

Al Pleno del Ayuntamiento de Burgos

Raúl Salinero Lacarta, PORTAVOZ del GRUPO DE MUNICIPAL DE IMAGINA BURGOS, al amparo de lo establecido en el artículo 97.2 del Reglamento Orgánico y Funcionamiento de las Entidades Locales, presenta para su discusión y aprobación esta PROPOSICIÓN

**Declaración de lesividad y exigencia de renegociación del Convenio del desvío del ferrocarril en Burgos.**

**Parte explicativa:**

El **28/11/1997** se celebra el **Pleno Municipal** en el que se debate y se aprueba el "Convenio de Colaboración para la construcción de la variante ferroviaria de Burgos, entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Burgos y RENFE".

En ese mismo Pleno se votó el "Convenio para la transmisión al Ayuntamiento de Burgos de los suelos liberados por la puesta en servicio de la variante ferroviaria de Burgos, entre el Ayuntamiento de Burgos y RENFE".

El Convenio de colaboración preveía en su 4ª cláusula un coste estimado de 17.000 millones de pesetas que se repartirían de la siguiente forma:

-Ministerio de Fomento: 50 %

- Junta de C y L: 25 %

- Ayuntamiento de Burgos: 25 %

Se preveía que un posible sobrecoste sobre lo estimado de hasta 2.000 millones de ptas., se repartiría en los mismos porcentajes: 50; 25 y 25 % respectivamente.

Todo lo que excediese a esos 19.000 millones de pesetas (114 millones de €) deberá ser pagado en exclusiva por el Ayuntamiento de Burgos.

RENFE, por su parte, cedía al Consorcio los terrenos que quedarían desafectados y que se valoraban en 8.000 millones de pesetas.

Se calcula que el importe real de la obra habrá rondado los 240 millones de €. El exceso de sobrecoste es, por tanto, de unos 126 millones de €

Al Ayuntamiento le corresponden, por tanto:

- 25% de 114 millones de € = 28.500.000 €
- 100% de 126 millones € = 126.000.000 €

TOTAL: 154.500.000 €

Lo que supone el 64,3% de la obra, sin contar los terrenos que ha aportado y las tasas a las que ha renunciado.

Este sistema de financiación de la obra es perverso:

- a) Esto obliga al Ayuntamiento, apoyado por Fomento y la Junta, a convertirse en el primer especulador de suelo de la ciudad. Es el primer interesado en que el suelo esté caro en Burgos para poder hacer frente a los gastos comprometidos en el Convenio.
- b) El dinero sale del bolsillo de los burgaleses al comprarse una vivienda. Son los burgaleses los que financian la obra ya que los terrenos aportados por RENFE, cuyo valor en 1998 se estimaba en 48 millones de €, deben convertirse en 154,5 millones €, que es lo que el Ayuntamiento deberá aportar. ¿De dónde salen esos 106,5 millones € de diferencia? Del bolso de los burgaleses. Dinero que se detrae de otras inversiones o gastos más productivos para la ciudad.
- c) Además, se recauda ese dinero de la peor forma posible: no lo hace vía impuestos (que, al menos, suponen una carga proporcional a la riqueza de cada cual) sino vía sobrecoste de la vivienda.
- d) Los costes de urbanización del futuro bulevar son abonados en su totalidad por el Ayuntamiento de la ciudad.
- Esos 126.000.000 € deberían ser abonados por Fomento ya que fueron los técnicos del Ministerio del Gobierno de la Nación los que valoraron en 1997 los costes de la obra en 114 millones de €. Los burgaleses no tenemos la culpa de la enormidad de ese error.
- Parte de ese sobrecoste es debido a la conversión de línea convencional en AVE, parte lo es por elevación del precio de las expropiaciones, y mucho más lo es por el retraso en la ejecución de la obra (más de 10 años), lo que multiplica el precio.

La cláusula novena del citado Convenio, establecía la creación de una *comisión de seguimiento*, para velar por el cumplimiento de las obligaciones contraídas. Por el Ayuntamiento de Burgos asistía el concejal de Urbanismo. Una de las funciones de este órgano era *“dar su conformidad, previo a la aprobación por el órgano de contratación, a las variaciones de coste de las obras, así como velar por el cumplimiento de los plazos fijados para la ejecución del Convenio”*. Como la vigencia del Convenio se extiende hasta la liquidación de las obras, todavía se está a tiempo de denunciarlo en base a su cláusula 13.

En el **Pleno Municipal** celebrado el día **19/12/2002** se aprobaron de forma definitiva los *Estatutos del Consorcio para la gestión de la “Variante ferroviaria de Burgos”, junto con la resolución de las alegaciones formuladas a los mismos.*

Este Consorcio está formado por el Ayuntamiento de Burgos, Caja de Burgos y Cajacírculo.

Los *Estatutos* de dicho Consorcio se aprobaron por acuerdo plenario el 19/12/2002. En el apartado 5º de su artículo 1º *“Se declara al Consorcio beneficiario de la expropiación de los suelos liberados como consecuencia de la construcción y puesta en servicio de la Variante Ferroviaria de Burgos”*.

