



INFORME DE CONCLUSIONES FINALES

Comisión de investigación sobre la gestión de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad S.A.

• RELATO DE HECHOS

1. El equipo redactor del PGOU contempló por primera vez la **opción del soterramiento en 1980**. El planeamiento recoge finalmente el tren en superficie con mejora de los bordes (1984).
- En 1985, la Junta de Castilla y León, RENFE y Ayuntamiento de Valladolid presentan un estudio para **recuperación de bordes y mejora de la permeabilidad**.
 - En 1986 se convoca un concurso: *“Recuperación de los bordes urbanos del ferrocarril en la ciudad de Valladolid”*, frente a la negativa de la Administración a invertir grandes cantidades de dinero público en **un soterramiento que estaba por encima de las posibilidades de las arcas públicas**. El equipo ganador pudo materializar su proyecto en una reducida área de la Pilarica. Sin continuidad por los siguientes equipos de gobierno municipales, autonómicos y gestores ferroviarios.

- El Consejo de Ministros declara la línea **Madrid-Valladolid como nuevo tramo del tren de alta velocidad (TAV)**.
- El Ayuntamiento de Valladolid anuncia en el 14 de marzo de 1989 que **la ciudad “será pionera en la alta velocidad”**.
- En 1990, el Gobierno de España dice que la viabilidad del soterramiento está en estudio y poco después lo descarta por su inmenso coste. La consultora INECO, vinculada a RENFE, elaboró un “*Estudio de soterramiento de la estación Campo Grande de Valladolid*” donde se realizaron la **primera valoración económica del soterramiento**, dimensiones, tipo de obra, calendario y costes aproximados.
- En 1991, el Ayuntamiento de Valladolid suscribe un **convenio con RENFE** para resolver la problemática urbanístico-ferroviaria de la ciudad.
- El primer estudio de la consultora INECO se produce en 1992 (60 millones de pesetas) y estima un **coste de la obra en 50.000 millones de ptas. (300 M€)**, incluyendo túnel y desvío para mercancías.
- **El Ayuntamiento de Valladolid reclama a la Junta de Castilla y León que se implique** en 1993, año en el que se firma un Convenio entre Ayuntamiento y RENFE para la liberación de la estación de La Esperanza y de la línea Valladolid-Ariza.
- El Consejo Europeo declara **prioritario el trazado: Madrid-Valladolid-Vitoria-Dax** en 1994.
- En 1995 el Plan Estratégico Municipal señala como **opción prioritaria el soterramiento**.
- **El nuevo gobierno municipal del PP defiende en 1995: “Soterramiento No”** y realiza una propuesta de estación en el exterior conectada por un túnel con el centro mediante “minitrén” por 28.411 millones ptas. frente a los 48.941 millones en los que se estimaba el soterramiento, apoyada por Jesús Merino (Junta de Castilla y León).

- El Pleno aprueba por unanimidad (10 de julio de 1996) una moción del PP *“con el fin de proponer a la Junta la firma de un convenio para la adecuada financiación de las soluciones tendentes a eliminar la barrera del ferrocarril”*.
- En 1997, RENFE se compromete con el Ayuntamiento a invertir 1.000 millones de ptas. para mejorar los bordes, la construcción de un hotel, un área comercial bloques de oficinas, viviendas, y **la mejora del paso de Labradores, generando una gran plaza subterránea.**
- En 1998 el Ayuntamiento crea la Sociedad municipal INDEVA (Iniciativa para el desarrollo de Valladolid). **La consultora IDOM determina que la mejor opción es el soterramiento (sería rechazado el resultado).** Ese mismo año se aprueba la Ley 6/1998 liberalización del suelo, que convirtió todo suelo en urbanizable para *“abaratarse el suelo y por tanto la vivienda”*.
- En 1999, **De la Riva comunica a la Junta de Castilla y León estar dispuesto a poner 20.000 millones de ptas.** Choca con el gobierno central, que pretende traer el AVE en superficie.
- En el año 2000, el Gobierno central decide llevar a cabo las obras necesarias para la llegada del tren de alta velocidad Valladolid-Madrid. El 9 de enero de 2000, León de la Riva asegura que *“Con el TAV seremos 500.000 habitantes”*. Un mes después, **el Programa electoral Nacional del PP recoge que Fomento pagará el 90% del soterramiento:** Tomás Burgos presume de haber logrado incluir tal compromiso. La Junta de Castilla y León renuncia a la ampliación de la estación de autobuses, dando por hecho que en 5 años se trasladará junto a la de tren. El coste del soterramiento y adaptar la estación se estima en 100.000 millones de ptas. (600 M€).
- En 2001, el ministro **Álvarez Cascos dice que el Ministerio no pondrá dinero, pero sí terrenos para financiar la operación.** El concejal Sumillera asegura que el Ayuntamiento ha iniciado las negociaciones sobre las 80 hectáreas y que ya **ha llegado a un acuerdo con la parte de Azucarera Ebro.** De la Riva desea que la Sociedad de Inversiones Estratégicas creada por las Cajas de Ahorro de la región a petición de la Junta financie la operación y considera *“muy difícil”* el soterramiento por *“las condiciones que pone Fomento”*.

- De la Riva dice asegura que las obras del soterramiento comenzarán en 2003 y “el soterramiento llegará en 2006” y pide a la Junta que participe en la financiación. **Herrera deja claro que en la inversión del soterramiento “la Junta no participará”**. Se publica que el **Ayuntamiento rechaza la oferta del Grupo Parquesol para comprar a 100.000 ptas. el metro cuadrado las 80 has. (480 M€)**. José María Marcos, gerente de INDEVA, pide una excedencia en el Ayuntamiento para dirigir la división inmobiliaria de Ebro Puleva. El precio de los pisos sube un 31% en Delicias por la expectativa de enterrar la vía.
- En 2002, León de la Riva asegura que “*llueven las ofertas*” para la compra del suelo liberado y adelanta que “*se venderá por partes*” mediante subasta, añadiendo que “*con ellas se podrían pagar los costes de eliminación de la barrera ferroviaria de la ciudad*”. El 15 de abril se **adjudica contrato a Carlos Baró para la realización de la consultoría y asistencia para la elaboración de informes y asesoramiento técnico a la Alcaldía y Vicepresidencia 1ª de SVAV** (a pesar de ser su oferta la más cara).
- De la Riva condiciona la entrada de Junta de Castilla y León en la SVAV a que aporte 34 M€. El coste de la operación se estima en 578 M€ y la construcción de 6.000 viviendas nuevas. Al mismo tiempo **en Valladolid hay 13.496 casas deshabitadas, especialmente en zona centro**. El PP aprueba en solitario la reforma del PGOU que pone de golpe en el mercado 3.900 hectáreas de suelo. **De la Riva: “al Ayuntamiento no le costará un duro”**. El 1 de octubre el Pleno aprueba la firma del convenio para el soterramiento, que compromete al Ayuntamiento en dos cuestiones: la modificación del PGOU y la entrega de los suelos de los nuevos talleres libres de cargas.
- La Universidad de Valladolid publica en 2002 un trabajo, a encargo de la CVE, sobre “*Soterramiento del ferrocarril y transformaciones urbanísticas de Valladolid*” apunta incertidumbres inmobiliarias y a que se dispararán los precios: “*la desaparición de la barrera, por sí misma no es capaz de hacer desaparecer las diferencias sociales, eso es evidente*”. Añade que “*No existe garantía de que una mayor oferta de suelo urbanizable (delimitado y no delimitado) contribuya a reducir el precio del suelo y de la vivienda*”. Restan más de 27.000 viviendas por construir en sectores de suelo urbano-urbanizable del PGOU).
- **Se firma el acuerdo entre el Gobierno (50%), la Junta de Castilla y León (25%) y el Ayuntamiento (25%)**, que es publicado en el BOE nº 129, de 30 de mayo de

2003, tras negociaciones con notable secretismo. El coste estimado es de 631 M€ y en Convenio se pueden diferenciar:

“Operación ferroviaria”, que abarcaría las actuaciones relativas a la construcción de la Variante Este ferroviaria, la implantación del Nuevo Complejo de la RAF de Valladolid y el soterramiento del pasillo ferroviario a su paso por la ciudad.

“Operación ciudad”, que conlleva: la modificación del PGOU, urbanización de los nuevos barrios, venta y edificación de las nuevas parcelas, y urbanización del pasillo ferroviario o corredor sostenible equipado.

- El 5 de noviembre de 2002, el ministro Álvarez Cascos inaugura en Las Francesas una exposición sobre el aspecto de Valladolid con el tren soterrado en clave electoral: *“superando barreras”*. Los promotores inmobiliarios piden al Ayuntamiento que acelere la venta del suelo. **El Gobierno municipal aplaza la urbanización de las calles cercanas a las vías.**
- En 2003 se constituye la SVAV. El Pleno que aprueba un PGOU del que serían manipulados 70 artículos y que no contempla reserva de suelo para los nuevos talleres de RENFE. El concejal G^a de Coca: **“Con mayor oferta de suelo, el precio de la vivienda tiene que bajar”**. De la Riva presenta el proyecto *“Urbanidades”*, con infografías espectaculares. Silván asegura que en 2004 llegarán las primeras inversiones del soterramiento pagadas por la Junta.
- **De la Riva se plantea derribar el histórico edificio de locomotoras de RENFE**, apareciendo una nueva Asociación para la conservación del patrimonio y culpa a los promotores de disparar el precio de la subasta que situará las viviendas a 360.000 €. El precio de la vivienda sube en Delicias un 10% ante la expectativa de desaparición de la vía.
- En febrero de 2004, **el Ayuntamiento de Valladolid pide que Vialia se integre en el proyecto Bofill**. Se anuncia que las obras del túnel del soterramiento comenzarán en primavera de 2006. De la Riva en un acto electoral con Gallardón dice: *“El TAV llegará en las fechas previstas, finales de 2007 o primer semestre de 2008 aunque sea en superficie”*. La ciudad de la comunicación prevé obras que ignoran el soterramiento. **El coste previsto de la operación sube a 781 M€** y se calcula que encarecerá en 120.000 € el precio de la vivienda libre.

- Carlos Baró firma nuevo contrato (negociado sin publicidad) y el Sr. Molinilla presenta su dimisión. Fomento mantiene la llegada del TAV en 2007 pero duda de que dé tiempo a soterrarlo. Morlán: *“No me apetece que la gente salga engañada”*. **De la Riva: “El grado de entendimiento sobre el tren es máximo”** y *“soterrar las vías generará 1.200 M€ de negocio”*. El Ayuntamiento de Valladolid amenaza con renunciar a soterrar el TAV si Medio Ambiente impone una vía de mercancías paralela a la Ronda.
- En 2005, Medio Ambiente considera **el desvío del TAV por la ronda “la opción menos perjudicial para el medio ambiente”** y que la Junta también había calificado en 2003 como *“mejor opción”*. De la Riva llama a movilizarse a los vecinos del Pinar asegurando que el trazado Sur obligará a derribar sus chalés y anuncia que *“El soterramiento comenzará antes de que llegue el TAV”*.
- Baró forma parte de la Comisión Técnica de selección que adjudica la modificación del PGOU a **Rogers, cuya propuesta incluye como mejora la “búsqueda de potenciales inversores. Contraste de mercado”**. Rogers (defensor del modelo de ciudad compacta) ya trabajaba en un nuevo megaproyecto urbanístico promovido por Urbespacios (empresa del Sr. Cantalapiedra creada en 2004) con el firme respaldo público de De la Riva, quien aconsejó a esta nueva empresa que desarrollase su iniciativa porque *“nada tiene que ver que sea pariente de la concejala”*, para que se construya allí un palacio de congresos, la ciudad de la Justicia y un gran centro comercial. La Federación de Vecinos Antonio Machado denuncia la **posible incompatibilidad de sus servicios en el sector público como del asesor del alcalde, y en el sector privado redactando los proyectos de urbanización del AH 8 y de Industrial Jalón (afectados por el By pass)**.
- Ministerio y Ayuntamiento de Valladolid acuerdan un trazado de mercancías con dos túneles que salvan zonas urbanas (Pinar y S. Cristóbal) y **De la Riva señala: “prefería otra opción, pero estoy satisfecho”, que “El Ministerio es el que más ha cedido en el desvío de mercancías”** y que *“Es éxito del alcalde, que nadie se cuelgue las medallas”*. Se crea el Comité de Auditoría de la SVAV y KPMG será la auditora para 2005, 2006 y 2007 por procedimiento negociado sin publicidad. De la Riva recuerda que el soterramiento no depende de lo que diga cada barrio. El coste de la operación urbanística se estima que supere los 1.500 M€.

- En 2006, Bofill carga contra la elección de Rogers porque él ganó el concurso internacional hace 2 años y no volvió a tener noticia. Garrido Capa indica: *“No coincido con alcalde en que habrá un antes y después del AVE”*. De la Riva reconoce que le empieza a *“preocupar”* el proyecto Rogers y destaca el consenso y la coordinación de las tres Administraciones. **El alcalde ya ha anunciado más de 10 veces visitas de Rogers que no se han producido.**
- En el Consejo de Administración del 13 de julio de 2006, **R. Bolufer expresa dudas sobre la operación por los sobrecostos: “no parece del todo sostenible”**, que comparte el Director de la SVAV. L. A. Solís lo comparte también: *“el planteamiento se quiebra por el sobrecoste del soterramiento”*. El diseño del centro comercial causa diferencias entre Rogers y Fomento, que le exige más accesos a la estación. Descontento de agentes sociales y vecinos con Rogers por la opacidad.
- **De la Riva insiste en defender el plan de Urbespacios, que duplica su previsión y plantea 20.000 viviendas en Valdechivillas, y no ve problema en que esté más allá de las rondas y choque con el modelo de ciudad compacta que predica Rogers: “Después de ver los documentos apuesto mucho más por este proyecto”**. Se anuncia que tres constructoras pujan por el primer suelo que venderá la SVAV y que la primera parcela se subastará este año. Carlos Baró firma un nuevo contrato (negociado sin publicidad). De la Riva abre una crisis en SVAV al criticar el protagonismo en los medios de su gerente. El proyecto Rogers se bloquea por las **discrepancias en los accesos a la estación.**
- Se inicia 2007 y **De la Riva anuncia: “Si el día que vaya a entrar en superficie el TAV no se han iniciado las obras del soterramiento el primero que se sienta en la vía para que no entre es el alcalde”**. Es conveniente suscribir un crédito de 125 M€. Junta y Ministerio advierten que no comprometerán avales para garantizar el crédito. La parcela 6C de Ariza se vende por concurso a Promociones Pal S.A. (Arranz Acinas) por 4,2 M€.
- La SVAV aprueba la compra (pidiendo un crédito al BBVA) de una parcela a Ebro Puleva S.A. (C/ Esperanza, 10) y **se informa de que alguien ya ha acordado con Ebro que se les alquilen las naves: De la Riva se abstiene “como miembro de Caja Duero”**. El 5 de septiembre de 2007, la SVAV firma con Caja Duero una línea de préstamo de 25 M€ para aportar al Convenio con Fomento para la cofinanciación de las obras de la Variante Este (137 M€ en total).

- **La construcción de pisos vive su peor momento de los últimos 10 años**, según los empresarios. De la Riva anuncia que Rogers diseñará el centro comercial Vialia con 25.000 m² para alquilar y se producen críticas de Avadeco por “*desproporcionado*”. El 12 de diciembre, el Sr. Cabado advierte que hay que estudiar las garantías exigidas por los bancos en las ofertas de créditos. Se anuncia que las obras del soterramiento comenzarán en 2010 y terminarán en 2013.
- El presidente de ADIF, A. González, lamenta que el soterramiento perdiera dos años y medio entre diciembre de 2002 y junio de 2005 y denuncia que en abril de 2004 apenas había nada avanzado. **El AVE llega a Valladolid** en superficie con la oposición del PP y De la Riva reconoce que con el PP el AVE tampoco habría entrado soterrado, aunque publica un bando (130.000 copias) sobre el AVE en el que critica al Gobierno de España. Su máxima preocupación es que le inviten al viaje inaugural.
- En 2008, De la Riva no descarta ubicar el palacio de congresos en los actuales talleres. Se anuncia que el soterramiento se alarga un año y empezará en 2009 hasta 2018. Constructores y promotores ven difícil costear con los terrenos y creen “*precipitado*” licitar el suelo. Se da por hecho que la venta de suelo no costeará toda la operación y que generará un déficit de 626 M€. **Rogers incluye 700 pisos más que en 2006 financiar el sobrecoste de 220 M€.**
- En marzo de 2008, De la Riva niega la venta inmediata del suelo liberado por la crisis de la construcción y dice que “*los números siguen cuadrando*” y que “**La crisis del ladrillo no afectará al proyecto Rogers**”, aunque el propio Rogers recomienda no vender antes de 6 años los terrenos del soterramiento y advierte que las áreas comerciales previstas superan la media por vecino de Madrid y Barcelona. Los vecinos que viven al lado de la vía temen que los trabajos de la tuneladora dañe sus edificios.
- El PP rechaza una moción para que la Junta de Castilla y León aporte a la SVAV los 50 M€ obtenidos por los aprovechamientos urbanísticos obtenidos, a través de Provilsa, en la Ciudad de la Comunicación (APE Ariza). **El Banco de negocios EBN (del que De la Riva es Consejero) presenta oferta para el préstamo a la SVAV**, cuyos costes de gestión y gastos financieros ascenderán a 100 M€.

- Consejo SVAV no presencial para revisar los honorarios de Rogers, que cobrará un 20% más (otros 275.264 €). La SVAV decide la contratación de multitud de servicios sin tener concedido el crédito ni haber vendido ninguna parcela. **Sr. Cabado advierte al Consejo de que son necesarias las “comfort letter” de todas las Administraciones de la SVAV y que es necesario suscribir un seguro de responsabilidad de los Consejeros de 2M€.**
- **De la Riva anuncia la venta de los primeros suelos para finales de año y firma un aval al préstamo de 200 M€ sin pasar por el Pleno.** Comienzan las obras de los 17 km de la variante de mercancías. El Ayuntamiento propone que Rogers diseñe la futura estación intermodal. Moción Institucional para instar a la prolongación del soterramiento del ferrocarril a los barrios de la zona sur. El Ayuntamiento baraja construir un mercado de abastos en el depósito de locomotoras. El PP rechaza una moción para mejorar la financiación de la Junta de Castilla y León a la operación.
- En marzo de 2009 **se anuncia la demolición del puente del arco de ladrillo en 2010.** Bolufer advierte de las consecuencias económicas y de que la SVAV no podrá financiar el proyecto en su conjunto. Adenda al contrato de asistencia técnica para la redacción de la modificación del PGOU: 1,6 M€. De la Riva intenta controlar el Plan de Comunicación que paga la SVAV. Como ya profetizó De la Riva dos años atrás, Rogers diseñará las estaciones y Vialia (6 M€ para los proyectos).
- **El Ayuntamiento crea OFEVA siete años más tarde de la firma del convenio.** Estaba bajo la dependencia directa de León de la Riva, con funcionamiento separado del resto de Urbanismo (incluso durante algunos años dependía de una concejalía diferente).
- **Bancos y Cajas meten prisa:** Si el proyecto no se aprueba antes del 31 de diciembre las condiciones del crédito de 626 M€ se podrían endurecer. ADIF envía al Ayuntamiento un proyecto para adelantar el cierre del paso a nivel de Pilarica. Se anuncia que el depósito de locomotoras albergará una biblioteca municipal con 60.000 libros. PP aprueba en solitario dos planes parciales para 25.000 pisos: Las Riberas (AH 7) y Prado Palacio (AH 11). El nuevo túnel del Arco de Ladrillo (780 m.) costará 15 M€, será el más largo de la ciudad y comenzará a construirse en junio de 2010. Arrancan las obras de los nuevos Talleres de RENFE. Aprobación inicial de un nuevo barrio: Los Argales (AH 8). Se anuncian las últimas horas del Arco de Ladrillo. El desmontaje durará 3 meses.

- 2010: Carta de la SVAV a todos los consejeros: Hay que devolver 50 M€ del préstamo y hay que ampliar el vencimiento para después pedir 626 M€. El Pleno aprueba el Plan Rogers (modificación PGOU) sin debate ni votos en contra (28 votos a favor 1 abstención), ocho años después de haberse firmado el Convenio. Los bancos exigen revisar al alza los préstamos del soterramiento porque el Euribor está más bajo (1,2%) que cuando se firmó (5%) y demandan más intereses para mantener el margen de beneficio. **De la Riva reconoce que “El retraso del PGOU (aprobación de la Junta a la modificación para el Plan Rogers) ha supuesto un encarecimiento”** y anuncia: “*Las parcelas saldrán a la venta en 2013. Si no ha pasado la crisis apaga y vámonos*”. El Ayuntamiento aprueba nuevos límites del término municipal que otorgan 7 hectáreas más en Valdechivillas.
- La crisis multiplica los locales vacíos, cuyos precios alquiler han descendido un 25%. Carta de la SVAV a todos los consejeros, en la que se les avisa de las condiciones que ponen los bancos, entre las que está **“ratificar la vigencia de las garantías otorgadas por los accionistas”**. Los bancos calculan a la baja el valor de los terrenos (De 1.065 a 820 M€).
- De la Riva: “En el caso más desfavorable la operación se saldaría con un déficit de 60 M€, de los que al Ayuntamiento le correspondería pagar 15” y **“La economía del Ayuntamiento me permitiría mañana mismo firmar un crédito sin sobrepasar los límites de endeudamiento, por lo tanto, no es algo que nos preocupe”**. De la Riva firma por su cuenta otro aval (2º) para un préstamo de 70 M€ a la SVAV para refinanciar un préstamo anterior. De la Riva: “*No nos atrevemos a poner fecha al inicio del soterramiento*”, “hemos hecho números y son suficientes para acometer toda la intervención urbanística”.
- 24 de enero de 2011: El Consejo de Administración de la SVAV, tras dos años sin reunirse, acuerda **la mayor operación financiera de la historia de Valladolid**: De la Riva, que no se abstiene a pesar de que una de las entidades es Caja Duero: “*No ha sido fácil convencer a los bancos*” (un año y medio de negociaciones). “*Las administraciones han tenido que demostrar por activa y por pasiva que la operación era viable a pesar del estallido de la burbuja inmobiliaria*”. Bolufer: “*Los costes del crédito son muy altos y las condiciones impuestas muy duras*” y advierte de los problemas para los socios si SVAV consolida su gasto y su deuda en las AAPP computándose como déficit y endeudamiento público. El Ayuntamiento se compromete a iniciar los contactos con los promotores inmobiliarios y de gestionar los proyectos de actuación y urbanización. **De la Riva firma otra carta de conformidad por su cuenta.**

- El 28 de enero de 2011 la Junta de Castilla y León autoriza el acuerdo para financiar las obras del soterramiento. **De la Riva recuerda que “para solicitar 600 M€, Fomento, Junta y AVA tendrían que presentar avales, pero el Estado se negó, por lo que la cantidad del préstamo ofertada es de 400 M€”**. Sobre la venta de suelo calcula que estará todo vendido en 2022 y dice: *“Hay contactos con gente que tiene cash suficiente para meterse en el soterramiento”*. De la Riva augura buena venta para los pisos del plan Rogers porque son VPO y en el centro: *“el problema lo tendrá el que construye en el alfoz, no los pisos del plan Rogers”*. Echa la culpa a ADIF por no aportar un aval para el crédito de los 626 millones.
- El 1 de julio de 2011, León de la Riva organiza una rueda de prensa multitudinaria para “acabar con especulaciones” y dice que el soterramiento empezará en 2013 con la demolición del paso elevado del Arco de Ladrillo y finalizará en 2018 y que los talleres se habrán trasladado a finales de 2012. Asegura que el aval de 400 millones “garantiza” la obra. Rogers sitúa en 25 años el plazo para el desarrollo de todo su plan. **Junta y Cámara dudan de que el soterramiento se pueda pagar con la venta de pisos**. De la Riva es optimista y cree que si no fuera viable, los bancos no hubieran participado y reclama a la ministra Pastor para el traslado de talleres: *“Que nos den permiso que el dinero lo ponemos nosotros”*.
- En 2012, De la Riva continúa: *“el soterramiento de Valladolid es el que tiene visos de salir adelante”*, “Nos han recibido (el Ministerio) de forma cordial, nos dan apoyo moral, pero no hay dinero”, *“Yo ya no pongo fecha al soterramiento”*, *“Hemos vivido como ricos sin serlo, nos hemos endeudado y ahora somos pobres y hay que pagar lo que se debe”*. **La SVAV no ingresa los 108 M€ previstos para 2012 por venta de terrenos y tendrá que pagar 65 M€ a los bancos**. La Intervención del Estado expresó dudas sobre si la SVAV debía correr con unas obras que el Ministerio ya había adjudicado en enero de 2008 a FCC por 108 M€. Pastor advierte: *“No se es consciente del momento económico en el que estamos cuando la gente pide, por ejemplo, que se soterren las vías en las ciudades”*.
- El 11 de enero de 2013 se reúne el Consejo de Administración de la SVAV (2 años sin reunirse). El soterramiento sigue en vía muerta y sin plazos. **Sin noticias de Rogers y su plan**. Destitución del gerente. Si no cuadran las cuentas Fomento revisará el proyecto de soterramiento. **De la Riva destaca “el margen de actuación toda vez que hasta 2016 no habrá que reintegrar a los bancos nada de lo que han prestado”**. La Directora de SVAV advierte: *“es necesario poner en marcha a la mayor brevedad la comercialización de los suelos disponibles”*.

- La SVAV busca una consultora que le ayude a vender el suelo. **Pastor: “El ejecutivo de Rajoy no tiene intención de seguir financiando soterramientos con obras faraónicas”**. De la Riva garantiza el soterramiento sin fecha. La auditora KPMG da el visto bueno a las cuentas de la SVAV y ve viable soterrar a pesar de caer el valor del suelo. El Consejo de Administración considera que el margen para empezar a devolver el préstamo (2016) es más que suficiente para hacer caja con la venta de suelo.
- **La operación se calcula en 1.300 M€**. De la Riva dice que “*el soterramiento en Valladolid sigue adelante*”. El valor del suelo del soterramiento se ha devaluado un 21% más en dos años. **Pastor: “El tiempo en el que se hacían soterramientos de cientos de millones de euros ya se ha terminado”** y que proyectos como el soterramiento de las vías del tren a su paso por Valladolid dependen del dinero con el que cuente el Ministerio. “*aquí no valen los cuentos de la lechera*”, como “hacer un infraestructura porque voy a obtener aprovechamientos urbanísticos de cientos de millones”. El Ministerio tiene una “*programación clara y definida*” y cualquier iniciativa impulsada “*tiene financieramente que ser sostenible*”. Apoyará proyectos que ayuden a la “*vertebración*” de la ciudad pero que tengan en cuenta el poder económico existente. Pastor considera inviable financiar el soterramiento con la venta de parcelas. La SVAV mete un hachazo al plan Rogers y rebaja la obra en 168 M€.
- En 2014, De la Riva anuncia que podrían comenzar las primeras 32 demoliciones de naves del Pº Farnesio en enero de 2015. De la Riva: “*He hablado con Pastor. Todo sigue igual. El soterramiento sigue adelante*” y “*un grupo inversor extranjero*” está interesado en los suelos. Fomento dice que sólo si hay dinero habrá soterramientos. De la Riva confirma ante los vecinos que el paso a nivel de Pilarica es compatible con el AVE (5 años antes mandó al Ministerio un proyecto para adelantar el cierre del paso a nivel). La concejala Vidal sostiene que los contratos con las entidades financieras tienen una cláusula de confidencialidad y que “**El equipo de gobierno no tiene por qué informar sobre la situación del soterramiento**” y que “*El paso a nivel de Pilarica no corre ningún peligro*”. Se anuncia que la SVAV derribará 3 naves de Ebro para el soterramiento.
- Empieza 2015: **el suelo del soterramiento se ha devaluado un 46%** y complica aún más la operación. Un nuevo informe aconseja venderlo en lotes desde 2016 a 2025. Pastor ratifica que “*Valladolid tendrá soterramiento, pero sin fechas*”. El 9 de mayo

el Gobierno de España impone por ley que los nuevos proyectos de alta velocidad sean rentables y aseguren su financiación para evitar obras ruinosas.

- El nuevo Gobierno Municipal amenaza el 14 de julio de 2015 con no pagar su parte de los talleres de RENFE si no se asegura el soterramiento. **La SVAV lleva gastados 118 M€ más de los previstos en el crédito.** Puente reclama por carta a Pastor un *“impulso político”* porque *“no se observa un empuje suficiente”* para que el proyecto sea realidad en un *“plazo razonable”*. El Ayuntamiento acusa a ADIF de no cumplir los plazos del soterramiento y le critica el retraso en las soluciones al paso a nivel de Pilarica. Pastor revisará el soterramiento para buscar *“la opción más eficiente y sensata”*. El Ayuntamiento reclama la presidencia de la SVAV. Puente insiste: *“el proyecto, por su coste, es de difícil realización”* y pide el mantenimiento del paso a nivel de Pilarica.
- Fomento presupuesta 9,6 M€ para el by pass de mercancías, parado desde 2010. La SVAV renuncia al Plan Rogers y busca alternativas al soterramiento. **Pastor: “Habrá distintos escenarios con análisis de costes y financiación. Se elegirá la más eficiente y sensata”**. Fomento se muestra inflexible respecto al paso de Pilarica. La SVAV se enfrenta a una dura negociación para aplazar un año el pago de 125 M€ del crédito. Puente plantea dar terrenos del soterramiento a los bancos porque *“la situación financiera del proyecto es inasumible”*. La Junta insta al Ayuntamiento a *“cumplir con sus obligaciones”* en SVAV. El 24 de diciembre, Puente evita in extremis el embargo al aplazar 3 meses la deuda.
- En 2016, **el Ayuntamiento reclama 320 M€ a sus socios**, dos años de carencia a los bancos y una revisión integral del proyecto de soterramiento. Junta no pagará de momento los 9,5 M€ que debe a SVAV. El gobierno municipal estudia denunciar un posible delito por el aval del ex alcalde al crédito. RENFE y ADIF depositan 62,5 M€ para salvar la situación. El Ayuntamiento aprueba la Licencia de actividad de los Talleres y Puente plantea que RENFE asuma el pago de la deuda hasta vender suelo.
- La SVAV logra otros 6 meses para devolver 125 M€. **El crédito ferroviario ha generado 61.395 € al día en intereses desde 2011 (115 M€ en total).** De la Riva presenta alegaciones a la revisión de oficio de la carta de conformidad. Asume que es su firma: *“se me presentó a la firma por quien debía realizar esos trámites previos”*. Fomento estima que ejecutar el Plan Rogers supondría 1.336 M€ frente a los 526 programados. El Consultivo considera nulo el aval de 400 M€. El Ayuntamiento exigirá a RENFE el pago de 150 M€ por los talleres. RENFE y ADIF quieren

denunciar al Ayuntamiento por anular el aval de De la Riva, mientras los bancos también lanzan su ofensiva contra el consistorio.

- **El Ayuntamiento plantea 7 fases “realistas” para iniciar el soterramiento en 2019.** Los bancos reclaman por burofax el pago de 70 M€. La deuda lleva a la SVAV al concurso de acreedores. Puente: “La SVAV ha muerto definitivamente” y propone su liquidación ordenada.
- El 10 de febrero de 2017, **ADIF anuncia el final del proyecto de soterramiento en Valladolid** y plantea 3 opciones (liquidación de la SVAV, integración en superficie o soterramiento parcial). El Gobierno de España advierte al Ayuntamiento: si quisiera soterrar, tendría que pagarlo por su cuenta.
- **La Fiscalía solicita 9 años de prisión para De la Riva por falsedad documental y 36 años de inhabilitación por prevaricación el aval del soterramiento.** Al mismo tiempo, pide 24 meses de inhabilitación por prevaricación para Sánchez y Blanco. La Junta autoriza el convenio sobre el ferrocarril.
- **El nuevo acuerdo de integración permite que la SVAV no entre en un concurso de acreedores de imprevisibles consecuencias y evita un más que seguro largo proceso judicial y la paralización de los proyectos en marcha:** Talleres y desvío de mercancías.

CONCLUSIONES GENERALES

- **La Comisión de Seguimiento de la operación ferroviaria, con carácter general, ha estado sobredimensionada.** Ha acabado suponiendo mucho más trabajo del necesario, y una pérdida importante de esfuerzos para nada. La obsesión por tener más y más información, documentos, comparencias o análisis, sin discriminación, ha ralentizado unos trabajos que podían haberse llevado a cabo en mucho menor tiempo y con mucho menor esfuerzo. Su funcionamiento ha sido excesivamente tortuoso. El espectáculo ofrecido para aprobar las actas (¡las sesiones estaban grabadas!) ha sido realmente penoso.

- A pesar del temple, buena disposición y buen criterio de la presidenta, **las sesiones de la Comisión han transcurrido en un clima de crispación totalmente innecesario**. En ocasiones no daba la impresión de que se estuviesen investigando unos hechos; sino más bien de que se estaban defendiendo las actuaciones de algunos responsables. Con demasiada frecuencia se plantearon preguntas inadmisibles (sobre la posición política de alguno de los comparecientes, por ejemplo) o fuera de lugar. En ocasiones se ha tratado con una agresividad innecesaria a los comparecientes (en lugar de agradecer su disposición a venir). Por otra parte, han sido frecuentísimas las preguntas que nada tenía que ver ni con la espacialidad del compareciente ni con el objeto por el que fueron convocados. Realmente ese tipo de preguntas no valen para nada. Son meras opiniones personales. Aunque haya quien las vaya a utilizar como si se tratase de manifestaciones de autoridad. Ha sido lamentable que uno de los comparecientes no llegase a declarar porque las preguntas al anterior acabaron llevando tanto tiempo que se superó todo lo previsible.
- **El convenio se firmó sin una determinación de costes, sin proyecto**, sin haber determinado siquiera la localización de los nuevos Talleres. Tratándose de un asunto urbanístico, quedó al margen tanto del Plan General (que no lo recogía) como de la propia Concejalía de Urbanismo. Los debates sobre muro pantalla o tuneladora; o sobre el trazado de la variante, centraron la discusión. Pero nunca se planteó las repercusiones generales sobre la ciudad ni lo que otro tipo de soluciones podría haber aportado. Era de alcaldía. Y así no pretendía hacer ciudad, sino financiar la obra del tren, aunque condicionase todo lo demás.
- **Desde el principio, la operación del soterramiento fue presentada como una operación crítica para la ciudad, exacerbando su importancia**. Diciendo que condicionaba tanto la vida urbana que si se llegaba a realizar mejoraría la ciudad no solo en lo urbanístico, sino también en lo económico y social.
- La operación diseñada, que integraba cuatro proyectos distintos (aunque nunca se planteó con claridad esa condición “multiproyecto”), **se podían haber resuelto de forma separada, con la creación de una sociedad “de integración” para gestionarlos**, era una solución que se hizo frecuente en aquellos años, pero que finalmente ha resultado una mala solución. Este tipo de sociedades, que se repitieron en toda España, ha resultado fatal. Una de las más problemáticas: Valladolid.
- **Se decidió optar por el soterramiento sin haber considerado suficientemente otras posibles opciones**. En la Comisión se ha preguntado insistentemente por parte de algunos grupos sobre si era posible o no antes y ahora. Pero lo cierto es que

algunos intervinientes han recordado que en Europa, en ciudades con mucho más presupuesto que la nuestra, no se soterran trenes o estaciones, por razones de seguridad y mantenimiento.

- **Siendo un asunto urbanístico, quedó al margen tanto del Plan General (que no lo recogía) como de la propia Concejalía de Urbanismo.** Los debates sobre muro pantalla o tuneladora; o sobre el trazado de la variante, centraron la discusión. Pero nunca se planteó las repercusiones generales sobre la ciudad ni lo que otro tipo de soluciones podría haber aportado. Era de alcaldía. Y así no pretendía hacer ciudad, sino financiar la obra del tren, aunque condicionase todo lo demás.
- La financiación de la operación ferroviaria, conforme al convenio de 2002, estaba hipotecada a la venta del suelo liberado. Sin embargo, ha quedado demostrado que **nunca hubo posibilidades reales de vender suelo, ni tampoco “opción B” ni plan de viabilidad alguno.**
- Para el diseño se contó primero con Bofill y luego con Rogers. Con figuras de prestigio internacional. Pero **su implicación con el diseño de la ciudad fue mínima.** De hecho, el trabajo final del equipo de Plan Rogers (con un presupuesto muy superior al inicial).
- El orden que se dio en las actuaciones (primero el traslado de los Talleres, luego todo lo demás) parecía razonable, pero había otros que probablemente hubieran sido más efectivos, y nunca se pusieron sobre la mesa. Por ejemplo, primero la variante, liberando los suelos de Ariza (que podrían haberse puesto a la venta) y sacando las mercancías. **Esa falta de análisis de posibilidades condicionó todo.**
- A lo largo de los años ha quedado patente la **confrontación de intereses entre las distintas administraciones socias de la SVAV.** Los intereses ferroviarios del Grupo Fomento (ADIF y RENFE, con el 50%) han prevalecido siempre sobre los de ciudad (25%). La dependencia de la SVAV del Ministerio de Fomento ha acabado resultando mala para la visión municipal del conjunto de actuaciones. Además de muy costosa, ha presentado dificultades de funcionamiento. Ha habido años en que no se llegó a reunir. Y en general ha resultado lenta, distante y poco operativa.
- **El proyecto “Vialia”, impulsado por Álvarez Cascos, refleja el carácter marcadamente especulativo de la operación,** alejado del interés público y de

ciudad, beneficiándose de los aprovechamientos urbanísticos que RENFE pudiera obtener en no pocas estaciones de ferrocarril a su paso por ciudades importantes. Vialia no tenía nada que ver con la SVAV ni, a posteriori, se incorporaba al Convenio de 2002. Aunque su planteamiento inicial se redujo finalmente a la mitad, la previsión de 25.000 m2 era absolutamente desproporcionada.

