**A la Comisión de Investigación sobre la Gestión de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, S.A.**

DOCUMENTO DEL GRUPO MUNICIPAL DE VALLADOLID TOMA LA PALABRA

El Grupo Municipal de VTLP propone la comparecencia de 56 personas para que informen de los siguientes 40 puntos críticos que, a nuestro parecer, no están suficientemente claros o justificados en el proceso llevado a cabo desde 2002, relacionado con la red ferroviaria y su impacto en la ciudad. Con objeto de esclarecer las razones por las que se reclama su testimonio, se expone a continuación un resumen (sumario, sucinto) de las actuaciones llevadas hasta la fecha, con indicación de los elementos y personas que, inicialmente y a nuestro juicio, deberían prestar declaración en la Comisión.

**Brevísimo relato de hechos y puntos críticos del proceso investigado**

La idea es, como se dijo por este Grupo Municipal, formular un breve relato de los hechos que permita entender el proceso llevado a cabo hasta ahora y contar con una suficiente explicación de las decisiones tomadas. Para evaluar las responsabilidades políticas que pudiera haber. De ahí que nos centramos en las decisiones críticas tomadas. No se trata de componer un relato histórico, ni de llevar a cabo una investigación, jurídica, penal o técnica. Hemos preferido construir el relato completo, aunque en algunos párrafos no se cuente aún con la documentación completa.

**1. Precedentes**

No estaría mal empezar recordando la implantación del ferrocarril en la ciudad. Y contar su desarrollo desde mediados del XIX al Plan Cort. Los problemas de emplazamiento y trazado que tuvo desde el principio. Pero también, en paralelo, recordar la celebración de su presencia en la ciudad. El anuncio del decreto de la construcción del ferrocarril en 1852 lo anunció el Ayuntamiento “con repique de campanas, cohetes, iluminación en toda la ciudad y músicas en la Casa Consistorial”.

A partir de los años 80 ya se empieza a hablar de los “problemas” que causa el ferrocarril. Y en los 90 se presenta un estudio de Ineco en el que se analizaba la posibilidad de soterrar, de integrar en superficie, de sacar la estación fuera de la ciudad y de llevar el ferrocarril elevado. Finalmente se abandonó el estudio sin decidir nada.

Más adelante se encargó por el Ayuntamiento un nuevo estudio a la empresa Idom. Ahora ya solo se planteaban tres opciones (la del tren elevado decayó). Fue muy costoso y nunca se llegó a nada. Ni siquiera se llegó a finalizar. Pero se pagó.

- Pregunta: ¿Por qué se pagó el estudio, si no llegó a conclusiones? ¿Dónde está el estudio?

Hubo una moción del PSOE en 2001 pidiendo el soterramiento; pero se rechazó por el gobierno de entonces. Convendría conocer las razones de aquel rechazo. Más que nada, por conocer la actitud con que se abordó el asunto.

- Pregunta ¿Por qué se rechazó la propuesta de soterramiento presentada en 2001?

**2. Periodo de desarrollo del esbozo inicial (2002-2009)**

En 2002 se firmó el convenio “para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Valladolid”. Se hizo, según parece, sin haber estudiado otras alternativas. En él se integraban cuatro proyectos diferentes: el soterramiento, la llegada de la alta velocidad a la ciudad, la construcción de un by-pass de mercancías y la construcción de unos nuevos talleres. Y se decidía financiar prácticamente todo con plusvalías. También se planteaba la creación de una sociedad para gobernar el proceso. Que efectivamente se constituyó en 2003.

- Pregunta: ¿Se analizaron otras posibilidades de actuación? ¿Por qué se desecharon?

- ¿Se estudiaron otras posibles vías de financiación? En tal caso, ¿dónde está ese estudio? ¿Por qué se dio un papel tan relevante a Vialia en la financiación de la estación?

