron frente a la aprobación inicial del Estudio de Detalle.

En el desarrollo de esta alegación lo que argumenta realmente el recurrente no es falta de motivación, si no que la contestación remitida en su momento por el Ayuntamiento, no coincide exactamente en su motivación con la contestación propuesta por el redactor del Estudio de Detalle. Pues bien, independientemente de que el redactor realice esa propuesta de contestación, corresponde al Ayuntamiento resolver sobre los escritos de alegaciones presentados y así lo hizo mediante el acuerdo de Pleno recurrido, que hace referencia inequívoca al informe municipal de alegaciones como base para responder a las mismas.

IV.- Por tanto, del resultado del análisis de las alegaciones planteadas se propone la eliminación actuación aislada delimitada NU.56-02.1, no desprendiéndose que el resto del contenido del Estudio de Detalle sea contrario a derecho, por lo que procede la estimación parcial del recurso interpuesto.

V.- En virtud del artículo 123.1 de la Ley 39/2015, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, el órgano competente para la resolución de este recurso es el Pleno del Ayuntamiento por ser éste el órgano que dictó el acuerdo impugnado.

Por lo expuesto, el Ayuntamiento en Pleno

#### ACUERDA:

Primero: Estimar parcialmente el recurso de reposición interpuesto por Doña Rosa María San Julián López, en representación de Harri Hegoalde 2 S.A.U., contra el acuerdo de aprobación definitiva del Estudio de Detalle en los sectores SE(r) 56-01 Calle Villagarcía de Campos y SE(r) 56-02 Camino Viejo de Simancas, de fecha 13 de diciembre de 2022, eliminando la delimitación de la actuación aislada NU.56-02.»

#### **Votación.**

Sin deliberación previa, efectuada la votación ordinaria, se obtiene el resultado de catorce votos a favor de los grupos municipales Socialista y Valladolid Toma la Palabra; y trece abstenciones de los grupos municipales Popular, Ciudadanos y Vox y del concejal no adscrito.

#### **Acuerdo.**

El Ayuntamiento Pleno, por catorce votos a favor de los grupos municipales Socialista y Valladolid Toma la Palabra; y trece abstenciones de los grupos municipales Popular, Ciudadanos y Vox y del concejal no adscrito, adoptó el acuerdo propuesto.

### **3.3. CESIÓN DE PARCELA, PERTENECIENTE AL PATRIMONIO MUNICIPAL DEL SUELO, SITUADA EN LOS ALEDAÑOS DE LA VA-30 PARA LA INSTALACIÓN PERMANENTE DE PARQUE DE MAQUINARIA DEL SERVICIO TERRITORIAL DE FOMENTO DE VALLADOLID.**

Se da cuenta de la propuesta de acuerdo que suscribe, con fecha 7 de marzo de 2023, el Jefe de la Sección de Gestión Urbanística, D. Antonio Sagarra Renedo, dictaminada favorablemente por la Comisión de Urbanismo, Medio Ambiente, Movilidad, Salud Pública y Seguridad, en sesión de fecha 28 de marzo de 2023, con los votos a favor de los grupos municipales Socialista, Popular, Valladolid Toma la Palabra, Ciudadanos y del concejal no adscrito; y la abstención del grupo municipal Vox, cuyo texto se transcribe a continuación:

«Visto el expediente nº 27077/21 relativo la cesión a la Comunidad de CyL (Consejería Fomento - DG Carreteras e Infraestructuras) de parcela junto a la VA-30 para parque de maquinaria, y atendido que:

1º.- Con fecha 13 de enero de 2023 el Ayuntamiento de Valladolid aprobó inicialmente, reunido en pleno, el expediente de mutación demanial externa (interadministrativa) para transmitir con carácter gratuito, por cambio del sujeto público titular del dominio, la titularidad y pleno dominio de una parcela junto a la VA-30 para

parque de maquinaria, a la Comunidad de CyL (Consejería Fomento - DG Carreteras e Infraestructuras) sin alteración de la calificación de dominio público del referido bien, ni del destino previsto por el planeamiento urbanístico vigente.

2º.- Las determinaciones más destacables de la operación de transmisión son las siguientes:

- La parcela municipal que se transmite, es un bien integrante del Patrimonio Municipal del Suelo (art.372.1, 3º RUCyL) y un bien integrante en el dominio público, por su calificación jurídica automática (arts. 3.2 y art.8.4.a REBEL).
- Se cede por el Ayuntamiento de Valladolid, gratuita y directamente, a la administración autonómica con lo que se garantiza, en todo caso, el mantenimiento de la demanialidad del bien y el destino específico dado por el PGOU de Sistema General Equipamiento Contingencia Público, reforzado con el compromiso del adquirente de destinarlo a parque de maquinaria (arts. 374 y 380 del RUCYL).
- La cesión se formalizará en convenio administrativo que se inscribirá en el Registro de la Propiedad.

3º.- Sometido el expediente a información pública por plazo de un mes (8.2 REBEL), mediante su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia y en el tablón de edictos del Ayuntamiento y pagina web municipal, no se han formulado alegaciones.

4º.- El órgano competente es el pleno municipal mediante acuerdo adoptado con el voto favorable de la mayoría absoluta, según lo dispuesto en el artículo 47 ap. n) y ñ) de la Ley de Bases Régimen Local y art. 8 REBEL.

En base a lo anteriormente expuesto,

#### SE ACUERDA:

Primero: Aprobar definitivamente la transmisión con carácter gratuito, de la titularidad y pleno dominio de la parcela que a continuación se describe, a la Comunidad de Castilla y León, sin alteración de la calificación de dominio público del referido bien, ni del destino previsto por el planeamiento urbanístico vigente, esto es, Sistema General-Equipamiento (EQ-45).

Descripción de la parcela:

- Parcela D5 del SG EQ 45/160 "Villa Teresa".
- Título de adquisición: Proyecto de Normalización de fincas del área Dotacional "Villa Teresa" en el Peral, aprobado por decreto nº 82 de 2 de enero de 2004.
- Referencia catastral 2981601UM5028B0001BF.
- Nº de bien Inventario Municipal: 11-2054
- Superficie m²: según Inventario 10.815
- Inscripción registral de 27-10-04: Registro nº Uno, Tomo: 3058, Libro: 1057, Folio 104, Finca: 68116 nº Inscripción: 1ª.

Segundo: A estos efectos, aprobar las siguientes condiciones generales a incluir en el clausulado del convenio en el que se formalice la cesión y facultar al Excmo. Sr. Alcalde para su firma y de cuantos documentos sean necesarios a tal fin:

- Obligaciones del Ayuntamiento:
  - a) Transferir la titularidad de la parcela descrita a la Comunidad de Castilla y León.
  - b) Dar de baja en el Inventario Municipal la parcela.

La parcela se cederá en el estado en que se encuentran en la actualidad, como cuerpo cierto, no correspondiendo al ayuntamiento la realización de obra alguna de modificación de instalaciones o redes existentes ni gasto alguno económico por la transmisión.

- Obligaciones de la Comunidad de Castilla y León:

a) Aceptar la transferencia de la titularidad de la parcela municipal, incluyendo un compromiso de forma expresa y fehaciente de destinar la parcela a alguno de los fines previstos en el artículo 374.

b) Registrar a su nombre la parcela cedida en el Registro de la Propiedad y notificar al Ayuntamiento la inscripción.

c) Conservar y mantener la parcela cedida.

- Vigencia: El convenio entrará en vigor con su firma y se extinguirá por resolución y por conclusión o incumplimiento del mismo.

El Convenio podrá ser resuelto por las siguientes causas:

a) Por incumplimiento de cualquiera de sus cláusulas.

b) Por mutuo acuerdo de las partes.

