

**AL AYUNTAMIENTO PLENO**

**MOCIÓN**

**"Propuesta Técnico-Económica para renegociar  
en el Convenio de 2017**

**el SOTERRAMIENTO de las vías del tren"**

**Presentada por el Grupo Municipal VOX  
Exposición de Motivos**

**RESUMEN EJECUTIVO**

La solución para acabar con la división que suponen las vías del tren que parten Valladolid en dos es el **soterramiento**, proyecto que sería apoyado unánimemente por todos los grupos políticos del Ayuntamiento y por la práctica totalidad de las entidades sociales, empresariales, y vecinales de nuestra ciudad, si el proyecto tuviera la financiación necesaria.

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

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

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

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

- NO HAY obstáculos técnicos insalvable para la ejecución del soterramiento.
- El balance económico del proyecto global, incluyendo el soterramiento arroja **un SUPERAVIT de 138 millones de euros.**

## Tabla de contenido

RESUMEN EJECUTIVO .....	1
EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PROYECTO .....	3
Convenio 2002.....	3
Plan Rogers .....	5
Convenio 2017.....	7
SITUACIÓN ACTUAL DEL PROYECTO .....	11
Síntesis de actuaciones del Convenio 2017 .....	11
Situación financiera: .....	15
Ingresos / Gastos .....	15
Deudas y préstamos participativos .....	16
Pago de Intereses de la deuda.....	16
Valoración de terrenos .....	15
PROPUESTA TÉCNICO-ECONÓMICA para la REMODELACIÓN de la Red Arterial Ferroviaria incluyendo el SOTERRAMIENTO .....	17
PROPUESTA ECONOMICA.....	19
PROPUESTA TÉCNICA .....	24
ACUERDOS .....	27

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PROYECTO

### Convenio 2002

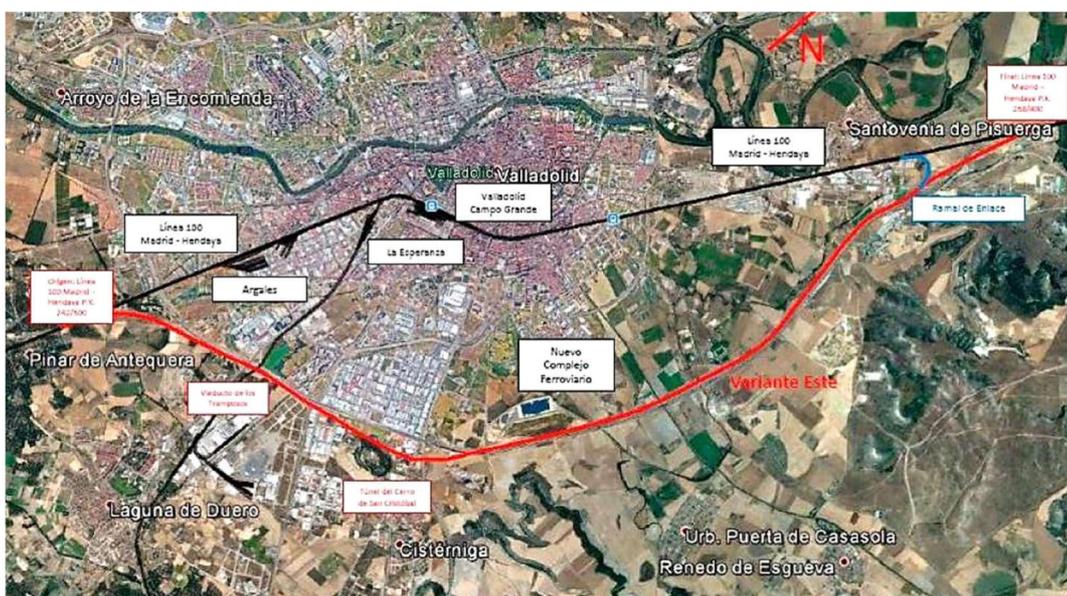
Valladolid está inmerso en un proyecto histórico de transformación de su red ferroviaria, que empezó en 2002 con la firma del "Convenio para la transformación de la Red Arterial Ferroviaria (RAF) de Valladolid", en el que se preveía cuatro grandes proyectos de actuación, que podrían haberse abordado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

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

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

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

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



Así pues, con la llegada del AVE a Valladolid en el año 2007 (lamentablemente en superficie) se inician las actuaciones ferroviarias en los 4 ejes señalados anteriormente (soterramiento de las vías del tren a su paso por nuestra ciudad, construcción de la Variante Este de mercancías y la construcción de unos Nuevos Talleres de RENFE), para los cuales se contemplaban los siguientes costes:

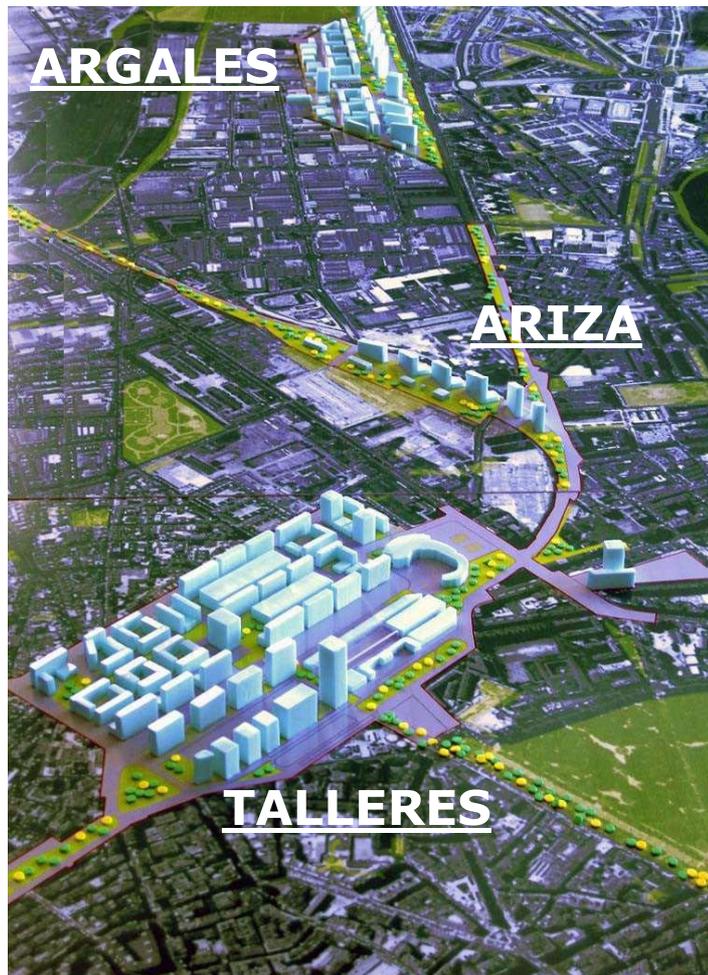
ACTUACION (M€)		PRESUPUESTO "CONVENIO 2002"
Variante Este	Soterramiento San Cristóbal	
	Variante Este (Ramal de Tres Hilos)	122,3
	Resto Variante (plataforma, vía e instalaciones)	
<b>Total Variante Este</b>		<b>122,30</b>
<b>Soterramiento de Pinar de Antequera</b>		-
Complejo Ferroviario	Fase 1: Talleres,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

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

## Plan Rogers

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

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



El problema surgió del lado de la financiación, ya que el Convenio 2002 no contemplaba aportaciones económicas de los socios, sino que basaba la operación en la venta de los terrenos liberados, pero puesto que esto no podía realizarse más que una vez finalizada la Variante Este más el traslado de los Talleres, hubo que recurrir a la contratación de créditos de la banca privada, el último de los cuales fue el tristemente famoso crédito de 400 millones de euros, suscrito el 14 de febrero de 2011.

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

Esta situación insostenible hace que falte liquidez para afrontar los pagos del servicio de la deuda, así como que no haya posibilidad de financiación para ejecutar el resto de inversiones previstas por el Plan Rogers (794 millones adicionales, incluidos 375 millones estimados para el soterramiento con tuneladora e incluidos los más 80 millones para la estación de tren).

Esto, añadido al DÉFICIT global de 404 millones de euros que arroja la operación "Plan Rogers" (el TOTAL de GASTOS del proyecto (1.510,28 millones de euros), es muy superior al TOTAL de INGRESOS (1.105,89 millones de euros), obligaba a que esa cantidad fuera aportada por las administraciones que forman la sociedad Valladolid Alta Velocidad (Ministerio de Fomento, Junta de Castilla y León y Ayuntamiento de Valladolid), a lo que el Ministerio se negó.

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

## Convenio 2017

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

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

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

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

Se plantearon 3 posibles soluciones:

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

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

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

Sin embargo, la estimación de 1.510 millones de euros de estimación de costes de las obras previstas por el Plan Rogers hizo que ADIF bloqueara esta posibilidad, con lo que se abandonó el Plan Rogers, y se comenzó la búsqueda de soluciones de menor coste.

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



**COSTE  
PREVISTO**

**1.510**  
millones

Y siguiendo esta línea de buscar una solución permitiera la perfecta integración del ferrocarril en su tramo urbano, la Sociedad Valladolid Alta Velocidad en el año 2016 estudió diversas hipótesis para el soterramiento de las vías, en concreto:

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

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

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

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

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

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



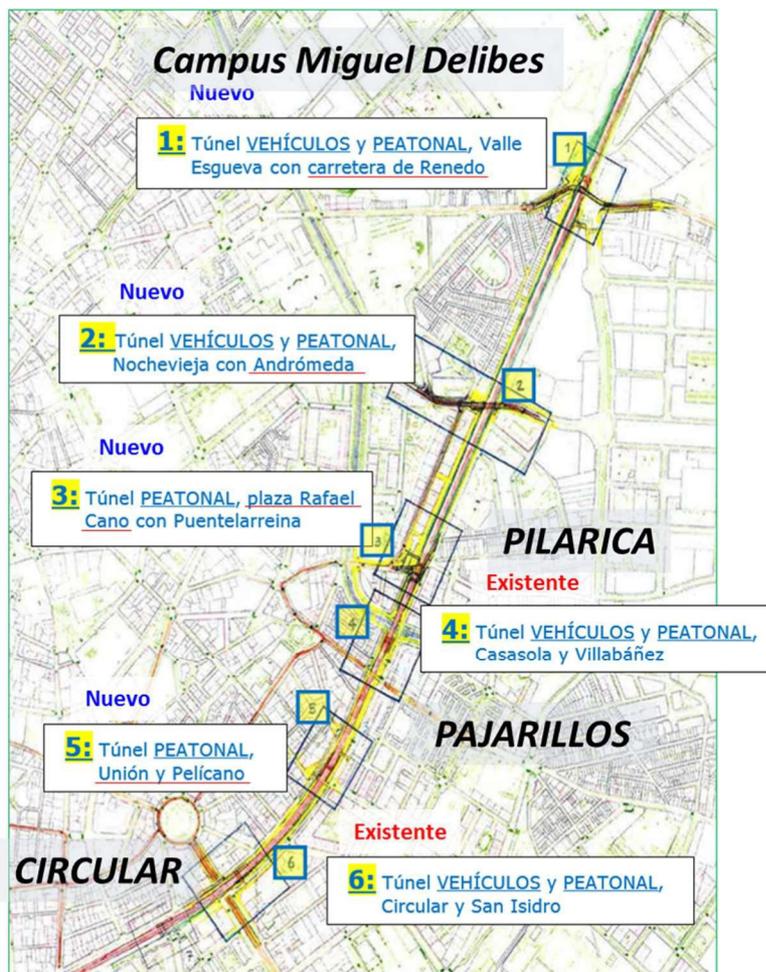
## SITUACIÓN ACTUAL DEL PROYECTO

### Síntesis de actuaciones del Convenio 2017

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

En cuanto a éstas últimas, que mostramos en los siguientes cuadros, tenemos que decir que también van con bastante lentitud, y de hecho, a día de hoy, solo está finalizado el Túnel de la calle Andrómeda, y el túnel peatonal de Rafael Cano:

### ACTUACIONES EN LA ZONA NORTE



### Tramo NORTE:

Pilarica - Pajarillos -  
San Isidro - Circular

**4 nuevos túneles peatonales**  
**2 nuevos túneles para vehículos**

### **ACTUACIONES EN LA ZONA CENTRO**

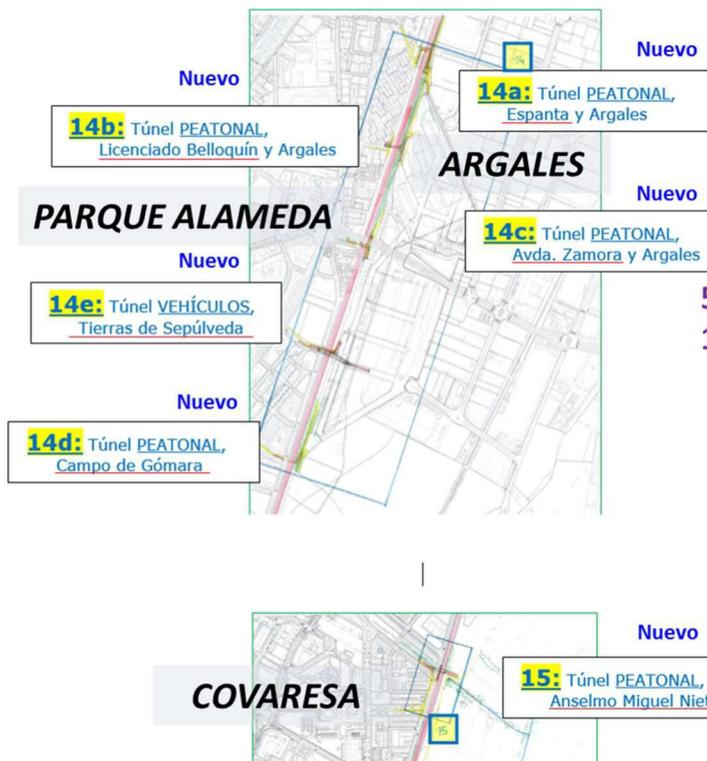


#### **Tramo CENTRO:**

Delicias - Estación -  
C. Comunicación -  
La Farola

**6 nuevos túneles peatonales  
2 nuevos túneles para vehículos**

### **ACTUACIONES EN LA ZONA SUR**



#### **Tramo SUR:**

La Rubia -  
Parque Alameda -  
Covaresa

**5 nuevos túneles peatonales  
1 nuevo túnel para vehículos**

En la siguiente tabla hacemos un resumen del avance de la ejecución de las inversiones contempladas en el Convenio 2017 (Ejecutado en verde, Pendiente en rojo), donde podemos concluir que desde el 2017 (cuando ya había 440 M€ invertidos), el grado de ejecución es bastante bajo:

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

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

# Proyecto Transformación Red Arterial Ferroviaria (sin soterramiento)



## Situación financiera:

Pasamos a hacer balance de la situación económica de la Sociedad, basándonos en los datos extraídos de las Cuentas Anuales presentadas en los años 2017 a 2021, así como los preceptivos Informes de Auditoría.

