

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### MINISTERIO DE FOMENTO

- 947** *Resolución de 22 de diciembre de 2017, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Convenio con Adif-Alta Velocidad, Renfe-Operadora, la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, SA, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid, para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid.*

Habiendo sido suscrito el pasado 20 de noviembre de 2017, el Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF-Alta Velocidad, Renfe-Operadora, la sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, SA, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid y, en cumplimiento de lo establecido en el apartado 8 del artículo 48 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, sobre convenios suscritos por la Administración General del Estado o alguno de sus organismos públicos o entidades de derecho público vinculados o dependientes, procede la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de dicho Convenio que figura como anexo a esta resolución.

Madrid, 22 de diciembre de 2017.–El Presidente de ADIF, Juan Bravo Rivera.

#### ANEXO

**Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF-Alta Velocidad, Renfe-Operadora, la sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, SA, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid**

Valladolid, a 20 de noviembre de 2017.

#### REUNIDOS

Don Juan Carlos Suárez-Quíñones y Fernández, Consejero de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León en virtud del nombramiento realizado por Acuerdo 8/2015, de 7 de julio, del Presidente de la Junta de Castilla y León, actuando en representación de ésta y conforme a las atribuciones que le confiere el artículo 26.1 l de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León y el Acuerdo de 16 de noviembre de 2017 de la Junta de Castilla y León.

Don Óscar Puente Santiago, en su calidad de Alcalde del Excmo. Ayuntamiento de Valladolid (en adelante «Ayuntamiento») que actúa en representación del mismo, expresamente facultado mediante Acuerdo del Pleno de fecha 20 de noviembre de 2017, en ejercicio de las competencias que le atribuye la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Don Juan Bravo Rivera, Presidente de las entidades públicas empresariales (EPE) Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y ADIF-Alta Velocidad, que en lo sucesivo se denominarán ADIF/ADIF-Alta Velocidad, en virtud del Real Decreto 504/2016, de 18 de noviembre, actuando en nombre y representación de ambas en el ejercicio de las facultades que tiene conferidas por el artículo 23.2.a) de su Estatuto (para Adif)/artículos 23.1 y 2.a) de su Estatuto (para ADIF-Alta Velocidad), aprobado mediante Real Decreto 2395/2004, de 30 de Diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias/Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad.

Don Juan Alfaro Grande, actuando en calidad de Presidente de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora, de conformidad con las facultades que le vienen atribuidas por el artículo 16.2 del Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre, que aprueba el Estatuto de la entidad, y como Presidente del Consejo de Administración de Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, S.A. (Renfe Mantenimiento).

Don Julio Gómez-Pomar, en representación de la sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, SA.

Las Partes, en la representación que ostentan y reconociéndose mutuamente plena capacidad para la formalización de este Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), ADIF-Alta Velocidad, Renfe-Operadora, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid, que sustituye el firmado el 6 de noviembre de 2002, declaran que la suscripción de este instrumento ha obtenido previamente todas las autorizaciones preceptivas, se han realizado los trámites obligados, se han tomado los acuerdos de los órganos competentes y,

## MANIFIESTAN

I. Las EPE ADIF/ADIF-Alta Velocidad son organismos públicos adscritos al Ministerio de Fomento y gozan de personalidad jurídica propia, así como plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio, y se rigen por lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en su Estatuto y en la legislación presupuestaria y otras normas de aplicación. En el ejercicio de sus funciones, las EPE ADIF/ADIF-Alta Velocidad actúan con autonomía de gestión, teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales con la máxima calidad, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario.

Mediante el artículo 36 Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, ADIF asumió la titularidad de la red ferroviaria que hasta entonces era de competencia estatal, y posteriormente, en virtud del artículo 1 del Real Decreto ley 15/2013, de 13 de diciembre, y con efectos de 31 de diciembre de 2013, se creó ADIF-Alta Velocidad por escisión de la rama de actividad de ADIF de construcción y administración de infraestructuras de alta velocidad y de aquéllas que se le encomendasen. Por tanto, a partir de la fecha de creación de ADIF-Alta Velocidad, éste pasó a asumir las competencias en materia de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y la titularidad de las existentes; quedando ADIF como competente para la construcción y administración del resto de infraestructuras que integran la REFIG.

II. Las EPE ADIF/ADIF-Alta Velocidad, están legitimadas para proceder a la suscripción del presente Convenio, al amparo de lo establecido en el artículo 4 del Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre/ Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, ya citado, que faculta expresamente a esta entidad pública empresarial para poder celebrar convenios con la Administración General del Estado, con otras Administraciones Públicas, así como con cualquier otra entidad pública o privada.

III. Renfe-Operadora es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, que goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio, y se rige por lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en las disposiciones de desarrollo de ambas, en su Estatuto y en la legislación presupuestaria y demás normas de aplicación. En defecto de dichas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado.

En el ejercicio de sus funciones, Renfe-Operadora actúa con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos en la Ley del Sector Ferroviario, en su Estatuto y en la legislación que le sea de aplicación.

IV. La Junta de Castilla y León, actúa en virtud de sus competencias en obras públicas y transportes terrestres (ordenación del transporte de mercancías y viajeros que

tengan su origen y destino en el ámbito de Castilla y León, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado) y, de forma general, por aplicación de aquellas competencias que tienen como objeto el fomento del desarrollo económico de la Comunidad y su contribución a objetivos de Ordenación del Territorio y la ejecución de planes destinados a la reestructuración de sectores económicos, de acuerdo con las previsiones estatutarias y legales.

V. El Ayuntamiento de Valladolid es titular de competencias en materia de ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística y de realización de actividades complementarias de las propias de otras Administraciones Públicas, de conformidad con lo establecido en el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

VI. En fecha 6 de noviembre de 2002, el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, y el Excmo. Ayuntamiento de Valladolid, suscribieron un Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid, que se adjunta en el anexo I.

VII. En fecha 10 de enero de 2003, en ejecución de lo dispuesto en el Acuerdo Primero del citado Convenio de 6 de noviembre de 2002, la Junta de Castilla y León, el Excmo. Ayuntamiento de Valladolid, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe) y el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) constituyeron la mercantil «Valladolid Alta Velocidad 2003, SA», con el fin de que la citada Sociedad gestionase el cumplimiento de las actuaciones y objetivos contemplados en el mencionado Convenio, siendo los accionistas actuales de dicha Sociedad, la Junta de Castilla y León (25%), el Ayuntamiento de Valladolid (25%), la EPE ADIF-Alta Velocidad (30,0%), la EPE ADIF (7,5%) y la EPE Renfe-Operadora (12,5%).

VIII. En fecha 22 de julio de 2005 la Sociedad y la EPE ADIF suscribieron el Convenio para la transmisión por esta Entidad a la Sociedad «Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.» de los suelos liberados con motivo de las obras derivadas de la transformación de la red ferroviaria de Valladolid.

IX. En fecha 12 de junio de 2007 se suscribió el Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y la sociedad «Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.» para la cofinanciación de las obras del nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España, Madrid Segovia-Valladolid/Medina del Campo. Tramo: Río Duero-Túnel de Pinar de Antequera, ya que, en el Consejo de Administración de la Sociedad el 28 de junio de 2005 se acordó que el sobrecoste que se derivaba soterramiento de las vías a su paso por la urbanización Pinar de Antequera (Soterramiento Pinar de Antequera), comprendido en este tramo, se aportaría por la Sociedad «Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.»

X. En fecha 26 de julio de 2007 se suscribió el Convenio entre el Ministerio de Fomento y la sociedad «Valladolid Alta Velocidad 2003 SA», para la cofinanciación de las obras de la variante Este ferroviaria de Valladolid, ya que en el Consejo de Administración de la Sociedad el 28 de junio de 2005, se acordó que el sobrecoste del proyecto de la plataforma de la Variante Este derivado del soterramiento del trazado ferroviario desde el cruce del Canal hasta el Cerro de San Cristóbal (Soterramiento Polígono de San Cristóbal) sería financiado por la Sociedad.

XI. A raíz de la creación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en la que se integraban parte de los efectivos de la Dirección General de Ferrocarriles, y de la desaparición de ésta última en la consiguiente reestructuración del Ministerio de Fomento, así como de la asunción por ADIF y ADIF-Alta Velocidad de la titularidad de las líneas de competencia estatal, estas entidades públicas pasaron a ser competentes para la construcción, modificación y administración de las referidas líneas, en lugar del Ministerio de Fomento y en virtud del artículo 22 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la administración de las infraestructuras ferroviarias y su construcción corresponderán, dentro del ámbito estatal, a una o varias entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio de Fomento.

Así, teniendo en cuenta estas disposiciones y la desaparición de la Dirección General de Ferrocarriles, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y ADIF-Alta Velocidad se subrogaron en la posición del Ministerio de Fomento en el Convenio para la cofinanciación de las obras de la Variante Este Ferroviaria de Valladolid, suscrito en fecha 26 de julio de 2007.

XII. Además, la Sociedad, en desarrollo de su actividad y para el cumplimiento de sus objetivos ha adoptado una serie de acuerdos en los sucesivos Consejos de Administración que se relacionan en el anexo II.

XIII. Actuaciones contempladas y estado actual:

De las actuaciones incluidas en los Convenios indicados anteriormente, se han ejecutado proyectos y obras por importe de 554,28 millones de €, de los cuales, la Sociedad ha pagado 442,88 millones de €, y las EPE ADIF/ADIF-Alta Velocidad han invertido en obra ferroviaria la cantidad estimada de 111,40 millones de €, de la inversión de 144 millones de € recogida en el acuerdo sexto del Convenio firmado el 6 de noviembre de 2002.

Por otro lado, según lo establecido en el acuerdo séptimo del Convenio firmado con fecha 6 de noviembre de 2002, la Junta de Castilla y León se comprometía a aportar a la Sociedad 15 millones de €, de los cuales ha aportado hasta la fecha 5,5 millones de € (que se encuentran contemplados dentro de los 442,88 millones de € de la Sociedad).

A continuación se detallan las actuaciones ya finalizadas o en desarrollo en el marco de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, SA, y del convenio de 2002 y su coste (sin contemplar los costes financieros que se derivan del endeudamiento que tuvo que suscribir la Sociedad para poder tener recursos para acometer las actuaciones cuyo pago se le atribuye a través de los convenios mencionados anteriormente):

1. Variante Este (incluye ramal en 3 hilos).

Incluye una variante en ancho ibérico dedicada al transporte de mercancías, con una longitud de 17,5 km y un ramal en 3 hilos que conecta el Complejo ferroviario con el nudo norte. Discurre en superficie en toda su longitud excepto en 2 km, entre los puntos kilométricos 3,900 al 5,900, que se corresponde con la zona del Polígono de San Cristóbal, en los que la rasante discurre soterrada, siendo su mayor parte falso túnel.