- ¿Había otras fórmulas de gestionar el proyecto distintas a la de constituir una sociedad? ¿La mejor solución era la que Adif llevaba en otros lugares? ¿Se vieron otras posibilidades?

El convenio firmado era extremadamente elemental. Los proyectos se fueron definiendo en los años sucesivos. Pero no solo los proyectos como desarrollo de un esquema inicial. Sino que hubo que definir asuntos fundamentales de la definición de la actuación. Desde ese año 2002 se hizo un concurso de ideas (nada menos) sobre cómo organizar el ámbito liberado y el corredor ferroviario en la ciudad. Hubo que definir el trazado de la variante de mercancías (algo realmente sorprendente: afectaba al presupuesto y a todo el proceso de una forma decisiva). Ni siquiera se sabía dónde se iban a emplazar los talleres nuevos. El PGOU de 2003 no decía nada. ¡Se estuvo hasta 2009 definiendo cuestiones básicas! (En 2009, por ejemplo, se estaba trabajando todavía en la definición del acceso a los nuevos talleres). Tremendo.

- Pregunta: ¿Es lógico firmar los compromisos que se firmaron (económicos y urbanísticos) sin tener ni siquiera un esquema básico de lo que se iba a hacer? ¿Con qué información se contaba?

Desde la constitución de la sociedad hasta hoy ha habido 19 sesiones “significativas” del consejo de administración (sesiones en las que se dio un amplio debate y se aportó información. Ha habido otras reuniones “sin sesión”, de adopción de determinados acuerdos previstos antes o acordados en otras reuniones). Y también se pueden contar, desde 2001 hasta 2017, 54 acuerdos de Pleno sobre este tema.

En 2003 se decidió, por parte del Ayuntamiento, poner la operación en manos de un “asesor”, que iba a los consejos, hablaba en ellos (en ocasiones con opiniones propias, no de la corporación) y que nunca rindió cuentas por escrito.

- Pregunta: ¿Es razonable ese procedimiento? ¿Era legal la forma de pago? ¿Por qué no se sacó una licitación para la consultoría y asesoramiento?

Hubo en ese año dos debates importantes, que tuvieron entonces mucha repercusión y de los que se siguió hablando mucho tiempo después. Uno, en relación con la variante de mercancías y las diversas opciones que se presentaban de trazado. Otro, sobre las ventajas o inconvenientes del uso de la tuneladora. Es curioso la forma en que se llevaron esos debates. Pues no quedaba claro dónde estaba el límite entre lo político y lo técnico. Se llegaron a plantear las cosas con demasiada ligereza. Y a la vez con insuficiente exigencia técnica.

- Pregunta: ¿Cómo se plantearon esos debates, para que los argumentos técnicos fuesen claros y no se mezclasen las decisiones políticas?

En 2004 se habló de la posibilidad de contar con “un urbanizador” externo. Y también se había hablado años antes sobre la posibilidad de vender todos los suelos a un solo agente.

- Pregunta: ¿Cuáles fueron los argumentos defendidos para rechazar tanto el urbanizador como la venta en bloque? ¿Considera que fueron decisiones acertadas?

En ese mismo año se empezó a hablar de algo que luego fue una constante: organizar eventos y contratar empresas de comunicación. El plan de comunicación que se elaboró en 2008 tuvo un coste de más de 2,5 millones de euros. Era para “vender” el producto. No tanto a posibles compradores de suelo (ni siquiera estaba aprobado el Plan Rogers). Sino a la población en general.

- Pregunta: ¿Les parece lógico este proceder, hacer propaganda de una propuesta urbanística?

- ¿Creen que el hecho de que se considere como “un sueño”, “una utopía”, “el proyecto del siglo”, “un antes y un después”, etc., ha tenido que ver con estas tareas de propaganda, que no se emplearon en ninguna otra política social del ayuntamiento?