## Ingresos / Gastos

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

Calendario de aportaciones de los SOCIOS a la VAV entre 2017 y 2033, por un total de 300 M€ (página 28 Convenio 2017)

Socio	% Accionarial	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total
Adif - Alta Velocidad	30,0%	5.385.000	9.543.000	9.579.000	10.401.000	10.413.000	10.461.000	9.905.000	9.840.000	6.678.000	3.903.000	2.607.000	303.000	141.000	141.000	141.000	142.500	142.500	89.724.000
Adif	7,5%	1.346.250	2.385.750	2.394.750	2.600.250	2.603.250	2.615.250	2.475.750	2.460.000	1.669.500	975.750	651.750	75.750	35.250	35.250	35.250	35.625	35.625	22.431.000
Renfe Operadora	12,5%	2.243.750	3.976.250	3.991.250	4.333.750	4.338.750	4.358.750	4.126.250	4.100.000	2.782.500	1.626.250	1.086.250	126.250	58.750	58.750	58.750	59.375	59.375	37.385.000
Junta Castilla y León	25,0%	4.487.500	7.952.500	7.982.500	8.667.500	8.677.500	8.717.500	8.252.500	8.200.000	5.565.000	3.252.500	2.172.500	252.500	117.500	117.500	117.500	118.750	118.750	74.770.000
Ayuntamiento de Valladolid	25,0%	4.487.500	7.952.500	7.982.500	8.667.500	8.677.500	8.717.500	8.252.500	8.200.000	5.565.000	3.252.500	2.172.500	252.500	117.500	117.500	117.500	118.750	118.750	74.770.000
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>17.950.000</b>	<b>31.810.000</b>	<b>31.930.000</b>	<b>34.670.000</b>	<b>34.710.000</b>	<b>34.870.000</b>	<b>33.010.000</b>	<b>32.800.000</b>	<b>22.260.000</b>	<b>13.010.000</b>	<b>8.590.000</b>	<b>1.010.000</b>	<b>470.000</b>	<b>470.000</b>	<b>470.000</b>	<b>475.000</b>	<b>475.000</b>	<b>299.080.000</b>

El coste total del proyecto reflejado en el Convenio 2017 es de 920 millones de euros, de los cuales a día de hoy ya se han ejecutado 490 M€, quedando pendiente 430 M€, que son los que se financiarán con las aportaciones arriba indicadas.

## Valoración de terrenos

Con la operación ferroviaria se van a poner a la venta una serie de terrenos, cuya tasación según se indica en la página 29 Convenio 2017 es de 799 M€

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

Posteriormente se han publicado diversas tasaciones con distintas valoraciones, por lo que para este estudio vamos a retener la valoración incluida en las últimas Cuentas Anuales de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, por un valor de 651,46 millones de euros, realizado por SEGIPSA.

### Deudas y préstamos participativos

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

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

Por otra lado, la Sociedad Valladolid Alta Velocidad ha entregado a RENFE y a ADIF bienes y activos pagados recursos de la Sociedad, y valorados en algo más de 353 M€, como se indica en el siguiente cuadro:

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

### Pago de Intereses de la deuda

La Sociedad acumula un total de 40,5 M€ de deuda por el préstamo mercantil de 353 M€, tal y como se detalla en el siguiente cuadro:

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

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

A día de hoy, transcurridos casi 6 años de la firma del Convenio 2017, podemos afirmar que las circunstancias que motivaron el abandono del proyecto de soterramiento en Valladolid han cambiado radicalmente, lo que justifica que se ponga encima de la mesa el estudio de esa propuesta. Porque en nuestra opinión, esa propuesta que nunca debió abandonarse, y el alcalde de Valladolid se equivocó cediendo al órdago lanzado sobre una hipotética liquidación de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad.

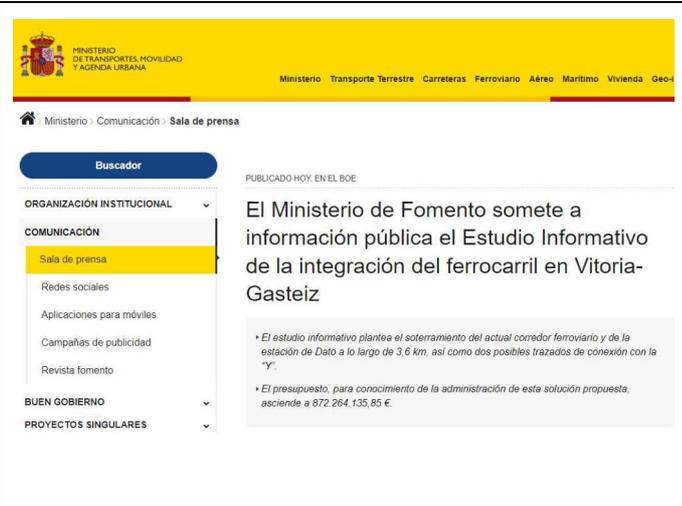
En todo caso, la pésima situación económica que tenía la Sociedad Valladolid Alta Velocidad en el año 2016 ya no existe en la actualidad, al tener una deuda refinanciada hasta el año 2033, tener suelo urbano valorado en varios cientos de millones de euros, y tener acordada la ejecución de inversiones ferroviarias de ADIF por 180 millones de euros, y comprometida la aportación de 300 millones de euros por parte de los socios.

