

AL AYUNTAMIENTO PLENO

Moción del Grupo Municipal Valladolid Toma la Palabra para reimpulsar las obras pendientes de la “Operación de transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid”

1. Un compromiso de larga consolidación. Desde los años 80 se viene hablando en Valladolid del proyecto de soterramiento de las vías férreas a su paso por la ciudad. Pocos ponían en duda que la forma en que discurría el tren por las áreas residenciales no era adecuada y que constituía un problema urbanístico que debía resolverse. En aquellas primeras fechas se estudiaron diversas posibilidades de actuar, desde la construcción de un viaducto o un túnel hasta la de sacar el tren de la ciudad, e incluso la de mantener el ferrocarril en superficie, aunque mejorando la permeabilidad entre uno y otro lado de las vías con soluciones diversas (Estudio Ineco “de alternativas para la red arterial ferroviaria”, conforme al convenio entre Renfe y Ayuntamiento de 1991). Al cabo de los años se llegó a un consenso político y vecinal en torno a la idea del soterramiento de las vías. Y todos coincidieron también en su importancia para el futuro. Se consideró desde los últimos años 90 que ese proyecto era crucial en la ciudad, y que marcaría “un antes y un después” (así se decía) en el urbanismo de Valladolid.

En 1999 el Ayuntamiento creó Indeva (Iniciativas para el desarrollo de Valladolid), que a su vez encargó a la empresa Idom un nuevo “estudio de alternativas”: otro más, que casi no aportó información y resultó frustrante. En cualquier caso, en el año 2000 el gobierno central decidió la llegada de la alta velocidad ferroviaria a Valladolid. Y se pensó enseguida que las nuevas líneas deberían llegar soterradas al centro de la ciudad. Para organizar todos los trabajos el 6 de noviembre de 2002 se firmó por la Administración Central, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid un documento clave: el “Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid” (BOE 30 de mayo de 2003).

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

- Crear una sociedad para la coordinación de todas las actuaciones.
- Llevar a cabo una serie de obras ferroviarias, que se resumen en el siguiente cuadro anexo al Convenio:

En millones de euros

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

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

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

- Puesta a disposición de la Sociedad de los terrenos según se fueran liberando del uso ferroviario. El espíritu del convenio implicaba que Adif y Renfe entregarían suelos a la Sociedad creada y recibirían como contraprestación obras ferroviarias. (Con posterioridad, el 22 de julio de 2005, Adif y la Sociedad suscribirían un convenio donde se concretaba la manera de realizar esa transmisión).
- Transformación urbanística de los suelos liberados. Esa transformación generaría unas plusvalías en los suelos que la Sociedad aplicaría en la financiación de todas las actuaciones de la operación. Además el Ayuntamiento cedería el aprovechamiento urbanístico que le correspondiese.

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

En efecto, el año 2002 se dedicó al “Estudio informativo del proyecto de acondicionamiento de la red arterial”, que elaboró Fomento. En 2003 se convocó un concurso de ideas, que ganó el estudio de Ricardo Bofill. Pero no se llevaron a efecto sus propuestas. Se dejó en el cajón. Y en 2005 se comenzó la tramitación de tres expedientes ferroviarios: el de la “Variante Este”, el del “Pasillo ferroviario” y el del “Nuevo complejo ferroviario”. Pero la ordenación global seguía sin definirse. Se convocó un nuevo concurso por el que se acabó contratando a Richard Rogers (en equipo con Luis Vidal) en 2006. Este arquitecto entregó su trabajo de “Modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid” en abril de 2008, que se aprobó definitivamente en enero de 2010. Posteriormente, a pesar de los profundos

cambios en la situación económica y social de los últimos años, nunca se ha revisado la propuesta.