A partir de ese mismo año se puso en marcha la “cadena de proyectos”. Es decir, una determinada ordenación de las cosas que había que ir contratando, proyectando, construyendo. Un determinado conjunto de prioridades que se completaba en 2006, 2007… y ha seguido hasta hoy. Algunas pueden tener justificación “técnica” (mientras no se vacíe un solar no se puede construir en él). Pero otras han sido elección pura y dura.

- Pregunta: ¿Consideraron la posibilidad de otras cadenas de proyectos diferentes, otras prioridades? ¿Cree ahora que no había ninguna otra posibilidad que la llevada a cabo?

En 2005 se contrató la modificación del PGOU y el resto del planeamiento. Se fue a lo fácil: explotar los terrenos, para beneficio general y particular (así son la gran mayoría de los convenios urbanísticos, con la particularidad de que aquí era todo entre entidades públicas). No se consideró la posibilidad, por ejemplo, de aprovechar los sistemas generales. Estando el planeamiento como estaba:

- Pregunta: ¿Se analizaron otras posibilidades? Respecto a la cesión del suelo de los nuevos talleres, donde sí entraban los SSGG: ¿por qué aquí sí se consideró válida la fórmula?

También en ese año comenzaron las “encomiendas” de obras a Adif. No se contrataban fuera, sino a los socios. También hubo algunas al Ayuntamiento. Realmente, aunque había un procedimiento para los contratos, los precios de algunos de ellos siguen sorprendiendo (para empezar: el de Rogers).

- Pregunta: ¿Es un buen procedimiento? ¿En algún momento se analizó si con ese sistema se encarecía todo?

- ¿No cree que, derivado del convenio, ninguno de los socios debería haber cobrado?

La compra y venta de algunos suelos (por ejemplo: a Ebro Puleva) no deja de sorprender.

- Pregunta: ¿Puede explicar por qué esas compras, y por qué esa urgencia?

- ¿Por qué se compraban algunas parcelas mientras no se adquiría ningún otro suelo en ningún otro sitio (por ejemplo, el suelo de los talleres, ya comentado)?

- ¿Qué garantías tuvieron sobre el precio?

En 2006 se amplió el convenio para integrar a Redalsa y para comprar la maquinaria de los Talleres por la sociedad. Incluso, más adelante, se hicieron algunos gastos de obras ferroviarias vinculadas a la AV hacia el norte, por ejemplo.

- Pregunta: ¿Por qué no se revisó el conjunto del convenio de 2002, que no contemplaba nada de eso?

- ¿Es lógico que sea la sociedad quien adquiera la maquinaria de los talleres? ¿Qué estudios se hicieron?

En 2007 se habla, por primera vez (aunque fuera de forma hipotética), de la posibilidad de disolver la sociedad por imposibilidad de cumplir su objeto social.

- Pregunta: Cuando se empezaron a ver las dificultades, ¿nunca se planteó la posibilidad de revisar a fondo las propuestas? ¿Por qué se siguió adelante sin modificar el proyecto?

También en ese año se plantea la cofinanciación de algunas obras (por ejemplo, de la variante este), entre Fomento y la Sociedad.

- Pregunta: ¿Estaba relacionado con el trazado decidido para la variante?

- ¿Cómo se decidió el porcentaje de participación en esa cofinanciación? ¿Considera que beneficiaba a algún socio?

Se habló en este año de las características de la sociedad VAV2003: dimensiones, funcionamiento. Un poco más adelante, en 2008, llama la atención ( en las actas) las discusiones u observaciones sobre protocolo.

- Pregunta: ¿Considera que tal y como estaba (y está) planteada la sociedad funciona como una extensión de Adif, en la que los socios minoritarios no juegan el papel que podrían jugar?

- ¿Cómo valora que no se quisiese ceder la presidencia al Ayuntamiento cuando éste lo planteó en 2015?

- En 2007 se trasladó la Sociedad a las nuevas oficinas, que cede el Ayuntamiento gratuitamente: ¿es lógico?

Un asunto crítico de 2007 es el de la financiación de la operación. Se había planteado antes, pero en este año se agudiza. Se complementó con las comfort letter de 2008. Eran años en que se tomó conciencia de la crisis inmobiliaria. Luego, en 2011, como sabemos, se incrementó la deuda.

- Pregunta: ¿Qué opinión tiene de los créditos asumidos, a la vista de los comentarios que se hicieron en los consejos de administración en que se aprobaron, sobre todo en 2011? ¿Fue una actuación responsable?

En 2008 se habló mucho de la conservación del patrimonio ferroviario. Especialmente de una serie de elementos significativos (marquesina, depósito, aprendices, pasarela, algunas naves, etc.). Teniendo en cuenta el actual estado del depósito y el derrumbamiento de la nave de aprendices.

- Pregunta: ¿Qué se ha hecho mal en esta materia?

En 2009 se plantea la ampliación “a los barrios del Sur” del soterramiento. En plena crisis. Y siendo conscientes de que ello suponía “la asunción de nuevos compromisos económicos por la sociedad”.

- Pregunta: ¿Cree que impulsar esa ampliación era prudente? ¿Recuerda que se dijo en el Consejo que “la sociedad no podrá financiar el proyecto en su conjunto sino de forma muy ajustada, por lo que no deberían asumirse nuevos compromisos”?

**3. Periodo de crisis radical del proyecto (2010-2015)**

En enero de 2010 se aprueba el Plan Rogers. Pero es ya un momento en que la crisis inmobiliaria está campante. Se aprueba, sin embargo, con los números de antes. Nada se ajusta.

- Pregunta: ¿Tiene sentido ese proceder? ¿No debería haberse ajustado el estudio económico a la realidad económica?

En 2011 se firma el crédito de los 400 millones (ya comentado). Y se inicia el túnel del Pinar. Sin concretar claramente los responsables (lo que ha dado lugar después a un complicadísimo conflicto). Esa indefinición será luego fundamental, cuando se reclamen al ayuntamiento los 40-90 millones de euros por la posible disolución de la sociedad.

- Pregunta: ¿Por qué no se definió a quién le correspondía esa obra (si era municipal o ferroviaria), y se dejó la obra abierta a que luego se reclamen 90 millones al ayuntamiento como propietario de losas y muros?

- ¿Por qué se tuvo a gala de que era una obra municipal, en lugar de ferroviaria, a pesar de que luego esa jactancia podría tener consecuencias económicas?

En 2013 se intenta resolver el acceso de los trenes de Renault, “eliminando los tráficos que actualmente acceden a la factoría de Renault desde Valladolid-Campo a través de la estación de la Esperanza”, lo que implicaba poner en uso la nueva conexión con las instalaciones de Renault y del tramo de la nueva variante entre esta conexión y, al menos, el nuevo complejo ferroviario”.

- Pregunta: ¿Cómo es posible que se pusiese en cuestión un asunto crítico para el funcionamiento industrial de la ciudad, que no se hubiese garantizado antes ese acceso?

Desde el Ministerio de Fomento se paralizó la construcción de la variante Este, que de alguna forma comprometía el proyecto completo.

- Pregunta: ¿Se tenía conciencia de lo que suponía para el conjunto de la operación? ¿Qué se hizo para evitarlo, o para reanudar la construcción lo antes posible?

También se diseñaron planes de ahorro (bastante reducidos), denominados “planes de austeridad, ajuste y reestructuración social”.

- Pregunta: Si se era ya consciente de que las cosas no se podían llevar a cabo como se pretendía inicialmente. ¿Por qué no se tomaron medidas más drásticas, y se siguió alimentando la deuda en un proyecto ya imposible?

Lo último, antes de las elecciones, el contrato de un “Estudio de alternativas al plan de negocio”, al que nunca se dio acceso. Por el contrario, a los pocos meses, el nuevo equipo de gobierno constituiría una “Comisión de Soterramiento”.

