

CONCLUSIONES DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN SOBRE LA GESTIÓN DE LA SOCIEDAD VALLADOLID ALTA VELOCIDAD 2003, S.A. QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS

13/12/2018

1) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON EL DESARROLLO DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN:

A- Lo primero que se pudo constatar en la Comisión, tras su constitución el 6 de julio de 2017, fue la ausencia de gran parte de la documentación e información relativa a la gestión de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad en dependencias municipales.

Además, han sido muchos los comparecientes, tanto técnicos como políticos, que han confirmado la existencia de trabas en el acceso a esta información.

Sólo a partir de la constitución de esta Comisión de investigación se ha hecho una labor de recopilación de documentación e información relacionada con este proyecto y se ha permitido acceder a la misma, si bien, sigue faltando información relevante relacionada con la gestión económica y financiera de la sociedad.

En este sentido, la Sra. Olga Gil, responsable del departamento administrativo de la Sociedad, afirmó en su comparecencia que, tras el despido de la directora económico-financiera de la sociedad, "*había documentación que entendíamos que debía estar en la Sociedad y que no estaba*".

Al ser preguntada por cuál era esa documentación que "*no estaba donde se supone que debía estar*", la Sra. Gil respondió:

"Pues, documentación de, por ejemplo, Escrituras, actas de Consejo de Administración, facturas, acuerdos, acuerdos propios contables, o sea, órdenes de pago y demás. Desconocemos, no estaba en los archivos de la Directora Económico-Financiera.

Nosotros no la hemos encontrado, por lo tanto, no la tenemos y documentación incluso que se remitía, pues, a los auditores y demás, que no había un registro de salida como tal, como existía para el resto de la Sociedad, para cualquier otro departamento de la Sociedad, en el que queda registrado lo que salía, de la persona que salía y lo que entraba. El departamento económico no tenía ese registro de documentación".

Falta, por lo tanto, información de especial relevancia para conocer el funcionamiento y la gestión económico-financiera llevada a cabo por la sociedad durante gran parte de su existencia, lo cual es especialmente grave.

Por otro lado, la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, tiene por objeto ampliar y reforzar la transparencia de la actividad pública, regular y garantizar el derecho de acceso a la información relativa a aquella actividad y establecer las obligaciones de buen gobierno que deben cumplir los responsables públicos.

Hasta fechas recientes en las que se ha actualizado la página web de la Sociedad y la información que esta contiene, no se han cumplido en su totalidad las obligaciones de transparencia y buen gobierno recogidas en esta Ley.

B- Asimismo, la no comparecencia de gran parte de las personas solicitadas a asistir por los miembros de la Comisión ha impedido que podamos conocer en profundidad cuestiones tan importantes relacionadas con la gestión de la Sociedad Alta Velocidad como la negociación del Convenio del año 2002, la gestión económico-financiera de la sociedad y, en última instancia, los motivos del fracaso del proyecto de soterramiento de las vías del tren a su paso por la ciudad.

Si bien es cierto que, en el caso de las Comisiones de investigación constituidas a nivel municipal, la comparecencia no es obligatoria, consideramos que se trataba de un ejercicio de responsabilidad por parte de quienes durante muchos años han sido los máximos responsables del éxito o fracaso de esta operación, especialmente aquellos que han ejercido su responsabilidad en representación de este Ayuntamiento.

- En este sentido, por su conocimiento del funcionamiento de la sociedad y su vinculación con este Ayuntamiento, consideramos especialmente grave la incomparecencia ante la Comisión de investigación de Francisco Javier León de la Riva, quien fuera Alcalde de Valladolid y máximo responsable del Ayuntamiento ante la sociedad Valladolid Alta Velocidad desde su constitución en el año 2003 y hasta el año 2015.
- Por su vinculación con este Ayuntamiento, al haber sido miembros de la corporación municipal, consideramos igualmente reprochable la inasistencia ante la Comisión de los exconcejales del Partido Popular Alfredo Blanco, Manuel Sánchez y Cristina Vidal.
- Pese a que su relación con el Ayuntamiento era contractual y no se trataba de un representante político, consideramos que era de especial relevancia para la comisión la comparecencia de Carlos Baró, quien ha rechazado en dos ocasiones comparecer ante la misma.

Todos los comparecientes le han definido como el enlace entre el Ayuntamiento y la Sociedad Valladolid Alta Velocidad.

José Luís Cantalapiedra, técnico del Ayuntamiento, se refiere a él en su comparecencia como *"la conexión entre el concejal y el Alcalde y la oficina, y*

también era conexión o enlace con Valladolid Alta Velocidad, con ADIF, con todos los entes externos: Junta de Castilla y León, Iberdrola...".

Según la también técnico del Ayuntamiento, Beatriz Edilla, Carlos Baró era quien *"transmitía las decisiones o las órdenes del Alcalde o decisiones que se habían adoptado en el Consejo de Administración a los miembros de la oficina"*, y era quien ejercía más labor ejecutiva en la oficina ferroviaria, por encima del Concejal del Área; hasta el punto de que el concejal *"dejó de asistir"* a las reuniones y asistía el Sr. Baró y él hablaba en nombre del concejal y del Alcalde, tal como explicó el Sr. Cantalapiedra.

Irene Serrano, técnico del Ayuntamiento, confirmó en su comparecencia que la intervención de Carlos Baró en la toma de decisiones llegaba al punto de que *"él también decía cosas sobre lo que había que hacer en relación con las modificaciones del Plan General"*.

También aquellos que han trabajado para la sociedad Valladolid Alta Velocidad han confirmado este papel principal del Sr. Baró en la toma de decisiones.

El Sr. Marinas afirmó que *"el Sr. Baró era el interlocutor, para mí y para la Sociedad, del Ayuntamiento. Despachábamos todas las semanas, yo creo, y no había ninguna diferencia entre lo que él me transmitía y lo que luego transmitían los Concejales y el propio Alcalde"*.

También el Sr. Cabado se pronunció en este sentido: *"Carlos Baró está, desde el primer momento, en todas las reuniones que hemos mantenido"*.

El Sr. Salgado se refirió también a Carlos Baró en los siguientes términos: *"El Sr. Baró, como recoge la Memoria, era Asesor técnico de la Alcaldía. La oficina técnica, como también expresa la Memoria, dependía directamente de la Alcaldía y sus funciones eran técnicas y jurídicas. Entonces, el Sr. Baró servía, o por lo menos nos transmitía, todos los aspectos que, tanto que se hubiesen acordado en la Sociedad, como el propio desarrollo del convenio requería. Pero todo en cuestiones técnicas, urbanísticas principalmente"*.

Su incomparecencia impide aclarar una cuestión relacionada con un **posible conflicto de intereses** que se puso de manifiesto durante la comparecencia de Doña Irene Serrano, el día 30 de noviembre de 2017, en los siguientes términos:

"Pregunta: *Antes, si no recuerdo mal, ha dado a entender que el Sr. Baró tenía una capacidad de decisión y de mando muy importante, no solamente respecto a lo ferroviario, sino en general hacia lo urbanístico. ¿Ustedes sabían en el Área que el Sr. Baró trabajaba también para los propietarios del Área Homogénea 8?*

Respuesta: *Le informábamos proyectos de urbanización que firmaba él. Sí, lo sabíamos.*

Pregunta: *Quiere decir que le firmaban proyectos trabajando fuera del Ayuntamiento y al mismo tiempo recibían órdenes de él trabajando dentro del Ayuntamiento.*

Respuesta: *Exactamente*".

Se trata de un asunto que consideramos de especial relevancia, ya que pudo afectar en algunas de las decisiones que se tomaron durante el desarrollo del proyecto.

- De igual modo, consideramos reprobable la inasistencia ante la Comisión de los principales responsables políticos de la Junta de Castilla y León y del Grupo Fomento cuya comparecencia había sido solicitada.
- En este sentido, la Comisión reiteró también la solicitud de comparecencia de **María Dolores Sánchez Moreno**, directora económico-financiera de la sociedad, para aclarar lo referente a la ausencia de documentación antes mencionada y para responder a cuestiones de gran importancia relacionadas con la gestión económico-financiera de la sociedad; sin embargo, tal como se ha informado a los miembros de la Comisión, *"no ha podido ser localizada en su domicilio"*.

Todas estas consideraciones han supuesto un obstáculo para que la Comisión llegue a unas conclusiones suficientemente argumentadas sobre los motivos del fracaso de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad en la consecución de sus objetivos, entre los que se encontraba el soterramiento de la vía del tren a su paso por Valladolid.

2) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON LA APROBACIÓN DEL CONVENIO DEL AÑO 2002:

La Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 surge tras la firma de un Convenio de Colaboración en noviembre de 2002 entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Valladolid, RENFE, y el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, hoy ADIF, para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid.

Este convenio preveía las obras que las partes firmantes acordaban ejecutar y el coste de actuación de cada una de ellas.

Sin embargo, tal como han explicado algunos de los gerentes y miembros del Consejo de administración que han estado al frente de la sociedad, el convenio inicial del año 2002 no era más que un protocolo de intenciones sin ningún tipo de respaldo técnico ni económico.

En estos términos se pronunció **Eduardo Molina**, Director de planificación y proyectos de Adif y Consejero de la Sociedad hasta 2008, cuando afirmó en su comparecencia que *"esto en realidad no es un Convenio, sino un Protocolo de intenciones"*. La diferencia entre ambos, según palabras del Sr. Molina, es que los convenios están *"santificados"*, es decir, *"conllevan ya retenciones presupuestarias, con especificación de las partidas"*, *"con visto bueno del Ministerio de Hacienda"*, y por ello consideraba que en el caso del Convenio del año 2002

"lo que había era realmente un Protocolo de intenciones de decir, queremos hacer estas actuaciones".

También **Cristina González**, gerente desde el año 2013 y responsable del Departamento Técnico de la Sociedad desde 2005, afirmó que *"fundamentalmente, el Convenio de 2003 es muy voluntarioso", "un convenio muy generalista, con mucho entusiasmo"*.

En este mismo sentido, la Sra. González añadió el siguiente comentario, que da una idea del funcionamiento interno de la sociedad y los motivos de cómo se ha llegado a la situación actual:

"Mientras las cosas han ido bien económicamente, pues, digamos, que nos hemos, no despreocupado, sino que, bueno, pues, que las cosas avanzaban, sabíamos que había dinero y entonces mientras haya dinero, pues no hay problema en las desviaciones de las obras.

Cuando ha empezado a haber problemas realmente importantes en materia económica, pues, evidentemente, poner de acuerdo a 5 Administraciones, que no siempre tienen los mismos intereses económicos y sociales en el proyecto, es complicado(...)"

Quien fuese el gerente de la sociedad entre 2004 y 2007, **Ignacio Marinas**, afirmó que *"nunca yo vi ninguna cuenta echada con rigor. O sea, decían, pues el soterramiento a tanto el Km, no sé cuánto. Pero no había un anteproyecto o un estudio previo que permitiera cuantificar eso. Por supuesto que tampoco lo había en relación con los talleres"*.