- La quiebra técnica de la SVAV tiene grandes similitudes con las de otras 14 sociedades creadas en la misma época en ciudades como León, Murcia, Cartagena, Málaga, Madrid, Logroño, Zaragoza, Barcelona, Alicante y Valencia. **Desde 2008 Adif ha acumulado una que asciende a 25.000 M€, especialmente en los últimos años.**
- **La operación ha estado marcada por la opacidad.** Ahora se conoce gran cantidad de información que fue ocultada a la ciudadanía de Valladolid durante 12 años. Ha sido desvelada a raíz del cambio de gobierno municipal en 2015, con la consiguiente creación de una comisión de seguimiento de la operación y con la aprobación en Pleno (7-3-2017) de la propuesta de todos los Grupos Municipales (menos el Grupo Popular) de constituir esta Comisión de investigación, habiéndose confirmado en la propia Comisión que dicha información:
 - **Jamás estuvo sujeta a ningún tipo de “confidencialidad”** como el Equipo de Gobierno Popular esgrimió a la oposición para negar su acceso a ella durante todo ese tiempo (actas de las sesiones plenarias del 4-5-2010 y 4-6-2014).
 - **Fue bloqueada por el Grupo Popular al negarse a crear una comisión de seguimiento, como la oposición reclamó** (acta de la sesión plenaria de 1-3-2013), llegando a reclamar al Procurador del común.
- **Entre la información que fue ocultada por el Grupo Popular se encontraban tres cartas de conformidad o avales del Ayuntamiento de Valladolid a la SVAV** para cubrir el posible incumplimiento de sus obligaciones deudoras con una serie de entidades financieras. Avales que fueron firmados por cuenta y riesgo del anterior alcalde a espaldas de la Asesoría Jurídica, la Secretaría Municipal, la Intervención, la Junta de Gobierno y el Pleno Municipal. Al no poder la SVAV hacer frente a la devolución del préstamo correspondiente al tercero de esos avales, y al reclamar las entidades bancarias 100 millones de euros al Ayuntamiento, como socio, y siendo estos inasumibles para las arcas municipales a criterio de la Intervención municipal,

el Pleno municipal tuvo que declarar nulo de pleno derecho dicho aval (el 1 de septiembre de 2016 y sin el apoyo del Grupo Popular) y el gobierno municipal cumplió su obligación de tener que denunciar tales hechos ante la Justicia al poder ser constitutivos de delito.

- **El gobierno municipal del PP siempre mantuvo a la Intervención Municipal ajena a la operación ferroviaria.** Hasta el año 2016, no se dio cuenta a la Intervención de información alguna sobre una operación cuya ejecución comprometía seriamente a las arcas municipales, especialmente en lo relativo a las posibles obligaciones del Ayuntamiento derivadas de las mencionadas cartas de conformidad. Una Intervención que, ahora, ha refrendado la incapacidad financiera del Ayuntamiento de Valladolid a 26-1-2011 para asumir la garantía prestada en la carta de conformidad debido a su alto nivel de endeudamiento en ese momento.
- Partiendo de la valoración del ex consejero de la SVAV, Jesús Enríquez, de que ***“comparecer en esta Comisión es mucho más que una obligación”***, queda en evidencia el contrapuesto grado de colaboración. Mientras el actual alcalde ha sido el único en declarar a petición propia y por espacio de tres horas, su antecesor en el cargo, el ex alcalde ni siquiera se dignó a contestar al requerimiento que se le hizo llegar para dar explicaciones sobre sus 12 años de gestión como Vicepresidente primero de la SVAV, ni tampoco a aplazar su comparecencia a la finalización del juicio, demostrando un **nulo interés por colaborar con la Comisión.**
- **Esta lamentable falta de compromiso con lo público debe reprocharse públicamente.** En algunos casos, es fácilmente comprensible la negativa, pero ha habido cargos públicos o técnicos con importantísimas responsabilidades en la operación que no han querido explicar qué sucedió, a pesar de tener información de primera mano (y en algunos casos única), de las tres administraciones. Aparte de la ausencia de León de la Riva, cabe reseñar la de Carlos Baró.
- **Es palmario que el PP utilizó la eterna promesa del soterramiento para su lucro electoral,** haciendo correr ríos de tinta durante 15 años con cientos de falsas promesas y anuncios que jamás se materializaron. El gasto en propaganda ha sido escandaloso, desmesurado y sin parangón con ninguna otra operación urbanística.
- **El soterramiento nunca fue la prioridad para el PP, sino un complemento de alta rentabilidad electoral en el conjunto de su política urbanística enfocada a favorecer la especulación: un urbanismo paralelo.** El planeamiento urbanístico

estaba enfocado al desarrollo de las llamadas “Áreas Homogéneas” para la construcción de 80.000 viviendas (sin contar con Valdechivillas) en vez de a los suelos que debían liberarse.

- Dados estos antecedentes, la actual coyuntura económica y la previsión a medio y largo plazo, así como el marco normativo (restricciones presupuestarias, control del déficit público, etc.) **es impensable que las plusvalías urbanísticas puedan generar fondos suficientes para financiar las obras y al mismo tiempo pagar las deudas pendientes con el Ministerio de Fomento.**

ATRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDADES POLÍTICAS

- De todas las decisiones adoptadas por el Consejo de Administración de la SVAV son responsables de las mismas todas aquellas personas que las hayan respaldado con su voto favorable. Sin embargo, es evidente que no todas ellas han tenido la misma influencia en el devenir de la operación.
- **Los gestores de la etapa 2011 a 2015 tienen responsabilidades determinantes. En febrero de 2011 la operación ya era inviable y sin embargo, todos ellos decidieron seguir adelante de forma absolutamente irresponsable e imprudente:**

Por falta de ingresos: La SVAV nunca vendió suelo, ni siquiera en tiempos de bonanza económica.

Por exceso de deuda: Las decisiones adoptadas supusieron sobrecostes y la firma de operaciones de crédito para pagar otros créditos hasta los 404 millones de euros.

Por falta de garantías: El Ayuntamiento de Valladolid fue el único socio incapaz de aportar garantías legales para la financiación de la Sociedad.

- **Aparte de la responsabilidad de los consejeros, está la de las entidades financieras, las grandes beneficiadas del negocio de esta operación fallida**, que han cobrado más de 115 M€ en intereses durante estos años, y que dieron por buena una operación financiera de riesgo que no reunía las garantías que ellos mismos habían impuesto.
- **Las dos únicas actuaciones que dependían del Gobierno municipal para poder soterrar, se acometieron muy tarde.** El único y fundamental objetivo que tenía el Ayuntamiento de Valladolid al suscribir el Convenio de 2002 era el soterramiento de las vías del tren entre la calle Daniel del Olmo y la carretera VA-100. Con su firma el Ayuntamiento quedó obligado a cumplir dos compromisos:
 - “*Iniciar de forma inmediata*” la modificación del planeamiento urbanístico para los terrenos liberados. Una modificación que tarda **más de 7 años en producirse**, en septiembre de 2010, ya en plena crisis económica.
 - Aportar “*libres de cargas*” los suelos para la construcción del nuevo complejo ferroviario. Esa aportación se lleva a cabo **12 años después**, en marzo de 2015, cuando la SVAV ya tiene una deuda de más de 400 millones de euros, cuya aprobación aún está pendiente de sentencia judicial.
- **A nivel municipal, el único responsable de esa mala gestión sólo puede ser el Grupo Popular**, puesto que además de gobernar con mayoría absoluta en el consistorio durante toda esa etapa, al que pertenecían todos y cada uno de los representantes del Ayuntamiento encargados de defender el interés público de la ciudad en el seno de la SVAV (desde su constitución hasta su situación de quiebra técnica por no poder hacer frente a su deuda de 404 M€), y son ellos quienes **votaron a favor todas y cada una de las decisiones que fueron adoptadas por el Consejo de Administración de la SVAV.**
- **El máximo responsable de esa mala gestión es el ex alcalde y vicepresidente de la SVAV, Javier León de la Riva, al que cabe atribuir el suficiente nivel de comprensión verbal (oral y escrita) y la suficiente capacidad de razonamiento antes, durante y después de firmar tales cartas de conformidad, en lo relativo a la aportación de “*garantías y avales*” por parte del Ayuntamiento de Valladolid a la SVAV frente a los Bancos, a juzgar por los siguientes hechos:**