- Pregunta: ¿Por qué se ocultó toda la información, permanentemente, de la sociedad, salvo la que era pública por ley? ¿Tenía la impresión de que se estaba ocultando la situación real?

**4. Periodo de reformulación (2015 hasta hoy)**

Con el nuevo equipo de gobierno se dio un notable impulso a la actividad de la sociedad (un hecho objetivo). Basta ver el número de reuniones y consejos celebrados. En 2015, en las primeras semanas después de la toma de posesión, se propone una reunión en Madrid. Posteriormente hubo varias reuniones más, cartas a la Ministra, reunión en el Ministerio, etc. Y se instó una reunión urgente del Consejo de Administración, que finalmente se celebró en noviembre. En octubre, en otra reunión en Madrid se tuvo la primera noticia de las comfort letter que luego tuvieron tanto protagonismo.

En 2016 se desarrolló una amplia actividad para desarrollar el proyecto del soterramiento. Reuniones múltiples. Redacción municipal de un Plan de viabilidad en el nuevo escenario.

- Pregunta: ¿Con qué apoyos contaba ese plan de ejecución del soterramiento en varias fases? ¿Qué viabilidad tenía? ¿Por qué no salió adelante?

Se planteó también promover una consulta popular sobre distintas opciones de resolver el paso de los trenes por la ciudad. En relación con esta consulta:

- Pregunta: ¿Por qué no se pudo hacer? ¿Qué impidió su desarrollo? ¿En qué términos se planteaba?

A finales de 2016 se frustró el proyecto en curso de soterramiento en fases. En 2017 se promovió una nueva reunión en Madrid para salvar el proyecto de soterramiento. Pero Adif instaba al concurso de acreedores. De manera que solo había dos salidas: la propuesta de integración o el concurso de acreedores.

- Pregunta: ¿Por qué Adif no aceptó la propuesta de soterramiento que se llevaba a ese consejo de 27 de diciembre?

- Se decidió la integración: ¿Qué se tuvo en cuenta en esa decisión? ¿Por qué esas prisas?

- Tras el informe presentado por el Interventor en la Comisión de Urbanismo de finales de agosto: ¿Qué consecuencias podría tener ir a concurso de acreedores?

En este momento, tras la aprobación en Pleno de un nuevo convenio:

- Pregunta: ¿Cuál es el panorama? ¿Ventajas e inconvenientes de la nueva situación?

**Primer listado de comparecientes**

A la vista del esquema anterior se propone un listado de personas que, cada una en su periodo correspondiente, puede ir informando de todas las preguntas antes señaladas. Son las siguientes:

**Cargos públicos del Ministerio de Fomento, Renfe y Adif**

* Juan Ignacio Aguado Fernández, representante de Renfe
* Jorge Ballesteros Sánchez, Subdirector General de Planes y Proyectos de la Dirección General de Ferrocarriles
* Juan Miguel Báscones Ramos, Director General de Programación Económica y Presupuestos del Ministerio de Fomento
* Benigno Blanco Rodríguez, Secretario de Estado de Infraestructuras
* Antonio Bocanegra Diego, Gerente de Gical
* Ricardo Bolufer Nieto, Director General Económico Financiero y de Control de Adif
* Cristina Borrajo Peláez, Directora Adjunta de Coordinación Administrativa y Asesoría Jurídica de Empresas Filiales de Adif
* Juan Bravo Rivera, Presidente de Adif
* Antonio Cabado, Director de Patrimonio y Urbanismo de Adif, Consejero Delegado de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, Gerente de Adif
* Rafael Catalá Polo, Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras
* Gonzalo Jorge Ferre Moltó, Presidente de Adif
* Manuel Fresno Castro, Director General Económico Financiero de Renfe y Director General Financiero y Corporativo de Adif
* Vicente Gago Llorente, Director General de Planificación Estratégica de Adif
* Julio Gómez-Pomar Rodríguez, Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda
* Elena González Gómez, directora de Sociedades de Integración, Filiales y Participadas en ADIF
* Francisco González Pacheco, Gerente Territorial Oeste de la Dirección Ejecutiva de Estaciones de ADIF
* Cristina González Puertas, Directora Gerente en Valladolid Alta Velocidad
* Francisco Celso González, Director General Económico-Financiero y de Planificación de Renfe
* Antonio Gutiérrez Blanco, Presidente de Adif
* Ignacio Marinas, Gerente de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad
* Juan Vicente Martínez, Gestor de Infraestructuras Ferroriarias
* Miguel Miaja Fol, Director general financiero y corporativo de Adif
* Eduardo Molina Soto, Director de Planificación y Proyectos de Adif
* Francisco Javier Molinilla Pascual, Director General de Valladolid Alta Velocidad
* Antonio Monfort Bernat, Secretario General de Infraestructuras
* Víctor Morlán Gracia, Secretario de Estado de Planificación
* Jose María Paternina Somoza, Jefe de Patrimonio y Urbanismo en Adif Castilla y León
* Alicia Portas Martínez, Directora General de Recursos Humanos Secretaria del Consejo, Adif
* Cayetano Roca Giner, Gerente de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad
* Manuel Varela, Director Económico-financiero del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
* Braulio Venero Pedrosa, Director Comercial y Gerente de Mantenimiento Integral Zona Norte de Renfe
* [Enrique Verdeguer Puig,](https://es.wikipedia.org/wiki/Enrique_Verdeguer_Puig) presidente de Adif

**Cargos públicos de la Junta de Castilla y León**

* Gerardo Arias Tejerina, en la dirección general de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo
* José Manuel Fernández Santiago, Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León
* Ángel María Marinero Peral, Director General de Urbanismo y Política de Suelo de la Consejería de Fomento
* Antonio Silván Rodríguez, Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León
* Luis Alberto Solís Villa, [Director General de Carreteras e Infraestructuras](http://www.jcyl.es/web/jcyl/Portada/es/Plantilla100Directorio/1248366924958/0/1224058642929/DirectorioPadre)
* Juan Carlos Suárez-Quiñones y Fernández, Consejero de Fomento y Medio Ambiente

**Cargos públicos del Ayuntamiento de Valladolid**

* Carlos Baró, Asesor de Alcaldía sobre infraestructuras ferroviarias
* Alfredo Blanco Montero, Concejal
* Jesús Enríquez Tauler, Concejal
* José Antonio García de Coca, Concejal
* Antonio Gato Casado, Concejal
* Alberto Gutiérrez Alberca, Concejal
* Francisco Javier León de la Riva, Alcalde
* Óscar Puente Santiago, Alcalde
* Manuel Saravia Madrigal, concejal
* Fernando Rubio Ballestero, Concejal
* Manuel Sánchez Fernández, Concejal
* Federico Juan Sumillera Rodríguez, Concejal
* Cristina Vidal, Concejala

**Cargos técnicos del Ayuntamiento de Valladolid**

* José Luis Cantalapiedra, técnica del Área de Urbanismo
* Ramiro Clavero Rodríguez, técnico del Área de Urbanismo
* Beatriz Edilla Gómez, técnica del Área de Urbanismo
* Javier Llorente, técnico del Área de Urbanismo
* Irene Serrano Muñoz, técnica del Área de Urbanismo

Este listado puede reducirse o ampliarse, según se vayan desarrollando las sesiones. Si las preguntas correspondientes a un determinado periodo quedan completamente aclaradas, no procederá continuar llamando a otras personas que pudieran informar de esos mismos años. Y por el contrario, es posible también que el propio desarrollo de las sesiones sugiera la conveniencia de contar con el testimonio de otras personas no previsto inicialmente.

Valladolid, 3 de octubre de 2017

María Sánchez y Manuel Saravia
Valladolid Toma la Palabar