



VOTO PARTICULAR DEL GRUPO MUNICIPAL POPULAR **AL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE** **LA SOCIEDAD VALLADOLID ALTA VELOCIDAD EN LA** **INTEGRACIÓN FERROVIARIA**

La Comisión de Investigación constituida para el análisis de la gestión de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad en la integración ferroviaria se constituyó en sesión de 6 de julio de 2017 y desde entonces hasta ahora ha celebrado un total de 17 sesiones, celebrándose 8 en el año 2017 y las restantes a lo largo del año 2018.

Corresponde ahora formular las oportunas conclusiones por cada uno de los grupos políticos participantes en la misma para su puesta en común en la sesión que se celebrará el día 21 de noviembre de 2018.

A) CONSIDERACIONES PREVIAS

Con carácter previo a la propuesta de conclusiones que elevará el grupo Popular, es preciso hacer una serie de aseveraciones sobre algunos defectos en su funcionamiento que han condicionado de manera esencial las actuaciones de la Comisión de Investigación:

1. La falta de la necesaria imparcialidad de algunos miembros de la Comisión, que les llevó a manifestar públicamente sus conclusiones incluso antes de constituirse la propia Comisión. Como ejemplo paradigmático de esta no disimulada parcialidad, la propia Presidenta de la Comisión, que ya en el Pleno en que se acordó su constitución expresó su prejuicio sobre lo ocurrido con la operación ferroviaria en Valladolid y las actuaciones de determinadas formaciones políticas que participaron en la Sociedad Valladolid Alta Velocidad.

2. La falta de documentación solicitada y no facilitada a todos y cada uno de los miembros de la comisión, por ejemplo, las audio-actas de los Consejos de Administración de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad entre otros documentos, que se encuentran a disposición, al menos, del Grupo Socialista y del Grupo Valladolid Toma la Palabra y no del resto de los miembros de la Comisión. Incluso la pasada semana (semana del 14 al 20 de enero de 2019) el sr. Puente Santiago hizo alarde ante los medios de comunicación y “amenazó” con hacer públicas esas grabaciones, hecho que no se ha producido. Existe por



tanto un ocultismo deliberado de algunos componentes de los miembros de la comisión que no han querido poner a disposición del resto una parte importante de la información.

3. La pérdida de las grabaciones de la sesión en la que asistieron Jesus Enriquez y Federico Sumillera que no ha permitido redactar el acta con fidelidad y tiene muchas lagunas, razón por la que el grupo Popular votó en contra de su aprobación. Debemos de destacar que la comparecencia de Jesús Enríquez, por la cantidad y la calidad de información que aportó, es una de las más importantes que se ha producido ante la Comisión. Su contenido difícilmente ha podido ser tenido en cuenta por los miembros de la Comisión.

4. Como era de esperar al no tener carácter obligatorio, la falta de asistencia de algunos técnicos y políticos de distintas formaciones. Su carácter no obligatorio como marca la ley, ha impedido conocer algunos extremos importantes.

5. La descoordinación en los órdenes de llamada de los comparecientes, tolerando la no comparecencia de Óscar Puente en el momento que la Comisión había decidido, con la excusa de comparecer como testigo en el juicio de las *comfort letter*. Todo ello, debido a que la Presidencia de la Comisión ha ejercido su labor de manera parcial y fuertemente asesorada por el portavoz del grupo socialista. En otras ocasiones la presidenta imposibilitaba preguntas de los grupos de la oposición, defendiendo la labor del actual gobierno que apoya.

6. Las actuaciones de la Comisión de Investigación han transcurrido de forma paralela al proceso penal abierto a iniciativa del gobierno municipal y que ha llegado a su fin con el resultado de la libre absolución de todos y cada uno de los denunciados por el señor Puente Santiago ante los Tribunales. Esta labor paralela a la acción de la Administración de Justicia no ha tenido mucho sentido y parece que lo propio hubiese sido esperar el fallo judicial que ya es definitivo. Las acusaciones formuladas por el denunciante Óscar Puente no han prosperado, incluso en el último recurso desistió en su acusación particular.

7. Estos defectos formales y materiales serían más que suficientes para dudar que la Comisión pudiese aprobar unas conclusiones con garantías. Sin embargo, sospechamos que el habitual rodillo del tripartito municipal va a seguir adelante y fijar conclusiones conjuntas como lo hizo en el caso del acta incompleta, al contrario de lo que tendría que haber sido un proceso eficaz y transparente conforme a nuestro criterio y deseo, así como manda la normativa al respecto.



B) HECHOS IMPORTANTES

8. El proceso de integración ferroviaria en Valladolid comienza formalmente con la firma del Convenio de 6 de noviembre de 2002 entre el Gobierno de España, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid, con 4 objetivos sucesivos:

- i. La llegada de la Alta Velocidad a Valladolid.
- ii. La puesta en marcha de una variante de mercancías en la zona este de la ciudad.
- iii. La construcción de los más modernos y completos talleres de RENFE en la zona de San Isidro.
- iv. El soterramiento de las vías a su paso por Valladolid.