La inversión realizada asciende a 109,0 millones de €, en plataforma, vía e instalaciones de un tramo de la variante, así como en el ramal de tres hilos que forma parte de la misma. De estos 109,0 millones de € la Sociedad ha sufragado 36,58 millones de € (en el marco del convenio de 26 de julio de 2007, correspondientes al soterramiento en el Polígono de San Cristóbal y en el Ramal de Tres Hilos) y el Ministerio de Fomento, 72,42 millones de € (actualmente el expediente de esta obra se encuentra traspasado a ADIF).

2. Soterramiento Pinar de Antequera.

Dentro del tramo Río Duero–Pinar de Antequera se encuentra la ejecución del soterramiento en la zona de la urbanización de Pinar de Antequera mediante la ejecución de un doble túnel para ancho ibérico y ancho UIC. La longitud de la actuación es de 5,4 km.

La inversión realizada asciende a 65,01 millones de €, sufragados por la Sociedad.

3. Nuevo Complejo Ferroviario.

El nuevo Complejo Ferroviario se ubica junto a la Variante Este, con una superficie aproximada de 70 hectáreas y un acceso en ancho ibérico a través de la propia Variante y en ancho UIC a través del ramal en 3 hilos.

La ejecución de este Nuevo Complejo permite la liberación de los terrenos en los que actualmente se encuentran las instalaciones ferroviarias.

El referido Nuevo Complejo se compone de:

- Nueva Base de Mantenimiento integral (BMI) de material rodante ferroviario, maquinaria y playa de vías de tratamiento técnico.
- Nueva terminal de mercancías. 2 áreas funcionales. 12 vías.
- Redalsa. 3 áreas.
- Centro de Tecnología de vía. 2 naves 140×50 m y 110×25 m.

La ejecución de este nuevo Complejo se preveía en dos fases: En la primera fase (prácticamente finalizada) se encuentra el nuevo taller, la subestación y las instalaciones necesarias para poner en servicio el nuevo taller; la segunda fase comprende la nueva terminal de mercancías, el traslado de las instalaciones de Redalsa y del Centro de Tecnología de Vía.

La inversión realizada en la primera fase asciende a 180,67 millones de €, sufragados por la Sociedad en la primera fase del Complejo.

#### 4. Integración urbana del ferrocarril.

Esta actuación contemplaba la implantación de una doble vía de alta velocidad en una longitud de 14,6 km desde el túnel de Pinar de Antequera hasta el río Pisuegra. El pasillo ferroviario quedaría soterrado en la zona urbana de Valladolid, en una longitud de 4.680 m, entre la calle Daniel del Olmo y la carretera de Renedo (junto a la Universidad).

Esta actuación se divide en tres tramos: Pinar de Antequera-Túnel Urbano, Túnel Urbano y Túnel Urbano-Nudo Norte.

Actualmente solo se han realizado y se están acometiendo aquellas actuaciones necesarias para compatibilizar el paso de la línea de alta velocidad con una futura integración urbana del ferrocarril, por dicho motivo algunas de las actuaciones están siendo cofinanciadas entre la Sociedad VAV y ADIF/ADIF-Alta Velocidad. La inversión realizada en actuaciones en superficie asciende a 65,35 millones de €, de los que la sociedad ha sufragado 26,37 millones de € y la EPE ADIF Alta Velocidad, 38,98 millones de €.

Esta actuación es la que sufre una mayor modificación respecto a su planteamiento inicial, ya que lo que se plantea en este nuevo convenio es una integración urbana del ferrocarril permeable sin soterramiento.

#### 5. Estación de viajeros.

Según el convenio de 2002 el edificio de la estación de viajeros se financiaba con cargo a VIALIA. Una vez descartadas las posibilidades de ejecución de la estación según el modelo VIALIA, se está analizando la remodelación necesaria de la misma para mantenerla en superficie en su ubicación actual. Dicha actuación, cuyo coste estimado son 70 millones de €, será asumida por las EPE ADIF/ADIF- Alta Velocidad.

#### 6. Actuaciones urbanísticas.

El 18 de enero de 2010 (BOCyL 27/01/2010) la Junta de Castilla y León aprobó definitivamente la Modificación del PGOU conocido como Plan Rogers. Se ha redactado un Proyecto Básico de urbanización así como un Proyecto de Actuación con determinaciones completas sobre reparcelación del sector «Reordenación Ferroviaria».

Asimismo, la Sociedad adquirió la parcela de Ebro Puleva, y se ha ejecutado la urbanización sobre el soterramiento en la zona de la urbanización de Pinar de Antequera. La inversión realizada asciende a 12,45 millones de €, sufragados por la Sociedad.

#### 7. Estación de autobuses.

El convenio de 2002, en su anexo, realizaba una estimación de la estación de autobuses de 9,00 millones de € a financiar con cargo a las plusvalías de los suelos liberados de la actual estación de autobuses no incluida en la inversión de 15 millones de € establecida para la Junta de Castilla y León.

El planeamiento aprobado actualmente define la ubicación de la estación en una parcela soterrada junto a la estación de ferrocarril en la que hasta la fecha sólo se han realizado estudios preliminares.

#### 8. Gastos operativos de la Sociedad.

Los gastos operativos de la Sociedad ascienden a 6,87 millones de €.

## 9. Costes financieros.

Los costes financieros estimados derivados del crédito suscrito por la Sociedad ascienden a 114,93 millones de €.

XIV. Como consecuencia del desarrollo de las actuaciones derivadas del convenio de 2002, de los convenios mencionados anteriormente y de las decisiones acordadas en el Consejo de Administración de la Sociedad, esta Sociedad dispuso de los 400 millones de € de la línea sindicada de crédito, sin que hasta la fecha haya sido posible su devolución por parte de dicha Sociedad debido a que, hasta la fecha, no ha sido posible desafectar los terrenos de uso ferroviario y su transmisión a la Sociedad al no haberse finalizado el traslado de las instalaciones ferroviarias.

Las plusvalías de estos terrenos estaban destinadas a financiar en gran parte las actuaciones del Convenio firmado el 6 de noviembre de 2002, junto con la cesión gratuita de los aprovechamientos municipales a los que se sumarían las aportaciones comprometidas por la Junta de Castilla y León y la inversión realizada por las EPE ADIF y ADIF-Alta Velocidad.

XV. En el Consejo de Administración de 27 de diciembre de 2016, se acordó, por unanimidad de sus miembros presentes y representados en la sesión, la convocatoria de la Junta General de Accionistas con carácter extraordinario, con las formalidades que legal y estatutariamente corresponden, para la adopción de los acuerdos que sean necesarios en el marco legal vigente, entre los cuales, analizadas las circunstancias y en atención al interés general podrían ser la solicitud de disolución y liquidación de la sociedad y/o la petición de concurso voluntario de acreedores.

XVI. Ante esta situación, no disponiendo la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, SA. de liquidez para cancelar el contrato de crédito suscrito ni para continuar con las actuaciones derivadas de la integración del ferrocarril en la ciudad, los firmantes del Convenio como accionistas de «Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.», en la Junta General Extraordinaria celebrada en fecha 16 de febrero de 2017, adoptaron por unanimidad, entre otros, los siguientes acuerdos:

1. Aprobación de un Plan financiero para la viabilidad de la Sociedad.
2. Solicitar las autorizaciones oportunas para llevar a cabo las actuaciones necesarias que conduzcan a la modificación del Convenio de 6 de noviembre de 2002, para recoger en él la integración permeable ferrocarril-ciudad manteniendo la estación e infraestructuras ferroviarias en superficie a su paso por Valladolid.
3. Aprobación de la solicitud al Ayuntamiento de Valladolid de la modificación del planeamiento urbanístico.
4. Que las EPE accionistas de la Sociedad requieran a las entidades bancarias Acreditantes iniciar las negociaciones oportunas a fin de cancelar el contrato de crédito, fijar el calendario de desembolsos y las condiciones de dicha cancelación.

XVII. Para la ejecución de estos acuerdos y el saneamiento financiero de la Sociedad, la primera medida que se ha llevado a efecto es la suscripción de un Acuerdo entre las entidades bancarias Acreditantes y las EPE Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), ADIF-Alta Velocidad y RENFE - Operadora, con la finalidad de proceder a la cancelación del contrato de crédito vigente y de los contratos de coberturas de tipos de interés suscritos por la Sociedad. El Acuerdo, que se elevó a escritura pública con fecha 30 de junio de 2017 se adjunta como anexo III.

XVIII. Adicionalmente, las EPE aportaron a la Sociedad, con fecha 4 de abril de 2016, en el marco de la novación del contrato de crédito suscrita por aquella, un total 62,5 millones de €, para la cancelación de la parte garantizada por dichas entidades a través de las «comfort letters» otorgadas correspondiente al vencimiento impagado a dicha fecha.

En consecuencia, las cantidades totales desembolsadas o a desembolsar para la cancelación del contrato de crédito y de los contratos de cobertura de tipos de intereses se establecerán, en función de la fecha de suscripción de este documento, y siempre que se

efectúe antes del 31 de diciembre de 2017, según lo previsto en el Acuerdo indicado en el punto XVIII y que se adjunta como anexo III.

XIX. Adoptada esta decisión y con el objeto de continuar con las actuaciones que finalicen con una integración permeable ferrocarril-ciudad, los accionistas de «Valladolid Alta Velocidad 2003, SA», han acordado la continuación de la actividad social mediante un plan de viabilidad que incluya la ejecución y financiación de las actuaciones necesarias urbanísticas y ferroviarias para la consecución de integración del ferrocarril en Valladolid, conforme a los acuerdos de la Junta de Accionistas de 16 de febrero de 2017.

XX. Tras el análisis de las actuaciones pendientes y el acuerdo de modificación/actualización de la solución inicialmente prevista en el Convenio firmado el 6 de noviembre de 2002, el coste estimado pendiente de las actuaciones a ejecutar para desarrollar la nueva solución de integración permeable ferrocarril-ciudad, asciende a 480,61 millones de € (IVA incluido).

XXI. El último estudio económico de valoración de suelos realizado por la empresa SEGIPSA, en la alternativa aprobada asciende a 803,90 millones de € de los que la sociedad ya obtuvo 4,87 millones de € por lo que restarían por obtener 799,03 millones de € (IVA incluido) (ver anexo VI).

