

ACUERDOS SESIÓN ORDINARIA PLENO**12 DE MARZO DE 2019****MOCIONES**

A) MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS PARA LA DEFENSA DE LOS DERECHOS DE LOS VECINOS Y LA MEJORA DEL SERVICIO DE LIMPIEZA.

Se da cuenta de la Moción que suscribe la portavoz del grupo municipal Ciudadanos, D^a. Pilar Vicente Tomás, con fecha 6 de marzo de 2019, cuyo tenor literal figura a continuación:

«La Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, establece en su artículo 132 que “para la defensa de los derechos de los vecinos ante la Administración municipal, el Pleno creará una Comisión especial de Sugerencias y Reclamaciones, cuyo funcionamiento se regulará en normas de carácter orgánico”.

Además, el artículo 132 añade en su punto 3 que “la citada Comisión podrá supervisar la actividad de la Administración municipal”.

En nuestro Ayuntamiento, el funcionamiento de esta comisión aparece escuetamente regulado en los artículos 53 y siguientes del Reglamento Orgánico; lo cual ha dado lugar

a numerosas controversias desde su constitución en julio de 2015.

Pese a estar reconocida por la Ley como el principal instrumento para la defensa de los derechos de los vecinos y la supervisión de la actividad de la Administración municipal, ha terminado por convertirse en una comisión cuya única función parece ser el análisis estadístico, lo cual excluye la verdadera finalidad para la que fue creada.

Por ello, resulta necesario que el Ayuntamiento elabore un Reglamento de funcionamiento de la Comisión de sugerencias y reclamaciones, con el objetivo de que se mejore la información que se ofrece a los ciudadanos y a los grupos municipales y pueda convertirse en un cauce efectivo de defensa de los vecinos y supervisión de la actividad de la Administración municipal.

Por otro lado, una de las cuestiones sobre las que más controversia se ha generado en el seno de esta comisión es la relacionada con las sugerencias y reclamaciones del servicio de limpieza.

Según los datos aportados a la comisión, se ha producido un aumento muy significativo de las quejas por limpieza viaria en nuestra ciudad, pasando de 1891 en 2015, a 2739 quejas en 2018, lo cual nos revela la existencia de un cierto descontento entre los vecinos de nuestra ciudad.

Con el fin último de mejorar el servicio que se ofrece a los ciudadanos, es necesario que el Ayuntamiento realice una auditoría operativa que evalúe cómo se realiza el servicio y se verifique su eficacia, para que sirva de

base para plantear las mejoras que sean necesarias para paliar la falta de recursos que afecta al servicio de limpieza en nuestra ciudad.

La limpieza de la ciudad es uno de los servicios fundamentales que presta el Ayuntamiento, y es además una de las preocupaciones más importantes para los vecinos de nuestra ciudad, según indican las estadísticas presentadas en la comisión. Las reclamaciones sobre la limpieza son constantes, siendo el servicio que más solicitudes recibe anualmente, con más del 20% del total de sugerencias y reclamaciones.

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

ACUERDOS:

1.- El Ayuntamiento de Valladolid realizará una auditoria operativa del servicio de limpieza que evalúe su eficacia y proporcione la información necesaria que permita plantear mejoras en el servicio que se presta a los ciudadanos.

2.- El Ayuntamiento de Valladolid elaborará un Reglamento de funcionamiento de la Comisión de sugerencias y reclamaciones, con el objetivo de convertirse en un cauce efectivo de defensa de los vecinos y supervisión de la actividad de la Administración municipal.»

A la anterior Moción fue formulada Enmienda de Sustitución, con fecha 12 de marzo de 2019, por la portavoz del grupo municipal Valladolid Toma la Palabra, D^a. María

Sánchez Esteban, cuyo contenido se transcribe a continuación:

«El Grupo Municipal Valladolid Toma la Palabra, y en su nombre la concejal que suscribe, María Sánchez Esteban, propone a los acuerdos dispositivos del punto 2.3 a) del orden del día del pleno del 12 de marzo de 2019, la siguiente ENMIENDA

ENMIENDA DE SUSTITUCIÓN

ACUERDOS:

1. El Ayuntamiento de Valladolid encargará una asistencia técnica para la reestructuración de las rutas del servicio de recogida de residuos y, en su caso, las de limpieza viaria y estudiará las aportaciones recibidas sobre los parámetros e indicadores de la auditoría que pasa anualmente.»

Votación de la Enmienda de Sustitución, formulada por el grupo municipal Valladolid Toma la Palabra, al punto 1 de la Moción.

Efectuada la votación ordinaria, se obtiene el resultado de quince votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y trece votos en contra de los grupos municipales Popular y Ciudadanos.

Acuerdo

El Ayuntamiento Pleno, por quince votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y trece votos en contra

de los grupos municipales Popular y Ciudadanos, aprobó la Enmienda de Sustitución al punto 1 de la Moción.

Al aprobarse la Enmienda de Sustitución al punto 1 de la Moción, no se somete ese punto a votación.

Votación del punto 2 de la Moción.

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de trece votos a favor de los grupos municipales Popular y Ciudadanos; y quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por trece votos a favor de los grupos municipales Popular y Ciudadanos; y quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid, rechazó el punto 2 de la Moción que antecede.

**Votación de la Enmienda de Adición "in voce",
formulada por el grupo municipal Popular.**

Efectuada la votación ordinaria, se obtiene el resultado de veintisiete votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y una abstención del grupo municipal Ciudadanos.

Acuerdo

El Ayuntamiento Pleno, por veintisiete votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y una abstención del grupo municipal Ciudadanos, aprobó la Enmienda de Adición "in voce" formulada por el grupo municipal Popular, del siguiente tenor literal:

«El Ayuntamiento de Valladolid se compromete a cubrir todas las vacantes existentes en el Servicio de Limpieza.»

B) MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL SÍ SE PUEDE VALLADOLID PARA GARANTIZAR LA PARTICIPACIÓN REAL Y EFECTIVA DE LA INFANCIA Y ADOLESCENCIA EN LOS ASUNTOS DE LA CIUDAD.

Se da cuenta de la Moción que suscribe la Portavoz del grupo municipal Sí Se Puede Valladolid, D^a. María del Rosario Chávez Muñoz, con fecha 6 de marzo de 2019, cuyo tenor literal figura a continuación:

«La Convención de los Derechos del Niño de 1989, en el Art. 12 establece que los niños y niñas tienen derecho a expresar libremente su opinión y a que ésta sea tenida en cuenta sobre los asuntos que les importan e inciden en su bienestar. Por tanto, el derecho a la participación tiene el mismo valor que otros derechos como la educación, la salud o la protección de la Infancia. Además, garantizando el cumplimiento de este derecho, estamos abordando otros como el derecho a la libertad de expresión, la libertad de pensamiento, conciencia y religión, el derecho a la libertad de asociación o el derecho del niño a estar informado.

En la Ley 26/2015, de 28 de Julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia se expresa que los menores tienen el derecho a participar plenamente en la vida social, cultural, artística y recreativa de su entorno y a tener una incorporación progresiva a la ciudadanía activa, a la vez que establece que desde los poderes públicos se promoverá la constitución de órganos para su participación.

En este sentido, el último informe de Observaciones Finales del Comité de Derechos del Niño a España, del año 2018, pide que el Estado "emprenda programas y actividades de concienciación para promover la participación significativa, basada en el empoderamiento, de todos los niños, a cualquier edad, en la familia, en la comunidad y en las escuelas, prestando especial atención a las niñas y a los niños desfavorecidos o marginados".

En ese mismo informe, el Comité también considera importante que el Estado, a través de las diferentes administraciones públicas como las municipales, "fortalezcan los consejos de alumnos en las escuelas y los consejos de niños a todos los niveles para asegurar que se escuchen las opiniones de los niños y facilitar su participación significativa en procesos legislativos y administrativos relativos a cuestiones que los afectan".

Valladolid es Ciudad Amiga de la Infancia desde 2012. Dentro de este reconocimiento que otorga UNICEF, la participación infantil es considerada como un elemento clave e imprescindible; no sólo para optar al reconocimiento, sino, lo más importante, para transformar y

mejorar la vida de los niños y de toda la sociedad en su conjunto. Los niños y las niñas tienen mucho que aportar en relación a su vida en el municipio, y todo lo que ocurre en éste, de una manera u otra les afecta.

UNICEF define que la participación es un "proceso por el que se comparten decisiones que afectan a la propia vida y la vida de la comunidad en la que uno habita...se construye la democracia, y es un patrón que debe servir para las democracias".

Por eso, consideramos que el Ayuntamiento de Valladolid, todavía tiene recorrido para mejorar la participación infantil; debemos trabajar para que un mayor número de niños y niñas participen y se vean representados; para que todos niños y niñas, de todos los distritos puedan opinar y expresarse; para que los canales de participación se adecuen al lenguaje de los niños, como ya se hizo en con el Plan de Infancia vigente; y para que el seguimiento a sus inquietudes sea más riguroso. En definitiva, para que la participación sea de mayor calidad. Tener en cuenta la voz de la infancia equivale a respetarla como colectivo e individualmente, escuchar su opinión implica un compromiso por parte de la sociedad, pero, sin duda, también supone un avance cualitativo importante en la vida de estos niños, niñas y adolescentes al participar en las decisiones que se toman en los ámbitos fundamentales de su vida: la familia, escuela, ciudad, barrio o la comunidad en la que residen. Implicarse en estas decisiones les ayuda a ser personas más responsables y maduras, con mejor nivel de satisfacción sobre sus vidas, más autoestima, a mantener una mejor

relación con su familia y en definitiva a ser participantes activos; les supone una gran responsabilidad, pero también la oportunidad de crecer con una mayor autonomía y control sobre el desarrollo de sus vidas.

En este sentido, la semana pasada tuvo lugar el I Pleno Autonómico de Infancia de Castilla y León organizado por UNICEF Comité Castilla y León y las Cortes, donde participaron niños de diferentes consejos municipales de infancia de la Comunidad, pero no de Valladolid. No obstante, nuestra ciudad estuvo representada por un centro educativo, Nuestra Señora de la Consolación.

De este Pleno salió, aprobado por unanimidad, el Manifiesto de Infancia y Adolescencia de Castilla y León, que además tiene como base los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Este manifiesto recoge las conclusiones, propuestas y demandas en torno a los temas que les afectan en temas como salud, educación, reducción de la desigualdad, ciudades y comunidades sostenibles, lucha contra el cambio climático y paz y convivencia, algunas de las cuales son competencias municipales. Por lo que creemos que nuestro municipio debe participar en actividades como esta, para que la voz de los niños de Valladolid se escuche, puedan intercambiar experiencias y conocer otros proyectos de participación de Castilla y León.

Por todo ello desde el grupo municipal Sí Se Puede Valladolid presentamos los siguientes

ACUERDOS:

1. El Ayuntamiento buscará la forma de aumentar la participación real y efectiva de la Infancia y Adolescencia

en los asuntos de la ciudad, destinando progresivamente los recursos humanos y técnicos necesarios para el desarrollo de una Estrategia de Participación en cumplimiento de los objetivos del Área de Fomento de la Participación incluidos en el II Plan Municipal de Infancia y Adolescencia.

2. Valladolid, como Ciudad Amiga de la Infancia, acogerá y estudiará el Manifiesto de Infancia y Adolescencia de Castilla y León, así como las demandas de los niños, niñas y adolescentes, para participar en diferentes temas de competencia municipal como urbanismo, cultura, sostenibilidad o lucha contra el cambio climático, entre otros aspectos.

3. EL Ayuntamiento iniciará los trámites de modificación del Reglamento del Consejo Municipal de Infancia de Valladolid, del año 2006 (publicado en el Boletín Oficial de la Provincia el 3 de febrero de 2007), con el fin de promover una participación de la infancia y adolescencia con más y mejor representación de todos los barrios.

4. Con el fin de tener en cuenta la opinión y los puntos de vista de los niños, niñas y adolescentes en el desarrollo municipal y la incorporación efectiva de sus opiniones, el Ayuntamiento de Valladolid establecerá vías para su participación específicamente en las Áreas de Urbanismo, Medio ambiente y Cultura, Educación, Participación Ciudadana y Servicios Sociales, así como en la de Promoción de la Igualdad de la Mujer.

5. El Ayuntamiento fomentará también, en la medida de sus posibilidades, la participación de los niños y niñas

y de los adolescentes de Valladolid en espacios autonómicos y nacionales, así como en los foros organizados en torno a otros temas de actualidad.»

A la anterior Moción fue formulada Enmienda de Adición, con fecha 12 de marzo de 2019, por concejala del grupo municipal Popular, D^a. María Teresa Martínez Jiménez, cuyo contenido se transcribe a continuación:

«El Grupo Municipal Popular, y en su nombre la concejala que suscribe presenta a la parte dispositiva del apdo. 2.3.b del orden del día del pleno de 12 de marzo de 2019, la siguiente

ENMIENDA DE ADICIÓN:

6. El Ayuntamiento, previo estudio, dotará de una consignación presupuestaria los acuerdos adoptados en esta moción.

7. El Consejo de la Infancia, a pesar de no tener carácter vinculante, se compromete a través de los presupuestos participativos o del mecanismo que se considere oportuno, a reservar un apartado que recoja alguna de las aportaciones planteadas y aprobadas por la mayoría de los consejeros que componen el Pleno de la Infancia.»

El Ayuntamiento no somete a votación la anterior Enmienda de Adición, al quedar recogido el punto 6 de la misma en la Enmienda de Adición "in voce" formulada por el grupo municipal Socialista al punto 1 de la Moción, relativa añadir "recursos presupuestarios"; y al aceptarse

por el grupo proponente el punto 7 de la referida Enmienda de Adición, que queda incorporado a la Moción como punto 6.

Votación de la Moción incorporada la Enmienda de Adición "in voce" del grupo municipal Socialista al punto 1, y el punto 7 de la Enmienda de Adición del grupo municipal Popular, que quedaría como punto 6 de la Moción.

Efectuada la votación ordinaria, se obtiene el resultado de veintiocho votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista, Valladolid Toma la Palabra, Sí Se Puede Valladolid, y Ciudadanos.

Acuerdo

El Ayuntamiento Pleno, por unanimidad de los capitulares asistentes, aprobó la Moción que antecede, incorporada previamente la Enmienda de Adición "in voce" del grupo municipal Socialista al punto 1, y el punto 7 de la Enmienda de Adición del grupo municipal Popular, que quedaría como punto 6 de la Moción, quedando los acuerdos redactados de la manera que a continuación se indica:

1. El Ayuntamiento buscará la forma de aumentar la participación real y efectiva de la Infancia y Adolescencia en los asuntos de la ciudad, destinando progresivamente los recursos humanos, técnicos y presupuestarios necesarios para el desarrollo de una Estrategia de Participación en cumplimiento de los objetivos del Área de Fomento de la Participación incluidos en el II Plan Municipal de Infancia y Adolescencia.

2. Valladolid, como Ciudad Amiga de la Infancia,

acogerá y estudiará el Manifiesto de Infancia y Adolescencia de Castilla y León, así como las demandas de los niños, niñas y adolescentes, para participar en diferentes temas de competencia municipal como urbanismo, cultura, sostenibilidad o lucha contra el cambio climático, entre otros aspectos.

3. EL Ayuntamiento iniciará los trámites de modificación del Reglamento del Consejo Municipal de Infancia de Valladolid, del año 2006 (publicado en el Boletín Oficial de la Provincia el 3 de febrero de 2007), con el fin de promover una participación de la infancia y adolescencia con más y mejor representación de todos los barrios.

4. Con el fin de tener en cuenta la opinión y los puntos de vista de los niños, niñas y adolescentes en el desarrollo municipal y la incorporación efectiva de sus opiniones, el Ayuntamiento de Valladolid establecerá vías para su participación específicamente en las Áreas de Urbanismo, Medio ambiente y Cultura, Educación, Participación Ciudadana y Servicios Sociales, así como en la de Promoción de la Igualdad de la Mujer.

5. El Ayuntamiento fomentará también, en la medida de sus posibilidades, la participación de los niños y niñas y de los adolescentes de Valladolid en espacios autonómicos y nacionales, así como en los foros organizados en torno a otros temas de actualidad.

6. El consejo de la infancia a pesar de no tener carácter vinculante, se compromete a través de los presupuestos participativos, o del mecanismo que se

considere oportuno, a reservar un apartado que recoja alguna de las aportaciones planteadas y aprobadas por la mayoría de los consejeros que componen el Pleno de la Infancia.»

C) MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL VALLADOLID TOMA LA PALABRA PARA RECLAMAR A LA JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN POR SU RESPONSABILIDAD EN LA EXPROPIACIÓN DE LOS SUELOS DE ZAMBRANA.

Se da cuenta de la Moción que suscribe la portavoz del grupo municipal Valladolid Toma la Palabra, D^a. María Sánchez Esteban, con fecha 5 de marzo de 2019, cuyo tenor literal figura a continuación:

«1. El caso Zambrana fue un complicado proceso administrativo de cambios de propiedad, reversiones y expropiaciones que implicó al Ayuntamiento, a la Junta de Castilla y León y la propiedad de la denominada Finca Zambrana, de más de 5 hectáreas (53.233 m² que quedaban de las 40,4 hectáreas expropiadas), y que concluyó definitivamente en 2017. Supuso el ingreso en las arcas de la administración regional de 4.249.727,47 € (en concepto de reversión); y el pago de una expropiación posterior pago, por parte de la administración local, de 16.774.328,12 €, más los intereses (cerca de 20 millones), en 2014.

El suelo se expropió hace casi 80 años por el Estado (en 1943) para construir un 'reformatorio'. Pero parte de la finca quedó para otros usos, en manos de la Junta, que lo devolvió a los herederos del expropiado en

2007. Al no poder destinarse a ningún uso lucrativo, por impedirlo el planeamiento vigente, solicitaron al ayuntamiento, después de intentar modificar el uso, la expropiación. La cual, finalmente, se valoró en los 20 millones antedichos.

Tras la Comisión de Investigación que se llevó a cabo en el ayuntamiento se puso de manifiesto que en este fiasco urbanístico la responsabilidad recaía en las dos administraciones, la regional y la local. Pues entre ambas, con su comportamiento (acciones y sobre todo omisiones) llevaron a no adecuar el plan vigente y acabar obligando a la expropiación. Pero curiosamente, mientras la Junta ingresaba algo más de 4 millones, el Ayuntamiento tuvo que pagar en torno a 20.

2. Esa responsabilidad nunca la asumió la Junta. El Ayuntamiento, que llegó incluso a reclamar judicialmente (en 2015) la revisión de oficio del expediente, aparte de reconocer sus errores en el proceso, siempre ha mantenido que la Junta era corresponsable, sin tener en ello ninguna duda. El TSJ, en sentencia de 2017, no obligó a tal revisión. Pero lo hacía porque el Ayuntamiento no ostenta intereses para instar la revisión de oficio, "porque se trata de un acto bilateral entre la Administración autonómica con un tercero" (los propietarios) que "en nada (dice el TSJ) afecta al Ayuntamiento". Sin embargo, si pudiera entenderse que no puede exigirse judicialmente tal revisión, nada impide que la Junta explique públicamente su proceder en un caso extremadamente controvertido y oscuro, nunca aclarado.

En 2015, al acceder al gobierno municipal, el nuevo concejal de Urbanismo visitó a la Consejera de Hacienda y le reclamó hacerse cargo del 50 por ciento del coste que la citada expropiación por Ministerio de Ley supuso a las arcas municipales. Pues consideraba que la Junta "eludió su culpa en una situación que era en buena parte responsabilidad suya". Planteó algún tipo de acuerdo o convenio por el que se compensase "la mitad del coste de la factura del Zambrana". Y se esperaba que la Junta compensase "a través de programas como el de vivienda" por ese mismo valor.

3. En este momento nos encontramos en la tramitación de un PERI que afecta a los terrenos expropiados, y que se vincula a la regeneración del ámbito de Aramburu-las Viudas. En él se prevé una inversión de algo más de 26 millones de euros, de los cuales corresponderían cerca de 12 al Ayuntamiento; mientras que la administración regional aportaría, en principio, el 20%.

Pues bien; de acuerdo con lo expresado anteriormente, el concejal firmante, en representación del Grupo Municipal de Valladolid Toma la Palabra, propone al Pleno del 12 de marzo de 2019 la adopción del siguiente

ACUERDO:

El Ayuntamiento de Valladolid reclama a la Junta de Castilla y León que, como consecuencia de asumir su responsabilidad política en la obligación de expropiar los terrenos de Zambrana en 2014, se comprometa a financiar el proyecto de regeneración de Aramburu-las Viudas, en una cantidad no inferior a los 10 millones de euros.»

A la anterior Moción fueron formuladas por el Portavoz del grupo municipal Popular, D. Antonio Martínez Bermejo, Enmiendas de Sustitución y Adición, con fecha 11 de marzo de 2019, cuyo contenido se transcribe a continuación:

«El grupo municipal Popular y en su nombre el concejal Portavoz que suscribe, formula al punto 2º.3.c) del Orden del Día del Pleno Ordinario del día 12 de marzo de 2019 referente a la moción presentada por el grupo Valladolid Toma la Palabra para reclamar a la Junta de Castilla y León por su responsabilidad en la expropiación de los suelos del Zambrana, las siguientes Enmiendas

ENMIENDA DE SUSTITUCIÓN A LA PARTE DISPOSITIVA-ACUERDO:

1.- El Ayuntamiento de Valladolid se compromete a iniciar, de forma inmediata, negociaciones con los responsables de la Junta de Castilla y León para suscribir el acuerdo de reversión a la Administración autonómica de los terrenos de la finca Zambrana desafectados mediante el Convenio suscrito en 8 de junio de 2007 y recuperar así las cantidades abonadas en 2014 fruto de la expropiación por ministerio de la ley.

ENMIENDA DE ADICIÓN a añadir a la parte dispositiva resultante de la anterior enmienda:

2.- El Ayuntamiento de Valladolid se compromete a iniciar, de forma inminente en un plazo no superior de una semana desde la adopción de este acuerdo, un procedimiento para esclarecer si la falta de comunicación al Pleno de la

Sentencia 265/2017, de 2 de marzo de 2017, del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León incumple la Ley de Bases de Régimen Local y el Reglamento Orgánico del Ayuntamiento de Valladolid, y en su caso depurar las responsabilidades que correspondan. En dicho procedimiento participará al menos un representante de cada uno de los grupos políticos municipales, así como los profesionales técnicos del Ayuntamiento que sean necesarios para garantizar el mejor resultado del proceso.»

Votación de la Enmienda de Sustitución formulada por el grupo municipal Popular.

Efectuada la votación ordinaria, se obtiene el resultado de doce votos a favor del grupo municipal Popular; quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y una abstención del grupo municipal Ciudadanos.

Acuerdo

El Ayuntamiento Pleno, por doce votos a favor del grupo municipal Popular; quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y una abstención del grupo municipal Ciudadanos, rechazó la Enmienda de Sustitución que antecede.

Votación de la Enmienda de Adición formulada por el grupo municipal Popular.

Efectuada la votación ordinaria, se obtiene el resultado de trece votos a favor de los grupos municipales Popular y Ciudadanos; y quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid.

Acuerdo

El Ayuntamiento Pleno, por trece votos a favor de los grupos municipales Popular y Ciudadanos; y quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid, rechazó la Enmienda de Adición que antecede.

Votación de la Moción.

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de quince votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y trece abstenciones de los grupos municipales Popular y Ciudadanos.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por quince votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y trece abstenciones de los grupos municipales Popular y Ciudadanos, aprobó la Moción que antecede.

**D) MOCIÓN CONJUNTA DE TODOS LOS GRUPOS MUNICIPALES
PARA INSTAR A LA JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN A LA PROMULGACIÓN**

DE UNA NORMATIVA QUE REGULE LOS FERROCARRILES HISTÓRICOS EN NUESTRA COMUNIDAD.

Se da cuenta de la Moción que suscriben, con fecha 12 de marzo de 2019, los Portavoces de todos los grupos municipales, cuyo tenor literal figura a continuación:

«El Ferrocarril Histórico es un sistema ferroviario operativo independiente que, disponiendo de infraestructura, superestructura, instalaciones y material móvil, mayoritariamente procedentes de un ferrocarril en desuso, tenga como objetivo mantener viva la historia y cultura del ferrocarril, recreando o preservando escenas ferroviarias del pasado. Se incluye la práctica de ciclo-raíl en dicho sistema ferroviario operativo, bajo normativa propia en su caso aunque se excluye cualquier consideración de transporte de viajeros o mercancías como finalidad principal.

En nuestro país, se enmarcan bajo esta denominación, una serie de ferrocarriles de características diferentes, que van desde el Tren de Arganda en Madrid, hasta el recientemente ampliado de Utrillas, en Teruel, pasando por el Ecomuseo de Samuño en Asturias o el conjunto minero de Río Tinto. Todos ellos forman parte de una incipiente red de Ferrocarriles Históricos, organizados a través de una entidad que pretende dar un futuro diferente a ferrocarriles en desuso que aún conservan las vías o que se encuentran en disposición de volver a instalarlas, como espacios integrales, en los que se les da una nueva vida a través de un uso, mayoritariamente cultural, recreativo o turístico.

En Castilla y León, existen varios proyectos en marcha, proyectos que, en algunos casos, suponen la regeneración de espacios degradados, tanto de trazados como de estaciones, que se pueden convertir en vectores de desarrollo, con unas expectativas de impacto global exponencialmente más altas que otras actuaciones, al ubicarse en zonas rurales con procesos de recesión económica y despoblamiento demográfico importantes.

De manera resumida se identifican en nuestra comunidad los siguientes proyectos de Ferrocarril Histórico (FCH):

En la provincia de Burgos, el proyecto de FCH de Salas de los Infantes a Castrillo de la Reina, único tramo que queda sin levantar de la emblemática línea Santander-Mediterráneo, y el proyecto de unos pocos kilómetros en la línea de Ariza a su paso en Aranda de Duero en la estación de Chevas vinculado al museo del FC de dicha localidad.

En nuestra provincia de Valladolid, el proyecto ferroviario de la Cabecera de la Línea de Ariza a partir del punto kilométrico denominado "La Carrera", como apuesta para el desarrollo del FCH en determinados tramos, por fases, de la antigua línea Valladolid- Ariza con un límite máximo hasta Peñafiel y que incluye el desarrollo del Tren de los Valles (Laguna) y el Tren Ribera del Duero (mínimo Tudela). Finalmente, en la propia capital, un pequeño FCH integrado en el proyecto en el entorno del depósito de locomotoras de Campo Grande.

En la provincia de Salamanca, proyecto de ciclo-rail (con posibilidad de pequeño ferrocarril) en tramos de

la línea Fuentes de San Esteban - Barca de Alba. En la provincia de Zamora, proyecto de ciclorail (asimismo con posibilidad de pequeño FCH), entre la boca sur de la Línea de la Plata y la localidad de El Perdigón. En la provincia de León, proyecto de FCH entre Astorga y La Bañeza. Todos ellos, sin olvidar el proyecto mixto industrial/histórico del Ponferrada/Villablino, son una muestra del potencial desarrollo patrimonial, cultural, turístico y social muy importante para nuestra Comunidad.

Los Ferrocarriles Históricos que ya funcionan en España, lo hacen al amparo de diferentes impulsos institucionales. Así, el tren del museo vasco del ferrocarril nació con el respaldo de Euskotren, mientras que los trenes mineros de Samuño o de Utrillas lo hicieron bajo el impulso de los Ayuntamientos donde se asientan.

Todos cuentan, además, con la participación de grupos de personas voluntarias que dedican su tiempo y trabajo a la puesta en marcha y el mantenimiento de estos ferrocarriles con la finalidad de mantener vivo el patrimonio histórico ferroviario. Grupos de voluntariado organizados a través de asociaciones que se han ido haciendo con un importante material ferroviario histórico, aglutinando a miles de personas para las que esta actividad supone un incentivo a su participación social, contribuyendo a favorecer un envejecimiento activo y saludable.

A día de hoy, los Ferrocarriles Históricos no cuentan con ninguna normativa que los regule, facilitando su impulso y desarrollo y estableciendo los requisitos y

condiciones que las estructuras y el material deben cumplir para una circulación segura. Esta falta de regulación supone un lastre para su implementación, al que hemos de añadir que en ningún caso ADIF haya permitido, ante dicha falta de regulación, el desarrollo de trayectos por sus vías desafectadas de servicio, impidiendo así la puesta en marcha de algunos proyectos que resultarían de gran interés.

España es el único país de nuestro entorno que carece de una normativa específica. De hecho, los ferrocarriles históricos que se encuentran en este momento en activo circulan siguiendo su propia autorregulación. Sería necesario, por tanto, articular medidas y promover una regulación que permita el desarrollo de ferrocarriles históricos de una forma segura, incentivando su implementación y posibilitando que ADIF permita el desarrollo de proyectos que utilicen vías desafectadas para el uso comercial ferroviario.

Dado que en el ámbito de nuestra competencia ninguno de estos proyectos puede llevarse a cabo sin la promulgación autonómica de la norma de rango superior que de pleno respaldo a las normas técnicas y de seguridad para la circulación de ferrocarriles históricos y práctica de ciclo-rail publicadas por la Agrupación de Ferrocarriles Históricos Españoles (AFCHE).

Por todo lo anterior, el Pleno del Ayuntamiento de Valladolid, formula la presente MOCIÓN para que se adopten los siguientes

ACUERDOS:

1. Instar a los Grupos políticos en las Cortes de Castilla y León y a la Junta de Castilla y León a promulgar la normativa que regule los ferrocarriles históricos en nuestra comunidad asumiendo las competencias necesarias para que pequeños tramos ferroviarios integrados en el entorno del Depósito de Locomotoras de Campo Grande, de acuerdo con el PGOU en tramitación en la ciudad, puedan ser explotados como ferrocarril histórico.

2. Instar a la Junta de Castilla y León, en colaboración con la FRMP, a desarrollar, los diferentes aspectos relativos al Patrimonio histórico Ferroviario conforme a los términos expuestos en la Enmienda Transaccional aprobada el pasado 18 de diciembre de 2018 en el Congreso de los Diputados relativa a los Ferrocarriles Históricos y que se detallan a continuación:

a) Prestar asesoramiento técnico a las Comunidades Autónomas que lo soliciten para la elaboración de un marco normativo que permita regular los ferrocarriles históricos como elementos básicos para la protección del patrimonio ferroviario. A dicho marco se incorporarán condiciones de circulación y medidas de seguridad específicas, tomando como base las que ya se vienen cumpliendo por las entidades encargadas de las explotaciones actuales de ferrocarriles históricos.

b) Poner en marcha, en colaboración con la FEMP y las Comunidades Autónomas, un Plan de Protección y Uso de Patrimonio, en el que se incentive el desarrollo de ferrocarriles y trenes históricos, como una forma de protección cultural y de impulso económico. Dicho plan

incluirlá medidas dirigidas a garantizar el correcto mantenimiento y conservación de estaciones originales de líneas con gran valor y la restauración de material ferroviario.

c) Promover, en colaboración con las entidades autonómicas y locales, la puesta en valor de las antiguas líneas ferroviarias en desuso que no pertenecen a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) como elementos básicos para la protección del patrimonio ferroviario.

d) Regular y autorizar a que los inmuebles considerados Patrimonio Ferroviario Histórico y cumplan los requisitos exigidos en las Bases Reguladoras actualmente vigentes, recogidas en la Orden Fom /1932/2014, puedan ser incluidos en la normativa que regula las ayudas del programa de Conservación del Patrimonio Histórico (1,5% cultural) que anualmente convoca el Ministerio de Fomento.»

Votación.

Al tratarse de una moción suscrita por todos los miembros de la Corporación presentes en la sesión plenaria, se da por aprobada por unanimidad.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por unanimidad de los capitulares asistentes, aprobó la Moción que antecede.

E) MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL POPULAR DE APOYO A LA PROPOSICIÓN DE LEY PRESENTADA EN LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN, EN GARANTÍA DEL EJERCICIO DE LA CAZA SOSTENIBLE, Y

PARA LA AMPLIACIÓN DE LA COLABORACIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID CON LA FEDERACIÓN DE CAZA.

Se da cuenta de la Moción que suscribe el Concejal del grupo municipal Popular, D. Jesús Enríquez Tauler, con fecha 6 de marzo de 2019, cuyo tenor literal figura a continuación:

«La suspensión cautelar del Decreto 10/2018, de 26 de abril, regulador de la conservación de las especies cinegéticas de Castilla y León, su aprovechamiento sostenible y el control poblacional de su fauna silvestre supone, en la práctica, la prohibición de la caza en nuestra comunidad.

Esta situación exige la adopción urgente de medidas que eviten el perjuicio para los intereses públicos y privados afectados que, de persistir esta medida, se derivarían inexorablemente.

En este sentido, entendemos que la iniciativa legislativa presentada ante la Mesa de la Cortes de Castilla y León el pasado 28 de febrero, para su tramitación parlamentaria y aprobación en su caso, constituye una respuesta eficaz para la evitación de dichos perjuicios, y para dotar de seguridad jurídica a todos los agentes relacionados con el mundo de la caza en nuestra región, en nuestra provincia y en el propio término municipal de Valladolid.

Íntimamente relacionado con todo ello, desde el Grupo Municipal Popular planteamos la intensificación de la colaboración del Ayuntamiento de Valladolid con la Federación de Caza de Castilla y León, que tuvo su origen

en la cesión de una parte de la finca de El Rebollar para la creación del Polideportivo Cinegético "Faustino Alonso" que ha demostrado, durante más de 20 años, sus beneficios para la conservación de la naturaleza, para la ciudad y para los cazadores responsables.

Ambas cuestiones forman parte de una misma realidad, que convierte al aprovechamiento cinegético en un bien a proteger.

En Valladolid hay unos diez mil cazadores que demandan una respuesta pronta y segura que restituya y proteja su derecho al ejercicio sostenible de la caza, en las condiciones que venían disfrutando hasta ahora.

Por todo ello, Jesús Enríquez Tauler, Portavoz Adjunto del Grupo Municipal Popular y en su nombre, somete a la consideración del Pleno de la Corporación la siguiente,

MOCIÓN:

Primero.- El Ayuntamiento de Valladolid manifiesta su adhesión a la Proposición de Ley presentada ante la Mesa de Las Cortes de Castilla y León el pasado día 28 de febrero, para la modificación de la Ley 4/1996, de 12 de julio, de Caza en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Segundo.- El Pleno de la Corporación acuerda intensificar la colaboración con la Federación de Caza de Castilla y León. A tal fin, se procederá a la ampliación tanto del periodo de explotación como de la superficie cedida a su favor en al menos 22 hectáreas, en la finca de El Rebollar, previo acuerdo de las partes; así como a la programación de la dotación de infraestructuras en el

Parque Deportivo "Faustino Alonso" dando prioridad, a corto plazo, al abastecimiento de energía eléctrica.

Asimismo se estudiará la suscripción de un convenio de colaboración estable entre la Federación de Caza de Castilla y León con la Fundación Municipal de Deportes, para reforzar el estímulo de la vertiente deportiva de la caza en Valladolid, sin perjuicio de otras modalidades de colaboración puntual desde otros departamentos de la administración municipal ya sea en materia cultural, turística, etc.

Tercero.- El Ayuntamiento Pleno acuerda dar traslado de los presentes acuerdos a la Mesa de Las Cortes de Castilla y León, a los grupos parlamentarios con representación en el parlamento autonómico y a la Federación de Caza de Castilla y León y su delegación en Valladolid.»

Votación del punto 1º de la Moción.

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de veintiún votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista y Ciudadanos; y siete votos en contra de los grupos municipales Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por veintiún votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista y Ciudadanos; y siete votos en contra de los grupos municipales Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid, aprobó el punto

1ª de la Moción que antecede.

Votación del punto 2º de la Moción.

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de doce votos a favor del grupo municipal Popular; quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y una abstención del grupo municipal Ciudadanos.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por doce votos a favor del grupo municipal Popular; quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y una abstención del grupo municipal Ciudadanos, rechazó el punto 2º de la Moción que antecede.

Votación del punto 3º de la Moción.

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de veintiún votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista y Ciudadanos; y siete votos en contra de los grupos municipales Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por veintiún votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista y Ciudadanos; y siete votos en contra de los grupos municipales Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid, aprobó el punto

3º de la Moción que antecede.

F) MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL POPULAR PARA COMBATIR LA OCUPACIÓN ILEGAL DE VIVIENDAS, GARANTIZAR LA COMPATIBILIDAD ENTRE EL DERECHO DE PROPIEDAD, LA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS Y BIENES Y LA CONVIVENCIA SOCIAL CON EL DERECHO A DISFRUTAR UNA VIVIENDA DIGNA POR TODOS LOS ESPAÑOLES.

Se da cuenta de la Moción que suscribe el Concejal del grupo municipal Popular, D. Carlos Fernández Rodríguez, con fecha 4 de marzo de 2019, cuyo tenor literal figura a continuación:

«La Constitución Española recoge en su Título Primero, de los derechos y deberes fundamentales, dentro del artículo 33 que "Se reconoce el derecho a la propiedad privada y a la herencia" y dentro del artículo 47 que "Todos los españoles tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada. Los poderes públicos promoverán las condiciones necesarias y establecerán las normas pertinentes para hacer efectivo este derecho ..."