- Participó en el Consejo de Administración del 10-05-2007, que abordó la necesidad de suscribir un crédito de 125 M€. En dicha reunión la **Juntan de Castilla y León y el Ministerio advirtieron que no comprometerían avales para garantizar el crédito.**
- Participó en el Consejo de Administración del 12-12-2007, en el que se trataron propuestas de financiación de la SVAV, entre las que estaba una línea de crédito puente sindicada, y votó a favor de un incremento en la solicitud de financiación, pasando de 125 M€ a 626 M€ y **tomando conciencia de que la suscripción de dicha póliza de crédito estaba condicionada por la firma de los accionistas, es decir, del Ayuntamiento (no del alcalde).** Prueba de ello son las explicaciones públicas facilitadas por el Sr. Cabado al respecto, advirtiendo de que **hay que estudiar las garantías exigidas por los bancos en las ofertas de créditos.**
- Participó en el Consejo de Administración del 30-06-2008, en el que el Sr. Cabado advirtió de que **eran necesarias las “comfort letter” de todas las Administraciones y que también era necesario suscribir un seguro de responsabilidad de los Consejeros de 2 M€.**
- Firmó, por su cuenta y riesgo, las dos primeras cartas de conformidad (28-7-2008 y 24-9-2010 respectivamente) redactadas en términos análogos a los de la tercera, y que contenían la siguiente clausula:

“El Excmo. Ayuntamiento de Valladolid declara en este acto que cualesquiera actuaciones, así como todos los acuerdos, autorizaciones y consentimientos necesarios para el válido otorgamiento del presente documento han sido debidamente realizadas y adoptados” y que “no existen circunstancias ni se ha interpuesto reclamación alguna que pudiera resultar en la invalidez, no ejecución o anulabilidad de los acuerdos adoptados y de las obligaciones asumidas por los Accionistas en este y en todos los documentos referidos, y que las personas firmantes de este documento, en nombre y representación de la misma, poseen las facultades suficientes a tal efecto”.

- Sus propias declaraciones recogidas en diario El Norte de Castilla (2-2-2010), en las que abogaba por **“convocar cuanto antes a la SVAV pero dejar la negociación del crédito para otra sesión. Para los 426 M€ restantes, bancos y cajas hablan ahora con los responsables de la Sociedad y parece que piden mucho más”.**
- La información publicada por el Diario El Mundo (25-4-2010):

“Y con los márgenes tan justos, las entidades de crédito exigen garantías para que la diferencia entre sus cuentas y las de Valladolid Alta Velocidad la asuman las administraciones, en el hipotético caso de que la operación no salga tal cual está diseñada”.

“ El problema es que las administraciones públicas no pueden legalmente Ayuntamentolar operaciones financieras, así que hay que ver cómo se articulan las fórmulas. De momento, en el contrato del crédito puente ya se firmó una comfort letter (carta de intenciones) que fija los compromisos públicos”.

- Votó a favor, en el Consejo de Administración del 26-4-2010, al acuerdo de modificar la fecha de vencimiento del crédito firmado el 31-7-2008 en los términos recogidos en la carta recibida previamente por todos los consejeros (15-04-2010), en la que estaban reflejadas las condiciones que ponían los bancos, entre las que estaban:

“Ratificar la vigencia de las garantías otorgadas por los accionistas”.

“Reconocimiento por parte de la SVAV de que los accionistas asumen frente a las entidades acreditantes un compromiso firme, concreto e irrevocable de aportar a la acreditada cuantos fondos resulten necesarios al objeto de que el Caso Base elaborado en relación con la financiación a largo plazo, muestre superávit a largo plazo”.

- Sus propias declaraciones publicadas por el diario El Norte de Castilla (08-05-2010):

“En el caso más desfavorable la operación se saldaría con un déficit de 60 millones de euros, de los que al Ayuntamiento le correspondería pagar 15 millones”.

“La economía del Ayuntamiento me permitiría mañana mismo firmar un crédito sin sobrepasar los límites de endeudamiento, por lo tanto, no es algo que nos preocupe”.

- Votó a favor, en el Consejo de Administración del 28-9-2010, al acuerdo de suscribir una póliza de crédito puente de hasta 70 M€, en los términos recogidos en la carta recibida previamente por todos los consejeros (21-9-2010), en la que se reflejaban las condiciones que ponían los bancos, entre las que estaba:

“La firma de todos los accionistas de Comfort Letter, las cuales son idénticas a las firmadas en el año 2008 cuando fue suscrito el inicial”.

- Sus propias declaraciones recogidas por el diario El Norte de Castilla (29-10-2010):

El alcalde dice que el crédito para soterrar está “a punto de firmarse”. “A partir de ese momento, (los Bancos) exigieron garantías y por valor de 200 millones de

euros a los socios de Alta Velocidad ante la posibilidad de que la operación generase un déficit de 65 millones”.

- Votó a favor e intervino en el Consejo de Administración del 24-1-2011, a colación de la advertencia de uno de los consejeros relativa a que, no habiendo mejorado la situación del mercado inmobiliario, si no se vendían los suelos, se produciría *“un problema importante respecto a la viabilidad financiera de la Sociedad que sólo se podría resolver si por parte de todos los socios se producía una ampliación de capital significativa o unas garantías directas de la financiación necesaria”*, añadiendo que:

“los problemas adicionales que pueden producirse para la Sociedad y para los socios si tenemos en cuenta que la SVAV consolida su gasto y su deuda en las cuentas de las Administraciones Públicas, computándose como déficit y endeudamiento público”, así como tras la aclaración que realiza el representante de RENFE Operadora respecto a que su consentimiento para la suscripción de la póliza *“quedaba supeditado a que el Comité de Dirección de esta entidad pública aprobara la carta de compromiso”*.

- Firmó, por su cuenta y riesgo, la tercera carta conformidad (26-1-2011), a cuyo pie rezaba: *“en ejecución de los acuerdos internos adoptados a este respecto”* y cuyo texto se inicia: *“Nos dirigimos a ustedes en su calidad de entidades acreditantes bajo un contrato de línea de crédito por importe máximo de cuatrocientos millones de euros...”*.
- Contestó en el Videchat del Diario El Norte de Castilla (17-5-2011, justo antes de las elecciones municipales) a la pregunta: *“¿Se sabe una fecha, bueno mejor un año, en el que se vaya a empezar el soterramiento?”*, a la que el exalcalde respondió: *“Si el Ministerio de Fomento hubiera firmado el Ayuntamientool de 100 millones de euros que exigía el sindicato bancario para conceder el préstamo de 800 millones, cosa que sí hicieron el Ayuntamiento y la Junta de Castilla y León, estaríamos hablando del soterramiento como una realidad inmediata”*.
- Declaró en rueda de prensa, como informó el Diario de Valladolid (1-7-2011), que la estrategia para comenzar a soterrar exigía un préstamo de 600 millones, mientras que se consiguieron 400 *“porque solo el Ayuntamiento estuvo dispuesto a asumir el Ayuntamientool pedido a las diferentes administraciones”*.
- Declaró (11-01-2013), en las que destacó *“el margen de actuación toda vez que hasta 2016 no habrá que reintegrar a los bancos nada de lo que han prestado”*.