XXII. En base a los acuerdos adoptados en el seno de los órganos de administración de la Sociedad, se ha procedido a revisar el Convenio suscrito en fecha 6 de noviembre de 2002 con el fin de poder establecer los acuerdos y condiciones necesarios para el logro del nuevo objetivo de integración permeable ferrocarril-ciudad, siempre bajo el principio de eficiencia en la gestión pública, facilitando la utilización conjunta de medios y servicios públicos y cumpliendo con la legislación de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

XXIII. En virtud del Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial «Administrador de Infraestructuras Ferroviarias» (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico, se creó la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, distribuyéndose las competencias del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias entre las dos entidades, ADIF y ADIF-Alta Velocidad, que se incorpora como parte a este Convenio, en cuanto se subroga por ministerio de la ley en derechos y obligaciones de ADIF y resulta titular de competencias afectadas por la ejecución de dicho Convenio.

XXIV. Todas las partes firmantes declaran de conformidad con el art. 48.5 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, tener la capacidad económica suficiente para financiar la ejecución de las actuaciones contenidas en el Convenio y en su modificación hasta la finalización de las mismas y durante la vigencia de dicho Convenio.

XXV. En virtud de todo lo anteriormente expuesto, las Partes, acuerdan suscribir el presente Convenio, que deja sin efecto y sustituye los suscritos el 6 de noviembre de 2002 entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), ADIF-Alta Velocidad, Renfe-Operadora, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid, y los suscritos el de 12 de julio de 2007 y 26 de julio de 2007, con el objetivo de establecer los acuerdos y condiciones para el logro del nuevo esquema de integración permeable ferrocarril-ciudad, con sujeción a lo dispuesto en las siguientes:

#### ESTIPULACIONES

##### Primera. *Objeto del Convenio.*

El objeto del presente Convenio es definir la nueva solución de transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid, adaptándola a la integración de permeabilidad ferrocarril-ciudad y establecer los nuevos compromisos y obligaciones de las Partes, con la finalidad de ejecutar las actuaciones necesarias de esta solución y establecer la forma de su financiación.

Para ello los Socios han definido las actuaciones pendientes de ejecutar para el desarrollo de la solución de Integración permeable ferrocarril-ciudad así como el balance económico de la operación.

Las actuaciones de adaptación de la solución de la integración permeable ferrocarril-ciudad incluyen los siguientes contenidos y compromisos de aportaciones de los Socios:

1. Variante Este: Finalización de esta actuación.
2. Soterramiento Pinar de Antequera: La liquidación de las obras;
3. Nuevo Complejo Ferroviario: La finalización de la primera fase y la ejecución de la segunda fase de dicho Complejo ferroviario;
4. Integración urbana del ferrocarril: La definición de la alternativa de la integración permeable ferrocarril-ciudad en el tramo urbano que incluye las actuaciones descritas en el anexo V, y que, manteniendo la estación y la infraestructura ferroviaria en superficie y ajustando en lo posible el ancho de la traza ferroviaria, propicia la más satisfactoria permeabilidad de dicha traza ferroviaria en la ciudad de Valladolid y contribuya a su mejor vertebración;
5. Estación de viajeros: La ejecución de la estación ferroviaria de viajeros en superficie.
6. Actuaciones urbanísticas: La ejecución de las obras de urbanización del ámbito y la adaptación del planeamiento urbanístico vigente al objeto de establecer la ordenación, usos e intensidades urbanísticas más convenientes para los terrenos no necesarios para la explotación ferroviaria, conforme a lo establecido en el presente Convenio, en un marco de integración permeable ferrocarril-ciudad, y que permitan obtener unos aprovechamientos que, en la medida de lo posible, cubran por orden de prioridad: (a) el reembolso a las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y Renfe-Operadora de las cantidades aportadas por las mismas para la cancelación del contrato de crédito con las Entidades Bancarias Acreditantes, (b) los costes de la integración permeable ferrocarril-ciudad incluida la nueva estación de autobuses subterránea, y, (c) los gastos de funcionamiento de la Sociedad.
7. Estación de Autobuses: La ejecución de la nueva estación autobuses subterránea;

Se adjunta como anexo VII al presente convenio la relación de actuaciones previstas en el Convenio de 2002, su estado de ejecución actual y las actuaciones previstas en este convenio, tanto las derivadas del Convenio de 2002 pendientes de realizar como las incorporadas en el nuevo convenio.

A la fecha de la firma de este Convenio, se han definido con la mayor precisión posible los costes de las actuaciones pendientes para desarrollar esta nueva solución y aquellos no contemplados expresamente en el Convenio de 6 de noviembre de 2002. Estas estimaciones se recogen de forma detallada en la «Actuaciones a ejecutar en el Convenio 2017 (periodo 2017-2033)» del anexo IV, e incluyen tanto los costes de ejecución de obra como las asistencias técnicas, dirección de obra, dirección y redacción de proyectos así como otros costes que puedan ser necesarios para la ejecución de las mismas.

Asimismo, en el anexo VI, se recogen los ingresos a obtener derivados del último estudio económico de valoración de suelos realizado por la empresa SEGIPSA.

Segunda. *Obligaciones de las partes en relación con las actuaciones del Convenio.*

A. EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y Renfe-Operadora.

Transmisión de terrenos a Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.:

Las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y RENFE-Operadora impulsarán los procedimientos necesarios para la puesta a disposición de la Sociedad de los terrenos, según se liberen del servicio ferroviario, garantizando en todo caso el funcionamiento de las actuales instalaciones ferroviarias hasta la efectiva disponibilidad de aquellas que las sustituyen, todo ello siempre y cuando se cumplan las condiciones indicadas en los siguientes párrafos

y teniendo en cuenta los desembolsos que efectuarán para la cancelación del contrato de crédito de la Sociedad.

Para la formalización de la citada entrega se suscribirán los acuerdos pertinentes y las correspondientes Actas de Recepción.

La transmisión de terrenos, a favor de «Valladolid Alta Velocidad 2003, SA», por las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y Renfe-Operadora se realizará si se cumplen todas y cada una de las siguientes condiciones:

– Que se haya producido la modificación del planeamiento urbanístico que permita la integración permeable ferrocarril-ciudad al objeto de establecer la ordenación, usos e intensidades urbanísticas más convenientes de los terrenos no necesarios para la explotación ferroviaria, de modo que se establezca la máxima edificabilidad de usos legalmente posible para cada unidad de actuación del ámbito, conforme lo establecido en los compromisos del Ayuntamiento de Valladolid y la Junta de Castilla y León, recogidos en esta estipulación.

– Que esté plenamente garantizado, en los términos recogidos en la estipulación cuarta del presente Convenio, que los ingresos que genere la enajenación de los terrenos por la sociedad se aplicarán, en primer lugar, al reembolso a las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y RENFE-Operadora -en los porcentajes 15%, 60% y 25% respectivamente- de las cantidades aportadas por las mismas para la cancelación del contrato de crédito con las Entidades Bancarias Acreditantes, por el importe definitivo, en función de la fecha de suscripción de este documento, y siempre que se efectúe antes del 31 de diciembre de 2017, según lo previsto en el Acuerdo indicado en el punto XVI y que se adjunta como anexo III.

– Que se hayan entregado a RENFE Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, SA, y a ADIF los terrenos sobre los que se ubican las instalaciones ya construidas (el nuevo taller o Base de Mantenimiento Integral) y pendientes de construir en el Nuevo Complejo Ferroviario.

– Que se hayan abonado puntualmente y en función de su porcentaje en el capital social por las partes firmantes de este Convenio y accionistas de la sociedad «Valladolid Alta Velocidad 2003, SA», las sumas, a las que se comprometen a través del presente Convenio, necesarias para pagar:

a) Los gastos de funcionamiento corriente de la Sociedad, estimados en 9,94 millones de € en el periodo 2017-2033.

b) Los costes de las actuaciones de las obras de integración a partir del 1 de enero de 2017 y que se reflejan en el anexo IV, y cuyo importe asciende a 289,14 millones de €.

Inversión de las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y Renfe-Operadora:

La EPE ADIF-Alta Velocidad asumirá el coste de finalización de las actuaciones que le corresponden en el pasillo ferroviario (tramos Pinar de Antequera-Túnel Urbano y Túnel Urbano-Nudo Norte), estimado en 25,66 millones de € y llevará a cabo la ejecución de la nueva estación de ferrocarril, con un coste estimado en 70 millones de €.

La EPE ADIF finalizará la Variante Este, con un coste estimado pendiente de 85,87 millones de €.

Dichas actuaciones son necesarias para llevar a cabo la Integración permeable ferrocarril-ciudad y quedan excluidas de ser financiadas por la Sociedad.

B. Ayuntamiento de Valladolid.

Modificación del Planeamiento Urbanístico:

El Ayuntamiento de Valladolid procederá a iniciar simultáneamente a la tramitación de la modificación o derogación parcial del Estudio Informativo vigente y a la definición del ámbito del SGF por las EPE ADIF y ADIF-Alta Velocidad, los trámites necesarios para la modificación del planeamiento urbanístico, con la finalidad de que por esta Administración

se adecúe el planeamiento urbanístico a la integración permeable ferrocarril-ciudad, al objeto de establecer la ordenación, usos e intensidades urbanísticas más convenientes de los terrenos no necesarios para la explotación ferroviaria, de modo que se establezca la máxima edificabilidad de usos legalmente posible para cada unidad de actuación del ámbito.

Aportar la titularidad de los suelos del Nuevo Complejo Ferroviario:

Asimismo, el Ayuntamiento de Valladolid, se obliga a aportar la titularidad de los suelos sobre los que se ubican las instalaciones ya construidas (el nuevo taller o BMI) y pendientes de construir en el Nuevo Complejo Ferroviario de la Variante Este. La entrega de los suelos deberá realizarla libre de cargas y gravámenes y sin contraprestación alguna a las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y RENFE-Operadora.

No obstante lo anterior, y sin perjuicio de la obligación del Ayuntamiento de aportar, en todo caso, la titularidad de los suelos sobre los que se ubican las instalaciones construidas y pendientes de construir en el nuevo Complejo ferroviario, se deja constancia de que la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid en el Área Homogénea 5 «Páramo de San Isidro», a través de la cual el Ayuntamiento pretende adquirir los terrenos, se encuentra impugnado ante el Tribunal Supremo. En caso de que dicho recurso fuera desfavorable para el Ayuntamiento, el Consejo de Administración de la Sociedad determinará la forma de hacer frente a sus consecuencias económicas manteniéndose, en todo caso, la obligación del Ayuntamiento de aportar todos los terrenos.

Renfe-Operadora y ADIF mantendrán, en todo caso, la propiedad de sus terrenos en Campo Grande en tanto que no obtengan la titularidad de los suelos integrantes del nuevo Complejo Ferroviario, no resolviéndose la aportación de terrenos a la Sociedad en tanto que no se haya producido la transmisión efectiva de la propiedad de los referidos terrenos del nuevo Complejo Ferroviario.

Cesión del aprovechamiento urbanístico municipal a la Sociedad:

En la medida que las obras redundan en beneficio del municipio de Valladolid, el Ayuntamiento cederá a la Sociedad, mediante los procedimientos necesarios, el aprovechamiento urbanístico municipal que le corresponda, a fin de dichos aprovechamientos lucrativos sirvan para reembolsar el coste de las inversiones realizadas en los términos del presente Convenio.

C. Junta de Castilla y León.

Aprobación de la modificación de planeamiento urbanístico:

La Junta de Castilla y León, como Administración con competencias urbanísticas, se compromete a realizar los trámites necesarios para aprobar el planeamiento urbanístico modificado por el Ayuntamiento y adaptado a la integración permeable ferrocarril-ciudad al objeto de establecer la ordenación, usos e intensidades urbanísticas más convenientes de los terrenos no necesarios para la explotación ferroviaria, de modo que se establezca la máxima edificabilidad de usos legalmente posible para cada unidad de actuación del ámbito.

Aportación de aprovechamientos:

La Junta de Castilla y León se compromete a aportar a la Sociedad las plusvalías que se generen de los terrenos en los que se ubica la actual estación de autobuses.

Aportación para la estación de autobuses:

El coste mínimo estimado de la estación de autobuses asciende a 28,6 millones de €, que será financiado a través de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad.

En el caso de que, por decisión de la sociedad, se acometiese la construcción de una estación de autobuses con un coste superior a esa cantidad y hasta 4,5 millones de €

(33,10 millones de € en total), la diferencia de coste será aportada por la Junta de Castilla y León.

En el caso de que el coste final que se plantease de dicha actuación fuera superior a 33,10 millones de €, se estará a lo dispuesto en la tercera estipulación en relación a los desequilibrios que se produzcan por los posibles sobrecostes que, en todo caso, deberán ser aprobados por el titular final del activo, en este caso la Junta de Castilla y León.

D. Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, SA.

Coordinación de estudios y proyectos:

La sociedad coordinará la realización de los estudios y proyectos necesarios para la ejecución de las actuaciones urbanísticas y de infraestructura de transporte a que hace mención este Convenio, sin perjuicio de las competencias que en materia de ordenación del territorio y urbanismo corresponden al Ayuntamiento y a la Junta de Castilla y León, y en materia ferroviaria, a las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y Renfe-Operadora.

Ejecución de estudios, proyectos y obras:

Los estudios, proyectos y obras serán ejecutados por el organismo competente en la materia, siendo posible, si se considera conveniente a efectos de coordinación, que las Administraciones y EPE firmantes de este Convenio deleguen en la Sociedad, mediante los acuerdos que se establezcan, la ejecución de determinadas actuaciones, de acuerdo con la normativa aplicable y con respeto a las competencias que para la ejecución de obras públicas tienen atribuidas.

«Valladolid Alta Velocidad 2003, SA», entregará a las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y Renfe-Operadora, en virtud de lo establecido en el presente Convenio, a cambio de los suelos liberados, la propiedad de las instalaciones ferroviarias que les correspondan.

E. Los accionistas de Valladolid Alta Velocidad 2003, SA, en conjunto.

Mantener el accionariado y los cargos del Consejo de Administración:

Todas las partes se comprometen a mantener la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, SA, con su actual porcentaje accionarial, y manteniéndose el cargo de Presidente en el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, y los de Vicepresidentes Primero, Segundo y Tercero, en el Alcalde de Valladolid, el Consejero de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y el Presidente de ADIF/ADIF-Alta Velocidad, respectivamente, mientras no se produzca la disolución de la Sociedad.

Aportación de 299,08 millones de € por todos los Socios según sus porcentajes accionariales:

Hasta que no se hayan generado los beneficios correspondientes por la venta de los terrenos desafectados del uso ferroviario, el coste correspondiente referido a cualquier actuación contenida en el presente Convenio, a partir del 1 de enero de 2017 reflejado en el anexo IV será soportada por las partes de este Convenio y accionistas de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, SA, de acuerdo con el cuadro de aportaciones recogido en la estipulación tercera, en función de su porcentaje de participación en el capital social, al igual que los costes sociales operativos o cualquier otro derivado de dicho Convenio y de la actuación de la Sociedad.

Estas inversiones realizadas con cargo a las aportaciones de todos los accionistas de la Sociedad «Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.», serán reembolsadas a los mismos con las plusvalías generadas por la puesta en valor de los terrenos si las hubiere, una vez que se haya producido la liquidación a las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y Renfe-Operadora de las cantidades pendientes de pago derivadas de la cancelación del contrato de crédito, así como el reembolso de los créditos de los Accionistas por las actuaciones acometidas

ya sean ferroviarias, urbanísticas o de cualquier otra índole realizadas por cuenta de la Sociedad y de la cual ésta resulte deudora.

En el caso de que, después de ejecutar todas las actuaciones previstas y llevar a cabo todas las devoluciones de los importes realizadas por los Socios, en el orden que se establece en este documento, existiesen recursos excedentarios, todas las partes podrán acordar su reinversión en otras mejoras de la infraestructura ferroviaria en Valladolid y su integración urbana.

Inversión de la sociedad:

La sociedad ejecutará las siguientes actuaciones para el desarrollo de la solución de Integración permeable ferrocarril-ciudad (ver anexo IV):

1. Variante Este (Ramal de Tres Hilos) (0,87 millones de €): finalización de la obra del Ramal de Tres Hilos para su puesta en servicio.
2. Soterramiento Pinar de Antequera (1,82 millones de €): liquidación de las obras.
3. Nuevo Complejo Ferroviario (55,92 millones de €): La finalización de la nueva BMI (Nuevo Taller) y su equipamiento industrial y la ejecución de la segunda fase del Complejo ferroviario, que incluye, entre otros, la nueva estación de mercancías, el traslado de Redalsa y un nuevo CTV;
4. Integración Urbana del Ferrocarril (112,08 millones de €): la ejecución de la alternativa de integración permeable ferrocarril-ciudad que incluye las actuaciones descritas en el anexo V y que, manteniendo tanto la estación como la infraestructura ferroviaria en superficie, propicia la más satisfactoria permeabilidad de la traza ferroviaria en la ciudad de Valladolid y contribuye a su mejor vertebración;
5. Actuaciones urbanísticas (89,85 millones de €): documentación necesaria para el desarrollo del planeamiento urbanístico, proyectos y obras de urbanización y reposición de servicios.
6. Estación de Autobuses (28,60 millones de €): la ejecución de la nueva estación de autobuses;

Tercera. *Obligaciones y compromisos asumidos por cada una de las partes derivadas de su condición de socios de Valladolid AV 2003 y corrección de los desequilibrios derivados de la cancelación del contrato de crédito suscrito con el Sindicato Bancario por parte exclusivamente de las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y Renfe-Operadora.*

Aportaciones de los Socios derivadas de las «Actuaciones a Ejecutar Convenio 2017 (periodo 2017-2033)»:

Como consecuencia de las estimaciones de coste y plazo de ejecución de las actuaciones que quedan desglosadas en el anexo IV, los accionistas deben realizar los siguientes desembolsos en €, a partir del ejercicio 2017, para cubrir los correspondientes gastos corrientes de la sociedad y las actuaciones objeto de este convenio y que paga la Sociedad VAV.:

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	9.903.000	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>8.690.000</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>

Los desequilibrios que se produzcan por el sobrecoste de cada obra serán asumidos por el Socio destinatario final de la misma. Se entiende por sobrecoste aquellos importes que superen los contemplados en las estimaciones recogidas en el presente Convenio, y

que deberán ser aprobados por el destinatario final de la misma en función de sus competencias.

Conteniendo el presente convenio obligaciones y compromisos económicos asumidos por todas las partes por los importes y anualidades indicadas en el anterior cuadro, en cumplimiento del art. 49.d) de la Ley 40/2015 de RJSP, éstas serán imputadas durante el período de vigencia en la aplicación presupuestaria que a continuación se indica:

Junta de Castilla y León: 0402.261B01.82004.  
Ayuntamiento de Valladolid: Concepto 821 Programa.

Contrayendo todas las partes el compromiso firme de consignación de crédito suficiente para atender sus obligaciones económicas en sus respectivos Presupuestos o en sus Previsiones de Ingresos y Gastos durante todos los ejercicios comprendidos en el período de vigencia de este convenio.

Debiendo adoptar los órganos competentes de cada uno de los Socios, acuerdo expreso de tal compromiso.

La Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid aportarán los documentos contables acreditativos de tales compromisos futuros.

Una vez firmado el contrato de préstamo participativo, todos los Socios se comprometen cada uno de los años del período de duración de sus aportaciones, una vez justificada la primera anualidad, a abonar sus anualidades durante los 45 días naturales siguientes a la entrada en vigor de sus Presupuestos o Previsiones de Ingresos y Gastos.

Ingresos de la actuación:

Los ingresos que se obtengan se destinarán, en primer lugar, a la devolución de los importes desembolsados y adelantados por las EPE accionistas de la Sociedad para la cancelación de la deuda derivada del contrato de crédito y, en segundo lugar, a los desembolsos realizados derivados de las «Actuaciones a Ejecutar Convenio 2017 (período 2017-2033)»

Tal y como se indica en el manifiesto XXII, el último estudio económico de valoración de suelos realizado por SEGIPSA asciende a 803,90 millones de € de los que la Sociedad ya obtuvo 4,87 millones de € de la venta de la parcela Ebro-Puleva, por lo que restarían por obtener 799,03 millones de € (IVA incluido).

La estimación de ingresos por venta de suelo anualizada es la siguiente:

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	799,03

Obligaciones de los Socios para la obtención de los ingresos que puedan derivarse de la comercialización de los suelos desafectados y aportados a la Sociedad:

El Ayuntamiento de Valladolid y la Junta de Castilla y León, como Administraciones competentes, deberán realizar los trámites necesarios para modificar el planeamiento urbanístico, haciéndolo compatible con la integración permeable ferrocarril-ciudad en el ámbito del Convenio, así como las regularizaciones urbanístico-patrimoniales de los suelos afectados por las actuaciones ejecutadas en el ámbito de los Convenios firmados con posterioridad (2005 y 2007) y, con todos los compromisos alcanzados al efecto.