En los últimos tiempos se ha producido en todas las ciudades una proliferación de ocupaciones ilegales de la propiedad privada, en algunos casos alegando el amparo del artículo 47 de la CE, en otros casos ni siquiera eso, produciéndose ocupaciones masivas de espacios privados argumentando fines sociales de tal ocupación.

Es conocido que el Partido Popular, con el ánimo de resolver este problema, que se está incrementando por la pasividad e incluso permisividad de los mal llamados

“alcaldes del cambio”, ha anunciado la presentación en el Congreso de los Diputados de una Proposición de Ley Orgánica destinada a combatir la ocupación ilegal de viviendas que garantice el derecho de propiedad, la seguridad de personas y bienes y la convivencia social. La Proposición de Ley define por primera vez de forma clara la ocupación ilegal e impide que los okupas se intenten amparar en resquicios legales o en derechos que asisten al ciudadano que actúa legalmente, para cometer ese atentado contra la propiedad privada.

En su articulado se establece, entre otras medidas, que la autoridad pública y sus agentes podrán desalojar la vivienda ocupada ilegalmente en un plazo exprés de 24 horas, sin necesidad de esperar varios meses como hasta ahora y refuerza el delito de usurpación pasando de una multa a pena de privación de libertad de uno a tres años. La nueva normativa, de aprobarse, facultaría también a las comunidades de propietarios, cuando los ocupantes ilegales realicen actividades prohibidas o molestas o incívicas, para garantizar la correcta convivencia vecinal. Además, considera nula la inscripción en el padrón municipal cuando la persona inscrita sea un okupa ilegal, modificando para ello la Ley de Bases de Régimen Local.

Cuando hay una ocupación ilegal, hay un acto contrario a derecho. No puede ser que estas políticas de cambio se basen en considerar la ocupación ilegal como una situación tolerable o admisible, como no lo es cualquier otra ilegalidad. No debemos olvidar que muchas de estas ocupaciones ilegales están perpetradas por auténticas

mafias, que luego realquilan ilegalmente la vivienda ocupada a familias con pocos recursos o utilizan muchos de estos inmuebles para la realización de actividades delictivas.

Combatir el alarmante y creciente problema de la ocupación de viviendas, luchar contra las mafias y la delincuencia asociada a la misma y garantizar así, la propiedad privada, la convivencia y la seguridad son obligaciones que deben asumir todas las Administraciones Públicas.

Por otro lado, también son obligaciones de las Administraciones Públicas facilitar el acceso a una vivienda digna a todos los ciudadanos, tanto con la promoción de un adecuado número de viviendas de protección oficial como con la existencia de un adecuado parque de viviendas públicas para dedicarlas al alquiler social.

Por todo ello, el Grupo Municipal Popular, y en su nombre su concejal Carlos Fernández Rodríguez, propone al Pleno del Ayuntamiento de Valladolid para su consideración la siguiente MOCIÓN para que se adopte los siguientes

ACUERDOS:

PRIMERO. El Ayuntamiento de Valladolid, en el ámbito de sus competencias, luchará por erradicar de Valladolid la ocupación ilegal de cualquier tipo de inmueble o vivienda y prestará su apoyo a los legítimos propietarios cuando esto ocurra.

SEGUNDO. El Ayuntamiento de Valladolid incentivará la construcción de viviendas de protección oficial en nuestro término municipal e incrementará todo lo posible el

número de viviendas públicas para alquiler social, así como incentivará, mediante bonificaciones en el IBI o cualquier otro tipo de ayudas, a los propietarios de viviendas vacías para que oferten estas en alquiler, así como a otros propietarios con viviendas en alquiler.

TERCERO. El Ayuntamiento de Valladolid apoya que, en cuanto se constituyan las nuevas Cortes resultantes de las elecciones generales del 28 de abril, se debata y apruebe una proposición de Ley Orgánica contra la ocupación ilegal y para la convivencia vecinal y la protección de la seguridad de las personas y cosas en las comunidades de propietarios similar a la presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso de los Diputados el día 31 de enero de 2019.»

Votación del punto 1º de la Moción.

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de trece votos a favor de los grupos municipales Popular y Ciudadanos; y quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por trece votos a favor de los grupos municipales Popular y Ciudadanos; y quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid, rechazó el punto 1º de la Moción que antecede.

Votación del punto 2° de la Moción.

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de trece votos a favor de los grupos municipales Popular y Ciudadanos; y quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por trece votos a favor de los grupos municipales Popular y Ciudadanos; y quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid, rechazó el punto 2° de la Moción que antecede.

Votación del punto 3° de la Moción.

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de doce votos a favor del grupo municipal Popular; quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y una abstención del grupo municipal Ciudadanos.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por doce votos a favor del grupo municipal Popular; quince votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y una abstención del grupo municipal Ciudadanos, rechazó el punto 3° de la Moción que antecede.

G) MOCIÓN CONJUNTA DE TODOS LOS GRUPOS POLÍTICOS PARA GARANTIZAR UNA EDUCACIÓN DE CALIDAD Y EN EQUIDAD A TODOS LOS ALUMNOS CON DISCAPACIDAD QUE ESTÉN ESCOLARIZADOS EN CENTROS ORDINARIOS O EN CENTROS DE EDUCACIÓN ESPECIAL.

Se da cuenta de la Moción que suscriben los portavoces de todos los grupos municipales, con fecha 8 de marzo de 2019, cuyo tenor literal figura a continuación:

«Desde el grupo municipal Popular mantenemos nuestro compromiso con las personas con discapacidad y sus familias. Una sociedad es tanto más civilizada cuanto mejor trate a las personas con dificultad o con necesidades especiales que merecen nuestra atención preferente. Seguramente este planteamiento lo comparten el resto de los grupos y concejal no adscrito que forman parte del Pleno de Valladolid.

Recientemente, se ha generado una importante incertidumbre y confusión que parte de la propuesta de enmienda nº 502, sobre educación inclusiva que, a instancias del Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad CERMI, provocó que el Ministerio de Educación incluyese dicha enmienda en el Proyecto de Reforma de la Ley Orgánica de Educación (LOMLOE) también conocida "Ley Celaá". Incluso la propia Ministra de Educación en una intervención pública manifestó el contenido de la enmienda generando mayor desconcierto si cabe en las familias.

La inclusión de la enmienda citada y el anuncio de la Ministra de Educación parecían conllevar una crítica al actual modelo ante una "aparente" falta de inclusión real

de estos alumnos, ya estuvieran escolarizados en centros ordinarios o centros de Educación Especial. Es notorio que en España desde hace años se ha apostado por una educación inclusiva, donde cada alumno recibe una atención personalizada y adecuada a sus necesidades específicas, tanto en el marco de los centros ordinarios como en los centros de Educación Especial.

El incorporar la enmienda citada, que propone la eliminación a corto plazo de los Centros de Educación Especial, pasando sus alumnos a estar escolarizados únicamente en el sistema ordinario está generando una gran alarma social, en especial en la Comunidad Educativa afectada, padres, madres, así como los colectivos profesionales que prestan servicios en los Centros de Educación Especial, Profesorado, Fisioterapeutas, Técnicos Sanitarios, Logopedas, Auxiliares Técnicos Educativos, entre otros. Una inquietud y alarma que nosotros entendemos y que nosotros compartimos.

Para seguir avanzando en la idea de una educación inclusiva como herramienta de inclusión social de las personas con discapacidad es preciso realizar reformas importantes del sistema educativo, siendo prioritario, garantizar que madres y padres tengan derecho a elegir sobre el centro educativo que quieren para sus hijos.

A pesar del trabajo desarrollado, en estos últimos cursos, es necesario continuar dando pasos que nos permitan avanzar en este sentido, a través de diferentes medidas, como la incorporación de nuevas fórmulas de escolarización, la formación del profesorado, adopción de nuevos modelos

organizativos en los centros escolares, la innovación educativa, la investigación, la reformulación normativa, entre otros.

La administración municipal es la más cercana de las administraciones públicas y donde la interlocución con los vecinos se produce con una intensidad mayor, permitiendo conocer mejor lo que demandan los ciudadanos a las distintas administraciones. De esta manera nos percatamos que la Comunidad Educativa y de forma muy especial la de Educación Especial, están preocupados por el futuro de estos Centros.

Aunque CERMI Castilla y León y la Consejería de Educación de la Junta de Castilla y León han acordado remitir un mensaje tranquilizador sobre el presunto cierre de los Centros de Educación Especial, las familias mantienen su preocupación ante la posibilidad de que cualquier cambio del sistema les deje sin soluciones educativas integradoras para sus hijos.

Sin embargo, las familias y el resto de la comunidad educativa mantiene su inquietud en este tema, por lo que parece oportuno que desde el Ayuntamiento de Valladolid nos dirijamos a las distintas administraciones competentes para instarlas a que garanticen lo que la gran mayoría de la comunidad educativa solicita. Esa es la razón esencial de esta moción: reafirmar nuestro compromiso municipal con la continuidad de la Educación Especial y solidarizarnos con las familias afectadas.

Por todo ello, los portavoces de los grupos políticos y el concejal no adscrito, que conforman el pleno

del ayuntamiento de Valladolid, propone para su consideración la siguiente

MOCION:

1. El Ayuntamiento de Valladolid insta a la Junta de Castilla y León a que garantice el funcionamiento de los Centros de Educación Especial, asegure su calidad educativa con la mejora de los recursos personales y materiales que tienen asignados y se consoliden como centros esenciales para potenciar la inclusión en todas las modalidades de escolarización.

2. El Ayuntamiento de Valladolid insta al Gobierno de España a que garantice que los padres de menores con discapacidad tengan derecho a elegir su escolarización en centros educativos especiales o centros ordinarios, así como a la continuidad de los Centros de Educación Especial y su puesta en valor como solución válida para garantizar la inclusión de los alumnos con discapacidad.

3. Del presente Acuerdo se dará conocimiento al gobierno de España, al gobierno de la Junta de Castilla y León y a la presidencia de la FEMP y de la FRMPCL.»

El Sr. Alcalde, al amparo del Reglamento Orgánico, invitó a entrar en el Salón de Sesiones a la Sra. Yolanda de la Viuda Caballero, representante de la Asociación Ayuda a la Dependencia y Enfermedades Raras, quien, en representación de la misma, da lectura a escrito relacionado con este punto del Orden del Día.

Votación.

Al tratarse de una moción suscrita por todos los miembros de la Corporación presentes en la sesión plenaria, se da por aprobada por unanimidad.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por unanimidad de los capitulares asistentes, aprobó la Moción que antecede.

ASUNTO DICTAMINADO POR LA COMISIÓN ESPECIAL DE INVESTIGACIÓN SOBRE LA GESTIÓN DE LA SOCIEDAD VALLADOLID ALTA VELOCIDAD, S.A.

APROBACIÓN DEL DICTAMEN DE CONCLUSIONES DE LA COMISIÓN ESPECIAL DE INVESTIGACIÓN SOBRE LA GESTIÓN DE LA SOCIEDAD VALLADOLID ALTA VELOCIDAD, S.A.

Se da cuenta de la propuesta de dictamen de conclusiones que suscriben, con fecha 21 de febrero de 2019, los siguientes miembros de la Comisión especial de Investigación sobre la gestión de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, S.A: D. Pedro Herrero García y D. Juan Antonio Gato Casado, concejales del grupo municipal Socialista; D^a. María Sánchez Esteban y D. Manuel Saravia Madrigal, Concejales del grupo municipal Valladolid Toma la palabra; y D^a. María del Rosario Chávez Muñoz, concejala del grupo municipal Sí Se Puede Valladolid y Presidenta de la Comisión, aprobada por la Comisión de Investigación Gestión Sociedad Valladolid Alta Velocidad, S.A, en sesión de fecha 21 de febrero de 2019, con el siguiente resultado,

tras su votación, cuyo texto se transcribe a continuación:

Respecto de los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 76, 77, 78, 79, 84, 85, 88, 89, 95, 99 y 100, se aprueban por 6 votos a favor de los grupos municipales Socialista (D. Pedro Herrero García y D. Juan Antonio Gato Casado), Valladolid Toma la Palabra (D^a María Sánchez Esteban y D. Manuel Saravia Madrigal), Sí Se Puede Valladolid (D^a. M^a del Rosario Chávez Muñoz) y Ciudadanos (D^a. Pilar Vicente Tomás); y 3 votos en contra del grupo municipal Popular (D^a. M^a Teresa Martínez Jiménez, D. Carlos Fernández Rodríguez y D. Fernando Rubio Ballesteros).

Respecto de los puntos 25, 40, 61, 62, 64, 65, 69, 71, 73, 74, 75, 92, 93, 94, 96 y 98, se aprueban por 5 votos a favor de los grupos municipales Socialista (D. Pedro Herrero García y D. Juan Antonio Gato Casado), Valladolid Toma la Palabra (D^a María Sánchez Esteban y D. Manuel Saravia Madrigal) y Sí Se Puede Valladolid (D^a. M^a del Rosario Chávez Muñoz); 3 votos en contra del grupo municipal Popular (D^a. M^a Teresa Martínez Jiménez, D. Carlos Fernández Rodríguez y D. Fernando Rubio Ballesteros); y 1 abstención del grupo municipal Ciudadanos (D^a. Pilar Vicente Tomás).

Y respecto de los puntos 59, 60, 63, 66, 67, 68, 70, 72, 80, 81, 82, 83, 86, 87, 90, 91 y 97, se aprueban por 5 votos a favor de los grupos municipales Socialista (D. Pedro Herrero García y D. Juan Antonio Gato Casado),

Valladolid Toma la Palabra (D^a María Sánchez Esteban y D. Manuel Saravia Madrigal) y Sí Se Puede Valladolid (D^a. M^a del Rosario Chávez Muñoz); y 4 votos en contra de los grupos municipales Popular (D^a. M^a Teresa Martínez Jiménez, D. Carlos Fernández Rodríguez y D. Fernando Rubio Ballesterero) y Ciudadanos (D^a. Pilar Vicente Tomás).

Los grupos municipales Popular (D^a. M^a Teresa Martínez Jiménez, D. Carlos Fernández Rodríguez y D. Fernando Rubio Ballesterero) y Ciudadanos (D^a. Pilar Vicente Tomás) anuncian que sus respectivas conclusiones presentadas ante la Comisión de Investigación, al que se añade la adenda presentada en la misma sesión del 21 de febrero de 2019 en el caso del grupo Popular, se formulan como votos particulares al Dictamen de Conclusiones aprobado en dicha sesión.

«Comisión Especial de Investigación Sobre La Gestión De La Sociedad Valladolid Alta Velocidad, S.A.

Al Pleno Municipal

Asunto: Dictamen de Conclusiones de la Comisión Especial de Investigación sobre la gestión de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, S.A.

Escrito de conclusiones en relación con los trabajos de la Comisión de Investigación sobre la gestión de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, S.A.

1. RELATO DE HECHOS

1.1. Antes del Convenio de 2002.

1. El equipo redactor del PGOU contempló por

primera vez la opción del soterramiento en 1980. El planeamiento recoge finalmente el tren en superficie con mejora de los bordes (1984).

2. En 1985, la Junta de Castilla y León, RENFE y Ayuntamiento de Valladolid presentan un estudio para recuperación de bordes y mejora de la permeabilidad.

3. En 1986 se convoca un concurso: "Recuperación de los bordes urbanos del ferrocarril en la ciudad de Valladolid", frente a la negativa de la Administración a invertir grandes cantidades de dinero público en un soterramiento que estaba por encima de las posibilidades de las arcas públicas. El equipo ganador pudo materializar su proyecto en una reducida área de la Pilarica. Sin continuidad por los siguientes equipos de gobierno municipales, autonómicos y gestores ferroviarios.

4. El Consejo de Ministros declara la línea Madrid-Valladolid como nuevo tramo del tren de alta velocidad (TAV).

5. El Ayuntamiento de Valladolid anuncia en el 14 de marzo de 1989 que la ciudad "será pionera en la alta velocidad".

6. En 1990, el Gobierno de España dice que la viabilidad del soterramiento está en estudio y poco después lo descarta por su inmenso coste. La consultora INECO, vinculada a RENFE, elaboró un "Estudio de soterramiento de la estación Campo Grande de Valladolid" donde se realizaron la primera valoración económica del

soterramiento, dimensiones, tipo de obra, calendario y costes aproximados.

7. En 1991, el Ayuntamiento de Valladolid suscribe un convenio con RENFE para resolver la problemática urbanístico-ferroviaria de la ciudad.

8. El primer estudio de la consultora INECO se produce en 1992 (60 millones de pesetas) y estima un coste de la obra en 50.000 millones de ptas. (300 M€), incluyendo túnel y desvío para mercancías.

9. El Ayuntamiento de Valladolid reclama a la Junta de Castilla y León que se implique en 1993, año en el que se firma un Convenio entre Ayuntamiento y RENFE para la liberación de la estación de La Esperanza y de la línea Valladolid-Ariza.

10. El Consejo Europeo declara prioritario el trazado: Madrid-Valladolid-Vitoria-Dax en 1994.

11. En 1995 el Plan Estratégico Municipal señala como opción prioritaria el soterramiento.

12. El nuevo gobierno municipal del PP defiende en 1995: "Soterramiento No" y realiza una propuesta de estación en el exterior conectada por un túnel con el centro mediante "minitrén" por 28.411 millones ptas. frente a los 48.941 millones en los que se estimaba el soterramiento, apoyada por Jesús Merino (Junta de Castilla y León).

13. El Pleno aprueba por unanimidad (10 de julio de 1996) una moción del PP "con el fin de proponer a la Junta la firma de un convenio para la adecuada

financiación de las soluciones tendentes a eliminar la barrera del ferrocarril”.

14. En 1997, RENFE se compromete con el Ayuntamiento a invertir 1.000 millones de ptas. para mejorar los bordes, la construcción de un hotel, un área comercial bloques de oficinas, viviendas, y la mejora del paso de Labradores, generando una gran plaza subterránea.

15. En 1998 el Ayuntamiento crea la Sociedad municipal INDEVA (Iniciativa para el desarrollo de Valladolid). La consultora IDOM determina que la mejor opción es el soterramiento (sería rechazado el resultado). Ese mismo año se aprueba la Ley 6/1998 liberalización del suelo, que convirtió todo suelo en urbanizable para “abaratarse el suelo y por tanto la vivienda”.

16. En 1999, De la Riva comunica a la Junta de Castilla y León estar dispuesto a poner 20.000 millones de ptas. Choca con el gobierno central, que pretende traer el AVE en superficie.

17. En el año 2000, el Gobierno central decide llevar a cabo las obras necesarias para la llegada del tren de alta velocidad Valladolid-Madrid. El 9 de enero de 2000, León de la Riva asegura que “Con el TAV seremos 500.000 habitantes”. Un mes después, el Programa electoral Nacional del PP recoge que Fomento pagará el 90% del soterramiento: Tomás Burgos presume de haber logrado incluir tal compromiso. La Junta de Castilla y León renuncia a la ampliación de la estación de

autobuses, dando por hecho que en 5 años se trasladará junto a la de tren. El coste del soterramiento y adaptar la estación se estima en 100.000 millones de ptas. (600 M€).

18. En 2001, el ministro Álvarez Cascos dice que el Ministerio no pondrá dinero, pero sí terrenos para financiar la operación. El concejal Sumillera asegura que el Ayuntamiento ha iniciado las negociaciones sobre las 80 hectáreas y que ya ha llegado a un acuerdo con la parte de Azucarera Ebro. De la Riva desea que la Sociedad de Inversiones Estratégicas creada por las Cajas de Ahorro de la región a petición de la Junta financie la operación y considera "muy difícil" el soterramiento por "las condiciones que pone Fomento".

19. De la Riva dice asegura que las obras del soterramiento comenzarán en 2003 y "el soterramiento llegará en 2006" y pide a la Junta que participe en la financiación. Herrera deja claro que en la inversión del soterramiento "la Junta no participará". Se publica que el Ayuntamiento rechaza la oferta del Grupo Parquesol para comprar a 100.000 ptas. el metro cuadrado las 80 has. (480 M€). José María Marcos, gerente de INDEVA, pide una excedencia en el Ayuntamiento para dirigir la división inmobiliaria de Ebro Puleva. El precio de los pisos sube un 31% en Delicias por la expectativa de enterrar la vía.

20. En 2002, León de la Riva asegura que "llueven las ofertas" para la compra del suelo liberado y adelanta que "se venderá por partes" mediante subasta,

añadiendo que "con ellas se podrían pagar los costes de eliminación de la barrera ferroviaria de la ciudad". El 15 de abril se adjudica contrato a Carlos Baró para la realización de la consultoría y asistencia para la elaboración de informes y asesoramiento técnico a la Alcaldía y Vicepresidencia 1ª de SVAV (a pesar de ser su oferta la más cara).

21. De la Riva condiciona la entrada de Junta de Castilla y León en la SVAV a que aporte 34 M€. El coste de la operación se estima en 578 M€ y la construcción de 6.000 viviendas nuevas. Al mismo tiempo en Valladolid hay 13.496 casas deshabitadas, especialmente en zona centro. El PP aprueba en solitario la reforma del PGOU que pone de golpe en el mercado 3.900 hectáreas de suelo. De la Riva: "al Ayuntamiento no le costará un duro". El 1 de octubre el Pleno aprueba la firma del convenio para el soterramiento, que compromete al Ayuntamiento en dos cuestiones: la modificación del PGOU y la entrega de los suelos de los nuevos talleres libres de cargas.

22. La Universidad de Valladolid publica en 2002 un trabajo, a encargo de la CVE, sobre "Soterramiento del ferrocarril y transformaciones urbanísticas de Valladolid" apunta incertidumbres inmobiliarias y a que se dispararán los precios: "la desaparición de la barrera, por sí misma no es capaz de hacer desaparecer las diferencias sociales, eso es evidente". Añade que "No existe garantía de que una mayor oferta de suelo urbanizable (delimitado y no delimitado) contribuya a

reducir el precio del suelo y de la vivienda". Restan más de 27.000 viviendas por construir en sectores de suelo urbano-urbanizable del PGOU).

23. Se firma el acuerdo entre el Gobierno (50%), la Junta de Castilla y León (25%) y el Ayuntamiento (25%), que es publicado en el BOE nº 129, de 30 de mayo de 2003, tras negociaciones con notable secretismo. El coste estimado es de 631 M€ y en Convenio se pueden diferenciar:

a) "Operación ferroviaria", que abarcaría las actuaciones relativas a la construcción de la Variante Este ferroviaria, la implantación del Nuevo Complejo de la RAF de Valladolid y el soterramiento del pasillo ferroviario a su paso por la ciudad.

b) "Operación ciudad", que conlleva: la modificación del PGOU, urbanización de los nuevos barrios, venta y edificación de las nuevas parcelas, y urbanización del pasillo ferroviario o corredor sostenible equipado.

1.2. Etapa 2002-2008.

24. El 5 de noviembre de 2002, el ministro Álvarez Cascos inaugura en Las Francesas una exposición sobre el aspecto de Valladolid con el tren soterrado en clave electoral: "superando barreras". Los promotores inmobiliarios piden al Ayuntamiento que acelere la venta del suelo. El Gobierno municipal aplaza la urbanización de las calles cercanas a las vías.

25. En 2003 se constituye la SVAV. El Pleno que aprueba un PGOU del que serían manipulados 70 artículos y que no contempla reserva de suelo para los nuevos talleres de RENFE. El concejal G^a de Coca: "Con mayor oferta de suelo, el precio de la vivienda tiene que bajar". De la Riva presenta el proyecto "Urbanidades", con infografías espectaculares. Silván asegura que en 2004 llegarán las primeras inversiones del soterramiento pagadas por la Junta.

26. De la Riva se plantea derribar el histórico edificio de locomotoras de RENFE, apareciendo una nueva Asociación para la conservación del patrimonio y culpa a los promotores de disparar el precio de la subasta que situará las viviendas a 360.000 €. El precio de la vivienda sube en Delicias un 10% ante la expectativa de desaparición de la vía.

27. En febrero de 2004, el Ayuntamiento de Valladolid pide que Vialia se integre en el proyecto Bofill. Se anuncia que las obras del túnel del soterramiento comenzarán en primavera de 2006. De la Riva en un acto electoral con Gallardón dice: "El TAV llegará en las fechas previstas, finales de 2007 o primer semestre de 2008 aunque sea en superficie". La ciudad de la comunicación prevé obras que ignoran el soterramiento. El coste previsto de la operación sube a 781 M€ y se calcula que encarecerá en 120.000 € el precio de la vivienda libre.

28. Carlos Baró firma nuevo contrato (negociado sin publicidad) y el Sr. Molinilla presenta su dimisión.

Fomento mantiene la llegada del TAV en 2007 pero duda de que dé tiempo a soterrarlo. Morlán: "No me apetece que la gente salga engañada". De la Riva: "El grado de entendimiento sobre el tren es máximo" y "soterrar las vías generará 1.200 M€ de negocio". El Ayuntamiento de Valladolid amenaza con renunciar a soterrar el TAV si Medio Ambiente impone una vía de mercancías paralela a la Ronda.

29. En 2005, Medio Ambiente considera el desvío del TAV por la ronda "la opción menos perjudicial para el medio ambiente" y que la Junta también había calificado en 2003 como "mejor opción". De la Riva llama a movilizarse a los vecinos del Pinar asegurando que el trazado Sur obligará a derribar sus chalés y anuncia que "El soterramiento comenzará antes de que llegue el TAV".

30. Baró forma parte de la Comisión Técnica de selección que adjudica la modificación del PGOU a Rogers, cuya propuesta incluye como mejora la "búsqueda de potenciales inversores. Contraste de mercado". Rogers (defensor del modelo de ciudad compacta) ya trabajaba en un nuevo megaproyecto urbanístico promovido por Urbespacios (empresa del Sr. Cantalapiedra creada en 2004) con el firme respaldo público de De la Riva, quien aconsejó a esta nueva empresa que desarrollase su iniciativa porque "nada tiene que ver que sea pariente de la concejala", para que se construya allí un palacio de congresos, la ciudad de la Justicia y un gran centro comercial. La Federación de Vecinos Antonio Machado denuncia la posible incompatibilidad de sus servicios en

el sector público como del asesor del alcalde, y en el sector privado redactando los proyectos de urbanización del AH 8 y de Industrial Jalón (afectados por el By pass).

31. Ministerio y Ayuntamiento de Valladolid acuerdan un trazado de mercancías con dos túneles que salvan zonas urbanas (Pinar y S. Cristóbal) y De la Riva señala: "prefería otra opción, pero estoy satisfecho", que "El Ministerio es el que más ha cedido en el desvío de mercancías" y que "Es éxito del alcalde, que nadie se cuelgue las medallas". Se crea el Comité de Auditoría de la SVAV y KPMG será la auditora para 2005, 2006 y 2007 por procedimiento negociado sin publicidad. De la Riva recuerda que el soterramiento no depende de lo que diga cada barrio. El coste de la operación urbanística se estima que supere los 1.500 M€.

32. En 2006, Bofill carga contra la elección de Rogers porque él ganó el concurso internacional hace 2 años y no volvió a tener noticia. Garrido Capa indica: "No coincido con alcalde en que habrá un antes y después del AVE". De la Riva reconoce que le empieza a "preocupar" el proyecto Rogers y destaca el consenso y la coordinación de las tres Administraciones. El alcalde ya ha anunciado más de 10 veces visitas de Rogers que no se han producido.

33. En el Consejo de Administración del 13 de julio de 2006, R. Bolufer expresa dudas sobre la operación por los sobrecostes: "no parece del todo sostenible", que comparte el Director de la SVAV. L. A.

Solís lo comparte también: "el planteamiento se quiebra por el sobrecoste del soterramiento". El diseño del centro comercial causa diferencias entre Rogers y Fomento, que le exige más accesos a la estación. Descontento de agentes sociales y vecinos con Rogers por la opacidad.

34. De la Riva insiste en defender el plan de Urbespacios, que duplica su previsión y plantea 20.000 viviendas en Valdechivillas, y no ve problema en que esté más allá de las rondas y choque con el modelo de ciudad compacta que predica Rogers: "Después de ver los documentos apuesto mucho más por este proyecto". Se anuncia que tres constructoras pujan por el primer suelo que venderá la SVAV y que la primera parcela se subastará este año. Carlos Baró firma un nuevo contrato (negociado sin publicidad). De la Riva abre una crisis en SVAV al criticar el protagonismo en los medios de su gerente. El proyecto Rogers se bloquea por las discrepancias en los accesos a la estación.

35. Se inicia 2007 y De la Riva anuncia: "Si el día que vaya a entrar en superficie el TAV no se han iniciado las obras del soterramiento el primero que se sienta en la vía para que no entre es el alcalde". Es conveniente suscribir un crédito de 125 M€. Junta y Ministerio advierten que no comprometerán avales para garantizar el crédito. La parcela 6C de Ariza se vende por concurso a Promociones Pal S.A. (Arranz Acinas) por 4,2 M€.

36. La SVAV aprueba la compra (pidiendo un crédito al BBVA) de una parcela a Ebro Puleva S.A. (C/ Esperanza, 10) y se informa de que alguien ya ha acordado con Ebro que se les alquilen las naves: De la Riva se abstiene "como miembro de Caja Duero". El 5 de septiembre de 2007, la SVAV firma con Caja Duero una línea de préstamo de 25 M€ para aportar al Convenio con Fomento para la cofinanciación de las obras de la Variante Este (137 M€ en total).

37. La construcción de pisos vive su peor momento de los últimos 10 años, según los empresarios. De la Riva anuncia que Rogers diseñará el centro comercial Vialia con 25.000 m2 para alquilar y se producen críticas de Avadeco por "desproporcionado". El 12 de diciembre, el Sr. Cabado advierte que hay que estudiar las garantías exigidas por los bancos en las ofertas de créditos. Se anuncia que las obras del soterramiento comenzarán en 2010 y terminarán en 2013.

38. El presidente de ADIF, A. González, lamenta que el soterramiento perdiera dos años y medio entre diciembre de 2002 y junio de 2005 y denuncia que en abril de 2004 apenas había nada avanzado. El AVE llega a Valladolid en superficie con la oposición del PP y De la Riva reconoce que con el PP el AVE tampoco habría entrado soterrado, aunque publica un bando (130.000 copias) sobre el AVE en el que critica al Gobierno de España. Su máxima preocupación es que le inviten al viaje inaugural.

39. En 2008, De la Riva no descarta ubicar el palacio de congresos en los actuales talleres. Se anuncia que el soterramiento se alarga un año y empezará en 2009 hasta 2018. Constructores y promotores ven difícil costear con los terrenos y creen "precipitado" licitar el suelo. Se da por hecho que la venta de suelo no costeará toda la operación y que generará un déficit de 626 M€. Rogers incluye 700 pisos más que en 2006 financiar el sobrecoste de 220 M€.

1.3 Etapa 2008-2011, la crisis.

40. En marzo de 2008, De la Riva niega la venta inmediata del suelo liberado por la crisis de la construcción y dice que "los números siguen cuadrando" y que "La crisis del ladrillo no afectará al proyecto Rogers", aunque el propio Rogers recomienda no vender antes de 6 años los terrenos del soterramiento y advierte que las áreas comerciales previstas superan la media por vecino de Madrid y Barcelona. Los vecinos que viven al lado de la vía temen que los trabajos de la tuneladora dañe sus edificios.

41. El PP rechaza una moción para que la Junta de Castilla y León aporte a la SVAV los 50 M€ obtenidos por los aprovechamientos urbanísticos obtenidos, a través de Provilsa, en la Ciudad de la Comunicación (APE Ariza). El Banco de negocios EBN (del que De la Riva es Consejero) presenta oferta para el préstamo a la SVAV, cuyos costes de gestión y gastos financieros ascenderán a 100 M€.

42. Consejo SVAV no presencial para revisar los honorarios de Rogers, que cobrará un 20% más (otros 275.264 €). La SVAV decide la contratación de multitud de servicios sin tener concedido el crédito ni haber vendido ninguna parcela. Sr. Cabado advierte al Consejo de que son necesarias las "comfort letter" de todas las Administraciones de la SVAV y que es necesario suscribir un seguro de responsabilidad de los Consejeros de 2M€.

43. De la Riva anuncia la venta de los primeros suelos para finales de año y firma un aval al préstamo de 200 M€ sin pasar por el Pleno. Comienzan las obras de los 17 km de la variante de mercancías. El Ayuntamiento propone que Rogers diseñe la futura estación intermodal. Moción Institucional para instar a la prolongación del soterramiento del ferrocarril a los barrios de la zona sur. El Ayuntamiento baraja construir un mercado de abastos en el depósito de locomotoras. El PP rechaza una moción para mejorar la financiación de la Junta de Castilla y León a la operación.

44. En marzo de 2009 se anuncia la demolición del puente del arco de ladrillo en 2010. Bolufer advierte de las consecuencias económicas y de que la SVAV no podrá financiar el proyecto en su conjunto. Adenda al contrato de asistencia técnica para la redacción de la modificación del PGOU: 1,6 M€. De la Riva intenta controlar el Plan de Comunicación que paga la SVAV. Como ya profetizó De la Riva dos años atrás, Rogers diseñará las estaciones y Vialia (6 M€ para los proyectos).

45. El Ayuntamiento crea OFEVA siete años más tarde de la firma del convenio. Estaba bajo la dependencia directa de León de la Riva, con funcionamiento separado del resto de Urbanismo (incluso durante algunos años dependía de una concejalía diferente).

46. Bancos y Cajas meten prisa: Si el proyecto no se aprueba antes del 31 de diciembre las condiciones del crédito de 626 M€ se podrían endurecer. ADIF envía al Ayuntamiento un proyecto para adelantar el cierre del paso a nivel de Pilarica. Se anuncia que el depósito de locomotoras albergará una biblioteca municipal con 60.000 libros. PP aprueba en solitario dos planes parciales para 25.000 pisos: Las Riberas (AH 7) y Prado Palacio (AH 11). El nuevo túnel del Arco de Ladrillo (780 m.) costará 15 M€, será el más largo de la ciudad y comenzará a construirse en junio de 2010. Arrancan las obras de los nuevos Talleres de RENFE. Aprobación inicial de un nuevo barrio: Los Argales (AH 8). Se anuncian las últimas horas del Arco de Ladrillo. El desmontaje durará 3 meses.

47. 2010: Carta de la SVAV a todos los consejeros: Hay que devolver 50 M€ del préstamo y hay que ampliar el vencimiento para después pedir 626 M€. El Pleno aprueba el Plan Rogers (modificación PGOU) sin debate ni votos en contra (28 votos a favor 1 abstención), ocho años después de haberse firmado el Convenio. Los bancos exigen revisar al alza los préstamos del soterramiento porque el Euribor está más

bajo (1,2%) que cuando se firmó (5%) y demandan más intereses para mantener el margen de beneficio. De la Riva reconoce que "El retraso del PGOU (aprobación de la Junta a la modificación para el Plan Rogers) ha supuesto un encarecimiento" y anuncia: "Las parcelas saldrán a la venta en 2013. Si no ha pasado la crisis apaga y vámonos". El Ayuntamiento aprueba nuevos límites del término municipal que otorgan 7 hectáreas más en Valdechivillas.

48. La crisis multiplica los locales vacíos, cuyos precios alquiler han descendido un 25%. Carta de la SVAV a todos los consejeros, en la que se les avisa de las condiciones que ponen los bancos, entre las que está "ratificar la vigencia de las garantías otorgadas por los accionistas". Los bancos calculan a la baja el valor de los terrenos (De 1.065 a 820 M€).

49. De la Riva: "En el caso más desfavorable la operación se saldaría con un déficit de 60 M€, de los que al Ayuntamiento le correspondería pagar 15" y "La economía del Ayuntamiento me permitiría mañana mismo firmar un crédito sin sobrepasar los límites de endeudamiento, por lo tanto, no es algo que nos preocupe". De la Riva firma por su cuenta otro aval (2º) para un préstamo de 70 M€ a la SVAV para refinanciar un préstamo anterior. De la Riva: "No nos atrevemos a poner fecha al inicio del soterramiento", "hemos hecho números y son suficientes para acometer toda la intervención urbanística".

50. 24 de enero de 2011: El Consejo de Administración de la SVAV, tras dos años sin reunirse, acuerda la mayor operación financiera de la historia de Valladolid: De la Riva, que no se abstiene a pesar de que una de las entidades es Caja Duero: "No ha sido fácil convencer a los bancos" (un año y medio de negociaciones). "Las administraciones han tenido que demostrar por activa y por pasiva que la operación era viable a pesar del estallido de la burbuja inmobiliaria". Bolufer: "Los costes del crédito son muy altos y las condiciones impuestas muy duras" y advierte de los problemas para los socios si SVAV consolida su gasto y su deuda en las AAPP computándose como déficit y endeudamiento público. El Ayuntamiento se compromete a iniciar los contactos con los promotores inmobiliarios y de gestionar los proyectos de actuación y urbanización. De la Riva firma otra carta de conformidad por su cuenta.

