

MEMORIA SOLICITUD AUDIENCIA PÚBLICA

La Federación de AAVV Antonio Machado siempre ha participado de forma activa en el diseño y seguimiento de la integración del ferrocarril a su paso por Valladolid, considerando esta operación un elemento clave en la conexión y cohesión de los barrios situados a uno y otro lado de la infraestructura ferroviaria, y por su ubicación y extensión, proyecto estratégico para el conjunto de la ciudad y su entorno.

Ya en el Plan General de Ordenación Urbana de 1984 los barrios del noreste solicitaban el soterramiento del tren, y esta cuestión se introduce en el debate del proceso de redacción del plan. Según el documento “Una propuesta pacífica para el soterramiento de las vías. Ayuntamiento de Valladolid. CONCEJALÍA DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS Y VIVIENDA. 14 de octubre de 2016”, “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”.

En el año 2000, en las alegaciones a la modificación del PGOU de 1996 relativa al Plan Parcial Santos Pilarica, se solicita llevar a cabo el soterramiento del ferrocarril. Y el Proyecto Antípodas, elaborado en 2003 como alternativo al nuevo PGOU aprobado por el Ayuntamiento, incluía la solución a la integración ferroviaria: “soterramiento del ferrocarril, apuesta por las zonas verdes, peatonales y estanciales, viario de velocidad moderada y con preferencia para el transporte público, adecuada organización con las calles que en él desembocan y correcta permeabilidad y conexión transversal”.

En el año 2005, y tras la aprobación dos años antes del Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid, la Federación, junto con la Universidad de Valladolid, convoca un Concurso de ideas para el diseño de los terrenos liberados por el soterramiento.

En noviembre de 2006 aún no había documentación precisa del proyecto, redactado por Richard Rogers, pero a partir de lo poco que entonces se conocía, entre otros documentos el estudio de impacto ambiental y pequeños fragmentos de documentación dados a conocer a cuentagotas, la Federación hizo público un Comunicado: <https://vecinosvalladolid.org/spip.php?article1625>, en el que manifestaba su posición al respecto, muy crítica con buena parte de las premisas del Plan y del proceso, entre otras, la financiación, el modelo urbano, la movilidad y la falta de participación.

A este respecto, la Federación secundaba entonces y hacía suyas las consideraciones, que ahora podemos afirmar eran premonitorias, enunciadas un año después por la Asociación Ciudad Sostenible en su documento «Dieciséis ideas sobre Valladolid», “10. Liderazgo de los ciudadanos y de sus representantes municipales en el soterramiento del ferrocarril. Este soterramiento y el desarrollo de la zona de los Talleres de Renfe es un proyecto de enorme trascendencia en el futuro de la ciudad, y se está produciendo la ausencia de un liderazgo desde el Ayuntamiento sobre el mismo y esas obras; la supremacía de los criterios ferroviarios/comerciales del ADIF frente a los criterios urbanos podría dar lugar a que se

tomarán determinadas decisiones contra la ciudad, que no fueran ya reversibles. Es necesario liderar desde el Ayuntamiento esas obras y defender los intereses generales de la ciudad frente a unas actuaciones que se escoran hacia... no se sabe bien el qué.””
<https://vecinosvalladolid.org/spip.php?article2267>

A partir de la presentación del Plan Rogers, la Federación organiza jornadas, mesas redondas, presenta alegaciones, y ya en octubre 2010, ante el evidente retraso de la operación, organiza una campaña ciudadana para exigir a las Administraciones implicadas en el soterramiento del ferrocarril explicaciones sobre los posibles retrasos en la operación y las prioridades de la Sociedad.

Esos mismos retrasos provocan la aprobación de una moción en la Asamblea del 2012, la elaboración de un informe, acompañado por acciones reivindicativas en las márgenes del ferrocarril, y una intervención en el pleno alertando del lamentable estado de la franja ferroviaria. En efecto, a la espera del prometido soterramiento, todo el entorno se abandonó a su suerte, sin realizar ninguna actuación que paliara su progresivo deterioro y mejorase la calidad urbana del corredor ferroviario y sus aledaños, y por consiguiente la calidad de vida del vecindario.

En los años siguientes, y ante las inquietantes noticias que hacían peligrar el soterramiento, la Federación mantuvo su apoyo al proyecto, con las adaptaciones necesarias motivadas por la crisis económica, pero siempre manteniendo la apuesta por esta solución. Y en 2016, ya con el nuevo equipo de gobierno al frente del Ayuntamiento, organizó, a partir de los datos existentes (pocos, dada la nula transparencia de todo el proceso hasta el cambio de gobierno), el ciclo “El soterramiento, a debate. Hacia una ciudad más amable”, con cinco charlas en distintos barrios de información y debate sobre la integración ferroviaria en Valladolid. El resumen de ese trabajo cristalizó en un documento donde se recogieron las inquietudes y propuestas del movimiento vecinal al respecto.

Y llega el año 2017. El año en el que hay que empezar a devolver el dinero (casi 400M de euros) del préstamo sindicado concedido por los bancos para llevar a cabo la operación. Ante la evidente falta de liquidez de la Sociedad, se plantea la disolución de la misma, extremo que la Federación rechaza de plano. Y se plantean distintas opciones para reducir el coste, que finalmente llevan a la firma de un nuevo convenio en el que se descarta la integración mediante soterramiento de las vías, y se sustituye por la ejecución de quince actuaciones de permeabilidad en superficie, tres de ellas no incluidas en el convenio. Para ese momento ya están ejecutados el soterramiento del Pinar de Antequera, el túnel de San Cristóbal, sin la infraestructura ferroviaria, y parcialmente el by-pass de mercancías y los nuevos talleres de Renfe.