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

Y así, en los últimos meses, podemos encontrar en la página del Ministerio:



The image shows two screenshots of the website of the Spanish Ministry of Transport, Mobility and Urban Agenda. The left screenshot shows a news article titled "Mitma ultima con la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Almería la firma del convenio para el soterramiento ferroviario" dated 07-03-2023. The right screenshot shows a news article titled "Raquel Sánchez destaca que el soterramiento de L'Hospitalet de Llobregat es una prioridad absoluta y una obra estratégica para el futuro de Rodalies" dated 10-02-2023. Both articles include introductory text and bullet points summarizing the key points of the news.

 <p>El Gobierno autoriza el contrato para soterrar el ferrocarril en Montcada i Reixac con una inversión de unos 621 millones de euros</p> <p>05-12-2022</p>	 <p>Mitma destinará más de 200 millones de euros en la integración del ferrocarril en Avilés</p> <p>25-11-2022</p>
 <p>El Ministerio de Fomento somete a información pública el Estudio Informativo de la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz</p> <p>29-06-2022</p>	 <p>Mitma aprueba definitivamente el Estudio Informativo para la integración ferroviaria en Torrelavega</p> <p>29-06-2022</p>
 <p>Raquel Sánchez anuncia la próxima licitación de un Estudio Informativo para el soterramiento del Cercanías en Dos Hermanas</p> <p>24-11-2022</p>	 <p>Raquel Sánchez ratifica la apuesta total del Gobierno por las Cuencas Mineras con una inversión de más de 47 millones de euros en la integración ferroviaria de Langreo</p> <p>24-11-2022</p>

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

## PROPUESTA ECONOMICA

En resumen, la propuesta económica parte de los datos del Convenio 2017, en los que no se ejecutan las partidas correspondientes a la "Integración ferroviaria en superficie" ni los correspondientes a la nueva Estación de Tren, para dedicar esas partidas al proyecto de soterramiento de las vías del tren en nuestra ciudad.

Esas dos partidas eliminadas por un total de 176,5 M€ no son suficientes por sí solas para financiar el coste del Soterramiento propuesto (240 M€). Sin embargo, Como veremos más adelante, no se generan necesidades adicionales de financiación, puesto que la operación en su conjunto tiene un superávit de más de cien millones de euros, gracias a las plusvalías de la venta de los terrenos liberados en la operación:

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

La factibilidad económica de esta propuesta de soterramiento se ha obtenido del análisis comparativo de costes y soluciones técnicas ya aplicadas por ADIF en otras ciudades (León, Logroño, Murcia), adaptadas al caso concreto de Valladolid.