1.4. Etapa 2011-2015.

51. El 28 de enero de 2011 la Junta de Castilla y León autoriza el acuerdo para financiar las obras del soterramiento. De la Riva recuerda que "para solicitar 600 M€, Fomento, Junta y AVA tendrían que presentar avales, pero el Estado se negó, por lo que la cantidad del préstamo ofertada es de 400 M€". Sobre la venta de suelo calcula que estará todo vendido en 2022 y dice: "Hay contactos con gente que tiene cash suficiente para meterse en el soterramiento". De la Riva augura buena venta para los pisos del plan Rogers porque son VPO y en

el centro: "el problema lo tendrá el que construye en el alfoz, no los pisos del plan Rogers". Echa la culpa a ADIF por no aportar un aval para el crédito de los 626 millones.

52. El 1 de julio de 2011, León de la Riva organiza una rueda de prensa multitudinaria para "acabar con especulaciones" y dice que el soterramiento empezará en 2013 con la demolición del paso elevado del Arco de Ladrillo y finalizará en 2018 y que los talleres se habrán trasladado a finales de 2012. Asegura que el aval de 400 millones "garantiza" la obra. Rogers sitúa en 25 años el plazo para el desarrollo de todo su plan. Junta y Cámara dudan de que el soterramiento se pueda pagar con la venta de pisos. De la Riva es optimista y cree que si no fuera viable, los bancos no hubieran participado y reclama a la ministra Pastor para el traslado de talleres: "Que nos den permiso que el dinero lo ponemos nosotros".

53. En 2012, De la Riva continúa: "el soterramiento de Valladolid es el que tiene visos de salir adelante", "Nos han recibido (el Ministerio) de forma cordial, nos dan apoyo moral, pero no hay dinero", "Yo ya no pongo fecha al soterramiento", "Hemos vivido como ricos sin serlo, nos hemos endeudado y ahora somos pobres y hay que pagar lo que se debe". La SVAV no ingresa los 108 M€ previstos para 2012 por venta de terrenos y tendrá que pagar 65 M€ a los bancos. La Intervención del Estado expresó dudas sobre si la SVAV debía correr con unas obras que el Ministerio ya había

adjudicado en enero de 2008 a FCC por 108 M€. Pastor advierte: "No se es consciente del momento económico en el que estamos cuando la gente pide, por ejemplo, que se soterran las vías en las ciudades".

54. El 11 de enero de 2013 se reúne el Consejo de Administración de la SVAV (2 años sin reunirse). El soterramiento sigue en vía muerta y sin plazos. Sin noticias de Rogers y su plan. Destitución del gerente. Si no cuadran las cuentas Fomento revisará el proyecto de soterramiento. De la Riva destaca "el margen de actuación toda vez que hasta 2016 no habrá que reintegrar a los bancos nada de lo que han prestado". La Directora de SVAV advierte: "es necesario poner en marcha a la mayor brevedad la comercialización de los suelos disponibles".

55. La SVAV busca una consultora que le ayude a vender el suelo. Pastor: "El ejecutivo de Rajoy no tiene intención de seguir financiando soterramientos con obras faraónicas". De la Riva garantiza el soterramiento sin fecha. La auditora KPMG da el visto bueno a las cuentas de la SVAV y ve viable soterrar a pesar de caer el valor del suelo. El Consejo de Administración considera que el margen para empezar a devolver el préstamo (2016) es más que suficiente para hacer caja con la venta de suelo.

56. La operación se calcula en 1.300 M€. De la Riva dice que "el soterramiento en Valladolid sigue adelante". El valor del suelo del soterramiento se ha devaluado un 21% más en dos años. Pastor: "El tiempo en el que se hacían soterramientos de cientos de millones

de euros ya se ha terminado" y que proyectos como el soterramiento de las vías del tren a su paso por Valladolid dependen del dinero con el que cuente el Ministerio. "aquí no valen los cuentos de la lechera", como "hacer un infraestructura porque voy a obtener aprovechamientos urbanísticos de cientos de millones". El Ministerio tiene una "programación clara y definida" y cualquier iniciativa impulsada "tiene financieramente que ser sostenible". Apoyará proyectos que ayuden a la "vertebración" de la ciudad pero que tengan en cuenta el poder económico existente. Pastor considera inviable financiar el soterramiento con la venta de parcelas. La SVAV mete un hachazo al plan Rogers y rebaja la obra en 168 M€.

57. En 2014, De la Riva anuncia que podrían comenzar las primeras 32 demoliciones de naves del Pº Farnesio en enero de 2015. De la Riva: "He hablado con Pastor. Todo sigue igual. El soterramiento sigue adelante" y "un grupo inversor extranjero" está interesado en los suelos. Fomento dice que sólo si hay dinero habrá soterramientos. De la Riva confirma ante los vecinos que el paso a nivel de Pilarica es compatible con el AVE (5 años antes mandó al Ministerio un proyecto para adelantar el cierre del paso a nivel). La concejala Vidal sostiene que los contratos con las entidades financieras tienen una cláusula de confidencialidad y que "El equipo de gobierno no tiene por qué informar sobre la situación del soterramiento" y que "El paso a nivel de Pilarica no corre ningún

peligro". Se anuncia que la SVAV derribará 3 naves de Ebro para el soterramiento.

58. Empieza 2015: el suelo del soterramiento se ha devaluado un 46% y complica aún más la operación. Un nuevo informe aconseja venderlo en lotes desde 2016 a 2025. Pastor ratifica que "Valladolid tendrá soterramiento, pero sin fechas". El 9 de mayo el Gobierno de España impone por ley que los nuevos proyectos de alta velocidad sean rentables y aseguren su financiación para evitar obras ruinosas.

1.5. Etapa 2015-2017.

59. El nuevo Gobierno Municipal amenaza el 14 de julio de 2015 con no pagar su parte de los talleres de RENFE si no se asegura el soterramiento. La SVAV lleva gastados 118 M€ más de los previstos en el crédito. Puente reclama por carta a Pastor un "impulso político" porque "no se observa un empuje suficiente" para que el proyecto sea realidad en un "plazo razonable". El Ayuntamiento acusa a ADIF de no cumplir los plazos del soterramiento y le critica el retraso en las soluciones al paso a nivel de Pilarica. Pastor revisará el soterramiento para buscar "la opción más eficiente y sensata". El Ayuntamiento reclama la presidencia de la SVAV. Puente insiste: "el proyecto, por su coste, es de difícil realización" y pide el mantenimiento del paso a nivel de Pilarica.

60. Fomento presupuesta 9,6 M€ para el by pass de mercancías, parado desde 2010. La SVAV renuncia al Plan Rogers y busca alternativas al soterramiento.

Pastor: "Habrá distintos escenarios con análisis de costes y financiación. Se elegirá la más eficiente y sensata". Fomento se muestra inflexible respecto al paso de Pilarica. La SVAV se enfrenta a una dura negociación para aplazar un año el pago de 125 M€ del crédito. Puente plantea dar terrenos del soterramiento a los bancos porque "la situación financiera del proyecto es inasumible". La Junta insta al Ayuntamiento a "cumplir con sus obligaciones" en SVAV. El 24 de diciembre, Puente evita in extremis el embargo al aplazar 3 meses la deuda.

61. En 2016, el Ayuntamiento reclama 320 M€ a sus socios, dos años de carencia a los bancos y una revisión integral del proyecto de soterramiento. Junta no pagará de momento los 9,5 M€ que debe a SVAV. El gobierno municipal estudia denunciar un posible delito por el aval del ex alcalde al crédito. RENFE y ADIF depositan 62,5 M€ para salvar la situación. El Ayuntamiento aprueba la Licencia de actividad de los Talleres y Puente plantea que RENFE asuma el pago de la deuda hasta vender suelo.

62. La SVAV logra otros 6 meses para devolver 125 M€. El crédito ferroviario ha generado 61.395 € al día en intereses desde 2011 (115 M€ en total). De la Riva presenta alegaciones a la revisión de oficio de la carta de conformidad. Asume que es su firma: "se me presentó a la firma por quien debía realizar esos trámites previos". Fomento estima que ejecutar el Plan Rogers supondría 1.336 M€ frente a los 526 programados.

El Consultivo considera nulo el aval de 400 M€. El Ayuntamiento exigirá a RENFE el pago de 150 M€ por los talleres. RENFE y ADIF quieren denunciar al Ayuntamiento por anular el aval de De la Riva, mientras los bancos también lanzan su ofensiva contra el consistorio.

63. El Ayuntamiento plantea 7 fases "realistas" para iniciar el soterramiento en 2019. Los bancos reclaman por burofax el pago de 70 M€. La deuda lleva a la SVAV al concurso de acreedores. Puente: "La SVAV ha muerto definitivamente" y propone su liquidación ordenada.

64. El 10 de febrero de 2017, ADIF anuncia el final del proyecto de soterramiento en Valladolid y plantea 3 opciones (liquidación de la SVAV, integración en superficie o soterramiento parcial). El Gobierno de España advierte al Ayuntamiento: si quisiera soterrar, tendría que pagarlo por su cuenta.

65. La Fiscalía solicita 9 años de prisión para De la Riva por falsedad documental y 36 años de inhabilitación por prevaricación el aval del soterramiento. Al mismo tiempo, pide 24 meses de inhabilitación por prevaricación para Sánchez y Blanco. La Junta autoriza el convenio sobre el ferrocarril.

66. El nuevo acuerdo de integración permite que la SVAV no entre en un concurso de acreedores de imprevisibles consecuencias y evita un más que seguro largo proceso judicial y la paralización de los proyectos en marcha: Talleres y desvío de mercancías.

2. CONCLUSIONES GENERALES

67. La Comisión de Seguimiento de la operación ferroviaria, con carácter general, ha estado sobredimensionada. Ha acabado suponiendo mucho más trabajo del necesario, y una pérdida importante de esfuerzos para nada. La obsesión por tener más y más información, documentos, comparencias o análisis, sin discriminación, ha ralentizado unos trabajos que podían haberse llevado a cabo en mucho menor tiempo y con mucho menor esfuerzo. Su funcionamiento ha sido excesivamente tortuoso. El espectáculo ofrecido para aprobar las actas (¡las sesiones estaban grabadas!) ha sido realmente penoso.

68. A pesar del temple, buena disposición y buen criterio de la presidenta, las sesiones de la Comisión han transcurrido en un clima de crispación totalmente innecesario. En ocasiones no daba la impresión de que se estuviesen investigando unos hechos; sino más bien de que se estaban defendiendo las actuaciones de algunos responsables. Con demasiada frecuencia se plantearon preguntas inadmisibles (sobre la posición política de alguno de los comparecientes, por ejemplo) o fuera de lugar. En ocasiones se ha tratado con una agresividad innecesaria a los comparecientes (en lugar de agradecer su disposición a venir). Por otra parte, han sido frecuentísimas las preguntas que nada tenía que ver ni con la especialidad del compareciente ni con el objeto por el que fueron convocados. Realmente ese tipo de preguntas no valen para nada. Son meras opiniones

personales. Aunque haya quien las vaya a utilizar como si se tratase de manifestaciones de autoridad. Ha sido lamentable que uno de los comparecientes no llegase a declarar porque las preguntas al anterior acabaron llevando tanto tiempo que se superó todo lo previsible.

69. El convenio se firmó sin una determinación de costes, sin proyecto, sin haber determinado siquiera la localización de los nuevos Talleres. Tratándose de un asunto urbanístico, quedó al margen tanto del Plan General (que no lo recogía) como de la propia Concejalía de Urbanismo. Los debates sobre muro pantalla o tuneladora; o sobre el trazado de la variante, centraron la discusión. Pero nunca se planteó las repercusiones generales sobre la ciudad ni lo que otro tipo de soluciones podría haber aportado. Era de alcaldía. Y así no pretendía hacer ciudad, sino financiar la obra del tren, aunque condicionase todo lo demás.

70. Desde el principio, la operación del soterramiento fue presentada como una operación crítica para la ciudad, exacerbando su importancia. Diciendo que condicionaba tanto la vida urbana que si se llegaba a realizar mejoraría la ciudad no solo en lo urbanístico, sino también en lo económico y social.

71. La operación diseñada, que integraba cuatro proyectos distintos (aunque nunca se planteó con claridad esa condición "multiproyecto"), se podían haber resuelto de forma separada, con la creación de una sociedad "de integración" para gestionarlos, era una solución que se hizo frecuente en aquellos años, pero

que finalmente ha resultado una mala solución. Este tipo de sociedades, que se repitieron en toda España, ha resultado fatal. Una de las más problemáticas: Valladolid.

72. Se decidió optar por el soterramiento sin haber considerado suficientemente otras posibles opciones. En la Comisión se ha preguntado insistentemente por parte de algunos grupos sobre si era posible o no antes y ahora. Pero lo cierto es que algunos intervinientes han recordado que en Europa, en ciudades con mucho más presupuesto que la nuestra, no se soterran trenes o estaciones, por razones de seguridad y mantenimiento.

73. Siendo un asunto urbanístico, quedó al margen tanto del Plan General (que no lo recogía) como de la propia Concejalía de Urbanismo. Los debates sobre muro pantalla o tuneladora; o sobre el trazado de la variante, centraron la discusión. Pero nunca se planteó las repercusiones generales sobre la ciudad ni lo que otro tipo de soluciones podría haber aportado. Era de alcaldía. Y así no pretendía hacer ciudad, sino financiar la obra del tren, aunque condicionase todo lo demás.

74. La financiación de la operación ferroviaria, conforme al convenio de 2002, estaba hipotecada a la venta del suelo liberado. Sin embargo, ha quedado demostrado que nunca hubo posibilidades reales de vender suelo, ni tampoco "opción B" ni plan de viabilidad alguno.

75. Para el diseño se contó primero con Bofill y luego con Rogers. Con figuras de prestigio internacional. Pero su implicación con el diseño de la ciudad fue mínima. De hecho, el trabajo final del equipo de Plan Rogers (con un presupuesto muy superior al inicial).

76. El orden que se dio en las actuaciones (primero el traslado de los Talleres, luego todo lo demás) parecía razonable, pero había otros que probablemente hubieran sido más efectivos, y nunca se pusieron sobre la mesa. Por ejemplo, primero la variante, liberando los suelos de Ariza (que podrían haberse puesto a la venta) y sacando las mercancías. Esa falta de análisis de posibilidades condicionó todo.

77. A lo largo de los años ha quedado patente la confrontación de intereses entre las distintas administraciones socias de la SVAV. Los intereses ferroviarios del Grupo Fomento (ADIF y RENFE, con el 50%) han prevalecido siempre sobre los de ciudad (25%). La dependencia de la SVAV del Ministerio de Fomento ha acabado resultando mala para la visión municipal del conjunto de actuaciones. Además de muy costosa, ha presentado dificultades de funcionamiento. Ha habido años en que no se llegó a reunir. Y en general ha resultado lenta, distante y poco operativa.

78. El proyecto "Vialia", impulsado por Álvarez Cascos, refleja el carácter marcadamente especulativo de la operación, alejado del interés público y de ciudad, beneficiándose de los aprovechamientos urbanísticos que

RENFE pudiera obtener en no pocas estaciones de ferrocarril a su paso por ciudades importantes. Vialia no tenía nada que ver con la SVAV ni, a posteriori, se incorporaba al Convenio de 2002. Aunque su planteamiento inicial se redujo finalmente a la mitad, la previsión de 25.000 m2 era absolutamente desproporcionada.

79. La quiebra técnica de la SVAV tiene grandes similitudes con las de otras 14 sociedades creadas en la misma época en ciudades como León, Murcia, Cartagena, Málaga, Madrid, Logroño, Zaragoza, Barcelona, Alicante y Valencia. Desde 2008 Adif ha acumulado una que asciende a 25.000 M€, especialmente en los últimos años.

80. La operación ha estado marcada por la opacidad. Ahora se conoce gran cantidad de información que fue ocultada a la ciudadanía de Valladolid durante 12 años. Ha sido desvelada a raíz del cambio de gobierno municipal en 2015, con la consiguiente creación de una comisión de seguimiento de la operación y con la aprobación en Pleno (7-3-2017) de la propuesta de todos los Grupos Municipales (menos el Grupo Popular) de constituir esta Comisión de investigación, habiéndose confirmado en la propia Comisión que dicha información:

a) Jamás estuvo sujeta a ningún tipo de "confidencialidad" como el Equipo de Gobierno Popular esgrimió a la oposición para negar su acceso a ella durante todo ese tiempo (actas de las sesiones plenarias del 4-5-2010 y 4-6-2014).

b) Fue bloqueada por el Grupo Popular al negarse a crear una comisión de seguimiento, como la

oposición reclamó (acta de la sesión plenaria de 1-3-2013), llegando a reclamar al Procurador del común.

81. Entre la información que fue ocultada por el Grupo Popular se encontraban tres cartas de conformidad o avales del Ayuntamiento de Valladolid a la SVAV para cubrir el posible incumplimiento de sus obligaciones deudoras con una serie de entidades financieras. Avales que fueron firmados por cuenta y riesgo del anterior alcalde a espaldas de la Asesoría Jurídica, la Secretaría Municipal, la Intervención, la Junta de Gobierno y el Pleno Municipal. Al no poder la SVAV hacer frente a la devolución del préstamo correspondiente al tercero de esos avales, y al reclamar las entidades bancarias 100 millones de euros al Ayuntamiento, como socio, y siendo estos inasumibles para las arcas municipales a criterio de la Intervención municipal, el Pleno municipal tuvo que declarar nulo de pleno derecho dicho aval (el 1 de septiembre de 2016 y sin el apoyo del Grupo Popular) y el gobierno municipal cumplió su obligación de tener que denunciar tales hechos ante la Justicia al poder ser constitutivos de delito.

82. El gobierno municipal del PP siempre mantuvo a la Intervención Municipal ajena a la operación ferroviaria. Hasta el año 2016, no se dio cuenta a la Intervención de información alguna sobre una operación cuya ejecución comprometía seriamente a las arcas municipales, especialmente en lo relativo a las posibles obligaciones del Ayuntamiento derivadas de las mencionadas cartas de conformidad. Una Intervención que,

ahora, ha refrendado la incapacidad financiera del Ayuntamiento de Valladolid a 26-1-2011 para asumir la garantía prestada en la carta de conformidad debido a su alto nivel de endeudamiento en ese momento.

83. Partiendo de la valoración del ex consejero de la SVAV, Jesús Enríquez, de que "comparecer en esta Comisión es mucho más que una obligación", queda en evidencia el contrapuesto grado de colaboración. Mientras el actual alcalde ha sido el único en declarar a petición propia y por espacio de tres horas, su antecesor en el cargo, el ex alcalde ni siquiera se dignó a contestar al requerimiento que se le hizo llegar para dar explicaciones sobre sus 12 años de gestión como Vicepresidente primero de la SVAV, ni tampoco a aplazar su comparecencia a la finalización del juicio, demostrando un nulo interés por colaborar con la Comisión.

84. Esta lamentable falta de compromiso con lo público debe reprocharse públicamente. En algunos casos, es fácilmente comprensible la negativa, pero ha habido cargos públicos o técnicos con importantísimas responsabilidades en la operación que no han querido explicar qué sucedió, a pesar de tener información de primera mano (y en algunos casos única), de las tres administraciones. Aparte de la ausencia de León de la Riva, cabe reseñar la de Carlos Baró.

85. Es palmario que el PP utilizó la eterna promesa del soterramiento para su lucro electoral, haciendo correr ríos de tinta durante 15 años con

cientos de falsas promesas y anuncios que jamás se materializaron. El gasto en propaganda ha sido escandaloso, desmesurado y sin parangón con ninguna otra operación urbanística.

86. El soterramiento nunca fue la prioridad para el PP, sino un complemento de alta rentabilidad electoral en el conjunto de su política urbanística enfocada a favorecer la especulación: un urbanismo paralelo. El planeamiento urbanístico estaba enfocado al desarrollo de las llamadas "Áreas Homogéneas" para la construcción de 80.000 viviendas (sin contar con Valdechivillas) en vez de a los suelos que debían liberarse.

87. Dados estos antecedentes, la actual coyuntura económica y la previsión a medio y largo plazo, así como el marco normativo (restricciones presupuestarias, control del déficit público, etc.) es impensable que las plusvalías urbanísticas puedan generar fondos suficientes para financiar las obras y al mismo tiempo pagar las deudas pendientes con el Ministerio de Fomento.

3. ATRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDADES POLÍTICAS

88. De todas las decisiones adoptadas por el Consejo de Administración de la SVAV son responsables de las mismas todas aquellas personas que las hayan respaldado con su voto favorable. Sin embargo, es evidente que no todas ellas han tenido la misma influencia en el devenir de la operación.

89. Los gestores de la etapa 2011 a 2015 tienen responsabilidades determinantes. En febrero de 2011 la operación ya era inviable y sin embargo, todos ellos decidieron seguir adelante de forma absolutamente irresponsable e imprudente:

a) Por falta de ingresos: La SVAV nunca vendió suelo, ni siquiera en tiempos de bonanza económica.

b) Por exceso de deuda: Las decisiones adoptadas supusieron sobrecostes y la firma de operaciones de crédito para pagar otros créditos hasta los 404 millones de euros.

c) Por falta de garantías: El Ayuntamiento de Valladolid fue el único socio incapaz de aportar garantías legales para la financiación de la Sociedad.

90. Aparte de la responsabilidad de los consejeros, está la de las entidades financieras, las grandes beneficiadas del negocio de esta operación fallida, que han cobrado más de 115 M€ en intereses durante estos años, y que dieron por buena una operación financiera de riesgo que no reunía las garantías que ellos mismos habían impuesto.

91. Las dos únicas actuaciones que dependían del Gobierno municipal para poder soterrar, se acometieron muy tarde. El único y fundamental objetivo que tenía el Ayuntamiento de Valladolid al suscribir el Convenio de 2002 era el soterramiento de las vías del tren entre la calle Daniel del Olmo y la carretera VA-100. Con su

firma el Ayuntamiento quedó obligado a cumplir dos compromisos:

a) "Iniciar de forma inmediata" la modificación del planeamiento urbanístico para los terrenos liberados. Una modificación que tarda más de 7 años en producirse, en septiembre de 2010, ya en plena crisis económica.

b) Aportar "libres de cargas" los suelos para la construcción del nuevo complejo ferroviario. Esa aportación se lleva a cabo 12 años después, en marzo de 2015, cuando la SVAV ya tiene una deuda de más de 400 millones de euros, cuya aprobación aún está pendiente de sentencia judicial.

92. A nivel municipal, el único responsable de esa mala gestión sólo puede ser el Grupo Popular, puesto que además de gobernar con mayoría absoluta en el consistorio durante toda esa etapa, al que pertenecían todos y cada uno de los representantes del Ayuntamiento encargados de defender el interés público de la ciudad en el seno de la SVAV (desde su constitución hasta su situación de quiebra técnica por no poder hacer frente a su deuda de 404 M€), y son ellos quienes votaron a favor todas y cada una de las decisiones que fueron adoptadas por el Consejo de Administración de la SVAV.

93. El máximo responsable de esa mala gestión es el ex alcalde y vicepresidente de la SVAV, Javier León de la Riva, al que cabe atribuir el suficiente nivel de comprensión verbal (oral y escrita) y la suficiente capacidad de razonamiento antes, durante y después de

firmar tales cartas de conformidad, en lo relativo a la aportación de "garantías y avales" por parte del Ayuntamiento de Valladolid a la SVAV frente a los Bancos, a juzgar por los siguientes hechos:

a) Participó en el Consejo de Administración del 10-05-2007, que abordó la necesidad de suscribir un crédito de 125 M€. En dicha reunión la Junta de Castilla y León y el Ministerio advirtieron que no comprometerían avales para garantizar el crédito.

b) Participó en el Consejo de Administración del 12-12-2007, en el que se trataron propuestas de financiación de la SVAV, entre las que estaba una línea de crédito puente sindicada, y votó a favor de un incremento en la solicitud de financiación, pasando de 125 M€ a 626 M€ y tomando conciencia de que la suscripción de dicha póliza de crédito estaba condicionada por la firma de los accionistas, es decir, del Ayuntamiento (no del alcalde). Prueba de ello son las explicaciones públicas facilitadas por el Sr. Cabado al respecto, advirtiendo de que hay que estudiar las garantías exigidas por los bancos en las ofertas de créditos.

c) Participó en el Consejo de Administración del 30-06-2008, en el que el Sr. Cabado advirtió de que eran necesarias las "comfort letter" de todas las Administraciones y que también era necesario suscribir un seguro de responsabilidad de los Consejeros de 2 M€.

d) Firmó, por su cuenta y riesgo, las dos primeras cartas de conformidad (28-7-2008 y 24-9-2010 respectivamente) redactadas en términos análogos a los de la tercera, y que contenían la siguiente cláusula:

“El Excmo. Ayuntamiento de Valladolid declara en este acto que cualesquiera actuaciones, así como todos los acuerdos, autorizaciones y consentimientos necesarios para el válido otorgamiento del presente documento han sido debidamente realizadas y adoptados” y que “no existen circunstancias ni se ha interpuesto reclamación alguna que pudiera resultar en la invalidez, no ejecución o anulabilidad de los acuerdos adoptados y de las obligaciones asumidas por los Accionistas en este y en todos los documentos referidos, y que las personas firmantes de este documento, en nombre y representación de la misma, poseen las facultades suficientes a tal efecto”.

e) Sus propias declaraciones recogidas en diario El Norte de Castilla (2-2-2010), en las que abogaba por “convocar cuanto antes a la SVAV pero dejar la negociación del crédito para otra sesión. Para los 426 M€ restantes, bancos y cajas hablan ahora con los responsables de la Sociedad y parece que piden mucho más”.

f) La información publicada por el Diario El Mundo (25-4-2010):

“Y con los márgenes tan justos, las entidades de crédito exigen garantías para que la diferencia entre sus cuentas y las de Valladolid Alta Velocidad

la asuman las administraciones, en el hipotético caso de que la operación no salga tal cual está diseñada”.

“El problema es que las administraciones públicas no pueden legalmente Ayuntamentolar operaciones financieras, así que hay que ver cómo se articulan las fórmulas. De momento, en el contrato del crédito puente ya se firmó una comfort letter (carta de intenciones) que fija los compromisos públicos”.

g) Votó a favor, en el Consejo de Administración del 26-4-2010, al acuerdo de modificar la fecha de vencimiento del crédito firmado el 31-7-2008 en los términos recogidos en la carta recibida previamente por todos los consejeros (15-04-2010), en la que estaban reflejadas las condiciones que ponían los bancos, entre las que estaban:

“Ratificar la vigencia de las garantías otorgadas por los accionistas”.

“Reconocimiento por parte de la SVAV de que los accionistas asumen frente a las entidades acreditantes un compromiso firme, concreto e irrevocable de aportar a la acreditada cuantos fondos resulten necesarios al objeto de que el Caso Base elaborado en relación con la financiación a largo plazo, muestre superávit a largo plazo”.

h) Sus propias declaraciones publicadas por el diario El Norte de Castilla (08-05-2010):

“En el caso más desfavorable la operación se saldaría con un déficit de 60 millones de euros, de los que al Ayuntamiento le correspondería pagar 15

millones”.

“La economía del Ayuntamiento me permitiría mañana mismo firmar un crédito sin sobrepasar los límites de endeudamiento, por lo tanto, no es algo que nos preocupe”.

i) Votó a favor, en el Consejo de Administración del 28-9-2010, al acuerdo de suscribir una póliza de crédito puente de hasta 70 M€, en los términos recogidos en la carta recibida previamente por todos los consejeros (21-9-2010), en la que se reflejaban las condiciones que ponían los bancos, entre las que estaba:

“La firma de todos los accionistas de Comfort Letter, las cuales son idénticas a las firmadas en el año 2008 cuando fue suscrito el inicial”.

j) Sus propias declaraciones recogidas por el diario El Norte de Castilla (29-10-2010):

El alcalde dice que el crédito para soterrar está “a punto de firmarse”. “A partir de ese momento, (los Bancos) exigieron garantías y por valor de 200 millones de euros a los socios de Alta Velocidad ante la posibilidad de que la operación generase un déficit de 65 millones”.

k) Votó a favor e intervino en el Consejo de Administración del 24-1-2011, a colación de la advertencia de uno de los consejeros relativa a que, no habiendo mejorado la situación del mercado inmobiliario, si no se vendían los suelos, se produciría “un problema importante respecto a la

viabilidad financiera de la Sociedad que sólo se podría resolver si por parte de todos los socios se producía una ampliación de capital significativa o unas garantías directas de la financiación necesaria”, añadiendo que:

“los problemas adicionales que pueden producirse para la Sociedad y para los socios si tenemos en cuenta que la SVAV consolida su gasto y su deuda en las cuentas de las Administraciones Públicas, computándose como déficit y endeudamiento público”, así como tras la aclaración que realiza el representante de RENFE Operadora respecto a que su consentimiento para la suscripción de la póliza “quedaba supeditado a que el Comité de Dirección de esta entidad pública aprobara la carta de compromiso”.

l) Firmó, por su cuenta y riesgo, la tercera carta conformidad (26-1-2011), a cuyo pie rezaba: “en ejecución de los acuerdos internos adoptados a este respecto” y cuyo texto se inicia: “Nos dirigimos a ustedes en su calidad de entidades acreditantes bajo un contrato de línea de crédito por importe máximo de cuatrocientos millones de euros...”.

m) Contestó en el Videchat del Diario El Norte de Castilla (17-5-2011, justo antes de las elecciones municipales) a la pregunta: “¿Se sabe una fecha, bueno mejor un año, en el que se vaya a empezar el soterramiento?”, a la que el exalcalde respondió: “Si el Ministerio de Fomento hubiera firmado el Ayuntamientool de 100 millones de euros que exigía el

sindicato bancario para conceder el préstamo de 800 millones, cosa que sí hicieron el Ayuntamiento y la Junta de Castilla y León, estaríamos hablando del soterramiento como una realidad inmediata”.

n) Declaró en rueda de prensa, como informó el Diario de Valladolid (1-7-2011), que la estrategia para comenzar a soterrar exigía un préstamo de 600 millones, mientras que se consiguieron 400 “porque solo el Ayuntamiento estuvo dispuesto a asumir el Ayuntamiento pedido a las diferentes administraciones”.

o) Declaró (11-01-2013), en las que destacó “el margen de actuación toda vez que hasta 2016 no habrá que reintegrar a los bancos nada de lo que han prestado”.

p) Declaró en sede judicial (27-4-2015), definiéndose a sí mismo como “un ginecólogo que, pese a llevar varias décadas en política, sólo hace lo que le mandan los técnicos municipales”.

94. León de la Riva prometió que el soterramiento “al Ayuntamiento no le costará un duro”, pero su comisión de un delito (prescrito por apenas tres meses, según la Sentencia del 30-7-2018) de “falsedad documental por imprudencia grave (artículo 391 del Código Penal)” y su actuación “claramente negligente, con alto nivel de ligereza y despreocupación” firmando avales por su cuenta, casi le cuesta 100 M€ a todos los vallisoletanos, dejando además las vías sin soterrar.

95. León de la Riva no se sintió incapacitado para, además de alcalde y vicepresidente primero de la SVAV, ocupar otros puestos remunerados (por los que cobró más de 300.000 € entre 2003 y 2011) y cuyos intereses a menudo confluían:

- Vicepresidente de Caja Duero (hasta 2008).
- Consejero de Ebro Puleva (hasta 2008).
- Consejero del Grupo Financiero del Duero (hasta 2008).
- Consejero del Banco de Negocios EBN (hasta 2011).

96. Es incuestionable que el Sr. León de la Riva, sin que haya podido demostrarse su "intención torticera de perjudicar deliberadamente al Ayuntamiento", no sólo puso en riesgo la estabilidad de las cuentas municipales, sino que saltarse "el procedimiento legal" le permitió a él y a su partido obtener un lucro político, al poder seguir presentándose ante la ciudadanía de Valladolid como artífices de un soterramiento que hubiera devenido en inviable de haberse seguido el procedimiento legal.

97. También tiene responsabilidad política el ex concejal y consejero de la SVAV, Alfredo Blanco Montero, entre cuyas funciones como concejal de Hacienda estaba la "dirección financiera" del Ayuntamiento, y al que también cabe atribuirle el suficiente nivel de comprensión verbal, (oral y escrita) y capacidad de razonamiento, antes, durante y después de la firma de

las cartas de conformidad, en lo relativo a la aportación de "garantías y avales" por parte del Ayuntamiento de Valladolid a la SVAV frente a los Bancos, a juzgar por los siguientes hechos:

a) Participó en el Consejo de Administración del 12-12-2007, en el que se trataron propuestas de financiación de la SVAV, entre las que estaba una línea de crédito puente sindicada, y votó a favor de un incremento en la solicitud de financiación, pasando de 125 M€ a 626 M€, tomando conciencia de que la suscripción de dicha póliza de crédito estaba condicionada por la firma de los accionistas, es decir, del Ayuntamiento (no del alcalde). Prueba de ello son las explicaciones públicas facilitadas por el Sr. Cabado al respecto, advirtiéndole de que hay que estudiar las garantías exigidas por los bancos en las ofertas de créditos.

b) Su participación en el Consejo de Administración del 30-06-2008, en el que el Sr. Cabado advirtió de que eran necesarias las "comfort letter" de todas las Administraciones y que es necesario suscribir un seguro de responsabilidad de los Consejeros de 2 M€.

c) Votó a favor, en el Consejo de Administración del 26-4-2010, al acuerdo de modificar la fecha de vencimiento del crédito firmado el 31-7-2008 en los términos recogidos en la carta recibida previamente por todos los consejeros (15-04-2010), en

la que se le reflejaban las condiciones que ponían los bancos, entre las que estaban:

“Ratificar la vigencia de las garantías otorgadas por los accionistas”.

“Reconocimiento por parte de la SVAV de que los accionistas asumen frente a las entidades acreditantes un compromiso firme, concreto e irrevocable de aportar a la acreditada cuantos fondos resulten necesarios al objeto de que el Caso Base elaborado en relación con la financiación a largo plazo, muestre superávit a largo plazo”.

d) Recibió un correo electrónico (3-9-2010) que contenía la siguiente referencia: “Contrato de crédito mercantil a corto plazo por importe de 200 M€, suscrito por VAV y un Sindicato de entidades acreditantes (...)” y en el que se le emplaza a “mantener una reunión el próximo martes 7 de septiembre para trabajar en una solución a la actual situación de impago del crédito que venció el 30 de junio”.

e) Recibió un mensaje de los bancos (14-9-2010), como consejero que también era de la SVAV, mediante un correo electrónico cuyo asunto era “VAV_Comfort Letters” y en el que se le recordaba: “Como te hemos adelantado esta mañana por teléfono, es de máxima urgencia que contemos con la comfort letters firmadas de cara a instrumentar la potencial financiación puente a finales del mes de septiembre”.

f) Recibió una notificación, en su calidad de consejero de la SVAV el 21-9-2010, en la que se le informaba del acuerdo con las entidades financieras para la concesión de un nuevo crédito puente por importe de hasta 70 M€ y al que se adjuntaba un "modelo para cada uno de los accionistas" de las comfort letter exigidas por el Consorcio Bancario Sindicado".

g) Votó a favor, en el Consejo de Administración del 28-9-2010, al acuerdo de suscribir una póliza de crédito puente de hasta 70 M€, en los términos recogidos en la carta recibida previamente por todos los consejeros (21-9-2010), en la que se le reflejaban las condiciones que ponían los bancos, entre las que estaba:

"La firma de todos los accionistas de Comfort Letter, las cuales son idénticas a las firmadas en el año 2008 cuando fue suscrito el inicial".

h) Votó a favor, e intervino, en el Consejo de Administración del 24-1-2011, a colación de la advertencia de uno de los consejeros relativa a que, no habiendo mejorado la situación del mercado inmobiliario, si no se vendían los suelos, se produciría "un problema importante respecto a la viabilidad financiera de la Sociedad que sólo se podría resolver si por parte de todos los socios se producía una ampliación de capital significativa o unas garantías directas de la financiación necesaria", añadiendo que "los problemas adicionales que pueden

producirse para la Sociedad y para los socios si tenemos en cuenta que la SVAV consolida su gasto y su deuda en las cuentas de las Administraciones Públicas, computándose como déficit y endeudamiento público”.

98. Es incuestionable igualmente, que el Sr. Blanco Montero, no podía en modo alguno desdoblarse su condición de Consejero de la SVAV de la de concejal de Hacienda y procesar de forma selectiva la información que afectaba al mismo tiempo a ambos puestos, como es la relativa a los avales a los préstamos, pues incluso ignorando la naturaleza de tales avales, las funciones que tenía atribuidas le obligaban a asesorarse sobre la misma.

99. Carlos Baró Pazos también jugó un papel determinante durante 17 años como cargo de confianza, y no sólo en la gestión de la operación ferroviaria, sino también en el planeamiento urbanístico de la ciudad, trabajando al mismo tiempo para el alcalde (en algunas ocasiones mediante la adjudicación de contratos negociados sin publicidad) y para promotores inmobiliarios privados con intereses en suelos afectados por el proyecto de integración (redactó los proyectos de urbanización del AH 8 y de Industrial Jalón).

100. Baró llegó a tener una labor de carácter ejecutivo con mayor relevancia que la del responsable del área de Urbanismo y, por lo tanto, excedían las funciones para las que inicialmente fue contratado, pero nadie en OFEVA cuestionaba sus órdenes. Baró disponía de máxima capacidad de

representación y decisión incluso con respecto a empleados públicos. Apenas hay constancia documental de su trabajo, basado en informes orales y notas personales, por las que cobró en total 504.385,13 €, ya fuera como persona física o a través de la Sociedad "Carlos Baró Consultores S.L."»

Voto particular del grupo municipal Ciudadanos.

«Voto particular que presenta el grupo municipal Ciudadanos al dictamen de conclusiones de la Comisión de Investigación sobre la gestión de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, S.A.

Ante las discrepancias con una amplia parte de las conclusiones aprobadas en el seno de la Comisión de investigación, que ya expusimos en la misma, el Grupo Municipal Ciudadanos, y en su nombre, la portavoz del mismo emite el presente voto particular al dictamen de conclusiones de la Comisión de investigación sobre la gestión de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad S.A.

1) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON EL DESARROLLO DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN:

A- Lo primero que se pudo constatar en la Comisión, tras su constitución el 6 de julio de 2017, fue la ausencia de gran parte de la documentación e información relativa a la gestión de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad en dependencias municipales.

Además, han sido muchos los comparecientes, tanto

técnicos como políticos, que han confirmado la existencia de trabas en el acceso a esta información.

Sólo a partir de la constitución de esta Comisión de investigación se ha hecho una labor de recopilación de documentación e información relacionada con este proyecto y se ha permitido acceder a la misma, si bien, sigue faltando información relevante relacionada con la gestión económica y financiera de la sociedad.

En este sentido, la Sra. Olga Gil, responsable del departamento administrativo de la Sociedad, afirmó en su comparecencia que, tras el despido de la directora económico-financiera de la sociedad, "había documentación que entendíamos que debía estar en la Sociedad y que no estaba".

Al ser preguntada por cuál era esa documentación que "no estaba donde se supone que debía estar", la Sra. Gil respondió:

"Pues, documentación de, por ejemplo, Escrituras, actas de Consejo de Administración, facturas, acuerdos, acuerdos propios contables, o sea, órdenes de pago y demás. Desconocemos, no estaba en los archivos de la Directora Económico-Financiera.

Nosotros no la hemos encontrado, por lo tanto, no la tenemos y documentación incluso que se remitía, pues, a los auditores y demás, que no había un registro de salida como tal, como existía para el resto de la Sociedad, para cualquier otro departamento de la Sociedad, en el que queda registrado lo que salía, de la persona que salía y lo que entraba. El departamento económico no tenía ese registro de

documentación".

Falta, por lo tanto, información de especial relevancia para conocer el funcionamiento y la gestión económico-financiera llevada a cabo por la sociedad durante gran parte de su existencia, lo cual es especialmente grave.

Por otro lado, la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, tiene por objeto ampliar y reforzar la transparencia de la actividad pública, regular y garantizar el derecho de acceso a la información relativa a aquella actividad y establecer las obligaciones de buen gobierno que deben cumplir los responsables públicos.

Hasta fechas recientes en las que se ha actualizado la página web de la Sociedad y la información que esta contiene, no se han cumplido en su totalidad las obligaciones de transparencia y buen gobierno recogidas en esta Ley.

B- Asimismo, la no comparecencia de gran parte de las personas solicitadas a asistir por los miembros de la Comisión ha impedido que podamos conocer en profundidad cuestiones tan importantes relacionadas con la gestión de la Sociedad Alta Velocidad como la negociación del Convenio del año 2002, la gestión económico-financiera de la sociedad y, en última instancia, los motivos del fracaso del proyecto de soterramiento de las vías del tren a su paso por la ciudad.

Si bien es cierto que, en el caso de las Comisiones de investigación constituidas a nivel municipal, la

comparecencia no es obligatoria, consideramos que se trataba de un ejercicio de responsabilidad por parte de quienes durante muchos años han sido los máximos responsables del éxito o fracaso de esta operación, especialmente aquellos que han ejercido su responsabilidad en representación de este Ayuntamiento.

* En este sentido, por su conocimiento del funcionamiento de la sociedad y su vinculación con este Ayuntamiento, consideramos especialmente grave la incomparecencia ante la Comisión de investigación de Francisco Javier León de la Riva, quien fuera Alcalde de Valladolid y máximo responsable del Ayuntamiento ante la sociedad Valladolid Alta Velocidad desde su constitución en el año 2003 y hasta el año 2015.

* Por su vinculación con este Ayuntamiento, al haber sido miembros de la corporación municipal, consideramos igualmente reprobable la inasistencia ante la Comisión de los exconcejales del Partido Popular Alfredo Blanco, Manuel Sánchez y Cristina Vidal.

* Pese a que su relación con el Ayuntamiento era contractual y no se trataba de un representante político, consideramos que era de especial relevancia para la comisión la comparecencia de Carlos Baró, quien ha rechazado en dos ocasiones comparecer ante la misma.

Todos los comparecientes le han definido como el enlace entre el Ayuntamiento y la Sociedad Valladolid Alta Velocidad.

José Luís Cantalapiedra, técnico del Ayuntamiento, se refiere a él en su comparecencia como "la conexión entre

el concejal y el Alcalde y la oficina, y también era conexión o enlace con Valladolid Alta Velocidad, con ADIF, con todos los entes externos: Junta de Castilla y León, Iberdrola...".

Según la también técnico del Ayuntamiento, Beatriz Edilla, Carlos Baró era quien "transmitía las decisiones o las órdenes del Alcalde o decisiones que se habían adoptado en el Consejo de Administración a los miembros de la oficina", y era quien ejercía más labor ejecutiva en la oficina ferroviaria, por encima del Concejal del Área; hasta el punto de que el concejal "dejó de asistir" a las reuniones y asistía el Sr. Baró y él hablaba en nombre del concejal y del Alcalde, tal como explicó el Sr. Cantalapiedra.

Irene Serrano, técnico del Ayuntamiento, confirmó en su comparecencia que la intervención de Carlos Baró en la toma de decisiones llegaba al punto de que "él también decía cosas sobre lo que había que hacer en relación con las modificaciones del Plan General".

También aquellos que han trabajado para la sociedad Valladolid Alta Velocidad han confirmado este papel principal del Sr. Baró en la toma de decisiones.

El Sr. Marinas afirmó que "el Sr. Baró era el interlocutor, para mí y para la Sociedad, del Ayuntamiento. Despachábamos todas las semanas, yo creo, y no había ninguna diferencia entre lo que él me transmitía y lo que luego transmitían los Concejales y el propio Alcalde".

También el Sr. Cabado se pronunció en este sentido: "Carlos Baró está, desde el primer momento, en todas las

reuniones que hemos mantenido”.

El Sr. Salgado se refirió también a Carlos Baró en los siguientes términos: “El Sr. Baró, como recoge la Memoria, era Asesor técnico de la Alcaldía. La oficina técnica, como también expresa la Memoria, dependía directamente de la Alcaldía y sus funciones eran técnicas y jurídicas. Entonces, el Sr. Baró servía, o por lo menos nos transmitía, todos los aspectos que, tanto que se hubiesen acordado en la Sociedad, como el propio desarrollo del convenio requería. Pero todo en cuestiones técnicas, urbanísticas principalmente”.

Su incomparecencia impide aclarar una cuestión relacionada con un posible conflicto de intereses que se puso de manifiesto durante la comparecencia de Doña Irene Serrano, el día 30 de noviembre de 2017, en los siguientes términos:

“Pregunta: Antes, si no recuerdo mal, ha dado a entender que el Sr. Baró tenía una capacidad de decisión y de mando muy importante, no solamente respecto a lo ferroviario, sino en general hacia lo urbanístico. ¿Ustedes sabían en el Área que el Sr. Baró trabajaba también para los propietarios del Área Homogénea 8?

Respuesta: Le informábamos proyectos de urbanización que firmaba él. Sí, lo sabíamos.

Pregunta: Quiere decir que le firmaban proyectos trabajando fuera del Ayuntamiento y al mismo tiempo recibían órdenes de él trabajando dentro del Ayuntamiento.

Respuesta: Exactamente”.

Se trata de un asunto que consideramos de especial

relevancia, ya que pudo afectar en algunas de las decisiones que se tomaron durante el desarrollo del proyecto.

* De igual modo, consideramos reprobable la inasistencia ante la Comisión de los principales responsables políticos de la Junta de Castilla y León y del Grupo Fomento cuya comparecencia había sido solicitada.

* En este sentido, la Comisión reiteró también la solicitud de comparecencia de María Dolores Sánchez Moreno, directora económico-financiera de la sociedad, para aclarar lo referente a la ausencia de documentación antes mencionada y para responder a cuestiones de gran importancia relacionadas con la gestión económico-financiera de la sociedad; sin embargo, tal como se ha informado a los miembros de la Comisión, "no ha podido ser localizada en su domicilio".

Todas estas consideraciones han supuesto un obstáculo para que la Comisión llegue a unas conclusiones suficientemente argumentadas sobre los motivos del fracaso de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad en la consecución de sus objetivos, entre los que se encontraba el soterramiento de la vía del tren a su paso por Valladolid.

2) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON LA APROBACIÓN DEL CONVENIO DEL AÑO 2002:

La Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 surge tras la firma de un Convenio de Colaboración en noviembre de 2002 entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Valladolid, RENFE, y el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, hoy ADIF, para el

desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid.

Este convenio preveía las obras que las partes firmantes acordaban ejecutar y el coste de actuación de cada una de ellas.

Sin embargo, tal como han explicado algunos de los gerentes y miembros del Consejo de administración que han estado al frente de la sociedad, el convenio inicial del año 2002 no era más que un protocolo de intenciones sin ningún tipo de respaldo técnico ni económico.

En estos términos se pronunció Eduardo Molina, Director de planificación y proyectos de Adif y Consejero de la Sociedad hasta 2008, cuando afirmó en su comparecencia que "esto en realidad no es un Convenio, sino un Protocolo de intenciones". La diferencia entre ambos, según palabras del Sr. Molina, es que los convenios están "santificados", es decir, "conllevan ya retenciones presupuestarias, con especificación de las partidas", "con visto bueno del Ministerio de Hacienda", y por ello consideraba que en el caso del Convenio del año 2002 "lo que había era realmente un Protocolo de intenciones de decir, queremos hacer estas actuaciones".

También Cristina González, gerente desde el año 2013 y responsable del Departamento Técnico de la Sociedad desde 2005, afirmó que "fundamentalmente, el Convenio de 2003 es muy voluntarioso", "un convenio muy generalista, con mucho entusiasmo".

En este mismo sentido, la Sra. González añadió el siguiente comentario, que da una idea del funcionamiento

interno de la sociedad y los motivos de cómo se ha llegado a la situación actual:

“Mientras las cosas han ido bien económicamente, pues, digamos, que nos hemos, no despreocupado, sino que, bueno, pues, que las cosas avanzaban, sabíamos que había dinero y entonces mientras haya dinero, pues no hay problema en las desviaciones de las obras.

Cuando ha empezado a haber problemas realmente importantes en materia económica, pues, evidentemente, poner de acuerdo a 5 Administraciones, que no siempre tienen los mismos intereses económicos y sociales en el proyecto, es complicado(...)”

Quien fuese el gerente de la sociedad entre 2004 y 2007, Ignacio Marinas, afirmó que “nunca yo vi ninguna cuenta echada con rigor. O sea, decían, pues el soterramiento a tanto el Km, no sé cuánto. Pero no había un anteproyecto o un estudio previo que permitiera cuantificar eso. Por supuesto que tampoco lo había en relación con los talleres”.

Finalizó diciendo que “evidentemente, eso se tenía que haber revisado prácticamente año a año. ¿Por qué?, porque estaba basado en estudios básicos. Quiero decir, no había ningún proyecto constructivo, ningún proyecto de ejecución, con lo cual, era de esperar que hubiera desviaciones”.

La realidad es que, en el Convenio del año 2002, actuaciones tan complejas como la variante este exterior de mercancías o el soterramiento se mencionan en apenas dos líneas, y cuestiones tan relevantes como el coste de las

distintas operaciones, la técnica a utilizar para llevar a cabo el soterramiento o la longitud del túnel seguían sin resolverse años después.

De hecho, tal como se recoge en las actas de los Consejos de Administración, se debatió sobre estos asuntos en octubre de 2003, en noviembre de 2004 y en junio de 2005. En junio de 2006, 3 años y medio después de firmarse el convenio, el Consejo de Administración de la Sociedad decidió por fin la técnica a utilizar, pero seguían existiendo dudas, y así se pusieron de manifiesto en la reunión, sobre cuestiones técnicas, funcionales, medioambientales, de seguridad, y lo más importante, seguía sin conocerse su coste.

Todas estas decisiones, tomadas con posterioridad a la firma del Convenio, se tradujeron en un aumento del presupuesto total previsto para toda la operación desde los 540 millones de euros iniciales hasta los cerca de 900 millones de euros, lo cual supone un aumento del presupuesto de más del 60% en los 4 primeros años de existencia de la sociedad. Todo ello sin contar con los posibles costes financieros de la operación que no estaban incluidos en esa previsión y que han llegado a sobrepasar holgadamente los 100 millones de euros.

Hasta diciembre del año 2007, 5 años después de la firma del convenio, no se presentó un estudio económico-financiero que elaborase un escenario de financiación de las operaciones que constituían el objeto social y que sirviese al mismo tiempo para obtener financiación externa.

Todas estas consideraciones dan una idea de la

absoluta falta de rigor, tanto técnico como económico, con que se llevó a cabo la negociación y posterior aprobación del Convenio del año 2002, y que son la primera causa del posterior cúmulo de errores que llevaron al fracaso de la operación.

3) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON EL CONTROL EJERCIDO POR EL AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID SOBRE LA GESTIÓN DE LA SOCIEDAD VALLADOLID ALTA VELOCIDAD:

Los representantes del Ayuntamiento de Valladolid en la Sociedad Valladolid Alta Velocidad no contaron, no se asesoraban, por los técnicos municipales durante la mayor parte de la operación, tanto en cuestiones técnicas como económicas.

Así se ha desprendido de las comparecencias de los distintos técnicos municipales citados ante la Comisión.

En este sentido se pronunció Beatriz Edilla al afirmar que "cuando aquí se llevaba a cabo una actuación desde el punto de vista urbanístico y se tramitaba un procedimiento municipal, venía porque se había adoptado una decisión en el órgano correspondiente, habitualmente el Consejo de Administración, dando por hecho que en el Consejo de Administración de la Sociedad siempre se adoptan los acuerdos habiendo seguido los procedimientos adecuados, que para eso hay todo un mecanismo jurídico y de secretaría y demás", añadiendo además que la documentación "ha llegado a mí luego, con posterioridad, una vez que ya se habían adoptado las cosas, a nivel de custodia en la oficina. Entonces no era una cuestión que llegara algo para que yo tuviera que valorarlo jurídicamente y tramitarlo. Quiero

decir, que ha llegado ya como custodia, y eran ya decisiones tomadas, casi como archivo. Nada más".

En este mismo sentido se pronunció también José Luis Cantalapiedra, al ser preguntado si los técnicos del Ayuntamiento emitían informes con carácter previo a las reuniones de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad: "No. Informes específicos sobre temas que se iban a tratar en Consejos de la Sociedad, que yo recuerde, no. No lo sé si, a lo mejor, con alguno ha habido, pero en general, no".

También el Sr. Velázquez, quien fuera interventor del Ayuntamiento durante la mayor parte de la operación, hizo afirmaciones en el mismo sentido en un escrito remitido a los miembros de la Comisión, donde afirmaba que nunca se le había convocado y nunca había asistido a reuniones, ni Consejos de Administración de la Sociedad, ni se le había consultado, ni pedido informe sobre los procedimientos a seguir.

Su sucesor en el puesto, el Sr. Salgado, quien anteriormente ocupaba el cargo de vicesecretario del Ayuntamiento, confirmó también en numerosas ocasiones que durante la mayor parte del tiempo, desde la creación de la sociedad, no se contó con los técnicos municipales: "Yo, como Vicesecretario, no asistí a ninguna reunión de la Sociedad Alta Velocidad y, como Interventor, he asistido a dos reuniones de la Sociedad Alta Velocidad, con el actual gobierno municipal".

En relación con esto, podemos concluir que durante la mayor parte del periodo de existencia de la sociedad, ha existido una falta de control desde el Ayuntamiento sobre

lo que sucedía en el seno de la sociedad y como esto podía afectar al patrimonio y cuentas del Ayuntamiento.

En este sentido se han pronunciado los dos interventores del Ayuntamiento durante el periodo de existencia de la sociedad.

El Sr. Salgado aseguró desconocer quién "velaba por los intereses económicos y patrimoniales del Ayuntamiento en las reuniones de la Sociedad" y negó que se le diese "un reporte de los acuerdos adoptados en los Consejos de Administración, en relación con la participación del Ayuntamiento en la Sociedad".

En relación a las operaciones de crédito aprobadas en el seno de la sociedad, el Sr. Salgado afirmó que "yo lo primero, nunca tuve conocimiento de las operaciones de crédito que se estaban formalizando, ni como Vicesecretario, ni, vuelvo a repetir, como Interventor".

Esta situación se contrapone a la forma de actuar de otras administraciones, tal como se puede observar en las actas de los Consejos de Administración de la Sociedad, ya que, por ejemplo, para la aprobación de las cuentas de la Sociedad del año 2006, se realizaron modificaciones para cumplir con las prescripciones de la Intervención de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

En el caso del Ayuntamiento de Valladolid, solo se presentaron a la Intervención municipal las cuentas del año 2014 "informalmente" para un análisis "rápido" de las cuentas; y en el año 2016, por parte del Concejal Delegado de Hacienda, tal como afirmó el Sr. Salgado.

4) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON LA APROBACIÓN DEL

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO:

En base al Convenio del año 2002, el Ayuntamiento de Valladolid se comprometía a iniciar de forma inmediata la modificación del planeamiento urbanístico vigente, al objeto de establecer la ordenación, usos e intensidades urbanísticas más convenientes para los terrenos liberados del uso ferroviario.

Para ello, el Ayuntamiento de Valladolid decidió convocar un concurso internacional de ideas que resolviese el tratamiento del espacio que se liberaría en los terrenos ocupados por la Estación Campo Grande y el Taller Central de Reparaciones de Renfe.

Este concurso de ideas incluía premios para los autores de los anteproyectos seleccionados que iban desde los 6.960 euros hasta los 69.600 euros. En total se preveían más de 140.000 euros en premios.

Inicialmente se presentaron cincuenta proyectos al Concurso. De entre todos los proyectos presentados y tras una primera selección efectuada por el Jurado, quedaron seis trabajos.

Las ideas resultantes de ese concurso pasarían a ser propiedad del Ayuntamiento y, por extensión, de "Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.", y sería el propio Ayuntamiento el que elaboraría la solución final, pudiendo tomar elementos de las ideas finalmente premiadas.

El planeamiento que se aprobaría años después no incorporó ninguna de las ideas surgidas de este concurso.

Esta decisión fue explicada por el Sr. Marinas en su comparecencia de la siguiente manera:

“El proyecto Bofill carecía de ningún estudio de tráfico, transportes o arreglo de la accesibilidad general que iba a dar ese nuevo centro para Valladolid, Y, finalmente, pues yo me encontré con una serie de críticas hacia la propuesta de Bofill que me parecieron fundadas. O sea, que teníamos un proyecto que no valía, ni por el ámbito, ni..., era insuficiente en cuanto a su definición urbanística, era insuficiente en cuanto al tratamiento de los problemas de movilidad y servicios urbanos y no estaba pensado para la misión que a mí me encargaron, que era llevar a cabo el convenio, es decir, soterramiento, más aprovechamiento de todos los suelos.

Por lo tanto, entendí que el proyecto aquel no era el que necesitaba la Sociedad”.

En junio de 2005, el Consejo de administración de la Sociedad adjudicó por un importe de 1.376.320 euros y mediante procedimiento negociado con publicidad a la Unión Temporal de Empresas formada por Richards Rogers Partnership, Vidal y Asociados arquitectos e Idom la realización de los trabajos de redacción de la modificación del PGOU de Valladolid y del Plan Especial para la reordenación de la Red Ferroviaria Central, aunque finalmente la figura urbanística elegida para llevar a cabo la reordenación del ámbito fue una modificación puntual del PGOU que estableciese la ordenación detallada.

En diciembre de 2007, se presentó ante el Consejo de Administración de la sociedad el Proyecto de modificación del PGOU, el cual, tal como informó el Consejero Delegado, Antonio Cabado, podría estar listo en

un plazo de dos meses.

En esta misma fecha, se autorizó al Sr. Cabado para negociar la revisión de precios solicitada por la UTE IDOM-Rogers-Vidal, en relación con el contrato para la modificación del PGOU, así como el abono de los trabajos complementarios que se le habían ido encomendando.

El 24 de marzo de 2008, es decir, transcurridos más de 5 años desde la firma del convenio, la Sociedad Valladolid Alta Velocidad presentó finalmente al Ayuntamiento de Valladolid para su tramitación la documentación relativa a la modificación del PGOU con ordenación detallada de la Red ferroviaria central de Valladolid, lo que se conoce como el "Plan Rogers".

La modificación del Plan General con ordenación detallada en la Red Ferroviaria Central de Valladolid no se aprobaría definitivamente hasta enero del año 2010. Esto supone que desde la aprobación del convenio en el año 2002 hasta que el Ayuntamiento de Valladolid aprobó finalmente el planeamiento urbanístico, transcurrieron más de 7 años.

Ignacio Marinas, gerente de la sociedad entre 2004 y 2007, afirmó en su comparecencia que "si en el proyecto se hubieran seguido los planes que nosotros, ingenuamente, teníamos puesto encima de la mesa, pues, sin tocar el ferrocarril, se podía haber liberado todo lo que es la plaza en el proyecto, toda la plaza que está en Recoletos".

Esto habría permitido comenzar con la venta de terrenos y conseguir unos ingresos con los que financiar las obras sin recurrir a contratos de crédito.

Sin embargo, el Sr. Marinas añadió:

“Todo eso se podía haber liberado en el año 2007, vamos, en cuanto hubiéramos tenido aprobado el planeamiento, que era lo que yo quería, que ADIF empezara a pasar suelos a Valladolid Alta Velocidad.

Se podía también conseguir, porque estaban desafectados de uso ferroviario, toda la parte de detrás del taller de locomotoras. Ahí había acaso una o dos hectáreas que talleres no lo usa desde hace 25 años y que se podía haber planteado”.

“Ya se podía en cuanto que hubiéramos aprobado el planeamiento, pero que era algo que estaba a punto de aprobarse cuando yo me fui”.

La realidad es que tendrían que pasar aún tres años más desde su sustitución hasta la aprobación definitiva del planeamiento urbanístico.

Quien le sustituyese al frente de la sociedad, Antonio Cabado, hizo mención en su comparecencia ante la Comisión a las consecuencias derivadas de este retraso en la aprobación del planeamiento:

“Si nos hubiésemos dedicado desde el 2002 o 2003, lo digo según el Convenio, a hacer lo primero la modificación del Plan General que era la herramienta fundamental para hacer el soterramiento, una vez definido y acordado cómo era el soterramiento, pues hubiésemos adelantado cinco años. Y visto desde hoy, cinco años, no digo que el soterramiento estuviese hecho, pero poco le faltaba”.

La actual gerente de la sociedad, Cristina González, explicó también en su comparecencia cuales eran

las consecuencias de no liberar y poner a la venta los terrenos afectados por esta operación:

“La Sociedad casi desde el inicio, tal y como está gestionada, para nosotros lo más importante es vender suelo. Quiero decir, si la Sociedad no hace caja directamente se encuentra con problemas financieros. Entonces esto ha sido un asunto que ha estado siempre a la vista, casi desde que hemos empezado, quiero decir, nosotros, como Sociedad cuanto antes empezáramos a vender suelo, mejor.

¿Qué pasa? Que es realmente difícil, porque, primero, no tuvimos una modificación de Plan General hasta 2010 y segundo, hasta ahora, hemos conseguido liberar una única parcela de la operación”.

Por tanto, podemos concluir que el excesivo retraso en la aprobación de la modificación del planeamiento urbanístico supuso retrasar la venta de terrenos desafectados de uso ferroviario y un obstáculo para que la sociedad obtuviese ingresos con los que financiar las obras derivadas de la operación ferroviaria, sin tener que recurrir únicamente a contratos de crédito.

5) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DEL NUEVO COMPLEJO FERROVIARIO:

El Convenio del año 2002 incluía entre sus actuaciones la reposición de las instalaciones del TCR, la construcción de una nueva estación de mercancías y la construcción del Nuevo CTT, las cuales estaban presupuestadas inicialmente en 51,07 millones, 22,51 millones y 10,84 millones de euros, respectivamente.

La falta de concreción de este Convenio, también en esta cuestión, ha llevado a continuos desacuerdos entre los miembros del Consejo de Administración sobre el alcance del mismo.

Estas previsiones iniciales se realizaron, además, sin que existiese un proyecto que cuantificase de forma rigurosa el coste de cada instalación.

Cuando finalmente Adif presentó el proyecto constructivo, se produjo una importante desviación presupuestaria del polígono ferroviario, la cual ascendió a 244 millones de euros, una cifra muy superior a la planteada en el Convenio.

Este aumento de coste no se debía a una variación de los precios, sino a las superiores prestaciones previstas en el proyecto.

En el Convenio de 2002, se contemplaba la obra civil de los talleres ferroviarios, pero no las mejoras tecnológicas a incluir en los talleres para su utilización para la alta velocidad, mejoras que estaban excluidas de la financiación por las plusvalías obtenidas por el suelo a enajenar por la sociedad, lo cual suponía unos sobrecostes no previstos en el convenio inicial.

En diciembre de 2007 se aprobó de manera unánime la licitación del contrato de obras para la ejecución de la primera fase del nuevo complejo ferroviario, si bien el Sr. León de la Riva puso de manifiesto que en el Convenio de 2002 se excluyó la financiación por parte de la sociedad de las obras tecnológicas de los talleres, ya que se consideró que correspondía a RENFE-Operadora, limitándose el alcance

del convenio a la obra civil.

A pesar de las reticencias presentadas por los representantes del Ayuntamiento, la sociedad no sólo se hizo cargo de los costes directos derivados de este contrato, sino que además se encargó de la licitación y ejecución de las obras, de gran complejidad, si bien con el asesoramiento de ADIF para la obra civil y de RENFE-operadora para la tecnología.

Junto con las obras de ejecución del nuevo complejo ferroviario, licitadas en esta primera fase por un importe de 175.014.634'85 euros más IVA, se aprobó también en diciembre de 2007 el contrato de equipamiento de los talleres, por un importe de 54.027.449'61 euros más IVA.

El plazo de ejecución de esta primera fase era de 30 meses.

Finalizar esta obra en plazo, junto con la variante este, y llevar a cabo el traslado de la actividad a estas nuevas instalaciones era esencial para poder desafectar de su uso ferroviario los terrenos situados en el entorno de la estación, y con ello poder comenzar a tener ingresos derivados de su venta.

En el año 2011 se anunció que las obras estaban prácticamente terminadas y que era cuestión de meses que se llevase a cabo el traslado a estas nuevas instalaciones.

La realidad es que aún a día de hoy el traslado a los nuevos talleres continúa sin producirse, y la última fecha ofrecida, la enésima, para su apertura es la primavera de 2019.

El Sr. Puente expuso en su comparecencia las causas

que le habían transmitido para que aún no se haya producido este traslado:

“Se nos han dado razones de todo tipo. Ha habido suministro de maquinaria muy compleja que hemos podido el otro día comprobar in situ. Que las empresas suministradoras han entrado en concurso de acreedores. Eso ha producido procedimientos judiciales, ha producido retrasos en maquinaria que estaba a medias, y que ahora resulta que no pueden completar otras empresas y hay que empezar de cero con algunas. Un problema deconstructivo con la losa por la que tienen que discurrir los colchones neumáticos que trasladan la maquinaria. Ahora hay que hacer una reforma de todas las juntas de dilatación de toda la nave.

Es decir, hay multitud de problemas técnicos que, obviamente, exceden de lo que es la capacidad y la competencia del Ayuntamiento”.

Las consecuencias derivadas de este retraso inaceptable son fundamentalmente dos.

En primer lugar, el retraso en el traslado de los talleres ha impedido poner a la venta la parcela principal de terreno vinculada a esta operación, y ha impedido obtener ingresos con los que hacer frente al pago de las obligaciones derivadas de los contratos de crédito, tal como se explicará más adelante.

Ante un proyecto de esta complejidad, la Sociedad debía haber previsto la posibilidad de que existiesen retrasos en su ejecución, y no hacer depender la viabilidad económica de toda la operación de esos plazos.

El retraso en el traslado a los nuevos talleres de Renfe es una de las causas principales del fracaso de toda la operación por las graves consecuencias derivadas de la misma, las cuales podían haberse evitado si se hubiese optado por otro modelo de financiación.

Y, en segundo lugar, la negligente gestión de este proyecto ha puesto y sigue poniendo en peligro los más de 700 empleos dependientes de los talleres de Renfe en Valladolid, los cuales estaba previsto que aumentasen hasta los mil tras el traslado a las nuevas instalaciones.

6) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON LA PARALIZACIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA VARIANTE ESTE DE MERCANCÍAS:

A mediados del año 2010, el Gobierno presidido por José Luis Rodríguez Zapatero, con José Blanco como Ministro de Fomento, decidió llevar a cabo un recorte drástico en las inversiones públicas como consecuencia de la crisis económica.

Entre las inversiones afectadas por este recorte se encontraba una de las obras incluidas en el Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid, la variante este de mercancías.

La decisión del gobierno socialista suponía eliminar de los Presupuestos Generales del Estado las partidas previstas para hacer frente a la ejecución de esta obra en los años 2010 y 2011, lo cual suponía un retraso de al menos tres años en su finalización, prevista inicialmente para el año 2012.

Esto fue también compartido por Oscar Puente en su comparecencia al ser preguntado por quién había paralizado la Ronda Este de mercancías:

“La paró el gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero, el Sr. Blanco, siendo ministro el Sr. Blanco. Es público y notorio”.

Eso fue precisamente lo que se trasladó a los técnicos del Ayuntamiento, tal como afirmó Beatriz Edilla en su comparecencia, que “el Ministerio había desprogramado unilateralmente las obras de la variante”.

Esta situación fue explicada por el responsable del proyecto de la Variante, el Sr. Molina Soto, en su comparecencia:

“El proyecto de la Variante se pagaba con presupuestos generales del Estado. Estaba recogido en los presupuestos generales del Estado y tenía la financiación absolutamente asegurada”.

“Ese tipo de variaciones, las hace el Ministerio de Hacienda, que dice te quito 200 millones del presupuesto, empieza a quitar de las obras. Y tú qué haces, ralentizar las obras, las suspendes, que también hay posibilidad de suspender los contratos de obras, un montón de cosas. Pero si te quita el dinero el Ministerio de Hacienda, pues te lo ha quitado”.

Las graves consecuencias que se derivaban de esta decisión fueron expuestas por José Luis Cantalapiedra en su comparecencia:

“El timón de todo estaba en manos de ADIF y de la parte estatal. Entonces si la parte estatal suspendía la

obra de la variante, si la obra del complejo que estaba contratada en un plazo de 25 meses, se alargaba, se hacían modificados, quiero decir, si todas las obras ferroviarias, que son las que al final iban a generar una liberación de suelos que iban a permitir el desarrollo del plan urbanístico, no se producía, ese proceso no se producía, pues no había hacer nada. La sartén por el mango la tenía la parte estatal, ADIF. Tuvo demora, tuvo modificados, tuvo incremento de presupuesto. No pudo arrancar la operación urbanística y no ha arrancado, de hecho”.

También la Sra. Edilla se refirió a esta cuestión al ser preguntada por la venta de terrenos, afirmando que “uno de los problemas importantes estaba en que ADIF liberara los terrenos, porque si ADIF no liberaba y desafectaba los terrenos del uso ferroviario, no se podían vender”.

Mientras no se finalizase la variante este de mercancías y se produjese el traslado a los nuevos talleres de Renfe, no era posible desafectar los terrenos de su uso ferroviario y por tanto no era posible venderlos para obtener ingresos con los que continuar la operación ferroviaria.

Aún a día de hoy esta circunstancia sigue sin producirse.

Ante la paralización del proyecto por parte del Ministerio de Fomento, la Sociedad Valladolid Alta Velocidad decidió, como solución alternativa, ejecutar el ramal norte de la variante hasta los nuevos talleres, lo cual suponía ejecutar una obra que ascendía a 35,2 millones

de euros que abonó la sociedad con carácter de adelanto al Ministerio de Fomento.

Esta solución alternativa podría haber servido para poner en funcionamiento los nuevos talleres de Renfe, pero por sí sola no permitía liberar ninguno de los terrenos afectados por uso ferroviario mientras Renfe no llevase a cabo el traslado a las nuevas instalaciones.

Podemos concluir, por tanto, que la paralización unilateral de las obras de la variante este de mercancías por parte del Ministerio de Fomento, dirigido por José Blanco, fue una de las causas principales del retraso en el conjunto de la operación ferroviaria, que han llevado a su fracaso.

7) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON LA GESTIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA DE LA SOCIEDAD:

El convenio del año 2002 establecía que todas las inversiones y obras previstas en el mismo se costearían "con cargo a las plusvalías generadas por la puesta en valor de los terrenos, de acuerdo con los procesos de cambios de uso a través de la modificación del planeamiento".

Por otro lado, el Ente público Gestor de infraestructuras Ferroviarias (GlF) se comprometía a aportar 144 millones de euros para costear las inversiones de su competencia, es decir, las necesarias para adaptar el pasillo ferroviario y la playa de vías existentes a la llegada de la alta velocidad a Valladolid prevista en el Plan de infraestructuras 2000-2007.

Asimismo, la Junta de Castilla y León se

comprometía a aportar a la sociedad 15 millones de euros para la financiación de la operación.

De esta manera, se hacía depender la financiación de la operación casi en su totalidad de las plusvalías generadas por la venta de los terrenos desafectados de su uso ferroviario.

Los acuerdos sobre la participación financiera de las Administraciones territoriales en este tipo de sociedades en las que participaban entidades dependientes del Ministerio de Fomento no eran homogéneos, tal como explicó el Sr. Molina en su comparecencia:

“En otros sitios era distinto, en otras ciudades no fue así, había aportaciones directas de dinero del Ayuntamiento, de dinero. Aquí no, en Valladolid no”.

Esta decisión fue cuestionada ya en aquel momento por las consecuencias que podían derivarse de hacer depender el éxito de la operación del mercado inmobiliario.

En una publicación de la UVA y CVE del año 2003, firmada por los Doctores en Geografía y Arquitectura D. Basilio Calderón Calderón, D. José Luis Sainz Guerra y D. José Luis García Cuesta, planteaban ya como unos de los principales inconvenientes de la operación el hecho de que la mayor parte de la obra se fuese a financiar con plusvalías inmobiliarias.

Ante la decisión de hacer depender la financiación de la operación de las plusvalías inmobiliarias, cabría pensar que el Ayuntamiento apostaría por un modelo de ciudad compacta que priorizase el desarrollo de la ciudad existente frente a un modelo excesivamente expansivo.

Sin embargo, tal y como ya se indicaba en esta publicación del año 2003, "antes de que se anuncie definitivamente el inicio de la operación del soterramiento queda patente que está prevista en Valladolid la construcción de muchas viviendas -24.485 en el suelo urbanizable y 3.000 en suelo urbano- y además muy caras para un mercado que empieza a mostrar signos de debilidad no ya coyuntural sino estructural de cierta importancia".

Y a estas cifras había que añadir las decenas de miles de viviendas previstas en la periferia de Valladolid con la aprobación de la modificación del PGOU.

A esta contradicción se refirió Irene Serrano en su comparecencia:

"Yo nunca he estado de acuerdo con el desarrollo del suelo urbanizable no delimitado, pero es que además era contradictorio con el desarrollo de la operación Rogers.

Si se quería llevar a cabo operación Rogers, los esfuerzos y el tema económico deberían haberse centrado en la ciudad existente, en el centro de la ciudad y no estar desarrollando a la vez 15.000 viviendas en Valdechivillas, otras 10.000 en Las Riberas, otras 15.000 en Prado Palacio, más las 7.000 o 6.000 de la operación de Rogers. Yo creo que eso es imposible. En una ciudad como Valladolid no se pueden llevar a cabo a la vez 45.000 viviendas".

A esto habría que añadir que las previsiones demográficas en aquel momento ya indicaban que la población en Valladolid se mantendría estable o decrecería, pero en ningún caso crecería en los años siguientes.