Tercero: Facultar al concejal delegado del área de Planeamiento Urbanístico y Vivienda para que con las más amplias facultades que se requieran, pueda llevar a cabo la rectificación de errores materiales, aclaraciones y demás actuaciones relativas a este acuerdo que no supongan modificación sustancial de lo acordado, así como para validar el texto del convenio que se redacte consensuadamente con la Comunidad de Castilla y León para hacer efectivo este acuerdo, sin variación sustancial de las condiciones generales establecidas en el mismo.

Cuarto: Trasladar el presente acuerdo y el borrador del convenio a la Comunidad de Castilla y León, a fin de que se inicien los trámites legales oportunos para la aceptación de la mutación demanial o cambio de titularidad de la finca que incluya un “compromiso de forma expresa y fehaciente a destinarlos a alguno de los fines previstos en el artículo 374”, en particular, para para parque de maquinaria dedicado a la conservación y mantenimiento de las carreteras autonómicas.»

#### **Votación.**

Sin deliberación previa, efectuada la votación ordinaria, se obtiene el resultado de veintiséis votos a favor de los grupos municipales Socialista, Popular, Valladolid Toma la Palabra, Ciudadanos y del concejal no adscrito; y una abstención del grupo municipal Vox, lo que representa el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de miembros de la Corporación.

#### **Acuerdo.**

El Ayuntamiento Pleno, por de veintiséis votos a favor de los grupos municipales Socialista, Popular, Valladolid Toma la Palabra, Ciudadanos y del concejal no adscrito; y una abstención del grupo municipal Vox, lo que representa el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de miembros de la Corporación, adoptó el acuerdo propuesto.

### **4.- ASUNTO DICTAMINADO POR LA COMISIÓN DE GOBIERNO, HACIENDA, RECURSOS HUMANOS Y PROMOCIÓN ECONÓMICA.**

**APROBACIÓN INICIAL DE LA MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA FISCAL REGULADORA DE LAS TASAS POR UTILIZACIONES PRIVATIVAS Y APROVECHAMIENTOS ESPECIALES DEL DOMINIO PÚBLICO MUNICIPAL, IX.-APROVECHAMIENTOS ESPECIALES CONSTITUIDOS EN EL SUBSUELO, SUELO Y VUELO DEL DOMINIO PÚBLICO A FAVOR DE EMPRESAS EXPLOTADORAS DE SERVICIOS DE SUMINISTROS DE INTERÉS GENERAL.**

Se da cuenta de la propuesta de acuerdo que suscribe, con fecha 24 de marzo de 2023, la Directora del Servicio de Gestión de Ingresos, D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup>. Isolina Viñuela Rojo, dictaminada favorablemente por la Comisión de Gobierno, Hacienda, Recursos Humanos y Promoción Económica, en sesión de fecha 29 de marzo de 2023, con los votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y del concejal no adscrito, y la abstención de los grupos municipales Popular, Ciudadanos y Vox, cuyo texto se transcribe a continuación:

«Examinado el expediente relativo a la modificación de la Ordenanza Fiscal reguladora de las tasas por utilizations privativas y aprovechamientos especiales del dominio público municipal- IX.- Aprovechamientos especiales constituidos en el subsuelo, suelo y vuelo del dominio público a favor de empresas explotadoras de servicios de suministros de interés general, y a la vista de los documentos incorporados al expediente.

#### SE ACUERDA:

Primero.- Aprobar el Proyecto de modificación de la Ordenanza Fiscal reguladora de las tasas por utilizations privativas y aprovechamientos especiales del dominio público municipal, IX.- Aprovechamientos especiales constituidos en el subsuelo, suelo y vuelo del dominio público a favor de empresas explotadoras de servicios de suministros de interés general, consistente en la modificación de los apartados A) Aprovechamientos especiales del subsuelo, suelo y vuelo del dominio público a favor de empresas explotadoras de servicios de suministros de interés general -artículos 51 y 53-, y B) Aprovechamientos especiales constituidos en el subsuelo, suelo y vuelo del dominio público a favor de empresas explotadoras de servicios de telefonía móvil -cambio de numeración artículos 57 al 63-, desaparición del apartado C) e inclusión de una Disposición Adicional, conforme al texto anexo a esta propuesta.