3. Un proceso dirigido en los últimos años a cumplir con dos de los actores.

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

- Variante Este de ancho ibérico.
- Complejo Ferroviario. En el que se deben considerar comprendidas tres de las actuaciones consideradas individualmente en el cuadro anexo al Convenio: el Taller central de reparaciones, la Estación de mercancías y el Centro de tratamiento técnico. Además, se incluye otra actuación de acceso que es el denominado Ramal de tres hilos.
- Actuaciones ferroviarias para mejorar la integración del ferrocarril.

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

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

- Variante Este de ancho ibérico: 23 M.
- Complejo Ferroviario: 210 M, de los que 195 corresponden al Complejo propiamente dicho y 15 M al ramal ferroviario de tres hilos.
- Actuaciones ferroviarias para mejorar la integración del ferrocarril: 110 M, de los que 74 corresponden al soterramiento realizado en el Pinar de Antequera y 36 M al tramo del pasillo ferroviario situado al norte del túnel urbano. En la cifra de la actuación en El Pinar están incluidos 2 M de la urbanización realizada en ese punto.

Adicionalmente la Sociedad ha tenido los siguientes gastos:

- Mantenimiento de la Sociedad: 7 M.
- Redacción de documentos: 6 M.
- Adquisición de la parcela de Ebro Agrícolas: 3 M.
- Financieros: 112 M.

La suma total de las inversiones y gastos realizados por la Sociedad asciende a 471 M. Aunque hay que matizar esta última cifra. Pues parte se recupera como devolución de IVA, y debe restarse a su vez la aportación de la Junta y los

ingresos derivados de la venta (ya antigua) de una parcela de Adif en Ariza, con lo que se queda la cifra en 403-404 millones de euros.

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

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

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

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

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

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

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

de septiembre de 2010 se suscribe un contrato de línea de crédito por importe de 68,7 M y vencimiento 31 de enero de 2011.

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

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

- Finalización de la Variante Este de ancho ibérico.
- Fase II del Complejo Ferroviario.
- Actuaciones ferroviarias para mejorar la integración del ferrocarril.
- Edificio de viajeros de la estación ferroviaria y estación de autobuses.
- Obras de urbanización.

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

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

- Variante Este de ancho ibérico: 42 M.
- Complejo Ferroviario: 31 M.
- Actuaciones ferroviarias para mejorar la integración del ferrocarril: 331 M, de los que 296 corresponden al túnel urbano, y 35 al resto de actuaciones pendientes en el pasillo.
- Gastos de urbanización: 135 M.

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

- Financieros: 53 M.
- Mantenimiento de la Sociedad: 4 M.

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

		Millones de Euros	
		IMPORTE EJECUTADO	IMPORTE PENDIENTE
VARIANTE ESTE		23	42
NCF	TALLER CENTRAL DE REPARACIONES	195	
	ESTACION MERCANCÍAS		31
	CENTRO TECNOLOGÍA DE VÍA		
	REDALSA		
	MANTENIMIENTO		
	RAMAL DE TRES HILOS	15	
ACTUACIONES PASILLO FERROVIARIO	PINAR DE ANTEQUERA	74	
	TRAMO PINAR-TÚNEL URBANO		13
	TÚNEL URBANO		296
	TRAMO TÚNEL URBANO-NUDO NORTE	36	22
GASTOS DE URBANIZACIÓN			135
VAV Y REDACCIÓN DE DOCUMENTOS		16	4
COSTES FINANCIEROS		112	53
TOTAL:		471	596

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

Veamos el caso de Renfe. La Sociedad ha financiado el nuevo Taller de Renfe y el equipamiento de éste por un importe de 159 M. de euros. Por su parte Renfe debe poner a disposición de VAV los suelos donde se ubican los actuales Talleres, que según reciente tasación de SEGIPSA tienen un valor de 41 M. de euros. Debido al incremento en el gasto realizado en los Talleres (recordemos que el Convenio de 2002 estimaba un coste de 51,07 M) y a la disminución del valor del suelo que como consecuencia de la crisis económica de los últimos años se ha producido, la operación a realizar con Renfe arroja un resultado negativo para VAV de 118 M. de euros. Este desequilibrio patrimonial haría incurrir a VAV en causa de disolución, además de suponer un enriquecimiento injusto de uno de los socios en detrimento del resto. Por tanto, parece lógico que Renfe deba aportar a la Sociedad 118 M. para equilibrar la operación.