En relación con la cuestión de la financiación, la

publicación del año 2003 antes mencionada concluía lo siguiente:

“Se precisa inevitablemente de un mayor apoyo financiero institucional (Ministerio de Fomento, Junta) para asegurar que sus costes no recaigan casi de forma íntegra en los nuevos compradores de vivienda-oficinas y para que la urbanización se ejecute en los plazos previstos”.

Tal como estaba planteada la operación, no era posible poner a la venta los terrenos mientras no se ejecutase la casi totalidad de la obra ferroviaria.

La Sra. González lo explicaba en los siguientes términos:

“El problema de la Sociedad siempre ha sido, era, que para liberar terreno había que ejecutar una cantidad importante de obra civil. Quiero decir, los talleres no se pueden ir sin que se ejecuten los nuevos talleres. A su vez, los nuevos talleres no se pueden poner en funcionamiento sin que se ponga en funcionamiento la Variante. Y así, sucesivamente.

Había que ejecutar, prácticamente, toda la obra ferroviaria antes de obtener un solo metro cuadrado. Ese era, efectivamente, el problema de la viabilidad de la Sociedad, que necesitábamos financiación externa para acometer la obra ferroviaria. Hay otras sociedades que, afortunadamente, tenían terreno disponible antes de comenzar las obras. Eso es maravilloso, porque tienes caja antes de empezar. En nuestro caso, dependíamos de la financiación externa”.

Hacer depender toda la operación de las plusvalías generadas por la venta de terrenos, en un contexto de incertidumbre económica, en especial en el sector inmobiliario, fue un gran error en materia económica que ha lastrado todas las decisiones posteriores.

En la reunión del Consejo de Administración de la Sociedad de junio de 2006, el director general comunicó a los socios que era necesario aclarar el aumento del coste de la desviación del polígono ferroviario, que de acuerdo con el proyecto elaborado por Adif ascendía a 244 millones de euros, una cifra muy superior a la prevista en el Convenio.

Además, tal como recordó el Sr. Bolufer en dicha reunión, los sobrecostes detectados hasta ese momento no incluían los costes financieros de la operación, los cuales tampoco estaban previstos en el convenio.

El Sr. Bolufer sostenía que la financiación vía edificabilidad no parecía del todo sostenible y, por tanto, preocupaba la financiación de la operación.

Luis Alberto Solís respondió que la Sociedad traía causa de un convenio de colaboración en el que se contemplaban una serie de actuaciones, y que ese planteamiento quebraba por el sobrecoste de realizar el soterramiento tal y como se establecía en la declaración de impacto ambiental.

Los costes de las actuaciones se cubrían originariamente con los aprovechamientos urbanísticos, por lo que el Sr. Solís consideraba necesario ver como se iban a financiar los sobrecostes de hasta un 60% más de las

previsiones iniciales y de qué forma se iban a cubrir las citadas diferencias.

En mayo de 2007, Luis Alberto Solís volvió a señalar que las necesidades surgidas en relación a los nuevos talleres y la estación superaban la cuantía que figuraba en el convenio de 2002. Por este motivo, solicitó que se presentase al próximo consejo un plan de situación de la financiación íntegra de la actuación ferroviaria del Convenio, es decir, una previsión del futuro coste de la actuación, dado que los proyectos de obra ferroviaria estaban ya muy avanzados y permitían una evaluación de su costo final.

En esa misma reunión, el Consejero Delegado de la Sociedad expuso la conveniencia de suscribir una póliza de crédito sindicado con distintas entidades acreditantes, por un importe total de 125 millones de euros, para financiar las obras e inversiones de la sociedad que habían de ser ejecutadas en el periodo comprendido entre los años 2007 y 2010.

Ante la imposibilidad de liberar terrenos de su uso ferroviario y de obtener ingresos provenientes de su venta, y ante la negativa de las tres administraciones de realizar aportaciones, la Sociedad optó por recurrir a financiación externa para hacer frente a las obras derivadas de esta operación.

En diciembre de 2007, se presentó finalmente el estudio económico-financiero solicitado en sesiones anteriores por diversos consejeros, con el objetivo de elaborar un escenario de financiación de las operaciones

que constituían el objeto social y que sirviese al mismo tiempo para obtener financiación externa.

Según este estudio, el coste del soterramiento estaba previsto en unos 300 millones de euros.

Para entonces, la Sociedad ya había solicitado a diversas entidades bancarias y de crédito que presentaran ofertas de financiación de las obras derivadas de los proyectos de la integración del ferrocarril en la ciudad de Valladolid, así como de los gastos de gestión de la sociedad.

En la reunión se expusieron las diversas ofertas presentadas por varias entidades bancarias, entre ellas una línea de crédito puente sindicada a prestar por BBVA, Caja Madrid, La Caixa, Banco Santander, ICO y Caja España.

Al existir interés por parte de las entidades financieras, los consejeros decidieron aprobar el incremento de la solicitud de financiación de 125 millones de euros a 626 millones de euros, para hacer frente a las necesidades requeridas por el proyecto.

Finalmente la póliza de crédito terminó suscribiéndose el 31 de julio de 2008 con las entidades antes citadas, por un importe máximo de 200 millones de euros y vencimiento el 30 de enero de 2010 y, como habían requerido los bancos, fue precedida de la firma por los accionistas, entre ellos el Ayuntamiento de Valladolid, de una carta de compromiso o de conformidad (comfort letter).

Después de dos prórrogas del vencimiento de la póliza de crédito, debido a la situación económica de la Sociedad que no disponía de tesorería para continuar con su

actividad, los responsables de BBVA instaban una pronta solución. La Sociedad, el 21 de septiembre de 2010, notificó a todos los Consejeros una comunicación que informaba del acuerdo con las entidades financieras para la concesión de un nuevo crédito puente por importe de hasta 70 millones de euros y exponía las condiciones impuestas por aquellas, entre ellas la firma por los accionistas de un nueva Comfort Letter señalando que eran idénticas a las firmadas en el año 2008.

El devenir económico de la Sociedad VAV empeoró debido a la crisis económica, que afectó especialmente al sector inmobiliario, siendo necesaria más financiación para cancelar deudas preexistentes y llevar adelante el proyecto.

La cuestión fue tratada en la sesión ordinaria del Consejo de Administración de la Sociedad VAV de 24 de enero de 2011, en la cual se decidió suscribir una línea de crédito sindicada por importe máximo de 400 millones de euros para la financiación de las obras necesarias para la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid, con la entidad o entidades financieras que presentasen la oferta más ventajosa o, en todo caso con las entidades financieras BBVA, Banco Santander, Caja Madrid, ICO, Caja España-Caja Duero y La Caixa en los términos y condiciones siguientes:

Periodo de vigencia hasta el 31 de julio de 2021.

Margen aplicable 4%

Tipo de interés Euribor trimestral o semestral más el margen aplicable.

Gastos comisión apertura 3%.

Gastos comisión agencia 50.000 € anual,
actualización IPC.

Comisión no disposición 1,60%.

Comisión cancelación anticipada 1%.

Cobertura tipo de interés 75% del saldo vivo.

La decisión se tomó de manera unánime por todos los miembros del Consejo de Administración, a sabiendas de los graves riesgos que suponía, tal como se refleja en el acta de dicha sesión.

Ricardo Bolufer manifestó que los costes del crédito eran muy altos y las condiciones impuestas por las entidades acreditantes muy duras, ya que el tipo de interés que se podría llegar a aplicar podía alcanzar el 7,5%.

De acuerdo con el "caso base" la necesidad de financiación a final de 2012 superaba los 385 millones de euros, y probablemente con costes financieros anuales por encima de los 30 millones de euros.

En dicho "caso base" se contemplaba también que en los años 2013 y 2014 debía producirse la venta de suelos por un importe de 108 millones de euros cada año, lo cual resultaba prácticamente imposible a la vista de la situación del mercado inmobiliario.

En este sentido, Luis Alberto Solís expuso que era necesario analizar la situación que podría plantearse si la venta de terrenos prevista no se produjera; y Alfredo Blanco consideró que el "caso base" no parecía riguroso, ya que el cálculo real de los costes previstos no coincidía con el "caso base" de la póliza.

El 14 de febrero de 2011 se firmó este contrato de línea de crédito sindicada con las seis entidades financieras indicadas, por un importe máximo total de 400 millones de euros, con vencimiento final el 31 de julio de 2021.

Este nuevo contrato de línea de crédito fue también precedido de la firma por los partícipes de la Sociedad de una Comfort Letter.

A 31 de diciembre de 2015, de los 400 millones prestados por las entidades se habían gastado 384,9 millones y los costes financieros en intereses y comisiones bancarias ascendían ya a 109,4 millones de euros.

En este momento, tal como reconoció la Sra. González en su comparecencia "no había ningún plan de venta de suelos, porque no teníamos ni un metro disponible. Pero, además, ni en ese momento, ni a un año vista. Quiero decir, que es que no era factible vender suelo, literalmente".

Consideramos, por tanto, que se actuó de manera absolutamente irresponsable y negligente en la gestión económica y financiera de la sociedad, produciendo un grave quebranto patrimonial a las arcas públicas.

Se actuó de manera irresponsable, en primer lugar, por recurrir a financiación externa en una operación vinculada a la venta de terrenos, en un contexto de crisis económica e inmobiliaria.

Y de recurrirse a financiación externa, una operación de la complejidad de esta debía haberse financiado en todo caso mediante financiación a largo plazo, ya que era previsible, y así ha sucedido, que los

plazos de ejecución se retrasasen.

Esta situación fue explicada por el Sr. Molina en su comparecencia en los siguientes términos:

"A finales del 2007 tiene lugar la crisis de las hipotecas subprime, y en 2008, en mayo, quiebra Lehman Brothers. Se paran todas las operaciones urbanísticas de las Sociedades en España, porque entramos en una crisis realmente importante. En situación de crisis, no parece muy razonable seguir pensando en que se puedan llevar a cabo estas operaciones, que están basadas, además, justamente en captar rentabilidades de un sector que entra en la absoluta quiebra, que es el sector inmobiliario ¿Cómo se van a obtener ingresos si nadie quiere comprar el suelo?, si hay un problema de crisis económica, hay crisis financiera, global, de la economía internacional y de la economía española, muy en particular y muy centrado en el sector inmobiliario, que hace que, en esos momentos, en estos años, pues haya sido inviable, en mi opinión técnica, captar recursos para financiar las obras".

El mercado inmobiliario ya mostraba signos de debilidad antes de que se firmase el primer contrato de crédito. La publicación de la UVA y CVE del año 2003 ya hacía mención a esta situación, y desde luego, en el año 2008 los signos eran claramente patentes.

El Sr. Marinas hizo también referencia a esta cuestión al ser preguntado por la viabilidad económica de la sociedad en el momento de su sustitución:

"Yo creo que a principios de 2007 yo presenté en el Consejo un debate sobre este asunto y en aquel momento,

claro, la gran incógnita era cuándo iba a producirse la crisis inmobiliaria.

Los expertos, ninguno lo anunciábamos, pero en nuestra conciencia sabíamos que los excesos que se venían produciendo la última década, desde el 92 para acá, pues que no podía durar. Que ya habíamos tenido crisis mobiliaria en el setenta y tantos habíamos tenido otra en el 94 y, entonces, que habría una crisis inmobiliaria sí o sí. Entonces, en ese sentido, pues, adelantamos las gestiones financieras con los bancos y ahí es donde yo empecé a notar que algo se hablaba a mis espaldas, de lo cual yo no me enteraba. Y también trabajamos mucho en adaptar el proyecto a una ejecución por fases que nos permitiera empezar a intervenir cuanto antes y, pues, se seleccionaron tres áreas de intervención preferente, más la de la Estación de Autobuses”.

Al ser preguntada por las razones por las que no se ponía a la venta ningún terreno, la Sra. Edilla explicó lo siguiente:

“Lo que sí que se transmitía era que uno de los problemas importantes estaba en que ADIF liberara los terrenos, porque si ADIF no liberaba y desafectaba los terrenos del uso ferroviario, no se podían vender”.

Si como explicaba el Sr. Marinas en su comparecencia, en 2007 ya era posible poner a la venta algunos de los terrenos que en ese momento ya no estaban afectados por su uso ferroviario, no se entiende que Adif no los cediese a la sociedad y que se recurriese directamente a la financiación externa en lugar de poner

suelo en el mercado para obtener ingresos y conocer el valor real de los mismos.

En segundo lugar, debemos considerar negligente la gestión económica de una operación que según el Convenio inicial del que trae causa estaba valorada en 526,83 millones de euros, y que en apenas 5 años esa previsión asciende hasta los 900 millones de euros.

Esto quiere decir que durante todo este periodo no existió un control presupuestario riguroso en el seno de la sociedad, lo cual ha dado lugar a sobrecostes excesivos para cualquier operación.

Un buen ejemplo de esta falta de control presupuestario con que se gestionaba la sociedad es el referente al Plan de Comunicación, cuyo coste alcanzaba cifras desorbitadas para una sociedad de este tipo.

El contrato de consultoría y asistencia técnica y de servicios de comunicación fue adjudicado en el año 2007 a la empresa SUGAR FACTORY S.L. por 89.578 euros. En junio de 2008, el Plan de comunicación de la sociedad elaborado por dicha empresa fue presentado por Antonio Cabado al resto de consejeros, el cual estaba presupuestado en un importe total que ascendía hasta 1.846.538 euros.

En tercer lugar, debemos considerar irresponsable y negligente la decisión de suscribir la nueva línea de crédito en el año 2011, con unas condiciones tan duras y perjudiciales para el interés público, a sabiendas y con conocimiento por los consejeros de que era altamente improbable que se pudiese cumplir con las estipulaciones previstas en el caso base.

Concluimos que, en lo referente a la gestión económica y financiera de la sociedad, se ha producido un cúmulo de despropósitos desde el momento en que se firmó el Convenio del año 2002, que ha derivado en graves consecuencias económicas que se han ido agravando año tras año.

8) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON LA FIRMA DE LAS COMFORT LETTER:

La Comisión de investigación ha venido desarrollando su trabajo mientras, en sede judicial, se investigaban responsabilidades penales contra el exalcalde de Valladolid Javier León de la Riva, y los exconcejales del Partido Popular Manuel Sánchez y Alfredo Blanco, derivadas de la firma de tres Cartas de Conformidad sin observarse el procedimiento legal oportuno, hechos que también han sido objeto de estudio por la Comisión.

En este sentido, el dictamen de esta comisión no es ni pretende ser una sentencia judicial, sino que procura ofrecer una explicación, suficientemente fundada y motivada, de los motivos que hay llevado al fracaso de la operación ferroviaria y depurar responsabilidades políticas por los hechos acaecidos, sin que corresponda a esta comisión determinar las conductas tipificables y su calificación penal; esta labor ya la están realizando los tribunales de justicia.

Esta comisión, haciendo suyos los pronunciamientos realizados por la Audiencia Provincial de Valladolid, concluye que el exalcalde de Valladolid, Javier León de la Riva, actuó con negligencia grave en la firma de estos

documentos en la medida de que no se cercioró, pudiendo y debiendo hacerlo, de la trascendencia de esa estipulación y de que era preciso recabar autorización del Pleno de Ayuntamiento si la operación superaba el 10% de los recursos ordinarios y la autorización del órgano de tutela de la Junta de Castilla y León en el supuesto de existir un Plan económico financiero aprobado o cuando el nivel de endeudamiento superara el 110%, lo que acaecía en las dos últimas cartas.

No adoptó, por consiguiente, el Sr. León de la Riva las cautelas más elementales o previsiones necesarias, debiendo haber actuado con una mayor atención y diligencia en la firma de esos documentos, informándose a través de la Secretaría o de los servicios de Asesoría jurídica del Ayuntamiento, si eran precisas autorizaciones y trámites previos antes de estampar su firma en dicho documento.

El Sr. León de la Riva firmó las tres Cartas de Conformidad sin iniciar expediente en el Ayuntamiento, omitiendo así el procedimiento legal que debía haberse seguido.

Cabe reprochar al Sr. León de la Riva que efectivamente no siguiera el procedimiento legal ante esas Cartas de conformidad, procediendo a suscribirlas directamente para la concesión de los créditos a la Sociedad VAV, sin pedir a la Asesoría jurídica, ni a la Intervención municipal informe sobre esos documentos.

Sean o no estos hechos constitutivos de un reproche penal, si lo son de un reproche político, ya que no sólo no siguió el procedimiento legal correspondiente, sino que

puso en riesgo el patrimonio municipal.

9) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON LAS RELACIONES Y COORDINACIÓN ENTRE LOS DISTINTOS SOCIOS:

Una de las cuestiones sobre las que ha existido un mayor consenso entre los comparecientes de la comisión ha sido en destacar el papel principal que ha jugado el Grupo Fomento en general, y Adif en especial, en la toma de decisiones en el seno de la sociedad.

Ignacio Marinas se refería a esta cuestión de la siguiente manera:

"En relación con los acuerdos de definir la red arterial ferroviaria de Valladolid, no intervenimos en ningún momento. Fue un plato que nos dieron servido desde quien tenía las competencias, que nosotros no teníamos ninguna competencia y, por lo tanto, ni hubo información pública durante el periodo que yo estuve de Director General, como para poder intervenir vía de una alegación sobre la conveniencia de determinadas opciones ferroviarias. Por lo tanto, ya digo, yo creo que es un proceso de absoluta y única competencia del grupo Fomento, por decirlo de alguna manera, en cuanto a determinar la red arterial ferroviaria".

La Sra. González declaró que "todos, absolutamente todos los acuerdos que se han tomado en Consejo de Administración en materia ferroviaria, han sido propuestos previamente por ADIF".

La Sra. Gil hizo declaraciones en un sentido similar a los anteriores:

"En los acuerdos de Consejo Administración, ADIF

ponía sus técnicos, sus técnicos elaboraban la documentación, sus técnicos preparaban la documentación y sus técnicos realizaban los proyectos de obras que se fueran a llevar al Consejo de Administración”.

También el Sr. Cantalapiedra hizo comentarios en este sentido:

“El timón de todo estaba en manos de ADIF y de la parte estatal”.

El Sr. Marinas fue quien explicó de forma más extensa en su comparecencia los problemas de coordinación entre la Sociedad y el Grupo Fomento, especialmente en lo referente al Proyecto Vialia:

“Los desaguisados en aquella época, pues, se manifestaron de una manera tímida, en una cierta descoordinación con las acciones de ADIF y de RENFE. No logramos pactar con ellos un programa de actos coordinados entre las obras ferroviarias y las obras urbanas y apareció una desconfianza, cada vez más manifiesta, entre los intereses de ADIF-RENFE y la línea de trabajo en la cual yo estaba profundizando. Yo creo que ese ha sido, de alguna manera, el principal hándicap que tuve en mi gestión, que culminó con una pérdida de confianza de ADIF fundamentalmente y RENFE hacia mi gestión y la solicitud de mi sustitución. Si recuerdan ustedes en 2007, las discrepancias políticas generales entre el PSOE y el PP, pues, eran muy manifiestas, prácticamente no se ponían de acuerdo en casi nada y, bueno, pues lograron ponerse de acuerdo en que yo sobraba. Algunos incidentes de esos están en la prensa de aquellas fechas.

Yo creo que el más sonado fue mi oposición radical a la operación Vialia. La operación Vialia es una operación que monta RENFE, en el 2000 y poco, a raíz de la nueva Ley de Contrataciones y de participación público-privada que aprobó Cascos. Y, en ese concurso, que yo no lo veía claro, pues se adjudicaron los aprovechamientos urbanísticos que RENFE pudiera obtener en las distintas estaciones de Ferrocarril. A mí, la propuesta que me explicaron, me parecía infumable. Creo que estaban planteando 60.000 m² comerciales encima de la Estación y un aparcamiento del orden de 4.000 plazas. Ni un centro comercial en la Estación, ni un aparcamiento tan masivo en el centro, coincidían con mis criterios sobre el proyecto más idóneo para Valladolid y así se lo hice notar a todos los que tenían que intervenir sobre el asunto.

Entendía también que era como crear una fuga de ingresos del proyecto, que ya en sí, en aquel momento, era ajustado de cuentas, y que detraer de 60.000 m² comerciales en esa zona, obligaba a que todo el aprovechamiento comercial de la zona de talleres, pues, prácticamente fuera inviable, por una concentración de ese estilo. Y luego, por los criterios de ordenación del tráfico, me parecía que 4.000 plazas de aparcamiento en la Estación eran un despropósito. Así se lo hice llegar a la gente y, bueno, pues eso me llevó a enfrentarme, no duramente, pero a enfrentarme claramente, con los técnicos de ADIF y de RENFE".

"Yo no tenía ni la capacidad, ni el encargo de buscar alternativas a una operación Vialia. Yo tenía el

encargo de hacer viable el soterramiento completo, según el proyecto que se había aprobado en el estudio informativo. Aquí es importante dar un matiz, y tendré mucho más cuidado que hasta ahora con mis calificativos. El matiz es que, además de una empresa responsable de dar un servicio ferroviario y las infraestructuras que tiene ADIF Y RENFE tienen dominio territorial.

Es decir, ellos tienen una política de patrimonio que pretende que su patrimonio siempre se incremente, lo cual me parece dentro de la lógica. Y entonces, lo que pasa, como tenedores de suelo susceptible de tener aprovechamiento urbanístico, yo encontré en los responsables de RENFE-ADIF, un comportamiento típicamente especulativo inmobiliario. No primó, en ningún momento, el interés general que tienen todas las empresas públicas de velar por controlar la especulación inmobiliaria y evitar que las plusvalías urbanísticas no se empleen en la mejora fundamental de la ciudad. Yo creí que esas cosas no se daban en el tema Vialia y por eso me opuse, radicalmente. No era yo el único que se oponía.

El equipo técnico que hizo el proyecto de la ordenación urbana, lo consideraba totalmente improcedente e intentamos de alguna manera negociar, pero fue imposible. Estuvimos barajando, con el equipo Rogers, soluciones donde, a lo mejor, pues hasta 10.000 m² allí cabían. Ten en cuenta que cuando el ferrocarril se sumerge, se soterra, lo que ocurre es que todo lo de arriba deja de ser ferroviario y es urbano. Entonces, evidentemente, no querían enterrar Vialia, sino que querían que su Vialia estuviera en el

corazón. O sea que, básicamente, yo creo que esos son los matices que podemos aclarar”.

Todos estos desencuentros entre los intereses de la sociedad y los intereses del Grupo Fomento son los que llevaron finalmente al cese de Ignacio Marinas al frente de la sociedad, tal como explicaba él mismo en su comparecencia:

“¿Por qué fui cesado? Yo creo que fue por la pérdida de confianza ante el grupo Fomento, básicamente, porque no acepté la propuesta de Vialia y porque manifesté también, en algún momento, una cuestión que yo tenía sospecha entonces y que a la vista de los resultados, pues resulta que tenía razón en mis sospechas. Y era que ADIF tenía la tendencia a utilizar estas sociedades como sociedades pantalla para su financiación. Y sobre ese asunto, pues, yo tuve algún enfrentamiento con el Jefe Financiero de ADIF, con el Sr. Bolufer y tuve algunas interferencias en mi trabajo, en la parte de control económico-financiero y empezamos a hablar entonces con los bancos y, bueno, pues, yo vi algunas interferencias que manifesté mi desconfianza y planteé que había que trabajar de otra manera.

Yo entendía que, si la Sociedad Valladolid Alta Velocidad iba a pagar obras ferroviarias, esos proyectos que iba a pagar Valladolid Alta Velocidad los iba a supervisar Valladolid Alta Velocidad, que no iba a aceptar, yo, el que te vinieran las certificaciones a que tú pusieras el visto bueno debajo. Así que, si era la Sociedad Alta Velocidad la que iba a pagar, iba a controlar los

proyectos. Eso, pues, cayó como una bomba dentro de ADIF y yo creo que esas fueron las dos cosas.

Bueno, al final he enunciado tres. El tema Vialia, que yo creo que fue el más escandaloso. El tema de decirles que yo no iba a aceptar ser una Sociedad instrumental de ADIF, sino que si nosotros pagamos obra ferroviaria, nosotros supervisamos obra ferroviaria. Y luego, pues la tercera, era el asunto este de ciertas interferencias en la organización financiera de la sociedad.

La Sra. González también hizo mención a los desencuentros entre la sociedad y el Grupo Fomento a causa del Proyecto Vialia:

"Vialia es un proyecto de la época que aparece en todos los Convenios de la Sociedad, porque ADIF en aquella época ejecutaba las Estaciones ferroviarias con un centro comercial adosado que le permitía, pues, obtener unos ingresos siempre útiles para la explotación de la Estación. Quiero decir, que no era un asunto exclusivamente de Valladolid. Es más, hay un montón de Vialias repartidas, la Estación de Atocha, la Estación de Málaga. Quiero decir, era habitual, entonces en el Convenio ya aparecía reflejado que se iba a ejecutar una nueva Estación de viajeros, con un Vialia.

Ignacio Marinas era muy crítico, no le gustaba nada está solución y fue objeto de diversas reuniones y, además, cuando entró el equipo de Rogers a redactar la modificación del Plan General, puso en entredicho ese modelo de centro comercial, porque empezaba a estar obsoleto, como luego ADIF ha reconocido. Quiero decir, ADIF, posteriormente, ha

ido abandonando todos sus proyectos de Vialia. Entonces, en un momento dado, se dejó de hablar de Vialia y ahora ya, en este último Convenio, evidentemente, no aparece ninguna superficie comercial adosada a la Estación.

Para el Ayuntamiento, es que no me acuerdo, eran un montón de metros cuadrados brutos alquilables, era una barbaridad, descompensaba todo el planeamiento. Quiero decir, que era una imposición de ADIF, no a la ciudad, sino que imponía en todas sus operaciones y que, finalmente, quedó obsoleto por sí mismo. Fue objeto de muchísimas controversias, pero cayó por su propio peso. Quiero decir, no hubo que negociar a la contra con ese proyecto”.

En la gestión de la sociedad en general, y de manera muy especial en el caso concreto del Proyecto Vialia, el Grupo Fomento hizo primar sus intereses patrimoniales sobre los intereses de la sociedad y los intereses de la ciudad.

A la vista del resultado final de la operación, compartimos con el Sr. Marinas su percepción de que el Grupo Fomento ha utilizado esta sociedad como instrumento para financiar proyectos de su competencia.

Prueba de ello es que el gran beneficiado de esta operación han sido Adif y Renfe, mientras que el proyecto que consistía en la eliminación de la barrera del ferrocarril a su paso por la ciudad ha quedado finalmente relegado indefinidamente.

Consideramos que la sociedad Valladolid Alta Velocidad ha financiado obra ferroviaria que debía haber sido de competencia exclusiva de Adif, y ha financiado

maquinaria e innovaciones tecnológicas para los nuevos talleres que debía haber sido de competencia de Renfe, las cuales han supuesto unos sobrecostes que la sociedad no ha sido capaz de afrontar.

A esta cuestión se refirió en su comparecencia José Luis Cantalapiedra, en concreto a los sobrecostes derivados del soterramiento en el Pinar de Antequera:

“Esa obra, de no haber existido la operación ferroviaria, la llegada de la alta velocidad la hubiese exigido. Entonces, desde ese punto de vista, se tendría que haber hecho cargo el Ministerio, ¿no? No hay operación ferroviaria, no hay operación urbanística, no hay nada, llega la alta velocidad a Valladolid, 4 vías, soterradas: Ministerio”.

También el Sr. Molina, director de Planificación y Coordinación de Proyectos de Adif, se refirió a este asunto al ser preguntado por qué no se hizo cargo el Ministerio de Fomento de estos sobrecostes:

“¡Ah!, del sobrecoste. Porque luego se firmó otro acuerdo. Se firmó otro acuerdo de financiación con cargo a la Sociedad, qué quiere que le diga. Yo defendía que no lo pagara el Ministerio de Fomento. Y lo conseguí. Bueno, pues efectivamente, efectivamente”.

La falta de concreción del Convenio del año 2002 ha llevado a que la Sociedad haya tenido que hacer frente al pago de obras o bienes que en cualquier otra situación habría tenido que afrontar las entidades dependientes del Ministerio de Fomento.

A lo largo de la vigencia del Convenio, debía

haberse hecho un seguimiento sobre estos desequilibrios para evitar cargar a la sociedad con obras que debían haber sido competencia de alguna de las instituciones asociadas.

En todo caso, debían haberse valorado estos desequilibrios durante la negociación del nuevo Convenio.

10) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON EL ÚLTIMO PERIODO DE VIGENCIA DEL CONVENIO DE 2002 Y LA NEGOCIACIÓN DEL CONVENIO DE 2017:

El Convenio del año 2002 establecía que todos los recursos económicos que obtuviese la Sociedad se dedicarían al pago de las siguientes obras y con el siguiente orden de prioridad:

- Variante Este exterior a Valladolid en ancho ibérico.

- Reposición de las instalaciones del TCR, construcción de una nueva estación de mercancías y construcción del Nuevo CTT.

- Obras ferroviarias necesarias para el soterramiento y la permeabilidad transversal de la travesía.

- Construcción de la Nueva Estación ferroviaria de viajeros en Campo Grande y sus accesos viarios.

El Convenio del año 2002 establecía, además, que este tendría vigencia "hasta el cumplimiento de los fines previstos en el mismo".

Sin embargo, la Sociedad Valladolid Alta Velocidad decidió poner fin a la vigencia de este Convenio sin que hubiese cumplido con su objeto social, y sin que se hubiese producido una revisión de lo que había aportado y lo que

había recibido cada uno de los socios.

En esa revisión se habría podido comprobar que el gran beneficiado por esta operación hasta el momento era el Grupo Fomento, y el gran perjudicado de esta operación era el Ayuntamiento de Valladolid, el cual firmó este Convenio con el objetivo único de soterrar la vía del tren a su paso por el centro de la ciudad y promover una transformación urbanística en este entorno.

Por tanto, consideramos que la sustitución del Convenio del año 2002 ha supuesto un incumplimiento grave del objeto social para el que se creó la propia Sociedad Valladolid Alta Velocidad, para el Ayuntamiento era hacer el soterramiento.

Los motivos por los que se llegó a esta situación fueron explicados por el Sr. Puente en su comparecencia:

“En estos tres años, digamos que la operación ferroviaria ha atravesado por dos etapas claramente diferenciadas. Una primera etapa, en la que la cuestión económica lo condicionaba absolutamente todo. Era una situación de urgencia para resolver un problema muy grave. Había un vencimiento de un préstamo que era inmediato, era el 31 de diciembre de 2015. No recuerdo ahora exactamente la cantidad, no sé si eran 125 millones de euros lo que había que abonar. Y, por tanto, al no haber recursos por parte de la Sociedad, todo el trabajo se centraba en intentar salvar la situación económica.

Lo primero que se hace es intentar negociar un aplazamiento de ese vencimiento, para ver si nos poníamos de acuerdo en torno a futuro de la operación. Un futuro

que, obviamente, tenía que diseñarse por completo. Planteando siempre, siempre desde el principio, la operación del soterramiento. No se hizo en ningún momento renuncia a esa operación por el hecho que la economía de la Sociedad fuera una economía agonizante, no. Lo que se intentó en todo momento fue trazar una operación a futuro del soterramiento y, mientras tanto, pues, intentar aplazar el pago de la deuda.

Hay un primer acuerdo que creo que se firma a primeros de marzo, principios de abril del 2016, que es la famosa novación, que nos concede una prórroga de seis meses, hasta octubre de aquel año, para intentar llegar a un nuevo convenio y garantizar la operación ferroviaria en otro marco de financiación distinto y con otras condiciones. Era una exigencia además de la Intervención municipal, porque la Intervención municipal lo que nos decía es que no podía autorizar un Convenio a futuro si no se garantizaba la propia viabilidad de la operación, es decir, si los números no salían.

Bueno, así discurren las cosas hasta la llegada del Sr. Bravo a la Presidencia de ADIF. Él aterriza en el Consejo con un planteamiento, a mi juicio, muy riguroso, muy contundente y, al mismo tiempo, muy realista. Y lo que nos dice es, que tal y como están las cosas, lo lógico es que se proceda a la disolución de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad. Y bueno, que se pase página de la operación ferroviaria con las consecuencias que ello tendría para los bienes de la Sociedad, en este caso los Talleres de RENFE, el trabajo que había ahí pendiente, etcétera. Y bueno,

pues, incluso eso se llega a plantear la disolución de la Sociedad en un Consejo, creo que, de finales del año 2016, si no recuerdo mal.

A partir de ahí, abrimos otra negociación, en la que el acuerdo final consiste en que Fomento se haga cargo de los 400 millones de euros y se traza un futuro de la operación ferroviaria en unas cifras que Fomento está dispuesto a admitir. Que son hacerse cargo en solitario de algunas actuaciones, como es la culminación de la Variante Este, la variante de mercancías, algunas otras intervenciones, como la propia nueva Estación ferroviaria, y luego una cantidad de dinero que está dispuesto a poner, pero que, obviamente, no alcanza la cantidad necesaria para hacer el soterramiento del ferrocarril”.

Consideramos una irresponsabilidad por parte Adif el simple planteamiento de proceder a la disolución de la Sociedad, con las graves consecuencias que de ello podían derivarse, no sólo a nivel urbanístico, sino porque ponía en riesgo la titularidad de los talleres de Renfe y los cientos de empleos que dependen de ellos.

Compartimos la necesidad en ese momento de encontrar una solución económica que diese viabilidad a la sociedad, y creemos que ya antes incluso de la firma del Contrato de Crédito del año 2011, había indicios y motivos más que suficientes como para haberse replanteado la situación económica de la sociedad.

Pero no podemos compartir en ningún caso la solución alcanzada por el Sr Puente y el Sr Saravia, ya que con el nuevo Convenio no solo no se reequilibra la balanza

entre los socios, sino que el mayor perjudicado de la operación, que es el Ayuntamiento de Valladolid, se obliga al pago de más de 70 millones de euros y a ceder los aprovechamientos urbanísticos, los cuales están valorados en torno a 80 millones de euros, y además tendrían que aportar también financiación en caso de producirse sobrecostes en la operación, más una garantía en caso de que los terrenos no pudiesen ponerse a la venta y Adif no recuperara los 400 millones que ha puesto como anticipo.

Consideramos desmedidas las obligaciones impuestas al Ayuntamiento de Valladolid, y asumidas por el Sr. Puente, el Sr. Saravia y el Sr. Gato, más aún si cabe cuando ha desaparecido la única actuación recogida en el Convenio del año 2002 por la cual el Ayuntamiento lo había firmado, que es el soterramiento de las vías del tren.

A la vista de estas cuestiones, podemos concluir que ha existido una falta de liderazgo por parte del Ayuntamiento de Valladolid durante toda la operación, pero muy especialmente durante el último periodo de vigencia del Convenio de 2002 y la negociación del nuevo Convenio, con el Sr Puente como alcalde, que se ha traducido en un grave perjuicio para las arcas municipales y para el futuro de la ciudad.

El Sr. Puente expresó en su intervención que las últimas previsiones del coste de la operación de soterramiento ascendían a "1.600 millones de euros", si bien desconocemos en base a qué cálculos aportó ese dato, ya que no ha aportado ningún estudio al respecto y que lo demuestre.

Sorprende también esta cifra tan abultada cuando el propio Óscar Puente en su intervención, en este caso, para referirse al proyecto de túneles y pasarelas dijo lo siguiente:

“¿Sobrecostes? A ver, en este momento, lo que nos dice la dinámica de contratación de obra pública es que lejos de producirse esos sobrecostes, en este momento, lo que se está produciendo es licitaciones a la baja y ahorro sobre el presupuesto de licitación. Eso es lo que nos dice. Espero que no se planteen sobrecostes”.

Consideramos que no se ha valorado de forma rigurosa la viabilidad de continuar con las actuaciones previstas en el Convenio de 2002, recurriendo a otras formas de financiación, ni el coste actual de las mismas, cometiéndose por tanto el mismo error que en el año 2002, pero en este caso para justificar lo opuesto que en aquel momento.

Llegados al punto de tener que replantear por completo la operación, ya no sólo a nivel económico, sino también las actuaciones urbanísticas y ferroviarias, debieron haberse estudiado todas las alternativas posibles con la finalidad de buscar una alternativa que fuese viable económicamente y que permitiese solucionar la barrera generada por la vía del tren, sin embargo, no hubo voluntad por parte del Ayuntamiento de estudiar otro tipo de alternativas, tal como afirmó el Sr. Saravia en su comparecencia:

“En el punto en el que estamos, es que lo que no vamos a hacer es ponernos en el minuto cero y empezar otra

vez a replantear todo lo posible. Eso me parece que es absolutamente irresponsable, de verdad.”

11) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO PROTEGIDO:

Valladolid es y ha sido una ciudad fuertemente ligada al ferrocarril desde mediados del siglo XIX, y conserva un gran número de construcciones directamente ligadas al mismo, que son representativas de un momento histórico de gran relevancia para la ciudad, que supuso un cambio esencial en la sociedad, la economía y la industria vallisoletana.