Principalmente, se deberán establecer la ordenación, usos e intensidades urbanísticas más convenientes de los terrenos no necesarios para la explotación ferroviaria y conforme a lo indicado en el presente Convenio.

Para alcanzar este objetivo, las EPE ADIF y ADIF-Alta Velocidad reducirán el ámbito del sistema general ferroviario al mínimo normativamente posible y la modificación del Plan General de Ordenación Urbana se realizará de modo que se establezca la máxima edificabilidad de usos legalmente posible para cada unidad de actuación del ámbito.

Reembolso de las cantidades desembolsadas por las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y Renfe-Operadora con la finalidad de cancelar la deuda de la Sociedad derivada del contrato de crédito:

Las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y RENFE-Operadora, en los porcentajes de ADIF el 15%, ADIF-Alta Velocidad el 60% y RENFE-Operadora el 25%, desembolsarán, en el ejercicio 2017, para la cancelación del contrato de crédito el importe previsto en el Acuerdo indicado en el punto XVI y que se adjunta como anexo III, importe al que deberá sumarse el ya desembolsado en abril de 2016, esto es, 62,5 millones de €.

En consecuencia, la suma total de las cantidades desembolsadas por estas EPE por el importe definitivo, en función de la fecha de suscripción de este documento, y siempre que se efectúe antes del 31 de diciembre de 2017, según lo previsto en el Acuerdo indicado en el punto XVI y que se adjunta como anexo III, deberá ser reembolsada a las mismas con la finalidad de corregir el desequilibrio de las aportaciones derivadas de dicha cancelación del contrato de crédito, y con dicha finalidad se establecen determinados pactos y obligaciones, así como se podrán constituir determinadas garantías:

Pactos y obligaciones:

(i) Desde la primera venta de los terrenos liberados del uso ferroviario, los ingresos serán aplicados al total reembolso de las cantidades aportadas para la cancelación del contrato de crédito por las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y RENFE-Operadora.

(ii) Las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y RENFE-Operadora se reservan la facultad de no aportar los terrenos a la Sociedad en caso de incumplimiento de las obligaciones de las partes de sus respectivas obligaciones adquiridas en este documento.

(iii) Las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y a RENFE-Operadora podrán reservarse expresamente el dominio de los terrenos liberados del uso ferroviario y que pudieran ser aportados a la Sociedad o constituir sobre los mismos una condición resolutoria explícita con objeto de garantizar la devolución de las cantidades desembolsadas y anticipadas para la cancelación del crédito.

Garantías:

(iv) Para el caso de haber sido los terrenos liberados del uso ferroviario ya aportados, se constituirá por la sociedad VAV a petición de las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y a RENFE-Operadora y a favor de las mismas promesa de hipoteca mobiliaria o, si procediese, inmobiliaria sobre cualesquiera activos del Proyecto que consten en el balance de la Sociedad y que sean susceptibles de ser pignoralos y/o hipotecados. En el mismo acto, Valladolid Alta Velocidad 2003, SA, otorgará a estas EPE poder irrevocable para constituir hipoteca o prenda sobre estos activos por el valor equivalente al importe total desembolsado por la cancelación del contrato de crédito.

*Cuarta. Obras Ferroviarias, Muros y Losas, Estación de Autobuses y Obras de Urbanización y Reposición del Taller Central de Reparaciones (TCR).*

La sociedad entregará a los respectivos socios las siguientes obras:

- A la EPE ADIF-Alta Velocidad: Obras ferroviarias de alta velocidad.
- A la EPE ADIF: Obras ferroviarias de ancho ibérico.
- Junta de Castilla y León: Estación de autobuses.
- Ayuntamiento de Valladolid: Obras de urbanización.
- A Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad Mercantil Estatal, SA: La nueva Base de Mantenimiento Integral (BMI) (el nuevo taller), en reposición del Taller Central de Reparaciones (TCR), ubicada en el nuevo Complejo Ferroviario, en cuanto esté en disposición de ser operada.

Asimismo, y una vez obtenga la titularidad, el Ayuntamiento de Valladolid entregará sin contraprestación alguna y libre de cargas, a Renfe Fabricación y Mantenimiento Sociedad

Mercantil Estatal, S.A., el suelo que ocupan los nuevos talleres ferroviarios referidos en el párrafo anterior (la nueva BMI), como bien patrimonial y a ADIF los suelos donde se ubicarán la nueva estación de mercancías, las instalaciones de Redalsa y el nuevo CTV.

Muros y losas. Mantenimiento:

Los muros y las losas de cobertura de los túneles ferroviarios en el Pinar de Antequera y en el polígono de San Cristóbal (Variante Este) son obras urbanísticas especiales vinculadas al sistema general ferroviario, ya que se han ejecutado cumpliendo con lo establecido en las Declaraciones de Impacto Ambiental correspondientes al «Estudio informativo complementario del proyecto de Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana, actuación en el pasillo ferroviario» y al «Estudio Informativo: Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su Integración Urbana. Variante Este», por tanto la Sociedad deberá entregarlas a ADIF y a ADIF-Alta Velocidad.

El mantenimiento de estas infraestructuras, dado que se han generado sobre las mismas suelos de uso público, será responsabilidad del Ayuntamiento en la parte superior de la cobertura de vías incluyendo su impermeabilización, y de las EPE ADIF y/o ADIF-Alta Velocidad de la estructura propiamente dicha (excluyendo la impermeabilización y cara superior de la losa), según se recogerá en el correspondiente Convenio de uso y mantenimiento a suscribir entre las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y el Ayuntamiento.

Las correspondientes obligaciones de mantenimiento comenzarán una vez finalizadas las obras.

*Quinta. Tratamiento de los créditos otorgados por los accionistas a la sociedad. Prelación.*

Las cantidades correspondientes a los desembolsos de préstamos participativos realizadas o que se realicen en un futuro tienen la naturaleza de créditos subordinados frente a terceros de conformidad con lo establecido en el artículo 20 del Real Decreto-ley 7/1996, de 7 de junio, sobre medidas urgentes de carácter fiscal y de fomento y liberalización de la actividad económica.

Sin embargo, se establece entre los accionistas la siguiente clasificación para su graduación y pago, por el orden y en los términos que aquí se instituyen:

1. Gozarán de preferencia frente a cualquier otro crédito a favor de otro u otros accionistas el crédito de las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y RENFE-Operadora hasta el total e íntegro reembolso de la cantidad abonada a las entidades bancarias Acreditantes por la cancelación de la deuda de la Sociedad derivada del contrato de crédito y de los contratos de cobertura de tipos de interés.
2. En segundo lugar, serán reembolsados los créditos de los Accionistas por las actuaciones acometidas ya sean ferroviarias, urbanísticas o de cualquier otra índole realizadas por cuenta de la Sociedad y de la cual ésta resulte deudora.
3. En tercer lugar se devolverán los anticipos de los gastos corrientes de la Sociedad realizados por uno o varios accionistas.
4. Finalmente se abonarán los intereses devengados por las aportaciones cuyo desembolso se instrumente mediante la concesión de préstamos participativos.

*Sexta. Mecanismo de Seguimiento, Vigilancia y Control de los objetivos del Convenio.*

Para la interpretación del presente Convenio, así como para el impulso y control de las actuaciones de él derivadas, se creará una Comisión Mixta de Seguimiento compuesta por un representante por cada una de las partes, correspondiendo la Presidencia de la misma a la representación de ADIF-Alta Velocidad. Dicha Comisión aprobará sus normas de funcionamiento conforme a lo dispuesto en el artículo 15.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, o legislación que en adelante le sustituya.

Asimismo, si las partes lo estiman pertinente, en orden a una mayor eficacia y coordinación de las actuaciones conjuntas, podrán crearse comisiones de trabajo sectoriales.

La Comisión de Seguimiento asumirá entre otras funciones:

– Supervisar la ejecución del convenio, en particular el cumplimiento de los compromisos financieros, así como adoptar las decisiones y dictar las instrucciones necesarias con el fin de asegurar la correcta realización de las actividades convenidas, incluyendo al efecto la solución, en primera instancia, de las controversias de interpretación y cumplimiento que puedan plantearse respecto de los convenios suscritos.

– Informar a las partes de los retrasos e incidencias que se puedan presentar durante la ejecución del convenio.

Las copias de las actas de las reuniones de la comisión, así como los Convenios o informes que se emitan en el desarrollo y ejecución de las funciones asignadas a la comisión, serán remitidas a cada una de las partes firmantes del convenio.

*Séptima. Incumplimiento de las obligaciones.*

El incumplimiento de las obligaciones previstas en el presente Convenio por cualquiera de las partes podrá dar lugar a su resolución, a instancia de la parte perjudicada por el incumplimiento, con la indemnización de daños y perjuicios pertinente.

Con independencia de lo anterior, si de cualquier otro modo, resulte frustrada la solución adoptada para la viabilidad del proyecto, la Sociedad promoverá su disolución y liquidación ordenada, para lo cual los socios se comprometen a realizar las aportaciones necesarias en función de los criterios que se determinen, pero que, en cualquier caso, una vez atendidas las cantidades adeudadas a todos los acreedores ordinarios, el remanente se aplicará a cancelar las deudas y aportaciones de los socios de acuerdo con los siguientes criterios y orden de prelación:

a) Los activos ferroviarios que figuren en el balance de la Sociedad serán atribuidos a las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y RENFE-Operadora por las cantidades abonadas para la cancelación del contrato de crédito.

b) Si la Sociedad tuviera tesorería la misma se destinará al reembolso a las EPE ADIF, ADIF-Alta Velocidad y RENFE-Operadora de las cantidades pendientes de pago derivadas de la cancelación del contrato de crédito una vez deducidos el coste de los activos asignados a estas EPE.

c) A los créditos de los Accionistas por las actuaciones acometidas ya sean ferroviarias, urbanísticas o de cualquier otra índole realizadas por cuenta de la Sociedad y de la cual ésta resulte deudora.

d) Las anticipaciones, si las hubiere, de los gastos corrientes de la Sociedad realizadas por uno o varios accionistas.

e) El importe sobrante, una vez efectuado el pago anterior, se destinará a la devolución a los accionistas de las aportaciones de capital efectivamente desembolsadas.

f) Si existiese un excedente una vez realizados los pagos correspondientes a las cantidades señaladas en las letras a), b) y c) anteriores, se destinará de forma proporcional a la participación en el capital social a la devolución a los accionistas de las cantidades pendientes de pago bajo los contratos de préstamo participativo suscritos que correspondan a las aportaciones destinadas a cubrir los gastos operativos de la Sociedad.

g) Si existiese un excedente una vez realizados los pagos correspondientes a las cantidades señaladas en las letras a), b), c) y d) anteriores, se destinará a satisfacer (de forma proporcional a la participación en el capital social de cada socio) al pago de los intereses previstos en los contratos de préstamos participativos y si todavía continuaran existiendo excedentes se repartirán de forma proporcional a la participación en el capital social de cada socio.