Segundo.- Tramitar el expediente conforme a la normativa establecida en el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, hasta proceder a la aprobación definitiva de esta Ordenanza. Si una vez expuesto al público no se hubiera producido reclamación alguna dentro del plazo reglamentario, este acuerdo será definitivo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17.3 de dicho texto legal.

Tercero.- Las modificaciones de la presente Ordenanza entrarán en vigor a partir del día siguiente hábil a la terminación del procedimiento legalmente establecido.

Cuarto.- Una vez aprobadas definitivamente las anteriores modificaciones se procederá a la elaboración de un texto refundido de la presente Ordenanza comprensivo como documento único, de las determinaciones vigentes que integran la misma.»

#### **Votación.**

Sin deliberación previa, efectuada la votación ordinaria, se obtiene el resultado de quince votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y del concejal no adscrito; y doce abstenciones de los grupos municipales Popular, Ciudadanos y Vox.

#### **Acuerdo.**

El Ayuntamiento Pleno, por quince votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y del concejal no adscrito; y doce abstenciones de los grupos municipales Popular, Ciudadanos y Vox, adoptó el acuerdo propuesto.

#### **5.- DESPACHO EXTRAORDINARIO**

No habiendo documentación al respecto se pasa al punto siguiente.

## **6.- CONTROL POR EL PLENO DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO.**

### **6.1. PREGUNTAS**

Se abre el turno de preguntas dando cuenta el **Sr. Alcalde** de las siguientes:

Una **primera pregunta** formulada, con fecha 3 de abril de 2023, por el concejal del grupo municipal Popular, D. Alberto Gutiérrez Alberca, que se transcribe a continuación:

«En declaraciones a los medios de comunicación, el alcalde de la ciudad ha anunciado la puesta en funcionamiento parcial de las obras de construcción de los pasos inferiores destinados al paso de vehículos de Panaderos y calle Estación en conexión con la Avenida de Segovia.

En ningún órgano municipal ni en la información sobre contratación de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad se ha adoptado ninguna decisión vinculada con este proyecto.

Por todo ello, el Grupo Municipal Popular, y en su nombre el concejal abajo firmante, plantea para que sea contestada en el Pleno ordinario del 4 de abril, las siguientes

#### PREGUNTAS

1.- ¿Ha decidido el equipo de Gobierno modificar el proyecto de construcción del nuevo túnel de Labradores eliminando la obligatoriedad de construcción del mismo por el adjudicatario de las obras?

2.- ¿Qué presupuesto tenía en el proyecto contratado la ejecución del nuevo paso inferior de Labradores?

3.- ¿Se va a reajustar el precio y el plazo del contrato?»

Una **segunda pregunta** formulada, con fecha 3 de abril de 2023, por el concejal del grupo municipal Popular, D. Carlos Paramio Conde, que se transcribe a continuación:

«El equipo de Gobierno del Ayuntamiento de Valladolid se ha posicionado en numerosas ocasiones a favor de la movilidad del coche eléctrico en nuestra ciudad.

Por todo ello, el Grupo Municipal Popular, y en su nombre el concejal abajo firmante, plantea para que sea contestada en el Pleno ordinario de 4 de abril, la siguiente

#### PREGUNTA

En las dos legislaturas que llevan gobernando, ¿cuántos cargadores municipales para coches eléctricos ha instalado el Ayuntamiento, disponibles para todos los usuarios, en los barrios de Valladolid en los que es más patente la falta de aparcamientos privados?»

El autor de la pregunta, en su intervención, señala que iba a tratar de convertirla en un Ruego, pidiendo lo siguiente: «Que el Ayuntamiento haga un esfuerzo para que, en muchos barrios que tienen aproximadamente 60.000 habitantes, se instalen o facilite la instalación de cargadores eléctricos, siendo estos barrios, que apenas disponen de garajes particulares, los que, precisamente, cuentan con menos sistemas de recarga de vehículos eléctricos en la calle».