Con la llegada de la Alta Velocidad, se propuso dar una nueva vida a muchas de estas construcciones, pero el retraso en los plazos de ejecución de las obras de integración del ferrocarril en la ciudad ha puesto en peligro parte de este patrimonio.

Destacan construcciones como el depósito de locomotora, único en España y pionero en su época, construido en la segunda mitad del siglo XIX, y del que existen muy pocos ejemplos en Europa. Se trata del primer edificio de este tipo construido con esta estructura y un claro ejemplo de la transformación de la arquitectura industrial a lo largo de diferentes épocas.

Tras la retirada del tejado de uralita de este edificio en 2015 por parte de ADIF para evitar problemas derivados del amianto, se decidió no volver a cubrirlo, encontrándose actualmente descubierto y en un estado de conservación que podría llegar a suponer su derrumbe.

En este mismo sentido, en el año 2016, el abandono

y la falta de conservación llevaron a RENFE a derribar la nave conocida como Escuela de Aprendices, un inmueble con más de un siglo de historia, compuesto por algunos elementos protegidos que debían ser conservados de acuerdo con el Plan General de Ordenación Urbana.

Estamos comprobando como el hecho de que elementos como los mencionados o el Arco de Ladrillo, también en estado de abandono, se encuentren recogidos en el Catálogo de Bienes Protegidos del Plan General de Ordenación Urbana, no está sirviendo de garantía para su mantenimiento, conservación y puesta en valor.

Los expertos en Patrimonio ferroviario llevan décadas alertando sobre el pésimo estado de conservación de estos inmuebles, que de no ser rehabilitados y conservados de manera urgente podría suponer la pérdida de un patrimonio de gran importancia en la historia de nuestra ciudad.

Sobre esta cuestión se pronunció la Sra. González en su comparecencia en los siguientes términos:

"Cuando se redactó la modificación de Plan General ya se hablaba de estos bienes catalogados, lo que pasa es que la Sociedad tiene un problema, que solamente puede avisar. Quiero decir, los talleres ahora mismo siguen siendo propiedad de RENFE y nosotros no tenemos ninguna capacidad de policía, digamos, con ellos. Quiero decir, que si ellos no quieren hacer mantenimiento...Entiendo que sea el propio Ayuntamiento el que pueda hacerlo. Desde luego, la Sociedad lo único que puede hacer es advertir.

Por ejemplo, nos pasó con nave de aprendices, la

edificación es de RENFE, y nosotros poco podemos hacer. En el caso, por ejemplo, del depósito de locomotoras, incluso, se intentó que la propiedad pasase a la Sociedad para intentar el mantenimiento y no se pudo hacer. Quiero decir, que eso es un asunto que le preocupa a la Sociedad, porque antes o después serán un activo de la propia Sociedad y queremos que nos llegue en el mejor estado posible y, por supuesto, queremos mantenerlo. Pero mientras sean propiedad de un tercero, nosotros no podemos hacer nada”.

Como se puede observar, se trata de bienes protegidos, vinculados a la operación ferroviaria, sobre los que la sociedad no ha podido actuar hasta el momento debido a que continúan perteneciendo a RENFE.

Consideramos, por tanto, que RENFE ha actuado y actúa negligentemente en su deber de conservación del patrimonio ferroviario recogido en el catálogo de bienes protegidos del Plan General de Ordenación Urbana.

Por todo lo anterior expuesto, desde el Grupo Municipal Ciudadanos concluimos que:

1- Se ha constatado la ausencia de gran parte de la documentación e información relativa a la gestión de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, en dependencias municipales. Sólo a partir de la constitución de esta Comisión de investigación, se ha hecho una labor de recopilación de documentación e información relacionada con este proyecto y se ha permitido acceder a la misma, si bien, sigue faltando información relevante relacionada con la gestión económica y financiera de la sociedad.

2- La no comparecencia de gran parte de las

personas solicitadas a asistir por los miembros de la Comisión, ha impedido que podamos conocer en profundidad cuestiones tan importantes relacionadas con la gestión de la Sociedad Alta Velocidad como la negociación del Convenio del año 2002, la gestión económico-financiera de la sociedad y, en última instancia, los motivos del fracaso del proyecto de soterramiento de las vías del tren a su paso por la ciudad. Es, a nuestro parecer, de absoluta reprobación política, la no comparecencia en concreto de Javier León de la Riva, Carlos Baró, Alfredo Blanco, Manuel Sánchez y Cristina Vidal, así como los miembros de la Junta de Castilla y León y del Grupo Fomento cuya comparecencia había sido solicitada.

3- El convenio inicial del año 2002, firmado por los socios, no era más que un protocolo de intenciones sin ningún tipo de respaldo técnico ni económico. En el mismo, actuaciones tan complejas como la variante este exterior de mercancías o el soterramiento se mencionan en apenas dos líneas, y cuestiones tan relevantes como el coste de las distintas operaciones, la técnica a utilizar para llevar a cabo el soterramiento o la longitud del túnel, seguían sin resolverse muchos años después. Hubo una absoluta falta de rigor, tanto técnico como económico, en la negociación y posterior aprobación del Convenio del año 2002, lo que fue la primera causa del posterior cúmulo de errores que llevaron al fracaso de la operación.

4- Los representantes del Ayuntamiento de Valladolid en la Sociedad Valladolid Alta Velocidad no se asesoraron ni contaron con los técnicos municipales durante

la mayor parte de la operación, tanto en cuestiones técnicas como económicas. Hubo falta de control desde el Ayuntamiento, sobre lo que sucedía en el seno de la sociedad y cómo esto podía afectar al patrimonio y cuentas del Ayuntamiento.

5- No existió un control presupuestario riguroso en el seno de la sociedad, lo cual ha dado lugar a sobrecostes excesivos para las arcas públicas y a haber gastado muchísimo dinero público, sin tener el soterramiento.

Se produjo un aumento de presupuesto desorbitado desde los aproximadamente 540 millones de euros iniciales hasta los cerca de 900 millones de euros, lo cual supone un incremento de más del 60% en los 4 primeros años de existencia de la sociedad. Todo ello sin contar con los costes financieros de la operación, que han llegado a sobrepasar holgadamente los 100 millones de euros.

Buen ejemplo de esta falta de rigor y control en la gestión del dinero público es la existencia de un Plan de comunicación de la sociedad presupuestado en un importe total que ascendía hasta 1.846.538 euros.

6- La modificación del Plan General con ordenación detallada en la Red Ferroviaria Central de Valladolid no se aprobaría definitivamente hasta enero del año 2010. Esto supone que desde la aprobación del convenio en el año 2002 hasta que el Ayuntamiento de Valladolid aprobó finalmente el planeamiento urbanístico, transcurrieron más de 7 años.

Este excesivo retraso en la aprobación de la modificación del planeamiento urbanístico supuso retrasar la venta de terrenos desafectados de uso ferroviario y un

obstáculo para que la sociedad obtuviese ingresos con los que financiar las obras derivadas de la operación ferroviaria.

7- El retraso en el traslado a los nuevos talleres de Renfe es un despropósito, siendo una de las causas principales del fracaso de toda la operación por las graves consecuencias derivadas de la misma, las cuales podían haberse evitado si se hubiese optado por otro modelo de financiación.

La negligente gestión de los nuevos talleres, ha puesto y sigue poniendo en peligro los más de 700 empleos dependientes de los talleres de Renfe en Valladolid, los cuales estaba previsto que aumentasen hasta los mil tras el traslado a las nuevas instalaciones.

8- La paralización unilateral de las obras de la variante este de mercancías por parte del Ministerio de Fomento, dirigido por José Blanco, fue una causa esencial para el retraso en el conjunto de la operación ferroviaria, que han llevado a su fracaso.

9- Hacer depender toda la operación de las plusvalías generadas por la venta de terrenos, en un contexto de incertidumbre económica fue un gran error en materia económica que ha lastrado todas las decisiones posteriores.

Ante la imposibilidad de liberar terrenos de su uso ferroviario y de obtener ingresos provenientes de su venta, y ante la negativa de las tres administraciones de realizar aportaciones, la Sociedad optó por recurrir a financiación externa para hacer frente a las obras derivadas de esta

operación.

Se actuó de manera irresponsable por recurrir a financiación externa en una operación vinculada a la venta de terrenos, en un contexto de crisis económica e inmobiliaria.

10- Se actuó de manera absolutamente irresponsable y negligente en la gestión económica y financiera de la sociedad, produciendo un grave quebranto patrimonial a las arcas públicas, muy especialmente en lo relativo a la decisión de suscribir la nueva línea de crédito en el año 2011, con unas condiciones tan duras y perjudiciales para el interés público, a sabiendas y con conocimiento por los consejeros de que era altamente improbable que se pudiese cumplir con las estipulaciones previstas en el caso base.

11- El exalcalde de Valladolid, Javier León de la Riva, actuó con negligencia grave en la firma de las confort letter, en la medida de que no se cercioró, pudiendo y debiendo hacerlo, de la trascendencia de esa estipulación. No sólo no siguió el procedimiento legal correspondiente, sino que puso en riesgo el patrimonio municipal.

12- En la gestión de la sociedad en general, y de manera muy especial en el caso concreto del Proyecto Vialia, el Grupo Fomento hizo primar sus intereses patrimoniales sobre los intereses de la sociedad y los intereses de la ciudad.

A la vista del resultado final de la operación, concluimos que el Grupo Fomento ha utilizado esta sociedad como instrumento para financiar proyectos de su

competencia. La Sociedad ha tenido que hacer frente al pago de obras o bienes que realmente correspondían a las entidades dependientes del Ministerio de Fomento.

13- La sustitución del Convenio del año 2002 por el proyecto de túneles y pasarelas, ha supuesto un incumplimiento grave del objeto social para el que se creó la propia Sociedad Valladolid Alta Velocidad y del compromiso del Ayuntamiento de Valladolid con los vecinos.

Con el nuevo Convenio no solo no se reequilibra la balanza entre los socios, sino que el mayor perjudicado de la operación, que es el Ayuntamiento de Valladolid, se obliga al pago de más de 70 millones de euros y a ceder los aprovechamientos urbanísticos, los cuales están valorados en torno a 80 millones de euros, y además tendrían que aportar también financiación en caso de producirse sobrecostes en la operación, más una garantía en caso de que los terrenos no pudiesen ponerse a la venta y Adif no recuperara los 400 millones que ha puesto como anticipo.

Consideramos desmedidas las obligaciones impuestas al Ayuntamiento de Valladolid, y asumidas por el Sr. Puente, el Sr. Saravia y el Sr. Gato, a sabiendas de que ha desaparecido la única actuación recogida en el Convenio del año 2002 por la cual el Ayuntamiento lo había firmado, que es el soterramiento de las vías del tren y con ello el compromiso estatal de su realización en el futuro.

14- Consideramos una irresponsabilidad por parte Adif el simple planteamiento de proceder a la disolución de la Sociedad, con las graves consecuencias que de ello podían derivarse, no sólo a nivel urbanístico, sino porque

ponía en riesgo la titularidad de los talleres de Renfe y los cientos de empleos que dependen de ellos.

15- Ha existido una falta de liderazgo absoluta por parte del Ayuntamiento de Valladolid durante toda la operación, pero muy especialmente durante el último periodo de vigencia del Convenio de 2002 y la negociación del nuevo Convenio, con el Sr Puente como alcalde, que se ha traducido en un grave perjuicio para las arcas municipales y para el futuro de la ciudad.

16- Consideramos que no se ha valorado por parte del equipo de gobierno actual, de forma rigurosa, la viabilidad de continuar con las actuaciones previstas en el Convenio de 2002, recurriendo a otras posibles formas de financiación, ni el coste actual de las mismas, cometiéndose por tanto el mismo error que en el año 2002, pero en este caso para justificar lo opuesto que en aquel momento.

17- El equipo de gobierno actual debió haber estudiado todas las alternativas posibles de soterramiento, con la finalidad de encontrar una alternativa que fuese viable económicamente y que permitiese solucionar la barrera generada por la vía del tren, sin embargo, no hubo voluntad por parte del Ayuntamiento de estudiar otro tipo de alternativas, tal como afirmó el Sr. Saravia en su comparecencia.

18- RENFE ha actuado y sigue actuando negligentemente en su deber de conservación del patrimonio ferroviario recogido en el catálogo de bienes protegidos del Plan General de Ordenación Urbana.

19- Tanto el PP como el PSOE han llevado al fracaso el proyecto del soterramiento: el cúmulo de despropósitos, así como la dejadez del Partido Popular en el Ayuntamiento, durante la Alcaldía del Sr. León de la Riva, y al frente de la Junta de Castilla y León; y en el caso del Partido Socialista, durante su etapa al frente del Gobierno central con la presidencia del Sr. Rodríguez Zapatero, que supuso la paralización de las obras de la variante este y la pésima negociación del crédito del año 2011, así como la renuncia al proyecto e irresponsabilidad del Sr. Puente durante su mandato al frente del Ayuntamiento.»

Voto particular del grupo municipal Popular.

«Voto particular del grupo municipal popular al dictamen de la Comisión de Investigación de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad en la integración ferroviaria.

La Comisión de Investigación constituida para el análisis de la gestión de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad en la integración ferroviaria se constituyó en sesión de 6 de julio de 2017 y desde entonces hasta ahora ha celebrado un total de 17 sesiones, celebrándose 8 en el año 2017 y las restantes a lo largo del año 2018.

Corresponde ahora formular las oportunas conclusiones por cada uno de los grupos políticos participantes en la misma para su puesta en común en la sesión que se celebrará el día 21 de noviembre de 2018.

A) CONSIDERACIONES PREVIAS: Con carácter previo a la propuesta de conclusiones que elevará el grupo Popular,

es preciso hacer una serie de aseveraciones sobre algunos defectos en su funcionamiento que han condicionado de manera esencial las actuaciones de la Comisión de Investigación:

1. La falta de la necesaria imparcialidad de algunos miembros de la Comisión, que les llevó a manifestar públicamente sus conclusiones incluso antes de constituirse la propia Comisión. Como ejemplo paradigmático de esta no disimulada parcialidad, la propia Presidenta de la Comisión, que ya en el Pleno en que se acordó su constitución expresó su prejuicio sobre lo ocurrido con la operación ferroviaria en Valladolid y las actuaciones de determinadas formaciones políticas que participaron en la Sociedad Valladolid Alta Velocidad.

2. La falta de documentación solicitada y no facilitada a todos y cada uno de los miembros de la comisión, por ejemplo las audio-actas de los Consejos de Administración de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad entre otros documentos, que se encuentran a disposición, al menos, del Grupo Socialista y del Grupo Valladolid Toma la Palabra y no del resto de los miembros de la Comisión. Incluso la pasada semana (semana del 14 al 20 de enero de 2019) el sr. Puente Santiago hizo alarde ante los medios de comunicación y "amenazó" con hacer públicas esas grabaciones, hecho que no se ha producido. Existe por tanto un ocultismo deliberado de algunos componentes de los miembros de la comisión que no han querido poner a disposición del resto una parte importante de la información.

3. La pérdida de las grabaciones de la sesión en la que asistieron Jesus Enriquez y Federico Sumillera que no ha permitido redactar el acta con fidelidad y tiene muchas lagunas, razón por la que el grupo Popular votó en contra de su aprobación. Debemos de destacar que la comparecencia de Jesús Enríquez, por la cantidad y la calidad de información que aportó, es una de las más importantes que se ha producido ante la Comisión. Su contenido difícilmente ha podido ser tenido en cuenta por los miembros de la Comisión.

4. Como era de esperar al no tener carácter obligatorio, la falta de asistencia de algunos técnicos y políticos de distintas formaciones. Su carácter no obligatorio como marca la ley, ha impedido conocer algunos extremos importantes.

5. La descoordinación en los órdenes de llamada de los comparecientes, tolerando la no comparecencia de Óscar Puente en el momento que la Comisión había decidido, con la excusa de comparecer como testigo en el juicio de las confort-letter. Todo ello, debido a que la Presidencia de la Comisión ha ejercido su labor de manera parcial y fuertemente asesorada por el portavoz del grupo socialista. En otras ocasiones la presidenta imposibilitaba preguntas de los grupos de la oposición, defendiendo la labor del actual gobierno que apoya.

6. Las actuaciones de la Comisión de Investigación han transcurrido de forma paralela al proceso penal abierto a iniciativa del gobierno municipal y que ha llegado a su fin con el resultado de la libre absolución de todos y cada

uno de los denunciados por el señor Puente Santiago ante los Tribunales. Esta labor paralela a la acción de la Administración de Justicia no ha tenido mucho sentido y parece que lo propio hubiese sido esperar el fallo judicial que ya es definitivo. Las acusaciones formuladas por el denunciante Óscar Puente no han prosperado, incluso en el último recurso desistió en su acusación particular.

7. Estos defectos formales y materiales serían más que suficientes para dudar que la Comisión pudiese aprobar unas conclusiones con garantías. Sin embargo, sospechamos que el habitual rodillo del tripartito municipal va a seguir adelante y fijar conclusiones conjuntas como lo hizo en el caso del acta incompleta, al contrario de lo que tendría que haber sido un proceso eficaz y transparente conforme a nuestro criterio y deseo, así como manda la normativa al respecto.

HECHOS IMPORTANTES:

8. El proceso de integración ferroviaria en Valladolid comienza formalmente con la firma del Convenio de 6 de noviembre de 2002 entre el Gobierno de España, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid, con 4 objetivos sucesivos:

I. La llegada de la Alta Velocidad a Valladolid

II. La puesta en marcha de una variante de mercancías en la zona este de la ciudad.

III. La construcción de los más modernos y completos talleres de RENFE en la zona de San Isidro.

IV. El soterramiento de las vías a su paso por

Valladolid

9. Para poder conseguir realizar el cuarto objetivo, es decir el soterramiento de las vías, era imprescindible realizar y terminar antes los tres anteriores. Por supuesto, era imprescindible la llegada de la Alta Velocidad a Valladolid (hechos que se produce en diciembre de 2007 y no antes) Era imprescindible dejar libres lo terrenos de los antiguos talleres (algo que a fecha de hoy no se ha producido) y era necesario terminar la variante ferroviaria Este para desviar las mercancías (aspecto todavía no finalizado)

10. Como consecuencia de este convenio, se constituyó la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 (SVAV), con una participación del 25% del Ayuntamiento de Valladolid, un 25% la Junta de Castilla y León y un 50% la Administración del Estado.

11. La Sociedad ha funcionado desde su constitución en 2003 hasta la actualidad con la participación indicada en el párrafo anterior. Cada Administración pública participante proponía representantes que entraban a formar parte de la misma como miembros del Consejo de Administración de la SVAV. Desde su inicio, preside el Consejo de Administración el representante del Gobierno de España, ostenta la Vicepresidencia Primera el Alcalde de Valladolid y la Vicepresidencia Segunda el Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León.

12. Más de una veintena de personas designadas por los gobiernos de las diferentes administraciones públicas han formado parte del Consejo de Administración a lo largo

de su historia. La participación en el Consejo de Administración no generaba derecho a ningún tipo de dieta o retribución

13. Conforme a la documentación que disponemos y a lo largo de todas las sesiones de la Comisión de Investigación nada ha generado la más mínima duda de que la actuación de la SVAV en su conjunto y de sus profesionales haya sido contraria a Derecho. Por tanto consideramos que la SVAV ha operado siempre conforme a criterios legales.

14. Con carácter general, la SVAV ha cumplido gran parte de los objetivos para la que fue creada. La Alta Velocidad llegó a Valladolid hace ya más de 10 años. Los talleres de RENFE están terminados, pendientes de algún complejo suministro. La Ronda Este de mercancías, aunque con evidente retraso, está realizada en casi un 90% de su trazado. El Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid vigente está aprobado incluyendo el conocido Plan Rogers.

15. A lo largo de las distintas comparecencias se ha constatado la trascendencia que el planteamiento técnico de los responsables de ADIF, como representantes del gobierno de España, tenía en cada una de las decisiones y soluciones que se aportaban, quedando para el plano de los representantes políticos de cada administración las decisiones finales de calado que formaban la base esencial del convenio.

16. La designación de los miembros del Consejo de Administración y su relevo venía condicionada por los distintos gobiernos de las administraciones participantes; por lo tanto, ha sido determinante la intervención de las

formaciones políticas en los nombramientos de los miembros del Consejo. En la dirección de la SVAV han participado distintas formaciones políticas, esencialmente el PP Y PSOE, además de recientemente Valladolid Toma la Palabra (VTLP). En la siguiente tabla podemos ver su composición a lo largo de los años:

PERÍODO	ESTADO (50%)	JCyL (25%)	AYUNTAMIENTO (25%)
2003	PP	PP	PP
2004 - 2008	PSOE	PP	PP
2008 - 2012	PSOE	PP	PP
2012 - 2015	PP	PP	PP
2015-Junio 18	PP	PP	PSOE - VTLP
Junio 18 - hoy	PSOE	PP	PSOE - VTLP

17. Durante más de 9 años del total de 15 de la existencia de la SVAV, el accionista mayoritario y principal gestor del proceso, el gobierno de España, estuvo gobernado por el PSOE. Un tiempo esencial en el que tuvieron que tomarse las principales y más importantes decisiones para la continuidad del proyecto.

18. Durante el período 2004 - 2012 con la SVAV presidida por el PSOE se tuvieron que tomar importantes decisiones que, propuestas por el gobierno de España y ADIF, han tenido una importante trascendencia en la situación actual del proyecto.

19. La llegada en superficie de la Alta Velocidad a

Valladolid. El Gobierno socialista de España decide que el tren llegase en superficie a finales de 2007, rechazando la propuesta de llegada de las vías soterradas que era defendida entonces por el Ayuntamiento.

20. La construcción de la ronda Este por la llamada Alternativa B fue una decisión provocada por la Declaración de Impacto Ambiental adoptada por el Ministerio de Medio Ambiente, del gobierno socialista de España, incluso contra el criterio de los ingenieros de Adif y del Ayuntamiento de Valladolid, que preferían otras alternativas menos costosas del otro lado del Cerro de San Cristóbal.

21. Esa decisión generó costes importantes (el tener que hacer el túnel ferroviario del barrio del Pinar de Antequera y soterrar las vías a su paso por el polígono de San Cristóbal, un coste a mayores no inferior a 90 millones de euros) y retrasos considerables en el proyecto.

22. La decisión de que todos los costes de los nuevos talleres los asumiera la SVAV íntegramente, incluso los equipamientos tecnológicos que, además de aumentar considerablemente el coste final, actualmente los tienen todavía paralizados y sin traslado de instalaciones. Ese coste a mayores, fue impuesto por ADIF con la inestimable dirección del gobierno socialista de España.

23. La paralización de la Ronda Este ferroviaria, fruto de la crisis, por parte del Ministerio de Fomento en el año 2010, a diferencia de otros proyectos del Ministerio que no se pararon como por ejemplo el puente de la Bahía de Cádiz. Esa paralización generó un retraso que sólo se reactivó 5 años después. Esa decisión supuso el sobrecoste

de tener que construir un ramal norte no previsto para conectar los trenes con los talleres, al pararse las obras de la ronda este.

24.- La contratación en 2011 del crédito bancario sindicado por importe de 400 millones, que sustituía y ampliaba otros créditos anteriores de la SVAV y que fue negociado por representantes del entonces gobierno socialista de España. Un contrato de condiciones leoninas dada la mala situación del mercado, y que ha devenido en el pago de más de 100 millones en intereses.

25.- Con la llegada al poder municipal, en junio de 2015, del gobierno tripartito de los partidos PSOE, VTLP y Si Se Puede, se produce no sólo un relevo político en el seno del Consejo de Administración de la SVAV, sino un importante cambio de tendencia en la defensa del proyecto de ciudad que suponía el soterramiento de las vías. Esta postura cambió radicalmente con el nuevo gobierno municipal a partir de mediados de 2016, como se puede comprobar en sucesivas actas del Consejo de Administración de la SVAV.

26.- El nuevo gobierno municipal del señor Puente Santiago se niega a convocar la consulta popular sobre el soterramiento a la que se habían comprometido, rechazando incluso una moción que el PP llevó al Pleno para que se convocara dicha consulta.

27.- A lo largo de un año, los representantes municipales acuden en varias ocasiones a Madrid para avanzar en los proyectos señalados en el convenio 2002. De cada una de esas visitas regresan con unos datos de coste del soterramiento cada vez más elevados, superando las

últimas previsiones los 1.600 millones de euros. De dichas valoraciones no se valora informe escrito alguno de los responsables de ADIF. Ni siquiera nos consta que se hiciera ningún informe por escrito.

28.- Al mismo tiempo, aunque no se encuentran liberados en ese momento (ni ahora) los terrenos de los talleres de RENFE, el valor máximo de los mismos sin las vías en superficie se tasa en 2016 en cantidades entre los 300 y 400 millones de euros. Una cantidad insuficiente para afrontar lo ya pagado y la "mil millonada" anunciada como coste del soterramiento.

29.- Ante la necesidad de empezar a devolver el crédito y la resistencia de las entidades de crédito a seguir aplazando las primeras devoluciones, la que estaba prevista para enero - abril de 2016 por un importe total de 125 millones de euros, entonces los socios de SVAV analizan alternativas para afrontar dichas devoluciones sin que todavía se haya podido liberar ni vender ninguna pastilla del terreno de los talleres en el barrio de las Delicias.

30.- Por otra parte, en abril de 2016 se suscribe un compromiso de novación del crédito que el equipo de gobierno municipal adoptó sin procedimiento municipal alguno, ni siquiera la puesta en conocimiento o aprobación por parte del Pleno, tal y como advirtió el Interventor municipal y reconoció en su comparecencia. Sin embargo, el Secretario General manifiesta en su comparecencia que no tuvo conocimiento alguno de esa decisión y nadie le consultó hasta fechas posteriores a su suscripción por los representantes municipales.

31.- Los representantes del gobierno de España, entonces gobernado por el Partido Popular proponen adelantar el pago de su parte de 200 millones de euros, siempre que el ayuntamiento hiciese frente a los intereses devengados en ese año 2016, es decir, la aportación de 3 millones de euros.

32.- Los representantes municipales de Valladolid, liderados por el señor Puente Santiago, se niegan a reconocer ningún tipo de deuda y por tanto a abonar ninguna cantidad al respecto. A mayores anuncian la anulación de las cartas de conformidad suscritas por el gobierno municipal anterior e incluso la denuncia penal de antiguos miembros de la SVAV por la que entendían "suscripción fraudulenta y delictiva de dichos compromisos".

33.- Los representantes de la Junta de Castilla y León en la SVAV manifiestan su disposición para saldar su parte alícuota de los intereses que les correspondan.

34.- La actitud evasiva con la deuda de los representantes del ayuntamiento de Valladolid liderados por el señor Puente Santiago, ponen en alerta a los representantes de las otras administraciones públicas. Los representantes del ministerio de Fomento advierten a los representantes municipales que dicha actitud puede suponer la liquidación de la SVAV y perder así todas las inversiones en marcha: ronda este, talleres de RENFE y no poder iniciar el soterramiento.

35.- Se analizan en un Consejo de Administración posterior (uno de los que fueron grabados por su trascendencia y del que no se ha facilitado copia a los

representantes del PP en la Comisión de Investigación) las alternativas para dar una solución al problema. El acuerdo final entre el gobierno de España y los representantes municipales liderados por el señor Puente Santiago, supone que el gobierno de España adelantaría íntegramente la deuda de 400 millones con los bancos y se abandonaría el proyecto de soterramiento. Se continuaría con la puesta en marcha de los nuevos talleres de RENFE y se terminaría la ronda Este.

36.- Al contenido de ese acuerdo se sumaban los representantes de la Junta de Castilla y León del mismo modo en que los hicieron en el acuerdo suscrito el 6 de noviembre de 2002.

37.- Los representantes del Ayuntamiento de Valladolid, conscientes de que estaban renunciando al proyecto de soterramiento de las vías en la ciudad, el más demandado por los vecinos de los barrios de un lado y otro de la vía, intentan paliar el error de su renuncia e improvisan una alternativa que bajo la denominación eufemística de "permeabilidad en superficie" consiste en una serie de túneles y pasarelas para pasar las vías que quedaran definitivamente sin soterrar.

38.- El Ayuntamiento de Valladolid firma en 2017 con el Gobierno de España y la Junta de Castilla y León un nuevo convenio que sustituye al de 2002 y que supone la sustitución del soterramiento por la ejecución de una serie de túneles y pasarelas, comprometiéndose el Ayuntamiento de Valladolid a pagar 75 millones de euros, además de renunciar a otros 80 millones en aprovechamientos urbanísticos, asumiendo incluso el riesgo de tener que

pagar por los posibles sobrecostes y tener que afrontar una hipoteca en el supuesto que la venta de los terrenos no pudiera hacer frente en primer lugar a la cantidad de 400 millones de euros adelantada por el gobierno de España.

39.- Curiosamente, los terrenos que quedarían liberados con el traslado de los talleres de RENFE (todavía no liberados) a pesar de mantener las vías en superficie pasan a ser tasados por más del doble del valor fijado pocos meses antes, es decir, 800 millones de euros.

40.- En mayo de 2018 el gobierno de España pasa a depender del Partido Socialista. Aunque inicialmente con el cambio de gobierno y de miembros del Consejo de Administración de la SVAV se tiene la apariencia de la posible vuelta al proyecto de soterramiento de las vías, finalmente el gobierno de España lo rechaza sin oposición alguna del equipo de gobierno municipal liderado por el señor Puente Santiago. La razón que se alega es la elevada deuda de ADIF que la imposibilita para afrontar el soterramiento de las vías en Valladolid.

41.- Sin embargo hay otras muchas ciudades donde si continua con el proyecto de soterramiento de las vías e incluso alguna se suma recientemente. Uno de esos supuestos es el de Murcia. En mayo de 2018 los miembros de la Sociedad local de Alta Velocidad adoptan el acuerdo de soterrar las vías a su paso por el municipio de Murcia, donde llegaría el tren de Alta Velocidad directamente ya soterrado, lo que inicialmente no se pudo conseguir en Valladolid.

42.- En agosto de 2018, ADIF saca a licitación el

soterramiento de la estación de trenes y de 5,3 kilómetros de 4 vías a su paso por la ciudad, dos de ancho europeo y dos de ancho ibérico. Esa licitación se anuncia con un presupuesto máximo, IVA incluido, de 290 millones de euros.

43.- Los medios de comunicación anuncian en octubre de 2018 que ADIF va a adjudicar esas obras de 5,3 kilómetros de soterramiento en Murcia a una UTE de dos empresas por un importe máximo, IVA incluido, de 192 millones de euros. Es decir, unas cifras muy distantes de los anuncios de coste milmillonario del equipo de gobierno municipal y muy aproximadas en cuantía a lo que al ayuntamiento de Valladolid va a aportar para hacer los túneles y pasarelas.

C) VALORACIONES DEL PARTIDO POPULAR.

44.- Durante estos últimos 4 años ha sido una constante de los representantes del gobierno municipal liderado por el señor Puente Santiago referirse a una serie de datos que o bien no son ciertos o se utilizan sesgadamente. Es el caso de decir que en 20 años no se ha soterrado nada o que se deben 400 millones sin el soterramiento. Expresiones no ciertas y cargadas de falsedades como demostraremos a continuación.

45.- Decir que en 20 años no se ha soterrado nada (en una visión torticera de asociar el proceso sólo a los gobiernos del PP sin tener en cuenta los gobiernos socialistas anteriores donde también se pudo iniciar) es falso tanto en su contenido como en la fijación de su duración. El convenio de 2002 y la creación de la SVAV en 2003 fijan el nacimiento real del proyecto. Lo máximo que

se podría decir entonces es que en 15 años no se ha soterrado nada. Pero esto tampoco es cierto.

46.- Gracias a la evaluación de impacto ambiental del ministerio de Medio Ambiente, entonces socialista, se adopta la variante B para la Ronda Este lo que fuerza a enterrar las vías en el barrio del Pinar de Antequera a lo largo de un kilómetro. Gracias a esa decisión también, hay que soterrar unos dos kilómetros de vía a su paso por el Polígono de San Cristóbal, también a un coste considerable inicialmente no previsto.

47.- En definitiva, 3 kilómetros soterrados a un coste alto no previsto, forzado por una decisión del gobierno de España que rechazaba el Ayuntamiento y a los que hubo que hacer frente con el crédito de 400 millones suscrito a indicación del presidente -socialista- de la SVAV, Víctor Morlan.

48.- Con el mensaje de los 20 años se intenta asociar las dificultades al proyecto del soterramiento con el período de gobierno municipal del PP. Nada más falso. Como ya hemos relatado en los hechos, el Partido Socialista ha presidido la SVAV algo más de 9 años del total de poco más de 15 años de su existencia. Una presidencia cuajada además de decisiones que derivaron importantes consecuencias en el aumento de costes y de plazos.

49.-Respecto a la consabida deuda del crédito de 400 millones de euros, además de recordar que su deficiente negociación correspondió a responsables propuestos por el gobierno socialista de España, los elevados intereses se comieron un 25% del total del mismo.

50.- Los restantes 300 millones sirvieron para hacer frente al coste de los nuevos talleres de RENFE, incluido el equipamiento tecnológico que inicialmente no estaba previsto y que el ministerio de Fomento metió de clavo a la SVAV. También incluye una parte de la financiación de la ronda Este, incluido el soterramiento del Pinar y del Polígono antes indicados. Se suma también el - inicialmente no previsto - acceso norte a los talleres y otros equipamientos ferroviarios.

51.- En definitiva, las constantes expresiones utilizadas por los responsables municipales del equipo del señor Puente Santiago han intentado confundir a la opinión pública sin éxito real, afortunadamente.

52.- Otra maniobra de ocultamiento de la realidad practicada por el gobierno municipal del señor Puente Santiago, ha sido "inflar de manera permanente el aparente coste del convenio". De las manifestaciones vertidas ante los medios de comunicación por el señor Puente Santiago y sus compañeros se pasó de unos iniciales 520 millones de euros de coste, a cerca de 900 millones, a 1.000 millones, 1.100, 1.300 incluso hasta topar con 1.600 millones euros con descarada cifra record.

53.- Esta inflación galopante, manifestada verbalmente y sin ningún informe técnico y por escrito que lo apoyara, unido a la "deuda imposible de salvar" creemos que obedece a una estrategia estudiada por el gobierno municipal del señor Puente Santiago para abandonar el soterramiento a través de "intoxicar a la opinión pública y a la opinión publicada con datos no ciertos".

54.-Sin embargo, el reciente conocimiento del coste de licitación del soterramiento de Murcia con cifras muy inferiores, como es el caso de 192 millones de euros IVA incluido, deja sin argumento real a la fallida estrategia del señor Puente Santiago y su equipo municipal.

55.- Por otra parte, consideramos que con carácter general, la SVAV ha cumplido una gran parte de los objetivos para la que fue creada. La Alta Velocidad llegó hace 10 años a Valladolid y ha permitido que centenares de miles de viajeros se desplacen en los trenes entre Valladolid y Madrid. Los talleres de RENFE están terminados, pendientes de algún complejo suministro y generarán empleos cualificados en Valladolid, además de una importante actividad económica. La Ronda Este de mercancías, aunque con evidente retraso, está realizada en casi un 90% de su trazado. El Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid está aprobado incluyendo el conocido Plan Rogers y puede ser perfectamente operativo si el actual gobierno municipal lo quiere. Todos estos aspectos han centrado los esfuerzos y la financiación de la SVAV a lo largo de sus 15 años de existencia y los resultados, aunque tardíos, se pueden considerar buenos.

56.- Mención aparte merece el soterramiento de las vías en el trazado urbano. El cuarto hito del Convenio de 2002 dependía y depende del avance de los otros tres pasos. Los retrasos y sobrecostes en algunas decisiones le han condicionado sobremanera y, aunque desde el Partido Popular lo consideramos absolutamente viable como corroboraron algunos intervinientes, el actual Gobierno Municipal ha

renunciado al mismo.

57.- Hoy, de nada sirve que se haya soterrado parte del Pinar de Antequera o parte del trazado de la ronda este a su paso por el Polígono de San Cristóbal. Los casi tres kilómetros de vías soterradas en estos puntos no elimina la frustración que genera el abandono del soterramiento de 5,1 kilómetros en la ciudad.

58.- El gobierno socialista de España entre los años 2004 a 2012 tomó decisiones que condicionaron de manera importante la continuidad del proyecto. Decisiones que ralentizaron y aumentaron exponencialmente el coste de las actuaciones de la SVAV. Es el período que se corresponde con la presidencia del Consejo de Administración del socialista Víctor Morlán, a la sazón Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento del gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero. Entre las decisiones condicionadas por el gobierno socialista se encuentran:

59.- La llegada en superficie. El gobierno de Zapatero decide que el tren llegase en superficie para garantizarse que él lo inauguraría como Presidente a finales de 2007 y antes de las elecciones generales del año 2008. Ese gobierno rechazó la propuesta de llegada de las vías soterradas, como se va a afrontar ahora en Murcia y como marca el sentido común. Una propuesta de llegada de vías soterradas defendida entonces por el Ayuntamiento gobernado por el PP.

