

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Francisco Igea Arisqueta y Fernando Navarro Fernández-Rodríguez, Diputados del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente **pregunta para la que se solicita respuesta por escrito sobre la situación de la empresa Valladolid Alta Velocidad S.A. y el futuro de las obras para las que ésta fue constituida.**

Congreso de los Diputados, 10 de enero de 2017

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El pasado 27 de diciembre el Consejo de Administración de Valladolid Alta Velocidad S.A. (en adelante VAV) acordó convocar Junta General de accionistas para aprobar una eventual solicitud de concurso voluntario de acreedores. Previamente el representante del ayuntamiento de Valladolid – que previamente había anulado una carta de compromiso a las entidades financieras por parte del anterior equipo- se había negado a afrontar los pagos correspondientes a su participación en la sociedad –unos 130 millones de euros-.

VAV fue constituida en enero de 2003. Con capital enteramente público, un 50% del accionariado correspondía al Ministerio de Fomento –a través de Adif-Alta Velocidad, Adif y Renfe Operadora-, un 25% a la Junta de Castilla y León, y un 25% al Ayuntamiento de Valladolid. Su objeto social consistía básicamente en a) la construcción de la Variante Este de Mercancías, b) el traslado de los talleres de Renfe a la Nueva Base de Mantenimiento Integral en San Isidro, en las afueras de la ciudad, c) la construcción de la nueva estación de viajeros de Campo Grande, y d) el soterramiento de las vías a su paso por la ciudad.

El coste de las obras, situado inicialmente en 527 millones de euros, se pensaba sufragar mediante la venta de los terrenos liberados por el soterramiento y traslado de los talleres, que permitirían la construcción de 6.000 viviendas. Sin embargo la previsión de coste se disparó a la vez que disminuía el valor de los terrenos, que ahora apenas cubrirán un 40% del coste total.

La proyectada solicitud de concurso de acreedores resulta muy alarmante, al no quedar claro quién tendría entonces que hacerse cargo de las obras y quienes se convertirían en propietarios de las mismas. Debe recordarse, además, que estas obras están cofinanciadas por la Unión Europea ya que se integran en la Red Transeuropea de Transporte (TEM-T), y que un incumplimiento de las mismas podría dar lugar a la restitución de los fondos europeos empleados.

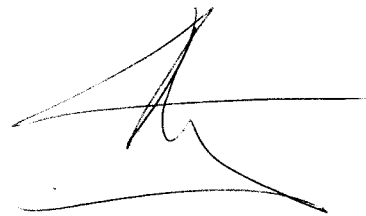
En relación a lo anterior, se formulan las siguientes preguntas:

1. ¿Cómo quedarán las obras y contratos en curso ante una eventual situación de concurso de acreedores de Valladolid Alta Velocidad, S.A.? ¿Quedarán las obras realizadas y los nuevos talleres en manos de un Administrador concursal?
2. ¿Cuándo estará operativa la Variante Este de Mercancías? ¿Y los nuevos talleres de Renfe en la Nueva Base de Mantenimiento Integral de San Isidro? ¿Cuáles son las previsiones respecto del traslado de los trabajadores?
3. ¿Cuál es la previsión del coste final de la obra? ¿Cuáles son los sobrecostes estimados aún no aflorados?
4. ¿Existen escenarios de ahorro con respecto al proyecto inicial? En concreto ¿considera sensato el Ministerio de Fomento seguir adelante con el soterramiento ante la caída del precio de los terrenos, o por el contrario cree conveniente plantear alternativas de “integración blanda”?
 - a) En caso de que el Ministerio de Fomento considerase sensato seguir adelante con el soterramiento, ¿quién prevé que lo costee? ¿El Ayuntamiento, el propio Ministerio de Fomento, los principales beneficiarios en la ciudad, o alguna combinación de todos ellos?



Francisco Igea Arisqueta

Diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos



Fernando Navarro Fernández-Rodríguez

Diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos