

Una propuesta pacífica para el soterramiento de las vías

Ayuntamiento de Valladolid
CONCEJALÍA DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS Y VIVIENDA
14 de octubre de 2016

Para la toma de decisiones sobre el Soterramiento de las vías férreas en Valladolid y sobre todo el conjunto de proyectos asociados es necesario, en primer lugar, contar con un buen relato de los hechos. Lo hacemos en los primeros 15 puntos siguientes. Luego tres más para la descripción de la propuesta de actuación y la correspondiente gestión. Y un punto 20 con un comentario final.

1. En origen fue un planteamiento vinculado a la burbuja inmobiliaria

En Valladolid, como en otras ciudades, desde hace ya cerca de una treintena de años se ha venido jugando con la idea de que el tren que dividía la ciudad era también causante de diferencias sociales. Aunque no hay evidencias en ese sentido, se aceptó. En toda España ese mismo planteamiento fue adoptado como un axioma. Y con los años, especialmente cuando se impuso el énfasis inmobiliario, se fueron proponiendo múltiples proyectos de soterramiento.

Eso sí: siempre vinculado a grandes operaciones inmobiliarias. Incluso en ciudades en las que se consideraba que el ferrocarril estaba bien integrado (como Vitoria) o en las que discurría elevado (como Girona), se propuso soterrar y construir viviendas en los suelos despejados de vías. Los buenos resultados que se dieron en algunos lugares (como Córdoba) aceleraron las demandas. Si bien es cierto que aunque en otros (como Zaragoza) las obras se hicieron dejaron una enorme deuda aún pendiente de resolver.

2. Con la decisión de soterrar se integraron cuatro operaciones distintas

En Valladolid, desde los iniciales estudios de Ineco, se plantearon varias posibles soluciones al propósito de integrar el ferrocarril en la ciudad. Urbanísticamente el PGOU de 1984 dejaba la cuestión abierta y su actualización en 1996 apostaba inicialmente más por la integración que por el soterramiento. Todavía en 2001 las Directrices de Ordenación Territorial de la Junta de Castilla y León hablaban, sin pronunciarse por una solución concreta, de orientar las actuaciones de las administraciones públicas “a facilitar el paso del ferrocarril por la aglomeración urbana”. Sí que advertían de la conveniencia de garantizar “la centralidad urbana de la futura estación ferroviaria” y la ubicación de una “nueva estación de mercancías y los talleres de Renfe en un área idónea que permita ampliaciones y sinergias”. En cualquier caso no se realizó un estudio comparativo suficiente de las distintas opciones (Idom).

Finalmente se adoptó la solución del soterramiento, se podría decir que por consenso. Pero la operación se planteó de una forma muy compleja; pues se vinculó a otras tres operaciones de distinta índole: la llegada del tren de alta velocidad; la renovación de los talleres ferroviarios; y los proyectos de by-pass y estación de mercancías. Tres proyectos que se venían arrastrando desde tiempo atrás y ahora se integraron (algunos totalmente, otros solo en parte) con el proyecto del soterramiento. Las cuatro operaciones implicadas son las siguientes:

1ª. El acceso y salida del **tren de alta velocidad (AV)** a la ciudad. Consiste en la instalación de doble vía (en ancho internacional) y adaptación de la estación del Campo Grande para este tipo de trenes. Trabajos que han venido desarrollándose desde hace una década y que aún no se consideran concluidos. Las primeras actuaciones no tuvieron gran impacto en la ciudad, salvo en el sur, donde por motivos de impacto ambiental se optó por un proyecto ferroviario que incluía el soterramiento de las dos líneas (la de velocidad convencional y la de alta velocidad), con un túnel doble a su paso por el barrio del Pinar. Este acceso y salida de la AV a Valladolid supuso el cierre de los pasos a nivel del Pinar y la Esperanza (2007); y de Pilarica (2015); este último con graves efectos en la vida urbana del noroeste de la ciudad.

2ª. Construcción de la **Variante Este** y nueva estación de mercancías en su trazado. Es el proyecto de una nueva línea ferroviaria en doble vía de ancho ibérico pensado para evitar la circulación de trenes de mercancías por el interior de la ciudad. Esta vía arranca inmediatamente al norte del barrio del Pinar, y discurre paralela a la ronda exterior, hasta enlazar nuevamente con la línea original al norte de Santovenia, poco antes de cruzar el río. Dos kilómetros de esta variante son subterráneos: los que discurren por el sector industrial Jalón, el Polígono de San Cristóbal y el cerro del mismo nombre.

3ª. El **traslado de los Talleres** y la construcción de un Nuevo Complejo Ferroviario (NFC) en torno a ellos y a la nueva estación de mercancías. Allí se prevé agrupar las instalaciones ferroviarias (o vinculadas al transporte ferroviario) que hay en dos zonas de la ciudad: los Talleres de Renfe (hoy junto a la Estación del Campo Grande); y la Estación de Mercancías, el Centro de Tecnología de Vía y Redalsa, todas ellas situadas en el polígono de Argales. El NCF se localiza al este de la ciudad, entre el polígono de San Cristóbal y el barrio de las Flores. Se apoya en la variante ferroviaria y se accede a él desde la avenida de Soria, frente a la calle Aluminio.

4ª. El **soterramiento** del tren a su paso por la ciudad, desde el cruce del ferrocarril con la calle Daniel del Olmo hasta el cruce con la carretera de Renedo. El proyecto aprobado incluye el soterramiento de la estación de viajeros Campo Grande, donde se aprovecha para la construcción de una nueva estación de autobuses. E igualmente contempla la urbanización de la superficie del corredor. Tal como consta en los documentos ferroviarios aprobados la ejecución del túnel se llevará a cabo mediante tuneladora en los tramos en que esta técnica sea viable. Es decir, en los que el trazado de la vía ha adquirido ya una determinada profundidad. En el resto de los tramos la construcción del túnel está previsto que se realice mediante pantallas, al igual que la nueva estación.

Cada una de estas operaciones podía haberse realizado por separado. Pero se decidió integrarlas. Lo cual podría presentar algunas ventajas, pero que desde luego ha multiplicado la complejidad de la operación y dificultado enormemente su seguimiento y control.

3. Un convenio y una sociedad anónima para gestionarlo

Después de ciertos titubeos iniciales, se puso en marcha la operación. Se firmó un convenio en 2002 (el 6 de noviembre) entre las tres administraciones implicadas (Estado -Fomento-, Junta y Ayuntamiento), con una serie de compromisos. En él las administraciones se obligan a crear una sociedad para llevar a cabo de forma coordinada las actuaciones previstas en el mismo.

En el Convenio de 2002 se contemplaban, para toda la “operación ferroviaria” (con sus cuatro operaciones antes descritas), una serie de actuaciones y costes que se expresaban en el siguiente cuadro:

Actuación	Coste de la actuación incluida en el convenio (en millones de euros)	Grupo Fomento	Junta de Castilla y León
Variante Este en ancho ibérico	122,30		
Reposición del Taller Central de Reparaciones (1)	51,07		
Estación de Mercancías en Variante Este (2)	22,51		
Centro de Tratamiento en Variante Este (3)	10,84		
Actuaciones ferroviarias en vías generales y en la estación necesarias para mejorar la integración del ffc (4)	272,73	144,00	15,00
Nuevo edificio de la estación de viajeros (5)	19,58 (*)		
Urbanización de superficie de pasillo ferroviario (6)	18,80		
Estación de autobuses	9,00 (**)		
Total	526,83	144,00	15,00

(*) Financiación con cargo a Vialia, no incluida en la inversión del Grupo Fomento.

(**) Financiación con cargo a las plusvalías de los suelos liberados de la actual Estación de Autobuses, no incluida en la inversión de la Junta de Cyl.

(1) Con esta denominación, Reposición del Taller Central de Reparaciones, se alude a lo que habitualmente se conoce como traslado de los Talleres de Renfe.

(2) Viene a sustituir a la estación de mercancías existente en el Polígono de Argales, y a acoger las funciones que se realizan en la estación de Ariza y en determinadas vías de la Estación de Campo Grande relativas a la recepción, composición y expedición de trenes.

(3) Instalación ferroviaria que en el momento de la firma del Convenio se pensó localizar en Valladolid, pero que posteriormente se desechó. Por el contrario, con posterioridad al convenio se decidió el traslado del Centro de Tecnología de la Vía, de Redalsa y de Mantenimiento de Infraestructuras. El conjunto de las instalaciones ahora mencionadas integran el NCF.

(4) En este concepto queda comprendida la construcción de una doble vía de alta velocidad en ancho internacional, soterrada entre la calle Daniel del Olmo y la carretera de Renedo, incluyendo también la parte ferroviaria de la Estación de Campo Grande, asimismo soterrada, y el desplazamiento hacia el norte de la estación de viajeros (el apeadero) de la Universidad.

(5) El edificio de viajeros de la estación Campo Grande se preveía que fuese financiado por el programa Vialia, que desarrollaría un centro comercial anexo.

(6) La estimación presupuestaria se limita, tal como se indica, exclusivamente a la urbanización del pasillo ferroviario, sin incluir la urbanización de los suelos liberados en las zonas de Talleres, Argales y Ariza, cuyo coste es muy superior.

La sociedad se creó en 2003 y se denominó “Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.”. Tiene la forma de una sociedad anónima de capital íntegramente público, con un capital de 600.000 euros y los siguientes porcentajes de participación (actualizados): Tres entidades del “Grupo Fomento” (Adif Alta Velocidad -30%-, Adif -7,5%- y Renfe Operadora -12,5%), que suman en total el 50%. Junto a él está la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento, con un 25% cada uno.

En el Ayuntamiento se creó una oficina específica (Ofeva) y se contó con un asesor personal del Alcalde, que se encargaba de llevar personalmente la gestión y las negociaciones, sin dar cuenta de sus gestiones a nadie más que al propio alcalde.

4. Se decidió financiarlo con el tren de las plusvalías

Desde el primer momento se pensó en determinar el aprovechamiento máximo de los suelos de los Talleres y otros de Argales y Ariza, para con él obtener financiación para toda la operación. Según la expresión de Javier Gutiérrez (profesor de Economía Aplicada), se subieron “al tren de las plusvalías”. Y se organizó la operación dependiendo, por tanto, de la progresiva liberalización de suelos. Para lo cual, lo primero que debería realizarse eran las obras ferroviarias y el traslado de los Talleres, y lo último el soterramiento.

Si no se hubiese actuado así, los Talleres se podían haber financiado por cuenta de Renfe o incluso haciendo uso de los aprovechamientos de su parcela (transformada al uso residencial). El by-pass y las obras vinculadas a la alta velocidad podían haberse realizado con los medios propios de Adif (como en otros lugares). Pero con el señuelo del soterramiento se llevó todo al pozo supuestamente inagotable de las plusvalías.

Según lo convenido por las Administraciones en el año 2002, el coste de las principales obras derivadas de la solución de integración del ferrocarril en Valladolid ascendía a 526,83 millones de euros. Y pocos años después, en el estudio económico-financiero del plan urbanístico que desarrollaba el convenio (conocido como “Plan Rogers”), se estimó que la venta de parcelas resultantes urbanizadas generaría unos ingresos de unos 1.097 millones de euros. Había financiación de sobra, fundándose exclusivamente en las plusvalías urbanísticas.

5. Suscitó un enorme consenso y un gran apoyo social

Desde el primer momento la idea del soterramiento, junto al mantenimiento de los Talleres de Renfe en la ciudad, concitó un gran apoyo de la población, y de la mayor parte de las asociaciones y entidades de la ciudad. Muy pocos discutieron su conveniencia.