Octava. *Vigencia y modificación del convenio.*

La vigencia del presente Convenio se extenderá hasta el 31 de diciembre de 2033, fecha que según el cronograma de actuaciones se habrán finalizado la ejecución de las mismas (1).

(1) Esta vigencia, que supera el plazo establecido y su prórroga determinadas en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, se establece de conformidad a la interpretación que se contiene en el Informe de la Abogacía del Estado de 29 de mayo de 2017, así como en el informe de la AE Hacienda y Función Pública 33/2016 (R-906/16), de 9 de diciembre de 2016, del Abogado General del Estado-Director del Servicio Jurídico del Estado, por lo que ha de entenderse que los artículos 6.4 y 23 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, y 3 y 4 del Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad, permiten que la duración del Convenio se extienda hasta el 31 de diciembre de 2033.

El presente Acuerdo se extinguirá por las siguientes causas:

- a) El transcurso del plazo de vigencia del convenio.
- b) El acuerdo unánime de todos los firmantes y partes del Convenio.
- c) El incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por parte de alguno de los firmantes.

En este caso, cualquiera de las partes podrá notificar a la parte incumplidora un requerimiento para que cumpla en un determinado plazo con las obligaciones o compromisos que se consideran incumplidos. Este requerimiento será comunicado al responsable del mecanismo de seguimiento, vigilancia y control de la ejecución del convenio y a las demás partes firmantes.

Si trascurrido el plazo indicado en el requerimiento persistiera el incumplimiento, la parte que lo dirigió notificará a las partes firmantes la concurrencia de la causa de resolución y se entenderá resuelto el convenio. La resolución del convenio por esta causa podrá conllevar la indemnización de los perjuicios causados si así se hubiera previsto.

- d) Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del convenio.
- e) Por cualquier otra causa distinta de las anteriores prevista en el convenio o en otras leyes.

Novena. *Régimen jurídico y jurisdicción.*

El presente Convenio tiene carácter administrativo y estará sujeto a la normativa administrativa en vigor, siendo de aplicación, en todo lo no previsto en el mismo, la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, o legislación que en adelante le sustituya.

Todas las partes acuerdan que las cuestiones que puedan surgir en la interpretación y/o cumplimiento del presente Convenio serán dirimidas en el seno de la Comisión de Seguimiento.

Las cuestiones litigiosas que puedan surgir en la interpretación o en el cumplimiento del presente Convenio se residenciarán en el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Décima. *Derogación.*

Quedan sin efecto el Convenio suscrito en fecha 6 de noviembre de 2002, el Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y la sociedad «Valladolid Alta Velocidad 2003, SA», de 12 de junio de 2007, el Convenio entre el Ministerio de Fomento y «Valladolid Alta Velocidad 2003, SA», de fecha 26 de julio de 2007 y aquéllos otros convenios, pactos, acuerdos o estipulaciones si se opusieren, contradijeran o resultaren incompatibles con lo dispuesto en el presente Convenio.

Décima primera. *Autorización administrativa previa.*

A la firma de este Convenio se han obtenido cuantas autorizaciones legales han sido necesarias de las distintas Administraciones y/o organismos públicos.

Décima segunda. *Inscripción y publicación.*

Las partes se comprometen a realizar la publicación e inscripción de este Convenio en los términos previstos en la Ley 40/2015 en el más breve plazo posible.

Y, en prueba de conformidad con cuanto antecede, y en presencia del Ministro de Fomento y del Presidente de la Junta de Castilla y León, firman el presente documento en el lugar y fecha indicados al inicio.—Por la Junta de Castilla y León, Juan Carlos Suárez-Quíñones y Fernández.—Por el Ayuntamiento de Valladolid, Óscar Puente Santiago.—Por las EPE ADIF y EPE ADIF-Alta Velocidad, Juan Bravo Rivera.—Por la EPE Renfe-Operadora, Juan Alfaro Grande.—Por Valladolid Alta Velocidad, SA, Julio Gómez-Pomar.

#### ANEXO I

##### **Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid 6/11/2002**

El contenido del presente anexo puede consultarse a través del Portal de Transparencia del Gobierno de España. [Http://transparencia.gob.es](http://transparencia.gob.es).

#### ANEXO II

##### **Relación de acuerdos más relevantes adoptados en el Consejo de Administración de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad**

A continuación se incluyen los Acuerdos más relevantes adoptados en el seno del Consejo de la Sociedad desde su constitución.

1. En fecha 20 de octubre de 2003, se acordó declarar la elaboración de los proyectos del traslado de instalaciones ferroviarias, la Variante Este y la estación Vialia.

2. En fecha 28 de junio de 2005, se acordó la adjudicación a la UTE Richard Rogers, SL, Vidal y Asociados, SL, e IDOM, de la modificación del PGOU de Valladolid y la suscripción del «Acuerdo Marco regulador de las actuaciones entre la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, SA, y el Administrador de infraestructuras Ferroviarias para la transformación de la Red Arterial Ferroviaria».

Además, se aprobó la suscripción del Convenio para la transmisión por la EPE ADIF a la Sociedad «Valladolid Alta Velocidad 2003, SA», de los suelos liberados con motivo de las obras derivadas de la transformación de la red ferroviaria de Valladolid.

3. En fecha 10 de mayo de 2007, se acordó la aprobación de sendos Convenios, uno para la cofinanciación de la Variante Este y otro para la cofinanciación de las obras de plataforma y vía del Nuevo Acceso ferroviario al Norte y Noroeste de España. Tramo Túnel Pinar de Antequera, así como la suscripción de una póliza de crédito por importe de 125 millones de euros.

4. En fecha 12 de diciembre de 2007, se aprobó la contratación de las obras de la 1ª Fase del Nuevo Complejo ferroviario de Valladolid y equipamiento de los nuevos talleres construidos en cumplimiento de la obligación de reposición, así como el incremento de la financiación de 125 millones de euros a 626 millones de euros, que finalmente se firmó por 200 millones de euros.

Además se aprobó la firma de sendas Adendas al Acuerdo Marco para la financiación y encomienda a la EPE ADIF de la redacción y dirección del proyecto constructivo y trabajos complementarios del Nuevo Complejo ferroviario de la nueva RAF de Valladolid y de la dirección de las obras correspondientes al proyecto constructivo del nuevo Complejo

ferroviario de la nueva Red Arterial Ferroviaria de Valladolid, la asistencia técnica a la dirección, la coordinación de seguridad y salud laboral y la asistencia para el control medioambiental de las mismas.

5. En fecha 31 de marzo de 2009, se acordó la adjudicación del contrato de ejecución de las obras del Nuevo Complejo ferroviario y de la Adenda al contrato de redacción de la Modificación del PGOU de Valladolid.

6. En fecha 19 de mayo de 2009, se acordó la firma de la Adenda al Acuerdo Marco para la financiación y encomienda a la EPE Adif de las obras correspondientes al «Proyecto de plataforma. Tramo Túnel urbano-Nudo Norte».

7. En fecha 26 de abril de 2010, se acordó la firma de la Adenda al Acuerdo Marco para la financiación y encomienda a la EPE ADIF de las obras correspondientes al «Proyecto de obra civil, vía y electrificación. Fase 1. Tramo Túnel urbano-Nudo Norte».

8. En fecha 24 de enero de 2011, se acordó la aprobación de una línea sindicada de crédito de 400 millones de euros.

Se aprobaron las Adendas al Acuerdo Marco con la EPE ADIF para la realización de las siguientes actuaciones:

- Obra civil, vía y electrificación. Fase I. Tramo Campo Grande-Nudo Norte.
- Instalaciones de seguridad, y comunicaciones. Fase I. Tramo Campo Grande-Nudo Norte.
- Vía, electrificación, instalaciones de seguridad y comunicaciones del ramal de acceso en tres hilos al Nuevo Complejo Ferroviario de Valladolid.
  - Instalaciones de seguridad y comunicaciones de la nueva Base de Mantenimiento Integral (BMI) como reposición del Taller Central de Reparaciones (TCR) de Valladolid.
  - Subestación para el suministro de energía de tracción en 25.000 v c.a. y en 3.000 v c.c. al nuevo taller central de reparaciones de Valladolid.

Además en este Consejo se acordó aprobar las bases para la redacción del Acuerdo Marco a suscribir por la Sociedad y el Ayuntamiento de Valladolid con la finalidad de realizar estudios y proyectos de urbanización derivados del Convenio de 6 de noviembre de 2002.

9. En fecha 23 de mayo de 2013, se acordó la adjudicación del contrato de obras de urbanización de los terrenos liberados de Pinar de Antequera y la aprobación del Modificado número 1 de las obras del proyecto constructivo del «Nuevo Complejo Ferroviario de Valladolid»

10. En fecha 26 de diciembre de 2013, se acordó el desistimiento y nueva contratación del lote nº 1 de suministro y montaje de puentes grúa, la contratación de la ejecución de las obras del edificio de la I+D de Ebro Puleva y la contratación de servicios para la elaboración de un Estudio de diagnóstico de contaminación, valoración de riesgos ambientales y de redacción del proyecto de recuperación voluntaria de suelos en el Sector Reordenación ferroviaria de Valladolid.

11. En fecha 17 de julio de 2014, se acordó la adjudicación a la empresa «Knight Frank España, SA», la realización de los servicios de redacción de un estudio de alternativas y viabilidad de la sociedad, en base al plan de negocio inmobiliario de los terrenos de los que es titular «Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.»

12. En fecha 16 de febrero de 2016 se acuerda suscribir un Acuerdo con RENFE Operadora con la finalidad de que esta entidad pública realiza por si misma o a través de terceros, los trabajos de Vigilancia y Control de Accesos en el Nuevo Complejo Ferroviario de Valladolid.

