

El debate del soterramiento del tren en Valladolid

Café Teatro Zorrilla, 27 de junio de 2017

Se inició la sesión con unas palabras de introducción del moderador de la mesa, José Luis Sáinz Guerra, justificando las causas de la convocatoria, la cual se había producido porque, como habían señalado varios socios, se tenía la impresión de que había una falta de debate ciudadano sobre la renuncia del Ayuntamiento al proyecto de soterramiento del tren en Valladolid. De ahí el título de la mesa: “Dos visiones sobre la integración del ferrocarril hoy en la ciudad de Valladolid”, con dos ponentes que defienden públicamente dos visiones distintas sobre el soterramiento. Aclaró que la Asociación Cultural Ciudad Sostenible no tiene una posición tomada sobre este tema y que está abierta al debate. La sesión de ACCS se celebró con un lleno casi absoluto ocupando toda la capacidad del local. Se iniciaron las intervenciones con una breve presentación de los ponentes por parte del moderador. José Luis Lara fue presentado como empresario, exconcejal del PSOE en el Ayuntamiento de Valladolid entre los años 1999 a 2007, justamente cuando se firma el Convenio del 2002 sobre el soterramiento, y en la actualidad pertenece al Consejo Económico y Social de las Cortes de Castilla y León. Seguidamente el moderador presentó al siguiente ponente, Javier Gutiérrez, como profesor jubilado de Económicas, exconcejal de IU en el Ayuntamiento de Valladolid, activo miembro de Ecologistas en Acción, con importantes intervenciones en numerosos casos en la ciudad y la provincia, destacando el caso de la Meseta Sky, que ha tenido resonancia nacional.

Inició la intervención José Luis Lara, el cual señaló que hay una demanda social por el soterramiento en Valladolid, especialmente en los barrios al otro lado de las vías. Comenta que la inversión pública ha caído por los suelos en los años de la crisis, especialmente en infraestructuras, y que sería recomendable la reactivación de las inversiones públicas a causa del efecto multiplicador de esa inversión en la economía, descrito por Keynes. En la actualidad hay un discurso de brocha gorda, aparecen muchas contradicciones. Aduce que en el Convenio que se firmó en 2002 entre las diferentes instituciones había una planificación; entonces se pusieron en primer lugar los Talleres de Renfe por el problema de mantener la continuidad de la actividad industrial y los puestos de trabajo. Criticó los extracostes de las obras llevadas a cabo y el sinsentido de la paralización de algunas obras, como el by-pass, que ha quedado finalizado exclusivamente en la parte norte, dejando señales de su estado inconcluso, siendo visibles los soportes de hormigón del acceso sur, sin acabar, acceso que pone de manifiesto la falta de previsión. Comenta el fracaso de las “Vialias” en las diferentes estaciones donde se han colocado, instalaciones comerciales gestionadas por Renfe que no han sido tan rentables como se esperaban. A continuación desgrana con gran detalle los costes previstos originalmente y el exceso de costes producidos en la realidad. Aborda también con cifras dos hipótesis de financiación con y sin la participación económica del Ministerio de Fomento. Pone como ejemplos los casos de Valencia (un tripartito, que revisa el acuerdo,) el de Bilbao (con apoyo del gobierno vasco) y el de Barcelona (con financiación exclusiva por parte del Ministerio).

En el turno de preguntas interviene Susana Ordoñez, la cual comenta que no se puede dar por bueno el Convenio de 2002, pues tenía por objetivos prioritarios dos obras, la variante y los Talleres de Renfe, y solo si sobraba dinero se haría el soterramiento. El soterramiento era un objetivo secundario, que se llevaría a cabo si había superávit en la operación.

Javier Gutiérrez plantea acto seguido que la inversión en infraestructuras públicas ha llegado a un punto de desmesura en nuestro país. El efecto multiplicador y reactivador de la economía

generado por la inversión pública está puesto en tela de juicio, pues a medio y largo plazo pierde su eficacia. Por otro lado la deuda de ADIF es elevadísima, además ha hecho una trampa contable para que su deuda aparezca minimizada. Comenta los casos de Barcelona, Bilbao y Madrid. La argumentación básica contra el soterramiento es la austeridad, la falta de rentabilidad de esas inversiones en infraestructuras a medio y largo plazo y la presencia de otros sectores sociales que necesitan prioritariamente grandes inversiones. Por otro lado, la mejora de los bordes del ferrocarril a su paso por Valladolid y la ampliación en calidad y número de los pasos para cruzar de un lado a otro es la respuesta más adecuada, por su menor coste y su alta rentabilidad.

Finalmente se entró en un amplio debate en el cual sobresalieron los siguientes temas:

Inversión pública en infraestructuras de transporte y la crisis. Las grandes inversiones en infraestructuras hay que hacerlas precisamente en época de crisis, señala José Luis Lara, para que tire de la economía, cuando esta está deprimida; no tiene sentido restringir las inversiones previstas que van a beneficiar a grandes capas de la población, van a reactivar el funcionamiento económico y finalmente sus beneficios quedan en la ciudad por muchos años.