Es cierto que no se llevó a cabo un análisis no ya completo, sino suficiente, de otras opciones; y que no se planteó el debate social que el asunto, por su envergadura, requería. Además se vistió el proyecto de todas las ventajas imaginables (sociales, económicas, ambientales, paisajísticas), llegándose a expresar en reiteradas ocasiones la idea de que habría un antes y un después de la ciudad con este proyecto. Una expresión que es una evidente desmesura (es un gran proyecto, sin duda; pero solo es un gran proyecto de urbanización) que no impidió que durante muchos años haya sido el proyecto estrella, el objeto del deseo de la sociedad vallisoletana. Varias décadas de promesas volcadas sobre el soterramiento, que hasta ahora ha contado con un gran consenso y apoyo social.

6. El Plan Rogers y otros proyectos

Se llevó a cabo algún concurso para elegir el proyecto más adecuado. Por ejemplo, el que premió al estudio de Ricardo Bofill, en 2004, presentado con gran aparataje y rechazado después, sin explicación alguna. Pero entre tanto se habían puesto en marcha algunos proyectos ferroviarios, con mayor seriedad. El tren de alta velocidad llegó en 2007, aunque faltaba preparar la salida hacia el norte.

Se empezó con el planeamiento. Se convocó un concurso internacional (por invitación), y se adjudicó a Richard Rogers. Pero la aprobación definitiva solo se dio en

2010, cuando ya la crisis inmobiliaria había estallado. No obstante, se continuó exactamente igual que antes.

Por otro lado, la obtención de suelo (para la ubicación de los nuevos talleres) quedó en manos del Ayuntamiento, que puso en marcha un sistema que permitía obtenerlo a cargo de los sistemas generales (pero que actualmente está pendiente del Supremo - recurso de Ecologistas en acción- y de los retrasos producidos por las alegaciones de Adif).

7. Obras realizadas y obras pendientes

Se iniciaron o continuaron las obras de Adif (by-pass) y Renfe (talleres). Se ejecutaron también los túneles del Pinar. La necesidad de soterrarlo en el ámbito urbano del Pinar procedía de las exigencias del Ministerio de Medio Ambiente, que obligaba a las 4 vías en el paso por el núcleo. Se dijo que era el inicio del soterramiento, pero su origen fue ferroviario y se construyó para resolver un problema ferroviario. En estos años la actuación de mayor coste económico ha sido la construcción de los Talleres, una vez se contó (aunque en precario) con el suelo que forma parte del sector 53. Los talleres se han concluido habiéndose hecho cargo la Sociedad de la totalidad de la obra e incluso de la maquinaria. De hecho, en los últimos años la sociedad prácticamente solo ha trabajado para Fomento.

Lo realizado ha sido, en síntesis, lo siguiente. Veámoslo según el listado de operaciones que decíamos más arriba.

1ª. Acceso y salida del TAV a la ciudad. Desde hace una década Adif viene realizando tanto en el interior de la ciudad como al sur y norte de la misma distintas obras de la línea de AV que conecta el norte de España con Madrid. Aunque parte de estas obras son independientes de la Operación ferroviaria explicada antes, sí deben enmarcarse entre ellas la construcción del doble túnel por el que cruzan el barrio del Pinar de Antequera las líneas de alta velocidad y de velocidad convencional. La inversión total realizada en esta actuación asciende a 157,83 M€, de los que 101,07 han sido financiados por VAV y 56,76 por el Grupo Fomento (a través de Adif). La obra pendiente imputada a la Operación en este punto está presupuestada en 22,06 M€.

2ª. Variante Este. El conjunto de las obras se ha dividido en dos proyectos que a su vez sirven de base a dos contratos: plataforma y vía, por una parte; e instalaciones, por otra. El primer contrato, plataforma y vía, está suspendido por decisión del Gobierno central desde el año 2011. Por tanto, la obra está inacabada (ahí se ven las pilas, o el túnel de San Cristóbal), no existiendo en estos momentos previsiones respecto a su reanudación. Lógicamente, mientras no exista una previsión sólida respecto a la conclusión de la obra suspendida, no se iniciarán los trámites para la contratación de las instalaciones (electrificación, seguridad, señalización y comunicaciones). La inversión realizada hasta este momento asciende a 94,55 M€; y la estimación de la obra pendiente es de 78,61 M€. De la inversión realizada 22,77 M€ han sido aportados por la sociedad VAV. El resto, 71,78 M€; por Adif, con cargo a los 144 famosos.

3ª. NCF. En estos momentos se ha concluido una primera fase de las obras que comprende fundamentalmente los nuevos Talleres de de Renfe, incluida la dotación de maquinaria, y una serie de elementos comunes a todas las actividades que acogerá el Complejo, como son el ramal ferroviario de tres hilos, el acceso rodado o la subestación eléctrica. Está prevista una segunda y última fase que comprenderá la terminal de mercancías, el Centro de Tecnología de Vía, Redalsa y Mantenimiento de Infraestructuras. Las obras realizadas, incluido el ramal de tres hilos, han sido

costeadas íntegramente por VAV. La cifra invertida asciende a 210,26 M€. El presupuesto de la segunda fase (pendiente) asciende a 52,65 M€.

4º. Soterramiento del tren a su paso por la ciudad. Hasta la fecha no se ha realizado ninguna obra que directamente pueda encuadrarse en esta actuación. La previsión presupuestaria es de 312,62 M€: 291,28 M€ correspondientes al túnel y 21,34 M€ a la estación. Por otra parte, el presupuesto de la nueva estación de autobuses es de 9 M€ y el de las obras de urbanización (sobre las vías) de 101 M€. Por tanto, el presupuesto total de las obras incluidas en esta actuación asciende a 422,62 M€.

Debe advertirse que, si bien las cuentas de lo realizado están claras, las previsiones de las obras y costes de las mismas que están pendientes sufren constantes alteraciones, en las distintas reuniones y documentos que se presentan en la Sociedad VAV.