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

entregar a Adif por un importe de 51 M. de euros, sin que Adif haya liberado suelos del uso ferroviario para entregar como contraprestación.

Asimismo, como se ha indicado antes, en actuaciones ferroviarias para mejorar la integración del ferrocarril se ha realizado una inversión de 108 M (110 menos 2, correspondientes a las obras de urbanización), el doble túnel del Pinar de Antequera para las dos líneas férreas que lo cruzan (la de alta velocidad y la de velocidad convencional), que está en uso y deberá recibirse por Adif. A su vez ésta deberá poner a disposición de VAV el suelo liberado en el Pinar. A falta de la correspondiente valoración del suelo liberado, esta operación es claramente deficitaria para la Sociedad, dando de nuevo lugar a un desequilibrio patrimonial que deberá ser compensado. Por tanto, en síntesis, Adif deberá recibir obra ferroviaria por importe de 159 M., debiendo entregar suelo por valor equivalente o realizar las correspondientes compensaciones.

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

Partimos de la base de que no es posible, bajo ningún concepto, asumir nuevos retrasos. Revisemos las condiciones técnicas y económicas. Bajo esta perspectiva parecería lógico completar el Proyecto de ejecución del soterramiento (obra ferroviaria) por parte de Adif a partir del básico existente, pues cualquier modificación del proyecto implicaría un nuevo inicio de tramitación con los consiguientes retrasos que, como decíamos, parecen inasumibles en la situación actual.

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

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

Veamos ahora las condiciones económicas, en 7 apartados.

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

2º. Parece absolutamente necesario contar al menos con 2 años sin incremento de deuda financiera y renegociar las nuevas condiciones de financiación con las cifras de deuda existentes a mediados de 2017, con el horizonte entre 2021 y 2025.

3º. Por otro lado, los 210 M. de euros del NCF se han pagado íntegramente con cargo a VAV y es necesario que Renfe y Adif reciban las obras que les corresponden entregando suelo o dinero a cambio, para que la sociedad VAV no incurra en causa de disolución. Puesto

que la parte de obra que corresponde a Renfe es de 159 M. de euros y la que corresponde a Adif es de 51 M de euros, ambos socios tienen que entregar lo que reste de la valoración de los suelos entregados. Los suelos de Renfe están valorados en 41 M€ por lo que la diferencia es de 118 M€.

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

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

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

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

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

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

A medio plazo se contaría con lo que fuese obteniéndose de la venta de los suelos. Si estimamos que solo fuesen los 400 millones que hoy parecen valer faltarían 137 millones, que deberían financiarse por otras vías. Entendemos que habría que buscar esa nueva financiación en dos posibles lugares. Por un lado, indagando una posible financiación europea. Pero también con otra solución políticamente más interesante, transfiriendo fondos de otros proyectos vinculados al transporte o la movilidad rodada hacia esta operación (eminentemente peatonal: ése es el objetivo último, la permeabilidad peatonal), que también lo es de movilidad. Llevar crédito de una forma de movilidad a otra.

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

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

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

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

ACUERDOS

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

2º. El Ayuntamiento de Valladolid tiene la voluntad de cumplir el compromiso del soterramiento. Pero, habida cuenta de las implicaciones de todo tipo que supone la obra, consultará en los primeros meses de 2016 a la población la conveniencia de continuar con el proyecto de soterramiento de las vías, o si parece preferible establecer un conjunto de actuaciones de permeabilización manteniendo las vías en superficie.

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

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

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

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

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

Valladolid, 11 de diciembre de 2015

Manuel Saravia Madrigal
Concejal del Grupo Municipal
Valladolid Toma la Palabra