Ante la limitación de endeudamiento de los Ayuntamientos se contempla la posibilidad de constituir consorcios, que según la legislación no son entidades públicas, pero que surgen de la unión en asociación entre la Administración Pública, en nuestro caso el Ayuntamiento, con “entidades privadas sin ánimo de lucro”, donde se enmarcan las Cajas; CajaBurgos y CajaCírculo.

Los primeros pasos en la creación del Consorcio se dan en el 2001, conllevan la aceptación de las Cajas de ser miembro de la asociación y lo que implicaba una operación de crédito, lo que les convertían por una parte en miembros del consorcio y por otra a quien les adeudaba el Consorcio. La operación financiera se estipuló en 61 millones de euros (10.250 millones de pesetas), pero que dadas las características especiales del Proyecto y sobre todo de urbanización de la Gran Avenida -Bulevar Ferroviario-, las Cajas comprometieron unos fondos adicionales de 42 millones de euros (7.200 millones de pesetas). Con datos actuales, la inversión realizada es de 180 millones, y quedan varios tramos por ejecutar.

El Consorcio en manos del PP dio un vuelco a su viabilidad, al centrarse en operaciones de enriquecimiento privado, tal y como demuestran las cuentas de 2004. Para atajar esos primeros datos negativos, el Partido Popular de Lacalle y Aparicio, toman la vía de la especulación con el suelo, a través de un megaproyecto de infraestructuras, el Bulevar ferroviario y una modificación del Plan del General de Ordenación Urbanística, que equiparaba a Burgos con grandes metrópolis. En el 2005, el consorcio aplicando la dedocracia contrató, por un importe de 7 millones de euros, al estudio suizo Herzog & De Meuron para la redacción del Master Plan y el diseño del Bulevar.

De acuerdo con el convenio firmado entre Renfe (luego ADIF), el Ministerio de Fomento, Junta y el Ayuntamiento de Burgos, el coste de las obras de urbanización del antiguo trazado urbano del ferrocarril valorado en 95 millones de euros, sería sufragado por el Ayuntamiento de Burgos. Para ello contaría con las plusvalías originadas por la venta de los terrenos desafectados por el ferrocarril.

Por este motivo, la ordenación urbanística de estos terrenos previó un urbanismo excesivamente denso, con el fin de conseguir el mayor beneficio con el que pagar las obras.

El estallido de la llamada burbuja inmobiliaria en la segunda mitad de la primera década del siglo, hizo caer fuertemente el interés por estos suelos, y los ingresos por las ventas de las parcelas resultantes han sido muy inferiores a lo esperado.

Esto ha causado un fortísimo endeudamiento en el propio Ayuntamiento de Burgos y en el Consorcio creado junto con las cajas de ahorros locales (Caja de Burgos y Caja Círculo, hoy transformadas en los bancos CaixaBank e IberCaja), con una muy compleja resolución.

La situación actual es la de un Consorcio en quiebra y un Bulevar inconcluso. La deuda actual es de 167 millones de euros, mientras que sus activos no llegan a los 91 millones. Esta situación, esta estafa, es la que pretenden trasladar a la ciudadanía, a través de un rescate público del consorcio.

Al Consorcio para la Variante Ferroviaria le quedan 80 días para encontrar 39.172.892 euros con los que saldar parte de los créditos contraídos entre los años 2003 y 2008, para afrontar la parte que Burgos se comprometió a pagar de la obra del desvío y la urbanización (bulevar) de los terrenos liberados con la salida del tren.

Son cifras mayúsculas, pero representan únicamente una parte menor de la deuda real. Porque el hongo de la explosión alcanza unas dimensiones de 166.855.870 euros y los que están debajo son los ciudadanos de la capital, a razón de 953 euros por habitante.

Las Cajas, en ningún momento se comportaron como entidades privadas sin ánimo de lucro ellas gestionaron el Consorcio y generaron pingües beneficios. A ellas se les encomendó la Gerencia del Consorcio y han obtenido un enriquecimiento ilícito de las operaciones. En el 2006 se estimó que cobrarían por costes de gestión y costes financieros de 28 millones de euros, cifra que en la actualidad es mayor. Se les permitió y permite cobrar el 2% de los gastos y 2% de los ingresos que genera el Consorcio. Los terrenos que hace 10 años les valían como pago, ahora no les sirve. Estamos a las maduras pero no a las duras.

Consideramos que la deuda del consorcio es ilegítima, no son los y las burgalesas las que deben pagarla. Que las entidades financieras y el Ministerio de Fomento deben asumir su responsabilidad.

**Parte resolutive:**

- **Declarar lesivo para los intereses municipales el Convenio del Desvío firmado en 1998, debido a que puede hipotecar el futuro del Ayuntamiento, pues la fórmula elegida de especulación urbanística ha resultado fallida, aparte de ser injusta.**
- **Exigir al ministerio de Fomento y a la Junta de Castilla y León la renegociación de dicho Convenio, para que no sea el Ayuntamiento, ni los burgaleses, los que paguen el sobrecoste de una infraestructura que no es de titularidad municipal.**
- **Se creará un equipo jurídico-técnico dependiente de la Corporación, que analice toda la deuda del Consorcio, determinando las obligaciones del Ayuntamiento y las del resto de actuantes.**

En Burgos, a 10 de noviembre del 2015.