60.- La construcción de la ronda Este por la llamada Alternativa B fue una decisión provocada por la

Declaración de Impacto Ambiental adoptada por el Ministerio de Medio Ambiente en el gobierno socialista de Zapatero, incluso contra el criterio de ADIF gobernado también por el PSOE en aquel momento y del Ayuntamiento de Valladolid que preferían otras alternativas menos costosas del otro lado del Cerro de San Cristóbal. Esa decisión generó costes importantes (el tener que hacer el túnel ferroviario del barrio del Pinar de Antequera y soterrar las vías a su paso por el polígono de San Cristóbal, un coste a mayores no inferior a 90 millones de euros) y retrasos considerables en el proyecto.

61.- La decisión de que todos los costes de los nuevos talleres los asumiera la SVAV íntegramente, incluso los equipamientos tecnológicos que actualmente los tienen todavía paralizados y sin traslado de instalaciones. Ese coste a mayores, de varias decenas de millones de euros, no los ha recuperado la SVAV y fue imposición de ADIF, gobernado por el PSOE.

62.- La paralización de la Ronda Este ferroviaria, fruto de la crisis, por parte del Ministro socialista José Blanco, a diferencia de otros proyectos del Ministerio que no se pararon. Esa paralización generó un retraso que sólo se reactivó 5 años después. Sin ronda este no podía soterrarse y el gobierno socialista lo paró. Esa decisión supuso el sobrecoste de tener que construir un ramal norte no previsto para conectar los trenes con los talleres, al pararse las obras de la ronda este.

63.- La contratación de crédito bancario sindicado por importe de 400 millones decidido y negociado por el

Secretario de Estado del Ministerio de Fomento, el socialista Víctor Morlán, contrato de condiciones leoninas dada la mala situación del mercado, y que ha devenido en el pago de más de 100 millones en intereses.

64.- Todas estas actuaciones, cuya decisión correspondió al gobierno socialista de España, retrasaron las actuaciones de la SVAV y la inflaron de sobrecostes cercanos a los 250 millones de euros sobre el proyecto diseñado inicialmente en el convenio de 6 de noviembre de 2002. El gobierno socialista de España hirió de muerte el proyecto que tenía encomendado la SVAV.

65.- La llegada en junio de 2015 al Gobierno del Ayuntamiento de Valladolid del tripartito liderado por Óscar Puente supuso el ejercicio del poder municipal de una formación política como VTLP, en la que su líder Manuel Saravia nunca ocultó que prefería otra solución distinta a la de enterrar las vías, compensado aparentemente por las declaraciones, incluso notariales, de Oscar Puente en favor del soterramiento. Sin embargo, el tiempo demostró que la defensa del plan de ciudad de soterrar la vías quedó "fuera de juego" en los planes del gobierno municipal.

66.- El abandono del soterramiento por el gobierno tripartito de izquierdas ha provocado una amplia decepción en los vecinos de Valladolid que siempre se habían declarado mayoritariamente a favor de soterrar. Los gobiernos municipales anteriores del Partido Popular siempre han defendido la operación del soterramiento desde la firma del convenio de 2002. Sin embargo esta postura cambió radicalmente con el gobierno tripartito de

izquierdas a partir de mediados de 2016, como se puede comprobar en sucesivas actas del Consejo de Administración de la SVAV. Las principales decisiones y actuaciones del gobierno tripartito municipal que han alterado el proyecto son:

67.- La negativa a convocar la consulta popular a la que se habían comprometido, por miedo a que en sus resultados se constatase que para los vecinos el soterramiento era y es imprescindible. Este fue uno de los primeros indicios de su intención de abandonar el proyecto de soterramiento. De nada sirvió el amago de una pseudo-consulta con agosticidad, que las propias asociaciones de vecinos rechazaron rotundamente. Incluso el tripartito municipal rechazó, con su recurrente rodillo parlamentario, la propuesta de moción que el PP llevó al pleno para que se convocara la consulta con las garantías legales precisas.

68.- La negativa a hacer frente a 3 millones de intereses, mientras el Gobierno de España del Partido Popular adelantaba 200 millones de la deuda y la Junta de Castilla y León estaba dispuesta a saldar su parte alícuota de los intereses. Esta fue la actuación detonante del tripartito municipal para liquidar el proyecto de soterramiento. Mientras que el Gobierno de España del Partido Popular aceptaba adelantar su parte de 200 millones de euros en la devolución del crédito a los bancos para que pudiese continuar el proyecto, el gobierno municipal de Puente y Saravia no aceptaba ni siquiera hacer frente a una pequeñísima cantidad de 3 millones por su negativa a reconocer la deuda de 100 millones de euros que ha acabado

reconociendo muchas veces en momentos posteriores.

69.- Esa falta de solidaridad y realismo del tripartito municipal de Óscar Puente llevó a generar la desconfianza del resto de los socios y plantearse la liquidación de la sociedad y poner en riesgo no sólo los proyectos futuros como el soterramiento, sino también los que ya estaban en marcha, de forma especial los talleres de RENFE que, al liquidarse la sociedad, podrían pasar a manos privadas y perderse así inversión y empleos.

70.- ¿Qué hubiese ocurrido si Puente y Saravia, en el Consejo de Administración de 27 de diciembre de 2016, hubiesen aceptado pagar esos 3 millones de intereses? Pues que hoy el soterramiento seguiría siendo un proyecto vivo. El gobierno de España hubiese podido liquidar de manera anticipada la deuda con cargo a la venta del suelo que han valorado en más de 800 millones de euros, a pesar de seguir rodeado de vías férreas, como finalmente lo ha hecho.

71.- En lugar de trabajar por la continuidad del proyecto, el tripartito municipal se dedicó a utilizar como cortina de humo y arma arrojadiza política las Cartas de Conformidad suscritas, lo que generó más desconfianza todavía en el resto de los socios de la SVAV y en los proveedores del crédito sindicado de 400 millones de euros acordado por el socialista Víctor Morlán.

72.- Dos años después de esa conflictividad jurídica y penal iniciada por el tripartito municipal de Puente y Saravia, los hechos demuestran que las cartas de conformidad no han provocado ningún detrimento económico real para el Ayuntamiento de Valladolid, que hasta ahora no

ha puesto un solo euro en toda la operación del soterramiento, aunque sensu contrario, empieza a poner dinero en la operación de túneles y pasarelas. Esta falta de perjuicio económico para el Ayuntamiento de Valladolid ha sido reconocida por muchos de los intervinientes en la Comisión de Investigación, entre otros, el Interventor, el Secretario General, los concejales de gobierno y de la oposición intervinientes y los trabajadores de la SVAV.

73.- A mayores, las pretendidas consecuencias penales de los miembros del Consejo de Administración del Partido Popular representantes del Ayuntamiento cuando se firmaron las Cartas de Conformidad, tampoco han tenido consecuencia alguna, habiéndose dictado ya Sentencia firme por el TSJ de Castilla y León que declara esa falta de responsabilidad penal. Sentencia que ha devenido firme al no haber sido recurrida.

74.- En consecuencia, el tiempo ha demostrado que la estrategia sobre las cartas de conformidad del tripartito municipal de Puente y Saravia fue con voluntad de generar una "cortina de humo" en su abandono del proyecto de soterramiento y desviar la atención de la opinión pública de lo desafortunado de dicha solución. Los vecinos juzgarán políticamente ese engaño y política de despiste que ha querido camuflar la falta de resultados reales en la solución más demandada por los ciudadanos: el soterramiento de las vías.

75.- El tripartito municipal de Puente y Saravia aplazó el crédito valiéndose de las cartas de conformidad que posteriormente anulaba y saltándose todo procedimiento

legal al respecto. A pesar de utilizar las cartas de conformidad como cortina de humo, se valió de ellas para aplazar los compromisos anteriores que no quería reconocer, no sólo engañando a las administraciones socias de la SVAV, sino también a los operadores financieros que facilitaron el crédito.

76.- Consideramos grave la falta de procedimiento que indicó el Interventor, que reconoció que aconsejó que el aplazamiento pasase por el Pleno, sin que se le hiciera caso. Aspecto que también reconoce el concejal Saravia al decir que el asunto estuvo a punto de pasar por un pleno extraordinario, que finalmente no se celebró. También, indirectamente, el Secretario General manifestó en su intervención que nadie le comunicó ni pidió opinión sobre la propuesta de novación del crédito, aunque en su comparecencia, el señor Puente Santiago lo contradujo al manifestar que lo consultó con concejales de gobierno, interventor y secretario general y la decisión final de aplazar el crédito sin procedimiento o autorización alguna fue finalmente suya y se auto reconoció como único responsable.

77.- Consideramos que esa decisión sin procedimiento alguno podría suponer, cuanto menos una irregularidad administrativa, además de otras de mayor calado y debería profundizarse jurídicamente sobre la misma. Desde el Partido Popular animamos a la presidenta de la Comisión a actuar sobre ese tema y directamente rechazó nuestra petición.

78.- La aprobación y firma de un nuevo convenio,

solo de túneles y pasarelas, que les cuesta a los vecinos de Valladolid de sus bolsillos directamente cerca de 75 millones de euros, además de dejar de ingresar el Ayuntamiento otros 80 millones que regala a la SVAV y en potencia asume un riesgo de cerca de 30 millones de euros a mayores por los posibles sobrecostes.

79.- Varios de los intervinientes en las sesiones de la Comisión, responsables directivos de ADIF elegidos por el gobierno socialista de España de los años 2004 - 2012, manifestaron la viabilidad de la operación del soterramiento en Valladolid. De forma muy concreta, el que fue Consejero Delegado de la SVAV a propuesta de Víctor Morlán, Antonio Cabado Rivera, manifestó que si había una ciudad donde el soterramiento era posible y viable era Valladolid.

80.- Sin embargo, el gobierno que debía estar más interesado en la operación del soterramiento para cambiar la ciudad, el gobierno tripartito municipal de Puente y Saravia prefirieron desconocer todos los compromisos adquiridos previamente en el seno de la SVAV y, tras poner en peligro el soterramiento, lo abandonó de manera definitiva a principios del año 2017.

81.- El amago de recobrar el proyecto de soterramiento con la llegada del PSOE al Gobierno de España en junio de 2018 ha sido un simple espejismo y un engaño a los vecinos de Valladolid. El propio Óscar Puente, en su doble condición de alcalde de Valladolid y portavoz de la ejecutiva federal del PSOE, anunció hace escasas fechas la "definitiva rendición del gobierno tripartito municipal a

defender el soterramiento" basándose en la situación financiera de ADIF, que parece no afectar al soterramiento en otras 20 ciudades de España. Ese anuncio se realizó por Puente sin el apoyo de informe documental alguno y por supuesto, sin que el Gobierno de España diera la cara ante los vecinos de Valladolid.

82.- Ese acuerdo de túneles y pasarelas retrasa la evolución urbanística, social, económica de la ciudad, siendo además muy caro y costoso para los vallisoletanos, otorgando a los terrenos liberados de ADIF la máxima edificabilidad posible, beneficiando así al gobierno de España por encima del interés general de los vecinos de Valladolid.

D) CONCLUSIONES FINALES DEL PARTIDO POPULAR

1. La actuación de la SVAV fue conforme a derecho si bien su gestión padeció importantes retrasos y sobrecostes.

2. La participación en la SVAV por parte del gobierno socialista de España entre los años 2004 y 2012 fue el causante de esos retrasos y sobrecostes cercanos a 250 millones de euros sobre el presupuesto inicialmente previsto. Su actuación "hirió de muerte" el proyecto de soterramiento

3. El gobierno municipal tripartito de izquierdas de Puente y Saravia, al no reconocer sus obligaciones en la SVAV, liquidó y abandono finalmente el proyecto de soterramiento y acordó un nuevo convenio de túneles y pasarelas perjudicial para Valladolid y caro para sus vecinos, que no lo quieren. Ese convenio le va a costar no

menos de 170 millones de euros a los vecinos, cifra que no es muy inferior al coste del soterramiento en otras ciudades, como es el caso de Murcia.

4. El gobierno municipal del señor Puente Santiago adoptó una estrategia de "cortina de humo" al principal problema que era el abandono del soterramiento. Esa estrategia de despiste, asociada a procesos penales fallidos, información sesgada y otras variables, ha decaído quedando claro que el principal problema sigue siendo el abandono del soterramiento por parte de los responsables municipales.

5. Desde el Partido Popular en el Ayuntamiento de Valladolid, a la vista de los datos disponibles y de lo actuado en esta Comisión de Investigación consideramos que el proyecto de soterramiento si es posible y se debe recuperar.

Adenda del grupo municipal Popular a las conclusiones sobre los resultados de la Comisión de Investigación de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad en la integración ferroviaria.

El Grupo Municipal Popular, ante la aparición de una información nueva y trascendente sobre la actuación de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, como es el Informe de Fiscalización de la actividad de las Sociedades Públicas de integración del ferrocarril participadas por ADIF-ALTA VELOCIDAD, a 31 de diciembre de 2016, elaborado por el Tribunal de Cuentas, quiere añadir en el apartado de Hechos Importantes de su informe de conclusiones una serie de

hechos adicionales, a saber:

1. La Sociedad Valladolid Alta Velocidad fue una de las dos Sociedades, del conjunto de las 13 Sociedades analizadas por el Tribunal de Cuentas, que remitió las cuentas anuales de 2016 con un retraso superior a 4 meses y la única Sociedad de las 13 que no remitió al Tribunal las cuentas de 2017 antes de la elaboración del informe.

2. Analizados por el Tribunal de Cuentas todos los Convenios, aún existiendo en todos ellos un reducido nivel de concreción de costes, solo en cuatro de ellos se cuantifica el coste de las actuaciones urbanísticas, siendo una de ellas la Sociedad Valladolid Alta Velocidad.

3. Según el Informe de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, a fecha 31 de diciembre de 2016 el coste medio de las 13 Sociedades se había incrementado un 186%, mientras que el coste de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad se había incrementado un 163%, es decir, 23 puntos por debajo de la media de las 13 Sociedades.

4. Según el Informe de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, a fecha 31 de diciembre de 2016 el grado de ejecución media de las actuaciones en las 13 Sociedades era del 29,39%, mientras que el grado de ejecución de las actuaciones en la Sociedad Valladolid Alta Velocidad fue del 39,97%, es decir, más de 10 puntos de ejecución por encima de la media, siendo la tercera Sociedad con mayor grado de ejecución.

5. La Sociedad Valladolid Alta Velocidad ha sido la que más costes financieros ha soportado, ello como consecuencia de las leoninas condiciones que en 2011

negoció el entonces presidente de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, y Secretario de Estado del Gobierno socialista de Zapatero, Víctor Morlán.

6. El Informe de Fiscalización del Tribunal de Cuentas recoge con absoluta normalidad que las Sociedades procedieron a sustituir en gran medida las garantías inmobiliarias por garantías corporativas desvinculadas de las futuras ventas de suelo, instrumentadas mediante la firma de las correspondientes confort letters por los accionistas de las Sociedades, sin encontrar ningún tipo de actuación irregular en los socios de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad en esta actuación, ni en ninguna otra, pese al intento de criminalizar que protagonizado por el actual Equipo de Gobierno del Ayuntamiento de Valladolid contra los antiguos Consejeros de la Sociedad en representación del Ayuntamiento.

7. Según el Informe de Fiscalización del Tribunal de Cuentas sobre el cumplimiento de la Ley Orgánica 3/2007, para la igualdad efectiva de hombres y mujeres, a 31 de diciembre de 2016 la distribución por género de la plantilla de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad da como resultado que las cuatro personas que trabajan en la Sociedad son mujeres, mientras que de los 12 miembros del Consejo de Administración solo una es mujer, desde luego ninguna en el caso de los consejeros en representación del Ayuntamiento de Valladolid.»

Votación del Dictamen de Conclusiones.

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el

resultado de quince votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y trece votos en contra de los grupos municipales Popular y Ciudadanos.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por quince votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y trece votos en contra de los grupos municipales Popular y Ciudadanos, aprobó el Dictamen de Conclusiones propuesto.

Votación del voto particular del grupo municipal

Ciudadanos.

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de un voto a favor del grupo municipal Ciudadanos; y veintisiete votos en contra de los grupos municipales Popular, Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por un voto a favor del grupo municipal Ciudadanos; y veintisiete votos en contra de los grupos municipales Popular, Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid, rechazó el voto particular del grupo municipal Ciudadanos al Dictamen de Conclusiones de la Comisión de Investigación sobre la gestión de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, S.A.

Votación del voto particular del grupo municipal**Popular.**

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de doce votos a favor del grupo municipal Popular; y dieciséis votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra, Sí Se Puede Valladolid y Ciudadanos.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por doce votos a favor del grupo municipal Popular; y dieciséis votos en contra de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra, Sí Se Puede Valladolid y Ciudadanos, rechazó el voto particular del grupo municipal Popular al Dictamen de Conclusiones de la Comisión de Investigación sobre la gestión de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, S.A.

**ASUNTOS DICTAMINADOS POR LA COMISIÓN DE GOBIERNO,
HACIENDA, FUNCIÓN PÚBLICA Y PROMOCIÓN ECONÓMICA.**

1. PROPUESTA DE NOMBRAMIENTO DE D. JOSÉ VICENTE DE LOS MOZOS COMO "HIJO PREDILECTO" DE LA CIUDAD DE VALLADOLID.

Se da cuenta de la propuesta de acuerdo que suscribe, con fecha 27 de febrero de 2019, el Sr. Alcalde, D. Óscar Puente Santiago, dictaminada favorablemente por la Comisión de Gobierno, Hacienda, Función Pública y Promoción Económica, en sesión de fecha 6 de marzo de 2019, con los

votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista y Ciudadanos y en contra de los grupos municipales Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid, cuyo texto se transcribe a continuación:

«De acuerdo con el Reglamento de Distinciones del Ayuntamiento de Valladolid, aprobado en pleno municipal del 6 de julio de 1981, tal como se señala en su artículo 3, "La distinción de Hijo Predilecto recaerá, exclusivamente, en aquellas personas que, además de reunir las condiciones exigidas con carácter general en el artículo 1 de este Reglamento y ostentar méritos de acusada excepcionalidad, mantengan una vinculación íntima y continuada con la vida local y comunidad vallisoletana".

En sesión ordinaria del Pleno del Ayuntamiento de Valladolid, celebrado el día 6 de noviembre de 2018, se aprobó el nombramiento como hijo predilecto de la Ciudad a D. José Vicente de los Mozos Obispo. El texto de la propuesta recogía en su labor como alto directivo que ha defendido y defiende siempre la importancia de las factorías Renault en nuestra ciudad y fue uno de los artífices esenciales de la permanencia de Renault en Valladolid en los peores años de la crisis económica reciente. Su trayectoria profesional es un ejemplo para los jóvenes vallisoletanos que merece ser tenido en consideración y ser imitado. Es uno de los embajadores que puede tener la ciudad de Valladolid allá donde va, pues siempre tiene presente, ensalza y defiende la ciudad que lo vio nacer y donde se crió".

Por todo ello, y de acuerdo a lo recogido en el

artículo 3º Reglamento de Distinciones del Ayuntamiento de Valladolid, y atendiendo a lo aprobado en el Pleno Municipal de fecha de 6 de noviembre de 2018, propongo que se adopte el siguiente

ACUERDO:

Nombrar Hijo Predilecto de la ciudad de Valladolid, a D. José Vicente de los Mozos Obispo.»

Votación.

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de veintiún votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista, y Ciudadanos; y siete votos en contra de los grupos municipales Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por veintiún votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista, y Ciudadanos; y siete votos en contra de los grupos municipales Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid, adoptó el acuerdo propuesto.

2. PROPUESTA DE CONCESIÓN DE LA MEDALLA DE ORO DE VALLADOLID A RENAULT.

Se da cuenta de la propuesta de acuerdo que suscribe, con fecha 27 de febrero de 2019, el Sr. Alcalde, D. Óscar Puente Santiago, dictaminada favorablemente por la Comisión de Gobierno, Hacienda, Función Pública y Promoción Económica, en sesión de fecha 6 de marzo de 2019, por

unanimidad, cuyo texto se transcribe a continuación:

«De acuerdo con el Reglamento de Distinciones del Ayuntamiento de Valladolid, aprobado por el pleno municipal del 6 de julio de 1981, tal como se señala en su artículo 8º, "podrá concederse la Medalla de Oro de la Ciudad de Valladolid a todas aquellas personas o Entidades que se hayan distinguido por su especiales merecimientos, hayan originado señalados beneficios o prestado servicios extraordinarios a la Nación o al Municipio de Valladolid, la Corporación establece unas recompensas honoríficas que, con las que tiene creadas, constituyen las distinciones de la ciudad de Valladolid".

En sesión ordinaria celebrada el día 6 de noviembre de 2018, se aprobó una moción proponiendo la concesión de la Medalla de Oro de la Ciudad a Renault.

El texto de la propuesta recogía "el 12 de agosto de 1953 circulaban por Valladolid los primeros modelos de Renault 4CV fabricados en España que salían de la factoría de Fabricación de Automóviles Sociedad Anónima (FASA) de nuestra ciudad. Atrás quedaban más de dos años de esfuerzos y negociaciones de un grupo de empresarios de Valladolid, liderados por D. Manuel Jiménez-Alfaro Alaminos, ingeniero y entonces teniente coronel del Ejército, que fraguaron en la puesta en marcha de una fábrica de construcción de automóviles baja la licencia de Renault.

Desde ese día, la importancia que esa factoría adquirió en la economía y la vida social de la ciudad de Valladolid fue ganando protagonismo y supuso progresivamente la aparición de nuevas empresas asociadas a

dicha actividad y favoreció la llegada de muchos ciudadanos de la provincia y provincias vecinas para trabajar en la ciudad. Los habitantes de Valladolid, con ese proceso de industrialización que comenzó Renault pasaron de los 124.000 vecinos de primeros de los años 50 a los actuales 300.000, alcanzando su punto más alto los 345.891 vecinos del año 1991.

La aventura industrial de los visionarios empresarios vallisoletanos se ha consolidado a lo largo de los años en que el protagonismo en la dirección de FASA va pasando progresivamente al grupo francés Renault. Así en el año 1965, Renault amplía su participación en el accionariado hasta llegar al 49,9% y pasar a denominarse FASA-Renault. Progresivas ampliaciones en la participación de capital de la empresa Renault llevó a que en el año 2000 el capital íntegramente le correspondiera y en el año 2002 pasase a denominarse Renault España.

En sus factorías de montaje, carrocerías y motores se han ensamblado muchos de los más exitosos modelos de Renault y los motores más eficientes que se han vendido por todo el mundo. Su actividad ha sido tractora para la creación e implantación de centenares de empresas auxiliares que amplían la actividad económica y el empleo en nuestra ciudad. Renault se ha convertido en la industria de referencia de Valladolid desde hace más de 60 años y los miles de empleos que ha creado han permitido el arraigo de un buen número de familias en la ciudad y por tanto, un valor estratégico para afianzar población, así como promover la permanencia y el retorno del talento. Su fuerza

innovadora permite la creación de empleo cualificado para los jóvenes y se convierte en esencial para el diseño del futuro de la ciudad de Valladolid, no sólo desde su vertiente industrial sino desde todos los aspectos municipales.

Por todo ello, y de acuerdo a lo recogido en el artículo 8º del vigente Reglamento de Distinciones del Ayuntamiento de Valladolid, y atendiendo a lo aprobado en el Pleno Municipal de fecha del 6 de noviembre de 2018, propongo se adopte el siguiente

ACUERDO:

Conceder la Medalla de Oro de la ciudad a la empresa Renault y sus trabajadores y trabajadoras a lo largo de la historia.»

Votación.

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de veintiocho votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista, Valladolid Toma la Palabra, Sí Se Puede Valladolid y Ciudadanos.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por unanimidad de los capitulares asistentes, adoptó el acuerdo propuesto.

3. PROPUESTA DE APROBACIÓN DE LOS ESTATUTOS DEL CONSORCIO DE LA INSTITUCIÓN FERIAL DE CASTILLA Y LEÓN.

Se da cuenta de la propuesta de acuerdo que suscribe, con fecha 1 de marzo de 2019, el Jefe de la

Secretaría Ejecutiva del Área de Hacienda, Función Pública y Promoción Económica, D. Francisco Javier Prieto García, dictaminada favorablemente por la Comisión de Gobierno, Hacienda, Función Pública y Promoción Económica, en sesión de fecha 6 de marzo de 2019, con los votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y la abstención del grupo municipal Ciudadanos, cuyo texto se transcribe a continuación:

«Vistas las actuaciones contenidas en el expediente núm. S.E. 11/2019, relativo a la Aprobación de los Estatutos del Consorcio de la Institución Ferial de Castilla y León, se formula la siguiente propuesta:

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero: El Consorcio de la Institución Ferial de Castilla y León fue creado en agosto de 1963 en Valladolid por el Ayuntamiento de Valladolid, la Diputación Provincial de Valladolid, la Cámara Oficial de Comercio e Industria de la Provincia y la Caja de Ahorros Provincial de Valladolid, elevándose a públicos sus estatutos por escritura de 23 de septiembre de 1996.

Segundo: Los citados estatutos fueron objeto de varias modificaciones, elevadas a públicas el 3 de mayo de 2013 y, conforme a la actual redacción, la Institución Ferial de Castilla y León es una asociación corporativa de naturaleza local, bajo la forma jurídica de consorcio, que sin ánimo de lucro está integrado por el Ayuntamiento de Valladolid, la Junta de Castilla y León, la Diputación Provincial y la Cámara Oficial de Comercio e Industria de

Valladolid.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 19.2 de estos estatutos, la participación del Ayuntamiento de Valladolid en la Institución Ferial de Castilla y León es de un tercio.

Tercero: La Ley 27/2013, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local y posteriormente la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, modifican el régimen jurídico de los consorcios, haciendo necesaria una adaptación de los hasta ahora vigentes estatutos del Consorcio de la Institución Ferial de Castilla y León.

Cuarto: Consta en el expediente escrito del Secretario del Consorcio de la Institución Ferial de Castilla y León, en el que certifica que con fecha 19 de febrero de 2019 el Pleno del Consorcio de la Institución Ferial de Castilla y León acuerda la aprobación de unos nuevos estatutos que, conforme señala en su artículo 1.2 se ajustan, entre otras normas, a lo establecido en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Quinto: El Consorcio de la Institución Ferial de Castilla y León está sectorizado por la Secretaría General de Coordinación Autonómica y Local del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas como entidad dependiente del Ayuntamiento de Valladolid.

Sexto: Consta en el expediente informe de la Secretaría General y de la Intervención General.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero: Resulta de aplicación el Título II, Capítulo IV, artículos 118 a 127 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, donde se regula el régimen jurídico de los consorcios.

Segundo: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 118 y siguientes de Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, así como en la normativa concordante, la modificación de los estatutos de un consorcio ha de ser aprobada por todas las entidades que participan en el mismo.

Tercero: Conforme a lo dispuesto en el artículo 123.1.f de la Ley 7/1985, de Bases de Régimen Local, corresponde al Pleno de la Corporación la adopción de los acuerdos relativos a la participación en organizaciones supramunicipales; y en aplicación del artículo 123.2 de esta misma Ley, la aprobación de estos acuerdos requiere el voto favorable de la mayoría absoluta de los miembros del Pleno.

Por lo expuesto, SE ACUERDA:

Aprobar los estatutos del Consorcio de la Institución Ferial de Castilla y León que obran en las páginas 20 a 37, ambas incluidas, del expediente.»

Votación.

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de veintisiete votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y una abstención del grupo municipal Ciudadanos.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por veintisiete votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y una abstención del grupo municipal Ciudadanos, adoptó el acuerdo propuesto.

4. PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DE LAS RECLAMACIONES PRESENTADAS AL PRESUPUESTO GENERAL DEL AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID PARA EL AÑO 2019 Y APROBACIÓN DEFINITIVA DEL MISMO.

Se da cuenta de la propuesta de acuerdo que suscribe, con fecha 25 de febrero de 2019, la Directora de la Oficina Presupuestaria, D^a. Nuria Herrero Quirós, dictaminada favorablemente por la Comisión de Gobierno, Hacienda, Función Pública y Promoción Económica, en sesión de fecha 6 de marzo de 2019, con los votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y los votos en contra de los grupos municipales Popular y Ciudadanos, cuyo texto se transcribe a continuación:

«Propuesta de resolución de las alegaciones presentadas en el período de exposición al público del expediente de Presupuesto General para 2019 y aprobación definitiva del mismo.

ANTECEDENTES DE HECHO:

El Pleno del Ayuntamiento de Valladolid aprobó inicialmente el Presupuesto General para el año 2019 el día 15 de enero de 2019, publicándose dicha aprobación en el

Boletín Oficial de la Provincia el día 16 de enero de 2019 (BOP n° 10), tal y como se establece en el artículo 169.1 de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (LRHL).

En el período de exposición pública, que abarca desde el día 17 de enero hasta el 6 de febrero de 2019, se personan en la Oficina Presupuestaria D. Ángel C. Bayón Gozalo y D. Ángel Ceballos Buendía, que solicitan acceso al expediente para su consulta, poniendo el mismo a su disposición.

El día 5 de febrero de 2019, fecha incluida en el período de exposición, se presenta en la oficina general registral de San Benito una reclamación por parte de D. Ángel C. Bayón Gozalo, que se adjunta en el expediente.

El artículo 170.2 del Real Decreto Legislativo 2/2005 de 5 de marzo que aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales dice que "Únicamente podrán entablarse reclamaciones contra el presupuesto:

a) Por no haberse ajustado su elaboración y aprobación a los trámites establecidos en esta Ley.

b) Por omitir el crédito necesario para el cumplimiento de obligaciones exigibles a la entidad local, en virtud de precepto legal o de cualquier otro título legítimo.

c) Por ser de manifiesta insuficiencia los ingresos con relación a los gastos presupuestados o bien de estos respecto a las necesidades para las que esté previsto."

En dicha reclamación no se alega ni contra el proceso de elaboración y aprobación del presupuesto, ni

contra los créditos del presupuesto de gastos, ni por insuficiencia en los ingresos, sino que se invoca un defecto en la publicación, por no estar el anteproyecto de presupuestos publicado en la página web municipal.

El artículo 169 del Texto Refundido de las Haciendas Locales, regula el procedimiento de publicidad, aprobación definitiva y entrada en vigor del presupuesto de la corporación y en su apartado 1 obliga a publicar anuncio en el BOP y a exponer al público por 15 días el expediente del presupuesto, requisito legal que se ha cumplido y prueba de ello es que los interesados han tenido acceso al mismo y han presentado alegación.

Por lo tanto, la reclamación presentada no está incluida dentro de las causas por las que pueden entablarse reclamaciones contra el presupuesto.

Por otra parte, con fecha 11 de febrero de 2019, desde la Intervención General, comunican la existencia de un error material en las Bases de Ejecución inicialmente aprobadas, concretamente en el artículo 34.2.2., solicitando la corrección del mismo.

FUNDAMENTOS DE DECRECHO

Título VI, Capítulo I Sección 1ª, artículos 162 a 171 del RDL 2/2004 de 5 de marzo que aprueba del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Capítulo I del DR 500/1990 de 20 de abril por el que se desarrolla el Capítulo I del Título VI de Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Artículo 109.2 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones

Públicas.

De conformidad con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho examinados, se propone la adopción del siguiente ACUERDO:

PRIMERO.- Desestimar la alegación presentada por D. Ángel C. Bayón Gozalo, por no ajustarse a lo dispuesto en el artículo 170.2 del Real Decreto Legislativo 2/2005 de 5 de marzo que aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales y que determina las tres únicas causas de reclamación contra el presupuesto inicialmente aprobado.

SEGUNDO.- Proceder a corregir el error material detectado en el artículo 34.2.2 Contenido, de tal manera que en su primer párrafo, donde dice "Para contratos hasta 6.000 €, IVA excluido" debe decir "Para contratos de más de 6.000 €, IVA excluido".

TERCERO.- Aprobar definitivamente el Presupuesto General Consolidado del Ayuntamiento de Valladolid para 2019 en la cuantía de trescientos cuarenta y un millones quinientos cincuenta y un mil cuatrocientos cuarenta y cinco euros (341.551.445,00 €), cuyo importe por entidades es el siguiente:

a.- Presupuesto del Ayuntamiento, nivelado en ingresos y gastos, por un importe de doscientos ochenta y cinco millones ochocientos sesenta y seis mil novecientos noventa euros (285.866.990,00 €).

b.- Presupuesto de la Fundación Municipal de Cultura, nivelado en ingresos y gastos, por un importe de diez y seis millones doscientos dos mil quinientos ochenta

y cuatro euros (16.202.584,00 €).

c.- Presupuesto de la Fundación Municipal de Deportes, nivelado en ingresos y gastos, por un importe de quince millones cuatrocientos setenta y cuatro mil quinientos euros (15.474.500,00€).

d.- Estado de previsión de Ingresos y Gastos de la Sociedad Municipal de Autobuses Urbanos de Valladolid (AUVASA), nivelado en ingresos y gastos, por un importe de treinta millones novecientos tres mil euros (30.903.000,00 €).

e.- Estado de previsión de Ingresos y Gastos de la Sociedad Municipal de Suelo y Vivienda de Valladolid (VIVA), nivelado en ingresos y gastos, por un importe de seis millones novecientos doce mil euros (6.912.000,00 €).

f.- Estado de previsión de Ingresos y Gastos de la Entidad Pública Empresarial Local Agua de Valladolid (AQUAVALL), nivelado en ingresos y gastos, por un importe de veintiocho millones cuatrocientos ochenta y cuatro mil seiscientos cinco euros (28.484.605,00 €).

CUARTO.- Proceder a su publicación definitiva en el Boletín Oficial de la Provincia para dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 169.3 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.»

Votación.

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de quince votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y trece votos en contra de los grupos

municipales Popular y Ciudadanos.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por quince votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y trece votos en contra de los grupos municipales Popular y Ciudadanos, adoptó el acuerdo propuesto.

5. ASUNTOS DICTAMINADOS POR LA COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS Y VIVIENDA.

1. DESESTIMACIÓN DEL RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR D. J. L Y D^a. M^a. P. A. S, CONTRA EL ACUERDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR IA-47 "LOS DOCTRINOS".

Se da cuenta de la propuesta de acuerdo que suscribe, con fecha 15 de febrero de 2019, la Técnico Jurídico del Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística, D^a. Beatriz Edilla Gómez, dictaminada favorablemente por la Comisión de Urbanismo, Infraestructuras y Vivienda, en sesión de fecha 6 de marzo de 2019, si bien con la abstención de los grupos municipales Popular y Ciudadanos, cuyo texto se transcribe a continuación:

«Visto el expediente 40.476/2017, promovido por D^a Ana Belén de Vega Ferrero, en representación de la Junta de Compensación del Sector IA 47 Los Doctrinos, relativo una

modificación del Plan Parcial del Sector IA 47 Los Doctrinos, y considerando que:

I.- El Pleno de este Ayuntamiento, en sesión celebrada el 6 de noviembre de 2018 (BOCYL 3/12/2018) aprobó definitivamente la modificación del Plan Parcial del Sector IA 47 Los Doctrinos, promovida por la Junta de compensación del sector.

Previamente al citado acuerdo de Pleno la modificación del Plan Parcial fue aprobada inicialmente por acuerdo de la Junta de Gobierno adoptado en sesión ordinaria de 11 de octubre de 2017, y sometida a información pública mediante la inserción de anuncios en prensa local, BOCyL, en la Web www.jcyl.es/plau/ y en el Tablón Oficial Electrónico del Ayuntamiento. Durante el periodo de exposición pública, no se presentó ningún escrito de alegaciones.

II.- Contra el Acuerdo del Pleno de 6 de noviembre de 2018, de aprobación definitiva, Doña Teresa Bachiller Sanz, en representación de Don José Luis Almendro Salgado y Doña M^a del Pilar Almendro Salgado, interpuso recurso de reposición solicitando introducir en el Plan Parcial una serie de subsanaciones y criterios, expuestos en el texto del recurso, en cumplimiento de los principios derivados de la equidistribución de beneficios y cargas urbanísticas.

III.- Examinado el recurso interpuesto, el mismo contiene las alegaciones que se analizan a continuación:

Alude a un error en la titularidad de uno de las parcelas del sector.

Respecto a la primera de las cuestiones cabe decir

que el planeamiento urbanístico de una ciudad se lleva a cabo con independencia de la propiedad de suelos de su ámbito, cuestión ésta que deberá depurarse en la fase de gestión urbanística previa aportación de la documentación que acredite la misma.

Alega falta de respeto al principio de equidistribución de cargas y beneficios. Se plantea por la recurrente que la Junta de Compensación ha incurrido en gastos como consecuencia directa de las ilegalidades cometidas por algunos propietarios que han sobreedificado y por la inactividad de la administración. Solicita que en la memoria incluya la obligatoriedad de incluir en la gestión, además de una cuenta de liquidación individual, una definitiva en la que se tengan en cuenta los gastos que se han tenido que realizar como consecuencia de las construcciones ilegales que han originado la necesidad de elaborar nueva documentación, siendo esta segunda cuenta de liquidación afrontada únicamente por aquellos que edificaron más de lo que su derecho (plan parcial de 2001) les permitía.