8. La financiación de lo realizado y la de las obras pendientes

La financiación de lo realizado se ha organizado mediante una sucesión de créditos a la banca privada. Desde diciembre de 2007 se han ido celebrando sucesivos contratos de crédito: el 31 de julio de 2008 se suscribe un Contrato de Crédito Puente, Sindicado con las entidades ICO, BBVA, B. Santander, Caja Madrid, La Caixa y Caja España, por un importe máximo de 200 millones de euros. Después se firman novaciones con la finalidad de ampliar su fecha de vencimiento, hasta que finalmente, el 30 de septiembre de 2010, se suscribe un Contrato de Línea de Crédito por importe de 68.732,77 miles de euros y vencimiento 31 de enero de 2011, con la finalidad principal de liquidar el principal del crédito impagado e intereses de demora pendientes.

El 14 de febrero de 2011, se suscribe un Contrato de Línea de Crédito Sindicado con las mismas entidades (ahora Caja España es Caja España Caja Duero), con la finalidad de cancelar los importes del crédito anterior vencido y financiar parcialmente las actuaciones de la operación, por un importe de 400 millones de euros.

La fecha de vencimiento final del crédito es 31 de julio de 2021. No obstante, a lo largo de la vida del crédito, existen importes máximos disponibles decrecientes a determinadas fechas. Para el del 1 de enero de 2016 el importe máximo era de 275 M€. Es decir, que en esa fecha había que haber devuelto 125 M€. Pero aún no se ha vendido ni una sola parcela. El coste financiero en esa fecha era de 109,5 M€.

Las características de este último crédito son las siguientes. Interés variable, Euribor 3 meses, Margen 4,00% anual, Corretaje 0,025%, Períodos de Liquidación Trimestrales, Comisión de Apertura y Estructuración 3% s/importe máximo disponible. Garantías: Cartas de Compromiso de los Accionistas (las que sean válidas), Pignoración de Cuentas y Derechos de Cobro, Promesa de hipoteca sobre activos del proyecto.

9. Sin reacción al estallido de la crisis

Entre 2011 y 2015 no se dio ni un solo paso dirigido a hacer frente a una situación insostenible. Únicamente se encargó un estudio a Knight Frank para que elaborase una propuesta de venta de suelos, que nunca llegó a entregarse (únicamente la tasación asociada). Y así, llegado el 1 de enero de 2016 todo el proceso estalló. No estaba en marcha el soterramiento (ni un solo metro), se empeoraron las condiciones de permeabilidad (Adif cerró el paso de Pilarica sin consideración, incumpliendo

compromisos previos), y por supuesto no se podían devolver los 125 millones estipulados.

En la negociación con los bancos se intentó ganar tiempo, aunque los intereses seguían corriendo, acumulando más de 100 millones. Se comprobó que se había firmado una *comfort letter* por parte del Ayuntamiento manifiestamente ilegal (nunca se podía haber firmado), y se planteó la reconsideración del convenio (porque no se había cumplido lo pactado) y del proyecto (era inasumible la ficción de la financiación con venta de terrenos). Se propuso, en consecuencia, la redacción de un plan de viabilidad.

10. La llegada de un nuevo equipo municipal

Unos meses antes se había producido el cambio de gobierno municipal. El PP, que había gobernado hasta junio de ese año fue sustituido por un gobierno del PSOE y Valladolid Toma la Palabra. En la Junta de Castilla y León también hubo cambios, pero manteniéndose el mismo partido y muchos de los cargos vinculados a esta operación.

Con el nuevo gobierno se produjeron tres cambios significativos. El primero, la apertura de toda la información disponible. Se creó una Comisión de Seguimiento en la que se informa puntualmente de las actuaciones o negociaciones sobre el tema; una información que también se traslada a los medios. El segundo, la decisión de enfrentarse a la situación crítica y estudiar y promover distintas posibilidades de actuación, evitando mantenerse entre el “dontancredismo” (no moverse) y la patada hacia adelante (trasladar el problema a los años próximos). Una gran actividad e iniciativa.

El tercer cambio ha consistido en salvaguardar los intereses municipales con firmeza, distinguiendo claramente las obligaciones de la sociedad VAV de las que podrían corresponder al Ayuntamiento. Lo que ha llevado a algunas situaciones de tensión con el sindicato bancario o con los socios mayoritarios de VAV.

11. Situación financiera en 2016 y el debate sobre la “comfort letter”

Desde finales del año 2015 se han sucedido algunos episodios relevantes sobre la financiación. El 23 de diciembre de 2015 (pocos días antes de que venciera el plazo para el primer pago) se celebró una reunión entre los accionistas de VAV y las Entidades Acreditantes con las que se suscribió la póliza de crédito sindicada, y se decidió solicitar una “stand still period”, cuyo objeto fue permitir la refinanciación de la deuda de la Sociedad hasta el 4 de abril de 2016. En el Consejo de Administración de esa misma fecha (4 de abril) se aprobó también la suscripción de tres préstamos participativos por importe total de 62.500.000 €, cuyo desembolso corrió a cargo de las entidades públicas empresariales dependientes del Ministerio de Fomento (Renfe, Adif y Adif Alta Velocidad).

Desde entonces se adoptó una novación del contrato de financiación por la que: 1º) Se trasladaba la obligación del 1 de enero de 2016 al 1 de enero de 2017. 2º) El aplazamiento al 30 de septiembre del pago de los intereses ordinarios que se liquiden el 30 de junio de 2016, justificado en que cualquier aportación que se efectuara a la sociedad, sin un plan de viabilidad creíble, supondría poner en riesgo el cumplimiento de las reglas fiscales. 3º) Se incorporaba una condición resolutoria que hacía referencia a que en seis meses (es decir, el 30 de septiembre de 2016) se procediese a la ratificación de las garantías concedidas, o al otorgamiento de nuevas garantías.

Porque, en efecto, el tema de las garantías ha sido determinante, al haber procedido, desde el Ayuntamiento, a declarar el 1 de septiembre de 2016 nula de pleno derecho una carta de conformidad (comfort letter) firmada por el anterior alcalde sin atender a ningún procedimiento administrativo. De hecho, está en marcha un proceso penal por aquella firma.