# Proyecto Transformación Red Arterial Ferroviaria (sin soterramiento)

## Presupuesto Convenio 2017

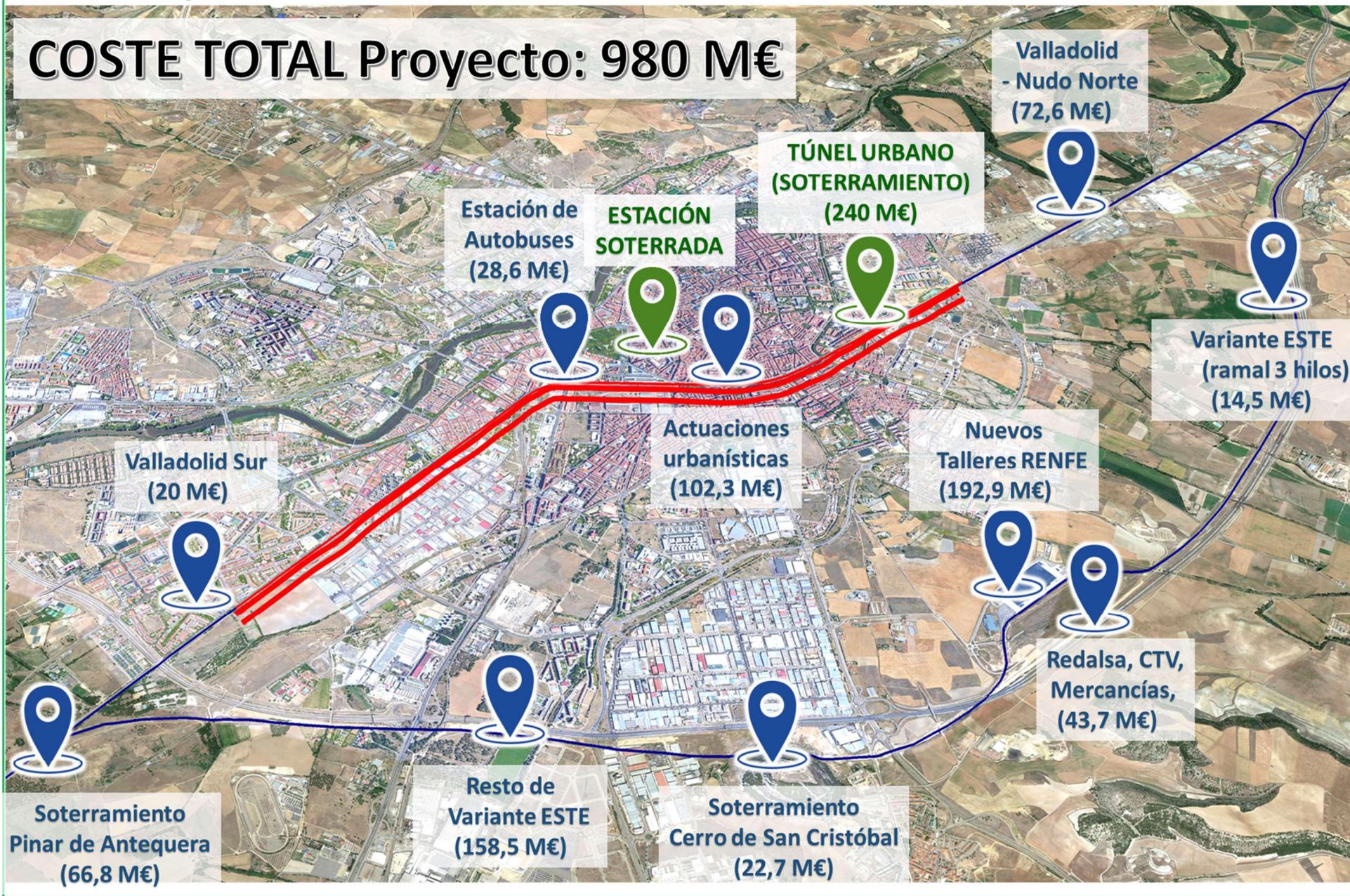
### COSTE TOTAL Proyecto: 920 M€



# Proyecto Transformación Red Arterial Ferroviaria (con soterramiento)

Presupuesto Convenio 2017 + coste soterramiento RAF Murcia

## COSTE TOTAL Proyecto: 980 M€



Para comprobar la factibilidad económica, hay que comparar el resultado económico en uno y otro caso (con y sin soterramiento), comparando para ello los Ingresos y los Gastos en cada uno de los dos casos.

Los resultados son los que se muestran a continuación:

En el caso del plan Rogers (abandonado por inviabilidad técnica) el resultado Ingresos/Gastos arrojaba un déficit de 404 M€:

INGRESOS	INGRESOS a fecha 31/07/2016	INGRESOS PENDIENTES (Plan Rogers)	INGRESOS TOTALES PLAN ROGERS
APORTACIONES DE LOS SOCIOS	116,53	52,07	168,60
Endeudamiento	337,50	-337,50	0,00
PRÉSTAMO PARTICIPATIVO	62,50	-62,50	0,00
LIQUIDACIÓN DE IVA	48,38	-22,29	26,09
INGRESOS POR VENTA DE SUELO (SEGIPSA JUNIO)	4,87	906,33	911,20
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>569,78</b>	<b>536,11</b>	<b>1.105,89</b>
		<b>DÉFICIT</b>	<b>-404,4 M€</b>

En el caso del Convenio 2017, el resultado Ingresos/Gastos arroja un **superávit de 197,7 M€**:

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

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

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

Como conclusión el Proyecto modificado con un soterramiento basado en el Proyecto de Ejecución de la R.A.FD. de Murcia es **VIABLE ECONÓMICAMENTE**

## PROPUESTA TÉCNICA

Uno de los debates abiertos respecto a la comparativa del proyecto de soterramiento en Murcia con el proyecto de soterramiento en Valladolid es si técnicamente es viable aplicar la misma solución, y tenemos que afirmar rotundamente que sí, la solución de falso túnel urbano entre pantallas y estación con andenes soterrados es directamente aplicable a Valladolid, con una pequeña adaptación en la obra civil para el paso por debajo del río Esgueva