Finalizó diciendo que *"evidentemente, eso se tenía que haber revisado prácticamente año a año. ¿Por qué?, porque estaba basado en estudios básicos. Quiero decir, no había ningún proyecto constructivo, ningún proyecto de ejecución, con lo cual, era de esperar que hubiera desviaciones"*.

La realidad es que, **en el Convenio del año 2002, actuaciones tan complejas como la variante este exterior de mercancías o el soterramiento se mencionan en apenas dos líneas, y cuestiones tan relevantes como el coste de las distintas operaciones, la técnica a utilizar para llevar a cabo el soterramiento o la longitud del túnel seguían sin resolverse años después.**

De hecho, tal como se recoge en las actas de los Consejos de Administración, se debatió sobre estos asuntos en octubre de 2003, en noviembre de 2004 y en junio de 2005. En junio de 2006, 3 años y medio después de firmarse el convenio, el Consejo de Administración de la Sociedad decidió por fin la técnica a utilizar, pero seguían existiendo dudas, y así se pusieron de manifiesto en la reunión, sobre cuestiones técnicas, funcionales, medioambientales, de seguridad, y lo más importante, seguía sin conocerse su coste.

Todas estas decisiones, tomadas con posterioridad a la firma del Convenio, se tradujeron en un aumento del presupuesto total previsto para toda la operación desde los 540 millones de euros iniciales hasta los cerca de 900 millones de euros, lo cual supone un aumento del

presupuesto de más del 60% en los 4 primeros años de existencia de la sociedad. Todo ello sin contar con los posibles costes financieros de la operación que no estaban incluidos en esa previsión y que han llegado a sobrepasar holgadamente los 100 millones de euros.

Hasta diciembre del año 2007, 5 años después de la firma del convenio, no se presentó un estudio económico-financiero que elaborase un escenario de financiación de las operaciones que constituían el objeto social y que sirviese al mismo tiempo para obtener financiación externa.

Todas estas consideraciones dan una idea de la absoluta falta de rigor, tanto técnico como económico, con que se llevó a cabo la negociación y posterior aprobación del Convenio del año 2002, y que son la primera causa del posterior cúmulo de errores que llevaron al fracaso de la operación.

3) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON EL CONTROL EJERCIDO POR EL AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID SOBRE LA GESTIÓN DE LA SOCIEDAD VALLADOLID ALTA VELOCIDAD:

Los representantes del Ayuntamiento de Valladolid en la Sociedad Valladolid Alta Velocidad no contaron, no se asesoraban, por los técnicos municipales durante la mayor parte de la operación, tanto en cuestiones técnicas como económicas.

Así se ha desprendido de las comparecencias de los distintos técnicos municipales citados ante la Comisión.

En este sentido se pronunció **Beatriz Edilla** al afirmar que *"cuando aquí se llevaba a cabo una actuación desde el punto de vista urbanístico y se tramitaba un procedimiento municipal, venía porque se había adoptado una decisión en el órgano correspondiente, habitualmente el Consejo de Administración, dando por hecho que en el Consejo de Administración de la Sociedad siempre se adoptan los acuerdos habiendo seguido los procedimientos adecuados, que para eso hay todo un mecanismo jurídico y de secretaría y demás",* añadiendo además que la documentación *"ha llegado a mí luego, con posterioridad, una vez que ya se habían adoptado las cosas, a nivel de custodia en la oficina. Entonces no era una cuestión que llegara algo para que yo tuviera que valorarlo jurídicamente y tramitarlo. Quiero decir, que ha llegado ya como custodia, y eran ya decisiones tomadas, casi como archivo. Nada más".*

En este mismo sentido se pronunció también **José Luis Cantalapiedra**, al ser preguntado si los técnicos del Ayuntamiento emitían informes con carácter previo a las reuniones de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad: *"No. Informes específicos sobre temas que se iban a tratar en Consejos de la Sociedad, que yo recuerde, no. No lo sé si, a lo mejor, con alguno ha habido, pero en general, no".*

También el Sr. **Velázquez**, quien fuera interventor del Ayuntamiento durante la mayor parte de la operación, hizo afirmaciones en el mismo sentido en un escrito remitido a los

miembros de la Comisión, donde afirmaba que nunca se le había convocado y nunca había asistido a reuniones, ni Consejos de Administración de la Sociedad, ni se le había consultado, ni pedido informe sobre los procedimientos a seguir.

Su sucesor en el puesto, el Sr. Salgado, quien anteriormente ocupaba el cargo de vicesecretario del Ayuntamiento, confirmó también en numerosas ocasiones que durante la mayor parte del tiempo, desde la creación de la sociedad, no se contó con los técnicos municipales: *"Yo, como Vicesecretario, no asistí a ninguna reunión de la Sociedad Alta Velocidad y, como Interventor, he asistido a dos reuniones de la Sociedad Alta Velocidad, con el actual gobierno municipal"*.

En relación con esto, podemos concluir que durante la mayor parte del periodo de existencia de la sociedad, ha existido una falta de control desde el Ayuntamiento sobre lo que sucedía en el seno de la sociedad y como esto podía afectar al patrimonio y cuentas del Ayuntamiento.

En este sentido se han pronunciado los dos interventores del Ayuntamiento durante el periodo de existencia de la sociedad.

El Sr. Salgado aseguró desconocer quién *"velaba por los intereses económicos y patrimoniales del Ayuntamiento en las reuniones de la Sociedad"* y negó que se le diese *"un reporte de los acuerdos adoptados en los Consejos de Administración, en relación con la participación del Ayuntamiento en la Sociedad"*.

En relación a las operaciones de crédito aprobadas en el seno de la sociedad, el Sr. Salgado afirmó que *"yo lo primero, nunca tuve conocimiento de las operaciones de crédito que se estaban formalizando, ni como Vicesecretario, ni, vuelvo a repetir, como Interventor"*.

Esta situación se contrapone a la forma de actuar de otras administraciones, tal como se puede observar en las actas de los Consejos de Administración de la Sociedad, ya que, por ejemplo, para la aprobación de las cuentas de la Sociedad del año 2006, se realizaron modificaciones para cumplir con las prescripciones de la Intervención de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

En el caso del Ayuntamiento de Valladolid, solo se presentaron a la Intervención municipal las cuentas del año 2014 *"informalmente"* para un análisis *"rápido"* de las cuentas; y en el año 2016, por parte del Concejal Delegado de Hacienda, tal como afirmó el Sr. Salgado.

4) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON LA APROBACIÓN DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO:

En base al Convenio del año 2002, el Ayuntamiento de Valladolid se comprometía a iniciar de forma inmediata la modificación del planeamiento urbanístico vigente, al objeto de establecer la ordenación, usos e intensidades urbanísticas más convenientes para los terrenos liberados del uso ferroviario.

Para ello, el Ayuntamiento de Valladolid decidió convocar un concurso internacional de ideas que resolviese el tratamiento del espacio que se liberaría en los terrenos ocupados por la Estación Campo Grande y el Taller Central de Reparaciones de Renfe.

Este concurso de ideas incluía premios para los autores de los anteproyectos seleccionados que iban desde los 6.960 euros hasta los 69.600 euros. En total se preveían más de 140.000 euros en premios.

Inicialmente se presentaron cincuenta proyectos al Concurso. De entre todos los proyectos presentados y tras una primera selección efectuada por el Jurado, quedaron seis trabajos.

Las ideas resultantes de ese concurso pasarían a ser propiedad del Ayuntamiento y, por extensión, de "Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.", y sería el propio Ayuntamiento el que elaboraría la solución final, pudiendo tomar elementos de las ideas finalmente premiadas.

El planeamiento que se aprobaría años después no incorporó ninguna de las ideas surgidas de este concurso.

Esta decisión fue explicada por el Sr. Marinas en su comparecencia de la siguiente manera:

"El proyecto Bofill carecía de ningún estudio de tráfico, transportes o arreglo de la accesibilidad general que iba a dar ese nuevo centro para Valladolid, Y, finalmente, pues yo me encontré con una serie de críticas hacia la propuesta de Bofill que me parecieron fundadas. O sea, que teníamos un proyecto que no valía, ni por el ámbito, ni..., era insuficiente en cuanto a su definición urbanística, era insuficiente en cuanto al tratamiento de los problemas de movilidad y servicios urbanos y no estaba pensado para la misión que a mí me encargaron, que era llevar a cabo el convenio, es decir, soterramiento, más aprovechamiento de todos los suelos.

Por lo tanto, entendí que el proyecto aquel no era el que necesitaba la Sociedad".

En junio de 2005, el Consejo de administración de la Sociedad adjudicó por un importe de 1.376.320 euros y mediante procedimiento negociado con publicidad a la Unión Temporal de Empresas formada por Richards Rogers Partnership, Vidal y Asociados arquitectos e Idom la realización de los trabajos de redacción de la modificación del PGOU de Valladolid y del Plan Especial para la reordenación de la Red Ferroviaria Central, aunque finalmente la figura urbanística elegida para llevar a cabo la reordenación del ámbito fue una modificación puntual del PGOU que estableciese la ordenación detallada.

En diciembre de 2007, se presentó ante el Consejo de Administración de la sociedad el Proyecto de modificación del PGOU, el cual, tal como informó el Consejero Delegado, Antonio Cabado, podría estar listo en un plazo de dos meses.

En esta misma fecha, se autorizó al Sr. Cabado para negociar la revisión de precios solicitada por la UTE IDOM-Rogers-Vidal, en relación con el contrato para la modificación del PGOU, así como el abono de los trabajos complementarios que se le habían ido encomendando.

El 24 de marzo de 2008, es decir, transcurridos más de 5 años desde la firma del convenio, la Sociedad Valladolid Alta Velocidad presentó finalmente al Ayuntamiento de Valladolid para su tramitación la documentación relativa a la modificación del PGOU con ordenación detallada de la Red ferroviaria central de Valladolid, lo que se conoce como el "Plan Rogers".

La modificación del Plan General con ordenación detallada en la Red Ferroviaria Central de Valladolid no se aprobaría definitivamente hasta enero del año 2010. Esto supone que desde la aprobación del convenio en el año 2002 hasta que el Ayuntamiento de Valladolid aprobó finalmente el planeamiento urbanístico, transcurrieron más de 7 años.

Ignacio Marinas, gerente de la sociedad entre 2004 y 2007, afirmó en su comparecencia que *"si en el proyecto se hubieran seguido los planes que nosotros, ingenuamente, teníamos puesto encima de la mesa, pues, sin tocar el ferrocarril, se podía haber liberado todo lo que es la plaza en el proyecto, toda la plaza que está en Recoletos"*.

Esto habría permitido comenzar con la venta de terrenos y conseguir unos ingresos con los que financiar las obras sin recurrir a contratos de crédito.

Sin embargo, el Sr. Marinas añadió:

"Todo eso se podía haber liberado en el año 2007, vamos, en cuanto hubiéramos tenido aprobado el planeamiento, que era lo que yo quería, que ADIF empezara a pasar suelos a Valladolid Alta Velocidad."

"Se podía también conseguir, porque estaban desafectados de uso ferroviario, toda la parte de detrás del taller de locomotoras. Ahí había acaso una o dos hectáreas que talleres no lo usa desde hace 25 años y que se podía haber planteado".

"Ya se podía en cuanto que hubiéramos aprobado el planeamiento, pero que era algo que estaba a punto de aprobarse cuando yo me fui".

La realidad es que tendrían que pasar aún tres años más desde su sustitución hasta la aprobación definitiva del planeamiento urbanístico.

Quien le sustituyese al frente de la sociedad, **Antonio Cabado**, hizo mención en su comparecencia ante la Comisión a las consecuencias derivadas de este retraso en la aprobación del planeamiento:

"Si nos hubiésemos dedicado desde el 2002 o 2003, lo digo según el Convenio, a hacer lo primero la modificación del Plan General que era la herramienta fundamental para hacer el soterramiento, una vez definido y acordado cómo era el soterramiento, pues hubiésemos adelantado cinco años. Y visto desde hoy, cinco años, no digo que el soterramiento estuviese hecho, pero poco le faltaba".

La actual gerente de la sociedad, **Cristina González**, explicó también en su comparecencia cuales eran las consecuencias de no liberar y poner a la venta los terrenos afectados por esta operación:

“La Sociedad casi desde el inicio, tal y como está gestionada, para nosotros lo más importante es vender suelo. Quiero decir, si la Sociedad no hace caja directamente se encuentra con problemas financieros. Entonces esto ha sido un asunto que ha estado siempre a la vista, casi desde que hemos empezado, quiero decir, nosotros, como Sociedad cuanto antes empezáramos a vender suelo, mejor.

¿Qué pasa? Que es realmente difícil, porque, primero, no tuvimos una modificación de Plan General hasta 2010 y segundo, hasta ahora, hemos conseguido liberar una única parcela de la operación”.

Por tanto, podemos concluir que el excesivo retraso en la aprobación de la modificación del planeamiento urbanístico supuso retrasar la venta de terrenos desafectados de uso ferroviario y un obstáculo para que la sociedad obtuviese ingresos con los que financiar las obras derivadas de la operación ferroviaria, sin tener que recurrir únicamente a contratos de crédito.

5) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DEL NUEVO COMPLEJO FERROVIARIO:

El Convenio del año 2002 incluía entre sus actuaciones la reposición de las instalaciones del TCR, la construcción de una nueva estación de mercancías y la construcción del Nuevo CTT, las cuales estaban presupuestadas inicialmente en 51,07 millones, 22,51 millones y 10,84 millones de euros, respectivamente.

La falta de concreción de este Convenio, también en esta cuestión, ha llevado a continuos desacuerdos entre los miembros del Consejo de Administración sobre el alcance del mismo.

Estas previsiones iniciales se realizaron, además, sin que existiese un proyecto que cuantificase de forma rigurosa el coste de cada instalación.

Cuando finalmente Adif presentó el proyecto constructivo, se produjo una importante desviación presupuestaria del polígono ferroviario, la cual ascendió a 244 millones de euros, una cifra muy superior a la planteada en el Convenio.

Este aumento de coste no se debía a una variación de los precios, sino a las superiores prestaciones previstas en el proyecto.

En el Convenio de 2002, se contemplaba la obra civil de los talleres ferroviarios, pero no las mejoras tecnológicas a incluir en los talleres para su utilización para la alta velocidad, mejoras que estaban excluidas de la financiación por las plusvalías obtenidas por el suelo a enajenar por la sociedad, lo cual suponía unos sobrecostes no previstos en el convenio inicial.

En diciembre de 2007 se aprobó de manera unánime la licitación del contrato de obras para la ejecución de la primera fase del nuevo complejo ferroviario, si bien el Sr. León de la Riva puso de manifiesto que en el Convenio de 2002 se excluyó la financiación por parte de la sociedad de las obras tecnológicas de los talleres, ya que se consideró que correspondía a RENFE-Operadora, limitándose el alcance del convenio a la obra civil.

A pesar de las reticencias presentadas por los representantes del Ayuntamiento, la sociedad no sólo se hizo cargo de los costes directos derivados de este contrato, sino que además se encargó de la licitación y ejecución de las obras, de gran complejidad, si bien con el asesoramiento de ADIF para la obra civil y de RENFE-operadora para la tecnología.

Junto con las obras de ejecución del nuevo complejo ferroviario, licitadas en esta primera fase por un importe de 175.014.634'85 euros más IVA, se aprobó también en diciembre de 2007 el contrato de equipamiento de los talleres, por un importe de 54.027.449'61 euros más IVA.

El plazo de ejecución de esta primera fase era de 30 meses.

Finalizar esta obra en plazo, junto con la variante este, y llevar a cabo el traslado de la actividad a estas nuevas instalaciones era esencial para poder desafectar de su uso ferroviario los terrenos situados en el entorno de la estación, y con ello poder comenzar a tener ingresos derivados de su venta.

En el año 2011 se anunció que las obras estaban prácticamente terminadas y que era cuestión de meses que se llevase a cabo el traslado a estas nuevas instalaciones.

La realidad es que aún a día de hoy el traslado a los nuevos talleres continúa sin producirse, y la última fecha ofrecida, la enésima, para su apertura es la primavera de 2019.

El Sr. Puente expuso en su comparecencia las causas que le habían transmitido para que aún no se haya producido este traslado:

“Se nos han dado razones de todo tipo. Ha habido suministro de maquinaria muy compleja que hemos podido el otro día comprobar in situ. Que las empresas suministradoras han entrado en concurso de acreedores. Eso ha producido procedimientos judiciales, ha producido retrasos en maquinaria que estaba a medias, y que ahora resulta que no pueden completar otras empresas y hay que empezar de cero con algunas. Un problema deconstructivo con la losa por la que tienen que discurrir los colchones neumáticos que trasladan la maquinaria. Ahora hay que hacer una reforma de todas las juntas de dilatación de toda la nave.

Es decir, hay multitud de problemas técnicos que, obviamente, exceden de lo que es la capacidad y la competencia del Ayuntamiento”.

Las consecuencias derivadas de este retraso inaceptable son fundamentalmente dos.

En primer lugar, **el retraso en el traslado de los talleres ha impedido poner a la venta la parcela principal de terreno vinculada a esta operación, y ha impedido obtener ingresos**

con los que hacer frente al pago de las obligaciones derivadas de los contratos de crédito, tal como se explicará más adelante.

Ante un proyecto de esta complejidad, la Sociedad debía haber previsto la posibilidad de que existiesen retrasos en su ejecución, y no hacer depender la viabilidad económica de toda la operación de esos plazos.

El retraso en el traslado a los nuevos talleres de Renfe es una de las causas principales del fracaso de toda la operación por las graves consecuencias derivadas de la misma, las cuales podían haberse evitado si se hubiese optado por otro modelo de financiación.

Y en segundo lugar, la negligente gestión de este proyecto ha puesto y sigue poniendo en peligro los más de 700 empleos dependientes de los talleres de Renfe en Valladolid, los cuales estaba previsto que aumentasen hasta los mil tras el traslado a las nuevas instalaciones.

6) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON LA PARALIZACIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA VARIANTE ESTE DE MERCANCÍAS:

A mediados del año 2010, el Gobierno presidido por José Luis Rodríguez Zapatero, con José Blanco como Ministro de Fomento, decidió llevar a cabo un recorte drástico en las inversiones públicas como consecuencia de la crisis económica.

Entre las inversiones afectadas por este recorte se encontraba una de las obras incluidas en el Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid, la variante este de mercancías.

La decisión del gobierno socialista suponía eliminar de los Presupuestos Generales del Estado las partidas previstas para hacer frente a la ejecución de esta obra en los años 2010 y 2011, lo cual suponía un retraso de al menos tres años en su finalización, prevista inicialmente para el año 2012.

Esto fue también compartido por Oscar Puente en su comparecencia al ser preguntado por quién había paralizado la Ronda Este de mercancías:

“La paró el gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero, el Sr. Blanco, siendo ministro el Sr. Blanco. Es público y notorio”.

Eso fue precisamente lo que se trasladó a los técnicos del Ayuntamiento, tal como afirmó Beatriz Edilla en su comparecencia, que “el Ministerio había desprogramado unilateralmente las obras de la variante”.

Esta situación fue explicada por el responsable del proyecto de la Variante, el Sr. Molina Soto, en su comparecencia:

“El proyecto de la Variante se pagaba con presupuestos generales del Estado. Estaba recogido en los presupuestos generales del Estado y tenía la financiación absolutamente asegurada”.

“Ese tipo de variaciones, las hace el Ministerio de Hacienda, que dice te quito 200 millones del presupuesto, empieza a quitar de las obras. Y tú qué haces, ralentizar las obras, las suspendes, que también hay posibilidad de suspender los contratos de obras, un montón de cosas. Pero si te quita el dinero el Ministerio de Hacienda, pues te lo ha quitado”.

Las graves consecuencias que se derivaban de esta decisión fueron expuestas por **José Luis Cantalapiedra** en su comparecencia:

“El timón de todo estaba en manos de ADIF y de la parte estatal. Entonces si la parte estatal suspendía la obra de la variante, si la obra del complejo que estaba contratada en un plazo de 25 meses, se alargaba, se hacían modificados, quiero decir, si todas las obras ferroviarias, que son las que al final iban a generar una liberación de suelos que iban a permitir el desarrollo del plan urbanístico, no se producía, ese proceso no se producía, pues no cabía hacer nada. La sartén por el mango la tenía la parte estatal, ADIF. Tuvo demora, tuvo modificados, tuvo incremento de presupuesto. No pudo arrancar la operación urbanística y no ha arrancado, de hecho”.

También la **Sra. Edilla** se refirió a esta cuestión al ser preguntada por la venta de terrenos, afirmando que *“uno de los problemas importantes estaba en que ADIF liberara los terrenos, porque si ADIF no liberaba y desafectaba los terrenos del uso ferroviario, no se podían vender”.*

Mientras no se finalizase la variante este de mercancías y se produjese el traslado a los nuevos talleres de Renfe, no era posible desafectar los terrenos de su uso ferroviario y por tanto no era posible venderlos para obtener ingresos con los que continuar la operación ferroviaria.

Aún a día de hoy esta circunstancia sigue sin producirse.

Ante la paralización del proyecto por parte del Ministerio de Fomento, la Sociedad Valladolid Alta Velocidad decidió, como solución alternativa, ejecutar el ramal norte de la variante hasta los nuevos talleres, lo cual suponía ejecutar una obra que ascendía a 35,2 millones de euros que abonó la sociedad con carácter de adelanto al Ministerio de Fomento.

Esta solución alternativa podría haber servido para poner en funcionamiento los nuevos talleres de Renfe, pero por sí sola no permitía liberar ninguno de los terrenos afectados por uso ferroviario mientras Renfe no llevase a cabo el traslado a las nuevas instalaciones.

Podemos concluir, por tanto, que la paralización unilateral de las obras de la variante este de mercancías por parte del Ministerio de Fomento, dirigido por José Blanco, fue una de

las causas principales del retraso en el conjunto de la operación ferroviaria, que han llevado a su fracaso.

7) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON LA GESTIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA DE LA SOCIEDAD:

El convenio del año 2002 establecía que todas las inversiones y obras previstas en el mismo se costearían "con cargo a las plusvalías generadas por la puesta en valor de los terrenos, de acuerdo con los procesos de cambios de uso a través de la modificación del planeamiento".

Por otro lado, el Ente público Gestor de infraestructuras Ferroviarias (GIF) se comprometía a aportar 144 millones de euros para costear las inversiones de su competencia, es decir, las necesarias para adaptar el pasillo ferroviario y la playa de vías existentes a la llegada de la alta velocidad a Valladolid prevista en el Plan de infraestructuras 2000-2007.

Asimismo, la Junta de Castilla y León se comprometía a aportar a la sociedad 15 millones de euros para la financiación de la operación.

De esta manera, se hacía depender la financiación de la operación casi en su totalidad de las plusvalías generadas por la venta de los terrenos desafectados de su uso ferroviario.

Los acuerdos sobre la participación financiera de las Administraciones territoriales en este tipo de sociedades en las que participaban entidades dependientes del Ministerio de Fomento no eran homogéneos, tal como explicó el Sr. Molina en su comparecencia:

"En otros sitios era distinto, en otras ciudades no fue así, había aportaciones directas de dinero del Ayuntamiento, de dinero. Aquí no, en Valladolid no".

Esta decisión fue cuestionada ya en aquel momento por las consecuencias que podían derivarse de hacer depender el éxito de la operación del mercado inmobiliario.

En una publicación de la UVA y CVE del año 2003, firmada por los Doctores en Geografía y Arquitectura D. Basilio Calderón Calderón, D. José Luis Sainz Guerra y D. José Luis García Cuesta, planteaban ya como unos de los principales inconvenientes de la operación el hecho de que la mayor parte de la obra se fuese a financiar con plusvalías inmobiliarias.

Ante la decisión de hacer depender la financiación de la operación de las plusvalías inmobiliarias, cabría pensar que el Ayuntamiento apostaría por un modelo de ciudad compacta que priorizase el desarrollo de la ciudad existente frente a un modelo excesivamente expansivo.

Sin embargo, tal y como ya se indicaba en esta publicación del año 2003, *"antes de que se anuncie definitivamente el inicio de la operación del soterramiento queda patente que está prevista en Valladolid la construcción de muchas viviendas -24.485 en el suelo urbanizable y*

3.000 en suelo urbano- y además muy caras para un mercado que empieza a mostrar signos de debilidad no ya coyuntural sino estructural de cierta importancia”.

Y a estas cifras había que añadir las decenas de miles de viviendas previstas en la periferia de Valladolid con la aprobación de la modificación del PGOU.

A esta contradicción se refirió **Irene Serrano** en su comparecencia:

“Yo nunca he estado de acuerdo con el desarrollo del suelo urbanizable no delimitado, pero es que además era contradictorio con el desarrollo de la operación Rogers.

Si se quería llevar a cabo operación Rogers, los esfuerzos y el tema económico deberían haberse centrado en la ciudad existente, en el centro de la ciudad y no estar desarrollando a la vez 15.000 viviendas en Valdechivillas, otras 10.000 en Las Riberas, otras 15.000 en Prado Palacio, más las 7.000 o 6.000 de la operación de Rogers. Yo creo que eso es imposible. En una ciudad como Valladolid no se pueden llevar a cabo a la vez 45.000 viviendas”.

A esto habría que añadir que las previsiones demográficas en aquel momento ya indicaban que la población en Valladolid se mantendría estable o decrecería, pero en ningún caso crecería en los años siguientes.

En relación con la cuestión de la financiación, la publicación del año 2003 antes mencionada concluía lo siguiente:

“Se precisa inevitablemente de un mayor apoyo financiero institucional (Ministerio de Fomento, Junta) para asegurar que sus costes no recaigan casi de forma íntegra en los nuevos compradores de vivienda-oficinas y para que la urbanización se ejecute en los plazos previstos”.

Tal como estaba planteada la operación, no era posible poner a la venta los terrenos mientras no se ejecutase la casi totalidad de la obra ferroviaria.

La **Sra. González** lo explicaba en los siguientes términos:

“El problema de la Sociedad siempre ha sido, era, que para liberar terreno había que ejecutar una cantidad importante de obra civil. Quiero decir, los talleres no se pueden ir sin que se ejecuten los nuevos talleres. A su vez, los nuevos talleres no se pueden poner en funcionamiento sin que se ponga en funcionamiento la Variante. Y así, sucesivamente.

Había que ejecutar, prácticamente, toda la obra ferroviaria antes de obtener un solo metro cuadrado. Ese era, efectivamente, el problema de la viabilidad de la Sociedad, que necesitábamos financiación externa para acometer la obra ferroviaria. Hay otras sociedades que, afortunadamente, tenían terreno disponible antes de comenzar las

obras. Eso es maravilloso, porque tienes caja antes de empezar. En nuestro caso, dependíamos de la financiación externa”.

Hacer depender toda la operación de las plusvalías generadas por la venta de terrenos, en un contexto de incertidumbre económica, en especial en el sector inmobiliario, fue un gran error en materia económica que ha lastrado todas las decisiones posteriores.

En la reunión del Consejo de Administración de la Sociedad de junio de 2006, el director general comunicó a los socios que era necesario aclarar el aumento del coste de la desviación del polígono ferroviario, que de acuerdo con el proyecto elaborado por Adif ascendía a 244 millones de euros, una cifra muy superior a la prevista en el Convenio.

Además, tal como recordó el Sr. Bolufer en dicha reunión, los sobrecostes detectados hasta ese momento no incluían los costes financieros de la operación, los cuales tampoco estaban previstos en el convenio.

El Sr. Bolufer sostenía que la financiación vía edificabilidad no parecía del todo sostenible y, por tanto, preocupaba la financiación de la operación.

Luis Alberto Solís respondió que la Sociedad traía causa de un convenio de colaboración en el que se contemplaban una serie de actuaciones, y que ese planteamiento quebraba por el sobrecoste de realizar el soterramiento tal y como se establecía en la declaración de impacto ambiental.

Los costes de las actuaciones se cubrían originariamente con los aprovechamientos urbanísticos, por lo que el Sr. Solís consideraba necesario ver como se iban a financiar los sobrecostes de hasta un 60% más de las previsiones iniciales y de qué forma se iban a cubrir las citadas diferencias.

En mayo de 2007, Luis Alberto Solís volvió a señalar que las necesidades surgidas en relación a los nuevos talleres y la estación superaban la cuantía que figuraba en el convenio de 2002. Por este motivo, solicitó que se presentase al próximo consejo un plan de situación de la financiación íntegra de la actuación ferroviaria del Convenio, es decir, una previsión del futuro coste de la actuación, dado que los proyectos de obra ferroviaria estaban ya muy avanzados y permitían una evaluación de su costo final.

En esa misma reunión, el Consejero Delegado de la Sociedad expuso la conveniencia de suscribir una póliza de crédito sindicado con distintas entidades acreditantes, por un importe total de 125 millones de euros, para financiar las obras e inversiones de la sociedad que habían de ser ejecutadas en el periodo comprendido entre los años 2007 y 2010.

Ante la imposibilidad de liberar terrenos de su uso ferroviario y de obtener ingresos provenientes de su venta, y ante la negativa de las tres administraciones de realizar aportaciones, la Sociedad optó por recurrir a financiación externa para hacer frente a las obras derivadas de esta operación.

En diciembre de 2007, se presentó finalmente el estudio económico-financiero solicitado en sesiones anteriores por diversos consejeros, con el objetivo de elaborar un escenario de financiación de las operaciones que constituían el objeto social y que sirviese al mismo tiempo para obtener financiación externa.

Según este estudio, el coste del soterramiento estaba previsto en unos 300 millones de euros.

Para entonces, la Sociedad ya había solicitado a diversas entidades bancarias y de crédito que presentaran ofertas de financiación de las obras derivadas de los proyectos de la integración del ferrocarril en la ciudad de Valladolid, así como de los gastos de gestión de la sociedad.

En la reunión se expusieron las diversas ofertas presentadas por varias entidades bancarias, entre ellas una línea de crédito puente sindicada a prestar por BBVA, Caja Madrid, La Caixa, Banco Santander, ICO y Caja España.

Al existir interés por parte de las entidades financieras, los consejeros decidieron aprobar el incremento de la solicitud de financiación de 125 millones de euros a 626 millones de euros, para hacer frente a las necesidades requeridas por el proyecto.

Finalmente la póliza de crédito terminó suscribiéndose el 31 de julio de 2008 con las entidades antes citadas, por un importe máximo de 200 millones de euros y vencimiento el 30 de enero de 2010 y, como habían requerido los bancos, fue precedida de la firma por los accionistas, entre ellos el Ayuntamiento de Valladolid, de una carta de compromiso o de conformidad (comfort letter).

Después de dos prórrogas del vencimiento de la póliza de crédito, debido a la situación económica de la Sociedad que no disponía de tesorería para continuar con su actividad, los responsables de BBVA instaban una pronta solución. La Sociedad, el 21 de septiembre de 2010, notificó a todos los Consejeros una comunicación que informaba del acuerdo con las entidades financieras para la concesión de un nuevo crédito puente por importe de hasta 70 millones de euros y exponía las condiciones impuestas por aquellas, entre ellas la firma por los accionistas de una nueva Comfort Letter señalando que eran idénticas a las firmadas en el año 2008.

El devenir económico de la Sociedad VAV empeoró debido a la crisis económica, que afectó especialmente al sector inmobiliario, siendo necesaria más financiación para cancelar deudas preexistentes y llevar adelante el proyecto.

La cuestión fue tratada en la sesión ordinaria del Consejo de Administración de la Sociedad VAV de 24 de enero de 2011, en la cual se decidió suscribir una línea de crédito sindicada por importe máximo de 400 millones de euros para la financiación de las obras necesarias para la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid, con la entidad o entidades financieras que presentasen la oferta más ventajosa o, en todo caso con las entidades

financieras BBVA, Banco Santander, Caja Madrid, ICO, Caja España-Caja Duero y La Caixa en los términos y condiciones siguientes:

- Periodo de vigencia hasta el 31 de julio de 2021.
- Margen aplicable 4%
- Tipo de interés Euribor trimestral o semestral más el margen aplicable.
- Gastos comisión apertura 3%.
- Gastos comisión agencia 50.000 € anual, actualización IPC.
- Comisión no disposición 1,60%.
- Comisión cancelación anticipada 1%.
- Cobertura tipo de interés 75% del saldo vivo.

La decisión se tomó de manera unánime por todos los miembros del Consejo de Administración, a sabiendas de los graves riesgos que suponía, tal como se refleja en el acta de dicha sesión.

Ricardo Bolufer manifestó que los costes del crédito eran muy altos y las condiciones impuestas por las entidades acreditantes muy duras, ya que el tipo de interés que se podría llegar a aplicar podía alcanzar el 7,5%.

De acuerdo con el "caso base" la necesidad de financiación a final de 2012 superaba los 385 millones de euros, y probablemente con costes financieros anuales por encima de los 30 millones de euros.

En dicho "caso base" se contemplaba también que en los años 2013 y 2014 debía producirse la venta de suelos por un importe de 108 millones de euros cada año, lo cual resultaba prácticamente imposible a la vista de la situación del mercado inmobiliario.

En este sentido, Luis Alberto Solís expuso que era necesario analizar la situación que podría plantearse si la venta de terrenos prevista no se produjera; y Alfredo Blanco consideró que el "caso base" no parecía riguroso, ya que el cálculo real de los costes previstos no coincidía con el "caso base" de la póliza.

El 14 de febrero de 2011 se firmó este contrato de línea de crédito sindicada con las seis entidades financieras indicadas, por un importe máximo total de 400 millones de euros, con vencimiento final el 31 de julio de 2021.

Este nuevo contrato de línea de crédito fue también precedido de la firma por los partícipes de la Sociedad de una Comfort Letter.

A 31 de diciembre de 2015, de los 400 millones prestados por las entidades se habían gastado 384,9 millones y los costes financieros en intereses y comisiones bancarias ascendían ya a 109,4 millones de euros.

En este momento, tal como reconoció la Sra. González en su comparecencia "no había ningún plan de venta de suelos, porque no teníamos ni un metro disponible. Pero, además, ni

en ese momento, ni a un año vista. Quiero decir, que es que no era factible vender suelo, literalmente”.

Consideramos, por tanto, que se actuó de manera absolutamente irresponsable y negligente en la gestión económica y financiera de la sociedad, produciendo un grave quebranto patrimonial a las arcas públicas.

Se actuó de manera irresponsable, en primer lugar, por recurrir a financiación externa en una operación vinculada a la venta de terrenos, en un contexto de crisis económica e inmobiliaria.

Y de recurrirse a financiación externa, una operación de la complejidad de esta debía haberse financiado en todo caso mediante financiación a largo plazo, ya que era previsible, y así ha sucedido, que los plazos de ejecución se retrasasen.

Esta situación fue explicada por el Sr. Molina en su comparecencia en los siguientes términos:

“A finales del 2007 tiene lugar la crisis de las hipotecas subprime, y en 2008, en mayo, quiebra Lehman Brothers. Se paran todas las operaciones urbanísticas de las Sociedades en España, porque entramos en una crisis realmente importante. En situación de crisis, no parece muy razonable seguir pensando en que se puedan llevar a cabo estas operaciones, que están basadas, además, justamente en captar rentabilidades de un sector que entra en la absoluta quiebra, que es el sector inmobiliario ¿Cómo se van a obtener ingresos si nadie quiere comprar el suelo?, si hay un problema de crisis económica, hay crisis financiera, global, de la economía internacional y de la economía española, muy en particular y muy centrado en el sector inmobiliario, que hace que, en esos momentos, en estos años, pues haya sido inviable, en mi opinión técnica, captar recursos para financiar las obras”.

El mercado inmobiliario ya mostraba signos de debilidad antes de que se firmase el primer contrato de crédito. La publicación de la UVA y CVE del año 2003 ya hacía mención a esta situación, y desde luego, en el año 2008 los signos eran claramente patentes.

El Sr. **Marinas** hizo también referencia a esta cuestión al ser preguntado por la viabilidad económica de la sociedad en el momento de su sustitución:

“Yo creo que a principios de 2007 yo presenté en el Consejo un debate sobre este asunto y en aquel momento, claro, la gran incógnita era cuándo iba a producirse la crisis inmobiliaria.

Los expertos, ninguno lo anunciábamos, pero en nuestra conciencia sabíamos que los excesos que se venían produciendo la última década, desde el 92 para acá, pues que no podía durar. Que ya habíamos tenido crisis mobiliaria en el setenta y tantos habíamos tenido otra en el 94 y, entonces, que habría una crisis inmobiliaria sí o sí. Entonces, en ese sentido, pues, adelantamos las gestiones financieras con los bancos y ahí es donde yo empecé a notar que algo se hablaba a mis espaldas, de lo cual yo no

me enteraba. Y también trabajamos mucho en adaptar el proyecto a una ejecución por fases que nos permitiera empezar a intervenir cuanto antes y, pues, se seleccionaron tres áreas de intervención preferente, más la de la Estación de Autobuses”.

Al ser preguntada por las razones por las que no se ponía a la venta ningún terreno, la Sra. Edilla explicó lo siguiente:

“Lo que sí que se transmitía era que uno de los problemas importantes estaba en que ADIF liberara los terrenos, porque si ADIF no liberaba y desafectaba los terrenos del uso ferroviario, no se podían vender”.

Si como explicaba el Sr. Marinas en su comparecencia, en 2007 ya era posible poner a la venta algunos de los terrenos que en ese momento ya no estaban afectados por su uso ferroviario, no se entiende que Adif no los cediese a la sociedad y que se recurriese directamente a la financiación externa en lugar de poner suelo en el mercado para obtener ingresos y conocer el valor real de los mismos.

En segundo lugar, debemos considerar negligente la gestión económica de una operación que según el Convenio inicial del que trae causa estaba valorada en 526,83 millones de euros, y que en apenas 5 años esa previsión asciende hasta los 900 millones de euros.

Esto quiere decir que durante todo este periodo no existió un control presupuestario riguroso en el seno de la sociedad, lo cual ha dado lugar a sobrecostes excesivos para cualquier operación.

Un buen ejemplo de esta falta de control presupuestario con que se gestionaba la sociedad es el referente al Plan de Comunicación, cuyo coste alcanzaba cifras desorbitadas para una sociedad de este tipo.

El contrato de consultoría y asistencia técnica y de servicios de comunicación fue adjudicado en el año 2007 a la empresa SUGAR FACTORY S.L. por 89.578 euros. En junio de 2008, el Plan de comunicación de la sociedad elaborado por dicha empresa fue presentado por Antonio Cabado al resto de consejeros, el cual estaba presupuestado en un importe total que ascendía hasta 1.846.538 euros.

En tercer lugar, debemos considerar irresponsable y negligente la decisión de suscribir la nueva línea de crédito en el año 2011, con unas condiciones tan duras y perjudiciales para el interés público, a sabiendas y con conocimiento por los consejeros de que era altamente improbable que se pudiese cumplir con las estipulaciones previstas en el caso base.

Concluimos que, en lo referente a la gestión económica y financiera de la sociedad, se ha producido un cúmulo de despropósitos desde el momento en que se firmó el Convenio del año 2002, que ha derivado en graves consecuencias económicas que se han ido agravando año tras año.

8) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON LA FIRMA DE LAS COMFORT LETTER:

La Comisión de investigación ha venido desarrollando su trabajo mientras, en sede judicial, se investigaban responsabilidades penales contra el exalcalde de Valladolid Javier León de la Riva, y los exconcejales del Partido Popular Manuel Sánchez y Alfredo Blanco, derivadas de la firma de tres Cartas de Conformidad sin observarse el procedimiento legal oportuno, hechos que también han sido objeto de estudio por la Comisión.

En este sentido, el dictamen de esta comisión no es ni pretende ser una sentencia judicial, sino que procura ofrecer una explicación, suficientemente fundada y motivada, de los motivos que hay llevado al fracaso de la operación ferroviaria y depurar responsabilidades políticas por los hechos acaecidos, sin que corresponda a esta comisión determinar las conductas tipificables y su calificación penal; esta labor ya la están realizando los tribunales de justicia.

Esta comisión, haciendo suyos los pronunciamientos realizados por la Audiencia Provincial de Valladolid, concluye que el exalcalde de Valladolid, Javier León de la Riva, actuó con negligencia grave en la firma de estos documentos en la medida de que no se cercioró, pudiendo y debiendo hacerlo, de la trascendencia de esa estipulación y de que era preciso recabar autorización del Pleno de Ayuntamiento si la operación superaba el 10% de los recursos ordinarios y la autorización del órgano de tutela de la Junta de Castilla y León en el supuesto de existir un Plan económico financiero aprobado o cuando el nivel de endeudamiento superara el 110%, lo que acaecía en las dos últimas cartas.

No adoptó, por consiguiente, el Sr. León de la Riva las cautelas más elementales o previsiones necesarias, debiendo haber actuado con una mayor atención y diligencia en la firma de esos documentos, informándose a través de la Secretaría o de los servicios de Asesoría jurídica del Ayuntamiento, si eran precisas autorizaciones y trámites previos antes de estampar su firma en dicho documento.

El Sr. León de la Riva firmó las tres Cartas de Conformidad sin iniciar expediente en el Ayuntamiento, omitiendo así el procedimiento legal que debía haberse seguido.

Cabe reprochar al Sr. León de la Riva que efectivamente no siguiera el procedimiento legal ante esas Cartas de conformidad, procediendo a suscribirlas directamente para la concesión de los créditos a la Sociedad VAV, sin pedir a la Asesoría jurídica, ni a la Intervención municipal informe sobre esos documentos.

Sean o no estos hechos constitutivos de un reproche penal, si lo son de un reproche político, ya que no sólo no siguió el procedimiento legal correspondiente, sino que puso en riesgo el patrimonio municipal.

9) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON LAS RELACIONES Y COORDINACIÓN ENTRE LOS DISTINTOS SOCIOS:

Una de las cuestiones sobre las que ha existido un mayor consenso entre los comparecientes de la comisión ha sido en destacar el papel principal que ha jugado el Grupo Fomento en general, y Adif en especial, en la toma de decisiones en el seno de la sociedad.

Ignacio Marinas se refería a esta cuestión de la siguiente manera:

“En relación con los acuerdos de definir la red arterial ferroviaria de Valladolid, no intervenimos en ningún momento. Fue un plato que nos dieron servido desde quien tenía las competencias, que nosotros no teníamos ninguna competencia y, por lo tanto, ni hubo información pública durante el periodo que yo estuve de Director General, como para poder intervenir vía de una alegación sobre la conveniencia de determinadas opciones ferroviarias. Por lo tanto, ya digo, yo creo que es un proceso de absoluta y única competencia del grupo Fomento, por decirlo de alguna manera, en cuanto a determinar la red arterial ferroviaria”.

La **Sra. González** declaró que *“todos, absolutamente todos los acuerdos que se han tomado en Consejo de Administración en materia ferroviaria, han sido propuestos previamente por ADIF”.*

La **Sra. Gil** hizo declaraciones en un sentido similar a los anteriores:

“En los acuerdos de Consejo Administración, ADIF ponía sus técnicos, sus técnicos elaboraban la documentación, sus técnicos preparaban la documentación y sus técnicos realizaban los proyectos de obras que se fueran a llevar al Consejo de Administración”.

También el **Sr. Cantalapiedra** hizo comentarios en este sentido:

“El timón de todo estaba en manos de ADIF y de la parte estatal”.

El **Sr. Marinas** fue quien explicó de forma más extensa en su comparecencia los problemas de coordinación entre la Sociedad y el Grupo Fomento, especialmente en lo referente al Proyecto Vialia:

“Los desaguisados en aquella época, pues, se manifestaron de una manera tímida, en una cierta descoordinación con las acciones de ADIF y de RENFE. No logramos pactar con ellos un programa de actos coordinados entre las obras ferroviarias y las obras urbanas y apareció una desconfianza, cada vez más manifiesta, entre los intereses de ADIF-RENFE y la línea de trabajo en la cual yo estaba profundizando. Yo creo que ese ha sido, de alguna manera, el principal hándicap que tuve en mi gestión, que culminó con una pérdida de confianza de ADIF fundamentalmente y RENFE hacia mi gestión y la solicitud de mi sustitución. Si recuerdan ustedes en 2007, las discrepancias políticas generales entre el PSOE y el PP, pues, eran muy manifiestas, prácticamente no se ponían de acuerdo en casi

nada y, bueno, pues lograron ponerse de acuerdo en que yo sobraba. Algunos incidentes de esos están en la prensa de aquellas fechas.

Yo creo que el más sonado fue mi oposición radical a la operación Vialia. La operación Vialia es una operación que monta RENFE, en el 2000 y poco, a raíz de la nueva Ley de Contrataciones y de participación público-privada que aprobó Cascos. Y, en ese concurso, que yo no lo veía claro, pues se adjudicaron los aprovechamientos urbanísticos que RENFE pudiera obtener en las distintas estaciones de Ferrocarril. A mí, la propuesta que me explicaron, me parecía infumable. Creo que estaban planteando 60.000 m² comerciales encima de la Estación y un aparcamiento del orden de 4.000 plazas. Ni un centro comercial en la Estación, ni un aparcamiento tan masivo en el centro, coincidían con mis criterios sobre el proyecto más idóneo para Valladolid y así se lo hice notar a todos los que tenían que intervenir sobre el asunto.

Entendía también que era como crear una fuga de ingresos del proyecto, que ya en sí, en aquel momento, era ajustado de cuentas, y que detraer de 60.000 m² comerciales en esa zona, obligaba a que todo el aprovechamiento comercial de la zona de talleres, pues, prácticamente fuera inviable, por una concentración de ese estilo. Y luego, por los criterios de ordenación del tráfico, me parecía que 4.000 plazas de aparcamiento en la Estación eran un despropósito. Así se lo hice llegar a la gente y, bueno, pues eso me llevó a enfrentarme, no duramente, pero a enfrentarme claramente, con los técnicos de ADIF y de RENFE”.

“Yo no tenía ni la capacidad, ni el encargo de buscar alternativas a una operación Vialia. Yo tenía el encargo de hacer viable el soterramiento completo, según el proyecto que se había aprobado en el estudio informativo. Aquí es importante dar un matiz, y tendré mucho más cuidado que hasta ahora con mis calificativos. El matiz es que, además de una empresa responsable de dar un servicio ferroviario y las infraestructuras que tiene ADIF Y RENFE tienen dominio territorial.

Es decir, ellos tienen una política de patrimonio que pretende que su patrimonio siempre se incremente, lo cual me parece dentro de la lógica. Y entonces, lo que pasa, como tenedores de suelo susceptible de tener aprovechamiento urbanístico, yo encontré en los responsables de RENFE-ADIF, un comportamiento típicamente especulativo inmobiliario. No primó, en ningún momento, el interés general que tienen todas las empresas públicas de velar por controlar la especulación inmobiliaria y evitar que las plusvalías urbanísticas no se empleen en la mejora fundamental de la ciudad. Yo creí que esas cosas no se daban en el tema Vialia y por eso me opuse, radicalmente. No era yo el único que se oponía.

El equipo técnico que hizo el proyecto de la ordenación urbana, lo consideraba totalmente improcedente e intentamos de alguna manera negociar, pero fue imposible. Estuvimos barajando, con el equipo Rogers, soluciones donde, a lo mejor, pues hasta 10.000 m² allí cabían. Ten en cuenta que cuando el ferrocarril se sumerge, se soterra, lo que ocurre es que todo lo de arriba deja de ser ferroviario y es urbano. Entonces, evidentemente, no

querían enterrar Vialia, sino que querían que su Vialia estuviera en el corazón. O sea que, básicamente, yo creo que esos son los matices que podemos aclarar”.

Todos estos desencuentros entre los intereses de la sociedad y los intereses del Grupo Fomento son los que llevaron finalmente al cese de Ignacio Marinas al frente de la sociedad, tal como explicaba él mismo en su comparecencia:

“¿Por qué fui cesado? Yo creo que fue por la pérdida de confianza ante el grupo Fomento, básicamente, porque no acepté la propuesta de Vialia y porque manifesté también, en algún momento, una cuestión que yo tenía sospecha entonces y que a la vista de los resultados, pues resulta que tenía razón en mis sospechas. Y era que ADIF tenía la tendencia a utilizar estas sociedades como sociedades pantalla para su financiación. Y sobre ese asunto, pues, yo tuve algún enfrentamiento con el Jefe Financiero de ADIF, con el Sr. Bolufer y tuve algunas interferencias en mi trabajo, en la parte de control económico-financiero y empezamos a hablar entonces con los bancos y, bueno, pues, yo vi algunas interferencias que manifesté mi desconfianza y planteé que había que trabajar de otra manera.

Yo entendía que, si la Sociedad Valladolid Alta Velocidad iba a pagar obras ferroviarias, esos proyectos que iba a pagar Valladolid Alta Velocidad los iba a supervisar Valladolid Alta Velocidad, que no iba a aceptar, yo, el que te vinieran las certificaciones a que tú pusieras el visto bueno debajo. Así que, si era la Sociedad Alta Velocidad la que iba a pagar, iba a controlar los proyectos. Eso, pues, cayó como una bomba dentro de ADIF y yo creo que esas fueron las dos cosas.

Bueno, al final he enunciado tres. El tema Vialia, que yo creo que fue el más escandaloso. El tema de decirles que yo no iba a aceptar ser una Sociedad instrumental de ADIF, sino que si nosotros pagamos obra ferroviaria, nosotros supervisamos obra ferroviaria. Y luego, pues la tercera, era el asunto este de ciertas interferencias en la organización financiera de la sociedad.

La Sra. **González** también hizo mención a los desencuentros entre la sociedad y el Grupo Fomento a causa del Proyecto Vialia:

“Vialia es un proyecto de la época que aparece en todos los Convenios de la Sociedad, porque ADIF en aquella época ejecutaba las Estaciones ferroviarias con un centro comercial adosado que le permitía, pues, obtener unos ingresos siempre útiles para la explotación de la Estación. Quiero decir, que no era un asunto exclusivamente de Valladolid. Es más, hay un montón de Vialias repartidas, la Estación de Atocha, la Estación de Málaga. Quiero decir, era habitual, entonces en el Convenio ya aparecía reflejado que se iba a ejecutar una nueva Estación de viajeros, con un Vialia.

Ignacio Marinas era muy crítico, no le gustaba nada esta solución y fue objeto de diversas reuniones y, además, cuando entró el equipo de Rogers a redactar la modificación del Plan General, puso en entredicho ese modelo de centro comercial, porque empezaba a estar obsoleto, como luego ADIF ha reconocido. Quiero decir, ADIF, posteriormente, ha

ido abandonando todos sus proyectos de Vialia. Entonces, en un momento dado, se dejó de hablar de Vialia y ahora ya, en este último Convenio, evidentemente, no aparece ninguna superficie comercial adosada a la Estación.

Para el Ayuntamiento, es que no me acuerdo, eran un montón de metros cuadrados brutos alquilables, era una barbaridad, descompensaba todo el planeamiento. Quiero decir, que era una imposición de ADIF, no a la ciudad, sino que imponía en todas sus operaciones y que, finalmente, quedó obsoleto por sí mismo. Fue objeto de muchísimas controversias, pero cayó por su propio peso. Quiero decir, no hubo que negociar a la contra con ese proyecto”.

En la gestión de la sociedad en general, y de manera muy especial en el caso concreto del Proyecto Vialia, el Grupo Fomento hizo primar sus intereses patrimoniales sobre los intereses de la sociedad y los intereses de la ciudad.

A la vista del resultado final de la operación, compartimos con el Sr. Marinas su percepción de que el Grupo Fomento ha utilizado esta sociedad como instrumento para financiar proyectos de su competencia.

Prueba de ello es que el gran beneficiado de esta operación han sido Adif y Renfe, mientras que el proyecto que consistía en la eliminación de la barrera del ferrocarril a su paso por la ciudad ha quedado finalmente relegado indefinidamente.

Consideramos que la sociedad Valladolid Alta Velocidad ha financiado obra ferroviaria que debía haber sido de competencia exclusiva de Adif, y ha financiado maquinaria e innovaciones tecnológicas para los nuevos talleres que debía haber sido de competencia de Renfe, las cuales han supuesto unos sobrecostes que la sociedad no ha sido capaz de afrontar.

A esta cuestión se refirió en su comparecencia **José Luis Cantalapiedra**, en concreto a los sobrecostes derivados del soterramiento en el Pinar de Antequera:

“Esa obra, de no haber existido la operación ferroviaria, la llegada de la alta velocidad la hubiese exigido. Entonces, desde ese punto de vista, se tendría que haber hecho cargo el Ministerio, ¿no? No hay operación ferroviaria, no hay operación urbanística, no hay nada, llega la alta velocidad a Valladolid, 4 vías, soterradas: Ministerio”.

También el **Sr. Molina**, director de Planificación y Coordinación de Proyectos de Adif, se refirió a este asunto al ser preguntado por qué no se hizo cargo el Ministerio de Fomento de estos sobrecostes:

“¡Ah!, del sobrecoste. Porque luego se firmó otro acuerdo. Se firmó otro acuerdo de financiación con cargo a la Sociedad, qué quiere que le diga. Yo defendía que no lo pagara el Ministerio de Fomento. Y lo conseguí. Bueno, pues efectivamente, efectivamente”.

La falta de concreción del Convenio del año 2002 ha llevado a que la Sociedad haya tenido que hacer frente al pago de obras o bienes que en cualquier otra situación habría tenido que afrontar las entidades dependientes del Ministerio de Fomento.

A lo largo de la vigencia del Convenio, debía haberse hecho un seguimiento sobre estos desequilibrios para evitar cargar a la sociedad con obras que debían haber sido competencia de alguna de las instituciones asociadas.

En todo caso, debían haberse valorado estos desequilibrios durante la negociación del nuevo Convenio.

10) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON EL ÚLTIMO PERIODO DE VIGENCIA DEL CONVENIO DE 2002 Y LA NEGOCIACIÓN DEL CONVENIO DE 2017:

El Convenio del año 2002 establecía que todos los recursos económicos que obtuviese la Sociedad se dedicarían al pago de las siguientes obras y con el siguiente orden de prioridad:

- Variante Este exterior a Valladolid en ancho ibérico.
- Reposición de las instalaciones del TCR, construcción de una nueva estación de mercancías y construcción del Nuevo CTT.
- Obras ferroviarias necesarias para el soterramiento y la permeabilidad transversal de la travesía.
- Construcción de la Nueva Estación ferroviaria de viajeros en Campo Grande y sus accesos viarios.

El Convenio del año 2002 establecía, además, que este tendría vigencia “hasta el cumplimiento de los fines previstos en el mismo”.

Sin embargo, la Sociedad Valladolid Alta Velocidad decidió poner fin a la vigencia de este Convenio sin que hubiese cumplido con su objeto social, y sin que se hubiese producido una revisión de lo que había aportado y lo que había recibido cada uno de los socios.

En esa revisión se habría podido comprobar que el gran beneficiado por esta operación hasta el momento era el Grupo Fomento, y el gran perjudicado de esta operación era el Ayuntamiento de Valladolid, el cual firmó este Convenio con el objetivo único de soterrar la vía del tren a su paso por el centro de la ciudad y promover una transformación urbanística en este entorno.

Por tanto, consideramos que la sustitución del Convenio del año 2002 ha supuesto un incumplimiento grave del objeto social para el que se creó la propia Sociedad Valladolid Alta Velocidad, para el Ayuntamiento era hacer el soterramiento.

Los motivos por los que se llegó a esta situación fueron explicados por el Sr. Puente en su comparecencia:

“En estos tres años, digamos que la operación ferroviaria ha atravesado por dos etapas claramente diferenciadas. Una primera etapa, en la que la cuestión económica lo condicionaba absolutamente todo. Era una situación de urgencia para resolver un problema muy grave. Había un vencimiento de un préstamo que era inmediato, era el 31 de diciembre de 2015. No recuerdo ahora exactamente la cantidad, no sé si eran 125 millones de euros lo que había que abonar. Y, por tanto, al no haber recursos por parte de la Sociedad, todo el trabajo se centraba en intentar salvar la situación económica.

Lo primero que se hace es intentar negociar un aplazamiento de ese vencimiento, para ver si nos poníamos de acuerdo en torno a futuro de la operación. Un futuro que, obviamente, tenía que diseñarse por completo. Planteando siempre, siempre desde el principio, la operación del soterramiento. No se hizo en ningún momento renuncia a esa operación por el hecho que la economía de la Sociedad fuera una economía agonizante, no. Lo que se intentó en todo momento fue trazar una operación a futuro del soterramiento y, mientras tanto, pues, intentar aplazar el pago de la deuda.

Hay un primer acuerdo que creo que se firma a primeros de marzo, principios de abril del 2016, que es la famosa novación, que nos concede una prórroga de seis meses, hasta octubre de aquel año, para intentar llegar a un nuevo convenio y garantizar la operación ferroviaria en otro marco de financiación distinto y con otras condiciones. Era una exigencia además de la Intervención municipal, porque la Intervención municipal lo que nos decía es que no podía autorizar un Convenio a futuro si no se garantizaba la propia viabilidad de la operación, es decir, si los números no salían.

Bueno, así discurren las cosas hasta la llegada del Sr. Bravo a la Presidencia de ADIF. Él aterriza en el Consejo con un planteamiento, a mi juicio, muy riguroso, muy contundente y, al mismo tiempo, muy realista. Y lo que nos dice es, que tal y como están las cosas, lo lógico es que se proceda a la disolución de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad. Y bueno, que se pase página de la operación ferroviaria con las consecuencias que ello tendría para los bienes de la Sociedad, en este caso los Talleres de RENFE, el trabajo que había ahí pendiente, etcétera. Y bueno, pues, incluso eso se llega a plantear la disolución de la Sociedad en un Consejo, creo que, de finales del año 2016, si no recuerdo mal.

A partir de ahí, abrimos otra negociación, en la que el acuerdo final consiste en que Fomento se haga cargo de los 400 millones de euros y se traza un futuro de la operación ferroviaria en unas cifras que Fomento está dispuesto a admitir. Que son hacerse cargo en solitario de algunas actuaciones, como es la culminación de la Variante Este, la variante de mercancías, algunas otras intervenciones, como la propia nueva Estación ferroviaria, y luego una cantidad de dinero que está dispuesto a poner, pero que, obviamente, no alcanza la cantidad necesaria para hacer el soterramiento del ferrocarril”.

Consideramos una irresponsabilidad por parte Adif el simple planteamiento de proceder a la disolución de la Sociedad, con las graves consecuencias que de ello podían derivarse, no sólo a nivel urbanístico, sino porque ponía en riesgo la titularidad de los talleres de Renfe y los cientos de empleos que dependen de ellos.

Compartimos la necesidad en ese momento de encontrar una solución económica que diese viabilidad a la sociedad, y creemos que ya antes incluso de la firma del Contrato de Crédito del año 2011, había indicios y motivos más que suficientes como para haberse replanteado la situación económica de la sociedad.

Pero no podemos compartir en ningún caso la solución alcanzada por el Sr Puente y el Sr Saravia, ya que con el nuevo Convenio no solo no se reequilibra la balanza entre los socios, sino que el mayor perjudicado de la operación, que es el Ayuntamiento de Valladolid, se obliga al pago de más de 70 millones de euros y a ceder los aprovechamientos urbanísticos, los cuales están valorados en torno a 80 millones de euros, y además tendrían que aportar también financiación en caso de producirse sobrecostes en la operación, más una garantía en caso de que los terrenos no pudiesen ponerse a la venta y Adif no recuperara los 400 millones que ha puesto como anticipo.

Consideramos desmedidas las obligaciones impuestas al Ayuntamiento de Valladolid, y asumidas por el Sr. Puente, el Sr. Saravia y el Sr. Gato, más aún si cabe cuando ha desaparecido la única actuación recogida en el Convenio del año 2002 por la cual el Ayuntamiento lo había firmado, que es el soterramiento de las vías del tren.

A la vista de estas cuestiones, podemos concluir que ha existido una falta de liderazgo por parte del Ayuntamiento de Valladolid durante toda la operación, pero muy especialmente durante el último periodo de vigencia del Convenio de 2002 y la negociación del nuevo Convenio, con el Sr Puente como alcalde, que se ha traducido en un grave perjuicio para las arcas municipales y para el futuro de la ciudad.

El Sr. Puente expresó en su intervención que las últimas previsiones del coste de la operación de soterramiento ascendían a "1.600 millones de euros", si bien desconocemos en base a qué cálculos aportó ese dato, ya que no ha aportado ningún estudio al respecto y que lo demuestre.

Sorprende también esta cifra tan abultada cuando el propio Óscar Puente en su intervención, en este caso, para referirse al proyecto de túneles y pasarelas dijo lo siguiente:

"¿Sobrecostes? A ver, en este momento, lo que nos dice la dinámica de contratación de obra pública es que lejos de producirse esos sobrecostes, en este momento, lo que se está produciendo es licitaciones a la baja y ahorro sobre el presupuesto de licitación. Eso es lo que nos dice. Espero que no se planteen sobrecostes".

Consideramos que no se ha valorado de forma rigurosa la viabilidad de continuar con las actuaciones previstas en el Convenio de 2002, recurriendo a otras formas de financiación, ni el coste actual de las mismas, cometándose por tanto el mismo error que en el año 2002, pero en este caso para justificar lo opuesto que en aquel momento.

Llegados al punto de tener que replantear por completo la operación, ya no sólo a nivel económico, sino también las actuaciones urbanísticas y ferroviarias, debieron haberse estudiado todas las alternativas posibles con la finalidad de buscar una alternativa que

fuese viable económicamente y que permitiese solucionar la barrera generada por la vía del tren, sin embargo, no hubo voluntad por parte del Ayuntamiento de estudiar otro tipo de alternativas, tal como afirmó el Sr. Saravia en su comparecencia:

“En el punto en el que estamos, es que lo que no vamos a hacer es ponernos en el minuto cero y empezar otra vez a replantear todo lo posible. Eso me parece que es absolutamente irresponsable, de verdad.”

11) CONCLUSIONES RELACIONADAS CON LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO PROTEGIDO:

Valladolid es y ha sido una ciudad fuertemente ligada al ferrocarril desde mediados del siglo XIX, y conserva un gran número de construcciones directamente ligadas al mismo, que son representativas de un momento histórico de gran relevancia para la ciudad, que supuso un cambio esencial en la sociedad, la economía y la industria vallisoletana.

Con la llegada de la Alta Velocidad, se propuso dar una nueva vida a muchas de estas construcciones, pero el retraso en los plazos de ejecución de las obras de integración del ferrocarril en la ciudad ha puesto en peligro parte de este patrimonio.

Destacan construcciones como el depósito de locomotora, único en España y pionero en su época, construido en la segunda mitad del siglo XIX, y del que existen muy pocos ejemplos en Europa. Se trata del primer edificio de este tipo construido con esta estructura y un claro ejemplo de la transformación de la arquitectura industrial a lo largo de diferentes épocas.

Tras la retirada del tejado de uralita de este edificio en 2015 por parte de ADIF para evitar problemas derivados del amianto, se decidió no volver a cubrirlo, encontrándose actualmente descubierto y en un estado de conservación que podría llegar a suponer su derrumbe.

En este mismo sentido, en el año 2016, el abandono y la falta de conservación llevaron a RENFE a derribar la nave conocida como Escuela de Aprendices, un inmueble con más de un siglo de historia, compuesto por algunos elementos protegidos que debían ser conservados de acuerdo con el Plan General de Ordenación Urbana.

Estamos comprobando como el hecho de que elementos como los mencionados o el Arco de Ladrillo, también en estado de abandono, se encuentren recogidos en el Catálogo de Bienes Protegidos del Plan General de Ordenación Urbana, no está sirviendo de garantía para su mantenimiento, conservación y puesta en valor.

Los expertos en Patrimonio ferroviario llevan décadas alertando sobre el pésimo estado de conservación de estos inmuebles, que de no ser rehabilitados y conservados de manera urgente podría suponer la pérdida de un patrimonio de gran importancia en la historia de nuestra ciudad.

Sobre esta cuestión se pronunció la Sra. González en su comparecencia en los siguientes términos:

“Cuando se redactó la modificación de Plan General ya se hablaba de estos bienes catalogados, lo que pasa es que la Sociedad tiene un problema, que solamente puede avisar. Quiero decir, los talleres ahora mismo siguen siendo propiedad de RENFE y nosotros no tenemos ninguna capacidad de policía, digamos, con ellos. Quiero decir, que si ellos no quieren hacer mantenimiento...Entiendo que sea el propio Ayuntamiento el que pueda hacerlo. Desde luego, la Sociedad lo único que puede hacer es advertir.

Por ejemplo, nos pasó con nave de aprendices, la edificación es de RENFE, y nosotros poco podemos hacer. En el caso, por ejemplo, del depósito de locomotoras, incluso, se intentó que la propiedad pasase a la Sociedad para intentar el mantenimiento y no se pudo hacer. Quiero decir, que eso es un asunto que le preocupa a la Sociedad, porque antes o después serán un activo de la propia Sociedad y queremos que nos llegue en el mejor estado posible y, por supuesto, queremos mantenerlo. Pero mientras sean propiedad de un tercero, nosotros no podemos hacer nada”.

Como se puede observar, se trata de bienes protegidos, vinculados a la operación ferroviaria, sobre los que la sociedad no ha podido actuar hasta el momento debido a que continúan perteneciendo a RENFE.

Consideramos, por tanto, que RENFE ha actuado y actúa negligentemente en su deber de conservación del patrimonio ferroviario recogido en el catálogo de bienes protegidos del Plan General de Ordenación Urbana.

Por todo lo anterior expuesto, desde el **Grupo Municipal Ciudadanos** concluimos que:

1- Se ha constatado la **ausencia de gran parte de la documentación e información** relativa a la gestión de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, **en dependencias municipales**. Sólo a partir de la constitución de esta Comisión de investigación, se ha hecho una labor de recopilación de documentación e información relacionada con este proyecto y se ha permitido acceder a la misma, si bien, **sigue faltando información relevante relacionada con la gestión económica y financiera de la sociedad**.

2- La **no comparecencia de gran parte de las personas solicitadas** a asistir por los miembros de la Comisión, ha impedido que podamos conocer en profundidad cuestiones tan importantes relacionadas con la gestión de la Sociedad Alta Velocidad como la negociación del Convenio del año 2002, la gestión económico-financiera de la sociedad y, en última instancia, los motivos del fracaso del proyecto de soterramiento de las vías del tren a su paso por la ciudad. Es, a nuestro parecer, de absoluta reprobación política, la no comparecencia en concreto de **Javier León de la Riva, Carlos Baró, Alfredo Blanco, Manuel Sánchez y Cristina Vidal**, así como los miembros de la Junta de Castilla y León y del Grupo Fomento cuya comparecencia había sido solicitada.

3- El convenio inicial del año 2002, firmado por los socios, no era más que un **protocolo de intenciones sin ningún tipo de respaldo técnico ni económico**. En el mismo, actuaciones tan complejas como la variante este exterior de mercancías o el soterramiento se mencionan en apenas dos líneas, y cuestiones tan relevantes como el coste de las distintas operaciones, la técnica a utilizar para llevar a cabo el soterramiento o la longitud del túnel, seguían sin resolverse muchos años después. Hubo una **absoluta falta de rigor, tanto técnico como económico, en la negociación y posterior aprobación del Convenio del año 2002**, lo que fue la primera causa del posterior cúmulo de errores que llevaron al fracaso de la operación.

4- Los representantes del Ayuntamiento de Valladolid en la Sociedad Valladolid Alta Velocidad no se asesoraron ni contaron con los técnicos municipales durante la mayor parte de la operación, tanto en cuestiones técnicas como económicas. Hubo **falta de control desde el Ayuntamiento**, sobre lo que sucedía en el seno de la sociedad y cómo esto podía afectar al patrimonio y cuentas del Ayuntamiento.

5- **No existió un control presupuestario riguroso en el seno de la sociedad**, lo cual ha dado lugar a **sobrecostes excesivos para las arcas públicas** y a haber gastado muchísimo dinero público, sin tener el soterramiento.

Se produjo un **aumento de presupuesto desorbitado desde los aproximadamente 540 millones de euros iniciales hasta los cerca de 900 millones de euros**, lo cual supone un incremento de más del 60% en los 4 primeros años de existencia de la sociedad. Todo ello sin contar con los costes financieros de la operación, que han llegado a sobrepasar holgadamente los 100 millones de euros.

Buen ejemplo de esta falta de rigor y control en la gestión del dinero público es la existencia de un Plan de comunicación de la sociedad presupuestado en un importe total que ascendía hasta 1.846.538 euros.

6- La modificación del Plan General con ordenación detallada en la Red Ferroviaria Central de Valladolid no se aprobaría definitivamente hasta enero del año 2010. Esto supone que **desde la aprobación del convenio en el año 2002 hasta que el Ayuntamiento de Valladolid aprobó finalmente el planeamiento urbanístico, transcurrieron más de 7 años.**

Este **excesivo retraso en la aprobación de la modificación del planeamiento urbanístico** supuso retrasar la venta de terrenos desafectados de uso ferroviario y un obstáculo para que la sociedad obtuviese ingresos con los que financiar las obras derivadas de la operación ferroviaria.

7- **El retraso en el traslado a los nuevos talleres de Renfe es un despropósito**, siendo una de las causas principales del fracaso de toda la operación por las graves consecuencias derivadas de la misma, las cuales podían haberse evitado si se hubiese optado por otro modelo de financiación.

La negligente gestión de los nuevos talleres, **ha puesto y sigue poniendo en peligro los más de 700 empleos dependientes de los talleres de Renfe** en Valladolid, los cuales estaba previsto que aumentasen hasta los mil tras el traslado a las nuevas instalaciones.

8- La **paralización unilateral de las obras de la variante este de mercancías por parte del Ministerio de Fomento, dirigido por José Blanco**, fue una causa esencial para el retraso en el conjunto de la operación ferroviaria, que han llevado a su fracaso.

9- **Hacer depender toda la operación de las plusvalías generadas por la venta de terrenos, en un contexto de incertidumbre económica fue un gran error** en materia económica que ha lastrado todas las decisiones posteriores.

Ante la imposibilidad de liberar terrenos de su uso ferroviario y de obtener ingresos provenientes de su venta, y ante la negativa de las tres administraciones de realizar aportaciones, la Sociedad optó por recurrir a financiación externa para hacer frente a las obras derivadas de esta operación.

Se actuó de manera irresponsable por recurrir a financiación externa en una operación vinculada a la venta de terrenos, en un contexto de crisis económica e inmobiliaria.

10- Se actuó de manera absolutamente irresponsable y negligente en la gestión económica y financiera de la sociedad, produciendo un **grave quebranto patrimonial a las arcas públicas**, muy especialmente en lo relativo a la decisión de suscribir la nueva línea de crédito en el año 2011, con unas **condiciones tan duras y perjudiciales para el interés público, a sabiendas y con conocimiento por los consejeros de que era**

altamente improbable que se pudiese cumplir con las estipulaciones previstas en el caso base.

11- **El exalcalde de Valladolid, Javier León de la Riva, actuó con negligencia grave en la firma de las confort letter**, en la medida de que no se cercioró, pudiendo y debiendo hacerlo, de la trascendencia de esa estipulación. No sólo no siguió el procedimiento legal correspondiente, sino que puso en riesgo el patrimonio municipal.

12- En la gestión de la sociedad en general, y de manera muy especial en el caso concreto del Proyecto Vialia, **el Grupo Fomento hizo primar sus intereses patrimoniales sobre los intereses de la sociedad y los intereses de la ciudad.**

A la vista del resultado final de la operación, concluimos que el Grupo Fomento ha utilizado esta sociedad como instrumento para financiar proyectos de su competencia. La Sociedad ha tenido que hacer frente al pago de obras o bienes que realmente correspondían a las entidades dependientes del Ministerio de Fomento.

13- **La sustitución del Convenio del año 2002 por el proyecto de túneles y pasarelas, ha supuesto un incumplimiento grave del objeto social para el que se creó la propia Sociedad Valladolid Alta Velocidad y del compromiso del Ayuntamiento de Valladolid con los vecinos.**

Con el nuevo Convenio no solo no se reequilibra la balanza entre los socios, sino que el mayor perjudicado de la operación, que es el Ayuntamiento de Valladolid, se obliga al pago de más de 70 millones de euros y a ceder los aprovechamientos urbanísticos, los cuales están valorados en torno a 80 millones de euros, y además tendrían que aportar también financiación en caso de producirse sobrecostes en la operación, más una garantía en caso de que los terrenos no pudiesen ponerse a la venta y Adif no recuperara los 400 millones que ha puesto como anticipo.

Consideramos desmedidas las obligaciones impuestas al Ayuntamiento de Valladolid, y asumidas por el Sr. Puente, el Sr. Saravia y el Sr. Gato, a sabiendas de que ha desaparecido la única actuación recogida en el Convenio del año 2002 por la cual el Ayuntamiento lo había firmado, que es el soterramiento de las vías del tren y con ello el compromiso estatal de su realización en el futuro.

14- Consideramos una **irresponsabilidad por parte Adif el simple planteamiento de proceder a la disolución de la Sociedad**, con las graves consecuencias que de ello podían derivarse, no sólo a nivel urbanístico, sino porque ponía en riesgo la titularidad de los talleres de Renfe y los cientos de empleos que dependen de ellos.

15- Ha existido una **falta de liderazgo absoluta por parte del Ayuntamiento de Valladolid** durante toda la operación, pero muy especialmente durante el último periodo de vigencia del Convenio de 2002 y la negociación del nuevo Convenio, con el

Sr Puente como alcalde, que se ha traducido en un grave perjuicio para las arcas municipales y para el futuro de la ciudad.

16- Consideramos que **no se ha valorado por parte del equipo de gobierno actual, de forma rigurosa, la viabilidad de continuar con las actuaciones previstas en el Convenio de 2002**, recurriendo a otras posibles formas de financiación, ni el coste actual de las mismas, cometiéndose por tanto el mismo error que en el año 2002, pero en este caso para justificar lo opuesto que en aquel momento.

17- **El equipo de gobierno actual debió haber estudiado todas las alternativas posibles de soterramiento**, con la finalidad de encontrar una alternativa que fuese viable económicamente y que permitiese solucionar la barrera generada por la vía del tren, sin embargo, no hubo voluntad por parte del Ayuntamiento de estudiar otro tipo de alternativas, tal como afirmó el Sr. Saravia en su comparecencia.

18- **RENFE ha actuado y sigue actuando negligentemente en su deber de conservación del patrimonio ferroviario** recogido en el catálogo de bienes protegidos del Plan General de Ordenación Urbana.

19- **Tanto el PP como el PSOE han llevado al fracaso el proyecto del soterramiento**: el cúmulo de despropósitos, así como la dejadez del Partido Popular en el Ayuntamiento, durante la Alcaldía del Sr. León de la Riva, y al frente de la Junta de Castilla y León; y en el caso del Partido Socialista, durante su etapa al frente del Gobierno central con la presidencia del Sr. Rodríguez Zapatero, que supuso la paralización de las obras de la variante este y la pésima negociación del crédito del año 2011, así como la renuncia al proyecto e irresponsabilidad del Sr. Puente durante su mandato al frente del Ayuntamiento.