12. La última tasación de los suelos vinculada al diseño de un plan de viabilidad

Tanto en el planteamiento de los bancos como en la necesidad urgente del Ayuntamiento se contemplaba la idea de diseñar un plan de viabilidad. De definir, por tanto, cómo desarrollar la operación en el futuro, y cómo financiarla. Se elaboró un borrador de Plan de viabilidad en el Ayuntamiento, que quedó pendiente de dos cuestiones críticas: los datos de Fomento, sobre los costes y necesidades de futuro, que no se han llegado a concretar; y la definición de las obras que se vayan a hacer, de la “reconsideración” del soterramiento.

Por de pronto se encargó una nueva tasación, pero planteándola para los tres escenarios que por entonces se empezaron a manejar: Plan Rogers, el primero; no soterrar, el segundo; y mantener la estación en superficie con un soterramiento más corto a uno y otro lado, el tercero. En la tasación, que realizó la empresa pública Segispa, se ha planteado con la hipótesis de venta de 442 viviendas (de los suelos liberados) al año. En todos los casos se presenta el “valor actual” (si se vendiesen los terrenos ahora), que oscila entre los 303 y los 440 millones. Y el “valor estático total”, que indica lo que podría obtenerse si se van vendiendo los terrenos a lo largo de los años previstos (entre 664 y 753 millones). A fecha actual el valor neto de los aprovechamientos generados por los suelos aportados a la operación, se estima en 906,33 millones de euros y su importe se destinará a financiar las actuaciones pendientes

13. La fallida consulta y las distintas hipótesis de reconsideración del proyecto: tres escenarios finales

Por otro lado, el Ayuntamiento se había propuesto realizar una consulta a la población sobre la operación ferroviaria. Una consulta que debía estar resuelta antes del 30 de septiembre de 2016, fecha límite en la que el sindicato bancario actuaría, si no se contaba con un Plan de Viabilidad que fuese aceptable para ellos. Finalmente la consulta no se llevó a cabo, por falta de apoyo y múltiples recelos.

En cualquier caso, lo que en esa fallida consulta se pensaba plantear eran tres soluciones distintas para la mejor integración de las vías en la ciudad. Se pensó que en estos momentos, en que se debe resolver el Plan de Viabilidad, no caben proyectos que supongan un replanteamiento ex novo de toda la operación, redefiniéndola por completo, y volviendo a la casilla de salida. Por eso quedaron únicamente tres soluciones posibles sobre la mesa. Una era la del Plan Rogers, conocida. La segunda, patrocinada por Adif, supone el soterramiento en dos fases y mantenimiento de la estación en superficie. La tercera, la de no soterrar, pero realizando actuaciones de integración.

Esta última propuesta ha sufrido numerosos cambios desde que planteó inicialmente por Adif, modificando los puntos de arranque y las rampas de salida a la superficie. Después de todo lo visto, pensamos que debe rechazarse; ya que hasta ahora no se

ha podido plantear una solución de acceso a la estación que no implicase el bloqueo del paso de Delicias al centro, al disponer la rampa de salida de las vías nuevamente a la superficie entre Circular y Labradores: una solución que frustra la máxima permeabilidad que precisamente se buscaba. Para hacer ese soterramiento no habríamos entrado en esta operación.

Se ha pedido en ocasiones la realización de un estudio comparativo y completo de las tres opciones. Pero no parece pertinente. La opción 2 está aún incompleta, y sigue modificándose una y otra vez. Además, en la última formulación con que se ha descrito (que implica acortar el soterramiento por arriba, con demolición de la plaza deprimida de Rafael Cano y mantener el paso en túnel de Labradores, para no distorsionar el espacio de la estación) es totalmente inaceptable. Respecto a la opción 3, parece un sinsentido que para una inversión final de obras de permeabilidad por valor de 30 millones de euros (así lo evaluaron desde Adif) deba el Ayuntamiento financiar una operación de cientos de millones de euros. En consecuencia, hay que trabajar manteniendo el proyecto de Rogers como referencia.

14. El horizonte de la liquidación de la sociedad o una nueva adenda al Convenio

Por supuesto, debe considerarse el horizonte de la liquidación, de la posible disolución, liquidación y extinción de la Sociedad VAV, con el acuerdo de los socios y el reparto del patrimonio contable. Y para ello conviene recordar que además del acuerdo de los socios en tal sentido, otra de las posibles causas de disolución sería la imposibilidad de realizar el fin social o de mantener el funcionamiento de la Sociedad.

Sin embargo, esa posibilidad llevaría a un escenario de más difícil control por parte de los socios, y habría que replantear la ordenación urbanística vinculada al proyecto (al menos parte de ella). En el último Consejo de Administración de VAV se planteó la posibilidad, y fue rechazada por todos los socios.

De manera que, para seguir adelante con el proyecto que se inició en 2002, es necesario revisarlo profundamente. No tanto, probablemente, en los aspectos urbanísticos, sino en los compromisos de los distintos agentes. Recogiendo lo hecho hasta ahora. Dando cumplimiento a las promesas realizadas hasta ahora a la población. Y sin admitir que la financiación corra exclusivamente a cuenta de la venta de suelos. Cerrando un crédito inasumible (recordemos que a fecha actual los costes financieros de la línea de crédito suscrita por importe de 400 millones de euros son de 121,8 millones de euros. Es decir, más del 30% del capital total).

Por parte del Ayuntamiento se elaboró un borrador de Adenda en la que se planteaba lo siguiente: 1º. Resolver la situación económica y financiera actual de la Sociedad cancelando la línea de crédito suscrita en febrero de 2011 mediante aportaciones de 337 millones de euros por parte de la Administración General del Estado, con cargo a los excedentes de operaciones urbanísticas, en su caso. 2º. Las partes coinciden en la insuficiencia del sistema de financiación establecido en el Convenio inicial de 2002, en virtud de cuyo acuerdo tercero las inversiones se costearían con las plusvalías generadas por la puesta en valor de los terrenos; y en la necesidad de fijar un nuevo sistema financiación mixto que permita alcanzar los objetivos en virtud de los cuales fue suscrito el Convenio. Es por tanto intención de las partes que las actuaciones objeto de este Convenio sean financiadas, de un lado, con cargo a los recursos económicos obtenidos de la operación urbanística, y de otro, mediante aportaciones de la Administración General del Estado, de la Junta de Castilla y León y del Ayuntamiento de Valladolid y, en su caso, de los fondos europeos que se obtengan. 3º.