La modificación del plan parcial que se impugna persigue dar una solución de conjunto al sector, de manera que se logre el objetivo de legalizar la situación existente y se complete el desarrollo urbanístico de ese ámbito, teniendo en cuenta que se parte de una situación generada en las últimas décadas, en las que se han producido irregularidades. Los instrumentos de planeamiento persiguen objetivos de interés general, sin entrar a analizar el grado de irregularidad individual de cada uno

de los propietarios y dando un tratamiento de conjunto al sector. La modificación del plan parcial, promovida por la Junta de Compensación del sector previo acuerdo adoptado por su Asamblea General (de la que forma parte el recurrente y cuya aprobación consintió, puesto que no recurrió el acuerdo de la Asamblea que lo adoptó), se ajusta en su contenido y procedimiento a las exigencias que para estos instrumentos de planeamiento de desarrollo establece la legislación urbanística aplicable.

Si bien cabe indicar en primer lugar que las cuestiones que plantea el recurrente se refieren a temas propios de la gestión urbanística, y no a un documento de planeamiento como el que se impugna en el recurso, respecto al régimen de equitativa distribución de beneficios y cargas la legislación urbanística vigente (Art. 17 de la LUCyL y 44 del RUCyL) es muy clara, estableciendo como único criterio en cuanto a su distribución la proporción con lo aportado por los propietarios.

Partiendo del Art. 198 del RUCyL, que establece de manera amplia el concepto de Gastos de Urbanización, en ellos se encuentran incluidos "la elaboración de los instrumentos de planeamiento y gestión urbanística, así como los demás gastos asociados a la gestión urbanística". La participación de los propietarios en dichos gastos es proporcional al aprovechamiento que les corresponde, de lo que se desprende que los proyectos de actuación redactados deberán costearse por todos los propietarios.

También hace referencia en el escrito de alegaciones a un aumento de edificabilidad en la parcela de

su propiedad, la n° 40 de la modificación del Plan Parcial.

En respuesta a esta cuestión se ha emitido informe técnico en el que se establece que, analizada la documentación presentada, y respecto de la parcela de resultado número 40 de la que los recurrentes son propietarios, se da respuesta motivada a las siguientes cuestiones:

1. Lo mismo cabe decir respecto del tercero de los criterios determinados para las parcelas "con menos edificabilidad asignada originariamente en el Plan Parcial" -se entiende que de 2001- a los que se asigna la edificabilidad "que la genérica del mismo 0,06097314".

Con independencia de no saberse de dónde sale este "genérico", que desde luego no resulta del "Documento 1. Anexo 1. Estado Actual" (...)

En términos del propio Plan Parcial de 2001, y con datos del propio "Documento 1. Anexo 1. Estado Actual", la edificabilidad media de las parcelas destinadas a vivienda exclusiva era el resultado de dividir la edificabilidad para vivienda exclusiva total del sector (15.990 m²) por la superficie de suelo de la vivienda exclusiva (228.685 m²) lo que nos da un resultado de 0,069921507m²/m². Lo excepcional del reparto de la edificabilidad en el Plan Parcial llevaba a aplicar a las parcelas sobreedificadas (de acuerdo con ese índice) un índice superior y a los propietarios de parcelas que así lo aceptaron uno inferior. Al resto de propietarios se les asignó un índice resultado de dividir la edificabilidad restante por la suma de la superficie de sus parcelas, lo que dio como resultado un

índice genérico de 0,06097314 m²/m², predominante o mayoritario del sector.

2. Así, mientras la Memoria recoge que para las parcelas subedificadas se "mantiene la edificabilidad del Plan Parcial", según aparece en el Resumen del Parcelario del Documento 1.Anexo 1. Estado Actual, la parcela 40 tiene una edificabilidad adjudicada de 296,94, pero según aparece en el Resumen del Parcelario del Documento 4.Anexo 1. Modificado, la parcela 40 tiene una edificabilidad asignada de 324,38.

En la redacción de la modificación del Plan Parcial se adoptó el criterio uniforme siguiente:

Las parcelas 40,41.1,41.2,42,43,44.1,44.2,45.1,45.2 y 46 tienen la edificabilidad asignada con la superficie original.

Estas se corresponden con las parcelas lucrativas que dan frente al río Adaja. Esto supone un incremento en la edificabilidad asignada a todas ellas respecto de la que figuraba en el Plan Parcial aprobado definitivamente por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Valladolid el 2 de octubre de 2001. Esto no contradice el mantenimiento de la edificabilidad del Plan Parcial puesto que el índice es el mismo sino la reconsideración de la parcela sobre el que se aplica este, haciéndose así de forma más homogénea con el resto de las del sector.

Así, en el caso que nos ocupa, para la parcela original 10 de 5.320 m² (que se corresponde con la 40 de resultado) se aplica el antedicho índice de 0,06097314, dando como producto los 324,38 m² que se materializarán

sobre los 4.825,00 m² (según la más reciente medición) de la parcela de resultado.

Por último, se alega la existencia en el instrumento impugnado de referencias a una recepción provisional, lo cual resulta contrario a la legislación vigente.

En cuanto a esta última cuestión efectivamente se observa que el documento actual, que modifica el aprobado en el año 2001, sigue manteniendo esa referencia. En la normativa aplicable en el momento de la aprobación del plan parcial que se modifica, se contemplada una recepción provisional de las obras de urbanización y la recepción definitiva trascurrido un año. En la actualidad la legislación urbanística aplicable contempla una única recepción de la urbanización, si bien establece un año de garantía tras dicha recepción. Por tanto, donde dice "recepción provisional" de la urbanización debe entenderse "recepción", de acuerdo con la normativa vigente, y tal y como se deberá recoger en los proyectos de gestión urbanística que en ejecución del planeamiento se aprueben.

IV.- Por tanto, y dado que del resultado del análisis de las alegaciones planteadas no se desprende que el contenido de la Modificación del Plan Parcial del Sector IA 47 Los Doctrinos sea contrario a derecho, procede la desestimación 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 Municipal por ser

éste el órgano que dictó el acuerdo impugnado, requiriéndose para la adopción del mismo mayoría simple de los votos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 123.2 de la Ley reguladora de las bases del régimen local.

Por lo expuesto, se ACUERDA:

PRIMERO.- Desestimar el recurso de reposición interpuesto por Doña Teresa Bachiller, en representación de Don José Luis Almendro Salgado y Doña M^a del Pilar Almendro Salgado, contra el acuerdo de aprobación definitiva de la Modificación del Plan Parcial del Sector IA 47 Los Doctrinos.»

Votación

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de veintisiete votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y una abstención del grupo municipal Ciudadanos.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por veintisiete votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y una abstención del grupo municipal Ciudadanos, adoptó el acuerdo propuesto.

2. APROBACIÓN DEFINITIVA DEL ESTUDIO DE DETALLE EN LAS SUBPARCELAS 21-01 A 21-10, 21-31 A 21-40 Y 21-52, DE LA MANZANA 21 DEL SECTOR IA-42 "EL PERAL".

Se da cuenta de la propuesta de acuerdo que

suscribe, con fecha 28 de febrero de 2019, el Jefe de la Sección de Gestión Urbanística, D. Antonio Sagarra Renedo, dictaminada favorablemente por la Comisión de Urbanismo, Infraestructuras y Vivienda, en sesión de fecha 6 de marzo de 2019, si bien con la abstención de los grupos municipales Popular y Ciudadanos, cuyo texto se transcribe a continuación:

«Visto el expediente nº42.589/2018, promovido por D. Juan María Vallejo Fernández, en representación de la entidad mercantil Geoxa General de Construcciones, S.L., relativo al Estudio de Detalle en las subparcelas 21-01 a 21-10, 21-31 a 21-40 y 21-52, de la manzana 21 del Sector IA-42 "El Peral"; y atendido que:

1. Con fecha 31 de octubre de 2018, la Junta de Gobierno Local aprobó inicialmente, con prescripciones, el Estudio de Detalle arriba referenciado y se procedió a abrir el periodo de información pública de un mes.

2. Cumplimentado el trámite de información pública, se comprueba que no se han presentado alegaciones.

3. Del contenido urbanístico del Estudio de Detalle que se aprueba definitivamente destaca lo siguiente:

- Tiene por objeto la modificación de la materialización de volúmenes en cada una de las dos parcelas afectadas, cambiando las condiciones de uso y las de edificación.

- Se mantiene la edificabilidad y el número de viviendas y la coherencia con el documento de Revisión del PGOU.

- La modificación no afecta a determinaciones de

ordenación general, ni a la superficie de espacios libres públicos o equipamientos públicos. No supone un aumento de edificabilidad, ni de viviendas.

4. Solicitados los informes preceptivos, conforme regula el art. 153 del RUCyL, constan en el expediente los siguientes informes favorables:

- Informe de 5 de octubre de 2018, emitido por la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental, en el que se señala que el instrumento de planeamiento propuesto no se encuentra incluido en el ámbito de aplicación de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

- Informe de 7 de noviembre de 2018, de la Dirección General de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información.

- Informe de la Dirección del Área de Industria y Energía, de la Delegación del Gobierno en Castilla y León, de 21 de noviembre de 2018.

- Informe de 21 de enero de 2019, de la Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

- Informe del Servicio de Ordenación y Protección de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, de fecha 20 de febrero de 2019

- Así mismo, se informa también, por el Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística del Ayuntamiento de Valladolid, el 28 de febrero de 2019.

5. A tenor de la documentación presentada y de los

informes técnicos emitidos, obrantes en el expediente, el Estudio de Detalle que, como Anexo 2 incluye las correcciones prescritas en la aprobación inicial, se somete ahora a la aprobación del Pleno Municipal, cumple las determinaciones exigidas por la legislación urbanística, no desprendiéndose la existencia de causa alguna que represente perjuicio para al interés general.

6. La aprobación definitiva del Estudio de Detalle corresponde al Ayuntamiento (art.163 RUCyL) y el órgano competente es el Pleno Municipal, a tenor de lo regulado en los artículos 22.2 c) y 47.1 de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local, en relación con el art. 55.1 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León. El acuerdo, al no afectar a un instrumento de ordenación general, se adopta por mayoría simple (art. 123.2 Ley 7/1985).

Por todo ello, previo dictamen de la Comisión Informativa correspondiente, se propone al Pleno Municipal la adopción del siguiente ACUERDO:

I. Aprobar definitivamente el Estudio de Detalle en las subparcelas 21-01 a 21-10, 21-31 a 21-40 y 21-52, de la manzana 21 del Sector IA-42 "El Peral", promovido por D. Juan María Vallejo Fernández, en representación de la entidad mercantil Geoxa General de Construcciones, S.L., conforme a la documentación incorporada al expediente como texto refundido en el Anexo 2 (soporte digital).

II. 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.

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

Votación

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de veintisiete votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y una abstención del grupo municipal Ciudadanos.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por veintisiete votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; y una abstención del grupo municipal Ciudadanos, adoptó el acuerdo propuesto.

3. APROBACIÓN DEFINITIVA DE LA MODIFICACIÓN DE ORDENACIÓN DETALLADA DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA Y DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR 39 "SANTA ANA".

Se da cuenta de la propuesta de acuerdo que suscribe, con fecha 28 de febrero de 2019, el Jefe de la Sección de Gestión Urbanística, D. Antonio Sagarra Renedo, dictaminada favorablemente por la Comisión de Urbanismo, Infraestructuras y Vivienda, en sesión de fecha 6 de marzo de 2019, si bien con la abstención del grupo municipal Popular, cuyo texto se transcribe a continuación:

«Visto el expediente nº 08/2018, sobre modificación de la ordenación detallada del Programa de Actuación Urbanística y del Plan Parcial del Sector 39 "Santa Ana",

del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid, y atendido que:

1. Con fecha 6 de noviembre 2018, el pleno municipal aprobó inicialmente la modificación arriba referenciada y se procedió a abrir el periodo de información pública de un mes.

2. Cumplimentado el trámite de información pública, se comprueba que no se han presentado alegaciones.

3. Del contenido urbanístico de la modificación que se aprueba definitivamente destaca lo siguiente:

- Tiene por objeto normalizar la obligación de conservación y mantenimiento de la urbanización del Sector 39 "Santa Ana", en cuanto que la regla general prevista en la ley es la conservación y mantenimiento municipal, por lo que, desaparecidas las circunstancias que motivaron la atribución de esta obligación, se eliminan ahora las referencias a la misma en los instrumentos de planeamiento PAU (Memoria, 3.5) y Plan Parcial (Memoria 4.9).

- La concurrencia de interés público en la modificación, se justifica en la integración del sector afectado en la malla urbana y en la necesidad de liderar el Ayuntamiento las tareas de rehabilitación de la zona, organizando las actuaciones urbanizadoras y planificando la financiación, como se explica detalladamente en el apartado cuarto de la memoria de la modificación.

4. Solicitados los informes preceptivos, conforme regula el art. 153 del RUCyL, constan en el expediente los siguientes informes favorables:

- Informe de 16 de noviembre de 2018, del Servicio

de ordenación y protección de la Consejería de Cultura y Turismo de Castilla y León.

- Informe de 20 de noviembre de 2018, de la Delegación Territorial de Valladolid de la Junta de Castilla y León.

- Informe de la Dirección del Área de Industria y Energía, de la Delegación del Gobierno en Castilla y León, de 21 de noviembre de 2018.

- Informe de 16 de enero de 2019 de la Confederación Hidrográfica del Duero.

- Informe de 22 de enero de 2019, de la Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

- Informe de 28 de enero de 2019, del Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

- Informe de 28 de febrero de 2019, del Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística.

5. A tenor de la documentación presentada y de los informes técnicos emitidos, obrantes en el expediente, la modificación de la ordenación detallada del Programa de Actuación Urbanística y del Plan Parcial del Sector 39 "Santa Ana, que como Anexo 2, se somete ahora a la aprobación del Pleno Municipal, cumple las determinaciones exigidas por la legislación urbanística, no desprendiéndose la existencia de causa alguna que represente perjuicio para al interés general.

6. La aprobación definitiva, corresponde al

Ayuntamiento (art.163 RUCyL) y el órgano competente es el Pleno Municipal, a tenor de lo regulado en los artículos 22.2 c) y 47.1 de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local, en relación con el art. 55.1 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León. El acuerdo, al afectar únicamente a la ordenación detallada, se adopta, como indica, también, la Dirección General de Vivienda en su informe de 22 de enero de 2019, por mayoría simple (art. 123.2 Ley 7/1985).

Por todo ello, previo dictamen de la Comisión Informativa correspondiente, se propone al Pleno Municipal la adopción del siguiente ACUERDO:

I. Aprobar definitivamente modificación de la ordenación detallada del Programa de Actuación Urbanística y del Plan Parcial del Sector 39 "Santa Ana", promovida de oficio por el Ayuntamiento de Valladolid, consistente en:

- Eliminar los apartados 3.5 y 9.3 de la Memoria del Programa de Actuación Urbanística del Sector 'Santa Ana'.

- Modificar el apartado 4.9 f) de la Memoria Informativa del Plan Parcial del Sector 'Santa Ana' y eliminar el apartado 5 del Artículo 18 de las Ordenanzas del Plan Parcial y el apartado 4.3 del punto 3 de los Anexos a la Memoria del Plan Parcial.

Y todo ello, en los términos y conforme a la propuesta y documentación incorporada al expediente como Anexo 2 (soporte digital).

II. 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.

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

Votación

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de veintiocho votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista, Valladolid Toma la Palabra, Sí Se Puede Valladolid y Ciudadanos.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por unanimidad de los capitulares asistentes, adoptó el acuerdo propuesto.

4. APROBACIÓN INICIAL DEL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DEL APE 63 "NUEVO HOSPITAL" Y POLÍGONO VIUDAS-ARAMBURU.

Se da cuenta de la propuesta de acuerdo que suscribe, con fecha 28 de febrero de 2019, el Jefe de la Sección de Gestión Urbanística, D. Antonio Sagarra Renedo, dictaminada favorablemente por la Comisión de Urbanismo, Infraestructuras y Vivienda, en sesión de fecha 6 de marzo de 2019, si bien con el voto en contra del grupo municipal Ciudadanos y con la abstención del grupo municipal Popular, cuyo texto se transcribe a continuación:

«Visto el expediente nº 09/2018, promovido de oficio por el Excmo. Ayuntamiento de Valladolid, relativo al Plan Especial de Reforma Interior del APE 63 "Nuevo

Hospital" y Polígono "Viudas-Aramburu", y atendido que:

1.- Por Decreto del Sr. Concejal Delegado General del Área de Urbanismo, Infraestructuras y Vivienda, de fecha 4 de septiembre de 2018, visto el Avance del Plan Especial, se resolvió iniciar de oficio el presente expediente, relativo al Plan Especial de Reforma Interior del APE 63 "Nuevo Hospital" y Polígono "Viudas-Aramburu".

2.- El objeto de esta actuación es:

- Obtener los sistemas generales para solucionar el problema de la dispersión de las sedes judiciales, permitiendo la posterior construcción de un equipamiento que consolidará y dará vitalidad a un espacio valioso y de centralidad en la ciudad.

- Establecer las condiciones necesarias para el desarrollo del sector de suelo urbano no consolidado del APE-63 "Nuevo Hospital".

- Obtención de parcelas en el sector "Nuevo Hospital", es decir, en Zambrana, que facilitan la ejecución de una actuación de regeneración urbana en "Las Viudas" y "Aramburu", que incluye:

a) La rehabilitación de los edificios, incluidas sus instalaciones y sus espacios privativos vinculados, al existir en ellos situaciones de insuficiencia y degradación de los requisitos básicos de funcionalidad, seguridad, accesibilidad y habitabilidad.

b) Mejora de la calidad, la accesibilidad y sostenibilidad del medio urbano.

c) Propuestas de regeneración social, regeneración económica y ambiental.

3.- La concurrencia de interés público se evidencia en el propio objeto de la actuación expresado en el apartado anterior, se justifica en la memoria, en su apartado 1.4 y, además, en la Memoria y en las propias determinaciones de la Modificación del PGOU y del PECH en el Ámbito Discontinuo del Antiguo Hospital Pío del Río Hortega, Colegio El Salvador y Finca Zambrana, según la cual la ordenación detallada debía desarrollarse a través de un PERI. (Art. 194 ter PGOU).

4.- La Junta de Gobierno de 12 de septiembre de 2018, ordenó la apertura de un periodo de información pública del Avance del Plan Especial y lo remitió al órgano autonómico competente para informe.

5.- En el plazo de exposición publicase han presentado escritos de sugerencias/ alegaciones por parte de:

- D. José Antonio Martínez Bermejo, en representación del Grupo Municipal Popular.

- D^a. Lourdes Sánchez Cotrina y otro, en representación de Sociedad de Gestión de Activos Procedentes de la Reestructuración Bancaria, S.A., (SAREB, SA).

- Dirección Provincial de la Tesorería Gral. de la Seguridad Social de Valladolid.

- D. Juan Pablo Rodríguez Esteban, en representación de Ecologistas en Acción.

- D. Germán Martín Giraldo, en representación de San Pablo, VA, S.L.

6.- Constan en el expediente los siguientes

informes:

- ORDEN FYM/38/2019, de 18 de enero, por la que se formula el informe ambiental estratégico (BOCyL 30/01/2019), que no considera necesaria la tramitación de la evaluación ambiental estratégica ordinaria prevista en la Sección 1ª del Capítulo I del Título II de la Ley de Evaluación Ambiental.

- Informe técnico municipal de 25 de enero de 2019, sobre las diferencias entre el documento de revisión del PGOU y el Avance del PERI Zambrana.

- Informe técnico municipal de 5 de febrero de 2019, de Valoración de Impacto de Género.

- Informes municipales individualizados de 28 febrero de 2019, sobre las sugerencias/alegaciones presentadas.

7.- Procede la suspensión de licencias prevista en el art. 156 del RUCyL, en las áreas donde se altera la calificación urbanística o cualquiera de las determinaciones de ordenación general, y en general, donde se modifica el régimen urbanístico vigente, en concreto:

- La suspensión de licencias afectará al Sector APE 63 "Nuevo Hospital" que comprende además los Sistemas Generales propuestos como EQ70/1, EQ70/2 y EQ 32/57.

8.- El documento que se aprueba ha sido elaborado de oficio por el Ayuntamiento de Valladolid y consta de documentación escrita y gráfica contenida en el Anexo 2.

9.- Las determinaciones urbanísticas que se aprueban no modifican la ordenación general, ni la ordenación detallada que pervive en el Plan General, pero

en la medida que incluyen una nueva determinación de ordenación general potestativa (delimitación del Área de Regeneración), es competencia municipal del Pleno la aprobación inicial, por mayoría absoluta, conforme regula en los 123.2 de la Ley Bases de Régimen Local y 47.2 del mismo cuerpo legal.

SE ACUERDA:

PRIMERO: Aprobar inicialmente el Plan Especial de Reforma Interior del APE 63 "Nuevo Hospital" y Polígono "Viudas-Aramburu", y todo ello, en los términos y conforme a la propuesta y documentación incorporada al expediente como Anexo 2 (soporte digital).

SEGUNDO: Acordar la suspensión de licencias en el Sector delimitado APE 63 "Nuevo Hospital", que comprende además los Sistemas Generales propuestos como EQ70/1, EQ70/2 y EQ 32/57.

TERCERO: Ordenar la apertura de un periodo de información pública por plazo de un mes, (art.155.2.b del RUCyL), que se desarrollará según lo dispuesto en los artículos 52 y 142 de la Ley 5/1999, de Urbanismo de Castilla y León.»

Votación

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de quince votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; un voto en contra del grupo municipal Ciudadanos; y doce abstenciones del grupo municipal Popular.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por quince votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra y Sí Se Puede Valladolid; un voto en contra del grupo municipal Ciudadanos; y doce abstenciones del grupo municipal Popular, adoptó el acuerdo propuesto.

6. ASUNTOS DICTAMINADOS POR LA COMISIÓN DE CULTURA, EDUCACIÓN, PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y SERVICIOS SOCIALES.

1 APROBACIÓN DEL II PLAN DE ACCESIBILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID "VALLADOLID INCLUSIVA!" (2019-2023).

Se da cuenta de la propuesta de acuerdo que suscribe, con fecha 27 de febrero de 2019, la Jefa de la Secretaría Ejecutiva del Área de Servicios Sociales, D^a. Ana María Arranz Lázaro, dictaminada favorablemente por la Comisión de Cultura, Educación, Participación Ciudadana y Servicios Sociales, en sesión de fecha 5 de marzo de 2019, con los votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra, Sí Se Puede Valladolid y Ciudadanos; y la abstención del grupo municipal Popular, cuyo texto se transcribe a continuación:

«Vistas las actuaciones contenidas en el expediente número SESS 17/19 relativo a la aprobación del II Plan Municipal de Accesibilidad-Valladolid InclusiVA! 2019-2023, promovido de oficio por el Ayuntamiento de Valladolid, y

atendido que:

ANTECEDENTES DE HECHO:

1°. - Por Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 4 de febrero de 2011, se aprobó el I Plan de accesibilidad del Ayuntamiento de Valladolid, para el periodo 2011-2014 (prorrogado hasta la entrada en vigor del siguiente) bajo el lema "Eliminado barreras, incluyendo personas", siendo su finalidad favorecer la accesibilidad en el municipio de Valladolid, a través del establecimiento de líneas de actuación que se desarrollasen mediante la implicación de las Áreas Municipales y con la participación de las Organizaciones Sociales y, con el diseño de acciones tendentes a mejorar la accesibilidad y evitar o suprimir las barreras arquitectónicas, urbanísticas, en el transporte y en la comunicación, a fin de mejorar la calidad de vida de la ciudadanía de Valladolid y a la vez favorecer la integración en el tejido social de determinados colectivos para los que estas intervenciones son necesarias para llevar una vida autónoma e independiente.

2°.- Con la implementación del I Plan Municipal de Accesibilidad, se comenzaron a incorporar de manera sistemática y transversal, en todas las áreas de actuación municipal, cambios y mejoras en nuestros edificios, servicios, calles y plazas, medios de transporte..., convirtiendo a Valladolid en una ciudad más accesible y amable.

Avanzando en esta línea de trabajo, se plantea el II Plan de Accesibilidad, renovando el compromiso

compartido de todas las Concejalías del Ayuntamiento, sus áreas y servicios implicados, para las que la accesibilidad se ha convertido en una meta, siendo el objetivo ser una ciudad inclusiva, en la que se promuevan valores orientados al bien común y a la cohesión social. Una ciudad que permita que las personas con discapacidad tengan las mismas oportunidades y recursos para participar plena y activamente en igualdad de condiciones que las demás personas.

3º.- Habiéndose contado con la participación de las asociaciones y entidades sociales del sector de discapacidad, a través de un grupo de trabajo creado a tal fin, con el Consejo Municipal de personas con discapacidad y con la ciudadanía de Valladolid, tras el periodo de exposición pública anunciado en el tablón oficial de la sede electrónica del Ayuntamiento de Valladolid, se formaliza el documento del II Plan Municipal de Accesibilidad-Valladolid InclusiVA! 2019-2023, que contiene acciones positivas en las siguientes áreas de intervención:

* A nivel transversal:

- Área de Observatorio de derechos Humanos
- Área de Normativa y Políticas públicas
- Área de Sensibilización y Participación social
- Área de formación

* A nivel Sectorial:

- Área de relación con el medio:
 - ◆ Urbanismo
 - ◆ Comunicación
 - ◆ Edificación

- ◆ Movilidad y Transporte
- Área de participación activa:
 - ◆ Cultura y turismo
 - ◆ Ocio y deportes
- Área de Mejora de Empleabilidad:
 - ◆ Formación para el empleo
 - ◆ Empleo y Autoempleo

4°.- Consta en el expediente el informe de valoración de impacto de género del II Plan Municipal de Accesibilidad- Valladolid InclusiVA! (2019-2023) del Ayuntamiento de Valladolid, realizado desde la Concejalía de Educación, Infancia e Igualdad y en cumplimiento del acuerdo plenario de fecha 6 de octubre de 2015.

5°.- El II Plan Municipal de Accesibilidad- Valladolid InclusiVA! (2019-2023) del Ayuntamiento de Valladolid, es un plan sectorial, no siendo preceptiva la emisión de informe jurídico de Secretaria General.

6°.- El II Plan Municipal de Accesibilidad- Valladolid InclusiVA! (2019-2023) del Ayuntamiento de Valladolid, no genera gasto para este Ayuntamiento, por lo que no resulta preceptivo informe de la Intervención Municipal, si bien para la ejecución de las acciones reflejadas en sus áreas de actuación se cuenta con presupuesto municipal en las correspondientes partidas presupuestarias del presupuesto municipal de 2019, y se consignará crédito adecuado y suficiente para los sucesivos ejercicios.

FUNDAMENTOS DE DERECHO:

1°.- La Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de

Bases de Régimen Local, en la redacción dada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, recoge en su artículo 4.1 c), la potestad de programación y planificación de las entidades locales dentro de su esfera de competencias.

2º.- La competencia municipal, para la aprobación del II Plan Municipal de Accesibilidad- Valladolid InclusiVA! (2019-2023) del Ayuntamiento de Valladolid, se ampara en el apartado c) del artículo 27.3 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de Bases de Régimen Local, en la redacción dada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, (que atribuye al Municipio la competencia delegable de "Prestación de servicios sociales, promoción de la igualdad de oportunidades y prevención de la violencia contra la mujer"), articulable en los términos establecidos en los artículos 7.2 y 27 de la LBRL.

Por otra parte el art. 1 del Decreto Ley 1/2014, de 27 de marzo, de medidas urgentes para la garantía y continuidad de los servicios públicos en Castilla y León, derivado de la entrada en vigor de la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, prevé que las competencias atribuidas a las Entidades Locales de Castilla y León por las leyes de la Comunidad Autónoma anteriores a la entrada en vigor de la Ley 27/2013, del 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, se ejercerán en régimen de autonomía y bajo su propia responsabilidad, y

han de continuar desarrollándose en los términos de la normativa autonómica en tanto la misma no sea modificada, y en este sentido, el plan está amparado en la competencia atribuida por la Ley 2/2013, de 15 de mayo, de Igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad de Castilla y León que obliga a los poderes públicos a establecer medidas contra la discriminación, definidas como aquellas que tengan como finalidad prevenir o corregir que una persona con discapacidad sea tratada de una manera directa o indirecta menos favorablemente que otra que no lo sea, en una situación análoga o comparable y medidas de acción positiva, entendidas como aquellos apoyos de carácter específico destinados a prevenir o compensar las desventajas o especiales dificultades que tienen las personas con discapacidad en la incorporación y participación plena en los ámbitos de la vida política, económica, cultural y social.

3º.- El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley general de Derechos de las personas con Discapacidad y de su Inclusión social, en su art. 22, establece que los poderes públicos adoptarán las medidas pertinentes para asegurar la accesibilidad universal, en igualdad de condiciones con las demás personas, en los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, así como los medios de comunicación social y en otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto

en zonas urbanas como rurales.

4°.- El Estatuto de Autonomía de Castilla y León , establece en su artículo 8.°, apartado segundo, la obligación de sus poderes públicos de promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social.

Por todo ello, teniendo en cuenta los argumentos anteriores, considerada la legalidad de la propuesta en cuestión y, de conformidad con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho examinados, se propone la adopción del siguiente acuerdo

PRIMERO. - Aprobar el II Plan Municipal de Accesibilidad-Valladolid InclusiVA! 2019-2023 del Ayuntamiento de Valladolid, obrante en los folios 81 a 154 del expediente.

SEGUNDO. - Facultar a la Concejalía Delegada General competente en materia de personas con discapacidad para el desarrollo del II Plan Municipal de Accesibilidad-Valladolid InclusiVA! 2019-2023 del Ayuntamiento de Valladolid, a través de los Planes de acción anuales.»

Votación.

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de veintiocho votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista, Valladolid Toma la

Palabra, Sí Se Puede Valladolid y Ciudadanos.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por unanimidad de los capitulares asistentes, adoptó el acuerdo propuesto.

2. APROBACIÓN DEL PLAN DE CONVIVENCIA CIUDADANA INTERCULTURAL (2019-2023).

Se da cuenta de la propuesta de acuerdo que suscribe, con fecha 27 de febrero de 2019, la Jefa de la Secretaría Ejecutiva del Área de Servicios Sociales, D^a. Ana María Arranz Lázaro, dictaminada favorablemente por la Comisión de Cultura, Educación, Participación Ciudadana y Servicios Sociales, en sesión de fecha 5 de marzo de 2019, con los votos a favor de los grupos municipales Socialista, Valladolid Toma la Palabra, Sí Se Puede Valladolid y Ciudadanos; y la abstención del grupo municipal Popular, cuyo texto se transcribe a continuación:

«Vistas las actuaciones contenidas en el expediente número SESS 22/19 relativo a la aprobación del Plan de Convivencia Ciudadana Intercultural (2019-2023), promovido de oficio por el Ayuntamiento de Valladolid, y atendido que:

ANTECEDENTES DE HECHO:

1º.- En el año 2005 se aprobó el I Plan Municipal para la Integración de la Población Inmigrante en el que ya se aludía a que asistimos a una inmigración con características diferentes a las del siglo XX ya que nos acercaba a culturas muy distantes a la nuestra y con

diferentes aspectos culturales, lingüísticos, religiosos, hábitos alimenticios, etc.

En los últimos trece años hemos asistido a importantes cambios en el ciclo migratorio, pero también en la sociedad de acogida.

2°.- A la hora de diseñar el Plan de Convivencia Ciudadana Intercultural se ha realizado una evaluación de la anterior planificación tanto cuantitativa, reflejada en un informe de todas las actuaciones realizadas entre 2010 y 2015, como cualitativa a través del Consejo Municipal de Personas Inmigrantes.

3°.- Se ha contado con la participación de las asociaciones y entidades sociales del sector, a través de un grupo de trabajo creado a tal fin, con el Consejo Municipal de personas inmigrantes y con la ciudadanía de Valladolid, tras el periodo de exposición pública anunciado en el tablón oficial de la sede electrónica del Ayuntamiento de Valladolid, se formaliza el documento del Plan de Convivencia Ciudadana Intercultural (2019-2023), que se estructura en los dos siguientes ejes que contienen las distintas áreas de actuación que se indican:

- * Normalización e igualdad de oportunidades
- Área de Acogida y promoción social
- Área de Igualdad de Oportunidades
- * Convivencia Intercultural:
- Área de gestión de la Diversidad
- Área de Mediación
- Área de Prevención y Sensibilización
- Área de Ciudadanía y Participación:

4°.- Consta en el expediente el informe de valoración de impacto de género del Plan de Convivencia Ciudadana Intercultural (2019-2023) del Ayuntamiento de Valladolid, realizado desde la Concejalía de Educación, Infancia e Igualdad y en cumplimiento del acuerdo plenario de fecha 6 de octubre de 2015.

5°.- El Plan de Convivencia Ciudadana Intercultural (2019-2023) del Ayuntamiento de Valladolid, es un plan sectorial, no siendo preceptiva la emisión de informe jurídico de Secretaria General.

6°.- El Plan de Convivencia Ciudadana Intercultural (2019-2023) del Ayuntamiento de Valladolid, no genera gasto para este Ayuntamiento, por lo que no resulta preceptivo informe de la Intervención Municipal, si bien para la ejecución de las acciones reflejadas en sus áreas de actuación se cuenta con presupuesto municipal en las correspondientes partidas presupuestarias del presupuesto municipal de 2019, y se consignará crédito adecuado y suficiente para los sucesivos ejercicios.

FUNDAMENTOS DE DERECHO:

1°.- La Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de Bases de Régimen Local, en la redacción dada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, recoge en su artículo 4.1 c), la potestad de programación y planificación de las entidades locales dentro de su esfera de competencias.

2°.- La competencia municipal, para la aprobación del Plan de Convivencia Ciudadana Intercultural (2019-2023)

del Ayuntamiento de Valladolid, se ampara en el apartado c) del artículo 27.3 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de Bases de Régimen Local, en la redacción dada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, (que atribuye al Municipio la competencia delegable de "Prestación de servicios sociales, promoción de la igualdad de oportunidades y prevención de la violencia contra la mujer"), articulable en los términos establecidos en los artículos 7.2 y 27 de la LBRL.

Por otra parte el art. 1 del Decreto Ley 1/2014, de 27 de marzo, de medidas urgentes para la garantía y continuidad de los servicios públicos en Castilla y León, derivado de la entrada en vigor de la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, prevé que las competencias atribuidas a las Entidades Locales de Castilla y León por las leyes de la Comunidad Autónoma anteriores a la entrada en vigor de la Ley 27/2013, del 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, se ejercerán en régimen de autonomía y bajo su propia responsabilidad, y han de continuar desarrollándose en los términos de la normativa autonómica en tanto las misma no sea modificada.

La Ley 3/2013, de 28 de mayo, de integración de los inmigrantes en la sociedad de Castilla y León, ve que la integración y la diversidad cultural es un motor de desarrollo y cohesión social. Esta misma norma reconoce el papel fundamental de las Entidades Locales en esta integración.

3°.- La Carta de los derechos fundamentales de la Unión Europea reconoce el derecho a la diversidad y por el tratado de Lisboa se considera como un objetivo a lograr y se incluye entre los derechos humanos a respetar, marcando el camino a seguir por sus Estados miembros, a través de algunas de las directivas de la Unión Europea, como por ejemplo la 200/43/CE contra la discriminación racial y étnica

4°.- El Estatuto de Autonomía de Castilla y León , establece en su artículo 8.°, apartado segundo, la obligación de sus poderes públicos de promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social.

5°.- El 15 de febrero de 2018 y dentro del marco del diálogo social, fue aprobado el IV Plan Estratégico de Cohesión Social con las Personas Inmigrantes y la Convivencia Intercultural en Castilla y León (2018-2021). Entre los principios de este Plan figura la gestión positiva de la diversidad cultural.

Por todo ello, teniendo en cuenta los argumentos anteriores, considerada la legalidad de la propuesta en cuestión y, de conformidad con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho examinados,

se propone la adopción del siguiente acuerdo

PRIMERO. - Aprobar el Plan de convivencia ciudadana

intercultural (2019-2023) del Ayuntamiento de Valladolid, obrante en los folios 80 a 152 del expediente.

SEGUNDO. - Facultar a la Concejalía Delegada General competente en materia de integración de la población inmigrante para el desarrollo del Plan de convivencia ciudadana intercultural (2019-2023) del Ayuntamiento de Valladolid, a través de los Planes de acción anuales.»

Votación.

Efectuada la votación ordinaria se obtiene el resultado de veintiocho votos a favor de los grupos municipales Popular, Socialista, Valladolid Toma la Palabra, Sí Se Puede Valladolid y Ciudadanos.

Acuerdo.

El Ayuntamiento, por unanimidad de los capitulares asistentes, adoptó el acuerdo propuesto.