En ese año, la Federación interviene en tres plenos sobre el tema del ferrocarril, manifestando su postura contra la disolución de la sociedad y la firma del nuevo convenio, llegando incluso a presentar recurso de reposición contra el acuerdo del pleno que aprobaba la firma de éste.
<https://vecinosvalladolid.org/spip.php?article9549>

En la Asamblea general del 2018, ante la evidencia del cambio del proyecto de integración y el abandono de la propuesta del tren soterrado, se aprobó una moción, en la que se acordaba

hacer un seguimiento estrecho de las actuaciones de integración, sin desechar la opción del soterramiento, si en un futuro cambiaban las condiciones económicas.

En la misma línea, la Carta Ciudadana 2019-2023 propone, en el Punto 9, “Exigir la absoluta transparencia en todos los procedimientos urbanísticos y en especial los ligados a la Integración Ferroviaria, no abandonado la búsqueda de alternativas que consigan el soterramiento del ferrocarril y permitiendo a la ciudadanía el acceso a la información y a la participación en el diseño.” PSOE firma sin modificaciones. VTLP firma con la siguiente modificación: “...Integración Ferroviaria, sin descartar ninguna actuación en el caso de que se den las condiciones económicas y permitiendo...”

Y un Punto 40: “Garantizar la permeabilidad entre barrios, divididos por las vías férreas, estableciendo un cronograma de actuación e informando de manera clara sobre los proyectos concretos a ejecutar.”, firmado por ambos grupos municipales sin enmiendas.

En las diferentes fases de alegaciones del PGOU 2020 la Federación intervino a través de la alegación 258 en diferentes aspectos relativos a la integración ferroviaria propuesta por el PGOU, siempre en la misma línea de las alegaciones contenidas en el recurso de reposición a la firma del convenio de 2017, cuyas determinaciones se trasponen directamente al Plan.

Desde el inicio de las obras de integración en superficie, refrendadas por su incorporación al nuevo PGOU aprobado en 2020, la Federación ha materializado su compromiso de seguimiento de las mismas, manteniendo reuniones con representantes municipales y de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, en las que ha expresado sus dudas sobre el proceso: retrasos, falta de un diseño global para el tratamiento del ámbito de la integración ferroviaria...

El cronograma de actuaciones a ejecutar (anexo IV del convenio 2017), fija el año 2033 como fecha de finalización de las inversiones. El apartado “Integración urbana: Actuaciones de permeabilidad ferrocarril-ciudad”, con una inversión total de 106,26 millones de euros, donde se incluyen los quince nuevos pasos previstos, da por completadas todas las actuaciones en 2025. Y estima que en 2021 deberían estar ejecutadas obras por valor de 79,15 millones de euros, aproximadamente el 74,5% del total, estimación que claramente no se ha cumplido.

En julio de 2021, ante el evidente retraso de las obras, que motivó la decisión de no hacer las aportaciones económicas exigidas en el convenio por exceso de liquidez, se intervino de nuevo en un pleno poniendo de manifiesto las graves deficiencias en la gestión de la integración ferroviaria.

La aprobación de los Fondos Europeos para la Recuperación y Resiliencia para paliar las consecuencias de la COVID 19, la aparición de una Plataforma de Apoyo al Soterramiento y las deficiencias en el desarrollo del proyecto de integración en superficie han vuelto a poner sobre la mesa el debate, entre la ciudadanía en general, en distintas organizaciones y estamentos, y también entre las asociaciones federadas.

Desde esta federación se han llevado a cabo acciones para tratar de clarificar la situación: solicitud al grupo municipal del Partido Popular de realización de consulta al Parlamento Europeo sobre la posibilidad de destinar fondos europeos al soterramiento de las vías, consulta directa a Adif sobre la misma cuestión, reunión con la Plataforma de Apoyo al

soterramiento, reunión con el Ayuntamiento...Pero consideramos que, ante el debate social existente en la ciudad sobre la integración ferroviaria y los distintos planteamientos en cuanto a su realización y financiación, es necesario, para disponer de una correcta y veraz información, un debate en formato de audiencia pública, en su modalidad

b): De información y consulta sobre actuaciones o proyectos de actuación de la Administración Municipal..., según el artículo 183 del Reglamento Orgánico del Ayuntamiento de Valladolid aprobado definitivamente en pleno de fecha 31 de julio de 1996.

SOLICITUD DE DOCUMENTACIÓN

Para facilitar el desarrollo de la audiencia pública propuesta, se solicita la aportación, a la mayor brevedad posible, de la siguiente documentación:

Actas de las reuniones de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad celebradas en 2018, 2019, 2020 y 2021.

Actas de Comisión de Seguimiento de las obras de Integración.

Situación de todas las licitaciones, créditos y estado de la tramitación de las distintas actuaciones.

Plazos y motivación de los retrasos de las distintas propuestas incluidas en el plan de integración.

Propuestas para acelerar las obras de integración, si existen.

Posibles vías de financiación alternativas a las consideradas en el convenio.

Estudio de movilidad asociado al plan de integración.

Estudio de seguridad en el entorno del ferrocarril. Incidencia de las actuaciones previstas sobre el "Mapa del miedo".

Estado de conservación y actuaciones relacionadas con el patrimonio industrial del ferrocarril.