En la contestación ofrecida por la concejala del grupo Socialista, D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> del Rosario Chávez Muñoz, como ruego tampoco se acepta.

Una **tercera y última pregunta** formulada, con fecha 3 de abril de 2023, por el concejal del grupo municipal Popular, D. José Antonio Martínez Bermejo, que se transcribe a continuación:

«El equipo de Gobierno Municipal se marcó el propósito de cambiar el aspecto de las calles peatonales mediante la aplicación de sistemas de pintura del asfalto. Con el abandono de los sistemas tradicionales como el uso del adoquín ornamental, el pintado del asfalto de algunas calles de Valladolid ha supuesto un proceso que no

ha logrado dar con una solución definitiva.

El pintado y repintado de miles de metros cuadrados de asfalto, con diseños realizados inicialmente a un altísimo precio por una entidad cultural ajena a la obra pública y luego con el uso de productos sintéticos de color rojo y de uso parcialmente tóxico y contaminante, no ha llegado en ningún momento a dar una solución definitiva del problema; más bien al contrario: el deterioro temprano y permanente de las distintas soluciones ha generado problemas de conservación, así como un rechazo generalizado entre los vecinos de Valladolid.

A pesar de estos antecedentes, el alcalde, Óscar Puente, ante los medios de comunicación, ha aseverado que seguían trabajando por encontrar la solución definitiva. Una solución que, hasta el momento, la opinión pública desconoce.

Por todo ello, el Grupo Municipal Popular, y en su nombre el concejal abajo firmante, plantea para que sea contestada en el Pleno ordinario del 4 de abril, las siguientes

### PREGUNTAS

1.- ¿Puede explicarnos el señor Puente Santiago cuál es la solución definitiva que ha encontrado el equipo de Gobierno para la pintura del asfalto de las calles peatonales? Y de no existir, ¿va a pedir perdón por sus errores?

2.- ¿Considera el señor Puente Santiago que están bien empleados los miles de euros gastados en la fallida pintura del asfalto de las calles?»

En este apartado de Preguntas, se efectúan las intervenciones por los portavoces de los diferentes grupos municipales o miembros de la Corporación, tal y como consta en el correspondiente video-acta, cuyo enlace se reproduce a continuación:

<https://mediateca.valladolid.es/watch?id=OGYzNjVIOGEt-MmRiMS00ZWRhLTk5MmEtZWFMOThkZDY4MDY3&start=11796>

No habiendo más asuntos que tratar, el Excmo. Sr. Alcalde dio por concluida la sesión a las doce horas y cuarenta y un minutos, de la que se extiende el presente acta para constancia de lo acordado, que firma el Sr. Alcalde conmigo, D. Fernando Burón Álvarez (Vicesecretario General del Ayuntamiento) actuando como Secretario General del Pleno Municipal, que doy fe, haciéndose constar que las intervenciones producidas durante la celebración de la sesión han quedado recogidas en un documento de video (video-acta) que forma parte del acta, en lo que a la transcripción de las intervenciones se refiere y que se encuentra custodiado en el sistema informático del Ayuntamiento de Valladolid, pudiendo accederse al mismo a través de la siguiente dirección de internet:

<https://mediateca.valladolid.es/watch?id=OGYzNjVIOGEt-MmRiMS00ZWRhLTk5MmEtZWFMOThkZDY4MDY3&start=32>

Correspondiendo a su contenido el siguiente código de validación:

[1] Video H264, 1080p, Stereo, 6.7 GiB

Url - <https://mediateca.valladolid.es:443/s/YkXYEKnusv3eZsnyzmzq60sfhlwvFCWwoww2QbPi-CuMvIPXVe.mp4>

SHA512 - 71db10d02c8684ed366d49dd77a529f97e109aa8cfeaf4d687502f4f2d2ab68f5104847e3818bccaa204ee17fc1996250f7fd6e5e3fed0eb9fc50b89bc90f8c1

VºBº  
EL ALCALDE  
Óscar Puente Santiago

EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO  
Fernando Burón Álvarez