A tal fin el Ministerio de Fomento aportará 400 millones de euros. La aportación de la Junta de Castilla y León será de 100 millones de euros. El Ayuntamiento de Valladolid aportará 101 millones de euros correspondientes a los gastos de urbanización de la operación.

Esta propuesta ha servido para activar una posible solución, basada en el reconocimiento de lo realizado hasta ahora y la reorganización de los compromisos de las distintas administraciones y con las entidades financieras.

15. Se impone la necesidad de una propuesta mesurada y pacífica

Llegados a este punto, parece absolutamente urgente definir una propuesta concreta de actuación. No puede extenderse ni un solo día más la deuda de los 400 millones sin decidir cómo hacerla frente de forma definitiva. Es preciso también determinar cómo completar las obras a medio hacer y las que resultan imprescindibles para el funcionamiento del conjunto ferroviario. Y por supuesto hay que pronunciarse sobre el túnel, la estación y la urbanización del eje del tren, la famosa “barrera” que está en el origen de toda la operación y que en los últimos tiempos ha vuelto a cuestionarse qué hacer con ella.

Y actuar de acuerdo a dos principios básicos. El primero, cumplir la palabra dada, las promesas realizadas. El segundo, hacerlo de la forma más razonable, con grandes dosis de realismo. Por supuesto, en ambos casos deberá hacerse sin quebrar la vida de la ciudad, los servicios, incluso las obras que hay que ir haciendo en todos los barrios. De ahí que la idea de proporción, el sentido de la medida deberá primar en todo lo que se proponga.

Hay que dejar los furores adolescentes (si se nos permite esa expresión) de la desmesura. Hay quien querría que un soterramiento que en muchos momentos parece imposible se extienda, sin embargo, hasta la ronda sur; hasta el infinito y más allá. Hay quien propone olvidar todo e integrar las vías en superficie (una opción totalmente razonable) sin considerar en absoluto ni la deuda, ni la posición de los demás agentes implicados, y sin reconocer las promesas hechas. Hay quien solo parece preocuparles cómo pagar a los bancos (y seguir con ellos) y se olvidan de todo lo demás. Hay quien piensa, por último, en cómo salvar las próximas elecciones.

Es una decisión de alta complejidad. Pues hay que tener en cuenta al definir qué hacer, al menos, lo siguiente: Que sea la mejor solución, la que proporcione más “calidad de vida urbana”; que se pueda realizar en los mejores plazos, pronto (la espera ya ha sido demasiado larga); que implique los menores costes, y que atienda a los posibles retornos derivados de las mejoras que conlleva; que se resuelva la deuda pendiente y se pueda plantear una nueva financiación que no ahogue; que suponga el menor impacto ambiental; que la implicación que pudiera tener en los presupuestos sea soportable, que no condicione de forma importante las actuaciones en otras áreas de la ciudad. Que se cumpla la palabra dada

Teniendo en cuenta, además, que muchas de las decisiones no son nuestras y, peor aún, que muchas otras, de ir hacia ellas, tienen un horizonte absolutamente incierto (por ejemplo, el que tendría la liquidación de la sociedad, si se plantease de manera inamistosa). Y teniendo en cuenta, por último, que muchas decisiones sobre las distintas cuestiones planteadas están encadenadas.

Pero pensamos que si se define una forma concreta de actuar, ese mismo esfuerzo de definición dará estabilidad al conjunto, y permitirá avanzar. De ahí que nos empeñemos ahora en definirla.

16. Descripción de la propuesta con sus siete piezas

Esta es la propuesta que desde el Ayuntamiento de Valladolid se plantea ahora. Basada en el mantenimiento de la Sociedad (la liquidación nos llevaría a un escenario imprevisible, fuera de control). Se diseña para actuar en seis momentos no necesariamente sucesivos (en ocasiones se superponen); seis operaciones.

1º. Diseño y aprobación de una unidad de actuación que valga cerca de 400 millones de euros. Que pueda desarrollarse, urbanizarse y venderse sin necesidad de ninguna actuación ferroviaria, y sirva para ir cubriendo la deuda ya contraída. Tendría, por así decirlo, vida propia. Pues en cuanto quedase libre de las instalaciones que ocupan esos suelos (talleres, estación de autobuses, instalaciones anejas a la estación Campo Grande) comenzarían en ella las obras de urbanización y edificación correspondientes.

Hay una deuda, que la Sociedad debe poder saldar, y desde el Ayuntamiento habrá que contribuir a que lo haga. Pensamos que lo más sensato, en estos momentos, es mantener la financiación de la primera pieza fundada en el aprovechamiento urbanístico. Que el Ministerio de Fomento (que es quien puede) la vaya asumiendo (de una vez o conforme al calendario de pagos que establezca), y la Sociedad dedique una pieza, una “unidad de actuación” para a resarcir a Fomento de esos pagos.

Implica la buena voluntad de Fomento. Pero esta Administración, además de ser la única que puede hacerlo, es quien hasta ahora ha recogido los beneficios de las actuaciones realizadas. Y por supuesto, del Ayuntamiento; que realizaría el proyecto de la nueva unidad de actuación.

Los plazos estimados: el Ayuntamiento está en disposición de contar con un documento de proyecto de actuación con determinaciones completas de reparcelación y básicas de urbanización en un plazo de 5 semanas. Además, al mismo tiempo, completaremos el Proyecto de Urbanización en 6 semanas (excepto la parte relativa al colector general que será objeto de proyecto independiente).