Tema ambiental. Hay que poner en las cuentas la variante ambiental del soterramiento. Por un lado, argumenta Javier Gutiérrez, la realización de un túnel comporta una gigantesca cantidad de energía gastada en horadar el subsuelo y eso implica la emisión de grandes cantidades de CO₂ a la atmósfera. Por otro lado, argumenta José Luis Lara, la realización del soterramiento ahorrará recorridos a los coches de los habitantes de Valladolid, reducción de horas de espera en semáforos, mayor eficiencia en la ciudad, etc. En muy pocos años se alcanzará un ahorro de energía que compense lo gastado en el túnel.

Los problemas económicos del soterramiento. Toda la operación del soterramiento carece de claridad en las cifras. Hay una enorme falta de transparencia en lo económico, y a lo largo de los años se han dado cifras de los costes con importantes variaciones. Por ejemplo, en los primeros estudios el coste del túnel era inicialmente de 360 M. de euros, y se ha pasado sin explicaciones a una estimación de 1.600 M. de euros que se barajan últimamente. La cantidad a obtener con la venta de las parcelas ha experimentado también subidas y bajadas, impropias de un trabajo serio. De hecho, la falta de ventas de las parcelas es uno de los factores que ha dado al traste con el proyecto. Hasta tal punto se ha llegado con la falta de transparencia de la situación económica del soterramiento, que han tenido que pasar casi dos años con la nueva Corporación para que la ciudad se haya enterado que el anterior alcalde había concertado unos créditos sin las perceptivas autorizaciones del pleno del Ayuntamiento, lo que forma parte actualmente de un proceso judicial por todos conocido. El moderador plantea que el soterramiento del tren no es tan caro, si se observa estrictamente el coste del túnel, véase el ejemplo de la ciudad holandesa de Delf, la cual ha soterrado el tren a su paso por la ciudad siendo un núcleo de 95.000 habitantes. El problema es cuando el soterramiento lleva aparejados tantos proyectos, con tanto baile de cifras.

El mensaje del miedo. Se ha dicho que la crisis obedece a que “los españoles hemos vivido por encima de nuestras posibilidades”. Con eso se está tapando al político corrupto. Se ha culpabilizado al parado, que se aprovecha del subsidio, mientras trabaja en negro, etc. Pero no se ha hecho un análisis pormenorizado de los gastos de la empresa que se formó para la realización del soterramiento. No se ha realizado un desglose de los gastos, que aclare el barullo de la contabilidad de la operación.

El ferrocarril, ¿qué tipo de barrera es? El ferrocarril en la actualidad es una barrera enojosa, a veces casi infranqueable, que genera muchas molestias a los vecinos del otro lado de la vía. Hay varias cuestiones en relación a este aspecto: los bordes del ferrocarril están descuidados, son extraordinariamente feos, pequeñas inversiones en ese área producirían grandes beneficios a toda la población y especialmente a los que viven al otro lado de la vía, apunta Javier Gutiérrez; ¿produce la barrera del ferrocarril segregación social? ¿la desaparición de la barrera del ferrocarril reduciría esa segregación social? Sin duda hay un problema de permeabilidad, la relación del ferrocarril con la ciudad está tratada de forma muy dura. ¿Es necesario un túnel para resolver este problema o son posibles otras alternativas? El Ayuntamiento está trabajando en 16 o 17 actuaciones para mejorar esa relación por medio del tratamiento de los bordes y los pasos a desnivel, según diferentes soluciones. Algunos temen que esas obras, por sus características físicas, impidan la realización en el futuro del túnel, y supongan el enterramiento definitivo del soterramiento.

La didáctica de la acción de gobierno. La otra cuestión es la falta de explicación suficiente desde los órganos del Ayuntamiento de la decisión por la cual se renuncia al soterramiento. Más exactamente el argumento utilizado y el que prevalece a los ojos del vallisoletano es que (ya) no hay dinero suficiente para abordar la obra. Por la crisis, en primer lugar y, en consecuencia, a causa del mayor control por parte del gobierno central para impedir excesos en el gasto; en segundo lugar a causa del uso de la mayoría de los fondos en inversiones ferroviarias puras. El dinero que había se gastó en ferrocarril. En estas circunstancias es necesaria una labor de pedagogía hacia la ciudadanía. Es decir, la toma de decisiones en una institución como el Ayuntamiento es una ardua tarea, pero después de esa tarea hay que explicar el porqué de la decisión tomada. Especialmente hay que recordar las voces discrepantes que se lanzaron en la mesa redonda que se celebró en la Facultad de Derecho en el mes de mayo, en la cual representantes de los vecinos plantearon la paradoja de que fuera un gobierno de izquierdas quien cancelara un proyecto que podría beneficiar a los habitantes de los barrios del otro lado de la vía, justamente los más desfavorecidos.