- Declaró en sede judicial (27-4-2015), definiéndose a sí mismo como **“un ginecólogo que, pese a llevar varias décadas en política, sólo hace lo que le mandan los técnicos municipales”**.

- León de la Riva prometió que el soterramiento **“al Ayuntamiento no le costará un duro”**, pero su comisión de un delito (prescrito por apenas tres meses, según la Sentencia del 30-7-2018) de **“falsedad documental por imprudencia grave (artículo 391 del Código Penal)”** y su actuación **“claramente negligente, con alto nivel de ligereza y despreocupación”** firmando avales por su cuenta, casi le cuesta 100 M€ a todos los vallisoletanos, dejando además las vías sin soterrar.

- **León de la Riva no se sintió incapacitado para, además de alcalde y vicepresidente primero de la SVAV, ocupar otros puestos remunerados (por los que cobró más de 300.000 € entre 2003 y 2011) y cuyos intereses a menudo confluían:**
 - Vicepresidente de Caja Duero (hasta 2008).
 - Consejero de Ebro Puleva (hasta 2008).
 - Consejero del Grupo Financiero del Duero (hasta 2008).
 - Consejero del Banco de Negocios EBN (hasta 2011).

- Es incuestionable que el Sr. León de la Riva, sin que haya podido demostrarse su **“intención torticera de perjudicar deliberadamente al Ayuntamiento”**, **no sólo puso en riesgo la estabilidad de las cuentas municipales, sino que saltarse “el procedimiento legal” le permitió a él y a su partido obtener un lucro político**, al poder seguir presentándose ante la ciudadanía de Valladolid como artífices de un soterramiento que hubiera devenido en inviable de haberse seguido el procedimiento legal.

- También tiene responsabilidad política el ex concejal y consejero de la SVAV, Alfredo Blanco Montero, entre cuyas funciones como concejal de Hacienda estaba la **“dirección financiera”** del Ayuntamiento, y al que también cabe atribuirle **el suficiente nivel de comprensión verbal, (oral y escrita) y capacidad de razonamiento, antes, durante y después de la firma de las cartas de**

conformidad, en lo relativo a la aportación de “garantías y avales” por parte del Ayuntamiento de Valladolid a la SVAV frente a los Bancos, a juzgar por los siguientes hechos:

- Participó en el Consejo de Administración del 12-12-2007, en el que se trataron propuestas de financiación de la SVAV, entre las que estaba una línea de crédito puente sindicada, y votó a favor de un incremento en la solicitud de financiación, pasando de 125 M€ a 626 M€, **tomando conciencia de que la suscripción de dicha póliza de crédito estaba condicionada por la firma de los accionistas, es decir, del Ayuntamiento (no del alcalde)**. Prueba de ello son las explicaciones públicas facilitadas por el Sr. Cabado al respecto, advirtiendo de que **hay que estudiar las garantías exigidas por los bancos en las ofertas de créditos**.
- Su participación en el Consejo de Administración del 30-06-2008, en el que el Sr. Cabado advirtió de que **eran necesarias las “comfort letter” de todas las Administraciones y que es necesario suscribir un seguro de responsabilidad de los Consejeros de 2 M€**.
- Votó a favor, en el Consejo de Administración del 26-4-2010, al acuerdo de modificar la fecha de vencimiento del crédito firmado el 31-7-2008 en los términos recogidos en la carta recibida previamente por todos los consejeros (15-04-2010), en la que se le reflejaban las condiciones que ponían los bancos, entre las que estaban:

“Ratificar la vigencia de las garantías otorgadas por los accionistas”.

“Reconocimiento por parte de la SVAV de que los accionistas asumen frente a las entidades acreditantes un compromiso firme, concreto e irrevocable de aportar a la acreditada cuantos fondos resulten necesarios al objeto de que el Caso Base elaborado en relación con la financiación a largo plazo, muestre superávit a largo plazo”.

- Recibió un correo electrónico (3-9-2010) que contenía la siguiente referencia: ***“Contrato de crédito mercantil a corto plazo por importe de 200 M€, suscrito por VAV y un Sindicato de entidades acreditantes (...)”*** y en el que se le emplaza a ***“mantener una reunión el próximo martes 7 de septiembre para trabajar en una solución a la actual situación de impago del crédito que venció el 30 de junio”***.
- Recibió un mensaje de los bancos (14-9-2010), como consejero que también era de la SVAV, mediante un correo electrónico cuyo asunto era ***“VAV_Comfort***

Letters” y en el que se le recordaba: “Como te hemos adelantado esta mañana por teléfono, es de máxima urgencia que contemos con la comfort letters firmadas de cara a instrumentar la potencial financiación puente a finales del mes de septiembre”.

- Recibió una notificación, en su calidad de consejero de la SVAV el 21-9-2010, en la que se le informaba del acuerdo con las entidades financieras para la concesión de un nuevo crédito puente por importe de hasta 70 M€ y al que se adjuntaba un *“modelo para cada uno de los accionistas” de las comfort letter exigidas por el Consorcio Bancario Sindicado*”.
- Votó a favor, en el Consejo de Administración del 28-9-2010, al acuerdo de suscribir una póliza de crédito puente de hasta 70 M€, en los términos recogidos en la carta recibida previamente por todos los consejeros (21-9-2010), en la que se le reflejaban las condiciones que ponían los bancos, entre las que estaba:

“La firma de todos los accionistas de Comfort Letter, las cuales son idénticas a las firmadas en el año 2008 cuando fue suscrito el inicial”.

- Votó a favor, e intervino, en el Consejo de Administración del 24-1-2011, a colación de la advertencia de uno de los consejeros relativa a que, no habiendo mejorado la situación del mercado inmobiliario, si no se vendían los suelos, se produciría *“un problema importante respecto a la viabilidad financiera de la Sociedad que sólo se podría resolver si por parte de todos los socios se producía una ampliación de capital significativa o unas garantías directas de la financiación necesaria”*, añadiendo que *“los problemas adicionales que pueden producirse para la Sociedad y para los socios si tenemos en cuenta que la SVAV consolida su gasto y su deuda en las cuentas de las Administraciones Públicas, computándose como déficit y endeudamiento público”*.
- Es incuestionable igualmente, que **el Sr. Blanco Montero, no podía en modo alguno desdoblarse su condición de Consejero de la SVAV de la de concejal de Hacienda y procesar de forma selectiva la información que afectaba al mismo tiempo a ambos puestos**, como es la relativa a los avales a los préstamos, pues incluso ignorando la naturaleza de tales avales, las funciones que tenía atribuidas le obligaban a asesorarse sobre la misma.

- **Carlos Baró Pazos también jugó un papel determinante durante 17 años como cargo de confianza, y no sólo en la gestión de la operación ferroviaria, sino también en el planeamiento urbanístico de la ciudad, trabajando al mismo tiempo para el alcalde (en algunas ocasiones mediante la adjudicación de contratos negociados sin publicidad) y para promotores inmobiliarios privados con intereses en suelos afectados por el proyecto de integración (redactó los proyectos de urbanización del AH 8 y de Industrial Jalón).**

- **Baró llegó a tener una labor de carácter ejecutivo con mayor relevancia que la del responsable del área de Urbanismo** y, por lo tanto, excedían las funciones para las que inicialmente fue contratado, pero nadie en OFEVA cuestionaba sus órdenes. Baró disponía de máxima capacidad de representación y decisión incluso con respecto a empleados públicos. Apenas hay constancia documental de su trabajo, basado en informes orales y notas personales, por las que **cobró en total 504.385,13 €**, ya fuera como persona física o a través de la Sociedad “Carlos Baró Consultores S.L.”.