13. En fecha 25 de febrero de 2016, el Consejo de Administración de Valladolid Alta Velocidad 2003, SA, se otorga poder suficiente a la Gerente de la Sociedad para que, una vez llegado el vencimiento del contrato de los servicios de Asistencia Técnica de Dirección de Obra y Coordinación de Seguridad y Salud en las obras del Nuevo Complejo Ferroviario de Valladolid encomiende, en representación de Valladolid Alta Velocidad, los trabajos a Renfe Fabricación y Mantenimiento SA, hasta la culminación de la implantación de la maquinaria asociada a la obra de construcción del nuevo Taller.

## ANEXO III

### **Acuerdo entre las Entidades Bancarias Acreditantes y las EPE Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif-Alta Velocidad y Renfe-Operadora, con la finalidad de proceder a la cancelación del contrato de crédito vigente y de los contratos de coberturas de tipos de interés suscritos por la Sociedad Valladolid Alta Velocidad**

El contenido del presente anexo puede consultarse a través del Portal de Transparencia del Gobierno de España. [Http://transparencia.gob.es](http://transparencia.gob.es).

## ANEXO IV

### **Actuaciones a ejecutar convenio 2017 (Periodo 2017-2033)**

El contenido del presente anexo puede consultarse a través del Portal de Transparencia del Gobierno de España. [Http://transparencia.gob.es](http://transparencia.gob.es).

## ANEXO V

### **Actuaciones de Permeabilidad Ferrocarril-Ciudad**

El contenido del presente anexo puede consultarse a través del Portal de Transparencia del Gobierno de España. [Http://transparencia.gob.es](http://transparencia.gob.es).

## ANEXO VI

### **Estudio económico de valoración de suelos realizado por la empresa SEGIPSA documento resumen-conclusiones valorativas**

El contenido del presente anexo puede consultarse a través del Portal de Transparencia del Gobierno de España. [Http://transparencia.gob.es](http://transparencia.gob.es).

## ANEXO VII

### **Relación de actuaciones previstas en el convenio de 2002, estado de ejecución en 2017 y actuaciones previstas en el convenio de 2017**

Actuaciones contempladas en el Convenio de 2002:

Según el acuerdo décimo del convenio de 2002, las actuaciones que se contemplaban en dicho convenio, y que se recogían en el «Estudio Informativo del Proyecto de Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid» en redacción en aquel momento, eran las siguientes:

– Variante este exterior a Valladolid en ancho ibérico, dedicada fundamentalmente al transporte de mercancías sobre la que se ubicará un nuevo Complejo Ferroviario, que contará con ancho internacional. Esta variante tiene una longitud de 17,5 km y un ramal de tres hilos que conecta el Complejo Ferroviario con el nudo norte. Toda su longitud discurre en superficie excepto en 2 kilómetros, correspondientes a la zona del Polígono de San Cristóbal, en los que la rasante discurre soterrada, siendo su mayor parte en falso túnel (en el Consejo de Administración de la Sociedad de 28 de junio de 2005 se acordó que el sobrecoste derivado de este soterramiento sería financiado por la Sociedad y el 26 de julio de 2007 se suscribió el Convenio entre el Ministerio de Fomento y VAV para la cofinanciación de las obras de la variante este ferroviaria).

– Reposición de las instalaciones del Taller Central de Reparaciones (TCR) de Campo Grande, construcción de una nueva estación de mercancías que sustituya a la actual de Agales y construcción del nuevo CTT en el nuevo Complejo Ferroviario, que se ubica en

la variante este, con una superficie aproximada de 70 hectáreas y un acceso en ancho ibérico a través de la propia variante y en ancho UIC a través del ramal en tres hilos.

– Obras ferroviarias necesarias para el soterramiento y la permeabilidad transversal de la travesía, consistentes en la construcción de una doble vía de alta velocidad en ancho de vía internacional en una longitud de 14,6 km desde el túnel de Pinar de Antequera hasta el río Pisuegra, por el trazado actual. El pasillo ferroviario quedaría soterrado en la zona urbana de Valladolid, entre la calle Daniel del Olmo González por el sur, y la carretera de Renedo (junto a la Universidad).

– Construcción de la nueva estación ferroviaria de viajeros soterrada en Campo Grande y sus accesos viarios

– Obras de ordenación y urbanización de los terrenos liberados

– Estación de autobuses en Campo Grande que sustituya a la actual estación de autobuses situada en la calle Puente Colgante, que permitirá la realización fácil y eficaz de intercambios entre ambos modos de transporte.

Además, en el desarrollo del convenio de 2002 y dentro del subtramo Río Duero-Túnel Pinar de Antequera, en el seno de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad en su sesión del 28 de junio de 2005, y con base en la Declaración de Impacto Ambiental, se acordó que el sobrecoste derivado de la ejecución del soterramiento de las vías a su paso por la urbanización Pinar de Antequera se aportaría por la Sociedad VAV, y el 12 de junio de 2007 se suscribió el Convenio entre Adif y VAV para la cofinanciación de las obras del tramo «Río Duero-Túnel de Pinar de Antequera» donde se encuentra dicho soterramiento.

Situación actual de las actuaciones contempladas en el convenio de 2002:

La situación de las distintas actuaciones contempladas en el convenio de 2002 y que se recogen en el manifiestan XIV de la nueva propuesta de convenio es la siguiente:

Nota: Los datos estimados incluyen redacción y dirección de proyectos, dirección de obra, asistencias técnicas y ejecución de obra.

– Variante Este: se ha ejecutado la mayor parte de la plataforma y el ramal de tres hilos así como las instalaciones asociadas a éste. Queda pendiente de finalizar el resto de la plataforma y las instalaciones de la variante. En el convenio se estimaba un importe de 122,30 M€ (que no contemplaba el soterramiento del polígono de San Cristóbal).

Una vez redactados los proyectos y adjudicadas parte de las obras, el coste actualizado de la misma era de 228,50 M€, de los que se han ejecutado en el marco del Convenio 2002 109 M€ (36,58 M€ por la Sociedad VAV y 72,42 M€ por el Grupo Fomento, con cargo a su aportación al convenio de 2002)

Una vez optimizada técnicamente la actuación en 2017 se ha concluido que el coste total de la misma ascenderá a 195,74 M€, por lo que en el marco del convenio 2017 se pretende ejecutar una inversión de 0,87 M€ que asume la Sociedad VAV para finalizar la actuación ya iniciada del ramal de tres hilos y una inversión de 85,87 M€, en el resto de la variante este y que en el nuevo texto del convenio se propone sea asumido por Adif (estipulación segunda. Apartado A).

#### Datos en M€

Actuación (IVA incluido)		Estimaciones Convenio 2002	Estimación Convenio 2017	Ejecutado Convenio 2002	Previsto ejecutar Convenio 2017
Variante Este	Soterramiento San Cristóbal.	–	22,76	22,76	0,00
	Ramal de tres hilos.	122,30	14,47	13,60	0,87
	Resto variante (plataforma, vía e instalaciones).		158,51	72,64	85,87
Total variante . . . . .		122,30	195,74	109,00	86,74

– Soterramiento de las vías en Pinar de Antequera. Estas obras se encuentran finalizadas y pagadas por la Sociedad VAV a falta de liquidación (importe 1,82 M€), por lo que en el convenio de 2017 se propone la liquidación de las mismas.

*Datos en M€*

Actuación (IVA incluido)	Estimaciones Convenio 2002	Estimación Convenio 2017	Ejecutado Convenio 2002	Previsto liquidar Convenio 2017
Soterr. Pinar de Antequera . . . . .	–	66,83	65,01	1,82

– Nuevo Complejo Ferroviario: En el marco del convenio de 2002 se está ejecutando la primera fase del mismo consistente en la ejecución de los nuevos talleres (obra civil + maquinaria), la subestación eléctrica y las instalaciones de seguridad y comunicaciones, quedando únicamente pendiente la finalización de algún lote de maquinaria. En dicho convenio se estimaba un importe del complejo de 84,82 M€.

Una vez redactados los proyectos y adjudicadas parte de las obras el coste actualizado de las mismas es de 236,59 M€, habiéndose ejecutado por la Sociedad 180,67 M€ en la primera fase.

En la propuesta de convenio de 2017 se propone finalizar la primera fase ya iniciada por la Sociedad VAV por importe de 12,25 M€ y ejecutar la segunda fase de este complejo que comprende la nueva terminal de mercancías y el traslado de Redalsa y del centro de tecnología de vía por importe de 43,67 M€. Ambas inversiones a realizar por la Sociedad VAV.

*Datos en M€*

Actuación (IVA incluido)		Estimaciones Convenio 2002	Estimación Convenio 2017	Ejecutado Convenio 2002	Previsto ejecutar Convenio 2017
Complejo Ferroviario	Fase 1. Talleres, Subestación, Instalaciones y Comunic, y Nave TCR.	84,82	192,92	180,67	12,25
	Fase 2. Mercancías, Redalsa, resto TCR y CTV.		43,67	0,00	43,67
Total Complejo . . . . .		84,82	236,59	180,67	55,92

– Integración Urbana del Ferrocarril: El convenio de 2002 contemplaba las obras necesarias para la integración del ferrocarril mediante soterramiento. Actualmente la inversión realizada en esta actuación, lo ha sido en actuaciones en superficie y asciende a 65,35 M€, de los que la Sociedad ha pagado 26,37 M€ y Adif – Alta Velocidad 38,98 M€, correspondiendo la mayor parte de la inversión al tramo túnel urbano – nudo norte que comprende obras de plataforma, vía, electrificación, seguridad y comunicaciones.

En el marco del convenio de 2002 no se ha podido ejecutar el soterramiento de la traza ferroviaria, por lo que, en el convenio de 2017 se propone no ejecutar dicho soterramiento y se prevé ejecutar la permeabilización de la traza ferroviaria a través de diferentes actuaciones de permeabilidad en dicho tramo.

Esta nueva alternativa contemplada en la propuesta de convenio de 2017 incluye las actuaciones que se describen en el anexo V del mismo y que, manteniendo la estación y la infraestructura ferroviaria en superficie, ajusta en lo posible el ancho de la traza ferroviaria propiciando permeabilidad en dicha traza y contribuyendo a su mejor vertebración.

## Datos en M€

Actuación (IVA incluido)		Estimaciones Convenio 2002	Estimación Convenio 2017	Ejecutado Convenio 2002	Previsto ejecutar Convenio 2017
Integración del ferrocarril mediante soterramiento	Pinar de Antequera-Túnel Urbano.	272,73	20,04	0,64	19,40
	Túnel Urbano (soterramiento) (convenio 2002).		No contempla	4,14	0,00
	Tramo Urbano (permeabilidad ferrocarril-ciudad) (convenio 2017).		110,40	4,14	106,26
	Túnel Urbano-Nudo Norte.		72,65	60,57	12,08
Total Integración .....		272,73	203,09	65,35	137,74

– Nueva estación ferroviaria soterrada. El convenio de 2002 planteaba la ejecución de una estación ferroviaria soterrada cuyo edificio en superficie se financiaría con cargo a VIALIA; no obstante se ha descartado la posibilidad de ejecutar esta estación en el marco de VIALIA y en la propuesta del convenio de 2017 se plantea la remodelación necesaria de la estación para mantenerla en superficie en su ubicación actual y que ejecutará ADIF / ADIF-Alta Velocidad.

## Datos en M€

Actuación (IVA incluido)	Estimaciones Convenio 2002	Estimación Convenio 2017	Ejecutado Convenio 2002	Previsto ejecutar Convenio 2017
Edificio de la estación .....	19,58 (VIALIA)	70,00	0,00	70,00

– Actuaciones urbanísticas: Urbanización de los terrenos liberados del ámbito. Actualmente, dentro de este capítulo, las actuaciones más importantes han sido, entre otras, la urbanización de la zona de Pinar de Antequera (2,44 M€), y la redacción de documentos y proyectos urbanísticos (6,39 M€). El importe invertido por la Sociedad en esta actuación es de 12,45 M€. En el marco del convenio de 2002 la urbanización de los terrenos liberados del ámbito ascendía a 133,77 M€ (incluyendo los 12,45 M€ ya invertidos). Al proponer en el convenio de 2017 una solución de integración de la traza ferroviaria a su paso por Valladolid distinta a la contemplada en el convenio de 2002 se ha realizado un cálculo de la estimación de las obras de urbanización con esta nueva solución, que asciende a un total de 89,85 M€.

## Datos en M€

Actuación (IVA incluido)	Estimaciones Convenio 2002	Estimación Convenio 2017	Ejecutado Convenio 2002	Previsto ejecutar Convenio 2017
Actuaciones urbanísticas .....	18,80	102,30	12,45	89,85

– Estación de autobuses en Campo Grande. En la actualidad, en relación con la estación de autobuses en Campo Grande, en el marco del convenio de 2002 no se ha realizado ningún trámite.

En la propuesta de convenio de 2017 se pretende ejecutar la estación de autobuses soterrada en la zona de la estación de Campo Grande. El coste mínimo estimado es de 28,60 M€, que será financiado a través de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad.

En el caso de que, por decisión de la Sociedad, se acometiese la construcción de una estación de autobuses con un coste superior a esa cantidad y hasta 4,5 millones de € (33,10 millones de € en total), la diferencia de coste será aportada por la Junta de Castilla y León.

## Datos en M€

Actuación (IVA incluido)	Estimaciones Convenio 2002	Estimación Convenio 2017	Ejecutado Convenio 2002	Previsto ejecutar Convenio 2017
Estación de Autobuses. . . . .	9,00	28,60 – 33,10	0,00	28,60 – 33,10

Actuaciones propuestas en el Convenio de 2017:

Resumiendo, en línea con lo anterior, las actuaciones que se contemplan en la propuesta del convenio de 2017 son las siguientes:

Actuación	Importe Convenio 2017	Concepto	Fuente inversión	Comentarios
Variante Este	86,74 M€	0,87 M€ finalización actuación ramal de tres hilos.	VAV	Compromiso finalización Variante (iniciada convenio de 2002).
		85,87 M€ finalización de la variante este ya iniciada.	Adif	
Soterramiento Pinar de Antequera	1,82 M€	Liquidación de la obra.	VAV	Compromiso finalización.
Complejo Ferroviario	55,92 M€	12,25 M€ finalización fase 1.	VAV	Compromiso finalización Complejo Ferroviario (iniciado convenio 2002).
		43,67 M€ ejecución fase 2.		
Integración Urbana del ferrocarril	137,74 M€	25,66 M€ finalización actuaciones en el pasillo ferroviario (tramos Pinar de Antequera-Túnel Urbano y Túnel Urbano-Nudo Norte).	Adif-Alta Velocidad	Compromiso finalización (iniciado convenio 2002).
		5,82 M€ finalización actuaciones tramo Túnel Urbano-Nudo Norte.	VAV	
		106,26 M€ integración traza ferroviaria.		
Estación Ferroviaria	70,00 M€	Remodelación de la estación para mantenerla en superficie.	Adif/Adif-Alta Velocidad	Nueva propuesta para la estación.
Actuaciones Urbanísticas	89,85 M€	Nuevo esquema de urbanización adaptado al nuevo esquema de integración de la traza.	VAV	Nueva propuesta de urbanización.
Estación autobuses	28,60 M€ - 33,10 M€	Estación autobuses soterrada en Campo Grande.	VAV + máximo 4,5 M€ por la Junta de Castilla y León	Nueva propuesta.

Análisis de los compromisos adquiridos por los socios en el convenio 2002 y los previstos en el convenio de 2017.

A continuación se presenta un cuadro comparativo de los compromisos de los socios previstos en el convenio de 2002 con los previstos en el convenio 2017. Cabe destacar que estamos ante un nuevo convenio, y por ello, aparecen nuevos compromisos por parte de los socios y algunos compromisos que se contemplaban en el convenio de 2002 no se recogen en la nueva propuesta de convenio de 2017:

Socio	Convenio 2002	Convenio 2017
Grupo Fomento	<p>Aportación económica de 144 M€ correspondientes a lo estimado para la adaptación de la traza ferroviaria a la llegada de la alta velocidad.</p> <p>El Grupo Fomento, a través de sus EPEs ADIF y ADIF-Alta Velocidad ha invertido en obra ferroviaria 111,40 M€.</p> <p>Financiación con cargo a VIALIA del edificio de la estación estimado en 19,58 M€.</p> <p>No se ha llegado a realizar la propuesta VIALIA ya que no resultaba viable con las estimaciones del coste de la estación que se planteaban.</p> <p>Aportación de los suelos liberados</p> <p>Al no haberse finalizado las obras ferroviarias no se han liberado los suelos y, por tanto, no se han podido aportar.</p>	<p>Se establece una nueva aportación económica del Grupo Fomento:</p> <p>Para cancelar el contrato de crédito vigente y los contratos de coberturas de tipos de interés suscritos por la Sociedad. (Acuerdo elevado a escritura pública el 30/06/2017 y que se adjunta como anexo III del convenio).</p> <p>En caso de obtener recursos por la venta de suelos se utilizarán para reembolsar a las EPEs del Grupo Fomento las cantidades aportadas.</p> <p>Aportación para las actuaciones propuestas en el convenio de 2017<sup>1</sup> mediante préstamo participativo: 149,53 M€ (89,72 M€ ADIF-Alta Velocidad, 22,43 M€ ADIF y 37,38 M€ Renfe operadora).</p> <p>Se establece una nueva aportación del Grupo Fomento en ejecución de las obras:</p> <p>ADIF-Alta Velocidad asumirá el coste de finalización de las actuaciones que le corresponden en el pasillo ferroviario, estimado en 25,66 M€ y ejecutará la nueva estación de ferrocarril con un coste estimado de 70 M€.</p> <p>ADIF finalizará la Variante Este con un coste estimado de 85,87 M€.</p> <p>Aportación de los suelos liberados una vez se cumplan una serie de condicionantes establecidos en el convenio de 2017.</p>
Junta de Castilla y León	<p>Aportación de las plusvalías de los suelos de la actual estación de autobuses para financiar la nueva estación valorados en 9 M€.</p> <p>En tanto en cuanto no se construya la nueva estación de autobuses no se podrán obtener estos recursos.</p> <p>Aportación de una subvención de 15 M€.</p> <p>La Junta de Castilla y León ha realizado a la Sociedad una aportación de 5,50 M€.</p>	<p>Aportación de las plusvalías de los suelos de la actual estación de autobuses.</p> <p>Aportación de un máximo de 4,5 M€ en caso de que el coste de la nueva estación de autobuses sea superior a 28,60 M€.</p> <p>Aportación para las actuaciones propuestas en el convenio de 2017<sup>1</sup> mediante préstamo participativo: 74,77 M€.</p>

Socio	Convenio 2002	Convenio 2017
Ayuntamiento	<p>Aportación del aprovechamiento urbanístico municipal que le corresponda.</p> <p>En tanto en cuanto no se desarrollen los suelos urbanísticamente no será posible aportar dicho aprovechamiento.</p> <p>Aportación de los terrenos en los que se ubica el Complejo Ferroviario o, en caso de no poder realizar dicha entrega, 1,7 M€.</p> <p>Se está trabajando en la aportación de dichos terrenos.</p>	<p>Modificación del planeamiento urbanístico para adaptarlo a la nueva solución estableciendo la máxima edificabilidad de usos legalmente posible para cada unidad de actuación del ámbito.</p> <p>Aportación del aprovechamiento urbanístico municipal que le corresponda.</p> <p>Aportar a las EPEs del Grupo Fomento la titularidad de los suelos sobre los que se ubica el Complejo Ferroviario libre de cargas y gravámenes y sin contraprestación alguna.</p> <p>Actualmente dichos suelos están sujetos a la modificación del PGOU en el área homogénea 5 «Páramo de San Isidro» que se encuentra impugnado ante el Tribunal Supremo. En caso de que el recurso fuera desfavorable para el Ayuntamiento, el Consejo de la Sociedad determinará la forma de hacer frente a sus consecuencias económicas manteniéndose, en todo caso, la obligación del Ayuntamiento de aportar todos los terrenos.</p> <p>Aportación para las actuaciones propuestas en el convenio de 2017<sup>1</sup> mediante préstamo participativo: 74,77 M€</p>

<sup>1</sup> Estos desembolsos a partir del ejercicio 2017 serán para cubrir los correspondientes gastos corrientes de la sociedad y las actuaciones urbanísticas y ferroviarias establecidas en el nuevo convenio de 2017, y se realizarán a través de un préstamo participativo cuyas anualidades se abonarán durante los 45 días naturales siguientes a la entrada en vigor de sus presupuestos o previsiones de ingresos y gastos. Los ingresos que se obtengan se destinarán, en primer lugar, a la devolución de los importes desembolsados y adelantados por las EPEs del Grupo Fomento para la cancelación de la deuda actual derivada del contrato de crédito, y en segundo lugar, a los desembolsos realizados derivados de las actuaciones del convenio de 2017.