9. Para poder conseguir realizar el cuarto objetivo, es decir el soterramiento de las vías, era imprescindible realizar y terminar antes los tres anteriores. Por supuesto, era imprescindible la llegada de la Alta Velocidad a Valladolid (hechos que se produce en diciembre de 2007 y no antes) Era imprescindible dejar libres los terrenos de los antiguos talleres (algo que a fecha de hoy no se ha producido) y era necesario terminar la variante ferroviaria Este para desviar las mercancías (aspecto todavía no finalizado).

10. Como consecuencia de este convenio, se constituyó la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 (SVAV), con una participación del 25% del Ayuntamiento de Valladolid, un 25% la Junta de Castilla y León y un 50% la Administración del Estado.

11. La Sociedad ha funcionado desde su constitución en 2003 hasta la actualidad con la participación indicada en el párrafo anterior. Cada Administración pública participante proponía representantes que entraban a formar parte de la misma como miembros del Consejo de Administración de la SVAV. Desde su inicio, preside el Consejo de Administración el representante del Gobierno de España, ostenta la Vicepresidencia Primera el Alcalde de Valladolid y la Vicepresidencia Segunda el Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León.

12. Más de una veintena de personas designadas por los gobiernos de las diferentes administraciones públicas han formado parte del Consejo de Administración a lo largo de su historia. La participación en el Consejo de Administración no generaba derecho a ningún tipo de dieta o retribución.

13. Conforme a la documentación que disponemos y a lo largo de todas las sesiones de la Comisión de Investigación nada ha generado la más mínima duda de que la actuación de la



SVAV en su conjunto y de sus profesionales haya sido contraria a Derecho. Por tanto, consideramos que la SVAV ha operado siempre conforme a criterios legales.

14. Con carácter general, la SVAV ha cumplido gran parte de los objetivos para la que fue creada. La Alta Velocidad llegó a Valladolid hace ya más de 10 años. Los talleres de RENFE están terminados, pendientes de algún complejo suministro. La Ronda Este de mercancías, aunque con evidente retraso, está realizada en casi un 90% de su trazado. El Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid vigente está aprobado incluyendo el conocido Plan Rogers.

15. A lo largo de las distintas comparecencias se ha constatado la trascendencia que el planteamiento técnico de los responsables de ADIF, como representantes del gobierno de España, tenía en cada una de las decisiones y soluciones que se aportaban, quedando para el plano de los representantes políticos de cada administración las decisiones finales de calado que formaban la base esencial del convenio.

16. La designación de los miembros del Consejo de Administración y su relevo venía condicionada por los distintos gobiernos de las administraciones participantes; por lo tanto, ha sido determinante la intervención de las formaciones políticas en los nombramientos de los miembros del Consejo. En la dirección de la SVAV han participado distintas formaciones políticas, esencialmente el PP Y PSOE, además de recientemente Valladolid Toma la Palabra (VTLP). En la siguiente tabla podemos ver su composición a lo largo de los años:

PERÍODO	ESTADO (50%)	JCyL (25%)	AYUNTAMIENTO (25%)
2003	PP	PP	PP
2004 – 2008	PSOE	PP	PP
2008 – 2012	PSOE	PP	PP
2012 – 2015	PP	PP	PP
2015 – junio 18	PP	PP	PSOE – VTLP
Junio 18 - hoy	PSOE	PP	PSOE – VTLP

17. Durante más de 9 años del total de 15 de la existencia de la SVAV, el accionista mayoritario y principal gestor del proceso, el gobierno de España, estuvo gobernado por el PSOE. Un tiempo esencial en el que tuvieron que tomarse las principales y más importantes decisiones para la continuidad del proyecto.



18. Durante el período 2004 – 2012 con la SVAV presidida por el PSOE se tuvieron que tomar importantes decisiones que, propuestas por el gobierno de España y ADIF, han tenido una importante trascendencia en la situación actual del proyecto.
19. La llegada en superficie de la Alta Velocidad a Valladolid. El Gobierno socialista de España decide que el tren llegase en superficie a finales de 2007, rechazando la propuesta de llegada de las vías soterradas que era defendida entonces por el Ayuntamiento.
20. La construcción de la ronda Este por la llamada Alternativa B fue una decisión provocada por la Declaración de Impacto Ambiental adoptada por el Ministerio de Medio Ambiente, del gobierno socialista de España, incluso contra el criterio de los ingenieros de Adif y del Ayuntamiento de Valladolid, que preferían otras alternativas menos costosas del otro lado del Cerro de San Cristóbal.
21. Esa decisión generó costes importantes (el tener que hacer el túnel ferroviario del barrio del Pinar de Antequera y soterrar las vías a su paso por el polígono de San Cristóbal, un coste a mayores no inferior a 90 millones de euros) y retrasos considerables en el proyecto.
22. La decisión de que todos los costes de los nuevos talleres los asumiera la SVAV íntegramente, incluso los equipamientos tecnológicos que, además de aumentar considerablemente el coste final, actualmente los tienen todavía paralizados y sin traslado de instalaciones. Ese coste a mayores, fue impuesto por ADIF con la inestimable dirección del gobierno socialista de España.
23. La paralización de la Ronda Este Ferroviaria, fruto de la crisis, por parte del Ministerio de Fomento en el año 2010, a diferencia de otros proyectos del Ministerio que no se pararon como por ejemplo el puente de la Bahía de Cádiz. Esa paralización generó un retraso que sólo se reactivó 5 años después. Esa decisión supuso el sobrecoste de tener que construir un ramal norte no previsto para conectar los trenes con los talleres, al pararse las obras de la ronda este.
24. La contratación en 2011 del crédito bancario sindicado por importe de 400 millones, que sustituía y ampliaba otros créditos anteriores de la SVAV y que fue negociado por representantes del entonces gobierno socialista de España. Un contrato de condiciones leoninas dada la mala situación del mercado, y que ha devenido en el pago de más de 100 millones en intereses.
25. Con la llegada al poder municipal, en junio de 2015, del gobierno tripartito de los partidos PSOE, VTLP y Si Se Puede, se produce no sólo un relevo político en el seno del Consejo de Administración de la SVAV, sino un importante cambio de tendencia en la defensa del proyecto de ciudad que suponía el soterramiento de las vías. Esta postura



cambió radicalmente con el nuevo gobierno municipal a partir de mediados de 2016, como se puede comprobar en sucesivas actas del Consejo de Administración de la SVAV.

26. El nuevo gobierno municipal del señor Puente Santiago se niega a convocar la consulta popular sobre el soterramiento a la que se habían comprometido, rechazando incluso una moción que el PP llevó al Pleno para que se convocara dicha consulta.

27. A lo largo de un año, los representantes municipales acuden en varias ocasiones a Madrid para avanzar en los proyectos señalados en el convenio 2002. De cada una de esas visitas regresan con unos datos de coste del soterramiento cada vez más elevados, superando las últimas previsiones los 1.600 millones de euros. De dichas valoraciones no se valora informe escrito alguno de los responsables de ADIF. Ni siquiera nos consta que se hiciera ningún informe por escrito.

28. Al mismo tiempo, aunque no se encuentran liberados en ese momento (ni ahora) los terrenos de los talleres de RENFE, el valor máximo de los mismos sin las vías en superficie se tasa en 2016 en cantidades entre los 300 y 400 millones de euros. Una cantidad insuficiente para afrontar lo ya pagado y la “*mil millonada*” anunciada como coste del soterramiento.

29. Ante la necesidad de empezar a devolver el crédito y la resistencia de las entidades de crédito a seguir aplazando las primeras devoluciones, la que estaba prevista para enero – abril de 2016 por un importe total de 125 millones de euros, entonces los socios de SVAV analizan alternativas para afrontar dichas devoluciones sin que todavía se haya podido liberar ni vender ninguna pastilla del terreno de los talleres en el barrio de las Delicias.

30. Por otra parte, en abril de 2016 se suscribe un compromiso de novación del crédito que el equipo de gobierno municipal adoptó sin procedimiento municipal alguno, ni siquiera la puesta en conocimiento o aprobación por parte del Pleno, tal y como advirtió el Interventor municipal y reconoció en su comparecencia. Sin embargo, el Secretario General manifiesta en su comparecencia que no tuvo conocimiento alguno de esa decisión y nadie le consultó hasta fechas posteriores a su suscripción por los representantes municipales.

31. Los representantes del gobierno de España, entonces gobernado por el Partido Popular proponen adelantar el pago de su parte de 200 millones de euros, siempre que el ayuntamiento hiciese frente a los intereses devengados en ese año 2016, es decir, la aportación de 3 millones de euros.

32. Los representantes municipales de Valladolid, liderados por el señor Puente Santiago, se niegan a reconocer ningún tipo de deuda y por tanto a abonar ninguna cantidad al respecto. A mayores anuncian la anulación de las cartas de conformidad suscritas por el gobierno municipal anterior e incluso la denuncia penal de antiguos miembros de la SVAV por la que entendían “suscripción fraudulenta y delictiva de dichos compromisos”.



33. Los representantes de la Junta de Castilla y León en la SVAV manifiestan su disposición para saldar su parte alícuota de los intereses que les correspondan.

34. La actitud evasiva con la deuda de los representantes del ayuntamiento de Valladolid liderados por el señor Puente Santiago, ponen en alerta a los representantes de las otras administraciones públicas. Los representantes del ministerio de Fomento advierten a los representantes municipales que dicha actitud puede suponer la liquidación de la SVAV y perder así todas las inversiones en marcha: ronda este, talleres de RENFE y no poder iniciar el soterramiento.

35. Se analizan en un Consejo de Administración posterior (uno de los que fueron grabados por su trascendencia y del que no se ha facilitado copia a los representantes del PP en la Comisión de Investigación) las alternativas para dar una solución al problema. El acuerdo final entre el gobierno de España y los representantes municipales liderados por el señor Puente Santiago, supone que el gobierno de España adelantaría íntegramente la deuda de 400 millones con los bancos y se abandonaría el proyecto de soterramiento. Se continuaría con la puesta en marcha de los nuevos talleres de RENFE y se terminaría la ronda Este.

36. Al contenido de ese acuerdo se sumaban los representantes de la Junta de Castilla y León del mismo modo en que los hicieron en el acuerdo suscrito el 6 de noviembre de 2002.

37. Los representantes del Ayuntamiento de Valladolid, conscientes de que estaban renunciando al proyecto de soterramiento de las vías en la ciudad, el más demandado por los vecinos de los barrios de un lado y otro de la vía, intentan paliar el error de su renuncia e improvisan una alternativa que bajo la denominación eufemística de “permeabilidad en superficie” consiste en una serie de túneles y pasarelas para pasar las vías que quedarán definitivamente sin soterrar.

38. El Ayuntamiento de Valladolid firma en 2017 con el Gobierno de España y la Junta de Castilla y León un nuevo convenio que sustituye al de 2002 y que supone la sustitución del soterramiento por la ejecución de una serie de túneles y pasarelas, comprometiéndose el Ayuntamiento de Valladolid a pagar 75 millones de euros, además de renunciar a otros 80 millones en aprovechamientos urbanísticos, asumiendo incluso el riesgo de tener que pagar por los posibles sobrecostes y tener que afrontar una hipoteca en el supuesto que la venta de los terrenos no pudiera hacer frente en primer lugar a la cantidad de 400 millones de euros adelantada por el gobierno de España.

39. Curiosamente, los terrenos que quedarían liberados con el traslado de los talleres de RENFE (todavía no liberados) a pesar de mantener las vías en superficie pasan a ser tasados por más del doble del valor fijado pocos meses antes, es decir, 800 millones de euros.



40. En mayo de 2018 el gobierno de España pasa a depender del Partido Socialista. Aunque inicialmente con el cambio de gobierno y de miembros del Consejo de Administración de la SVAV se tiene la apariencia de la posible vuelta al proyecto de soterramiento de las vías, finalmente el gobierno de España lo rechaza sin oposición alguna del equipo de gobierno municipal liderado por el señor Puente Santiago. La razón que se alega es la elevada deuda de ADIF que la imposibilita para afrontar el soterramiento de las vías en Valladolid.

41. Sin embargo, hay otras muchas ciudades donde si continua con el proyecto de soterramiento de las vías e incluso alguna se suma recientemente. Uno de esos supuestos es el de Murcia. En mayo de 2018 los miembros de la Sociedad local de Alta Velocidad adoptan el acuerdo de soterrar las vías a su paso por el municipio de Murcia, donde llegaría el tren de Alta Velocidad directamente ya soterrado, lo que inicialmente no se pudo conseguir en Valladolid.

42. En agosto de 2018, ADIF saca a licitación el soterramiento de la estación de trenes y de 5,3 kilómetros de 4 vías a su paso por la ciudad, dos de ancho europeo y dos de ancho ibérico. Esa licitación se anuncia con un presupuesto máximo, IVA incluido, de 290 millones de euros.

43. Los medios de comunicación anuncian en octubre de 2018 que ADIF va a adjudicar esas obras de 5,3 kilómetros de soterramiento en Murcia a una UTE de dos empresas por un importe máximo, IVA incluido, de 192 millones de euros. Es decir, unas cifras muy distantes de los anuncios de coste milmillonario del equipo de gobierno municipal y muy aproximadas en cuantía a lo que al ayuntamiento de Valladolid va a aportar para hacer los túneles y pasarelas.



C) VALORACIONES DEL PARTIDO POPULAR

44. Durante estos últimos 4 años ha sido una constante de los representantes del gobierno municipal liderado por el señor Puente Santiago referirse a una serie de datos que o bien no son ciertos o se utilizan sesgadamente. Es el caso de decir que en 20 años no se ha soterrado nada o que se deben 400 millones sin el soterramiento. Expresiones no ciertas y cargadas de falsedades como demostraremos a continuación.

45. Decir que en 20 años no se ha soterrado nada (en una visión torticera de asociar el proceso sólo a los gobiernos del PP sin tener en cuenta los gobiernos socialistas anteriores donde también se pudo iniciar) es falso tanto en su contenido como en la fijación de su duración. El convenio de 2002 y la creación de la SVAV en 2003 fijan el nacimiento real del proyecto. Lo máximo que se podría decir entonces es que en 15 años no se ha soterrado nada. Pero esto tampoco es cierto.

46. Gracias a la evaluación de impacto ambiental del ministerio de Medio Ambiente, entonces socialista, se adopta la variante B para la Ronda Este lo que fuerza a enterrar las vías en el barrio del Pinar de Antequera a lo largo de un kilómetro. Gracias a esa decisión también, hay que soterrar unos dos kilómetros de vía a su paso por el Polígono de San Cristóbal, también a un coste considerable inicialmente no previsto.

47. En definitiva, 3 kilómetros soterrados a un coste alto no previsto, forzado por una decisión del gobierno de España que rechazaba el Ayuntamiento y a los que hubo que hacer frente con el crédito de 400 millones suscrito a indicación del presidente -socialista- de la SVAV, Víctor Morlán.

48. Con el mensaje de los 20 años se intenta asociar las dificultades al proyecto del soterramiento con el período de gobierno municipal del PP. Nada más falso. Como ya hemos relatado en los hechos, el Partido Socialista ha presidido la SVAV algo más de 9 años del total de poco más de 15 años de su existencia. Una presidencia cuajada además de decisiones que derivaron importantes consecuencias en el aumento de costes y de plazos.

49. Respecto a la consabida deuda del crédito de 400 millones de euros, además de recordar que su deficiente negociación correspondió a responsables propuestos por el gobierno socialista de España, los elevados intereses se comieron un 25% del total del mismo.

50. Los restantes 300 millones sirvieron para hacer frente al coste de los nuevos talleres de RENFE, incluido el equipamiento tecnológico que inicialmente no estaba previsto y que el ministerio de Fomento metió de clavo a la SVAV. También incluye una parte de la financiación de la ronda Este, incluido el soterramiento del Pinar y del Polígono antes



indicados. Se suma también el – inicialmente no previsto - acceso norte a los talleres y otros equipamientos ferroviarios.

51. En definitiva, las constantes expresiones utilizadas por los responsables municipales del equipo del señor Puente Santiago han intentado confundir a la opinión pública sin éxito real, afortunadamente.

52. Otra maniobra de ocultamiento de la realidad practicada por el gobierno municipal del señor Puente Santiago, ha sido “inflar de manera permanente el aparente coste del convenio”. De las manifestaciones vertidas ante los medios de comunicación por el señor Puente Santiago y sus compañeros se pasó de unos iniciales 520 millones de euros de coste, a cerca de 900 millones, a 1.000 millones, 1.100, 1.300 incluso hasta topa con 1.600 millones euros con descarada cifra record.

53. Esta inflación galopante, manifestada verbalmente y sin ningún informe técnico y por escrito que lo apoyara, unido a la “deuda imposible de salvar” creemos que obedece a una estrategia estudiada por el gobierno municipal del señor Puente Santiago para abandonar el soterramiento a través de “intoxicar a la opinión pública y a la opinión publicada con datos no ciertos”.

54. Sin embargo, el reciente conocimiento del coste de licitación del soterramiento de Murcia con cifras muy inferiores, como es el caso de 192 millones de euros IVA incluido, deja sin argumento real a la fallida estrategia del señor Puente Santiago y su equipo municipal.

55. Por otra parte, consideramos que, con carácter general, la SVAV ha cumplido una gran parte de los objetivos para la que fue creada. La Alta Velocidad llegó hace 10 años a Valladolid y ha permitido que centenares de miles de viajeros se desplacen en los trenes entre Valladolid y Madrid. Los talleres de RENFE están terminados, pendientes de algún complejo suministro y generarán empleos cualificados en Valladolid, además de una importante actividad económica. La Ronda Este de mercancías, aunque con evidente retraso, está realizada en casi un 90% de su trazado. El Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid está aprobado incluyendo el conocido Plan Rogers y puede ser perfectamente operativo si el actual gobierno municipal lo quiere. Todos estos aspectos han centrado los esfuerzos y la financiación de la SVAV a lo largo de sus 15 años de existencia y los resultados, aunque tardíos, se pueden considerar buenos.

56. Mención aparte merece el soterramiento de las vías en el trazado urbano. El cuarto hito del Convenio de 2002 dependía y depende del avance de los otros tres pasos. Los retrasos y sobrecostes en algunas decisiones le han condicionado sobremanera y, aunque desde el Partido Popular lo consideramos absolutamente viable como corroboraron algunos intervinientes, el actual Gobierno Municipal ha renunciado al mismo.



57. Hoy, de nada sirve que se haya soterrado parte del Pinar de Antequera o parte del trazado de la ronda este a su paso por el Polígono de San Cristóbal. Los casi tres kilómetros de vías soterradas en estos puntos no elimina la frustración que genera el abandono del soterramiento de 5,1 kilómetros en la ciudad.

58. El gobierno socialista de España entre los años 2004 a 2012 tomó decisiones que condicionaron de manera importante la continuidad del proyecto. Decisiones que ralentizaron y aumentaron exponencialmente el coste de las actuaciones de la SVAV. Es el período que se corresponde con la presidencia del Consejo de Administración del socialista Víctor Morlán, a la sazón Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento del gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero. Entre las decisiones condicionadas por el gobierno socialista se encuentran:

59. La llegada en superficie. El gobierno de Zapatero decide que el tren llegase en superficie para garantizarse que él lo inauguraría como Presidente a finales de 2007 y antes de las elecciones generales del año 2008. Ese gobierno rechazó la propuesta de llegada de las vías soterradas, como se va a afrontar ahora en Murcia y como marca el sentido común. Una propuesta de llegada de vías soterradas defendida entonces por el Ayuntamiento gobernado por el PP.

60. La construcción de la ronda Este por la llamada Alternativa B fue una decisión provocada por la Declaración de Impacto Ambiental adoptada por el Ministerio de Medio Ambiente en el gobierno socialista de Zapatero, incluso contra el criterio de ADIF gobernado también por el PSOE en aquel momento y del Ayuntamiento de Valladolid que preferían otras alternativas menos costosas del otro lado del Cerro de San Cristóbal. Esa decisión generó costes importantes (el tener que hacer el túnel ferroviario del barrio del Pinar de Antequera y soterrar las vías a su paso por el polígono de San Cristóbal, un coste a mayores no inferior a 90 millones de euros) y retrasos considerables en el proyecto.

61. La decisión de que todos los costes de los nuevos talleres los asumiera la SVAV íntegramente, incluso los equipamientos tecnológicos que actualmente los tienen todavía paralizados y sin traslado de instalaciones. Ese coste a mayores, de varias decenas de millones de euros, no los ha recuperado la SVAV y fue imposición de ADIF, gobernado por el PSOE.

62. La paralización de la Ronda Este ferroviaria, fruto de la crisis, por parte del Ministro socialista José Blanco, a diferencia de otros proyectos del Ministerio que no se pararon. Esa paralización generó un retraso que sólo se reactivó 5 años después. Sin ronda este no podía soterrarse y el gobierno socialista lo paró. Esa decisión supuso el sobrecoste de tener que construir un ramal norte no previsto para conectar los trenes con los talleres, al pararse las obras de la ronda este.



63. La contratación de crédito bancario sindicado por importe de 400 millones decidido y negociado por el Secretario de Estado del Ministerio de Fomento, el socialista Víctor Morlán, contrato de condiciones leoninas dada la mala situación del mercado, y que ha devenido en el pago de más de 100 millones en intereses.

64. Todas estas actuaciones, cuya decisión correspondió al gobierno socialista de España, retrasaron las actuaciones de la SVAV y la inflaron de sobrecostes cercanos a los 250 millones de euros sobre el proyecto diseñado inicialmente en el convenio de 6 de noviembre de 2002. El gobierno socialista de España hirió de muerte el proyecto que tenía encomendado la SVAV.

65. La llegada en junio de 2015 al Gobierno del Ayuntamiento de Valladolid del tripartito liderado por Óscar Puente supuso el ejercicio del poder municipal de una formación política como VTLP, en la que su líder Manuel Saravia nunca ocultó que prefería otra solución distinta a la de enterrar las vías, compensado aparentemente por las declaraciones, incluso notariales, de Oscar Puente en favor del soterramiento. Sin embargo, el tiempo demostró que la defensa del plan de ciudad de soterrar la vía quedó “fuera de juego” en los planes del gobierno municipal.

66. El abandono del soterramiento por el gobierno tripartito de izquierdas ha provocado una amplia decepción en los vecinos de Valladolid que siempre se habían declarado mayoritariamente a favor de soterrar. Los gobiernos municipales anteriores del Partido Popular siempre han defendido la operación del soterramiento desde la firma del convenio de 2002. Sin embargo, esta postura cambió radicalmente con el gobierno tripartito de izquierdas a partir de mediados de 2016, como se puede comprobar en sucesivas actas del Consejo de Administración de la SVAV. Las principales decisiones y actuaciones del gobierno tripartito municipal que han alterado el proyecto son:

67. La negativa a convocar la consulta popular a la que se habían comprometido, por miedo a que en sus resultados se constatase que para los vecinos el soterramiento era y es imprescindible. Este fue uno de los primeros indicios de su intención de abandonar el proyecto de soterramiento. De nada sirvió el amago de una *pseudo*-consulta con *agosticidad*, que las propias asociaciones de vecinos rechazaron rotundamente. Incluso el tripartito municipal rechazó, con su recurrente rodillo parlamentario, la propuesta de moción que el PP llevó al pleno para que se convocara la consulta con las garantías legales precisas.

68. La negativa a hacer frente a 3 millones de intereses, mientras el Gobierno de España del Partido Popular adelantaba 200 millones de la deuda y la Junta de Castilla y León estaba dispuesta a saldar su parte alícuota de los intereses. Esta fue la actuación detonante del tripartito municipal para liquidar el proyecto de soterramiento. Mientras que el Gobierno de



España del Partido Popular aceptaba adelantar su parte de 200 millones de euros en la devolución del crédito a los bancos para que pudiese continuar el proyecto, el gobierno municipal de Puente y Saravia no aceptaba ni siquiera hacer frente a una pequeñísima cantidad de 3 millones por su negativa a reconocer la deuda de 100 millones de euros que ha acabado reconociendo muchas veces en momentos posteriores.

69. Esa falta de solidaridad y realismo del tripartito municipal de Óscar Puente llevó a generar la desconfianza del resto de los socios y plantearse la liquidación de la sociedad y poner en riesgo no sólo los proyectos futuros como el soterramiento, sino también los que ya estaban en marcha, de forma especial los talleres de RENFE que, al liquidarse la sociedad, podrían pasar a manos privadas y perderse así inversión y empleos.

70. ¿Qué hubiese ocurrido si Puente y Saravia, en el Consejo de Administración de 27 de diciembre de 2016, hubiesen aceptado pagar esos 3 millones de intereses? Pues que hoy el soterramiento seguiría siendo un proyecto vivo. El gobierno de España hubiese podido liquidar de manera anticipada la deuda con cargo a la venta del suelo que han valorado en más de 800 millones de euros, a pesar de seguir rodeado de vías férreas, como finalmente lo ha hecho.

71. En lugar de trabajar por la continuidad del proyecto, el tripartito municipal se dedicó a utilizar como cortina de humo y arma arrojadiza política las Cartas de Conformidad suscritas, lo que generó más desconfianza todavía en el resto de los socios de la SVAV y en los proveedores del crédito sindicado de 400 millones de euros acordado por el socialista Víctor Morlán.

72. Dos años después de esa conflictividad jurídica y penal iniciada por el tripartito municipal de Puente y Saravia, los hechos demuestran que las cartas de conformidad no han provocado ningún detrimento económico real para el Ayuntamiento de Valladolid, que hasta ahora no ha puesto un solo euro en toda la operación del soterramiento, aunque *sensu contrario*, empieza a poner dinero en la operación de túneles y pasarelas. Esta falta de perjuicio económico para el Ayuntamiento de Valladolid ha sido reconocida por muchos de los intervinientes en la Comisión de Investigación, entre otros, el Interventor, el Secretario General, los concejales de gobierno y de la oposición intervinientes y los trabajadores de la SVAV.

73. A mayores, las pretendidas consecuencias penales de los miembros del Consejo de Administración del Partido Popular representantes del Ayuntamiento cuando se firmaron las Cartas de Conformidad, tampoco han tenido consecuencia alguna, habiéndose dictado ya Sentencia firme por el TSJ de Castilla y León que declara esa falta de responsabilidad penal. Sentencia que ha devenido firme al no haber sido recurrida.



74. En consecuencia, el tiempo ha demostrado que la estrategia sobre las cartas de conformidad del tripartito municipal de Puente y Saravia fue con voluntad de generar una “cortina de humo” en su abandono del proyecto de soterramiento y desviar la atención de la opinión pública de lo desafortunado de dicha solución. Los vecinos juzgarán políticamente ese engaño y política de despiste que ha querido camuflar la falta de resultados reales en la solución más demandada por los ciudadanos: el soterramiento de las vías.

75. El tripartito municipal de Puente y Saravia aplazó el crédito valiéndose de las cartas de conformidad que posteriormente anulaba y saltándose todo procedimiento legal al respecto. A pesar de utilizar las cartas de conformidad como cortina de humo, se valió de ellas para aplazar los compromisos anteriores que no quería reconocer, no sólo engañando a las administraciones socias de la SVAV, sino también a los operadores financieros que facilitaron el crédito.

76. Consideramos grave la falta de procedimiento que indicó el Interventor, que reconoció que aconsejó que el aplazamiento pasase por el Pleno, sin que se le hiciera caso. Aspecto que también reconoce el concejal Saravia al decir que el asunto estuvo a punto de pasar por un pleno extraordinario, que finalmente no se celebró. También, indirectamente, el Secretario General manifestó en su intervención que nadie le comunicó ni pidió opinión sobre la propuesta de novación del crédito, aunque en su comparecencia, el señor Puente Santiago lo contradijo al manifestar que lo consultó con concejales de gobierno, interventor y secretario general y la decisión final de aplazar el crédito sin procedimiento o autorización alguna fue finalmente suya y se auto reconoció como único responsable.

77. Consideramos que esa decisión sin procedimiento alguno podría suponer, cuanto menos una irregularidad administrativa, además de otras de mayor calado y debería profundizarse jurídicamente sobre la misma. Desde el Partido Popular animamos a la presidenta de la Comisión a actuar sobre ese tema y directamente rechazó nuestra petición.

78. La aprobación y firma de un nuevo convenio, solo de túneles y pasarelas, que les cuesta a los vecinos de Valladolid de sus bolsillos directamente cerca de 75 millones de euros, además de dejar de ingresar el Ayuntamiento otros 80 millones que regala a la SVAV y en potencia asume un riesgo de cerca de 30 millones de euros a mayores por los posibles sobrecostes.

79. Varios de los intervinientes en las sesiones de la Comisión, responsables directivos de ADIF elegidos por el gobierno socialista de España de los años 2004 – 2012, manifestaron la viabilidad de la operación del soterramiento en Valladolid. De forma muy concreta, el que fue Consejero Delegado de la SVAV a propuesta de Víctor Morlán, Antonio Cabado Rivera, manifestó que si había una ciudad donde el soterramiento era posible y viable era Valladolid.



80. Sin embargo, el gobierno que debía estar más interesado en la operación del soterramiento para cambiar la ciudad, el gobierno tripartito municipal de Puente y Saravia prefirieron desconocer todos los compromisos adquiridos previamente en el seno de la SVAV y, tras poner en peligro el soterramiento, lo abandonó de manera definitiva a principios del año 2017.

81. El amago de recobrar el proyecto de soterramiento con la llegada del PSOE al Gobierno de España en junio de 2018 ha sido un simple espejismo y un engaño a los vecinos de Valladolid. El propio Óscar Puente, en su doble condición de alcalde de Valladolid y portavoz de la ejecutiva federal del PSOE, anunció hace escasas fechas la “definitiva rendición del gobierno tripartito municipal a defender el soterramiento” basándose en la situación financiera de ADIF, que parece no afectar al soterramiento en otras 20 ciudades de España. Ese anuncio se realizó por Puente sin el apoyo de informe documental alguno y por supuesto, sin que el Gobierno de España diera la cara ante los vecinos de Valladolid.

82. Ese acuerdo de túneles y pasarelas retrasa la evolución urbanística, social, económica de la ciudad, siendo además muy caro y costoso para los vallisoletanos, otorgando a los terrenos liberados de ADIF la máxima edificabilidad posible, beneficiando así al gobierno de España por encima del interés general de los vecinos de Valladolid.



D) CONCLUSIONES FINALES DEL PARTIDO POPULAR

1. La actuación de la SVAV fue conforme a derecho si bien su gestión padeció importantes retrasos y sobrecostes.
2. La participación en la SVAV por parte del gobierno socialista de España entre los años 2004 y 2012 fue el causante de esos retrasos y sobrecostes cercanos a 250 millones de euros sobre el presupuesto inicialmente previsto. Su actuación “hirió de muerte” el proyecto de soterramiento.
3. El gobierno municipal tripartito de izquierdas de Puente y Saravia, al no reconocer sus obligaciones en la SVAV, liquidó y abandono finalmente el proyecto de soterramiento y acordó un nuevo convenio de túneles y pasarelas perjudicial para Valladolid y caro para sus vecinos, que no lo quieren. Ese convenio le va a costar no menos de 170 millones de euros a los vecinos, cifra que no es muy inferior al coste del soterramiento en otras ciudades, como es el caso de Murcia.
4. El gobierno municipal del señor Puente Santiago adoptó una estrategia de “cortina de humo” al principal problema que era el abandono del soterramiento. Esa estrategia de despiste, asociada a procesos penales fallidos, información sesgada y otras variables, ha decaído quedando claro que el principal problema sigue siendo el abandono del soterramiento por parte de los responsables municipales.
5. Desde el Partido Popular en el Ayuntamiento de Valladolid, a la vista de los datos disponibles y de lo actuado en esta Comisión de Investigación consideramos que el proyecto de SOTERRAMIENTO SI ES POSIBLE Y SE DEBE RECUPERAR.



E) ADENDA DEL PARTIDO POPULAR A LAS CONCLUSIONES SOBRE LOS RESULTADOS DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE LA SOCIEDAD VALLADOLID ALTA VELOCIDAD EN LA INTEGRACIÓN FERROVIARIA

El Grupo Municipal Popular, ante la aparición de una información nueva y trascendente sobre la actuación de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, como es el Informe de Fiscalización de la actividad de las Sociedades Públicas de integración del ferrocarril participadas por ADIF-ALTA VELOCIDAD, a 31 de diciembre de 2016, elaborado por el Tribunal de Cuentas, quiere añadir en el apartado de Hechos Importantes de su informe de conclusiones una serie de hechos adicionales, a saber:

1. La Sociedad Valladolid Alta Velocidad fue una de las dos Sociedades, del conjunto de las 13 Sociedades analizadas por el Tribunal de Cuentas, que remitió las cuentas anuales de 2016 con un retraso superior a 4 meses y la única Sociedad de las 13 que no remitió al Tribunal las cuentas de 2017 antes de la elaboración del informe.
2. Analizados por el Tribunal de Cuentas todos los Convenios, aun existiendo en todos ellos un reducido nivel de concreción de costes, solo en cuatro de ellos se cuantifica el coste de las actuaciones urbanísticas, siendo una de ellas la Sociedad Valladolid Alta Velocidad.
3. Según el Informe de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, a fecha 31 de diciembre de 2016 el coste medio de las 13 Sociedades se había incrementado un 186%, mientras que el coste de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad se había incrementado un 163%, es decir, 23 puntos por debajo de la media de las 13 Sociedades.
4. Según el Informe de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, a fecha 31 de diciembre de 2016 el grado de ejecución media de las actuaciones en las 13 Sociedades era del 29,39%, mientras que el grado de ejecución de las actuaciones en la Sociedad Valladolid Alta Velocidad fue del 39,97%, es decir, más de 10 puntos de ejecución por encima de la media, siendo la tercera Sociedad con mayor grado de ejecución.
5. La Sociedad Valladolid Alta Velocidad ha sido la que más costes financieros ha soportado, ello como consecuencia de las leoninas condiciones que en 2011 negoció el entonces presidente de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, y Secretario de Estado del Gobierno socialista de Zapatero, Víctor Morlán.
6. El Informe de Fiscalización del Tribunal de Cuentas recoge con absoluta normalidad que las Sociedades procedieron a sustituir en gran medida las garantías inmobiliarias por garantías corporativas desvinculadas de las futuras ventas de suelo, instrumentadas mediante la firma de las correspondientes *comfort letter* por los accionistas de las Sociedades, sin encontrar ningún tipo de actuación irregular en los socios de la Sociedad



Valladolid Alta Velocidad en esta actuación, ni en ninguna otra, pese al intento de criminalizar que protagonizado por el actual Equipo de Gobierno del Ayuntamiento de Valladolid contra los antiguos Consejeros de la Sociedad en representación del Ayuntamiento.

7. Según el Informe de Fiscalización del Tribunal de Cuentas sobre el cumplimiento de la Ley Orgánica 3/2007, para la igualdad efectiva de hombres y mujeres, a 31 de diciembre de 2016 la distribución por género de la plantilla de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad da como resultado que las cuatro personas que trabajan en la Sociedad son mujeres, mientras que de los 12 miembros del Consejo de Administración solo una es mujer, desde luego ninguna en el caso de los consejeros en representación del Ayuntamiento de Valladolid.

Valladolid, 31 de enero de 2019

Fernando Rubio Ballesteros
Concejal Grupo Municipal
Popular

Antonio Martínez Bermejo
Concejal Portavoz Grupo
Municipal Popular

Carlos Fernández Rodríguez
Concejal Grupo Municipal
Popular