A continuación, deberá revisarse por los socios de VAV y obtener el visto bueno de todos ellos en un plazo de 3 semanas. Una vez presentado por la sociedad para su aprobación, el Ayuntamiento tramitaría la aprobación inicial, publicación y exposición pública en un plazo de 8 semanas. Antes de la aprobación definitiva por parte del Ayuntamiento deben resolverse otras actuaciones relativas a los suelos como el traslado de talleres, descontaminación, etc.



2º. Traslado urgente de los talleres. Para que la unidad anterior pueda ser operativa es necesario efectuar, con la máxima urgencia, la mudanza de los Talleres a la nueva BMI de Renfe construida en el nuevo Complejo Ferroviario, lo que supone, en estos momentos, resolver algunas cuestiones administrativas (de protección de incendios) y de operatividad de la maquinaria; para después iniciar las demoliciones y la descontaminación de los suelos, antes de proceder a la urbanización y edificación.

Los plazos estimados son de 6 meses desde la resolución de los conflictos de los contratos de maquinaria.



3º. Realización de obras provisionales y, en lo posible, compatibles con el soterramiento. Actuaciones para mejorar la permeabilidad en Pilarica (plaza de Rafael Cano y túnel de Aviador Gómez del Barco), Circular (paso peatonal) y Labradores (paso peatonal y mejora del rodado, para hacerlo funcional).

Y actuaciones de mejora de los bordes, en todo el recorrido, incluyendo la intervención en algunas zonas junto a las vías, como un pequeño parque en los terrenos de la antigua nave de Aprendices (Delicias). Los cierres del ferrocarril se mantendrán en condiciones de seguridad y ornato. Las obras de borde a cargo del Ayuntamiento. Las de permeabilidad, financiadas por la Sociedad; pues aunque sean provisionales corresponden a una tardanza que no es responsabilidad municipal.

En buena parte se trata de obras provisionales. Y compatibles con el Plan Rogers. Es importante definir en condiciones las características de las obras provisionales, de forma que acaben integrándose en la propuesta final, de ser posible.



4º. Construcción de la nueva estación de autobuses, y liberación posterior del suelo. Construcción de la nueva estación de autobuses en el ámbito de la de viajeros del ferrocarril. Una vez trasladada, y demolida y limpia la parcela la estación de autobuses, inicio de la venta de parcelas.



5º. Realización de las obras de Adif (completar el by pass y estación de mercancías) a su costa y de acuerdo a su propio calendario. Fijando, en cualquier caso, un límite de tiempo para estar realizadas. Son imprescindibles para el desarrollo de las siguientes fases. Hay que revisar el contrato suspendido por ADIF.



6º. Completar los traslados de Argales, levantar las vías de Ariza y comercializar ambas áreas. Se mantiene la ordenación de ambos espacios conforme lo previsto en el Plan Rogers. Depende del punto 5º.



7º. Obras de la estación de viajeros y Soterramiento de las vías. La última fase de la propuesta es la que motivó todo el proyecto: el soterramiento de las vías, al norte y al sur de la estación de viajeros. Siguiendo lo previsto en el Plan Rogers, y urbanizando el corredor resultante conforme al mismo. La estación debe resolverse soterrada. Según última valoración de Adif, el coste de la estación es de 80,28 millones de euros (esto es inasumible) y se ejecutaría de forma conjunta y dentro del plazo del soterramiento.

Se financiará con los aprovechamientos resultantes de las áreas de Argales y Ariza, además del de las parcelas próximas a la estación de viajeros, que no figuraban en la unidad de actuación nº 1. El coste del túnel urbano se estima en 374,96 millones de euros. Y el plazo de realización: 4 años, a contar desde 2019



En síntesis, con la nueva reformulación podría pensarse que el conjunto de la integración del sistema ferroviario en la ciudad, con el resto de las actuaciones previstas, podría comenzar en 2017 y estar concluido en 2023. Aunque al ser los plazos abiertos, depende de la articulación de las distintas fases o momentos.

17. Un cuadro inicial de acciones y plazos

El conjunto de acciones previstas (en principio) se resumen en el siguiente cuadro:

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1	PINAR DE ANTEQUERA											
2	VARIANTE ESTE											
	Soterramiento de San Cristóbal											
	Resto Plataforma + Vía + Instalaciones + Ariza											
	Ramal de acceso al NCF											
3	NUEVO COMPLEJO FERROVIARIO											
	Fase I											
	Fase II											
	Subestación NFC											
	Instalaciones y Seguridad NCF											
	Traslado Talleres y liberalización suelos + Ds											
4	SOTERRAMIENTO URBANO											
	Pinar de Antequera-TU											
	Túnel urbano											
	TU- Nudo Norte											
	Estaciones (viajeros y autobuses)											
5	URBANIZACIÓN											
	Pinar de Antequera											
	Urbanización ámbito Rogers											
	Paso inferior Arco de Ladrillo											
	Ebro											

18. Un reparto razonable, un plazo viable, unas garantías suficientes, una solución justa

La propuesta descrita en el punto anterior es razonable, equitativa entre los distintos socios. No condiciona la acción de Fomento o la Junta en otras ciudades. Y está suficientemente equilibrada entre lo que pone cada uno y lo que cada uno recibe. Es más, con esta solución, de ser aceptada, se evita el debate de lo que corresponde a unos y a otros que supondría la liquidación de VAV. Con el espinoso tema del Pinar al fondo, por ejemplo (la posición municipal es clara; pero no será fácil que la acepten otros socios). Ni hay por qué entrar en lo que ha supuesto el coste de los nuevos Talleres, como tampoco en considerar el valor del suelo que cada uno aporta.

Es cierto que se mantiene la financiación con aprovechamientos urbanísticos. Pero se atenúa su impacto. Una serie de obras las llevaría a cabo directamente Fomento. Y al desarrollo de Ariza y Argales previsto en el Plan Rogers se le asocia la construcción del túnel, como si fuese un sistema general asociado a esos aprovechamientos. Es necesario, obviamente, limitar el coste de la Estación de Viajeros, para que ahogue la financiación del túnel, y porque además, no puede mantenerse su vinculación al desarrollo de Vialia, como figuraba en el convenio de 2002.

¿Por qué se mantiene el Plan Rogers? Fundamentalmente, por operatividad. En él está ordenado todo, y permite actuar. Y con él el proyecto se mantiene vivo, no se desplaza hasta que se tramite cualquier modificación (por breve que sea), que podría aplazar la respuesta a la situación actual aún mucho más tiempo. También es verdad que con esta solución del Plan Rogers y la gran “unidad de actuación” inicial hay que ver cómo evoluciona el mercado de suelo. También se depende del traslado de Redalsa y del CTV. Habrá que estar atentos e impulsarlo. Pero la forma en que se plantea ahora, sin depender de un crédito que nos ahogue, es mucho más realista y tranquila.

Implica la revisión del Convenio de 2002, con una adenda. Pero una revisión pacífica, que intentaremos acordar con todos los socios. Con todo, este documento que adopta el Ayuntamiento como guía u hoja de ruta es crítico para reestructurar el proceso sobre unas nuevas bases, más firmes. Y desde luego más justas. Pues con él se intentará atender (con realismo, pero con firmeza) a lo que fue el origen fundamental de esta historia: el soterramiento demandado por los vecinos y vecinas, y hace muy pocos días refrendado por la Federación de Asociaciones Vecinales Antonio Machado.

19. Cinco trámites para ponerla en juego

Para poner en marcha la propuesta descrita anteriormente han de realizarse previamente los siguientes cinco trámites o actuaciones. El primero, aprobarlo en el Ayuntamiento de Valladolid, con informes favorables de Intervención, Secretaría y Asesoría Jurídica. Debería conseguirse un respaldo unánime para tener mayor operatividad, más empuje, más fuerza en la negociación.

El segundo, ofrecer la máxima información y promover el debate en la sociedad vallisoletana. Con entidades y asociaciones, para alcanzar también un alto grado de consenso. El tercero, diseñar una adenda al Convenio de 2002 y un Plan de viabilidad ya definitivo, apoyados ambos documentos en los planteamientos aquí descritos. El cuarto (que se iniciaría a la vez que el 2º y el 3º), presentárselo oficialmente al Ministerio de Fomento y a la Junta de Castilla y León, y proceder a su firma. Y el quinto, la negociación con el sindicato bancario de las previsiones que figuran en este proceso.

20. Un comentario final sobre la medida

Con esta propuesta queda definida la posición municipal. Después de un año convulso, se define bien una posición que entendemos viable y satisfactoria. Interesa, como se ha dicho, que haya un amplio consenso en la sociedad vallisoletana sobre el asunto. Probablemente algunos defenderán una solución de máximos y otros la solución de integrar sin soterrar. Algunos plantearán la reconsideración de la ordenación urbanística. Otros la liquidación de la sociedad. Y habrá quien apueste por fórmulas completamente nuevas (el tren elevado, por ejemplo).

Pensamos, sin embargo, que los puntos críticos se van a concentrar en la realización de las obras provisionales previstas. Habrá quien siga prefiriendo que no se haga nada en el entorno de la vía, para incentivar el soterramiento; o quien lo considere un despilfarro. También parece un punto crítico conseguir que Adif lleve a cabo, con financiación propia, las obras que ahora se plantean fuera de la operación.

Con todo, hemos querido denominar como “pacífica” esta propuesta. Probablemente haciendo referencia a nuestros deseos de que así sea. No es especialmente llamativa. Pero es enormemente realista. Creemos que es viable y que puede ser aceptada por los distintos socios, por las entidades de crédito, y también por los vecinos, vecinas y asociaciones ciudadanas. Si así fuese, a partir de ahora se tornaría en un asunto fundamentalmente técnico, mucho menos político.

Con esta propuesta se mantiene lo esencial del proyecto, y se da así viabilidad a la promesa del soterramiento que desde hace tantos años se asentó en la ciudad. Salvaguardando así la dignidad pública. No implica mayores costes para el municipio, que no sean los de la urbanización de los bordes, propio de las actuaciones que lleva a

cabo el Servicio de Espacio Público e Infraestructuras en toda la ciudad. Y actúa para mejorar la calidad de los pasos transversales sin atender a la larga espera del soterramiento. Si se hubiese hecho así hace 20 años, como se propuso hacer, esas incomodidades que se habrían ahorrado los ciudadanos al cruzar las vías.

Siempre es necesario actuar con responsabilidad política. Pero en los proyectos críticos, como el que nos ocupa, se acentúa más esa obligación. Actuando con tensión, con realismo, con imaginación también. Decía Camus que “el verdadero dominio consiste en tratar como se merecen a los prejuicios de la época. Y ante todo al más profundo y desdichado de ellos, que quiere que el hombre liberado de la desmesura sea reducido a una sabiduría pobre”.

En efecto, creemos haber encontrado una buena solución proporcionada a las posibilidades reales de actuar. Ajena a la desmesura, aunque sea la de plantear solucionarlo a corto plazo. Difícil, sin duda. Porque “la desmesura es una comodidad siempre. La medida, por el contrario, es una pura tensión. La medida es un conflicto constante, perpetuamente suscitado y dominado por la inteligencia”. No habrá “un antes y un después” en la ciudad tras hacer esta obra. Las diferencias entre áreas y el derecho a la ciudad se atenderá con múltiples actuaciones, de distinto tipo y en diferentes concejalías. Con el soterramiento se obtendrá solo una cosecha limitada. Pero que se ha prometido y se debe cumplir. Lo exige el “breve amor” (seguimos con Camus) de esta ciudad.

Valladolid, 14 de octubre de 2016
Manuel Saravia,
Concejal de Urbanismo, Infraestructuras y Vivienda

Responsables técnicos: Javier Llorente, Beatriz Edilla, José Luis Cantalapiedra y Pablo Gigosos.