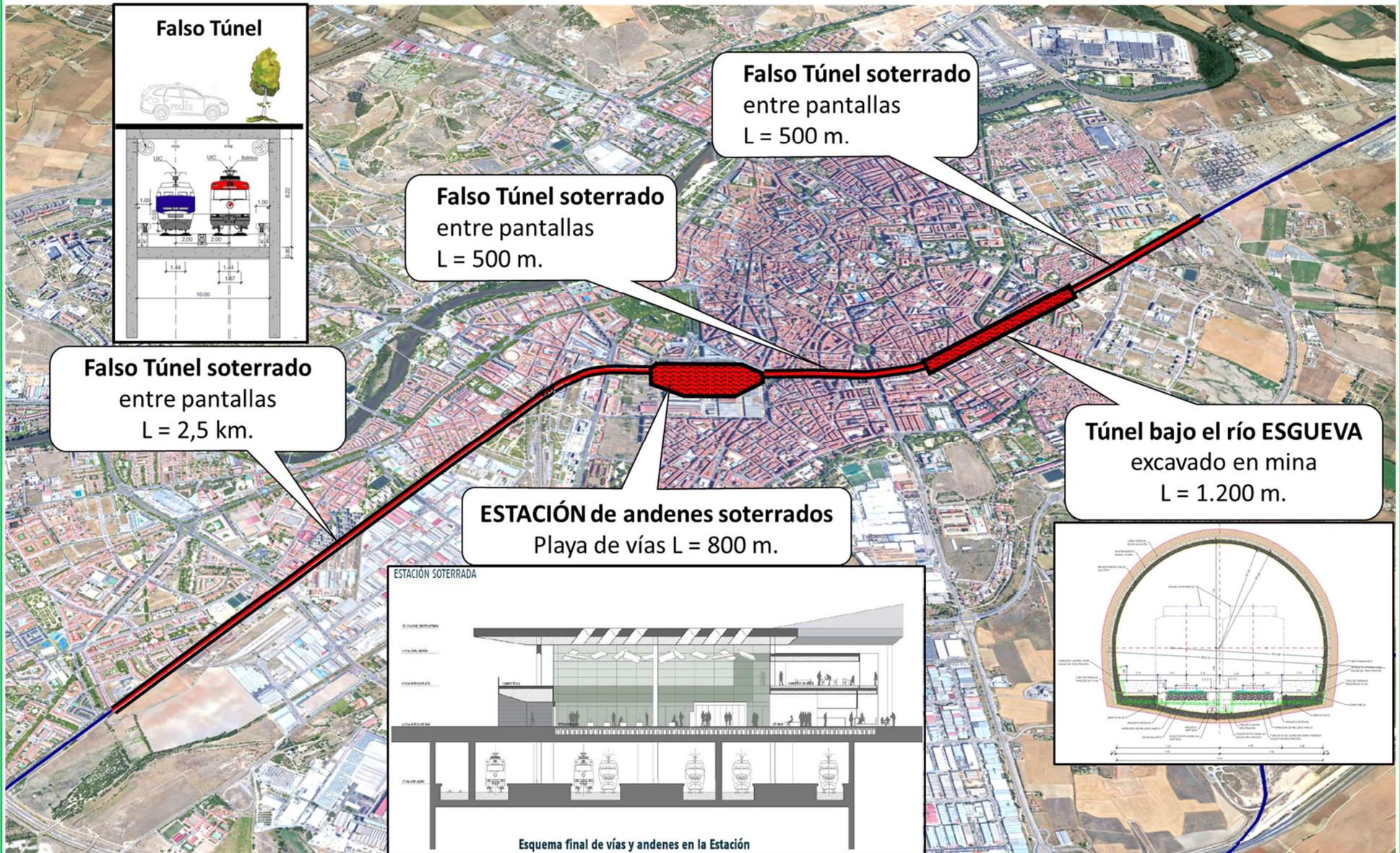
Esta adaptación para salvar el río Esgueva consiste en que la parte del recorrido en el entorno del río será un túnel excavado en mina de una longitud de 1,2 kilómetros, de forma que pase por debajo del lecho del río.

Esta solución constructiva ya se ha utilizado en Valladolid, bajo el cerro de San Cristóbal, en cuya boca de inicio pasa incluso por debajo del Canal del Duero:



Una vez superado este obstáculo natural, el túnel recuperará la cota de -8 metros, volviendo a la solución constructiva de "falso túnel entre pantallas", tal y como se indica en el el plano siguiente:

# Túnel Urbano soterrado de 5 km: soluciones técnicas propuestas



En resumen, la situación ha cambiado radicalmente, al haber desaparecido los factores que justificaron en su momento la decisión de NO SOTERRAR”:

- La deuda está refinanciada, con un calendario de pagos que llega hasta el año 2033.
- Hay un plan de financiación de 300 millones de euros de los distintos socios (Ministerio de Fomento (RENFE/ADIF), Junta de Castilla y León), más un plan de 180 millones de ADIF para intervenciones que asume en solitario.
- Hay nuevos datos sobre los costes reales de realizar un soterramiento que mejoran enormemente la viabilidad económica del proyecto:
  - o La decisión de “no soterrar” en el año 2017 se tomó, entre otras, basado en una estimación de costes de 418 millones de euros para soterrar entre pantallas 5,7 km de vías más la estación de tren.
  - o En el año 2018 ADIF sacó a licitación el proyecto de soterramiento de la Alta Velocidad en Murcia (5,5 kilómetros soterrados, incluyendo la Estación de Tren de El Carmen”), por un importe de 240 millones de euros
  - o En mayo de 2019ADIF adjudicó el proyecto de soterramiento de la Alta Velocidad en Murcia (5,5 kilómetros soterrados, incluyendo la Estación de Tren de El Carmen”), por un importe de 192 millones de euros
- Valladolid debe aprovechar que la política del Ministerio de Fomento respecto a los soterramientos ha cambiado sustancialmente, y ahora se están promoviendo estudios y proyectos por toda España: Murcia, Hospitalet, Almería, Vitoria, Lorca, ...

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

## ***ACUERDOS***

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

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

En Valladolid, a 29 de marzo de 2023

Javier García Bartolomé  
Portavoz del Grupo Municipal VOX

## AL AYUNTAMIENTO PLENO

### **MOCIÓN PARA INSTAR AL ALCALDE A ACLARAR LAS GESTIONES REALIZADAS PARA LA IMPLANTACION DE SWITCH MOBILITY EN LOS TERRENOS DE SOTO DE LA MEDINILLA**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

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

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

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

Por otra parte, en noviembre de 2022, el alcalde de Valladolid anunciaba la concesión de una subvención de 1 millón de euros a la empresa angloíndia. Anuncio que era matizado casi a renglón seguido, explicando que lo que se iniciaba era el trámite o expediente para la concesión de la subvención, que aún no estaba concedida. En fechas muy recientes, la concejala de innovación Charo Chávez respondía en la Comisión de Urbanismo de marzo de 2023, que no sólo seguía sin estar concedida la subvención, sino que el Ayuntamiento había hecho un requerimiento a Switch Mobility de más documentación ya que la

subvención estaba sujeta a una serie de objetivos y condiciones que la empresa, a día de hoy, no había cumplido.

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

1. ¿Cómo pretende hacer compatible el Ayuntamiento de Valladolid la promoción y protección del yacimiento arqueológico de Soto de la Medinilla anunciado por VTLP y aprobada en pleno en 2019 con la instalación de una macro fábrica industrial dentro del área protegida, de hecho, justo encima del yacimiento?
2. Si las condiciones impuestas por la Consejería de Cultura, Turismo y Deportes para autorizar la primera fase de la factoría pueden estar influyendo en el retraso del inicio de las obras, dado que impone una serie de condiciones y limitaciones que el inversor no hallaría en cualquier otro terreno industrial disponible.
3. Si el Ayuntamiento informó a los inversores del nivel de protección que tenían los terrenos que adquirieron antes de proceder a la compra.

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

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

### **ACUERDO**

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

En Valladolid, a 29 de marzo de 2023



Pablo Vicente de Pedro  
Portavoz Grupo Municipal Ciudadanos



## **AL AYUNTAMIENTO PLENO**

### **MOCIÓN PARA QUE EL EQUIPO DE GOBIERNO REALICE LAS ACCIONES NECESARIAS PARA QUE LOS ESPACIOS PÚBLICOS Y EL PAISAJE URBANO ESTÉN MÁS LIMPIOS**

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

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

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

### **MOCIÓN**

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



- 2- El equipo de Gobierno adoptará las medidas necesarias al objeto de que, con carácter inmediato, se pongan en funcionamiento los contenedores soterrados inutilizados. Asimismo, extenderá su ubicación en las zonas más turísticas y comerciales.
- 3- El equipo de Gobierno realizará las actuaciones necesarias para ajustar a la demanda el Servicio de Recogida Selectiva de Cartón y de Enseres.

Valladolid, a 29 de marzo de 2023



Irene Núñez Martín  
Portavoz del Grupo Municipal Popular



## AL AYUNTAMIENTO PLENO

### **MOCIÓN PARA EVITAR A LOS VALLISOLETANOS LAS MOLESTIAS DERIVADAS DE LA MALA PLANIFICACIÓN DE LAS OBRAS Y PARA FOMENTAR LA SEGURIDAD VIAL**

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

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

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

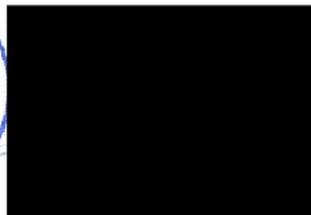
Por otra parte, las últimas modificaciones en el viario urbano y la insuficiente regulación para algunos vehículos de movilidad han incrementado los puntos conflictivos en la circulación generando riesgos e inseguridad tanto para peatones, como para ciclistas, automovilistas y otros usuarios de medios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

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

### MOCIÓN

- 1) Instar al equipo de Gobierno Municipal a programar las actuaciones en la vía pública de manera que no coincidan en el mismo espacio y tiempo varias obras.
  
- 2) Instar al equipo de Gobierno Municipal a revisar las actuaciones en materia de movilidad para mejorar la seguridad vial en puntos conflictivos de la ciudad, así como la idoneidad de la localización de las nuevas instalaciones de BIKI y PARKIBICI como, entre otros:
  - a. El paso de peatones de la calle Duque de la Victoria en el cruce con la calle Ferrari.
  - b. El carril bici del Paseo de Zorrilla a su paso por los siguientes los tramos:
    - i. Rotonda de Monumento al Cine.
    - ii. Incorporación desde el Paseo de Filipinos hacia el Campo Grande.
  - c. El carril bici de Avenida de Gijón en las inmediaciones del Instituto Politécnico Cristo Rey.
  - d. La incorporación de vehículos de la calle Marina Escobar hacia la calle Miguel Íscar.
  - e. Retirar el aparcabicis de la plaza Juan Pablo II en Villa del Prado.
  - f. Incorporación de puente del Poniente hacia el Paseo de Isabel la Católica.
  - g. Los pasos de peatones de calle Gondomar en los cruces con Santa Teresa y calle Torquemada.

Valladolid, 29 de marzo de 2023



Irene Núñez Martín  
Portavoz del Grupo Municipal Popular